

**Zeitschrift:** Nebelspalter : das Humor- und Satire-Magazin  
**Band:** 110 (1984)  
**Heft:** 29

**Vorwort:** Erziehung zum Auto-Entzug?  
**Autor:** Knobel, Bruno

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 19.03.2025

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





Bruno Knobel

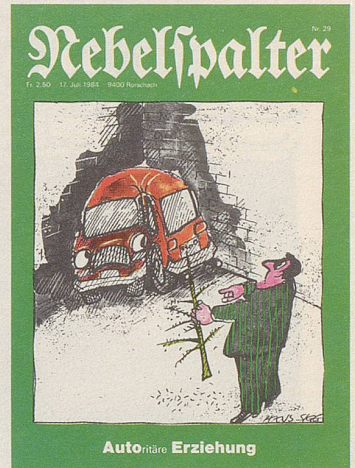
## Erziehung zum Auto-Entzug?

Technische Errungenschaften, die ein Segen sein können – es ist erstaunlich, wie lange der Mensch braucht, bis er ihren *sinnvollen* Gebrauch lernt. Ich merke es selber, am Beispiel des Telefons. Wo und wann und bei welchem Tun (oder auch Nichtstun) auch immer ich das Läuten meines Telefons höre: ich fühle mich dringend aufgefordert, abzunehmen; ich stehe geradezu unter Zwang, mich stören zu lassen; ich laufe instinktiv zum Apparat, und das heisst doch: ich lasse es zu, dass jemand unangemeldet, wann *er* will, ohne mich zu fragen, in meine Privatsphäre dringt. Ja *ich* entschuldige mich noch, wenn es etwas lange gedauert hat, bis ich zum Apparat gelangt bin, und *ich* melde mich zuerst, wenn ich den Hörer abnehme, und lasse nicht wenigstens das den Anrufer tun, der mich in Trab setzte. Und es erfordert mein ständiges intensives Bemühen, das Ganze als Unsinn und Zumutung zu erkennen und mich zu einem andern Verhalten durchzuringen, also das Telefon läuten zu lassen und zu denken: ach was, blas mir! – und nicht, spätestens beim fünften Klingeln, halt doch wieder zu rennen. Und ich gestehe beschämt: Seit vielen Jahrzehnten ist mir das Telefon eine absolute Selbstverständlichkeit, und dennoch tue ich noch immer so, wie wenn es etwas Brandneues wäre.

Auch das Auto ist so eine Errungenschaft, die uns noch immer stark beeindruckt. Als ob in uns noch immer der alte Adam steckte, der in frischer Erinnerung hat, wie mühsam doch das Leben ohne Rad war und wie unbequem, später, ein Gefährt zu ziehen. Kein Wunder, dass ein Wagen, der sich selber fortbewegen kann und der einem sogar selber gehört, nicht

nur als wunderbar praktisch empfunden wird, sondern sogar zum beliebtesten und hierzulande deshalb auch zum verbreitetsten *Spielzeug* des Menschen wurde. Wer das bewiesen haben will, betrachte sich einmal einige hundert Objekte aus der Blechlawine. Er wird unschwer feststellen, dass an den meisten so intensiv herumgeputzt und -poliert wurde, dass das nicht mehr nur auf den helvetischen (und sogar zumeist männlichen) Sauberkeitswahn zurückzuführen ist, sondern auf den Ausdruck oder Ausfluss (oder meinestwegen Auspuff) einer Liebhaberei. Was man liebt, das putzt man! Das Auto ist zwar schon rund 100 Jahre alt (1895 passierte erstmals eines den Gotthardpass), aber seine Verbreitung als Besitz von jedermann ist noch jung, so jung, dass es den Reiz des Neuen noch nicht verloren hat und dass der freiwillige Verzicht darauf schwerfällt, sehr schwer.

Dass diese noch immer bestehende Verbundenheit mit dem Auto fast krankhafte Züge trägt, zeigt sich darin, dass man dieser Liebhaberei frönt, auch wenn man nur zu genau weiss, was man ihr opfert. Man nimmt Lärm und Nachtruhestörung in Kauf, Staus und Transportverzögerungen, von den Kosten zu schweigen (vor denen man – wie bei jedem Hobby – intensiv die Augen schliesst); man nimmt Gefährdung von Leib und Leben in Kauf (gegen andere ähnliche Risiken würde man demonstrierend auf die Strasse gehen); man nimmt Luftverschmutzung in Kauf (gegen die man sich höflich verwahrt, wenn sie von seiten der Industrie kommt); man nimmt eine unschöne Verbetonierung der Landschaft in Kauf und eine Verminderung der Lebensqualität in den Ortschaften ... Man weiss das, jeder weiss das,



und mehr noch: jeder *beklagt* es! Dennoch bleibt das Auto unser Fetisch.

Es ist zwecklos zu hoffen, mit Vernunftgründen lasse sich ein Volk vom primitiven Glauben an die magische Kraft des Autos abbringen. Das schafft wohl ebenfalls nur die *Gewohnheit*, die Erkenntnis, da ja jeder ein Auto habe, könne man sich also mit Autobesitz nicht mehr vor andern hervortun. Und dass der Preis eines Autos nichts mehr aussagt über die Solvenz seines Fahrers. Wenn dem Auto einmal nur noch die gleich geringe statussymbolschaffende Kraft innewohnt wie dem Radioempfänger oder dem Elektrorasierapparat oder dem Telefonanschluss, wenn der Mensch sich an die Faszination des Sich-individuell-motorisiert-Fortbewegens gewöhnt haben wird – erst dann bestehen Aussichten, dass sich die damit verbundenen Plagen spürbar abbauen lassen.

Bis dahin brauchen wir Pioniere. Sie zeichnen sich dadurch aus, dass sie es gleichmütig auf sich nehmen, als Käuze belächelt zu werden, weil sie wenn immer möglich aufs Auto verzichten. Vorläufig gelten sie noch als geradezu weltfremd konservativ. Aber Erfahrungen der jüngsten Vergangenheit haben gezeigt, wie rasch aus sogenannter Rückständigkeit vorbildhafte Fortschrittlichkeit werden kann.

In Auto veritas!