

# SWR2 MANUSKRIFT

ESSAYS FEATURES KOMMENTARE VORTRÄGE

---

Schwerpunkt "Lange Nacht der Tunnel"

## SWR2 Wissen

### Mineure - Nomaden des Tunnelbaus

Von Helmut Frei

Sendung: 28. Mai 2016 (Lange Nacht der Tunnel) und 3. Juni 2016 (Wissen)

Redaktion: Udo Zindel

Regie: Maria Ohmer

Produktion: SWR 2016

---

#### Bitte beachten Sie:

Das Manuskript ist ausschließlich zum persönlichen, privaten Gebrauch bestimmt. Jede weitere Vervielfältigung und Verbreitung bedarf der ausdrücklichen Genehmigung des Urhebers bzw. des SWR.

---

#### Service:

SWR2 Wissen können Sie auch als Live-Stream hören im **SWR2 Webradio** unter [www.swr2.de](http://www.swr2.de) oder als **Podcast** nachhören: <http://www1.swr.de/podcast/xml/swr2/wissen.xml>

Die **Manuskripte** von SWR2 Wissen gibt es auch **als E-Books für mobile Endgeräte** im sogenannten EPUB-Format. Sie benötigen ein geeignetes Endgerät und eine entsprechende "App" oder Software zum Lesen der Dokumente. Für das iPhone oder das iPad gibt es z.B. die kostenlose App "iBooks", für die Android-Plattform den in der Basisversion kostenlosen Moon-Reader. Für Webbrowser wie z.B. Firefox gibt es auch sogenannte Addons oder Plugins zum Betrachten von E-Books:

**Mitschnitte** aller Sendungen der Redaktion SWR2 Wissen sind auf CD erhältlich beim SWR Mitschnittdienst in Baden-Baden zum Preis von 12,50 Euro.

Bestellungen über Telefon: 07221/929-26030

Bestellungen per E-Mail: [SWR2Mitschnitt@swr.de](mailto:SWR2Mitschnitt@swr.de)

---

#### Kennen Sie schon das Serviceangebot des Kulturradios SWR2?

Mit der kostenlosen SWR2 Kulturkarte können Sie zu ermäßigten Eintrittspreisen Veranstaltungen des SWR2 und seiner vielen Kulturpartner im Sendegebiet besuchen. Mit dem Infoheft SWR2 Kulturservice sind Sie stets über SWR2 und die zahlreichen Veranstaltungen im SWR2-Kulturpartner-Netz informiert. Jetzt anmelden unter 07221/300 200 oder [swr2.de](http://swr2.de)

# MANUSKRIFT

## *Musikakzent*

### **Erzählerin:**

Die Schweiz im Gotthardfieber. Zwanzig Jahre liegen zwischen dem 15. April 1996 und dem 1. Juni 2016. Zwanzig Jahre und ein paar Tage zwischen dem Baubeginn und der feierlichen Eröffnung des Gotthard-Basistunnels, Voruntersuchungen und Machbarkeitsstudien nicht mitgerechnet. Im Alpendorf Sedrun begannen 1996 die ersten Vorarbeiten an dem mit 57 Kilometern längsten Eisenbahn-Tunnel der Welt. Müsste man nicht mit Bert Brecht fragen: Wer hat ihn denn gebaut, den längsten Tunnel der Welt? Waren es die Politiker, waren es die Manager der Schweizerischen Bundesbahnen? Waren es alle, die nun Beifall klatschen und sich auch selber auf die Schultern klopfen? Rene Kaufmann war als Mineur auf allen Bauabschnitten des Gotthard-Basistunnels eingesetzt, zwischen Erstfeld im Norden und Bodio im Süden. Er und seine Kollegen sind es, die Tunnel bohren, auf allen fünf Kontinenten. Sie sind es, die die Maschinen bedienen, die rund um die Uhr in Lärm, Dreck und Hitze arbeiten – und deren Namen später nirgendwo mehr auftauchen.

### **Ansage:**

Mineure – Nomaden des Tunnelbaus. Eine Sendung von Helmut Frei.

### **Rene Kaufmann:**

Ich war in Sedrun, in Faido, Bodio und jetzt bin ich seit drei Jahren in Erstfeld und Amsteg. Schade um die Zeit, dass es schon vorbei ist.

