

Chevrolet : eine Schweizer Automarke?

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Schweizerische Gehörlosen-Zeitung**

Band (Jahr): **60 (1966)**

Heft 13-14

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Nicht alle Bewohner der an die neue Autobahn angrenzenden Ortschaften und nicht alle Bodenbesitzer waren mit den Bauplänen einverstanden. Die Behörden erhielten 220 Beschwerdebriefe. In 900 Briefen wurde dies und das verlangt. Schon im Jahre 1959 mußte man mit den 200 Bodenbesit-

zern über den Kaufpreis für das Land verhandeln. Die neue Autobahn-Höhenstraße am Zürichsee hat also nicht nur viel Geld gekostet. Sie kostete auch viel Geduld, viele Enttäuschungen und leider auch wieder ein großes Stück schöner Naturlandschaft, vor allem viel Wald.

Nach Zeitungsberichten, Ro.

Chevrolet, eine Schweizer Automarke?

In allen größeren Industrieländern werden Personen- und Lastautos hergestellt. Heute weiß fast jeder Schulbub, aus welchen Ländern die einzelnen Automarken stammen. Er weiß z. B., daß VW, BMW, Mercedes, Opel usw. deutsche Marken sind; daß Citroën, Peugeot, Renault in Frankreich gebaut werden; daß Fiat und Alpha Romeo aus Italien kommen, die Volvo aus Schweden und daß die Ford, Buick usw. amerikanische Marken sind. Natürlich kennt er auch die drei Schweizer Marken: Saurer aus Arbon (TG), Berna aus Bern und FBW aus Wetzikon (ZH). Diese drei Firmen fabrizieren aber nur Lastwagen und große Autocars (Postautos). Personautos (Privatwagen) werden heute in der Schweiz nicht mehr hergestellt. Aber ein weltbekanntes Personenauto trägt den Familiennamen eines Schweizer. Es ist die Marke Chevrolet. Louis Chevrolet war ein Schweizer. Das wissen sogar nur wenige Erwachsene. Darum wollen wir heute davon erzählen, wie Chevrolet ein Autofabrikant geworden ist.

Armer Leute Kind

Louis Chevrolet wurde am Weihnachtstag 1878 in La Chaux-de-Fonds geboren. Sein Vater war Uhrmacher und Kleinbauer. Die ersten sechs Lebensjahre verbrachte Louis in La Chaux-de-Fonds. Dann verließ die Familie Chevrolet die Heimat. Sie wanderte nach Frankreich aus. In Beaune, im nahen Burgund, fand sie eine neue Heimat. Dort war der Verdienst etwas besser. Aber die Chevrolets mußten auch jetzt noch ein sparsames Leben führen. Denn sieben Kinder saßen am Tisch. Oft fehlte sogar das Geld für die nötigsten Anschaffungen. Chevrolet war armer Leute Kind.

Das könnte man doch einfacher machen!

Kaum hatte Louis die obligatorische Schulzeit beendet, half er dem Vater beim Ver-

dienen. Er war ein begabter, anstelliger Bursche. Die Leute gaben ihm gerne eine Arbeit. Er überlegte immer, wie man eine Arbeit einfacher und noch besser machen könnte. So wurde er zum Erfinder. Seine erste Erfindung war eine Pumpe.

Jedes Jahr kam ein blinder Weinkäufer nach Beaune. Er kaufte dort die feinen Burgunder Weine für Pariser Wirte ein. Louis führte den blinden Weinkäufer in die Weinkeller. Einmal beobachtete Louis, wie umständlich die Männer den Wein in die Transportfässer füllten. Er dachte: «Das könnte man doch einfacher machen.» Daheim bastelte er eine Pumpe. Er brachte das Modell einem Spengler. Dieser stellte nach dem Modell nun die neuartige Pumpe her. Sie wurde ausprobiert. Es war eine gute, brauchbare Erfindung. Denn mit dieser Pumpe war die Umfüllarbeit in der halben Zeit und mit der halben Mühe getan.



