Vom "Herrenfahrer" zum "Balkanraser" : zur Geschichte des Automobilismus in der Schweiz

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

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Zeitschrift für Geschichte = Revue suisse d'histoire = Rivista storica svizzera**

Band (Jahr): **56 (2006)**

Heft 1: **Verkehrsgeschichte = Histoire des transports**

PDF erstellt am: **27.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-1670

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

Vom «Herrenfahrer» zum «Balkanraser»

Zur Geschichte des Automobilismus in der Schweiz

Christoph Maria Merki

Summary

As of the late 19th century, the motor vehicle profoundly changed economies, societies, landscapes and politics. This article describes the history of motoring in Switzerland, its origins, developments and effects. It discusses what historical research has thus far determined (only little), as well as what remains to be done (a lot).

Das Automobil prägt unseren Alltag, unsere Wirtschaft und unsere Umwelt wie keine andere Maschine. Seine Verbreitung begann im Paris der Belle Époque und sie läuft – global betrachtet – noch immer auf Hochtouren. Superlative sind in der Geschichte nur selten gerechtfertigt, hier sind sie am Platz. «Keine Erfindung des 20. Jahrhunderts hat die Welt so verändert wie das Auto»[1], schreibt zum Beispiel der deutsche Technikhistoriker Kurt Möser. Es fällt schwer, ihm zu widersprechen. Peter Sloterdijk bezeichnet das Automobil voller Emphase als das «Allerheiligste der Moderne»[2], Christian Pfister nüchtern als das «Schlüsselprodukt der Konsumgesellschaft»[3] und Eduard Strübin erhebt es gar zum «Leitfossil unserer Zeit»[4]. Wie dem auch sei: Am Auto kommt niemand vorbei.

Tatsächlich gibt es – analog zur Bedeutung des Automobils – ein grosses Interesse an dessen Geschichte. Die Zahl der Museen, die der Herkunft des Autos nachgehen, ist Legion, genauso wie die Zahl der Bücher, die seine Geschichte erzählen. Schaut man allerdings ein bisschen genauer hin, erweisen sich die meisten dieser Bücher als unbrauchbar. Sie kommen ohne Fragestellung und Apparat, oft sogar ohne echte Quellenarbeit aus. Meistens handelt es sich um Biographien, welche das unternehmerische Werk eines «Pioniers» verklären, um Bildbände, welche alt

1 Kurt Möser, *Geschichte des Autos*, Frankfurt a.M./New York 2002, Rückseite des Einbandes.
2 Peter Sloterdijk, *Eurotaoismus. Zur Kritik der politischen Kinetik*, Frankfurt a.M. 1996 (1. Aufl. 1989), S. 42.
3 Christian Pfister, «Das 1950er Syndrom – die umweltgeschichtliche Epochenschwelle zwischen Industriegesellschaft und Konsumgesellschaft», in: ders. (Hg.), *Das 1950er Syndrom. Der Weg in die Konsumgesellschaft*, Bern 1995, S. 51–95, hier S. 67.
4 Eduard Strübin, «Volkskundliches zum Automobil», in *Schweizer Volkskunde*, 1973, Heft 1, S. 1–13, hier S. 15.

Prof. Dr. Christoph Maria Merki, Historisches Institut der Universität Bern,
Abteilung Wirtschafts-, Sozial- und Umweltgeschichte, Unitobler, CH-3000 Bern 9.
christoph.merki@hist.unibe.ch

bekannte Geschichten aufwärmen und diese mit den immer gleichen Fotos illustrieren[5], um flott geschriebene Klitterungen, welche an den Mythen des Automobils weiterbasteln, oder um nostalgische Fanbücher, welche verblassten Fahrzeugmarken zu neuem Glanz verhelfen und «legendäre» Rennfahrer würdigen wollen.

Seriöse, brauchbare Literatur ist hingegen äusserst selten, ja die Bedeutung, die das Automobil besitzt, kontrastiert auffällig mit der Geringschätzung, die ihm die professionelle Geschichtsforschung entgegenbringt. Diese kam zwar nicht an der Eisenbahn[6], wohl aber lange Zeit am Auto vorbei. Dafür gibt es verschiedene Gründe, so etwa idealistische Überheblichkeit oder jene akademische Ignoranz, die in der Autogeschichte den gleichen unbedarften Spieltrieb am Werk sieht wie beim Autofahren selbst. Entscheidend für das Desinteresse der Zunft war wohl die hartnäckige Schwäche der Wirtschaftsgeschichte. Ihr institutioneller Rückhalt bröckelt seit Jahren unter den Sparbemühungen der Universitäten und dem Primat einer meist zahlenfeindlichen Kulturgeschichte. Selbst in Deutschland blieb das Interesse an der Autogeschichte bescheiden, und dies, obwohl ganze Regionen wie Stuttgart oder München vom Auto leben und die deutsche Wirtschaft bekanntlich an der Grippe erkrankt, wenn die Autoindustrie hustet. Zum Teil war die Autogeschichte auch selbst schuld daran, dass sie nicht immer ernst genommen wurde, namentlich da, wo sie den Interessen der Industrie etwas gar schnell entgegenkam[7].

