

Zeitschrift: Nebelspalter : das Humor- und Satire-Magazin
Band: 98 (1972)
Heft: 40

Artikel: Ironischer Vergleich oder Denkaufgabe
Autor: Knobel, Bruno
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-511293>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 16.05.2025

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

Ironischer Vergleich oder Denkaufgabe

Das Netz

Die Schweiz braucht Autobahnen. Das ist unbestritten! Wie viele Autobahnen wir brauchen – darüber wird gestritten. Denn je mehr ihr Bau fortschreitet, desto skeptischer beurteilt man das ganze Konzept und desto mehr verstärkt sich der Widerstand gegen neue Projekte.

Was ist nötig, was ist nützlich, was ist tunlich? Man neigt dazu, sich bei der Beantwortung dieser Fragen an Vorbilder zu halten. Und ein gutes Vorbild – so scheint uns – können uns unsere nördlichen Nachbarn sein. Sie haben ein vorbildliches Autobahnnetz. Ihnen wäre nachzueifern!



Ich habe mir die Mühe genommen, dieses Autobahn-Netz unserer nördlichen Nachbarn grob aufzuzeichnen. Es ist eindrücklich. Ebenso eindrücklich ist es, das Gebiet, in dem dieses Netz liegt, mit dem Gebiet der Schweiz zu vergleichen.

Und ebenso eindrücklich wäre es, die Maschendichte des deutschen Autobahnnetzes zu übertragen auf das Gebiet der Schweiz.

► *Erste Preisfrage:* Um wie vieles dichter wird das Autobahnnetz in der Schweiz im Vergleich zum deutschen sein, wenn alle unsere Projekte realisiert sind?

► *Zweite Preisfrage:* Muß, unser Netz tatsächlich so viel dichter sein, und wenn ja, weshalb?

► *Dritte Preisfrage:* Die Schweiz verfügt über ein vergleichsweise und im Hinblick auf ihre Topographie sehr dichtes Eisenbahnnetz. Ist es nötig, daß auch das Autobahnnetz ähnlich dichtmaschig wird?

Der Sog

Gegen die Zunahme des motorisierten Verkehrs läßt sich nicht viel tun, denn freiwillig schränkt sich der Bürger wohl kaum ein. Aber es gibt ein wirksames Mittel gegen das Ueberhandnehmen der Blechlawine: Man setze ihrem Wachstum Grenzen!

Statt immer mehr und schneller befahrbare Straßen für immer mehr Autos zu bauen, setze man dem Straßenbau jene Grenzen, die sich von Seiten des Umweltschutzes aufdrängen, und lasse den Motorisierten sich ganz schlicht *arrangieren*. Dann wird in Bälde die Zeit kommen, wo für einen Teil der Automobilisten das Autofahren keinen Nutzen mehr bringt oder nicht mehr attraktiv ist, wo Autofahren mehr Aeger als Vergnügen bringt. Unter diesem Druck der Realität könnte die Blechlawine in Schranken gehalten werden. Denn wer immer mehr Autobahnen baut, muß bedenken, daß damit ein Sog verstärkt und die Attraktivität des Autofahrens erhalten wird.

Das Gegenteil zu tun, täte Not.

Anfänge sind vielversprechend: Es gibt Städte, die schaffen nicht immer mehr Parkraum im Stadtbild, sondern sie verlegen die Parkierzonen an den Stadtrand und schaffen verkehrsfreie Innenstädte.

Und es gibt – zum Beispiel – schon viele Leute in Winterthur, die fahren grundsätzlich nicht mehr mit dem Auto nach Zürich, sondern mit der rascheren, bequemeren Bahn.

Es gibt nämlich ein Gesetz der Selbstregulierung.

Die Blechlawine ist nicht force majeure, keine höhere Macht, der wir uns anzupassen und der wir alles zu opfern haben.

Angesichts der Macht des Autos kann und darf man einmal auch resignieren, nichts tun, und damit das Blech sich selber regulieren lassen.

Unser Land ist eine feste Größe. Der motorisierte Verkehr ist eine wachsende Größe. Einmal wird also ohnehin der Tag kommen, wo selbst eine restlos betonisierte Schweiz keine Zunahme des Autoverkehrs mehr erträgt.

► *Vierte Preisfrage:* Warum also sollen wir nicht heute schon fordern, daß sich die Art des Verkehrs ändert und daß er sich *unserem Land anpaßt*. Alles Blech aber, das sich uns *nicht* anpassen will und uns deshalb meidet – dem sei Dank!
Bruno Knobel

Die heiligen Kühe von B.

Die heiligen Kühe,
wer wüßte es nicht,
leben in Indien
unantastbar, schlicht.

Man zählt ihre Rippen.
Der fremde Tourist
weiß, daß ihr Elend
hoffnungslos ist.

Sie sterben getröstet
als heiliges Rind,
weil Heilige höherenorts
unsterblich sind.

Die Menschenmillionen,
schrieb ein reisender Mann,
seien freilich nicht besser
als die Mageren dran.

In fetteren Wiesen,
mit Gewinn statt Verlust,
haben *unsere* Rassen
zu grasen gewußt.

Man liest's in der Zeitung:
der Butterberg sei
hier wieder im Wachsen
wie einst im Mai.

Nun ja. Man ist fleißig
und gibt sich viel Mühe
und züchtet runde
unheilige Kühe.

Als der Reisende heim
aus der Fremde kam,
ihm vor Rührung ein Schluchzen
schier die Sprache wegnahm:

kein Haus, kein Weiler,
kein Dorf, keine Stadt,
in denen es eine einzige
Kuhheilige hat.

Nur ein Meckerer klönte,
daß ein Bundesdepartement
herdenweis
heilige Kühe kennt.

Albert Ehrismann