**Zeitschrift:** Nebelspalter : das Humor- und Satire-Magazin
**Band:** 115 (1989)
**Heft:** 21

**Artikel:** Warum die Alpenbahn so billig wurde
**Autor:** Hofer, Bruno
**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-609136

**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:** 07.08.2025

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

# Warum die Alpenbahn so billig wurde

VON BRUNO HOFER

Erneut hat die kleine Schweiz der Völkergemeinschaft eine Lektion erteilt. Während viele andere Staaten Jahr um Jahr Defizite auftürmen und unbeirrbar schnurstracks in den Bankrott unterwegs sind, hat die Schweiz jetzt nicht nur die lästigen jährlichen Defizite abgeschafft, sondern auch ein System des günstigen Einkaufs entwikkelt.

Man erinnert sich an die vom Bundesrat ursprünglich bekanntgegebenen Preise für eine neue Alpentransversale durch die Schweiz:

- Splügen: zwischen 14 und 17 Milliarden Franken;
- Gotthard: rund 11,1 Milliarden Franken;
- Lötschberg: 9 Milliarden Franken.

Noch im Januar dieses Jahres hatte Bundesrat Ogi in einem Interview der *La Suisse* vor einer Tunnel-Doppellösung gewarnt, weil das viel zu teuer käme. Nach herkömmlicher Berechnungsweise, wie sie auch in Primarschulen immer noch von zahllosen altmodischen Lehrern, vielen unwilligen Abc-Schützen unverdrossen eingehämmert wird, hatte Ogi natürlich völlig recht: Gotthard 11 Milliarden und Lötschberg 9 Milliarden macht nach Adam Riese summa summarum eben die hübsche Summe von 20 Milliarden. Ein grosser Brocken, fürwahr.

## Schienen von «Denner»

Aber wer rechnet denn heute noch auf diese überholte Weise? Der Bundesrat ist viel moderner. Lötschberg und Gotthard, so zauberte er das Karnickel aus dem Hut, sind für 7,6 Milliarden Franken zu haben. Und für die Ostschweiz wird erst noch das Y-Fenster gebohrt, das dann später einmal, wie das Bedrettofenster beim Furkatunnel, geöffnet werden kann.

Nun, jemand muss ja endlich einmal das Geheimnis lüften, weshalb alles so günstig ist. Es ist weder Jahrmarkt noch Zauberei, sondern ganz einfach: Die Schienen kauft man bei Karl Schweri vom Denner, der ist immer billiger. In seinem Sortiment von Franz Carl Weber hat es gewiss noch eine Menge Geleise der Spielzeugmarke «Minitrix».

Es empfiehlt sich allerdings, die Lokomotiven nicht auch noch von Schweri zu beziehen. Der Bundesrat überlässt ja die Agrarpolitik vor Abstimmungen auch nicht nur einer einzelnen Person. Normalerweise! Nein, der Loki-Kauf ist bei SBB-Generaldirektor Hans Eisenring viel besser aufgehoben.

Die beiden Löcher im Berg liefert die Käseunion, die hat noch ein paar davon und Erfahrung damit. Nicht nur im Emmentaler hat es welche, sondern auch in der Käserechnung, deren Loch heute schon vom Bund gefüllt werden muss. Hat die Käseunion zufällig kein Loch auf Lager, empfehlen sich lästige Parlamentarier, die allein mit bohrenden Fragen das Werk gewiss auch zuwege bringen.

