

Carl Spitteler: Der Gotthardtunnel

**Carl Spitteler**

**Der Gotthardtunnel**

Ohne eine gewisse feierlich andächtige Spannung fährt wohl kaum jemand zum ersten Mal durch den Gotthardtunnel. Und ob auch bei öfterer Fahrt allmählich die Gewohnheit den Eindruck abstumpft – was stumpfte die Gewohnheit nicht ab! - so weit vertraut wird einem der Gotthardtunnel nie, dass er uns nicht wenigstens Achtsamkeit abnötigte. In der Tat, eine halbe Stunde lang im Innern der Erde dahinzudampfen, mit Bergen und Gletschern von Pilatushöhe über dem Kopf, Flüsse und Seen ungerechnet, das ist wahrlich kein alltägliches Gefühl – man müsste denn Bahnschaffner sein. Da sich indessen der erhabenste Tunnelnacht nicht von einen gemeinen Kellernacht unterscheidet, so fällt die Spannung mangels Nahrung sehr bald ab. Man möchte sich etwas denken, fühlt sich in Anbetracht der bedeutenden Gegenwart dazu verpflichtet, weiß jedoch nicht recht was, umso weniger, als das höllische Kreischen des Gesteins alle zarteren Gedankenfäden zerreißt: „Was geschehe jetzt?- Eine Entgleisung im Tunnel zum Beispiel-“ oder, wie jene Bäuerin meinte, „wenn sich der Zug unter der Erde ‚verirrte‘, so dass er statt nach Italien gegen Österreich führe und unterwegs stecken bliebe, dass man ihn ausgraben müsste wie einen Dachs in der Höhle?“ Unterdessen gellt das rasselnde Getöse beständig um unsere Ohren, gleich dem metallischen Prasseln eines Erdbebens unsere Nerven daran erinnernd, wie hart die Erde ist und wie weich wir sind samt unserer Kalkknochen.

Die Zigarre will auch nicht munden, natürlich; denn wir erfahrungsgemäß schmeckt die Zigarre nur unter der Bedingung, dass wir den Rauch verfolgen können. Wir rauchen mit den Augen.

Ob auch das Denken auch nicht geraten will, so gelingt doch das Kritisieren; denn zum Kritisieren ist ja das Denken nicht unerlässlich. Den Gotthardtunnel zu kontrollieren, sich tückisch auf die Lauer zu legen, ob er nicht ein paar Minuten eskamodiere, ist eine Lieblingsbeschäftigung der Gotthardfahrer. Nun, die Hoffnung, den Tunnel auf einer Lüge zu ertappen, schlägt fehl. Es sind richtig wohl gezählte zwanzig Minuten mit dem Schnellzug (nächstens werden es einige Minuten weniger sein), fünfundzwanzig mit gewöhnlichen Zügen.

Hingegen für den Gefühlseindruck, den diese bestimmte und bekannte Zeitdauer über den einzelnen gemacht hat, über die Frage, ob einem der Tunnel länger oder kürzer vorgekommen sei, als man erwartet hatte, darüber wird stets die größte Meinungsverschiedenheit herrschen, und zwar so, dass der nämliche Mensch den Tunnel das eine Mal unerwartet lang, ein andermal wieder unerwartet kurz empfindet.

Ohne Prophet zu sein, maße ich mir doch eine Voraussage an. Das erste Mal, dass einer durch den Tunnel fährt, wird er ihn unfehlbar kürzer finden, als er erwartet hatte, das zweite Mal länger, das dritte Mal wieder kürzer, und so

weiter in regelmäßiger Abwechslung wie gerade und ungerade. Vorausgesetzt, dass die Pausen zwischen Reisen nicht zu lange sind; denn nach längeren Pausen fängt das Vexierspiel wieder von vorne an. Die Sache erklärt sich leicht. Nämlich das erste Mal macht sich der Reisende unter dem Einfluss des Ruhms, den der Gotthardtunnel wegen seiner Länge (fünfzehn Kilometer) genießt, auf eine erstaunliche Langzeitigkeit, auf eine Art Ewigkeit in Miniaturform gefasst. Allein zwanzig Minuten, wenn man bequem sitzt, mit einem guten Mittagessen im Leib, und vielleicht noch ein paar Minütchen eingenickt, das geht glatt vorbei. Das zweite Mal werden wir umgekehrt durch die Erinnerung beeinflusst, wie kurz uns der Tunnel vorgekommen war; folglich unterschätzen wir ihn diesmal und finden ihn dann unerwartet lang. Und so fort. Immer fälscht ein vorausgehendes Gedankenbild die Erwartung,; was Wunder; dass die Erwartung getäuscht wird? Und die Moral dieses Trugspiels? Dass die Phantasie überhaupt kein Maß hat, um räumliche und zeitliche Entfernungen zu messen, noch weniger die Fähigkeit, sie im Gedächtnis zu behalten. So philosophisch das klingt, so ist es doch wahr. Die Tunnelfahrt würde übrigens unterhaltsamer verlaufen, wenn wir ungefähr zu erraten zu vermöchten, wo unter der Welt wir uns jeweilen befinden. Es braucht ja nicht eine förmliche Gewissheit zu sein, wozu den auch? Aber annähernd wenigstens sollten wir die Strecke , die wir durchlaufen, von Minute zu Minute verfolgen können, das

