

Zeitschrift: Der Traktor und die Landmaschine : schweizerische landtechnische Zeitschrift
Herausgeber: Schweizerischer Verband für Landtechnik
Band: 31 (1969)
Heft: 1

Rubrik: Buntes Allerlei

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: 05.02.2026

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

Das erste Auto

Man kann mit Fug und Recht ganz verschiedener Meinung sein, welches aus eigener Kraft bewegte Fahrrad als das erste Auto gelten mag. Sieht man aber ab von den mit Dampfmaschinen, mit Elektrizität, ja mit gewaltigen Uhrfedern betriebenen Strassenfahrzeugen vergangener Zeiten und sucht man nur unter den Vorfahren der selbstfahrenden Vehikels mit Gasmotoren, so dürfte in den Jahren 1885/6 die Urzelle des heutigen Automobils durch die Konstrukteure Gottfried Daimler und Karl Benz geschaffen worden sein.

Diese genialen Erfinder stehen in der Geschichte der Entwicklung des Gasmotors und seiner Verwendung als Kraftantrieb in einem Wagen nicht etwa allein da, ihnen sind manche andere vorausgegangen und zur Seite gestanden, auf deren Ideen und Erkenntnissen sie sich stützen konnten.

Der grundlegende Gedanke, die Kraft eines explodierenden Gases zum Antrieb eines Rades zu verwenden, kam wohl von Major de Rivaz, der in seiner Walliser-heimat bei allerhand Bastelarbeiten auf die Idee verfiel, einen Geschützlauf, den er mit Leuchtgas gefüllt hatte, mit einem Kolben zu verschliessen, an dem eine Zahnstange sass, die in ein Zahnrad eingriff. Mit Voltas elektrischer Batterie brachte er das Gas im Rohr zur Explosion, was den Kolben in die Höhe schnellen liess und eine dementsprechende Drehung des mit der Zahnstange in Verbindung stehenden Rades bewirkte. Rivaz erkannte, dass die so erzeugte Bewegung sehr kraftvoll war und wohl als Antriebsmittel für ein Fahrzeug geeignet, aber es gelang ihm noch nicht, einen eigentlichen Motor auf dieser Grundlage zu bauen.

Vorerst schien die Sache durch viele Jahre hindurch vergessen zu sein, da trat 1860 der Franzose Lenoir mit einem Gasmotor an die Oeffentlichkeit, der den Beweis erbrachte, dass Rivaz auf dem rechten Wege war. Obwohl dieser Lenoir-Motor leidlich funktionierte, eignete er sich noch nicht zum Einbau in ein Fahrzeug. Erst

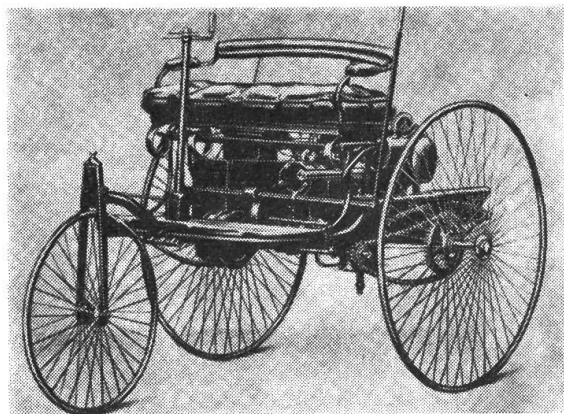
durch die Erfindung der Verdichtung des Gas-Luftgemisches durch Nikolaus Otto entstand die erste tatsächliche Grundlage für die Entwicklung eines Automobilmotors.

Gottfried Daimler, Karl Benz und Wilhelm Maybach verbesserten den Otto-Gasmotor weiter und schufen in den Jahren 1883/4 einen luftgekühlten Einzylindermotor mit Glührohrzündung. Zur Benzinaufbereitung verwendeten Daimler und Benz einen Oberflächenvergaser. Dieser Motor, mit einem liegenden Bronze-Zylinder, hatte zwar nur 900 Umdrehungen in der Minute, konnte aber, dank seiner verhältnismässig geringen Grösse und seines bescheidenen Gewichtes, in einem Fahrgestell untergebracht werden. Die Höchstgeschwindigkeit lag bei 16 bis 20 Kilometer.

