

Zeitschrift: Nidwaldner Kalender
Herausgeber: Nidwaldner Kalender
Band: 77 (1936)

Artikel: Fünfzig Jahre Automobile
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1008053>

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](#)

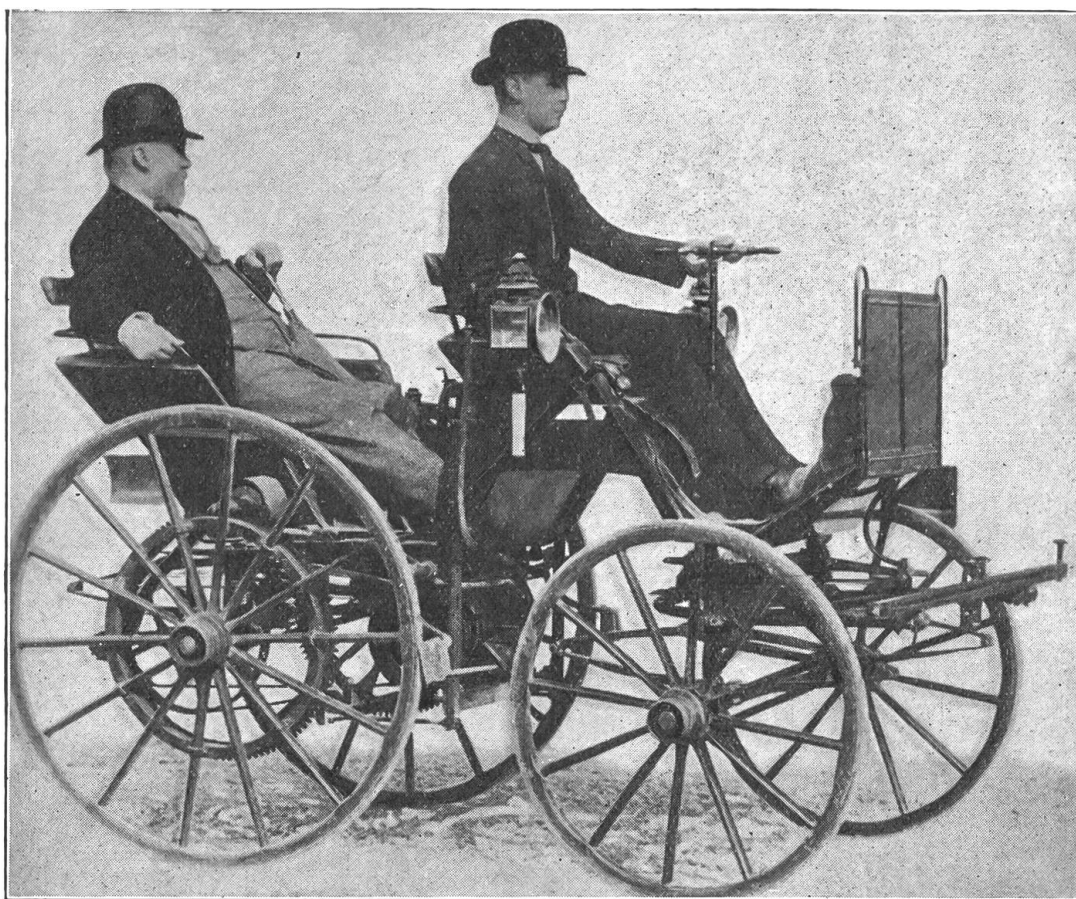
Download PDF: 29.12.2025

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

Fünzig Jahre Automobile.

Heute sind die Autos und Motorräder so eingelebt und man hat sich so an sie gewöhnt, daß der Straßenverkehr ohne sie kaum mehr vorstellbar ist. Und doch sind es kaum fünfzig Jahre her, seit die ersten „Stinkwägel“ auf der Welt herumgerutscht

kessel, die Heizung, die Zylinder und das prachtvolle Kamin unbedingt dazu gehören, nur die Räder könnten beim Dampfautomobil leichter gebaut sein als bei der Straßenwalze. Nun denke man sich dazu noch einen weiß befrachten Chauffeur und die



Erstes vierräderiges Daimler-Auto mit dem Spitznamen „Stinkwägel“.
Auf dem Rücksitz Gottlieb Daimler.

sind. — Seitdem die Dampflokomotive zum großen Ergözen der Zuschauer tatsächlich sich aus eigener Kraft vorwärts bewegte, seitdem sie ihre Brauchbarkeit im Verkehr bewiesen hatte, haben viele kluge Köpfe eifrig probiert, eine Dampfmaschine für die Straße zu bauen. Alle diese Versuche, Dampfautomobile zum Straßenverkehr zu benützen, scheiterten. Man kann sich ungefähr das Vergnügen einer solchen Fahrt vorstellen, wenn man heute eine Dampfwalze sieht. Man stelle sich vor, daß der Dampf-

schön gekleideten Herren und Damen, welche zu einer Sonntagsfahrt rings um das Wolken aushauchende Kamin gruppiert, hoch auf dem Dampfkessel thronend, durch unser Land fahren würden.

