

Zeitschrift: Nebelspalter : das Humor- und Satire-Magazin

Band: 142 (2016)

Heft: 2

Artikel: Berufsbild Tunnelbauer : macht doch ein Loch

Autor: Ritzmann, Jürg / Eugster, Christof

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-952626>

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: 12.01.2026

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

Macht doch ein Loch

JÜRG RITZMANN

Tunnelbauer ist einer der aufregendsten Berufe überhaupt, aufregender noch als Kleintiermetzger, Primarlehrer oder Gynäkologe. Die Erbauer des Gotthard-Strassentunnels zum Beispiel haben sowohl von Göschenen als auch von Airolo her gebohrt, um den Nervenkitzel beim Durchstich massgeblich zu erhöhen (Gerüchten zufolge wurde ein Dutzend Versuche benötigt bis zum Aufeinandertreffen). Zugänge von beiden Seiten her sind heutzutage die Regel. Und Parallelen zur Gynäkologie hier absolut fehl am Platz.

Was viele Nicht-Fachkundige ausser Acht lassen: Irgendwo muss die immense Menge an Material, die aus dem Berg herausgefräst wird, ja hingebraucht werden. Daran scheitern viele Projekte. Auch bei dieser Frage sind die Ingenieure des ersten Gotthardtunnels damals neue Wege gegangen: Während des Baus ist der Kanton Jura entstanden. Achten Sie daher auf das Kleingedruckte der Abstimmungsunterlagen für den 28. Februar. Geplant ist, den Zugersee aufzuschütten, um darauf Parkplätze zu machen.

Weitere nicht un wesentliche Fakten werden dem Stimmünger – wie übrigens bei jeder Vorlage – mit purer Absicht vorenthalten. Zum Beispiel soll trotz mehr Kapazität des Tunnels nach dem Ausbau die Fläche des Kantons Tessin nicht vergrössert werden. Und nach dem erbärmlichen Nicht-Zustandekommen der Initiative «140 auf Autobahnen» wird es – zweite Röhre hin oder her – immer noch Träumer geben, die mit 120 km/h im Tunnel herumschleichen, als mobiles Verkehrshindernis sozusagen.

Nicht zuletzt ist noch un-

geklärt, welche einheimischen Fachkräfte die Durchquerung des Gotthardmassivs bewerkstelligen sollen, ohne dass die Einwanderungsinitiative durchquert wird. Unbestätigte Berechnungen lokaler Mathematikstudenten gehen davon aus, dass jeder fünfte arbeitstägige (Schweizer) Einwohner dieses Landes seine Stelle zugunsten von Pickel und Schaufel aufgeben müsste. Das Los entscheidet. Ein Trottoir für Fussgänger ist übrigens auch bei Annahme der Vorlage nicht geplant. Die freigeistige Nacktwandergruppe Untersiggental wird auch künftig per Bahn oder Auto ins Tessin gelangen müssen, wenn der Pass verschneit ist. Damit ist klar, die Parole für das Abstimmungswochenende vom 28.2. kann nur «3 × Nein» lauten: Nein zur zweiten Röhre, Nein zum Stau und Nein zum Fortschritt! Und natürlich: Nein zu überteuerterem Pistazieneis an der Promenade von Ascona!



Stimmts?

Rechne aus!

Was sollen Herr und Frau Schweizer am 28. Februar denn bitte schön in die Urne werfen, wenn es um den Bau einer zweiten Gotthardröhre geht? Also, eigentlich wäre es ja eine dritte Röhre, weil ... na ja, wir wollen es ja nicht komplizierter gestalten, als es ohnehin schon ist. Ball flach halten. Wie nahezu jedes Mal kann der Stimmünger mit gezielt angewandter Logik zur richtigen Entscheidung gelangen, zum Beispiel mit kreativ interpretierter Mathematik: Ein Mann – nennen wir ihn Karl Heinz – benötigt drei Stunden, um mit dem Auto von Basel nach Chiasso zu fahren. Wie viel Zeit benötigen zwanzigtausend Karl Heinze, wenn sie diese Strecke gleichzeitig fahren möchten? – Sehen Sie, das wird Ihnen jeder durchschnittlich hochbegabte Primarschüler aus dem Stegreif lösen können.

Die Hochschulabsolventen in der Leserschaft haben es bemerkt, wir fahren die Annäherungstaktik, weshalb wir nun zum eigentlichen Streitpunkt, dem Tunnel vordringen: An Ostern stauen sich die Autos vierzig Kilometer weit vor dem (einen) Gotthardtunnel. Wie viele Kilometer beträgt der Stau, wenn zwei Röhren befahrbar sind? Die ganz Ehrgeizigen unter uns mögen dieser Rechenaufgabe nach Belieben noch A) mehr Holländer, B) sechs neue Röhren und C) nur je eine befahrbare Spur pro Röhre hinzufügen (selbst wenn das noch so absurd klingt). Licht ins Dunkel. Über die Finanzierung eines zweiten Tunnels haben wir noch gar nicht gesprochen. Wird die beliebte Vignette künftig 3000 Franken kosten? Viele Experten schlagen hier das Verursacherprinzip vor: Sollen doch diejenigen bezahlen, die das verdammte Alpenmassiv aufgeschüttet haben! Oder man könnte das Tessin den Deutschen verschenken und auf die EU-Gelder spekulieren.

Gut, nach diesen Ausführungen sollte Ihnen, liebe Leserin, lieber Leser, sonnenklar sein, was Sie auf diesen ollen Stimmzettel schreiben werden. Damit ist unser altruistischer Auftrag erfüllt. Das wars für heute. Beim nächsten Mal rechnen wir aus, um wie viel sich der Stau auf der A1 reduziert, wenn eine zweite NEAT von Genf nach St. Gallen realisiert wird. Auf Wiedersehen!

JÜRG RITZMANN

