

# Ausstellung «Gotthard. Ab durch den Berg» 16. April bis 2. Oktober 2016 Dossier für Schulen. Ab dem 5. Schuljahr.

# **Impressum**

Projektleitung Ausstellung: Severin Rüegg, Kurator Szenografie: Tobias Klauser Ausstellungsgestaltung: Rob&Rose

Dossier für Schulen: Renate Amuat, Leitung Bildung & Vermittlung, Forum Schweizer Geschichte Schwyz Korrektorat: Ingrid Kunz Gestaltung Dossier: David Clavadetscher

# Inhalt.

03 04 05	Einleitung Führungsangebote. Für Schulklassen ab dem 5. Schuljahr Die Ausstellung
06	Der Ausstellungsbesuch mit Schulklassen in sieben Schritten
	Erinnerungskarte Gotthard zur Vorbereitung Fragekarten: Arbeitsaufträge für die Schülerinnen und Schüler Raum I Aufgabe 1: Den Berg vermessen Aufgabe 2: Überwindung von Höhe Aufgabe 3: Diskussionen Aufgabe 4: Entwicklung der Werkzeuge Aufgabe 5: Und es kamen Menschen
	Raum II Aufgabe 6: Der letzte Postillion Aufgabe 7: Blüte des Gotthardbahn-Tourismus Aufgabe 8: Tor zum Süden: Der Strassentunnel Aufgabe 9: Das Velo am Gotthard
18	Plan der Ausstellung
19	Materialien Die Teufelsbrücke. Sage von Meinrad Lienert Zeitschiene «Gotthard: Chronologie 1830 bis 2016» Im Vergleich: Eisenbahntunnel 1882, Strassentunnel 1980 und Basistunnel 2016

Informationen und weitere Angebote für Schulen

Ausflüge. Medien

Bildnachweis

25

# Einleitung.

### Liebe Lehrerinnen und Lehrer

Im Juni 2016 wird der Basistunnel eröffnet. Einmal mehr schreibt der Gotthard Geschichte.

Das Forum Schweizer Geschichte zeigt vom 16. April bis zum 2. Oktober 2016 die Ausstellung «Gotthard. Ab durch den Berg». Im Fokus stehen die drei Tunnelbauten durch das Gotthardmassiv. Bei jedem der drei Tunnels wurde ein neuer Weltrekord aufgestellt.

Wir empfehlen den Ausstellungsbesuch ab dem 5. Schuljahr. In diesem Dossier stellen wir die Ausstellung vor und machen einen Vorschlag für die selbstständige Besichtigung mit Schulklassen.

Das Publikum, die Schülerinnen und Schüler erfahren, was der Gotthardpass für die Entwicklung der Schweiz bedeutete und nach wie vor bedeutet, wie der Handel und Transport über die Alpen einsetzte, sich die Wege in den Süden öffneten, der Wohlstand der lokalen Bevölkerung wuchs, wie der Berg Visionen freisetzte und was für spektakuläre Tunnelbauten und Brücken am Berg realisiert wurden. Die Ausstellung zeigt, zu welchen wirtschaftlichen, sozialen und technischen Höchstleistungen die Menschen herausgefordert wurden und welche Gefahren lauerten.

Zu den Führungen: Handel und Transport und die Geschichte der Verkehrswege sind Themenbereiche, die in den Lehrplänen ab dem 5. Schuljahr aufgeführt werden. Die Wechselausstellung «Gotthard. Ab durch den Berg» ergänzt die Dauerausstellung «Entstehung Schweiz. Unterwegs vom 12. ins 14. Jahrhundert» in idealer Weise. «Gotthard. Ab durch den Berg» zeigt die Bedeutung der drei Tunnels, während «Entstehung Schweiz» nachvollziehbar macht, wie der Gotthard im Mittelalter dank dem Bau der Twärren- und der Teufelsbrücke erst zum Handelsweg über die Alpen wurde. Das Team Bildung & Vermittlung bietet darum zusätzlich zur Führung durch die Gotthard-Ausstellung eine Führung durch beide Ausstellungen an. So können die Kinder und Jugendlichen der Entwicklung der Verkehrs- und Handelswege vom Mittelalter bis heute – vom Saumpfad bis zum Basistunnel – nachgehen.

Der Gotthard ist ein Paradestück der Schweizer Verkehrs- und Kulturgeschichte.

Wir freuen uns auf Ihren Besuch!

Renate Amuat mit dem Team Bildung & Vermittlung

# Führungsangebote. Für Schulklassen ab dem 5. Schuljahr.

Alle Angebote – Führungen und Eintritt – sind für Schweizer Schulklassen und Lehrpersonen kostenlos. Die Vermittlung wird der jeweiligen Altersstufe angepasst. Anmeldung, wenn möglich, 14 Tage im Voraus.

Mi, 20.4.2016, 17 – 18.30 Uhr Einführung für Lehrerinnen und Lehrer aller Stufen.

# Der Gotthard als Verkehrsachse und nationales Symbol

Die wirtschaftlichen, sozialen und technischen Entwicklungen der letzten 150 Jahre am Gotthard bestimmen ein Stück Schweizer Kultur- und Technikgeschichte. Mit Severin Rüegg, Ausstellungskurator, und Renate Amuat, Bildung & Vermittlung Forum Schweizer Geschichte Schwyz

# Ab in den Süden. Drei Tunnels, drei Weltrekorde

Mit Postkutsche, Auto und Eisenbahn unterwegs durch das Gotthardmassiv.

Führung ab dem 5. Schuljahr durch die Wechselausstellung «Gotthard. Ab durch den Berg».

Dauer: 60 Minuten

# Abenteuer Gotthard: Verkehrswege, Handel und Transport – einst und heute

Vom Saumpfad zum Basistunnel.

Kombi-Führung ab dem 5. Schuljahr durch die beiden Ausstellungen «Entstehung Schweiz. Unterwegs vom 12. bis ins 14. Jahrhundert» und «Gotthard. Ab durch den Berg».

Dauer: 90 Minuten

## Information und Anmeldung

Tel. 058 466 80 11

forumschwyz@snm.admin.ch

# Die Ausstellung.

Der Gotthard ist die wichtigste Nord-Süd-Verkehrsachse der Schweiz. Eigentlich ist der Berg ja gar kein «richtiger» Berg, sondern ein Pass. Als Übergang, als kürzester Weg über die Alpen, spielt er in der Schweiz seit dem Mittelalter eine wichtige Rolle. Und er ist Wetterscheide, Wasserschloss, öffnet Wege in vier Kulturregionen der Schweiz.

Der Gotthard ist eines der wichtigen nationalen Symbole. Sagen und Mythen ranken sich um diesen Berg, um die Gefahren, denen die lokale Bevölkerung, Pilger, Kaufleute und Söldner ausgesetzt waren. Die Natur blieb eine unberechenbare Gewalt. Doch der Handel förderte die Entwicklung der Region. Der Gotthardpass, gerade mal 2106 Meter hoch, galt einmal als höchster Berg Europas, als Mitte der Welt, als sicheres Schweizer Reduit im kriegsgebeutelten Europa, als Bastion.

