

A TERMÉSZETI ADOTTSÁGOK ÉS A TÁRSADALMI FOLYAMATOK KAPCSOLATA A SVÁJCI SZENT GOTTHARD-HÁGÓ RÉGIÓJÁBAN

Stettner Miklós¹

A Gotthard-hágó geológiája, geomorfológiája, meteorológiája lényegesen befolyásolták a középkori társadalmat. A 19. század óta a politikai, gazdasági és technikai folyamatok alapvetően átformálják a tájat. A régió fejlődését egyre kevésbé a táj jellege, hanem a külső társadalmi folyamatok határozzák meg.

A Gotthard, Európa egyik csomópontja

Tekintsük Európa kialakulását egy hálónak, melynek szálai geológiai, geográfiai és társadalmi erővonalak. E szálak csomópontjai azok az eseményekkel terhes régiók, ahol az európai történések java eldőlt, pl. a Bosporusban, Londonban. E csomópontok az idők folyamán egyre távolabbra hatottak. A Gotthard a középkorban 50-100 km-re volt kihatással, a hágóra ma Brüsszel és Róma is figyel. De mit is döntenek ott a régióról? Ha 1-2 nap helyett 1-2 óráig tart az út, ugyan ki veszi észre, hogy egy európai jelentőségű tájon robotott át?

Mi jellemzi a Gotthardot?

A nyugat-európai városok centrális funkciók ranglistájának térképe az ún. európai banánt mutatja Londontól-Milanóig. A Gotthard régió e banán tengelyének egyik szakasza. A svájci Alpok domborzati képén az 500 m alatt fekvő területeket zöld színben ábrázolva látszik, hogy a Rajna völgye és Felső-Olaszország (Lombardia) között a legrövidebb és legmélyebben fekvő kapcsolatot a Reuss és a Tessin folyók völgyei alkotják. Ezt nevezhetjük **Gotthard régió**nak Erstfeld (472m) és Biasca (293m) között, ahol egy gyorsvasút számára a legkisebb emelkedésű 57 km-es alagút építése lehetséges. Az igazi, 1100 m feletti hágó Göschenen és Airolo között is rövid, légvonalban csak 16 km, kisebb mint Budapest átmérője. De a Gotthard több mint egy hegyvidéki hágó! Ott folyik a magasfeszültségű vezetékeken Európa egyik legnagyobb árampiaca Svájc, Olasz-, Német- és Franciaország között, és a Gotthard felett húzódik Európa egyik legfontosabb légi útvonala is. A Gotthard története Svájc történelme és gránitszikláinak világháborúban Svájc szilárd, rendíthetetlen magját jelképezték.

A Gotthard természeti adottságai

Az Alpok központi masszívumai az európai és afrikai kéreglemezek egymásba ékelődéséből, 10-20km-nyi mélyből emelkedtek, és emelkednek ma is, pl. a Gotthardon évi 1.1 mm-t. A mai alpesi tájat a jégkorszakok alakították. A Gotthardot a jégtakaró 2700 m magasságig fedte, mely északra, mint Reuss gleccser és délre, mint Tessin gleccser folyt, lecsiszolva a gránitsziklákat és mélyítve a hágót. Az 1-2 km-nyi jég és olvadákvíz mély völgyeket gyalultak illetve oldottak.

¹ Stettner Miklós, tanár, Aarau (Svájc), stettnik@bluewin.ch

1. táblázat. A régió geológiai egységei tektonikai helyzetük és kőzetformálódásuk délről északra

Pennini kristályos takarók, u.n. Lepontinum.	Igen régi muszkovit-biotit ortogneiszek, csillámpalák, 10-50 km-nyire északra tolt, laposra nyújtott, többnyire fekvő takarók	Variszkuszi és régebbi gránitok alpesi amfibolit fázisú metamorfózisa, gránát, sztaurolit, disztén, szillimannit
Gotthard-masszívum, Tavetscher Közmasszívum, Aaremasszívum	Gránittömbök, orto- és paragneisztakarók, igen régi, 400 mio évnél idősebb magokkal, hiányos, lekopott szedimentburokkal. A Gotthard és Aaremasszívum között beszűkült Paragneisz zónával, hézagos üledéksorozattal és bázisos lencsékkel	Variszkuszi mezozonális metamorfózis, az alpesi felgyűrődés folyamán, epizonális- zöldpalás- kloritoidos fázisban. Bepréselt sekélytengeri, főképpen meszes üledékek az eredeti szedimentburok maradványai.
Helvét takarók	A Tethys tenger európai selfjének üledékei, melyek az alpesi gyűrődés végén, a miocénben, az emelkedő masszívumok felett, 50 km-nyire északra, egymásra tolódtak. A takarók között az ótercier kontinentális lejtőinek zavarttelepülésű üledékei.	Agyagos, márgás, meszes a karbontól az oligocénig, túlnyomóan jura és krétakorú, sekély és mélytengeri üledékek, valamint az ótercier márgás flisközetei.

