Zeitschrift: Nidwaldner Kalender

Herausgeber: Nidwaldner Kalender

Band: 106 (1965)

Artikel: Die ersten Sprünge der Automobile in Obwalden : aus den Anfängen des Automobilwesens in Obwalden

Autor: Wirz, August

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1033588

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 22.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Die ersten Sprünge der Automobile in Obwalden

Aus den Anfängen des Automobilwesens in Obwalden.

Von Dr. August Wirz, Staatsarchivar.

Kurz vor der Jahrhundertwende nahm der Automobilverkehr in der Schweiz seinen Anfang. Der im Jahre 1896 gegründete Touring-Club der Schweiz anerbot sich am 25. April 1899, bei Kaiserstuhl „vor dem starken Gefälle der Straße, die nach Giswil hinunter führt, eine Warnungstafel zur Verhütung von Unfällen" aufzustellen. Bis zum Jahre 1902 standen in Obwalden noch keine Motorwagen oder Straßenlokomotiven in Gebrauch. Erst für dieses Jahr konnte die Regierung nach Bern berichten, daß zur Zeit nur ein Automobilwagen verwendet werde und zwar ausschließlich als Beförderungsmittel für Personen.

Darin interessiert uns besonders die Bestimmung über die Fahrgeschwindigkeit. Art. 2 lautet: „Durch Ortschaften, auf belebten Straßen in engen Durchpässen, bei scharfen Biegungen oder Kreuzungen von Straßen und Wegen, auf starkem Gefälle, sowie bei starker Dunkelheit darf nur mit der Geschwindigkeit eines Fußgängers gefahren werden."

387 Automobilwagen und 126 Automobilvelozipede (Motorräder) wurden damals in der Schweiz verzeichnet.

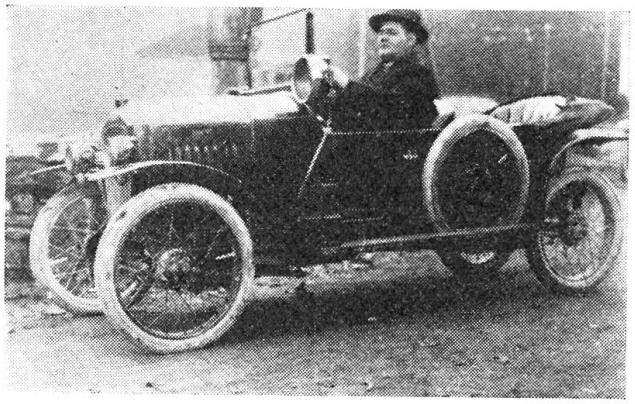
Um den Motorwagen- und Fahrradverkehr in der Schweiz einheitlichen Bestimmungen zu unterwerfen, schlossen sich die meisten Kantone zu einem Konkordat zusammen. Obwalden trat schon 1903 diesem Konkordat bei. In der einheitlich erlassenen Verordnung waren u. a. folgende Bestimmungen enthalten: Sowohl der Wagen wie auch der Lenker sind einer Prüfung zu unterziehen. Jedes Fahrzeug muß mit zwei Schildern, vorne und hinten oder auf beiden Seiten, versehen sein. Die Warnvorrichtung hat aus einem Horn mit tiefem Ton zu bestehen. Der Führer soll beim Kreuzen oder Ueberholen von Fuhrwerken, Fahrrädern oder Fußgängern, Signale geben, und zwar frühzeitig genug. Zur Nachtzeit und bei Nebel sind ab und zu Signale zu geben. Jeder Motorwagen soll mit zwei unabhängigen Bremsen versehen sein. Von Beginn der Dämmerung an müssen während der Nachtzeit vorn zwei Laternen brennen: die eine links mit grünem, die andere mit weißem Licht. Die Motorwagen müssen überdies hinten eine rote Laterne haben, die nachts angezündet werden muß, wenn der Wagen stillsteht. Der Führer eines Motorwagens soll beständig seine Fahrgeschwindigkeit beherrschen. Innerorts sowie auf Bergstraßen darf die Geschwindigkeit unter keinen Umständen 10 km in der Stunde überschreiten. Auf Brücken, in Durchfahrten, engen Straßen, Kehren, bei starken Gefällen soll die Geschwindigkeit auf 6 km herabgesetzt werden. Niemals darf die Geschwindigkeit 30 km in der Stunde überschreiten. Wettfahrten sind auf den öffentlichen Straßen untersagt, jedoch kann eine entsprechende Bewilligung erteilt werden. Das Recht der Kantone, den Motorwagen- oder Fahrradverkehr auf einzelnen Straßen zu verbieten oder auf einzelne Strecken zu beschränken, bleibt gewahrt. Die Kantone können Strafbestimmungen und eigene Regelungen erlassen.