Dreimal wurde der Gotthard in den letzten 130 Jahren durchbohrt. Und alle drei Tunnels stellten einen neuen Weltrekord auf. Die technischen Errungenschaften des 19. Jahrhunderts machten das Unmögliche möglich: 1882 konnte nach zehnjähriger Bauzeit der Gotthard-Eisenbahntunnel eingeweiht werden. Damit gelang der Schweiz mit dem längsten Tunnel der Welt der Anschluss ans europäische Eisenbahnnetz. 1980 folgte der Autobahntunnel, und 2016 wird der Gotthard-Basistunnel eröffnet. Bei jedem Bauprojekt hat der Berg die beteiligten Menschen zu Höchstleistungen herausgefordert.

Die Ausstellung zeigt mit Tonbeiträgen, Bildern und Plänen, wie der Gotthard zur bevorzugten Nord-Süd-Achse Europas wurde. Vergleiche zwischen den drei Tunnelbauten führen die verkehrspolitischen, sozialen und technischen Veränderungen eindrücklich vor Augen. Auch der Verkehr über und durch den Gotthard wird Thema: Die Darstellung der letzten Postkutsche fehlt ebenso wenig wie das 100 000 000ste Fahrzeug, das den Autobahntunnel durchquert hat. Besucherinnen und Besucher erfahren die Geschichte vom Saumpfad bis zum teuersten Bauwerk der Schweiz. Zudem können sie in eine «Tunnelgrotte» eintreten und auf Kristallsuche gehen. Eine reiche Auswahl an Objekten, Fotografien, Karikaturen, Filmen und Modellen beweist: Der Gotthard setzt national und international Massstäbe. Er ist ein Paradestück der Schweizer Verkehrs- und Kulturgeschichte.



Der lange Weg zum Tunnel. Nebelspalter 1964. (Abb. 1)

# Der Ausstellungsbesuch mit Schulklassen. In sieben Schritten.

Der Ausstellungsbesuch mit Schulklassen in sieben Schritten Für die selbstständige Besichtigung mit Schulklassen schlagen wir den Lehrpersonen folgendes Vorgehen vor.

# 1. Vorbereitung im Unterricht

- Die Sage «Die Teufelsbrücke» erzählen oder lesen und diskutieren. Was ist an dieser Sage wahr, was erfunden?
   (Text von Meinrad Lienert siehe S. 20)
- Interview mit Eltern und Grosseltern als Hausaufgabe. Die Schülerinnen und Schüler erhalten dazu «Erinnerungskarten» im A5-Format, auf denen sie die gehörten Erlebnisse und Geschichten rund um dem Gotthard aufschreiben. Diese Erinnerungskarten nehmen sie für den Ausstellungsbesuch mit.
  - 1. Interview-Frage: Kannst du ein Erlebnis zum Gotthard erzählen? Und in welchem Jahr hat sich dieses ereignet?
  - 2. Interview-Frage: Weisst du auch etwas aus noch früheren Zeiten über den Gotthard?

(Vorlage siehe S.9)

# 2. Einstieg in die Ausstellung

Beim Eingang zur Ausstellung ist ein animiertes Intro zu sehen. Es zeigt einen Querschnitt des Gotthards mit den verschiedenen Tunnelbohrungen. Auf Bildschirmen laufen im Loop kurze Filmausschnitte aus «Der letzte Postillon vom St. Gotthard», Spielfilm von Edmund Heuberger, 1941; «75 Jahre Gotthardbahn», Schweizer Filmwochenschau, 28.6.1957; Lastwagen in der Leventina, DRS aktuell, 7.9.1983; Testfahrt des ICE-S durch den Basistunnel, 17.11.2015.

Dauer: 5 Minuten

# 3. Gemeinsame Bildbetrachtung

«Schichtwechsel beim Bau des Gotthardtunnels 1886» von Ernst Philipp Fleischer (geboren 1850 in Breslau, gestorben 1930 in Wiesbaden). Das Gemälde im Format 2,45 auf 4,90 Meter ist 1886, vier Jahre nach der Eröffnung des Gotthardtunnels, entstanden und wurde im gleichen Jahr an der internationalen Jubiläumsausstellung der Akademie der Künste in Berlin erstmals gezeigt. Ernst Philipp Fleischer malte historische Panoramabilder und Genreszenen, verdiente ein Vermögen als Farbfabrikant und lehrte als Professor Kunst an der Akademie. Als junger Mann war Fleischer selber über den Gotthard nach Italien gereist. Zur Bildbetrachtung: Was können wir auf diesem Bild sehen? Was daraus «lesen»?

Wir sehen den Schichtwechsel vor dem Tunnel, können etwas über die Arbeit und den Alltag der Männer und Frauen beim Tunnelbau erfahren.

Leitfragen: Was sehen wir für Menschen? Wie sind sie gekleidet? Was tun die Männer, was die Frauen? Wie wirken sie? Was stehen für Werkzeuge zur Verfügung? Was sehen wir in der Umgebung? Über die Betrachtung können wir uns in die Menschen hineinversetzen und uns vorzustellen versuchen, was es um 1880 bedeutete, im Tunnel zu arbeiten.

Mit der Bildbetrachtung wird der Boden gelegt für das Verständnis der sozialen Veränderungen.

Dauer: 10 Minuten

## 4. Arbeitsaufträge für die Schülerinnen und Schüler

Es werden Gruppen von zwei Schülerinnen und Schülern gebildet. Diese wählen eine der neun Aufgaben aus und gehen den Fragen nach. Wenn sie diese Fragen gelöst haben, können sie eine weitere Aufgabe wählen. Für diese Aufgaben erhalten sie Fragekarten (Vorlagen siehe ab S.10).

Dauer: 15 Minuten

# Fragekarten im Raum I

Im ersten Raum steht das Bauen im Vordergrund. Zu fünf Themenbereichen mit Audio- und Filmsequenzen gibt es einen Arbeitsauftrag.

Aufgabe 1: **Den Berg vermessen** 

Aufgabe 2: Überwindung von Höhe

Aufgabe 3: Diskussionen

Aufgabe 4: Entwicklung der Werkzeuge

Aufgabe 5: Und es kamen Menschen

# Fragekarten im Raum II

Im zweiten Raum geht es um die Verkehrswege und ihre Nutzung – über und durch den Berg.

Aufgabe 6: Der letzte Postillion

Aufgabe 7: Blüte des Gotthardbahn-Tourismus Aufgabe 8: Tor zum Süden: Der Strassentunnel

Aufgabe 9: Das Velo am Gotthard

# 5. Vertiefung vor der Zeitschiene «Gotthard: Chronologie 1830 bis 2016. Über und durch den Berg»

Die Klasse versammelt sich vor der Zeitschiene im zweiten Raum. Auf rund 20 Metern Länge sind alle wichtigen Ereignisse rund um den Gotthard mit Bildern und Texten dargestellt. Die Lehrperson moderiert. Ziel: Erfassen der Zeitdimension und Erkennen der Ereignisse, welche die Geschichte des Verkehrs am Gotthard geprägt haben.

