

**Zeitschrift:** Neue Wege : Beiträge zu Religion und Sozialismus  
**Herausgeber:** Vereinigung Freundinnen und Freunde der Neuen Wege  
**Band:** 57 (1963)  
**Heft:** 11

**Artikel:** Vehikel der Freiheit?  
**Autor:** Werk, Jan  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-140826>

### **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:** 15.01.2026

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

Europas genügt, um festzustellen, wo die kommunistischen Parteien als politischer Faktor ernst zu nehmen sind. Was unsere Freiheit bedroht, ist vielmehr die Habgier und Gleichgültigkeit ideellen Werten gegenüber, die in unserer Bevölkerung in so erschreckend hohem Grade anzutreffen sind. Diese «Possessive Politik» — wie Bertrand Russell sie nennt — ist es, die, um eines materiellen Vorteils willen, bereit ist, Grundsätze über Bord zu werfen, die Schönheit der Heimat und alles, was an ihr liebenswert ist, preiszugeben. Es ist, was *Leonhard Ragaz* mit *Wilhelm-(Ho)Tel-Gesinnung* zu bezeichnen pflegte, was unseren geistigen Bestand gefährdet und unser Schweizerhaus so auszuhöhlen droht, daß es eines Tages zusammenbricht.

Wir wollten, der Verfasser des Heftes «Wie sie St. Jakob sah» hätte seine eigene Mahnung beherzigt: «Im Kampf um die geistige Verteidigung braucht der Schweizer dringend und vor allem andern den Verstand!»  
*Red.*

## Vehikel der Freiheit?

Der nachstehende Artikel der hervorragenden politischen deutschen Zeitschrift stellt die Rolle des Automobils in der heutigen Gesellschaft so glänzend dar, daß wir ihn den Lesern der «Neuen Wege» nicht vorenthalten möchten.

Man beachte dazu die Notiz in der Neuyorker Zeitung «The Sun» vom 25. Oktober 1963: «Der Luftverunreinigungsinspektor von Neuyork wird vielleicht, des hohen Giftgehaltes der Luft wegen, gezwungen sein, allen nicht lebenswichtigen motorisierten Verkehr in der Stadt zu verbieten!»

In Frankfurt wurde die große Jahresschau des Autos mit viel Gedränge und Gepränge eröffnet. Minister, Exzellenzen, Magnifizenzen, Priester und Generale, die Honoratioren unserer Gesellschaft waren feierlich zugegen. Schumanns Rheinische Sinfonie erklang und bedeutete, daß inmitten der industriellen Präsentation auch die Kultur nicht zu kurz kommen sollte. Mehr noch, das gewaltige Aufgebot der chromblitzenden und stahlprotzenden Autoindustrie wird einer kulturellen Erhebung gleichgesetzt. Im Motorenrauschen und im Rauschen des Rheins der Sinfonie Schumanns wird ein gleicher Takt gehört, eine im wesentlichen gleiche Botschaft vernommen. Sie beide sollen dieselbe Größe des Menschen, die Gewähr für seine brillante Zukunft verheißen. So kann es uns denn wahrlich nicht schlecht gehen inmitten der Synchronisierung von Sinfonie und Motorenmelodik. Der Kultur gedenkend, stellte die Industrie ihren Siegeslauf vor: die Jahresproduktion wird den Rekord von 2,7 Millionen Einheiten erreichen, während sie vor fünfzehn Jahren ganze 60 000 ausstieß. Auf die Bevölkerungszahl berechnet, kommt die Bundesrepublik somit an das Niveau der USA heran. Rekord, Rekord. Die Autoerzeugung beträgt 7 Prozent der gesamten industriellen Produktion und 14 Prozent

des Außenhandels. Sie ist also ein wichtiges Element der Wirtschaft. Rekord, Rekord. Doch auf bundesdeutschen Straßen werden jährlich 14 000 Menschen von Autos überfahren, doppelt soviel wie in England und Frankreich, dreimal soviel wie in den Vereinigten Staaten.

