

## Airolo – Tunnelbau am Gotthard

### 1. Informationen zum Thema<sup>1</sup>

Der 15. Oktober 2010 war für die Schweiz ein historischer Tag. Mit einer Abweichung von nur ganz wenigen Zentimetern zwischen den beiden Stollen aus Nord und Süd erfolgte im Gotthard-Basistunnel, irgendwo tief im Berg zwischen Erstfeld und Faido, der Durchschlag. Der Festakt war in erster Linie den Mineuren gewidmet, die während 10 Jahren unter äusserst harten Bedingungen im Gotthardmassiv gearbeitet hatten. Die Feier des Durchschlags war ein grosses Fest, bei dem Alt-Bundesrat Adolf Ogi wieder einmal seinen inzwischen doch etwas abgenutzten Spruch „Freude herrscht!“ bemühte. Denn der Gotthard-Basistunnel ist mit seinen 57 km Länge, der enormen technischen Pionierleistung und den Auswirkungen, die seine Inbetriebnahme auf die Mobilität von Waren und Menschen haben wird, ohne Zweifel eine beeindruckendes Projekt.



Abb. 1: Der Durchschlag am Gotthard-Basistunnel vom 15.10.10

Der Bau des Basistunnels am Gotthard forderte bisher (Stand: 18.10.2010) acht Todesopfer. Das sind einerseits sicherlich acht zu viele, andererseits verglichen mit den offiziell 177 Todesopfern des Tunnelbaus in den 1870er/80er Jahren ein erfreulicher Fortschritt. (Auch der 1980 fertig gestellte Autobahntunnel kostete 19 Menschen das Leben – alle waren Ausländer!) Der Bau des ersten Gotthardtunnels war in jeder Hinsicht spektakulär. Auch damals war der Gotthardtunnel nach seiner Fertigstellung der längste Tunnel der Welt, auch damals trafen die beiden Stollen mit nur ganz geringer Abweichung aufeinander. Gleichzeitig war der Bau jedoch ein Tiefpunkt, was die sozialen und hygienischen Zustände betraf. Der Tunnelbau liess die Einwohnerzahl Airolos innert kurzer Zeit drastisch ansteigen (s.o.). Tausende reisten an, vorwiegend aus Italien, um auf den Baustellen zu arbeiten. Mit ihnen kamen Köche, Händler, Prostituierte, Spekulanten und wer sonst auf ein Geschäft hoffte.



Abb. 2: Am 29. Februar 1880 war der Durchschlag geschafft

Die Unterkünfte reichten nirgendwohin, so dass in Göschenen und Airolo in jede Ecke ein Bett gestellt wurde. Da in Schichten gearbeitet wurde, konnte ein Bett an mehrere Arbeiter gleichzeitig vermietet werden. Weil es in den überfüllten Häusern an Toiletten mangelte, nutzten die Tunnelarbeiter die Fenster als Abort. Die Vermieter reagierten, indem sie die Fenster zunagelten. Dies hatte zur Folge, dass die Räume nicht mehr genügend mit Frischluft versorgt wurden und die Arbeiter zum Teil ihre Notdurft in einer Ecke verrichteten.

Auch auf der Baustelle selbst herrschten schlimme Zustände. Die ohnehin schon hohen Temperaturen wurden durch Hunderte von Grubenlampen noch zusätzlich erhöht, so dass es oft über 30 Grad warm war. Die Tunnelarbeiter schaufelten und bohrten praktisch nackt, atmen konnten sie nur mit Mühe. Es war staubig, Exkremente von Mensch und Tier stanken, und die Frischluftzufuhr war absolut ungenügend.