1. Die Erinnerungskarten mit den Erlebnissen der Eltern/Grosseltern werden am zeitlich passenden Ort platziert. Dann wird gemeinsam ein Fazit gezogen: Wie weit zurück reichen die Erlebnisse der Eltern/Grosseltern? Wir thematisieren damit auch die individuelle Erinnerung über die Generationen und das kulturelle Gedächtnis einer Gesellschaft.

- 2. Die von den Schülerinnen und Schülern bearbeiteten Fragekarten mit Informationen oder den Skizzen von Objekten werden am passenden Ort der Zeitschiene auf dem Boden platziert. Gemeinsam wird ein Fazit gezogen.
- 3. Die Klasse sucht auf der Zeitschiene weitere wichtige und besondere Ereignisse zur Geschichte des Verkehrs am Gott hard. Dann wird auch hier gemeinsam ein Fazit gezogen: Welches waren die grossen Veränderungen am Gotthard? Was haben die drei Tunnels bewirkt? Und als letzte Frage: Was wird die Zukunft bringen?

# 6. Attraktion: Die Tunnelgrotte

In der Tunnelgrotte ist es dunkel. Mit einer Taschenlampe können die Besucherinnen und Besucher Gesteine und Kristalle suchen und entdecken. Die Kristalle, Mineralien und Gesteine stammen aus dem Gotthard und dem Gotthardgebiet. Wer findet den wertvollsten Kristall?

Bitte beachten, dass maximal acht Schülerinnen und Schülern zusammen die Tunnelgrotte betreten können.

Dauer: 30 Minuten

## 7. Nachbereitung im Unterricht

Für die Nachbereitung und Vertiefung des Ausstellungsbesuchs wird die gedruckt vorliegende Zeitschiene «Gotthard: Chronologie von 1830 bis 2016» zur Verfügung gestellt. Das Leporello wird den Lehrpersonen kostenlos abgegeben.



Blick in die Ausstellung. (Abb. 2)

# Erinnerungskarte Gotthard. Aufgabe.

Befrage deine Eltern, wenn möglich auch deine Grosseltern. (Es kann auch eine ältere Person im Alter deiner Grosseltern sein.)

Verwende für jede Person eine eigene Karte. Bringe mindestens zwei Karten für den Museumsbesuch mit.

Name der Person:		
Alter:		
Gehurtsort:		

- 1. Interview-Frage: Kannst du ein Erlebnis zum Gotthard erzählen? Und in welchem Jahr hat sich dieses ereignet?
- 2. Interview-Frage: Weisst du auch etwas aus noch früheren Zeiten über den Gotthard?

Notiere die Erlebnisse.

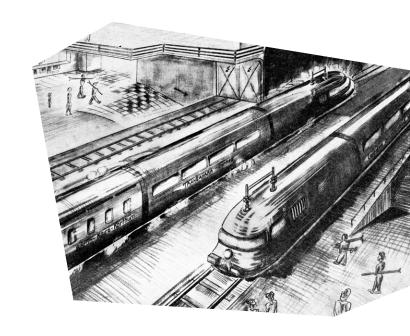
# Thema «Den Berg vermessen.» Aufgabe 1. Raum I.

- 1. Sucht in der Ausstellung den Themenbereich.
- Was wird hier gezeigt?
   Schaut die Objekte an und lest die Texte.
   Hört den Audiobericht an.
- 3. Um was geht es?
- 4. Wählt eine Information aus, die ihr interessant findet, und schreibt diese auf.



# Thema «Überwindung von Höhe.» Aufgabe 2. Raum I.

- 1. Sucht in der Ausstellung den Themenbereich.
- Was wird hier gezeigt?
   Schaut die Objekte an und lest die Texte.
   Hört den Audiobericht an.
- 3. Um was geht es?
- 4. Wählt eine Information aus, die ihr interessant findet, und schreibt diese auf.



# Thema «Diskussionen.» Aufgabe 3. Raum I.

- Sucht in der Ausstellung den Themenbereich.
   Schaut die Plakate genau an.
   Schaut den Filmausschnitt an.
- 2. Um was geht es?
- 3. Sucht ein Plakat heraus, das ihr besonders interessant findet.
- 4. Macht auf der Fragekarte eine Skizze des Plakats.



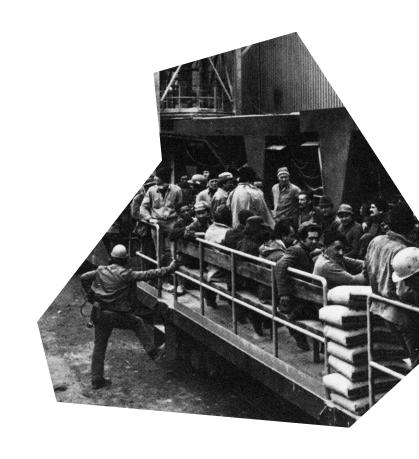
# Thema «Entwicklung der Werkzeuge.» Aufgabe 4. Raum I.

- 1. Sucht in der Ausstellung den Themenbereich.
- Was wird hier gezeigt?
   Schaut die Objekte an und lest die Texte.
   Schaut den Filmausschnitt an.
- 3. Um was geht es?
- 4. Wählt eine Information aus, die ihr interessant findet, und schreibt diese auf.



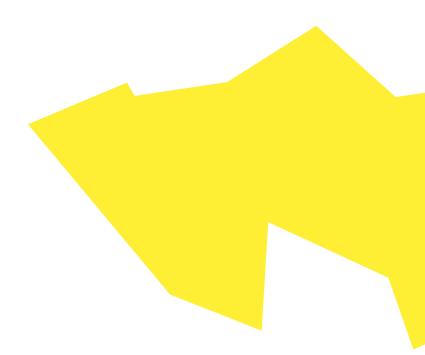
# Thema «Und es kamen Menschen.» Aufgabe 5. Raum I.

- 1. Sucht in der Ausstellung den Themenbereich.
- Was wird hier gezeigt?
   Schaut die Objekte an und lest die Texte.
   Hört den Audiobericht und/oder schaut den Filmausschnitt an.
- 3. Um was geht es?
- 4. Wählt eine Information aus, die ihr interessant findet, und schreibt diese auf.



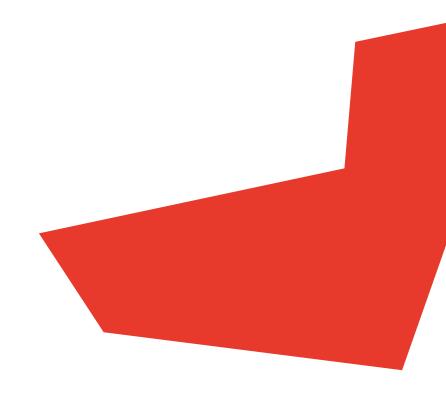
# Thema «Der letzte Postillion.» Aufgabe 6. Raum II.

- 1. Sucht in der Ausstellung den Themenbereich.
- 2. Schaut die Objekte an und lest die Legenden.
- 3. Um was geht es?
- 4. Sucht ein Objekt heraus, das ihr interessant findet.
- 5. Macht eine einfache Skizze.



