

Automobile nach Beruf der Halter und der Motorenstärke 1937

Schon für die 1920er-Jahre stellte Merki einen gesellschaftlichen Wertewandel bezüglich des Automobilismus und insbesondere hinsichtlich der Personenwagen fest. Vor allem Letzteren haftete lange das Image des rücksichtslosen «Herrenfahrertums» und der selbstsüchtigen «Protzerei» an, indem eine kleine Schicht von Privilegierten den öffentlichen Raum – konkreter: die Strassen – auf Kosten der Allgemeinheit unsicher machte. In den 1920er-Jahren setzte aber langsam ein Umdenken ein, wobei der «Prestige- und Freizeitaspekt ein wenig verblasste».¹ Es festigte sich nach und nach in breiteren Gesellschaftskreisen die Einsicht, dass diese Fahrzeuge durchaus von Nutzen sein konnten, namentlich für das Berufsleben.

Dieses Dossier geht der Frage nach, in welchen Berufssparten die Halter und Halterinnen von Personen-, Last- und Lieferwagen im Jahr 1937 arbeiteten und wie hoch ihr Motorisierungsgrad gemessen an der Motorenstärke (in PS) war. Die Basis dazu bilden zwei Tabellen im Statistischen Jahrbuch von 1938, die hier kurz repliziert und kommentiert werden.²

Personenwagen nach Berufsgruppen

1937 waren in der Schweiz insgesamt 71'537 Personenwagen registriert. Die Tabelle 1 gibt als Einstieg einen allgemeinen Überblick, wie sich diese im Wirtschaftsgefüge verteilten. Die Statistik unterschied dabei zwischen «Selbständigen», «Unselbständigen» und «nicht Berufstätigen».

Tab. 1: Personenwagen nach Berufsgruppen (n/in %)

Berufsgruppen	Anzahl PWs	In Prozent
a) Urproduktion	2988	4.2
b) Industrie und Handwerk	20985	29.3
c) Handel	11524	16.1
d) Gastgewerbe	1717	2.4
e) Transportgewerbe	4131	5.8
f) Frei Berufe, Verwaltung	11783	16.5
Total Selbständige (a–f)	53128	74.3
Total Unselbständige	14090	19.7
Total nicht Berufstätige	4319	6.0
Total Personenwagen	71537	100.0

Die Tabelle bekräftigt zunächst einmal Merkis oben erwähnten Befund. Lediglich sechs Prozent der Fahrzeughalter gingen keiner Erwerbstätigkeit nach. Das bedeutet selbstredend nicht, dass alle anderen das Auto ausschliesslich für berufliche Zwecke nutzten. Es ist aber naheliegend und bei gewissen Einzelberufen sogar evident (zum Beispiel Taxihalter oder Ärzte), dass dies zumindest teilweise oder überwiegend der Fall war.

Die obige Strukturierung der Tätigkeiten nach Wirtschaftssektoren beruht auf den damaligen Berufszählungen und entspricht nur beschränkt heutigen Vorstellungen. So rechnete man typische Dienstleistungen wie etwa das Reinigungs- oder Bekleidungs-gewerbe der Industrie zu. Auch der Begriff «Selbständig» ist erklärungsbedürftig. Er umfasst neben selbständig Erwerbenden auch «Direktoren» und «Firmen». Die rubrizierten Fahrzeuge mussten also nicht zwingend einer Person gehören, sondern konnten ebenso im Besitz eines Unternehmens sein. Leider ist in der

¹ Merki 2002, 111.

² Statistisches Jahrbuch 1938, 199f.

Quelle nicht dokumentiert, wie hoch die Zahl der firmeneigenen Personenwagen war. Auch über die «Direktoren» gibt es keine näheren Angaben. Es ist aber anzunehmen, dass diese Autos nicht nur dem Privatgebrauch dienten, sondern ebenfalls oder vor allem als Dienstfahrzeuge Verwendung fanden.

Wenn man trotz der kritischen Quellenlage einen Blick auf die sektorale Verteilung der Personenwagen wirft, dann lässt sich als grober Richtmesser konstatieren, dass diese im Dienstleistungssektor die weiteste Verbreitung fanden, zumal bei den «Unselbständigen» primär tertiäre Berufe vertreten waren (Lehrer, Beamte, kaufmännische Angestellte usw.; siehe unten). Würde man ausserdem diverse Berufsgruppen nicht mehr wie damals dem zweiten, sondern wie heute dem dritten Sektor zuteilen, wäre dessen Dominanz noch markanter.

