

Du



Italiener in der Schweiz

Stollen, die kaputtmachen

Es wird oft vergessen: Italiener ermöglichten das Technikwunder Gotthardtunnel. Der Filmmacher Villi Hermann erinnert an sie.

Text VILLI HERMANN

Die Arbeit im Gotthard ist nie zur Ruhe gekommen, seit der erste Tunnel im Jahre 1882 betriebsbereit war: Tunnel, Bunker und Horste zur Verteidigung der Eidgenossenschaft. Diese sogenannte Gotthardfestung wird heute an Private und wissenschaftliche Institutionen vermietet und für Filmaufnahmen zugänglich gemacht. Dieses «natürliche Bollwerk gegen jene, die uns bedrohen und angreifen», wie Bundesrat Hans Hürlimann 1976 anlässlich des Durchschlags des Strassentunnels patriotisch-euphorisch ins Mikrofon rief, ist heute ein begehrtes Postkartensujet.

Der erste Eisenbahntunnel (1872–1882)

Wenn man die Anfahrtsstrecken und Zwischentunnel dazurechnet, arbeiteten Zehntausende italienische Emigranten an diesem «technischen Wunderwerk» und «siebten Weltwunder», wie man sich damals auszudrücken liebte. Im August 1880 waren es zwischen Immensee und Lugano genau 17 451 Personen. Die *Neue Zürcher Zeitung* publizierte 1882 folgendes Gedicht eines C. W.:

Es tönt durch alle Schweizergauen
Der Jubelruf: Es ist vollbracht!
Nun ist der Gotthard durchgehauen,
Die festgranitne Felsenwacht.
(...)
Ein Hoch den kühnen Ingenieuren
Und ihrer stolzen Wissenschaft,
Die solche Riesen selbst bezwingen
Mit ihres Geistes Wunderkraft.

Bei der Lektüre dieser Zeilen fällt auf, dass der bürgerliche C. W. die eigentlichen Erbauer nicht zu sehen scheint. Es waren Italiener, und viele bezahlten 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, die an Erschöpfung infolge Krankheiten, vor allem der Ankylostomiasis, im Nachhinein gestorben sind, 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, etwa 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 tödlichem 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 Ricketunnels 1904, der Berninabahn 1907, bei Grenchen 1913. Italien, die Heimat der Mineure, war und blieb ein «unsicherer Kanton».

Viele dieser italienischen Emigranten blieben nach der Vollen- dung der Streckenbauten im Tessin, fanden Arbeit bei der Eisenbahn oder zogen weiter in die Deutschschweiz, oft auch in die Welschschweiz, um auf verschiedenen Baustellen zu arbeiten. Ihre Lokale hiessen zum Beispiel Café Venezia, ihre Häuser etwa Mionido.

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.

Den Gotthardtunnelbau findet man auch in der Schweizer Literatur. Ein Berg voll Geschichten. Felix Moeschlin beschrieb den Bau anhand von Dokumenten und mit viel Fantasie im Buch *Wir durchbohren den Gotthard* (1947). Fiorenza Venturini widmete dem Gotthardtunnelbau und dem Streik zwei Romane: *Storia dei trafori del San Gottardo* (1980) und *Gli angeli della dinamite* (1991). Hermann Burger verspricht sich in *Die künstliche Mutter* (1982) Rettung als Kurgast in Göschenen am Gotthardmassiv, dem Wasserschloss Europas und Rückzugsgebiet der Schweizer Armee. Friedrich Dürrenmatt fabulierte im *Tunnel* (1952) über den Vorlauf in den Tod, und Emilio Geiler schrieb *Lokomotivführer Lombardi* (1944).

Sankt Gotthard und Tunnelbau findet man auch in der Schweizer Filmgeschichte: *Der letzte Postillon vom St. Gotthard* von Edmund Heuberger (1941), *San Gottardo* von Villi Hermann (1977), *Ritorno a casa* von Nino Jacusso (1980), *Transit Uri* von Dieter Gränicher (1993), *Dynamit am Simplon* von Werner Schweizer (1989) oder *Pessoa* von Heinz Büttler (1996).

