



- **Meilensteine des TCS Zürich**
Diese Ereignisse haben Spuren hinterlassen
- **Die Zukunft des TCS Zürich**
Der Präsident und der Geschäftsführer skizzieren die Zukunft
- **Der TCS und der Kanton Zürich**
Regierungsrat Mario Fehr im Interview



Jubiläumsmagazin

TCS Sektion Zürich

1899–2024

Impressum

Ausgabe: Mai 2024
Erscheinen: einmalig
Auflage: 1000 Exemplare

Herausgeber
TCS Sektion Zürich

Redaktion
Reto Cavegn

Mitarbeit
Mario Fehr, Peter Goetschi,
Dr. Thomas Lüthy, Andreas
Hauptli, Sandra Hadorn,
Ramona Suremann

Grafikdesign
trusign
Heidi Trummer

Druck
Theiler Druck AG

© Alle Rechte vorbehalten.



Ein spannender Blick zurück



Reto Cavegn
Chronist

Es war eine faszinierende Erfahrung, die Chronik des Touring Club Schweiz (TCS) Sektion Zürich weiterzuschreiben. Die Recherche und Zusammenstellung der Geschichte des TCS Zürich erlaubten und erforderten das Studium vieler historischer Quellen, insbesondere archivierter Dokumente, Berichte und Zeitschriften. Der Start, noch mitten in meiner aktiven Zeit, war spektakulär: unser Geburtsjahr war nicht 1917, sondern 1899. Ein Artikel im Tages-Anzeiger und plötzlich werden wir 2024 125 Jahre alt. 1917 wurde die Autosektion der Sektion Zürich des TCS gegründet. Bereits 1899 wurde die Velosektion des TCS Zürich ins Leben gerufen, vergleichbar mit der Gründung des Touring Club Schweiz 1896, auch von Velofahrerinnen und Velofahrern initiiert. Also, 2024 wird der TCS Zürich stolze 125 Jahre alt.

Es war besonders interessant, die verschiedenen Entwicklungsphasen und Meilensteine der TCS Sektion Zürich im Laufe der Jahre zu erkunden. Leider fehlen von der Geschichte der Velosektion (1899 bis 1917) fast alle Unterlagen, vielleicht können diese Lücken noch geschlossen werden. Von den Anfängen in den frühen 1900er Jahren bis hin zu den modernen Herausforderungen im 21. Jahrhundert bietet die Geschichte des

Vereins einen faszinierenden Einblick in die Entwicklung von Mobilität, Tourismus und Verkehrspolitik in der Region Zürich. Diese 125 Jahre umfassen den Aufstieg des Autos, der Wichtigkeit der individuellen Mobilität, die Bemühungen um die Verbesserung der Verkehrssicherheit, die negativen Auswirkungen des Verkehrs und die Steigerung der Emotionalität der Verkehrspolitik.

Die Verfassung der Chronik ermöglichte es, anhand der zahlreichen Beiträge und Errungenschaften der TCS Sektion Zürich aufzuzeigen, wie sie ihre Rolle bei der Förderung des Strassenbaus bis hin zu ihren Bemühungen um Verkehrssicherheit, Umweltschutz und nachhaltige Mobilität wahrnahm. Der TCS Zürich hat sich in diesen Jahren auch zu einem wirtschaftsstarren KMU mit mehr als 40 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern entwickelt, immer im Dienst der rund 224'000 Mitglieder.

Es war eine wunderschöne Aufgabe, die Geschichte der TCS Sektion Zürich zu dokumentieren und für künftige Generationen festzuhalten. Es wurde mir wirklich bewusst, welchen Stellenwert die Mobilität für die Menschen gestern, heute und morgen haben wird. ■



Der TCS und der Kanton Zürich

Regierungsrat Mario Fehr im Interview

16



Die Zukunft des TCS Zürich

Der Präsident und der Geschäftsführer skizzieren die Zukunft

20



Der TCS – nicht nur in der ganzen Schweiz vertreten, sondern verankert

Beitrag von Peter Goetschi

40

- 6 Meilensteine TCS Zürich
Mobilität im Wandel
- 8 Chronik ab 1896
- 10 Chronik ab 1930
- 12 Die Verkehrssicherheit
**Die Verkehrssicherheit steht
beim TCS im Mittelpunkt**
- 14 Chronik ab 1938
- 16 Interview
**125 Jahre im Einsatz
für Zürich**
- 18 Chronik ab 1960
- 20 Rück- und Ausblick
**TCS Zürich ist für
die Zukunft gerüstet**
- 22 Chronik ab 1974
- 24 Das Design im Wandel der Zeit
Der TCS in gedruckter Form
- 26 **Das TCS-Logo**
- 26 Chronik ab 1989
- 28 Seetunnel
**TCS setzte sich vergeblich
für einen Seetunnel ein**
- 30 Die Gruppen
**Gründungen
Orts- und Fachgruppen**
- 32 Chronik ab 1995
- 34 Nationale Krise
**Zwei grosse TCS-Krisen
zwischen 1956–1960**
- 37 Mitgliederentwicklung
Statistik
- 38 Chronik ab 2001
- 40 Beitrag Peter Goetschi
**Der TCS – nicht nur in der
ganzen Schweiz vertreten,
sondern verankert**
- 42 Chronik ab 2007
- 44 Personen
**Sektionspräsidenten
TCS Zürich**
- 46 Personen
**Geschäftsführer/
Sekretäre TCS Zürich**
- 47 Motorfahrzeugsteuern/
Verkehrsabgaben
**Siebenmal Nein zur
Anpassung der Verkehrs-
abgaben in Zürich**
- 48 Chronik ab 2015
- 50 Der Blick zurück mit
Inseraten aus dem TCS

Mobilität im Wandel

**1899 –
1917**

Der TCS als Velo-
organisation



**1917 –
1945**

Das Auto und
der TCS nehmen
Fahrt auf



**1945 –
1967**

Die Friedenszeit
beflügelt den
TCS



**1967 –
1992**

Der TCS
wächst



125

**1992 –
1999**

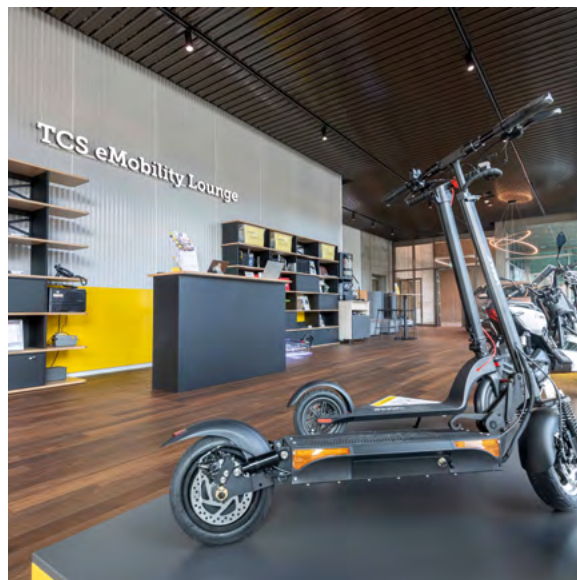
Der TCS im
politischen
Gegenwind

**1999 –
2017**

Der TCS wird
als Vertrags-
partner des
Kantons Zürich
zum KMU

**2017 –
2024**

Der TCS nimmt
die E-Mobilität
ernst



lahre



Gründer Autosektion
Zürich von links nach
rechts: Paul Blüthgen,
Emil Müller und Conrad
Bader 1917

Chronik ab 1896

1896

Gründung TCS Schweiz

1899

Gründung TCS Sektion Zürich (Velo)

Initianten: Joh. Badertscher, Prof. Dr. Barbieri, P. Bodmer, W. Elsener, E. Hess, E. Hüni-Caumont, Viktor Kuster, Dr. Anton Pestalozzi, Dr. G. Schärtlin, Prof. Dr. Hans Schinz, K. Spitzer, Dr. Max Staub, M. v. Sulzer-Wart, Theodor Valester

1908

Start Verkehrssicherheit TCS

1917

Gründung Automobil-Sektion Zürich, erste Versammlung von acht TCS-Mitgliedern im Hotel Pelikan in Zürich (9. Mai 1917). Gründungsmitglieder: Paul Blüthgen, Emil Müller und Conrad Bader

1919

Erstmals tritt der TCS Zürich in Erscheinung mit einer Eingabe an den Regierungsrat gegen Sonntagsfahrverbot und für Verbesserung der staubigen Landstrassen

1922

Sekretariat in der Winterthur Versicherung, Bahnhofplatz 1, Zürich

1923

1. Autosalon Genf mit dem TCS

1924

Erstes Jahresfest der Auto-Sektion im Zunfthaus Meisen (15. Februar 1924)

Gründung des «Klubblättchens» Auto-Sektion Zürich (15. Februar 1924)

1929

Gemeinsame Werbung ACS / TCS in NZZ (15. Januar 1929)

Gründung Strassenhilfsdienst (TCS-Agenten mit Motorrädern und Seitenwagen)

Geschicklichkeitsfahren und Auto-Match auf dem Sechseläutenplatz

Autogeschicklichkeit 1929

Nr. 42 ZÜRCHER ILLUSTRIERTE 1337 VIER NEUE HÖCHSTLEISTUNGEN IN DER FLIEGEREI



Oberst Casinelli (Italien) erreicht mit einem Macchi-Castaldi-Wasserflugzeug, versehen mit einem 2400-stelligen Fiat-Motor, eine Geschwindigkeit von 629 Stundenkilometer. Der frühere Rekord, der von den Engländern gehalten wurde, betrug 552 Stundenkilometer.



Gustave Lemoine (Frankreich) erreicht auf dem Flugplatz von Villacoublay mit einem 1500 PS starken Apparat die Höhe von 13900 m. Er hat damit den bisherigen Welthöhrekord für Motorflugzeuge um 400 m überboten.



Kapitän Turner (Amerika) stellt einen neuen Rekord für den Nonstop-Flug über den amerikanischen Kontinent auf. Er legte die 4135 Kilometer lange Strecke Los Angeles-New York in 10 Stunden, 6 Minuten, 50 Sekunden zurück.



Kingsford Smith (England) legt die Strecke London-Windham (Australien) in 7 Tagen 4 Stunden, 47 Minuten zurück. Der bisherige, von dem Engländer Scout gehaltene Rekord für den England-Australien-Flug wurde damit um 1 Tag, 17 Stunden, 32 Minuten unterboten.

Geschicklichkeitsfahren und Autoballmatch des Zürcher Touring-Clubs

AUFNAHMEN MAX SEIDEL

Der Autoballmann. Ein Fiat-Team von vier Wagen kämpft mit einem gleichstarken Ford-Team von funkelbunten Wagen. Es gab einen Torwächter, ein Goal, einen Schiedsrichter, Straföße, Angriffe und Abwehr wie beim Fußball. Stoßstangen und Kotflügel standen gelegentlich hart gegeneinander. Freie adrele Mischkämpfe erwarben sich größter Sympathien. Resultat 5:3 für Fiat.

Aufnahme Pionier



Rückwärtsfahren in gerader Spur. Klötze berühren gab Strafpunkte. Ein Herr im Fiat sagte durch, daß es eine Freude war. Beifall! Hat und da aber, wenn der Fahrer vorbei war, lagen die Klötze so unordentlich durcheinander, wie in einer Hunderspektakel.



Rückwärts auf die Bodenschwelle. Mancher geriet auf den rückwärtigen Hang hinunter. Schadenfreude Geschrei der sichverständigen Bulben hinter den Schein.



Stülpe dir einen Papiersack über den Kopf, und fahre gradaus. Wieviele gerieten da vom geraden Wege ab. Wer seinen Wagen vorher gut in die Richtung stellte, hatte allenfalls einige Aussetzer, straflos durchkommen.

CHRONIK AB 1930

1930

Jahresfest: Zürich im Jahr 2000 (22. Februar 1930)

Verlegung Sekretariat Bank Comptoir de Genève, Bahnhofstrasse 5, Zürich

Auskunftsdiens für Automobilisten von TCS / ACS an der Internationalen Kochkunst-Ausstellung (ZIKA) im Chalet Shell in Zürich

Ballon Fuchsjagd Sektion Zürich

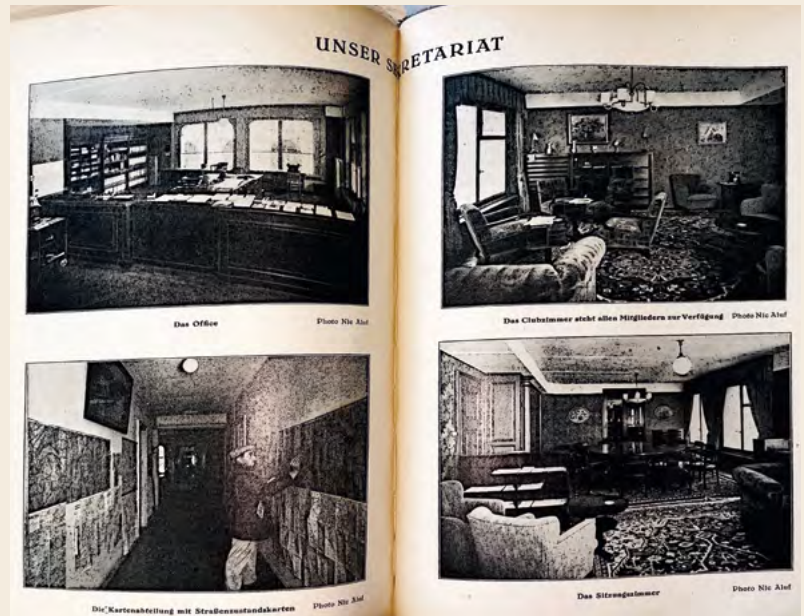
1931

Bezug Sekretariat, Entresol Genfer Diskontbank, Bahnhofstrasse 7, Zürich

Jahresfest 1930



Sekretariat 1930 TCS Zürich



Auskunftsdiens ZIKA 1930

Ballon Fuchsjagd 1930

AUF RUF!