A túlmélyített völgykatlanokat kavicsos törmelékek töltötték fel. Nagy szerencsájük volt a Gotthardvasút alagútépítőinek, akiket alig 40 m kőzet választott el Urseren völgyének 300 méter mély vizes törmelékétől. A váltakozó jégfelszíntől alakított gleccservállak a hegyoldalat lépcsőssé, települések számára alkalmassá tették. A preglaciális talajok és az oldalmorénák szerény agyagos, kavicsos talajt adtak. Az 1200-1400 m magasságban, a mély, veszélyes völgyek felett a megélhetést a pásztorkodó állattenyésztés tette lehetővé. Az egyoldalú táplálkozást később a délről hazatérő zsoldosok hozta krumpli javította meg lényegesen.

2. táblázat. Természeti adottságok, veszélyek, óvintézkedések a Gotthardon

Természeti adottságok	Veszélyek	Óvintézkedések
Nagy szintkülönbségek, nagy reliefenergia	Nagyfokú erózió, fizikai mállás, " <u>nagy erő, kis idő</u> "!	kőhidak: Teufelsbrücke, 1595 alagutak: Urnerloch, 1708 hajtúkanyarok: Tremola, 1830 fordulósálagutak: Wassen, 1880
Kőzetnyomás	Vágtaduzzadás, fedőpattanás, kőzetpergés kőzetlapleválás, kőzetfolyás, vízbetörések	vágatok, alagutak bélelése, tübbingezés, torkretálás, sziklahorgonyzás
Hegyomlás, kőomlás	Völgyszűkülés, kőzetnyomás, rétegleválás, kőzetfeszültség-oldódás, gravitációs omlás	támfalak, sziklahorgonyzás, védőgalériák, előzetes robbantások
Törmelékomlás, talajkúszás, murva	Kőzetlazulás, hirtelen hőmérsékletváltozás, fagyott talajok olvadása, talajfolyás	támfalak, talajhorgonyok, erdősítés; úti és vasúti hegyoldal-áthidalások, cölöpözés
Murva, görgeteg, törmelékár	Zivatarok, hosszantartó esőzés, hirtelen hóolvadás, fellazult, kopár lejtők	torlaszok, terelőgátak, erdősítés, az ismert görgetegpatakoknál (rüfe) galériák építése
Vízmosás, áradás	Zivatar, többnapos esőzés	erdősítés, meredek partok biztosítása
Alaplavina, Porhólavina	Többnapos havazás, viharos idő hótörle- szokkal, hirtelen olvadás, nagy súlyú nedves hótömegek, hóporzudulás 100-300 km/órás sebességgel, nagy légnyomással	lavina-kataszter, építési tilalom, polgári védelem, menhelyek, védművek a hegyoldalon, terelők, támfalak a völgyben, galériák az ismert lavináknál (lalui), előzetes robbantások

A Gotthardnak jellegzetes **időjárása** a **főn**, az alpesi bukószél. A langyos, nedves légtömegek a hágóra emelkedve 2-4 napig erős esőt, havat hoznak. Délen, az üdvözlőlápok napos, pálmás Locarnoja 1860 mm évi csapadékaival a legnedvesebb svájci város! Ott akkor