Die offizielle Zahl von 177 Opfern gibt die tatsächlichen Verhältnisse beschönigt wieder. Nicht enthalten sind nämlich all jene, die auf der Baustelle an einer Wurmkrankheit, an Typhus oder sonst einem Leiden erkrankten und dann mit einem Handgeld zum Sterben nach Hause geschickt wurden. Gefürchtet war vor allem die sogenannte „Gotthard-Krankheit“, die zu Blutarmut, Entkräftung

oder sogar zum Tod führte. Immer wieder gab es Auseinandersetzungen wegen den unhygienischen und gefährlichen Arbeitsbedingungen. Höhepunkt war der Streik vom Juli 1875, als sich die Arbeiter im Nordstollen nach einer Sprengung weigerten, den Schutt wegzuräumen. Sie waren der Ansicht, dass sie bereits wieder zur Arbeit getrieben wurden, als sich die Dynamitgase noch nicht wieder verflüchtigt hatten.

<sup>1</sup> vgl. Nussbaumer, 2010.

Weil die Göschener Polizei nur aus einem einzigen Polizisten bestand, wurde sie von der kantonalen Polizei und einem bewaffneten Hilfstrupp unterstützt. Als die Truppe den streikenden Arbeitern, die den Tunnelleingang verbarrikadierten, entgegentrat, wurde sie mit Steinen beworfen. Da eröffnete sie das Feuer. Vier Arbeiter, alle Italiener, kamen ums Leben.

Daraufhin forderte die italienische Regierung den Bundesrat auf, die Arbeitsbedingungen in den Stollen zu verbessern. Der Bundesrat beschloss unter anderem eine Verbesserung der Frischluftzufuhr – doch es geschah nichts. Nach einer zweiten Intervention der italienischen Regierung schickte der Bundesrat einen St. Galler Arzt auf die Baustelle, der zu erschreckenden Ergebnissen kam. Sein Rapport zeichnete ein drastisches Bild der Zustände: Die Luft in den Unterkünften war „nur mit der Luft schlechter Hühnerställe oder aufgerührter Jauchekasten“ zu vergleichen. Das Waschwasser sah „nicht klarer als Spühljauche“ aus. Die Gänge waren „schmutzig wie nasse Feldwege, an manchen Fensterbrüstungen kleben Excremente“. Doch auch dieser Bericht führte kaum zu Veränderungen, einziger Fortschritt waren sechs neue Brunnen in Göschenen. Vorher hatte es nur einen gegeben.

Der Hauptgrund für die miserablen Zustände auf der und um die Baustelle war der hohe finanzielle Druck. Denn der Genfer Ingenieur Louis Favre hatte den Zuschlag nicht etwa bekommen, weil er einen besonderen Leistungsausweis vorzuweisen hatte, sondern weil seine Offerte billiger war und eine kürzere Bauzeit versprach als die seiner Konkurrenten. Allerdings war schon bald nach Beginn der Bauarbeiten klar, dass das Budget nicht eingehalten werden konnte. Es kam zu heftigen Auseinandersetzungen zwischen Favre, dem Bundesrat und der Gotthardbahn. Erst nachdem sich Italien, Deutschland und die Schweiz zu zusätzlichen Zahlungen bereit erklärt hatten, war das Projekt gerettet. Schliesslich konnte der Gotthardtunnel im Jahr 1882, mit zwei Jahren Verspätung, eröffnet werden. Die Eröffnungsfeier war – trotz aller Widrigkeiten und trotz der zahlreichen geopfert Menschenleben – für viele ein Freudenfest...