Leider müssen wir feststellen, daß durch sinnloses Rasen und unvorsichtige Fahren einzelner gewissenloser Motorfahrer der Straßenverkehr immer wieder gefährdet und ernstlich gefährdet wird. Diese Verletzungen Einzelner schaden dem Ansehen der überwiegenden Mehrheit anständiger und verantwortungsvoller Automobilisten.

Der Touring-Club der Schweiz, der 49 000 Mitglieder zählt, und seine Zürcher Sektion, die in unserem Kanton 6500 Automobilisten vereinigt, verweisen in aller Schärfe unvorsichtige oder leichtsinnige Rasenfahrer auf der Straße, und haben den unverantwortlichen Fahrern den Kampf angesagt, um die Straße von solchen unerwünschten Elementen zu säubern.

Wir richten daher an alle Motorfahrer den Appell, jede überhöhte Geschwindigkeit zu vermeiden und dies so zu tun, daß sie ihr Fahrzeug jeden Augenblick beherrschen.

Vorsicht bei Kreuzungen und in Kurven, auf belebten Straßen und Plätzen und beim Vorfahren ist nicht nur ein Gebot des Anstandes, sondern auch der Pflicht gegenüber allen Straßenbenützern.

Nach Alkoholgenuss sollte das Lenken von Motorfahrzeugen überhaupt vermieden werden!

Rücksichtvolles Abblenden beim Begegnen von Fahrzeugen und Fußgängern usw. sollte jedem eine Selbstverständlichkeit sein.

Die Unfälle der letzten Zeit haben gezeigt, daß auch selbst der Fußgänger und Radfahrer sehr viel gesündigt wird und daß sie oft die Ursache bedauerlicher Unfälle sind. Wir möchten die Fußgänger bitten, sich stets vor Augen zu halten, daß die Fahrbahn dem Fahrzeug gehört, und keine Promenade, kein Spielplatz für Kinder, noch ein Aussenhaltort ist.

Nur durch verständnisvolles Zusammenwirken und gegenseitige Rücksichtnahme aller Straßenbenützer wird es möglich sein, den immer dichter und schneller werdenden Straßenverkehr zu Stadt und Land störrige- und reibungslos zu gestalten.

AUTO-SEKTION ZÜRICH

des
Touring-Club der Schweiz



Aufruf in NZZ gegen Raserei 1933

Rosengartenstrasse 1934 (ETH Bibliothek, Baugeschichtliches Archiv, CC BY 4.0)

1932

Gratisabgabe von Triptyks (Zolldokumente)

1933

Aufruf der Auto-Sektion in der NZZ gegen sinnlose Raserei

Vertrag mit AGVS (Auto-Gewerbe-Verband Schweiz) betreffend Überprüfung der Autos gemäss Weisungen des Bundes

1934

Touringhilfe im Kanton Zürich

Bau Rosengartenstrasse in Zürich

Gründung technischer Auskunft- und Beratungsdienst Auto-Sektion

1935

12'000 Broschüren für Verkehrsunterricht an der Schule in Zürich / Winterthur

1936

Touring-Hilfe ersetzt Strassenhilfsdienst (schweizweit, 24 Stunden)

1937

Einstellung Sektionsblatt zugunsten schweizerischer TCS-Zeitung

Lancierung «Touringschutz» (Rechtsschutz) durch Auto-Sektion Zürich

DIE VERKEHRSSICHERHEIT

Start Blachenaktion
«Schulanfang» 1999



Verkehrsunterricht in der Schule. (Eing.) Die Autoaktion Zürich des Touringclub der Schweiz hat jenen den Schulbehörden der Stadt Zürich eine Neuauflage von 12 000 Stück des illustrierten Verkehrsbüchleins für Kinder zur Verfügung gestellt. Es dient zur Aufklärung unserer Schuljugend über die Gefahren des modernen Straßenverkehrs und ihre Vermeidung durch verkehrsrichtiges Verhalten. Als Ergänzung wurde eine Sammlung von Skizzen der wichtigsten Verkehrssituationen in der Stadt Zürich mitgeliefert, die den Lehrern gestattet, den Kindern das richtige Vorgehen an nicht ungefährlichen Stellen zu lehren. Endlich hat die Sektion Zürich hübsche zweifarbige Plakate, enthaltend die hauptsächlichsten Verkehrsregeln, ausgearbeitet und in genügender Auflage den Schulbehörden zum Aushang in allen Schulzimmern der Stadt Zürich übergeben. Das gleiche Verkehrserziehungsmaterial stellt der T.C.S. auch den Schulen der Stadt Winterthur zur Verfügung.

12'000 Broschüren für den Verkehrsunterricht an den Schulen Zürich und Winterthur 1935

Das leuchtende TCS-Signet 1952



TOURING-CLUB DER SCHWEIZ / AUTO-SEKTION ZÜRICH

Zürich, im November 1952

Sehr geehrtes Mitglied,

Der TCS überreicht Ihnen in der Beilage als Mittel der Unfallverhütung einen wetterbeständigen **Scotchlite-Leucht-Rhombus** mit Club-Abzeichen und ersucht Sie, denselben wie auf der nächsten Seite angegeben an Ihrem Wagen anzubringen. Dieser Rhombus besteht aus einem reflektierenden Film, der nachts im Scheinwerferlicht stark aufleuchtet und auf eine Entfernung bis zu 200 Metern gut sichtbar wird.

Art. 19 des MFG bestimmt zwar, dass das Motorfahrzeug vom Beginn der Dämmerung an beleuchtet sein muss. Trotzdem begegnet man nachts oft Fahrzeugen, die unbeleuchtet auf der Strasse stehen oder ohne Schlusslicht fahren. Die Gründe hierfür sind mannigfaltig. Z.B. war beim Verlassen des Wagens die Dämmerung noch nicht eingetreten; die beim Parkieren leuchtenden Strassenlampen, die ein Beleuchten des Wagens erübrigen, wurden nachträglich ausgelöscht; das Schlusslicht war defekt geworden; die Beleuchtung versagte während der Fahrt; etc. etc.

Unbeleuchtete Fahrzeuge bilden nachts auf der Strasse eine grosse Gefahr und schwere Unfälle sind häufig die tragische Folge. Unser Scotchlite-Leucht-Rhombus enthebt Sie zwar nicht der Beleuchtungspflicht gemäss MFG. Aber er wird Ihnen und andern grosse Dienste leisten, wenn Ihr Wagen aus irgend einem Grunde ohne Licht nachts auf der Strasse steht, oder vielleicht einmal ohne Schlusslicht fährt. Der Rhombus wird auf alle Fälle leuchten, wenn ein anderes Fahrzeug sich dem Ihnen nähert und einen oft unvermeidlichen Zusammenstoss verhindern helfen.

Es ist Pflicht von uns allen unablässig für die Unfallverhütung einzustehen. Wir glauben mit unserer gegenwärtigen Aktion wieder einen Unfallherd erfolgreich bekämpfen zu können. Aber wir benötigen Ihre aktive Mithilfe. Befestigen Sie deshalb heute noch den Ihnen offerierten, beiliegenden Leucht-Rhombus an Ihrem Wagen.

Wir danken Ihnen dafür zum voraus und begrüssen Sie, sehr geehrtes Mitglied, mit dem Ausdruck vorzüglicher

Hochachtung
Der Präsident:

Hinder

334

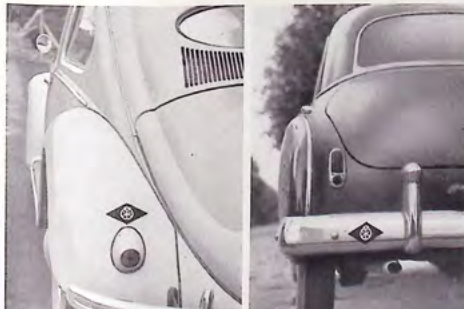
DER SCOTCHLITE-LEUCHT-RHOMBUS

Die Gebrauchs-Anweisung für den Scotchlite-Rhombus befindet sich in der Cellophanhülle.

So wirkt der Leucht-Rhombus im Scheinwerferlicht



Der Leucht-Rhombus wird am besten auf der linken Seite der hinteren Stossstange des Wagens oder wenn dieselbe dies wegen des Profils oder der Grösse nicht erlaubt, auf dem linken hinteren Schutzblech (Karosserie) angebracht. (Siehe untenstehende Abbildungen).



In allen um die Bist Du vorsichtig ist. galsige er wie vielen ammenne große ltnis zu — also

Genügend vor Immer vor

Während 45 Tagen, also vom den diese Plakate ununterbrochen Pflicht ist, gegenüber seinen Mit selbst vorsichtig zu sein.

Der T.-C.-S. hofft mit diesen Unfälle verringern zu können. Bild der Plakate tragend, werden glieder, sowie an alle diejenigen dieser Beziehung im Interesse der kostenlos abgegeben. Sie können in Genf bezogen werden.

Diese Kampagne, deren Nutzen herein feststeht, wird während Touristik-Saison durchgeführt und hoffen, daß die Behörden diese Maßnahmen die verdiente Aufmerksamkeit

AUFRUF!

Leider müssen wir feststellen, daß durch sinnloses Rasen und unvorsichtiges Fahren einzelner gewissenloser Motorfahrer der Straßenverkehr immer wieder gestört und ernstlich gefährdet wird. Diese Verfehlungen Einzelner schaden dem Ansehen der überwiegenden Mehrheit einlässiger und verantwortungsvoller Automobilisten.

Der Touring-Club der Schweiz, der 49 000 Mitglieder zählt, und seine Zürcher Sektion, die in unserem Kanton 6500 Automobilisten vereinigt, bevorzugen in aller Schärfe unvorsichtiges oder leichtsinniges Benehmen auf der Strasse, und haben den verantwortlichen Fahrern den Kampf gesagt, um die Straße von solchen unerwünschten Elementen zu säubern.

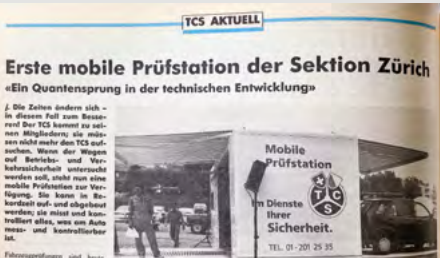
Wir richten dabei an alle Motorfahrer den Appell, jede überzogene Geschwindigkeit zu vermeiden und stets so zu fahren, daß sie ihr Fahrzeug jeden Augenblick beherrschen. Vorsicht bei Kreuzungen und in Kurven, auf belebten Straßen und beim Vorfahren ist nicht nur ein Gebot des Anstandes, sondern auch der Pflicht gegenüber allen Straßenbenutzern.

Nach Alkoholgenuß sollte das Lenken von Motorfahrzeugen überhaupt vermieden werden! Rückhaltvolles Abblenden beim Begegnen von Fahrzeugen und Fußgängern usw. sollte jedem eine Selbstverständlichkeit sein. Die Unfälle der letzten Zeit haben gezeigt, daß auch seitens der Fußgänger und Radfahrer sehr viel gesündigt wird und daß sie oft die Ursache bedauerlicher Unfälle sind. Wir möchten die Fußgänger bitten, sich stets vor Augen zu halten, daß die Fahrbahn dem Fahrzeug gehört, und keine Promenade, kein Spielplatz für Kinder, noch ein Aufenthaltsort ist.

Nur durch verständnisvolles Zusammenwirken und gegenseitige Rücksichtnahme aller Straßenbenutzer wird es möglich sein, den immer dichter und schneller werdenden Straßenverkehr zu Stadt und Land störungs- und reibungslos zu gestalten.

