

Zeitschrift: Nebelspalter : das Humor- und Satire-Magazin
Band: 139 (2013)
Heft: 9

Artikel: Schlussabrechnung : der Umweltsünder
Autor: Karpe, Gerd / Woessner, Freimut
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-946049>

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: 14.02.2026

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

Der Umweltsünder

GERD KARPE

Rudolf Diesel. Was für ein Name! Motorfans bekommen glänzende Augen, Umweltschützer packt das kalte Grausen. Vor hundert Jahren starb dieser Mensch, dessen Erfindung einst Jubel und Begeisterung auslöste. Heutzutage wird meist über die unveranschämte hohen Preise für Dieselöl geschimpft, für die Herr Diesel gar nicht verantwortlich gemacht werden kann.



Versündigt hat er sich an den Pferden. Sie büsstun ihre Wertschätzung ein und wurden im Laufe der Zeit abgeschafft. Einen ersten politischen Schub hat Rudolf Diesel mit seiner Erfindung der russischen Revolution verliehen. Über die riesigen Ackerflächen der sowjetischen Kolchosen rollten Traktoren und Mährescher. Das brave Zugpferd wurde arbeitslos, und mit der Sense war Sense. Ein Bauernhof mit Pferd ist heute eine Rarität. Gäbe es nicht ein paar Reitschulen und die Turnier- und Rennpferde, die wir aus dem Fernsehen kennen, die Gat-

tung Pferd wäre bestenfalls noch im Zoo zu bewundern. Schlimm sind die Folgen der Luftverschmutzung. Dieselmotoren sind gewissermassen darauf getrimmt, Unmengen von Schadstoffen in die Luft zu blasen. Da helfen weder Russfilter noch Abgasvorschriften aus Brüssel. Ob Brummis, Traktoren oder Baumaschinen aller Art, die Stinker produzieren Gestank. Das schlägt uns nicht nur aufs Gemüt, sondern mitunter auch auf die Lunge. Die Abgaswol-

ken steigen gen Himmel und nagen unablässig am Ozonloch. Selbst die arktischen Eisbären haben ihre liebe Not. Ihnen schmilzt das gefrorene Nass unter dem Hinterteil.

Einen dritten Vorwurf muss Rudolf Diesel sich gefallen lassen. Er hat den Lärm in die Welt gebracht. Seine Motoren brummen, tuckern und tackern bei Tag und bei Nacht. Hals-, Nasen- und Ohrenärzte können mit ihren Patienten ein Lied davon singen. Nutzniesser dieser Misere sind einzig und allein die Fabrikanten und Verkäufer von Hörgeräten.

Sie sind es, die von dem unerträglichen Geratter profitieren, das unsere Tage beherrscht. Viele Leute stellen sich nicht nur taub, nein, die sind es.

Alle technischen Erfindungen zeigen eines Tages mehr oder minder unliebsame Nebenwirkungen. Daran ist leider nichts zu ändern. Auch wenn wir in bester Absicht unseren Arzt oder Apotheker fragen.

CARTOON: FREIMUT WOESSNER

Der Selbstzünder

LUDEK LUDWIG HAVA

In der Maschinen-Physik lernen wir, dass es verschiedene Arten von Verbrennungsmotoren gibt. Spricht man über Kolben- oder Wankelmotoren, so erwähnt man auch deren Auftaktung, also 2-, 3- oder 4-Takt und zugleich die von diesen benötigten Treibstoffe. Also Benzin, Petrol, Alkohol, Methyl, Kerosin, usw., sowie verschiedene Öle. Letztere sind ausschliesslich für Diesellaggregate gedacht. Wenn Sie sich jetzt wundern, dass hier nicht explizit die Rede vom Dieselöl ist, dann sei Ihnen gesagt, dass auch Ihr Dieselauto exzellent mit billigerem Heizöl betrieben werden kann. Davon sei allerdings ab-

zuraten. Nicht aus technischen, sondern aus fiskalisch-polizeilichen Gründen.

Nun weg von der Physik und zur Geschichte. Als der Ottomotor erfunden wurde, war Diesel noch keine 20. Keine Ahnung, ob der junge Rudolf diesen nicht mochte, oder ob er was gegen den «Otto» hatte oder gegen seine Abgase. Auf alle Fälle forschte er emsig, bastelte und schuf schlussendlich einen «Glühsondezünder». Einen Motor, der gänzlich ohne Zündvorrichtung, Zündkerzen, Verteiler u. a. auskam. Ein Monstrum von einem Motor, dessen Russ wir heute von den Fenstern kratzen.

Doch weiter. Lange Zeit, bevor es Erfindungen wie Bleifrei, Injection, Kickdown, Overdrive, Katalysator etc. gab, sprach man über Motoren poetischer und enthusiastischer als heute. Wer damals einen Benzinmotor hatte, der sprach vom «Sauger», wer einen Diesel fuhr, der benutzte das Wort «Selbstzünder». Doch die Zeit ändert schnell, diesen Terminus noch heutzutage zu benutzen, ist nicht ratsam. Der Begriff könnte, nicht nur rein technologisch, leicht missverstanden werden und Sie unter Terrorverdacht bringen. Man halte sich also an den üblichen Ausdruck und sage «DI» oder «TDI». Dieser Begriff sollte mindestens für die nächsten zehn Jahre unbelastet bleiben. Danach sehen wir weiter.



LUDEK LUDWIG HAVA