

Am Ende der Sackgasse

Autor(en): **Willimann, Andrea / Holzapfel, Gregory**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Traverse : Zeitschrift für Geschichte = Revue d'histoire**

Band (Jahr): **15 (2008)**

Heft 1

PDF erstellt am: **22.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-99532>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Am Ende der Sackgasse

Andrea Willimann und Gregory Holzapfel (Text und Legenden)
Hans-Ulrich Schiedt und Gregory Holzapfel (Bilder)

Autos aus früheren Zeiten wirken auf viele faszinierend. Die einen bewundern polierte und glänzende Karossen im Verkehrshaus in Luzern oder in anderweitigen Pilgerstätten für Oldtimerfans in der Schweiz wie beispielsweise im Musée de l'Automobile de Muriaux, im Automuseum Monteverdi in Binningen oder im Musée de l'Automobile der Fondation Pierre Gianadda in Martigny. Die anderen träumen vom eigenen, feuerroten Alfa Romeo Giulietta Spider alten Zuschnitts in der Garage. Manche fühlen sich beim Anblick alter Fahrzeuge mit Rostflecken und bröckelnden Gummidichtungen aber auch in die Kindheit zurückversetzt: Damals, als ausrangierte Autos mit platten Reifen in Hinterhöfen oder auf (Gratis-)Parkplätzen noch keine Raritäten waren und, sofern sie nicht offen standen, Mädchen wie Buben zu kleineren Einbrüchen reizten ...

Autofriedhöfe sind bedroht

Den Geruch eines ausrangierten, ungepflegten Personenfahrzeuges hat folglich wohl noch manche und mancher in der Nase – Öl, oxidierendes Metall, Moder. Auch für den Anblick musste bislang niemand ins Museum. Aber künftig? In Zeiten stärkerer Kontrolle der Umwelt- und Baugesetze, in Zeiten des vermehrten Recyclings und des multinationalen Occasionsautohandels sind letzte Ruhestätten für Automobile rar geworden. Zwar existieren nach wie vor Autofriedhöfe – namentlich in den USA, Skandinavien, aber auch in unseren Nachbarländern – sie dienen jedoch nicht der Kultur des Automobils, sondern stellen vielmehr ein Tummelfeld für Ersatzteiljäger dar. Wilde, nicht professionell bewirtschaftete Autofriedhöfe beziehungsweise -teillager sind gar vor dem Aussterben bedroht. Dies zeigt das Beispiel der Autoabbruchfirma Messerli in Kaufdorf im bernischen Gürbetal. Ein Bundesgerichtsurteil hat 2007 das Fahr- und Parkverbot letztinstanzlich besiegelt.



Links im Bild steht ein Austin A 35 mit einem 998-ccm-4-Zylinder-Motor aus dem Jahr 1955. Rechts verrostet ein Mercedes 170 V. Das «V» steht für «vorne», und dies bedeutet, dass der Motor in der Front eingebaut ist. Hergestellt wurden die Modelle 170 V in den Jahren 1936–1942 sowie nach dem Krieg zwischen 1946 und 1953. Insgesamt umfasst die Serie 71'973 Stück. Interessant daran sind die sogenannten Selbstmördertüren. Dabei handelt es sich um Türen, die an der B-Säule angeschlagen sind, sich also nach vorne öffnen: optimal für all diejenigen, die bei voller Fahrt aus dem Auto springen wollten. Unterstützt durch den Fahrtwind gehen solche Selbstmördertüren nämlich auf wie nichts ...

Messerlis Schrott hat Wert

Noch aber stapeln sich in Kaufdorf in langen Reihen, meist immobil seit den 1930er-Jahren, ausrangierte Autowracks. Sie liegen mehrfach und teilweise ausgeschlachtet übereinander oder auch einfach wie abgestellt und danach vergessen auf einem bewaldeten Grundstück. Zum eher gruseligen Ambiente gehören zerknautschte Kühlerhauben, Spuren der Vorbesitzer, Moos und Schlick überall. Für manche hat dieser Friedhof aber nichts Gespenstisches, sondern vielmehr etwas Paradiesisches: für autophile Jäger beispielsweise, für welche die Karossen respektive die raren Ersatzteile, die sie noch in Aussicht stellen, quasi die Knochen am Ende der Nahrungskette darstellen. Man bediene sich, bevor sich wieder alles



Im Bild ist ein Kupplungs- oder Bremspedal von Berna zu sehen. Wahrscheinlich stammen dieses Pedal und der hinten zu erkennende Motorblock aus einem Lastwagen.

zersetzt; zumal je nach Automarke und Modell die Beschaffungsmöglichkeiten überaus schwierig sind.

