



Die neue Eisenbahn-Ästhetik: Betonarchitektur beim Südportal des Basistunnels in der Leventina.

Bild: getty/Philipp Schmidt

Der Gotthard als vermintes Gebiet

Die Fertigstellung des Gotthard-Basistunnels wird als Jahrhundertwerk gefeiert – auch in zahlreichen Buchpublikationen. Drei Beispiele, die dem Mythos Gotthard nachgehen, Menschen porträtieren und Eisenbahngeschichte erzählen.

BEDA HANIMANN

Da plant einer, in der Leventina Spiegel zu errichten. Spiegel, die das Sonnenlicht reflektieren sollen. Denn das Tal ist eng und unattraktiv, und mit der Eröffnung des Basistunnels finden noch weniger Fremde den Weg. Da muss etwas geschehen. Der Tunnel ist aber eben nicht nur Fluch, sondern auch Segen. Er erst ermöglicht es, die Sonne zurückzuholen. Denn aus dem Tunnel-Kompensationsfonds fliessen Gelder ins Tal – für die Spiegel.

So steht es in Peter Webers Text «Die Polyfräse», der als eine von zehn literarischen Reminiszenzen in die Blütenlese «Gotthardfantasien» von Boris Previšić gefunden hat. Fluch und Segen, diese Dualität von Hoffnung und Enttäuschung hat sich für das Tessin mit dem Gotthard mehrfach wiederholt.

Beharrliche Deutungsarbeit

Und sie ist eine Art Leitmotiv am Gotthard. Der Alpenübergang ist Brücke und Bollwerk, Transitachse und Trutzburg, er wird aber auch zum «Symbol des Einklangs zwischen Ursprung

und Fortschritt», wie vor vier Jahren die Formulierung zur Lancierung des Vier-Quellen-Wanderwegs lautete. Diese Ambivalenz macht Berg und Pass zum idealen Objekt, «um Mythen und Legenden anzurufen und Emotionen und Identifikationen zu evozieren», wie Damir Skenderovic, Professor für Zeitgeschichte an der Uni Freiburg, schreibt. Der «beharrlichen Erinnerungs- und Deutungsarbeit am Gotthard» geht das Buch mit rund zwanzig Essays nach.

Beleg für Sonderstellung

Der Luzerner Geschichtspräsident Guy P. Marchal legt dar, wie im 18. Jahrhundert von der Lage des Gotthards am Ausgangspunkt wichtiger europäischer Flüsse eine Sonderstellung der Schweiz abgeleitet wurde. Die Idee führte im 19. und 20. Jahrhundert zu zwei wirkkräftigen Vorstellungen, wie Marchal schreibt: der einer besonderen Identität und der einer besonderen Sendung der Schweiz.

Doch die Mythenbildung reicht weiter zurück. Laut dem Basler Literaturprofessor Alexander Honold bildeten «die ersten

Erwähnungen dieses Passes im 13. Jahrhundert und der legendäre Ursprung der eidgenössischen Nationalgeschichte seit je eine merkwürdige, zu mythischer Identifikation förmlich einladende Koinzidenz».

Alpines Ellis Island

Laut Boris Previšić, der an der Uni Luzern Literatur- und Kulturwissenschaften lehrt, kommt dem Gotthard und seiner verkehrstechnischen Erschliessung

Der Alpenübergang ist zugleich Brücke und Bollwerk.

eine exemplarische Bedeutung zu, da Staatsgründungs- und Technikerzählungen miteinander verschränkt würden. «Die Kohärenz des Gotthard-Mythos kulminiert in der Geistigen Landesverteidigung, in welcher ländliche Ursprünglichkeit und technischer Fortschritt eine einzigartige Symbiose bilden», zitiert Previšić Peter von Matt.

