

**Zeitschrift:** Nebelspalter : das Humor- und Satire-Magazin  
**Band:** 123 (1997)  
**Heft:** 13

**Artikel:** 150 Jahre Bahnabenteuerland Schweiz! : Fortsetzungsgeschichte  
**Autor:** Lüthi, Heinz / Furrer, Jürg  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-601841>

### **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:** 25.04.2026

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

# 150 Jahre Bahnabenteuer

**Fortsetzungsgeschichte**  
**von Heinz Lüthi**  
**mit Illustrationen von Jürg Furrer**



**Es soll hier beileibe nicht ausführlich** von jenen Abenteuern der Bahn geschrieben werden, welche die Geschichte unserer Schienenwege begleiten wie der Kurzschluss das elektrische Netz. Die Stadt Stein am Rhein beispielsweise wüsste hiervon ein garstig Liedlein zu singen, sitzt sie doch heute noch auf einem gewaltigen Posten Altpapier, bestehend aus wertlosen Aktien der Nationalbahn, welche unter Umfahrung Zürichs die Nordostschweiz mit der Westschweiz verbinden sollte. Es war eine merkwürdige Bahn, die sich via Winterthur in eigenartigen Schlangenlinien durch die Zürcher Untertopographie nach Wettingen wand. 31 Millionen kostete das Abenteuer, und 1877 konnte von Etwilen nach Zofingen gefahren werden. In meinem ganzen Leben habe ich bis jetzt in meinem Bekanntenkreis keinen einzigen Bahnreisenden gefunden, der von Etwilen nach Zofingen fuhr, und so mag es nicht erstaunen, dass nach nur 3 Jahren die Bahn pleite war und für 4 Millionen mit allem Drum und Dran an die Nordostbahn verschertelt wurde.

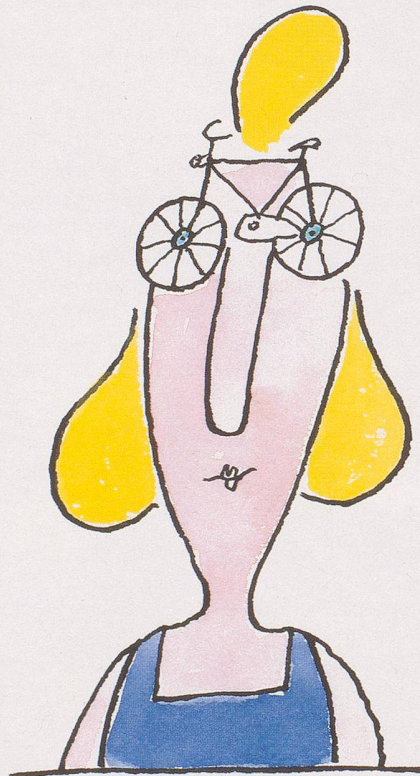


**Oder die Gotthardbahn. Fehlerhafte** Kostenvoranschläge führten beinahe zum Kollaps. Mühsam musste Geld zusammengebettelt werden, beim Deutschen Reich und beim Königreich Italien, welche aufgrund des Kostenvoranschlages von 187 Millionen bereits 65 Millionen Schweizer Franken geleistet hatten und sich schliesslich bereit erklärten, nochmals je 10 Millionen nachzuschüssen. Da kreiste der Pleitegeier verflucht tief durch die Leventina und das Reusstal.



**Abenteuerlich, unser Bahnbau. Bis** in die heutige Zeit. NEAT könnte auch die Abkürzung für «Neue Europäische Abenteuer-Transversale» werden. Spätestens dann, wenn die Ingenieure ihre Hilferufe aus dem zerbröselnden Gestein der Piora-Mulde senden, wissen wir Bescheid. Schlimme Vorstellung, dass das geplante Superloch möglicherweise im Zentrum des Gotthards endet und höchstensfalls dazu dienen kann, seelisch angeknackste Touristen via Erstfeld und Biasca zum

therapeutisch-unterirdischen Sändeln zu karren! Dabei glaubten wir Oberirdischen felsenfest, der Gotthard bestehe durch und durch aus Granit, diesem so ur-schweizerisch symbolträchtigen Gestein, worauf unsere ganze Mythologie abgestützt ist. Und jetzt tut er uns das an, der Gotthard, besteht er an der zentralen Nahtstelle zwischen Norden und Süden aus Sand. Auf nichts kann man sich heutzutage verlassen, nicht einmal auf den Gotthard!



