Aus der Welt der Technik

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Nebelspalter : das Humor- und Satire-Magazin**

Band (Jahr): **97 (1971)**

Heft 52

PDF erstellt am: **06.06.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

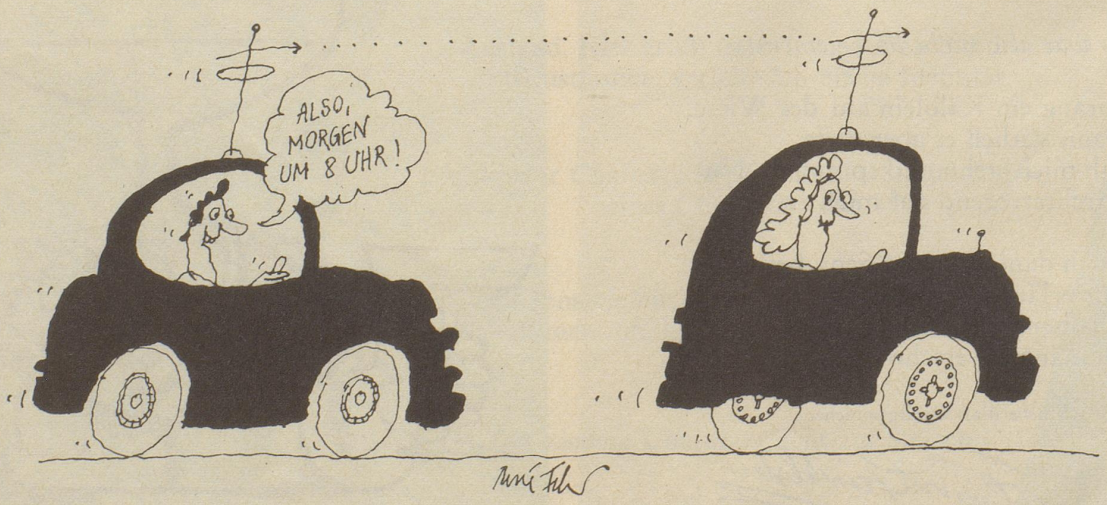
Aus der Welt der Technik

Keine KDGs für die Schweiz

Die Unfalldirektoren-Konferenz, ACS und TCS, die ASPA und weitere Verbände schickten negative, zum Teil sarkastische Vernehmlassungen. Nun hat auch die Generaldirektion TT eher lässig abgewunken. Damit sind die Würfel gefallen: Es wird auf absehbare Zeit in der Schweiz keine KDGs geben. «Auch in den übrigen europäischen Staaten», so heißt es in der Verlautbarung der Generaldirektion TT, «welche der Transportministerkonferenz angehören, stößt die Einführung von Kurzdistanzgegensprechanlagen für Motorfahrzeuge (KDGs) überwiegend auf Ablehnung.»

Damit muß wohl ein Experiment endgültig abgebrochen werden, in welches namhafte europäische Elektronikfirmen seit 1967 erhebliche Mittel gesteckt haben, die vermutlich in die Millionen gehen. Das Forschungsziel war schon zwei Jahre zuvor an der Transportministerkonferenz in Brighton durch Fachreferate umschrieben worden, doch waren die Kommentare in der einschlägigen Fachpresse überwiegend ablehnend. Ganz abgesehen davon, daß der französische Unterstaatssekretär Charles Nerval jede französische Beteiligung an den Entwicklungskosten ablehnte. Nerval bezweifelte rundweg ein Bedürfnis nach solchen Gegensprechanlagen, die den Sprechverkehr zwischen Automobilisten auf kurze Distanz hätten ermöglichen sollen.

Nun wird ja zwar niemand bestreiten, daß eine solche Einrichtung in Einzelfällen sehr nützlich wäre. Das Problem wurde in den Massenkommunikationsmitteln wiederholt dargestellt, so daß wir es im Prinzip als bekannt voraussetzen können. Aehnlich wie beim Autoruf wären die Automobile mit kleinen Sende-Empfangsgeräten ausgerüstet worden. Im Gebiet von Großlondon war eine Anzahl von Prototypen von KDGs versuchsweise im Betrieb. Es ist bezeichnend, daß sie im Publikum bald «Fool-speakers» genannt wurden, was auf gut Schweizerdeutsch etwa mit «Tubel-Sprechanlage» übersetzt werden könnte. Die an sich gute Idee, eine Sprechverbindung zwischen sich begegnenden oder hintereinanderfahrenden Autos zu ermöglichen, wurde innert kurzer Zeit der Lächerlichkeit preisgegeben. Statt Kurzgespräche über Ueberholmöglichkeiten, Bitten um Freigabe der Ueberholspur, Warnungen des Vordermannes über auftauchende Hindernisse an die nachfolgende Kolonne, Aufforderung zum Abblenden oder Aufmerksammachen auf nicht brennende Schlußlichter etc. zu führen, kaprizierten sich die Besitzer eines Versuchsgerätes darauf, einander zu beschimpfen.

Die Abhörzentrale im Link-Center neben der Metro-Station Charing Cross konnte so innert 14 Tagen «Schlötterlinge» auf Tonband speichern, die das Fachwörterbuch des British Museums of Science an Umfang um das Dreifache übersteigen. Wiederholte Zirkulare an die Versuchspersonen und die Drohung mit dem Entzug des Gerätes fruchteten wenig. Die für die Federführung des Versuchsbetriebes verantwortliche britische Firma schlug vor, statt drei insgesamt 48 Sprechkanäle freizugeben. Die mit den KDGs ausgerüsteten Autos hätten mit einem zusätzlichen Nummernschild mit den Ziffern 1–48 ausgerüstet werden müssen, das KDG mit einer Ruftastatur zum Eintippen des Gegensprechkanals. Durch Summton wäre der Empfänger aufgefordert worden, sein Gerät einzuschalten, um den Gegensprechverkehr zu ermöglichen. Die KDGs wären aber dadurch im Preis sofort stark gestiegen und wohl kaum von der Mehrzahl der Automobilisten benützt worden. Der Vorschlag, sie obligatorisch zu erklären, stieß auf höhnisches Gelächter der eingesetzten Arbeitsgruppe. Der nunmehr erfolgte Abbruch der Versuche wird wohl lediglich bei der einschlägigen Industrie Krokodilstränen auslösen, die bereits ein neues Geschäft witterte. Wir brauchen deswegen nicht traurig zu sein. Technische Neuerungen sollen nicht einfach unbesehen auf die Menschheit losgelassen werden, solange diese Menschheit noch nicht reif genug ist, sie sinnvoll anzuwenden und auf Mißbrauch freiwillig zu verzichten.

Martel Gerteis