Personenwagen nach Berufsgruppen und Motorenstärke

Je grösser die Motorenstärke eines Fahrzeugs ist, desto kostenintensiver sind tendenziell seine Anschaffung und der Gebrauch. Dazu ist allgemein zu ergänzen, dass nicht nur der Treibstoffverbrauch der Automobile 1937 generell weit höher war als heute, sondern gleichzeitig auch der Treibstoffpreis, wenn man ihn an den Einkommen misst.³ Dazu kamen die Wartungskosten (Reparaturen, Ersatzteile usw.), die aufgrund der nach wie vor vorhandenen Anfälligkeit der Fahrzeuge nicht unterschätzt werden dürfen, sowie die je nach PS-Leistung abgestuften staatlichen Abgaben und Steuern. Kurz: Ein (Privat-)Auto war 1937 so oder so für die meisten unerschwinglich, doch mit steigender PS-Zahl summierten sich die Kosten. Diese konnten sich dann rechtfertigen, wenn sie sich durch geschäftliche Tätigkeiten kompensieren liessen. Die Tabelle 2 gibt einen Überblick zum ersten und zum zweiten Sektor.

Tab. 2: Personenwagen im 1. und im 2. Sektor nach Motorenstärke 1937 (n/in %)

Berufsgruppen	PWs total	Bis 10 PS	11–15 PS	16–20 PS	Über 20 PS
Total Urproduktion	2988	54.2	26.1	18.1	1.6
Total Industrie, Handwerk	20985	45.9	23.4	26.0	4.7
Davon Nahrungsmittel	5866	41.4	27.1	27.8	3.8
Davon Baugewerbe	4880	47.9	24.2	24.6	3.4
Davon Metalle, Maschinen	4011	52.6	21.3	21.7	4.3
Davon Uhren, Bijouterie	926	40.8	23.0	31.1	5.2

Unter «Urproduktion» ist der erste Sektor zu verstehen, also primär die Landwirtschaft inklusive Gartenbau, ferner die Forstwirtschaft, die Fischerei und die Jagd. 2246 oder 75 Prozent der in der Urproduktion registrierten Personenwagen entfielen auf die Landwirtschaft (ohne Gartenbau). Angesichts der gesamtwirtschaftlich nach wie vor grossen Bedeutung des ersten Sektors mit etwa einem Drittel der aktiven Bevölkerung war dessen Motorisierungsgrad mit Personenwagen 1937 ausgesprochen gering und gemessen an der PS-Zahl schwach. In Industrie und Handwerk war er ungefähr zehn Mal höher, wobei die Sparten der Nahrungs- und Genussmittelproduktion, des Baugewerbes sowie der Metall- und Maschinenindustrie hervorstechen. Allein diese drei Bereiche vereinten 70 Prozent aller Personenwagen im zweiten Sektor auf sich, wobei bei der sektoralen Zuteilung – wie oben betont – gebührende Vorsicht angezeigt ist. Zieht man als ungefähren Massstab die Betriebszählung von 1939 heran, dann arbeiteten zu diesem

³ 1 Kilogramm «Benzin» kostete im August 1939 im Grosshandel knapp 45 Rappen; vgl. Historische Statistik, 500.

Zeitpunkt knapp 782'000 Personen im zweiten Sektor.⁴ Demnach kamen auf 1000 Beschäftigte gut 26 Personenwagen. Dieser Wert ist nur als gradueller Wegweiser zu verstehen, zumal er sich exklusiv auf die «Selbständigen» bezieht. Die «Unselbständigen» waren zwar überwiegend Dienstleister, sie lassen sich aber gesamthaft sektoral nicht schlüssig zuordnen.

Die Uhren- und Schmuckbranche haben wir in die Tabelle 2 aufgenommen, weil sich vermuten lässt, dass dieses wertschöpfungsreiche Geschäft mit einem gewissen Prestige verbunden war, das sich in den Motorenstärken der Fahrzeuge niederschlagen könnte. Tatsächlich sind hier die Personenwagen mit mehr als 16 PS klar dichter gestreut als in anderen Industriezweigen. Der Abstand hält sich aber in Grenzen. Die Tabelle 3 zeigt den gleichen Sachverhalt für diverse Dienstleistungen auf.