### **Sprecher:**

Rene Kaufmann ist Mitarbeiter einer Firma, die selbst während der Phase des Testbetriebs noch mit Wartungsarbeiten und diversen anderen Aufgaben im Gotthard-Basistunnel beschäftigt war.

### **Rene Kaufmann:**

Seit 1986 habe ich den Beruf gelernt als Bergmann, Streckenvortrieb. Und seit 1998 bin ich komplett im Tunnelbau. Ich kenne mich aus an der Rhein-Main-Strecke Frankfurt-Köln und seit 2002 bin ich halt hier in der Schweiz. Vom Streckenvortrieb, über logistische Sachen, über Lokfahren, Erhaltungsmaßnahmen, jetzt zurzeit in der Bergwasseraufbereitung, Bergwasserentsorgung, Bergwasserkontrolle. Alles, was Maschinen sind, alles, was gefragt und gebraucht wird. (Atmo)

### **Erzählerin:**

Rene hat Nachtschicht. Bevor er sich auf den Weg in den Gotthard-Basistunnel macht, besucht er die Kantine in Amsteg. Eher um sich die Zeit zu vertreiben, als etwas zu essen. Er überfliegt den Einsatzplan.

### **Sprecher:**

Rene Kaufmann ist in Sangerhausen daheim, einer Kleinstadt in Sachsen-Anhalt. Sie war zu DDR-Zeiten Mittelpunkt einer Region, die damals auch vom Kupferbergbau lebte. Davon zeugen kegelförmige Abraumhalden, die bis heute das Landschaftsbild prägen. Rene erzählt von seiner Frau und den zwei Kindern. Der eine Sohn ist 26, der andere 18.

**Rene Kaufmann:**

In meiner Heimat, wo ich herkomme, gibt es heute noch 19 Prozent Arbeitslosigkeit. Da muss man schon schauen, dass man irgendwo ordentlich unterkommt. Man braucht auf jeden Fall eine starke Familie, eine starke Frau. Oder man muss das als Alleinstehender machen. Aber wichtig ist, dass man zusammenhält, dass die Familie hinter einem steht, und dann kann man schon vieles verkraften. Mein Sohn war ein halbes Jahr alt, als ich 1998 auf Tunnelbau musste. Jetzt wird er 18. Und diese Kindheit, dieses Aufwachsen, dieses Größerwerden hab ich nicht erlebt. Und das ist für mich eigentlich eine sehr große Strafe.

*Musikakzent***Erzählerin:**

Rudi auf Heimaturlaub in Rangersdorf, ein Ort im österreichischen Bundesland Kärnten, Heimat vieler Mineure. Sein Nachname tue nichts zur Sache, sagt Rudi. Sein Heimatdorf liegt im Mölltal, das sich vom Rande des Großglocknergletschers herunterzieht bis in die von warmen Seen geprägte Ferienlandschaft Kärntens. Sie grenzt an Slowenien und öffnet sich in Richtung Mittelmeer. Von dorther drücken sommerliche Temperaturen sogar bis nach Rangersdorf herauf.

**Rudi:**

Des is mein Heimatdorf. Also, do bin i geboren, do hab i mei Hütte gebaut, mei Haus. Und Frau kennenglernt und mittlerweile is die Tochter au schon über zwanzig. Und so vergeht die Zeit. In der ganzen Zeit war i eigentlich immer auswärts. Den Job mach i scho über zwanzig Jahre, man gewöhnt sich dran.

**Sprecher:**

Rudi ist ein Nomade der Arbeit. Ohne Leute wie ihn lässt sich kein größeres Tunnelprojekt verwirklichen. Seit Generationen ist es für Männer aus dem Mölltal selbstverständlich, bei einer der österreichischen Tunnelbaufirmen anzuheuern. Rudis Vater war Forstarbeiter. Er selbst machte eine Ausbildung zum KFZ-Mechaniker. Für ein berufliches Fortkommen im Mölltal sah er jedoch keine Chance.

