

Camping Oldies

Ein klassisches Auto (Volvo Amazon),
ein heimeliger Wohnwagen und
Naturidylle – ein Familienerlebnis!

*Voiture classique (Volvo Amazon),
caravane douillette et idylle
en pleine nature: magnifique
expérience familiale!*



Autor Martin Sigrist

Wohnwagen – die einen lieben sie, für die anderen sind es rollende Strassensperren. Wie in der Schweiz, wo Wohnwagen zunächst einen besonders schweren Start erdulden mussten. Wer sich mit den rollenden Ferienheimen moderner Prägung nicht anfreunden kann, findet vielleicht unter den Ferienträumen vergangener Tage eine heimelige Alternative.

Als erster Wohnwagen der Geschichte gilt William Gordon Stables «The Wanderer» von 1885. Stables Wagen unterschied sich nur in einem von den rollenden Heimen des fahrenden Volkes: Er war zu reinem Freizeitvergnügen unterwegs! Während im Vereinigten Königreich sich bereits 1907 ein Wohnwagenclub formierte, so dauerte es hierzulande wesentlich länger, bis die ersten Wohnwagen auf dem schweizerischen Strassennetz auftauchten. Einer der Gründe dafür war die Opposition der traditionellen Fremdenverkehrsbetriebe gegen diese Form des Reisens. Vordergründig auf die spezielle Schweizer Topografie verweisend, erwirkte die Hotellerie eine restriktive Gesetzgebung bezüglich Anhänger an Personenwagen. Diese durften mit der Einführung der nationalen Strassenverkehrsgesetzgebung 1932 nicht breiter als das Zugfahrzeug und nicht länger als drei Meter inklusive Deichsel ausfallen. Zu solcher Winzigkeit gezwungen, waren Wohnwagen in der Schweiz quasi verboten. Einzige Ausnahme bildete 1939 die Landesausstellung in Zürich, zu der für drei Wochen ausländische Caravan-Fahrer eingeladen wurden. Ziel der

Aktion war das Sammeln von Erfahrungen mit dieser Art Fahrzeugen auf unseren Strassen. Mit dem Kriegsausbruch indessen erübrigte sich eine weitere Beschäftigung mit dem Thema.

Während sich Europa nach 1945 bemühte, überhaupt wieder mobil zu werden, gab es einige Privilegierte, die nicht nur die Anschaffung eines Autos, sondern auch ihre Freizeitgestaltung beschäftigte. Im angrenzenden Ausland bereits hinlänglich etabliert, erweckte das Caravanning nun auch in der Schweiz ein echtes Interesse. O.F.A. Bally, Geschäftsführer der Firma Holka von Ernst Göhner, Importeur der populären DKW, nahm als Erster die Herausforderung der Schweizer Verhältnisse an und präsentierte 1949 den «Wigwam Liliput», den ersten Wohnwagen aus Schweizer Produktion. Wahrhaft ein Zwerg, bediente sich das Wägelchen eines Tricks, um trotz drei Metern Gesamtlänge genügend Schlafraum zu bieten: Der Fussraum für das Bett liess sich ausklappen! Als Schuhschachtel tituliert, gab sich diese Kreation verglichen mit ausländischen Caravans zwar bescheiden, war aber auf Campingplätzen hierzulande nebst all den Zelten wohl eine auffallend komfortable Alternative.

Auf den Geschmack gekommen und sich dem Trend nicht länger verwehrend, öffnete sich schliesslich auch unser Land 1950 dem Wohnwagen und erlaubte fortan Anhänger bis 5,50 Meter Länge und 2,10 Meter Breite. Immer noch ein Sonderfall zwar – zahlreiche grössere Wagen mussten mit gekürzten Deichseln auskommen, mit Konsequenzen

für deren Fahrverhalten – doch nun immerhin mit genügend Fläche, um zu «wohnen». Dank der EU-Harmonisierung sind mittlerweile gar sämtliche «insulären» Extravaganzen schweizerischer Prägung im Caravanning verschwunden.

Oldie-Caravanning – eine Familiensache!

Wer die Oldtimerei familienfreundlich gestalten will, beschafft sich einen historischen Wohnwagen, so jedenfalls sieht es ein Luzerner Architekt, dessen historischer Automobil-Fuhrpark mittlerweile konsequent mit Anhängerkupplung versehen ist. Für Ferien, Wochenendausflüge, Oldtimer-treffen oder einfach weil der investierten Arbeit für das Suchen und Restaurieren auch eine Zeit des Geniessens folgen sollte. Während sich die Zugwagen dank Massenerstellung zu immer grösserer Uniformität hin entwickelten, bewahrten sich Wohnwagen über eine lange Zeitspanne ihre individuelle, handwerkliche Fertigung. Dies macht die Auseinandersetzung spannend, viele Felder sind noch weitgehend unbeschrieben, und eine Restauration ist relativ einfach und darum umso befriedigender – vom realen Nutzwert danach ganz zu schweigen. Mehr noch als die entsprechenden Zugfahrzeuge vermitteln alte Wohnwagen einen intimen, heimeligen Einblick in die vermeintlich gute alte Zeit, als eine Reise nach jenseits der Alpen noch Abenteuer und die Adria so fern wie heute die exotischsten Reiseziele schienen.

