

Zeitschrift: Schweizer Revue : die Zeitschrift für Auslandschweizer
Herausgeber: Auslandschweizer-Organisation
Band: 11 (1984)
Heft: 3

Artikel: Die schweizerische Automobilindustrie
Autor: Zweiacker, Claude
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-911503>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 14.03.2025

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

Inhaltsverzeichnis

Die Schweizerische Automobilindustrie	2
Neuerungen im Schloss Penthes	5
Der Wald ist in Gefahr	6
Los Angeles 1984	8
Offizielle Mitteilungen:	
– Erwerb von Grundstücken durch Personen im Ausland. Was bringt das neue Gesetz?	9
– AHV/IV	10
– Eidgenössische Abstimmungen	10
– Briefmarkenecke	10
– Werden Sie dieses Jahr 50 Jahre alt?	11
– Solidaritätsfonds der Auslandschweizer	11
Lokalseiten	12–16
Mitteilung des Auslandsschweizersekretariats:	
– 62. Auslandschweizer-Tagung	17
– 63. Auslandschweizer-Tagung, 1985	20
– Eine Persönlichkeit der ASK zieht sich zurück	20
– Jugendskilager 1984/85	20
Bücherecke	22

Aktiengesellschaften Liegenschaften

- Finanz-, Rechts- und Steuerberatung
- Interessenvertretung

Treuhand Sven Müller

Birkenrain 4
CH-8634 Hombrechtikon-Zürich
Tel. 055/42 21 21, Telex 87 50 89 sven ch

Ich wünsche Informationen über Ihre Dienstleistungen.

Name:

Adresse:

Die schweizerische Automobilindustrie

Biographische Anmerkung

Claude Zweiacker ist 45jährig und tätig im Erziehungsdepartement des Kantons Neuchâtel als stellvertretender Chef des Dienstes für die Sekundarschulbildung. Im Sinne einer Freizeitbeschäftigung betätigt er sich als Journalist und Korrespondent der Feuille d'Avis de Neuchâtel und des Bulletin des Communes du District de Neuchâtel.

Es hat sie gegeben. Es gibt sie zum Teil immer noch.

Die schweizerische Marine wird belächelt. Doch zu unrecht. Unser Land besitzt eine kleine Meeresflotte. Und die schweizerische Automobilindustrie? Auch sie hat Sternstunden gekannt. Es gibt sie... immer noch ein wenig! Da und dort in der Schweiz oder in einem anderen Land hat ein Sammler noch das heute begehrte und gepflegte Modell eines in der Schweiz hergestellten Wagens gerettet.

Am Anfang dieses Jahrhunderts

Es ist mit dem Automobil keineswegs so einfach wie mit der Loko-

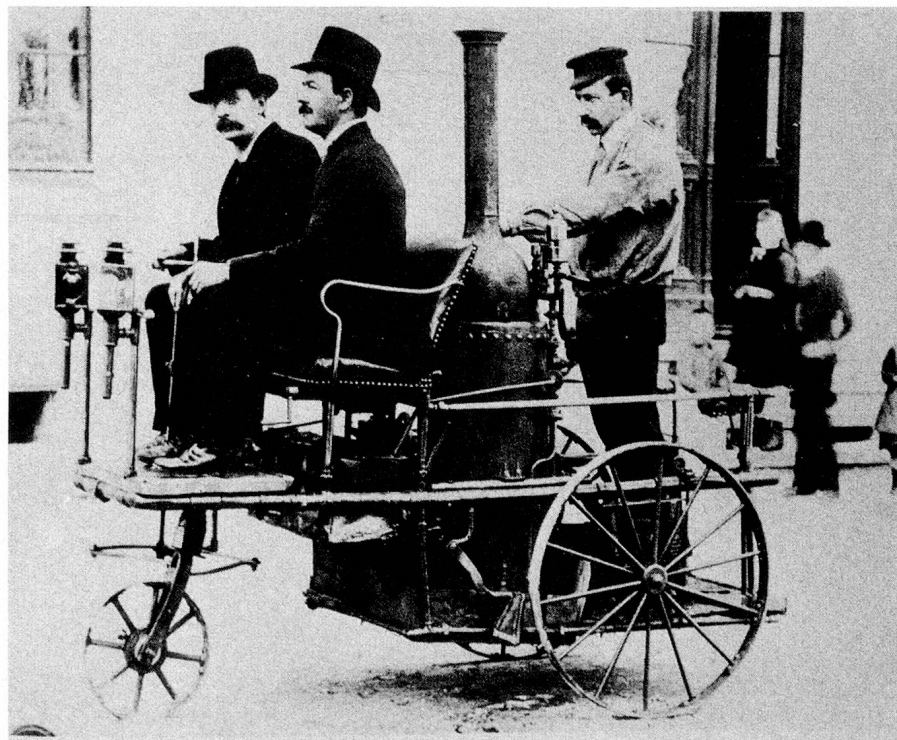
omotive, wo sich die Historiker darüber einig sind, dass der Engländer George Stephenson das erste Modell geschaffen hat. Ersteres war ein Gemeinschaftswerk. Viele Schweizer gelten als Förderer dieser Industrie, deren Entwicklung im letzten Viertel unseres Jahrhunderts allgemein bekannt ist.

