

# Bärner Platte

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Nebelspalter : das Humor- und Satire-Magazin**

Band (Jahr): **108 (1982)**

Heft 7

PDF erstellt am: **23.09.2024**

## **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.library.ethz.ch)

<http://www.e-periodica.ch>



Ueli der Schreiber

## Wir von der Oberschicht

Man kann noch so laut nach Gleichheit rufen, die Menschen sind halt – seit Kain und Abel – einfach ungleich. Diejenigen aber, welche einander am ähnlichsten sind, schliessen sich zusammen und bilden eine Volksschicht. Jede Volksschicht hat ihre Merkmale. Denken wir etwa an die Fortbewegungsmittel. Früher, als die Mehrheit wohl oder übel zu Fuss ging, war ein Reiter einer von der oberen Schicht. Höher noch als ein Reiter war dann aber jener, der sich in einer Kutsche transportieren liess, und auch die Art der Kutsche, die er besass, sagte vieles über seine finanzielle Lage und gesellschaftliche Stellung aus. Auch die ersten Fahrräder waren anfänglich noch Sportgeräte der Wohlhabenden, die dann, sobald Ärmere sich ebenfalls ein Velo kaufen konnten, auf das Motorrad umsattelten, bis der Fortschritt der Technik ihnen erlaubte, sich durch den Besitz eines Automobils von den unteren Volksschichten abzuheben.

\*

Die weitere Entwicklung (die ich als Augenzeuge erlebte) verlief dann nicht mehr ganz folgerichtig. Anfangs zwar schon noch, da hatte jeder Stand seinen Wagentyp. Also etwa Deux-chevaux für Studenten und Existentialisten, Volkswagen für Veterinäre und Primarlehrer, Opel für Sekundarlehrer und Chefbuchhalter, Porsche für Playboys, Mercedes für Viehhändler und Bankdirektoren, Rolls-Royce für Diplomaten und Hochstapler. Ich fuhr damals eine Lambretta, Volksmodell. Heute aber ist diese Ordnung vielfach auf den Kopf gestellt. Viele fahren unstandesgemäss einen zu teuren oder einen zu billigen Wagen: typisch für die Disziplinlosigkeit unserer Zeit! Ich kenne einen Vizedirektor, der Moped fährt, während in der gleichen Gemeinde ein Pfarrer einen «Mustang» steuert und versteuert. Wie soll man sich da

im sozialen Gefüge noch zu-rechtfinden? Das Grundübel ist wohl darin zu sehen, dass es zu viele Autos gibt und dass man diese nicht bar bezahlen muss. Darum können sich so viele Angehörige aller Schichten ein Auto anschaffen, dass dieses Transportmittel geradezu ordinär geworden ist.

Um die Karten offen auf den Tisch zu legen: Auch ich besitze eines, und ich schäme mich seiner nicht, denn es ist bezahlt und wird nur in dringenden Fällen aus seinem Versteck hervorgeholt. Sonst aber lasse ich mich, um nicht zum Plebs gezählt zu werden, von einem Chauffeur herumfahren.

\*

Dies klingt elitär und ist es auch. Ich gebe es zu und geniesse es. Ein herrliches Gefühl, zu wissen, dass mich der Chauffeur ständig am vereinbarten Ort mit dem Wagen erwartet! Er sorgt dafür, dass genug Benzin im Tank und Strom in der Batterie ist, dass die Scheiben weder beschlagen noch vereist sind, dass ich im Sommer kühl und im Winter warm habe. Er fährt mich – übrigens in schmucker Uniform – zur Arbeit, ins Theater, ins Konzert oder zum Coiffeur, wohin immer ich will oder muss. Ein unbezahlbarer Vorteil ist dabei, dass ich, da ich ja nicht selber am Steuer sitze, aussteigen kann, wo es mir passt; das Parkieren des Wagens ist nicht mein Problem, dafür habe ich eben den Chauffeur. Ich brauche lediglich zu wissen, wo mich dieser nach der Arbeit, dem Kulturgenuss oder dem Haarschnitt wieder abholen wird. Als zweiten von vielen Vorteilen nenne ich die erholsame Wirkung solcher Fahrten, da mir ja der Chauffeur die Verantwortung für korrektes Fahren abnimmt und ich mich unbeschwert des gesellschaftlichen Umgangs mit meinen Mitfahrern erfreuen kann. Ich bin

auf diesen zahlreichen Fahrten nämlich fast nie allein, weil neben dem Chauffeur meist noch mehrere andere mitfahren. Dies finde ich gut, denn sonst würde sich die Fahrt mit einem so grossen Vehikel, wie ein städtischer Autobus es ist, gar nicht lohnen.