bringt ein wenig Leben in die Finsternis. Es sei mir daher gestattet, einige Winke in dieser Hinsicht zu erteilen.

Sofort nach dem Eintritt in den Tunnel hinter Göschenen eilen wir unter den linksseitigen Bergen der Schöllenschlucht dahin, so dass die Schlucht selbst samt Reuß und Poststraße im beträchtlichen Bogen rechtsab liegen bleibt. Nach den ersten Minuten fahren wir in der Nähe der Teufelsbrücke; streifen dann jenseits des Urnerloches, welches fast senkrecht über uns liegt, nochmals die Reuß, lassen Andermatt, dem wir so nahe kommen, dass man eine Zeitlang an eine unterirdische Tunnelstation Andermatt, mit einem Lift, gedacht hat, zur Linken, Hospenthal dagegen weitab zur Rechten und tauchen, während die alte Gotthardstraße sich immer weiter von uns, und zwar meilenweit, von uns entfernt, unter den St. Annagletscher und das fast dreitausend Meter hohe Kastelhorn. Das Kastelhorn entspricht ungefähr die Mitte des Tunnels. Allein noch immer steigen wir, mit fünf Promille, und zwar bis zu zwei Dritteln der Tunnellänge (Tunnellänge rund fünfzehn Kilometer), zunächst unter dem Tritthorn durch, dann unter dem Sellasee, an welcher Stelle wir dem Gotthardhospiz am nächsten kommen; immerhin noch so weit links davon entfernt, dass wir, wenn wir in schnurgerade Linie an die Erdoberfläche steigen könnten, vom Hospiz durch die Monte Prosa getrennt wären. Hier, ungefähr unter dem Sellasee, nachdem wir im Inneren der Erde eine Höhe von 1154 Meter über dem Meer erreicht

haben, gleiten wir mit zwei Promille Senkung unter den Sella- und den Scipciusalpen und zuletzt unter der kleinen Festung Sui nach Airolo hinab. 1154 Meter ist mithin der höchste Punkt der Gotthardbahn. Göschenen und Airolo liegen indessen nur wenig tiefer: Tunneleingang bei Göschenen 1109 Meter, bei Airolo 1144 Meter.

Der Tunnel verläuft natürlicher- und vernünftigerweise in einer schnurgeraden Linie wie die Bahn von Petersburg nach Moskau, deren Verlauf Kaiser Nikolaus in der Weise bestimmt haben soll, dass er einfach ein Lineal auf die Karte legte. Das Lineal stößt aber oben am Gotthard vor den zweitausend Meter hohen Bergen auf erhebliche Hindernisse.

Das der Tunnel ziemlich genau von Norden nach Süden, das Tessintal bei Airolo von Westen nach Osten verläuft, so galt es, bei der Ausfahrt einen rechten Winkel im Halbbogen zu umschreiben. Zur Entwicklung diese Halbbogens zwischen der Tunnelausmündung und der nahen Station Airolo war aber kein Raum vorhanden, folglich musste das Anfangsstück ins Innere des Tunnels verlegt werden. Das hat nun zur Folge, dass die Tunnelausfahrt nicht minder desorientierend wirkt als irgendein Kehrtunnel. Frage, wen du magst, nach der Richtung, aus welcher wir gefahren kommen, also nach der Richtung des Tunnels, so wird der eine nach dem Tremolatal, der andere vielleicht gar nach dem Bedrettal und dem Wallis deuten, schwerlich jemand

Carl Spitteler: Der Gotthardtunnel

nach der richtigen Linie, nämlich nach dem Scipscius und dem Sellagebirge. Nicht hinter uns, sondern seitwärts zur Linken liegt der Tunnel.