# Thema «Blüte des Gotthardbahn-Tourismus.» Aufgabe 7. Raum II.

- 1. Sucht in der Ausstellung den Themenbereich.
- 2. Schaut die Objekte an und lest die Legenden.
- 3. Um was geht es?
- 4. Sucht ein Objekt heraus, das ihr interessant findet.
- 5. Macht eine einfache Skizze.

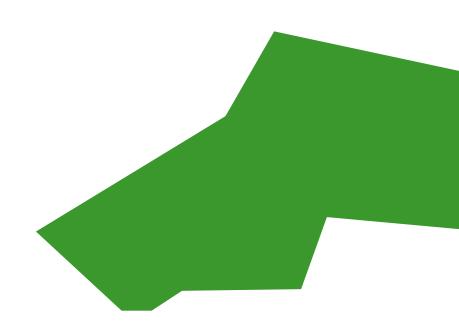


# Thema «Tor zum Süden: Der Strassentunnel.» Aufgabe 8. Raum II.

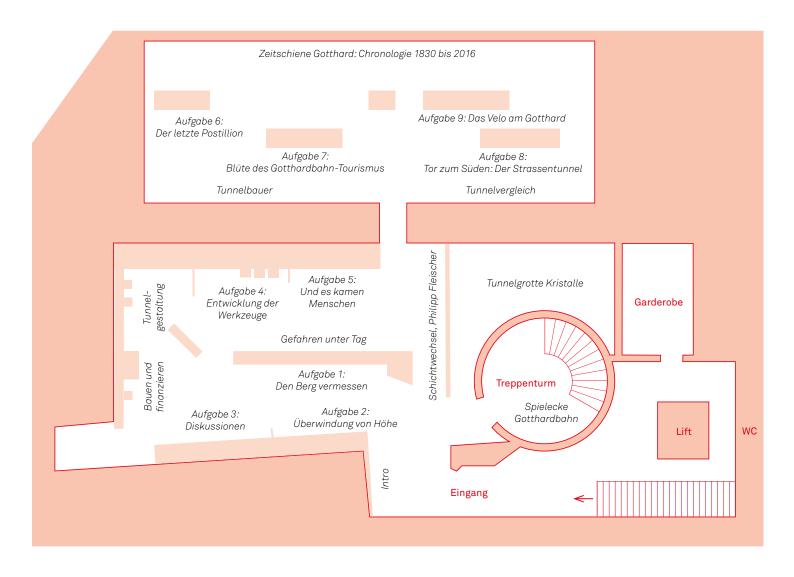
- 1. Sucht in der Ausstellung den Themenbereich.
- 2. Schaut die Objekte an und lest die Legenden.
- 3. Um was geht es?
- 4. Sucht ein Objekt heraus, das ihr interessant findet.
- 5. Macht eine einfache Skizze.

# Thema «Das Velo am Gotthard.» Aufgabe 9. Raum II.

- 1. Sucht in der Ausstellung den Themenbereich.
- 2. Schaut die Objekte an und lest die Legenden.
- 3. Um was geht es?
- 4. Sucht ein Objekt heraus, das ihr interessant findet.
- 5. Macht eine einfache Skizze.



# Gotthard. Ab durch den Berg. Plan der Ausstellung.





Die Schöllenen war über Jahrhunderte fast unpassierbar. (Abb. 3)

# Die Teufelsbrücke in Uri. Materialien.

# Die Erzählung von Meinrad Lienert

Wer heute nach dem sonnigen Süden reisen will, nach Italien, «wo still die Myrte und hoch der Lorbeer steht», wie der Dichter so schön singt, der setzt sich einfach in die Eisenbahn und fährt im Hui durch das Gotthardgebirge hindurch, und wie er zum langen Tunnel hinauskommt, grüsst ihn schon das erste welsche Dörflein Airolo.

In alter Zeit ging's aber nicht so rasch. Da mussten die Säumer und Italienfahrer, Pilger und Krieger, über den hohen, oft tiefverschneiten Gotthardberg steigen. Und in gar alten Zeiten konnten sie auch das nicht, denn in der grausen Schlucht der Schöllenen, durch die die Gletscherwasser der Reuss toben und schäumen, hörte jeder Weg auf. Der Wildstrom versperrte den Weg ins Welschland. Zwar baute man später einen elenden Steg den Felsenabstürzen nach, den die Leute den stiebenden Steg nannten, aber das war ein gar gefährlicher, schwindliger und schmaler Übergang, den oft Wind und Wetter ungangbar machten. Das verdross und bekümmerte besonders die Urner, die gar zu

gern hin und wieder aus ihren rauhen Bergtälern ins schöne Land Italien hinuntergestiegen wären, um sich an dem dickroten süssen Wein und den andern guten Früchten und schönen Sachen zu erfreuen. Zudem ging über den Gotthard ihr einziger Weg nach Rom zum Heiligen Vater. Sie wünschten sich daher eine rechte Brücke, über die man auch nötigenfalls mit Ross und Wagen hinüberkommen könnte. Aber alle Mühe und aller Schweiss waren umsonst; der wilde Bergstrom riss immer wieder alle Brückensätze weg, die sie ihm aufzwingen wollten.

Da rief man die Landsgemeinde zusammen, um diese Brückennot zu beraten. Jedoch niemand fand einen Ausweg. Endlich erhob sich der Landammann und sagte: «Zwar ist's gefährlich, sich mit dem Bösen einzulassen, allein Not bricht Eisen, und kommt Zeit, kommt Rat. Meine Meinung ist, man solle mit dem Teufel einen Vertrag machen, dass er uns die Brücke erstelle.»

Erst erschraken die Landleute, und es war ihnen bei ihres Landammanns Rat nicht wohl. Aber der Landammann wusste ihnen

den roten Wein im Welschland also zu zuckern, dass sie die Lippen danach leckten. Als daher der verwegene Landammann den Antrag zur Abstimmung brachte, siegte er mit einer ansehnlichen Mehrheit. Aber als es sich fragte, wer nun mit dem Teufel den Handel einfädeln sollte, wollte niemand die Hand aufheben. So musste der Landammann die Unterhandlung mit ihm besorgen, denn, sagten die Urner, er kenne sich bei den grossen Herren besser aus als bei den Bauern. Wie der Landammann das dann machte, hat nie jemand vernommen, denn es ist nicht protokolliert worden. Kurzum, der Teufel liess sich berichten und schloss mit dem Landammann das Geschäft ab, dahin lautend, dass die Brücke über Nacht fertig erstellt und mit Steinwerk wohlbefestigt sein müsse, dass jedoch der Erste, der sie überschreite, des Teufels sein solle.

«Beim nächsten Tagesgrauen ging man dort nachzuschauen, und über Sturmeswogen wölbt sich der Brücke Bogen. Doch an der Brück' auch schon passt Satan auf den Lohn.»

Am andern Morgen sahen also die Urner mit freudigem Staunen eine feste Steinbrücke über die wilde Reuss liegen, die ihre schäumenden Wasser wütend daran emporschlug. Doch verminderte sich ihr Jubel schnell, als sie an dem Brückenausgang gegenüber den Teufel gewahrten, der mit stechenden, grasgrünen Augen auf seinen Lohn wartete. Da erschien der beherzte Landammann, der den Vertrag mit dem Bösen abgeschlossen hatte, und rief diesem zu: «Hast deine Sache brav gemacht!»

