

Märki, Lukas (Hrsg.): *Mit Vollgas ins 20. Jahrhundert. Eine Geschichte u'ber die Auto-Mobilmachung im Schweizer Mittelland*. Buren: Vereinigung für Heimatpflege Buren 2010. ISBN: 978-3-033-02442-7; 159 S.

Rezensiert von: Marcel Müller, Boswil

Manch (lokal-)historische Gesellschaft berichtet in ihrer Jahresgabe noch immer von Vögten, Pflugscharen und schmucken Brunnen-trögen. Bei den ju'ngsten Hornerblättern der gemäss Vereins-Homepage rund 500 Mitglieder starken Vereinigung fu'r Heimatpflege Bu'ren ist indes von derlei Beha'bigkeit nichts zu spu'ren. Das vom Grafiker Lukas Märki konzipierte und gestaltete Werk fu'hrt vielmehr bis in die ju'ngste Gegenwart, verfolgt einen interdisziplinären Zugang und ist alles andere als eine schwarzweiss bilderte Blei-wu'ste, welche man ungelesen bei den Vorjah-resbänden einreicht.

Den vier thematischen Sektionen gehen zwei Vorworte voraus. Das erste stammt von Benedikt Loderer, dem Gru'nder der Architektur- und Designzeitschrift Hochpar-terre, und setzt den Grundtenor des Bandes: Über die Ambivalenzen des Fortschritts lässt sich sprechen, ohne werten zu mu'ssen. Wenn das Werk eine These vertritt, dann vielleicht Loderers Bezeichnung von Biel als «der Autohauptstadt der Schweiz». Insofern er'ffnet Märki in seinem Vorwort die Argumentati-onsskette. Zwar war die helvetische Autoin-dustrie in ihren Anfängen im In- und Aus-land erfolgreich, 1934 musste jedoch die Fir-ma Martini als letztes eigenständiges Auto-mobilwerk schliessen. Zur selben Zeit – so Märki – sei Biel mit seinen Fahrradfabriken COSMOS und ZESAR als Metropole der Fahr-radindustrie bezeichnet worden. Ausschlag-gend fu'r die Bieler Renaissance waren indes jene zwei Millionen Franken, mit de-nen Biel 1935 auf eigene Kosten ein Fabrik-gebäude nach den Pla'nen beziehungsweise Wu'nschen der General Motors baute.

Das Engagement von GM inmitten der Weltwirtschaftskrise verdankte sich auch der zunehmenden «Auto-Mobilmachung». Die-se wiederum wurde nur mo'glich, indem Mineralo'lkonzerne bis an Orte wie Bu'ren vorstiessen. Der durchgehend reich bebil-

derte Band dokumentiert diese Entwicklung anhand von diversen, einander kontrastie-rend gegenu'bergestellten Ortsansichten. Fu'r Wirtsleute und (Fahrrad-)Mechaniker avan-cierte die Zapfsäule schnell zum willk'om-men Nebenerwerb; eine knapp gehaltene Schweizer Mineralo'l-Chronologie gibt einen Überblick u'ber den Markteintritt der ver-schiedenen Importeure. Der ebenfalls not-wendige Aufbau einer Reparatur- und Bezug-sinfrastruktur wird mit den Firmengeschich-ten dreier Garagenbetriebe aus Bu'ren, Dotzi-gen und Biel exemplarisch dargestellt.