AUTO-SEKTION ZÜRICH
des
Touring-Club der Schweiz

Aufruf gegen Raserei 1933



Die erste mobile Prüfstation 1993

12



Vorsicht Vortritt – Mehr Partnerschaft am Zebrastrifen 1994



TCS-Inforadar: mehr als Prävention

TCS-Inforadar für Gemeinden
1997



TCS verteilt Leuchtbündel
«Triks» an Kinder 1975



Vorsicht: 80 000 Erstklässler!

Schulbeginn 1997

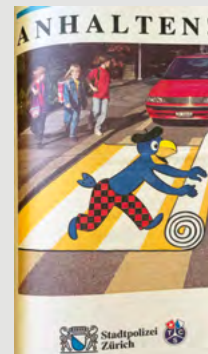


Aufforderung, den Blinker zu benutzen: «Setzen Sie Zeichen»
1998

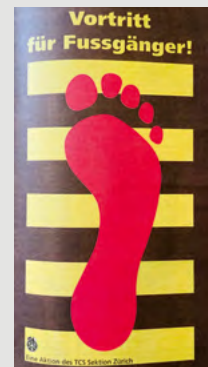
Die Verkehrssicherheit steht beim TCS im Mittelpunkt

Die Verkehrssicherheit hat beim TCS, insbesondere bei der Sektion Zürich, hohe Priorität. Mit der Verkehrserziehung an Schulen, mit Präventionskampagnen, mit obligatorischen und freiwilligen Fahrzeugkontrollen und Aus- und Weiterbildungskursen für alle Verkehrsteilnehmenden setzt sich der TCS seit seiner Gründung dafür ein, die Mobilität für alle sicherer zu machen. Bereits 1908 forderte der TCS den Bundesrat auf, einen obligatorischen Verkehrsunterricht an Schulen einzuführen. Mit regelmässigen Präventions-

kampagnen weisen wir auf Risiken hin und fordern für die schwächeren Verkehrsteilnehmenden mehr Vorsicht, Nachsicht und Rücksicht. Bereits 1961 organisierte der TCS Zürich in Dübendorf erste Fahrkurse und mit den freiwilligen Fahrzeugkontrollen in den Gemeinden zeigten wir, dass es für eine sichere Mobilität auch verkehrssichere Fahrzeuge braucht. Seit 2005 unterstützen wir den Kanton Zürich, mittlerweile an vier Standorten, bei den obligatorischen Fahrzeugkontrollen. ■



Anhalten! 1994



Neue Vortrittsregeln bedeuten Vortritt für Fussgänger! 1994

diesem
orte:
sichtig?
vorsicht
vorsichtig?
sichtig?
1. Juli
nen dara
Mitmense
er Kamp
Reklame
n vom 7
n, die m
er Allger
a auf den

lichkeit sozusagen von vorn-
der Dauer der diesjährigen
werden. Wir zweifeln nicht
ie auch das Publikum diesen
merksamkeit schenken.

Frühe TCS-Kampagne
«Bist Du vorsichtig?»
1930



Aktion für ältere Menschen «Vorsicht – Rücksicht – Nachsicht» 1980



«Chrüzig frei» – TCS-Aktion 1991



Verkehrssicherheitsaktion
2015–2017

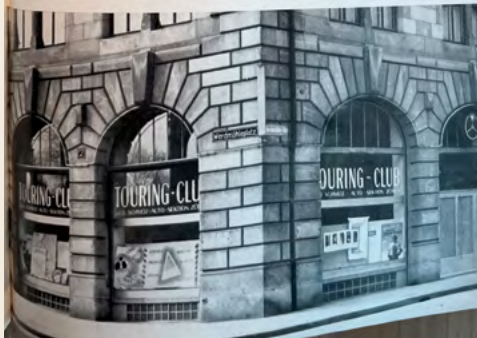


Verkehrssicherheitsaktion
2019–2022

CHRONIK AB 1938



DAS TCS-SEKRETARIAT AM WERDMÜHLEPLATZ 2, ZÜRICH — 1938



Sekretariat Werdmühleplatz 1938



Uraniastrasse während Sonntagsfahrverbot 1956

(Comet Photo AG (Zürich) – doi:10.3932/ethz-a-000250055)

1938

Sektionsblatt wird wieder eingeführt

Bezug Sekretariat Werdmühleplatz 2, Zürich

1954

Auftrag GV an Vorstand Liegenschaft für TCS-Sekretariat zu suchen

1955

Verkehrsplan von Zürich mit U-Bahn (Tieftram) und Zürcher Expressstrassen-Y

Unterschriftensammlung für die Initiative für die Verbesserung des Strassennetzes

1956

Vier Sonntagsfahrverbote

Beschluss Vorstand Kauf Alfred-Escher-Strasse 38

1957

Patrouillenwagen der Auto-Sektion Zürich

Kontrollschild ZH 100'000 wird vergeben

125 Jahre im Einsatz für Zürich

Regierungsrat Mario Fehr im Interview zum TCS Zürich und seiner Mobilität.



Regierungsrat Mario Fehr im Interview mit Reto Cavegn:

Was bedeutet für Sie «mobil sein» beziehungsweise die Mobilität aus politischer Sicht?

Mario Fehr: Ich stehe ein für einen sicheren, sozialen und sportlichen Kanton Zürich. Darauf können sich alle Zürcherinnen und Zürcher verlassen. So setze ich mich dafür ein, dass wir das hohe Niveau in der Verkehrssicherheit halten und das gute und breite Mobilitätsangebot bewahren. Mein Verständnis von Verkehrs-, respektive Mobilitätspolitik ist geprägt von Ausgewogenheit und berücksichtigt alle Interessen, selbstverständlich auch diejenigen des motorisierten Individualverkehrs.

Wie sind Sie persönlich in der Hauptsache unterwegs?

Ich habe drei Velos – in der Regel lege ich pro Tag eine Strecke zwischen Wohn- und Arbeitsort mit dem Fahrrad und die andere mit dem öV zurück. Ich brauche aber auch oft das Dienstauto, insbesondere dann, wenn ich mein Tagesprogramm nicht anders schaffe. In der Freizeit bin ich vor allem zu Fuss, auf dem Velo oder mit dem Zug unterwegs – und natürlich mit der Felsenegg-Luftseilbahn, meiner Lieblingsbahn.

Der TCS Zürich wird 125 Jahre alt. Wie sieht die Welt, wie sieht die Mobilität aus, wenn der TCS Zürich 250 Jahre alt wird?

Den TCS wird es wohl auch in 125 Jahren noch geben. Ich selber werde dann aller Voraussicht nach nicht mehr im Regierungsrat sein. Darum überlasse ich es gerne den Spezialisten des TCS, darüber zu spekulieren, wie wir uns dannzumal fortbewegen werden. Etwas anders als heute, wird es aber ganz sicher der Fall sein, schliesslich hat sich die Mobilität, haben sich die Transportmittel, -wege und -zeiten auch in den letzten 125 Jahren ziemlich spektakulär entwickelt.

Seit fast 20 Jahren sind der TCS Zürich und der Kanton Zürich Vertragspartner (Durchführung der amtlichen Motorfahrzeugkontrollen in Volketswil, Schlieren, Neftenbach und Au-Wädenswil). Sind Sie zufrieden mit dem TCS?

Sehr sogar. Ich bin dankbar, auf den TCS als wichtigen Partner zählen zu können. So pflegen das Strassenverkehrsamt, das zu meiner Sicherheitsdirektion gehört, und der TCS seit langem eine gute und bewährte Zusammenarbeit. Diese schätze ich sehr. Sie nützt den Zürcherinnen und Zürchern. Das Strassenverkehrsamt und der TCS sind denn auch beide zurecht und gleichermassen für ihre Leistungen im Dienste der Bevölkerung bekannt und werden dafür geschätzt.

Welche Ausdrücke fallen Ihnen spontan zum TCS ein?

Innovativ, aktiv, sicherheitsbewusst, engagiert gegenüber seinen Mitgliedern, konstruktiv in der Zusammenarbeit mit seinen Partnern. Einfach gut!

Was kann oder soll der TCS unternehmen, damit der Verkehr noch sicherer wird?

Der TCS Zürich leistet bereits heute mit seinen vielfältigen Aktivitäten und innovativen Angeboten – beispielsweise im Bereich der Fahrzeugprüfungen – einen wichtigen Beitrag zur Verkehrssicherheit. Dass Private und Staat Hand in Hand arbeiten, ist auch in Zukunft von Bedeutung. Ich freue mich, wenn der TCS Zürich seine breite Verankerung in Gesellschaft und Politik weiterhin zugunsten der Verkehrssicherheit einsetzt, für seine Mitglieder, aber auch für die ganze Zürcher Bevölkerung – in Form von Dienstleistungen, Informationen, Sensibilisierung und Beteiligung an den politischen Prozessen.

Sie sind ein Vollblutpolitiker, wie er im Buche steht. Was reizt Sie an der Politik?

Das wichtigste und schönste in der Politik, das sind die vielen Begegnungen mit den Menschen. Der tägliche direkte Kontakt mit Zürcherinnen und Zürchern sowie die Chance, für die Menschen konkrete Verbesserungen zu erzielen, treiben mich an. Das motiviert mich jeden Tag!

Aus der Sicht des Vollblutpolitikers: Welche Spuren hat der TCS im Kanton Zürich hinterlassen?

Der TCS Zürich ist ein wichtiger, vielseitiger und vernehmbarer Akteur in der Verkehrspolitik in unserem Kanton. Und für alle seine Mitglieder eine Organisation, auf deren Dienstleistungen und Angebote Verlass ist. Auf diesem Weg, in diesen markanten Spuren, sollte er auch in den nächsten 125 Jahren fortfahren.

Wer wird zuerst Meister, Tottenham Hotspur oder der FC Zürich?

Die Reihenfolge spielt für mich bei dieser Frage keine Rolle – am liebsten beide, und das gleichzeitig.

Kommt die Schweizer Nationalmannschaft an der Euro 2024 in den Viertelfinal?

Ja, ganz bestimmt. Ich freue mich bereits jetzt auf die Schweizer Spiele und werde unsere Nati wie immer direkt vor Ort unterstützen. Darum: «Hopp Schwüiz!» Das dann auch 2025 für unsere Fussballerinnen an der Heim-Euro – mit fünf Spielen in Zürich. Auch das wird ein wunderbarer Anlass in unserem Sportkanton! ■



Mario Fehr

Mario Fehr ist seit 2011 Vorsteher der Sicherheitsdirektion. Bei den Wahlen 2023 ist der Sicherheitsdirektor mit den meisten Stimmen in den Zürcher Regierungsrat wiedergewählt worden. Im Amtsjahr 2023/2024 war er Regierungspräsident.

CHRONIK AB 1960

- 1960** ■ Ausserordentliche DV TCS Schweiz in Biel (19. März 1960) mit **Rücknahme Ausschluss Dr. Werner Müller**
Ausbau Rechtsdienst
Gründung Touringhelferkorps
- 1961** ■ **Namenswechsel zu Sektion Zürich des TCS und letzte GV der Auto-Sektion Zürich des TCS**
Motorradfahrer dürfen TCS-Mitglied werden
DV La Chaux-de-Fonds: Ende der TCS-Krise (26. Mai 1961)
Erste Fahrkurse in Zürich, Dübendorf (10. Juni 1961)
Rücktritt (Suspendierung) J. Britschgi, Generaldirektor TCS Schweiz
- 1962** ■ Abstimmung Tiefbahn Stadt Zürich 34'307 JA / 53'893 Nein
Abstimmung Parkhaus Hohe Promenade Stadt Zürich 47'135 JA / 40'036 Nein
Eröffnung TCS Geschäftsstelle in Winterthur (Frauenfelderstrasse 73)
Erste GV mit Namen Sektion Zürich des TCS
Touring Hilfe auf dem Platz Zürich
- 1963** ■ (Seegefrörni) ■ Gründung Korps für Unfallbekämpfung des TCS Zürich
Eröffnung Walenseestrasse
Fahrkurs des Korps für Unfallverhütung
- 1964** ■ **Taxi landet im TCS-Haus an der Alfred-Escher-Strasse 38**
- 1965** ■ Reorganisation Touringhelfer
Einweihung Montblanc-Strassentunnel
Einweihung Pannenhilfe-Zentrale Alfred-Escher-Strasse
- 1966** ■ Erster TCS Warentest
Eröffnung N3
Kant. Abstimmung Frauenstimm- und wahlrecht 93'372 JA / 107'773 Nein, Haltung TCS – JA



«Mit dem Taxi an den TCS-Schalter»

könnte man dieses Bild betiteln. In der Folge eines Zusammenstoßes fuhr am 2. Januar ein Taxi in den Haupteingang unseres Sekretariates an der Alfred-Escher-Straße 38. Trotz beträchtlichem Sachschaden wurden glücklicherweise keine Personen ernsthaft verletzt. Wegen der außergewöhnlichen Umstände des Unfallortes kursieren in Automobilistenkreisen bereits verschiedene witzige Bemerkungen: «Wußten Sie schon, daß der TCS eine eigene Parkgarage eröffnet hat?»; «Ist Ihnen bekannt, daß der TCS einen neuartigen Drive-in-Schalterservice eingeführt hat?» In diesem Fall ist wohl das Sprichwort zutreffend: Wer den Schaden hat, braucht für den Spott nicht zu sorgen. Aufnahme: Frl. Gieger

Mit dem Taxi zum TCS 1964

1967

Jubiläumsausstellung bei Jelmoli

Eröffnung TCS-Geschäftsstelle Rapperswil

TCS-Zimmer im Zürcher Jugendhaus

Start des Delegierten für Wirtschaftsfragen und Mitgliederdienste (18. September 1967)

1968

Erster Kindersitz-Test

Gründung Assista

Bau Westtangente (Weststrasse und Hardbrücke)

1972

Eröffnung Westtangente Zürich

1973

Erster Reifentest

Aktion «Reissverschluss»

TCS Zürich ist für die Zukunft gerüstet

Nicht nur im langfristigen und historischen Vergleich, auch in der jüngeren Vergangenheit hat sich die TCS Sektion Zürich gut entwickelt.



