

Zeitschrift: Flachbahn. Uri : das Infomagazin der Alptransit Gotthard AG
Herausgeber: AlpTransit Gotthard AG
Band: - (2012)
Heft: 1

Artikel: Sicherheitschef Sicher : sein Name ist Berufung
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-419293>

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: 02.05.2026

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



SEIN NAME IST BERUFUNG

Seit vier Generationen baut die Familie Sicher aus Gurtellen an den Verkehrswegen durch den Gotthard. Der Urgrossvater war Steinmetz bei Louis Favre. 130 Jahre danach arbeitet Urenkel Valentin Sicher für die Transtec Gotthard im längsten Bahntunnel der Welt. Sicher ist Sicherheitschef – und weiss genau, über was sein Urgrossvater am meisten staunen würde.

Er arbeitet in zwei Welten. Die eine liegt draussen. Hier gibt es Büros, Kaffeemaschinen und Sitzungen. Drinnen, tief im Gotthardmassiv, sieht alles anders aus. Valentin Sicher ist Sicherheitsbeauftragter von Transtec Gotthard. Das Konsortium installiert die Bahntechnik im Gotthard-Basistunnel. Sicherheitsbeauftragter Sicher sagt offen: «Am Schreibtisch lässt sich immer alles ideal planen. Im Tunnel sieht die Realität ganz anders aus.»

Mit dem Velo durch den Tunnel

Mindestens einmal pro Woche nimmt er alle Baustellen in den beiden je 57 Kilometer langen Röhren unter die Lupe, prüft dabei Luftqualität, Sicherheitsvorkehrungen und vieles mehr. Heute ist Sicher unterwegs zwischen Erstfeld und

Sedrun. Im Querschlag 26, in der Nähe von Amsteg, sitzen die Arbeiter beim Znüni. «Ä guätä», wünscht Vali Sicher. «Hoi Vali», tönt es sofort zurück. Die Arbeiter erholen sich von einer anstrengenden Arbeit. In diesem Abschnitt bauen sie die Schienen ein, auf denen die Züge dereinst mit bis zu 250 Kilometern pro Stunde fahren werden. Bei Valentin Sicher geht es langsamer zu und her. Er nimmt sich Zeit für einen Schwatz und erfährt so, was im Tunnel wirklich vorgeht.

Valentin Sicher ist 62 Jahre alt. Für seinen Job hat er wieder die Schulbank gedrückt und sich zum Sicherheitsingenieur weitergebildet. Sein Alter sei ein Vorteil. «Vertrauen ist wichtig. Ich habe das ganze Leben auf Baustellen verbracht. Das verbindet», sagt der gelernte Bauingenieur. Seit 2008 ist er bei Transtec Gotthard. «Ich bin kein Polizist, sondern Partner!», lautet Sichers Credo. «Mein Job ist es, die Leute so zu informieren, dass sie nach getaner Arbeit gesund nach Hause gehen können.»

Bis die Züge fahren

Die Transtec Gotthard übernimmt seit 2010 abschnittsweise den Rohbautunnel und macht ihn betriebsbereit – sodass die Züge 2016 fahren können. Vor jedem neuen Arbeitsschritt geht Sicher mit den Verantwortlichen die Arbeiten detailliert durch. Was kann bei diesem Arbeitsschritt passieren? Wo liegen die Gefahren? Mit welchen Massnahmen beugt man vor?

Drei Dinge trägt jeder im Tunnel mit sich: Helm, elektronischen Badge und Selbstretter mit Atemschutzgerät. Das ist die

Lebensversicherung. Die Leitstelle, die den Tunnel überwacht, sieht dank dem Badge jederzeit, wo genau sich die Leute im Tunnel aufhalten. «Im Ernstfall erleichtert das die Rettung enorm», sagt der Sicherheitschef.

Die Baustelle ist lang gezogen, die meisten Orte nur schwer zu erreichen. «Da fährt man nicht mehr einfach mit einer Ambulanz rein.»

Valentin Sicher kennt die grösste Gefahr, die im längsten Tunnel der Welt lauert genau: Es ist die Routine. In den beiden Röhren, insgesamt also auf fast 120 Kilometern, werden einzelne Handgriffe x-tausendmal ausgeführt. «Wenn sich Nachlässigkeit einschleicht, steigt das Risiko.»

Seit vier Generationen im Tunnelbau am Gotthard

Sicher lebt für den Job im Tunnel. Vielleicht, weil ihm der Tunnelbau am Gotthard in den Genen liegt. Es muss um 1870 gewesen sein, als Valentin der Erste das Südtirol verliess, um unter Luis Favre am Gotthard den Eisenbahntunnel zu bauen. Urgrossvater Sicher war Steinmetz und in Gurtellen sesshaft. Seine Nachfahren blieben im Baugewerbe, arbeiteten mit am Bau der Autobahn A2, am Gotthard-Strassentunnel und heute am 57 Kilometer langen Weltrekord. «Mein Urgrossvater würde staunen, wie wenig Leute es heute im Tunnelbau braucht», sagt Valentin Sicher. In Vollbetrieb arbeiten bis zu 600 Personen beim Einbau der Bahntechnik. Beim ersten Bahntunnel vor 130 Jahren lebten allein in Göschen mehr als 1600 Mineure.

Valentin Sicher, Sicherheitschef. Polizist will er nicht sein. Er versteht sich als Partner und will, dass die Arbeiter gesund nach Hause kommen.