Das berühmte Denkmal von Vincenzo Vela steht jetzt in Airolo an einem gut sichtbaren Platz, nachdem es fünfzig Jahre lang in einem



Mineure beim Abbohren des Gesteins mit Druckluftschlämmern bei Silenen im Kanton Uri, 1923. Ihre Kleidung ist voller Bohrstaub.

Vorhergehende Doppelseite: Baustelle des Gotthard-Basistunnels, 2012. Mit 57 Kilometern Länge ist der 2016 fertiggestellte Eisenbahntunnel der längste der Welt. Er verbindet den Kanton Uri mit dem Tessin.

Keller versteckt blieb, weil man das Trauerdenkmal des Garibaldi-Anhängers Vela nicht so gern sah. Erst 1932 wurde es wieder ausgegraben und feierlich eingeweiht. Der Gedenktext von Francesco Chiesa berichtet von «eroica fatica del lavoratore ignoto». Aber so unbekannt waren die «Helden» nicht, sie trugen Namen wie Michele Costantino, Giuseppe Beata, Gian Battista Oliva, Giuseppe Berta, Giuseppe Vairo, Silvestre Cornuto, Franco Ceretto und starben im Tunnel, im Siechbett oder unter Schweizer Gewehr kugeln. Aber auch in Volksliedern lebt der Gotthard weiter, mit dramatischen Sätzen wie «Maledetto sia il Gottardo, gl'ingegneri che l'han disegna» (Verflucht sei der Gotthard und die Ingenieure, die ihn planten) oder noch krasser dieses italienische Volkslied:

*E la mia mamma sempre me lo diceva
di star lontano dalla miniera.
Ma mi testardo sempre ci sono andato
finché la mina m'ha rovinato.
Ahimè, ahimè.*

(Meine Mutter sagte mir immer: Bleib dem Bergbau fern. Ich Starrkopf kehrte zurück, bis mich der Stollen kaputt machte.)
Lieder, die man heute noch singt.

Der Strassentunnel (1969–1980)

Geändert hatte sich nicht allzu viel. 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 Emigrationstätern 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 letzten Explosion für den feierlichen Durchstich des Gotthardtunnels 1976 gab man zwei Italienern, Arturo Gaetani und Pancrazio Ranieri, beide verheiratet, mit Kindern und seit über zwanzig 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, sei es Airolo, Göschenen oder Hospental. Postkarten der Familie und von Dorffreunden klebten an der dünnen Holz wand und Nackedeis aus Illustrierten neben den Betten. In einem Zimmer standen drei Kasernenbetten, drei Hocker, ein Tisch und drei schlanke Kasernenschränke. Das Nützigste 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 e interne Emigration hinter sich hatten. Sie kamen aus Süditalien erst nach Mailand oder Turin. Von dort erreichten sie etappenweise die Schweizer Grenze in der Nähe von Como, Luino, Varese, Sondrio. Sie arbeiteten zuerst als Grenzgänger. Im Gotthardtunnel erlernten sie schnell den neuen Beruf, die Fachausdrücke «Kalotte» für das Tunneldach und «Strosse» für den Tunnelboden, 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 öfter den Wohn- und Arbeitsort gewechselt hatten, wollten erst nur für kürzere Zeit im 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: dreizehn Italiener, drei Jugoslawen und je ein Arbeiter aus Spanien und Deutschland. Die Liste der Teil- und Vollinvaliden durfte nicht veröffentlicht werden, da dies «die Intimsphäre der Verunfallten berühre».

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 Auftrag 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 Arbeitsrhythmus und die Wohnbedingungen nicht akzeptierten. Sicher zu Recht. Auch Spanier waren dort, ebenfalls nur temporär. Die nicht qualifizierten italienischen Emigranten wechselten relativ häufig den Arbeitsplatz und wurden deshalb teilweise durch Türken ersetzt. Schweizer trafen wir im Stollen sehr wenige an,

