

**Zeitschrift:** Historisches Neujahrsblatt / Historischer Verein Uri  
**Band:** 106 (2015)

**Artikel:** Auf den Baustellen der Gotthardbahn rund um Wassen (1877-1882)  
**Autor:** Bär-Vetsch, Walter  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-842128>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 06.10.2024

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# Auf den Baustellen der Gotthardbahn rund um Wassen (1877–1882)

von Walter Bär-Vetsch

Am 1. Januar 1882 fuhr der erste Zug durch das Gotthardloch; am 22. Mai 1882 wurde die Gotthardbahn offiziell eröffnet. In den Jahren davor – von 1872 bis 1882 – wurde der Eisenbahntunnel gebaut. Über 20'000 Arbeiter hatten zehn Jahre lang im Berg gebohrt und gesprengt. Der Bau der Gotthardbahn brachte dem Bergland Uri regen Betrieb: Baustellen schossen aus dem Boden, das Handwerk blühte, die Steinbrüche des Reusstals fanden Kunden, Transporte waren nötig, die Wirtshäuser machten erhöhte Umsätze, Arbeiter brauchten Unterkünfte. Es gab Arbeit für Urner und Tausende von Fremden. Aus halb Europa strömten Ingenieure und Mineure ins Reusstal, um eine verwegene Vision zu verwirklichen. Die Tunnelarbeiter waren meist Italiener aus den Randgebieten der Südalpen. Es war schwere Arbeit, auch schlecht bezahlte. Der Zeitdruck zur Erfüllung dieses gigantischen Bauwerks machte aus Menschen Maschinen, auch wenn man sie später als «Helden des Berges» pries.

Die Bahnstrecke bei Wassen wurde zwischen 1877 und 1882 erbaut.<sup>1</sup> Die Bauarbeiten zogen eine wahre Flut von Arbeitern und Angestellten ins Bergtal. Ganze Barackendörfer stiessen aus dem Boden. Eines der grössten stand in Watingen, damals «Wassner Vorstadt» genannt. Zwei Wirtschaften und eine Bäckerei machten die «Vorstadt» beinahe zur selbstständigen Versorgungsgemeinde.<sup>2</sup> Im Dorf wurden die letzten Mansarden ausgebaut. 1875 liess die Gotthardbahngesellschaft für die höheren Angestellten der Bausektion II (Flüelen-Göschenen) ein Wohn- und Bürogebäude, damals das grösste Gebäude in Wassen, auf der Ostseite der Strasse nach Göschenen errichten.<sup>3</sup> Für Kranke und Verunfallte stellte die Eisenbahngesellschaft in der Rütli, nördlich der Kirche, ein Werkspital auf.<sup>4</sup>

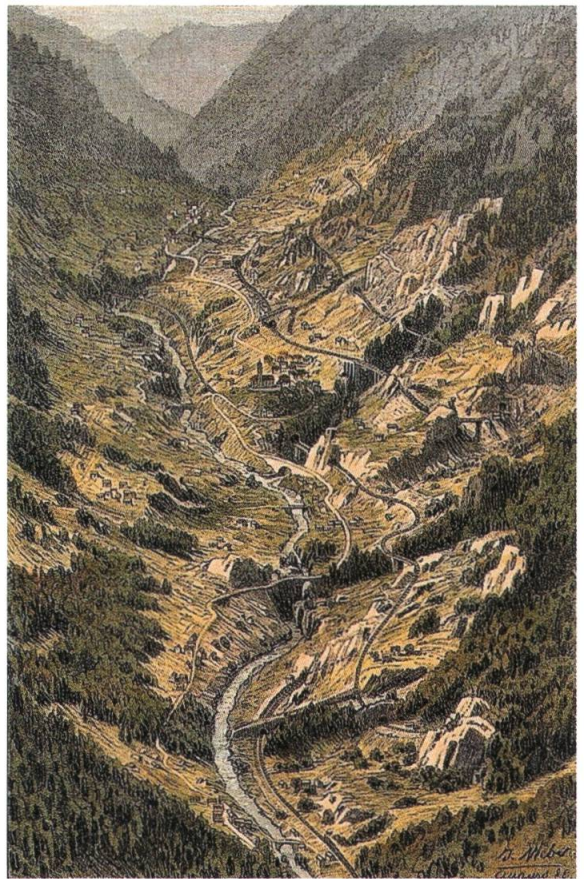
<sup>1</sup> BRUNNER, THOMAS: Die Kunstdenkmäler des Kantons Uri, Band IV, Oberes Reusstal und Ursern, Gesellschaft für Schweizerische Kunstgeschichte GSK. Bern, 2008, S. 186.

