

Wer U sagt muss auch Bahn sagen

Autor(en): **Joss, Heinz**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Nebenspalter : das Humor- und Satire-Magazin**

Band (Jahr): **93 (1967)**

Heft 31

PDF erstellt am: **10.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-506929>

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

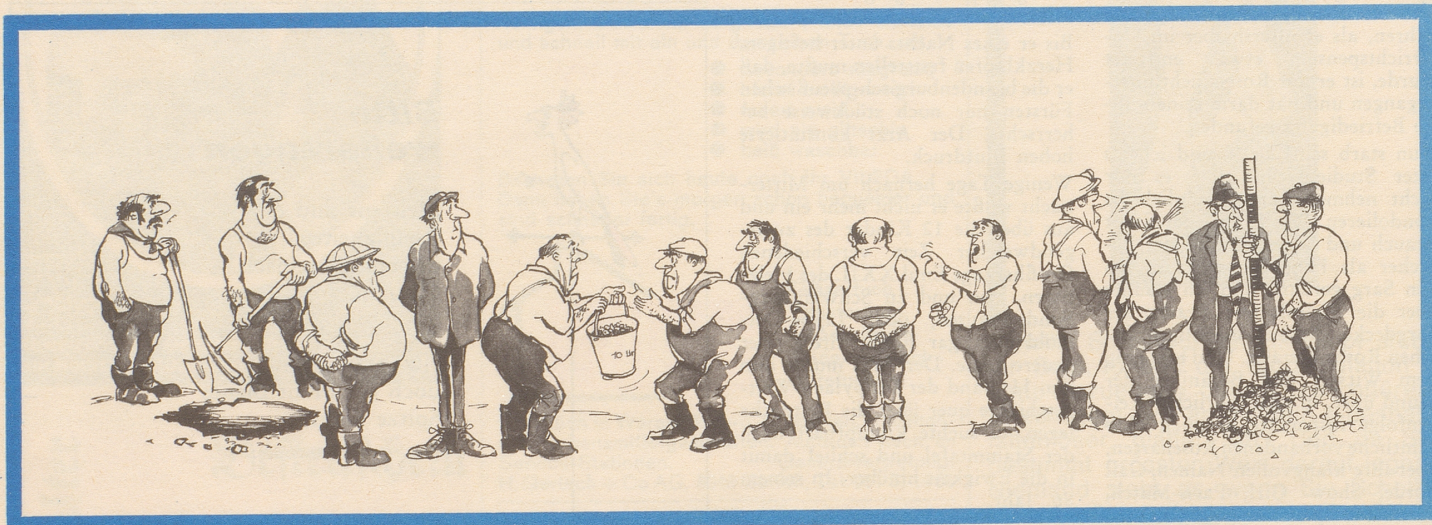
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Heinz Joss:

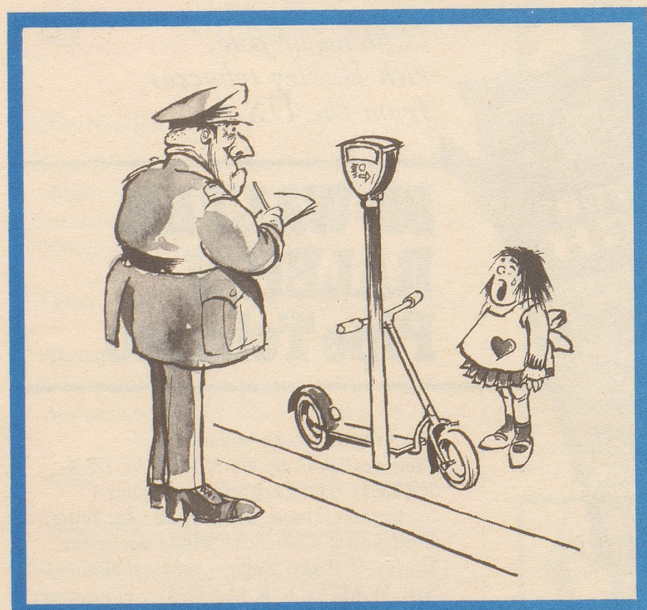
Wer **U** sagt muß auch **Bahn** sagen

... und wer durch den Kauf eines Autos, Velos, Trottinets oder Trams dazu beiträgt, das Chaos auf unseren Straßen zu vervollständigen, jedoch nicht bereit ist, für eine Sanierung zu sorgen, der muß sich der-einst von seinen Kindern und Kindeskindern den Vorwurf, ein Schlendrian und kurzsichtiger Geselle gewesen zu sein, gefallen lassen. Oder schtimmt das öppe nöd?

