

Zeitschrift: Nebelspalter : das Humor- und Satire-Magazin

Band: 120 (1994)

Heft: 5

Artikel: Die neue Mobilität : Luftkanal statt Swissmetro

Autor: Raschle, Iwan / Gut, Peter

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-598833>

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: 16.02.2026

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

Propheten haben es schwer im eigenen Land. Große Denker werden meist erst nach ihrem Tod zur Kenntnis genommen, währenddem es Holzköpfe immer wieder schaffen, der Weltöffentlichkeit das eigene Brett vor dem Kopf als Kunstwerk zu verkaufen. Oder sie gar darunter leiden zu lassen. Dummheit hat die Welt immer wieder aus der Bahn geworfen, das hat sich trotz dicker Geschichtsbücher nicht geändert.

Darunter gelitten hat das Alpenland Schweiz bislang nicht sonderlich. Ganz im Gegenteil. Die Tellensöhne und -töchter haben es immer wieder verstanden, aus der eigenen Dummheit Kapital zu schlagen bzw. sich vom Brett anderer ein dickes Stück abzuschneiden.

Swissmetro: Gefahr für die SBB

Zugegeben: Einige haben es geschafft, ihre Errungenschaften noch vor dem Ableben als solche zu verkaufen. Wer bis zehn zählen kann, kennt gewiss eines der unerreichten Weltwunder, und manch einem oder einer fällt sogar eine zeitgenössische Erfindung ein. Vielleicht sogar eine schweizerische! Die Swatch zum Beispiel. Aber die ist – seien wir doch ehrlich –, keine Glanzleistung, die auf unser Konto geht. Billiguhren haben die Japaner und Koreaner schon lange vor uns produziert, und das Plastik wurde ebenfalls nicht von einem gleichnamigen Schweizer mit Vornamen Willi entwickelt. Auch Rolf Knie, fürwahr ein grosser Künstler, hat Pinselstrich, Elefanten und Clowns nicht selbst erfunden, sondern schwimmt stil- und aussagelos im Strom der Populärkultur. Da hat Marco Solaro schon bedeutend mehr geleistet. Er hat ein Fest steigen lassen, obwohl da gar kein Grund war, jedenfalls keiner, der auf diese Art hätte gefeiert werden müssen.

Ein wirklicher Künstler ist Adolf Ogi. Nicht weil er immer wieder Freude und Schweizer

Illusionen aufkommen lässt, sondern weil er einer Bahn vorseht, die über dem grössten Finanzloch schwiebt. Und weil er als einziger Bundesrat auf Propheten im eigenen Land hört. Klar, unser oberster Diplomat Flavio Cotti hat als Gesundheitsminister auch auf irgendwelche Sektierer gehört, die sich Propheten in einer von Aids geplagten Welt glauben und mittels Menschenkenntnis die Psyche ihrer Jünger erobern wollen.

Aber Cotti hat den Blick für das wirklich Innovative nicht – für das Präservativ zum Beispiel –, während Adolf Ogi durchaus bereit ist, unkonventionelle Ideen zu unterstützen. Gemeint

ist damit nicht die Ernennung eines Kriens Felsbrockens zum Geburtsort des Sbrenz, was Ogi mit einem präsidentialen «Freude herrscht» im Werbeblatt der Käser begrüßt hat. Vielmehr geht es um des Verkehrsministers Bereitschaft, für ein waghalsiges Unternehmen einzustehen: die Swissmetro. Ein Projekt, das wohl innovativ ist, für Ogis Hausbetrieb, die SBB, jedoch das Aus bedeuten könnte.

Denn gelingt es tatsächlich, einen Hochgeschwindigkeitszug unterirdisch zwischen Ost-West und Nord-Süd durch die Schweiz zu jagen, werden die SBB-Züge nicht mehr nur unbemannt, sondern gar nicht

mehr verkehren. Zumindest nicht mehr als prestigeträchtige Intercity-Züge zwischen den schweizerischen Metropolen Zürich-Ost, Zürich, Zürich-Central, Zürich-West, Zürich near France und Zürich am Rhein

Ohne Fahrzeug nach Basel schweben

«Die Schweiz ist eine grosse Metropole, vergleichbar mit den grossen Städten Europas. Die Kantone sind die Quartiere, zwischen denen es eine schnelle Verbindung geben muss – wie es die Metro für die Quartiere von Paris ist. Nun ist die

Schweiz ein bisschen grösser als Paris, also müssen wir schneller fahren, um rasch von Quartier zu Quartier zu gelangen», sagt Rodolphe Nieth, geistiger Vater der Swissmetro. Vor Jahren noch wurde der Lausanner Ingenieur belächelt, wenn er von seinem geplanten Superschnellzug sprach, der in einer Halbvakuumröhre mit vierhundert Sachen durch die Schweiz brausen soll. Heute ist Swissmetro nähergerückt, haben sich gar die SBB mit 150 000 Franken, das sind fünf Prozent des Aktienkapitals, am Projekt beteiligt.

