

Zeitschrift: Nebelspalter : das Humor- und Satire-Magazin
Band: 120 (1994)
Heft: 26

Artikel: Die Symphonie der Autobahn : eine Nebelspalter-12-Stunden-Reportage von der N1
Autor: Stamm, Peter
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-607066>

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: 11.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Eine Nebelspalter-12-Stunden-Reportage
von der N1

Die Symphonie der Autobahn

VON PETER STAMM

Roger: Wir befinden uns an der N1 zwischen Winterthur und St.Gallen, der wichtigsten schweizerischen Binnenlinie, und werden für die nächsten zwölf Stunden von hier berichten. Wir werden Licht und Schatten zeigen, Kriech- und Überholspur, Menschen, die auf dieser Strasse leben, mit ihr leben, durch sie leben, trotz ihr leben. Die N1 verbindet die welsche mit der alemannischen Schweiz und ist somit mehr als nur eine Strasse. Sie ist das Band, das unsere Nation zusammenhält. In ihrer schlichten, grauen Schönheit durchzieht sie verschiedenste Gegenden unseres schönen Landes, eine graue Eminenz, eine Krampfader im erhabenen Körper unserer Heimat.

Es ist jetzt drei Uhr mittags, und Autos fahren auf allen vier Spuren. Zu meiner Rechten, wenn ich gegen St.Gallen schaue, fahren sie von mir weg, zu meiner Linken auf mich zu. Ich drehe mich jetzt einmal um und schaue gegen Winterthur. Und noch immer fahren die Autos zu meiner Rechten von mir weg und zu meiner Linken auf mich zu. Es sind Autos verschiedenster Typen und Farben, einige fahren schnell, einige langsamer. Und jetzt schalte ich um zu meiner Kollegin Anita, die sich in der Raststätte Grauholz befindet. Anita, kannst du mich hören...?

Anita: Ja, Roger, ich höre dich sehr gut, kannst du mich hören...?

Roger: Ja, Anita, ich kann dich hören. Was hast du für unsere Leser vorbereitet?

Anita: Ich habe hier Herrn Dr. phil. Hartlaub Otter, er ist so etwas wie ein Lokalhistoriker und wird uns einiges über die Entstehung der N1 erzählen.

Otter: Kann ich jetzt sprechen? Ja? Ja, also. Erfindungsreiche Techniker haben schon vor der Jahrhundertwende in aller Stille an der Schaffung eines selbstfahrenden Fahrzeuges gearbeitet,



das schliesslich als Automobil das Licht der Welt erblickte.

Anita: Wir wollen vielleicht nicht ganz so weit zurück. Könnten Sie uns etwas über die N1 erzählen.

Otter: Nun, die Autobahn, nicht wahr, wir brauchten sie ja, weil die Schweiz ein sehr lebhaftes Bodenprofil hat, das noch dazu überall die Spuren emsiger Arbeit und äusserster Ausnutzung zeigt. Früher gab es nur ein verschlungenes Netz krauser, alter Landstrassen. Zudem machten Gänse, Hühner und Enten dem Wagenlenker das Fahren ebenso sauer wie Bauernfahrwerke und ausgetriebenes Vieh, dem man in und bei den Dörfern häufig begegnete. Ältere Leute werden sich der Anfangszeiten des Autofahrens mit Humor und Schrecken zugleich erinnern. Ich könnte da einige kleine Begebenheiten ...

Anita: Lassen Sie uns doch lieber von der N1 sprechen.

Otter: Ah, ja. Was die Autobahnen anbetrifft, da waren uns die Deutschen ja weit voraus. Man darf das ruhig auch einmal sagen, dass da visionäre Männer ... Also die Autobahn ist sozusagen das Kind des Nationalsozialismus. Man sollte das nie vergessen. Am 21. März 1934 eröffnete Adolf Hitler die Arbeitsschlacht an der Strecke München – Salzburg mit den Worten «Fanget an!». Auf den Waldstrecken fielen krachend die deutschen Eichen unter der glänzenden Axt erhabener deutscher Arbeiter. Tausende von deutschen Händen füllten die Loren der Feldbahnen mit deutscher Erde.

Anita: Herr Otter, die N1!

