Objekttyp: **TableOfContent**

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

Band (Jahr): **120 (1994)**

Heft 30

PDF erstellt am: **10.05.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

EDITORIAL

Über die Lösung der eidgenössischen Verkehrsprobleme kann man in Treu und Glauben nicht nur verschiedener, sondern – wie der beste aller Schirennfahrer unter den Bundesräten zeigt – auch wechselhafter Ansicht sein. Einigkeit herrscht jedoch auch bei unserem Transportminister darin, dass in der Schweizer Verkehrspolitik grosse Taten und Werke gefragt sind. Jedenfalls hat er sich am 24. Juni in einem Gastreferat bei der zweitägigen Inter-Distriktskonferenz 1994 der Rotary Clubs der Schweiz in Bern dahingehend geäussert. Die Schweiz müsse sich zu ihrer Transitfunktion in und gegenüber Europa bekennen und ihren Beitrag an die internationale Verkehrspolitik leisten. In sympathischer Selbstbescheidenheit verschwieg der energiesparende Eierkocher indessen, was er via Neat für jene Kulturförderung des Bundes tut, die das Stimmvolk am 12. Juni abgelehnt hatte.

Was haben Neat und Kultur miteinander zu schaffen? Das «Achsdossier» der Projektleitung Gotthard spricht in der Zusammenfassung des Vorprojekts eine deutliche Sprache: «Die Dimension und die Bedeutung des Projektes für die Schweiz machen AlpTransit zu einem der wichtigsten Bauwerke der jüngeren Zeit ... Eine klare, einheitliche Gestaltung der wenigen sichtbaren Bauwerke (AlpTransit liegt zu mindestens 75 Prozent im Tunnel) soll die übergeordnete Bedeutung aufzeigen. Aus diesem Grund hat die Projektleitung eine Beratungsgruppe Gestaltung eingesetzt, welche sie im anspruchsvollen Spannungsfeld zwischen der Eigenständigkeit des Bauwerks und seiner Einordnung in die durchfahrenen Regionen berät. Die sichtbaren Abschnitte der Neubaustrecke ... bieten täglich vielen Tausenden Reisenden die Gelegenheit, einen Blick auf die durchfahrene Landschaft zu werfen und eröffnen damit der neuen Bahn die Chance, dem Anspruch der Schweiz als Tourismus-Land Rechnung zu tragen. Ort und Grösse der Streckenfenster sind zwar in andern als den touristischen Überlegungen begründet, stellen aber gerade darum eine besondere Herausforderung dar.»

Was derart hochgestochen klingt, ist alles andere als viel Blabla um gar nichts. Denn in Tat und Wahrheit führt das ästhetische Theoretisieren zu den konkreten Einzelheiten des geplanten Gesamtkunstwerks, das bei einer Fahrgeschwindigkeit von 200 km/h fünf beeindruckende Kulturerlebnisse vermitteln will. Beim «Felderboden» sind für 27 Sekunden Vierwaldstättersee und Mythen zu sehen, «eine durchgehende landschaftliche Einheit von Schwyz nach Brunnen mit wertvollen visuellen Beziehungen». Im «Urner Talboden» bietet sich für zwei Minuten «Berührung der zentralen Siedlungsstruktur des Urnerlandes: unterstützt die Entflechtung lokaler und übergeordneter Strukturen». Und erst recht geht's los beim Gotthard-Basistunnel: «Die Einbindung seiner Portalbereiche in ein Gesamtbauwerk symbolisiert den kulturellen Wert.» Das fünfminütige Streckenfenster «Riviera» steht den Tunnelportalen nicht nach: «Der Wettbewerb von AlpTransit und Autobahn integriert sich in der Vision zu einem reizvollen Fluss-Landschaftpark.» Und last but not least zeigt «‹Magadino› (45 Sekunden) langfristige Impulse zum südschweizerischen Zentrum: neues Ordnungselement in der prosperierenden Kulturlandschaft».

Über den literarischen Wert der zitierten Prosa liesse sich wohl streiten. Was aber, wenn die Streckenführung so verwickelt ausfallen würde wie die Gedankengänge um ihre ästhetischen Aspekte? Sollten die Schienen ähnlich holperig verlegt werden, wie die Sätze der kunstsinnigen Betrachtung gebaut sind, so würde sich zum Kulturgenuss auch eine sensationelle Körpererfahrung gesellen. Doch solche Einwände dürfen nicht darüber hinwegtäuschen, dass Adolf Ogis Bemühung um künstlerisch/verkehrliche Synergiebildung zur eidgenössischen Kulturförderung tatsächlich Beachtung verdient – zumindest bis definitiv feststeht, dass er dadurch nicht einen Teil der Neat-Kosten auf das Budget der eidgenössischen Kulturstiftung Pro Helvetia abwälzen will.

JÜRG MOSER

INHALT

Politiker zur Hofnarren-Petition ..... Seite 11

Schwarzer Humor, kurdisch Türkistan und Telefonsex an der WM ..... Seite 12

Der Schreibtisch ..... Seite 18

Sommer in der Stadt ..... Seite 30

Gesunde Kost ..... Seite 36

Nebizin: Knill und Knoll ..... Seite 41

Titelblatt: Jaermann / Schaad

***Nebelspalter*-Sommerrätsel**
Seite 26/27