**Rudi:**

Die Verdienstmöglichkeiten bei uns und die Arbeitsmöglichkeiten sind relativ schlecht. Also man kriegt schon Arbeit, aber es ist begrenzt und dann net des, was man unbedingt machen möchte, und wenn, dann ist es sehr unterbezahlt. Han i mi entschieden, irgendwann amol in Tunnelbau zu gehen. Baumaschinen hab i mi dann a bißel spezialisiert. S´Grundding ist eigentlich KFZ-Mechaniker, aber dann tut man halt weiter auf Baugeräte und so bin i eigentlich zum Tunnelbau komma.

**Sprecher:**

Nach einigen Zwischenstationen landete Rudi in Bodio auf einer der Großbaustellen von Alptransit. Das Tochterunternehmen der Schweizer Bahn ist auch für den Gotthard-Basistunnel verantwortlich. Rudi war dort mit der Instandhaltung und Wartung von Maschinen und bei der Stollenbahn beschäftigt. Als die Rohbauarbeiten zu Ende gingen, wechselte er zum Bahnprojekt Stuttgart 21 – Neubaustrecke Ulm. Inzwischen hat Rudi auf eigenen Wunsch zur Großbaustelle des knapp 40 Kilometer langen Koralmtunnels gewechselt. Er ist das Kernstück einer neuen

Eisenbahnverbindung zwischen Graz und Klagenfurt, zwei österreichischen Landeshauptstädten. Der Koralmtunnel soll 2022 fertig sein. Rudi ist froh, das Bahnprojekt Stuttgart 21 hinter sich zu haben. Nicht nur, weil er nun einen sehr viel kürzeren Weg nach Rangiersdorf hat. Ihm machten auch die politischen Auseinandersetzungen um Stuttgart 21 zu schaffen. Immer wieder drohte Stillstand.

**Rudi:**

A jede Baustelle ist zwor im Prinzip dasselbe, aber irgendwie is jede anders. Schon von de Leute her – und wie soll i dir des sagen! I war in Italien zehn Jahre, i war in Sizilien unten, Catania do, hammer en Wassertunnel g´macht für die Stadt Catania. In Rom war i, in Madrid war i a, drei Johr. In Österreich auch viel. Salzburg, da bin i eineinhalb Stunden g´fahren, des is für mi natürlich schon schöner wie do nach Mailand mit em Flieger oder Madrid.

**Erzählerin:**

Es ist ruhig, sehr ruhig in Rangiersdorf. An Sonn- und Feiertagen noch mehr als an Werktagen, wenn wenigstens irgendwo in der Nähe eine Kreissäge jault oder ein Laster durch den Ort rumpelt.

Rudi und seine Frau Inge haben ein altes Bauernhaus abreißen lassen und einen von Obstbäumen eigerahmten Neubau hingestellt, einschließlich großer Einliegerwohnung. Inge führt durch das Haus wie bei einer Schlossbesichtigung. Dass dieser Traum eines geräumigen Eigenheims in Erfüllung ging, ist auch ihr Verdienst. Rudis Frau erzählt von Dutzenden von Gängen zu ihrer Hausbank, zur Gemeindeverwaltung und zu Behörden, von den Verhandlungen mit der Baufirma und diversen Handwerkern. Sie musste dafür sorgen, dass es voranging, weil Rudi auf einer fernen Tunnelbaustelle beschäftigt war. Manches habe sie mit ihm telefonisch besprechen können, anderes jedoch selber entscheiden und unterschreiben müssen.

**Sprecher:**

Alltag einer Fernbeziehung. Nicht nur bei Bauleuten, die Tunnel graben, sondern auch bei Fernfahrern, Schiffsbesatzungen und Monteuren, die ständig irgendwo anders im Einsatz sind. Inge denkt an die Zeit, als sie selber noch im Büro einer Tunnelbaustelle arbeitete und ihre kranke Mutter versorgen musste.

**Rudi:**

Des war schon beim Bauen so: wenn´s um a Genehmigung gangen, isch, jo du zu must weg. Die Frau hot des dann gmacht. Hat tadellos funktioniert.

**Inge:**

Ich kenn das draußen bei den Männern. Wenn er mit der Taschen kommen ist, no bin i schon g´fahren wieder. I bin aber gependelt, jeden Tag eine Stunde. A Mann kann mer net anhängen, dem muss mer die Freiheit lassen. Wenn er des gern macht. Er macht das gern, das macht ihm Spaß. Alles, was em Menschen gut gelingt, des is Optimismus, des macht Spaß. Und wenn du heute am Menschen Verbote, Gebote erteilst, du machst du nichts Gutes damit.