Immerhin sind in den letzten Jahren einige Bücher publiziert worden, welche der Geschichte des Automobils die ihr gebührende Nachachtung verschaffen. Bahnbrechend waren Arbeiten aus den USA[8], also aus jenem Land, das der modernen Autokultur den Weg geebnet hat, doch ist die europäische Forschung mittlerweile näher gekommen, sei es mit Studien zur Autoindustrie[9] oder mit

5 Es soll hier nicht etwa grundsätzlich gegen Fotos polemisiert werden. Sauber herausgegebene Bildbände enthalten oft interessante Quellen, die zum Beispiel das Leben auf der Strasse besser erhellen können als manche Statistik. Für die Schweiz sei auf vier solcher Bände hingewiesen: Carl Hildebrandt, *Motorfahrzeuge in der Schweizer Armee 1898–1937*, Bern 1990 (nützlicher Quellenband zum frühen Automobilismus, nicht nur zur Motorisierung der Armee); Ulrich Binder, Martin Heller (Hg.), *Die Strasse lebt. Fotografien 1938–1970 aus dem Archiv der Schweizerischen Beratungsstelle für Unfallverhütung*, Zürich 1997; Michael Aschwanden, *Unterwegs. Photographien auf der Axenstrasse 1911–1939*, Bern 2003; Arnold Odermatt, *Karambolage*, Göttingen 2003 (410 Fotos aus der 42jährigen Dienstzeit des Nidwaldner Polizeifotografen Odermatt).

6 Man denke etwa an die heftig diskutierte These von Robert Fogel über die Bedeutung der Eisenbahn für das Wachstum der US-amerikanischen Wirtschaft oder an das *Journal of Transport History*, die Zeitschrift der Verkehrshistoriker, die bis vor kurzem stark eisenbahnlastig war.

7 Ein schönes Beispiel dafür sind die «Stuttgarter Tage für Automobil- und Unternehmensgeschichte», welche das Konzernarchiv der DaimlerChrysler AG seit 1991 durchführt. In den entsprechenden Sammelbänden (z.B. Harry Niemann, Armin Hermann [Hg.], *100 Jahre LKW*, Stuttgart 1997) finden sich sowohl Beiträge von PR-Schreibern der Industrie als auch solche von Historikern, die sich professionell und gekonnt mit der Geschichte des Automobils auseinandersetzen.

8 Namentlich: James J. Flink, *America Adopts the Automobile, 1895–1910*, Cambridge (Mass.) 1970; Clay McShane, *Down the Asphalt Path. The Automobile and the American City*, New York 1994; Virginia Scharff, *Taking the Wheel. Women and the Coming of Motor Age*, New York 1991.

9 Z.B. James Foreman-Peck, Sue Bowden, Alan McKinlay, *The British Motor Industry*, Manchester/New York 1995; Reiner Flik, *Von Ford lernen? Automobilbau und Motori-*

solchen, welche sich eher auf die Nachfrageseite konzentrieren und den ganzen Prozess der Motorisierung beziehungsweise Teilaspekte davon in den Blick nehmen[10]. Überhaupt fällt auf, dass sich diese neueren Arbeiten nicht damit begnügen, auf isolierte Art und Weise eine einzelne Fahrzeugmarke oder einen technischen Durchbruch darzustellen. Sie sind sich des Systemcharakters der Autotechnik bewusst und bemühen sich um eine gesellschaftsgeschichtliche Einbettung ihrer Resultate. Insofern schreiben sie auch weniger an einer Autogeschichte als an einer Geschichte des Automobilismus in einem umfassenden Sinne. In ihr haben Probleme vergangener Verkehrspolitik genauso Platz wie Überlegungen zur Ausbildung autozentrierter Lebensstile oder zum Aufbau der Infrastruktur, auf die das Automobil angewiesen war und ist. Eine solche Herangehensweise eignet sich auch wesentlich besser dafür, die Autogeschichte in der Zunft hoffähig zu machen und sie an andere Forschungsfelder anzukoppeln, so – um nur einige zu nennen – an die Geschichte der Umwelt, der Raumentwicklung, der Freizeit, des Wachstums und der Technik.

Auf den folgenden Seiten soll nun in wenigen Zügen die Geschichte des schweizerischen Automobilismus vorgestellt werden, die Bedingungen seiner Entstehung ebenso wie die Formen seiner Verbreitung, ferner seine Auswirkungen auf Umwelt und Gesellschaft. Der Schwerpunkt wird dabei – den eigenen Forschungen entsprechend[11] – auf der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts liegen. Ergänzt werden soll dieser *tour d'horizon* durch Hinweise auf offene Fragen, vielversprechende Ansätze und aussichtsreiche Anschlussmöglichkeiten.

1. Von der holprigen Benzinkutsche zur komfortablen Rennmaschine: Das Fahrzeug

Das Automobil hat weder einen einzelnen Erfinder noch ein bestimmtes Geburtsdatum. Schon 1880 testete die Schweizer Post dampfbetriebene Fahrzeuge, die sie an Stelle ihrer Kutschen verwenden wollte. Diese Dampfwagen waren für die damaligen Schotterstrassen zu schwer. Der Begriff Chauffeur (Heizer) erinnert noch heute daran, dass der frühe Autobau von der Dampfmaschinentechnik beeinflusst war. Den technischen Durchbruch schafften schliesslich die beiden deutschen Konstrukteure Gottlieb Daimler und Karl Benz. Sie bauten 1886 unabhän-

sierung in Deutschland bis 1933, Köln/Weimar/Wien 2001; James M. Laux, In *first gear. The French automobile industry to 1914*, Liverpool 1976; zur Reifenindustrie nun: Paul Erker, *Vom nationalen zum globalen Wettbewerb: Die deutsche und amerikanische Reifenindustrie im 19. und 20. Jahrhundert*, Paderborn 2005.