Anlocken lassen sich aber auch Geschichtsinteressierte: Wer einen Überblick erhalten möchte, was in den letzten Jahrzehnten auf den Schweizer Strassen an Klein-, Mittel- und Luxuskarossen unterwegs war, kann sich auf dem Schrottplatz der Firma Messerli ein technikgeschichtliches Bild machen. Es gibt viele Ikonen zu sehen wie Chevrolet Corvettes oder Mercedes 190 SL. Vorhanden sind auch wenige eigentliche Raritäten der in den vergangenen 1970er-Jahren gebauten Sportfahrzeuge – für welche die Schweiz einen grossen Absatzmarkt darstellte. Autophile vermissen indessen im Gürbetal die ganz grossen Namen unter den Sportwagen: Mercedes 300 SL, Porsche 2,7 RS, Ferrari 275 GTB, Lamborghini Miura SV oder Bugatti Kompressor.

Apropos Bugatti: Es soll doch welche gegeben haben bei Messerli, die Rede ist von sieben Fahrzeugen. Diese haben Kaufdorf jedoch in der zweiten Hälfte der 1950er-Jahre angeblich in Richtung Mülhausen verlassen. Der Käufer soll Fritz Schlumpf gewesen sein, dessen Firma an seiner Autosammelwut letztlich Konkurs ging. Ganz sicher ist nur, dass die Sammlung Schlumpf heute die grösste



Interessant sind die beiden in der Mitte stehenden Fahrzeuge. Links ist ein 6-Zylinder-Diesel-FBW zu sehen, der vermutlich den Jahrgang 1948 hat. Dabei handelt es sich um einen 20-Plätzer-Bus, das heisst um einen sogenannten Alpenwagen mit einem faltverdeck in der Länge des gesamten Sitzteiles. Der FBW wurde vorwiegend auf Postautolinien eingesetzt. Bei der Karosserie handelt es sich möglicherweise um eine von Ramseier & Jenzer oder um eine von Hess, Bellach.

Das Fahrzeug rechts ist ein FBW-Postauto, das um 1960 gebaut wurde. An diesem Wagen sind die Getriebe interessant: er verfügt über ein 4-Gang-Wilson-Planetengetriebe sowie über ein FBW-2-Gang-Schnellganggetriebe (eine FBW-Eigenkonstruktion). Das Wilson-Planetengetriebe wurde von FBW weiterentwickelt und findet sich als FBW-5-Gang-Getriebe in allen Saurer-Armeelastwagen 6 DM und 10 DM der 1980er-Jahre wieder. Im Bild ganz links ist ein VW LT 35 parkiert, und ganz rechts steht ein FBW von zirka 1958.

Bugattisammlung der Welt und somit von unschätzbarem Wert ist. Zu sehen ist sie im Musée National de l'Automobile in Mülhausen.

Doch zurück zum Autofriedhof Messerli – an dessen gestrandeten Kulturgut lässt sich ebenso gut das Bewusstsein schärfen, dass auch die Schweiz einmal eine eigene Autoindustrie besessen hatte. Berna, Martini, Monteverdi, PicPic, FBW, Dufaux, Saurer, sind noch die bekannteren, aber wer kann sich noch an inländische Marken wie Mowag, J. Weber & Cie., Turicum oder Ajax erinnern?



Rechts ist ein seltenes Opel-Olympia-Cabriolet mit Baujahr 1938 oder 1939 zu sehen, wohl mit einem 1,3-Liter-4-Zylinder-Motor. Wahrscheinlich hat der Wagen eine Karosserie der Firma Deutsch.

Für eine wirtschaftshistorische Bewertung der Massenmotorisierung des 20. Jahrhunderts und die Geschichte des Automobils und dessen Bedeutung sind indessen nicht nur die Automobilproduktion, sondern mindestens auch das Autohandelsgewerbe sowie eben der Gebrauchtwagen- und Ersatzteilhandel mit einzubeziehen. Letzterer wurde mit dem wachsenden Umweltbewusstsein in den 1980er-Jahren jedoch stark aus der öffentlichen Wahrnehmung verdrängt und von der wissenschaftlichen Forschung noch gar nicht wiederentdeckt. Autofriedhöfe ruhen heute – seitlich abgeschirmt mit Mauern, nach unten mit Betonwannen für Bremsflüssigkeiten, Öl und andere Säfte – am Rande der Gesellschaft.

Autokultur in der Natur pur?

Der Autofriedhof von Franz Messerli in Kaufdorf, seit 1975 Besitzer der Autoabbruchfirma Messerli in zweiter Generation, ist unter diesen Rahmenbedingungen eine doppelte Rarität. Hier verrosteten und verrotten im Freien rund 500 Autos der



Beim Fahrzeug links im Bild handelt es sich um einen Porsche 356 vor A «Knickscheibe»: wahrscheinlich um einen 1300er von 1953, eventuell auch um einen 1500er. Rechts steht ein etwas späterer 356 A, wahrscheinlich ein 1500 Super.