Otter: Dank unseren vorausschauenden Landesvätern wurden die Probleme des Straßenbaues auch in unserem Land bald – weitschauend planend und grosszügig handelnd – in Angriff genommen. Alles wurde darauf abgestellt, einem grossen Volke die notwendigen Lebensgrundlagen zu sichern. Frühzeitig haben unsere Behörden die

Bedeutung des Autos als des beherrschenden Landverkehrs mittels der Zukunft erkannt. Im Jahre 1951 verkündete die Reichsregierung das Hauptstrassenprogramm, die Schaffung eines Netzes von reinen Kraftfahrbahnen. Schöpferische Phantasie und politischer Gestaltungswille vereinigten sich in diesem Plan, der auf eine weite Zukunft zielte und doch schon der Gegenwart diente.

Anita: Soweit mein Gespräch

wagen überholt wurde. Können Sie uns dazu etwas sagen?

Seiffert: Sehr gerne. Man muss beim Überholen unterscheiden: Es gibt realisierbare und nicht realisierbare Überholbedürfnisse. Nicht realisierbare Überholbedürfnisse stauen sich an. Das ist nicht gut. Deshalb ist es besonders wichtig, dass Autobahnen mit möglichst vielen Spuren gebaut werden. Wer will sich das moralische Recht nehmen, einen schnellen Fahrer in eine

Roger: Ja-ha-ha. Wir hoffen natürlich, dass das so bleibt, nicht wahr? Danke, meine Herren. Zurück zu meiner Kollegin, Anita. Anita?

Anita: Roger? Danke, Roger. Meine Damen und Herren, da wir ja beide Seiten zu Wort kommen lassen wollen, haben wir jetzt einen Vertreter des Naturschutzes bei uns. – Es ist Herr ...?

Koller: Koller. Ich bin Jäger, und ich muss sagen, die Auto-



FOTOS: ALEXANDER EGGER

Autobahnen sichern dem grossen Volke die notwendigen Lebensgrundlagen: Grauholz

mit Herrn Otter. Roger? Kannst du mich hören? Wie sieht es bei dir aus?

Roger: Danke, Anita. Ja, hier auf der Autobahnbrücke kurz vor Winterthur herrscht noch immer reges Treiben. Autos fahren auf allen vier Spuren an mir vorüber. Gelegentlich kommt auch ein Lastwagen hier durch. Jetzt gerade zum Beispiel wird ein Lastwagen mit Anhänger von einem kleinen, schwarzen ... ja, das muss ein Uno Turbo sein ..., wird also überholt. Ein schönes Schauspiel. Und damit zurück in die Raststätte zu meiner Kollegin Anita.

Anita: Danke, Roger. Ich habe hier Herrn Reinhard Seiffert bei mir. Er ist Psychologe und hat das vielbeachtete Buch «Vom Fahren hängt das Leben ab» geschrieben. Herr Seiffert, wir haben eben gehört, dass ein Last-

kolonne zu zwingen? Freie Fahrt für freie Reichsbürger! Und ganz allgemein möchte ich als Psychologe und Autofahrer noch sagen: im Zweifelsfall – überholen. Mit einem schnellen Wagen ist das auch in Extremsituationen kein Problem. Ein gewisses Risiko ist für ein erfülltes Leben unabdingbar.

Anita: Vielen Dank, Herr Seiffert. Zurück zu Roger. Roger?

Roger: Anita? Danke, Anita. Hier hat der Verkehr in den letzten Minuten etwas zugenommen, aber alles läuft wie am Schnürchen. Ich habe Besuch bekommen, von einer Polizeipatrouille. Meine Herren, was könnten sie uns über die N1 sagen?

Polizist: Es ist im Moment sehr ruhig. Sonst haben wir hier viel mehr zu tun, mit Unfällen, Pannen ... es hat bis jetzt leider keinen Unfall gegeben ...

bahn stört uns überhaupt nicht. Wir sind ja die Heger, nicht wahr, die Jäger, und wir sind sehr zufrieden mit diesen Straßenschildern, so mit einem Rehbock und Entfernungsangaben drauf. Das ist Naturschutz nach unserem Geschmack. Und das zeigt auch, mit welch behutsamer Umsicht die oberste Reichsbauleitung mit dem Wildbestand unserer Heimat umgeht.

Anita: Was halten Sie vom Waldsterben, Herr Koller?

Koller: Das ist Unsinn. Ich bin ja viel im Wald, und ich habe noch nie einen Wald sterben gesehen. Ich müsste das ja wissen, nicht wahr? Ich bin ja viel im Wald. Ich bin sozusagen ein Waldmensch.

