

Zeitschrift: Nebelspalter : das Humor- und Satire-Magazin
Band: 100 (1974)
Heft: 11

Illustration: „Also...bloss keinen [...]
Autor: Moser, Hans

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: 28.01.2026

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

Ein (Alb-) Traumberuf

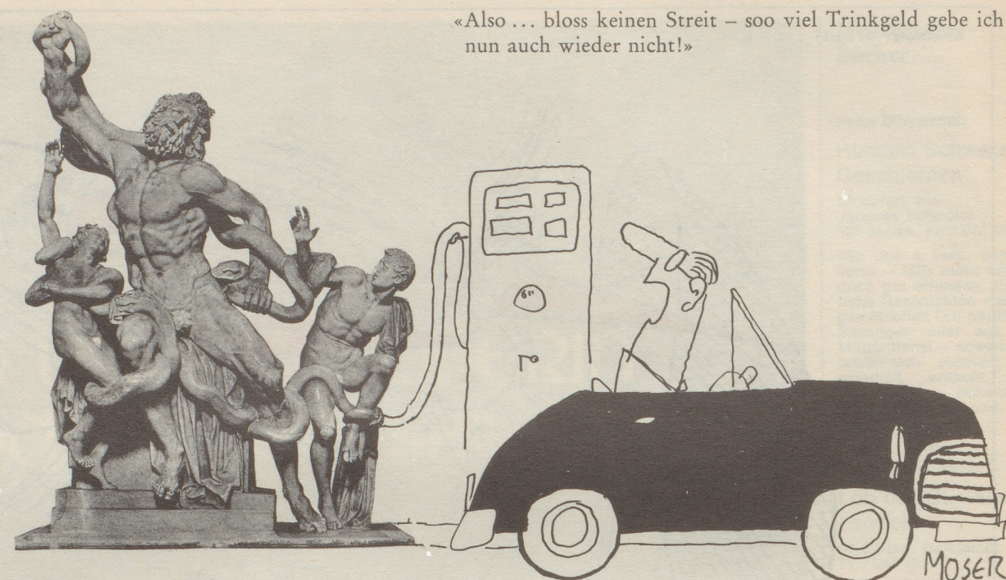
Ich habe diesen seltsamen Beruf aufmerksam in Stelleninseraten und in den Berufswahlbeilagen verschiedener Zeitungen gesucht, aber nirgends gefunden. Dabei muss es ihn geben! Zwar kenne ich den Werdegang nicht, ja ich weiss nicht einmal die genaue Berufsbezeichnung. Vorstellen könnte ich mir etwa *Defektkalkulator* oder *Verschleiss-Einbau-Ingenieur* oder – wenn's halt englisch sein muss – *General Defect Producing Manager*.

Dass es diese Fachleute wirklich geben muss, dafür liegen handfeste Beweise aus dem täglichen Leben vor. Zum Beispiel: Seit etwas mehr als vierzehn Jahren fahre ich das gleiche, äusserlich kaum veränderte Automodell, das viele allerdings gar nicht als Auto gelten lassen wollen. (Sollten Sie herausfinden, um welches Auto es sich handelt, dann sind Sie selber schuld.)

Das neueste ist nun etwas über zwei Jahre alt und hat, falls der Kilometerzähler wider Erwarten richtig gezählt hat, etwas über 50 000 Kilometer hinter sich. Die Entwicklungsarbeit des – von seiner Autofirma hoffentlich fürstlich bezahlten – Defektkalkulators machte sich schon bei etwa Kilometer 5000 bemerkbar, als der Auspuff irgendwo zwischendrin auszupuffen begann. Dann ging es wieder etwa ein halbes Jahr oder ungefähr 5000 Kilometer, bis die Reihe am linken vorderen Türschloss war. Es liess sich nur noch sehr widerwillig und beidhändig öffnen. Nun, der Garagist machte sich dahinter. Es kostete eine Kleinigkeit.

Dann hatte ich plötzlich den ganzen Schlosszylinder in der Hand. Der Garagist machte sich dahinter. Innert Tagesfrist hatte ich einen neuen samt einem neuen Schlüssel. Das kostete wieder eine Kleinigkeit.