■

Caravanes de camping: aimées des uns, ou véritables barrages routiers mobiles pour d'autres. Comme en Suisse, où leurs débuts furent laborieux. Mais peut-être les personnes hostiles aux «roulottes» de facture moderne seront-elles sensibles à ce qu'elles représentaient d'intime dans nos rêves de vacances d'antan...

«The Wanderer» (1885) de William Gordon Stables est considéré comme la première caravane de l'histoire. Ce véhicule ne se distinguait des roulottes de gitans que sur un point: il ne circulait que pour les loisirs! Alors qu'un «caravanning club» s'était formé dès 1907 au Royaume-Uni, il fallut attendre bien plus longtemps pour voir les premières caravanes sur le réseau routier helvétique, l'une des raisons en étant l'opposition des entreprises touristiques traditionnelles à cette forme de voyage. Se référant en premier lieu à la topographie particulière à la Suisse, l'hôtellerie y obtint une législation restrictive concernant les remorques attachées aux voitures. Avec l'introduction de la législation nationale sur le trafic routier (1932), elles ne devaient pas être plus larges que le véhicule tracteur, ni dépasser trois mètres de long (timon compris). Une telle petitesse constituait une quasi interdiction des caravanes en Suisse. Seule exception: l'exposition nationale de 1939 à Zurich, quand les automobilistes étrangers avec caravanes furent admis pour trois semaines. But de l'action: cumuler les expériences avec ce type d'engins sur

nos routes. Mais l'éclatement de la guerre suspendit pour un temps les réflexions sur ce thème.

Après 1945, les populations européennes sortant alors d'une immobilisation forcée, quelques privilégiés se consacraient non seulement à l'achat d'une voiture, mais aussi à l'aménagement de leurs loisirs. Déjà assez implanté dans les zones étrangères voisines, le caravanning commençait à éveiller un véritable intérêt en Suisse. O.F.A. Bally (directeur de la société Holka de Ernst Göhner et importateur des populaires DKW) fut le premier à relever le défi des conditions helvétiques, présentant en 1949 la «Wigwam Liliput» (début des caravanes de production suisse). Réellement nain, ce «wagonnet» recourait à une astuce pour son «espace sommeil», malgré ses trois mètres hors tout: l'extrémité du lit prévue pour les pieds se déployait! Baptisée «boîte à chaussures», cette création était certes modeste par rapport aux caravanes étrangères, mais n'en constituait pas moins une option étonnamment confortable sur nos campings, face aux tentes.

Ayant pris goût à la chose et ne s'opposant pas plus longtemps à la tendance, notre pays s'ouvrit finalement aux caravanes en 1950, autorisant les remorques jusqu'à 5,50 m de long et 2,10 m de large; une telle taille demeurant quand même un cas spécial, de nombreuses grosses voitures durent recourir à des timons raccourcis – avec conséquences sur leur tenue de route mais suffisamment de surface «habitable». Suite à l'harmonisation de l'UE, l'ensemble des ex-

travagances «insulaires» proprement helvétiques finit par disparaître du caravanning.

Caravanning «oldie»: une affaire de famille!
Quiconque souhaite revivre la période «old-timer» de manière familiale s'achètera une caravane historique: tel est l'avis d'un architecte lucernois ayant résolument pourvu d'attelages pour remorques son parc automobile d'époque. Pour vacances, excursions de week-ends, rencontres «oldtimer», ou simplement pour que le travail investi en recherche et restauration soit suivi d'un temps de plaisir. Alors que les voitures tractrices évoluaient vers toujours plus d'uniformité (suite à la production de masse), les caravanes furent longtemps marquées par leur fabrication individuelle et artisanale. L'étude en est donc passionnante: de nombreux domaines étant encore largement inexplorés, une restauration est relativement facile et d'autant plus satisfaisante, sans même parler de son utilité réelle. Encore plus que les véhicules tracteurs associés, les anciennes caravanes donnent un aperçu intime et douillet de cette époque assimilée au «bon vieux temps», quand un voyage au-delà des Alpes était toute une aventure, l'Adriatique semblant aussi lointaine que les actuelles destinations exotiques. ■

Der erste Wohnwagen der Schweiz: «Wigwam Liliput» von O.F.A. Bally von 1949, aus der Sammlung des Verkehrshauses.

La première caravane de Suisse: «Wigwam Liliput» de O.F.A. Bally (1949), appartenant à la collection du Musée des Transports.

