

Das müssen Sie wissen : alles, was sich am Berg der Nation schon ereignet hat

Autor(en): **Schäfli, Roland / Barták, Miroslav**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Nebelspalter : das Humor- und Satire-Magazin**

Band (Jahr): **142 (2016)**

Heft 2

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-952625>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Alles, was sich am Berg der Nation schon ereignet hat

Von der gemütlichen Alpenfaltung von damals bis zum heutigen Dichtestress: Die wahre Geschichte des Gotthards, dem harten Herzstück der Alpen.

100 Mio. Jahre v. Chr.: Die Alpenfaltung beginnt. Geologisch gesehen sind die Alpen ein sehr junges Gebirge. (Genauso versucht auch Irina Beller, die Faltung ihres Dekolletés auf natürliche Weise zu erklären.) Die Alpenfaltung ist auf einen Zusammenstoss zwischen Afrika und Europa zurückzuführen (die nächste Faltung steht gemäss Migrationsexperten und Bloggern unmittelbar bevor). Die Kollision der Kontinente führt zu einer Verdickung der kontinentalen Kruste – ein Geheimtipp vieler Konditoren. Und tatsächlich wachsen die Alpen noch immer. Bis zu 1,5 Millimeter pro Jahr hebt sich das Gebirge an. In einer Million Jahre sind das 1,5 Kilometer mehr, die auf der Reise nach Süden zu überwinden sind. Bad News für alle Automobilisten, deren Kinder auf dem Rücksitz nerven: «Sind wir bald da?»

2000 v. Chr.: Schon die alten Römer haben erkannt, dass sich die Mühe über den Gotthard nicht lohnt. Sie nennen den Pass «*Adula Mons*», was so viel bedeutet wie «Fahr lieber über den San Bernardino, beim Jupiter!»

1230 n. Chr.: Auf dem Pass wird die Kapelle dem «heiligen Godehard» geweiht (viele Jahre später wird sich eine Schweizer Rockband den Namen ausborgen. Wenig bekannt ist, dass die Musiker sich erst Eiger, Mönch und Jungfrau nennen wollten, was aber für Rocker irgendwie zu unpassend klang). Damals kehrten dort Pilger ein, die in den Süden gelangen wollten. (Aber auch heute liegt diesem Wunsch eine religiöse Motivation zugrunde: Sonnenanbeter wünschen in der Sonnenstube Tessin die kalten Betten ihrer Zweitwohnung aufzuwärmen.)

1595: Über die Schöllenen Schlucht wird eine Steinbogenbrücke erbaut. Und zwar durch einen Pakt mit dem

Teufel. Wers nicht glaubt, der braucht sich bloss den «Teufelsfelsen» anzuschauen, der noch immer da liegt, wo der Satan ihn hingerollt hat.

1708: Die kopfsteingepflasterte Tremola-Strasse ist das längste Strassenbau-Denkmal der Schweiz. Die Strassenbauer denken beim Bau bereits an kommende Generationen: Statt einer geraden Streckenführung entscheidet man sich für zahlreiche enge Kurven, die später die Töff-Fahrer entzücken sollen. (Was die Planer dabei aber leider unberücksichtigt gelassen haben, sind die zahllosen Kinder, die bis heute den Rücksitz vollkotzen.) 1708 soll die Strasse verbessert und ausgebaut werden. Viele Verkehrsteilnehmer ärgern sich, dass zwar kilometerlange Absperrungen auf die Baustelle hinweisen, auf der man aber nur ganz wenige Italiener oder Portugiesen am Arbeiten sieht, und wenn, dann machen sie gerade Pause.

1799: Russische Truppen unter General Suworow überqueren den Gotthard. Die Russen nächtigen in Elm und zeigen der dortigen Hotellerie erstmals auf, womit Hoteliers künftiger Generationen sich noch werden herumschlagen müssen: die Russen hausen, als würden sie Krieg führen und hinterlassen ein Schlachtfeld. Als Warnung steht an jenem Haus noch heute zu lesen «Hier schlief Suworow», wohl als Erklärung für den bau-fälligen Zustand.

1873: Rudolf Kollers berühmtes Gemälde der «Gotthard-Post» entsteht: ein Kutscher, der das Gespann antreibt, um die Postsäcke pünktlich abzuliefern. Was Kollers Bild nicht zeigt, ist der Pöstler, der einige Kilometer dahinter zu Fuss mit der B-Post geht.

1847: Bereits 1847 reicht der Oberingenieur Graubündens ein Konzessionsbegehren für den Bau einer Bahn

von Chur nach Biasca ein. 1853 erhält er die Konzession tatsächlich. Anschliessend verfällt sie durch Fristablauf. Es ist durchaus möglich, dass er durch die lange Wartezeit einfach das Interesse verloren hat. Anschliessend wird in der Schweiz heftig über die Fristenregelung diskutiert, damit so etwas nicht noch einmal passieren sollte, wenn jemand mit einer coolen Idee schwanger geht.

1852: wird ein erstes Projekt zum Bau einer Eisenbahnlinie durchs Gotthardmassiv vorgestellt. Schon 1853 organisiert sich ein aus neun Kantonen bestehendes Gotthardkomitee. Doch dann passiert irgendwie 10 Jahre lang nicht mehr viel. Der Gotthard scheint in Vergessenheit geraten zu sein, bis 1861 ein Zürcher dem Gotthard zum Comeback verhilft: Ingenieur Kaspar Wetli vermisst die Strecke Erstfeld-Lugano in nur fünf Monaten (es gab damals noch kein GPS und so).