Damir Skenderovic legt dar, wie der Gotthard als zentraler Ort helvetischer Imagination und Identifikation je nach Zeit und politischer Gesinnung gedeutet wurde und wird. Und regt an, dass das Jahrhundertbauwerk des Tunnels von 1882 ebenso gut als Monument der schweizerischen Einwanderungsgesellschaft gesehen werden könnte, «gleichsam als alpines Ellis Island». Um die «zentrale Bedeutung von Immigration für Geschichte und Gedächtnis der Schweiz aufzuzeigen».

Reduktion auf die Totale

Der Gotthard steht aber nicht nur für das «anhaltende Produzieren von Semantiken, Assoziationen und Imaginationen» (Skenderovic), er ist auch ein realer geographischer Ort. In mehreren Beiträgen spürt das Buch dem Wandel im Unterwegssein nach. Der Luzerner Geschichtspräsident Daniel Speich Chassé analysiert Reiseliteratur aus den Anfängen der Eisenbahn am Gotthard und legt dar, wie die Geschwindigkeit eine andere Wahrnehmung zur Folge hatte. Beim Blick aus dem Fenster hät-

ten sich Details verwischt, «die Eisenbahn bot eine effektvolle Reduktion auf die Totale». Das habe Ankerpunkte wie die Kirche von Wassen wertvoll gemacht. Damit aber habe sich Seltsames ereignet: «Ein katholischer Kirchenbau, der 1734 im Stil des Barocks fertiggestellt worden war, wurde zu einer Ikone der technischen Moderne.»

Ein hübscher Kontrapunkt dazu ist die Formulierung von Boris Previšić, der neue Basistunnel sei ein «Sakralbau par excellence unserer Zeit». Sein Sammelband ist eine tiefgründige Bestandaufnahme, die zeigt, wie ein unscheinbarer Berg im Herzen der Schweiz zum mit Symbolik, Metaphorik und Mythen verminten Gebiet werden konnte.



Boris Previšić (Hrsg.): Gotthardfantasien. Verlag hier und jetzt 2016, 275 S., Fr. 29.30

LOOK

Plakative Prints, zum Glück ohne Botschaft

Den dezenten Microprints der Businessmode stehen diesen Sommer und Herbst als selbstbewusster Kontrapunkt die auffälligen Drucke in der Freizeitbekleidung gegenüber. Hier, so scheint es, kann es nicht bunt und grossspurig genug sein. Ob auf T-Shirts, Polos, Hemden oder Shorts – extravagante Motive und plakative Schriftzüge sind nicht zu übersehen.

Glücklicherweise gehören die gross bedruckten Labelnamen der Vergangenheit an, und auch mit mehr oder weniger lustigen Sprüchen belegte T-Shirts ernten höchstens noch an Open Airs und in Bierzelten kein Nasenrumpfen. Die angesagten Hasen, Palmen, Cartoons und Pfeile haben auch keinen tiefen Sinn. «Ich schätze Botschaften auf Kleidung nicht. Die Symbole sollen einfach nur gut aussehen», sagt etwa Miuccia Prada, die in Mailand eine jugendliche, symbolkräftige Sportswear-Kollektion präsentierte.

Gerade weil das Wetter bald wieder etwas kühler werden dürfte, lässt sich auch über T-Shirt, Polo oder Hemd eine leichte Strickjacke, ein dünner Pullover oder ein Cardigan mit auffälligen Bildern oder Schriftzügen tragen. Mit ihren unübersehbaren Symbolen verlängern sie die Verspieltheit der Sommermode in den Herbst hinein.

Klar ist allerdings auch, dass die plakative Motivatik wohl eher jüngere Menschen ansprechen dürfte – je älter man wird, desto dezent werden die Muster ja für gewöhnlich.

Andreas Stock



Leben mit dem Tunnel

Markus Indergand ist Streckenwärter auf der Gotthardroute, er geht jeden Tag acht Kilometer zu Fuss. Ein Beruf für Träumer? «Weit gefehlt», sagt er. Gerade Wachsamkeit sei unabdingbar. Auch alt Gemeindepräsidentin Trudy Banholzer wehrt sich gegen Vorurteile wie die Meinung, Göschenen liege abgehängt am Ende der Welt. «Eigentlich ist hier die Welt zu Hause», sagt sie.

