

Vielarmige mächtige Ungeheuer

Autor(en): **Jäggi, Sarah**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Rosa : die Zeitschrift für Geschlechterforschung**

Band (Jahr): - **(2005)**

Heft 31

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-631686>

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.

Vielfarmige mächtige Ungeheuer

von Sarah Jäggi

Früher haben Helden Tunnel gebaut. Heute sind es Maschinen, die den Berg bezwingen. So vermitteln es die zeitgenössischen Reportagen über den Bau des Gotthard Strassentunnels (1969-1980). Wer ist die Maschine, die «wendig wie ein Spielzeugauto» durch den Stollen wieselt? Was bleibt von den Männern, wenn sie ohne Pathos, Bizeps und Trinkfestigkeit statt den Berg zu bezwingen bloss die Befehle der Maschinen ausführen? Wenn die Maschine den Menschen als Subjekt ablöst, wird ihr dann ein Geschlecht zugewiesen?¹

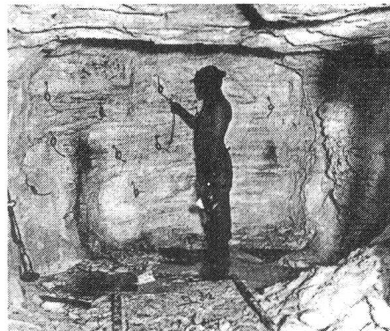
«Verschwunden sind die Mineure, jene legionärs-ähnlichen, harten, verwegenen und trunkfreudigen Gesellen, die sich mit Handbohrer und Dynamit durch den Fels arbeiteten, verschwunden auch ihre Gehilfen, die «Boccias». [...] Die Männer, die heute an der Brust, am abzusprengenden Fels stehen, sind Maschinisten. Sie bedienen und warten die mächtigen, «Jumbos» genannten Bohrmaschinen.»² Der Ausschnitt aus der Zeitschrift *Die Woche* sagt, was sich in weiteren Reportagen über den Bau des Gotthard Strassentunnels zwischen 1969 und 1980 wiederholt: Der Bau des Strassentunnels erscheint vor dem Hintergrund der Erinnerung an den Eisenbahntunnelbau in den 1870er-Jahren als nüchternes Unternehmen.³ Die Arbeiter werden in der Medienöffentlichkeit immer wieder als Geldarbeiter inszeniert, denen es an Pathos fehlt.

Die «trunkfreudigen Gesellen» von einst, die auch «Legionäre mit Hang zu Alkoholismus» genannt werden könnten und so eine ganz andere Inszenierung erfahren würden, sind «verschwunden». Sie sind – als Mythos – ungreifbar und nicht vereinbar mit einem «Jetzt», das in einer von rationalem Denken geprägten Gegenwart stattfindet. Das Verb «verschwunden» verleitet zu Wehmut und zum Sinnieren über vergangene Zeiten, als Tunnels noch von Helden gebaut wurden. Das Bild der Gesellen, die dem Berg mit Handbohrer und Dynamit zu Leibe rücken, vermittelt überdies die Vorstellung von Tunnelbau als Handarbeit. Es wird zum Gegenpol

zu den «mächtigen Jumbos» und impliziert einen enormen technischen Fortschritt zwischen den beiden Bauwerken. Diese Inszenierung spiegelt wohl den Gotthardmythos, nicht aber die Tunnelbautechnik im ausgehenden 19. Jahrhundert. So wurden beim Bau des Eisenbahntunnels bereits ab 1873 pressluftbetriebene Bohrmaschinen eingesetzt. Das herausgesprengte Gestein wurde nicht von Hand aus dem Tunnel gekarrt, sondern auf Rollwagen geladen und mit einer Dampflokomotive aus dem Stollen transportiert. Der Gedanke, dass Tunnel «vom System her (bohren, sprengen, abräumen, vorrücken) immer noch gleich gebaut werden»⁴, steht in starkem Kontrast zum Bild, das in den Reportagen vermittelt wird. Im Gegensatz zur Heroisierung des Eisenbahntunnelbaus wird der Bau des Strassentunnels als Routineakt dargestellt, der von Leuten ausgeführt wird, die über ihren Beruf als Maschinisten definiert werden. Dass die Berufsbezeichnung vom Begriff «Maschine» dominiert wird, versinnbildlicht die Bedeutung der Maschinen im «modernen» Tunnelbau.