## 2. Didaktische Hinweise

### *Hinweise zur Exkursion / zum Unterricht*

Beim Denkmal für die gestorbenen Tunnelarbeiter sind verschiedene Vorgehensweisen vorstellbar. Das Arbeitsblatt, das sich konkret mit dem Denkmal befasst (vgl. [AB Eindrückliches Denkmal in Airolo – „Le vittime del lavoro“](#)), ist so konzipiert, dass die Schülerinnen und Schüler noch kein erarbeitetes Hintergrundwissen zum Tunnelbau haben. So geht es vorerst einmal darum, eine historische Quelle zu betrachten und zu interpretieren, ohne dass der Kontext klar gegeben ist. Gerade bei Themen, die emotionale Betroffenheit auslösen, ist der erste Schritt des Auf-sich-wirken-lassens oft gut geeignet, um Schülerinnen und Schüler abzuholen und ihre Aufmerksamkeit zu gewinnen. Während die Resultate der Bestandesaufnahme vergleichbar sein sollen, können die Interpretationen natürlich auseinander gehen, insbesondere wenn das Hintergrundwissen noch unterschiedlich und teilweise gering ist. Der Text, der oben im inhaltlichen Teil steht, könnte anschliessend in der Form des erzählenden Unterrichts vorgelesen werden. Mit seinem Inhalt, der die Schülerinnen und Schüler an der einen oder anderen Stelle ins Staunen versetzen dürfte, ist er dazu sicher gut geeignet. Die Schülerinnen und Schüler können auf dem entsprechenden Arbeitsblatt (vgl. [AB Die Arbeitsbedingungen während dem Tunnelbau](#)) ihre Gedanken dazu festhalten. Hier liesse sich anhand eines Vergleichs der beiden Bilder unten auf dem Blatt auch über den technischen Fortschritt in den 120 unterdessen vergangenen Jahren diskutieren. Als mögliche weiter zu entwickelnde Themen bieten sich z.B. die Frage der Kleinen und der Grossen der Geschichte oder auch die Frage der Rechtfertigung solcher Opfer, auch heute noch, für übergeordnete Zwecke an (vgl. dazu auch [AB Kommentare zum Denkmal „Le vittime del lavoro“](#)). Eine weitere Variante könnte die Frage sein, wer eigentlich ein Denkmal erhält bzw. was die Kriterien dafür sein könnten. Als Ergänzung kann auch das Arbeitsblatt mit den Opfern beim Bau des Gotthard-Autobahntunnels (vgl. [AB Die Opfer beim Bau des Gotthard-Autobahntunnels \(1970-1980\)](#)) verwendet werden, bei dem die Schülerinnen und Schüler rasch herausfinden werden, dass von den 19 Opfern kein einziges aus der Schweiz war. Auch beim gegenwärtigen Bau des Basistunnels kommt ein grosser Teil der Mineure aus Deutschland, Italien und Österreich. Beispiele für Fragen, die in diesem Zusammenhang diskutiert werden können, sind: Woher kamen diese Arbeiter? Warum kamen sie in die Schweiz zum Arbeiten? Waren sie Sonderfälle oder waren sie nur einige wenige unter vielen? Warum arbeiteten im Tunnel nicht vor allem Schweizer? Waren bzw. sind sie willkommen?

**Lernziele**

1. Die Schülerinnen und Schüler erkennen das Denkmal „Le vittime del lavoro“ als historische Quelle und können es eigenständig interpretieren.
2. Die Schülerinnen und Schüler machen sich Gedanken über die Frage der Rechtfertigung von Menschenopfern für ein Bauwerk wie den Gotthardtunnel und bilden eine eigene Meinung dazu.
3. Die Schülerinnen und Schüler haben eine anschauliche Vorstellung von den miserablen Arbeits- und Wohnbedingungen der Tunnelarbeiter beim Bau des ersten Gotthardtunnels.
4. Die Schülerinnen und Schüler werden sensibilisiert für die Tatsache, dass der Tunnelbau am Gotthard ohne die Hilfe ausländischer Arbeiter kaum möglich (gewesen) wäre, und können dieses Faktum kritisch reflektieren.

*Dazugehörige Arbeitsblätter*

- [AB Eindrückliches Denkmal in Airolo – „Le vittime del lavoro“](#)
- [AB Die Arbeitsbedingungen während dem Tunnelbau](#)
- [AB Kommentare zum Denkmal „Le vittime del lavoro“](#)
- [AB Die Opfer beim Bau des Gotthard-Autobahntunnels \(1970-1980\)](#)

**3. Quellenangaben***Abbildungen*

Abb. 1: [Bilderstrecke zum Gotthard-Durchschlag auf www.nzz.ch](#)

Abb. 2: Nussbaumer, 2010.

