Die schwyzer Regierung und die "Auto-Protzen" : zu einem Dokument aus der Frühphase des Automobilismus

Autor(en): **Merki, Christoph Maria**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **1 (1994)**

Heft 3

PDF erstellt am: **28.04.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-5232

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

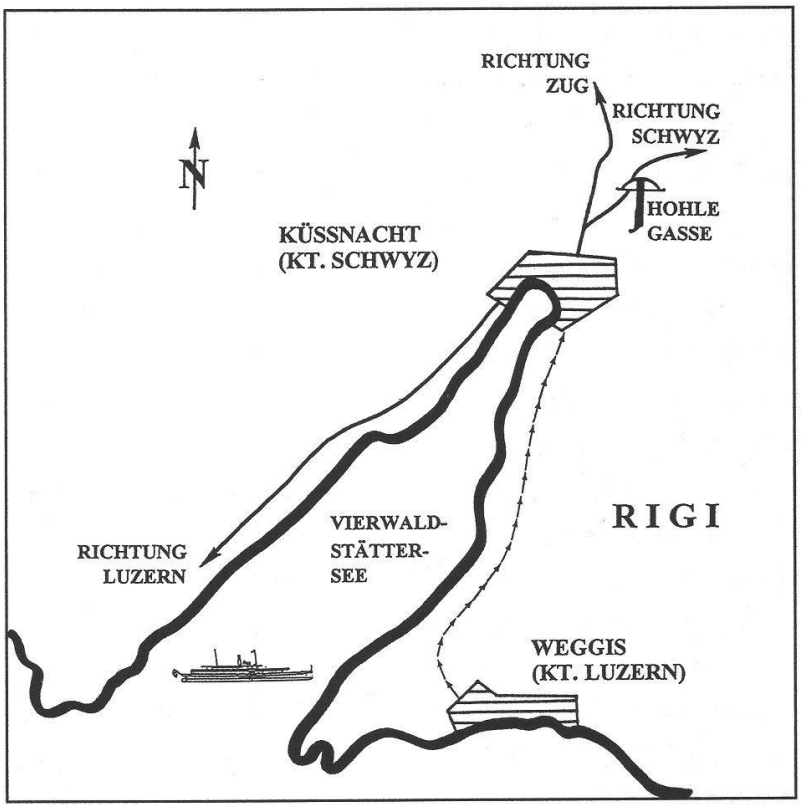
DIE SCHWYZER REGIERUNG UND DIE «AUTO-PROTZEN»

ZU EINEM DOKUMENT AUS DER FRÜHPHASE DES AUTOMOBILISMUS

CHRISTOPH MARIA MERKI

Küssnacht am Rigi wurde als Verkehrsknotenpunkt mit überregionaler Bedeutung schon früh vom motorisierten Individualverkehr heimgesucht. Als gefährliches Nadelöhr erwies sich dabei die Hohle Gasse. Schon während der Hauptreisezeit des Jahres 1908 registrierte man an dieser sagenumwobenen Stelle 30 Automobile pro Tag.[1] Das war dem Bezirksrat Küssnacht eindeutig zuviel: Am 4. Mai 1909 erhielt er vom Regierungsrat des Kantons Schwyz grünes Licht für ein zeitweiliges Fahrverbot. Jeweils zwischen Mittag und Mitternacht waren fortan sämtliche Küssnachter Strassen, also nicht nur die Hohle Gasse, für alle kantonsfremden Automobilisten gesperrt.[2] Der benachbarte Ferienort Weggis kannte die gleiche Regelung. Das wurde zwei amerikanischen Automobilisten, die am 13. bzw. 17. Juli 1910 von Weggis nach Luzern fahren wollten, zum Verhängnis. Sie wurden sowohl in Weggis (LU) als auch wenige Kilometer weiter in Küssnacht am Rigi (SZ) gebüsst. Doch die beiden Automobilisten akzeptierten die Bussen nicht und wurden zuerst beim Konsulat in Luzern und dann bei der Botschaft in Bern vorstellig. Die Botschaft der Vereinigten Staaten wiederum gelangte an den Bundesrat, der sich bei der Schwyzer Regierung nach den Vorfällen erkundigte. Am 24. Dezember 1910 erstattete die Schwyzer Regierung dem Bundesrat einen ausführlichen Bericht, in dem sie unter anderem erklärte, dass der Bezirksrat von Küssnacht nicht auf eine Milderung der ausgefällten Bussen eintreten wolle.

Dieses Dokument, das am Schluss des Textes wiedergegeben ist, wirft mindestens zwei Fragen auf: einerseits die Frage nach dem Fall der beiden Amerikaner, andererseits die Frage nach den Gründen für die Autosperre sowie für die damals verbreitete Autofeindlichkeit im allgemeinen. So einfach diese Fragen klingen, so schwierig sind sie zu beantworten: Die Geschichte der Massenmotorisierung, die unseren Lebensraum in den letzten Jahrzehnten von Grund auf umgestaltet hat, muss erst noch geschrieben werden.[3] Immerhin dürfte das Küssnachter Fahrverbot der Jahre 1909 bis 1912 exemplarische Züge jener Skepsis aufweisen, mit der man nach den Beobachtungen der Zeitgenossen gerade in der Innerschweiz dem neuen Verkehrsmittel begegnete.