Der heutige Tunnelbau wird von Maschinen besorgt

An verschiedenen Stellen in den Reportagen wird die Bedeutung der Arbeitsgeräte, allen voran die der «Jumbo»-Tunnelbohrmaschinen, hervorgehoben. Die Arbeitsgeräte werden dabei als beseelte, in einer düsteren Unterwelt agierende Wesen inszeniert, während die Arbeiter zu Nebendarstellern werden. Rhetorisch auf die Spitze getrieben wird die Bedeutung der Maschinen, wenn sie als Subjekte dargestellt werden, die sich «in den Berg fressen» oder sich «unter unvorstellbarem Lärm in das Gestein [arbeiten]». Im Folgenden sollen einige Ausschnitte aus Reportagen daraufhin untersucht werden, in welchem Verhältnis die Tunnelbohrmaschinen zu den Arbeitern stehen, wenn sie als beseelte Wesen dargestellt werden. Wer bedient wen? Wer ist von wem abhängig? Was geschieht mit dem Menschen, wenn er zum Objekt und die Maschine zum Subjekt wird?



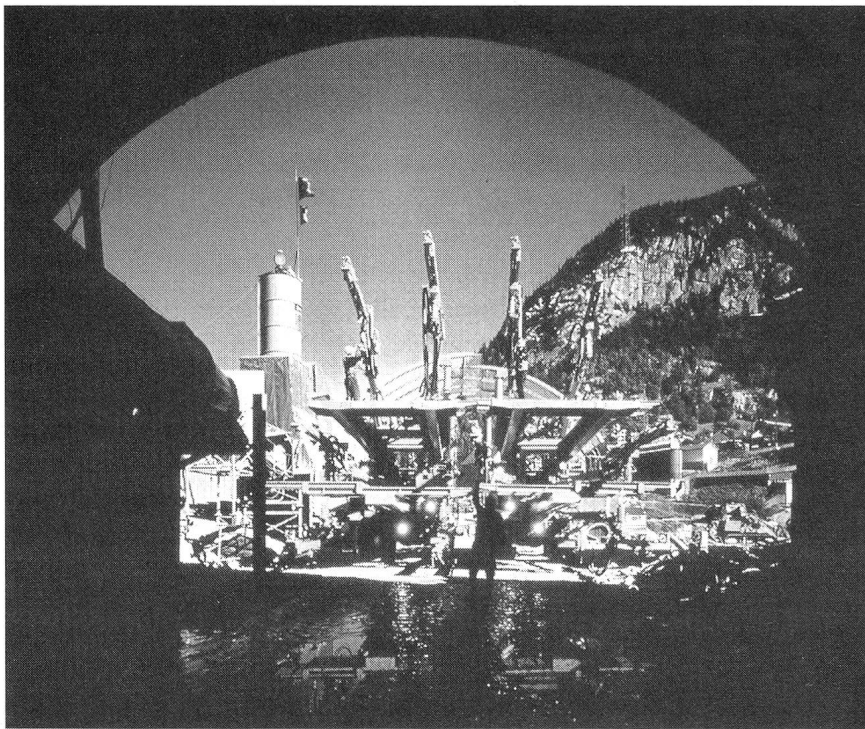
Mineur an der Ortsbrust beim Laden der Bohrlöcher.

