

Zeitschrift: Pestalozzi-Kalender
Herausgeber: Pro Juventute
Band: 75 (1982)

Artikel: Nur das Auto ist besser geworden
Autor: Ried, Jörg
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-989689>

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: 31.12.2025

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

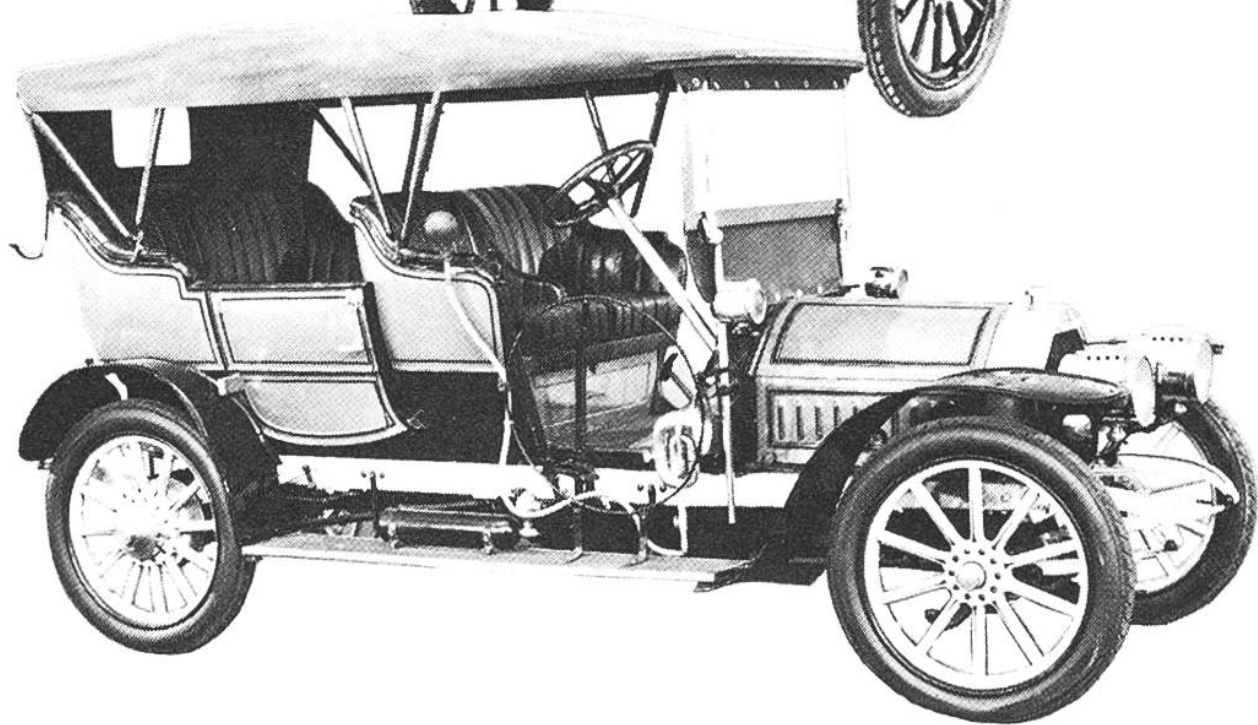
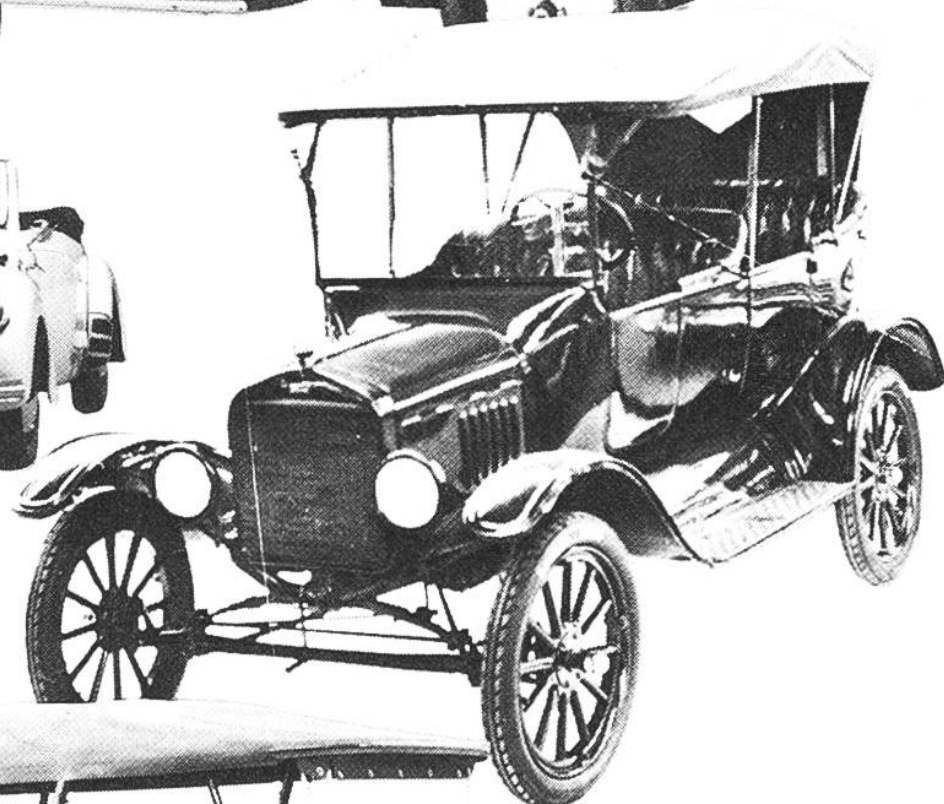
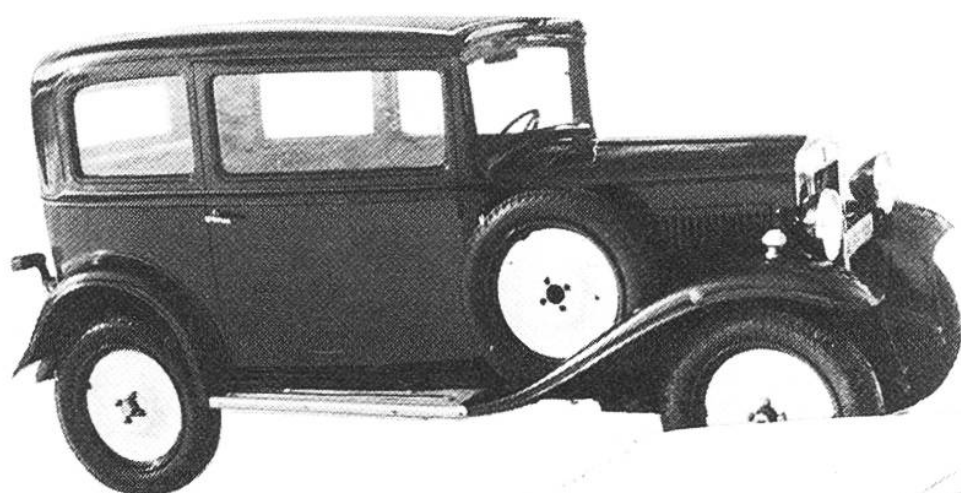
Nur das Auto ist besser geworden

