Zeitschrift: Pestalozzi-Kalender
Herausgeber: Pro Juventute
Band: 75 (1982)

Artikel: Nur das Auto ist besser geworden
Autor: Ried, Jörg
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-989689

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 02.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

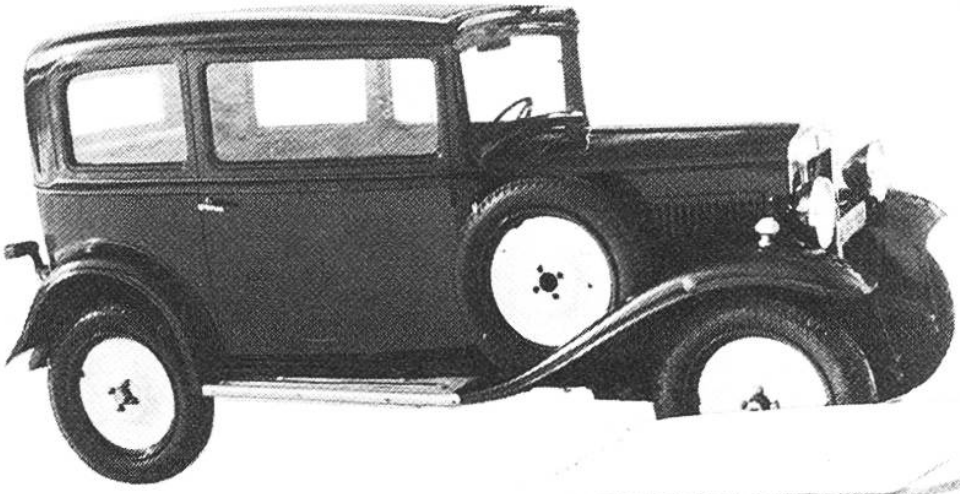
Nur das Auto ist besser geworden

Es ist nicht leicht, sich eine staubige Strasse des Jahres 1908 vorzustellen. Karren, Kutschen, Reiter und Wanderer beherrschten das Strassenbild. Nur ab und zu kam so ein Spinner auf einem fauchenden Ungeheuer, genannt Automobil, daher. In unserem Lande zirkulierten damals nur etwa 1000 Autos, eines auf 2500 Einwohner.

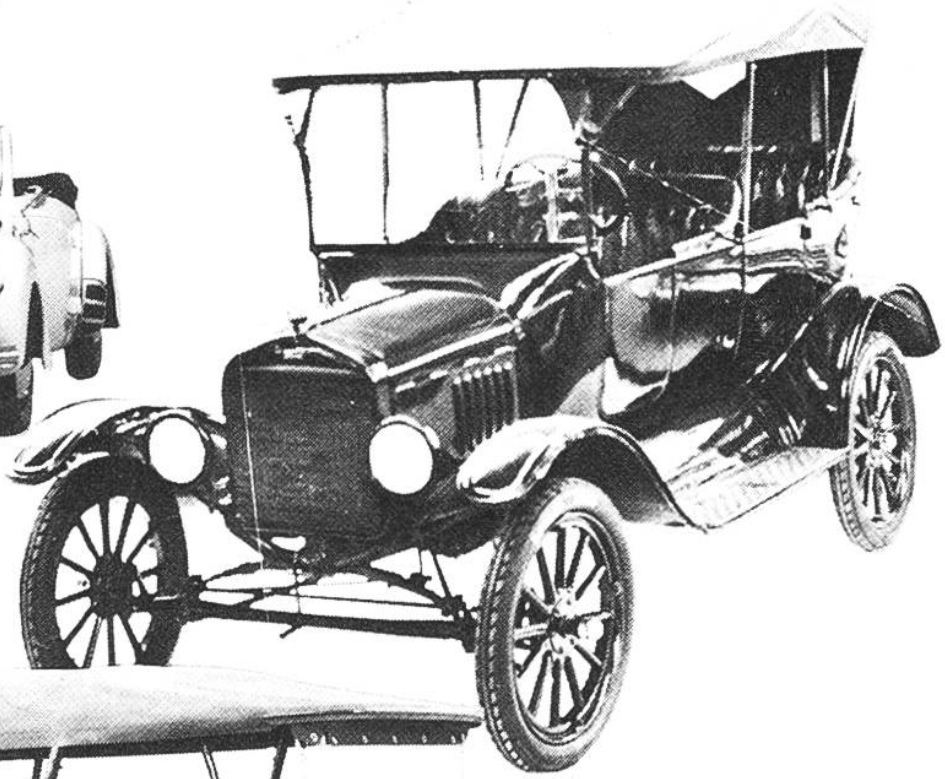
Zum Autofahren gehörte sehr viel Wagemut und eine tüchtige Portion Pioniergeist, denn mit Reparieren war der Autofahrer mehr beschäftigt als mit Fahren. Er musste auch eine Unmenge von Bestimmungen kennen, denn jeder Kanton und sogar viele Gemeindepolizisten fabrizierten damals ihre eigenen Strassenverkehrsgesetze. Überliefert ist die Geschichte eines Autobesitzers, der wegen Autofahrens in einem Dorf zu 50 Franken Busse verknurrt wurde und anschliessend ein Pferd vor seine Benzindroschke spannen musste, um dieses bis zum Dorfausgang abzuschleppen.

