

Norddeutscher Lloyd



Amerika-

NEW YORK, Baltimore, Galveston,
Cuba, Brasilien und La Plata

Orient-

Indien, China, Japan, Australien,
Neu Guinea

Aegypten-

Genua-Neapel-Port Said
Marseille-Neapel-Alexandrien

Mittelmeer-

Genua-Antwerpen-Bremen
und vice-versa

GENUA-Neapel-Gibraltar-NEW YORK

Marseille-Genua-Neapel-Piräus

Smyrna-Konstantinopel-Nicolajeff-Batum

Reisen

Reisen um die Welt

Schiffs- und Bahnbillets zu Tarifpreisen
durch die

Generalagentur **H. Meiss, Zürich**

40 Bahnhofstrasse 40

vom schweiz. Bundesrat patentiertes Passage-
H4931Z und Auswanderungs-Geschäft
Reisebureau und Gepäckspedition.

VERKAUF VON REISEARTIKELN
in grosser Auswahl.

6. September 1906

1

Gordon Bennett-Wettfliegen

1., 2. und 3. Oktober

Beobachtungs-Platz
z. 'Schönen Aussicht'
: Ober-Engstringen :
vis-à-vis dem Startplatz

1895
Eingang b. Hochrain v. d. StraÙe Höggen-Engstringen
Sitzplätze (nummeriert) 1 Tag gültig zu
Fr. 1.50. Kinder die Hälfte. Stehplätze
(1 Tag gültig) zu 1 Fr. Kinder die Hälfte.
Wirtschaftsbuffet in der Nähe
Velostrand Velostrand Velostrand
Billete im Vorverkauf bei Jakob Appenzeller,
Gemeindegutsverwalter in Ober-Engstringen.

2. Oktober 1909

2

Velo!



Bevor Sie eine Maschine kaufen, beschäftigen
Sie das Lager bei

F. Linemann, Velohandlung

in Schlieren

Oder verlangen Sie Gratiskatalog mit Zah-
lungsbedingungen. Große Auswahl und weit-
gehendste Garantie.

Neue Velo von 100, 125, 145, 160
bis 200 Fr. mit Freilauf und Rücktrittbremse 399
Gebrauchte Velo spottbillig.

Der Obige.

16. April 1907

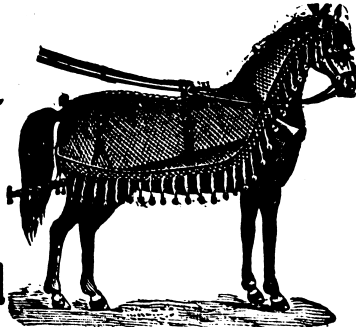
3

F. Scheibler, Zürich.

Unterer Mühlesteig.

682

Reit-,
Fahr-
und
Stall-
Artikel



Pferde-
und
Wagen-
decken
Reitföhen
Laternen

1. Mai 1906

4

Anmerkungen zum Thema Mobilität/Verkehrsmittel

① Norddeutscher Lloyd

Traditionsreiche deutsche Schifffahrtslinie, 1857 gegründet. Sie besorgte einen wesentlichen Teil des Auswandererverkehrs nach Amerika (New York, Baltimore, New Orleans). Vor Ausbruch des Ersten Weltkrieges erreicht die Gesellschaft ihren Höhepunkt: 26 000 Beschäftigte, davon 15 000 auf ihren 116 Dampfern.

Die Firma besteht bis 1970 und fusioniert dann mit der Hapag (Hamburg-Amerika-Linie).

Das Inserat steht in Zusammenhang mit dem Lesetext «Die Kessel eines Schnelldampfers». Dampfer waren beeindruckende Grossmaschinen, die noch heute faszinieren, ähnlich wie Dampflokomotiven. Sie erreichten um 1910 bereits Geschwindigkeiten bis zu 26 Knoten. (1 Knoten entspricht einer Seemeile, also 1,852 km.)