DIE MACKENZIES IN KÜSSNACHT – EINE INTERKULTURELLE BEGEGNUNG

Liegen beim ersten Automobilisten, dem aus New York stammenden Daniel Alden Loring jr., kaum ergänzende Angaben zum erwähnten Sachverhalt vor, sind die Akten im Falle des zweiten Automobilisten, des ebenfalls aus New York stammenden David Mackenzie, ergiebiger. Die Akten sind jedoch nicht ergiebig genug, um das scheinbar renitente Verhalten des Amerikaners rein situativ erklären zu können, und viele Fragen, die sich bei einer solchen Erklärung aufdrängen würden, müssen offenbleiben: Wie gross war die «Familie», die Dr. Mackenzie am 17. Juli 1910 auf der Fahrt von Weggis nach Luzern bei sich hatte? Fuhr er an diesem Sonntag abend einen Wagen mit Verdeck (es war, laut Auskunft der Schweizerischen Meteorologischen Anstalt, regnerisch)? Handelte es sich um seinen eigenen Wagen oder um einen Mietwagen? Wo verbrachten die Mackenzies ihren Urlaub? Vielleicht – wie Loring – in Interlaken, wo man sie am gleichen Abend erwartete? Statt einer primär situativ orientierten Interpretation bietet sich auch eine weitergehende Erklärung an, die von mentalitätsbedingten Unterschieden ausgeht: Der Tourist aus dem Lande Fords traf – so die Hypothese – auf eine für ihn unverständliche Autofeindlichkeit und reagierte, angesichts dieser lokal dominanten Mentalität, inadäquat.

Im luzernischen Weggis zahlte David Mackenzie die Busse von 30 Franken anstandslos. Er soll nicht nur «zur verbotenen Zeit», sondern auch «in zu raschem Tempo» Richtung Küssnacht gefahren sein.[4] Als zulässige Höchstgeschwindigkeit galt vor dem Ersten Weltkrieg in fast allen Kantonen das Tempo von 30 Kilometern pro Stunde (ausserorts) oder – in Anlehnung an die damals noch dominierende animalische Traktion – die Geschwindigkeit eines trabenden Pferdes (innerorts).[5]
Im schwyzerischen Küssnacht musste Mackenzie ein zweites Mal anhalten, doch weigerte er sich nun, schon wieder eine Busse, diesmal in der Höhe von 20 Franken, zu bezahlen. Nach der Bezahlung der ersten Busse habe ihm der Polizist gesagt, dass er nun ruhig nach Luzern weiterfahren dürfe; ausserdem habe er das Fahrverbot gar nicht bemerkt bzw. nicht lesen können. Mit diesen Erklärungen, bei denen es sich möglicherweise auch nur um Schutzbehauptungen handelte, geriet Mackenzie an die Falschen: Alois Steinegger und Anton Schuler, die beiden in Küssnacht stationierten Landjäger, blieben hart und verlangten von Mackenzie zuerst einmal einen Ausweis (den dieser prompt nicht bei sich trug). Obwohl es mittlerweile «in Strömen» regnete, liessen sich weder die Polizisten noch Mackenzie erweichen. Um der «längeren Bewachung» und dem «offenen Dorfscandal» ein Ende zu bereiten, bemächtigten sich die Ordnungshüter schliesslich kurzerhand einiger Effekten – «in casu zwei Mäntel». Sie verlangten für dieses «Pfand» 150 Franken und gaben die beiden Mäntel erst nach einer längeren Diskussion und gegen einen Betrag von 50 Franken zurück. Dabei sollen sie sich, wie Konsul Hartmann dem Bezirksamt Küssnacht schrieb, eines «taktlosen Benehmens» schuldig gemacht haben. Das Bezirksamt Küssnacht entgegnete ihm, dass sich Mackenzie nicht nur «hartnäckig» geweigert habe, die Busse zu bezahlen, sondern dass er sich sogar zu «Tätlichkeiten» gegen die «betreffenden Dienstpersonen» habe hinreissen lassen.[6]
Wie dem auch sei – offenbar hatte Mackenzie die Erläuterungen des Landjägers von Weggis nicht richtig verstanden. Dieser versicherte seinem Kommandanten im nachhinein und unter Berufung auf einen als Dolmetscher hinzugezogenen Hotelier, dass er dem Automobilisten lediglich gesagt habe, auf *Luzerner* Boden könne er nicht zweimal zur Rechenschaft gezogen werden.[7] Hingegen hatte es der Polizist versäumt, den Amerikaner auf den schweizerischen Föderalismus und auf den komplizierten Grenzverlauf rund um die Rigi aufmerksam zu machen – Mackenzie musste diese Lektion in Landeskunde einige Minuten später für teures Geld nachholen.
Mackenzies Verhalten, sein von den Landjägern als «Schroffheit» und «Hartnäkkigkeit» taxiertes Benehmen, könnte auch, wie oben angedeutet, die Folge einer – ethnologisch gesprochen – interkulturellen Variation gewesen sein. Mackenzies Erfahrungshintergrund war der eines amerikanischen Automobilisten. Dass sowohl die Weggiser wie die Küssnachter auf die Autofahrer selbst dann nicht sonderlich gut zu sprechen waren, wenn es sich um Touristen handelte, die Geld in die Gegend