két-három napos, jó kiadós eső esik. Az Alpok gerincét hatalmas felhőgomolyagok takarják, a mélykék égen szelíden húznak észak felé a fönhalaknak nevezett lencsés felhők, míg a völgyekben viharzik a meleg, száraz déli szél max. 190 km/h-val. A fön megrázza az ajtókat, felkapja a háztetőket, és a tűzhelyről kiszippantott parázzsal nagy tűzvészeket okozhat. A fön nemcsak sebvérzést, fejfájást, közlekedési baleseteket okoz, de megédesíti a szőlőt és 1-2°C-kal megemeli a hőmérséklet évi átlagát. A fön hirtelen hóolvadással árvizet okozhat, ugyanakkor a hómentes alpesi legelőn töltött többletnap jó-néhány frankos bevételt jelent a pásztornak. Nagy **zivataros esőzések** alkalmával az újkori építkezésekkel a völgytalpra szorított Reuss és Tessin folyók manapság is hatalmas károkat okoznak. De a Gotthard legnagyobb veszélye máig is a **hólavina**. A középkorban a Tremola szorosban (tremola=reszketni) évi 30-40 lavina szedte áldozatait. A lavinák 1951-ben 33, 1975-ben 27 áldozatot követeltek a régióban. Az 1999. februári nagy havazás térképe a Gotthard régióban mutatja a lavinák legnagyobb gyakoriságát. Újabb és újabb építmények védik a településeket, az utakat és a vasutat de a lavinavédelem igen drága: 1 ha meredek hegyoldal biztosítása 0,5-1 millió CHF-ba kerül. Amikor Uri rendőrsége 1999. februárjában a lavinaveszély miatt egy hétre lezárta az autópályát, ez közlekedési káoszt, és a holland teherautósok nagyhangú tiltakozását eredményezte. A 3 m-es újhóból a viharos szelek 6-8 m-es torlaszokat képeztek, melyeket a szüntelen havazás és a mélyen fekvő felhők miatt felismerni és a helyzetet megítélni nem lehetett. A legjobb és legolcsóbb lavinavédelem az egészséges erdő. A középkorban átokkal védték a falvak feletti erdőket ("Bannwald" Flüelen 1339). Ezeket ma az autók kipuffogógázai károsítják, melyek a völgyi ködben hosszan lebegnek. A meredek hegyoldalak újraerdősítése is nehéz és drága: 1 ha védőerdő telepítése 20.000 CHF-ba kerülhet. Az előregedő alpesi erdők ráfizetéses, a dotációs művelése megoldatlan probléma.

A természet változásával és a társadalom fejlődésével a Gotthard az európai történelembe lép

A rómaiak a Gotthard zord régióját kerülték. Északról, a kelta, később a germán betelepülés Göschenentől délre, a Schöllenen szakadéknak simára csiszolt, járhatatlan gránikszikláinál végződött. Attól délre, Urserenben (1400 m) már a lepontei, mediterrán kultúra volt honos (Ursus= medve). Ki, miért, mikor nyitotta meg a hágót?

Nagy Károly volt az első uralkodó, aki 800-ban északi, frank birodalmát a déli Rómával egyesítette. Valamennyi későbbi német-római királynak, vagy császárnak a pápával való jóviszony érdekében át kellett kelnie az Alpokon. A 11-12. században megjavult a klíma: a gleccserek visszahúzódtak, a termések megjavultak, a népek szaporodtak, az igények nőttek. Selyem és drágakövek, hal, sajt, fűszerek, bor, drága fegyverek kerültek vásárra. A hegyi pásztorok tartós sajtot készítettek és csordányi vágómarhát vittek a városi piacokra. Grófok és hercegek versengve alapították a különböző jogokkal felruházott városokat, melyekkel biztosították a kereskedelmi utakat, pénzre tettek szert és megszilárdították hatalmukat. Nagy gyakorisággal, csupán 10-20 km-nyire nőttek Svájc közepén is az új városok. Az 1218-as viszonyok térképe éppen azt az izgalmas helyzetet érzékelteti, amikor egy feltörekvő elzászi származású örgróf család, a Habsburgok, ügyesen megszerezték a kiháló Zähringiek, Lenzburgiak és a Kyburgok birtokait és szinte szisztematikusan gyűjtötték a hűbéri jogokat a Gotthard irányába. Ekkor érdekes dolgok történtek: Uri völgye 1231-ben, majd Schwyz 1240-ben birodalmi szabadságlevelet kapnak, vagyis II Frigyes császár közvetlen védelmébe vette ezeket. Az Aranybulla idejében vagyunk: tárgyal-e a német-római császár földönfutó parasztokkal? Köt-e szerződést egy milánói püspök málhás hajcsárokkal? Itt valami fontos dolognak kellett történnie: Wallisból bevándorolt hegyi parasztok a sziklákra függesztett pallókkal áthidalták a Schöllenen szakadékát! A milánói püspök a hágón 1230-ban felszentelt

egy kápolnát Szent Godehárd (a kereskedők új védőszentje) tiszteletére! Egy szász apát 1236-ban beszámolt 5 napos útjáról Luganoból Baselbe (jó 300 km!). **Megnyílt a Gotthard!**