Der Teufel nickte schmunzelnd mit dem gehörnten Kopf. In diesem Augenblick liess der Landammann einen bereitgehaltenen unbändigen Ziegenbock los, und als dieser nun den Teufel am andern Ufer gewahrte, hielt er ihn ebenfalls für einen Ziegenbock. Sogleich stürmte er wütend über die Brücke und fuhr auf den Teufel los. Da wurde dieser über die schlauen Urner also rasend, dass er den Ziegenbock packte und ihn in hundert Fetzen zerriss. Die Urner aber lachten eins heraus. Das machte den Teufel noch wilder. Er tanzte vor Wut, und dann fuhr er schnurstracks abwärts bis unterhalb Göschenen, wo gewaltige Felsblöcke in den Bergweiden herumlagen. Den grössten von allen packte er, lud ihn auf und keuchte damit wieder aufwärts, um die schöne neue Brücke zu zerschmettern.

Als er nun mit der ungeheuren Last, schwer schnaufend, bergan ging, kam ein altes Mütterchen daher. Da setzte sich der Teufel eben ein wenig und legte den Felsblock nebenher. Er wollte etwas verschnaufen.

Wie aber das Mütterchen seinen Bocksfuss sah, machte sie schnell das Kreuzzeichen über sich und auch gegen den Stein, der auf einmal im Rasen steckenblieb und trotz allem Reissen sich vom Teufel nicht mehr vom Fleck bringen liess. Nun merkte er, dass mit den Urnern bös handeln sei, und fuhr beschämt zur Hölle. Seither heisst die Brücke in den Schöllenen die Teufelsbrücke und der riesige Stein in den Weiden am Weg unterhalb Göschenen der Teufelsstein.

Quelle: Meinrad Lienert (1865–1933), Schweizer Sagen und Heldengeschichten. Eduard Salchli Verlag, Bern o. J.

# Zeitschiene «Gotthard: Chronologie von 1830 bis 2016.» Materialien.

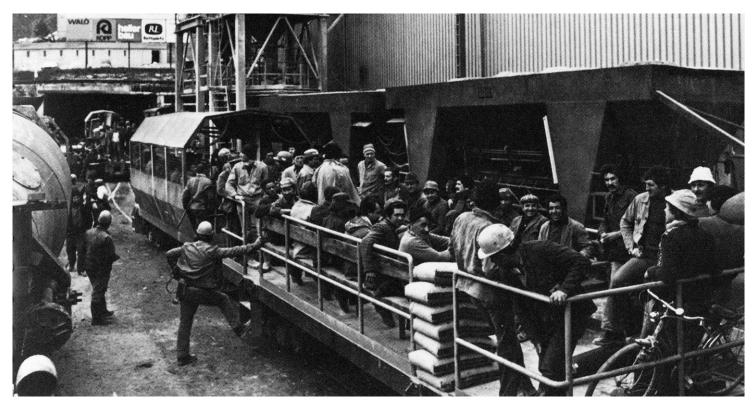
Die folgenden Ereignisse sind im Leporello aufgeführt, das den Lehrpersonen bei ihrem Ausstellungsbesuch kostenlos abgegeben wird.

- 1830: Nach der Eröffnung der neuen Strasse fährt dreimal wöchentlich ein Kurswagen (kleine Einspännerkutschen mit zwei bis drei Plätzen) in beide Richtungen zwischen Flüelen und Chiasso.
- 1842: Die grosse Zeit der Gotthardpost beginnt. Täglich fährt ein fünfspänniger, zehnplätziger Wagen in beiden Richtungen. Die Fahrt von Como nach Flüelen dauert knapp 23 Stunden.
- 1848: Es wird beschlossen, die Gotthardstrasse den ganzen Winter befahrbar zu machen, was zu einem sprunghaften Anstieg der Reisendenzahlen führt. Die Kutschen werden durch Kolonnen von einspännigen, zweiplätzigen Schlitten ersetzt. Auf beiden Seiten des Passes müssen je 100 Mann für die Schneeräumung bereitstehen.
- 1852: Eine elektrische Freileitung für Telegrafie wird über den Gotthard gelegt.

- 1857: Über 29 000 Postreisende nutzen den Gotthard die drei Bündner Pässe San Bernardino, Splügen und Julier bringen es zusammen auf nur 19 117 Postreisende.
- 1869: Der Gotthardvertrag mit dem Deutschen Reich und Italien regelt Fragen zu Bau und Betrieb des Tunnels mit den Nachbarstaaten. Dank dem Staatsvertrag setzt sich der Gotthard als erste Alpenbahn in den Süden durch.
- 1871: Die Gotthardbahngesellschaft wird in Luzern gegründet mit dem Zweck des Baus und Betriebs der Eisenbahnstrecke durch den Gotthard.
- 1872: Der Genfer Ingenieur Louis Favre setzt sich unter seinen Konkurrenten durch und unterzeichnet den Vertrag zum Bau des Tunnels.
- 1872: Im September beginnen die Arbeiten am Eisenbahntunnel mit dem Bau der Werkanlagen und der Luftkompressoren für die Bohrmaschinen.
- 1875: Am 28. Juli protestieren rund 1000 Personen auf dem Postplatz in Göschenen gegen die schlechten Arbeitsbedingungen. Die aufgebotene Bürgerwehr kann die Versammlung nicht auflösen und schiesst in Panik in die Menge. Vier Streikende sterben.



Philipp Fleischer malt den Schichtwechsel beim Bau des Gotthard-Eisenbahntunnels, 1886. (Abb. 4)



Schichtwechsel beim Bau des Strassentunnels in den 70er Jahren des 20. Jahrhunderts. (Abb.5)

- 1879: Am 19. Juli bricht Louis Favre, den hoffnungslosen Rückstand auf den Zeitplan und einen gigantischen Schuldenberg vor Augen, bei einem Kontrollgang im Tunnel tot zusammen.
- 1882: Ende Mai finden die Eröffnungsfeierlichkeiten der Gotthardbahn statt.
- 1882: Die Dampflokomotive D 4/4 zieht 200 Tonnen auf der Bergstrecke mit rund 17 Kilometern pro Stunde.
- 1883: 250 000 Personen reisen durch den Eisenbahntunnel.
- 1887: Beginn des Baus der ersten Gotthardfestung, des Forte Airolo. Das Fort hat die Aufgabe, den Gotthardtunnel, die Gotthardstrasse gegen Süden und die Strasse ins Val Bedretto zu schützen.
- 1887: Täglich fahren 20 Züge durch den Gotthard.
- 1897: Täglich fahren 30 Züge durch den Gotthard.
- 1895: Als erstes Fahrzeug mit Benzinmotor schafft ein Peugeot Quadricycle den Passanstieg.
- 1900: Als das Telefonnetz in der Schweiz entsteht, ist das Tessin noch nicht mit der übrigen Schweiz verbunden. Erst Telefonleitungen durch den Tunnel schliessen das Tessin 1900 an das nationale Netz an.
- 1907: Täglich fahren 45 Züge durch den Gotthard.
- 1909: Die Gotthardbahngesellschaft wird nun in die neu gegründete SBB übergeführt.
- 1917: Die Dampflokomotive C 5/6 zieht 335 Tonnen auf der Bergstrecke mit rund 18 Kilometern pro Stunde.
- 1920: Die elektrische Lokomotive C 6/8 zieht 450 Tonnen auf der Bergstrecke mit rund 35 Kilometern pro Stunde.
- 1921: Im Herbst fährt zum letzten Mal eine Pferdepostkutsche über den Gotthard. Im ganzen Jahr werden gerade noch 188 Passagiere befördert.