Ein paar Zahlen und Fakten mögen das Gigantische dieser Schiffe veranschaulichen:

Die deutsche «Imperator» lief 8 Wochen nach der «Titanic»-Katastrophe vom März 1912 vom Stapel. Sie verdrängte 50 000 Tonnen, war 276 m lang und mass vom Kiel bis zum Bootsdeck 30 m und konnte 4698 Passagiere und 1180 Mann Besatzung befördern. Der Ozeanriese besass elektrische Fahrstühle, Fitnessräume, ein Schwimmbad von 20 × 12,5 m, alle Räume und Einrichtungen, die nur Erstklasspassagieren vorbehalten waren.

Die einzelnen Klassen waren beinahe hermetisch voneinander getrennt und hatten ihre eigenen Aufenthalts- und Speisesäle, ein Spiegelbild der damaligen sozialen Zustände.

Die schnellste Atlantiküberquerung wurde jeweils mit dem «Blauen Band» ausgezeichnet. Dies veranlasste den Chefkoch eines Siegerschiffes zu einer besonderen kulinarischen Schöpfung, dem «Cordon bleu».

Bis kurz nach dem Zweiten Weltkrieg wurde der Personenverkehr über die Weltmeere von Schiffen besorgt, erst von 1950 an wurde er allmählich durch die immer leistungsfähigeren Flugzeuge verdrängt.

② Gordon-Bennett-Wettfliegen

Das Gordon-Bennett-Wettfliegen von 1909 mit Startplatz beim Gaswerk Schlieren war *der* Grossanlass in der Region Zürich vor dem Ersten Weltkrieg. An diesem dreitägigen Wettkampf beteiligten sich 73 Ballons. Star der Veranstaltung war allerdings kein Ballon, sondern das lenkbare Luftschiff L1, gesteuert von Major a. D. Prof. Dr. Ing. e.h. Dr. phil. h.c. August von Parseval.

Hunderttausende verfolgten auf den umliegenden Höhenzügen das Schauspiel. Das Inserat mit seinem Hinweis «Velostand Velostand Velostand» weist auf die Bedeutung des Fahrrades in jener Zeit hin, welches zu einem eigentlichen Volkfortbewegungsmittel geworden war.

Gordon Bennett war ein amerikanischer Zeitungsbaron (Herausgeber und Besitzer des «New York Herald») und galt als einer der reichsten Männer seiner Epoche. Er war es, der den Wert von Sensationen für eine Zeitung erkannte. Deshalb erzeugte er sie zum Teil gleich selbst. Er rüstete Arktisexpeditionen aus, liess den verschollenen Missionar und Afrikaforscher Dr. Livingstone aufspüren, stiftete Preise für Segelregatten, Ballonwettfahrten und Autorennen. Er starb verarmt nach dem Ersten Weltkrieg.

③ Velo!

Bis zu den Hightech-Bikes war es von der Laufmaschine des Herrn Drais ein weiter Weg! Wesentliche Schritte in der Entwicklung des Zweirades waren:

Erfindung des Luftreifens um 1890. Einführung des Freilaufs ab 1900. (Beim Startramp mussten beim Abwärtsfahren die Füsse von den Pedalen genommen werden.) Einführung der Übersetzung ab 1903.

Der Rücktritt war eine Bremse, die durch Pedaldruck rückwärts auf die Nabe des Hinterrades wirkte.

④ Reit-, Fahr- und Stall-Artikel

Gütertransporte, Winterdienst, aber auch Personentransporte wurden bis zum Ersten Weltkrieg hauptsächlich durch Pferdegespanne besorgt.

Die Kessel eines Schnelldampfers

22. März 1904

Auf dem Schnelldampfer «Kaiser Wilhelm II.» des Norddeutschen Lloyd wird der nötige Dampf in 19 Kesseln erzeugt. Mit der Bedienung und Wartung der Kessel sind auf «Kaiser Wilhelm II.» nicht weniger als 237 Mann betraut. Um den Dampf zu erzeugen, sind täglich etwa 14 000 Zentner Kohle erforderlich, sodass 200 Familien zu vier Köpfen ein ganzes Jahr mit der Kohle auskommen würden, die «Kaiser Wilhelm II.» an einem einzigen Tag verbraucht.