A Gotthard az államiság és a gazdaság pillére lesz

Akkortájt kemény viszálykodás folyt a német királyságért. Ehhez pápai támogatás is kellett. Mindenki szövetkezett mindenkivel. Fel sem tűnt, hogy 1291-ben, Habsburg Rudolf király hirtelen halálakor a belsejében "Waldstätte"-ék, Schwyz, Uri és Unterwalden megújítottak egy kölcsönös segélynyújtási és védszövetséget. Ma ezt tekintik Svájc alapításának! Ez volt Tell Vilmos, a szabad vadász ideje, aki a királyi hűbérurak, a kisnemesek, a pásztorok és szabad parasztok, azaz Schwyz egész népének nevében bosszút állt a királyi hatalommal visszaélő, idegenszármazású helytartón. Erre emlékeztettek Piatnik bécsi kártyagyáros kedvelt kártyái 1860 körül, a Bach-korszakban. A Habsburgok jó 200 évig igyekeztek a német-római királyságot, a svájci középtájat, valamint az alpesi forgalmat megszerezni és uralni. De a Gotthardról indult szövetség egyre erősödött: Luzern, Zürich, Glarus, Zug és Bern csatlakozásával. E Nyolc Helység Szövetsége lett, mint reálpolitikai képződmény, a Svájci Államszövetség magja. A Habsburg- párt csatavesztései során a Habsburgok kiszorultak Svájcból és a cseh Ottokár feletti győzelem után (Morvamező 1278, IV. Kun László segítségével) sorsuk Ausztriához kötődött. A Gotthardtól északra a Nyolc Helység Szövetsége a burgund királyok és a sváb hercegek elleni harcokban sikeresen biztosította államiságát. A Gotthardtól délre az Urniak 1478-ban a milánói püspöktől elragadták Leventina völgyét és a svájciak hamarosan az egész Tessint mint közös uradalmat birtokukba vették.

A gotthardi út birodalmi vámjainak megszerzése komoly gazdasági alapot jelentett. Az 1237-ből ismert oscoi (Tessin) málhások alapszabályzatából kitűnik, hogy az utazók és áruk szállítása valamint elszállásolása már jól meg volt szervezve. A málhás szövetkezetek – összesen nyolcan – teljes forgalmi monopoliumot élveztek, ezért karbantartották az ösvényeket és szavatolták a közbiztonságot. Már 1315-ből volt megállapodás, hogy urni vagy leventinai málhások egyhuzamban is közlekedhettek, sőt 1383 óta váltott lovakkal már "gyorsforgalom" is volt! A gotthardi út mentén egy tucatnyi pihenő-rakodóhely, ún. "sust" volt és az áruk nyolc nap alatt értek el Flüelentől Bellinzonáig. A régió gazdasági önállóságát a lombardiai piacokra kivitt jó minőségű sajt és az alpesi vágómarha biztosította. Mind a völgyi parasztok, mind az alpesi pásztorok önálló vállalkozókká váltak, akik a különböző szövetkezetekben napról napra gyakorolták a közvetlen demokráciával járó jogokat és kötelezettségeket. Kézpénzt hozott a zsoldos szolgálat is: a Gotthard birtoklása gyors katonai beavatkozást tett lehetővé a spanyol, francia, osztrák vagy egy egyházi fél dél-európai csatározásaiban.

A 15-18. századi európai történés hol felduzzasztotta, hol lepassztotta a Gotthard forgalmát, mely évente 70 és 4000 tonna között ingadozott. Az utazók a Gotthardot sokáig Európa tetejének tekintették, de az évi tízezernyi utas közül kevesen voltak, akik mint pl. Goethe, háromszor is élvezettel utaztak át a Gotthardon. A 18. század végére a málhás ösvények egyre rosszabbak lettek, az indokolatlanul magas díjak, a sustokban kötelező gyakori föllerakodás és tíz vámállomás a Gotthardot megdrágították, így forgalmat veszített a szomszédos olcsóbb és gyorsabb hágók javára. Uri kanton állambevételének ekkorra 2/3-át tették ki a vámok, melyeket az 1848-as alkotmány Svájc belterületén eltörölt. Ma Uriban a közlekedésre fordított kiadások a költségvetés 25-30% teszik ki, azaz 1999-ben 120 millió CHF-ot a 400 millióból.