10 Erwähnt seien: Catherine Bertho Lavenir, *La roue et le stylo. Comment nous sommes devenus touristes*, Paris 1999; Uwe Fraunholz, *Motorphobia. Anti-automobiler Protest in Kaiserreich und Weimarer Republik*, Göttingen 2002; Anne-Françoise Garçon (Hg.), *L'automobile. Son monde et ses réseaux*, Rennes 1998; Christoph Maria Merki, *Der holprige Siegeszug des Automobils, 1895–1930. Zur Motorisierung des Strassenverkehrs in Frankreich, Deutschland und der Schweiz*, Wien 2002; Möser (wie Anm. 1); David Thoms, Len Holden, Tim Claydon (Hg.), *The Motor Car and Popular Culture in the 20th Century*, Aldershot usw. 1998. Zum Stand der verkehrshistorischen Forschung in der Schweiz: Serge Reubi, Hans-Ulrich Schiedt, Martin Tschopp, «Critical Literature Survey: Transport History in Switzerland», in: Michèle Merger, Marie-Noëlle Polino (Hg.), *COST 340 – Towards an European Intermodal Transport Network: Lessons from History. A Critical Bibliography*, Paris 2004, S. 193–220.

11 Merki 2002. Wo nicht anders angegeben, stütze ich mich auf dieses Buch.

gig voneinander leichte Petroleummotoren in Kutschen und fahrradähnliche Gebilde ein. Die Motorisierung kam aber erst zehn Jahre später in Gang, und zwar in der europäischen Metropole Paris, wo der Pkw als Sport- und Repräsentationsfahrzeug entdeckt wurde.

Der Pkw war sowohl im Kauf als auch im Unterhalt teurer als Pferd und Kutsche. Doch die grössere Reichweite und das etwas höhere Tempo entschädigten für diese Mehrkosten. Dasselbe galt für das Postauto im Vergleich mit der Postkutsche, für das Taxi gegenüber der Mietkutsche und für den Lastwagen gegenüber seinem Vorläufer, dem Fuhrwerk. Wie wenig rentabel der Einsatz des Motors anfänglich war, sieht man daran, dass alle Motorbusunternehmen, die in der Schweiz vor 1906 gegründet wurden, ihren Betrieb wieder einstellen mussten. Erst in den 1920er-Jahren liess das Postauto die Postkutsche endgültig stehen.

Die Kosten für den Pkw sanken seit seiner Erfindung stetig. Die serielle Fertigung *à la Ford* verbilligte den Kauf der Fahrzeuge. Auch die Unterhaltskosten gingen sukzessive zurück: Das Benzin wurde billiger[12], die Infrastruktur und die Technik wurden besser. Heutige Luftreifen reichen zum Beispiel zwanzigmal so weit wie die ursprünglichen Exemplare, die man vom Fahrrad übernommen hatte. Seit etwa 1910 war der Pkw so zuverlässig, dass ihn auch ein technischer Laie bedienen und ohne Chauffeur auskommen konnte. Geschlossene Karosserien waren für die schwachen Motoren anfänglich zu schwer. Erst in den 1920er-Jahren wurden sie zur Norm und die Autos damit wintertauglich. Heutige Autos sind im Durchschnitt rund hundertmal stärker als die ersten Benzinkutschen von Daimler und Benz. Sie sind nicht nur schneller als früher jeder Rennwagen, sondern auch sicherer[13], leiser, komfortabler und umweltverträglicher.

Die anderen Fahrzeugarten machten ebenfalls Fortschritte. So ermöglichten die so genannten Riesenluftreifen, die seit 1920 bei den Lastwagen an die Stelle der Vollgummireifen traten, Spitzengeschwindigkeiten von mehr als 20 km/h. Erst damit wurde der Lastwagen zu einem ernsthaften Konkurrenten der Eisenbahn. Auch das Motorrad erfuhr immer wieder technische Neuerungen, namentlich in den Bereichen Sicherheit und Bequemlichkeit. In jüngster Zeit waren dies etwa der Elektrostart, das Helmstaufach und die automatische Gangschaltung. Unter anderem dank dieser Verbesserungen erhöhte sich die Zahl der Roller in den 1990er-Jahren von 12 000 (1990) auf 161 000 (2000).

In der Schweiz wurden technische Verbesserungen mehr oder weniger schnell übernommen. Nur selten entstanden sie im Lande selbst. Zu den wenigen Schweizer Konstrukteuren, welche die Autotechnik weiter brachten, gehören der Lkw-Ingenieur Hippolyt Saurer und der Rennfahrer Louis Chevrolet[14]. Die Schweizer

12 Dies trotz steigender Fiskalbelastung und trotz des Ölpreisschocks der 1970er-Jahre (Christoph Maria Merki, «Der Treibstoffzoll aus historischer Sicht. Von der Finanzquelle des Bundes zum Motor des Strassenbaus», in: Christian Pfister [Hg.], *Das 1950er Syndrom. Der Weg in die Konstumgesellschaft*, Bern 1996 [2. Auflage], S. 311–332). Heutige Motoren sind nicht nur stärker als ihre Vorläufer, sondern auch wesentlich energieeffizienter.

