

Zeitschrift: Mittex : die Fachzeitschrift für textile Garn- und Flächenherstellung im deutschsprachigen Europa

Herausgeber: Schweizerische Vereinigung von Textilfachleuten

Band: 78 (1971)

Heft: 6

Rubrik: Helvetisches Mosaik

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: 31.03.2025

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

Helvetisches Mosaik

Bis zur endgültigen Abgasentgiftung oder der Schaffung zweckmässiger Elektroautos sei den «Sonntagsfahrern» ein Benzinbezugsschein für Fahrten von 100 Kilometern im Monat und eine Ferienreise von rund 2000 Kilometern abzugeben. Diese einem Leserbrief entnommene Anregung dürfte bei den meisten freiheits- (und Autovergnügen) liebenden Erwachsenen auf ungläubiges Kopfschütteln stossen. Aufhorchen lässt vermutlich aber doch das Ergebnis einer Schülerbefragung in einer westdeutschen Schule, wonach auf die Frage «Wie soll die Welt im Jahre 1980 aussehen?» 13 Prozent antworteten: 1980 gehören Autos als schädlich und unrationell der Vergangenheit an... Und schliesslich die auf Erfahrungszahlen beruhende Feststellung eines ETH-Professors, dass die oberste Grenze der Motorisierung bei 450 bis 500 Personenwagen auf 1000 Einwohner liege; in einzelnen Regionen werde dieser Stand bereits im Jahre 1985 erreicht.

Beflügelt durch den allgemeinen Wohlstand, wird denn auch unverdrossen weiter gekauft: Erstmals wurde im vergangenen Jahr bei den verkauften Neuwagen die 200 000-Grenze überschritten. 210 626 Personenautos wurden erstmals in Verkehr gesetzt, was gegenüber dem Vorjahr einer Zuwachsrate von 18 268 Fahrzeugen oder von 9,5 Prozent entspricht. Die westdeutschen Marken stehen mit 37 (Vorjahr 39,3) Prozent Marktanteil weiter an der Spitze, gefolgt von Frankreich mit 21,6 (18,7) und England mit 14,8 (16,6) Prozent. In England und Italien, das von 15,6 auf 13,9 Prozent zurückfiel, war die Produktion durch Streiks beeinträchtigt. Japan konnte seine Quote von 2,8 auf 5,5 Prozent in einem Jahr praktisch verdoppeln. Interessant ist auch, dass die europäische Produktion mit 11,75 Millionen Fahrzeugen diejenige der USA mit 8,28 Mio erstmals deutlich übertroffen hat (Japan 5,29 Mio).

Der Benzinpreis hat in diesem Jahr wieder um drei Rappen angezogen; der Durchschnittspreis im Mittelland liegt mit 67 Rappen (Super) nur knapp unter dem Höchststand der letzten zehn Jahre, der im Juli 1967 68 Rappen betrug. Gestiegene Transportkosten sowie die «Preisrunden» im Nahen Osten und im Mittelmeerraum sind für die Teuerung verantwortlich. Möglicherweise werden durch einen Zollzuschlag für den Nationalstrassenbau von 20 statt wie bisher 15 Rappen noch weitere 5 Rappen dazukommen. Aber auch dann hätte unser Land weiterhin das billigste Benzin ganz Europas.

Auf eine unerfreuliche Entwicklung macht der Autogewerbeverband aufmerksam: einige Benzingesellschaften haben von 1970 an ihrem Treibstoff Isobutanol beigemischt. Während geringe Mengen nach Ansicht von Experten das Benzin verbessern, erhalte das Isobutanol bei grösseren Mengen den Charakter eines Streckmittels und könne ab drei Prozent Vergaser-Korrosionsschäden verursachen. «Wenn Isobutanol in hohen Mengen von einigen Benzingesellschaften beigemischt wurde, so waren recht rücksichts-

lose, schlaumeierische und gewinnsüchtige Ueberlegungen die Triebfeder», urteilt der Verband. Isobutanol unterliege nämlich einem günstigeren Zolltarif als das Benzin.

Nach den Bauern haben auch die Bundesbeamten dem Staat wieder ihre leeren Geldsäcke entgegengestreckt. Nicht vergeblich: Das Bundespersonal erhält im November eine Herbstzulage von 500 bis 700 Franken, je nach Dienstort.

In der bundesrätlichen Botschaft zu diesem Traktandum ist eine aufschlussreiche Uebersicht über die Ein- und Austritte beim Bundespersonal enthalten. Sie zeigt, dass die Lage bei den SBB am wenigsten rosig ist. In den letzten vier Jahren hat dort der Bestand durchschnittlich um 300 Personen abgenommen (1970: 463), während die gesamte Verwaltung und die PTT-Betriebe noch immer einen Zuwachs hatten. Der Personalbestand des Bundes stieg seit 1966 um 4,5 Prozent. Als Vergleichszahlen dienen die Extreme Bauwirtschaft (-4,4) und Banken (+41,2) sowie die Gesamtzahl der Erwerbstätigen (+2,2). Besonders hingewiesen wird auf die Tatsache, dass der Personalwechsel innert kurzer Zeit um über ein Drittel zugenommen hat. Die Austritte waren in den fünf Grossstädten wesentlich zahlreicher als in der übrigen Schweiz. In Zürich z. B. mussten innert Jahresfrist jeder zehnte Beamte und jede dritte weibliche Arbeitskraft ersetzt werden. Ende 1970 waren rund 5200 Arbeitsplätze nicht oder durch Aushilfen besetzt, davon 2800 bei den PTT und 1700 bei den SBB. Die Lagebeurteilung: «Allgemein betrachtet, dürfte der Personalmangel bei den Betrieben des Bundes weder grösser noch geringer sein als bei vergleichbaren privaten Unternehmungen.»

Ein lobenswerter Fortschritt ist auf dem Gebiet der Entwicklungshilfe erzielt worden. Erstmals haben die fünf grossen Hilfswerke unseres Landes (Schweizerisches Rotes Kreuz, Caritas, HEKS, Arbeiterhilfswerk und «Enfants du Monde») bei einem Projekt zusammengearbeitet, indem sie in der Türkei 30 erdbebensichere Schulhäuser aufstellten. Dies erlaubte, die Finanzen und Techniker rationeller einzusetzen. Das Prestigedenken der einzelnen Organisationen muss zugunsten der Hilfe-Empfänger für alle Zeiten verschwinden, wenn die Oeffentlichkeit weiterhin ihren freiwilligen Beitrag leisten soll.

Verena Thalmann