brachten – dafür fehlte ihm wahrscheinlich jegliches Sensorium. Schliesslich war es in den USA, anders als in der Schweiz, gerade die Landbevölkerung, die das neue Verkehrsmittel freudig begrüsste und als Möglichkeit zum Ausbruch aus der provinziellen Isolation begriff.[8]

David Mackenzie hatte für sein Vergehen noch eine zweite Entschuldigung: Dass er die Verbotstafel übersehen bzw. nicht habe lesen können. Auch diese Entschuldigung wies die Schwyzer Regierung zurück: Ausländische Automobilisten sollten, beschied sie dem Bundesrat, das Wort «Verboten» verstehen, wenn sie in einem fremden Lande fahren möchten. Ein mehr oder weniger universell gültiges Zeichen- und Regelsystem fehlte damals noch, auch wenn es schon Versuche gab, das Zeichensystem der Strasse international zu kodifizieren. In der Schweiz, wo ein einheitliches Motorfahrzeuggesetz bis 1932 auf sich warten liess,[9] wurde dieser Zeichenwirrwarr überdies föderalistisch verstärkt.[10] Übrigens entbehrte der Vorwurf gegen Mackenzie nicht einer gewissen Arroganz – für dessen Namen sind in den Akten der sich so schulmeisterlich gebärdenden Behörden gleich mehrere orthographische Varianten verbürgt (Mackenzie, Makenzie, Mackensie).

Einen Teil der Busse, die Mackenzie in Weggis entrichtet hatte, erhielt er vom Regierungsrat des Kantons Luzern zurück, nämlich 22 von 30 Franken.[11] Die Reduktion der Busse auf das vorgeschriebene Minimum und die Rückerstattung der Differenz war nicht mehr als ein administratives Problem, weil die Bussengelder sowieso dem Statthalteramt, also dem Kanton, gehörten. 1912 verlangte Weggis Einnahmen dieser Art für sich selbst, und zwar – im Sinne einer Zweckbindung – für den Unterhalt seiner durch die Automobile stark beanspruchten Strassen. Die Gemeinde hatte mit ihrem Begehren keinen Erfolg.[12]

Ganz anders war die Situation in Küssnacht, wo die Bussengelder der bezirkseigenen Polizei zugute kamen.[13] Im Kanton Schwyz besassen (und besitzen) die sechs Bezirke in verschiedenen Bereichen weitgehende Autonomierechte, so auch im Strassen- und im Polizeiwesen.[14] Tatsächlich konnte die Regierung einen vom zuständigen Polizisten gefällten und von seinem Bezirksamman bestätigten Bussenentscheid nicht einfach umstossen, und insofern befand sie sich, vom Bundesrat just dazu aufgefordert, in einem klassischen Dilemma. Gerade im Falle des Bezirkes Küssnacht musste die Schwyzer Regierung besonders vorsichtig operieren und die lokale Selbstverwaltung peinlich genau respektieren: Das nur durch einen schmalen Korridor bei Immensee mit dem alten Lande Schwyz verbundene Küssnacht lag seit Jahrhunderten im Kräftefeld zweier Kantone,[15] und in den Wirren der Jahre 1831/33 hatte es sich sogar dem sezessionistischen «Ausserschwyz» angeschlossen.

ÜBER DEN «TERRORISMUS DER RASENDEN AUTOMOBILISTEN»[16]

Die Autosperre, in der die beiden Amerikaner hängenblieben und die schliesslich sogar die Diplomatie beschäftigte, war durchaus kein Einzelfall. Topographisch heikle Strecken waren für das Auto lange Zeit tabu, und der Kanton Graubünden verweigerte dem neuen Verkehrsmittel den Zutritt bis 1925 bekanntlich ganz.[17] Eine kritische Einstellung gegenüber dem Automobil galt als typisch für die Schweiz, und zwar speziell für die deutsche Schweiz.[18] Am 2. April 1911 las man in der grossen französischen Zeitung «L'Auto» folgenden Appell: «Chauffeurs, ne passez pas en Suisse: vous éviterez les ennuis.» Es ist ausgesprochen schwierig, den Interessen und Einstellungen auf die Spur zu kommen, die dieser frühen Autofeindlichkeit zugrunde lagen. Auf jeden Fall deplaziert sind Spekulationen über die mögliche Kontinuität ökologischer Ansichten, auch wenn man sich schon damals über den «penetranten Benzingeruch»[19] der Autos ärgerte und in der Ablehnung der neuen Maschine als ideologische Komponente immer auch eine Portion romantischer Fortschrittskritik mitschwang.

