

Zeitschrift: Plan : Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik = revue suisse d'urbanisme

Herausgeber: Schweizerische Vereinigung für Landesplanung

Band: 12 (1955)

Heft: 3

Artikel: Hauptstrassenplanung

Autor: Bernath, Jakob

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-783171>

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: 14.02.2026

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

Diese wenigen Gesichtspunkte, von der Gemeinde her gesehen, sollen lediglich zeigen, welche Realitäten bei der Strassenplanung auf dem Spiel stehen. Es ist ja nicht besonders schwer, auf dem Papier von Romanshorn bis Genf eine «grosszügige» Autobahn hinzulegen. Nun ist aber weder unsere Besiedlung noch unsere Landschaft «grosszügig». Im Gegenteil. Alles ist kleinmaßstäblich. Ueberall stecken wohlverworbene Rechte, Existzenzen, Zusammen-

hänge, die ebenso wichtig sind, wie ein flüssig ablaufender Verkehr. Wir wollen keine brutalen Eingriffe und Gewaltlösungen. Wir zweifeln auch nicht, dass das Volk dagegen ein klares Nein bereit hätte. Wir wollen durchwegs saubere Lösungen. Und deshalb ist die Aufgabe, welche die Kommission zu erfüllen hat, beileibe nicht einfach.

Hs. Aregger.

Jakob Bernath, Kantonsingenieur,
Schaffhausen

Hauptstrassenplanung

Wie die Oeffentlichkeit durch ein Pressecommuniqué aus dem Bundeshaus orientiert wurde, ist die durch das Departement des Innern eingesetzte Kommission für die Planung unserer Hauptstrassen in voller Arbeit. Vielen schien die Berufung eines solchen Gremiums ein ungeeignetes Werkzeug für die Verwirklichung der gestellten Aufgabe. Auf der Reise durch die amerikanischen Staaten wurde uns eine Musterkarte von Organisationen, Institutionen und Kommissionen präsentiert, die alle an den verschiedenen Orten die Aufgabe hatten, dem Verkehr durch den Bau von geeigneten Kommunikationen die notwendigen Erleichterungen zu verschaffen. Die Planung unseres Hauptstrassennetzes ist aber eine derart spezifisch schweizerische Angelegenheit, dass die Organisation der Planung nicht in ausländischen Beispielen gesucht werden kann, sondern aus der föderalistischen Struktur herauswachsen muss. Dieses Team ist darum auch etwas Neues, weil Magistraten und Beamte, Politiker und Techniker zusammensitzen, um eine Aufgabe gemeinsam zu lösen. Von ihnen werden nun mit Spannung die Vorschläge erwartet, wie unsere Strassen der Entwicklung des modernen Verkehrs anzuschliessen sind.

Für alle, die sich bis heute mit dem Strassenbau befasst haben, war es klar, dass diese Kommission nicht gebildet wurde, um die zweckmässige Linienführung der Autobahn von Zürich nach Winterthur festzulegen, oder über die Bedürfnisse der vorgesehenen Verbindung von Genf nach Lausanne zu diskutieren. Zur Abklärung dieser Fragen genügten die bis anhin eingeschlagenen Wege. Die aufgetretenen neuen Probleme zeigen, dass diese nicht mit den bisherigen Untersuchungen abgeklärt werden können. Die Linienführung einer zukünftigen Hauptstrasse aus dem Raum Bodensee in das Wirtschaftsgebiet von Zürich, hinaus in das schweizerische Mittelland und an den Genfersee mit Anschluss an die Zufahrtsstrassen aus dem Ausland und an unsere grossen Wirtschaftszentren ist eine Frage, für deren Abklärung weitgespannte Untersuchungen ausgeführt werden müssen. Der Ausbau der schweizerischen Hauptstrassen ist zudem ein Vorhaben, das in seiner Wirkung an die Bedeutung des Eisenbahnbaues heranreicht. Wie damals

in ein bestehendes Weggefuge dominante Linien mit besonderem Charakter gelegt wurden, soll auch heute eine vorhandene verkehrsgeographische Organisation durch den Aus- oder Neubau ausgewählter Wege qualitativ untergliedert werden.