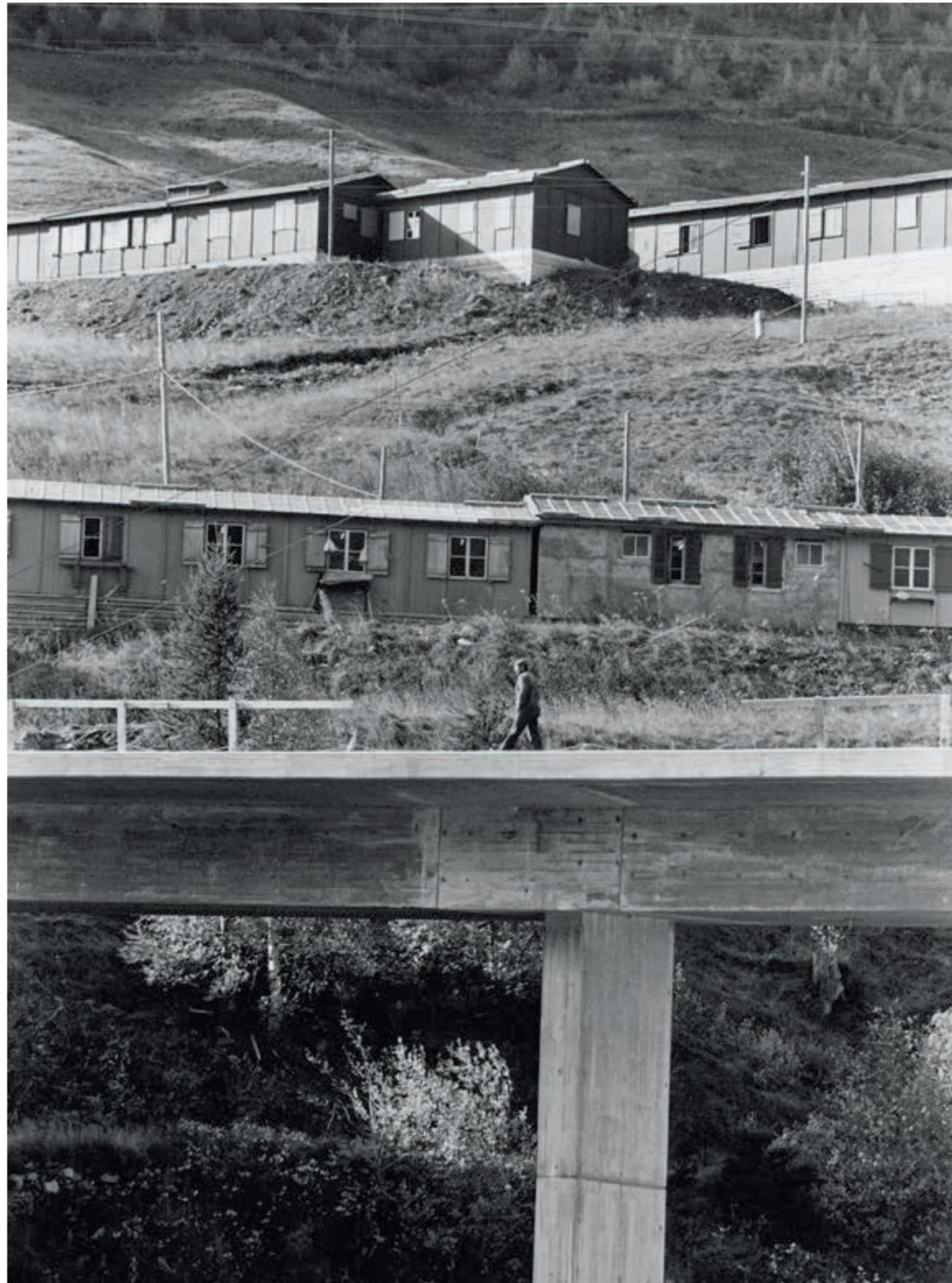


Der Klassiker in neuem Licht

USM Haller erschliesst revolutionäre Dimensionen integraler Beleuchtung: kabellos, dimmbar, energieeffizient. Eine wahre Innovation – lassen Sie sich inspirieren!

www.usm.com

Besuchen Sie unsere autorisierten Vertriebspartner, USM Showrooms oder bestellen Sie Ihr Lieblingsstück in unserem Online Shop.



Blick auf das Maderanertal nahe dem Gotthard.

Unten: Druckluftlokomotive, die dabei half, das abgeschlagene Gestein aus dem Tunnel zu transportieren. Das Bild entstand während des Gotthardtunnelbaus im 19. Jahrhundert. Der Eisenbahntunnel liegt auf 1150 Meter, ist 15 Kilometer lang und bis heute in Betrieb.

