

Zeitschrift: Pamphlet
Herausgeber: Professur für Landschaftsarchitektur, Christophe Girot, ETH Zürich
Band: - (2023)
Heft: 27: Terrain vogue

Artikel: Alpenblick - Tunnelblick
Autor: Fehlmann, Isabelle
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1044292>

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: 08.02.2025

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

A

ALPENBLICK

ALPENBLICK – TUNNELBLICK

Isabelle Fehlmann

Die Art und Weise, wie wir die Umgebung wahrnehmen, beeinflusst, wie wir sie bewerten – und umgekehrt. Tunnelblick und Alpenblick bilden dabei zwei Pole, deren Spannungsverhältnis Christophe Girot folgendermassen beschrieben hat: «The hiatus between the comfort of modern age travel, and the partial «erasure» of alpine scenery through modern transit means has never been resolved.»¹

Im physischen wie metaphorischen Sinne weckt der Tunnelblick kontroverse Assoziationen zwischen Fokussierung und Einschränkung. In seiner Erzählung «Der Tunnel» spielt der Autor Friedrich Dürrenmatt mit dieser Kontroverse, wenn er auf einer

vertrauten Eisenbahnfahrt den Tunnel auf einmal nicht enden lässt.² Der Protagonist, ein vierundzwanzigjähriger Student, akzeptiert als erster die absurde Lage und arbeitet sich in der Folge durch den vollen Zug zur Lokomotive durch: «[D]och war nicht der ungeheure Luftzug das Entsetzliche, [...] sondern die unmittelbare Nähe der Tunnelwände, die er zwar nicht sah, [...] die er jedoch ahnte, durchzittert vom Stampfen der Räder und vom Pfeifen der Luft, so daß ihm war, als rase er mit Sternengeschwindigkeit in eine Welt aus Stein.»³ Durch das Ausbleiben eines Tunnelendes rückt die Fahrt selbst erbarmungslos ins Zentrum der Aufmerksamkeit. «Was sollen wir tun?» schrie der Zugführer noch einmal, worauf der Vierundzwanzigjährige, ohne sein Gesicht vom Schauspiel abzuwenden, [...], mit einer gespensterhaften Heiterkeit antwortete: «Nichts.»⁴ Den Schrecken der grotesken Wendung verbindet Dürrenmatt am Ende mit der anerkennenden Erfahrung, aus dem Unhinterfragten und Alltäglichen ausgebrochen zu sein.

Während die Alpen als Toponym in Europa verortet sind, ist der Begriff Tunnel nicht ortsgebunden. Der Historiker Jakob Tanner sieht ihn als ein *travelling concept*, das als französisches Tonnengewölbe *tonnelle* im Eisenbahnzeitalter zum Tunnel, also zur «bergdurchquerenden Röhre gestreckt» wurde.⁵ Bei ihrer Inbetriebnahme waren der Gotthardtunnel 1882 und der Simplontunnel 1906 die jeweils längsten der Welt. Dieser Superlativ verankerte beide geografisch, aber auch wirtschaftlich in



Gotthard-Basistunnel,
850 Meter tiefe Son-
dierbohrung, Wasser-
zufluss in 500 bis 700
Meter Tiefe, 1991 – ein
Brunnen als Hinweis
auf den Tunnel

den Alpen. Mit der ökonomischen Verkürzung von Raum und Zeit hatte die Eisenbahn den Strassen – sich damals noch an den topografischen Höhen abarbeitende Verkehrsträger – den Rang abgelaufen. Das panoramatische Erlebnis der Reise über die Gebirgspässe erhielt Konkurrenz vom verengenden, dafür fokussierenden Tunnelblick. «Den Tunnel hält man aus, weil er ein Zukunftsversprechen

bereithält», formuliert Tanner treffend.⁶ Während die Reise mit der Kutsche über die Passstrasse einige Tage dauerte, verkürzte die Zugfahrt sie auf wenige Stunden. Schliesslich ging mit der Eisenbahn die bis heute gültige Konvention einher, Reisen in Zeitangaben und nicht mehr in Distanzangaben zu definieren.⁷ Der gegenwärtig längste Eisenbahntunnel der Welt ist wieder am Gotthard

anzutreffen – die Neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) verkürzt die Reise zwar vergleichsweise «nur» noch um 60 Minuten. Dennoch, die Alpen sind als naturgegebenes Hindernis zwischen wirtschaftlichen Zentren auch im 21. Jahrhundert ein passendes Setting für Meilensteine der Verkehrsgeschichte.