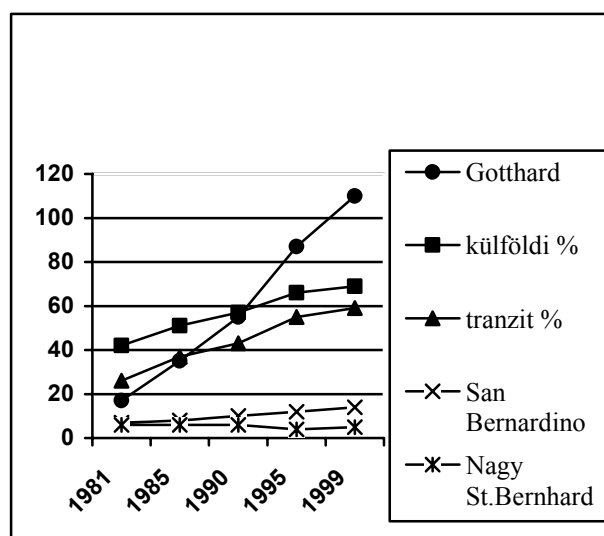
A máhás ösvényből országút, majd autópálya lesz

A napoleoni idők után az újrarendezett Svájcban különösen Tessin kanton támogatta a Gotthard kiépítését, mely 1830-ra egy 6-8 m széles, a Tremola hajtókanyarjaiban csupán 6%-os emelkedésű kövezett kocsúttá lett. 1837-től Luzernből Flüelen-ig megindult a gőzhajóforgalom is. A futár- és a lovasposta már a 17. században is jól működött. 1842-től – télen szánkón is – ötlovas, nyolcszemélyes postakocsi vitte az utasokat Baseltől Milánóba. Az utazás, a hajóutat, egy éjszakázást, két ebédet, egy vacsorát és 3 imbiszt, valamint az utolsó, vasúton tett szakaszt beleértve 49 órát tartott. A század közepén 700.000-en, a századfordulón másfél milliónyian keltek át a Gotthardon a postakocsikon. A lovaskocsikat 1922-ben a sárga postautóbuszok váltották fel. Ma ismét lehet a postakocsikázást régi formájában élvezni.

1935-ben, a legnagyobb munkanélküliség idején, az államszövetség az alpesi utak kiépítésére nagy programot indított. Ez különös jelentősége lett, amikor a II. világháborúban a Gotthardon tízezernyi katona többéves ellenállását biztosítandó hatalmas erődrendszert építettek ki. Az ágyúkkal megtüzdelt Gotthard, mint egy tüskés sündisznó, az évszázados svájci függetlenség zálogává vált.

A motorizációnak és a turizmusnak a világháború utáni óriási fellendülését senki sem tudta elképzelni. 1955-ben 2, 1965-ben 26, 1974-ben 43 millió külföldi személyautó járt a svájci utakon. 1958-ban megszavazták a "Nationalstrasse"-t, azaz nemzeti utak törvényét: 4 milliárd CHF-ért egy 1672 km-es modern úthálózat kiépítését. A Gotthard csak 120 km-nyi kétsávos, vegyesközlekedésű út lett volna 100 millió CHF-ért. Ez egy hatalmas szűkület lett volna Hamburg és Róma között! A járműállomány és az áruforgalom szakadatlan növekedése mindenütt igényes módosításokat követeltek. Az A2 Flüelen-Biasca közötti 82 km-es szakasza 1985-re négy-sávos autópályaként készült el, melynek a fele alagutak és hidak. Ez 3,7 milliárd CHF-ba, kilométerenként 45 millióba került, beleértve a kétsávos Gotthard-alagutat (17 km, 686 millió CHF). A szükséges felújítások is már 700 millióba kerültek. Ennek 97% -át finanszírozza az államszövetség. Az útszakasz üzemeltetése évi 30 millióba kerül, 95% -os támogatás mellett. Az autópálya Uri lakosainak évi nettó 70 CHF-jába kerül. De az urniak más útjaik költségeit, is viselik: pl.a kantonális utak hótakarítása évi másfél millió CHF-ba, fejenként 46 CHF-ba kerül.

1. ábra. A Svájci Alpokon átkelő teherautók és kamionok száma (tízezrenként megadva)



Amíg a 60-as években a Gotthardon napi 4000 autóra számítottak, manapság csúcsforgalom idején ez 30.000-nyi, az ez évi rekordnál 41.333 autó haladt át az alagúton. Ezeknek a fele volt külföldi. De a kétsávos alagút igazi problémája nem a néhány vakációs és ünnepnapra torlódó személyautók látványos tömege. A munkanapokon közlekedő 5000-nyi 40 tonnás kamionok száma évenként 7%-kal nő, ezen belül egyre nő a külföldi, valamint a tranzitjárművek száma. Ezt érzi a helybéli lakosság félelmetesnek, sőt fenyegetőnek! E szemszögből érthető az 1994-es népi kezdemény, az ún. "Alpeninitiative". Ebben a svájci nép a kormány, a parlament és az autólobby ellenében, az alpesi élettér védelmében megszavazta az alpesi tranzitautóutak további kiépítésének tilalmát, majd 1998-ban, egy másik alkotmánycikkben a teherforgalomnak teljesítménytől (út/súly) függő illetékét. Ezt az autópályák karbantartására, üzemeltetésére és a forgalom által okozott ún. extern, azaz környezeti károk fedezésére kell majd fordítani. Az autóforgalom okozta károkat a Reuss szűk völgyében az asztmás megbetegedések növekvő számával és az ingatlanok értékvesztésével ma már számszerűen ki lehet mutatni.