Die Gesamtleistung der vier Maschinen des Schnelldampfers beträgt 40 000 Pferdekräfte. Wenn aber, wie das bei einem Schnelldampfer der Fall ist, eine Maschine Tag und Nacht arbeitet, so leistet die Maschinenpferdekraft durchschnittlich so viel wie $3\frac{1}{2}$ lebendige Pferde, sodass die Maschinenkraft des «Kaisers Wilhelm II.» der von 140 000 lebenden Pferden entsprechen würde. Das gesamte deutsche Reichsheer zählt aber nur 104 485 Dienstpferde! «Kaiser Wilhelm II.» entwickelt also in ihrer Maschinenleistung fast die eineinhalbfache Kraft von sämtlichen Dienstpferden der deutschen Armee!

Anmerkung

Um die Kraft der Dampfmaschine eindrucklich darzustellen, könnte man die Länge der entsprechenden Pferdekolonnen ausrechnen.

Automobilsport (Probleme mit dem Automobil – schon damals)

Ein Leserbrief, 4. August 1904

Der Schreiber dieser Zeilen ist kein Reaktionär, sondern jedem echten Fortschritt hold. So begrüsst er denn auch das *Automobil*, vorausgesetzt, dass es von Leuten benutzt wird, die für das Leben und die Sicherheit ihrer Nächsten noch etwelches Gefühl haben. Ich meine also, man sollte in Kurven und bevölkerten Gebieten menschlich fahren und *nicht dahinrasen wie ein Verrückter*. Die Zürcher sind sonst nicht als Schafsnaturen oder – ich will es herausagen – als Schafsköpfe bekannt; aber in Bezug auf die fliegenden Automobile nehmen sie eine Stellung ein, die einem wollbedeckten Tierlein anstünde.

Ich sehe in der Stadt Zürich, namentlich in den Vorstädten und dann besonders auch in der Umgebung, fast täglich Beispiele, wo die Erwachsenen und die Kleinen durch den Unkenruf eines dahersausenden Vehikels aufs Trottoir geschreckt, wie eine Schafherde auseinander getrieben werden. Und das selbst an einem Sonntag, an einem Fest, an den Orten der Spaziergänger, an öffentlichen Vergnügungsplätzen, und zwar bei *Krümmungen*, wo man das Uning nicht zum Voraus erblicken kann. *Da wenigstens* – ich will nicht zu viel verlangen – sollte langsam gefahren werden.

Ich spaziere mit zwei Damen im Sihltal. Ein Warnsignal, und das Ungetüm ist da. Kinder oder Fuhrwerke hätten nie und nimmer ausweichen können. Mit Schnellzugsgeschwindigkeit schoss das Fahrzeug in *bewaldeter* Gegend in den Kurven herum. Man sagte mir, dass der Fuhrwerkverkehr mit Ausflüglern der genannten Gefahr wegen bedenklich abgenommen habe.

Wenn die Schweiz, das Land der *Fremdenindustrie*, nicht zeitig für die Einschränkung des Automobilsports sorgt, so wird sie einen schweren Schaden erleiden. Man darf nicht erst einschreiten, wenn in einzelnen Gegenden keine Fremden mehr kommen, wenn ganze Gebiete im Geruche stehen, man sei dort seines Lebens nicht mehr sicher. Dann ist es zu spät. Man sollte vorher erwachen.

Alles wettet und flucht hinter dem Bierglase. Alles macht eine Faust im Sacke; aber handeln tut niemand. Wer aus Übermut, Leichtsinne, Geringschätzung oder Hochmut Menschenleben mit dem Auto vernichtet, *macht sich ganz einfach eines schweren Vergehens schuldig*.

Die ersten Pendler

Wer mehr als zwanzig Jahre mit dem Streckenabonnement der Schweizerischen Bundesbahnen zu und von der Arbeit gefahren ist, der hat manches mehr oder weniger Angenehme erleben können. Es gab eine Zeit, da gab es noch keine besonderen Zugskompositionen für den Vorortverkehr. Vielmehr war es üblich, in den so genannten Arbeiterzügen gerade die ältesten Wagen mitzuführen, jene, die noch an die berühmte Spanischbrötli-Bahn erinnerten. Das war besonders am Morgen, beim ersten Zug, der Fall. Erst kürzlich habe ich im Eisenbahnmuseum die Einrichtung und den Komfort jener Drittklasswagen bewundert und es sind mir dabei allerlei Erinnerungen aufgestiegen.