**Sprecher:**

Zehn Tage Arbeit auf den Tunnelbaustellen der neuen ICE-Strecke Stuttgart-Ulm, dann fünf Tage frei, dieser Rhythmus hat Rudi ganz gut gepasst. Mineure arbeiten rund um die Uhr, in Schichten zu je zehn Stunden. Zusammen mit einigen Kollegen – Österreicher wie er – wohnte Rudi in einem Mehrfamilienhaus in der Nähe der künftigen Trasse. Die federführende Baufirma nutzt es als Unterkunft für Beschäftigte. Jeder Arbeiter hat sein eigenes Zimmer.

470 Kilometer Straße trennen Rudi von seinem Heimatort Rangersdorf. Wenn er heimkommt, ist er oft müde. Und immer wieder erwartet ihn dann seine Frau mit Vorschlägen, wo er mit ihr hinfahren könne. In die Berge, in eine schöne Stadt oder ans Mittelmeer. Von Rangersdorf im Mölltal ist es mit dem Auto in drei bis vier Stunden zu erreichen. Rudi fühlt sich von solchen Vorschlägen gelegentlich etwas überrumpelt.

**Rudi:**

Man freit sich, dass mer wieder z´ammen is. Man fohrt dann vielleicht scho amol dohin, dohin. Des mach mer schon. Aber wenn net die Frau sogt: fahr mer dohin. I bin zuhause au gern. Meine Frau sagt, fahr mer ans Meer, dann fahr mer natürlich sho, des is überhaupt koi Froge. Aber wenn sie nix sogt – i halt´s zuhause leicht aus.

*Musikakzent***Erzählerin:**

Florian Habit hat es ins Fernsehen geschafft, beziehungsweise das Fernsehen zu ihm. Im November 2015 sendete der Südwestrundfunk im Landesprogramm für Rheinland-Pfalz einen Bericht über die Lemberger Straße in Ruppertsweiler. Die Straße muss man genauso wenig kennen wie das Dorf. Alles ganz normal und durchschnittlich. Allerdings hat Florian einiges zu berichten. Vor vier Jahren ging der Mineur in Rente. Der Gotthard-Basistunnel war seine letzte Baustelle, und vorher ist er viel herumgekommen. Als seine zweite Frau ihr erstes Kind bekam, war er gerade in Malaysia im Einsatz. Beim nächsten Heimaturlaub begrüßte sie ihn am Frankfurter Flughafen mit dem Säugling im Arm. Zu den beruflichen Stationen, an die sich Florian gern erinnert, zählt Stuttgart. Eine besondere Herausforderung sei für ihn und seine Kollegen der steile S-Bahn-Tunnel aus dem Talkessel hinauf auf die Ebene der Fildern gewesen, Richtung Stuttgarter Flughafen. Heute ist diese von Straßen und anderen Verkehrsanlagen, von Siedlungen, Industrie und Gewerbe zerstückelte Gegend ein Schwerpunkt des Bahnprojekts Stuttgart 21, mit dem Fildertunnel, der gerade gebaut wird.

**Sprecher:**

Florian Habit stammt aus der Steiermark. Hauptstadt dieses österreichischen Bundeslandes ist Graz. Viele junge Männer verdingten sich bereits vor etlichen Jahrzehnten bei großen Baufirmen in Wien – oder ihre Arbeitgeber schickten sie gleich auf ferne Baustellen im In- und Ausland. Florian Habit hat seine Geschichte erzählt, als er noch auf der Großbaustelle im Gotthardmassiv arbeitete:

**Florian Habit:**

Ich bin in jungen Jahren im Tunnelbau nach Deutschland. Meiner erste Baustelle war 1971 auf 72 am Edersee und da haben wir das Kavernenkraftwerk Waldeck II gebaut. No jo, dann bin ich doch durch ganz Deutschland abkommen, war auch ein bisschen im Ausland tätig, und dann bin ich mal kurz in Österreich, dann bin ich wieder raus nach Deutschland, nach Regensburg. Also 30, 40 Tunnel hab ich da in Deutschland durchgemacht, net, bis Hildesheim rauf. Zwischendurch amol im Irak, und dann war ich in Indien und Pfändertunnel in Bregenz und irgendwann bin ich da rauf kommen 1985/86 nach Pirmasens. Da ham´ mir für die Nato einen Tunnel gebaut. Jo, meine erste Ehe war da geschieden und ich hab´ eine hübsche Pfälzerin g´sehen, net. Dann hab ich da oben in Pirmasens, also in Ruppertsweiler geheiratet. Wir haben jetzt zwei Kinder und unser Haus oben. Ich hab in Österreich auch noch ein Haus und von meinen Eltern ein bisschen Grund geerbt, südlich von Graz.