Beide Fahrzeuge sind heute hoch begehrt und für Sammler ein Muss. Leider lassen sich jedoch diese beiden Exemplare kaum mit vernünftigem Aufwand restaurieren.

Jahrgänge 1928–1975 – in Symbiose mit einem Wäldchen, welches Messerlis Vater pflanzen musste, um den Schandfleck in der Landwirtschaftszone zu verdecken. Sie stehen nebeneinander oder liegen bis dreifach übereinander; durchwachsen von Bäumen, Sträuchern und Gras. Autokultur in der Natur pur: Zu sehen sind alte Postautos, Busse, Lieferwagen neben amerikanischen Cabrios. Daneben gibt es Schuppen mit Rädern, Töffs, Lampen, Felgen, Tachometern, Getrieben – was auch immer das Herz an rostigen Teilen begehrt.

So in einer grösseren Menge und Vielfalt arrangiert, erhalten die Fahrzeuge auf dem Schrottplatz einen unvergleichbaren Charme und eben auch eine technikgeschichtliche Exklusivität. Seit 1975 wurde hier nichts mehr verändert.



Beim Anblick dieses Bildes fragt sich wohl jeder, ob es sich bei diesem Fahrzeug um einen legendären 300 SL mit Flügeltüren handelt. Die Frontpartie lässt es zumindest vermuten. Wie sich anhand der Motorhaube erkennen lässt, ist es jedoch nur der «kleine Bruder» vom 300 SL, der 190 SL. Das einzige Unterscheidungsmerkmal ist, dass der 300 SL eine kleine Erhöhung auf der linken und der rechten Seite der Motorhaube besitzt, derweil der 190 SL nur über eine in der Mitte verfügt. Ein zweites Erkennungsmerkmal wäre die Stossstange, die im Bild nicht sichtbar ist. Der 300 SL hat links und rechts zwei Stossstangenhörner, die der 190 SL nicht hat. Wahrscheinlich wurde die Stossstange von diesem Fahrzeug verkauft – zumal es sich um ein rares Ersatzteil handelt. Gebaut wurden von 1955 bis 1963 insgesamt 25'881 Stück in zwei Versionen. Beide waren als Cabrio konzipiert; den 190 SL konnte man jedoch mit oder ohne Hardtop bestellen.

Der Name 190 SL steht übrigens für 1,9 Liter Hubraum (1884 ccm), und die Buchstaben S und L sind die Abkürzung für «sportlich leicht». Jedoch stand der 190 SL mit seinen 105 PS auch punkto Sportlichkeit stets im Schatten des mit über 200 PS wesentlich besser motorisierten 300 SL. So stehen die Buchstaben SL wohl eher für Statussymbol und Lifestyle. Stars wie Grace Kelly und Frank Sinatra zeigten sich gerne im 190 SL – und er mutierte zu einer Werbe-Ikone.

In Deutschland hatte und hat der 190 SL bis heute ein etwas zwielichtiges Image. Die 1957 im Alter von 24 Jahren ermordete Edelprostituierte Rosmarie Nitribitt fuhr einen 190 SL in schwarz mit rotem Leder. Bis heute ist der 190 SL mit Nitribitt verbunden.

Ein Freilichtmuseum?

Diesen skurrilen, faszinierenden Ort zu erhalten, haben sich 15 Automobilfans zum Ziel gesetzt, die sich im Komitee Historischer Autofriedhof Gürbetal organisiert haben. Anfang September 2007 organisierten sie Tage der offenen Türe, um das Interesse einer breiteren Öffentlichkeit an einem Freilichtmuseum abzuschätzen. Gleichzeitig lancierten sie eine Unterschriftensammlung für eine Petition, die sich für den Erhalt des Autofriedhofs Messerli einsetzt. Auf ihrer Homepage müssen sie nicht lange argumentieren; es reichen die Links zu Autofriedhöfen etwa in Skandinavien, die zu Museen umfunktioniert wurden. Abhängig wird jedoch alles davon sein, wie vergiftet der Boden unter den teils 70 Jahre alten Wracks ist. Ein wissenschaftliches Gutachten ist zwischenzeitlich bestellt.

Ob das Projekt eine reale Chance hat, bezweifelt Franz Messerli. Er spricht davon, dass er bald ein Fahrzeug nach dem anderen verschrotten lässt. Gemäss seinem Zweijahresräumungsplan gibt es keinen Ausweg mehr für manchen Oldtimer, der renoviert, poliert und gepützt garantiert von hohem Wert wäre und dereinst vielleicht sogar einmal im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern oder einem anderweitigen Museum in der Schweiz stünde.