\*

Tatsächlich, liebe Leser, ich wäre ja blöd, wenn ich im Stadtverkehr den Privatwagen brauchte. Mein Streckenabonnement der SVB (das bedeutet: Städtische Verkehrsbetriebe Bern) kommt mich pro Tag auf fünfundneunzig Rappen zu stehen; eine Fahrt kostet mich rund dreissig Rappen, was mir nicht einmal die Kosten für einen einzigen Privatautokilometer decken könnte. Ich möchte aber das Hauptgewicht gar nicht auf diesen wirtschaftlichen Vorteil legen, denn sonst könnten die Reichen weiterhin mit verächtlicher Miene ihren Privatwagen benutzen – nein, das Fahren in öffentlichen Transportmitteln hat höhere Beweggründe, die man so zusammenfassen kann: Es ist vornehm. Wer etwas auf einem gediegenen Lebensstil hält, würde sich schämen, selber ein Fahrzeug zu lenken. Das tut man einfach nicht. Zugegeben, einige kommen nicht darum herum: Warenlieferanten etwa, Handwerker, Ärzte und Hebammen; wenn aber einer im Auto nur seine Aktenmappe transportiert und deshalb den Stress des Fahrens von Verkehrslicht zu Verkehrslicht und die erniedrigende

Jagd auf einen Parkplatz auf sich nimmt, dann muss man ihn (oder sie) ganz einfach als ordinär bezeichnen. Das Sprüchlein: «Ich muss drum jederzeit an irgendeine Stelle der Stadt fahren können» ist dabei eine faule Ausrede von Leuten, die den SVB-Fahrplan nicht kennen, und wer es als Zumutung empfindet, dass er von der Bus- oder Tramhaltestelle noch einige Schritte gehen muss, beweist damit nur, dass er noch nie im Ausland war oder aber dort nichts gelernt hat.

\*

Brechen wir indessen den Stab nicht über jenen unglücklichen Kreaturen, die auf ein für den Stadtverkehr völlig untaugliches Fahrzeug angewiesen zu sein glauben. Bedauern wir sie eher, denn während wir uns sorgenfrei transportieren lassen und dabei die so wichtigen zwischenmenschlichen Beziehungen pflegen, müssen sie sich in freudloser Isoliertheit durch den Verkehr quälen, als arme Aussenseiter der Gesellschaft, subalterne Bediener von Motor und Lenkvorrichtung, den Sinn auf die Verkehrsregeln gerichtet und nicht, wie wir, auf höhere und erfreulichere Dinge. Es gibt halt einfach, wie gesagt, verschiedene Volksschichten, und eine muss notwendigerweise die unterste sein. Für uns aber, die wir aus Tram und Bus auf die privaten Autodächer hinunterschauen, bedeutet die Abkürzung SVB nichts anderes als «sehr vornehme Berner».

*Ein Berner namens Erwin Henkel*

*befühlte seine Unterschenkel,  
fand seine Waden allzu weich  
und schloss aus diesem alsogleich,  
wie winzig seine Chance war,  
als Radler- oder Fussballstar  
die Gunst der Menge zu erringen  
und Ruhm und Reichtum heimzubringen.*

*Da hat der Henkel unverdrossen  
Jurist zu werden sich entschlossen  
und dann, nach seinen Studienjahren,  
vergnügt am eignen Leib erfahren,  
dass auch mit Kopf und Mundwerk man  
sich ein Vermögen äufnen kann  
– und ohne sich im Schweiss zu baden  
wie jene mit den harten Waden.*