Sliding Floor – die Riesenschlange

Die Arbeitsplattform im Tunnel, der *Sliding Floor*, wird in einer Reportage der *Neuen Zürcher Zeitung* (NZZ) mit zoologischen Metaphern ausgestattet und tritt als «raupenartiger, 250 Meter langer Gleitteppich»⁵ auf. «Zum Stolz der Unternehmer wird diese Riesenschlange erstmals für Europa am

Gotthard eingesetzt». In einer weiteren Reportage der NZZ wird die Arbeitsplattform wie folgt dargestellt: «Im vorderen Teil des Sliding Floor wieselt ein Ladefahrzeug mit der Wendigkeit eines Spielzeugautos herum: in seiner Schaufel reicht es der Mannschaft die Rohre für die Ventilationsleitung, die gerade verlängert wird.»⁶

Hier wird dem Ladefahrzeug eine Subjektivität zugesprochen, die ihm erlaubt der Mannschaft Rohre zu «reichen» – Mensch und Maschine arbeiten Hand in Hand, wobei es am Ladefahrzeug liegt zu agieren, während die Mannschaft reagiert. Dass das Ladefahrzeug von Menschenhand gesteuert wird, bleibt verborgen. Das Verhältnis zwischen Mensch und Maschine ist hierarchisch organisiert, was sich neben dem Subjekt-Objekt-Verhältnis durch die Fokussierung auf das Ladefahrzeug ver-



Die «Jumbo»-Bohrmaschine – ein vielarmiges mächtiges Ungeheuer.

stärkt. Der einzelne Arbeiter verschwindet hinter dem Singular «die Mannschaft», über den einzelnen Mineur ist kaum etwas zu erfahren. Diese Marginalisierung steht in Widerspruch zum Mineurbild des Eisenbahntunnelbaus, das in verschiedenen Reportagen inszeniert wird und die Arbeiter zu wahren Ikonen der «Männlichkeit» stilisiert. Diese ausgeprägte Männlichkeit wird den Mineuren der 1970er-Jahre in der Mehrheit nicht zugesprochen. Der Fokus liegt ganz auf den Maschinen und somit auf der Technik. Das Ladefahrzeug, so ist zu erfahren, wieselt wendig wie ein Spielzeugauto. Während dem Arbeiter Passivität zugesprochen wird, wird die Technik mit Beweglichkeit, Flexibilität und spielerischen Qualitäten verbunden. Diese Darstellung

drückt die herausragende Rolle der technischen Möglichkeiten aus und widerspiegelt eine noch unhinterfragte Fortschrittsgläubigkeit in den frühen 1970er-Jahren.

«Jumbos fressen sich durch den Berg»

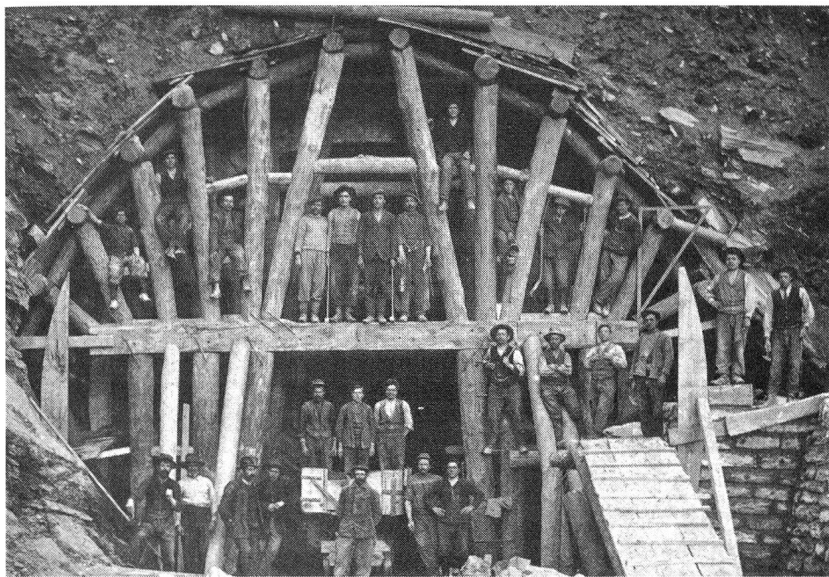
Was sich am Beispiel des *Sliding Floor* andeutet, wird bei der Tunnelbohrmaschine noch deutlicher: Nicht Menschen, sondern Maschinen bauen den Tunnel. «Auf der gesamten Nordrampe begegnet man verhältnismässig wenig Arbeitern – ein Symptom des modernen Strassenbaus, der vor allem von Maschinen besorgt wird.»²