**Sprecher:**

Florian Habit war mit Leib und Seele Mineur und schwärmt auch als Ruheständler mit denselben Worten wie zu seiner berufsaktiven Zeit von den unbekannteren unterirdischen Welten, in die ein Tunnel-Arbeiter vorstoße.

**Florian Habit:**

Wenn man einmal im Tunnelbau ist, dann kommt man sehr schwer wieder weg davon. Man kommt jeden Tag dorthin, wo noch nie jemand war. Und ich wollte eigentlich in meiner ersten Ehe die Frau mitnehmen doch nach Kassel rauf, an den Edersee. Die hat das dann abgelehnt und ich – ich war dann weltweit unterwegs. Wir haben uns getrennt ohne großen Streit. Jeder war froh, dass es so gekommen ist, und dann war der Fall erledigt, net. Das hat zwar wehtan, aber es war so besser, net.

**Atmo:**

Sprengung: das Laden/Ticken des Auslösers, Tuten, Sprengung

**Erzählerin:**

Die unterirdische Welt des Gotthard-Basistunnels, bevor die ersten Gleise für die künftigen Züge verlegt waren. Nicht alle Streckenabschnitte taugten für den Einsatz von Tunnelbohrmaschinen. Auch eine Not- und Ausweichstation, die weiter sein muss als der Durchmesser des Schildes einer Tunnelbohrmaschine, muss in den Berg gesprengt werden.

**Sprecher:**

Die Detonation ist gewaltig, reißt eine Staubwolke hoch.

**Erzählerin:**

Lärm, Matsch, Temperaturen von manchmal an die 40 Grad. Der beißende Rauch der Sprengung setzt den Tunnelarbeitern zu. Manchen wird schwindlig. "Weicheier", schimpft Florian. Einer der Arbeiter aus seiner Truppe hat mit dem Betonmischer versehentlich den dicken Schlauch zum Absaugen der Abluft demoliert. Und dann stand auch noch das Tor offen, das den Staub und Rauch der Sprengung zurückhalten sollte. Eine Staubwolke, die mit einem gasigen Gemisch angereichert ist, strömt in die Röhre. Sie hätte sauber bleiben sollen. Florian tobt:

**Florian Habit:**

Saubere Arbeit. Lauter schwächliche Hirner. Do fohrest sofort mit der Bühnen her und glei reparieren. Zehn Mischer kumma durch und aner bleibt hängen. Nimmst den Emil au dazu, dass er amol sieht, was er angestellt hot. Wenn do oiner im Weg steht, dann musst´n halt wegschicken. Du kannst jo net alles niederführn, oder. So dumm un blöd kann mer net sei.

**Sprecher:**

Die auf weiten Strecken nur mäßig beleuchtete Buckelpiste der Tunnelröhren im Rohbau geht den Fahrern der ausgebeulten Muldenkipper, der verdreckten Geländewagen und der Bohrlafetten für die Sprengsätze ins Kreuz. Vor jeder Sprengung müssen die Maschinen von der Felswand, an der gesprengt wird, der sogenannten Ortsbrust, zurücksetzen. In einem der Querschläge, die die beiden 57 Kilometer langen Röhren miteinander verbinden, ist der Spritzbetonbelag, der das Gewölbe sichern sollte, zerfetzt. Demolierte, aus Eisengeflecht bestehende Armierungsgitter. Stahlstangen, sogenannte Anker, abgeknickt wie Streichhölzer. Mit dem sogenannten "Spritzbüffel" donnern Mineure erneut flüssigen Beton auf die Wände. Florian Habit hat großen Respekt vor den unbändigen Kräften, die sich hinter dem so harmlos klingenden Fachbegriff "druckhaftes Gebirge" verbergen, und er erinnert sich an eine heikle Situation in einem von Faido aus erschlossenen Abschnitt des entstehenden Gotthard-Basistunnels.

