

Der Gotthard, die nationale Baugrube

von Villi Hermann, Filmer

Aus dem Buch „Das Jahrhundert der Italiener in der Schweiz“

Offizin Verlag, Zürich 2003

Zum dritten Mal wird am St. Gotthard gebohrt. Doch eigentlich ist die Arbeit im Gotthard nie zur Ruhe gekommen, seit der erste Tunnel im Jahre 1882 betriebsbereit war: Tunnel, Bunker und Horste zur Verteidigung der Eidgenossenschaft. Diese sogenannte Gotthard-Festung wird heute an Private und wissenschaftliche Institutionen vermietet.

Der erste Eisenbahntunnel (1872-1882)

Wenn man die Anfahrtstrecken und Zwischentunnel dazu rechnet, arbeiteten Zehntausende von italienischen Emigranten an diesem „technischen Wunderwerk“ und „siebten Weltwunder“, wie man sich damals auszudrücken beliebte. Im August 1880 z.B. waren es zwischen Immensee und Lugano genau 17'451 Personen.

Es waren Italiener und sie zahlten den Jubelruf „Es ist vollbracht!“ mit Tod oder Verkrüppelung infolge von Unfällen und Krankheiten. 177 büssten ihr Leben im Tunnel ein, 307 auf der ganzen Strecke „Todt oder krüppelhaft“, bemerkt ein zeitgenössischer Bericht, „waren mehr oder minder 847 Menschen geworden.“ Über die vermutlich etlichen Tausend an Erschöpfung infolge Krankheiten, vor allem der *Ancylostomiasis* im nachhinein Gestorbenen weiss man wenig. Allein im Spital von Varese wurden im März 1881 249 Kranke behandelt, im Ospedale Maggiore Maurisiano in Mailand waren es gar 538; auch die Spitäler anderer norditalienischer Städte beherbergten Kranke, so Turin, wo die Ärzte endlich den Erreger der „Tunnelkrankheit“ identifizierten: *Ancylostoma duodenale*, einen Hakenwurm. Für den schlechten Gesundheitszustand der Arbeiter verantwortlich waren zudem Typhus und Lungenentzündung (nicht selten mit tödlichen Ausgang), selbst Pocken und Cholera.

Zum öffentlichen Eklat kam es am 28. Juli 1875, als eine kleine Polizeitruppe in Göschenen auf Mineure feuerte, die in ihrer Ausweglosigkeit und Verzweiflung in Streik getreten waren, und vier von ihnen erschoss. Sogar der New York Times war jener blutige Zusammenstoss 1875 einen Artikel wert: „Swiss troops attacked the strikers and killed 4

of the rioters.“ Dass unsere Armee noch bei weiteren Streiks von Tunnelarbeitern eingriff, ergibt sich fast von selbst: zweimal beim Simplontunnel, 1899 und 1901, beim Bau des Rickentunnels 1904, der Berninabahn 1907, bei Grenchen 1913. Italien, die Heimat der Mineure, war und blieb ein „unsicheres Land“.

Viele dieser italienischen Emigranten blieben nach der Vollendung der Streckenbauten im Tessin, fanden Arbeit bei der Eisenbahn oder zogen weiter in die Deutschschweiz, oft auch in die Welschschweiz, um auf den verschiedenen Baustellen zu arbeiten. Ihre Lokale hiessen z.B. „Café Venezia“, ihre Häuser etwa „Mio nido“, in Erinnerung an ihre verlassene Heimat.

Die arme einheimische Landbevölkerung arbeitete nie im Berg, sondern zog es vor, auszuwandern nach Nordamerika und Südamerika. „Nach Amerika! Bedeutend ermässigte Preise. Angenehme Auswanderung. Platzzahl beschränkt“, so lockten damalige Inserate. Viele verkauften Land und Vieh, verpfändeten Haus und Hof, verschuldeten sich und wanderten via Basel oder Genua aus.

Andere zogen als Saisonarbeiter nach Norditalien und Südfrankreich: als Marronivkäufer, Kaminfeger, Gipser, Maler, Töpfer oder Bauarbeiter in den italienischen Provinzen.