Der Ausbau dieser Hauptstrassen wirft auch sehr tiefgreifende politische und organisatorische Fragen auf. Weite Kreise erwarten mit Spannung die Vorschläge, wie diese bedeutenden Arbeiten finanziert werden sollen.

Immer und überall wird man sich jedoch daran erinnern müssen, dass die Einsetzung der Kommission gerade deshalb vorgenommen wurde, weil das bisherige Verfahren der kantonsweisen Abklärung der Linienführung auch nicht annähernd zu Lösungsvorschlägen geführt hat. Es waren darum auch ganz besonders die Kantone und bei ihnen die kantonalen Baudirektoren, die auf eine zentrale Planung drängten.

Konzeption

Allgemein ist heute festgestellt worden, dass das bestehende Strassennetz den modernen Bedürfnissen nicht mehr genügt. Der Automobilist reklamiert über die vielen Ortsdurchfahrten, die schmalen Fahrbahnen und die unübersichtlichen Strassenführungen. Die Unfallziffern steigen stetig. Millionen an Heilungs- und Materialkosten werden ausgegeben. Die Strassenbauer bemühen sich vergeblich, mit dem Verkehr in den Wettkampf einzutreten und müssen erkennen, dass alles, was getan wird, ein klägliches Bemühen ist. Der Verkehr wächst, ohne sich um die strassenbauliche Konzeption zu kümmern.

Für die Beurteilung der jetzigen Situation ist es wichtig, sich vor Augen zu halten, auf welchen Grundlagen das heutige Strassennetz aufgebaut ist. Der Vergleich mit einer historischen Wegkarte zeigt, dass wir noch immer auf den alten Postwegen basieren. Das ist keine Kritik, sondern eine blosse Feststellung, die erlaubt, die Grundlagen des heutigen Systems festzustellen. Es ist dies das Bestreben, benachbarte Orte auf der kürzesten, technisch gangbaren Strecke zu verbinden. Daraus resultiert ein System, das eben als Integration einer Vielzahl von Ortsverbindungsstrassen aufzufassen ist. Das hat dazu geführt, dass wir zwar vorzügliche Nebenstrassen, aber keine Hauptstrassen besitzen. Der Verkehr hat in vielem diese Konzeption überholt. Eine Anpassung fand insofern statt, als versucht

wurde, regionale Zentren, unter Umgehung der dazwischenliegenden Orte, auf dem kürzesten Weg zu verbinden. Aus dieser Ueberlegung resultiert die Folgerung nach der Umfahrung der Ortschaften. Die ursprüngliche Konzeption ist damit von der Ortschaft weg auf die Kleinregion übertragen, woraus folgerichtig ein System entsteht, das sich als Integration von Regionalverbindungen legen müsste. Das ist etwa der Punkt, wo wir heute stehen.

Allen bisherigen Vorschlägen und Anregungen, das bekannte Autostrassenkreuz nicht ausgenommen, liegt ein weiteres Prinzip zugrunde, nämlich dass die Strassen dem Verkehr und nicht der Verkehr den Strassen zu folgen hat, wobei die Verkehrssektoren auf der Unterlage eines vorhandenen Netzes angenommen sind. Wenn dieses Prinzip grundsätzlich richtig ist, wie auch das Prinzip der kürzesten Verbindung, so gilt es doch abzuklären, für welche Stufe und mit welchen Mitteln sie realisierbar sind. Man muss sich darüber klar werden, ob der zukünftige Verkehr den historisch gewachsenen, zu ergänzenden Wegen, oder den zu erforschenden Verkehrsbedürfnissen folgen soll. Man wird vor allem über die Beziehungen von Distanz, Zeit und Wirtschaftlichkeit auf Grund des modernen Verkehrs Klarheit schaffen, und dabei zu neuen Weitungen kommen.

Anders als zur Zeit des Bahnbaues, der ohnehin eine Wirtschaft im Umbruch traf und als Substrat eine neue Wirtschaftsform zumindest förderte und ihr die räumlichen Wege wies, geht es heute darum, ein Produkt der modernen Wirtschaft, den «Verkehr», als Teilwirtschaft endgültig in das strukturelle Gefüge unserer Zeit einzugliedern. Die verkehrspolitischen Entscheidungen, die heute getroffen werden, wiegen schwerer als zur Zeit des Eisenbahnbaues. Ihre Folgen sind direkter und einschneidender und im negativen Fall volkswirtschaftlich und staatspolitisch gefährlich.

