

Zeitschrift: Nebelspalter : das Humor- und Satire-Magazin
Band: 82 (1956)
Heft: 14

Artikel: Durch die Traumstrasse Europas
Autor: Reneggli, Josef
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-495533>

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: 13.01.2026

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

Durch die Traumstraße Europas

Ich habe eine Reise gemacht und will – da einer, der eine Reise tut, etwas zu erzählen hat (Sprichwort) – darüber berichten. Die Herren Reiseschriftsteller sind zum vornehin gebeten, keine Befürchtungen zu hegen. Ich bin nicht von der Konkurrenz. Meine Fahrt tangierte lediglich das Gebiet der Lokalreporter. Sie führte nur über 1180 Meter. Allerdings wäre sie 1230 Meter lang geworden, hätte mir nicht eine von Amtes wegen aufgestellte weißrote Einbahn-Tafel die letzten fünfzig Meter polizeilich verwehrt. 1230 Meter – das ist genau das vom städtischen Straßen-Inspektorat verbürgte Maß der Zürcher Bahnhofstraße vom Bürkliplatz bis zur Insel des Polizisten beim Hauptbahnhof. Dazwischen liegt die Zürcher Bahnhofstraße – die (den Ausdruck haben Fremde geprägt) Traumstraße Europas.

Es war an einem Mittwoch nachmittag im ausklingenden Winter zwischen 3 und 4 Uhr, als ich die Autoreise durch diese Traumstraße antrat. Ich saß startbereit im Wagen – erster Gang eingeschaltet, rechter Fuß im

Gaspedal, links Kupplung zum Angriff gerüstet. Nur das Stopplicht am Bürkliplatz verhiess mir noch nicht die Farbe der Hoffnung. So hatte ich Muße, den blaugrünen Bauch des Sees zu betrachten, dem ich nun den Rücken zukehren wollte. Partir c'est toujours un peu mourir. Dazu weinte der Himmel. Der Scheibenwischer putzte die Tränen weg, als wolle er trösten. Für weitere philosophische Betrachtungen blieb jedoch keine Zeit. Ein paar kurze Huptöne schreckten mich auf und gaben mir zu wissen, daß nicht nur der See, sondern auch die Verkehrsampel grün war. Ich weiß nicht, was die akustischen Signale der mir folgenden Wagenbesitzer bedeuteten. Sie tönnten nicht nach: «Bitte, dürfen wir Sie freundlich darauf aufmerksam machen, daß die Fahrbahn für Sie frei geworden ist und daß Sie weiter können, falls es Ihnen beliebt?» Ich hatte eher das Gefühl, daß mich diese Autohupen duzten und daß sie mir Dinge an den Kopf warfen, die meinem Anwalt einen Auftrag eingebracht hätten. Könnte

man diese Sprache deuten, wären sämtliche Juristen der Welt mit Ehrbeleidigungsprozessen voll beschäftigt.