Bis in die Zwischenkriegszeit hinein betrachtete man den motorisierten Individualverkehr als reines Vergnügen der Oberschicht, den Pkw als «pleasure car». Prototyp dieser Gattung Autofahrer war der reiche Tourist der Belle Epoque, der besonders dann unangenehm auffiel, wenn er schnell fuhr (was als «schnell» wahrgenommen wurde, differierte allerdings sowohl regional wie sozial). Zahlreich sind die Klagen über die sogenannten «Protzen», die sich um die Vorschriften futierten und das betuliche Leben auf dem Dorfe durcheinanderwirbelten. So empörte sich der «Freie Schweizer», die Küssnachter Lokalzeitung, über die «beispiellose Rücksichtslosigkeit» der «Herren Automobilisten», und genüsslich berichtete das Blatt über «drei in Pelz gehüllte Protzen», die man in Sursee abfangen und bestrafen konnte, nachdem sie in Küssnacht «durchgerast» waren.[20] Vor allem gegen diese Vergnügungsfahrer sowie gegen jene «sportsmen» aus Luzern, die die Strasse um den Rooterberg als Rennstrecke benützten,[21] richtete sich das Verbot. Vom Verbot ausgenommen blieben folglich Fahrzeuge, die als nützlich galten, so namentlich Last- und Ärztewagen. Auch die wenigen im Kanton Schwyz niedergelassenen Pkw-Besitzer – 1911 waren es deren 27 – mussten sich nicht an das Verbot halten. Zwei Luzerner, denen diese ungleiche Behandlung missfiel, beschritten den Rechtsweg und gingen bis vor Bundesgericht – ohne Erfolg.[22]

Wie die Küssnachter Autosperre richtete sich auch das allgemeine Sonntagsfahrverbot für Automobile, das man 1912 im ganzen Kanton Schwyz einführte und das mit Unterbrüchen und immer neuen Ausnahmebestimmungen bis 1924 gültig war, in erster Linie gegen die Belästigung der herkömmlichen Strassenbenützer sowie der Anwohner durch den motorisierten Ausflugsverkehr. Noch machten Fuss-

gängerinnen und Fussgänger, Fuhrwerke und Kinder, Radfahrerinnen und Radfahrer dem Auto die Strasse streitig. In einer Petition des christlichsozialen Arbeitervereins an das Schwyzer Parlament manifestierte sich deutlich der egalitaristische Zug solcher Verbote. Der Sonntag nachmittag sei, so hiess es darin, für die Arbeiterfamilien die einzige Möglichkeit zu einem «erfrischenden Spaziergang» und man wolle sich diese Erholung nicht durch die Automobile «verekeln» lassen; die «besser verdienenden Stände» hätten auch an den andern Wochentagen Gelegenheit zu Ausflügen.[23] Auch der «gefährliche Scherz», den sich ein paar «Nachtschwärmer» im Juni 1912, wenige Tage nach der Aufhebung der Küssnachter Autosperre, erlaubten, war vermutlich nicht nur jugendlichem Übermut zuzuschreiben,[24] sondern überdies Ausdruck einer Art Sozialrebellentum: Die «Nachtschwärmer» sperrten die Strasse Küssnacht–Luzern mit einem «dicken» Draht – aus Protest gegen die Aufhebung der Sperre?

Die «Rücksichtslosigkeit» der Vergnügungsfahrer war, und das ist hier zu betonen, nicht bloss ein Wahrnehmungsproblem der zum Zuschauen verurteilten, sich kolonisiert fühlenden Anwohner: Immer wieder kam es auch zu Unfällen. So geriet im August 1908 auf der Strecke nach Luzern eine Droschke zwischen zwei Automobile, das Pferd scheute und riss den Wagen mitsamt seinen vier Insassen in die Tiefe. Die Droschke zerschellte an einem Baum, wenige Meter vom Seeufer entfernt, doch wurde von den Insassen glücklicherweise niemand verletzt. Der «Freie Schweizer» nützte die Gelegenheit, um seiner Entrüstung über die «unsinnige Raserei» Luft zu machen und die Behörden aufzufordern, dem «frivolen [...] Treiben» der Automobilisten «Einhalt [zu] gebieten». Auffällig ist übrigens, wie sehr sich der Berichterstatter in die Perspektive des schwächeren Verkehrsteilnehmers versetzte und beispielsweise von den «tausend Ängsten» schrieb, die das Pferd beim Anblick der «schnaubenden Kraftwagen» ausgestanden habe.[25]