*Literatur*

Nussbaumer, Hans: Der Kampf im Berg, in: Der Bund, 12. Oktober 2010, S.2.

---

Autor: Raffael von Niederhäusern

---

#### 4. Lösungen zu den Arbeitsblättern

AB *Eindrückliches Denkmal in Airolo – „Le vittime del lavoro“*

2. Zwei kräftige Arbeiter mit grimmigem Blick tragen ihren toten Kumpel auf einer Bahre. Vorne steht ein dritter Mann, wie die anderen mit gesenktem Kopf, der die anderen beiden mit einer Grubenlampe begleitet. Hinter der Bahre steht ein vierter Arbeiter, der dem Gestorbenen mit seiner Grubenlampe ins Gesicht leuchtet.
3. Eine Interpretation könnte wie folgt aussehen: Wieder einmal hat sich bei den Arbeiten zum Bau des Gotthardtunnels ein tödlicher Unfall ereignet. Zwei Arbeiter müssen den gestorbenen Kumpel aus dem Tunnel bringen. Der vorne abgebildete Mann begleitet sie vermutlich, um ihnen den Weg zu leuchten. Der hintere Mann, der noch den Hammer auf der Schulter hat, kommt wohl zufällig vorbei und leuchtet dem Opfer ins Gesicht, um zu sehen, wen es diesmal erwischt hat. Die grimmigen Blicke der Arbeiter deuten auf die harte Arbeit hin, die damals im Tunnel geleistet werden musste, sowie auf die Trauer und Wut der Männer nach dem Tod ihres Kameraden. Der Künstler Vincenzo Vela will mit seinem Werk vor allem daran erinnern, unter welchen Umständen das damals weithin gefeierte Bauwerk Gotthardtunnel entstanden war, welche – auch menschlichen – Opfer dafür nötig waren. Gemäss seiner eigenen Aussage war es ihm ein besonderes Anliegen, „in dieser Zeit, in welcher Millionen verschwendet werden für Königsmonumente, in der so viele Mahnmale für die Mächtigen und Reichen erstellt werden ..., der Märtyrer der Arbeit zu gedenken.“

AB *Kommentare zum Denkmal „Le vittime del lavoro“*

1. Vela will darauf hinweisen, dass es allzu oft die Politiker, die Adligen oder auch die Unternehmer sind, die durch künstlerische Arbeit geehrt und verewigt werden. Dem will er sein Denkmal für die kleinen Arbeiter, die ihr Leben geopfert haben und sonst kaum entsprechend Beachtung finden würden, entgegenwirken.
2. Verschiedene Antworten möglich...
3. Auch heute sind es in erster Linie die mächtigen und einflussreichen Menschen, denen Denkmale errichtet werden und denen, etwas weniger eng betrachtet, hauptsächlich die Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit zukommt. Die anderen, die sogenannten „Kleinen“, werden dabei kaum je gebührend berücksichtigt.
4. In der ersten Strophe beschreibt Meyer das Denkmal und erinnert an die Geschwindigkeit, mit der die Zeit bzw. das Leben vergeht. In der zweiten Strophe urteilt Meyer, dass sich durch das Denkmal ein Stück des Glanzes des Gotthardtunnels auch auf die Arbeiter ausdehnt. Wenn es etwas zu erreichen oder zu gewinnen gibt, steht ein Volk bzw. steht die Menschheit zusammen.
5. Mit dieser Aussage wird zu erklären versucht, wie die Opfer beim Tunnelbau zu rechtfertigen sein könnten. Es besteht ein höherer Zweck, der hier mit „Erkämpfung eines Lorbeerkranzes“ umschrieben wird. Es geht also um eine Art Wettstreit, bei dem es (für die Schweiz) etwas, und sei es nur Ruhm, zu gewinnen gibt. Daraus kann auf eine gewisse Notwendigkeit geschlossen werden, die Opfer aus Sicht des ganzen Volkes zugunsten des höheren Ziels in Kauf zu nehmen.