1863: Man diskutiert dann noch viel über alle möglichen Routen, bis es endlich jemandem gelingt, auf einer Karte nachzuweisen, dass man mit einem geraden Strich durch den Gotthard die kürzeste Verbindung herstellen kann – damit ist die Idee eines Tunnels geboren, und andere Ideen, die mit Leitern und Rutschbahnen zu tun haben, werden verworfen.

1869: Dennoch dauert es nochmals ein volles Jahr, bis die Kosten von maximal 187 Millionen Franken an einem Zählrahmen berechnet sind. (In heutiger Grössenordnung vergleichbar mit einer kleinen Busse der US-Finanzaufsicht für eine Grossbank, damals aber ein ziemlicher Batzen.) Leider bricht ausgerechnet dann der deutsch-französische Krieg aus, was ein Loch in die Kriegskasse schlägt und den Baubeginn verzögert.

1872: Nach einer sehr kurzen Eingabefrist von nur sechs Wochen treffen sieben Offerten ein. Die Genfer Firma «Entreprise du Grand Tunnel du Gotthard» von Louis Favre erhält den Zuschlag, weil er am tiefsten offe- ➔





MIROSLAV BARTÁK



Berg der Nation (Fortsetzung)

→ riert hat, mit einer Bauzeit von nur acht Jahren. Millionen Jahre nach der Alpenfaltung beginnen endlich die Bauarbeiten für den 15003 Meter langen Eisenbahntunnel. Die Bautrupps bewegten sich im Firststollenverfahren aufeinander zu. Das ist äusserst riskant, da alles darauf hinausläuft, sich dann in der Mitte zu treffen, ansonsten versehentlich zum selben Preis zwei Tunnel entstehen würden. Heutzutage wären viele froh, genau dies wäre eingetreten.

1873: Die Schweiz erlebt ihren ersten Fachkräfte-Mangel und muss aus Deutschland rekrutieren: vorderhand ist es nur ein einzelner Deutscher, der Bergingenieur Stapff, der mit den geologischen Untersuchungen beauftragt wird. Dennoch fühlen sich viele Schweizer Arbeiter sofort auf die Füsse «gestapft». Auch, weil im Tunnel so wenig Platz ist. Ansonsten kommen vorwiegend Italiener aus armen Gegenden zu Jobs. Zwei Drittel des Lohns von 3.90 Fr. für eine Schicht wird für Kost und Logis wieder abgezogen. Monatlich werden 2 Fr. für die Aufenthaltsgenehmigung einbehalten. Und dann, völlig überraschend, kommt es am 27. Juli 1875 zu einem Arbeiteraufstand. Die Italiener verlangen 1 Fr. mehr pro Tag. Unter dem Druck der Unia gaben die Arbeitgeber nach – ziehen aber künftig 1 Fr. mehr fürs Licht im Tunnel ab.

1880: Wie die Arbeiter ausgebeutet wurden, zeigt ganz deutlich ein Blick in den Kalender. Denn der Durchstich erfolgt nämlich am 29. Februar 1880 – das ist ein Sonntag. Die Abweichungen betragen 33 Zentimeter in der Breite

und 5 Zentimeter in der Höhe. Aber alle sind so glücklich über den Durchstich, dass man das durchgehen lässt. Die Kosten belaufen sich auf 227 Millionen Fr. (also etwa das, was der neue Star-Wars-Film gekostet hat). Der Fahrpreis beträgt 2.70 Fr. in der 1. Klasse. Für die 17 Minuten Fahrt musste ein Italiener also einen ganzen Tag arbeiten.

1880: Schon am Tag nach der Eröffnung stauen sich Holländer und Deutsche mit Wohnwagen auf einer Länge von etlichen Kilometern vor dem Gotthard, und Ortsnamen wie Aiolo und Göschenen werden dank der Staumeldungen weit über die Grenzen hinaus bekannt. Persönlichkeiten auf dem Gotthard, um nur einige zu nennen: Victor Hugo, der den Disney-Klassiker «Der Glöckner von Notre-Dame» durch seine Beschreibungen wohl irgendwie beeinflusste; Henry Dufour, der eine andere Schweizer Bergspitze nach sich benennen liess, nachdem er beim Gotthard zu spät kam, und Paris Hilton, auf der Suche nach Shoppingmöglichkeiten in der Schindellegi.

2016: Gleich als erste Tat im Jahr bricht sich Natalie Rickli das Bein, tut dies aber im argentinischen Gebirge, um ihre Facebook-Freunde daran zu erinnern, dass es auch anderswo noch Berge gibt. Seit der Alpenfaltung nennt man die Strecke die «Strasse der Völker» – eine Bezeichnung, die in diesen Tagen bewusst unterschlagen wird. Um nicht Flüchtlinge auf diese mögliche Reiseroute aufmerksam zu machen.

ROLAND SCHÄFLI



LIEBE DORIS, ICH HABE UNSERER BEVÖLKERUNG JOBS, JOBS, JOBS VERSPROCHEN. KANNST DU MIR HELFEN?



JA, AM GOTTHARD! DIE BESTEHENDE RÖHRE NUTZEN WIR UM FÜR ASYLZENTREN UND DIE ZWEITE RÖHRE – SIE KOMMT BESTIMMT – Bauen wir vierspurig. Somit bist du bald aus dem Schneider, lieber Johann!