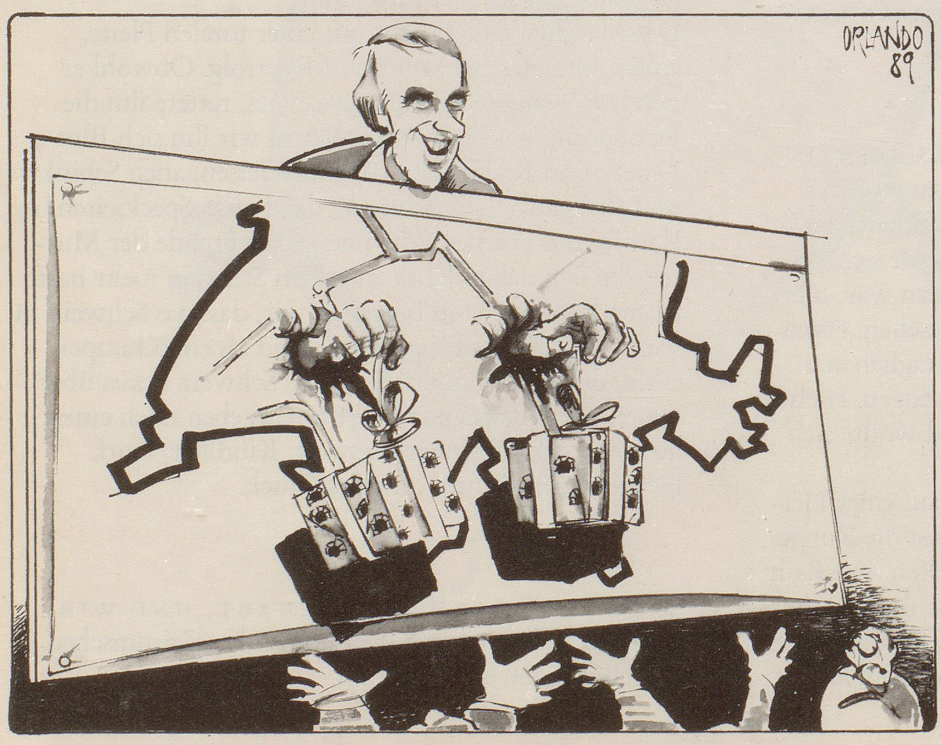
## Variante «Gloschard»

Für die Pünktlichkeit der neuen Schienenwege wäre Nicolas Hayek zuständig, der «Swatchman» der wieder höher fliegenden Schweizer Uhrenindustrie. Sollten sich bei der Bauzeit in den Arbeitertrupps zwischenmenschliche Beziehungen einschleichen, eignet sich Peter Clavadetscher bestens. Der ehemalige Direktor des Gewerbeverbandes hat wieder freie Kapazitäten.

Bleibt nur noch die Bezeichnung offen. Wie soll man dieser Variante sagen? «Netzvariante» darf man nicht, das hat Bundesrat Adolf Ogi verboten. Obwohl das am besten passen würde. Denn nur ein Netz platzt nicht so rasch, wenn man beim Einkaufen immer mehr einpackt. Auf der Hand läge hingegen eine Namenskombination, die sich aus «Gotthard» und «Lötschberg» bilden lässt: «Gottschberg», «Lötschhard», «Glotschberg», «Glotschhard», oder noch einfacher: Variante «Gloschard». Aber auch das wäre eher ungeeignet. Die Frage muss also offen bleiben.

Ebenfalls nicht bestimmt ist, wer die fertige Eisenbahn dann über den Gotthard zur Swissminiatur nach Melide im Tessin hinunterfährt. Marco Solari will sie doch sicher bei der grossen Landesausstellung 1998 zur Verfügung haben. Weil beim günstigen Einkauf noch Geld übrigbleibt, kann dies verwendet werden für Gratisbilletts an die Schuljugend, der man den Videofilm vorspielen kann: «Wir basteln eine NEAT im Baukastensystem.»

Nur für Ogi hat es kein Ämtlein. Er hat bereits gesagt, dass er zur Zeit der Eröffnungsfeierlichkeiten der Alpentransversale nicht mehr Bundesrat ist. Schade. Verbesserungsfähig ist allerdings auch die neue Einkaufsart des Bundesrates. Noch billiger gekommen wäre es, wenn man am Gotthard vorläufig nur den Spatenstich geplant hätte.




ORLANDO EISENMANN

Durchbruch geschafft