Eine «Nation auf Rädern», feierte Ministerpräsident Zinn bei der Eröffnung der Ausstellung das Ereignis der Motorisierung. Die Räder rollen: doch wohin und wozu? Diese Frage muß vom gesellschaftlichen, ja philosophischen Standpunkt aus beantwortet werden. Längst hat das Auto aufgehört, nur ein Transportmittel zu sein, ein Gestell, dem eine rationelle Anordnung von Blech, Stahl, Gummi, Leder, Kunststoff die Erreichung eines bestimmten Zwecks, die schnelle Fortbewegung, erlaubt. Über diese ursprüngliche Funktion wuchs es hinaus, umgab sich mit dem Strahlenglanz einer mythischen Aureole, wurde zum Fetisch, dem tiefe Ehrbezeugung gebührt. Der Zweck der raschen Fortbewegung von einem Ort zum anderen steht kaum mehr im Vordergrund, wurde nebensächlich. Nicht nur weil ein optimaler technischer Stand erzielt wurde, auch weil das massenhafte Wuchern der Gefährte kaum noch erlaubt, ihre Geschwindigkeitsmöglichkeiten auszunutzen. Immer häufiger kommt es vor, daß das Auto keineswegs das schnellste Verkehrsmittel ist, das es zu sein verspricht, da es, statt seine 130-km-Kapazität gebrauchen zu können, sich auf verstopften Landstraßen oder im ausweglosen Großstadtknäuel mit 30 km begnügen muß, wenn sein verzweifelter Besitzer nicht überhaupt vorzieht, es am Straßenrand abzustellen.

Wenn es seinem eigentlichen Zweck nur noch unvollkommen entspricht — und je mehr Autos vorhanden, um so weniger kann ihm entsprochen werden —, so muß man fragen, was dennoch den Boom erhält, den Drang nach dem fahrbaren Gestell nährt. Unzweifelhaft ist, daß, unabhängig vom Problem des eher fragwürdig gewordenen raschen Fortbewegens, «der Wagen», als Symbol sozialen Standings, das liebste Objekt breiter Sehnsüchte darstellt. In einer Gesellschaft, die von sich behauptet, klassenlos zu sein, gilt er als Zeichen der Klassenlosigkeit: jeder rollt, ob Kapitalist oder Arbeiter, ob Direktor oder Handwerker. Ist das kein Ausdruck von Gleichheit? Dem kleinen Mann war Jahrzehnte hindurch das Motorgefährte als Symbol der Herrschenden selbst erschienen. Er sah zu, wie sie in schweren Limousinen an ihm vorbeiglitten. Welch ein Gefälle gab es vom einen zum anderen! Heute braucht er nicht mehr am Straßenrand zu stehen und sehnsüchtig Abgase zu schlucken. Oder zumindest hofft er, es nicht immer zu brauchen und es seinem Kollegen von der Werkbank nachmachen zu können. Jedem sein Gefährte! Und dem kleinen Mann, der andachtsvoll die Tür des teilbezahlten Dings öffnet, erschließt sich eine ganze Welt von Vorstellungen: Auch er fährt wie sein Vorgesetzter, auch er hat Menschen unter sich — die Fußgänger —, die gewohnten hierarchischen Beziehungen scheinen für Augenblicke oder

Stunden ausgelöscht, neue erstehen, wo die Putzfrau wähen kann, eine Filmdiva zu sein.

