

Zeitschrift: Schweizerische Gehörlosen-Zeitung
Herausgeber: Schweizerischer Verband für Taubstummen- und Gehörlosenhilfe
Band: 60 (1966)
Heft: 13-14

Rubrik: Vierzig Kilometer neue Autobahn

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: 11.02.2026

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

Vierzig Kilometer neue Autobahn

Am 26. Mai wurde die Teilstrecke Kirchberg BE — Oensingen SO der N 1 (Bern — Basel) feierlich eröffnet und am 27. Mai die linksufrige Höhenstraße am Zürichsee der N 3. — Damit sind wieder 40 Kilometer Autobahn dem Verkehr übergeben worden. Die Bauzeit für die N1-Teilstrecke dauerte rund zweieinhalb Jahre. Für den Bau der Höhenstraße brauchte man vier Jahre. — Bei einer Wanderung auf den Etzel habe ich an Pfingsten aus der Ferne ein Stück dieser Höhenstraße gesehen. Sie sah aus wie ein breites, graues Band inmitten von Wäldern.

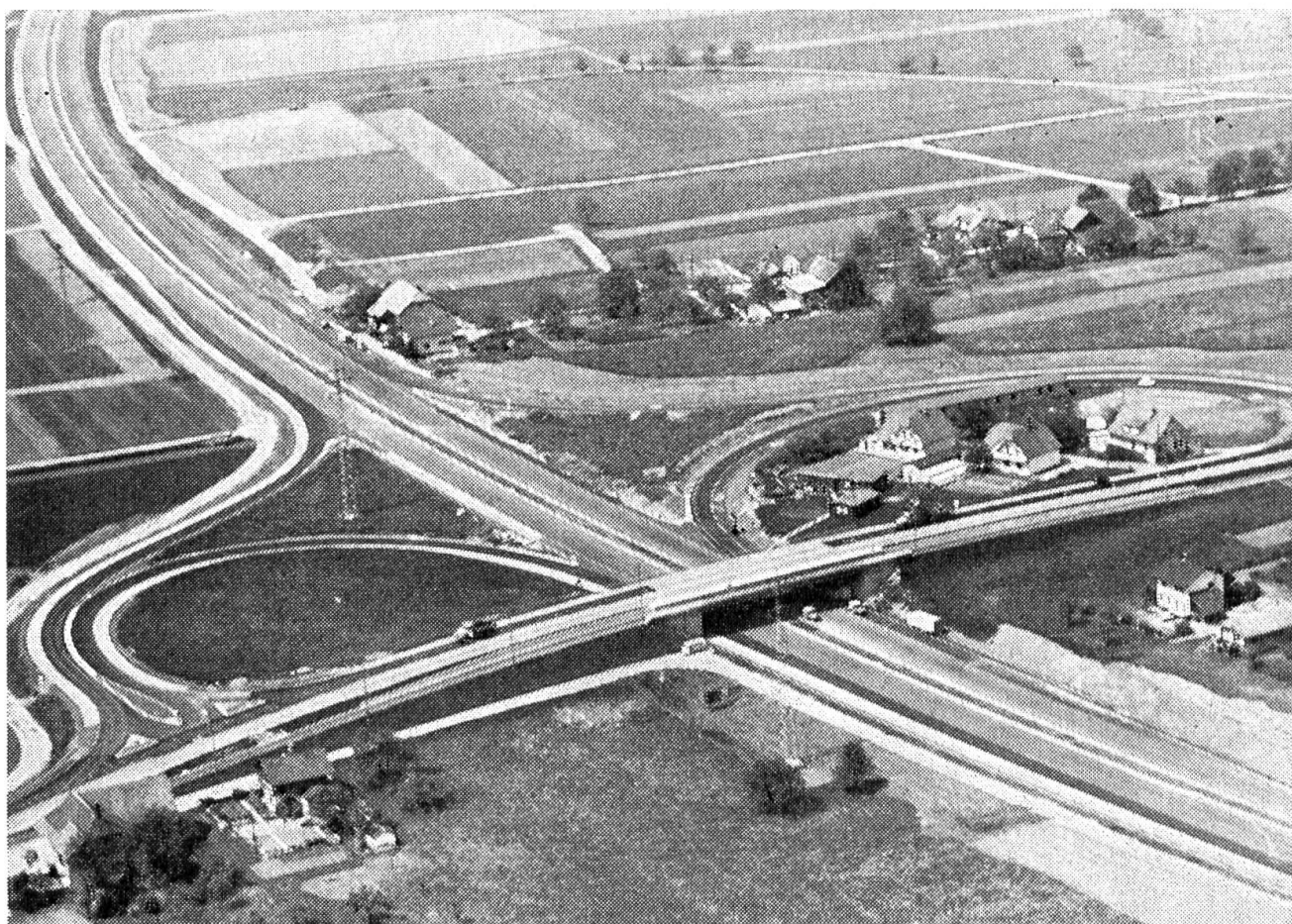
14,4 Millionen Franken für einen Kilometer

Die neue Höhenstraße ist bis jetzt die teuerste Autobahn. Sie hat rund 300 Millionen Franken gekostet. Davon mußte man 141 Millionen für die eigentlichen Bauarbeiten (Erstellung des Trasses) aufwenden.