Anita: Vielen Dank, Herr Koller. Das also eine kritischere Meinung, und damit zurück

zu meinem Kollegen Roger. Kannst du mich hören Roger?

Roger: Anita? Ja, Anita. Danke Anita. Der Verkehr hat hier weiter zugenommen. Es folgt nun ein Auto nach dem anderen. Ein schönes Schauspiel. Die ersten Lenker haben auch schon die Lichter eingeschaltet und fahren gemütlich in Richtung nach Hause, wo sie schon von ihren Frauen mit dem Nachtessen erwartet werden. Ich habe drei Autofahrer hier bei mir. Meine Herren, erzählen Sie uns doch ein wenig von sich.

1. Autofahrer: Die vom *Nebelspalter* sind alles Arschlöcher!

Roger: Äh ... ja, vielen Dank. Das die Meinung von einem Autofahrer. Es sollen ja auch kritische Stimmen... aber wir haben noch zwei Herren bei uns...

2. Autofahrer: Ich bin mit meiner Verlobten – die da hinten, die Kleine – sie ist zum ersten Mal in der Schweiz, und da wollte ich ihr unbedingt die N1 zeigen.

3. Autofahrer: Ich fahre jeden Tag diese Strecke, und – wie Sie sehen – ich habe einen Mitsubishi Colt Top Star. Der hat Airbag und Servolenkung und sogar hinten Kopfstützen und einen Einspritzmotor.

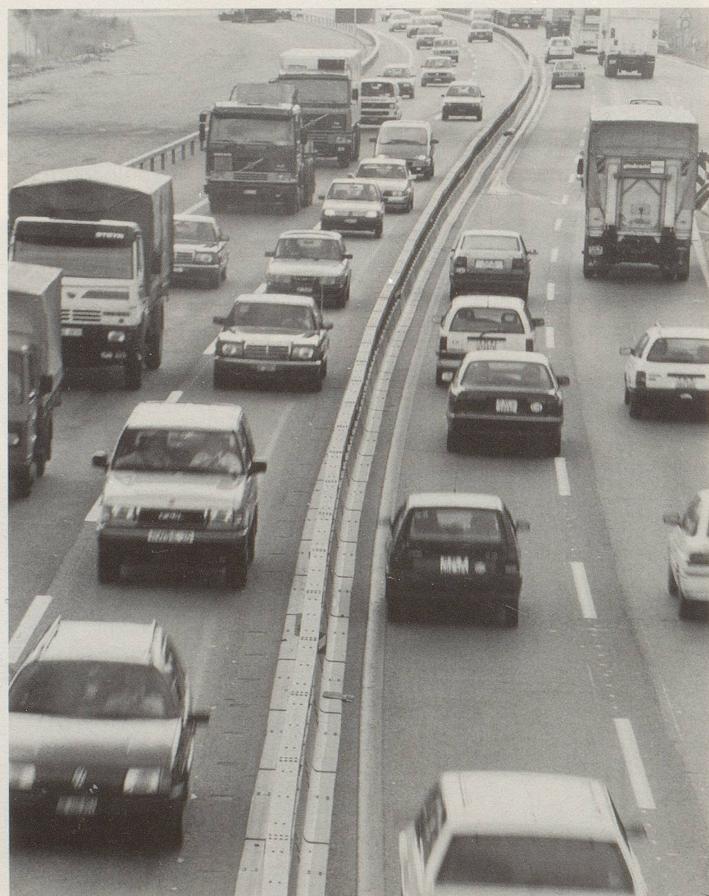
2. Autofahrer: Was hat der gekostet?

3. Autofahrer: Netto 17990.-, mit Radio/Kassettenanlage.

2. Autofahrer: Das ist wirklich billig. Das ist also der neue Mitsubishi Colt Top Star.

3. Autofahrer: Ja, der neue Mitsubishi Colt Top Star.

Roger: Vielen Dank, meine Herren. Wir haben noch eine Vertreterin der Fußgänger... aber ich sehe gerade, dass sie es nicht bis zu uns schafft, meine Damen und Herren. Es ist ein grauenhaftes Schauspiel, das sich unseren Augen darbietet. Aber glücklicherweise wurde ihr Körper von der Fahrbahn geschleudert, und wir dürfen mitverfolgen, wie reibungslos der Verkehr trotz dieses bedauerlichen Zwischenfalles weiterfunktioniert. Damit gebe ich das



Autobahnen sind nicht nur Zweckbauten: Binnenlinie N1

Wort meiner Kollegin Anita. Anita?