**Florian Habit:**

Bin do hingestellt worden an vorderster Front. Der Berg spielt verrückt. Wir haben hier Bergschläge erlebt, die haben ein Erdbeben ausgelöst, dass Faido, das Dorf, erzittert is, net. Des hot Spritzbeton von den Wänden geworfen, des hot en Meter hoch die Sohle aufgehoben. Des hot Bögen, des hot Anker abgerissen. Ich hab en Freund ghobt, der is in China ums Leben gekommen durch en Bergschlag. Der hot des an die Brust gekriegt und durch innerliche Verletzungen ist der gestorben.

*Musikakzent***Sprecher:**

Unfälle, die tödlich enden, sind unter Mineuren auch heute nicht ausgeschlossen, obwohl Arbeitsschutzmaßnahmen und technische Voraussetzungen besser sind als noch vor wenigen Jahrzehnten. 1980 wurde der 17 Kilometer lange Gotthard-Straßentunnel eröffnet. Nach amtlicher Statistik forderte sein Bau 30 Todesopfer. Für den neuen, 57 Kilometer langen Eisenbahntunnel durch das Gotthardmassiv verloren neun Menschen ihr Leben. Es gibt inzwischen ein umfangreiches Paket an Sicherheitsbestimmungen für Menschen, die in Tunneln arbeiten. Der kreisrunde Bohrkopf einer Tunnelbohrmaschine ist mit Rollenmeißeln bestückt, die an der felsigen Ortsbrust entlang schrammen. Er muss ständig mit Wasser besprüht werden, um die Bildung gefährlichen Feinstaubs möglichst zu verhindern, der sich in Lungen und Bronchien festsetzt. Auch beim Einsatz von Spritzbeton für Tunnelwände ist oft die Besprühung mit Wasser vorgeschrieben, damit sich kein ätzender Betonstaub ausbreitet. Solche und ähnliche Bestimmungen gelten inzwischen in allen wirtschaftsstarken und hochtechnisierten Ländern. Dennoch hielt es die Schweizerische Unfallversicherungsanstalt für geboten, eine Lerneinheit unter dem Motto "Gute Tunnelluft – ein Recht für alle" zu erstellen. Darin heißt es:

**Zitator:**

Im Tunnelbau sind Todesfälle durch Berufskrankheiten häufiger als tödliche Arbeitsunfälle. Sie erfolgen jedoch meistens erst im Pensionsalter. Im Tunnelbau sind wir mit einer Vielzahl unterschiedlicher Schadstoffe konfrontiert. Die gleichzeitige Belastung durch verschiedene Schadstoffe kann deren Wirkung noch verstärken. Häufig handelt es sich um Feinstaub, Sprengschwaden und Dieselmotor-Emissionen.

**Sprecher:**

Zwar werden heute viele schwere und gefährliche Arbeiten tatsächlich von Maschinen übernommen. Aber bei Weitem nicht alle, sagt Florian Habit und denkt dabei an ältere Kollegen aus seiner aktiven Zeit im Tunnelbau.

**Florian Habit:**

Wenn man so acht und zwölf Meter lange Anker versetzt, dann hat man eine Bohrlafette mit einer Bohrstange von 4,30 Meter. Und dann muss man diese Bohrstangen immer wieder – händisch werden die verlängert. Und wenn do Leute hier, die haben au schon zwanzig oder vierzig Jahre im Tunnelbau geschafft. Do wiegt a Bohrstangen so 35 bis 50 Kilo. Und der muss die über Kopf so raufstemmen und do reinfädeln in die Lafette. Da braucht man junge kräftige Burschen, die anstatt ins Fitnessstudio schaffen sollen bei uns im Tunnel.