Ich begreife allerdings den Zorn meiner autofahrenden Kollegen. Sie verloren durch meine mangelnde Konzentration mindestens vier Sekunden – und vier Sekunden spielen in einem motorisierten Leben eine große Rolle. Nimmt man ein Durchschnittsalter von 60 Jahren oder 1892 Millionen Sekunden an, so ergeben vier Sekunden Verlust immerhin 473 Millionstel Zeiteinbuße. Durch diese Verzögerung mußte ich mir gefallen lassen, daß mich sogar das Tram überholte. Das Tram kostet vom Bürkli- bis zum Bahnhofplatz 25 Rappen, die schöne blaue Farbe aber mehr. Ein Chritz gibt Chritze mit der Verwaltung. Darum entwich ich der Gefahr durch Beschleunigung der Fahrt. Dazu eignet sich der Abschnitt zwischen Bürkliplatz und Börse am besten. Er ist die eigentliche Rennstrecke an der Bahnhofstraße. Der Motor kam auf Touren, der Wagen in Schwung, das Tram in Rückstand und ich in gute Stimmung. Sie dauerte nur bis zur Nationalbank. Dort mußte ich brüsk stoppen. Leider tat ich dies nicht, weil zwei Fußgängerinnen fünf Meter vor mir eifrig diskutierend die Fahrbahn kreuzten. Sie schienen etwas von Automobilen zu verstehen, denn sie hatten den Bremsweg genau ausgerechnet. Zwanzig Zentimeter vor ihnen hielten meine sechs Pferde. Die Bremsen waren gut und die beiden Damen erschrocken. Da ich glücklich verheiratet bin und meine Frau neben mir saß, setzte ich trotz der jugendlichen Erscheinung der jüngeren Verkehrssünderin keine höflich verzeihende Miene auf, sondern zu einer kurzen, prägnanten mit bodenständigen Ausdrücken gespickten Moralpredigt an. Nach vier kräftigen Worten fuhr ich nicht mit meiner Rede, aber im Auto fort, weil ein Passant als Zeuge auftrat, sagte, daß er meine verrückte Raserei im Hundertkilometer-Tempo genau beobachtet habe und dafür plädierte, daß alle Automobilisten ins Zuchthaus gehören.

Die nächsten dreihundert Meter bis zum Paradeplatz erlebte ich keine wesentlichen Zwischenfälle mehr. In flottem Zwanzigkilometertempo rollte ich nordwärts, konnte mit raschen Reflexen einem stationierten Wagen ausweichen, dessen Türe sich gegen die Fahrbahn zu öffnete, wurde einige Augenblicke später gleichzeitig links von einem Taxi und rechts von einem Radfahrer passiert, erkannte unter einem Regenschirm auf dem Trottoir einen Freund, den ich mit einem Hupzeichen begrüßte, worauf sich sämtliche Fußgänger – mit Ausnahme meines Freundes – nach mir umdrehten, erreichte den Paradeplatz und setzte die Fahrt unverzüglich fort. Das heißt, ich wollte sie fortsetzen. Das geschah aber erst, als eine Fahrschülerin vor mir nach dreimaligem Versuch den ersten Gang gefunden und den



«So blind muesch dene Signal nid glaube, dasch bloß e Vorwägwiiser gsii!»

Motor in Betrieb gesetzt hatte. Schließlich reüssierte sie, betätigte den Richtungszeiger nach links und bog auf die rechte Seite ab. Das war ein typisches Täuschungsmanöver, wie wir es kürzlich bei den großen Truppenübungen im WK repetiert hatten. Der Ueberaschungscoup gelang; ich fiel darauf herein, mußte wieder einmal bremsen und drückte die Kupplung einen Sekundenbruchteil zu spät durch. Der Motor wurde abgewürgt, ich stand mitten auf der Kreuzung. Die Fahrschülerin war längst um die nächste Ecke verschwunden, nicht aber die Augenzeugen. Zwei Gymnasiasten blieben stehen, und ich hörte durch das halb geöffnete Wagenfenster den Kommentar: «Ein klassischer Anfänger, ein technischer Analphabet, vergißt die Kupplung! Und uns geben sie mit sechzehn Jahren noch keine Fahrbewilligung. Einfach ein Hohn! Dem sollte man eine Draisine zwischen die Beine klemmen.» Der Zwischenfall hatte auch einen Vorteil. Unterdessen überholte mich nämlich ohne jeglichen Blechschaden ein klotziger Amerikanerwagen aus Belgien, wo man das Auto-Spengler-Gewerbe dadurch vor Arbeitslosigkeit bewahrt, indem man sämtliche Flamen und Wallonen ohne Fahrprüfung auf die übrige Menschheit losläßt. Ich war also noch einmal davon gekommen, sah den Belgier leichten Herzens entschwinden und gab mir keine Mühe, in seine Nähe zu kommen. So geschah es, daß ich meinen Freund wiederum auf dem Trottoir erblickte. Er hatte für die letzten hundert Meter weniger lang als ich benötigt. Das durfte ich nicht auf mir sitzen lassen, das ist ja Wasser auf die Mühle der Automobilgegner. Ich erinnerte mich meiner sportlichen Ambitionen, schaltete in den dritten Gang, überholte einen Handkarren – man kann sogar in der Bahnhofstraße überholen –, näherte mich in verwegener 30-Kilometer-Fahrt dem Rennweg, der seinen Namen wahrscheinlich daher hat, weil dort alle Leute aufs Tram rennen. Meine automobilistisch geschulten Augen machten