**Beim Lötschberg hätten wir's noch** hingenommen. Der ist ja verkehrstechnisch nur zweitklassig, den wollten wir gewissermassen als noble Geste an die Walliser und die Westschweiz bauen, und nun bohren wir möglicherweise zuerst am Lötschberg. Gut, man weiss auch dort nicht so genau, was uns erwartet. Möglicherweise heisses Bergwasser, das allmählich den Stollen füllt, und die NEAT würde hier zum «Neuen Erstklassigen Alpen Thermalbad». Aber das wissen die Ingenieure und Geologen erst, wenn sie im Berg sind. Das war schon immer so und wird sich nie ändern.

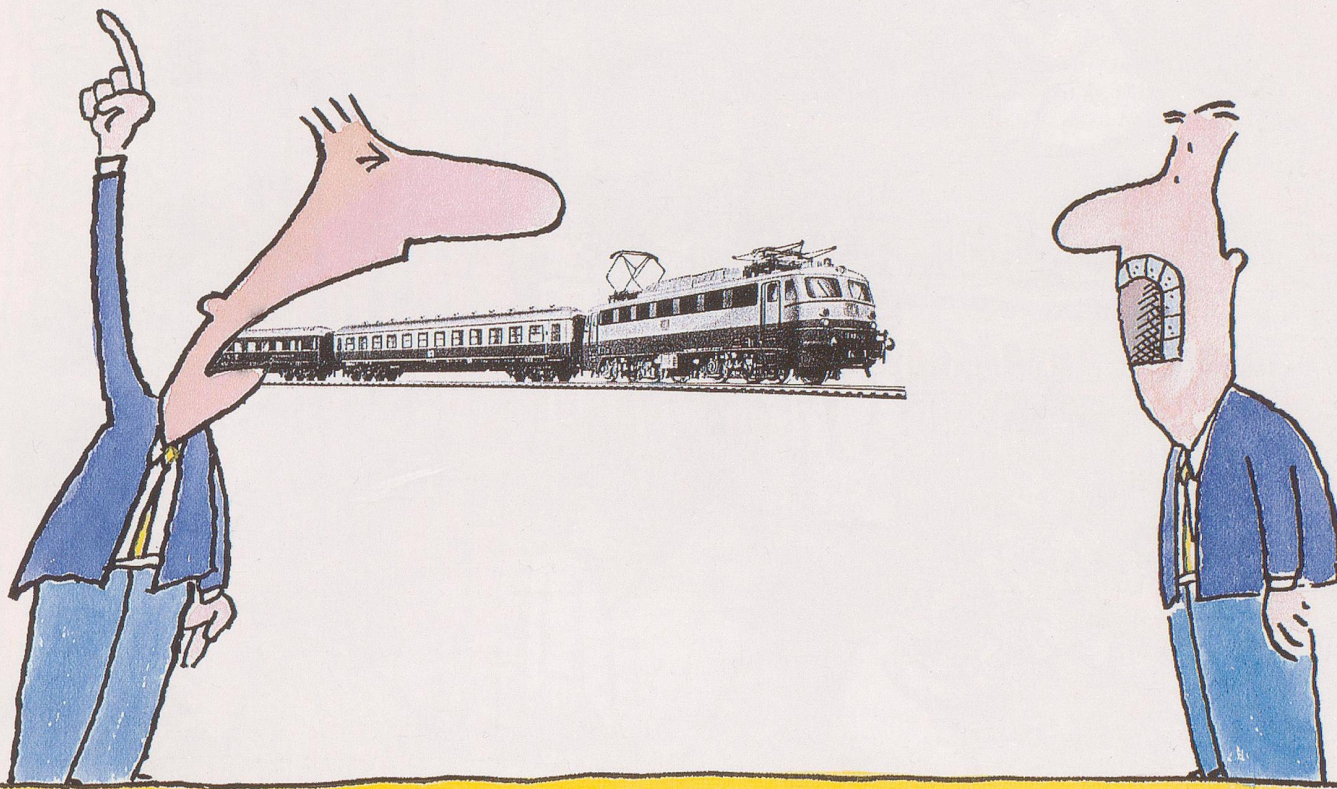


**Wunderlich ist nur, dass in der** Tunnelbaukunst überhaupt Kostenvoranschläge gemacht werden, verhält es sich doch hier ähnlich wie mit der Wanderlust der Zwanzigjährigen, die ins Ungewisse trampeln. Die wissen ja auch nicht, wieviel sie der Spass kostet und wen sie unterwegs alles antreffen. Hauptsache, sie freuen sich auf die Reise. Irgendwann werden sie schon ihr Ziel erreichen, und was den Wanderbatzen betrifft: Herrje, fürs erste reicht die Wegzehrung, und später wird man ja sehen. Vielleicht stirbt eine Erbtante, oder der Papa lässt mit sich reden, was er bis jetzt glücklicherweise noch immer getan hat. Pleiten und Pannen, was soll's – es lockt das Abenteuer!



**Der Tunnelbauer und die Finanzen** haben schon immer ein explosives Paar gebildet. Jetzt haben sie sich wieder einmal verlobt, aber bis zur endgültigen Heirat oder Scheidung werden wohl noch einige Schlichtungsverhandlungen ins Haus stehen. Aber wir haben ja unsere Erfahrungen. Und den Goldschatz. Vielleicht lässt sich die Nationalbank wieder einmal etwas einfallen. Die NEAT soll ja unter anderem auch ein solidarisches Werk sein ... «Neuerliche Europäische Aktion Transit» / «Nennt Es Aber Tunnel»!

# teuerland Schweiz!



**Der Tunnelbauer und die Finanzen bildeten schon immer ein explosives Paar.