

Die drei Leben des Arnold Wagners



Noldi geniesst eine ganz besondere Beachtung auf meiner Homepage: Unter «Motorräder» gibt es eine Rubrik «Spirit of Winterthur», dem letzten grossen Coup Noldi's, wo er Weltgeschichte geschrieben hat. Noldi ist kein bequemer, aber ein unendlich arbeitsamer Mensch, der vor nichts zurückschreckt. Dass er uns dieses Buch geschrieben hat, ist eine Meisterleistung, ist er doch nicht nur ein guter Ingenieur, sondern auch ein guter Autor! Zu kaufen an der Tramstrasse für Fr. 40.–



LOVERIDE 22 am 4. Mai



Die 22. Ausgabe dieses MEGA-Events, der grössten Töff-Party der Schweiz, findet immer am ersten Sonntag im Mai statt. Da ich wegen der Ferien nicht an der SWISS MOTO'14 teilnehmen kann, wird das der einzige Auftritt sein. Seit 2007, meinem 20. Jubiläum, zu welchem ich mir das «rote Zelt» geleistet habe, sind wir regelmässig dabei. Mein Stand wird wieder der offizielle Anlaufpunkt des Bündner Gold-Wing-Stammtisches sein. Mehr dazu unter «Veranstaltungen» auf meiner Homepage.



Bericht Kurs Interlaken vom 18. April 2013

Der Kurs in Interlaken gehört bereits zum Standard-Angebot an der Tramstrasse 100. In zwei Gruppen führen die Teilnehmenden nach Interlaken, ich führte die spätere Gruppe ab der Waldegg über die bekannte Route Entlebuch-Schallenberg. Diesmal erwischte ich die falsche Abfahrt, so dass wir einen «kleinen Umweg» (Halbanschluss!) einlegen mussten. Da ein Grossteil der Zimmer im Oberländerhof schon belegt waren, mussten wir in die Nachbarschaft ausweichen.

Der Kurs am Morgen startete bei herrlichem Wetter: Wir hatten genau den besten Tag im April erwischt. Unter der Leitung von Roland Schneider konnten wir fleissig dem Kurvenfahren fröhnen, wie man auf den Bildern gut sehen kann. Wie starke Schräglagen Arthur (72j.) mit seiner kleinen BMW hinlegte, erkannte ich erst beim Bearbeiten der Bilder! Wir liessen alle ein bisschen Metall zurück! Fast alle ...



Ein Highlight war dann wieder die begleitete Heimfahrt über den Eriz: Tinu hat sich «geopfert», denn es sind doch einige Abzweigungen auf diesem (Um-) Weg zu finden. Ganz, ganz herzlichen Dank dem Berner Instruktoren-Team, das uns einmal mehr Gastrecht gegeben hat – wir haben es ausnahmslos genossen, ohne Reue. Der Termin für 2014 ist der Donnerstag, 10. April 2014.

Übrigens: Roli ist inzwischen Vater geworden! Er kam mit der stolzen Mutter Manu und der 4monatigen Tochter zur Weihnachtseinladung – so herzlich!



Die Geschichte zum «I love Töff»-Kleber

Es war ein Zufall: Ich lernte anfangs der 90er-Jahre eine junge Frau in Dübendorf kennen, deren Vater ebenfalls Töff fuhr und – das war natürlich das Entscheidende – eine gute Idee umgesetzt hatte: Er war der Vater des «I love Töff»-Klebers! So kam ich dazu, Hans Stalder kennenzulernen.

Wie vermutet stand am Anfang der «I♥NY»-Kleber Pate. Das war aber nicht der Ausgangspunkt der Geschichte, sondern ein Inserat für einen Kleber mit der Silhouette eines Töffs und darunter stand so klein, dass man es unmöglich aus Distanz lesen konnte: Ich fahre auch! Die Idee, die hinter dieser Aussage stand, liess Hans grübeln. Er, der aus der Werbebranche kam, wusste, dass die Botschaft kurz und prägnant sein musste. So kam ihm, siehe oben, die Idee mit dem «I♥Töff». Eine befreundete Grafikerin musste seinen Entwurf umsetzen, was wegen des Sonderwunsches «alles in kursiv» gar nicht so leicht war. Mit diesem Entwurf ging er zu einem ehemaligen Schulkameraden, einem Siebdrucker, der zwar nicht selbst in der Lage war, aber ihm mit der Adresse weiterhelfen konnte. Seither fertigt dessen Bruder die Kleber, inzwischen zu Tausenden.



Im Bild (von 1996) Sue Stammbach vom MotoSport Schweiz anlässlich der Preisverteilung bei der Übergabe des Sponsorings durch die AMS Kurse.

Den Durchbruch zu einer weiteren Verbreitung der Idee schaffte Hans mithilfe der damalige MSS-Redaktorin Sue Stammbach: Sie war von seinem Kleber

dermassen begeistert, dass sie sofort einen redaktionellen Beitrag im damals wöchentlich erscheinenden (einzig) Schweizer Töff-Heftli platzierte, mit dem Resultat, dass nicht nur Hans Geschäftsbriefkasten, sondern gleich auch das Milchkästli darunter über und über mit Briefumschlägen vollgestopft war. Man konnte einen Kleber gegen 2 Fr. in Briefmarken oder gleich 10 Stück gegen ein Zehnerstück mit frankiertem Rücksendumschlag bestellen, zu diesen Erstkunden dürfte ich bestimmt auch gehört haben. Später erhielten die Tramstrasse 100-Kunden zusammen mit dem Weihnachtstkärtchen den «I♥Töff»-Kleber immer wieder zugesandt.

