



Geschichte, Geografie für Sek I, Sek II

## **Gotthard – Das Jahrhundertbauwerk**

51:20 Minuten

- Gotthard-Mythos** **00:00** Arbeiter aus Italien, katastrophale Arbeitsbedingungen, viele Tote und Verletzte: Der Bau des Gotthardtunnels war teuer erkaufft und hochpolitisch. Der Tunnel wurde zum Wahrzeichen der Schweiz und der Ursprung des «Gotthard-Mythos».
- Nord-Süd-Verbindung** **03:11** Vor dem Bau des Tunnels konnte man den Gotthard nur mit Eseln passieren. Mit der «Teufelsbrücke» wird der Weg erleichtert, beispielsweise für Postkutschen. Der Gotthard wird zur Nord-Süd-Verbindung, zum «Scheitelpunkt Europas». Alfred Escher ist daraufhin derjenige, der darauf pocht, einen Tunnel durch den Gotthard zu bauen. Italien, Deutschland und die Schweiz beteiligen sich aus politischem Kalkül an den Kosten. Hinzu kommen private Investoren.
- Louis Favre** **08:12** Louis Favre, Bauherr des Gotthardtunnels, setzt sich mit dem Versprechen gegen seine Konkurrenten durch, schneller und billiger zu bauen als alle anderen. Die Folgen dieses utopischen Versprechens sind verheerend, insbesondere für die Arbeiter. Die Ingenieure, die den Gotthard vermessen müssen, stehen vor einer Herausforderung.
- Dynamit** **14:12** Im Herbst 1872 beginnt Favre mit dem Bau des Tunnels. Er zählt auf moderne Technologien, die während der Bauzeit ständig verbessert werden. Vor allem Dynamit gilt damals als modern und effizient. Der noch recht unbekanntere Sprengstoff fordert viele Tote, weil er immer wieder unvorhergesehen explodiert. Trotz moderner Technik bleiben die Bohrungen bald stehen: Favre gerät unter Druck. Er verspricht, für jeden Tag Verspätung 5000 Franken Busse zu bezahlen. Der Zeitdruck verursacht Unfälle, die Sicherheit der Bauarbeiter ist zweitrangig.
- Arbeiter aus Italien** **18:25** Favre hofft, die Verspätung mit mehr Arbeitern aufholen zu können. Es sind vor allem Bauern aus Italien, die kaum Deutsch sprechen und zuhause keine Arbeit haben. Sie wissen, dass es sich um eine temporäre, risikoreiche Arbeit handelt. Einige Leute in Göschenen und Airolo vermieten Zimmer zu hohen Preisen, die sich die Arbeiter teilen.
- Göschenen** **23:03** Die Bevölkerung in Göschenen wächst wegen dem Familiennachzug der Arbeiter. Aber es kommen auch alleinreisende Frauen, die als Dienstmägde anheuern. Kellnerinnen verdienen sich mit Prostitution etwas dazu. Die heimische Bevölkerung verdient durch das Anbieten minimaler Leistungen zu hohen Preisen. Die Arbeiter geben sich mit dem Wenigsten zufrieden, um möglichst viel Geld in die Heimat senden zu können.
- Arbeitsbedingungen** **28:00** Schlechte Luft, keine Toiletten, Hitze, verunreinigtes Trinkwasser und Dynamitgas gehören zu den Arbeitsbedingungen im Tunnel. Teilweise verbringen die Arbeiter zwanzig Stunden am Stück unter Tage. Es gibt viele Tote durch Unfälle. 1875 kommt es zum Streik. Mit Hilfe der Polizei und der Bürgerwehr will Favre den Streik unterbinden. Der Disput eskaliert und vier Arbeiter werden erschossen.

- Bundesrat** **33:11** Bundesrat Welti, der als Schnittstelle zwischen den am Tunnelbau beteiligten Parteien fungiert, ordnet eine Untersuchung an. Nur in einem geheimen Bericht wird über die damaligen Zustände berichtet. Verbrechen gegen Arbeiter bleiben unbestraft. Hinzu kommt eine geheimnisvolle Krankheit, welche die Arbeiter niederrafft. Eher zufällig findet ein italienischer Arzt heraus, dass es Parasiten sind.
- Tod von Louis Favre** **38:17** Die Parasiten, die sonst auf einer solchen Höhe nicht vorkommen, profitieren von der Hitze in den Tunneln. Der Bundesrat versuchte, diesen Bericht verschwinden zu lassen. Das einzige Ziel ist es, den Tunnel möglichst schnell fertig zu bauen. 1879 stirbt Louis Favre. Er hat, trotz seiner ausbeuterischen Tendenzen, den Ruf des «Arbeiterfreundes». Wenig später gelingt der Durchbruch und die Arbeiter aus Göschenen und Airolo treffen aufeinander. Die Legende besagt, dass man zuerst Favres Bild durch den Durchschlag gereicht habe.
- Denkmal für die Arbeiter** **44:30** Die ursprünglich einspurige Linie wird bald ausgebaut. Das Interesse an der Strecke ist riesig und verhilft der Schweiz zu einem modernen, fortschrittlichen Image. Vor allem die Elektrifizierung der Linie wird in der Folge vorangetrieben. Der Tunnel bleibt jahrzehntelang die wichtigste Nord-Süd-Verbindung. 50 Jahre nach der Eröffnung des Tunnels wird in Airolo das Denkmal eingeweiht, das all jenen gedenkt, die für den Bau ihr Leben lassen mussten. Die Situation der einfachen Arbeiter in allen Industrien wird in den Jahren nach dem Bau massiv verbessert.