Dieses «Tempo» erschien der damaligen Obrigkeit aber schon so ungeheuer, dass sie innerhalb von Städten und Ortschaften nur ein Schrittfahren von 6 km die Stunde zuliess. Da diese Verfügung das erste Auto in Misskredit brachte, suchte Karl Benz einen Weg zur Aufhebung dieser einengenden Vorschrift. Er lud einige Minister zu einer Stadtrundfahrt in seinem Wagen ein, wobei das neue Fahrzeug bald von jedem Droschkengaul überholt und von den Kutschern belächelt wurde. Die hohen Gäste fragten den Fahrer, ob er denn nicht schneller vorwärtskommen könne. «Können schon», meinte er, «aber i darf net! Die Regierung hat's verbote.» Die Minister mussten lachen und gaben, da ihnen das Kutschieren ohne Pferde Spass machte, ihre kleinliche Haltung gegenüber dem neuen Verkehrsmittel auf.

Man hätte nun meinen sollen, das erste in Serie hergestellte Auto würde den Fabrikanten aus den Händen gerissen, doch dem war gar nicht so. Man misstraute in Deutschland diesem «Hexenkarren», und hätten die Franzosen nicht zugegriffen, so wäre die Entwicklung bald wegen Geldmangels steckengeblieben. Gross war die Freude, als sich der erste deutsche Käufer meldete. Aber, oh Schreck! der Kauf wurde rückgängig gemacht, da es sich herausstellte, dass der Mann ins Irrenhaus ge-

hörte. Der nächste Interessent aus der Heimat der Erfinder hatte die fixe Idee, er müsse bald sterben, so wollte er sich noch das Höchste leisten, was die Kultur ihm, nach seiner Meinung, zu bieten hatte. Er verausgabte für den Motorwagen seine ganzen Ersparnisse, starb aber nicht und war nach 20 Jahren noch ein begeisterter Automobilist.



Dieses Dreirad mit Heckmotor war ums Jahr 1886 das erste tatsächlich funktionierende und käufliche Automobil mit Explosionsmotor. Es ist sozusagen das Modell Nummer 1 der heutigen modernen Automobilindustrie.

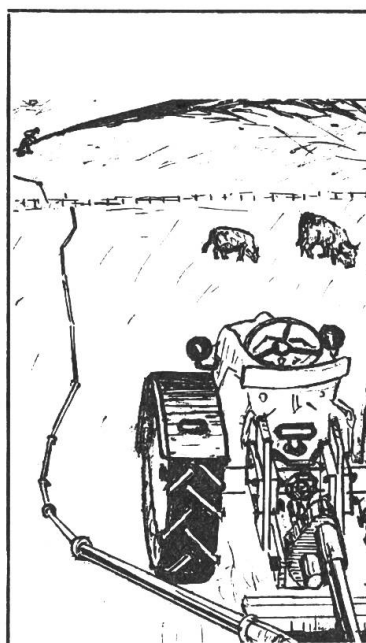
Da das erste Auto keinen Wetterschutz hatte, gehörte ein Regenschirm zu seiner Ausrüstung. Hielt man sich an die damalige Gebrauchsanweisung, die dringend anriet, die Höchstgeschwindigkeit möglichst zu meiden, da sie vom Fahrer äusserste Aufmerksamkeit erfordere, so konnte man von dem Schirm bei Regen auch wirklich noch Gebrauch machen.

Wenn wir heute einen Vergleich ziehen mit dem Komfort, den das erste Automobil und die Modelle unserer Tage bieten, so scheint es kaum glaubhaft, dass die Anfangszeit der Motorisierung wenig mehr als ein Menschenalter hinter uns liegt. E.R.

Nationale Konferenz für Strassenverkehrsfragen

Die aus Vertretern der Kantonsregierungen und der Strassenbenützerverbände gebildete Konferenz für Strassenverkehrsfragen trat in Bern zur ersten Mitgliederversammlung zusammen. Sie wählte Staatsratspräsident F. Peyrot, Genf, zum zweiten

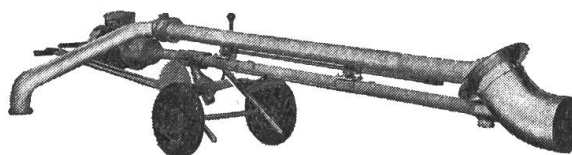
Vizepräsidenten. Im weiteren behandelte die Konferenz das Problem der Unterhalts- und Betriebskosten der Nationalstrassen. Sie beschloss einstimmig, das in der Sommersession eingereichte Postulat von Nationalrat A. Albrecht (NW) mit Nachdruck zu unterstützen. Darnach sollen im Sinne einer Sofortmassnahme für Nationalstrassentunnels ab 1. Jan. 1969, gestützt auf das geltende Bundesgesetz über die Nationalstrassen vom 8. März 1960, Art. 57, Absatz 2, Bundesbeiträge nach Massgabe der Prozentsätze der bisherigen



Die besonderen Mixer

sind unübertroffen mit dem einzigartigen Obenansaugtopf zum Mistzerkleinern und zum Rühren grosser Gruben. Totale Umwälzung, unvergleichliche Sogwirkung. Lieferbar mit Elektro- oder Benzinmotoren oder ansteckbar an Rapid oder Traktoren. IMA-geprüft.