- 1919 1924: Die Gotthardlinie wird unter dem Eindruck des Ersten Weltkriegs elektrifiziert. Das damit verbundene Investitionsprogramm ist wichtig in schwierigen Zeiten und hilft die Abhängigkeit von der Kohle zu reduzieren.
- 1922: Der erste Car-Alpin ein Postauto fährt über den Gotthard.
- 1924: Erstmals können Autos durch den Tunnel verladen werden.
- 1930: Bereits werden rund 3600 Fahrzeuge pro Jahr verladen.
- 1934: Die seit 1933 veranstaltete Tour de Suisse führt erstmals über den Gotthard. Den Bergpreis gewinnt der Italiener Francesco Camusso.
- 1940 1942: Bau der Festungen Foppa Grande ob Airolo, Sasso da Pigna auf der Gotthardpasshöhe und Gütsch ob Andermatt.
- 1945: Nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs werden die alten Festungen als Kampfanlagen aufgehoben und teilweise als Truppenunterkünfte verwendet. Während des Kalten Kriegs werden die neuen Festungen unterhalten und modernisiert.
- 1950: Der Urner Maler Heinrich Danioth schafft auf der Felswand über der Teufelsbrücke ein markantes Teufelsbild.
- 1960: Die Bundesversammlung legt das Nationalstrassennetz fest. Der Gotthard wird dabei von den Nationalstrassen erschlossen, der Weg durch den Berg ist aber mit Autoverlad geplant.
- 1965: Mit überwältigendem Mehr sprechen sich die beiden Kammern für die Aufnahme des Strassentunnels in das Nationalstrassennetz aus.
- 1967: Im Sommer wird der erste Teil der neuen Tremolastrasse eröffnet; die gesamte Tremolastrecke kann erst ab 1977 befahren werden.
- 1967: Das Rekordjahr des Autoverlads mit 574772 Fahrzeugen.
- 1970: Offizieller Baubeginn des Strassentunnels.



Die Arbeitsbedingungen im Tunnelbau sind aufgrund von Hitze, Lärm und Feuchtigkeit hart, wie hier im Basistunnel. (Abb.6)

- 1973: Der rund 2000 Tonnen schwere und 13 Meter hohe Teufelsstein wird für 300 000 Franken um 127 Meter verschoben, um der Gotthardautobahn Platz zu machen.
- 1973: 390 Züge durchfahren den Gotthard an einem Tag.
- 1975: Die SBB reichen das Bauprojekt Basistunnel ein.
- 1980: Am 5.September um 17 Uhr: Verkehrsübergabe des Gotthard-Strassentunnels.
- 1980: 7 Millionen Zugpassagiere jährlich.
- 1984: 11,2 Millionen Gütertonnen auf der Schiene, 1,9 Millionen Gütertonnen auf der Strasse. Im selben Jahr wird eine Schwerverkehrsabgabe für den Strassenverkehr vom Stimmvolk gutgeheissen.
- 1992: Die Neat wird Bestand des Transitabkommens mit der EU. Die Schweiz verschafft sich damit Handlungsspielraum in den Verhandlungen um die Regulierung des Schwerverkehrs auf der Strasse. 1994 unterstützt das Stimmvolk in einer Abstimmung das Vorgehen.
- 1993: 11,7 Millionen Gütertonnen auf der Schiene, 4,5 Millionen Gütertonnen auf der Strasse.
- 1994: Die Alpen-Initiative, die sich für den Schutz der Alpen vor dem Transitverkehr einsetzt, wird durch Volk und Stände angenommen.
- 1999: Nach ersten Probebohrungen beginnen die Bauarbeiten am Basistunnel.
- 2000: Als Zeichen des Widerstands gegen den ständig wachsenden Transit-Schwerverkehr verpacken die Initianten der Alpen-Initiative den Teufelsstein bei Göschenen in rote Tücher: «Der Teufelsstein ist rot vor Wut.»
- 2000: Am 9. März 2000 fährt das 100 000 000ste Fahrzeug durch den Strassentunnel.
- 2001: Am 28. Juli fuhren 41 333 Autos durch den Gotthard.

- 2001: Am 24. Oktober stossen im Strassentunnel zwei Lastwagen zusammen. Die daraus entstehende Brandkatastrophe fordert elf Menschenleben und führt zu einer Dosierung des Schwerverkehrs.
- 2003: 14,8 Millionen Gütertonnen auf der Schiene, 8,9 Millionen Gütertonnen auf der Strasse.
- 2005: Anhebung der Gewichtslimite für Lastwagen auf 40 Tonnen.
- 2007: 82 % der Personen sind in ihrer Freizeit durch den Strassentunnel unterwegs.
- 2010: 943 230 Güterfahrzeuge fahren in diesem Jahr durch den Strassentunnel.
- 2011: Erstaustragung des Granfondo San Gottardo, eines Breitensportanlasses für Velo-Begeisterte. Die Route führt über die drei Pässe Gotthard, Furka und Nufenen.
- 2012: Umnutzung des Festungsbaus Sasso San Pigna als Museum Sasso San Gottardo.
- 2013: Eröffnung des 5-Sterne-Hotels «The Chedi» in Andermatt, Teil des gross angelegten Tourismusprojekts Andermatt Swiss Alps des ägyptischen Unternehmers Samih Sawiris auf dem ehemaligen Militärgelände in Andermatt.
- 2013: 15 Millionen Gütertonnen auf der Schiene, 9,3 Millionen Gütertonnen auf der Strasse.
- 2016: Am 28. Februar wird national über eine zweite Röhre im Strassentunnel abgestimmt. Ja-Stimmenanteil 57 %; Nein-Stimmenanteil 43 %,
- 2016: Eröffnung des Basistunnels am Wochenende vom 4./5. Juni.