Kurz bevor die Autosperre am 15. Juni 1912 aufgehoben wurde, stellte der «Freie Schweizer» fest, dass sich die Automobilisten jetzt eines «anständigeren Fahrens befleissigen» würden und dass die Klagen aus dem Publikum seltener geworden seien.[26] Was sich genau geändert hatte, bleibt also schleierhaft: Waren die Automobilisten nun disziplinierter und kontrollierter als noch 1908, oder hatte sich das «Publikum» lediglich an sie gewöhnt, den Verlust an selbstbestimmter Strassenbenützung akzeptiert und sein Verhalten dem neuen und dominanten Verkehrsteilnehmer angepasst? Auf jeden Fall glaubte selbst der «Freie Schweizer» nur bedingt an die von ihm konstatierte neue Disziplin der Automobilisten: Im Juli 1912 veröffentlichte er in denunziatorischer Absicht die Länderkennzeichen ausländischer Automobile – verbunden mit der Aufforderung, «wachsam» zu sein.[27]

Ohne Zweifel bildete die kritische Einstellung der lokalen Bevölkerung gegenüber dem neuen Verkehrsmittel die notwendige Voraussetzung für den Erlass des Ver-

bots. Für dessen Erklärung ist diese Einstellung allerdings noch nicht hinreichend. In Rechnung zu stellen sind darüber hinaus handfeste Interessen ökonomischer und fiskalischer Natur. Küssnacht am Rigi war zu Beginn unseres Jahrhunderts verkehrstechnisch optimal erschlossen – es hatte sowohl einen doppelten See- als auch einen doppelten Eisenbahnanschluss –, so dass sich schon von daher ein zusätzliches Verkehrsmittel nicht unbedingt aufdrängte. Noch immer stark agrarisch geprägt, zählte Küssnacht um 1910 rund viertausend Einwohner. Abgesehen von einer grösseren Glashütte war die Industrie nur schlecht vertreten, und auch der Tourismus hielt sich in Grenzen, da Küssnacht keinen direkten Zugang zur Rigi besass. Doch genau diese Fremdenindustrie, die nicht nur im Bezirksamt ungemein gut vertreten war,[28] sondern im «Verschönerungsverein» sogar über eine eigene Interessenorganisation gebot, setzte sich in erster Linie für die Sperre ein. Sie fürchtete um jenen Dauergast, auf den sie hauptsächlich angewiesen war und den sie durch den motorisierten Ausflugsverkehr, «durch das ewige Tuten, den Staub, Gestank und die nicht endende Unruhe»[29] gefährdet sah. Mit dieser Haltung geriet das Küssnachter Tourismusgewerbe in einen scharfen Gegensatz zu seinem weitaus mächtigeren Pendant in Luzern. Für die motorisierten Gäste der Luzerner Hotellerie wurde mit der nachmittäglichen und abendlichen Sperrung der Küssnachter Strassen der Zugang zum inneren Vierwaldstättersee erschwert. Die Luzerner Fremdenindustrie war es denn auch, die den Bezirksrat von Küssnacht wegen seiner restriktiven Autopolitik unter Druck setzte, Hand in Hand mit weiteren direkt Interessierten wie dem Reisebüro und Carunternehmen Kuoni in Zürich oder der Direktion des bei Weggis gelegenen Freilichttheaters Hertenstein.[30]

Die Fremdenindustrie Luzerns, die neben der Regierung der Stadt auch die des Kantons für ihr Anliegen mobilisieren konnte, verlangte allerdings nicht nur die Beseitigung des Verbots, sie bot auch Hand zu einer einvernehmlichen Lösung. Die Lösung des Problems bestand in einem sogenannten Besprengungswagen, den die «Verkehrskommission Luzern»[31] der Gemeinde Küssnacht nach der Aufhebung der Sperre unentgeltlich zur Verfügung stellte und mit dem sich die Strassen so anfeuchten liessen, dass die Staubentwicklung in den Sommermonaten erträglich blieb. Damit wären wir beim wohl zentralen Motiv für die Sperre angelangt. Die Autofrage war vor allem eine Strassenfrage. Als Hemmschuh der Motorisierung erwies sich die Infrastruktur.

Das Strassennetz des Kantons Schwyz hatte in den 60er Jahren des letzten Jahrhunderts, d.h. vor dem Einsetzen des Eisenbahnbaus, einen starken Ausbau erlebt.[32] Als zu Beginn unseres Jahrhunderts die ersten Automobile auftauchten, war dieses Netz den erhöhten Anforderungen nicht gewachsen. Die meisten Strassen waren schlicht zu eng. Die Hohle Gasse, um auf unser Beispiel zurückzukommen, mass an der schmalsten Stelle 2,10 m. Bis 1935 hatte man sie unter dem Ansturm des motorisierten Verkehrs auf 3,80 m ausgebaut. Damals wurde eine Umfahrungsstrasse

erstellt und der Hohlweg in seiner «ursprünglichen» Form rekonstruiert, d.h. auf althelvetisches Mass reduziert (1,50 m).[33] Damit wurde die Hohle Gasse zu einem symbolischen Ort für die Widersprüchlichkeit der rückwärtsgewandten geistigen Landesverteidigung jener Zeit: Die nationale Weihestätte gehörte als autofreies Idyll fortan der schweizerischen Schuljugend, und die Moderne fuhr gewissermassen aussen herum.

