

Zeitschrift: Nebelspalter : das Humor- und Satire-Magazin
Band: 98 (1972)
Heft: 35

Artikel: Welt ohne Benzin
Autor: Scarpi, N.O.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-511191>

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: 21.02.2026

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

N.O.Scarpi

WELT OHNE BENZIN

Ziemlich lange vor dem Ersten Weltkrieg fuhr ich im Auto Nummer vier in Prag. Der Chauffeur mußte immer wieder vom Bock klettern und den Wagen ankrabbeln. Da ich in allen technischen Dingen auf der untersten Stufe der Laienhaftigkeit stehe – kein Grund zum Stolz! – meinte ich, das werde man doch eines Tages vom Sitz aus erledigen können. Und da erhielt ich die fachmännische Antwort: «Das ist technisch vollkommen unmöglich!» Zur Strafe für meinen Vorwitz mußte ich sehr viele Jahre später meinen eigenen kleinen Wagen täglich ankrabbeln, weil kein Elektriker in Nizza mir helfen konnte. Wenige Kilometer genügten übrigens, damit der Wagen von selber ansprang.

Und irgendwann, zu Beginn des Jahrhunderts, fuhr ich in Wien in etwas, das man schon damals ein Elektromobil nannte. Es sah aus wie ein Landauer mit Kutscher, aber ohne Pferde, und die Reichweite war sehr gering.

Seit damals aber beschäftigt mich die Frage, ob man es nicht dahin bringen wird, die Automobile mit Elektrizität zu betreiben. Wie schön wäre es doch, wenn die Nachkommen des Königs Saud und die andern arabischen Herrscher in elektrifizierten Deux-Chevaux fahren müßten, weil kein Mensch ihnen ihr Öl abkaufen wird!

Nun erfahre ich, daß ich nicht der einzige bin, den diese Frage beschäftigt, sondern daß man es auf diesem Gebiet schon ziemlich weit gebracht hat. Ein sehr befreundeter Fachmann, den ich mit meinen Zukunftssorgen behelligte, holte ein dickes Bündel herbei, dessen Schriftstücke nur diese Frage behandeln. Das Bündel trägt den Werkstattnamen «Erlkönig» und ist hoffentlich kein Nebelstreif.

Auf der letzten Messe in Hannover gab es eine Sonderschau «Elektrofahrzeuge», und eine zweifellos beschlagene Autorität schreibt dazu:

«Was in Hannover gezeigt wurde, verheißt eine Umgestaltung des Stadtverkehrs. Wenn es bislang keine Wirkung gab, so lag das zum größten Teil an den Herstellern, die nur wenig unternahmen, um das Elektromobil bekannter zu machen. Sicher befindet es sich noch im Experimentierstadium, doch ist es für eine Aufklärung der Öffentlichkeit nicht mehr zu früh. Offensichtlich will aber die Industrie nicht für einen neuen Fahrzeugtyp werben, solange das Geschäft mit den herkömmlichen

Automobilen auf vollen Touren läuft.»

Dazu kann ich von einem Gebiet, auf dem ich selber halbwegs heimisch bin, bemerken, daß die Schreibmaschinenfabriken nicht vom Farbband lassen, obgleich es schon vor fünfzig Jahren Maschinen ohne Farbbänder gab, die unvergleichlich angenehmer waren – ich selber hatte so eine Maschine, sie hieß Rofa, und, statt des Farbbands, hatte sie eine kleine Rolle an einem Stift, die jeder Buchstabe streifen mußte. Die Rolle funktionierte einen Monat, und der Austausch gegen eine andere dauerte eine halbe Minute.

Die Elektromobile werden dennoch ihren Weg in die Zukunft finden. Etliche große Gesellschaften beschäftigen sich mit dem Problem. Für viele Zwecke sind sie heute schon in Gebrauch – auf den Bahnhöfen zum Beispiel – und in einigen, vielleicht wenigen Jahren werden sie dank leichteren Elektromotoren, stromsparenden Motorsteuerungen die Straße bevölkern, die Umwelt von Lärm und Schmutz und giftigen Gasen befreien. Die Autorität, der ich mein geringes Wissen verdanke, kommt nochmals zum Wort:

«Um die Jahrhundertwende konnte man bei Straßenfahrzeugen einem Kilogramm Batterie während einer fünfständigen Entladzeit neun Wattstunden entnehmen. Heute liegen die sogenannten Panzerplattenbatterien zwischen 32 und 35 Wattstunden Kilogramm. Auch die Lebensdauer ließ sich beträchtlich erhöhen, von 500 Entladeperioden auf 1500, was einer Zeit von fünf bis sechs Jahren entspricht. Zum Laden braucht man die Batterie auch nicht aus dem Fahrzeug herauszunehmen, da die neuen Batteriezellen kaum noch

gasen. In etwa 40 Minuten lassen sich 50 Prozent, in zweieinhalb Stunden 100 Prozent der entnommenen Ampereinstunden wieder zu führen. Nur in Abständen von mehreren Tagen müssen die Batterien während 12 bis 17 Stunden voll aufgeladen werden.»

«Finanz und Wirtschaft» bringt eine Meldung, die allerdings zu erwarten war:

«Toyota Motor, der größte japanische Automobilkonzern, hat ein elektrisch betriebenes Personauto entwickelt, das einen entscheidenden Beitrag im Kampf gegen die Luftverschmutzung liefern könnte. Bei der neuen Entwicklung hat Toyota mit Nihon Denso und Nihon Denchi zusammengearbeitet. Das neue Auto faßt 3-5 Personen und erreicht eine Maximalgeschwindigkeit von etwa 80 km. Der Prototyp soll im Oktober getestet werden. Bis zur kommerziellen Produktion dürfte allerdings noch eine längere Frist verstreichen.»

Sapienti sat und übersat. Irgendwelche Statistiken wissen, wie lange die Erdölvorräte der Erde noch reichen. Man findet wahrscheinlich neue Vorkommen, auch in der Schweiz wird ja gebohrt, aber das Erdöl wächst nun einmal nicht nach, dagegen steigt sein Verbrauch mit jedem Jahr um Milliardenziffern von Tonnen. Jene unter uns, die den ersten Januar des Jahres 2000 noch erleben werden – und so wenige sind das ja nicht – sehe ich in Elektromobilen umherkutschieren oder auch in winzigen Elektroavions.

Kein Gadaffi wird mehr mit Millionen um sich werfen können, der Nahe Osten wird für die Russen an Interesse verlieren, für den Westen hoffentlich auch nur als Land des Friedens eine Anziehungskraft ausüben, denn bis dahin sollte sogar der Nah-Ost-Konflikt eine Lösung gefunden haben!

Was wird man dann mit dem Öl anfangen? Friedensfeiern anzünden wäre jedenfalls sein würdigster Beruf.

Doch schon höre ich die Antwort des Fachmanns: «Das ist technisch vollkommen unmöglich!»