Der Tunnel wurde von riesigen Bohrmaschinen, den «Jumbos» gebaut. Mann und Maschine rücken dabei auf rhetorischer Ebene zusammen: «Rückzug aller Menschen und Maschinen»⁷, heisst es. Durch die Inszenierung der Maschine als handelndes Subjekt löst sich hier die Grenze zwischen Mensch und Maschine auf. Die Baustelle Unterwelt jenseits der menschlichen Sprache, in der sich Ungeheuer in den Berg fressen:

«Wir erkennen in einer Wolke aus Staub und Wasserdampf die beiden Jumbo-Bohrmaschinen, vielarmige mächtige Ungeheuer, die sich unter atembeklemmendem Getöse langsam in den Fels, die sogenannte «Brust» hineinfressen. Männer in Oelzeug klettern furchtlos auf den gewaltigen Maschinen herum, richten die Bohrrarme bald auf diese, dann auf eine andere Stelle. Sie verständigen sich durch Handzeichen, durch Blinken mit der Grubenlampe oder ganz einfach durch Püffe. Die menschliche Sprache spielt hier keine Rolle mehr. Es sind die Kompressoren und die [...] Bohrgestänge, die hier das akustische Regiment führen. Die Jumbos, die während der Ar-

beit mittels mächtiger Stahlbalken am Boden fixiert sind, sich sonst jedoch auf Rädern fortbewegen, werden zurückgezogen. Die Sprengung wird elektrisch ausgelöst, nachdem sich Männer und Maschinen in sichere Deckung begeben haben.»²

Während der «Jumbo» als Lebewesen dargestellt wird, das sich vom Berg ernährt und sich selbständig fortbewegen kann, werden die Männer gleichsam zu Tieren, indem sie dessen beraubt werden, was den Menschen als Menschen auszeichnet: der Sprache. Die Maschine, die auch hier scheinbar völlig unabhängig vom menschlichen Einsatz funktioniert, wird aufgewertet und in den Mittelpunkt gestellt, während die Mineure wenn auch nicht explizit, so doch implizit im Kontext der Darstellung,



Mineure vor dem Tunnelportal – als Tunnelbau noch (vermeintliche) Handarbeit war.

abgewertet werden. Als Verbindung zwischen Mensch und Maschine wird am Ende die Gefahr inszeniert, die beide gleichermassen zu schutzbedürftigen und also verletzlichen Wesen macht, wenn sich «Männer und Maschinen in Deckung begeben.»

Die Männer werden nicht nur abgewertet. Wenn sie sich «furchtlos» in einer Welt bewegen, die aus «Staub», «Wasserdampf», «mächtigen Ungeheuern» und «atembeklemmende[n]» Geräuschen besteht, dann werden sie zu mutigen Helden, die sich herabwagen in eine gefährliche Unterwelt, wo sie sich mit den Ungeheuern verbünden und so den Berg bezwingen. In dieser Darstellung werden die Mineure wieder mit «Männlichkeit» in Verbindung gebracht, wobei ihre Abhängigkeit von den Maschinen nicht zu übersehen ist.