Die Strassen waren für den motorisierten Verkehr aber nicht nur zu eng, sie hatten auch das falsche Profil und einen ungeeigneten Belag. Die damaligen Klagen über die «Staubplage» sind Legion. Bevor man nach dem Ersten Weltkrieg mit der grosszügigen Pflästerung und Asphaltierung des Strassennetzes begann, behalf man sich mit anderem: mit der Verfestigung der Beläge durch den Einsatz von Walzen oder eben mit dem Befeuchten der Strassen bei langer Trockenheit. Schon die Anschaffung des dafür nötigen «Besprengungswagens» strapazierte aber das Budget einer kleinen Gemeinde ausserordentlich stark, und auf kantonale Hilfe wartete man vergeblich, da die Gemeinden (wenigstens im Kanton Schwyz) für den Unterhalt ihrer Strassen mehr oder weniger alleine aufkommen mussten – hier lag die Einschränkung des motorisierten Verkehrs als (vermeintlich)[34] billige Lösung nahe. Der Unterhalt und erst recht der Ausbau der automobilistischen Infrastruktur war also in erster Linie ein fiskalisches Problem, das sich in den topographisch benachteiligten und dünnbesiedelten Kantonen besonders drastisch stellte. Um die ungenügenden Erträge ihrer Motorfahrzeugsteuern aufzubessern, führten einige Bergkantone in den 20er Jahren für bestimmte Strecken Benützungsgebühren ein. Diese an und für sich verfassungswidrige Praxis wurde 1928 obsolet. Seit damals erhalten die Kantone einen Teil der Einnahmen aus dem Treibstoffzoll für den Ausbau ihrer Strassen. Erst mit der Einführung dieser Zweckbindung, die nach und nach ausgebaut wurde, kam die Motorisierung richtig in Schwung,[35] und in den 50er Jahren wich die anfängliche Skepsis gegenüber dem Automobil jener Euphorie, die die Abstimmung über den Autobahnbau vom Juli 1958 zu einem eindrücklichen Plebiszit für die Massenmotorisierung werden liess.

Anmerkungen

1 Bezirksrat Küssnacht (Bezirksarchiv; Protokoll vom 6. 2. 1909). Hier ist die Rede davon, dass die an dieser Stelle vorbeifahrenden Automobile während der Sommersaison «täglich nach Dreissigen zählen» – damit könnten auch «mehrere Dreissig» gemeint sein. Der *Freie Schweizer*, Küssnachts Lokalblatt, berichtete am 22. August 1908, dass «jüngst» – im Sinne eines Rekords – 153 Autos gezählt worden seien, die das Dorf während zweier Tage passiert hätten.

2 Vgl. *Amts-Blatt des Kantons Schwyz*, Schwyz 1909, Jg. 62, 333.

3 Einige Überlegungen dazu bei: Christoph Maria Merki, «Der Treibstoffzoll aus historischer Sicht: Von der Finanzquelle des Bundes zum Motor des Strassenbaus», in Christian Pfister (Hg.), *Das 1950er Syndrom*, Bern, Stuttgart, Wien 1994 (im Druck).