Von diesem Recht machte Obwalden ausgiebig Gebrauch. Auf der Brünigstrecke durften die Motorwagen nur von 9 Uhr vormittags bis 4 Uhr nachmittags und nur an Werktagen verkehren. Zum Befahren des Brünigpasses war eine Bewilligung notwendig, die den Automobilisten an den Kontrollstationen, nämlich an den Bahnhofbuffets Giswil und Brünigkulm, gratis ausgestellt wurde. Die maximale Fahrgeschwindigkeit von Alpnachstad bis Brünig war auf 10 km (!) in der Stunde festgesetzt. Die Taxen betrugen für einen zweiplätzigen Wagen Fr. 10.—, für einen mehrplätzigen Wagen Fr. 20.— pro Jahr, die Bußen bis 200 Franken.

Die neuen Vehikel wurden von der Bevölkerung nicht sehr freundlich aufgenommen. Der „Verein zur Förderung des Fremdenverkehrs am Vierwaldstättersee und Umgebung" erließ 1905 ein Rundschreiben an die Regierungen von Luzern, Uri, Schwyz, Ob-

walden, Nidwalden und Zug, in welchem mit Besorgnis darauf hingewiesen wurde, es komme leider immer noch vor, daß die Insassen von Automobilfahrzeugen von der Landbevölkerung belästigt, bedroht und sogar mißhandelt würden. So seien in jüngsten Tagen mehrere Fälle vorgekommen, da Automobilisten — angeblich wegen zu schnellem Fahren — mittels Anwendung von Hydranten, vorgehaltenen Heugabeln und Sensen aufgehalten worden seien. Solche Vorkommnisse seien für unseren Fremdenverkehr äußerst schädigend. Die Obwaldner Regierung beantwortete dieses Kreisschreiben mit dem Hinweis, daß in ihrem Kanton solche Auftritte bisher nicht geschehen seien; jedoch könne man die Wahrnehmung machen, daß der Widerwille gegen das rücksichtslose, gefährdende Benehmen solcher Fuhrwerkbesitzer im Steigen begriffen sei. Sollte die erlassene Verordnung nicht imstande sein, den Verkehr des Publikums auf der Brünigstraße gegenüber den Automobilisten genügend sicherzustellen, so sähe sich die Regierung veranlaßt, die Brünigstraße für den gesamten Automobilverkehr zu sperren.

Einige Wochen später wurde dann auch tatsächlich der Autoverkehr zwischen Giswil und Brünigpaßhöhe verboten. Gegen diese Automobilsperre ging begreiflicherweise ein heftiger Sturm los. Die verschiedenen Verbände und Verkehrsvereine protestierten, die Regierungen von Bern und Luzern intervenierten. Nach langem Hin und Her fand im Juni 1906 in Lungern eine Konferenz der