Bald darauf klemmte der neue auch schon wieder. Unterdessen



«Also ... bloss keinen Streit – soo viel Trinkgeld gebe ich nun auch wieder nicht!»

hatte sich aber wenigstens der Garagist daran gewöhnt. Jedesmal wenn ich nach dem Service wegfuhr, meint er verschmitzt: «Ich habe dann die Türe noch in Ordnung gebracht!» Falls er diese Zeilen zu lesen bekommt: Das Schloss lässt sich jetzt kaum mehr schliessen!

Aber unterdessen war anderes vorgefallen. Nach gut einem Jahr, nicht etwa im Winter, liess sich der Motor mitten in der Stadt nicht mehr anlassen. Der TCS-Mann kam und meinte schon von weitem, das wird die Batterie sein. «Aber bitte, die ist ja noch fast neu, wurde immer gut behandelt –»

Es war selbstverständlich die Batterie. Der Garagist setzte eine neue hinein. Das kostete etwas mehr. Aber zum Trost sagte er: «Mit Ihrer Batterie haben Sie noch Glück gehabt. Dass die überhaupt so lange ihren Dienst versehen hat! Ich kenne da andere Kunden –» Und wirklich, einen Kollegen, der kurz nach mir den gleichen Wagen kaufte, hatte es schon nach ein paar Monaten erwischt. «Die Kupplung dürfte bei dir nun wohl auch langsam fällig sein. Wirst schon sehen!»

Ich glaubte es nicht, aber sah es bald. Nachts, weit weg im Tessin, da lag das Pedal auf dem Wagenboden. Anderntags wurde es – o Wunder – geflickt, und als ich zu Hause meinen Garagisten fragte, was da eigentlich los sei, meinte er nur, ich hätte wieder einmal Glück gehabt, dass mir das erst mit etwa 35 000 Kilometern passiert sei. Normalerweise breche diese schwache Stelle da bei etwa 15 000 –.

Ich zweifle nicht daran, dass das diese Superingenieure noch schaffen werden; vielleicht bringen sie es noch auf durchschnittlich 11 000 Kilometer hinunter. Sonst kann sich über ihre Arbeit aber höchstens der Konsument beklagen, und der zählt ja nicht.

Ich hätte dieses Auto nicht zum dritten Mal gekauft, wenn die früheren Modelle nicht gut gewesen wären. Offenbar zu gut. Das erste, Jahrgang 59, neu gekauft und etwa gegen 20 000 Kilometer gefahren, war einwandfrei. Das andere, Jahrgang 61, als Occasion mit etwa 40 000 Kilometern erworben und dann mit etwa 90 000 übers Glatteis in ein Mäuerchen ausgefahren, war die Zuverlässig-

keit selber, zeigte keine Mücken und Tücken. Gleiche Batterie, gleiches Türschloss und gleiche Kupplung bis zum abrupten Ende.

Und dann hat die Firma offensichtlich, wie die Konkurrenz halt auch, gefunden, sogar diese Autos seien noch zu haltbar, es daure auch bei ihm zu lange, bis sich Defekte zeigen. Und sie hat dann diese Spezialisten eingestellt, die dem Verschleiss und somit dem Autokonsum ein bisschen Beine machen.

Wenn man bedenkt, dass heute noch *Autoveteranen*, sechzig-, siebzigjährige Autos also, herumfahren, so sieht man, wie weit wir es mit der Technik gebracht haben, oder?

Wenn es nur die Autos wären! Aber auch bei den Spannteppichen beispielsweise müssen diese ingeniosen Heizelmännchen am Werk sein. Auf jeden Fall soll der deutsche Spannteppichproduzentenverband seinen Mitgliedern empfohlen haben, die Teppiche «qualitativ» in Zukunft so zu fabrizieren, dass sie längstens vier Jahre halten; denn der Konsument, also Sie und ich, wünschten das.

Hans H. Schnetzler

Villiger-Kiel

überraschend mild

villiger



elegant, modern

5er-Etui Fr. 1.75
20er-Dose Fr. 7.–