Der folgende Themenblock nimmt sich der lokalen Automobil-Pioniere und der Auto-produktion an. Die erst freundschaftlich und schliesslich auch geschäftlich verbundenen Bieler Familien Baehni und Henriod konstruierten bereits 1893 den ersten Henriod-Baehni. Die erst noch von der Spiralfeder-Fabrik Baehni subventionierte Liebhaberei fu'hrte schliesslich bis zur millionenschwe-ren Société Automobiles Henriod SA. Wegen Bruderzwistigkeiten kam es allerdings bald zur Firmenteilung. Die Ansiedlung des Bi-eler Montagewerks der General Motors Su-isse SA verdankte sich schliesslich dem ge-schickten Standortmarketing des Bieler Sozi-aldemokraten und Stadtpra'sidenten Dr. Gui-do Mu'ller. 1936 rollte der erste in Biel mon-tierte Wagen vom damals kurze 170 Meter messenden Fliessband. 1975 verliess der letz-te von rund 330 000 Wagen die spa'ter unter Denkmalschutz gestellte Montagehalle. Da-zwischen liegen wechselreiche und im vor-liegenden Band spannend erzählte Jahrzehn-te. Auf lokales Automobil-Know how konnte GM zu Beginn nicht zuru'ckgreifen, wohl aber auf eine grosse Anzahl arbeitsuchen-der und gelernter Arbeiter aus der Uhren-industrie. Die Fabrik beschäftigte zwar ver-gleichsweise wenige Arbeiter, dafu'r profi-tierte das beachtliche Lieferantennetz umso mehr. Dank Burgdorfer Lötzinn, Melchnauer Teppichen, Luganeser Felgen oder Waadtla'nder Autobatterien waren die Fahrzeuge zum u'berwiegenden Teil «Made in Switzerland». Immerhin die Automobilabteilung des einstigen Technikums, der ebenfalls ein kurzes Ka-pitel gewidmet ist, trug den automobilen Spi-rit of Biel-Bienne in Form eines innovativen Solarmobils bis ins 21. Jahrhundert.

Im dritten Teil begegnet man nochmals GM, diesmal unter dem Aspekt der Architektur. In vier Foto-Essays mit Entwurfskizzen und Grundrissen werden neben den Bieler Montagehallen drei weitere Baudenkmäler vorgestellt: die Grand Garage du Jura mit ihrem elegant-geschwungenen Flachdachbau, die Autobahnraststätte Deitingen-Su'd mit ihren zwei markanten Betonschalen sowie das Bieler Touringhaus. Letzteres, 1930 an einer Ausfallstrasse gebaut, war bereits multifunktional ausgelegt worden und vereinte unter demselben Dach eine Werkstatt, einen Coiffeur-Salon und ein Restaurant mit Tanzterrasse. Das Buch beschliesst – als Sektion «Traum und Trauma» – eine vom Architekten Markus Rebmann zusammengestellte, städtebauliche Bilddokumentation zur Region Seeland mit der N5/A5 sowie die in gewohnter Eloquenz daherkommende Rede des damaligen Verkehrsministers Moritz Leuenberger zur Eröffnung der A5-Teilstrecke Biel–Solothurn.

Automobiltechnisch gesehen müsste man das Werk als Hybriden bezeichnen, denn es ist Geschichtsbuch, Baudokumentation und Bildband in einem. Die Beiträge verfassten unter anderem ein ehemaliger GM-Mitarbeiter, die Gattin eines Garagengründers, ein Enkel des Automobil-Pioniers Jean-Félix Baehni, zwei Architekten und zwei Petromobilia-Sammler. Auf den Beizug von Fachhistorikern wurde dabei ebenso verzichtet wie auf das Zitieren von Sekundärliteratur und die Verwendung von Archivalien aus Staats- oder Kommunalarchiven. Die von aufschlussreichen Legenden begleiteten Bildquellen stammen somit ausschliesslich aus dem Archiv der Vereinigung für Heimatpflege Büren und den Privatarchiven der Beiträger. Inhaltlich muss ein solches Vorhaben Stückwerk bleiben, aber es spannt einen thematisch konsistenten Bogen, den – zumindest nach Kenntnis des Rezensenten – bislang kaum eine akademische Monographie gemacht hat. Das Automobil umfasst neben Technik, Umwelt und Innovation eben auch Themen wie Logistik, Architektur, Mentalität, Marketing oder die diversen Gewerbezweige. Lokalgeschichten, die derart virtuos und ansprechend gestaltet über den eigenen Tellerrand in die Region und gar

die Welt hinausblicken, könnten so manchem historischen Verein als Frischzellenkur dienen.

Zitierweise:

Marcel Müller: Rezension zu: Lukas Märki (Hg.): *Mit Vollgas ins 20. Jahrhundert. Eine Geschichte über die Auto-Mobilmachung im Schweizer Mittelland*. Büren, 2010. Zuerst erschienen in: *Schweizerische Zeitschrift für Geschichte* Vol. 62 Nr. 1, 2012, S. 173-174

Marcel Müller über Märki, Lukas (Hrsg.): *Mit Vollgas ins 20. Jahrhundert. Eine Geschichte über die Auto-Mobilmachung im Schweizer Mittelland*. Büren 2010, in: *H-Soz-Kult*.