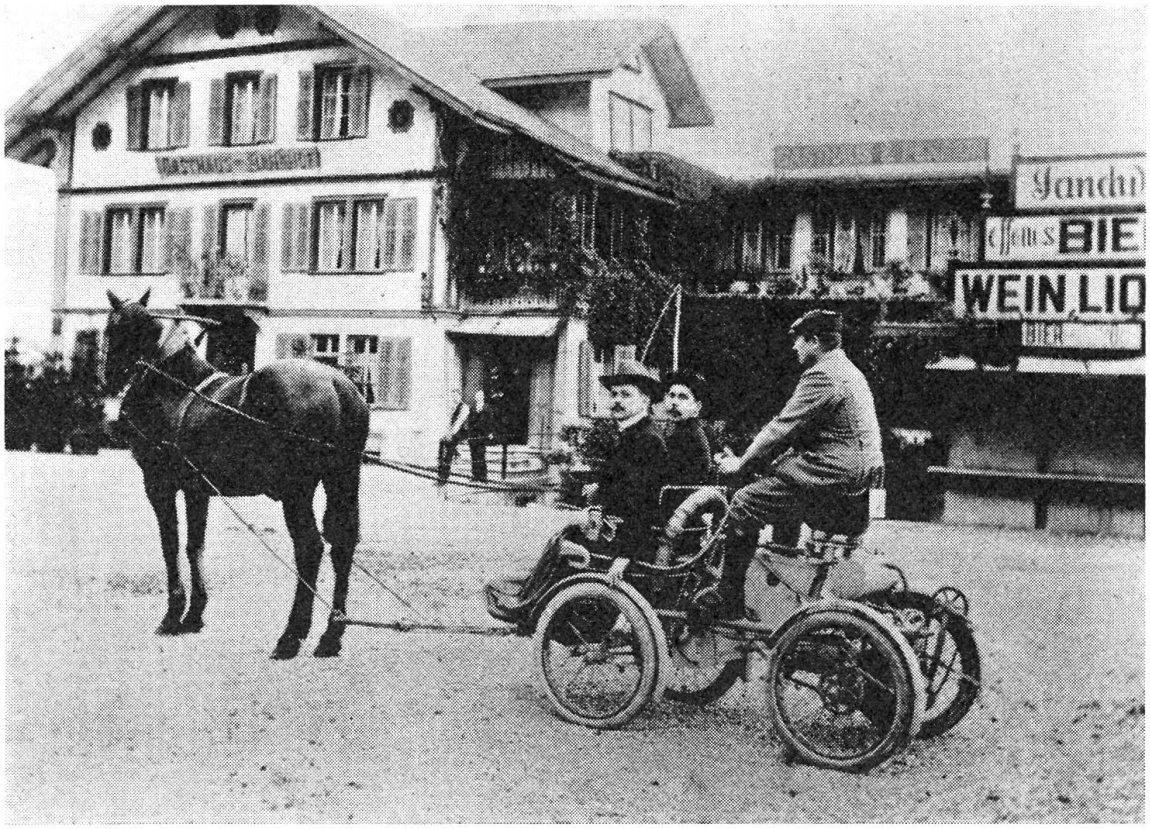
Pfarrer Albert von Ah von Kerns mit seinem eleganten Zweiplätzer, Marke „Wanderer", einer hinter dem anderen.

interessierten Kreise statt. Eine Zürcher Zeitung schrieb damals: „In Lungern ist die Luft rein, der Wein echt, die Forelle schmackhaft — somit ist zu hoffen, daß jene Berater etwas Gutes schaffen. Mögen sie den Autlern den gesperrten Weg zu ihrem Glück wieder erschließen; anderseits mögen diese auch darauf Bedacht nehmen, daß die auf der Brünigroute gackernden Nutzhühner nicht zermalmt, die flanierenden Ziegen nicht entzweigeschnitten und die hoffnungsvollen Kälber nicht verstands- und kopflos gemacht werden."

Endlich im Juli 1906 erlaubte die Obwaldner Regierung wieder das Passieren des Brünigpasses unter den bereits bekannten Bedingungen. Die Automobilisten, besonders die ausländischen, protestierten gegen die Vorschrift, die den Autoverkehr nur an Werktagen, und zwar nur von vormittags 9 Uhr bis nachmittags 4 Uhr gestattete und gegen die Beschränkung der Geschwindigkeit auf 10 km pro Stunde.

In einem Antwortschreiben an den Schweizerischen Touring-Club erklärte der Regierungsrat, man wolle eben den Automobilverkehr während gewissen Tagesstunden von der schmalen Brünigroute fernhalten, um so einen ungehinderten Verkehr, zumal mit Viehherden, zu ermöglichen. Dagegen könne das Transportieren von Motorwagen mittelst Vorspann auch während der gesperrten Zeit geduldet werden.