Mit dem Unterschreiben des Vertrages mit dem Strassenverkehrsamt des Kantons Zürich hat eine neue Ära begonnen. Seit gut 20 Jahren besteht die Möglichkeit, die amtliche Motorfahrzeugkontrolle (MFK) beim TCS Zürich zu absolvieren.

Nach dem Auszug aus der Stadt Zürich wurden Anfang 2005 im neu erstellten Mobilitätszentrum Volketswil die ersten technischen Prüfungen abgenommen. Gut zehn Jahre später konnte das MZ Zürich und ein weiteres Jahr später das MZ Winterthur eröffnet werden. Als letzter Standort kam 2018 das MZ Au-Wädenswil dazu. Damit bietet der TCS Zürich seinen Mitgliedern in allen Regionen gut erreichbare Anlaufstellen.

Das Wachstum ist eindrücklich. Beim Start im Jahr 2005 wurden 2'260 MFK durchgeführt. Zwei Jahre später waren es bereits 8'580 amtliche Kontrollen. Und im Jahr 2023 konnten 43'848 amtliche Prüfungen verbucht werden.

Der TCS Zürich ist heute ein KMU und bietet rund 40 Mitarbeitenden eine attraktive und begehrte Arbeitsstelle.

Der TCS muss sich auch in Zukunft an den Bedürfnissen seiner Mitglieder orientieren. Das Mobilitätsbedürfnis bleibt. Wir alle nutzen verschiedene Verkehrsmittel. Diese multimodale Mobilität wird noch zunehmen. Der TCS setzt sich auch in Zukunft für eine sichere, nachhaltige und selbstbestimmte Mobilität ein – ob zu Fuss, auf dem Velo, dem Motorrad, mit dem Auto, mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder in allen zukünftigen Mobilitätsformen.

Diese Chronik ist dem grossen Einsatz von Reto Cavegn zu verdanken, der 1987 beim TCS Zürich die Stelle als Geschäftsführer angetreten hat. Als späterer Kantonsrat und dank seines grossen Beziehungsnetzes konnte er die verkehrspolitischen Anliegen der Sektion an oberster Stelle einbringen und sehr vieles bewirken. Seit seiner Pensionierung im Frühjahr 2021 hat Reto Cavegn unzählige Stunden in Archiven verbracht, um diese Chronik abzufassen. Dafür gebührt ihm unser grosser Dank! ■



Thomas Lüthy
Präsident
TCS Sektion Zürich



Andreas Häuptli
Geschäftsführer
TCS Sektion Zürich

CHRONIK AB 1974

- 1974**
- Fahrkurse schweizweit
 - Versuch Tempo 130 auf Autobahnen
 - Ablehnung Zürcher Expressstrassen-Y durch den TCS und Abstimmung zum Projekt im Kanton Zürich
 - Eröffnung N1 Winterthur – Zürich
 - Eröffnung Parkhaus Urania Stadt Zürich
- 1975**
- Erste Verteilung Leuchtgürtel («Triakis») an Kindergärtler und Primarschüler
 - Eröffnung Sihlhochstrasse
 - Eröffnung Park and Ride Luggwegstrasse (VBZ)
- 1976**
- TCS gegen Versuch Tempo 50 Stadt Zürich**
- Aktion «Park and Ride» TCS an Weihnachten
- 1977**
- 100 km/h ausserorts, 130 km/h auf Autobahnen, weiter 60 km/h innerorts
 - Annahme «Demokratie im Strassenbau» Kanton Zürich
 - Ablehnung «Zürich ohne Expressstrassen»
- 1978**
- Ablehnung Eidg. Initiative «Demokratie im Strassenbau»
 - Ablehnung Eidg. Initiative «12 autofreie Sonntage»
 - Eröffnung Arlbergtunnel
- 1979**
- Versuche Tempo 50 in Zürich
- 1980**
- Eröffnung TCS-Fahrradzentrum in Niederhasli**
- Eröffnung Strassentunnel Gotthard
 - Annahme Gurtenobligatorium
- 1981**
- Einführung Gurtenobligatorium
- Gemeinsame Aktion TCS / VBZ «Mitenand ghats besser»**
- 1984**
- Statuten TCS Zürich: Ablehnung Altersbeschränkung**
- Annahme Schwerverkehrsabgabe
 - Annahme Autobahnvignette

1985

Einsatz Katalysator

Einführung Tempo 80/120

Reisebüro in TCS-Geschäftsstelle Zürich

Start mit Mofa-Kursen

Eröffnung Gubristtunnel

Ablehnung «Umfahrung Eglisau»

1986

100 Jahre Automobil

1987

Ablehnung Limmatquai-Sperrung

Annahme Bahn 2000

Eröffnung Walenseeautobahn

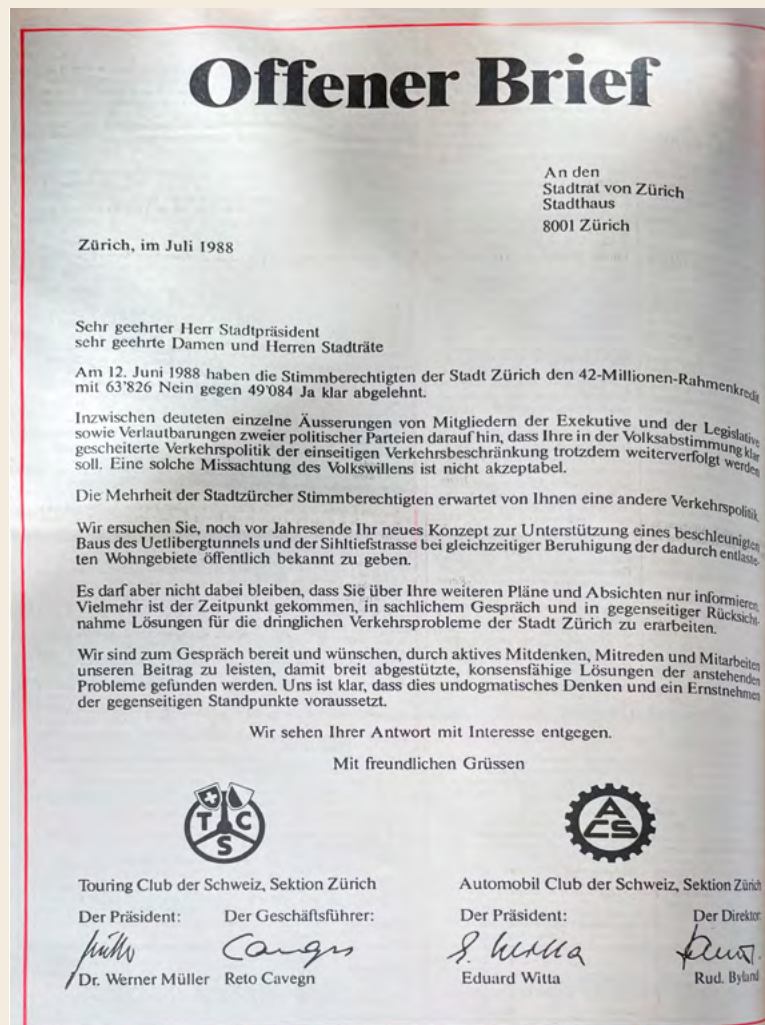
1988

Annahme Zürcher Verkehrsverbund

Ablehnung «42-Millionenkredit» in der Stadt Zürich

Offener Brief an Stadtrat Zürich wegen Verkehrspolitik

Offener Brief an Stadtrat 1988



Der TCS informiert

Nicht nur das Design hat sich merklich verändert, auch der Name wurde im Wandel der Zeit angepasst. Bis 2009 war der Sektionsteil eine separate Beilage, seither ist er im Touring Magazin integriert.

1930



1947



1954



1963



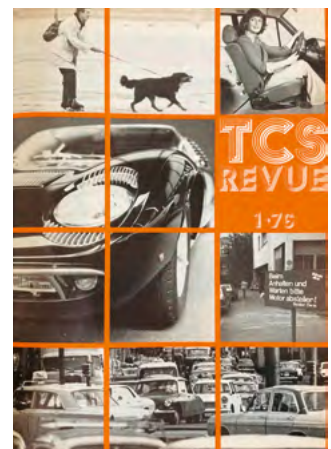
1958



1974



1976



1980

TCS REVUE

Tagesparkierer als neue Stromquelle der Stadt Zürich?

Das Aussen-Service der TCS ist ein wichtiger Bestandteil der TCS-Strategie. Die TCS-Service-Manager sind in der Lage, die Kunden bei der Auswahl der richtigen TCS-Service-Option zu unterstützen. Die TCS-Service-Manager sind in der Lage, die Kunden bei der Auswahl der richtigen TCS-Service-Option zu unterstützen.

Melden Sie sich zu den Sportveranstaltungen!

Die TCS-Service-Manager sind in der Lage, die Kunden bei der Auswahl der richtigen TCS-Service-Option zu unterstützen. Die TCS-Service-Manager sind in der Lage, die Kunden bei der Auswahl der richtigen TCS-Service-Option zu unterstützen.

Attraktive TCS-Leserreisen

Die TCS-Service-Manager sind in der Lage, die Kunden bei der Auswahl der richtigen TCS-Service-Option zu unterstützen. Die TCS-Service-Manager sind in der Lage, die Kunden bei der Auswahl der richtigen TCS-Service-Option zu unterstützen.

1995

TCS Revue

Zürich

Keine Angst vor Rutschpartien im Winter

Ja zur Lückenschliessung – Ja zur Sonderabgabe

Neuorientierung der SSB, aber wie?

Gute Beispiele für Verkehrsberuhigung

Attraktive TCS-Leserreisen

TCS-Sonderauftrag zum Genfer Automobil-Salon

1999

tcs zürich

Scholarship Contest der TCS – die beliebteste Dienstleistung

Stressanfälliger – doch die Kosten

Übersprung – wie weiter?

Grüner Auto-Salon 1999 – Über 150 Hersteller teilnehmen!

2010

tcs zürich

KEEP IN KONTAKT UND VEREINBARIGEN

ZAHREICHE AKTIONEN

Kurzübersicht unserer attraktivsten Angebote

Verkehrsschulung	Kennzeichen-Kauf	Wahlrecht	Steuern
Autoschein	Autoschein	Autoschein	Autoschein
Autoschein	Autoschein	Autoschein	Autoschein
Autoschein	Autoschein	Autoschein	Autoschein

2012

tcs zürich

Membre Mitglied Socio

MOTORISÉ Sarah VOGEL GE

Unser Sektionsorgan im neuen Look

Editorial

Neue Marke

TCS-Ball

2014

TCS zürich

TCS Stationäre Pannenhilfe exklusiv für unsere Mitglieder

TCS Facebook-Wettbewerb

TCS-Frühjahrsball 2014

2019

ZÜRICH

Der Kälte zum Trotz TCS Winter-Test

WINTER-TEST

ADRESSENVERZEICHNIS 2019

TCS-JAHRESBEREICHUNG 2019

2023

ZÜRICH

smargo – E-Kleintransporter zum Mieten

«SMARGO – SHARED MICRO CARO»

«FIRST DRIVE»-KURSE

2023 (September)

ZÜRICH

Schulanfang: Achtung Kinder!

