

Zeitschrift: Nebelspalter : das Humor- und Satire-Magazin
Band: 107 (1981)
Heft: 9

Rubrik: Blick in die Schweiz : auto-Suggestion

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: 14.05.2025

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



Blick in die Schweiz

Bruno Knobel

Auto-Suggestion

Grundwelle gegen das Auto

Es ist ein Fluch mit diesen Autos! Sie benötigen Strassen, und diese verschandeln die Landschaft, weshalb die Schweiz ununterbrochen widerhallt von Protesten gegen die Linienführung neuer Strassen und gegen die Emissionen des Verkehrs auf alten Strassen.

Denn der motorisierte Verkehr erzeugt auch Lärm und Abgase. Und die Schweiz ist nicht nur erfüllt davon, sondern auch von Protesten dagegen. Und der Schluss, der eindeutig daraus zu ziehen ist: Der Schweizer hat – und zwar seit Jahren – genug, jüngstens sogar übergenug vom Motorvehikel. Der Schweizer ist aus diesem oder jenem, immer aber ökologisch fundiertem Grund kategorisch *gegen* das Auto. Und das ist ja auch die Erklärung dafür, dass keiner über die Erhöhungen der Benzinpreise mault. Es soll sogar bisher professionelle, inzwischen umweltbewusst gewordene Autostopper geben, die sich nunmehr ebenfalls und als letzte von dieser Transportart angewidert abwenden.

Ueberblickt man diese landesweite Grundwelle der Abwendung des *Schweizers* vom Auto, dann wird man gepackt von einem unbändigen Hass gegen die Ausländer und dagegen, was die Obrigkeit uns biedereren Bürgern statistisch weismachen will, wenn sie behauptet, die Zahl der Ausländer bei uns sei in den letzten Jahren ganz wesentlich geringer geworden. Mitnichten!

Zählt man nämlich alle die gegen die Folgen des motorisierten Verkehrs in irgendeiner Form protestierenden Schweizer zusammen, wird deutlich, dass *unser* Volk wie *ein* Mann gegen Auto und Automobilisten ist. Wer ein Auto also *hat* in der Schweiz, kann nur ein ansässiger Ausländer sein, und ihre Zahl ist erheblich, das beweisen statistische Zahlen:

Ende September 1980 waren in der Schweiz 2,7 Millionen Motorfahrzeuge im Verkehr. Das sind 125 000 oder 4,9 % mehr als

ein Jahr zuvor und über 1 Million mehr als vor 10 Jahren. Im statistischen Jahr 1979/80 wurden 8,7 % mehr neue Personenwagen in Verkehr gesetzt als in der vorangegangenen Periode.

Wer nicht allzu fremdenfeindlich ist, sondern gerecht sein will, wird zwar die Möglichkeit einräumen, dass in diesen Zahlen doch noch immer einige wenige Schweizer auch enthalten sein könnten: Mitbürger nämlich, die zwar ein Auto haben, es aber (als selbstverständlich autoverkehrsgegnerische Staatsbürger) entsprechend der von ihnen plakativ geäusserten ökologischen Grundhaltung nicht benützen. Diese Gruppe von helvetischen Nur-Pseudo-Automobilisten zerfällt in zwei Hauptarten.

Restliche Schweizer Partial-Automobilisten

Einmal jene, die sich ein Auto (und vielleicht auch noch einen Zweitwagen) nur halten als *Statussymbol*. Es sind zumeist äusserst konservative, um nicht zu sagen rückständige Leute, die noch immer der Auffassung sind, ihr soziales Ansehen hänge weitgehend ab a) vom Autobesitz schlecht hin, b) vom Besitz auch eines Zweitwagens und c) von der Automarke (z. B. sportlicher Wagen = sportlicher Mensch; je grösser die Kosten eines Wagens, desto besser das Einkommen usw.). Aber diese Leute bilden keine ernsthafte Gefährdung der Umwelt, weil sie ja ihre(n) Wagen kaum je benützen, sondern lediglich statussymbolisierend am Wohnsitz im Freien zur Schau stellen und höchstens zweimal pro Woche damit in die Autowaschanlage fahren.

Dann jene, für die der Wagen nur handwerkliches *Hobby* ist. Fahren tun diese aber ebenfalls nur höchst selten, dann und wann auf einer unumgänglichen Probefahrt oder auf einer sogenannten Absichtschmutzfahrt. Bei dieser Gruppe gibt es zwei Untergruppen:

Da sind einmal jene Autofans, die den Motor ihres Wagens zu-

meist in seine Bestandteile zerlegt auf dem freien Raum des Garagebodens ausgebreitet haben und die den Motor stets nur deshalb gelegentlich zusammenbauen (oder es zumindest versuchen), um ihn aufs neue wieder zerlegen zu können. Diese sogenannten *SAM* (*Salon-Automechaniker*) sind harmlose Irre, die aber den Verkehr nicht belasten. Falls sie (meist zufälligerweise) überhaupt einmal fahren (können), geht ihr Weg höchstens ins nächste Ersatzteillager, oder es ist eine unumgängliche Probefahrt, die aber rasch ein Ende zu nehmen pflegt.