Indergand und Banholzer sind zwei Beispiele aus dem Buch «57 Menschen – 57 Geschichten». Für jeden Kilometer des neuen Basistunnels steht ein Mensch, eine Geschichte. Die einen haben direkter mit dem Tunnel zu tun, wie Indergand, der Lokführer Bernd Vienna oder der Zugbegleiter Daniel Candinas, andere unmittelbarer, wie Markus Schütz, der Verlademeis-



57 Menschen – 57 Geschichten. AS Verlag 2016, 160 S., Fr. 49.90

Eisenbahngeschichte aus erster Hand

«Das Buch der Neat-Macher», so steht es etwas reisserisch mit Ausrufezeichen auf dem Umschlag. Doch an der Wahrheit der Aussage gibt es nichts zu kritisieren. Die Autoren waren unmittelbar an der Entstehung des Gotthard-Basistunnels als Herzstück der Neat beteiligt. Da ist der Gossauer Hanspeter Fagnini, Verfasser der Neat-Botschaft und früherer SBB-Generaldirektor. Da ist alt Bundesrat Adolf Ogi, der eigentliche Vater der Neat. Oder Peter Zbinden, CEO der Alp Transit Gotthard AG.

Authentizität und Faktentreue

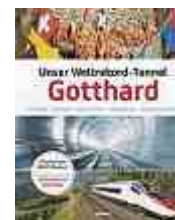
Das könnte leicht dazu führen, dass sich da eine Gruppe von Machern selber auf die Schulter klopft, die auch rauhem Wind ausgesetzt war und beispielsweise zu bestehen hatte

gegen den «Blick»-Vorwurf, 20 Milliarden zu verlocken, während für alles andere das Geld fehle. Doch das Ergebnis ist ein anderes: Die Texte aus erster Hand garantieren für Authentizität und Faktentreue. Da wird die Neat-Entstehungsgeschichte im Detail erzählt, da werden die Leistungen der Ingenieure von innen gewürdigt und die Bedeutung des Gotthard-Transitverkehrs aufgezeigt.

Präzises Eisenbahnbuch

Das Buch enthält eine Unmenge von Zahlen, von den 28,2 Millionen Tonnen Ausbruchmaterial bis zu den 290 Kilometern verlegter Schienen. Vom Jahr der Eröffnung des weltrekordlangen Basistunnels blendet das Buch aber auch zurück in die Geschichte der Gotthard-Querung

mit der Inbetriebnahme des Bahnverkehrs im Jahr 1882 als Sternstunde. «Unser Weltrekordtunnel» wird so auch zum akribisch genauen Eisenbahnbuch. So porträtiert es etwa sämtliche eingesetzten Lokomotiven – und bei keinem Bild fehlen die offizielle Typenbezeichnung der Lokomotive und das Datum des Fotos. Ein reichhaltiges Grundlagenbuch zum Gotthard, ergänzt mit zwanzig Tips für Tagesausflüge zwischen Luzern und Bellinzona. (Hn.)



Unser Weltrekord-Tunnel Gotthard. Weltbild Verlag 2016, 144 S., Fr. 35.90

UND DAS NOCH

Die neuen Meistersinger

Die Meistersinger von Nürnberg sind schon lange tot. Hans Sachs starb 1576 – und wurde von Richard Wagner 1868 mit einer Oper zum Leben erweckt. Wagner ist allerdings auch schon länger tot. Nun aber sind die Meistersinger erneut zum Leben erwacht: Nürnberg hat einen Wettbewerb veranstaltet. Preise gingen an Sängerinnen und Sänger aus Russland, den USA, Südkorea und Spanien. Mehr als 500 hatten sich beworben, 12 standen im Final. Den fünf Preisträgern winkte ein Auftritt auf dem Hauptmarkt. Wo früher nur Zunfmitglieder singen durften, präsentierte sich nun eine höchst internationale Schar. (R.A.)