Tab. 3: Personenwagen im 3. Sektor nach Motorenstärke (n/in %)

Berufsgruppen	PWs total	Bis 10 PS	11–15 PS	16–20 PS	Über 20 PS
Total Handel	11524	42.5	23.7	28.8	5.0
Davon Nahrungsmittel	2955	45.5	25.1	25.7	3.6
Davon Textilien, Bekleidung	1735	38.8	22.6	32.3	6.3
Davon Banken, Versicherungen	691	25.0	19.7	39.5	15.8
Total Gastgewerbe	1717	42.3	24.8	24.0	9.0
Total Transportgewerbe	4131	29.9	23.9	29.9	16.4
Davon Taxihalter	1588	19.5	23.6	33.3	23.6
Total freie Berufe, Verwaltung	11783	48.5	19.2	27.0	5.4
Davon Ärzte, Zahnärzte	4210	43.2	21.7	30.9	4.3
Davon Ingenieure, Architekten	2541	49.6	20.8	25.1	4.6
Davon Juristen, Notare	997	41.0	20.2	31.4	7.4

Grundsätzlich fällt auf, dass die Verbreitung von Personenwagen im dritten Sektor signifikant grösser war als im Industriebereich, zumindest in den meisten Branchen. Im Handel inklusive Banken und Versicherungen kamen unter allen bereits formulierten Vorbehalten auf 1000 Beschäftigte 50 Personenwagen, im Transportgewerbe sogar 54. Im Gastgewerbe hingegen waren es bloss 13 Fahrzeuge, was indessen nicht erstaunen kann. Das Gros des Personals von Hotels und Restaurants, etwa Kellner oder Zimmermädchen, lebte schlecht entlohnt in prekären Verhältnissen, dies gerade auch vor dem Hintergrund der schweren Wirtschaftskrise und der Tourismusbaute in den 1930er-Jahren. Auffallend ist umgekehrt jedoch, dass der Anteil der motorstarken Autos mit über 20 PS mit neun Prozent markant überdurchschnittlich ausfiel. Noch weit grosszügiger mit PS ausgestattet waren die Wagen von Beschäftigten der Banken und Versicherungen. In beiden Fällen dürfte es sich abgesehen von den Einkommen der Kaderleute auch darum gehandelt haben, dass die Fahrzeuge Repräsentationszwecken dienten. Ein Bank- oder Hoteldirektor fährt nicht mit einem Kleinwagen vor. Die automobilen Ausstattung widerspiegelte nicht nur die soziale Stellung des Halters, sondern zugleich auch als Bestandteil der Imagepflege den Charakter des Geschäftshauses, sei es eine Bank, eine Versicherung oder ein (Luxus-)Hotel.

Am stärksten mit Personenwagen motorisiert war sowohl bezüglich der Zahl der Fahrzeuge auf 1000 Erwerbstätige wie auch der PS das Transportgewerbe. Dabei ist anzumerken, dass von den 77'000 Beschäftigten im Transportwesen 39'000 bei Bahnen arbeiteten (Stand 1939). Ebenfalls zum Verkehr gehörte die Post inklusive Telefon und Telegraf. Die hohe Motorisierung der Transportbranche war vor allem einem Berufszweig zu verdanken: den Taxihaltern. Taxifahren war damals ein Luxus und die Kundschaft entsprechend zahlungskräftig, aber eben auch

⁴ Statistisches Jahrbuch 1942, 126.

anspruchsvoll. Je gediegener das Gefährt daherkam, desto grösser waren tendenziell die Chancen im Konkurrenzkampf gegen andere Taxihalter, Busse oder Trams.

Was die freien Tätigkeiten und die Verwaltung betrifft, lassen sich auf den ersten Blick bei den einzelnen Berufen keine eindeutigen Trends oder Abweichungen vom Durchschnitt feststellen. Dieser Eindruck täuscht aber. Abgesehen von den Taxihaltern, deren Fahrzeuge notwendigerweise zum Geschäftsinventar gehörten, zählten die Freiberuflichen und namentlich die Ärzte zu den höchstmotorisierten Berufszweigen schlechthin. Gemäss der Historischen Statistik praktizierten in der Schweiz im Jahr 1935 3657 Ärzte (ohne Assistenten) in Spitälern, Anstalten oder Privatpraxen. 1940 waren es 3816. Dazu kamen rund 1500 Zahnärzte (Stand 1941).⁵ Setzt man diese Zahlen in Bezug zu den 4210 Personenwagen, die 1937 in diesen Berufssparten registriert waren, dann waren bereits zu diesem Zeitpunkt zirka 80 Prozent der praktizierenden Ärzte automobil unterwegs. Bei den Notaren und Anwälten bezifferte sich dieser Wert auf rund 50 Prozent. Bei aller Vorsicht, die bei solchen Verhältniszahlen wegen der schwierigen Quellenlage angebracht ist, ergibt sich trendmässig der Befund, dass Freiberufliche – von Architekten bis zu Zahnärzten – sozusagen die Speerspitze der Motorisierung mit Personenwagen bildeten, was bereits Girod für das Jahr 1934 im Kanton Genf festgestellt hatte.⁶ Neben der Einkommenslage und dem Standesbewusstsein gaben dazu sicher auch praktische, berufliche Motive den Ausschlag. Hausbesuche bei Patienten, Kontrollen von Baustellen oder die Wahrnehmung von Rechtsterminen liessen sich automobil effizienter und bequemer durchführen als mit dem Fahrrad, dem Motorrad oder mit dem öffentlichen Verkehr.

