

Zeitschrift: Nebelspalter : das Humor- und Satire-Magazin
Band: 115 (1989)
Heft: 9

Artikel: Was haben die SBB [...]
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-602009>

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: 01.04.2025

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

Wo anders hätte er stattfinden sollen als in Zermatt? Erstens ist Zermatt autofrei. Nur Elektromobile gibt es. Da kann so ein wichtiger Gipfel völlig ohne Fremdstank über die Bühne gehen. Da schmecken Dammerns wieder wie Zigarren und Zigaretten wie der Duft der grossen, weiten Welt. Kurz, es wird nach Gipfel riechen, ausschliesslich nach Gipfel.

Zweitens hat Zermatt schon einen ständigen Gipfel, das Matterhorn. Was ist natürlicher, als dass man den wichtigsten aller Umweltegipfel dort abhält, wo bereits der bedeutendste Gipfel Europas, wenn nicht der Welt, über der Natur thront?

Drittens gibt es in Zermatt neben der einmaligen Ruhe und Landschaft auch eine passable Anzahl erstklassigen Hotels, Garanten für das absolute Wohlbefinden der hochrangigen Delegierten aus aller Welt.

Und schliesslich ist das Sicherheitsrisiko für die Teilnehmer am Gipfelgespräch relativ gering. Bereits anwesende oder angemeldete Stammgäste können leicht nach Montreux, Chaux-Montana oder Leukerbad umdisponiert werden. Der ganze Kurort ist somit frei für die Delegierten und ihre Sekretärinnen, Bodyguards, Sicherheitsbeamten und weiteres Personal wie Köche, Speisen-Vorkoster und religiöse Betreuer. Zwei bis drei Gebirgskompanien der Schweizer Armee – verteilt auf Zmutt, Täsch, Gornegrat und Testa Grigia – machen den Laden derart dicht, dass auch Arafat und Gaddhafi nichts zu fürchten bräuchten, sollten sie zu erscheinen gerufen.

Den Gipfel rein halten von den Dienern des schönsten Auto-Mammons.

Also wählte man Zermatt. Für den ersten Anti-Auto-Gipfel (AAG). Die Vorbereitungen dauerten volle zwei Jahre. Es galt zu vermeiden, dass versteckte Pro-Auto-Lobbyisten wie etwa der amerikanische General Motors oder Henri Ford jun. oder gar der schweizerische Nationalrat Walter Frey nach Zermatt als Redner eingeladen würden. Man wollte dieses, sich für die Welt möglicherweise in unübersichtbare Tragweite auswirkende Gipfelgespräch rein halten von den Dienern des schönsten Auto-Mammons.

Vierzehn Tage vor dem Gipfel wurden alle suspekten Personen aus dem Gebiet ent-

fernt. Leute wie bekannte jugendliche Raser, Geschwindigkeits-Übertreter, Auto-Importeure und ihre engeren Mitarbeiter wurden, soweit möglich, zum Militärdienst eingezogen. Aber nicht zu den Truppen, die den Gipfel sichern sollten. Darüber wurde im EMD streng gewacht, und die Computer liefen Tag und Nacht. Keine Maus konnte durch das einmalige Netz von Militär, Polizei und politischen Nachrichtendiensten schlüpfen.

Das Nachtleben wurde unter strengsten Sicherheits-Vorkehrungen per Helikopter aus Vegas eingeflogen.

Der Gipfel begann Mitte Februar, zur Haupt-Saison. Denn man wollte ja den hohen Gästen das Land zeigen, wie es sich am schönsten präsentiert. Die Potentaten wider das Automobil sollten braungebrannt nach Hause zurückkehren, sofern sie es nicht schon waren.

Nach etwa zehn Tagen hatten sich die Teilnehmer am AAG eingelebt, hatten sich mit ihren Sekretärinnen und Sicherheitsbeamten an die Pisten, die Sonne, die Bars und das aus Vegas unter strengsten Sicherheitsvorkehrungen per Helikopter eingeflogene Nachtleben gewöhnt, und man konnte zur Tagesordnung, zum eigentlichen Gipfel schreiten. Es waren drei Wochen vorgelesen, um ein verbindliches Arbeitspapier, die

Der Anti-Auto-Gipfel

eigentliche Grundlage für einen Arbeitsgipfel in zwei Jahren, zu erarbeiten.

Als Repräsentant des Gastgeberlandes hielt der Präsident des Schweizerischen Anti-Verkehrs-Clubs (AVC) die Begrüssungsrede.

«Exzellenzen, Damen und Herren», sagte er. «Es ist mir eine grosse Ehre, Sie hier in meinem Lande begrüssen zu können. Für Ihr Wohlergehen und Ihre Sicherheit ist gesorgt. Die Schweiz schätzt sich glücklich, für die nicht geringen Kosten aufzukommen. Aber mit Blick auf unser hehres Ziel, das Automobil abzuschaffen, ist dies für die Schweiz eine hohe Ehre, sozusagen eine Verpflichtung.»

(Tausenden Applaus brandete an dieser Stelle auf!)

Ziel des Gipfels ist die Abschaffung des Automobils.

«Aber lassen Sie mich zur Sache kommen, verehrte Exzellenzen, Damen und Herren. Ziel unseres hohen Gipfels ist die Abschaffung des Autos, soweit heute noch möglich. Auch unsere bescheidene, aber in der Schweiz führende Organisation hat sich Gedanken gemacht zu dieser Thematik. Wir können Ihnen auch bereits einen Vorschlag machen, wie diese Abschaffung vor sich gehen könnte.»