So wird «der Wagen» vom Fahrzeug zum Mittel gesellschaftlicher Regulierung. Die vorhandenen Klassenspannungen werden durch die autofahrende «Volksgemeinschaft» gedämpft und scheinbar beseitigt. Die echte Befriedigung, welche die hierarchische Industriegesellschaft der untergebenen Masse versagt, wird durch Ersatz verdrängt. Der fest in der monotonen freudlosen Arbeit Eingespannte flieht auf die Straße, in ein Gefährt, dessen Herr er ist, dessen Mechanik er bestimmen kann. So wird als Ersatz der Fetisch — das ist das eigentlich Teuflische daran — auch zum Mittel wahrer Freude, der Befriedigung wirklichen Spieltriebs. Der gesellschaftlich Geprellte empfindet tatsächlich Lust am Ersatz. Die Größe der Lust entspringt dem ansonsten herrschenden Malaise. Je größer die gesellschaftliche Versagung, um so mehr Gefallen ruft die Ersatzbefriedigung hervor, um so stärkeren Anreiz bietet die Flucht auf die Straßen, in die Weite, in die Geschwindigkeit, ins private Reich des Gefährts. «Trautes Heim, Glück allein», hieß früher des Spießers Losung. Das traute Heim, in dem Glück heute gefunden werden soll, ist «der Wagen», wobei allerdings das Alleinsein angesichts des Massengeschicks bestenfalls eine ironische Floskel ist. Dabei darf nicht vergessen werden, daß der Autobesitz vieler Kleinverdiener keineswegs ihrem allgemeinen sozialen Fortschritt entspricht. Oft ist «der Wagen» ein Produkt zahlreicher Entbehrungen an materiellen und kulturellen Gütern. Er ersetzt gesündere Ernährung, Theater, Bücher, bessere Ausbildung der Kinder. Und außerdem darf der Mythos von der rollenden Nation nicht vergessen machen, daß noch für lange Zeit Millionen Menschen, trotz aller Entbehrungen, dieses «Glücks» nicht teilhaftig werden können. Jedem sein Auto, was «Bild» versprach, wird noch lange eine Lüge bleiben. Dennoch wird der Mythos, wie so viele andere Gespinnste in der Geschichte, eine wichtige Funktion als Hoffnungsstern für eine Masse erfüllen, die in der Erwartung des neuen Heilands lebt — ohne auf den Gedanken zu kommen, ihre wirklichen Existenzbedingungen zu verändern. Als Ersatzbefriedigung ähnelt das Auto dem Film: Beide sind Mittel der Flucht, Regulatoren einer Gesellschaft, die sich ihrer Reform entziehen will. Das Auto wird zur trügerischen Ideologie, um entscheidenden Fragen gesellschaftlichen Mißstands aus dem Weg zu gehen. Der im Industriebetrieb Gequälte soll nicht an sie denken, sondern sich auf die nächste Sonntagsausfahrt freuen, wo er der Herr in seinem Gefährt sein darf, der er ansonsten nirgends ist. Über allem glänzt das amerikanische Beispiel, das vermittels einer Skala von Ersatzfreuden die Lösung dringender Probleme der Gesellschaftsorganisation hintertrieb. Die Versuchung liegt nahe, es dem nachzutun.

«Vehikel der Freiheit», ließ sich die «Frankfurter Allgemeine Zeitung» respektvoll vernehmen. «Willen der Bürger zur Freiheit, Unab-



hängigkeit, Ungebundenheit», schäumten die schönen Worte. «Dieser Erfolg ist ohne die freie Marktwirtschaft mit freien Märkten, freiem Wettbewerb und freier unternehmerischer Entscheidung nicht denkbar.» Das Auto, als Freiheitssymbol umgedeutet, wird zur Zierde eines Staates, der dabei ist, die Freiheit notstandsgesetzlich zu reduzieren. Nicht besser kann die unendliche Diskrepanz unterstrichen werden, die den «Willen der Bürger zur Freiheit» im Auto von dem Bürgerwillen zur Freiheit im Staate trennt: der Bürger darf die «Freiheit» des Autorummels genießen, sofern er darauf verzichtet, seine gesellschaftliche Freiheit wahrzunehmen. Die großen Kinder dürfen «frei» spielen, damit die ernsthaften Dinge um so ungestörter von den Herrschenden erledigt werden können. Der Freiheitsersatz erlaubt um so leichter, echte Freiheit zu beschneiden. Seines eigentlichen Inhalts entkleidet, wurde das Vehikel zum Fetisch, das Fortbewegungsmittel zum Freiheitssymbol, die Maschine zum Götzen.