13 Zur langfristigen Entwicklung der schweizerischen Unfallzahlen: Merki 2002, S. 169/170.

14 Louis Chevrolet (1878–1941), der Sohn eines Uhrmachers aus La Chaux-de-Fonds, arbeitete als Mechaniker. Er fuhr Fahrradrennen, bevor er auf das Automobil umsattelte und via Paris (dem Zentrum der damaligen Autowelt) in die USA auswanderte. Dort machte er Karriere als Rennfahrer, Konstrukteur und Unternehmer (*Historisches Lexikon der Schweiz*, Bd. 3, S. 338/339). Zu Hippolyt Saurer, der u.a. die Motorbremse, den

Pkw-Industrie war ein Kind der Fahrrad-, Maschinen- und Uhrenindustrie. Sie brachte einige klingende Namen hervor, von denen Pic-Pic und Martini die bekanntesten waren. Allerdings war ihr Heimmarkt viel zu klein. Sie schaffte denn auch den Übergang von der handwerklichen Fertigung zur industriellen Serienproduktion nie und verschwand schon nach dem Ersten Weltkrieg für immer[15].

Im Gegensatz zur Pkw- konnte sich die Lkw-Industrie mit ihren Paradepferden Saurer und F.B.W. bis in die 1980er-Jahre halten. Auch die schweizerische Motorradindustrie spielte international eine beachtliche Rolle, so mit ihren Marken Allegro (Neuenburg), Condor (Courvaifre), Motosacoche (Genf), Zedel (St-Aubin) und Zehnder (Gränichen). Die meisten Motorradfabriken schlossen ihre Tore in der Krise der 1930er-oder zu Beginn der 1950er-Jahre. Oft konzentrierten sie sich auf andere Produkte (Rasenmäher, Flugzeugbestandteile) oder wurden von eigenständigen Produzenten zu Importeuren ausländischer Fabrikate.

Die Geschichte der einheimischen Kfz-Produktion ist erst teilweise erforscht[16]. Noch weniger weiss man über die Entwicklung wichtiger Branchen wie des Autogewerbes, der Importeure und der Zulieferindustrie. Das Auto ist nicht nur das teuerste mobile Gut, das ein moderner Mensch im Laufe seines Lebens erwirbt, es ist mittlerweile auch eine hochkomplexe Maschine voller Elektronik. Obwohl die eigene Pkw-Industrie vor langem verschwunden ist, steckt auch heute in vielen Autos ein Stück Schweizer Technik, seien es nun Airbag-Zünder von Ems oder eine Innenraumverkleidung von Rieter. Alles in allem hängen in der Schweiz rund 300000 Arbeitsplätze am Auto.

2. Vom «Herrenfahrer» zum «Balkanraser»: Die Automobilisten

Trotz sinkender Kosten blieb der Pkw lange Zeit ein Privileg wohlhabender Gruppen. 1912 musste ein Genfer Bauarbeiter für ein Model T von Ford 4,2 Jahre arbeiten, 1952 für einen damit vergleichbaren Citroën noch 0,7 Jahre[17]. Im Jahre 1912 waren nur gerade fünf Prozent der Genfer Pkws im Besitz von Arbeitern, 1955 15 Prozent, dies im Gegensatz zum vergleichsweise billigen Motorrad. Schon in den 1920er-Jahren sass auf jedem dritten Schweizer Motorrad ein Arbeiter. Der Pkw verbreitete sich zuerst in den Städten, das Motorrad eher auf dem Land.

Schongang (Overdrive) und den Dieselmotor mit Direkteinspritzung entwickelte: Hans Ulrich Wipf, Mario König, Adrian Knoepfli, *Saurer. Vom Ostschweizer Kleinbetrieb zum internationalen Technologiekonzern*, Baden 2003.

15 Dazu: David Asséo, «La place de la Suisse dans l'industrie automobile mondiale d'avant 1914», in: Paul Bairoch, Martin Körner (Hg.), *Die Schweiz in der Weltwirtschaft (15.–20. Jh.)*, Zürich 1990, S. 141–164.

16 U.a. Asséo 1990; Wipf, König, Knoepfli 2003; Alain Cortat, *Condor. Cycles, motocycles et construction mécanique 1890–1980. Innovation, diversification et profits*, Delémont 1998; Andreas Steigmeier, *Zehndergeschichte*, Baden 1995. Die Pkw-Industrie war eher in der Romandie, die Lkw-Industrie in der Deutschschweiz zu Hause.

17 Roger Girod, unter Mitarbeit von Edmond Breuer und Luigi Solari, *Un aspect de l'évolution du niveau de vie. Le progrès de l'automobilisme selon les milieux de 1900 environ à aujourd'hui. Le cas de Genève*, Lausanne 1956 (eine sehr gute Arbeit, die es verdienen würde, bis in die Gegenwart fortgesetzt zu werden).

Kraftfahrzeuge in der Schweiz (1902–1998)

Jahre	Motorräder (inklusive Dreiräder, Roller und Mofas)	Lkws und Busse	Pkws (inklusive Taxis und Kombiwagen)	Auf 10 000 Einwohner entfallen Pkws
1902	126	17	370	1
1914	5504	920	5411	14
1929	42306	15905	55149	136
1945	4148	21673	18279	41
1960	291326	82323	509279	950
1980	808813	180489	2246752	3530
1998	717792	283000	3383273	4750

Quelle: Historisches Lexikon der Schweiz, Artikel Motorisierung

Zum Einfallstor für das Automobil wurde die Stadt Genf, die dem Pariser Modeprodukt einen begeisterten Empfang bereitete. Als Wegbereiter wirkte das in Genf besonders erfolgreiche Fahrrad, das dem Auto in mancherlei Hinsicht (Technik, Recht, Marketing) voranging. 1896 entstand in Genf der Touring-Club der Schweiz TCS (ursprünglich eine Vereinigung von Radfahrern), 1898 der Automobil-Club ACS[18]. Diese Clubs führten 1905, Schulter an Schulter mit der Industrie, den ersten Genfer Auto-Salon durch[19].