Wir haben besonders in Deutschland sprechende Beispiele, wie in der Uebereile Autobahnen gebaut wurden, die sich sofort nach der Verkehrseröffnung als Fehlinvestitionen erwiesen, und heute als schwere Hypothek die Verwaltung, aber auch das Verkehrsnetz, belasten. Anderseits bestehen jedoch gerade in Deutschland, besonders aber in Amerika verschiedene Autobahnstrecken, die für die Landschaft, durch die sie führen, eine Aufwertung bedeuten. Industrie, Handel und Gewerbe konnten sich entwickeln. Es erfolgte sogar durch die Neu-anlage von Autostrassen der Impuls zu neuen Stadtgründungen.

Der heutigen Planung stehen also Methoden, Unterlagen und Beispiele zur Verfügung, um solche Fragen hinreichend abzuklären. Wir wissen, dass nicht nur auf Grund von Frequenzen und der heutigen Besiedlung wenige Strassenzüge zu dominanten Autobahnen auszubauen sind. Der Ausbau der Strassen hat im Rahmen einer gesamten Konzeption und in voller Kenntnis aller Umstände zu erfolgen, derart, dass alle Strassenzüge Teile eines voll funktionierenden Verkehrssystems im Sinne unserer nationalen Wirtschaft werden. Der Strassenverkehr ist keine Angelegenheit, die ein Sonder-

dasein führen kann, sondern etwas, das mit dem gesamten Volksleben verwachsen ist. Es ist deshalb nicht möglich diesen neuen Verkehrsträger auszubauen, ohne ihn mit den wirtschaftlichen Grundlagen eines Landes in Verbindung zu bringen. Wir wollen bestrebt sein, die Vorzüge des Eisenbahnbaues sinngemäß anzuwenden, die Nachteile dagegen nach Möglichkeit zu verhindern.

Planung

Auf allen Gebieten des menschlichen Schaffens können wir verschiedene Stufen der Planung nachweisen. Beim Bau eines einfachen Wohnhauses bedeutet Planen für den Bauherrn, den Architekten oder den Handwerker etwas grundlegend Verschiedenes. Jede Stufe hat eine besondere Aufgabe, ein besonderes Ziel. Für jede Stufe beginnt die Planung dort, wo sie für die vorhergehende aufgehört hat.

In den Gesprächen mit den Strassenplanern, Politikern und Finanzleuten in der Schweiz, aber auch in den verschiedenen Nachbarländern zeigt sich sehr deutlich, dass Strassenplanung nicht für alle das Gleiche bedeutet. Bis heute haben wir von Strassenplanung gesprochen, wenn wir die Trasse auf Grund der Topographie ermittelten und den Grundriss, die Gradienten und andere geometrische Grundlagen auf Grund der verkehrstechnischen Bedürfnisse feststellten. Der *Bauingenieur* plante, wenn er die Fundation, die Fahrbaahnabmessungen und die Entwässerung festlegte. Er plant, wenn er aus dem Optimum der Wirtschaftlichkeit in der Beziehung zwischen Strassenbau- und Erhaltungskosten, sowie Fahrzeug- und Transportkosten, von verschiedenen Varianten die günstigste Linienführung bestimmt. Es ist dies aber nur die letzte Phase, vielleicht die wichtigste, von dem, was Strassenplanung bedeutet.

Der *Politiker* sieht in der Planung die Probleme, die im Zusammenhang zwischen Verkehrsplanung und Siedlungspolitik entstehen. Er denkt an die Reihenfolge der Durchführung der baulichen Massnahmen mit Rücksicht auf die Verkehrsbedürfnisse, die Wirtschaftlichkeit und die verfügbaren finanziellen Mittel. Er denkt an das Aufbringen der notwendigen Mittel und verlangt, dass im Ausmass der durch die Strassenverbesserung erhöhten Wirtschaftlichkeit des Transportes dem Fahrzeug erhöhte Belastungen zugeschrieben werden.

Der *Verkehrsingenieur* denkt bei der Strassenplanung zuerst an die Verkehrsstudien, an die Verkehrskapazität, die durch Kurven, Steigungen, Kreuzungen und geringe Sichtweiten herabgemindert wird. Die Verkehrsstudien sind sehr wichtige Grundlagen für eine rationelle Strassenplanung, aber Verkehrsplanung kann noch nicht mit Strassenplanung gleichgesetzt werden.