A Gotthardon 2000-ben már 50 napon voltak 5-20 km-es dugók, melyek egyre több nemzetgazdasági kárt jelentenek. Az autós lobby nyomása, hogy egy második, szintén kétsávos alagúttal a forgalmat folyékonyabbá kell tenni, oly erős, hogy a minisztertanács erről 2002-re népszavazással kíván döntést hozni.

A Gotthardvasút tájat és társadalmat változtat

Az Alpokat átszelő vasútra már a 19. század közepén több terv is készült. De csak Alfred Escher zürichi bankár és államférfi fáradhatatlan munkájaként állt össze 1863-ra 13 Kanton és két vasúttársaság bizottsága. A döntést 1871-ben az éppen frissen egyesült Olasz Királyság, majd a német-francia háborút megnyerő Német Birodalom, azaz Vilmos császár jó hozzáállása hozta meg. A Gotthardvasút valójában egy 300 km-nyi hálózat, melyből 100 km a hegyi vasút 60 alagúttal, 90 hiddal, max. 27 ezrelékes emelkedővel és a 1154 m tetőmagasságú, 15 km-es Gotthardalagúttal. A 227 millió CHF építési költségéből Olaszország 55, a Német Birodalom 30, a Svájci Állam 28 és a magántőke 114 milliót fizettek be. Az alagút 1872-től 1982-ig épült. A nagy hőség, forróvízbetörések, kórokozók, a robbantások mérges gázai 177 halottat és több száz rokkantat – majdnem valamennyien olasz vendégmunkások – követeltek. A szinte embertelen munka lázadáshoz is vezetett, melyet halálos sortűzzel fékezett meg az építésvezetőség. Maga Louis Favre, a vállalkozó francia mérnök is az alagútban lelte halálát. A vasútépítéshez rengeteg fát vágtak ki a pálya mindkét oldalán. A támfalak és gátak építése, meg a tucatnyi kőfejtés óriási sebeket ejtett a szűk völgyekben és megváltoztatta a helyi flórát is. De a vasút új munkahelyeket is teremtett. Uriból és a Leventinából kevesebben vándoroltak ki Amerikába! A katolikus lakosság között egyszeriben protestánsok jelentek meg. Sok olasz munkás letelepedett és a telefonkönyvben ma is követhetjük a Gotthard-vasutat az olaszhangzású fuvarosok, vendéglősök neveivel. A spagettit, a pizzát, a polentát (=puliszka) a gotthardi munkások honosították meg Svájcban. Különleges jelentőséget kapott a Gotthardvasút a második világháborúban a német és olasz szállítmányok zavartalan forgalmával.

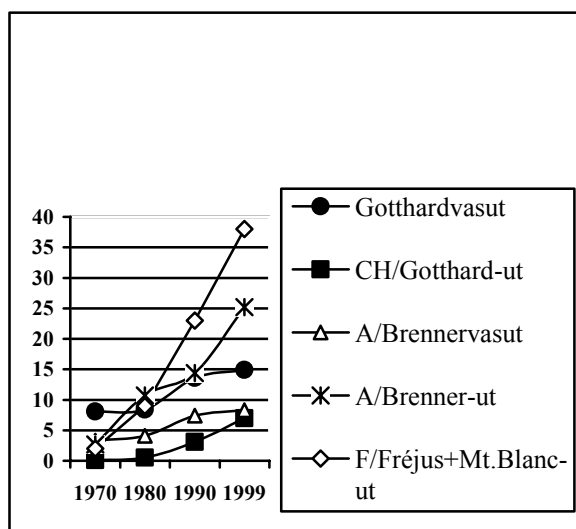
A Gotthardnak nagy kihatása volt a svájci gépiparra is. A Gotthardra méretezett nehéz gőzmozdonyok a múlt század elején (C 5/6 Typus 1500 LE), majd az 1922-ben befejezett villamosítás óta az elektromos mozdonyok a mai napig (Re 6/6, 10600 LE) Europa legteherbíróbb mozdonyai. Ma az 1800 tonnás tehervonatokat 80 km/h sebességgel két mozdony húzza, egy meg tolja, ami csak magasszintű elektronikus vezérléssel oldható meg. Gotthardi híresség volt az 1961-ben üzembe állított, hatvagonos, szépkiállítású, már akkoriban 140 km/h sebességgel futó Transeuropa vonat. A TEE Miláno, Zürich, Párizs és Amsterdam között

négyféle áramrendszerrel 5 országon keresztül közlekedett. A Zürich-Milánó út akkor 4 óra volt, ma ez az út 3 óra 40 perc?!

