

Zeitschrift: Nebelspalter : das Humor- und Satire-Magazin
Band: 120 (1994)
Heft: 30

Vorwort: Editorial
Autor: Moser, Jürg

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: 14.04.2026

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

Über die Lösung der eidgenössischen Verkehrsprobleme kann man in Treu und Glauben nicht nur verschiedener, sondern – wie der beste aller Schirennfahrer unter den Bundesräten zeigt – auch wechselhafter Ansicht sein. Einigkeit herrscht jedoch auch bei unserem Transportminister darin, dass in der Schweizer Verkehrspolitik grosse Taten und Werke gefragt sind. Jedenfalls hat er sich am 24. Juni in einem Gastreferat bei der zweitägigen Inter-Distriktskonferenz 1994 der Rotary Clubs der Schweiz in Bern dahingehend geäußert. Die Schweiz müsse sich zu ihrer Transitfunktion in und gegenüber Europa bekennen und ihren Beitrag an die internationale Verkehrspolitik leisten. In sympathischer Selbstbescheidenheit verschwiegen der energiesparende Eierkocher indessen, was er via Neat für jene Kulturförderung des Bundes tut, die das Stimmvolk am 12. Juni abgelehnt hatte.

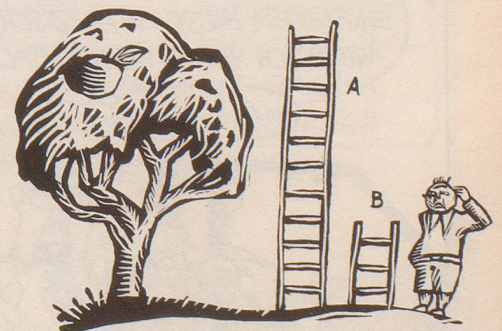
Was haben Neat und Kultur miteinander zu schaffen? Das «Achsossier» der Projektleitung Gotthard spricht in der Zusammenfassung des Vorprojektes eine deutliche Sprache: «Die Dimension und die Bedeutung des Projektes für die Schweiz machen AlpTransit zu einem der wichtigsten Bauwerke der jüngeren Zeit ... Eine klare, einheitliche Gestaltung der wenigen sichtbaren Bauwerke (AlpTransit liegt zu mindestens 75 Prozent im Tunnel) soll die übergeordnete Bedeutung aufzeigen. Aus diesem Grund hat die Projektleitung eine Beratungsgruppe Gestaltung eingesetzt, welche sie im anspruchsvollen Spannungsfeld zwischen der Eigenständigkeit des Bauwerks und seiner Einordnung in die durchfahrenen Regionen berät. Die sichtbaren Abschnitte der Neubaustrecke ... bieten täglich vielen Tausenden Reisenden die Gelegenheit, einen Blick auf die durchfahrene Landschaft zu werfen und eröffnen damit der neuen Bahn die Chance, dem Anspruch der Schweiz als Tourismus-Land Rechnung zu tragen. Ort und Grösse der Streckenfenster sind zwar in andern als den touristischen Überlegungen begründet, stellen aber gerade darum eine besondere Herausforderung dar.»

Was derart hochgestochen klingt, ist alles andere als viel Blabla um gar nichts. Denn in Tat und Wahrheit führt das ästhetische Theoretisieren zu den konkreten Einzelheiten des geplanten Gesamtkunstwerks, das bei einer Fahrgeschwindigkeit von 200 km/h fünf beeindruckende Kulturerlebnisse vermitteln will. Beim «Felderboden» sind für 27 Sekunden Vierwaldstättersee und Mythen zu sehen, «eine durchgehende landschaftliche Einheit von Schwyz nach Brunnen mit wertvollen visuellen Beziehungen». Im «Umer Talboden» bietet sich für zwei Minuten «Berührung der zentralen Siedlungsstruktur des Umerlandes: unterstützt die Entflechtung lokaler und übergeordneter Strukturen». Und erst recht geht's los beim Gotthard-Basistunnel: «Die Einbindung seiner Portalbereiche in ein Gesamtbauwerk symbolisiert den kulturellen Wert.» Das fünfminütige Streckenfenster «Riviera» steht den Tunnelportalen nicht nach: «Der Wettbewerb von AlpTransit und Autobahn integriert sich in der Vision zu einem reizvollen Fluss-Landschaftspark.» Und last but not least zeigt «Magadino» (45 Sekunden) langfristige Impulse zum südschweizerischen Zentrum: neues Ordnungselement in der prosperierenden Kulturlandschaft».

Über den literarischen Wert der zitierten Prosa liesse sich wohl streiten. Was aber, wenn die Streckenführung so verwickelt ausfallen würde wie die Gedankengänge um ihre ästhetischen Aspekte? Sollten die Schienen ähnlich holperig verlegt werden, wie die Sätze der kunstsinnigen Betrachtung gebaut sind, so würde sich zum Kulturgenuss auch eine sensationelle Körpererfahrung gesellen. Doch solche Einwände dürfen nicht darüber hinwegtäuschen, dass Adolf Ogis Bemühung um künstlerisch/verkehrliche Synergiebildung zur eidgenössischen Kulturförderung tatsächlich Beachtung verdient – zumindest bis definitiv feststeht, dass er dadurch nicht einen Teil der Neat-Kosten auf das Budget der eidgenössischen Kulturstiftung Pro Helvetia abwälzen will.

JÜRIG MOSER

Politiker zur Hofnarren-Petition	Seite 11
Schwarzer Humor, kurdisch Türkei- stan und Telefonsex an der WM	Seite 12
Der Schreibtisch	Seite 18
Sommer in der Stadt	Seite 30
Gesunde Kost	Seite 36
Nebizin: Knill und Knoll	Seite 41
Titelblatt: Jaermann / Schaad	



Nebelspalter-Sommerrätsel
Seite 26/27