Der *Landesplaner* sieht neben der Berücksichtigung aller Faktoren des modernen Verkehrs in seiner Beschaffenheit und seiner Charakteristik die Strassenplanung eng verbunden mit der Siedlungsplanung. In den strukturellen Grundlagen in bezug auf die Bevölkerung, Wirtschaftspotentiale und Regionen, sowie der Integration von Regionen

zu Landesteilen sieht er Grundlagen für die gestellten Aufgaben.

Dies alles sind wesentliche Teile der Strassenplanung. Sie definieren aber noch nicht in umfassendem und erschöpfendem Sinn den Begriff Strassenplanung.

Die Strasse soll ja nicht nur dem heutigen Verkehr dienen, sondern den in Zukunft auftretenden Bedingungen entsprechen. Darum ist der Ausbauzustand derjenige, der nicht nur den gegenwärtigen Strassenverkehr, unter Berücksichtigung des maximalen Gewichtes und der Abmessungen der Strassenfahrzeuge, umfasst, sondern auch den voraussichtlichen Umfang und die Zusammensetzung des Verkehrs in der nächsten Zukunft mit einem Minimum an Kosten und einem Maximum an Bequemlichkeit, Sicherheit und Leistung abwickeln lässt. Die Strassenplanung interessiert sich aus diesem Grunde sehr stark, wie die Strassenfahrzeuge und der Verkehr durch gesetzliche Massnahmen begrenzt oder reguliert werden, damit die geplante Ausführung der Strassen und die Abmessungen so lange als möglich erhalten bleiben.

Bei der Planung ist daran zu denken, dass die Strassen, die gebaut werden, nicht nur unterhalten werden müssen, sondern auch trotz bester Erhal-

tung dem Erbauer entwachsen. Die Strasse ist ein lebender Organismus, der irgendwie der menschlichen Haut gleicht, die Teile von ihr beständig abwirft und durch ein neues Gewebe ersetzt. Die Bauaufwendungen werden wieder auftreten. Die Höhe dieser bedeutenden Mittel für die Zukunft sind einzukalkulieren.

Wenn auch die Strasse dem aller Wahrscheinlichkeit nach immer wachsenden Verkehr in der Zukunft angepasst werden muss, so soll jedoch bei der Planung auf eine Beständigkeit Rücksicht genommen werden, nämlich, dass die Strasse, die wir bauen, immer dort bleibt, wo sie gebaut worden ist. Ortsbeständigkeit ist die einzige Beständigkeit, die wir für die Strasse fordern.

Planungsarbeit ist Stabs- oder Teamarbeit im vollsten Sinne des Wortes. Den massgebenden politischen Instanzen müssen alle Verhältnisse übersichtlich und in einer Form vorgelegt werden können, die sofortige magistrale Entscheidungen im vollen Bewusstsein aller Vor- und Nachteile gestatten. Diese Feststellung geschieht in voller Kenntnis, dass es neben plan- und erforschbaren Dingen noch genügend unplanbare Zusammenhänge gibt, die ebenso bewusst durch magistrale Annahme und Festsetzung ins Arbeitsverfahren einzusetzen sind.

Faust, dritter Teil

Dr. Fausts Bemühen um ein
Schweizerisches Hauptstrassennetz

I. Akt

Hauptstrasse in Altdorf. Kurz vor dem Tellen-Denkmal. Enge, recht unebene Strasse. Faust, wie ein englischer Tourist gekleidet, schreitet sorglos in der Strassenmitte daher, halblaut vor sich redend.

Faust:

So find' ich meine Wege wieder,
Wie sie mein Goethe einst gezogen.
Wohl fühl' wie Blei ich meine Glieder;
Der Asphalt ist mir nicht gewogen;
Ansonsten ist die Strasse noch
So krumm und schief wie eh und jeh.
Wie komm' ich wohl durchs Urner Loch
Bei soviel Eis und Schnee?

Ein Hupen, ein scharfes Quitschen der Bremsen. Faust wird von einem Unbekannten, der plötzlich zur Stelle ist, energisch zur Seite gezogen. So entgeht er knapp einem gefährlichen Autounfall.

