Zeitschrift: Pestalozzi-Kalender
Herausgeber: Pro Juventute
Band: 57 (1964)
Heft: [1]: Schülerinnen

Artikel: "Mensch - Sie haben die Pferde vergessen!" : Von den Vorläufern des Automobils

Autor: Mathys, F.K.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-989229

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: 26.08.2025

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

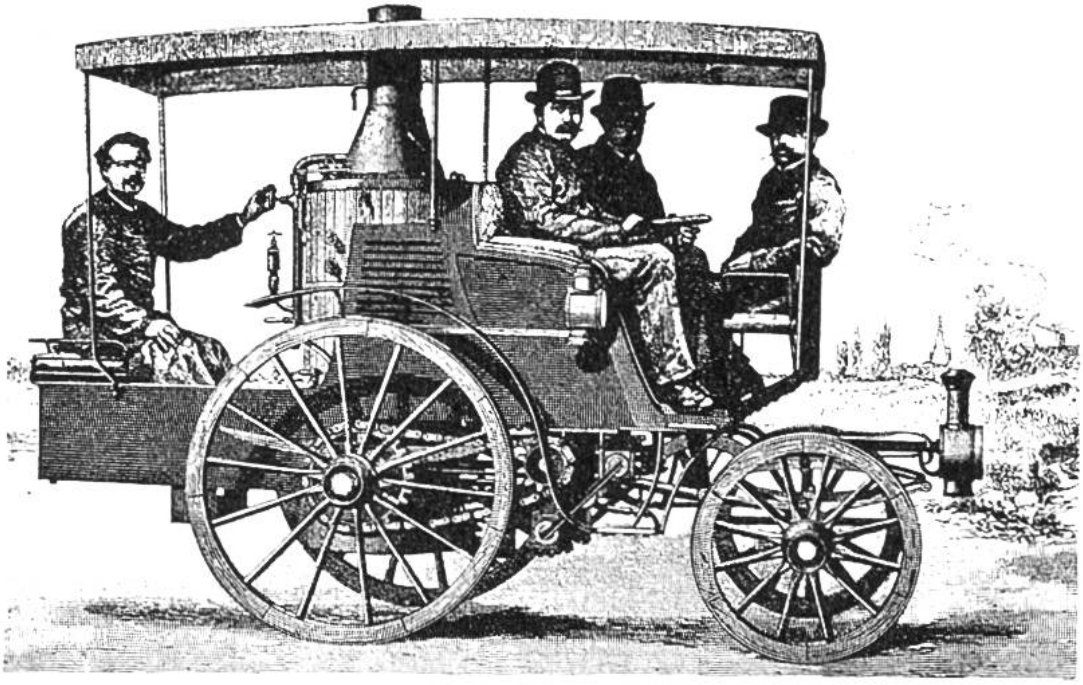
Neun Meter breite Autostrasse Bern–Biel bei Lyss.

Hindernisse auf grössere Entfernung erkennen. Auch bei Nacht und Nässe spiegeln Betondecken nicht. Die Wirkung der lastenverteilenden Platten sichert der Betondecke grosse Tragfähigkeit.

«MENSCH – SIE HABEN DIE PFERDE VERGESSEN!»