Wie steht es mit dem Geschlecht der Tunnelbohrmaschinen? Die Inszenierungen lassen die Maschinen zwar als beseelte Wesen, nicht aber als geschlechtliche Wesen erscheinen. Hingegen können die langen Arme des «vielarmigen mächtigen Ungeheuers», die sich in den Berg bohren, als phallische und damit männliche Inszenierungen interpretiert werden.

Sissi und Gabi

Ein Blick auf heutige Tunnelbaustellen zeigt, dass die Tunnelbohrmaschinen insofern weiblich konnotiert sind, als sie Frauennamen tragen. So heissen die Tunnelbohrmaschinen auf den Baustellen des dritten Gotthardtunnels, des Neat-Basistunnels, *Sissi* (Baustelle in Bodio) und *Gabi* (Amsteg). Letztere ist nach der Urner Tunnelpatin, Nationalrätin Gabi Huber benannt. *Diane* hiess die Maschine, welche im Sondierstollen Kandertal des Lötschberg

Basistunnels im Einsatz stand. Weitere Tunnelbohrmaschinen, die in den letzten Jahren in Europa im Einsatz standen, hiessen *Trude* (steht für «Tief runter unter die Elbe») beim Bau der vierten Röhre des Elbtunnels in Hamburg, *Noega* (Baustelle in Gijón, Spanien) und *Milly the Muncher Cruncher* (Channel Tunnel Rail Link, Grossbritannien) und tragen allesamt weibliche Namen. Tunnelbohrmaschinen mit männlichen Namen scheint es im Moment nicht zu geben.

ANMERKUNGEN

¹ Der Text basiert auf den Resultaten der Lizentiatsarbeit «Der zweite Tunnel. Der Bau des Gotthard Strassentunnels 1969-1980 und seine Inszenierungen in Reportagen der Deutschschweiz», welche die Autorin im Mai 2005 abschloss. Quellen aus: Schweizer Illustrierte/Sie+Er, Die Woche, Tages Anzeiger Magazin, Weltwoche, Neue Zürcher Zeitung und Arbeiter Zeitung AZ.

² Die Woche Nr.30/1971.

³ Trotz technischem Fortschritt und verbesserten Arbeitsbedingungen dauerte der Bau des Strassentunnels jedoch ein Jahr länger als jener des Eisenbahntunnels.

⁴ Kuoni. Allein ganz darf man die Humanitätsfrage nicht aus dem Auge lassen, S.72f.

⁵ NZZ Nr. 200/1971. Die Raupenmetapher wird auch in der Woche Nr. 11/1970 verwendet.

⁶ NZZ Nr.264/1973. Kursiv im Original.

⁷ Tages Anzeiger Magazin Nr.7/1974.

LITERATUR

o.A., La galleria stradale del San Gottardo: Diario dei lavori 5.5.1970-5.9.1980 / Der Gotthard-Strassentunnel: Tagebuch der Bauarbeiten 5.5.1970-5.9.1980. Bellinzona 1985.

Gisler-Jauch, Rolf. Uri und das Automobil – des Teufels späte Rache? Soziale und wirtschaftliche Auswirkungen des Automobils auf das Urnerland. Altdorf 1994.

Kuoni, Konrad. «Allein ganz darf man die Humanitätsfrage nicht aus dem Auge verlieren»: Der Bau des Gotthard-Eisenbahntunnels in wirtschaftlicher, politischer und sozialer Hinsicht. Unveröffentlichte Lizentiatsarbeit Universität Zürich 1996.

AUTORIN

Sarah Jäggi, 1973, studiert Geschichte und schrieb ihr Lizentiat «Der Zweite Tunnel» im Rahmen des interdisziplinären Forschungsprojektes T-Room, in welchem Tunnelbaustellen aus den Blickwinkeln von Gender Studies, Sozialgeschichte, Sozialgeografie und Migrationsforschung untersucht wurden (www.t-room.ch). Sie arbeitet als Freie Journalistin und lebt in Zürich. jaeggi@mutschellenstrasse.ch