Unbekannter:

vorwurfsvoll
Zurück! Du träumst statt aufzupassen.
Was ist des Herrn Begehr, zu fragen,
In diesen engen Winkelgassen
Sich lustwandelnd zu tragen?

Faust:

benommen

So träum' ich doch? Du bist's? Mephist?
Dein hakennasig, pockennarbig,
Fahl Gesicht? Der Augen List
Mich täuschte? Nein, so grell und farbig
Im Gewand, Brillanten und Kleinode
An Fingern, Schlaufe und am Bauch . . .

Mephist:

Je nun, ich geh' halt mit der Mode,
Und, wie mir scheint, Du auch.

Faust:

etwas verwirrt

Verzeih! Ich habe Dir zu danken.
Der Ratterkasten sei verdammt.
Ich war so in Gedanken . . .

Mephist:

Schon gut, und ich im Amt.

Faust:

erstaunt

Im Amt? Du? Hier? Wie soll
Ich das verstehn? Wo kommst Du her?

*Meph*ist:
belustigt

Aus einer Sitzung bin ich voll
Beruhigt weggezogen. Schwer
Bedrückt und zweifelnd ging ich hin.
Man wollte mir die Quelle stopfen,
Die munter floss, so wie mir schien.
Und ohne lange anzuklopfen,
Zog ich in die Kommission.

Faust:
verwirrt
Mein Freund, Du sprichst unklar . . .

*Meph*ist:
Gedulde Dich und schon
Verstehst Du, was ich meine.

Faust:
aufgeregt
Sieh' zu, ein Autocar!

Der Autocar füllt annähernd den Strassenraum aus. Die beiden drücken sich gegen die Hauswand.

*Meph*ist:
befehlend
Zur Wand gedrückt und keine
Bewegung!

Faust:
erleichtert und erbost
Was soll dies Teufelswerk auf Erden?
Wenn einer fernhin reisen will,
Dann rückt von Ort zu Ortschaft er,
Mit seinem Kutschenautomobil,
Als bring' er eine Botschaft her.
Statt dessen braust das Vehikül
Durch Tore, Gassen und Alleen,
So wie ein rasend Molekül.
Und jeder lässt dies still geschehn,
Als sei das eben Weltenlauf!

*Meph*ist:
zufrieden
Mir ist's willkommen, mir ist's recht.
Der Teufel sitzt den Menschen auf
Und zwackt dies schwatzende Geschlecht
Mit Hast und Lärm und viel Gestank.

Faust:
betrübt
Ein guter Geist gab ihnen dies
Zu nützlichem Gebrauch. Als Dank
Verwandeln sie die Dörfer, Städte
Zu einem Höllenausbund, wie's
Der Teufel nicht besser erfunden hätte.

*Meph*ist:
hinterhältig
Herr Doktor, ging sein Streben
Nicht auch nach Zeit und Raum?
Und geht es nun daneben,
So jammert mich das kaum.

Faust:
böse
Fluche, scherze, höhne!
Ich bin zum Kampf bereit
Und bin dieser Zeiten Söhne
In ihrem Kampf Geleit.

*Meph*ist:
jovial
Mein alter Freund, Du dauerst mich.
Warum so hitzig, aufgeregt?
Die Zeiten, Faust, die ändern sich.
Drum gehe, wem die Stunde schlägt,
Zurück zu seinen Zeiten.

Wer möchte heute forschen, denken,
den Dingen auf den Grund zu gehn?
Nur reden und die Köpfe renken,
Um ehestens ein Werk zu sehn
Und nicht es vorbereiten!

Faust:
Du lügst! Das ist bei Dir so Sitte.
Sie müssen doch des Teufels Hand
Mit Kraft verbannen aus ihrer Mitte,
Hinweg aus ihrem Land.
Was mein Streben ihnen schenkte,
Ein Mittel um die Welt zu sehn,
Wer es vernünftig lenkte
Wird nicht untergehn.

*Meph*ist:
höhnisch
Die Ratio, Herr Doktor, steht
Bei ihnen zwar in aller Munde.
In Praxi, aber, Faust, da weht
Ein anderer Wind.

Faust:
Die Kunde ist nicht neu. Doch sprachst Du eben
Von was? Von einer Kommission?