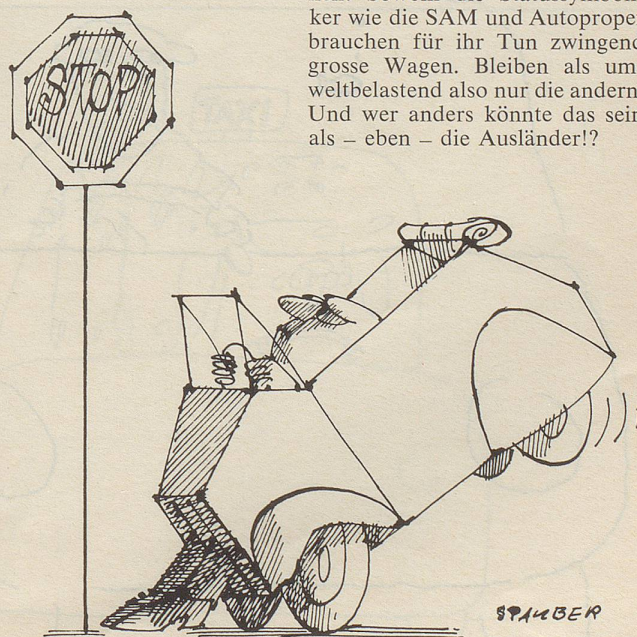
Die zweite Untergruppe wird gebildet von den Saubermännern, den sogenannten *«Autopropern»*: Das sind nicht Irre wie die *SAM*, sondern Sektierer. Ihr Instrumentarium befindet sich, peinlich genau geordnet, in einem deckenhohen Regal, das mindestens eine volle Seite der Garage einnimmt: Flaschen, Büchsen, Fläschchen, Büchlein, Phiole, Pasten, Tinkturen, Lappen aus Schweins-, Kalbs- und Hirschleder sowie Tupfer jeder Grösse und sonder Zahl... Damit wird Auto-Kosmetik betrieben – und *nur* das, dafür gründlich und – vor allem: dauernd. Ein richtiger Autoproper ist imstande, einem einzigen fingernagellangen Nippel eine volle sonntagnachmittägliche Reinigungsprozedur angedeihen zu lassen oder dem Blitzblankputzen des Chromringes *einer* Nebellampe begeistert einen ganzen Abend zu widmen, zu schweigen vom Beheben eines mikroskopisch

kleinen Splitschadens im Lack, was dem echten Autoproper allemal weit wichtiger ist als Pusteln im eigenen Gesicht. Auch er *fährt* ganz entschieden *nicht*, denn *das* würde ja seine ganze aufopfernde Arbeit zunichte machen und ihn um die Früchte seiner ausdauernden Hingabe bringen. Höchstens zwei- oder dreimal holt er pro Jahr seinen Wagen vom Bock und aus der Garage und fährt ihn sorgfältig über einen aufgeweichten Landweg, den Wagen dergestalt, mit Bedacht beschmutzend, wieder reinigungsfähig machend...

Quintessenz

Wir sehen also deutlich, wo der Hase im Pfeffer bzw. das Auto im Verkehr liegt. Es kann nicht des *Schweizers* Auto sein. Es *müssen* Ausländer sein. Denn es wäre sonst ja auch nicht zu verstehen, dass praktisch alle Schweizer über 18 Jahre *gegen* Autoverkehr und seine Auswirkungen sind, dass praktisch, nämlich statistisch, aber dennoch bald auf jeden von ihnen, ein Auto entfällt.

Allfällige Zweifel an dieser meiner Analyse werden entkräftet ebenfalls durch statistische Zahlen. Diese bezeugen nämlich, dass die Marktanteile der kleinen Autos und der unteren Mittelklasse weiterhin rückläufig sind, während der Anteil der oberen Mittelklasse zunahm. Das Fehlen eines Trends zum ökologisch günstigen Kleinwagen ist begreiflich: Sowohl die Statussymboliker wie die *SAM* und Autoproper brauchen für ihr Tun zwingend grosse Wagen. Bleiben als umweltbelastend also nur die andern. Und wer anders könnte das sein als – eben – die Ausländer!?



SPÄCKER