Die Automobile in der Gruppe Transportmittel der Schweiz. Landesausstellung

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Berner Woche in Wort und Bild : ein Blatt für heimatliche Art und Kunst**

Band (Jahr): **4 (1914)**

Heft 44

PDF erstellt am: **22.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-642913

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

Die Völker wollen keinen Krieg — warum kämpfen sie denn?

Die Völker wollen keinen Krieg!

Ja, wenn man in Friedenszeiten jeden einzelnen Menschen europäischer Kultur befragen würde, ob er es wünscht, persönlich an einem Kriege sich zu beteiligen, so wäre die Zahl der Stimmen, die sich für den Krieg aussprechen würden, verschwindend klein: einige wenige Berufskrieger, getrieben von Ehrgeiz, von ungestilltem Tatendrang, von atavistischer Raufluſt; die übrigen vielen Millionen würden die Zumutung, daß sie den Krieg an sich dem Frieden vorziehen, mit Entrüstung von sich weisen. In diesem Sinne kann man sagen: die Völker wollen keinen Krieg.

Wenn man es aber selbst erlebt hat, wie ich 1870 in Deutschland, wie ein friedliebendes Volk — Männer, Frauen, Greise, Kinder — ergriffen von einem gebieterischen Gedanken: der Feind muß niedergeworfen werden, er muß besiegt werden, nicht nur, um ihn vom eigenen Haus und Herd abzu wehren — nein, um ihn zu bezwingen, seinen Willen zu beugen, bis daß er fühle und anerkenne: „Du bist der Stärkere!" Wenn man das erlebt hat, — und das erlebt zur Stunde jeder, der sich inmitten seiner Volksgenossen in Deutschland, Rußland, Frankreich, Oesterreich-Ungarn, Großbritannien oder Belgien befindet —, dann weiß man: es gibt Zeiten und Umstände, unter welchen friedliche Völker den Krieg wollen und den Frieden verabscheuen würden.

Wer das nicht selbst erlebt hat und vor dieser Erscheinung staunend steht wie vor einem Rätsel, wie vor einem Ausbruch von Massenwahnsinn, der prüfe sich selbst und forsche danach, was ihn bestimmt in seinem Tun und Wollen. Er wird in sich selbst die Lösung des Völkerrätsels finden.

Wann und warum wollen die Völker den Krieg?

Wenn man in die Tiefen seiner eigenen Seele blickt, so findet man, daß man hierhin und dorthin getrieben wird von inneren Kräften verschiedener Art: sinnliche Begierden, geistige Bedürfnisse, Neigung und Abneigung, Streben nach Macht, Einfluß, Anerkennung, Eitelkeit, Mitgefühl, religiöse Stimmungen, sittliche Grundsätze, — alles das wirkt, je nach Umständen, nach Anlage und Erziehung, stärker oder schwächer auf jeden von uns ein.

Wir wissen aber, daß es Zeiten gibt, in welchen eine dieser verschiedenen Triebfedern so stark wird, so übermächtig alle anderen übertönt, daß wir uns nur dieses Einen bewußt werden, ja, daß wir fühlen: wenn dieses mein Verlangen nicht gestillt wird, oder — wenn ich Jenes erdulden muß, so ist mir das Leben nicht wert, ich gäbe es willig dahin! Wer hat das nicht selbst oder an anderen erlebt in der Jugend, ja in der Kindheit, wo das Gefühl mächtiger ist, als der kühle Verstand? Es sind verschiedene Güter, die wir höher schätzen als das Leben, es gibt Prüfungen, von denen wir sagen: ich überlebe das nicht!

Hält aber jemand es für möglich, daß ein Mensch bei gesunden Sinnen bereit wäre, sein Leben herzugeben zur Erreichung eines materiellen Vorteils? Er setzt sein Leben wohl gelegentlich ernster Gefahr aus zu solchem Zweck, er geht aber dafür nicht willig und bewußt in den Tod, wie er es unter dem Einfluß eines mächtigen Gefühls, einer Idee, tun würde.