A Gotthardhágó befolyása Svájcnak az EU-hoz való viszonyához

Az európai belpiac fejlődése a 90-es évekre 80 millió tonnára növelte az Alpokon átkelő tranzitáruforgalmat.

2. ábra. A teljes átkelő teherforgalom (belföldi-export-import-tranzit) millió nettó tonnában, Svájcban, Ausztriában és Franciaországban



Míg a vasúti tranzitforgalomnak 48%-a, az országúti tranzitforgalomnak csak 9%-a ment Svájcra, főleg a Gotthardon át (85%). Svájcban a teherautók teljes súlya 28 tonnára volt korlátozva, az éjjeli és a hétvégi forgalom pedig tiltva volt. Így Franciaországra és Ausztriára kb. 15 millió tonnányi, Svájcot megkerülő, egyre növekvő teherforgalom hárult. A közúti forgalom feltarthatatlan növekedése mellett a vasúti forgalom aránya állandóan csökkent, Svájcban 97%-ról 79%-ra! Márpedig az EU a 40 tonnás kamionok számára egy korridort követelt Svájcra, azaz a Gotthardon keresztül. Az EU-val 2000-ben megkötött kétoldali szerződésben Svájc időt nyert 2005-ig a 40 tonnás kamionok fokozatos beengedésére, megtartván az éjjeli és a hétvégi közlekedés tilalmát. Svájc viszont elkötelezte magát, hogy 2005-től, ha a teherautók a teljes teljesítményilletéket fizetik, az Alpokon 300 Euro-ért attraktív vasúti átkelést fog biztosítani. Ez a vasúti korridor ma, a kamionok magassága miatt, a Gotthardon nem lehetséges. A Lötschberg vonalán 2001 júliusban megindult kamionszállítás, ez azonban a legjobb esetben is csak 10%-kal csökkenti a Gotthardra összpontosuló kamionforgalmat.

A hosszútávú tranzit teherforgalomnak a vasútra helyezése az 1992-ben megszavazott NEAT azaz Új Vasúti Alpeli Transzverzális törvényére alapul. Ennek súlypontja a Gotthard alatti 57 km-es két egy-egypályás vasúti alagút 200 km/h sebességű vonatok számára. 2001 júliusától már 5 munkahelyen robbantják és fűrik a Gotthard szikláit. Nehéz manapság megmondani, hogy ez a 2012 -re tervezett 8 milliárdos és a további 8 milliárdos kapcsolódó építkezések, ha tervszerűen befejeződnek, milyen medrekbe fogják az akkori autóforgalmat terelni.

Hová vezet a 21. század a Gotthard régiót?

Miközben a motorizáció egész Európában, úgy Uriban is, növekszik, a hagyományos turizmus ott csökkenőben van: az autók száma 1970 és 1999 között 200%-kal nőtt, a hotelek száma 21%-kal, az éjszakázások száma 13%-kal csökkent: a turisták tehát az útszélen hagyják ezt a hagyományosan idegenforgalmi régiót! Bár a népesség statisztikai adatait a vasúti, úti, erőművi és honvédelmi építkezések eltorzítják, hosszabb távon kinyilvánul, hogy míg 1930 és 1990 között Svájc Uri és Tessin lakossága 70, 48, ill. 77% -kal növekedett, addig a Uri Gotthard-régiójában, északon csupán 3, délen a Leventinában csak 4% volt a növekedés. A Gotthard táját a fiatal, jobban képzett, mozgékony munkavállalók elhagyják és a kantonok centrumaiban jövedelmezőbb állásokat keresnek. Ez azt jelenti, hogy ennek az ezer év alatt kialakult kultúrtájnak fennmaradását csak az ország központi régióiba tömörülő lakosság segítségével lehet biztosítani. A hegyi paraszt-, pásztor- és erdőgazdaság egyre jobban az egész társadalom támogatására szorul, amit a növekvő pénzügyi dotációk tükröznek. A Gotthard régió központi helyzete ellenére szélsőséges, peremvidéki helyzetbe sodródik. E fejlődés során egy, az önállóságát évszázadokon át kiharcoló régió hosszútávon a környező gazdasági körülmények, pontosabban a svájci, az európai, illetve a globalizációs konjunktúra függvényévé válik.