Durch diese von gesellschaftlichen Interessen bedingte Verwandlung wurde ein Mittel, das dem Menschen zu helfen vermochte, indem es ihn schlicht fortbewegte, zum Werkzeug neuer Erniedrigung. Gerade durch seine ideologische Potenzierung als Freiheitsträger wird es zum Instrument von Unterdrückung. Nur die Zurückführung auf seinen primären Zweck, seine Entheiligung, könnte das Auto davon befreien, wie heute eine gesellschaftliche Gefahr zu sein. Im selben Maße würden sich statt des Freiheitsersatzes Perspektiven echter Freiheitsgestaltung, gesellschaftlicher Mitbestimmung, kultureller Aktivität ergeben, die heute vermittels des Wagen-Kultes weitgehend verdrängt werden. Nicht das am wenigsten Erstaunliche ist, daß der Kult mit dem Material-Götzen im Namen eines Gesellschaftssystems betrieben wird, das nicht müde wird, entgegen dem östlichen Materialismus auf seine spirituellen, christlichen Vorsätze hinzuweisen. Welch ein Verschleiß an Begriffen da geleistet wird! Kann man wirklich in einem Atemzug der Religion der Entsagung und dem «Großen Mercedes» mit eingebauter Bar huldigen? Anscheinend, denn diese Widersprüche bilden das Niveau, auf dem unsere Gesellschaft — wie lange noch? — sich bewegt. Als die Loblieder auf den Triumph der Auto-Freiheit ertönten, waren sie bereits durch ein unübertreffliches Chaos ad absurdum geführt, das alle Straßen zur Frankfurter Ausstellung verriegelte. Die Motor-Fans mußten beklommen — welche Schmach! — 5 km zu Fuß zurücklegen. Das war jedoch nur ein drastischer Hinweis auf ohnehin bestehende Verhältnisse. Der Aufbruch der «Nation auf Rädern» vollzog sich chaotisch, der Straßenbau hielt nicht mit, die Städte drohen dem Ansturm zu erliegen. Die Lobpreisung der Freien Marktwirtschaft wirkt daher besonders fragwürdig: In der Millionenzahl von Autos die Überlegenheit des Kapitalismus zu sehen, ist so unsinnig, wie die Weltraumfahrt als sozialistisch zu werten. Erhard selber setzte Zweifel an seine Grundsätze, indem er — der unablässig Planung verwirft — langfristige Vorschau für den Ausbau des Ver-

kehrnetzes forderte. Darüber hinaus stellt sich jedoch die Frage des gesellschaftlichen Kurses überhaupt: Dürfen die Interessen der Autoindustrie und ihrer Kundschaft Vorrang haben vor den Erfordernissen der Bildungsinstitutionen, Wohnungen, Krankenhäuser usw.? Darauf haben die Rezepte der Freien Marktwirtschaft, bei uns ebenso wenig wie in den USA, bisher keine befriedigende Antwort gegeben. Vom Himmel interessenbedingten Geflunkers müssen wir auf den Boden der Sachlichkeit hinuntersteigen und den Zweck-Rednern zum Trotz betonen: Die Auto-Freiheit ist nicht die Freiheit. Sie könnte sogar, wenn man nicht sehr auf der Hut ist, ihr Gegenteil sein.

Jan Werk

Aus «Blätter für deutsche und internationale Politik»

## WELTRUNDSCHAU

**Gefahr für China** Was ist wohl das wichtigste weltpolitische Ereignis der letzten vier Wochen? Nach meinem Urteil nicht die Regierungsumbildung in Westdeutschland und England, auch nicht der jetzt beendigte Grenzkrieg zwischen Marokko und Algerien, der Sturz des Regimes Diem in Südvietnam oder sonst ein ähnliches Vorkommnis, das — wie die jüngsten Zwischenfälle auf der Straße nach Westberlin — ein paar Tage lang die Neuigkeitsseiten der Zeitungen beherrscht hat. Auf weite Sicht ist, wie ich überzeugt bin, ungleich wichtiger der erneute Beschluß der Generalversammlung der *Vereinten Nationen*, die *Chinesische Volksrepublik* nicht in diese angebliche Weltorganisation für Frieden und Freiheit aufzunehmen. Davon ist in der internationalen Presse freilich meist nur im Vorübergehen die Rede gewesen — und doch droht die Politik, die hinter diesem Beschluß steht, unabsehbar weittragende Folgen nach sich zu ziehen.

An Warnungen vor ihrer Fortsetzung hat es immerhin nicht gefehlt. Auch die immer noch einflußreiche Londoner «Times» schrieb: «Man sollte nicht zufrieden sein mit dieser Art, wie die chinesischen Kommunisten trotz allen den Abstimmenden bekannten Tatsachen draußengehalten werden. China ist die einzige große Macht, von der man weiß, daß sie an eigenen Atomwaffen arbeitet und sie technisch zum Abschluß bringen kann... Soll dieses Land vom Mittelpunkt der Friedensbemühungen der Welt ausgeschlossen sein, bis jener 'erfolgreiche Abschluß' erreicht ist?» Sogar die «Times» von Newyork findet, die Lage, in der seinerzeit — im Zusammenhang mit dem Koreakrieg — die Brandmarkung Chinas als eines Angreiferstaates erfolgt sei, lasse sich mit der heutigen Weltlage nicht vergleichen, und