TCS DRIVE-IN MOVIES

TCS MOBILITÄTSTAGUNG

«FIRST DRIVE»-KURSE

2024

ZÜRICH

Eglisau muss entlastet werden

Fahrzeugprüfungen beim TCS Zürich

Mobilitätszentren TCS Sektion Zürich

Mobilitätszentrum Volketswil	Mobilitätszentrum Winterthur
Mobilitätszentrum Zürich	Mobilitätszentrum Au-Stadelen

Tel. 058 827 17 17

E-Mail: verkehrsicherheit@tcs.ch

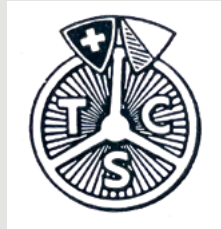
Website: tcs-01.ch

Das TCS-Logo

1924



1967



1990



1992



1996



CHRONIK AB 1989

TCS-Revue «Tschau Stau» 1992



Eröffnung S-Bahn
1990



1989

Ablehnung Standesinitiative «Autofreie Sonntage»

TCS-Stand im Glattzentrum

Ablehnung «Martelli-Tunnel» in der Stadt Zürich

Ablehnung Tempoinitiative 100/130

1990

Ablehnung «Kleeblattinitiativen»

**Verkehrssicherheitsaktion für ältere Menschen
«Vorsicht – Rücksicht – Nachsicht»**

Eröffnung S-Bahn Zürich

2003



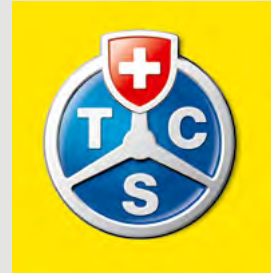
2008



2014



Aktuell seit 2018



1991

Petition Fertigstellung N4 im Knonauer Amt

Verkehrssicherheitsaktion «Chrüzig frei»

Annahme Projekt Autobahnzusammenschluss Kloten

1992

Aktion TCS / ZVV «Tschau Stau»

TCS Zürich spendet rollstuhlgängiges Fahrzeug an Rotes Kreuz Zürich

Tag der offenen Tür beim TCS Zürich

Annahme der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT)

1993

Kanton Zürich löscht Strassenlicht wegen Nein zu den Verkehrsabgaben

Letzte GV und erste DV der Sektion Zürich des TCS

Präsentation «Mobile Prüfstation» des TCS Zürich

1994

Annahme «Alpeninitiative»

Parkgebührenstreit Stadt Zürich

TCS setzte sich vergeblich für einen Seetunnel ein

Eine Tunnelverbindung zwischen den beiden Seeufnern in Zürich war in den letzten Jahrzehnten immer wieder einmal ein Thema, über das heftig diskutiert wurde.

Immer wieder war es der TCS Zürich, der sich für einen Seetunnel einsetzte. So war es **1965 der Sektionspräsident Dr. Werner Müller**, der im Zürcher Gemeinderat Druck für die unterirdische Verbindung zwischen Mythenquai und Zürichhorn, dem grossen Seetunnel, machte.

Leider erfolglos, einerseits lag es am Geld, andererseits gab die Weichheit des Seegrundes viele Rätsel auf. **Reto Cavegn (Geschäftsführer TCS Zürich) griff 1999 als Kantonsrat** die Idee wieder auf und forderte mit einer Motion den Regierungsrat auf, dem Kantonsrat ein Projekt für den Seetunnel vorzulegen. Die Motion wurde 2000 überwiesen, doch mehr als eine Zweckmässigkeitsprüfung (ZMB) und die Gründung eines prominenten Komitees «Pro Seetunnel», welches erfolglos eine private Finanzierung initiierte, resultierte nicht. Der Seetunnel verschwand 2003 wieder im Aktenschrank. Die Verbindung figuriert zwar nach wie vor im Kantonalen Verkehrsrichtplan, aber schon alleine die Kosten von 2003 geschätzten 5 Milliarden Franken lassen wenig Raum für Hoffnung.

Der kleine Seetunnel, auch Seebeckentunnel genannt, zwischen Uto- und Mythenquai,

hat es auch nicht geschafft. Architekt Werner Müller, auch genannt «Seepark-Müller», plante am Kopf der Bahnhofstrasse eine Grünfläche von 100'000 Quadratmetern mit Hochbauten. Dafür wäre der Verkehr unterirdisch geführt worden, und unter dem See hätte ein Parkhaus mit 2000 Plätzen realisiert werden sollen. In einer späteren Variante – und nach endlosen Diskussionen – wurde den Stimmberechtigten 1974 das reduzierte Projekt «Seepark II» unterbreitet, das aber abgelehnt wurde.

1987 und 2008 doppelte Bruno Kammerer mit zwei Einzelinitiativen nach, mit beiden wollte er Uto- und Mythenquai unterirdisch verknüpfen. Die Folgen waren ein grosses Medienecho, diverse Vorstösse und unzählige Diskussionen, aber kein Bauprojekt.

Die unterirdische Verbindung der beiden Seeufer, welche eine vollständige Umfahrung der Stadt Zürich bedeuten könnte, wird eine Utopie bleiben. Die NZZ publizierte am 5. Februar 2018 ein Video mit dem Titel «Zürichs feuchte Träume. Wieso Zürich keinen Seetunnel hat». Immerhin, auf den Richtplänen finden sich die Einträge noch. ■

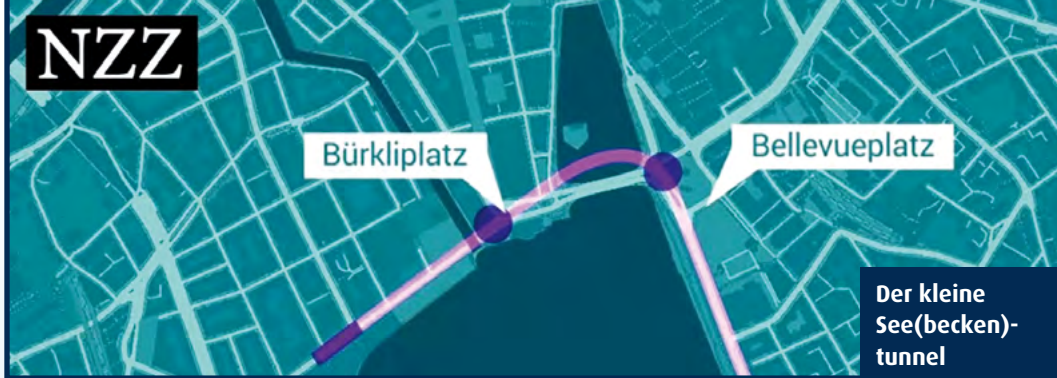
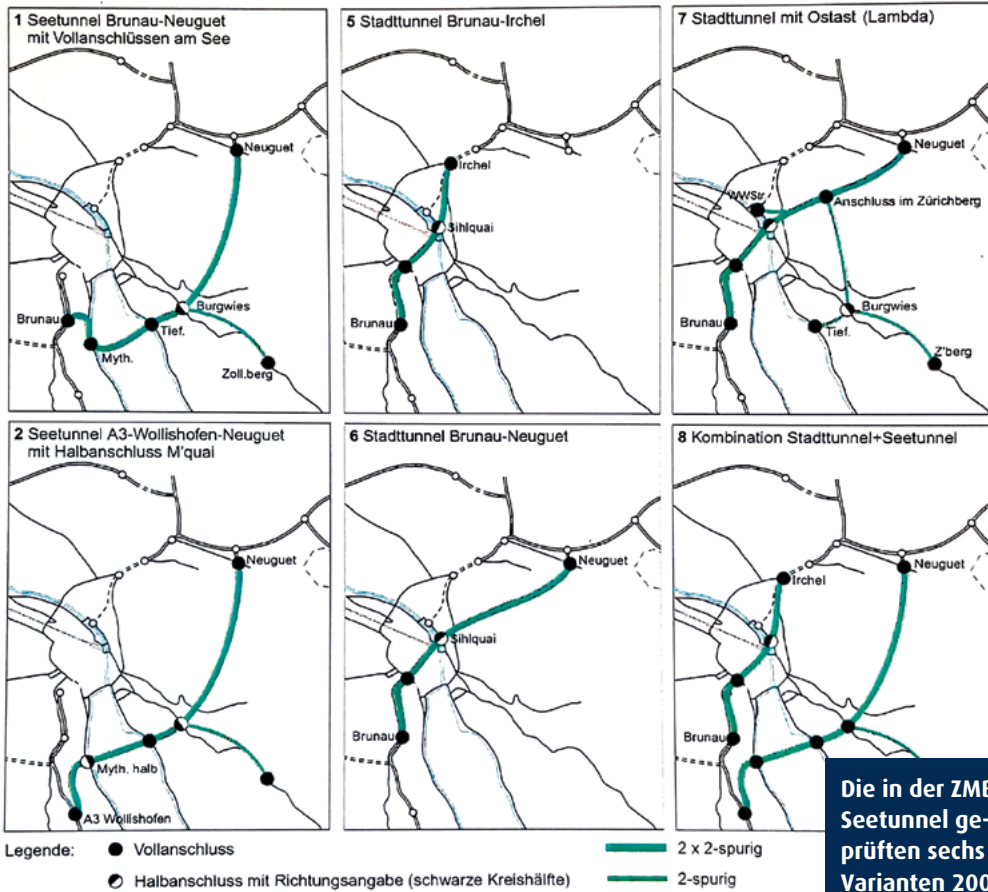
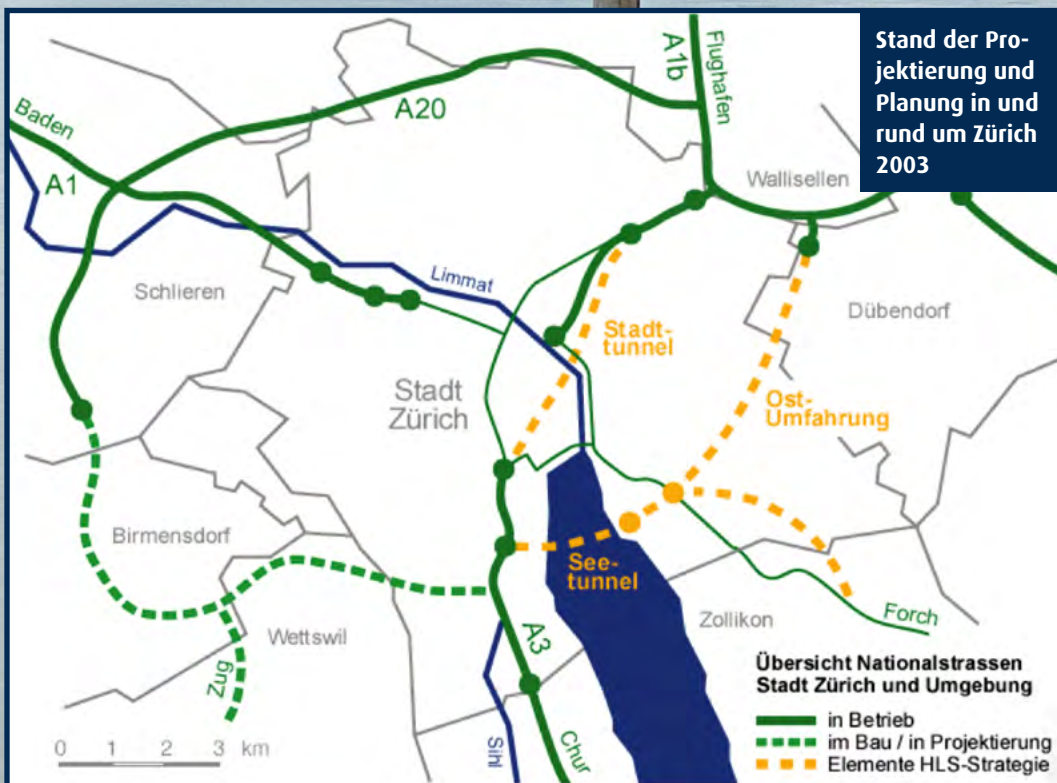


Abbildung 1: Die sechs auf ihre Zweckmässigkeit zu prüfenden Varianten



Die in der ZMB Seetunnel geprüften sechs Varianten 2002



Gründungen Orts- und Fachgruppen

- 1926** Winterthur
Rapperswil, Oberer Zürichsee
- 1936** Oberland
- 1950** Camping
- 1956** Knonauer Amt
Unterland
- 1960** Damengruppe (Auflösung 2011)
- 1970** Horgen
- 1975** Namensänderung: Aus «Oberer Zürichsee»
wird «Zürichsee rechtes Ufer»
- 1983** Limmattal
- 1989** Jugendgruppe (Aufhebung 1999)
- 1992** Stadt Zürich
Velogruppe (Aufhebung 1996)





Winterthur ZH5

Karl Bügler-Strasse 11
Tössallmend
8413 **Neftenbach**

Zürcher Unterland ZH6

Wagistrasse 33
8952 **Schlieren**

Geissbuelstrasse 24/26
8604 **Volketswil**

Zürich Stadt
ZH1

Limmattal
ZH8

Zürcher Oberland ZH4

Knonauer Amt
ZH2

Zürichsee
rechtes Ufer ZH3

Steinacherstrasse 105
8804 **Au-Wädenswil**

Horgen
ZH7

inkl. Rapperswil-Jona (SG)

1995

Start Autoversicherung TCS mit Basler Versicherung

Aktion TCS / Radio 24: Traffix informiert über Verkehrssituation

Aktion TCS / ACS «Benutzerfreundliche Parkhäuser in Zürich»

Empfang durch Bundesrat Adolf Ogi
bezüglich N4 Knonauer Amt

Ablehnung Erhöhung Verkehrsabgaben (Sondersteuer)
trotz JA TCS

Regierungsrat heisst TCS-Beschwerde gegen
Parkgebühren gut

TCS-Umfrage «Hupen Sie uns Ihre Meinung!»