A hágó: akadály, kapcsolat, élettér

felszín és légburok 3000 m föld felett

eső- hó- főn- viharok	murva, görgeteg, árvíz hólavina	vízierőmű- vek		alpesi legelők sajt, vágó- marha-kivétel	vállalkozó szabad pa- rasztok és pásztorok	szövetkezeti munka, közvetlen demokrácia
északi és déli szelek: nedves lég- tömegek		jégkorszaki völgy-technők U-völgyek	terep lépcsők	a teknővalla- kon talaj, erdőirtás, települések	költséges közutak, katasztrófa- védelem	állami támogatástól való függőség !!
KLÍMA HIDRO- LÓGIA	<u>meredek</u> <u>hegyoldalak</u>		<u>fáradtságos</u> <u>kishozamú</u> <u>mező- és erdő- gazdaság</u>	szélsőséges fekvésű községi területek	<u>szolgáltatási</u> <u>munkahelyek</u> a központokba tömörülnek	gyengül a közvetlen demokrácia?
GEOMOR- FOLÓGIA	<u>hűvös,</u> <u>szakadékos</u> <u>völgyek</u>		szervezett málhás munka, szövetségek	jelentős vámbevétel de forgalmi akadályok	a tranzitfor- galom helyi haszna ma csökken	fiatalok el- költöznek elnéptele- nedés ??
GEOLÓGIA		szurdokok, időjárési és kulturhatárok	szurdokok nehezítik a hágó járhatóságát	egyre több nagyobb, gyorsabb járművek	növekvő környezet- szennyezés	növekvő idegen tőkebefekte- tések!!
<u>kemény,</u> <u>kristályos</u> <u>kőzetek</u>				<u>költséges</u> <u>közlekedési</u> <u>építmények a</u> <u>völgyekben</u>	<u>út- és</u> <u>vasútépítés</u> <u>technikai</u> <u>munkahelyeket</u> <u>hoz</u>	hadvédelem és élő nemzeti mítosz !
szikla- és hegy- omlás	régen nehezen munkálha- tók	szilárd, alagút építésre alkalmas				© Stettner Aarau

felszín és 2000 m föld alatt

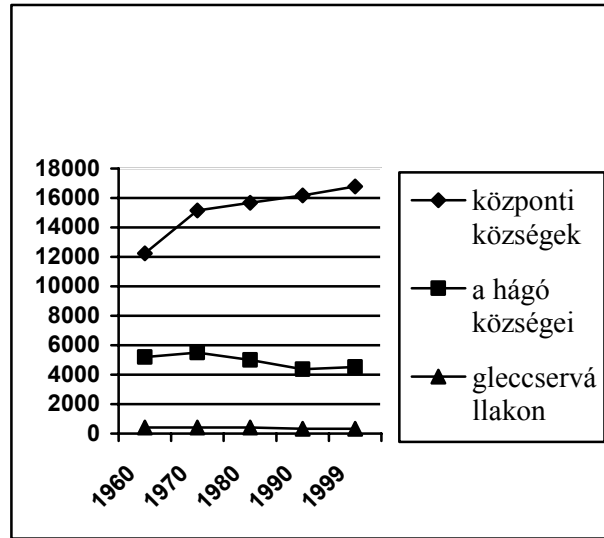
ősidők

közép-és újkor

20.-21.század

természeti adottságok → gazdasági, technikai fejlődés → társadalmi fejlődés

3. ábra. A lakosság számának növekedése a Gotthard régióban



A Gotthardrégió 4-4 községének lakossága

- a hágón kívüli központi helyzetben, 377 m átlagmagasságban egyenletesen növekszik,
- a hágó községeiben - átlagban 1273 m magasan - lassan csökken,
- a gleccservállak kisközségeiben, 1085 m átlagmagasságban szintén fokozatosan csökken.

Az idegenforgalom és a felújított másodlakások nem hoznak számottevően adófizető, állandó lakosokat.

(1 CHF = 160 HUF)

Irodalom

Nething Der Gotthard Ott-Thun 1976/1995

C. Schütt et.al., Chronik der Schweiz, Ex Libris, Zürich, 1987

J.F. Bergier, Wilhelm Tell, Realität und Mythos, List, München, 1988

Alpesi teherforgalom: www.litra.ch

Gotthardalagút: www.alpransit.ch