Keine näheren Auskünfte gibt die Statistik leider über den Personenwagenbestand der «Verwaltung». Dafür ist zu erfahren, dass «ausländische Gesandtschaften» 672 Personenwagen unterhielten. Diese Zahl ist erstaunlich hoch. Die Tabelle 4 visualisiert ergänzend die Daten der «Unselbständigen» und «nicht Berufstätigen».

Tab. 4: Personenwagen von «Unselbständigen» nach Motorenstärke 1937 (n/in %)

Berufsgruppen	PWs total	Bis 10 PS	11–15 PS	16–20 PS	Über 20 PS
Total Unselbständige	14090	65.8	17.1	15.8	1.4
Davon Vertreter	4976	60.5	19.9	18.3	1.4
Davon kaufm. Angestellte	3948	60.8	18.6	18.6	2.1
Davon Werkmeister, Arbeiter	2130	81.9	11.0	6.3	0.8
Davon Beamte	2044	69.7	14.9	14.7	1.0
Davon Professoren, Lehrer	992	70.3	14.1	14.3	1.3
Total nicht Berufstätige	4319	50.3	19.4	23.0	7.3

Verglichen mit den Ergebnissen der Tabellen 2 und 3 fällt zunächst auf, dass die Personenwagen mit Motorenstärken von elf und mehr PS klar untervertreten sind, sofern man die «nicht Berufstätigen» ausklammert. Explizit kommt dies bei der Kategorie «Werkmeister, Arbeiter» zum Ausdruck. Dies festigt ganz allgemein die These, dass es zwischen sozialer Schichtung und Motorisierungsgrad (gemessen in PS) einen Zusammenhang gab. Allerdings waren Beamte oder Professoren sicher nicht zur Unterschicht zu zählen. Die eigentlichen Unterschichtsangehörigen hatten gar kein Auto. Es handelte sich um eine soziale Segmentierung auf hohem Niveau. Dazu kamen parallel berufsbedingte Aspekte. Für Vertreter beispielsweise war Mobilität aus naheliegenden Gründen zentral. Während es für einen Bankdirektor stilgerecht sein mochte, in einer Nobelkarosse vorzufahren, hätte Gleiches bei Beamten als Protzerei und Verschwendung

⁵ Historische Statistik, 302; Statistisches Jahrbuch 1942, 411.

⁶ Girod 1956, 53ff.

von Steuergeldern gegolten. Beamte beschieden sich zu fast 70 Prozent mit Wagen von höchstens zehn PS. Von den 2130 Fahrzeugen der «Werkmeister» und «Arbeiter» gehörten laut der Quelle 700 Stück «Mechanikern», also Berufsleuten, die vermutlich einen direkten technischen Zugang zum Automobil hatten und möglicherweise in Garagen oder Reparaturwerkstätten arbeiteten.

Die «nicht berufstätigen» Halter von Personenwagen bildeten mit sechs Prozent zwar keine verschwindend kleine, aber in Relation zum Total eine doch eher bedeutungsarme und zugleich die einzige Gruppe, bei der ausgeschlossen werden kann, dass das Auto Berufszwecken diene. Wie bereits zur Tabelle 1 vermerkt, war der Bezug zwischen Personenwagen und Arbeit bereits 1937 ausgeprägter als derjenige zu Freizeit oder Vergnügen, wobei sich beide Fahrzwecke freilich nicht gegenseitig ausschlossen, sondern vielmehr ergänzten. Die Motorenstärken der Autos von nicht Berufstätigen waren vergleichsweise gross. Hier dürfte hauptsächlich die Vermögenslage die Fahrzeugwahl beeinflusst haben, aber genauere Informationen liegen dazu nicht vor.

Generell ist zum Gebrauch von Personenwagen oder Motorfahrzeugen ein Hinweis wichtig, den auch Merki anbringt: dass es mehr Fahrberechtigte als Fahrzeuge gab. «Offenbar war für viele [...] der Führerschein eine zusätzliche und wertvolle Qualifikation, sei es als Bauarbeiter oder Lagerist, Aushilfschauffeur oder Kfz-Mechaniker, Gärtner oder Knecht.»⁷ Vielleicht sind die aufgeführten Erwerbsbeispiele etwas gar pointiert gewählt, was jedoch am Sachverhalt nichts ändert: Das Automobil gehörte 1937 (und schon zuvor) in manchen Bereichen längst zur alltäglichen Berufswelt.