# Im Vergleich: Eisenbahntunnel 1882, Strassentunnel 1980, Basistunnel 2016.

# Materialien.

	Eisenbahntunnel 1882	Strassentunnel 1980	Basistunnel 2016
Maschinen			
Tunnellänge	15 km	16,9 km	57,1 km
Länge mit allen Nebenstollen	15 km	35,5 km	151,8 km
Abbauleistung	4,47 M/Tag	5,7 M/Tag	12,5–18 M/Tag
Verbauter Beton	156 000 m³	370 000 m³	4 000 000 m³
Ausbruch	847 670 m³	1 651 000 m³	28 200 000 m³
Vortrieb	1000 t Dynamit Sprengvortrieb	2819 t Dynamit Sprengvortrieb	64% TBM Sprengvortrieb und mechani- scher Abbau
Baukosten	227 000 000 CHF	686 000 000 CHF	12 200 000 000 CHF
Menschen			
Arbeiter	3874 max.	730 total Arbeiter	2 600 inkl. Bauherren
Ingenieure	-	auf den Baulosen Nord/Süd	Geologen etc
Dauer Bau	10 Jahre	10 Jahre	17 Jahre
Tote	199	19	8
Herkunft der Arbeiter	I (94 %)	I/E/TR/YUG	A/CH/D/I/P/BIH/HR

# Ausflüge. Medien.

# **Ausflugsziel Gotthard**

# Basistunnel: Besuch im längsten Tunnel der Welt

Mit einem Vortrag AlpTransit Gotthard und einem Rundgang für Schulen.

http://bit.ly/220ksXC

## Basistunnel: Eröffnung

Infos zur Eröffnung des Basistunnels im Juni 2016, zum Tunnel selber und zur Ausstellung «Gottardo2016», die in verschiedenen Bahnhöfen unterwegs ist. www.gottardo2016.ch

# Festung Sasso San Gottardo auf 2108 Metern Höhe

Saison 2016: geöffnet vom 28. Mai bis 16. Oktober. Mit Ausstellungen zu den Themenwelten Kristalle, Mobilität und Energie; mit der historischen Festung Sasso da Pigna, dem Reduit und dem Artilleriewerk.

www.sasso-sangottardo.ch

## Veloplausch Gotthard-Süd

Abfahrt von Airolo nach Biasca. http://bit.ly/1q1ZzXz

# Verkehrshaus Luzern

Zur Eröffnung des Verkehrshauses in Luzern im Jahr 1959 bauten die Luzerner Eisenbahn- und Modellbaufreunde in rund 30 000 Stunden Fronarbeit eines der schönsten Eisenbahnmodelle der Schweiz mit der Gotthard-Nordrampe und dem Abschnitt zwischen Erstfeld und Wassen.

Aktuell zeigt das Verkehrshaus Luzern zudem bis zum 23. Oktober 2016 die Sonderausstellung «NEAT – Tor zum Süden» mit dem Tunnelbohrkopf Sissi, dem Grantirelief «San Gottardo», welches für die Expo 2015 in Mailand geschaffen wurde, originalen Fahrzeugen und Lokomotiven, einem 57 m langen Modell des Basistunnels mit einem begehbaren Tunnelabschnitt.

# Film

# Der letzte Postillion vom St. Gotthard

Regie: Edmund Heuberger. Lichtspiel 1941, 84 Minuten. Eine Liebesgeschichte zur Zeit des Baus des Eisenbahntunnels. Information und Ausleihe DVD: Cinémathèque suisse, Dokumentationsstelle Zürich, Neugasse 10, 8005 Zürich. Tel. 058 800 02 00, Mail cszh@cinematheque.ch/www.cinematheque.ch

### Gotthard

Regie: Urs Egger. Zweiteilige TV-Dokufiction. Koproduktion SRF, ORF, ZDF.

Zur Eröffnung des Gotthard-Basistunnels 2016 dreht SRF eine der aufwendigsten je realisierten Produktionen: eine zweiteilige TV-Dokufiction über den Bau des ersten Eisenbahntunnels. Ausstrahlung 2016: 11. und 16. Dezember 2016.

## San Gottardo

Regie: Villi Hermann. Dok/Spielfilm 1977, 90 Minuten. Eine Mischung von Dokumentar- und Spielfilm über den Bau des Eisenbahn- und des Autotunnels. Die Arbeiter des Autotunnels, deren Arbeit über ein Jahr festgehalten wurde, spielen die Arbeiter beim Bau des Eisenbahntunnels von 1872 bis 1882. Information und Ausleihe: Cinémathèque suisse, Dokumentationsstelle Zürich, Neugasse 10, 8005 Zürich. Tel. 058 800 02 00, Mail cszh@cinematheque.ch/www.cinematheque.ch

# Tönis Brautfahrt - mit Sentenbauern über den Gotthard

Regie: Claudia Steiner. Produzent Roger Bürgler. Historischer Dokumentarfilm, 2014, *80 Minuten*.

Der Film dokumentiert die Tradition und die Geschichte der Sentenbauern, begleitet sie auf dem Weg über den Gotthard in den Süden, ins «Welschland». Ein Film über die historische Bedeutung des Viehhandels in der Zentralschweiz.

Als DVD erhältlich: /toenis-brautfahrt.ch/dvd/

# Literatur

Eine Auswahl von Werken, die das Bild des Gotthards mitgeprägt haben und/oder kürzlich erschienen sind.

# Belletristik

- Burger, Hermann. Die künstliche Mutter. S. Fischer, Frankfurt a. M. 1982.
  - Hermann Burger macht aus dem Gotthard einen besonderen Mythos.
- Del Bono, Zora. Gotthard. C. H. Beck, München 2015.
   Der Krimi spielt beim Bau des Basistunnels am Gotthard.
- Lienert, Meinrad Lienert. Schweizer Sagen und Heldenge schichten. Eduard Salchli Verlag, Bern o. J.
   Die Sagen der Schweiz – unter anderem «Die Teufelsbrücke» – hat Meinrad Lienert um 1914 aufgeschrieben: stimmungsvoll und bildgewaltig.
- Schedler, Robert. Der Schmid von Göschenen. Eine Erzählung aus der Urschweiz. Helbling & Lichtenhahn, Basel 1920.

Der Jugendroman, auch als SJW-Heft aufgelegt, hat Generationen geprägt. Vergriffen.

- Spitteler, Carl. Der Gotthard. Mit der Eisenbahn und zu Fuss über den Gotthard. Europa Verlag, Zürich 2014.
   Carl Spitteler hat den «Gotthard» 1897 als Auftragswerk der Gotthardbahngesellschaft verfasst. Er selbst hatte ein ambivalentes Verhältnis zu seinem Werk – der Text war ihm zu populär.
- Von Matt, Peter. Das Kalb vor der Gotthardpost. Hanser Verlag, München 2012.
   Der Band versammelt 30 Essays von Schriftstellerinnen und
  - Schriftstellern über die Schweizer Mentalität im Zwiespalt zwischen Ursprung und Fortschritt. Ein Lese-Vergnügen.

### Sachbücher und historische Dokumentationen

Zur Eröffnung des Basistunnels 2016 wird eine ganze Reihe von Sachbüchern zum Gotthard veröffentlicht. Eine Auswahl der aktuellsten Publikationen.