Linke Seite: Arbeiterbaracken an einem Berghang bei Airolo im Tessin. Die Behausungen waren abseits des Ortes gebaut und völlig isoliert. Der Regisseur Villi Hermann, der das Bild während der Dreharbeiten zu seinem Film *San Gottardo* 1973 aufnahm, spricht von einem «Arbeiterghetto in den Alpen».



meistens waren es Ingenieure, Kontrolleure oder Presseleute auf Vorbesichtigungstour. Und wenn man Schweizer Untertagarbeiter traf, 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 unter welchen Entbehrungen die fünfzehn und sechzehn 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 Saisonnier 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 arbeitete drei Schichten, und weil viele an den Wochenenden und freien Tagen zurückreisten oder Freunde besuchten. Streit gab es nur unter ihnen, 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 Mineure im Schnitt zwischen 50 und 55 Stunden in der Woche. Das BIT (Bureau international du travail, Genf) 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. Untertag-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 zum 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 Dreharbeiten 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 sechs Uhr einfahren wollten, waren die Herren Ingenieure mit den weissen Helmen dort und verweigerten uns die Einfahrt. Wir fragten verdutzt, warum. «Ihr wisst schon selber.» Keine weitere Diskussion oder Fragestellung war möglich. Einfach stopp und Dreharbeiten abbrechen. Bei der neuen Alp Transit hatten sie PR-Leute, Tunnelguides, und man wurde wie im Freiluftmuseum Ballenberg herumgeführt und informiert, *the CEO's point of view*. Für die Sightseeing-Tour musste man bezahlen, in Schweizer Franken, man nahm auch Euro.

Der sogenannte längste, modernste und sicherste Autotunnel Europas (genaue 16,9 Kilometer) hat eigentlich wirtschaftlich nicht das gebracht, was man im Tessin erhofft hatte. Einige Deutschschweizer haben sich eine Ferienwohnung gepostet oder ein Rustico umgebaut, einige Firmen haben sich angesiedelt, meist Zweigfirmen, die bei der ersten Krise schnell wieder dichtmachten. Ins Gewicht fallen nur die gewaltige Verkehrszunahme und die Umweltbelastung. Sicher sind schon Hunderte Millionen Autos und Lastwagen durch den ausgehöhlten Gotthardgranit gerollt, bald hat man die siebzehn Toten beim Strassentunnelbau vergessen und zählt bereits mehr Verkehrstote im fertigen Autobahntunnel. Siebzehn Arbeiter haben für diesen Bau das Leben gelassen. «Das macht pro Kilometer einen Toten», rechnete ein Tunnelarbeiter vor und fügte hinzu: «Das sind genau siebzehn zu viel.»

Die Alpentransversale Neat (1999–2016)

Zum dritten Mal wurde gebohrt. Neben Bürgern der klassischen Emigrationsländer tauchten nun Australier, Neuseeländer, Südafrikaner, Deutsche, Polen, Bosnier, Portugiesen, Tschechen, Slowaken, Kosovaren, Ukrainer am Gotthard auf. Die italienische Sprache, vor Kurzem typische Bauarbeitersprache, wurde abgelöst durch die deutsche