Last- und Lieferwagen nach Berufsgruppen

Anders als bei den Personenwagen stellt sich bei den Last- und Lieferwagen (LKW) die Frage nach den Fahrzwecken kaum. Es handelt sich um Nutzfahrzeuge für den Warentransport. Als Lieferwagen galten 1937 Fahrzeug mit einer Nutzlast bis 999 Kilogramm, als Lastwagen solche mit einer Nutzlast von 1 Tonne und mehr. Zu den Lieferwagen zählte man auch die Kombis.

Auf die Quellenproblematik, etwa bezüglich der sektoralen Zuteilungen, ist bei den Personenwagen mehrmals hingewiesen worden. Sie stellt sich bei den LKWs im Grundsatz gleichermassen. Die Datenlage ist insofern etwas solider, als bei den LKWs keine Unterscheidungen nach Selbständigen, Unselbständigen und nicht Berufstätigen vorliegen.

Gemäss Merki nahm die Schweiz hinsichtlich der LKW-Dichte im Vergleich zu Deutschland oder vor allem zu Frankreich eine Vorreiterrolle ein. Er begründet dies damit, dass sich namentlich in der Deutschschweiz eine umtriebige LKW-Industrie formierte (Saurer, Arbenz, Franz, Orion usw.). Die Initialzündung ging demnach vom Angebot und nicht von der Nachfrage aus. «Andere denkbare Erklärungen für den Vorsprung der Schweiz scheiden aus.»⁸ Allerdings nivellierten sich die Verhältnisse in den 1920er-Jahren.

Weit zielgerichteter als bei den Personenwagen, bei denen auch rein emotionale oder vergnügungsorientierte Faktoren eine Rolle spielen können, stellte sich bei den LKWs die Frage nach dem Kosten-Nutzen-Verhältnis. Da Anschaffung, Betrieb und Unterhalt teuer waren, musste für die Halter ein valabler Gegenwert resultieren. Die Tabelle 5 gibt als Ausgangspunkt einen Überblick über die Verteilung der LKWs 1937 nach Berufsgruppen. Nebenbei sei bemerkt, dass man in dieser Statistik die «auswechselbaren» LKWs (323 Fahrzeuge), die sowohl für den Güter- wie für den Personentransport eingesetzt werden konnten, anders als in der Datenbank den Autobussen zuordnete. Die jeweiligen Totale der LKWs stimmen daher nicht ganz überein.

⁷ Merki, 112.

⁸ Merki, 79.

Tab. 5: LKWs nach Berufsgruppen 1937 (n/in %)

Berufsgruppen	Anzahl LKWs	In Prozent
Urproduktion	1507	8.0
Industrie, Handwerk	7314	38.5
Handel	6321	33.3
Gastgewerbe	133	0.7
Transportgewerbe	3273	17.2
Verwaltung	225	1.2
Andere	209	1.1
Total LKWs	18982	100.0

Die Tabelle offenbart nichts wirklich Überraschendes und ähnelt sektoral betrachtet den Verhältnissen bei den Personenwagen. Mit gut 50 Prozent der Fahrzeuge lagen die Dienstleistungen angeführt vom Handel an der Spitze. Die LKW-Bestände der Verwaltung und des Gastgewerbes waren in Relation zum Handel unbedeutend. Dahinter folgten Industrie und Handwerk, weit abgeschlagen reihte sich die Urproduktion ein. Zur Letzteren liefert die Tabelle 6 einige zusätzliche Informationen.

Tab. 6: LKWs im 1. Sektor nach Berufsgruppen und Motorenstärke (n/in %)

Berufsgruppen	LKWs total	Bis 15 PS	16–20 PS	21–35 PS	Über 35 PS
Total Urproduktion	1507	51.1	36.8	7.2	4.9
Davon Gartenbau	711	58.1	38.1	3.8	0.0
Davon Landwirtschaft	631	53.2	39.3	5.4	2.1
Übrige	165	12.7	21.8	28.5	37.0