Es ist nicht leicht, sich eine stau-
bige Strasse des Jahres 1908
vorzustellen. Karren, Kutschen,
Reiter und Wanderer beherrscht-
ten das Strassenbild. Nur ab und
zu kam so ein Spinner auf einem
fauchenden Ungeheuer, genannt
Automobil, daher. In unserem
Land zirkulierten damals nur
etwa 1000 Autos, eines auf 2500
Einwohner.

Zum Autofahren gehörte sehr viel
Wagemut und eine tüchtige Por-
tion Pioniergeist, denn mit Repa-
rieren war der Autofahrer mehr
beschäftigt als mit Fahren. Er
musste auch eine Unmenge von
Bestimmungen kennen, denn
jeder Kanton und sogar viele
Gemeindepolizisten fabrizierten
damals ihre eigenen Strassenver-
kehrsgesetze. Überliefert ist die
Geschichte eines Autobesitzers,
der wegen Autofahrens in einem
Dorf zu 50 Franken Busse ver-
knurrt wurde und anschliessend
ein Pferd vor seine Benzindrosch-
ke spannen musste, um dieses bis
zum Dorfausgang abzuschleppen.

Aber der Autofahrer riskierte zu
Beginn unseres Jahrhunderts
sogar Kopf und Kragen, denn
selbst wenn es ihm gelang, den
Bussengeldern zu entinnen, dann
musste er gegen allerlei Racheak-
te der im allgemeinen sehr nega-
tiv eingestellten Bevölkerung
gewappnet sein. Nicht selten
wurden den Autofahrern sogar
tödliche Fallen gestellt. Da wur-
den etwa halsabschneidende
Drähte nächtlicherweise über die
Strassen gespannt, und wenn
jemand seinen bissigen Hund auf
einen Autofahrer hetzte, oder
wenn ein aufgebrachter Landwirt
von seiner Mistgabel Gebrauch
machte, dann gehörte dies noch
zu den harmloseren Anfeindun-
gen.

