Zeitschrift: Nebelspalter : das Humor- und Satire-Magazin
Band: 106 (1980)
Heft: 28

Illustration: "Fliegen ist mir zu gefährlich darum!..."
Autor: Wessum, Jan van

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: 05.12.2025

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

Tempo 50 ...

Auch Zürich gehört zu den Dörflein, in denen vorläufig höchstens mit 50 innerorts gefahren wird. Oder: gefahren werden sollte. Nun, alle jene, die bis jetzt mit einem Achtziger dahergekommen sind, senken ihr Tempo vielleicht auf einen runden Siebziger.

Am Tempo 50 geht auch die Zürcher Autowelt nicht zugrunde. Ford II meinte übrigens einmal: «Lieber 50 fahren und 100 werden als umgekehrt.» Man kommt auf dem «Haustier Nr. 1» der Menschheit auch mit 50 noch vorwärts, peu à peu, sozusagen Pneu à Pneu. Und gross bleibt auch so der Tempokontrast zwischen dem Homo vehiculensis und dem Fussgänger, der sich noch des Gehens bedient: einer primitiven Methode der Fortbewegung also, bei der man einen Fuss vor den andern setzt.

*

Von wegen Tempo: Im Jahre 1912, Kaiser Wilhelm II. verfolgte damals unsere nach ihm benannten Kaisermanöver, gab es im Kanton Zürich 37 Personenautos, einen Lastwagen und 7 motorisierte Vehikel, die ungefähr Motorräder waren. Macht total 45 motorisierte Fahrzeuge. Als neun Jahre vorher die Führer- und Fahrzeugprüfung obligatorisch geworden war, galt Tempo 30 im Flachland, Tempo 10 in den Ortschaften, Tempo 6 auf Brücken und in engen Durchfahrten. Später wurde zur Fahrbewilligung ein Zettel mit zehn gereimten Geboten für Auto- und Töffahrer abgegeben. Da hiess es etwa:

«Am Werktag und auf off'ner Strass' sind 40 Kilometer 's Mass. Nur 25 sind's am Sonntag, bist du pressiert, so fahr' am Montag!» Ferner: «In Dörfern, Weilern oder Städten kann nichts dich vor der Busse retten, / als wenn das Tempo ‹18 stündlich› / du innehältst als streng verbindlich.»

*

Von wegen Vorschriften: 1804 wurde im erneuerten Wege- und Strassenmandat das Weggeld festgelegt. Machte je Stunde 1 Kreuzer pro Pferd. Sechs vorgespannte Tiere kosteten 8 Kreuzer. Mehr als 6 waren nicht erlaubt.

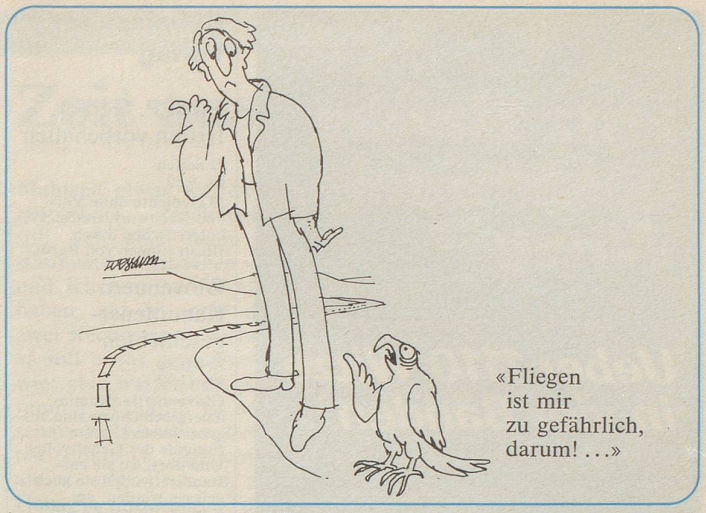
1833 wurde unter anderem verfügt, dass nachts die Wagen mit Laternen oder die Pferde mit Schellen versehen sein müssen. 1885, als Rösslitram und Velocipedisten hinzukamen, mussten Fuhrwagen durch eine laufende Nummer gekennzeichnet werden. Angetrunkene Fuhrleute durften nicht fahren. Die allgemeine Polizeiverordnung Zürichs regelte auch hochwichtige Details. In Sachen Kinderwagen etwa: «Auf den Trottoirs ist das Nebeneinanderfahren oder Stehenbleiben mit Kinderwagen sowie das Fahren mit solchen ohne Insassen, als Warentransportmittel, verboten.»

1893 kam die Tempobegrenzung für Reitpferde und Fuhrwerke: kurzer Trab durch Ortschaften, Schrittempo auf Brükken, in Strassenbiegungen etc. 1898: Einführung der Pferde- und Fahrzeugprüfungen.

*

Zürichs Autopionier war der Ingenieur Albert Schmid. Schon 1878 fuhr er mit seinem selber konstruierten «Automobil» an die Pariser Weltausstellung. Das dreirädrige Dampflokomobil konnte übrigens auch als Feuerspritze verwendet werden ...