Der Siegeszug des Automobils lässt sich aus rein ökonomischer Perspektive nur ungenügend begreifen. Während für die Lkw-, Bus- und Taxi-Besitzer betriebswirtschaftliche Überlegungen im Vordergrund standen, waren für die Pkw-Besitzer andere Dinge wichtig. Ihnen ging es weniger um einen effizienten Transport als um den emotionalen Mehrwert, den das Auto versprach, um das soziokulturelle Kapital, das sich mit der modischen Praxis des Autofahrens anhäufen und zum Ausdruck bringen liess. Pkw und Motorrad dienten anfänglich vor allem dem sommerlichen Vergnügen, dem Luxus, dem Spiel und dem Sport. Generiert wurde dieser Mehrwert durch einen sozialen Kosmos eigener Art, der durch verschiedene Institutionen zusammengehalten wurde: durch die Clubs, die Motorpresse sowie durch regelmässig wiederkehrende Ereignisse wie Rennen, gemeinsame Ausflüge und Ausstellungen. Die Ideale, denen die damaligen «Herrenfahrer» nacheiferten, wurzelten in der kriegerischen Tradition des europäischen Hochadels. Am Steuer gefragt waren «Kaltblütigkeit», «Wagemut», «Ehre» und «Ritterlichkeit».

In einer Lebenswelt, die durch männliches Ingenieurwissen sowie durch maskuline Verhaltensweisen und Ehrvorstellungen nach aussen abgeschottet war, hatten die Frauen zwangsläufig einen schweren Stand. Das Selbstbild der männlichen Automobilisten akzeptierte sie nur als Beifahrerinnen, die es zu beeindrucken galt. Die wenigen Autobesitzerinnen, die es in den ersten Jahrzehnten des Automobilismus gab, waren in der Regel Ehefrauen, Töchter oder Witwen sehr reicher Männer. 1925 befanden sich erst vier Prozent aller kantonalzürcherischen Führerscheine in weiblicher Hand.

18 Vgl. Christoph Maria Merki, «Sociétés sportives et développment de l'automobilisme (1898–1930)», in: Christophe Jaccoud et al. (Hg.), *Sports en Suisse*, Lausanne 2000, S. 45–73.

19 Dazu die Jubiläumsschrift: Joëlle de Syon, Brigitte Sion, *1905–2005. 100 Jahre automobiler Fortschritt*, Genf 2005.

Während die Geschichte der frühen Automobilisten mittlerweile halbwegs aufgearbeitet ist, bedarf deren massenhaftes Auftreten in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts noch zahlreicher Klärungen. Zwar gibt es immer wieder Annäherungen an das Thema, diese müssen jedoch so lange Stückwerk bleiben[20], wie Studien fehlen, die nur schon einmal die Fakten der Kfz-Verbreitung und -Benutzung zusammentragen würden: In welchen Milieus und Gegenden konnten sich zu welchem Zeitpunkt welche Marken und Fahrzeuge durchsetzen? Wie veränderten sich die Elastizitäten des Pkw-Erwerbs? Wofür und wie ausgiebig benutzten die Automobilisten ihre Fahrzeuge? Standen die einzelnen Verkehrs- und Transportmittel in Konkurrenz zueinander oder ergänzten sie sich gegenseitig? Erst *nach* der Klärung solch grundlegender Fragen liessen sich jene Probleme angehen, welche am meisten zu interessieren scheinen, etwa die klassen-, generationen- und geschlechtsspezifische Aneignung von Technik oder die Rolle der Werbung bei der Ausbildung neuer Lebensstile. Diese Probleme sind im übrigen tatsächlich attraktiv, erlauben sie es doch, zwischen verschiedenen Ansätzen Brücken zu schlagen, so zwischen der Wirtschaftsgeschichte einerseits, der Sozial-, Kultur- und Geschlechtergeschichte andererseits. Wie verzwickt solche Zusammenhänge sind, mag der kürzlich geprägte Begriff des «Balkanrasers» erhellen: Handelt es sich dabei um einen tatsächlich vorhandenen Typus (nämlich den des jungen, männlichen Einwanderers aus einem ehemaligen Kriegsgebiet, der seinen Aggressionen am Steuer eines PS-starken Fahrzeugs freien Lauf lässt) oder handelt es sich eher um eine diskriminierende Bezeichnung der aufnehmenden Gesellschaft, die sich politisch instrumentalisieren sowie für die Entlastung der eigenen, «anständigen» Auto-Psyche nutzen lässt? Die Debatte über den «Raser» ist auf jeden Fall so alt wie das Automobil, ja sie reicht sogar weit in das vorautomobilistische Zeitalter zurück[21].

3. Von der «Staubplage» zum «Sommersmog»: Umwelt und Gesellschaft

Das Automobil stiess anfänglich auf grossen gesellschaftlichen Widerstand. Leonhard Ragaz, der religiöse Sozialist aus Zürich, bezeichnete es 1927 als «einen Ausdruck unerhörter Brutalität». Es verkörpere den «wilden Egoismus des heutigen Menschen» und sei ein «Mörder der Ruhe, des Schlafes, der Gesundheit und der Natur»[22].