[...] Das berühmte Denkmal von Vincenzo Vela steht jetzt in Airolo an einem gut sichtbaren Platz, nachdem es 50 Jahre lang in einem Keller versteckt blieb, weil man das Loblied des Garibaldi-Anhängers Vela nicht so gern sah. Erst 1932 wurde es wieder ausgegraben und feierlich eingeweiht. Der Gedenkttext von Francesco Chiesa berichtet von „eroica fatica del lavoratore ignoto“. Aber so unbekannt waren die „Helden“ nicht, sie trugen Namen und starben im Tunnel, im Siechbett oder unter Schweizer Gewehrkugeln.

Aber auch in Volksliedern lebt der Gotthard weiter, mit dramatischen Sätzen wie „Maledetto sia il Gottardo gl'ingegneri che l'han disegnà“ (Verflucht sei der Gotthard und die Ingenieure die ihn planten).

Der Strassentunnel (1969-1980)

Geändert hatte sich nicht allzuviel. Zwar schoss man nicht mehr auf die Streikenden wie 1875, weil es auch keine Streiks mehr gab; doch der Hauptteil der Mineure kam immer noch aus Norditalien, aus den traditionellen Emigrationstälern des Veltlins, aus den Provinzen Brescia, Bergamo, Trento. Dies waren meistens Mineure, die eine berufliche Ausbildung und schon längere Zeit in der Schweiz unter Tag gearbeitet hatten: in den vielen Militärtunneln, Kraftwerkstollen, Wasserfassungen und Kanälen für die Stauseen, Kavernen für Militärdispositive, anderen Autobahntunneln und unterirdischen Zivilschutzräumen. Sie haben Hunderte von Stollen ins Innere der Schweizer Berge getrieben. Wie klar wären unsere Köpfe, wenn sie so komplett durchtunnelt und durchlüftet von Stollen und Schächten wie unsere Alpen wären! Die Ehre der letzte Explosion für den feierlichen Durchstich des Gotthardtunnels 1976 gab man zwei Italienern, Arturo Gaetani und Pancrazio Ranieri, beide verheiratet, mit Kindern und seit über 20 Jahren wohnhaft in der Schweiz.

Es waren meist hochqualifizierte Bergleute, die auch schnell Vorarbeiter wurden. Sie wohnten fast immer zusammen mit den anderen Bergleuten, jahrelang in den miserablen Baubaracken, schlecht isoliert, eng und vor allem ausserhalb der Dörfer, seien es Airolo, Göschenen oder Hospental. Postkarten der Familie und von Dorffreunden klebten an der dünnen Holzwand und Nackedeis aus Illustrierten neben den Betten. In einem Zimmer standen drei Kasernenbetten, drei Hocker, ein Tisch und drei schlanke Kasernenschränke. Das Nötigste und Nützlichste. In Airolo und Göschenen wurde gearbeitet, gegessen und geschlafen. Einige träumten vom Mercedes, vom eigenen Krämerladen oder sparten für den Familiennachzug.

Je länger der Strassentunnelbau der N2 dauerte – man nannte ihn ja auch pompös: „San Gottardo strada d'Europa“ –, desto mehr Leute brauchte es und desto rascher war der Arbeiterwechsel, es mangelte sehr schnell an qualifizierten Mineuren aus Norditalien. Für die schmutzige, gefährliche und ohrenbetäubende Arbeit im engen Stollen wurden nun Italiener angestellt, die nicht Bergleute waren und die bereits eine lange und mühevoll interne Emigration hinter sich hatten. Sie kamen aus Süditalien erst nach Mailand oder Turin. Von dort erreichten sie etappenweise die Schweizergrenze, in der Nähe von Como, Luino, Varese, Sondrio. Sie arbeiteten zuerst als Grenzgänger. Im Gotthardtunnel erlernten sie schnell den neuen Beruf, die Fachausdrücke für das Tun-

nel-Dach „Kalotte“ und „Stross“ für den Tunnel-Boden, oder wie man die Grubenlampe durch die Schlaufe des Batteriegerätes zog, das sie am Rücken trugen, und wie die Stirnlampe oben am Helm befestigt wurde. Vor allem diese Emigranten, die schon öfters den Wohn- und Arbeitsort gewechselt hatten, wollten erst nur für kürzere Zeit am Strassentunnel arbeiten. Die meisten blieben trotzdem jahrelang, jahrzehntelang. Ein ewiges Provisorium. Andere liessen sich anderswo in der Schweiz nieder oder zogen weiter nach Deutschland. Dass die meisten Bergarbeiter am Gotthard Italiener waren, beweist die Liste der gemeldeten tödlichen Unglücksfälle: 13 Italiener, 3 Jugoslawen und je ein Arbeiter aus Spanien und Deutschland.