Wie bei den einzelnen Menschen, so ist es auch bei Völkern, nur mit dem Unterschiede, daß ein gemeinsam empfundenes Gefühl, eine von vielen gefaßte Vorstellung, ganz andere, unvergleichlich stärkere Gewalt gewinnt über den Gesamtwillen, als es beim Einzelwesen der Fall ist.

Und wie beim einzelnen Menschen, so wird auch beim Volke ein mächtiges Gefühl nicht erzeugt durch das Streben nach materiellem Gewinn, sondern nur durch eine ihm erhaben dünkende Idee. Man kann wohl einen Menschenhaufen zu Mord und Totschlag verleiten durch Aussicht auf Beute und Gewinn, aber zu Opfermut und Todesverachtung — niemals, und die sind es, die im Kriege den Ausschlag geben — jetzt wie ehedem.

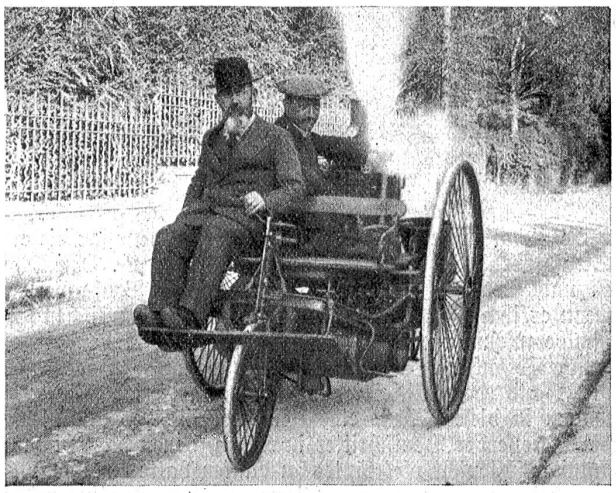
Ein berechnender Staatsmann kann wohl, auch in der Jetztzeit, einen Krieg herbeiführen, um seinem Lande Gebietsvergrößerungen, bessere Absatzgebiete oder sonstige materielle Vorteile zu elangen. Will er aber sein Volk mit sich fortreißen, so muß er die Verteidigung einer Idee auf seine Fahne schreiben. Und das geschieht auch — und deshalb ist auch in diesem Kriege jedes der Völker überzeugt für eine Idee zu kämpfen, Verfechter der rechten Sache zu sein.

(Aus der sehr interessanten und empfehlenswerten Broschüre „Warum kämpfen sie?" von v. S. Wrangel. Zum Besten des schweiz. Roten Kreuzes. Orell Füßli, Zürich. Preis 75 Cts.

Die Automobile in der Gruppe Transportmittel der Schweiz. Landesausstellung.

Die Schweiz genießt in Sportskreisen nicht gerade den Ruf eines automobilfreundlichen Landes. Man muß diese Tatsache begreifen: Unsere vielgestaltige Gegend ist der Anlage gradliniger, verkehrssicherer Automobilstraßen, wie flache Länder solche haben, nicht günstig. Unsere Straßen, die Heeresstraßen inbegriffen, führen sämtliche durch belebte Gegenden mit häufigen landwirtschaftlichen Dorfsiedelungen; hier werden die Straßen wie recht und billig von der angesessenen Bevölkerung in erster Linie als Verkehrswege benützt, erst in zweiter Linie hat das Automobil Benützungsrecht und muß sich in der Gangart an die Bedürfnisse des Volkes anpassen. So auch in den Gebirgsgegenden, die vielerorts — der Kanton Graubünden hat das gänzliche Automobilverbot eingeführt — als Reservate der Ruhe und der gemütlichen und gefahrlosen Straßenwanderung angesehen werden wollen. Und trotzdem — und das beweist uns die Landesausstellung — steht das Automobilwesen in der Schweiz auf hoher Stufe der Entwicklung. Daß dem so ist, ist das Verdienst der schweizerischen Automobilindustrie, die ihre Leistungen in der kurzen Zeit ihres Bestehens auf eine achtunggebietende Höhe gebracht hat, trotz schwerer Konkurrenz des Auslandes.