Mit der Zeit entstanden in der Schweiz 70 Automarken, davon 28 im Kanton Zürich. In Zürich wurde der «Excelsior» gebaut, in Zürich-Hottingen der «Orion». Es gab von 1906 bis 1910 einen «Ajax» und ab 1904 das von Martin Fischer konstruierte Vehikel «Turicum», das zuerst ein umgebauter Töff war. Ein Eugen Kaufmann baute die Automarke «Millot». Einen Luxuswagen, der damals schon 30 000 Franken kostete. Ein enormer Betrag, wenn man bedenkt, dass der zu jener Zeit wohlhabendste Mann



«Fliegen ist mir zu gefährlich, darum! ...»

im Kanton nur 11 Millionen Franken versteuerte: ETH-Professor Tobler.

Als erste Zürcher Automobilisten galten der Zigarrenhändler Carl Julius Schmidt am Paradeplatz und Oberst Nabholz im Selnauquartier, Jahrgang 1869. Nabholz war Mitgründer der «Grasshoppers», Rennreiter, Hochradkunstfahrer, Eisläufer, Automobilist (Nabholz junior fuhr 1902 mit einem Auto im Schnee auf den Üetliberg, wobei Kameraden Tannenäste unter seine Räder schieben mussten). Und 1921 machte Nabholz mit 52 Lenzen das Sportflieger-Brevet, fuhr, mittlerweile längst disloziert, zeitweise mit eigenem Flugzeug von seinem Aargauer Schloss Hilfikon nach Zürich zur Arbeit.

*

Sensation 1902: das Autorennen Paris–Wien. Mit Zürich als Durchfahrtsort. Die Stadtchronik meldete: «Einen schönen Anblick boten weder die Vehikel, die wie wütend gewordene Stücklikästen oder Schnitzträge aussahen, noch die in Harztuchmäntel eingemummten und scheussliche Masken tragenden Insassen.» Man sei froh, dass der Missgeruch sich verzogen habe; das Auto möge wohl eine Zukunft haben, aber kaum je populär werden (!).

Für das Rennen war eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km vorgeschrieben. Zürcher wollen aber ein «Vierzigertempo» registriert haben. Ein Augenzeuge, der an der Rämistrasse zuschaute, notierte später: «Da wir noch nie vorher Rennwagen gesehen hatten, kam uns die Geschwindigkeit enorm vor.» Dieses «enorme» Tempo freilich lag noch immer unter dem gegenwärtigen Höchsttempo von 50 Kilometern in der Stunde.

*

Auch die Zürcher waren zuerst gar nicht fürs Auto zu haben. Uebrigens gingen die ersten drei Autonummern nicht an die Stadt Zürich. Die Autonummer 1 besass nämlich Baron Max von Sulzer-Wart in Neftenbach. Nr. 2 und 3 gingen je an einen Direktor und an einen Bauunternehmer in Winterthur. Erst Nr. 4 kam nach Zürich, zum Fischhändler Bachmann an der Ankengasse. Item, man las in der Region Zürich immer wieder «infernalisches Vehikel, perfektes Mordwerkzeug». Der Automobilist galt als «modernes Ungeziefer», der Chauffeur als «gescheiterte Existenz der bürgerlichen Berufe».

*

1903 wurden Führer- und Fahrzeugprüfungen obligatorisch. Maschineningenieur Hans Schwarz nahm sie nebenamtlich ab; das Administrative erledigte der 1. Kanzlist der Gefängnisdirektion. 1916 wurde ein selbständiges kantonales Büro geschaffen; Schwarz wurde Chef und vollamtlicher Experte. Für die Kanzleiarbeiten musste, weil der Staat sparen wollte, die Schreibmaschine zwischen Motorfahrzeugkontrolle und Gefängnisdirektion hin und her getragen werden ...

Und am 12. Oktober 1973 wurde das neue kantonale Strassenverkehrsamt im Albisgüetli eingeweiht. Dazu schrieb Regierungsrat Alois Günthard ein Eröffnungsgedicht, das also anhub: «Da sich das Auto im Verkehr / fast täglich und trotz Gegenwehr / vermehrt, so schuf man insgesamt / für das, was fährt, ein neues Amt.» Der Gedichtschluss: «Experten haben einst getagt / und sich im Tiefgang ernst gefragt, / warum das Auto unsrer Tage / als Nervenreiz die Menschheit plage? / Gutachtlich wurde abgeklärt: / Es sei der *Mensch*, der Auto fährt!»

Lenk

Will man auch in späteren Jahren störungsfrei durchs Leben fahren, muss man, um zu reüssieren, stets den Wagen tüchtig schmieren.

Sport- und Badekurort
(neues Kur-Zentrum
mit Mineralschwimmbad)

berner oberland

bequem und rasch erreichbar
Nach jeder Fernreise - **Ferien in der Schweiz**

Hotel Brenscino
Brissago Tel. 093/65 14 21

Ihr Ferienparadies:
Park, Liegewiese,
Terrasse über dem See,
Sauna, Fitness, Kegelbahn.