TCS-Aktion für kleinere Autos: «Lean Mobilität»

1996

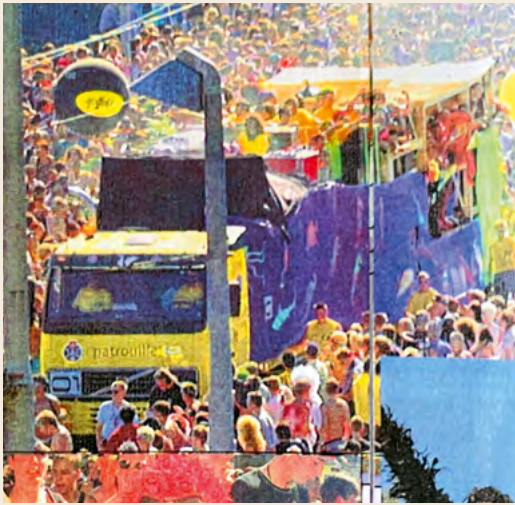
Neue Mitgliederkategorie «Nichtmotorisierte Mitglieder»

Bundesrat heisst Parkgebühren in Zürich gut

Bundesrat genehmigt Ausführungsprojekt «Westumfahrung»

**TCS-Revue «Traffix»
1995**





Street Parade 1998



Schulanfang: Achtung Kinder 1998

1997

Start Internet «www.tcs-zueri.ch»

Broschüre «Zürcher Luft – immer besser»

1998

Einsprache TCS Zürich gegen Ausdehnung gebührenpflichtige Parkzeit

Ablehnung Standesinitiative Zürich für Einführung eidgenössische Motorfahrzeugsteuern

Verkehrssicherheitsaktion «Setzen Sie Zeichen» mit Kantonspolizei

Miss Zürich 1998 gesponsert durch TCS Zürich

TCS Smart

Street Parade

1999

Verkehrssicherheitsaktion «Schulanfang: Achtung Kinder» für Gemeinden

Lawinenwinter «Snowstorm»

Abstimmung «Limmatquai-Sperrung»

Ablehnung «Verkehrshalbierungsinitiative»

Eröffnung Überdeckung Entlisberg

Einreichung Baugesuch Verkehrssicherheitszentrum Betzholz, Hinwil

Zwei grosse TCS-Krisen 1956 –

Der Hauskauf in Zürich für den neuen Geschäftssitz des TCS Zürich 1956 und die Unzufriedenheit des TCS Zürich mit der Verwaltung und Führung der TCS-Zentrale in Genf führten zu einer regionalen und einer nationalen TCS-Krise.

Wir zählen den 10. Oktober 1956, der Vorstand der Sektion Zürich des TCS genehmigt den Kauf des neuen Geschäftssitzes an der Alfred-Escher-Strasse 36 mitten in der Stadt Zürich. Ein wegweisender Entscheid, welcher dem TCS Zürich nach der Jahrtausendwende die Realisierung der vier Mobilitätszentren (Volketswil, Schlieren, Neftenbach und Au-Wädenswil) ermöglicht hat.

Dann aber, nach dem gefeierten Einzug am 1. März 1958, kam die Krise, welche den TCS Zürich in seinen Grundfesten erschütterte. **An der GV der Auto-Sektion Zürich des TCS vom 22. März 1958 trat Dr. Walter Baechi im Kongresshaus mit harten Vorwürfen vor die Mitglieder. Er prangerte Unklarheiten in der Jahresrechnung, eine vermutete schwarze Kasse und den Hauskauf an.** Die Folge davon waren eine Untersuchungskommission mit Dr. W. Müller, Nationalrat Schmid, Bezirksgerichtspräsident Dr. Spengler, Dr. Walter Baechi und diverse Gutachten (Rechnung und Liegenschaft) wurden bestellt. Knapp 9 Monate später, **am 5. Dezember 1958 stellte eine ausserordentliche GV des TCS Zürich die Weichen neu und wählte Dr. Werner Müller zum Sektionspräsidenten, welcher die Führung dann 34 Jahre in seinen Händen behielt.** Die Schlussfol-

gerungen aus den Gutachten und dem Bericht der Untersuchungskommission zog die NZZ vom 7.12.1958 wie folgt: «Der Präsident der Untersuchungskommission, der Rechtsanwalt Dr. Werner Müller, erstattete Bericht über die Resultate von einem Treuhand- und Revisionsbüro erstellten Berichts, der 203 Seiten und 10 Tabellen umfasst und durch ein besonderes Gutachten zum Hauskauf und Umbau der TCS Liegenschaft an der Alfred-Escher-Strasse ergänzt wird. In erster Linie ist festzustellen, dass die an der Versammlung im März kritisierten Tatsachen, wonach den Mitgliedern seit vielen Jahren Gelder verheimlicht worden sind, vom Revisionsbericht vollumfänglich bestätigt werden. In den Jahren 1948 bis 1957 wurden Mitgliedern Einnahmen im Gesamtbetrag von 1,77 Millionen Franken verheimlicht. Die seit 1917 bestehende Autosektion Zürich des TCS führte seit 1930 das sogenannte Office, das ist die Geschäftsstelle, die früher, und seit der Versammlung im März wieder, vom Zentralsitz in Genf geleitet wurde. Niemand unter den Mitgliedern ahnte, dass für die Vereinsrechnung und das Office zwei getrennte Rechnungen geführt wurden. Den Mitgliedern wurde jeweils nur die Sektionsrechnung vorgelegt; die Officerechnung ist von der Versammlung



– 1960



Dr. Werner Müller wird am Reden gehindert

nie abgenommen worden. (...). Die eigenartige Rechnungsführung und die Verheimlichungen erklärte der Vizepräsident (Anmerkung Red.: **Der damalige Sektionspräsident ist kurz vor der ausserordentlichen GV zurückgetreten**) damit, dass die Sektion Zürich versucht habe, so viel Geld wie möglich für sich zu gewinnen; wäre die wirkliche Officerechnung bekannt gewesen, hätte der Zentralsitz das Office übernommen, um den Gewinn selbst zu erhalten. (...) Die ganze Schuld des Vorstandes bestehe in einer gutgläubigen Verheimlichung der Officerechnung – zum Wohl der Sektion. (...) Die Diskussion brachte keine neuen Argumente. Die Versammlung stimmte schliesslich einem von der Untersuchungskommission und dem Vorstand ausgearbeiteten Verständigungsvorschlag zu; nach diesem findet die Missbilligung über die unvollständige Orientierung der Mitglieder betreffend der Einnahmen und Ausgaben und das Vereinsvermögen auch die Zustimmung des Vorstandes. Die Jahresrechnung 1957 wurde mit den Ergänzungen des Revisionsberichts abgenommen, dem Vorstand wurde jedoch nach dem Antrag der Untersuchungskommission keine Decharge erteilt, (...)»

Der neu bestellte Vorstand nahm seine Arbeit auf und startete bereits im Frühling die Aktion «Frischer Wind im TCS», dabei stand die Unzufriedenheit mit der Verwaltung und der Führung der TCS-Zentrale in Genf im Mittelpunkt. Die Diskussionen fanden auch den Weg in die Öffentlichkeit. Die NZZ berichtete regelmässig unter dem Titel «Krise im TCS», manchmal mit der Steigerung «Dauerkrise im TCS», sogar das Cabaret Rotstift amüsierte sich über den «Krach im TCS». Für den TCS-Zentralsitz und auch für die Sektionen war diese Auseinandersetzung aber alles andere als ein Spass, wenn auch die Auswirkungen auf die Mitgliederentwicklung ausblieben. Die NZZ berichtete unter dem Titel «Krise im TCS» vom «weiteren Anstieg der Mitgliederzahlen». Die hauptsächlich mit öffentlichen Briefen und Medienbeiträgen ausgetragene Auseinandersetzung fand ihren vermeintlichen Höhepunkt an der

Generalversammlung vom TCS Schweiz am 20. Juni 1959 in der Genfer Kunsteisbahn «Les Vernets», die für den TCS Zürich in einem eigentlichen Fiasko endete. Am 22. Juni 1959 war in der NZZ zu lesen: «In der Riesenhalle der Genfer Kunsteisbahn «Les Vernets» sind am Samstagnachmittag die ordentliche und die ausserordentliche Generalversammlung des Touring-Clubs der Schweiz durchgeführt worden, die infolge der zwischen der Autosektion Zürich des TCS und dem Zentralvorstand des TCS bestehenden Differenzen in den letzten Tagen bereits wenig verheissungsvolle Schatten vorausgeworfen hatten. Die Kunsteisbahn wurde nicht etwa deshalb zum Austragungsort der Versammlung gewählt, damit – was sicherlich auch nicht geschadet hätte – gewisse allzu überhitzte Gemüter abgekühlt würden, sondern weil das ursprünglich vorgesehene Palais des Expositions zu klein gewesen wäre, (...). Obwohl die Zürcher Sektion zwar noch in elfter Stunde davon abgesehen hat, ihre Mitglieder gratis nach Genf transportieren zu lassen, sind die anderen deutsch- und westschweizerischen Sektionen nämlich nicht mehr auf ihren Beschluss zurückgekommen, «zum Schutz des TCS vor den Zürchern» ihren Mitgliedern die Fahrt nach der Calvinstadt zu bezahlen. Schliesslich dürften sich ungefähr 15'000 Mitglieder des TCS (...) eingefunden haben, als Zentralpräsident Adrien Lacheal (Genf) um 14.00 Uhr die grösste Vereinsversammlung eröffnete, die in der Schweiz je stattgefunden hatte (...). Der Besuch aus Zürich dürfte, weil jeder die Reise selbst berappen musste, die 200 bis 300 nicht überschritten haben. Doch waren die meisten übrigen Sektionen mit Mitgliederkontingenten von 70 bis rund 2000 angerückt, und die Zahl der an der Versammlung erschienen Mitglieder der Genfer Sektion des TCS dürfte mit über 7000 sogar beinahe die Beteiligung des Kantons Genf bei der letzten eidgenössischen Volksabstimmung erreicht haben. (...)»

Die Sektion Zürich schaffte es dann, mit einer eigentlichen Loyalitätserklärung für den TCS Schweiz durch den damaligen Vizepräsidenten ihren Sektionspräsidenten

Dr. Werner Müller zu desavouieren. Die NZZ dazu: «Nach der zweiten Erklärung des Vizepräsidenten der Zürcher Sektion versuchte Dr. W. Müller nochmals, das Wort zu ergreifen, wurde aber erneut minutenlang niedergepiffen und niedergeschrien (...). Dr. Müller zog es schliesslich auf den Rat eines um seine Sicherheit besorgten Genfer Polizeioffiziers vor, den Eispalast zu verlassen. (...) Er gedenkt seine Ansichten an einer Pressekonferenz in Zürich bekanntzugeben. (...) Die Autosektion Zürich hat sich an dieser Generalversammlung in einem weniger günstigen Lichte gezeigt. (...)»

Unmittelbar nach der Generalversammlung wurde Dr. Werner Müller vom Verwaltungsrat des TCS Schweiz aus dem TCS ausgeschlossen. Trotz diesem Ausschluss führt er die Autosektion des TCS Zürich weiter. Die Art und Weise wie der Zürcher Sektionspräsident an seiner Meinungsäusserung gehindert wurde, erregt aber auch Unwillen bei vielen Teilnehmern der Generalversammlung und den Medien. In der NZZ vom 25. Juni 1959 veröffentlichte Dr. Werner Müller sein «verhindertes» Referat, in welchem er die nicht mehr zeitgemässe Struktur des TCS (Kompetenzen), die Berichterstattung gegenüber den Mitgliedern in Sachen Verwendung der Mitgliederbeiträge, den Betrieb von Hotels und deren Finanzierung, die Druckkosten für den «Touring» und gewissen Tätigkeiten des Direktors des TCS kritisierte.