Mit eingehenden Kenntnissen der Präzisionsmechanik und erfüllt vom Glauben an die Zukunft einer neuen Fortbewegungsart, haben sich am Anfang unseres Jahrhunderts gut zwei Dutzend Ingenieure an die Konstruktion des Automobils gemacht.

Gegen den Wind

Doch das Automobil stiess in allen Ländern auf Widerstand. Der Automobilklub der Schweiz empfiehlt seinen Mitgliedern zum Beispiel im Jahre 1912, «gewisse autofeindliche Landesgegenden

Einer der dampfbetriebenen Wagen der Gebrüder Meyer (1884).



sorgfältig zu meiden». Mancherorts installierte die lokale Polizei besondere «Autofallen». Im schlimmsten Falle liefen die Fahrzeugführer Gefahr, mit Heugabeln bedroht, mit Jauche begossen oder mit Steinen beworfen zu werden! Im Kanton Graubünden war bis 1928 jeglicher Verkehr untersagt.

Diesen Feindseligkeiten zum Trotz wurde vom 29. April bis 7. Mai 1905 in Genf die erste schweizerische Ausstellung für Automobile und Fahrräder organisiert. Daraus entstand später der Automobilsalon. In jenem Jahr wurden in der Schweiz etwa 100 Wagen hergestellt.

Dampfgetriebene Wagen

Im Jahre 1884 stellten die Gebrüder Gottfried und Heinrich Meyer aus Horgen, dampfgetriebene Wagen her. Ein solches Modell konnte Zürich innerhalb einer Stunde erreichen und transportierte drei bis fünf Personen.

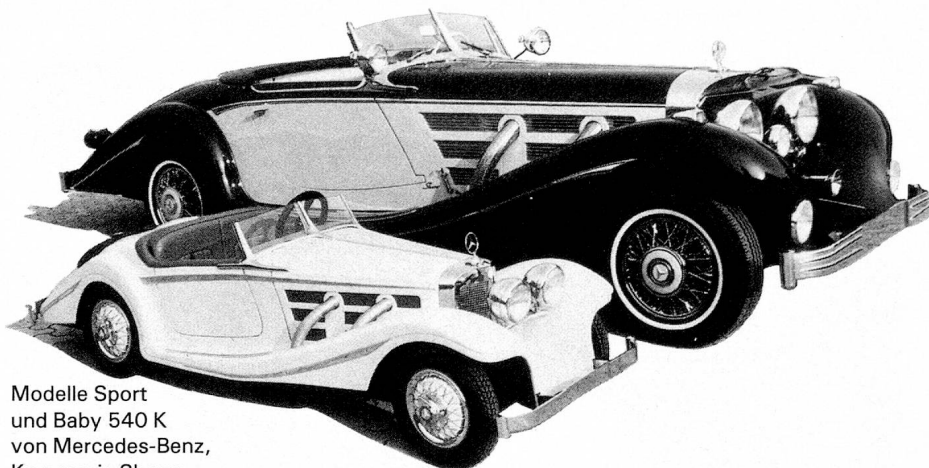
Auf der Titelseite des «New York Herald»