Louis lernt zum erstenmal einen Motor kennen

Louis nahm jede Arbeit an. Aber er wollte doch einmal eine richtige Berufslehre machen. Darum war er glücklich, als er bei einem Velomechaniker als Lehrling eintreten durfte. — Einmal brachte der Meister ein altes Motorrad in die Werkstatt. Es war nicht mehr fahrbar, weil der Motor immer streikte. Der Meister sagte zu Louis: «Ich schenke dir das Motorrad. Vielleicht kannst du den Motor wieder in Gang bringen.» Louis hatte noch nie einen Motor gesehen. Er wußte darum auch nicht, wie ein Motor funktionierte (=arbeitete). Das wollte er jetzt selber studieren. Er zerlegte den Motor, feilte, hämmerte an den Einzelteilen herum und setzte sie dann wieder zusammen. Der Motor lief nicht. Doch Louis gab die Hoffnung nicht auf. Noch einmal begann er den Motor zu zerlegen und wieder zusammenzubauen. Es brauchte mehrere Versuche, bis es endlich knatterte und ratterte. Man konnte mit dem ausrangierten Motorrad wieder fahren!

Louis war aber noch nicht zufrieden. Er sagte zum Meister: «Man könnte diesen Motor verbessern.» Und er erklärte, wie er das machen wolle und was für Material er dazu brauche. Der Meister war sehr erfreut über seinen klugen Lehrling. Er gab ihm alles, was er brauchte. Aus den alten und neuen Teilen baute Louis ein neues Triebwerk. Es war so gut, daß er am nächsten Straßenrennen teilnahm und den ersten Preis gewann. Er betrug 20 Franken!

Auf drei Rädern siegreich durchs Ziel

Als Louis Chevrolet 22 Jahre alt war, wanderte er nach Amerika aus. Dort arbeitete er als Mechaniker in einer Autofabrik. Daneben betrieb er eifrig den Rennfahrersport. Die Rennstrecken hatten damals noch keinen Hartbelag. Die Fahrer waren bald in Staubwolken gehüllt. — New York baute die erste richtige Autorennpiste. Chevrolet war bei der Einweihung auch dabei. Er startete in einem «Fiat», der aber

einen von Chevrolet selber gebauten Motor unter der Haube hatte. Mit 109 Stundenkilometern sauste Louis dahin. Das war damals ein Weltrekord. In allen Zeitungen erschien das Bild des jungen Rennfahrers. Er war jetzt weltbekannt. Das Rennfahren wurde sein Beruf. Es war ein gefährlicher Beruf.

Einmal fuhr Chevrolet mit 185 Stundenkilometern an der Spitze der Rennfahrer. Plötzlich gab es einen Knall, eine Flamme stieg auf. Doch Chevrolet brachte den brennenden Wagen zum Stehen und konnte aussteigen. Er hatte nur ein paar leichte Brandwunden. — Ein anderes Mal löste sich kurz vor dem Ziel ein Rad von der Achse. Aber Chevrolet gab das Rennen nicht auf. Auf drei Rädern raste er als Sieger durch das Ziel.

Auch Chevrolets Brüder Arthur und Gaston waren inzwischen nach Amerika ausgewandert und wurden dort als gute Rennfahrer bekannt. Oft kämpften alle drei Brüder am gleichen Rennen um den Sieg. Als Bruder Gaston bei einem solchen Rennen tödlich verunglückte, gab Louis den Rennfahrersport auf. Er wollte nicht wie sein Bruder auf der Rennbahn den Tod erleiden.

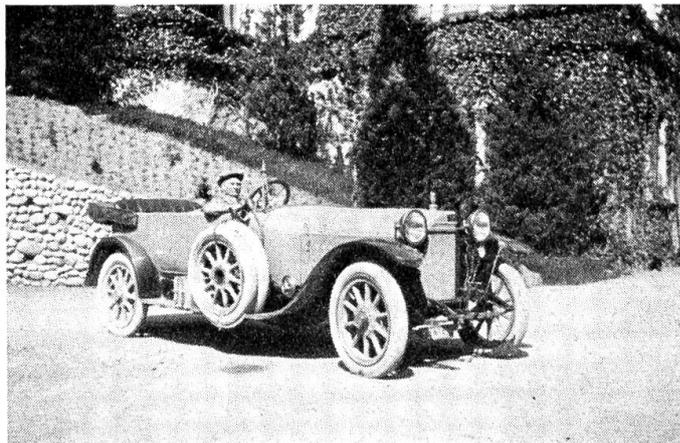
Chevrolet steckt sich ein neues Ziel

Er wollte nun ein eigenes Auto bauen. In einer kleinen Werkstätte arbeitete er unermüdlich am Bau eines neuen Motors. Nach zwei Jahren war das Werk fertig. Es war gut. Chevrolet fand bald Geldgeber, die den Bau einer eigenen Autofabrik ermöglichten. Das neue Auto bekam den Namen Chevrolet. Nach dem ersten Jahr seit dem Bestehen dieser neuen Automarke fuhren schon 2999 Chevrolet-Autos auf Amerikas Straßen. Die Chevrolet-Autofabrik in Detroit wurde vergrößert. Wenn man alle bis heute fabrizierten «Chevrolets» hintereinander stellen würde, dann wäre so lange, daß alle Haupt- und Nebenstraßen der Schweiz zum Aufstellen nötig wären!

