

Zeitschrift: Nebelspalter : das Humor- und Satire-Magazin

Band: 110 (1984)

Heft: 23

Artikel: Erinnerungen aus der Zukunft

Autor: Knobel, Bruno

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-609607>

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>

Erinnerungen aus der Zukunft

«Alle Billette gefälligst!»

Im Zusammenhang mit dem Waldsterben ist man in einigen Städten daran, das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr zu fordern mit stark verbilligten Abonnements für die kommunalen Verkehrsunternehmen (was andere Städte allerdings nicht hinderte, die Fahrpreise kräftig zu erhöhen!). Immer häufiger fragt man sich sogar, ob es nicht angezeigt wäre, im städtischen öffentlichen Verkehr auf Gratisbetrieb umzustellen, denn was der Kommune dabei an Einnahmen entginge, könnte sie sich ersparen durch vermindernde Kosten bei der Bewältigung des Individualverkehrs und der Behebung seiner Schäden.

Man kann diese Situation einmal auch in einer *Rückblende aus dem Jahr 2084* betrachten. Etwa so:

Ja, vor rund 100 Jahren, vor der Jahrtausendwende – das muss damals ein anderes Leben gewesen sein! Friedlicher, irgendwie menschlicher, gewissermaßen persönlicher. Man denke nur an den öffentlichen Verkehr in den grossen Ortschaften. Da liess sich noch nicht die grosse Masse stumm, anonym und kostenlos, sozusagen franko Domizil, transportieren wie heute, sondern da war stets ein gar fröhlich Getue im Gang.

Wer denkt je daran, dass man damals eine Fahrkarte – ein sogenanntes «Billet» – brauchte oder ein «Abonnement», wenn man Tram oder Bus benützte. Billette – das waren kleine Papierchen als Quittung für entrichteten Fahrpreis. Da war also ein eigentliches Kaufgeschäft vornötzen. Solche Quittungen erhielt man aus Automaten, in die man vorher das entsprechende «Fahrgeld» eingeworfen hatte, und dieser Fahrpreis war sogar unterschiedlich, je nach Länge der gewünschten Fahrtstrecke. Da musste man den Kopf ganz schön bei der Sache haben, aber man hatte damals ja noch Kopf.

Da kam es noch vor, dass gerannt wurde zum Automaten, weil Tram oder Bus nahte, und wem es nicht mehr gelang, ein Billett zu lösen, der liess eben das Gefährt ziehen und wartete auf das nächste. Man hatte eben damals auch noch Zeit!

Denn – lachen sie nicht! es war wirklich so – das Fahren ohne Billette war bei Strafe verboten. Wer beim sogenannten «Schwarzfahren» ertappt wurde, erhielt eine Busse, ich glaube um die zwanzig Franken, und das war damals nicht wenig. Es gab sogar eigentliche Grossaktionen gegen dieses Schwarzfahren. Man appellierte an das Ehrgefühl der Passagiere, die damals noch häufig Fahrgäste genannt wurden.

Es gab sogar besondere Kontrolleure, welche überraschend – ja sogar uniformiert! – auftreten, sich durch die Passagiere drängten und sich die Fahrscheine vorzeigen liessen: «Alle Billette vorweisen, bitte!» hiess das Kommando, und die Vorstellung von derartigen Vorgängen ist ja wirklich ungemein erheiternd aus heutiger Sicht.

In jener fernen Zeit soll es auch häufig defekte Billettautomaten gegeben haben, was zu lustigen Situationen geführt haben muss. Etwa wenn ein rechtschaffener und ordnungsliebender Bürger fahren musste, aber nicht fahren konnte, weil gerade ein Automat spukte und er dann zu einem intakten näch-

sten Automaten pilgern musste. Das kam – es ist verbürgt! – vor, und das muss man sich heute einmal vorstellen: Bezahlen, um innerorts fahren zu dürfen!

Das war in der Tat noch lupenreine gute alte Zeit, nicht wahr?

Der grundlegende Fehler

Umsteigen vom Auto auf den öffentlichen Verkehr, also auch auf die Eisenbahn – das ist heute das Gebot der Stunde. Und damit soll etwas korrigiert werden, das man einst falsch machte:

Man schuf zuerst die Eisenbahn als Verkehrsmittel, und als dies zur alltäglichen und jedermanns Gewohnheit geworden war, kreierte man das Auto – als Statussymbol, von dem sich nun niemand mehr trennen will, weil er glaubt, er verlore damit auch an Ansehen.