**Atmo:**

Kirchenglocken, Hundegebell

**Erzählerin:**

Hochzeitsglocken in Obervellach, eine Marktgemeinde im Mölltal. Ein zentraler Ort also. Macht einen aufgeräumten, properen Eindruck. Das Amtshaus des ehemaligen Oberbergmeisters herrschaftlich. Es erinnert an die wirtschaftliche Blüte der Region durch den Bergbau, dessen Niedergang im 18. Jahrhundert begann. In den Gassen bürgerliche Behaglichkeit, ebenso im Neubaugebiet mit den angrenzenden Schrebergärten. Bei sommerlich schönem Wetter ist es kein Problem, bei einer Grillparty dort Mineure auf Freischicht zu treffen. Einer erzählt von seinem Großvater, der Arbeiter im Baugewerbe gewesen sei. Der Vater habe den Beruf des Installateurs gelernt, sei dann in den Tunnelbau gegangen und habe im Vortrieb gearbeitet. Bei vielen Familien in Obervellach und anderen Gemeinden des Mölltals hat es fast schon Tradition, dass die Männer hinausziehen – und die Frauen zuhause bleiben. Und jeden Tag auf ein Lebenszeichen von ihren Männern warten, sagt Helga:

**Helga:**

Hier, wenn mer jo immer hört, net, Grubenunfälle und des und des. Und wir telefonieren jeden Tog, oft zweimol. Und wenn er dann net anruft, dann mach i mir scho Gedanken, net. Da lauf i dann scho oft im Kreis.

*Musikakzent***Sprecher:**

Nur einige Kilometer von Obervellach entfernt liegt Rangersdorf, wo Rudi zuhause ist. Gäbe es da nicht das eigene Haus in Rangersdorf, könnte Rudi auch in einer anderen Ortschaft des Mölltals leben. Beinahe demonstrativ bekennt er sich im



Gespräch immer wieder zu seiner Heimat, als müsste er sich selber vergewissern, noch dazugehören nach all den Jahren seines nomadischen Berufslebens. Manche Entwicklungen in seinem Dorf hat er zwar wahrgenommen, aber sie haben ihn kaum berührt. Vieles habe sich im Laufe der Zeit verändert und Rudi blieb nur die Rolle des Zuschauers. Er hat sich seinem Dorf entfremdet.

**Rudi:**

Bin in keiner Feuerwehr mehr. Kameradschaftsbund, geht au nimmer. Einzige, wo i dabei bin, is noch der Tennisclub.

**Sprecher:**

Und der ist in einem Rangersdorf benachbarten Touristenort. Rudi kennt Kollegen die sogar auf denselben Tunnelbaustellen arbeiten wie er und ebenfalls im Mölltal zuhause sind. Aber nur gelegentlich und rein zufällig begegnet er ihnen.

**Rudi:**

Man trifft sich. Grad beim Einkaufen oder es is a Veranstaltung, aber sonst eigentlich is es eher ruhiger. S´macht eigentlich jeder so sei Sach.

*Musikakzent*

**Erzählerin:**

Frühjahr 2015. Anschlussstelle Weilheim der Autobahn zwischen Stuttgart und Ulm. Über diesen Abschnitt des Alaufstiegs läuft auch ein Teil des LKW-Verkehrs zur nahen Baustelle der Hochgeschwindigkeitstrecke der Bahn. Die Züge werden durch mehrere längere Tunnel brausen. Auf dem weiträumig umzäunten Gelände, wo auch Maschinen für ihren Einsatz im Berg geparkt und ausgerüstet werden, ist eine gewisse Anspannung zu spüren. Nach mehreren Verzögerungen soll endlich die Tunnelbohrmaschine angefahren werden. Sie steht startbereit vor dem bereits durch Sprengvortrieb geschaffenen Tunnelstumpf. Daneben vier junge Polen, die staunend und auch etwas verängstigt auf den Koloss blicken.

**Arbeiter:**

Wir müssen weit fahren. Wir haben so circa 900 Kilometer. Zum Beispiel fahren wir über Nacht und wir müssen wieder am Morgen zur Arbeit gehen.

**Sprecher:**

Erst vor Kurzem sind die jungen Polen auf der Tunnelbaustelle beim württembergischen Städtchen Weilheim angekommen und nun sollen sie auf ihren Arbeitsplätzen eingewiesen werden. Sie wissen nicht recht, was auf sie zukommt.

**Arbeiter:**

Ich bin gelernter Ingenieur auch, hab in Oppeln studiert. Ja, aber jetzt arbeite ich erst einmal auf einer Baustelle. Für unsere Frauen ist das auch schwer, aber man macht das für das Geld, weil in Polen können wir nicht so viel verdienen wie hier.