In jungen Jahren im Rennwagen — im Alter im Rollstuhl

Louis Chevrolet blieb trotz seines riesigen Erfolges ein bescheidener Mensch. Die letzten sechs Jahre seines Lebens mußte er im Rollstuhl verbringen. Nach einem Hirn-schlag konnte er nicht mehr gehen. Als lahmer Mann mußte er sich in einem Rollstuhl fortbewegen.

Fast 60 Jahre lang hatte Louis Chevrolet in Amerika gelebt. Aber er wollte Schweizer Bürger bleiben, ja er war stolz auf sein Schweizer Bürgerrecht. Er hatte seine alte Heimat nie vergessen. Es war sein sehnlichster Wunsch, seinen Geburtsort im Jura noch einmal zu besuchen. Er hatte in seinem Leben viel erreicht, und viele Wünsche gingen in Erfüllung. Doch dieser eine letzte Wunsch konnte nicht erfüllt werden. Louis Chevrolet starb am 7. Juni 1941, im zweiten Jahr des letzten Weltkrieges. To.



Unser Bild zeigt ein Personenauto, das in einer schweizerischen Autofabrik gebaut wurde. Es ist ein «Martini»-Wagen. Er kostete vor 30 Jahren rund 18 000 Franken und war der Stolz seines Besitzers, eines reichen Fabrikanten. — Diese einst bekannte schweizerische Automarke ist aber seit Anfang 1940 von unsern Straßen verschwunden, denn die Firma «Martini» wurde aufgelöst.

Die Jubiläumsnummern LU 50 000 und ZG 10 000

Im Kanton Luzern wurde bekannt, daß bei der Motorfahrzeugkontrolle demnächst das Schild LU 50 000 an die Reihe kommen werde. Das ist doch auch eine Art Jubiläum, das könnte man feiern. So dachten viele neue Motorfahrzeugbesitzer. Während der vergangenen Wochen erhielt der Vorsteher aus dem ganzen Kanton einen Haufen Bittschreiben. Jeder Schreiber wäre gern der 50tausendste Nummernbezüger gewesen. Wem sollte man sie geben? Der Vorsteher handelte wie ein weiser Salomon. Keiner der vielen Bewerber wird die begehrte Jubiläumsnummer erhalten. Sie wird einfach auf der Kontrollstelle zurückbehalten. So gibt es keinen Neid und keinen Ärger.

Vor einiger Zeit kam auch bei der Zuger Motorfahrzeugkontrolle eine Jubiläumsnummer an die Reihe. Es war die Nummer ZG 10 000. — Der zehntausendste Nummernbezüger erhielt einen Blumenstrauß von der Kontrollstelle und wurde zu einem Nachtessen eingeladen. Gut und viel essen gibt Durst. Wahrscheinlich hatten der Jubilar und seine Gastgeber nicht nur Mineralwasser getrunken. Denn noch am gleichen Abend mußte die Polizei dem glücklichen Jubilar den

Führerausweis abnehmen. Er war betrunken nach Hause gefahren!

Sie haben den Führerausweis erworben — wollen Sie ihn wieder verlieren?

Das hätte man den Jubilar fragen sollen. Dann wäre er vielleicht gescheiter gewesen. Aber nur vielleicht; denn zuviel Alkoholdunst im Kopf macht taub für einen guten, vernünftigen Rat. — Es ist darum besser, wenn man diese Frage vorher stellt. Deshalb erhält jetzt in 23 Kantonen jeder neuzugelassene Motorfahrer vom Straßenverkehrsamt zugleich mit dem frischerworbenen Führerausweis ein Merkblatt mit dem Titel: «Sie haben den Führerausweis erworben — wollen Sie ihn wieder verlieren?» Darin kann der Fahrer lesen, daß in der Schweiz alljährlich Tausende von Führerausweisen wegen zu großen Alkoholgehalts im Blut entzogen werden müssen. 0,8 Promille Alkoholgehalt genügen schon zum Entzug des Ausweises und zur Verurteilung. 200 000 solcher Merkblätter sind bereit zur Verteilung. Hoffentlich nützt es etwas!

Ro.