Dazu die besonderen Pumpen über 100 m Druckhöhe



oder zum

Fassfüllen

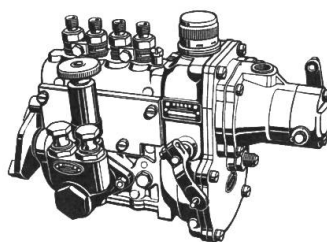
in einem Hebelzug umgestellt. Selbstansaugend, kein Verstopfen.

Fröh

JAKOB FRÜH MÜNCHWILEN TG
Maschinenfabrik Tel. 073 624 33

Baubeiträge an die Kantone für Beleuchtung, Ventilation und Wartung, ohne Polizeiüberwachung vorgesehen werden. Der Bundesrat wird im weiteren ersucht, eine langfristige Massnahme für den gesamten Unterhalt und Betrieb ab 1. Jan. 1973 vorzubereiten. Gestützt auf neue rechtliche Grundlagen soll der Bund einen wesentlichen Teil der Kosten für den Unterhalt und Betrieb der Nationalstrassen, einschliesslich der polizeilichen Überwachung übernehmen. Die Finanzierung sollte keine Erhöhung des heute geltenden Treibstoffzollzuschlages zur Folge haben.

Wir reparieren preisgünstig:

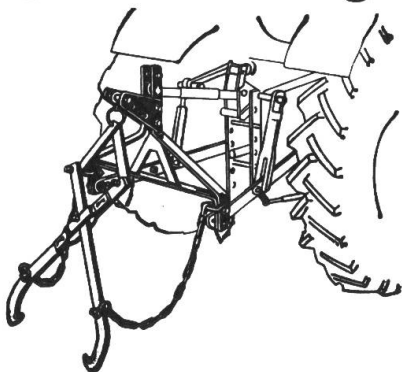


Einspritzpumpen und Düsen.

Sämtliche Fabrikate.

Spezialwerkstätte Gebr. RASCHLE
8545 Rickenbach ZH. Tel. 052/37 10 80

Stammzange



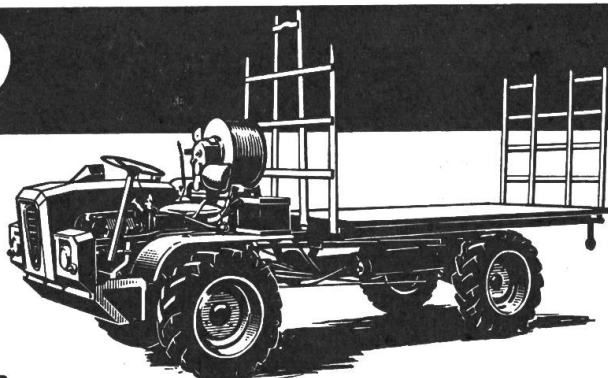
zum Schleifen von Stämmen bis 60 cm Ø, ohne Seilwinde oder Ketten. Einfache Montage (siehe Abbildung) an der Hydraulik. Das Schleifen der Stämme mit der neuen Stammzange schont Jungwuchs und Waldwege, da der Stamme an einem Ende abgehoben wird. Das Abheben des Stammes erfolgt wie z. B. das Heben eines Pfluges mit der Hydraulik. Verwendung für jeden Traktor.

Allein-Vertrieb für die Schweiz:
ab 25 PS mit Hydraulik.

Willi Stadler, 9500 Wil SG

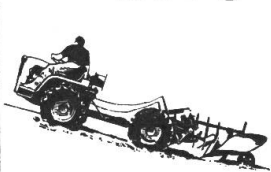
Traktorzubehör Schönengrund 9 ☎ 073 / 6 17 48

MERK
PULLAX



Die neuen
20 und 42 PS
PULLAX übertreffen
alle bisherigen
Leistungen.

Der unvergleichliche Steilhang- und Geländetraktor für Landwirtschafts-, Forst- und Kommunalbetriebe. Mit der Rad-Gleichgang-Seilwinde kommt er überall durch und schleppt die schwersten Lasten. Die aufgesattelte Last ergibt grösste Adhäsion im 4-Rad-Antrieb. Schnellste Montage aller Anbau- und Aufbau-Geräte.



BON

Senden Sie mir den neuen Merk Pullax Prospekt TR
Name:
Adresse:

Merk AG, Maschinenfabrik,
CH 8953 Dietikon (Schweiz)
Tel. 051/88 48 05