Wie sah das Automobil von anno
dazumal aus? Es besass eine
offene Karosserie, Türen gab's
nur zu den hinteren Sitzen, Tritt-
bretter, Karbidlampen, die wie
riesige Augen hervorstanden, und
eine Handhupe waren weitere
äussere Merkmale. Stossstangen
gab es damals noch nicht, dafür
wurden die vorderen Hartgummi-
reifen vom Fahrzeugrahmen über-
ragt, an dem die Blattfedern befe-
stigt waren. Die mechanischen
Bremsen wirkten lediglich auf die
Hinterräder. Beim Bergauffahren
verhinderte eine Bergstütze ein
eventuelles Zurückrollen. Das
Handgas, der Schalthebel für das
Getriebe und der Handbremshe-



bel waren aussen angebracht. Allzu oft musste die Andrehkurbel die Magnetzündung ersetzen. An einen möglichst geringen Energieverbrauch und an die Umweltbelastung dachte damals noch kaum jemand. Der Weg von der motorisierten Kutsche zum wartungsfreundlichen, zuverlässigen und komfortablen Auto war lang und beschwerlich; die selbsttragende Karosserie, der Frontantrieb, der Dieselmotor, der Getriebeautomat, die Scheibenbremsen und die Hydropneumatik sind einige Stationen des Fortschrittes im Automobilbau.

Wenn heute ein sogenannter Oldtimer in unseren überfüllten Strassenschluchten auftaucht, dann bleibt mancher in inniger Bewunderung stehen. Er denkt vielleicht an Zeiten, in denen der Schweizer Automobilmarkt blühte, bevor die Automatisierung die Schweizer Personenwagenindustrie weitgehend zum Erliegen brachte. Berühmte Namen wie «Turicum», «Pic-Pic», «Ajax» oder «Martini» existieren noch in der Erinnerung. Aber hinter dem Interesse für alte Autos steckt noch etwas anderes: die Nostalgie nämlich, und mit ihr die Sehnsucht nach einer Zeit, in der das Automobil – mindestens aus der heutigen Sicht – noch keine allzu grossen Probleme aufwarf. Wenn das Automobil auch aus unserer heutigen Gesellschaft nicht mehr

wegzudenken ist, so sind uns doch viele Probleme rund um das Auto buchstäblich über den Kopf gewachsen.

Die gewaltige Zunahme des Strassenverkehrs lässt diese Probleme bereits erahnen: 1948 zählten wir in der Schweiz 100 000 Personautos, 1967 erstmals über eine Million, und heute sind es etwa 2,5 Millionen. Trotz der unbestrittenen Vorteile, die uns das Automobil bietet, dürfen die Schattenseiten nicht verschwiegen werden. Seit Beginn der Massenmotorisierung nach dem Zweiten Weltkrieg haben auf unseren Strassen über 40 000 Menschen ihr Leben verloren, Hunderttausende wurden verletzt. Viele dieser Opfer sind unschuldige Kinder. Zudem stört und belastet der Strassenverkehr den Menschen und seinen natürlichen Lebensraum. Lärm und Luftverschmutzung machen einem grossen Teil unserer Bevölkerung schwer zu schaffen.

Viele Menschen schimpfen und wettern zwar gegen das Auto, aber sie meinen eigentlich nur das Auto der anderen. Selber sind sie meist nicht bereit, auf ihren fahrbaren Untersatz zu verzichten. Es ist leider nicht einfach, all diese Probleme zu lösen, denn vieles ist ein Kompromiss zwischen dem Möglichen, dem Zumutbaren und dem Vernünftigen. Ein kleines Beispiel, eines



unter vielen, soll diese Zielkonflikte aufzeigen: Während die Sicherheit im Strassenverkehr eine möglichst gute Bereifung der Fahrzeuge verlangt, so gebieten Umweltschutz, Wiederverwertung und Energieknappheit, die Autoreifen möglichst bis auf den letzten Millimeter Profil zu verwenden.

Schuld an den Problemen, die uns auch in den nächsten Jahren noch beschäftigen werden, ist hingegen nicht das Automobil. Es ist zwar in all den Jahren gelungen, das Auto zu verbessern, aber gerade das kann vom Benutzer des Autos, vom Menschen nämlich, leider nicht behauptet werden.

Jörg Ried