*Meph*ist:
Lass Kommissionen drüber schweben.
Hie zu Lande ist es schon
Ein gutes Omen, wenn sie tagen
und die Fragen
Ohne Zagen
auf die Lagen
Auch verstaubter Aktenstösse
Von recht eindrucksvoller Grösse
Uebertragen.

Faust:
amüsiert
Im Uebertreiben bist Du Meister.
Geht ihr Sinnen nicht nach mehr?
Und besammeln sich die Geister
Einzig nur zur Wiederkehr
Dessen was sie ändern wollten?

*Meph*ist:
Oh, gewiss, ein Strassenkreuz,
Mit Knotenpunkt in Olten!

Faust:

Soll das, was sie Verkehr benennen,
Nicht ruhig an Dörfern vorübergleiten,
Sich mannigfach ästelnd, das Land bestreichen,
Jedem zum füglichen Gebrauch erreichbar?

Wollen sie nicht Jedem das Seine vergönnen?
Ein wohlabgewogenes Netz von weiten,
Bedachten Kommunikationen,
Dem reichen Geäder des Wassers vergleichbar?

Dazwischen liegen die Regionen.
Jede nach ihrer Art und Weise
Sich tätig bemühend, die Felder bestellend,
Ohne die Sorgen fremder Zeithast?

Führet zu Strömen die Legionen
Von Tropfen, auf ihrer täglichen Reise.
Doch fasset die Wasser an ihren Quellen,
Sonst werden sie euch zur Zeitlast.

Mephist:

Wenn alles wohl geordnet wäre,
Wo bliebe da mein Reich?
Wer lässt denn eine reife Aehre,
Wer lässt sie, zum Vergleich,

Dem Fäulnis sehend zum Frass?
Nein, mein Lieber, ich säe und ernte,
Und wer das jemals vergass,
Der biss auf stinkenden Unrat,
Ehe die Nuss nur kernte.

Ich bin das Vorurteil und die Routine,
Ich bin Prestige und Interesse,
Ich bin die wohlbestallte Einsichtslosigkeit.
Ich wähle den Herrn, dem ich zudiene.
Und wer sich mit mir messe,
Der sei verdammt. Mich gibt's in alle Ewigkeit.
Ich bin im Amt.

Bauarbeiter erscheinen, offensichtlich in der Absicht, die
Strasse zu verbreitern.

Kindergesang:

Kinder schleichen an der Mauer entlang und singen.

Da fallen die Bauten,
Da weichen die Bäume,
Und alle die trauten
Dörflichen Träume
Zerrinnen wie Sand.

Geschleckte Fassaden,
Sie protzen und schielen
Nach hupenden Maden
Auf steinernen Diehlen.
Not ist im Land.

Man predigt uns Wissen
Vom ländlichen Leben
Und hat uns zerrissen,
Statt zu verweben
Wie ein einigend Band.

Nun lärmten die Nächte,
Es dröhnen die Tage.
Wer gibt ihnen die Rechte?
Wer hört unsere Klage?
Not ist im Land.

Mephist:

missmutig

Da hörst Du's selber. Wider den Fortschritt!
Das geht auch Dich an und drum . . .

Faust:

Du sprichst vergeblich. Da geh' ich nicht mit.
Kommt einer im Fortschritt um,
Dann hat er das Recht sich zu wehren!
Ein solches Tun in Ehren!

Mephist:

aufgebracht

A bah! Der heutige Verkehr braucht Raum!

Faust:

Doch nicht mit brutaler Gewalt,
Mit Mitteln von Gestern. Das nennt sich kaum
Fortschritt.

Mephist:

Nun wohl, mir reicht's. Zermürbt die Leute,
So florieren meine Geschäfte und heute
Ist, wie mir scheint, ein guter Tag.

Faust:

Was Dir auch immer scheinen mag,
Mein Geist geht um und packt die Probleme
Sie bedacht aber kühn zu bemeistern.

Mephist:

Oh schön, so lass Dein Geistlein geistern
Und lockere munter, wo ich lähme
Und glaube an Deine Kommission.
So war mich einer Teufel schilt,
Erfülle ich meine Mission.

Faust:

Und ich die meine. Die Wette gilt!

Die Fortsetzung ist noch ausstehend