Der Widerstand gegen die Motorisierung hatte seinen Grund in den sozialen Kosten, die das Auto mit sich brachte: Unfälle, Staub, Lärm, Gestank. Er war auch eine Reaktion auf den Herrschaftsanspruch, mit dem es auftrat: Als schnellstes und schwerstes Fahrzeug drängte es die anderen Strassenbenützer an den Rand. Zu Widerständlern wurden all jene, welche die Kosten des aufkommenden Autoverkehrs trugen, ohne dafür entschädigt zu werden: Anwohner entlang von Durchgangsstrassen sowie traditionelle Strassenbenützer, beispielsweise Fuhrleute oder spielende Kinder. In der Schweiz mit ihrer halbdirekten Demokratie konnte sich der Widerstand besonders gut artikulieren. Die Bergkantone, die unter hohen

20 Z.B. Stapferhaus Lenzburg (Hg.), *Autolust. Ein Buch über die Emotionen des Autofahrens*, Baden 2002.

21 Vgl. Christophe Studeny, *L'invention de la vitesse. France, XVIIIe–XXe siècle*, Paris 1995, S. 123–135 (über den «chauffard» des 19. Jahrhunderts).

22 Leonhard Ragaz, «Vom modernen Götzendienst», in *Neue Wege*, 1927, Heft 5, S. 247–254.

Strassenkosten litten, erhoben ihn sogar zur offiziellen Politik, so der Kanton Graubünden, der bis 1925 ein allgemeines und durch mehrere Volksabstimmungen zementiertes Autoverbot kannte. In den 1920er-Jahren schwächte sich der Widerstand ab, wofür es verschiedene Gründe gab: Gewöhnung an die neue Maschine; Verrechtlichung der Verkehrskonflikte; zunehmende wirtschaftliche Bedeutung des Automobils; Verbreitung «nützlicher» Fahrzeuge wie Bus und Taxi.

Die Politik machte die Automobilisten für die Kosten haftbar, die diese der Allgemeinheit aufbürdeten. Zuerst versuchte der Staat, mit Hilfe restriktiver Tempolimits der neuen Maschine Zügel anzulegen und diese an den Trott des vormodernen Verkehrs anzupassen (30 km/h ausserorts). Weil sich solche Tempolimits nicht durchsetzen liessen, verschärfte man statt dessen die Haftpflicht bei Unfällen. Ausserdem wurden Kfz-Steuern eingeführt. Der Staat verwendete diese Einnahmen für die zusätzlichen Wegekosten, die das Automobil verursachte. Schon in der Zwischenkriegszeit erhielten viele Schotterstrassen feste Beläge[23]. Die «Staubplage», welche Fussgänger und Anwohner gegen das Auto aufbrachte, wurde so im Keime erstickt.

Die Wirtschaftskrise der 1930er-Jahre brachte die Motorisierung ins Stocken. Im Zweiten Weltkrieg kam es sogar zu einer vorübergehenden De-Motorisierung des Strassenverkehrs: Die Lastwagen wurden damals von der Armee requiriert und die Postautos rüstete man auf Holzgas um. Während der Benzinmangel den individuellen Autoverkehr praktisch zum Erliegen brachte, erreichte der Pferdebestand eine noch nie ausgewiesene Höhe. Umso zügiger entwickelte sich die Motorisierung in der Nachkriegszeit. Verschiedene Faktoren begünstigten den Siegeszug des Automobils:

- die ständig steigende Kaufkraft;
- die Verbilligung des Pkws und seines Unterhaltes;
- die Anziehungskraft eines Strassennetzes, das nun konsequent den Bedürfnissen der Motorisierten angepasst wurde;
- die zögerliche Modernisierung der Bahn, die damals zudem mit dem Image des ewig gestrigen, langsamen und umständlichen Verkehrsmittels belastet war;
- die Attraktivität eines eigenen Wagens, der nicht nur den Mobilitäts-, sondern auch den Statusbedürfnissen des Einzelnen entgegen kam, ja zum Inbegriff des Wohlstands wurde;
- die «Unwirtlichkeit der Städte» (Alexander Mitscherlich), die zu Fluchtbewegungen führte, das heisst den Pendler- und Freizeitverkehr anschwellen liess.

Sogar die Landbevölkerung sah im Auto allmählich nicht mehr nur eine Bedrohung für das Kulturland oder eine Gefährdung von Mensch und Tier. Der Traktor und der Jeep versöhnten sie mit dem motorisierten Verkehr. Das Pferd hatte ausgedient. Es verschwand sowohl von der Strasse als auch vom Acker. Aus einem Arbeitstier wurde ein Sporttier. Gleichzeitig kam das Fahrrad aus der Mode, das noch in der Zwischenkriegszeit als «Stahlross» das wohl wichtigste Verkehrsmittel gewesen war.

23 Vgl. Hans-Ulrich Schiedt, «Der Ausbau der Hauptstrassen in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts», in *Wege und Geschichte*, 2004, Heft 3, S. 12–25. Wichtig war auch der Ausbau der Alpenstrassen.