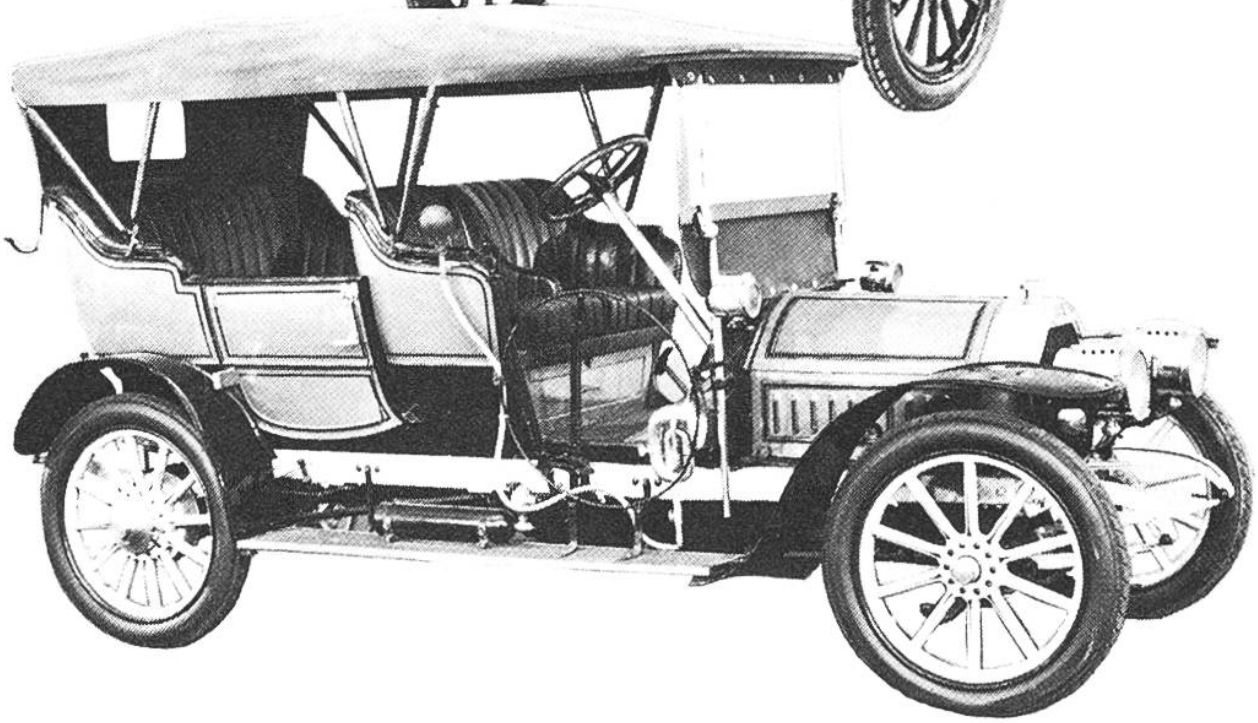
Aber der Autofahrer riskierte zu Beginn unseres Jahrhunderts sogar Kopf und Kragen, denn selbst wenn es ihm gelang, den Bussengeldern zu entrinnen, dann musste er gegen allerlei Racheakte der im allgemeinen sehr negativ eingestellten Bevölkerung gewappnet sein. Nicht selten wurden den Autofahrern sogar tödliche Fallen gestellt. Da wurden etwa halsabschneidende Drähte nächtlicherweise über die Strassen gespannt, und wenn jemand seinen bissigen Hund auf einen Autofahrer hetzte, oder wenn ein aufgebrachter Landwirt von seiner Mistgabel Gebrauch machte, dann gehörte dies noch zu den harmloseren Anfeindungen.