Wie alle bedeutenden schweizerischen Industrien, so ist auch die Automobilindustrie auf den Export angewiesen. Die Ausfuhr beträgt für 1912 Fr. 5,876,000, für 1913 Fr. 7,144,000. Die Einfuhr belief sich 1912 auf Franken 4,180,000 und 1913 auf Fr. 4,956,000. Die fabrikmäßige Herstellung von Automobilen, Fahrrädern, Motorrädern und Zubehördeteilen beschäftigt durchschnittlich in der Schweiz



Dampfdreirad des Genfer Ingenieurs Thury, das älteste schweiz. Automobil.

Interieur der Automobilhalle auf der Schweizerischen Landesausstellung.

5000 Arbeiter. Rechnet man hinzu die Wagenbauer, Maler, Fuhrleute, das Garagepersonal u.s.w., so kommt man auf 30—40,000 Arbeiter.

Ein Gang durch die geräumige Halle, in der die verschiedenen Straßenfuhrwerke Aufstellung gefunden haben, gibt uns Uebersicht über die leistungsfähigsten Firmen und ihre Spezialitäten. Den meisten Besuchern bleiben ohne Zweifel die Namen der Firmen Arbenz A.-G., Albisrieden, Adolf Saurer, Arbon, Motorwagenfabrik Berna A.-G., Olten, Piccard, Pictet & Cie., Genf, Martini, St. Blaise und A. Tribelhorn & Cie, Feldbach haften.

Eindruckvoll zeigen die durch elektrische Akkumulatoren betriebenen riesigen Lastwagen, die Kranken-, Feuerwehr-, Spreng- und Kehrichtwagen, die 4—24plätzigen Hotel-Omnibuse der letztgenannten Firma, sowie die Benzin-Lastautos von Ad. Saurer, die „Martini", „Arbenz" und „Berna", wie der Kraftwagen nach und nach alle Transportaufgaben zu übernehmen sich anschickt.

Einer der ersten schweizerischen Autowobilwagen (Saurer-Tourenwagen).

Am meisten bewundert aber werden ohne Zweifel von den Ausstellungsbesuchern die schönen, glänzenden, schlanken, mit raffinierter Eleganz und Bequemlichkeit ausgestatteten Luxusautomobile einiger welschen Firmen. Es sind einige darunter, die man geradezu Kunstwerke der Wagenbaukunst nennen kann.

Große Anziehungskraft übt auch das alte, schwerfällige Dampfdreirad des Genfer Ingenieurs R. Thury auf die Besucher aus; es verdient als Pionier des schweizerischen Automobilismus — es tat schon im Jahre 1878 regelmäßigen Dienst und ist heute noch „marschfähig" — diese Beachtung vollauf. Nicht ohne Rührung betrachtet man die unbeholfene, naive Einrichtung dieses Vehikels, das einen veritablen Dampfkessel und zwei Kohlenkessel von der Art, wie unsere Hausfrauen daheim sie handhaben, mit sich führt.

Ueber die Bedeutung, die das Automobil als Verkehrsmittel für ein Land besitzt, haben uns die Zeitereignisse aufgeklärt. Man kann sich heutzutage eine Heeresmobilisation ohne Kraftwagen kaum mehr vorstellen. Von den im November 1913 in der Schweiz gezählten 4665 Wagen und 751 Camions dürften heute die Großzahl im Dienste der schweizerischen Heeresverwaltung stehen. Auch die Motorräder- und Fahrräderindustrie — die Zahl der Motorräder in der Schweiz beläuft sich auf 4850, die der Fahrräder auf zirka 250,000 — darf in diesem Zusammenhang erwähnt werden als eine Industrie, deren Bedeutung und Nutzen für unser Land in diesen Tagen augenscheinlich geworden ist.