Im Jahre 1904 füllten die Gebrüder Charles und Frédéric Dufaux aus Genf die Schlagzeilen des «New York Herald» mit dem Titel: «Erfolg der Gebrüder Dufaux in der Automobilherstellung.» In jenem Jahr gewann Frédéric Dufaux den schweizerischen Streckenrekord über einen Kilometer mit einer Zeit von 31 Sekunden, das heisst mit 115 km/h.

Von den vier Rennwagen Dufaux sind zwei erhalten geblieben: Einer im Schweizerischen Verkehrshaus in Luzern, der andere gehört zur berühmten Sammlung der Gebrüder Schlumpf, Mülhausen.

Einige sind unvergessen

Die Schweiz hat einige andere, den Gebrüdern Dufaux vergleichbare Persönlichkeiten gekannt. Die genannten Namen sind nur Beispiele unter vielen. Im Jahre 1914 schuf der aus Kroatien



Modelle Sport und Baby 540 K von Mercedes-Benz, Karosserie Sbarro.

stammende Franz Brozincevic in Wetzikon eine Fahrzeugmarke, heute bekannt als FBW (Franz Brozincevic, Wetzikon). In Biel taten sich seit 1886 die Gebrüder Charles und Fritz Henriod als Erfinder des «ersten und einzigen schweizerischen Systems dauerhafter Fahrzeuge» hervor. Genf kannte seit 1916 mit der Firma Piccard, Pictet und Co. eine eigentliche industrielle Produktion unter der Markenbezeichnung «Pic-Pic»: das bis zum Jahre 1923 bestehende Unternehmen beschäftigte während des Ersten Weltkriegs bis zu 7500 Personen. In Arbon stellte Adolphe Saurer im Jahre 1897 seine ersten Fahrzeuge her. Dies war der Anfang eines bedeutenden Unternehmens unseres Landes.

Die amerikanische Firma «General Motors» machte ein gutes Geschäft, als sie das im Jahre 1912

gegründete Unternehmen der aus La Chaux-de-Fonds stammenden und nach Detroit ausgewanderten Gebrüder Chevrolet kaufte...

Von ihrem schönsten Kleinod bis zu ihrem Massschneider.

Die Automobilfirma Martini, die «erste und älteste schweizerische Marke» bestand in Saint-Blaise von 1903 bis 1934 und stellte etwa 2000 Fahrzeuge her. 20 Exemplare sind der Zerstörung entgangen; 12 Wagen «Martini» wurden anlässlich einer Ausstellung im Februar 1983 in den alten Hallen der Fabrik gezeigt. Die Ausstellung stiess auf überraschend grosses Interesse von Besuchern aus allen Kantonen und sogar aus dem Ausland.

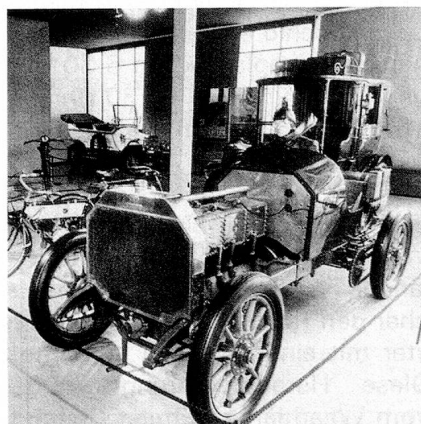
Heute werden in der Schweiz praktisch keine Autos mehr hergestellt. Dennoch gibt es noch einzelne Konstrukteure, Autodidakten, Individualisten, Bewunderer.

Erinnerungen aus der Geschichte

Die Firma Martini und Cie liess sich im Jahre 1903 in Saint-Blaise nieder, nachdem sie in Frauenfeld seit 1860 Geräte für die Buchbinderei, Waffen und Explosionsmotoren hergestellt hatte. Als grossen Fortschritt für die damalige Zeit hatte Friedrich von Martini unter anderem ein Gewehr erfunden, welches mittels eines Verschlusses geladen werden konnte. Sein Patent wird heute noch für gewisse Wettkampfwaffen verwendet.