Vor sechs Jahren noch tönte es anders in der Bahnhauptzentrale: «Würden Sie Ihren Hund oder

Ihre Katze durch eine Rohrpost schicken?». Was SBB-Generaldirektor Claude Roux nicht wissen konnte: Seine Rohrpostvision wird Realität werden. Zwar planen die Ingenieure noch immer fleissig an der Swissmetro, doch hat in Fachkreisen längst ein Gerücht die Runde gemacht, wonach die Swissmetro AG nicht mehr überzeugt sei von der Innovationskraft des Projektes. Unter den Ingenieuren sei ein Zwist darüber ausgebrochen, ob die unterirdische Schnellbahn zum Zeitpunkt ihrer Fertigstellung überhaupt noch bahnbrechend sei. Peter Hafner, Swissmetro-Ingenieur des progressiven Lagers, zum Nebelpalter: «Das ist letztlich eine Generationsfrage. Die älteren Kollegen rund um Gründer Rodolphe Nieth wollen um jeden Preis eine Bahn hinklotzen, wir aber wollen die Idee noch etwas auskitzeln.» Was daraus wird, ist noch nicht ausgefeilt, steht in den Gründzügen aber bereits fest. Noch in diesem Frühling wollen sich Hafner und seine Anhänger von der Swissmetro AG abspalten und ihr eigenes Projekt weiterverfolgen.

Von der alten Metro-Idee bleibt in den neuen Plänen nur gerade der Tunnel übrig, der Zug selbst verschwindet, weil Eisenbahnen laut Hafner «im Jahr 2030 nicht mehr zeitgemäß sein werden. Auch dann nicht, wenn sie in Halbvakuumröhren durchs Land donnern.» Weit faszinierender sei es, «die Rohrpostidee zu Ende zu denken». Hafner will den öffentlichen Verkehr abschaffen und durch ein unterirdisches Individualverkehrsnetz ersetzen, das gänzlich ohne Fahrzeuge auskommt.

Und so sehen die Pläne im Detail aus: Die Schweiz wird – wie bei der Swissmetro – unterkellert. In einer ersten Phase werden die Quartiere St. Gallen, Luzern, Bern, Basel und Genf mit der Hauptstadt Zürich verbunden. Pro Verbindung werden zwei Schächte (für jede Richtung einer) gebaut, die sich beim Knotenpunkt Luzern verzweigen. Anders als bei der Swissmetro werden die Passagiere keine Fahrzeuge besteigen, son-

dern, wie Astronauten im All, im Luftstrom ihrem Ziel entgegen schwimmen. Das System lässt sich mit einem Eiskanal vergleichen, der ohne Schlitten betreten wird.

Ein Beispiel: Passager Wunderlin will von Zürich nach Basel. Er besteigt den Swiss-Canal-Turm am Zürcher Hauptbahnhof, zieht Schutzausrüstung und Helm an und lässt sich fünfzig Meter in die Tiefe fallen. Dort fällt er weich in den Sog der Luftströmung und wird innerhalb zehn Minuten nach Basel gesogen. Einzige Schwierigkeit ist der Knotenpunkt Luzern: Gelingt es Wunderlin nicht, mit Füssen und Händen die Kurve zu erwischen, landet er nicht in Basel, sondern in Bern oder Genf. Für Ingenieur Hafner ist das kein Schwachpunkt des Systems: «Die Leute haben doch alle schon mal einen Schlitten gesteuert. In unserem Kanal wird nichts anderes verlangt.»

Schläfer fahren besser im Zug

Schwierig werde es allein für Passagiere, die im Zug gerne schlafen. Sie müssen, so Hafner,

«wieder zu Hause schlafen oder aber die Regionalzüge benützen, was mit einer erheblich längeren Fahrzeit verbunden ist». Die SBB zählen jedenfalls auf die Gruppe der Zugschläfer: Sie wollen trotz Swissmetro an ihrer Bahn 2000 festhalten und sind überzeugt davon, dass es auch im Jahr 2030 noch manche Schweizer geben wird, die lieber SBB fahren werden. Denn die SBB weiss von einem weiteren Problem:

In Swiss-Canal sollen auch Güter transportiert werden, und das ebenfalls freischwebend. Der Knotenpunkt Luzern könnte für Passagiere also erhebliche Gefahren bergen. «Stellen Sie sich doch vor, was das für Unfälle gibt, wenn eine Ladung Emmentaler mit einer Zürcher Bankiersgruppe kollidiert», warnen die SBB-Beamten. Doch Hafner gibt sich gelassen. «Den Schläfern die Bahn, den Mutigen und Schnellen der Swiss-Canal. Und die Zukunft.»