(Brausender Applaus)
«Erstens, Exzellenzen, Damen und Herren, ist es vollkommen unsinnig, dass wie

heute jeder zwanzig bis hundert Kilometer (many, many miles) von X nach Y fährt, um an seinen Arbeitsplatz zu gelangen. Während sein Kollege gleichzeitig von Y nach X fährt, um dort seine Arbeit zu verrichten. Ist es da nicht besser, wenn der Arbeiter, der in X wohnt, auch in X arbeitet, und umgekehrt der Arbeiter aus Y in Y arbeitet, wo er zu Fuss hingehen kann? Oder mit dem Tram. Die heutige Verschwendung von Zeit und Geld unter gleichzeitiger Verpestung der Luft durch Autoabgase muss aufhören. Ein für allemal! Die Arbeitsplätze müssen durch eine geeignete Organisation, wie zum Beispiel unseren Anti-Verkehrs-Club, an Ort und Stelle zugewiesen werden. Milliarden von Geldern können so eingespart werden. Das Automobil soll nur noch von Leuten benutzt werden, die darauf angewiesen sind. Politiker, Ärzte, Militärs und Polizei! So würden alle Auto-Probleme mit einem Schlag gelöst.»

(Tosender Applaus, standing ovation!)
«Ich danke Ihnen, Exzellenzen, Damen und Herren. Als erster, offizieller Redner wird nun der Minister für Verkehr und Transport von der Demokratisch-Sozialistischen Union zu Ihnen sprechen.»
(Applaus)

Genosse Daimbenzowich erfand diese mörderischen Produkte kapitalistischer Ausbeutung.

«Genossen und Genossinnen», begann der Minister, «es war mir eine ausserordentliche Genugtuung, die weitsichtigen Worte meines kapitalistischen Vordrängers zu vernehmen. Wir haben lange dafür gekämpft, dass sich die Standpunkte beider Weltanschauungen nähern. Der Zeitpunkt scheint nun gekommen. Das vom Schweizer Genossen vorgeschlagene System der Arbeitsplatz-Zuteilung mit all seinen sozialen Vorteilen haben wir bereits vor 70 Jahren eingeführt, und es hat sich, im Gegensatz zum

kapitalistischen System, bestens bewährt. Ich beantrage deshalb, in meinem demokratisch-sozialistischen Lande eine Studie durchzuführen. Nach 70 Jahren erfolgreicher Politik werden sie noch heute kein unnötiges, luftverpestendes Automobil vorfinden. Unfälle mit selbigen sind völlig unbekannt. Wie mein Schweizer Genosse vorschlägt, sind diese mörderischen Produkte kapitalistischer Ausbeutung nur den Politikern, Militärs und der Polizei vorbehalten. Obwohl das Automobil natürlich seinerzeit durch unseren Genossen Daimbenzowich erfunden wurde. Wie jedermann weiss!»

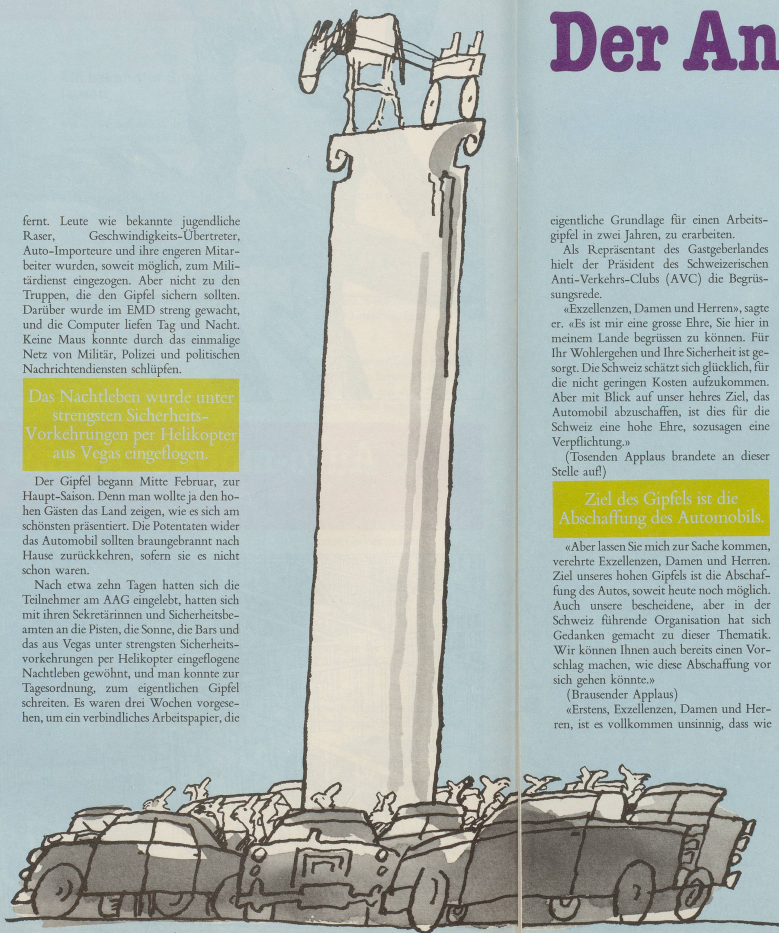
(Grosses Geraune und Protestrufe seitens der deutschen Auto-Gegner!)

Anmerkung der Redaktion:

Der Anti-Auto-Gipfel wurde nach drei Wochen Ferien (ohne weitere offizielle Gespräche) auf unbestimmte Zeit und ohne Abschluss-Protokoll vertagt.

Übrigens ...
Wer nicht zum Zug kommt, sollte den Bus nehmen.
am

Was haben die SBB und Raucher gemeinsam?
Es gibt immer einen letzten Zug!
10



JÖRG FURRER

Wetfelgüter Nr. 9, 1989

FURRER 89