

Wie Winterthur fast ein Mini-Detroit wurde

Als in der Krise der 1930er-Jahre die Wirtschaft am Boden lag, bemühte sich Winterthur intensiv um die Ansiedlung eines Automontagewerks. Doch General Motors entschied sich schliesslich für Biel.

ADRIAN KNOEPFLI*

Die Situation war auch bei der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM) äusserst trist, nachdem die Weltwirtschaftskrise Winterthur voll erreicht hatte. Arbeiteten 1930 2500 Menschen bei der «Loki», so waren es drei Jahre später nur noch gut 1000, von denen 200 Lehrlinge und 340 «dauernd beurlaubt» waren. Die Loki versuchte in diesen Jahren alles, um aus der Misere herauszukommen. Sie konstruierte eine Setzmaschine (Typar) für die Druckindustrie, machte Versuche mit dem Schleifen von Zahnrädern – und sie stieg in den Bau von Automobilen ein. Bereits nach der Erstellung des ersten von drei geplanten Probeautos gelangte die Firma aber zum Schluss, dass die Aufnahme der Fabrikation der

Pescara-Wagen – eines Sportcabrios – «als Geschäftszweig nicht in Frage kommen» konnte. Zu dieser Einschätzung geführt hatten Mängel am Motor, die Unzulänglichkeit des Getriebes sowie vor allem der insgesamt zu hohe Preis des Autos.

Arbeit für bis 600 Metallarbeiter

Auch Waffen- und Munitionslieferungen wurden geprüft, wobei man aber eine direkte Konkurrenzierung der Schweizerischen Industrie-Gesellschaft (SIG) in Neuhausen möglichst vermeiden wollte. Am 11. März 1933 intervenierte die SLM bei den Behörden in Bern mit dem Begehren, «es möchte für schwarze Tabake bulgarischer Provenienz der gleiche Vorzugszoll eingeräumt werden, wie er für Kentucky-Tabake besteht». Dies sollte der

Firma ermöglichen, «einen Auftrag für die Lieferung einer Anzahl Dampflokomotiven für die bulgarische Staatsbahn mit einer Lieferungssumme von circa 1 Million Franken hereinzubringen». Der Stadtrat unterstützte den Vorstoss und liess den Bund wissen, falls das Geschäft mit den acht Dampflokomotiven nicht zustande komme, würden erneut «zahlreiche Familien in Winterthur, durch den Wegfall des Einkommens ruiniert, der Allgemeinheit zur Last fallen». Der Bundesrat bewilligte die verlangte Zollreduktion, und die Loki erhielt den Auftrag.

Weiter entschied sich die SLM, nicht benötigte Werkhallen zu vermieten. Nebst andern Anfragen lag 1934 eine solche von General Motors (GM) vor, die ein grösseres Fabrikgebäude suchte, um darin Wagenbestandteile zu fertigen Wagen zu montieren. Die SLM offerierte GM ihr neues Werk 3, das man für die Mieterin räumen wollte. GM verlangte aber Ausbauten, für welche die Loki das Geld nicht hatte,

und so fragte die Loki die Stadt an, ob diese bei der Mittelbeschaffung helfen könnte. «Falls die General Motors das Lokal übernehmen würden, so wäre eine Arbeitsgelegenheit für 400–600 Metallarbeiter vorhanden», schrieb die SLM dem Stadtrat. Dieser wollte Hand bieten, unter der Bedingung, dass General Motors «sich verpflichten würden, bei ihrem Fabrikbetrieb in der Hauptsache Arbeiter des Platzes Winterthur zu beschäftigen». Um die Ansiedlung des Autokonzerns, der Detroit sein Gepräge gegeben hat, bewarb sich auch die Gemeinde Dietikon, die wie Winterthur zu weitgehenden Leistungen – unter anderem Steuererleichterungen – bereit war.

Biel macht das Rennen

Schliesslich machte aber Biel das Rennen, unter anderem, weil es GM steuerlich stärker entgegenkam. Das amerikanische Unternehmen trug in der Folge in der Uhrenmetropole wesentlich zur wirtschaftlichen Diversifi-

zierung bei. Am 5. Februar 1936 lief in den modernen Montagehallen bereits der erste Wagen, ein Buick Achtzylinder, vom Band. GM kam in die Schweiz, weil einerseits Importrestriktionen des Bundesrats den Import von Autos erschwerten, andererseits Zollvergünstigungen für Montageeile eine rentable Automontage in der Schweiz möglich machten. Nach insgesamt 329 864 montierten Wagen wurde das GM-Montagewerk in Biel 1975 – es herrschte wiederum Krise – geschlossen, was zum Verlust von 450 Arbeitsplätzen führte. Und Winterthur? Für seine Industrie (Kistler, Autoneum und andere) spielen die Autokonzerne als Kunden heute eine wichtige Rolle. In der Eulachstadt wurden aber weder Pescara gebaut noch Buick, Chevrolet oder Opel montiert.

*Adrian Knoepfli ist einer von acht Autoren der neuen Winterthurer Stadtgeschichte, die auf das 750-Jahr-Jubiläum 2014 hin erarbeitet wird. Für den «Landboten» greift er ab und zu einzelne Themen aus der Recherche auf.

SIE BEGEGNEN MIR... im Winti-Taxi: Kuljit Janjua (54)

Der Turban ist sein Markenzeichen

«Wenn ich mit dem Taxi am Bahnhof stehe, wählen die Leute oft mich aus wegen des Turbans. Ich besitze den Taxiausweis schon seit zehn Jahren und fuhr schon immer in Winterthur. Schwierig ist das nicht. Man muss einfach sorgfältiger fahren, darf nicht abrupt bremsen und auch nur langsam Gas geben. Am wichtigsten ist, dass der Kunde sich wohlfühlt und dass man die Stadt kennt, sonst fährt man möglicherweise einen Umweg. Und das kostet die Kunden viel mehr.