Diese qualifizierten oder angelernten italienischen Bergleute wurden allmählich durch jugoslawische Bergleute ersetzt oder verstärkt. Bei den Jugoslawen gab es zwei Kategorien von Arbeitern, die sogenannten „staatlichen“, Bergleute also, die im Auftrage einer staatlichen jugoslawischen Firma in die Schweiz kamen, um hier zu arbeiten. Diese waren sehr gut organisiert und wollten fast immer unter sich sein und auch eigene Equipen für den Stollen stellen. Dann gab es die sogenannten „Freien“. Sie waren auf eigene Faust emigriert, wollten nach dem Tunnelbau am Gotthard nicht mehr zurück, sondern suchten eine andere Arbeit, in der Schweiz oder in Deutschland. Die sogenannten „Staatlichen“ kehrten gemäss Vertrag wieder zurück. Zwischen diesen beiden Arbeitsgruppen gab es Spannungen, aber sie waren fast alle hochqualifiziert, hatten bereits in vielen anderen Stollen, sei es in Jugoslawien, Nordafrika, Deutschland oder Südamerika, gearbeitet.

Für kurze Zeit arbeiteten auch Bergleute aus Österreich am Gotthard, aber sie verschwanden sehr schnell wieder; man sagte mir, dass sie den Arbeitsrythmus und die Wohnbedingungen nicht akzeptierten. Sicher zu Recht. Auch Spanier waren dort, ebenfalls nur temporär. Die nichtqualifizierten italienischen Emigranten, wechselten relativ häufig den Arbeitsplatz und wurden deshalb teilweise durch Türken ersetzt. Schweizer trafen wir im Stollen sehr wenige an, meistens waren es Ingenieure, Kontrolleure oder Presseleute auf Vorbesichtigungstour. Und wenn man Schweizer Untertagarbeiter antraf, dann waren es nicht Schweizer, sondern wie sie stolz bemerkten, Walliser.

Die meisten Schweizer arbeiteten draussen, in den Werkstätten, Lüftungsanlagen oder als Elektriker, oft im Büro und besuchten den Tunnel mit einem weissen Helm, die Mineure hatten gelbe, Besucher grüne oder rote. Wir Filmer hatten gelbe.

Die Berufsmineure im Tunnel waren hochspezialisiert: Jumbisten, Baggeristen, Traxfahrer und Maschinisten. Wie Feldherren standen sie auf ihren Schienentraktoren, fuhren Ausbruch weg und holten Beton, Stahlbögen und Werkzeuge. Sie fuhren Slalom mit dem Dumper. Sie waren Kollegen, Familienväter und Brüder; traf sie der Tod blieben sie Fremdarbeiter, gemäss Communiqué der SDA: „Bei den Bauarbeiten für den Gotthard-Strassentunnel hat sich in der Nacht zum Mittwoch auf der Tessiner Seite vom Gewölbe ein Felsblock gelöst und zwei italienische Arbeiter getroffen. Dabei wurde der 32-jährige Roberto Zubani aus Marmentino bei Brescia getötet. Der zweite vom Unglück betroffene Fremdarbeiter erlitt derart schwere Verletzungen, dass ihm ein Bein amputiert werden musste.“ Jede Schul-, Geschäfts- oder Ferienreise durch den Gotthard sollte uns daran erinnern, mit welchen Opfern und mit welchen Entbehrungen die 15 und 16 Kilometer langen Eisenbahn- und Strassentunnel gebaut wurden.

Angeheuert wurde durch Mund-zu-Mund-Propaganda. Ich habe nie ein Inserat gesehen. Der Vater brachte seinen Sohn aus Italien mit, man erzählte während des kurzen Urlaubs im Heimatdorf von der Schweiz, vom guten Lohn, träumte vom eigenen Auto, man kam als Saisonier oder fand sofort eine Arbeitsbewilligung und eine Schlafstelle auf der Grossbaustelle. Es gab keine Streiks am eidgenössischen Superloch während des Baus, auch keine grossen Konflikte. Sicher sind die Bergleute gewerkschaftlich schwer zu organisieren, wegen der unterschiedlichen Arbeitszeiten – man arbeitet drei Schichten – und weil viele an den Wochenenden und freien Tagen zurückreisten oder Freunde besuchten. Streit gab es nur unter sich, bei der Zusammenstellung der einzelnen Schichten; auf die Nationalitäten musste man Rücksicht nehmen. Sonst akzeptierten sie den „Capo“, den Vorarbeiter der Schicht, nicht. Nach einem Achtstundentag im Stollen will man sich zuerst waschen, dann essen und schlafen und vor allem sicher an keiner Versammlung teilnehmen. Die Löhne waren relativ hoch für Bauarbeiter, weil die Schweiz ja eigentlich die Berufsgattung der Bergleute nicht kennt.