Anita: Ja. Roger. Danke, Roger. Bei mir ist jetzt einer der Ingenieure, die an der Verwirklichung der N1 mitgearbeitet haben. Herr Nyffeler, es gibt ja immer noch Kritiker der Autobahnen. Was sagen Sie zur Behauptung, die Straßen verschandeln die Landschaft?

Nyffeler: Autobahnen sind nicht nur technische Zweckbauten. Unter Anwendung eines künstlerisch-geistigen Gesichtspunktes wird besonders auf die Einfügung der Straßen in die Landschaft geachtet. Wo immer es angängig ist, sind die Linien so geführt, dass sich reizvoll wechselnde Landschaftsperspektiven ergeben. Zügig schmiegt sich die Fahrbahn den grossen Formen der gewachsenen heimatlichen Natur an. Nicht selten hebt das Straßenband diese noch markant hervor. So wird das natürlich Gewachsene nicht gewaltsam zerrissen,

sondern die Autobahn verbindet sich als neues Element organisch mit der Landschaft und wirkt in einem erhaltenden und fördernden Sinne landschaftsgestaltend.

Anita: Und der Verlust an Kulturland?

Nyffeler: Der Mutterboden, der beim Bau anfällt, wird gesammelt und pfleglich behandelt und leistet bei der Begrünung des Mittelstreifens später wertvolle Dienste. Ehrfurcht vor der Natur und Behutsamkeit in der Pflege alles Gewachsenen ist für den Reichsstrassen-Ingenieur erstes Gebot. An vielen Stellen können wir durch den Bau neuer Straßen dem Raubbau an der Natur, der in einer Zeit blosen Wirtschaftsdenkens sich ausbreiten konnte, Einhalt gebieten und ihm sogar entgegenwirken.

Anita: Können Sie uns etwas über die Zukunft der Autobahnen sagen?

Nyffeler: General Motors hat das Verkehrs-Märchenland Arteria entworfen. Dort gibt es ein

dreistöckiges Verkehrssystem und Autobahnen mit elektronischen Leitschienen. Das Zeitalter des Autos ist erst angebrochen. Allerdings können wir vorläufig noch nicht ganz auf die Eisenbahn verzichten. Wir müssen sie mindestens noch so lange künstlich am Leben erhalten, bis die Straßen ihre volle Leistungsfähigkeit erhalten haben.

Anita: Vielen Dank, Herr Nyffeler. Zurück zu meinem Kollegen Roger. Roger?

Roger: Anita? Danke, Anita. Ja, hier hat der Verkehr wieder etwas abgenommen. Es ist nun dunkel geworden, und die Autos fahren mit eingeschalteten Lichtern. Zu meiner Rechten, wie Sie sich vielleicht noch an den Anfang unseres Berichtes erinnern, fahren sie von mir weg und zu meiner Linken auf mich zu. So war das den ganzen Tag, und so wird es auch morgen sein. Es liegt eine stille Schönheit in dieser Regelmässigkeit, eine Regelmässigkeit, die wir rund um die Erde auf allen Straßen finden. Wir haben Ihnen nun einen kleinen Einblick gegeben in das Leben einer Strasse. Aber vergessen wir nach diesen schönen Bildern nicht,

dass das Netz der Weltstrassen noch nicht unendlich ist, dass es noch viel zu tun gibt. Immerhin liegen schon heute Hunderttausende von Kilometern von Straßen vor uns, erschaffen von eisiger Menschenhand. Sie sammeln das vielgestaltige Leben unserer Welt, leiten es in Bahnen, lassen es fliessen, halten es in Bewegung. Könnte man sie alle zugleich hören, die Straßen der Welt, so erkänge eine gewaltige Musik, eine Symphonie der Strasse, aus dem dumpfen Räderrollen schwerer Lastfahrzeuge, aus dem regelmässigen Surren edler Verbrennungsmotoren, aus dem Singen ingenioser Getriebe – eine Symphonie,

die künden würde von der ewigen Unrast des Menschen und von der niemals endenden Wanderschaft in eine neue und bessere Zukunft.