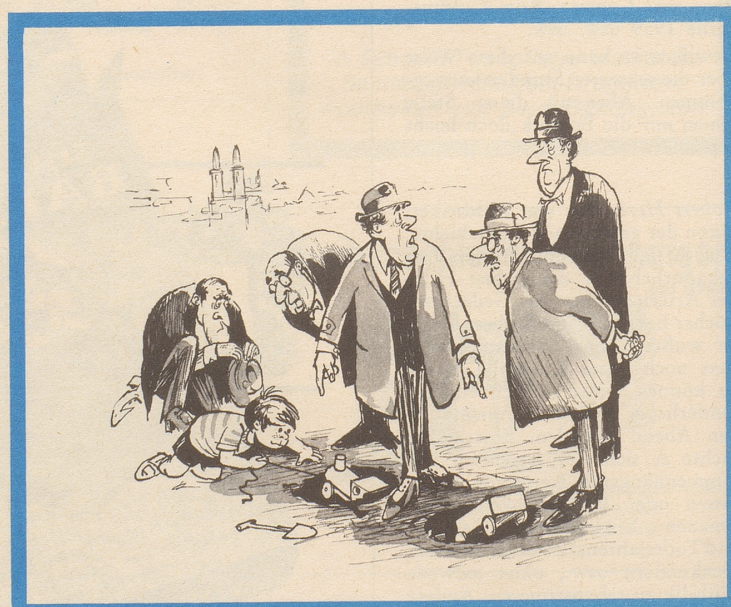
Die kleinste Weltstadt Europas, wie wir sie immer scherzhaft-freund-schaftlich nennen, hat ein 800-Millionen-Projekt für eine U-Bahn aus-gearbeitet, das mit einem Schlage die Verkehrssituation Zürichs enorm verbessern würde. Es hat nur zwei Fehler: Mit einer Fertigstellung ist erst im Jahre 1991 zu rechnen und außerdem muß das Projekt noch von den Stimmbürgern bewilligt werden.



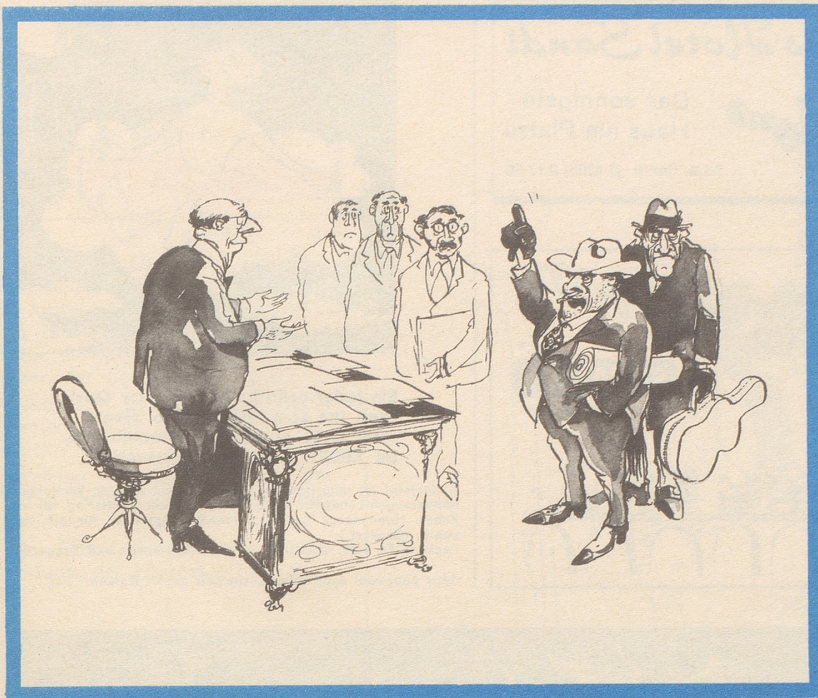
Die allfälligen Bauarbeiten würden mit bewährten Autobahnbaukräften zügig vorangetrieben. In der oben dargestellten Bauszene fehlt ein Mann. Er fiel einer Rationalisierungsidee des Ex-Stapikandidaten C. Dunkels zum Opfer.



Da neue Finanzquellen dringend erschlossen werden müssen, wird die Parksünderfangzone unerbittlich 80 cm auf das Trottoir ausgedehnt.