Trendmässig war die Landwirtschaft gemessen an den PS etwas stärker mit LKWs motorisiert als der Gartenbau, aber die Differenzen sind gesamthaft geringfügig. Interessanter ist die Tatsache, dass im Gartenbau mehr LKWs eingesetzt wurden als in der beschäftigungsmässig weit voluminöseren Landwirtschaft, wobei zu beachten ist, dass Traktoren in den Zahlen nicht enthalten sind. Auf 1000 Beschäftigte (Stand 1941) entfielen im Gartenbau 38 LKWs, in der Landwirtschaft nicht einmal deren zwei. Dafür drängt sich eine Erklärung von allgemeiner Gültigkeit auf, die in ihren Grundzügen schon Johann Heinrich von Thünen 1826 formuliert hatte und der bis weit ins 20. Jahrhundert hinein bei der agrarischen Produktion Relevanz zukam. Transportempfindliche Waren wie frisches Gemüse und Obst suchen die Nähe zu den (urbanen) Märkten. Sie müssen idealerweise möglichst schnell und direkt die Kundschaft erreichen. Lange Transportwege und/oder mehrfaches Umladen schaden nicht nur der Qualität der Produkte, sondern sie sind auch arbeitsintensiv und können bei unvorsichtigem Handhaben zu Ausfällen führen. Insofern war der Gartenbau sozusagen prädestiniert dafür, LKWs einzusetzen, wobei es sich mit Blick auf die motorische Ausstattung hauptsächlich um Lieferwagen gehandelt haben dürfte. Sehr auffällig sind die Werte zur Kategorie «Übrige». Es liegt auf der Hand, dass für die Fischerei und die Jagd kaum (leistungsstarke) LKWs benötigt wurden, sehr wohl hingegen in der Forstwirtschaft. Damit lässt sich direkt überleiten zum Industriesektor, bei welchem für gewisse Branchen ähnliche Kriterien wie für den Gartenbau galten, allerdings längst nicht für alle. Vielmehr kommt hier mit dem Gewichtsfaktor ein weiterer entscheidender Aspekt hinzu. Für sogenannte materialorientierte Betriebszweige, zu welchen die Forstwirtschaft zweifellos zählte, konnte der Einsatz von LKWs eine massive Verbesserung respektive Beschleunigung der Lo-

gistik bewirken. Zu den ersten Branchen, die sich das zunutze machten, gehörten zum Beispiel Bierbrauereien.⁹ Wie die Tabelle 7 dokumentiert, zeigt sich jedoch im zweiten Sektor teilweise Überraschendes. Sieht man vom Baugewerbe ab, waren nämlich Metzgereien nach der absoluten Zahl der Fahrzeuge die am stärksten motorisierte Branche im Industriebereich.

Tab. 7: LKWs im 2. Sektor nach Berufsgruppen und Motorenstärke 1937 (n/in %)

Berufsgruppen	LKWs total	Bis 15 PS	16–20 PS	21–35 PS	Über 35 PS
Total Industrie und Handwerk	7314	40.2	34.8	17.6	7.5
Total Nahrungs-, Genussmittel	3368	42.4	33.1	17.2	7.3
Davon Metzgereien	892	60.5	35.5	3.9	0.0
Davon Bierbrauereien	627	16.6	26.8	41.2	15.5
Davon Müllereien	361	10.3	24.9	37.7	27.2
Total Bekleidung, Reinigung	194	57.7	33.0	5.7	3.6
Total Baugewerbe	1847	28.8	40.0	18.6	12.6
Davon eigentliches Baugewerbe	1111	26.9	42.4	18.1	12.6
Davon Holzbearbeitung	475	39.6	44.4	10.7	5.3
Total Textilindustrie	279	28.7	40.9	29.0	1.4
Total Chemie	283	32.9	33.9	26.9	6.4
Total Metalle, Maschinen	821	50.8	34.4	11.6	3.3

Natürlich kann man darüber debattieren, ob Metzgereien zum zweiten Sektor zu zählen sind. Da dies nun aber in den früheren Berufsstatistiken so gehandhabt wurde, haben wir es entsprechend übernommen. Gleiches gilt übrigens für die Bäckereien und Konditoreien, die mit 440 LKWs manch andere Industriebranche übertrafen. Allerdings belegt die Tabelle 7, dass die Motorenstärke der Fahrzeuge der Metzger (und gleichermassen der oben nicht aufgeführten Bäcker) vergleichsweise gering war. Ganz anders präsentierte sich das Bild bei den Bierbrauereien und vor allem bei den Müllereien, die gemessen an den PS hinter der Forstwirtschaft die am stärksten motorisierte Berufssparte überhaupt waren. Bei diesen Betrieben spielte die Masse respektive der Gewichtungsfaktor eine ausschlaggebende Rolle. 1937 gab es in der Schweiz 59 Brauereien. Aus dieser Warte hätte im Mittel jede von ihnen über mehr als zehn LKWs verfügt.¹⁰ Allerdings ist der Vergleich nicht ganz sauber, weil sich die Angaben in den Tabellen auf die Beschäftigten und nicht auf die Betriebe beziehen. Eine Mittelstellung nahm bezüglich der Motorenstärke das Baugewerbe ein.