Die Gesellschaft kannte Höhen

Rennwagen der Gebrüder Dufaux (1904).





Plakat der Automobilgesellschaft PIC-PIC (1910).

und Tiefen und befand sich mehrfach in einer verzweifelten finanziellen Lage. Es gelang ihr immer wieder solche Modelle auf den Markt zu bringen, welche bei Käufern aus der Schweiz und aus dem Ausland auf grosses Interesse stiessen.

Zeitgenossen

Zwei Zeitgenossen erinnern sich: Luigi Pecchio, 80 Jahre, heute wohnhaft im Vorort Serrières bei Neuchâtel sowie Léon Fleuty, 89 Jahre, und als letzter Arbeiter von Martini wohnhaft in der «Cité Martini» in der Nähe von Marin.

«Der Martini war vor allem in den Kriegsjahren von 1914–1918 begehrt; wir machten Geländefahrzeuge für die Schweizer Armee.» Luigi Pecchio erinnert sich an seinen Stundenplan: «Von 6.30 Uhr bis 12 Uhr und von 13.30 Uhr bis 18.30 Uhr. Und am Samstag bis 17 Uhr.»

Gewagte Unternehmungen

Im Jahre 1903 bot ein reicher Irländer Fr.26000.– für den, welcher den Rochers de Naye als erster mit einem Wagen erreichte! Diese Herausforderung wurde vom Waadtländer Ernest Cuénod

mit einem Automobil Martini angenommen. Er folgte der Eisenbahnlinie und erreichte sein Ziel ohne weiteres. «Keine Panne, kein Unfall, weder an der Maschine noch an den Continental-Reifen, welche die Räder umgaben und welche der durch die Zahnradfortbewegung entstandenen Erschütterung standhielten.» Soweit die Feststellung des offiziellen Expeditionsberichtes! Der Wagen wurde anschliessend im Crystal Palace in London ausgestellt. Im Jahre 1906 begab sich Bundespräsident Forrer in einem Auto Martini zur Eröffnung des Automobilsalons in Genf.

Im August 1910 wurde der Präsident der französischen Republik Armand Fallières, vom Bundesrat empfangen. Eine zeitgenössische Zeitung schrieb nach dem Ausflug in die Umgebung von Bern in einem Martini: «Herr A. Fallières war so freundlich, die Organisatoren dieses Ausflugs für die glückliche Wahl des Wagens zu beglückwünschen; wir gratulieren der Firma Martini im Namen aller schweizerischen Automobilisten zu diesem Erfolg, welcher die schweizerische Fabrikation für die Augen unserer Gäste im allerbesten Licht gezeigt hat, waren doch alle 6 Wagen der Ehrenkolonne Martinis.»

Modellschöpfer für Automobile

Wenn die Krise der 30er Jahre der schweizerischen Automobilindustrie schon so früh in unserem Jahrhundert ein Ende gesetzt hat, waren dennoch Einzelne so kühn, das Werk fortzusetzen. Nach einer Lehre bei Saurer in Arbon, begann Peter Monteverdi ab 1959 in Binningen bei Basel bezaubernde Modelle herzustellen: Sportwagen und Luxuswagen in kleinen Serien.

Ähnliches gilt für Georges Filipinetti aus Grandson.

Auch der aus Lecce in Süditalien stammende Franco Sbarro be-



Der MonteVerdi 375 S, erbaut im Jahre 1968 in 40 Exemplaren.
Photos: E. Schmid, «Voitures suisses», Edita SA, Lausanne, 1978 und Verkehrshaus Luzern

treibt heute in Grandson eine ganz besondere Produktion. Er ist ein eigentlicher Künstler in der Schöpfung von Autos. Er schafft Modelle auf Bestellung und nach Mass. Für ihn ist das Auto eine Frucht der geteilten Liebe zwi-

schen dem Kunden und dem Hersteller.