N
NAPULÉ



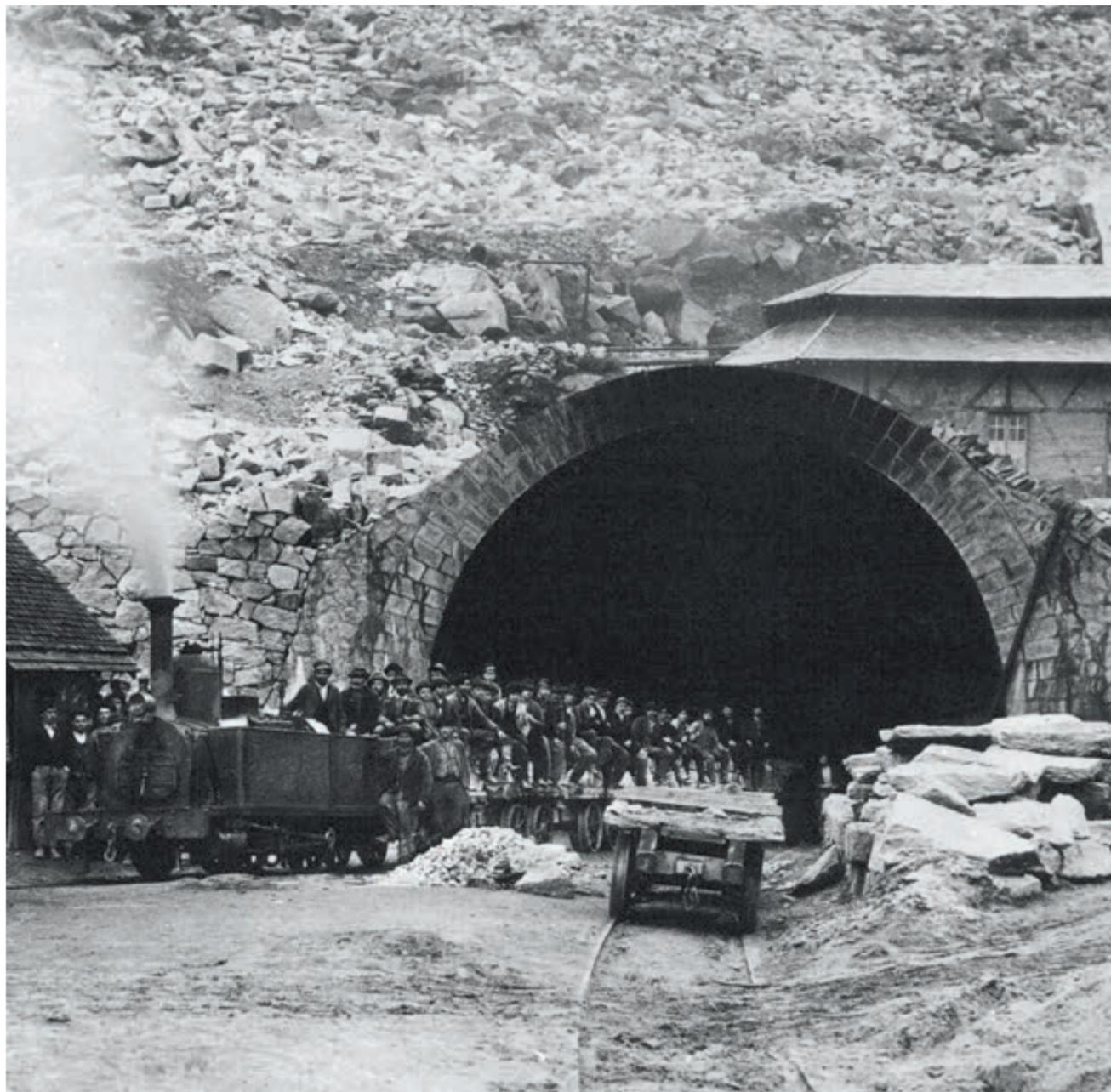
La Pizza è Poesia

Raffaele Tromiro

Raffaele Tromiro

Kirchgasse 59, 8706 Meilen | 044 923 02 02 | pizzerianapule.ch

Arbeiter verlassen nach Schichtende die Baustelle des Gotthardtunnels.



Sprache, aber vor allem durch ein Kommunikationssystem, das entwickelt wurde und jetzt perfekt funktioniert, wie der Bauleiter sagte.

In einem Rapport über die Bemessung der künstlichen Belüftung las ich: «Die künstliche Belüftung hat dafür zu sorgen, dass den unter Tag beschäftigten Belegschaften an allen Arbeitsstellen eine von schädlichen Abgasen freie, genügend Sauerstoff enthaltende Atemluft zur Verfügung steht. Die bei den Sprengungen entstehenden Staub- und Gasschwaden und die durch Dieselmotoren abgegebenen Abgase enthalten verschiedene gefährliche Stoffe wie: Kohlenmonoxyd, Kohlendioxyd, Stickoxyd, Stickoxyde berechnet als NO_x , Formaldehyd, höhere aliphatische Aldehyde, Acrolein, Schwefeldioxyd, welche die Atemluft in lebensbedrohlicher Weise mit gesundheitsschädlichen Gasen anreichern oder des zur Aufrechterhaltung der Lebensvorgänge notwendigen Sauerstoffs berauben können. Zudem beeinträchtigen die bei der Verbrennung von Dieselmotoren im Auspuffgas abgegebenen Russrückstände die Sicht. Zwecks Verhütung von Erstickungen und Vergiftungen sind daher die folgenden Massnahmen zu treffen (...).» Und weiter: «In der Nähe der Arbeitsstellen sind unter Tag Trockenaborte aufzustellen. Das Verrichten der Notdurft an anderen Orten ist zu verbieten.» Viel Arbeit für die Kontrolleure der Suva.