So mußte denn die Polizeidirektion verschiedentlich gegen Uebertretungen der Vorschriften einschreiten. Im Jahre 1907 passierten rund 700 Automobile unser Land, und es wurden 27 Bußen im Gesamtbetrag von Fr. 950.— ausgefällt. Die Bußen boten Stoff zu abenteuerlichen Behauptungen in den Fachblättern. In der Berliner „Automobil-Welt" beschreibt ein ausländischer Automobilist „eine der vielen 'Fallen' in der Schweiz, in die er hineingeraten sei". Er habe, von Luzern kommend, um 3½ Uhr nachmittags das Dorf Giswil erreicht und hier vorschriftsgemäß eine Erlaubniskarte zum Befahren des Brünigpasses gelöst. Auf der Karte sei die Abfahrtszeit (3.40 Uhr) vermerkt worden. Auch habe man ihm die Bestimmungen für den „Automobilverkehr auf der obwald-



Kontrollstelle für die Automobilisten beim Bahnhof in Giswil.
Dem Motorwagen ist bereits ein Pferd vorgespannt, um dem Gesetz zu genügen.

nerischen Brünigroute" in die Hand gedrückt. Langsam sei er nun den Paß hinaufgefahren. In Lungern habe ihn ein Polizist angehalten und ihm gesagt, er sei zu schnell gefahren. Er dürfe nicht weiter fahren, müße den Polizeidirektor von Sarnen erwarten, der in zwei Stunden ankomme, um ihm eine Strafe wegen Überschreiten der erlaubten Maximal-Fahrgeschwindigkeit aufzubrummen. Und weil der Brünig für Automobile nur bis 4 Uhr nachmittags offen sei, müsse er zur Fortsetzung der Reise Pferde vorspannen.

Als dann der Polizeidirektor endlich angekommen sei, habe er 80 Franken Buße verlangt. „Und nun kam das Komische und Ergötzlichste an der ganzen Sache", schreibt der Automobilist weiter, „ich mußte einen Bauerngaul mieten, der unser Auto noch 4½ km bis zur Höhe des Passes hinaufschleppen sollte! In einer Entfernung von 10 bis 15 Meter wurde das arme Tier, dem der Vorgang entschieden über seinen gesunden Perdeverstand zu gehen schien und darum böse Sprünge machte, vor unser Automobil gespannt. Nun ging es in gemächlichem Schritt den Berg hinauf. Unser entrüstetes Auto puffte und dampfte, zum allgemeinen Gaudium der Bevölkerung, hinterher! Doch bald wurde uns die Sache zu bunt. Unser Vorspann konnte nicht so schnell wie das Auto den Berg hinauf rennen, und wir nicht so langsam trotten wie der dicke Bauerngaul. Die Fahrt hätte unfehlbar ein schlimmes Ende genommen, wenn uns der biedere Rosselenker nicht durch einen genialen Einfall aus der Patsche geholfen hätte: 'Fahren Sie nur bis kurz vor die Endstation voraus', sagte er 'und erwarten Sie uns dort. Sie können dann zeigen, daß Sie mit einem Pferde oben ankommen. Zudem wird Sie dort niemand belästigen, das Geld haben Sie ja bezahlt'!"