Hoch zu veranschlagen ist bei all diesen Entwicklungen die Steuerungsleistung der Politik. Schon in den 1920er-Jahren wurde ein Teil der Treibstoffabgaben zweckgebunden und war seither für den Strassenbau reserviert. Auch die Radfahrer hatten sich für die «Zweckbindung» eingesetzt. Ihnen ging es um staubfreie Strassen, für welche die Motorisierten bezahlen sollten. In den 1950er-Jahren wurde die Zweckbindung in zwei Schritten ausgebaut, zuerst auf 50 Prozent (1950), dann auf 60 Prozent (1958). Damit kam jenes Karussell in Gang, das den weiteren Verlauf der Motorisierung prägte: Der Verkehr schuf noch mehr Verkehr, und das wachsende Verkehrsaufkommen wirkte als Sachzwang auf den Ausbau der Strassen zurück, für den die Einnahmen aus dem Treibstoffzoll nicht nur bereit standen, sondern auch ausgegeben werden *mussten*[24].

Die Verkehrspolitik sorgte noch in anderer Hinsicht dafür, dass das Kraftfahrzeug in den 1950er-Jahren an Fahrt gewann. So scheiterten die letzten Versuche der Bahnen, der Konkurrenz durch den Lkw auf gesetzlichem Wege beizukommen[25], gleichzeitig wurden die letzten Hindernisse für den Autobahnbau aus dem Weg geräumt. Die Planung für das schweizerische Autobahnnetz, die 1958 in einer Volksabstimmung mit 85-prozentiger Mehrheit gutgeheissen wurde, erfolgte nach technischen Gesichtspunkten und rein sektoriell. Zusammenhänge zwischen der verkehrswirtschaftlichen Infrastruktur, der Raumplanung und der Siedlungsstruktur wurden ignoriert. Dabei war es das Automobil, welches die weiträumige Verzettelung der Lebensaktivitäten, das Auseinandertreten von Wohn- und Arbeits-, Freizeit- und Einkaufsort förderte, ja mancherorts überhaupt erst ermöglichte.

Um 1970 wuchs die Kritik an der industriellen Zivilisation und am Paradigma des wirtschaftlichen Wachstums *à tout prix*. Im Zuge dieses Wertewandels verlor auch das Auto an Glanz. Auf dem Statussymbol mit dem idealen Sympathieprofil zeigten sich Rostflecken. Die sozialen Kosten des Strassenverkehrs meldeten sich zurück. Begriffe wie «Sommersmog», «Rush-hour» und «Waldsterben» bereicherten das politische Vokabular. Den steigenden Unfallzahlen begegnete man 1973 mit der (Wieder-)Einführung von Tempolimits, was angesichts der damaligen Ölkrise auch energiepolitisch sinnvoll schien. Wenig später, 1979, entstand ein grüner Verkehrsclub, der VCS.

Der ökologische Aufbruch der 1970er- und 1980er-Jahre blieb jedoch oft im Ansatz stecken. Wer aus den lärm- und umweltbelasteten Zentren an die Peripherie floh, traf oft nur auf sich selbst, das heisst auf Menschen, die dasselbe wollten. Die Diskrepanz zwischen dem Pkw, der von seiner Entstehung her als Rennreiselimousine angelegt war, und seinem tatsächlichen Gebrauch vergrösserte sich ins Groteske. Zum Einsatz gelangte das immer schnellere Auto vor allem im Nahverkehrsbereich, wo seine durchschnittliche Fortbewegungsgeschwindigkeit sank. Zwar liessen sich die Staus durch den weiteren Ausbau der Strassen zeitweise beseitigen, allerdings nur, um sich andernorts oder einige Zeit später wieder neu zu bilden. Der Versuch, die Leistungen der einzelnen Verkehrsträger mit Hilfe einer «Gesamtverkehrskonzeption» aufeinander abzustimmen, scheiterte. Die Zweck-

24 Merki 1996; Gregor Ochsenbein, *Strassenbau und Strassenkosten ohne Ende. Eine systemtheoretische Analyse eines sich selbst verstärkenden Prozesses im 20. Jahrhundert*, Lizentiatsarbeit Universität Bern 1990 (MS).

25 Vgl. Fritz Sager, «Spannungsfelder und Leitbilder in der schweizerischen Schwerverkehrspolitik 1932 bis 1998», in *Schweizerische Zeitschrift für Geschichte*, 1999, Heft 3, S. 307–332; vgl. auch die Beiträge in diesem Heft.

bindung des Treibstoffzolls wurde zwar gelockert, aber nur leicht. Wirkliche Lenkungsabgaben mit dem Ziel eines ökologisch effizienten Ressourceneinsatzes liessen sich nicht durchsetzen. In den Städten erhielt der öffentliche Nahverkehr viel Zuspruch, doch bereiteten seine Finanzierung und seine konsequente Bevorzugung im Verkehrsrecht Schwierigkeiten. Auch das Fahrrad erlebte ein Comeback, allerdings weniger als Alltags- denn als Freizeitfahrzeug. Der Ausstieg aus der Verkehrsspirale gelang schon deshalb nicht, weil man ihn buchstäblich verbaut hatte: Die Parkplätze standen bereit, die Strassen waren erstellt, die Gewohnheiten eingefahren. Die Politik verfolgte trotz leerer Kassen eine doppelgleisige Strategie: Gefördert wurden Strasse *und* Schiene, privater *und* öffentlicher Verkehr.

Die nächsten Jahrzehnte werden zeigen, ob die Schiene den Rückstand auf die Strasse, den sie zwischen 1955 und 1995 eingefahren hat, wieder aufholen kann. Sind die S-Bahn in Zürich, die U-Bahn in Lausanne, die Bahn 2000 und die Neue Alpentransversale NEAT der Auftakt zu einer wirklichen Renaissance?

