Fünfzig Jahre Automobile

Autor(en): [s.n.]

Objekttyp: Article

Zeitschrift: Nidwaldner Kalender

Band (Jahr): 77 (1936)

PDF erstellt am: **25.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-1008053

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

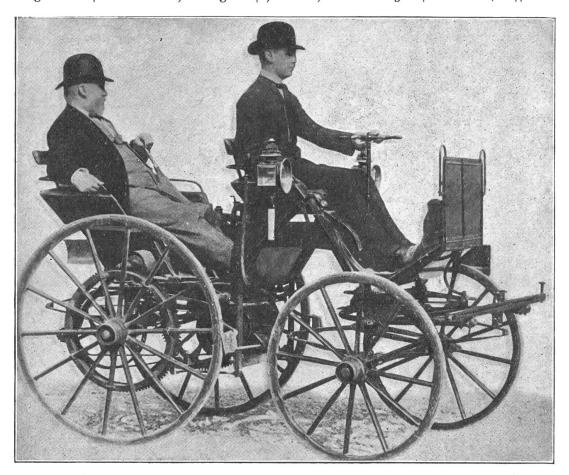
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

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

Sünfzig Jahre Automobile.

eingelebt und man hat sich so an sie ge= wöhnt, daß der Straßenverkehr ohne sie kaum mehr vorstellbar ist. Und doch sind es kaum fünfzig Jahre her, seit die ersten "Stinkwägeli" auf der Welt herumgerutscht

Heute sind die Autos und Motorräder so kessel, die Heizung, die Zylinder und das prachtvolle Kamin unbedingt dazu gehören, nur die Räder könnten beim Dampfautomobil leichter gebaut sein als bei der Straßenwalze. Nun denke man sich dazu noch einen weiß befrackten Chauffeur und die



Erstes vierraderiges Daimler-Auto mit dem Spinnamen "Stinkwägeli". Auf dem Rudfit Gottlieb Daimler.

sind. — Seitdem die Dampflokomotive zum großen Ergöțen der Zuschauer tatsächlich sich aus eigener Kraft vorwärts bewegte, seitdem sie ihre Brauchbarkeit im Verkehr bewiesen hatte, haben viele kluge Köpfe eifrig probiert, eine Dampfmaschine für die Straße zu bauen. Alle diese Bersuche, Dampfautomobile zum Straßenverkehr zu benützen, scheiterten. Man kann sich un= gefähr das Vergnügen einer solchen Fahrt vorstellen, wenn man heute eine Dampswalze sieht. Man stelle sich vor, daß der Dampf= schön gekleideten Herren und Damen, welche zu einer Sonntagsfahrt rings um das Wolfen aushauchende Kamin gruppiert, hoch auf dem Dampfkessel thronend, durch unser Land fahren würden.

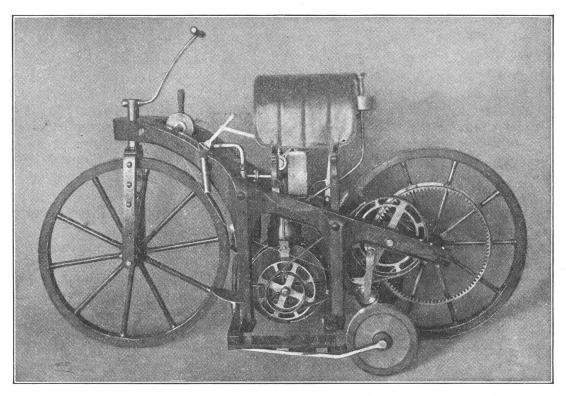
Es mußte also vor allem eine kleine Ma= schine ersunden werden, welche nicht mit Rohlen geheizt werden mußte. Karl Benz und Gottlieb Daimler, zwei deutsche Ingenieure, haben fast gleichzeitig, ohne zusam= men zu arbeiten, zwei verschiedene Benzinmotoren erfunden. Es waren Maschinen,

welche je eine Pferdekraft entwickelten. Lärm und Gestank, welche diese Wunderdinge von sich gaben, waren jedoch immer noch sehr mit der Dampswalze verwandt.

Nun bauten sie ihre Motoren in die da= mals üblichen Einspännerfuhrwerke ein. Als

Rarl Benz mit seinem ersten Auto eine hundert Meter lange Probesahrt auf öffents licher Straße vornehmen wollte und dazu keit von 6½ Kilometern auch auf offener, menschenleerer Straße nicht überschreiten dürften. Man konnte also wohl ein solches Auto kausen, aber schneller sahren, als ein Fußgänger marschierte, durste man damit nicht.

Auf der großen Weltausstellung in Paris im Jahre 1889 fanden die ausgestellten Benz= und Daimler=Automobile großes In= teresse. Auch Motorräder wurden bald da=



Erstes Daimler-Niederrad, ältestes Motorrad der Welt. Erbaut 1885.

seine Freunde einlud, wollte keiner kommen. Nicht einmal seine Arbeiter getrauten sich, das Werk ihrer Hände zu besteigen. Der Wagen erlitt auch auf dieser ersten Fahrt verschiedene Zusammenstöße u. Zwischenfälle.

Erst viel später gelang eine störungsfreie Versuchsfahrt über eine mehrere Kilometer lange Strecke. Die höchste Geschwindigkeit, welche mit diesem Benz-Auto erreicht werben konnte, war 12 Stundenkilometer.

Sobald nun diese Vehikel einigermaßen verkäuflich und leistungsfähig waren, schützten sich die verschiedenen Staaten vor den dadurch heraufbeschworenen Gefahren. Engsland zum Beispiel hat ein Verbot erlassen, daß Automobile eine Stundengeschwindigs

rauf in verschiedene Länder verkauft.

Das Bublikum lachte nicht mehr so stark über die "Stinkchaisen", sondern begann vielmehr jene reichen, mutigen Menschen zu bewundern, welche ein solches teures Fahrzeug zu kaufen und eine so gefährliche Masschine zu steuern imstande waren.

Wenn man nun diese Bilder vergleicht mit den eleganten Autos und Motorrädern, welche heute die Straßen und Plätze unsicher machen, kann man sich eines gewissen überslegenen Lächelns nicht erwehren. Wie stolz und selbstbewußt würde aber der Besitzer einer großen neuen Scheune lächeln, wenn man ihm sein "Gädili" zeigen würde, wie es vor 50 Jahren war.