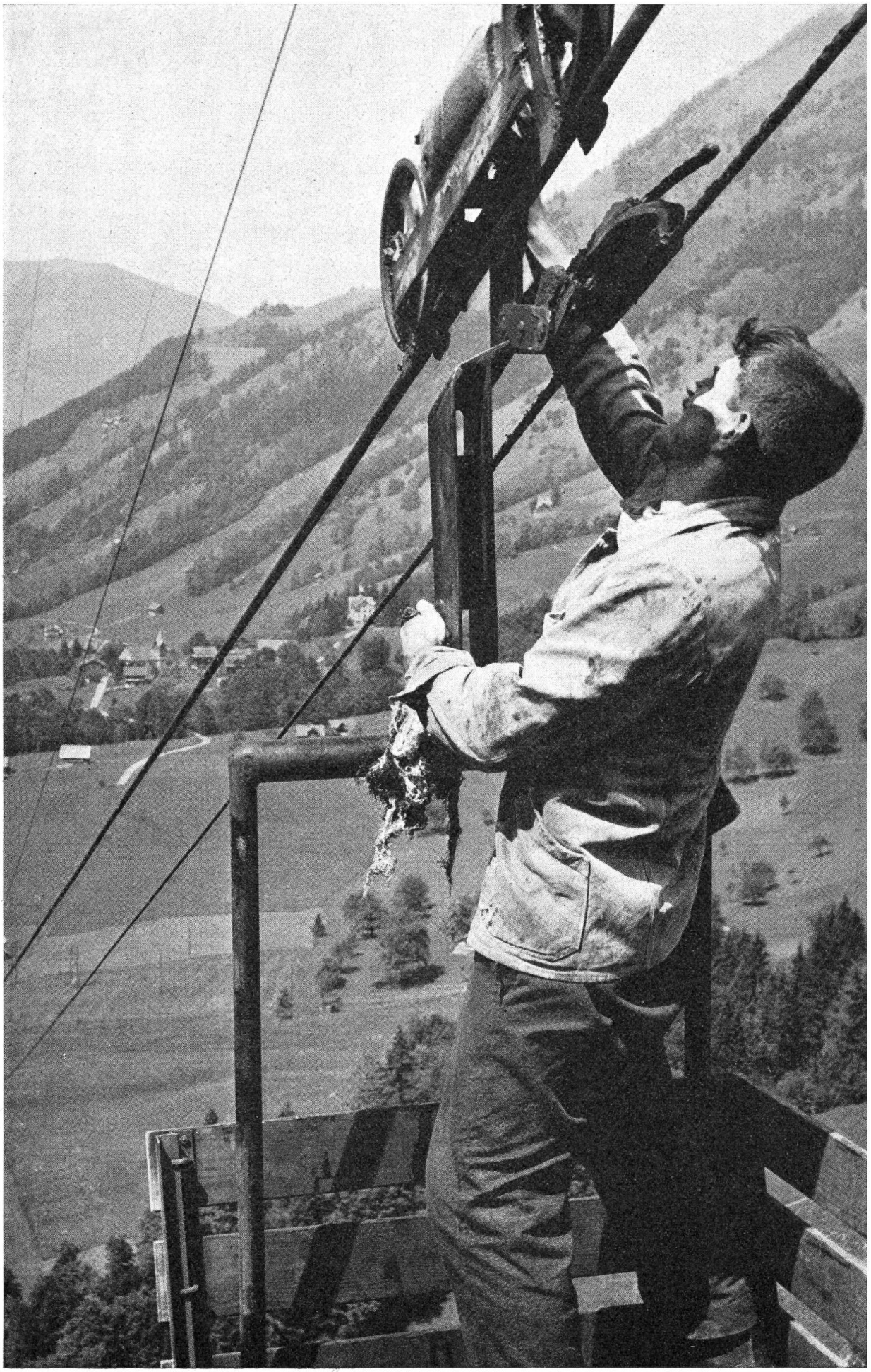
Die Kontrolle über die zurückgelegten Geschwindigkeiten wurde, soweit es möglich war, auch auf der Talstrecke Alpnach-Giswil ausgeübt. Durchfuhr ein Auto in „rasendem"

Tempo das Dorf Alpnach, telephonierte man sofort nach Sarnen, wo dann der Sünder angehalten und mit 20 und mehr Franken gebüßt wurde. Vielfach waren es reiche Leute, Ausländer in hohen Stellungen, die mit den Polizeiorganen Bekanntschaft machen mußten. Die Erbitterung der Automobilisten war groß. Die Sektion des Automobil-Clubs Zürich warnte ihre Mitglieder davor, per Automobil den Brünig zu passieren. Obwalden war aber keineswegs der einzige Kanton, der scharfe Kontrollmaßnahmen durchführte. — Wegen angeblichen Ungerechtigkeiten beschloß der Internationale Kongreß des Automobil-Clubs in Paris die Schweiz zu boykottieren.