«Le géant de l’Alpe semble donc mettre de la complaisance à se laisser vaincre. N’a-t-il pas du reste cette coquetterie d’être le plus haut sommet d’Europe tout en ayant, à sa base, la moindre épaisseur. Si bien que – et déjà de Saussure l’avait remarqué – un tunnel de 12 km. suffira pour joindre par une route la France et l’Italie.»⁸ Die Textpassage stammt aus dem Jahr 1934, als der aufkommende motorisierte Verkehr die Strasse eroberte. Und dabei rückte in den Fokus, was die Eisenbahn schon geleistet hatte: die «Bezwingung» des Berges in Form eines Tunnels. Die Referenz auf den Schweizer Naturforscher Horace Bénédict de Saussure, eine symbolträchtige Figur der Wissenschaft im 18. Jahrhundert, fungierte dabei als

geschichtskulturelle Absicherung für eine zukunftsgerichtete Vorstellung. Einem anderen Text zufolge hatte de Saussure seine Eingebung, weil sich das Terrain vor ihm ausbreitete: «Dem Auge des genialen Forschers ist bei der Besteigung des Mont-Blanc die Beobachtung nicht entgangen, wie schmal die Basis dieses Massivs im Verhältnis zu dessen gewaltiger Erhebung ist [...]»⁹

So wie sie als Gegensatzpaar wirken, können sich Alpenblick und Tunnelblick gleichermassen auch bedingen. Denn nur mit dem genauen Verständnis des Terrains lässt sich ein Verkehrsweg durch dieses hindurch akkurat gestalten. Wählen wir heute die Fahrt über den Pass, erleben wir, wie Veränderungen die naturräumlich und romantisch konnotierten Elemente überformen. Der Alpenblick konfrontiert uns mit der landschaftlichen Realität des 21. Jahrhunderts. Wie in de Saussures Eingebung ist er letztlich die gegenwartsbasierte Grundlage, um den zukunftsgerichteten Tunnelblick zu justieren.

1 Christophe Girot, Change of Scenery in Alpine Landscapes, in: Marianne Burkhalter und Christian Sumi (Hg.), *Der Gotthard. Il Gottardo. Landscape, Myths, Technology*, Zürich 2016, S. 138.

2 Friedrich Dürrenmatt, *Der Tunnel* (Neufassung 1978), in: ders., *Der Hund – Der Tunnel – Die Panne. Erzählungen*, Zürich 1980, S. 19–34.

3 Ebd., S. 29.

4 Ebd., S. 34.

5 Vgl. Jakob Tanner, Tunnelblick, in: Anne Kwaschik und Mario Wimmer (Hg.), *Von der Arbeit des Historikers. Ein Wörterbuch zu Theorie und Praxis der Geschichtswissenschaft*, Bielefeld 2010, S. 203–208, hier S. 203.

6 Ebd.

7 Rebecca Solnit, *Wanderlust. A History of Walking*, London 2002, S. 269.

8 Antoine Bron, Un tunnel routier sous le Mont-Blanc, in: *Revue T.C.S.* 38 (1934), Nr. 10, S. 223–224. «Der Alpenriese scheint sich mit Nachsicht besiegen zu lassen. Denn kokettiert er im übrigen nicht damit, der höchste Gipfel Europas zu sein, obwohl er an seiner Basis die geringste Dicke aufweist? Sodass – wie schon de Saussure feststellte – ein Tunnel von 12 km Länge ausreichen wird, um Frankreich und Italien auf einer Strasse zu verbinden.» (Übers. d. Verf.).

9 H. B., Eine Automobilstrasse durch den Mont-Blanc, in: *A.C.S.-Revue* (1936), Nr. 2, S. 8.