Ursprünglich komme ich aus dem Punjab in Nordindien. Meine Eltern waren Bauern. Darum fühle ich mich in Winterthur auch sehr wohl, es ist so grün. Ich kam 1986 in die Schweiz und wohnte immer ausserhalb der Stadt, dort ist es noch schöner. Mit meiner Frau und meinen drei Kindern wohne ich in Hegi. Die älteste Tochter ist in der Lehre und hilft mir oft bei der Büroarbeit. Wenn ich unterwegs bin, sucht sie mir manchmal eine Adresse raus.

Früher habe ich immer in der Nacht gearbeitet, aber vor vier Jahren konnte ich mich selbstständig machen. Mittlerweile habe ich drei Autos und drei Chauffeure, darum übernehme ich nur noch am Wochenende die Nachtschicht. Es kommt oft vor, dass Fahrgäste mich fragen, ob ich etwas mit Bin Laden zu tun habe oder von der Al-Qaida sei. Gewöhnlich sind es aber junge Leute, die betrunken sind. Wenn ich ihnen dann sage, dass ich von Indien sei, merken sie meistens selber, dass das nicht wirklich in der Nähe von Bin Laden ist.

Bis in den Schwarzwald

Montag bis Donnerstag beginne ich um acht oder neun Uhr mit der Arbeit, ausser einer meiner Stammkunden bestellt mich schon früher. Die Leute wollen in der Regel nach Hause oder manchmal auch zum Spital. Lange Strecken fahre ich den Tag durch selten. Ausser jemand hat den Zug verpasst und muss möglichst schnell an den Flughafen. Am Wochenende, vor allem in der Nacht, kommt es dann schon öfter vor, dass ich weite Strecken fahre. Dann kommen die jungen Leute direkt vom Ausgang und wollen nach Schaffhausen, Zürich oder Pfäffikon. Die längste Route, die ich fahre, ist in den Schwarzwald. Das mache ich zweimal im Jahr für eine Stammkundin. Pro Tag komme ich im Durchschnitt auf 20 Fahrten, aber das ist an jedem Tag anders. Und wenn ich eine Pause brauche, gehe ich oft in die Coalmine-Bar oder nach Hause. Manchmal trinke ich auch einen Kaf-



Mit dem leuchtend orangen Turban auf dem Kopf wartet Herr Janjua vor dem Bahnhof auf seine Kunden. Bild: Heinz Diener

fee mit meinen Kunden oder esse eine Kleinigkeit.

Die Leute machen mehr positive als negative Bemerkungen zu meinem Turban. Für mich gehört er zu meiner Religion, denn ich bin ein Sikh. Ich bedecke damit meine ungeschnittenen Haare.

Ich besitze viele Turbantücher in verschiedensten Farben: Orange, Blau, Grün, Hellgrün, aber auch Schwarz und Weiss. Am liebsten mag ich Weiss, aber wenn ich während dem Arbeiten das Auto waschen muss, dann gibt es manchmal gut sichtbare Flecken. Dar-

um trifft man mich am meisten mit einem farbigen Turban. Auch trage ich manchmal meinen Bart offen. Einmal fragte mich eine Kundin, ob dieser echt sei. Erst als sie ihn anfassen durfte, glaubte sie mir. »

AUFGEZEICHNET VON: LEA ZÜST

LOMO

VON JOHANNES BINOTTO

Eingeschweisst

Vergangenes Wochenende habe ich darüber geschrieben, wie eine ausgeliehene Stichsäge dazu führte, dass ich über Tage hinweg alles Holzige in unserer Wohnung neu zuschneiden wollte, von der Küchentischplatte über die Schranktür bis zum Schubladenknauf. Nicht wenige Hobbypsychologen würden in diesem Werkzeugwahn wohl einen typisch männlichen Geräte-Fetischismus erkennen wollen. Nun haben aber die letzten Tage gezeigt, dass offenbar auch das sogenannte sanfte Geschlecht gegen Geräte-Anfechtungen nicht gefeit ist.

Jedenfalls weiss ich nun: Was mir die Stichsäge, ist meiner Frau das Laminiergerät. Ursprünglich wollte sie für ihren Job nur ein Aushangblatt wetterfest machen. Doch bald schon avancierte das ausgeliehene Laminiergerät zum bewunderten und heiss geliebten Allesfresser, der mit immer neuen Papierwaren gefüttert werden will. Seither ist alles bei uns zu Hause



abwischbar, die Merkblätter vom Schwimmkurs und der Zettel mit den Notrufnummern ebenso wie

die Detektivausweise unserer Buben. Den Telefonalarm vom Kindergarten kann man nun auch als Tischset benutzen, und es würde mich gar nicht wundern, wenn wir sogar die Steuererklärung heuer eingeschweisst einreichen würden. Eingedenk meiner Stichsägen-Eskapaden werde ich mich indes hüten, irgendein kritisches Wort übers Laminieren zu verlieren, und auch an den seither durch die Wohnung wabernden Duft von geschmolzenem Plastik habe ich mich längst gewöhnt.

Tatsächlich schneiden meine Sägekünste im Vergleich zur Einschweis-Virtuosität meiner Gattin ziemlich schlecht ab: Mit der Stichsäge habe ich vor allem Dinge zerstört, meine Frau hingegen erweitert deren Funktionalität. Sie ist damit sogar den neuesten digitalen Technologien wie etwa Tablet-Computern meilenweit voraus: Seit sie den jüngsten Andrea-Camilleri-Krimi Seite für Seite laminiert hat, kann man diesen nun auch im Bad und sogar unter Wasser lesen. Versuchen Sie das mal mit einem Kindle!