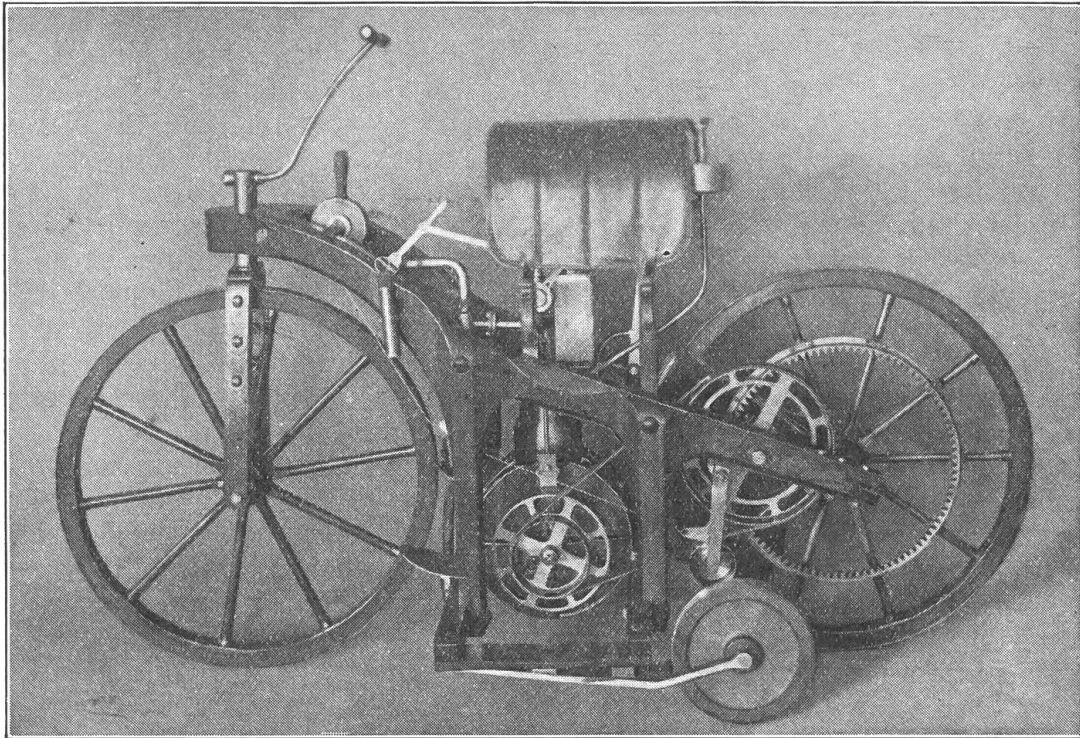
Es mußte also vor allem eine kleine Maschine erfunden werden, welche nicht mit Kohlen geheizt werden mußte. Karl Benz und Gottlieb Daimler, zwei deutsche Ingenieure, haben fast gleichzeitig, ohne zusammen zu arbeiten, zwei verschiedene Benzinmotoren erfunden. Es waren Maschinen,

welche je eine Pferdekraft entwickelten. Lärm und Gestank, welche diese Wunderdinge von sich gaben, waren jedoch immer noch sehr mit der Dampfwalze verwandt.

Nun bauten sie ihre Motoren in die damals üblichen Einspannerfuhrwerke ein. Als Karl Benz mit seinem ersten Auto eine hundert Meter lange Probefahrt auf öffentlicher Straße vornehmen wollte und dazu

zeit von 6½ Kilometern auch auf offener, menschenleerer Straße nicht überschreiten durften. Man konnte also wohl ein solches Auto kaufen, aber schneller fahren, als ein Fußgänger marschierte, durfte man damit nicht.

Auf der großen Weltausstellung in Paris im Jahre 1889 fanden die ausgestellten Benz- und Daimler-Automobile großes Interesse. Auch Motorräder wurden bald da-



Erstes Daimler-Niederrad, ältestes Motorrad der Welt. Erbaut 1885.

seine Freunde einlud, wollte keiner kommen. Nicht einmal seine Arbeiter getrauten sich, das Werk ihrer Hände zu besteigen. Der Wagen erlitt auch auf dieser ersten Fahrt verschiedene Zusammenstöße u. Zwischenfälle.

Erst viel später gelang eine störungsfreie Versuchsfahrt über eine mehrere Kilometer lange Strecke. Die höchste Geschwindigkeit, welche mit diesem Benz-Auto erreicht werden konnte, war 12 Stundenkilometer.

Sobald nun diese Behikel einigermaßen verkäuflich und leistungsfähig waren, schützten sich die verschiedenen Staaten vor den dadurch heraufbeschworenen Gefahren. England zum Beispiel hat ein Verbot erlassen, daß Automobile eine Stundengeschwindigkeit

von 6½ Kilometern auch auf offener, menschenleerer Straße nicht überschreiten durften.

Man konnte also wohl ein solches Auto kaufen, aber schneller fahren, als ein Fußgänger marschierte, durfte man damit nicht. Auf der großen Weltausstellung in Paris im Jahre 1889 fanden die ausgestellten Benz- und Daimler-Automobile großes Interesse. Auch Motorräder wurden bald da-

rauf in verschiedene Länder verkauft. Das Publikum lachte nicht mehr so stark über die „Stinkhaisen“, sondern begann vielmehr jene reichen, mutigen Menschen zu bewundern, welche ein solches teures Fahrzeug zu kaufen und eine so gefährliche Maschine zu steuern imstande waren. Wenn man nun diese Bilder vergleicht mit den eleganten Autos und Motorrädern, welche heute die Straßen und Plätze unsicher machen, kann man sich eines gewissen überlegenen Lächelns nicht erwehren. Wie stolz und selbstbewußt würde aber der Besitzer einer großen neuen Scheune lächeln, wenn man ihm sein „Gädli“ zeigen würde, wie es vor 50 Jahren war.