Am Automobilsalon von Genf im vergangenen März, haben diese Modelle den allergrössten Eindruck gemacht...

Claude Zweiacker

Auslandschweizermuseum: Neuerungen im Schloss Penthes

Das Auslandschweizermuseum, welches sich mit grossem Erfolg bemüht, die Beiträge von Schweizer Bürgern an die militärische, kulturelle, politische und wirtschaftliche Geschichte der verschiedenen Kontinente festzuhalten, hat soeben sieben neue Räume zur Besichtigung freigegeben. Diese sind den Kreuzfahrern, Pilgern, Reisenden, Entdeckern, Missionaren, Archäologen und Kartographen gewidmet; der Saal Jean-Louis Burckhardt (1784–1817) zeigt das Zeitalter der Aufklärung.

Der Saal Louis-Abraham Breguet ist den Pionieren von Industrie und Handel gewidmet. Jene des Bankwesens und der Versicherung sind im Saal Jacques Necker zu sehen.

Die Diplomaten, Berater, Minister, Gouverneure und Vize-Könige, sind das Thema des Saals Frederich Haldimand.

Zahlreiche Zeichner, Maler, Musiker, Graveure und Münzenpräger, findet man im Saal Johann-Heinrich Füssli während der Raum mit den Philosophen und Wissenschaftlern den Namen Albert von Hallers trägt.

Die Erinnerung an berühmte Auslandschweizer-Frauen erfüllt schliesslich den nach Maria-Sibylle Merian (Malerin, 1647–1717) benannten Saal.

Das mitten in einem wunderbaren Park gelegene Schloss Penthes bietet mit seiner bedeutsamen thematischen Zusammenstellung der Geschichte unserer Mitbürger im Ausland eine einmalige Gelegenheit für einen Ausflug und wird Sie gerne willkommen heissen.

Seine Adresse: Château de Penthes
Ch. Impératrice 18
CH-1292 Prégny-Chambésy

Ein Schweizer im Ausland soll nicht zum Ausländer in der Schweiz werden.

Auf dem laufenden bleiben über alles, was in der Schweiz läuft – dazu brauchen Sie die heimatliche Stimme, die hilft, dass einem Schweizer in der Fremde die Schweiz nicht fremd wird: die Tages-Anzeiger-Fernaussgabe.

Auf 16 Dünndruckseiten ist sie ein Querschnitt durch eine volle Tages-Anzeiger-Woche, durch das ganze Spektrum von der Politik bis zum Sport.

Bestellen Sie das kostengünstige Abonnement oder lassen Sie sich zunächst 4 Ausgaben gratis zum Kennenlernen schicken.

Ich abonniere die Tages-Anzeiger Fernausgabe.

Gewünschte Zustellart:
 Luftpost gewöhnliche Post

Gewünschte Zahlungsweise:
 jährlich halbjährlich
 vierteljährlich

Die ersten 4 Ausgaben sind gratis.
 Ich möchte die Tages-Anzeiger-Fernaussgabe kennenlernen. Schicken Sie mir 4 Ausgaben gratis.

Zustell-Adresse:

Name: _____

Vorname: _____

Strasse: _____

PLZ/Ort: _____

Land: _____

Abonnementsrechnung an:

Name: _____

Vorname: _____

Strasse: _____

PLZ/Ort: _____

Coupon einsenden an: Tages-Anzeiger Vertrieb/Verkauf, Postfach, CH-8021 Zürich

Die Preise der Tages-Anzeiger-Fernaussgabe in Schweizer Franken

Gewöhnliche Postzustellung	3 Monate	6 Monate	12 Monate
BRD, Dänemark, Finnland, Frankreich, Italien, Jugoslawien, Luxemburg, Malta, Niederlande, Norwegen, Österreich, Portugal, Schweden, Zypern	22.20	43.60	85.60
Übrige Länder	24.70	48.50	95.40
Luftpostzustellung			
Europa und Mittelmeerländer, Spanisch	24.-	47.30	92.80
Westafrika	26.70	52.40	103.40

Tages-Anzeiger
FERNAUSSGABE