- Beck, Konrad. Durch den Gotthard. Bau und Betrieb des Basistunnels. Atlantis Verlag, Zürich 2016 (ab 7 Jahren).
- Elsasser, Kilian T. u.a. Eine Zukunft für die historische Verkehrslandschaft Gotthard.
  - Publikation zum Symposium vom 6. und 7. September 2013 in Altdorf. swiss academics report, 2013.
- Elsasser, Kilian T. und Grass, Alexander. Drei Weltrekorde am Gotthard. hier + jetzt, Baden 2016.
- Gschwend, Hanspeter. Aufbruch. Die Officina, das Tessin und die Gotthardbahn. Verlag Neue Zürcher Zeitung, Zürich 2015.
- Häsler, A. Alfred. Gotthard. Als die Technik Weltgeschichte schrieb. Huber, Frauenfeld 1982.
- Historischer Verein Kanton Uri. 1872–2016. Verkehrsgeschichte des Kantons Uri im 20. Jahrhundert. Neujahrsblatt, 2016.
- Joris, Elisabeth u.a. Tiefenbohrungen. Frauen und Männer auf den grossen Tunnelbaustellen der Schweiz 1870–2005. hier + jetzt, Baden 2011.
- Meier Pirmin. Sankt Gotthard und der Schmied von Göschenen. SJW, 2011.
- Piatti, Barbara. Es lächelt der See. Literarische Wanderungen in der Zentralschweiz, Luzern, Vierwaldstättersee, Gotthard. Rotpunkt, Zürich 2013.
- Previsic, Boris. Gotthardfantasien. Eine Blütenlese aus Literatur und Wissenschaft. hier + jetzt, Baden 2016.
- Stadler, Helmut. Gotthard. Der Pass und sein Mythos. Orell Füssli, Zürich 2016.

### **Dokumentation online**

**Alfred Escher, 1819 –1882.** Seit 2015 ist die umfangreiche Korrespondenz von Alfred Escher, dem Gründer der Schweizerischen

Nordostbahn, bedeutenden Unternehmer und Politiker digital abrufbar. Neben den Transkriptionen bietet die Edition umfangreiche Kommentare zu Personen und Ereignissen sowie eine umfassende Chronologie zu Eschers Leben und Wirken, gerade auch in Zusammenhang mit dem Gotthard-Eisenbahntunnel.

www.alfred-escher.ch/www.briefeedition.alfred-escher.ch

# **Bildnachweis**

- Abbildung 1: Der lange Weg zum Tunnel. Nebelspalter No° 34, 1964. © Nebelspalter, Horn.
- Abbildung 2: Ausstellung «Gotthard. Ab durch den Berg».
   © Schweizerisches Nationalmuseum.
- Abbildung 3: Die Schöllenen war über Jahrhunderte fast unpassierbar. © Staatsarchiv Uri.
- Abbildung 4: Philipp Fleischer malt den Schichtwechsel beim Bau des Gotthard-Eisenbahntunnels, 1886. © Deutsches Historisches Museum, Berlin.
- Abbildung 5: Schichtwechsel beim Strassentunnel, Baustelle Süd. © Walter Scheidegger.
- Abbildung 6: Die Arbeitsbedingungen im Tunnelbau sind aufgrund von Hitze, Lärm und Feuchtigkeit hart, wie hier im Basistunnel. Fotografie @ AlpTransit AG, Luzern.

Icons Fragekarten. Bildausschnitte aus:

- Aufgabe 1: Dufourkarte. © Bundesamt für Landestopografie, Wabern.
- Aufgabe 2: Skizze des Gotthard-Basistunnels 2000. © Eduard Gruner. Reise durch den Gotthard-Basistunnel. In: Prisma N°4, 1947. Gruner AG, Basel.
- Aufgabe 3: Plakat «Noch mehr Strassen? Benzin, Zoll, Zuschlag NEIN. POCH – Leben statt Profit». Abstimmung vom 27.2.1983.
   © Schweizerisches Sozialarchiv, Zürich.
- Aufgabe 4: Baustelle Strassentunnel Airolo © ETH Zürich.
- Aufgabe 5: Ausschnitt Schichtwechsel beim Strassentunnel, Baustelle Süd. © Walter Scheidegger.

# Informationen und weitere Angebote für Schulen. Im Forum Schweizer Geschichte Schwyz.

Eintritt und Führungen sind für Schulen aus der Schweiz kostenlos. Wir freuen uns über Ihren Besuch!

## Team Bildung & Vermittlung

Renate Amuat (Leitung), Keyla Barp, Caroline Brühlmann, David Föhn, Alexandra Heini, Isabella Kaufmann, Evelyn Maissen-Kohn, Isabelle Marcon Lindauer, Danièle Florence Perrin, Oskar Sanislo, Karin Schilter, Bruno Wirthensohn

# Dauerausstellung «Entstehung Schweiz. Unterwegs vom 12. ins 14. Jahrhundert»

- «Entstehung Schweiz»
- Überblicksführung zur Entstehungsgeschichte der Eidgenossenschaft.
- Rundgang durch die Ausstellung.
- Die Inhalte werden der jeweiligen Altersstufe angepasst.
- 3.–6. Schuljahr, Sek I, Sek II und Studierende. Dauer 1 h.
- «Entstehung Schweiz»
- Stufenspezifische Unterlagen zur Vor- und Nachbereitung. 3.–6. Schuljahr, Sek I und Sek II.
- Download: www.forumschwyz.ch/schulen
- «Ritter im Alpenraum»
- Interaktive Führung.
- Kindergarten und 1. bis 2. Schuljahr. Dauer 1 1/2 h.
- «Mit Waren unterwegs»
  - Führung mit dem Schwerpunkt Bedeutung von Handel, Transport und Markt im Alpenraum und vom Wohnen am Beispiel der «Schwarzen Stube Schwyz» im Mittelalter.
  - Ab 3. Schuljahr. Dauer 1 h.

# «History Run Schwyz. Der Geschichte auf der Spur»

Führung durch die Museen Forum Schweizer Geschichte Schwyz und Bundesbriefmuseum mit anschliessendem Parcours in Gruppen mithilfe von Fragen. Dazu erhalten die Schülerinnen und Schüler einen Plan.

Inhalt: Die Geschichte der Entstehung der Schweiz und selbstständiges Entdecken von historischen Spuren in Schwyz. 4.–7. Schuljahr. Dauer: Führung 1½ h, Parcours rund 1 h. Plan und Informationen für Lehrpersonen an der Rezeption oder auf www.forumschwyz.ch/schule

### Sonderausstellungen

Pro Jahr werden im Forum Schweizer Geschichte Schwyz zwei Sonderausstellungen gezeigt. Je nach Stufeneignung und Thema werden Führungen und Workshops angeboten.

# Weiterbildungen für Lehrpersonen, Studierende

Einführungen zu jeder Sonderausstellung und zu bestimmten Themen. Siehe aktuelle Veranstaltungen unter forumschwyz.ch. Gerne entwickeln wir auch mit Ihnen ein auf Sie und Ihre Gruppe zugeschnittenes Programm.

## Öffnungszeiten des Museums

Di-So, 10-17 Uhr

Auf Anfrage sind Führungen auch ausserhalb der Öffnungszeiten möglich.

### **Anfahrt**

Das Forum Schweizer Geschichte Schwyz befindet sich mitten in Schwyz gegenüber der Bushaltestelle «Post». Fünf Minuten Busfahrt ab Bahnhof Seewen/Schwyz. Anschlussverbindungen an Regional- und Schnellzüge.

### Anmeldung

Anmeldung von Führungen, wenn möglich, 14 Tage im Voraus. Forum Schweizer Geschichte Schwyz Hofmatt, Zeughausstr. 5 6430 Schwyz Tel. 058 466 80 11

forumschwyz@snm.admin.ch www.forumschwyz.ch