Vorgesehen waren vorerst ungefähr dreihundert und später insgesamt ungefähr tausend Tunnelbauspezialisten. Die Arbeiter fielen im Dorf nicht mehr auf, sie waren mobil und besaßen Handy und Auto. Dieses garantierte die Flucht für einige Tage oder Stunden. Sie wohnten diskret in Appartements oder in den Wohncontainern. Höchstens in den Beizen waren sie zu identifizieren, weil sie Deutsch redeten oder radebrechten und nicht mehr Italienisch. Ich vermute, die wenigsten der an der Alpentransversale Arbeitenden wurden sesshaft, Mobilität ist Trumpf, man zieht weiter oder wechselt den Job.

Emigration war nicht mehr das Hauptthema für die Alp Transit, der Umweltschutz und die Landschaftsveränderungen waren ebenso ein Problem und wurden diskutiert, sie waren wichtiger für die Region. Obwohl man zu Beginn nicht wusste, was alles bei den nächsten 57 Kilometern Eisenbahntunnelbau passieren könnte (natürlich war dieser dritte Tunnelbau wieder der längste der Welt), was die echten Probleme sein würden. Es gab den ersten (erfolgreichen) Streik am Gotthard, der Tunneleingang wurde von den Arbeitern gesperrt. Auch am Lötschberg wurde wegen der Arbeitsbedingungen gestreikt. Zahlreiche Vorbohrungen waren zwar gemacht worden, aber der Berg war *maledetto*. Neun Mineure verunfallten tödlich. Im Tessin vorläufig «nur einige Unfälle», hiess es in den Communiqués. 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 erzählten von den vielen Arbeitsorten, der Zuhörer denkt dabei an Reiseprospekte oder an Revolutionen: Belgien, Algerien, Türkei, Philippinen, Tansania, Uruguay. Sie konnten sich meistens von anderen Tunnelbaustellen her, erzählten 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 erzählten von viel und harter Arbeit, oft isoliert von der Bevölkerung, aber von guter Unterkunft, nicht wie die Containerbaracken in Pollegio und die teuren Mietwohnungen im Leventinatal. Sie erfüllten uns den SBB-Slogan «Der Kluge reist im Zuge». Man arbeitete immer noch in drei Schichten, 24 Stunden, rund um die Uhr. Auf Jahre hinaus Baustellen. Tunnelbau ist Männersache.

Sesshaft wollte keiner werden, alle zogen bald wieder weiter oder träumten wie alle Emigranten vom Heimatdorf. Das halbfertige und immer noch leer stehende Haus oder die Villa werden sie vielleicht nie bewohnen können. Die Italiener waren 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 damals auch keine Schimpfwörter gegen Italiener gehört, heute flucht und wettet man eher gegen die Türken, Albaner und Osteuropäer. Jede Zeit hat ihre Prügelknaben.

Villi Hermann, 1941 in Luzern geboren, studierte Regie an der London Film School. 1977 drehte er den Film *San Gottardo*, für den er am Locarno Film Festival mit dem Silbernen Leoparden ausgezeichnet wurde. Weitere Filme sind *Es ist kalt in Brandenburg [Hitler töten]*, zusammen mit Niklaus Meienberg und Hans Stürm [1980], oder *Gotthard Schuh – Una visione sensuale del mondo* [2011]. 1981 gründete Hermann seine eigene Produktionsfirma Imago Film.



DATEJUST

Die Datejust ist die klassische Rolex par excellence und war die erste Armbanduhr der Welt, die das Datum in einem Sichtfenster auf dem Zifferblatt anzeigt. Auch weiterhin ist sie der Inbegriff eines zeitlosen Stils. Dies ist eine Geschichte von anhaltender Exzellenz. Eine Geschichte aus der Welt von Rolex.