In allen Ländern, von Pakistan bis Chile haben die Bergleute besondere Arbeitsbedingungen und besonderen Arbeitsschutz; nicht in der Schweiz. Bei uns arbeiteten die Mi-

neure im Schnitt zwischen 50 und 55 Stunden in der Woche. Das BIT (Bureau international du Travail Genève) hat 1975 folgende Statistiken veröffentlicht: in Österreich, Finnland, Norwegen, Frankreich, Belgien und der Bundesrepublik werden 40 Stunden unter Tag gearbeitet, in Indien und Pakistan 48 Stunden, in Schweden 35 Stunden und in Ungarn 36 Stunden. In allen Ländern können sich Mineure vorzeitig pensionieren lassen. In der Schweiz muss ein Mineur arbeiten, bis er 65 Jahre alt ist; Unter-Tag-Arbeitszeit wird ihm nicht angerechnet. Sicher war der Lohn gut, das Essen in der Kantine kräftig, und teure Vergnügen waren nicht in der Nähe, höchstens Kartenspielen, Tischfussball und Totozettel-Ausfüllen. Auch diese Baustellen also ein Musterbeispiel von Isolation, oder wie die Franzosen ironisch sagen: „métro-boulot-dodo“. Die Arbeiter beschwerten sich auch nicht, man zog einfach weiter, ins nächste Loch. Die Arbeitgeber diskutierten genauso wenig, man entliess einfach, das Angebot war gross.

Wir als Filmequipe machten am Schluss unsrer Arbeit eine harte Erfahrung, nachdem wir abends mit den Bergleuten in den Holzbaracken gefilmt hatten. Zunächst hatten wir die Arbeit vor Ort gefilmt, an der Tunnelbrust, im Tropenklima, im infernalischen Lärm, während Monaten im Tunnel, erst am Schluss wollten wir am Wohnort, in den Baracken mit den Bergleuten über die Arbeit im Stollen und über das eintönige Barackenleben diskutieren und in aller Ruhe nach der Arbeit filmen, in der Kantine und in den Doppel- und Dreierzimmern. Der Zeitpunkt war nun gekommen. Als wir am folgenden Tag mit der ersten Schicht um 6 Uhr einfahren wollten, waren die Herren Ingenieure mit den weissen Helmen dort und verweigerten uns die Einfahrt. Wir fragten verduzt, warum. „Ihr wisst schon selber.“ Keine weitere Diskussion oder Fragestellung war möglich. Einfach stopp und Dreharbeiten abrechnen. Heute, an der neuen AlpTransit, haben sie PR-Leute, Tunnelguide, und man wird wie im Freiluftmuseum Ballenberg herumgeführt und informiert, the CEO point-of-view. Für die „Sight seeing tour“ muss man bezahlen, in Schweizer Franken, man nimmt auch Euro.

Der sogenannte längste, modernste und sicherste Autotunnel Europas (genaue 16,322 Kilometer) hat eigentlich wirtschaftlich nicht das gebracht, was man im Tessin erhofft hatte, abgesehen von einigen Deutschweizern, die sich eine Ferienwohnung gepostet oder ein Rustico umgebaut haben, einige Firmen haben sich angesiedelt, meist Zweigfirmen, die bei der ersten Krise schnell wieder dicht machten. Ins Gewicht fallen nur die

gewaltige Verkehrszunahme und Umweltbelastung. Sicher sind schon fast 100 Millionen Autos und Lastwagen durch den ausgehöhlten Gotthardgranit gerollt, bald hat man die 17 Toten beim Strassentunnelbau vergessen und zählt bereits mehr Verkehrstote im fertigen Autobahntunnel. 17 Arbeiter haben für diesen Bau das Leben gelassen. „Das macht pro Kilometer einen Toten“, rechnete ein Tunnelarbeiter vor und fügte hinzu: „Das sind genau 17 zuviel.“

Der AlpTransit der Neat

Zum dritten Mal wird gebohrt. Neben Bürgern der klassischen Emigrationsländer tauchen nun Australier, Neuseeländer, Südafrikaner, Deutsche, Polen, Bosnier, Portugiesen, Tschechen, Slowaken, Kosovaren, Ukrainer am Gotthard auf. Die italienische Sprache, die vor kurzem noch als typische Bauarbeitersprache galt, wird abgelöst durch die deutsche Sprache, aber vor allem durch ein Kommunikationssystem, das entwickelt wurde und jetzt perfekt funktioniert, wie der Bauleiter sagt.