Bemerkenswert ist, dass die Nahrungs- und Genussmittelindustrie nahezu 50 Prozent aller LKWs des zweiten Sektors stellte. Einerseits ging es um gewichtsintensive Massenprodukte wie Getreide oder Bier, andererseits um «schlanke» Logistikketten für die An- und Auslieferung von Waren. Die Tabelle 8 zeigt abschliessend die Resultate für den dritten Sektor.

Der Handel bildet die logistische Schnittstelle zwischen Produzenten und Konsumenten und war gemessen an der Anzahl der LKWs die am stärksten motorisierte Berufsgruppe überhaupt. Was bereits für den Gartenbau oder für die Nahrungsmittelindustrie formuliert worden ist, findet in der Tabelle 8 eine weitere Bestätigung. Einerseits standen transportsensible Verbrauchsgüter des täglichen Bedarfs wie Gemüse, Früchte oder Milch im Vordergrund, andererseits Nahrungs- und Genussmittel generell. Ergänzend zur Tabelle wären etwa der Handel mit Wein (496 LKWs), Kolonialwaren (456 LKWs) oder die Fahrzeuge von Konsumgenossenschaften inklusive Migros (490 LKWs) zu erwähnen. All diese Berufssparten zeichnete jedoch aus, dass der Motorisie-

⁹ Merki, 77.

¹⁰ Statistisches Jahrbuch 1942, 149.

rungsgrad gemessen an den PS relativ gering ausfiel. Anders sah es beim gewichtsintensiveren Handel mit Brennstoffen oder Baumaterialien aus.

Tab. 8: LKWs im 3. Sektor nach Berufsgruppen und Motorenstärke 1937 (n/in %)

Berufsgruppen	LKWs total	Bis 15 PS	16–20 PS	21–35 PS	Über 35 PS
Total Handel	6321	37.2	43.6	15.1	4.2
Davon Früchte, Gemüse	936	40.7	51.7	6.5	1.1
Davon Brennstoffe	674	14.4	53.3	23.7	8.6
Davon Milch, Milchprodukte	673	54.2	32.0	10.4	3.4
Davon Baumaterialien	197	14.2	37.6	27.9	20.3
Total Gastgewerbe	133	58.7	36.8	4.5	0.0
Total Transportgewerbe	3273	23.3	34.2	21.8	20.7
Davon Spediteure	2608	12.4	39.8	23.1	24.7
Davon Post	490	76.9	5.3	12.9	4.9
Total öffentliche Verwaltung	225	26.7	16.9	37.3	19.1

Während die LKW-Bestände des Gastgewerbes vernachlässigbar klein waren, positionierte sich im Mobilitätsmarkt mit den Autospediteuren eine neue und zukunftssträchtige Berufsart. Beachtenswert ist dabei die ausgeprägte Motorenstärke der Fahrzeuge. Damit belegten die Spediteure hinter der Forstwirtschaft und dem Müllereigewerbe den dritten Platz aller registrierten Berufe. Dies lässt auf eine beträchtliche Risikobereitschaft schliessen, da leistungskräftige Fahrzeuge entsprechende Investitionen erforderten, und zwar nicht nur bei der Anschaffung, sondern wegen des aus heutiger Sicht exzessiven Treibstoffverbrauchs auch im Betrieb. Andererseits stellten hohe Leistungskapazitäten einen Wettbewerbsvorteil dar, beispielsweise gegenüber dem grössten Konkurrenten, der Bahn.

Die Post inklusive Telefon und Telegraf ordnete die Statistik dem Transportgewerbe respektive dem Verkehr zu und nicht der «öffentlichen Verwaltung». Was genauer unter Letzterer verstanden wurde, geht aus der Quelle nicht hervor. Mit Sicherheit nicht inbegriffen waren Armeefahrzeuge. Diese wurden in den Motorfahrzeugerhebungen aus leicht verständlichen Gründen generell nicht ausgewiesen. Auch sogenannte «Spezialwagen», also etwa Feuerwehr- oder Müllwagen, fallen ausser Betracht, da diese in der Statistik nicht als LKWs, sondern in einer separaten Rubrik erfasst wurden. Auffällig ist jedenfalls, dass der LKW-Bestand der öffentlichen Verwaltung über erhebliche Motorenkapazitäten verfügte, doch ist über den Verwendungszweck der Fahrzeuge nichts Konkretes dokumentiert.