Hans sitzt mir vis-à-vis: Mit seinen 81 Jahren ist er noch immer sehr vif und präsent, seine Gedanken und Erinnerungen präzise wie ein Schweizer Uhrwerk.



Im Bild (von 2006) Hans Stalder beendet seine Töff-Karriere 2008 auf einer BMW R1200 RT und fährt heute Saab Cabriolet.

Ich bin mit ihm übereingekommen, dass ich sein Werk übernehme und es in seinem Sinn weiterführen werde. Im vergangenen Frühling hatte ich fast 200 Töff-Händler angeschrieben, mit mässigem Erfolg. Mein Versprechen, dass ich 10% meines erzielten Umsatzes der IG-Motorrad zukommen lassen werde, und sie damit also ein «gutes Werk» an der Sache der Töff-FahrerInnen unterstützen, konnte sie noch nicht dermassen beflügeln. Aber ich werde nicht so schnell aufgeben ... – das hat Hans verdient, merci!

I ♥ Töff

Signal: Das NEIN zum Vignetten-Wucher (Fortsetzung von Seite 2)

Hoffentlich erkennt nun die «classe politique» Bern das Zeichen der Zeit: So, wie sie bis jetzt mit der Finanzierung der Strassen umgegangen ist, kann es nicht weitergehen. Offenbar ist auch die «Milchkuh-Initiative» zustande gekommen. Das heisst, wenn sie nun nicht im Sinne der Strassenbenutzer zukünftige Politik betreibt, wird das Volk in Bälde Gelegenheit haben, ein Wort mitzureden. Mit der Vignette wurde 1984 eine zusätzliche Geldquelle eröffnet, nachdem bereits vorher der Treibstoffzuschlag von 20 auf 30 Rappen erhöht wurde, mit dem Versprechen, das Autobahnnetz mit diesen Mitteln fertigzustellen. So sind Milliarden und Milliarden zustande gekommen, die zweckentfremdet wurden: So finanziert die Öffentlichkeit alljährlich insgesamt 11,5 Milliarden Franken zur Defizitdeckung des öffentlichen Verkehrs.

In der gleichen Zeit wurden Dutzende von Strassenprojekten mit dem Argument zu Fall gebracht, dass neue Strassen neuen Verkehr generieren würden. Aus dem Stundentakt im öV wurde nach und nach ein Halbstundentakt und der Ruf nach Viertelstundentakt bleibt angesichts der ständig überfüllten Züge, Busse und Trams nicht ungehört. Denn auch das attraktive Angebot des öV generiert zusätzlichen Verkehr: Vor allem übers Wochenende sind Heerscharen von Jugendlichen mobil, die früher mangels Zugangs zur Mobilität Hausaufgaben erledigten, in ihrer Umgebung die Freizeit verbrachten. Nur mit dem Unterschied, dass jede Fahrgelegenheit im öV zu 40% durch die Allgemeinheit finanziert wird.

Wer sein privates Fahrzeug benützt, wird nicht subventioniert, sondern im Gegenteil laufend schikaniert, wie beispielsweise durch extra so angeordnete Verkehrsinseln, dass die Busse in den Haltestellen während der Einsteigezeiten nicht mehr überholt werden können. Heute heisst die Devise im Verkehr nicht mehr miteinander sondern gegeneinander. Dieselben Kreise, die solche Schikanen unterstützen und fördern, beklagen sich über die Aggressionen zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern: Zusammen mit dem unglücklichen Vorrecht der Fussgänger auf dem Fussgängerstreifen, das von vielen Velofahrern auch gleich noch benützt wird ohne abzusteigen, führt das «zum Recht des Schwächeren», der Fahrzeugführer oft in gefährliche Situationen bringt: Notbremsungen und damit herbeigeführte Auffahrunfälle verursachen viele Verletzungen mit bleibenden Schäden, die schon manche Existenz dauerhaft zerstört hat. Hinzu kommen **Bussen und ein Polizeistaat auf der Strasse**, der seinesgleichen sucht. Es geht **nicht mehr um die Verkehrssicherheit, sondern einzig um das Abzocken** des Privatverkehrs! Es ist nun an der Zeit, auch in der Finanzierung der Strassen transparente Verhältnisse zu schaffen: So wie für die Bahnen geplante Infrastruktur-Fonds muss auch für den Strassenverkehr ein Konzept vorgelegt werden, wie in Zukunft die National-Strasseninfrastrukturen bezahlt werden sollen – was, wer und wie bezahlt! Ob dann wohl auch 40% durch den Steuerzahler subventioniert werden?

Urs Tobler, Töff-Fahrer aus Leidenschaft, Autofahrer aus Notwendigkeit und öV-Fahrer von Zeit zu Zeit aus Vernunft