#Perpetual



OYSTER PERPETUAL DATEJUST 41

BUCHERER

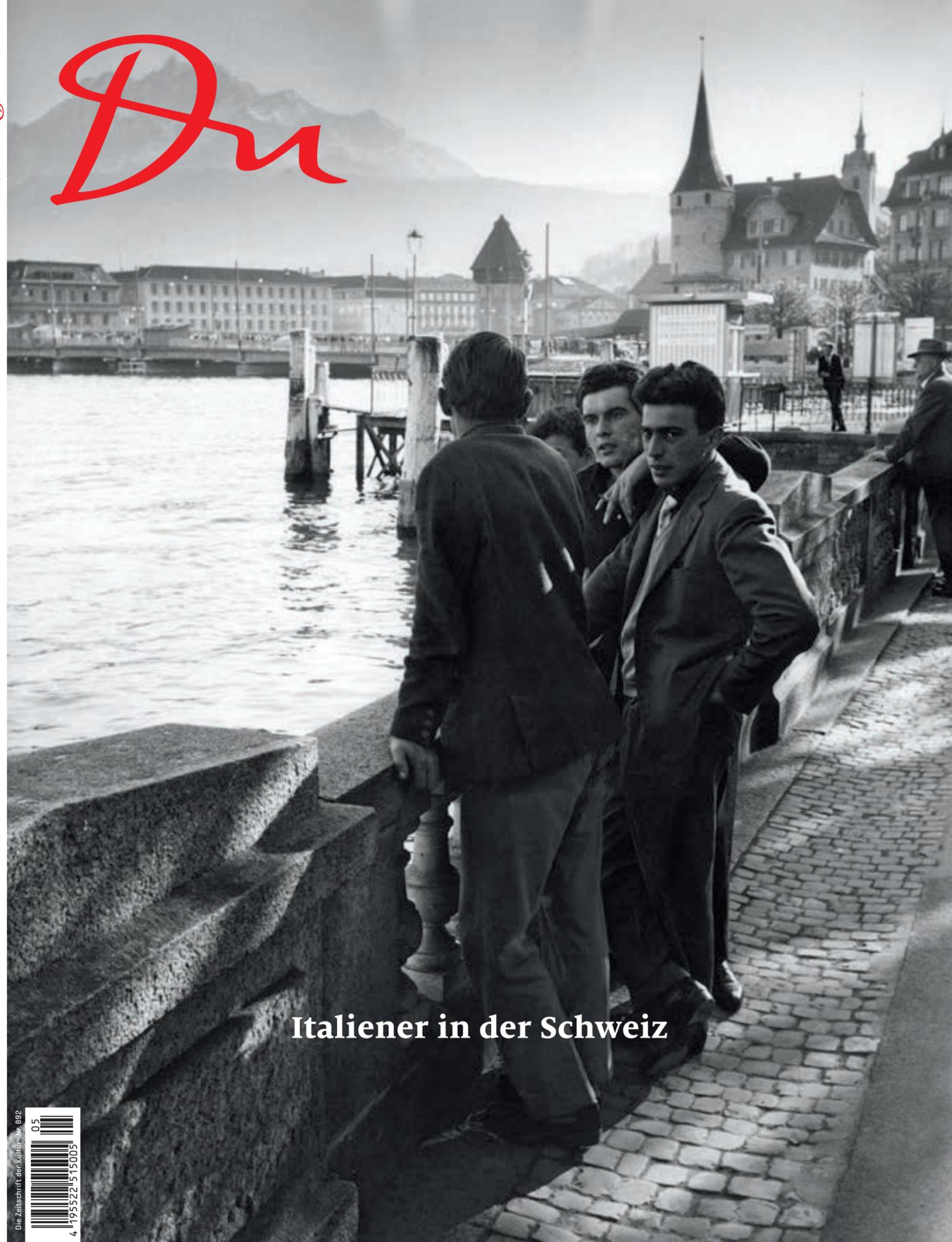
1888

bucherer.com

Dr 892 | Mai 2019

Dr

Italiener in der Schweiz



Italiener in der Schweiz

CHF 20 / EUR 15



Die Zeitschrift der Kultur Nr. 892