eine unerhörte Feststellung: ein Verkehrslicht, das auf grün stand. Zwischen der Traminsel und dem Trottoir des Rennweges spürte ich auf der linken Straßenseite vorschriftsgemäß ein und kam ans zweite Stopplicht, das diesmal ein richtiges Stopplicht war. Wer nicht warten kann, soll nicht durch die Bahnhofstraße fahren. Das Warten lohnt sich, die Reise ist reizvoll. Besonders reizvoll war das letzte Teilstück, vom Rennweg bis zur Schützengasse. Ich legte es hinter einem breitschultrigen Bierwagen zurück, mit Aussicht auf den Inhalt der Ladung. Da jedoch Gedanken zollfrei sind und der bloße Wunsch die Wachhaltung der fünf Sinne nicht gefährdet, hätte ich jede Blutprobe bestanden. Gedeckt und getarnt durch den großen Bruder konnte ich mir auf der Schlußstrecke überall den Vortritt erzwingen. Ich profitierte vom Recht des Stärkeren, erreichte die Einmündung der Schützengasse, wo die Bahnhofstraße für die von See her kommenden Automobilisten verbotenes Revier wird, und hatte meine Fahrt beendet. Fünf Zahlen: 1180 Meter in 5 Minuten 54 Sekunden – Stundendurchschnitt 11,988 km. Der Weltrekord für Automobile steht auf 634 km – Differenz zwischen der Leistung von John Gobb und der meinigen rund 622 «Sachen».

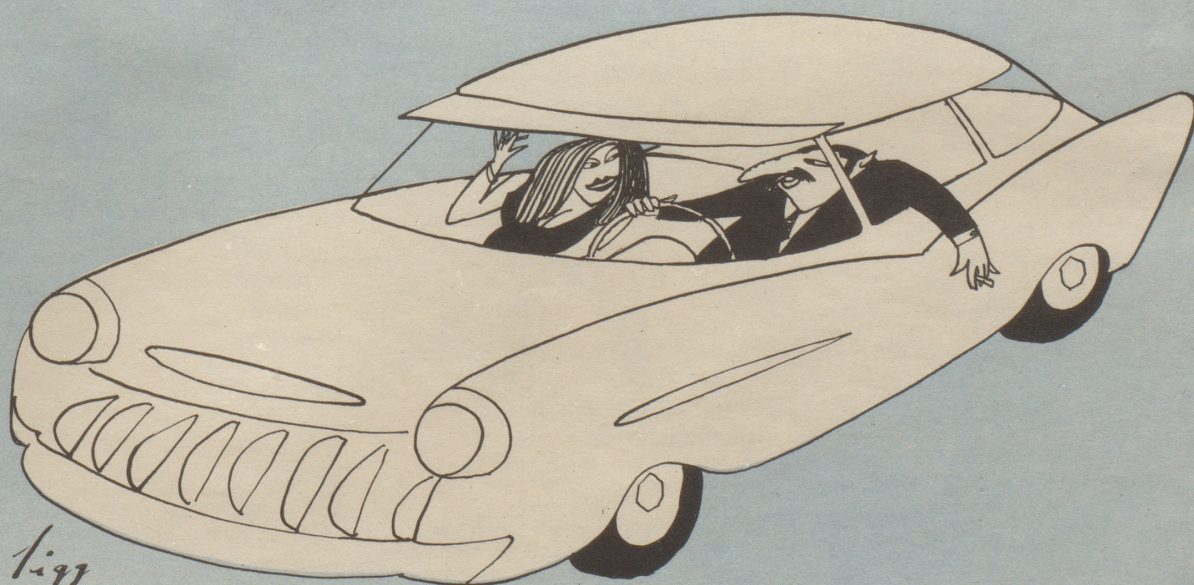
Nach weiteren 11 Minuten 31 Sekunden hatte ich dann sogar einen Parkplatz gefunden. Er war nur für Güterumschlag gestattet, aber ich riskierte es. Bei einer Schale Gold zog ich die Bilanz meiner Reise. Sie ist verblüffend. Ich will keine Vergleiche anstellen oder eine Prestigesache aus meiner Fahrt machen, und doch sei es gesagt: alles geht immer über den Susten, aber über die Bahnhofstraße Zürichs geht nichts! Ich habe sie erlebt: 1230 Meter Länge, 10 Meter Breite, 100 Hauseingänge, 1000 Mieter, 30 Straßen-Ein- und -Ausmündungen, 191 Bäume, 305 Schaufenster, 9 Tramlinien, 10 Telefonkabinen, 2 Bedürfnisanstalten, 127 Straßenlaternen, 20 Banken, 53 Verbots- und Ge-