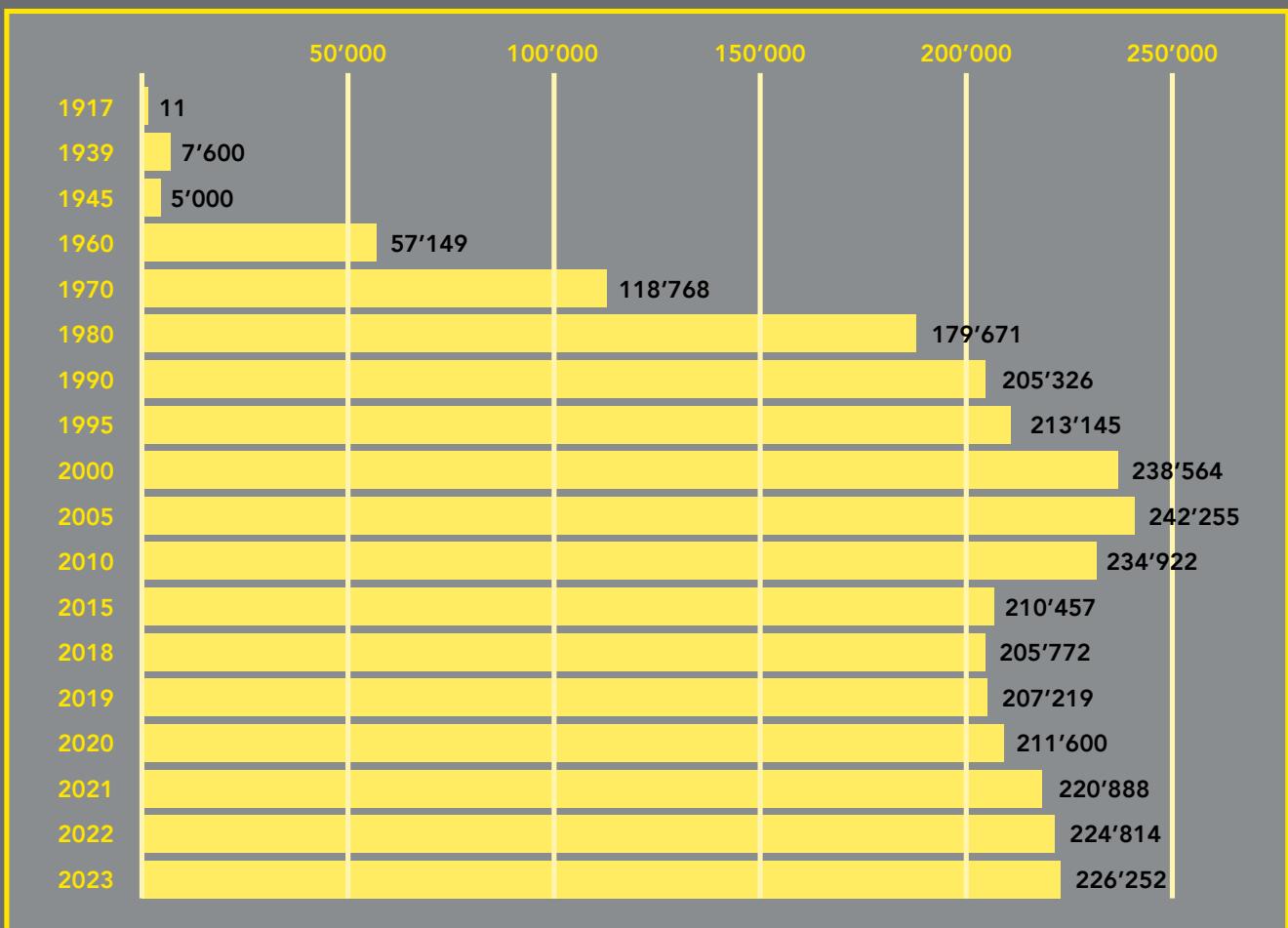
An der ersten Delegiertenversammlung des TCS Schweiz am 15. Januar 1960 in Biel – die NZZ titelte am 18. Januar 1960 «Der TCS auf dem Weg zur Befriedung» – wurde Dr. Werner Müller als Delegierter zugelassen und als Zeichen der Versöhnung sprach er die Einladung der Delegierten nach Zürich für die nächste Versammlung aus. Der Zentralpräsident des TCS Adrien Lachenal trat am 4. August 1959 und der Direktor des TCS Joseph Britschgi am 31. Dezember 1961 zurück. Dr. Werner Müller präsidierte den TCS Zürich bis zu seinem Tod am 24. November 1992. ■

Statistik

Mitgliederentwicklung (Stand 31.10.2023)

Für die Jahre von 1899 bis 1917, also der Zeit der Velosektion Zürich des TCS, liegen leider weder Schriften noch Zahlen vor. Die Mitgliederentwicklung über die mehr als 100 Jahre ist nicht so einfach zu kommentieren, wurde doch die Zählmethode der Mitglieder über diese Zeit einige Male gewechselt.

Sicher dominierend ist der stetige Anstieg bis 2005 als Zeichen der steigenden Motorisierung, dann spürt man die zunehmend ablehnende Haltung der urbanen Bevölkerung gegen das Auto, insbesondere im Kanton Zürich mit den beiden grossen Städten Zürich und Winterthur. Ab 2019 erfolgte die Erholung, ein Beweis dafür, dass die individuelle Mobilität im Kanton Zürich noch eine grosse Bedeutung hat. Die 226'252 Mitglieder zu Beginn 2024 zeigen, der Einsatz des TCS Zürich für die Mobilität ist wichtig und nachgefragt. ■



■ Mitglieder (alle Kategorien)

CHRONIK AB 2001

2001

Attentat in New York, Amoklauf in Zug, Grounding Swissair, Brand Gotthardtunnel

Eröffnung Geschäftsstelle Uraniastrasse 14, Zürich

Ablehnung VCS-Initiative «Strassen für alle» (Tempo 30)

Spatenstich Verkehrssicherheitszentrum Betzholz, Hinwil

Inbetriebnahme Parkleitsystem Zürich (PLS)

TCS an der BankArt in Zürich

2002

Expo 02

Spatenstich N4 Knonauer Amt

Eröffnung TCS Verkehrssicherheitszentrum Betzholz

Entscheid DV TCS Zürich Bau Service Center Volketswil

Ablehnung TCS-Referendum gegen Limmatquaisperrung

2003

Neuer Führerausweis im Kreditkartenformat

Eröffnung 3. Bareggrohre

Spatenstich TCS Service Center Volketswil

**TCS an der BankArt
in Zürich (Bellevue)
2001**





Eröffnung TCS Verkehrssicherheitszentrum Betzholz 2002



Eröffnung TCS Service Center in Volketswil 2005

2004

Tsunami im Indischen Ozean

Vertrag mit AVIA für Tankstelle TCS Service Center Volketswil

Eröffnung Parkhaus Gessnerallee

TCS organisiert Prolog Zürich–Basel des Raid Suisse-Paris

Letzter TCS-Ball im Kongresshaus

2005

TCS-Sponsoring Nachwuchs ZSC

Blutalkoholgrenzwert 0,5 Promille

TCS organisiert Prolog Zürich–Basel des Raid Suisse-Paris mit Start auf dem Bürkliplatz

Erste private MFK im Kanton Zürich durch TCS in Volketswil

Aufgabe Geschäftssitz Alfred-Escher-Strasse

Eröffnung TCS Service Center in Volketswil

Unwetter – grosser Schaden am Campingplatz Offenbach

Letzte Züspa mit dem TCS

2006

Gründung Drive-Z AG



Eröffnung TCS-Stützpunkt Patrouille in Volketswil

Einweihung neues Limmatquai

Der TCS – nicht nur in der ganzen Schweiz vertreten, sondern verankert

Ein Zentralclub und 23 rechtlich unabhängige Sektionen – böse Zungen mögen behaupten, dass dieses föderale Gebilde komplex, ja gar zu kompliziert sei in der heutigen, schnelllebigen Zeit.

Nun, wenn man die Geschichte des TCS, der dieses Jahr bereits 128 Jahre Existenz feiert, ein bisschen näher anschaut, so kommt man zum Schluss, dass eben gerade diese Struktur, richtig eingesetzt, auch im 21. Jahrhundert seine Berechtigung hat, ja sogar eine Stärke darstellt.

Der gemeinsame Vereinszweck, die (starke) Marke und seit 2021 auch eine Grundsatzvereinbarung, mit welcher die Sektionen und der Zentralclub allgemein geltende Regeln festgelegt und Grundsätze in Bezug auf die Rollenverteilung und Koordination ihrer Tätigkeiten vereinbart haben, erlauben dem TCS ein geeintes Auftreten. Zentralclub und Sektionen übernehmen gemäss ihren Stärken verschiedene Aufgaben, Tätigkeiten und Verantwortungen. Dabei ist von Bedeutung, dass mit der Einbindung der Sektionen in die

strategische Führung und Verantwortung des Zentralclubs ein wichtiges gegenseitiges Verständnis innerhalb der Organisation besteht – strategische Entscheide im Zentralclub können und werden unter Berücksichtigung der gesamten Organisation getroffen und alsdann auch von dieser mitgetragen.

Die Nähe der Sektionen zu den Mitgliedern, aber auch zur Verwaltung, Politik und Wirtschaft, verleihen dem TCS ein physisches Netzwerk und damit eine Schlagkraft, die ihresgleichen sucht.

Mit der regionalen und lokalen Präsenz der Sektionen kann der TCS optimal auf die Bedürfnisse der Mitglieder eingehen – im Clubleben, aber auch in der Mobilität im Allgemeinen. Durch die Kontakte mit den Mitgliedern – sei es bei Veranstaltungen, auf Ausflügen, in der Kontaktstelle

oder in einem technischen Zentrum – sind wir an deren Puls, das Engagement in der Verkehrssicherheit können wir sauber kalibrieren und die Vertretung der Interessen der Mitglieder auf der politischen Bühne kann vor Ort und spezifisch sichergestellt werden. Kurzum: unser Claim «Der TCS – immer an meiner Seite» wird im Zusammenspiel mit den Sektionen gelebt.

Die Sektionen sind aber auch Labor für auf nationaler Ebene lancierte Pilotprojekte oder gar Initianten neuer Ideen. War es nicht die Zürcher Sektion des TCS, die vor mehr als 50 Jahren zusammen mit dem Deutschen Automobilclub ADAC die

Reifentests initiiert hat? Heute sind diese Reifentests aus dem Engagement des TCS für die Verkehrssicherheit nicht mehr wegzudenken.

Wenn der TCS heute rund 1,6 Millionen Mitglieder zählt, so ist dies das Verdienst des gesamten TCS – Zentralclub und Sektionen vereint, eine föderalistische Struktur, mit gemeinsamen Werten, getrieben von einem gemeinsamen Ziel und optimal genutzt. Dank seiner Sektionen ist der Touring Club Schweiz nicht nur in der ganzen Schweiz vertreten, sondern in der ganzen Schweiz verankert. ■



Schulanfangsaktion 2023



Peter Goetschi
Zentralpräsident TCS



«Stau weg!»-
Initiative
2007

- 2007**
 - Eröffnung Lötschbergtunnel
 - Eröffnung Trainingspiste Drive-Z in Dübendorf**
 - Vorstand entscheidet für Lancierung «Stau weg!»-Initiative**
- 2008**
 - EM Schweiz/Österreich
 - Verkauf Schadstoffplaketten für Städte in Deutschland
 - Liquiditätskrise TCS Zürich (Sale and Lease back Volketswil)**
 - Geschäftsstelle TCS Winterthur neu am Bahnhofplatz**
- 2009**
 - Einreichung TCS-Initiative «Stau weg!»**
 - Eröffnung Westumfahrung**
- 2010**
 - TCS-Zürich wird in Touring integriert**
 - TCS-Zürich Co-Sponsor Auto Zürich**
 - Eröffnung N4-Knonauer Amt
 - Verkauf TCS-Reisen an Kuoni**
- 2010**
 - Schliessung aller Geschäftsstellen durch TCS Schweiz
 - Übernahme TCS Geschäftsstelle Volketswil durch TCS Zürich**
 - Lancierung TCS-App
 - Ablehnung Initiative und Gegenvorschlag Rosengartentram
- 2011**
 - TCS wird gelb
 - Ablehnung TCS-Initiative «Stau weg!» (27. November 2011)

Beim TCS werden Sie von Tony Navarro, Restaurant Turm kulinarisch verwöhnt

TCS-Beiz an Eröffnung Westumfahrung 2009



Auto-Zürich mit TCS Signet 2010



2012

Streit REGA/TCS
Eröffnung Parkhaus Opera

2013

Zusammenarbeit Ticketcorner mit TCS-Shop Volketswil
Start Mobile Prüfstation

Ablehnung Erhöhung Autobahnvignette

2014

Start Stationäre Pannenhilfe in Volketswil

Tempo 30 nachts in Zürich

Start Pannenhilfe für E-Bikes

Licht am Tag Pflicht für Motorfahrzeuge

Start mit Projekt «Zürcher Verkehrsombudsman»

DV genehmigt die MZ Schlieren und Neftenbach

TCS-Zürich wechselt die Bank, von der Zürcher Kantonalbank zur Privatbank IHAG Zürich

Annahme des Bundesbeschlusses über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs

Start Mobile Prüfstation 2013



Start Pannenhilfe für E-Bikes 2014

Sektionspräsidenten TCS Zürich

1917 – 1918



Emil Huber

1918 – 1922



J. H. Hoepli

1946 – 1958



Alfred Lindner

1958 – 1992



Dr. Werner Müller



1922 – 1923



Willy Baumgartner

1923 – 1931



Hans Fehr (Ehrenpräsident)