Viele der Probleme, die in dieser Skizze angeschnitten worden sind, warten noch auf ihre Bearbeitung. Insbesondere fehlt eine umfassende Geschichte der Massenmotorisierung, die sich – wie erwähnt – nicht auf die Interpretation von Werbebotschaften und angeblichen Leitbildern beschränken dürfte, sondern zuerst einmal die Leitplanken der Entwicklung darstellen müsste. Auch die Geschichte einzelner Fahrzeugarten böte sich für Studien an, so etwa die des Motorrades, dessen spezielle Benutzerkultur die Forschung bislang kalt gelassen hat. Weitgehend im Dunkeln liegt auch die Geschichte des Reisebusses oder die des Traktors. Und völlig der Vergessenheit anheim gefallen ist schliesslich jenes Vehikel, das offenbar einfach zu weit entfernt ist von den schöngeistigen Beschäftigungen der gegenwärtigen Geschichtswissenschaft: der Lastwagen. Dabei prägte dieses Fahrzeug, das während Jahrzehnten von der Armee gefördert wurde, die räumliche Struktur der Wirtschaft neu und es stand auch immer wieder im Zentrum der Verkehrspolitik, beispielsweise bei der Entscheidung für den Bau alpenquerender Eisenbahntunnel.

Bei anderen Themen sieht es etwas besser aus. Ausführlich nachgedacht wurde bereits über die Geschichte der Autobahnen[26], über die Verkehrsplanung der Städte[27] oder über die Zersiedelung der Landschaft, welche die Motorisierung nach sich zog. Aufmerksam zu machen ist hier namentlich auf die wegweisenden Studien eines Ueli Haefeli[28]. Gleichwohl bestehen auch bei der Verkehrs- und Umweltpolitik[29] oder beim Verkehrsrecht nach wie vor zahlreiche Lücken, so – um nur

26 Michael Ackermann, *Konzepte und Entscheidungen in der Planung der schweizerischen Nationalstrassen von 1927 bis 1961*, Bern 1992; Martin Heller, Andreas Volk (Hg.), *Die Schweizer Autobahn*, Zürich 1999.

27 Jean-Daniel Blanc, *Die Stadt – ein Verkehrshindernis? Leitbilder städtischer Verkehrsplanung und Verkehrspolitik in Zürich, 1945–1975*, Zürich 1993; George Kammann, *Mit Autobahnen die Städte retten? Städtebauliche Ideen der Expressstrassenplanung in der Schweiz 1954–1964*, Zürich 1990; Ueli Haefeli, «Stadt und Autobahn – eine Neuinterpretation», in *Schweizerische Zeitschrift für Geschichte*, 2001, Heft 2, S. 181–202.

28 Ueli Haefeli, *Ein Dorf wird Vorstadt. Suburbanisierung am Beispiel der bernischen Agglomerationsgemeinde Münchenbuchsee*, Zürich 1996; Ders., *Mobilität in Städten. Zum Umgang mit Verkehrsproblemen in Deutschland und der Schweiz 1950–1990* (im Erscheinen).

29 Ueli Haefeli, «Luftreinhaltepolitik im Strassenverkehr in den USA, in Deutschland und in der Schweiz. Ein Vergleich der Entwicklung nach 1945», in *traverse*, 1999, Heft 2, S. 171–191.

auf zwei besonders stossende hinzuweisen – die Geschichte der Verkehrssicherheit oder die des «Röschtigrabens», der sich in Verkehrsfragen in schöner Regelmässigkeit zwischen der Romandie und der Deutschschweiz auftut. Es gibt zweifellos noch viele lohnende Themen, welche auf jene warten, die mit offenen Augen durch die Auto- und Verkehrsgeschichte gehen.

4. Schluss: Von der Autogeschichte zur Mobilitätsgeschichte

Ohne Auto sähe vieles anders aus: die Wirtschaftsstruktur, der Steuerwettbewerb, die Siedlungsmuster, unser Freizeitverhalten, die Ernährung, unsere Atemluft. Wenn sich die Geschichtswissenschaft bislang überhaupt mit dem Auto beschäftigte, dann ging es eher um die Technik selbst als um die Systemveränderungen, die sie mit sich brachte. Insofern wäre eine Erweiterung der Autogeschichte in Richtung einer umfassenden Mobilitätsgeschichte angezeigt. Selbstverständlich käme diese nicht umhin, die einzelnen Verkehrsträger in ihrem Zusammenspiel, in ihrer Vernetzung und Systemhaftigkeit zu betrachten: Welche Verkehrsmittel hatten Vorfahrt? Wer errichtete wo Dämme gegen den motorisierten Verkehr? Ist die Schweiz dank des Autos auf dem Weg zu einem Stadtstaat, für den die Alpen nur noch eine Naherholungszone sind? Eine solche Mobilitätsgeschichte müsste in erster Linie dem Nutzen und der Rationalität vergangenen (Strassen-)Verkehrs nachgehen: Welcher Verkehr war betriebs- oder volkswirtschaftlich sinnvoll, vielleicht sogar nachhaltig? Welche Zwänge, Produkte, Preise, Vorstellungen und Werte entschieden darüber, welche Personen und Güter auf welche Art und Weise transportiert wurden? Erst wenn unsere Disziplin die Logik dieser zurückgelegten Wege kennt, könnte sie verhindern helfen, dass die rein gegenwartsorientierten Wissenschaften das Rad regelmässig neu erfinden müssen.