**Sprecher:**

Die Gefühlslage der Tunnelarbeiter kann Sabrina Nast durchaus nachempfinden. Sie sei ja selbst Gastarbeiterkind, sagt sie. Heute arbeitet sie im Baustellensekretariat

und ist für viele Mineure die gute Seele, die nicht nur an Listen und Formulare denkt, wenn die Mineure ins Büro kommen und auch von sich und ihren Familien erzählen.

**Sabrina Nast:**

I stell mir´s au schwierig vor für manche Leut, die ihr ganzes Leben lang so gschafft ghet hen: die Woche über im Ausland, am Wochenende zuhause oder vielleicht diese Dekadenschicht: zehn Tage arbeiten, fünf Tage frei – wenn die dann in Ruhestand kommet. Also die Frau, die hot dahoim alles selber bewältigen könnn müssa. Die braucht ihren Mann vielleicht für solche Dinge oifach nemme, und dann ist die Frage, wie kommt er damit zurecht, wo hot er do sein Platz.

*Musikakzent*

**Sprecher:**

Klaus Andreis gehörte zur Mannschaft der badischen Firma Herrenknecht, deren Tunnelbohrmaschinen auch auf dem südlich Abschnitt des Gotthard-Projekts im Einsatz waren. Andreis, der ursprünglich Bergbauingenieur im Ruhrgebiet gewesen war, hatte einen der Wohncontainer am Rande des Baustellengeländes bezogen. Lauter transportable rechteckige Kisten, mehrere Etagen übereinander gestapelt. Privatsphäre blieb im Wesentlichen auf die eigenen vier Wände im Wohncontainer beschränkt.

**Klaus Andreis:**

2,40 Meter mal fünf Meter, so was in dem Dreh. Bett, Schrank, Tisch, Fernseher, Kühlschrank und Toilette, Dusche außerhalb, also Sammelwaschraum. Is so ganz in Ordnung; sauber, kann man drin schlafen und mehr muss man ja nicht. Das eigentliche Leben spielt sich ja nicht da drin ab. Da schläft man halt.

**Sprecher:**

Als Klaus Andreis das Kapitel Gotthard-Basistunnel schon abgeschlossen hatte, hielt Rene Kaufmann aus Sangerhausen in Sachsen-Anhalt noch immer die Stellung. Seine Stimmung war zuletzt gedrückt, weil er miterleben musste, wie ein Kollege nach dem anderen abgezogen wurde und er einsam zurückblieb. Etwas wehmütig erinnert sich Rene an die Phase, als das Bergdorf Sedrun sein Stützpunkt war, auf halber Strecke der Gotthard-Achse zwischen Erstfeld im Norden und Bodio im Süden. Wie andernorts lag auch in Sedrun die kleine Siedlung der Bauleute etwas außerhalb der Dorfmitte. Reto Schmid, der in Sedrun eine Bäckerei und Konditorei betreibt, erinnert sich gut daran:

Manche Kollegen spürten wohl eine Mauer zwischen sich und den Einheimischen, sagt Rene.

**Rene Kaufmann:**

Ich kenne Leute, die haben maximal ihren Bankautomat gesehen, die haben eine Wirtschaft gesehen, das war´s. Ich kenne aber auch Leute, die kennen die Wanderwege, die kennen die Region, die bringen ihre Fahrräder mit und machen etwas für den Körper

**Erzählerin:**

Rene wartet in der Kantine, bis es Zeit ist zum Tunnelportal aufzubrechen, wo der Arbeiterzug für die Nachtschicht im Tunnel startet. Seine Gedanken kreisen bereits um den nächsten Morgen, wenn die Nachtschicht überstanden ist und er sich auf den Weg nach Hause macht. Im Schnitt siebeneinhalb Stunden von der Baustelle am Gotthard bis vor die eigene Haustüre in Sangerhausen, rund 800 Kilometer. Renes Bestzeit bislang: fünf Stunden und zwanzig Minuten. Vorausgesetzt die Straßen sind frei, es gibt keine Staus, wenige Laster sind unterwegs und er hält sich immer ran.

\*\*\*\*\*