Fazit

Im Zentrum dieses Dossiers steht die Frage, wie sich 1937 der Fahrzeugbestand (Personenwagen und LKWs) nach Motorenstärken und Berufen der Halter im Wirtschaftsgefüge gliederte. Abgesehen davon, dass es sich um eine Momentaufnahme handelt, muss dabei quellenbedingt Etliches vage bleiben oder kann nur in groben Zügen skizziert werden. So bleibt zum Beispiel der Mehrfachbesitz von Automobilen ausgeblendet. Unsere Schätzung, dass 1937 rund 80 Prozent der Ärzte über einen Personenwagen verfügten, basiert auf der Annahme, dass keiner von ihnen zwei oder mehr Fahrzeuge besass. Bei firmeneigenen Motorwagen ist neben ihrer Anzahl unklar, zu welchem Zweck diese tatsächlich eingesetzt wurden.

Trotz allen Vorbehalten lassen sich jedoch einige grosse Linien festmachen. So mag es vielleicht erstaunen, dass bei den Personenwagen wie bei den LKWs nicht der Industrie-, sondern der Dienstleistungssektor klar am stärksten motorisiert war – dies unabhängig davon, ob man

die absolute Zahl der Fahrzeuge oder deren Motorenstärke heranzieht. Verantwortlich dafür waren das Transportgewerbe und der Handel, wobei Letzterer grösstenteils mit deutlich weniger PS auskam, während das professionelle Transportgewerbe, also Taxihalter und Spediteure, gesamthaft über Automobile mit weit überdurchschnittlicher Leistungsfähigkeit verfügte. Eine Ursache dafür dürfte eine möglichst günstige Positionierung im Mobilitätsmarkt gewesen sein, sei dies im Konkurrenzkampf gegen die Bahnen oder gegen andere Spediteure und Taxihalter.

Bei Personenwagen beeinflussten einerseits Prestige- oder Imageaspekte die Motorenstärke, so etwa bei Beschäftigten von Banken und Versicherungen oder der (Luxus-)Hotellerie, bei denen Autos mit vielen PS überdurchschnittlich vertreten waren, während sich hingegen Beamte in dieser Hinsicht weit bescheidener zeigten. Andererseits spielten praxisbezogene, berufliche Hintergründe mit. Für Ärzte oder Vertreter, Architekten oder Juristen war es nützlich, automobil zu sein. Der Motorenstärke kam dabei eine untergeordnete Bedeutung zu. Sie entsprach etwa dem Mittel des dritten Sektors. Utilitarismus stand hier offenbar vor Repräsentation. Hervorzuheben ist, dass die «freien Berufe» gemessen an der Zahl der Erwerbstätigen zweifellos die mit Abstand automobilfreundlichste Gruppe darstellten. Auf konkrete Verhältniszahlen für die gesamte Berufssparte müssen wir quellenbedingt verzichten, aber die vorgenommenen Einzelschätzungen zu den Ärzten und Juristen sprechen für sich.

Bei den Lastkraftwagen inklusive Lieferwagen waren es primär zwei Aspekte, die sowohl hinsichtlich des Automobilgebrauchs generell wie auch bei der Wahl der Motorenstärke massgeblich mitwirkten: die Transportempfindlichkeit und das Gewicht der Waren. Transportsensible oder leicht verderbliche Produkte wie frisches Obst und Gemüse, Trinkmilch, teilweise Fleisch oder Gebäck suchten mit Vorteil den möglichst schnellen und direkten Weg zu den Kunden, wozu Lieferwagen sehr dienlich sein konnten. Bei materialorientierten Betrieben stand die Leistungsfähigkeit der Fahrzeuge weit dominanter im Vordergrund. Es ging darum, dass gewichtige (Roh-)Produkte – etwa aus der Forstwirtschaft, von Brauereien oder Müllereien – per LKW weit effizienter und kostengünstiger zu- oder abgeführt werden konnten als mit Fuhrwerken. Entscheidend war dabei nicht nur die Beschleunigung der Transporte an sich, sondern ebenso die Reduktion der Arbeitsintensivität durch die Limitierung von Umladevorgängen.

Bern 2014, Thomas Frey

Quellen und zitierte Literatur

- Eidgenössisches Statistisches Amt (Hg.): Statistisches Jahrbuch der Schweiz, Bde. 1938 und 1942.
- Girod, Roger: 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.
- Merki, Christoph Maria: Der holprige Siegeszug des Automobils 1895–1930, Zur Motorisierung des Strassenverkehrs in Frankreich, Deutschland und der Schweiz, Wien 2002.
- Ritzmann-Blickenstorfer, Heiner (Hg.): Historische Statistik der Schweiz, Zürich 1996.