Wie sah das Automobil von anno dazumal aus? Es besass eine offene Karosserie, Türen gab's nur zu den hinteren Sitzen, Trittbretter, Karbidlampen, die wie riesige Augen hervorstanden, und eine Handhupe waren weitere äussere Merkmale. Stossstangen gab es damals noch nicht, dafür wurden die vorderen Hartgummireifen vom Fahrzeugrahmen überragt, an dem die Blattfedern befestigt waren. Die mechanischen Bremsen wirkten lediglich auf die Hinterräder. Beim Bergauffahren verhinderte eine Bergstütze ein eventuelles Zurückrollen. Das Handgas, der Schalthebel für das Getriebe und der Handbremshe-



BE 51456





bel waren aussen angebracht. Allzu oft musste die Andrehkurbel die Magnetzündung ersetzen. An einen möglichst geringen Energieverbrauch und an die Umweltbelastung dachte damals noch kaum jemand. Der Weg von der motorisierten Kutsche zum wartungsfreundlichen, zuverlässigen und komfortablen Auto war lang und beschwerlich; die selbsttragende Karosserie, der Frontantrieb, der Dieselmotor, der Getriebeautomat, die Scheibenbremsen und die Hydropneumatik sind einige Stationen des Fortschrittes im Automobilbau.

Wenn heute ein sogenannter Oldtimer in unseren überfüllten Strassenschluchten auftaucht, dann bleibt mancher in inniger Bewunderung stehen. Er denkt vielleicht an Zeiten, in denen der Schweizer Automobilmarkt blühte, bevor die Automatisierung die Schweizer Personenwagenindustrie weitgehend zum Erliegen brachte. Berühmte Namen wie «Turicum», «Pic-Pic», «Ajax» oder «Martini» existieren noch in der Erinnerung. Aber hinter dem Interesse für alte Autos steckt noch etwas anderes: die Nostalgie nämlich, und mit ihr die Sehnsucht nach einer Zeit, in der das Automobil – mindestens aus der heutigen Sicht – noch keine allzu grossen Probleme aufwarf. Wenn das Automobil auch aus unserer heutigen Gesellschaft nicht mehr wegzudenken ist, so sind uns doch viele Probleme rund um das Auto buchstäblich über den Kopf gewachsen.

Die gewaltige Zunahme des Strassenverkehrs lässt diese Probleme bereits erahnen: 1948 zählten wir in der Schweiz 100 000 Personenautos, 1967 erstmals über eine Million, und heute sind es etwa 2,5 Millionen. Trotz der unbestrittenen Vorteile, die uns das Automobil bietet, dürfen die Schattenseiten nicht verschwiegen werden. Seit Beginn der Massenmotorisierung nach dem Zweiten Weltkrieg haben auf unseren Strassen über 40 000 Menschen ihr Leben verloren, Hunderttausende wurden verletzt. Viele dieser Opfer sind unschuldige Kinder. Zudem stört und belastet der Strassenverkehr den Menschen und seinen natürlichen Lebensraum. Lärm und Luftverschmutzung machen einem grossen Teil unserer Bevölkerung schwer zu schaffen.

Viele Menschen schimpfen und wettern zwar gegen das Auto, aber sie meinen eigentlich nur das Auto der anderen. Selber sind sie meist nicht bereit, auf ihren fahrbaren Untersatz zu verzichten. Es ist leider nicht einfach, all diese Probleme zu lösen, denn vieles ist ein Kompromiss zwischen dem Möglichen, dem Zumutbaren und dem Vernünftigen. Ein kleines Beispiel, eines

unter vielen, soll diese Zielkonflikte aufzeigen: Während die Sicherheit im Strassenverkehr eine möglichst gute Bereifung der Fahrzeuge verlangt, so gebieten Umweltschutz, Wiederverwertung und Energieknappheit, die Autoreifen möglichst bis auf den letzten Millimeter Profil zu verwenden.

Schuld an den Problemen, die uns auch in den nächsten Jahren noch beschäftigen werden, ist hingegen nicht das Automobil. Es ist zwar in all den Jahren gelungen, das Auto zu verbessern, aber gerade das kann vom Benützer des Autos, vom Menschen nämlich, leider nicht behauptet werden.

Jörg Ried