Die Reihenfolge im Erscheinen dieser beiden Verkehrsträger war, wie sich heute herausstellt, gründfalsch. Es hätte wie im folgenden beschrieben kommen müssen:

Das allererste Auto diente – 1804 – auf der Strecke Merthyr-Tidvil (Südwales) dem Gütertransport, und damit begann der Siegeszug des Autos als gebräuchlichstes Verkehrsmittel auf einem rasch dichter werdenden Strassenetz. Das Leben war bald nicht mehr denkbar ohne Auto. Der Besitz eines Autos oder mehrerer davon wurde zur absoluten Selbstverständlichkeit in allen Gesellschaftsklassen.

Das ging gut bis ins erste Viertel des 20. Jahrhunderts. Da nämlich wurde die Eisenbahn erfunden. Der Betrieb eines Zuges war natürlich wesentlich teurer als der Betrieb eines Autos. Den relativ hohen Preis einer

Fahrkarte konnten sich nur Angehörige der begüterten Schichten leisten. Eisenbahnfahren wurde deshalb zu einem Statussymbol. Wer sich das Eisenbahnfahren leisten konnte, wurde beneidet: Der konnte einfach in einen Zug steigen, und ohne einen Finger zu rühren, gelangte er ans Ziel. Er konnte auf der Fahrt sogar schlafen und natürlich lesen oder die Gegend ungestört bewundern. Er wurde sogar vom Schaffner bedient, von einem uniformierten nobel. Kurz, das Eisenbahnfahren war ein erlesener Genuss, den man sogar abstuften und damit den Statussymbolgehalt variieren, also auch noch erhöhen konnte, denn es gab im Zug unterschiedliche Klassen mit unterschiedlichem Bequemlichkeitsangebot. Es gab sogar Schlaf- und Speisewagen ... geradezu traumhaft!

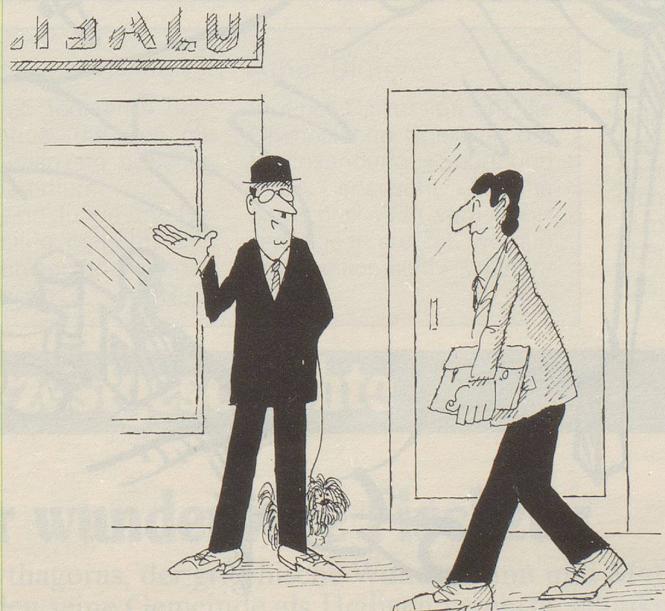
Der gewöhnliche, sozusagen kommune Autofahrer schielte begehrlich auf dieses Luxusangebot und beneidete die Eisenbahnfahrgäste, und es wurde zum Lebenswunschtraum eines jeden Bürgers auch der einfacheren Stände (des «Mannes von der Strasse»), es einmal so weit zu bringen, dass er sein Auto stehenlassen und auf die Eisenbahn umsteigen könnte.

Das gelang dank des allgemeinen Wirtschaftsaufschwunges nach der Mitte des 20. Jahrhunderts: Alles fuhr Eisenbahn, und niemand liess sich mehr davon abringen, auch nicht durch die noch so vehementen Werbung von Autoindustrie und -gewerbe.

Denn wer etwas auf sich gab, fuhr Eisenbahn, fortan und immerdar.

Auto? Pah, man ist doch nicht unbemittelt und auch nicht provinziell, nicht wahr?

Herr Schüüch



Zeichnung: Hans Moser

Herr Schüüch ist mit seiner Tochter in der Stadt beim Einkaufen. Während sie in einem Ladengeschäft weilt, hüttet er ihren Hund. Da es sich bei diesem um ein kleines «Frauenhündchen» handelt, versucht Herr Schüüch, es so gut wie möglich hinter seinen Beinen zu verstecken. Dennoch fühlt er sich gedrängt, jedem Vorübergehenden eifrig zu erklären, dass das nicht etwa sein eigener Hund sei, sondern dass er seiner Tochter gehöre, die eben gerade nur im Laden einkauft.