[...] Vorgesehen sind vorerst ungefähr 300 und später insgesamt ungefähr 1000 Tunnelbauspezialisten. Die Arbeiter fallen im Dorf nicht mehr auf, sie sind mobil und besitzen Handy und Auto, dieses garantiert die Flucht für einige Tage oder Stunden. Sie wohnen diskret in Appartements oder in den Wohncontainern. Höchstens in den Beizen sind sie zu identifizieren, weil sie deutsch reden oder radebrechen und nicht mehr italienisch. Ich vermute, die wenigsten der am AlpTransit Arbeitenden werden sesshaft, die Mobilität ist Trumpf, man zieht weiter oder wechselt den Job.

Emigration ist nicht mehr das Hauptthema für AlpTransit, heute sind der Umweltschutz und die Landschaftsveränderungen ebenso ein Problem und werden diskutiert, sind wichtiger für die Region. Obwohl man noch nicht weiss, was alles in den nächsten 57 Kilometern Eisenbahntunnelbau passieren kann (natürlich ist dieser dritte Tunnelbau wieder der längste der Welt), was die echten Probleme sein werden. Bereits gab es den ersten (erfolgreichen) Streik am Gotthard, der Tunneleingang wurde von den Arbeitern gesperrt. Auch am Lötschberg wurde wegen den Arbeitsbedingungen gestreikt. Zahlreiche Vorbohrungen sind schon gemacht worden, aber der Berg ist „maledetto“ und wird

uns sicher noch überraschen. Bereits sind zwei Mineure tödlich verunfallt, ein Portugiese und ein Österreicher, in Sedrun. Im Tessin vorläufig „nur einige Unfälle“, wie es in den Communiqués heisst. Was genau hinter den Worten dieser Communiqués steckt, weiss nur die heilige Barbara, der man heute noch huldigt; vor allem die italienischen Mineure gedenken ihrer am 4. Dezember, manchmal etwas allzu improvisiert mit Neonkreuz und hastigen Gesten. Die italienischen Bergleute erzählen von den vielen Arbeitsorten; der Zuhörer denkt dabei an Reiseprospekte so gut wie an Revolutionen: Belgien, Algerien, Türkei, Philippinen, Tansania, Uruguay. Sie kennen sich meistens von anderen Tunnelbaustellen her, erzählen von ihren ehemaligen Arbeitsplätzen wie wir Schweizer Soldaten von unseren WKs und den Offizieren. Ich kann mir diese recht kräftigen Männer nicht im Stollen in diesen fernen Ländern vorstellen, eher am Strand oder in einer Bar. Sie erzählen von viel und harter Arbeit, oft isoliert von der Bevölkerung, aber von guter Unterkunft, nicht wie die Container-Baracken in Pollegio und die teuren Mietwohnungen im Leventinatal. Sie erfüllen uns den SBB Slogan „Der Kluge reist im Zuge“. Man arbeitet immer noch in 3 Schichten, 24 Stunden, rund um die Uhr. Auf Jahre hinaus Baustellen. Tunnelbau ist Männersache.

Sesshaft will keiner werden, alle ziehen bald wieder weiter oder träumen wie alle Emigranten vom Heimatdorf. Das halbfertige und immer noch leerstehende Haus oder die Villa werden sie vielleicht nie bewohnen können. Die Italiener sind in der Minderheit. Italiener in der Schweiz sind sowieso heute eher Armani-Träger, im Im- und Export tätig oder Reisende in Luxusartikeln oder Boutiquiers und Coiffeure *en vogue*. Ich habe auch keine Schimpfwörter gegen Italiener gehört, heute flucht und wettert man eher gegen die Türken, Albaner und Osteuropäer. Jede Zeit hat ihre Prügelknaben.

Was wird uns die dritte Tunnelbaugeschichte in Zukunft enthüllen?