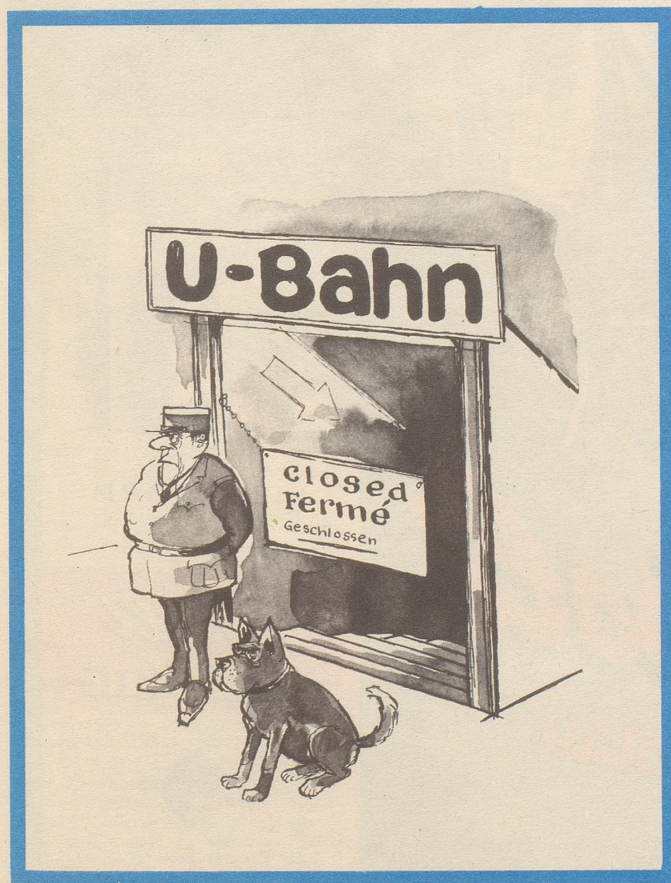
Eine Zürcher Studienkommission kam nach eingehenden Studien in Paris, Moskau und New York zu dem Entschluß, man solle die schweizerische Entwicklung eines jugendlichen U-Bahnkonstruktors in Oerlikon abwarten.



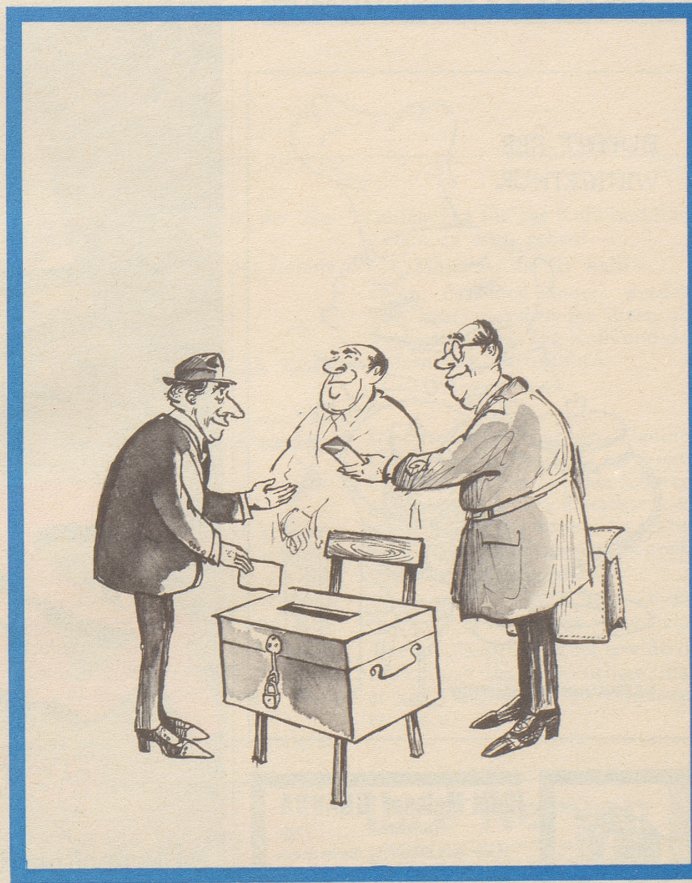
Für die Ausgrabung des U-Bahnteilstückes unter einer Zürcher Großbank liegt ein Dumpingangebot eines Chicagoer Konsortiums vor, welches bereits erfolgreich bei der PTT in Schlieren gearbeitet hatte. Eigenartigerweise unterzeichneten die rührigen Unternehmer in Handschuhen.



Vertreterinnen einer ungenannt bleiben wollenden Organisation sprachen sich vehement gegen eine Verlegung des Straßenverkehrs in den Untergrund aus. Ihre Nein-Stimmen fallen allerdings nicht ins Gewicht, da sie sowieso nicht stimmen dürfen.



Ab 23.55 Uhr wird die U-Bahn — einer traditionellen Gepflogenheit folgend — geschlossen, angezeigt durch einen Hi Po mit Hund und einem Hinweisschild in den üblichen Landessprachen.



Bei einer nochmaligen Volksabstimmung wird die Gratisabgabe eines U-Bahn-Freibillets für die Urenkel der Ja-Stimmer erwogen. Im Offiziersregenmantel Mod. 1938 der Stadtpräsident als Billeur.