1931 – 1946



Willy Baumgartner

1993 – 2007



Dr. Jürg Kaestlin

2007 – 2016

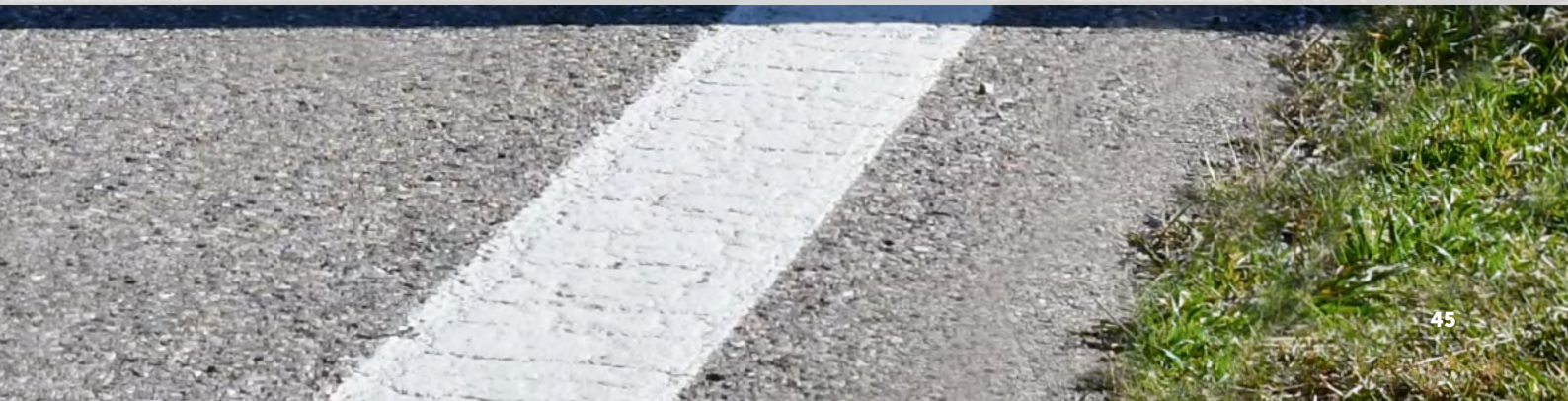


Peter Löhner

2017 – heute



Dr. Thomas Lüthy



Geschäftsführer / Sekretäre TCS Zürich

1929 – 1956



Anton Ryffel

1956 – 1959



Dr. Pierre Zaugg

1959 – 1987



Pierre Schärer

1987 – 2021

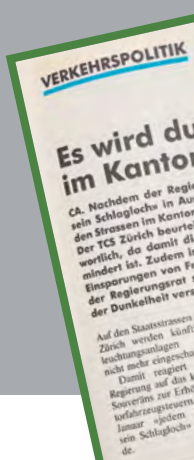


Reto Cavegn

2021 – heute



Andreas Häuptli



Siebenmal Nein zur Anpassung der Verkehrsabgaben in Zürich

In der Chronik des TCS Zürich darf die Auseinandersetzung um die Höhe der Verkehrsabgaben im Kanton Zürich nicht fehlen.



Als am 20. August 1983 das Gesetz betreffend dem Strassenwesen mit beeindruckendem Ja-Stimmen-Anteil von 85,82% angenommen wurde, ahnte noch niemand, welch schweren Stand die finanziellen Anpassungen dieses Gesetzes an der Urne und im Kantonsrat haben werden. Nach zwei erfolgreichen Abstimmungen für die Anpassung, beziehungsweise Erhöhung der Verkehrsabgaben, 1966 mit 57,64% JA und 1972 mit 63,51% JA ging es 40 Jahre bis **2012 der Zürcher**

Souverän die Verkehrsabgaben – Malus für schwere Motorfahrzeuge und Bonus für umweltfreundliche Autos – deutlich (58,3%) gegen den Willen des TCS Zürich annahm.

In der Zwischenzeit – 1967 bis 2011 – scheiterte der Regierungsrat mit zwei Vorlagen im Kantonsrat und mit fünf Vorlagen (1978, 1985, 1988, 1992 und 1995) an der Urne.

Dabei fehlte es nicht an Fantasie: 1995 versuchte es die Regierung, mit Unterstützung von TCS und ACS, die Verkehrs-

abgaben mit einer zeitlich beschränkter (15 Jahre) Sonderabgabe für die konkret bezeichnete Realisierung von vier Autobahnrestrecken zu erhöhen. Der Nein-Stimmenanteil von 55,53% war deutlich. Einmal, 1992, waren sich TCS und ACS uneinig: während der TCS beim Nein blieb, sagte der ACS ja. Erfolglos, der Souverän urteilte klar mit 61,7% Nein. Der Regierungsrat war «not amused» und löschte kurzerhand auf verschiedenen Landstrassen das Licht.

Mittlerweile haben sich die Diskussionen um die Verkehrsabgaben und den Zustand des Strassenfonds beruhigt, aber das könnte eine trügerische Ruhe sein. Mit der Zunahme der E-Mobilität nehmen die Einnahmen ab und mit der Umsetzung der parlamentarischen Initiative Brunner – der Kanton muss Anteile an den Unterhalt der Gemeindestrassen mindestens im Umfang von 20% der Einnahmen des Strassenfonds entschädigen – wird die Verschuldung des Strassenfonds gegenüber der Staatsrechnung ansteigen. Damit werden die Investitionen in den Strassenbereich vermehrt mit anderen Investitionen (Bildungsbereich, Gesundheit u.a.) in Konkurrenz geraten. ■





Eröffnung MZ Schlieren 2015



Eröffnung MZ Neftenbach 2016



TCS-Patrouille auf E-Bike 2017



Carvelo2go 2017

2015

Eröffnung MZ Schlieren

Abbruch Projekt «Zürcher Verkehrsombudsman»

Austritt TCS Zürich aus Forum Zürich

2016

Eröffnung MZ Neftenbach

Verkauf Volketswil Nord (Tankstelle)

Annahme 2. Gotthardröhre

2017

100 Jahre Autosektion Zürich

TCS-Patrouille auf E-Bike

Start «Carvelo2go»

Start Ausbau Nordumfahrung (Gubrist)

Annahme Gegenvorschlag Anti-Stau-Initiative Kanton Zürich

2018

Eröffnung MZ Au-Wädenswil

2019

Verkauf TCS Hotels Bellavista und Schloss Ragaz

Kurse für E-Trottinets

Start Aktion der Verkehrskonferenz «Grosi»

**Aktion Grosi
2019**



**Absage wegen Corona
ZO, 4. März 2020**

**Ablehnung Rosengartentunnel
2020**

**Stabwechsel Cavegn zu Häuptli
2021**

**2020
(Corona)**

**Absage aller Mitgliederversammlungen (ausser ZH1)
und Delegiertenversammlung**

Ablehnung Rosengartentunnel

**Wahl Andreas Häuptli als Nachfolger von Reto Cavegn
als Geschäftsführer**

2021

Stabwechsel von Reto Cavegn zu Andreas Häuptli

Ablehnung CO₂-Gesetz

2022

**Erste Durchführung der jährlichen TCS Mobilitätstagung
der Sektion Zürich**

**Verstärktes Engagement für Jugendliche mit
«First Drive»-Angeboten**

2023

Lancierung des täglichen Mobilitätsnewsletters «V85»

**«First Drive»-
Angebote
2022**





Schweizer Afrika-Flug



Die Teilnehmer der Flugexpedition Walter Mittelholzer haben sich mit der zuverlässigsten Sicherheits-Füllfeder der Welt, **WATERMAN** ausgerüstet, und sie taten gut daran

WATERMAN'S

F O U N T A I N P E N

Risikofreie Anlageheft **4 1/2%** Zinsvergütung



Durch und durch ausgereift!

Machen Sie eine Probefahrt mit dem HILLMAN Super Minx. Achten Sie bereits beim Anfahren auf die weiche, so progressiv wirkende Kupplung. Dann auf das schaltfreudige 4-Gang-Getriebe. Testen Sie die spielend leicht dosierbare Bremskraft. Vor allem wählen Sie eine kurvreiche Strecke. Drücken Sie aufs Gas. Elastisch und wuchtig zieht der Motor an. Jetzt in die Kurve. Kein Über-, kein Untersteuern, dafür aber Sicherheit! einflusslose Strassenhaltung. Schlechter Belag? Die berühmte Hillman-Federung ebnet ihn aus. Kaum zu glauben: Schon nach 2 bis 3 Kilometern haben Sie den HILLMAN meisterhaft in der Hand. Wie wenn Sie ihn schon Tausende von Kilometern gefahren hätten. Das ist das erstaunliche Gefühl, das der HILLMAN Super Minx vermittelt. Als einer der wenigen durch und durch ausgereiften Wagen verdient er Ihre Beachtung. Der HILLMAN Super Minx entspricht den Wünschen des anspruchsvollen Schweizer.



HILLMAN Super Minx

Autos S. A., Genf-Zürich
Hillman, Humber, Sunbeam

8/67 PS, 5 Plätze, Fr. 9250.- (Vorteilhafter Rotes-Kredit)
Grand Garage Günthard, Zürich
Ausstellung: Freuenstrasse 19, Telefon 051/25 70 64

Wie Adam und Eva... können Sie heute nicht mehr verreisen!

Kleiden Sie sich einmal wirklich apart! Tom zeigt Ihnen gerne seine neuesten Modelle in Mänteln, Pullovern, Jacken, Hemden usw. Tom führt ganz exklusive Leder-Bekleidung! Für Damen fertigen wir im eigenen Atelier nach speziellen Entwürfen elegante Jacken, Deux-pièces, Jupes und Hosen aus feinen Ledern in allen Modelifarben!

TOM

men's shop
Stadelhoferstraße 41 ZÜRICH Langstraße 4
Telefon (051) 34 47 06
Verlangen Sie bitte unseren Gratiskatalog T mit den vielen Fotos

Motor und 125 DIN-PS zur Verfügung
Im Ford Capri können Sie sich

Was machen Sie, wenn Ihr Wagen brennt?

Bewährte Auto-Feuerlöscher sind bei den vier Fabrikanten erhältlich, welche sich an den auf den Seiten 12-15 geschilderten Versuchen beteiligten.



MINIMAX



Autofeuerlöscher

Brevo AG, Horgen Telefon (051) 34 47 06
Fega-Werk AG, Zürich Telefon (051) 34 47 06
Minimax AG, Zürich Telefon (051) 34 47 06
Sicli AG, Zürich Telefon (051) 34 47 06

Modemutige Männer

VIRA

MORRIS 'Eight'



Mit seinem ungewöhnlich geräumigen Innern, seiner sparsamen Leistung und sicheren hohen Durchschnittsgeschwindigkeit, bietet der MORRIS «8» heute ein Maximum an Gegenwert.



FRAGEN SIE UNS UM AUSKUNFT ÜBER DEN **POPULÄRSTEN ENGLISCHEN KLEINWAGEN**

Der Wagen, der wirkliches Fahren mit **niedrigsten Unterhaltskosten** möglich macht.

4 Zyl., 5/30 PS, Limousine, 4plätzig, 2- und 4-türig, mit Schiebedach, echte Lederpolsterung, 4-Gang-Getriebe, hydraulische **LOCKHEED**-Bremsen. Zugfreie, geräumige Karosserie.

Preis ab Fr. 7450.- + Wust



MORRIS

KURZFRISTIG LIEFERBAR

Samstag-Sonntagsafari

macht man so:

Man nehme einen Volvo Kombi und entlege sich aller Verlastungen. Alles geht hinein. Falls etwas nicht mehr Platz haben sollte, gibt's noch den Dachgepäckträger (die meisten brauchen ihn nur ganz selten.)

Schon rollt er sicher über schnelle Strassen und über raue Waldwege.

Am Montag ist er wieder der «zivile» Wagen für die Stadt, oder der sportlich-rasche für die Pässe. Aber auch dann ist viel Platz doch so praktisch.

Geht's mit Flex ins Feld, hat er sein eigenes Abteil.

Am Sonntag transportiert der Volvo Kombi Schiffsanhänger mit ganzen Jacken und in den Ferien das private Haus auf Rädern. Ein

Volvo Kombi ist ideal für jede Kombination. Er ist der Wagen für Individualität, sportlich rasch, robust, sicher und Komfort und Platz — enorm viel Platz.

Volvo Kombi 121, 85 PS Fr. 10.900.-
Volvo Kombi 122S, 100 PS Fr. 11.900.-

VOLVO



Die «Winterthur» dankt allen, die bei Unfällen mit Schwerverletzten an die sofortige Rettung mit Helikopter denken.

Die «Winterthur» zahlt für Schwerverletzte den Helikoptertransport. Auch in Zweifelsfällen! Überall in der Schweiz, wenn eine Haftpflichtversicherung der «Winterthur» beteiligt ist. Bei Verkehrsunfällen, bei Unfällen jeder Art.



1899-
2024