**



**Aber wie ich einleitend erwähnte,** wollte ich davon gar nicht berichten, denn was unsere Ingenieure und Bahnkonstrukteure in den letzten 150 Jahren erreicht haben, ist staunenswert und verdient höchste Anerkennung. Ohne ihre Leistung wäre unser Land nicht das, was es ist, und dass die Piora-Mulde am Gotthard nicht aus reinem Granit besteht, ist nicht ihre Schuld. Immerhin tut es gut zu wissen, dass das Abenteuer gewissermaßen das Fundament unserer Bahnen ist. Dies hat die pfiffige Werbeabteilung der SBB mit dem Werbeslogan «die Abenteuerbahn» prompt aufgegriffen und vermarktet. Völlig zu Recht, wie ich im weiteren Verlauf meines Beitrages beweisen möchte. Damit beginnt meine ganz persönliche

Bahnsaga. Ich widme sie der Generaldirektion der Bundesbahnen, also den höchsten Bahnabenteurern unseres Landes als Anerkennung und Mahnung zugleich. Anerkennung für einen unvergleichlichen Sonntag und Mahnung, das Abenteuerliche denn doch nicht zu weit zu treiben.



**Es begann eigentlich ganz harmlos** mit einem geplanten Sonntagsausflug von Weiningen im Limmattal nach Bolligen BE zu einem Verwandtschaftstreffen. Normalerweise nehmen hierfür normalerweise das Auto. Wir nicht. Es sollte ein Velo- und Bahntag werden. Und das wurde es auch. Und wie! Meinungsverschiedenheiten zwischen meiner umsichtigen Ehefrau Erika und mir begannen zwar schon tags zuvor, als wir auf das Problem des Veloverlades zu reden kamen. «Die

haben ein neues Verladekonzept», erklärte meine umsichtige Gattin. «Das haben sie immer», antwortete ich. «Zuerst nehmen wir den Regionalzug. Dort laden wir selbst ein. Basta.»



**An einem Junisonntag fuhren wir** also los. Ich voraus mit dem Portemonnaie im Hosensack, Klein-Moritz in der Mitte und die umsichtige Erika am Schluss mit dem Proviant in einem hübschen Körbchen. Leckeres Picknick mit Grillwürsten, Mixed Pickels, Semmeli, einem selbstgebackenen Gugelhopf und einer Flasche Weissen. In Picknicks ist sie sehr stark, meine umsichtige Ehefrau. Ich weniger. Meine Stärke liegt eher im Veloverlad. Wir erreichten Dietikon zwanzig Minuten vor Abfahrt des Regionalzuges Richtung Aarau und parkten unsere Velos zufrieden mit uns und der Welt auf dem Perron. Glückliche Bahnbenützer an einem Junisonntag mit Velo, Picknickkörbchen und vielen frohen Erwartungen. ☺

*Wie das Bahnabenteuer erfahrene Sie im nächsten Heft.*