70 Millionen mußte man für den Kauf des Bodens ausgeben. 64 Millionen kosteten die drei großen Brücken mit mehr als 100 Meter Spannweite, die sechs kleineren Brücken, die 44 Über- und Unterführungen, die 38 Bauwerke für Bachläufe, unterirdische Tunnels für Leitungen und die 13 großen Stützmauern. 18 Millionen kostete die Erstellung der Pläne und die Entschädigung an die Bauleitung. 5 Millionen betrug die Kosten für den Werkhof. Weil die Strecke etwa 21 Kilometer lang ist, trifft es also auf einen Kilometer 14,4 Millionen Baukosten.

Sie hat nicht nur Geld gekostet

Rund 200 Bodenbesitzer mußten Land abgeben. Elf Wohnhäuser mußten abgebrochen werden. Drei Landwirtschaftsbetriebe verschwanden. Rund 34,4 Hektaren Wald mußten gefällt werden. Die gefällte Holzmenge betrug 500 000 Kubikmeter.



So sieht die Auffahrt zur Autobahn N 1 bei Niederbipp BE aus

Nicht alle Bewohner der an die neue Autobahn angrenzenden Ortschaften und nicht alle Bodenbesitzer waren mit den Bauplänen einverstanden. Die Behörden erhielten 220 Beschwerdebriefe. In 900 Briefen wurde dies und das verlangt. Schon im Jahre 1959 mußte man mit den 200 Bodenbesit-

zern über den Kaufpreis für das Land verhandeln. Die neue Autobahn-Höhenstraße am Zürichsee hat also nicht nur viel Geld gekostet. Sie kostete auch viel Geduld, viele Enttäuschungen und leider auch wieder ein großes Stück schöner Naturlandschaft, vor allem viel Wald.

Nach Zeitungsberichten, Ro.

Chevrolet, eine Schweizer Automarke?

In allen größeren Industrieländern werden Personen- und Lastautos hergestellt. Heute weiß fast jeder Schulbub, aus welchen Ländern die einzelnen Automarken stammen. Er weiß z. B., daß VW, BMW, Mercedes, Opel usw. deutsche Marken sind; daß Citroën, Peugeot, Renault in Frankreich gebaut werden; daß Fiat und Alpha Romeo aus Italien kommen, die Volvo aus Schweden und daß die Ford, Buick usw. amerikanische Marken sind. Natürlich kennt er auch die drei Schweizer Marken: Saurer aus Arbon (TG), Berna aus Bern und FBW aus Wetzikon (ZH). Diese drei Firmen fabrizieren aber nur Lastwagen und große Autocars (Postautos). Personautos (Privatwagen) werden heute in der Schweiz nicht mehr hergestellt. Aber ein weltbekanntes Personenauto trägt den Familiennamen eines Schweizer. Es ist die Marke Chevrolet. Louis Chevrolet war ein Schweizer. Das wissen sogar nur wenige Erwachsene. Darum wollen wir heute davon erzählen, wie Chevrolet ein Autofabrikant geworden ist.

Armer Leute Kind

Louis Chevrolet wurde am Weihnachtstag 1878 in La Chaux-de-Fonds geboren. Sein Vater war Uhrmacher und Kleinbauer. Die ersten sechs Lebensjahre verbrachte Louis in La Chaux-de-Fonds. Dann verließ die Familie Chevrolet die Heimat. Sie wanderte nach Frankreich aus. In Beaune, im nahen Burgund, fand sie eine neue Heimat. Dort war der Verdienst etwas besser. Aber die Chevrolets mußten auch jetzt noch ein sparsames Leben führen. Denn sieben Kinder saßen am Tisch. Oft fehlte sogar das Geld für die nötigsten Anschaffungen. Chevrolet war armer Leute Kind.

Das könnte man doch einfacher machen!

Kaum hatte Louis die obligatorische Schulzeit beendet, half er dem Vater beim Ver-

dienen. Er war ein begabter, anstelliger Bursche. Die Leute gaben ihm gerne eine Arbeit. Er überlegte immer, wie man eine Arbeit einfacher und noch besser machen könnte. So wurde er zum Erfinder. Seine erste Erfindung war eine Pumpe.

Jedes Jahr kam ein blinder Weinkäufer nach Beaune. Er kaufte dort die feinen Burgunder Weine für Pariser Wirte ein. Louis führte den blinden Weinkäufer in die Weinkeller. Einmal beobachtete Louis, wie umständlich die Männer den Wein in die Transportfässer füllten. Er dachte: «Das könnte man doch einfacher machen.» Daheim bastelte er eine Pumpe. Er brachte das Modell einem Spengler. Dieser stellte nach dem Modell nun die neuartige Pumpe her. Sie wurde ausprobiert. Es war eine gute, brauchbare Erfindung. Denn mit dieser Pumpe war die Umfüllarbeit in der halben Zeit und mit der halben Mühe getan.