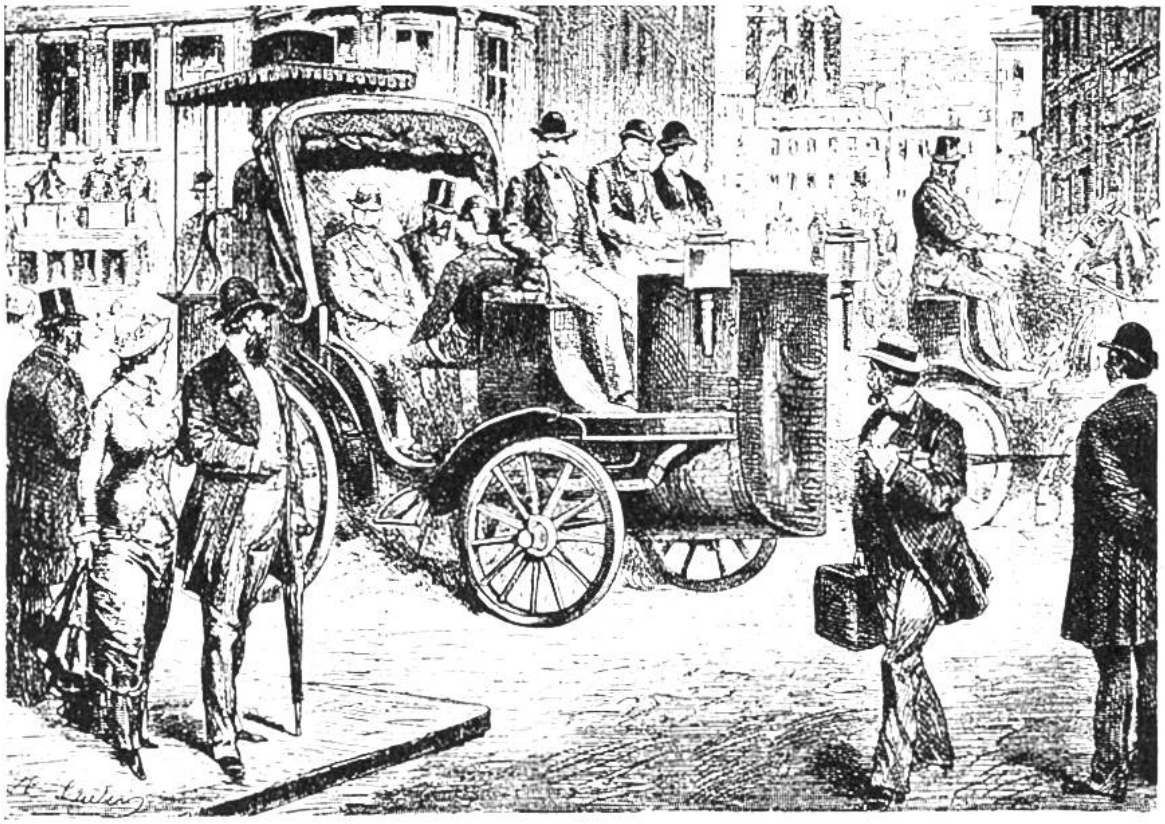
Von den Vorläufern des Automobils

Seit der Erfindung des Rades haben die Menschen immer wieder daran herumgepröbelt, einen selbstfahrenden Wagen zu konstruieren. Schon im alten Ägypten der Pharaonen lassen sich solche Versuche feststellen, und die lange Reihe der Techniker und Ingenieure, die sich in der Neuzeit erfolgreich mit den Problemen beschäftigten, geht bis zu James Watt und Daimler zurück. Als bereits Eisenbahnzüge über die Kontinente rollten, Dampfer den Verkehr von Erdteil zu Erdteil besorgten, rumpelten über die Landstrassen noch die Postkutschen. Den Dampf, der das Maschinenzeitalter ins Leben gerufen hatte, auch für Strassenfahrzeuge zu benützen, das war eine Idee, die schon einer der Mitar-



Dampfautomobil, konstruiert von de Dion, Bouton und Trépadour im Jahre 1885 in Paris.

beiter von James Watt hatte. Zum ersten Male aber realisiert hat sie der französische Ingenieur Joseph Cugnot, der 1771 eine Dampfkalesche konstruierte. Der erfinderische Menschengeist kam trotz anfänglicher Misserfolge nicht zur Ruhe. Am Weihnachtstage 1801 lief durch das Städtchen Camborne in Cornwall die aufregende Nachricht, ein teuflischer Feuerwagen bewege sich mit der Geschwindigkeit eines guten Renners durch die Gassen der Stadt. Später hat auch ein Schweizer Ingenieur im Dampfwagenbau Erstaunliches geleistet: Albert Schmid, der auf einer Ausstellung in Le Havre im Jahre 1868 sein Lokomobil vorführte, das einen mit vierzig Personen besetzten Omnibus im Kreise herum zu ziehen vermochte. Nur sieben Jahre vor der Erfindung des Motorrades, im Jahre 1878, demonstrierte er an der Pariser Weltausstellung abermals ein solches Gefährt, das er persönlich in vierzehn Tagen auf den Landstrassen von Zürich nach Paris kutschiert hatte, so dass er füglich als einer der ersten Autotouristen bezeichnet werden darf. Ein Jahr später sah man in den Strassen von Le Mans die Dampfdroschke des Amédée Bollée (1844–1917) fahren. Sie besass ein Gewicht von 2 Tonnen, konnte aber vier angehängte Wagen mit einem Gewicht von 6,5 Tonnen nachziehen und erklomm sogar Steigungen. «Kein Lastwagen mehr,



Die Bolléesche Dampfkalesche in den Strassen Berlins war ein wahres technisches Wunderwerk ihrer Zeit.

keine von feurigen Pferden gezogenen Equipagen mehr», so riefen die Dampfenthusiasten aus, «in Zukunft zieht diese Himmelskraft ohne Kutscher allein die Güter, unsere Gäste und uns selbst durch die Strassen, zu den Bahnhöfen und Theatern!» so konnte man damals in der Zeitung lesen. Als dann die ersten Exemplare die deutschen Werkstätten verlassen hatten und in Berlin zirkulierten, lobte man den eleganten Bau der Maschine, und Provinzler riefen dem Chauffeur sogar zu: «Mensch, Sie haben ja die Pferde vergessen!» Im Jahr darauf schrieb eine vielverbreitete Zeitung über die Bolléesche Dampfkalesche, dass die Maschine in 15 Minuten eine deutsche Meile – 7,5 Kilometer – zurücklegen könne.

Bis zur Jahrhundertwende vernahm man immer noch Anpreisungen von Dampflastwagen. Beim ersten Automobilrennen Paris–Rouen–Paris hatten sich unter den hundert Konkurrenten auch solche mit Dampfkaleschen einschreiben lassen. Allein, all diesen Systemen hafteten so viele Nachteile an, dass schliesslich doch das Automobil mit dem Benzinmotor siegreich blieb und sich die Strassen des ganzen Erdballs eroberte. F. K. Mathys