botstafeln. Wer sie – nicht die Verbotstafeln, sondern die Bahnhofstraße – kaufen will, muß aus guten Verhältnissen kommen. Ich habe auf meiner Reise sieben Mal gebremst und sechzehn Mal geschaltet, ich habe geflucht und bin angeflucht worden. Kurz: man erlebt auch in der Bahnhofstraße alle Varianten des Automobilismus. Nur träumen darf man nicht, wenn man durch die Traumstraße fährt, sonst ist das Autofahren ausgeträumt.

*

Hier wollte ich meinen Reisebericht eigentlich schließen. Ich bin jedoch darauf angewiesen, noch ein paar zusätzliche Zeilen zu schreiben, um die mir durch die Expedition entstandenen Spesen von Fr. 7.10 zu kompensieren. Und das kam so: Nach der Schale Gold begab ich mich zum Wagen zurück. An der Windschutzscheibe perlten nicht nur Regentropfen; es hing dort ebenfalls ein Zettel. Inhalt: Falsch parkiert usw. Sich melden auf der Hauptwache. Schuldbewußt erfüllte ich meine Pflicht, wurde freundlich empfangen und diplomatisch verabschiedet. Die letzten Worte waren vielversprechend: «Wir werden den Fall prüfen.» Die Prüfung flaterte einige Zeit später franko ins Haus und bewies, daß ich mit Recht schuldbewußt gewesen war. Ich mußte drei Franken Buße berappen. Dazu kamen Fr. 4.10 Umtriebe, nämlich Fr. 2.– Spruchgebühr, Fr. 1.50 Schreibgebühr, Fr. –.60 Zustellungsgebühr. Da laut Einstein alles relativ ist, finde ich die Umtriebe relativ hoch und relativ psychologisch unterdurchschnittlich geschickt. Immerhin: ich werde zahlen, um die 53 Verbotstafeln an der Bahnhofstraße amortisieren zu helfen, denn sie sind ja durchwegs in den an das patriotische Herz appellierenden rot- und blauweißen Farben gehalten. Ich hatte jetzt wenigstens eine Quittung für meine Reise, nämlich die Verfügung Nr. 1870 des Polizeirichters der Stadt Zürich. Formular Nr. 224 12. 53 20 000 A 4 in Sachen gegen

Josef Renggli



«Da gseesch Märi was d Lehrer verschönd, eusen hät immer gsait ich bringis minerläbtig zu nüt!»