Umgekehrt waren die fremden Kurgäste und die Einheimischen über die Rücksichtslosigkeit der Autofahrer aufgebracht. Im Kantonsrat brachten am 4. Oktober 1908 drei Kantonsräte folgende Motion ein: „Der h. Regierungsrat wird eingeladen, die Frage zu prüfen und bis längstens Ende November Bericht und Antrag einzubringen, ob es nicht möglich sei, der überhandnehmenden Automobilraserei dadurch entgegenzutreten, daß hierlands die zulässige Fahrgeschwindigkeit für Motorwagen derjenigen eines Pferdgespannes gleichgestellt wird und daß infolgedessen durch Dörfer nur mit einer Geschwindigkeit von 6 km und auf den übrigen Straßen mit einer solchen von höchstens 10 km gefahren werden darf."

Initiativen verlangten ein gänzliches Automobilverbot. Der Alpnacher Schuster Kaspar Windlin begründete sein Initiativbegehren, indem er auf den gefahrdrohenden Charakter des Automobilwesens, auf die dem Auspuffrohr entströmenden, gesundheitsschädlichen Gase, auf Staub- und Dreck, auf das ruhestörende Muni-Gebrüll der Autohupen und auf viele andere Plagen hinwies. Sobald unsere Straßen von den Automobilisten gesäubert seien, dann werde der Mann wieder „frei sein im freien Lande, frei, wie es die Väter waren!"

Die Behörden des Bundes ersuchten im Interesse des Fremdenverkehrs die Regierung dringend, eine vollständige Autosperre zu vermeiden. Der Obwaldner Regierungsrat antwortete, daß es nicht in seiner Macht liege, eine Volksinitiative zu verhindern, und schreibt wörtlich: „Bei der vorhandenen Mißstimmung im Volke gegen den Automobilverkehr zum voraus, auf einen durchschlagenden Erfolg des behördlichen Einflusses zählen zu wollen, wäre geradezu vermessentlich." Die Initiative Windlin wurde dann unter ganz bestimmten Bedingungen zurückgezogen. Darnach durfte Obwalden dem neuen Konkordat über den Automobil- und Fahrradverkehr, mit den erhöhten Fahrgeschwindigkeiten (von 30 auf 40 Stundenkilometer), nicht beitreten. Auch in Nidwalden wurde 1910 eine Initiative für Erlaß eines Automobilverbotes eingereicht, aber vom dortigen Landrat als unzulässig abgewiesen. Ein Humorist tröstete die Initianten im „Nidwaldner Volksblatt" mit den Worten: „Es ist wohl besser, ihr geduldet euch noch ein wenig, seid zufrieden, ihr seid ja in eurem Element, denn aus Staub bist du, o Mensch, und zum Staube wirst du wieder zurückkehren."

Im Mai 1912 erließen Ob- und Nidwalden gemeinsame Vorschriften für den Automobilverkehr. Darin wurden die offenen und gesperrten Straßen angeführt; der Verkehr für die ganze Woche, mit Ausnahme des Sonntags, von morgens 8 Uhr bis abends 7 Uhr erlaubt. Neu war die Kontrollgebühr von 3 Franken für jede Fahrt in den Kanton Unterwalden. Die Fahrgeschwindigkeit blieb wie bisher beschränkt. Die Bußen jedoch bis zu 300 Franken erhöht.

Noch einmal, auf den 1. Januar 1921 verlangten zwei Initiativbegehren ein beschränktes Automobilverbot in Obwalden. Auch diese wurden wieder zurückgezogen. Die Entwicklung der Technik nahm ihren Lauf, den niemand aufhalten konnte. Durch eine Aenderung der Bundesverfassung im Jahre 1921 ging die Gesetzgebungsgewalt in Bezug auf den Automobil- und Fahrradverkehr verfassungsrechtlich auf den Bund über. Jedoch erst im Jahre 1932 folgte das betreffende Bundesgesetz. Das neueste Gesetz versucht die Gefahren, die damals vorausgeahnt wurden, einzudämmen. Die Vorschriften mehren sich und die Unfälle steigern sich von Jahr zu Jahr. — (Aus der Handschrift Sammlung v. alt Regierungsrat Otto Heß, Rößli, Kerns).