4 Bundesarchiv (fortan: BA), Bestand E 21/20944 (Militär- und Polizeidepartement Luzern an EDI).
5 Vgl. § 9 des Interkantonalen Konkordates vom 13. 6. 1904, dem sowohl der Kanton Luzern wie der Kanton Schwyz angehörten. 1914 wurde die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h auf 40 km/h erhöht.
6 Zitate aus der Korrespondenz zwischen dem Bezirksamt und dem Konsulat (BA).
7 Staatsarchiv Luzern (F 10/45; Rapporte von Polizist Häfliger).
8 Vgl. Peter J. Ling, *America and the automobile: technology, reform and social change, 1893–1923*, Manchester 1990.
9 Vgl. dazu: Urs Nussbaum, *Motorisiert, politisiert und akzeptiert. Das erste Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr von 1932 als Lösungsversuch moderner Strassenverkehrsprobleme*, Bern usw. 1989.
10 Das bis 1932 gültige Konkordat enthielt keine Vorschriften über die Zeichengebung (vgl. Emanuel Traxler, *Die Verkehrszeichen*, Diss. Bern 1937). Immerhin existierte schon vor dem Ersten Weltkrieg die in der Quelle erwähnte offizielle Autokarte der Schweiz, in der u. a. gesperrte Strecken verzeichnet waren.
11 Das Geld ging im März 1911 an das EDI und von da an die amerikanische Botschaft (BA).
12 Weggis an den Regierungsrat (Staatsarchiv Luzern, F 10/45).
13 Vgl. *Jahres-Rechnungen des Bezirkes Küssnacht* (Bezirksarchiv). Die im Dokument erwähnte «Abänderung der kantonalen Automobilverordnung» ging dahin, den Gemeinden vorzuschreiben, diese Bussengelder im Sinne einer Zweckbindung für den Strassenunterhalt einzusetzen.
14 Auch im Armen-, im Kirchen- und im Schulwesen bestanden solche Rechte (vgl. Edwin Simon, *Die Bezirke und Gemeinden als Selbstverwaltungskörper des Kantons Schwyz*, Diss. Zürich 1941). Der Bezirk Küssnacht war übrigens mit der Gemeinde Küssnacht identisch, so dass es zwar einen Bezirks-, aber keinen Gemeinderat gab.
15 Dazu: Franz Wyrsch, «Die Landschaft Küssnacht am Rigi im Kräftefeld von Schwyz und Luzern», *Mitteilungen des Historischen Vereins des Kantons Schwyz* 53 (1959), 29–45.
16 So der *Freie Schweizer* (29. 5. 1909).
17 Dazu: Sur Felici Maissen, *Der Kampf um das Automobil in Graubünden 1900–1925*, Davos 1968.
18 Dazu: Max Roland Jaisli, *Entwicklung, Stand und Auswirkungen der Motorisierung des individuellen Personenverkehrs in der Schweiz*, Aarau 1958, 52 f.
19 Eingabe des Bezirksrates an den Regierungsrat (Staatsarchiv Schwyz, RR-Beschluss vom 4. 5. 1909, Z 728).
20 *Freier Schweizer*, 29. 7. 1908 bzw. 1. 5. 1909.
21 Eingabe vom 4. 5. 1909 (wie Anm. 19).
22 Vgl. den Rechenschaftsbericht des Regierungsrates über das Amtsjahr 1911 (134 bzw. 138/139).
23 Staatsarchiv Schwyz (Akten 2, 21, Nr. 9). Auch der Kantonsverband der Grütli- und Arbeitervereine setzte sich für ein Sonntagsfahrverbot ein.
24 So – mindestens implizit – die Interpretation des *Freien Schweizers* (19. 5. 1912).
25 *Freier Schweizer*, 22. 8. 1908.
26 Ebd., 29. 5. 1912.
27 Ebd., 27. 7. 1912 und 31. 7. 1912. Gedanken darüber, wie sich der Prozess der gegenseitigen Anpassung von «Publikum» und «Automobilisten» in der Zwischenkriegszeit entwickelte, finden sich bei: Ruedi Brassel-Moser, «Öffentlichkeit und Er-Fahrung. Zur Diskussion um Automobil und Geschwindigkeit in den zwanziger Jahren», in Bernhard Degen et al. (Hg.), *Fenster zur Geschichte. Festschrift für Markus Mattmüller*, Basel, Frankfurt a. M. 1992, 326–340.
28 Sowohl der Bezirksamman wie der Statthalter waren Wirte bzw. Hoteliers (vgl. *Staats-*

kalender Schwyz). In einem im Bezirksarchiv noch vorhandenen Bussenbuch (in dem übrigens auch die Herren Loring und Mackenzie fein säuberlich verzeichnet sind) taucht Statthalter Klemens Räber auffällig häufig als «Anzeiger» von «Übertretungen des Automobilkonkordates» auf.

29 Eingabe vom 4. 5. 1909 (wie Anm. 19).

30 Bezirksrat Küssnacht (Bezirksarchiv; Protokolle vom 27. 5. 1909, 3. 9. 1909 und 11. 7. 1910).

31 Ihr gehörten u. a. an: der Verkehrsverein Luzern, der Stadtrat von Luzern sowie der ACS Luzern. Zu den Verhandlungen: vgl. das Protokoll des Bezirksrates vom 20. 5. 1912 (Bezirksarchiv).

32 Vgl. Robert Kistler, *Die wirtschaftliche Entwicklung des Kantons Schwyz*, Stans 1962, 181/182.

33 Franz Wyrsch, *Durch diese Hohle Gasse muss er kommen ...*, Küssnacht am Rigi 1986[5], 33 f.

34 Volkswirtschaftlich wirkte sich eine solche Einschränkung auf die Dauer eher negativ aus; der «Verschönerungsverein» gehörte denn auch zu denen, die 1912 nachdrücklich für die Aufhebung der Küssnachter Autosperre eintraten.

35 Vgl. Christoph Maria Merki, *Treibstoffzoll*.

Landammann u. Regierungsrat des Kantons Schwyz

Eidg. Departement d. Innern
1. JAN. 1911
Nr. A
Za. 21/1.

