

Zeitschrift: Nebelspalter : das Humor- und Satire-Magazin
Band: 118 (1992)
Heft: 31

Artikel: Mit 420 km/h durchs entvölkerte Emmental!
Autor: Minder, Niklaus
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-613587>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 22.12.2024

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

Niklaus Minder

Mit 420 km/h durchs entvölkerte Emmental!

Wer möglichst schnell von Zürich nach Bern — oder umgekehrt — gelangen möchte, hat die Wahl zwischen überfüllten SBB-Zügen und der Nationalstrasse I mit Staugarantie. Da verspricht der neue Hochgeschwindigkeitszug HSMT 2001 doch einiges, denn er verkürzt die Reisezeit um fast eine Stunde.

«Ladies and Gentlemen, welcome on board. It's super to travel with you! Next stop Berne at 9.18!» Aus den Kopfstützen-Lautsprechern ertönt an diesem schwülen Sommermorgen mehrsprachig die wohligh-sonore weibliche Computer-Ansage. An den Monitoren finden die Passagiere die nächsten Destinationen und diverse Bord-Hits. Fast lautlos gleitet der Transeuro «Roma per Voi» HSMT 2001 punkt 9.00 Uhr aus der Zürcher City Underground Station mit Ziel Paris—London. Das oszillierende Perronlicht verdämmt bis zu völliger Dunkelheit.

Milliardenteure Investitionen

Der 35jährige Captain Kevin Miller, seit halb sechs Uhr im Dienst, dachte schon nach der Abfahrt in Rom unentwegt an die goldbraunen Bertschi-Gipfeli und den Edu-scho-Kaffee sowie das informative *Zurich Disc-Journal*. Wohl auch wegen der hauteng und schwarzglitzernd gestylten Kirschaugen-Blondine nutzte er den kurzen Zürcher Aufenthalt für Besorgungen im einzigen bedienten, nostalgisch dekorativen Swiss Chalet des obergeschossigen Mega-Shops. Lieber hier als am McDonald-Foodomaten!

Im Space-Shuttle-Interieur des gepolsterten Cockpits auf dem Command Desk technische Perfektion soweit das Auge reicht. Kevin interessiert vorerst die Ankunftszeit in Paris. Er atmet auf. Alle zwölf High Speed Magnetic Trains der Serie HSMT 2001—2012 zwischen Rom und London verkehren distanzsynchron. Ankunftszeit und Feierabend in Paris: 11.00 Uhr. Die aus ökonomisch-ökologischen Gründen nur noch reduziert verkehrende Fluglinie Europe Air ist kaum schneller und fördert daher geradezu eine dynamische Weiterentwicklung des europäischen HSMT-Netztes.

Warum der High Speed nicht längst vollautomatisch funktioniert, erfuhr Kevin aus einem bisher unter Verschluss gehaltenen Video-Dokument der Trans Europe Line Company (TELCO) im Brüsseler Railway Video Shop. Die ersten unfallträchtigen Jahre erforderten milliardenteure sicherheitstechnische Investitionen.

Kevin ist stolz auf seinen Kontrolljob. Die New Age Hightech sei laut TELCO noch keineswegs perfekt. Fehler seien deshalb nichts Ungewöhnliches. Nur der Train Captain könne rechtzeitig eingreifen.

Die Ausfahrt aus der verträumten Zürcher Idylle lässt nicht darüber hinwegtäuschen, dass wegen schwindelerregender Bodenpreise fast nur Altbauten aus dem letzten Jahrhundert dominieren. Am Fuss des Höngherberges schießt die schneeweisse Raketenschlange aus dem Boden und gleitet auf dem futuristisch gestylten Recycling-Viadukt entlang und über die Limmat westwärts.

Sämtliche Tests bestanden

Der Italo-Stararchitekt Mario Botta gewann im Jahre 2001 den zur Ausführung gewählten Projektwettbewerb «Transeuro». Grundstein für eine endgültige Trans Europe Line war nicht etwa die Swiss-Metro-Idee, sondern das als helvetische Pioniertat bekanntgewordene Ogi-Projekt NEAT. Schnurgerade Vakuum-Glastunnels erlauben freie Sicht in offener Landschaft und mühelos Tempospitzen bis über 500 km/h.

Zeit für den obligaten Routine-Check: Bordpersonal 10, Economy Class 450 und Business Class 320 Passagiere. Food- und Drink-Automaten vollgetankt, alle High Tech Control Systems geben grünes Licht.

In Zürich aufgewachsen, fand der gebürtige Schotte nach erfolgreicher Absolvierung des Technikums in Rom eine beschei-

dene 2000 ECU-Dollar teure, von der Company vermittelte Zwei-Zimmer-Wohnung nahe bei der Stazione di Termini. Angesichts eines wachsenden Millionenheeres von Arbeitslosen hatte er Glück, als er sich bei der TELCO als Train Captain für die Destination Rom—London bewarb und sämtliche Tests wie IQ-Level, Loyalty und Fichen-Checking glänzend bestand.

Zürich—Bern in 18 Minuten

Während der «Roma per Voi» mit 420 durchs entvölkerte emmentalische Naturschutzgebiet rast, wird Kevin bewusst, dass hierzulande noch spärlich auf nostalgischen Schottergeleisen ICs und touristisch attraktive Bergbahnen gemütlich durch die Landschaft tingeln. Gedankenverloren beobachtet Kevin dann zwar verbotenerweise die diskret von Mikrokameras und der Security Guard überwachten Passagiere. Manche der dem Craving verfallenen Passagiere tummeln sich im Happy Saloon an den verschiedensten Geräten wie Psychedelic Equalizer, Happy World Game, 3-D-Televisor usw., andere in der Crazy Disco oder im Drug Room. Ein Blick in die Business Class: Am runden Tisch mit Schweizerfährchen fuchtelnde japanische Sales Manager, weil die Satellitenleitung nach Tokio zusammengebrochen ist.

«Ladies and Gentlemen, in two minutes we are arriving Berne at platform seven ...» «Hello Berne, this is Captain Miller, HSMT two-zero-zero-one!» antwortet Kevin dem Command Center, und gleichzeitig erscheint das dämmrige Licht der Automatic Underground Station unter der goldverzierten Glaskuppel des neuen Botta-Bundeshauses. Punkt 9.18 Uhr öffnen sich leicht zischend die Druckluftschleusen.

Lokführer Müller erschrickt. Das Signal flimmert grün und der Kopf des Abfertigungsbeamten rot. «Abfahren!» Müller setzt die Re 4/4 langsam in Bewegung. Er wird in 72 Minuten mit dem IC im Berner Hauptbahnhof eintreffen, wo der Alptraum wegen der vielen Bahn-2000-Baustellen unterwegs ins Reich der Phantasie zurückgekehrt sein wird.