Schwyz, den 24. Dezemb. 1910

an das eidgenössische Departement des Innern,
in Bern.

No 2409.

Herr Bundesrat,

Wir haben s.Z. Ihre Zuschrift vom 8.Nov. betreffend Beschwerde Loring & Mackenzie über Automobilsperre in Küssnacht dem dortigen Bezirksrat zur Vernehmlassung gesandt & demselben speziell nahegelegt, auf eine Milderung der ausgefällten Bussen einzutreten.

Im Besitze der Antwort von Küssnacht beehren wir uns, Ihnen über diese Angelegenheit folgendes mitzuteilen:

Die Behauptung des Herrn Mackenzie, die Polizei in Weggis habe ihm nach Erlegung der dortigen Busse erklärt, er könne nun ruhig weiterfahren, ist unbedingt unrichtig & muss auf einem Missverständnisse des Herrn Mackenzie beruhen. Die Polizei in Weggis konnte dies gar nicht sagen & hat es nach ihrer Erklärung auch nicht gesagt.

Sowohl auf der Strasse Greppen-Küssnacht als bei der Einmündung aller übrigen Bezirks- & Kantonsstrassen ist das Autoverbot auf grossen, an der Strasse quer aufgestellten Tafeln in sehr deutlicher & von weitem sichtbarer Weise angebracht. Das Wort "Auto"

ist in ganz grosser Antiquaschrift & allgemein verständlich.Automobilfahrer & -Besitzer sollten wohl auch das Wort "Verboten" verstehen; so viel soll man von ihnen verlangen können,wenn sie in einem fremden Lande fahren wollen. Zudem ist die Automobilsperre von Küssnacht in auffälliger Weise auf jeder Automobilkarte der Schweiz angemerkt & diese Karte soll jeder fremde Automobilist, der in der Schweiz fährt, besitzen & daran sich halten. Dieses darf & soll man von ihnen verlangen. Wir gedachten vor einigen Monaten schon diese Automobilverbote in mehreren Sprachen anbringen zu lassen.Die Sache hat aber auch ihre Nachteile; denn begiebt man sich einmal auf diesen Standpunkt,so wird mit gleichem Rechte der Russe,Engländer,Franzose,Italiener u.s.w.verlangen können,dass das Verbot in seiner Sprache angebracht sei.In je mehr Sprachen diese Verbote angebracht würden,um so kleiner & unleserlicher würden sie werden.Mit der Automobilkarte & dem grossen Plakat "Auto verboten" weiss zudem wie gesagt jeder Automobilfahrer ganz gut,was gemeint ist,wenn er nicht absichtlich es nicht wissen will.Wir werden übrigens diese Frage nochmals in Erwägung ziehen & speziell Ihrer Anregung gemäss die Anbringung der dreieckigen Schilde in Aussicht nehmen.Der Bezirksrat Küssnacht ist damit einverstanden.

Auf eine Reduktion der ausgefällten Bussen will der Bezirksrat bezw.das Bezirksamt Küssnacht nicht eintreten. Uns stehen diesbezüglich keine rechtlichen Kompetenzen zu; wenn die Gebüssten gegen die ausgefällten Bussen sich beschweren wollen,so müssen sie innert 5 Tagen den Entscheid der Gerichte anrufen.

Wir bedauern,Ihren Wünschen nicht weiter entgegenkommen zu können & wir geben auch zu, dass die Handhabung der Automobilsperre in Küssnacht & anderwärts mit Uebelständen & Härten verbunden ist.Von dieser Ueberzeugung ausgehend & um diesen Automobilbussen jeden Schein einer fiskalischen Massregel zu nehmen,haben wir auch vor einiger Zeit schon unserm Kantonsrate die beiliegende Abänderung der kantonalen Automobilverordnung beantragt.

Anderseits muss bemerkt & gegenüber den Klagen der Automobilisten immer wieder betont werden,dass es eben leider eine Sorte nationaler & internationaler Parvenus & Automobil-Protzen

giebt, welche einen eigentlichen Sport darin suchen, über die gesetzlichen & polizeilichen Schranken & Weisungen sich hinwegzusetzen und sich erhaben zu fühlen & derart die Erbitterung des Volkes eigentlich wachrufen & fördern. Diese gleichen Herren sind dann vielfach die ersten, welche sofort den Schutz ihrer Gesandtschaft anrufen & jede Busse oder Einsprache als eine Art Majestätsbeleidigung betrachten. Die Erbitterung des Volkes gegen diese Auswüchse des Automobilwesens ist derart, dass immer mit einer Volksinitiative auf gänzliches Automobilverbot in Bund oder einzelnen Kantonen gerechnet werden muss.

Genehmigen Sie, Herr Bundesrat, bei diesem Anlasse die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Namens des Regierungsrates,

der Landammann:
Ferdinand Gerber

der Kanzleidirektor:
Bachmann

1 Beilage.