<sup>2</sup> HERGER, FRANZ: 700 Jahre Wassen, Einwohnergemeinde Wassen, Gisler Druck. Altdorf, 1987, S. 57.

<sup>3</sup> Nach der Fertigstellung der Bahnstrecke wurde dieses «Sektionshaus» 1890 abgebaut und in Erstfeld, östlich, erhöht über dem Bahnareal, wieder errichtet (steht heute noch).

<sup>4</sup> HERGER, FRANZ: So wie der Berg sie formte, Erzählungen und Leute aus vergangenen Tagen, Buchdruckerei Gamma & Co.. Altdorf, 1976, S. 59.

Über die Arbeitsverhältnisse beim Tunnelbau in Göschenen ist schon viel geschrieben worden<sup>6</sup>, weniger über die Lebensbedingungen auf den Baustellen entlang der rund zehn Kilometer langen Streckenführung auf Wassner Boden. Die nachfolgenden Ausführungen gelten als Versuch, sich in die Geschichte der Arbeiterschaft jener Zeit zurückzusetzen. Sie basieren auf den Erinnerungen von Anton Baumann<sup>7</sup>, während der Eisenbahn-Bauzeit Pfarrer in Wassen<sup>8</sup>, die er im Historischen Neujahrsblatt von 1902 veröffentlicht hat. Sie handeln von Freud und Leid der damaligen internationalen Bevölkerung von Wassen, deren Alltag von Überleben, Krankheit und Tod geprägt gewesen ist, und von Emotionen, wie Enttäuschung, Habgier, Rassismus und Ängste, die damals in jeder Ecke des Dorfes grassiert haben.



## Die Arbeiter kommen

Bis Mitte des 19. Jahrhunderts haben auch Frauen und Männer aus dem Urner Oberland nach Übersee auswandern müssen. Dies ändert sich mit dem Bau der Eisenbahnstrecke. Die Bauarbeiten in Wassen erfordern eine riesige Menge an Arbeitern. Mineure, Steinhauer, Schotterer und Erdarbeiter finden sich ein. Die Baugesellschaft Flüelen-Göschenen erstellt für ihre Unterbringung mehrere geräumige Holzbaracken. Die Baustellen verändern die Lebenswelt und den Alltag der hiesigen Bevölkerung umfassend. In ihr erwacht ein fiebriger, teilweise sogar übertriebener Unternehmungsgeist, weil sie annimmt, die Arbeiter würden sich hier so lange wie in Göschenen aufhalten. In Watingen (Dorfteil südlich von Wassen) erheben sich beidseits der Strasse

*In der Vogelperspektive zeigt sich die Einbettung der «Kehren bei Wassen» in die Landschaft. Der kolorierte Holzschnitt von 1886 stammt von Johannes Weber, 1846–1912.<sup>5</sup>*

<sup>5</sup> BRUNNER, THOMAS: Wassen und seine Kirche, Gesellschaft für Schweizerische Kunstgeschichte GSK. Bern, 2007, S. 13.

<sup>6</sup> z. B. BAUMANN, HEINZ ; FRYBERG, STEFAN, Atelier für Grafik und Text, Altdorf: Die Gotthardbahn, Gisler Druck. Altdorf, 1997, herausgegeben von Raststättengesellschaft N2 Uri AG, S. 33 ff.

oder als Roman, ASCHWANDEN, ALEXANDRA: Maledetto, Stein um Stein, Mensch um Mensch, Gisler Druck AG. Altdorf, 2007.

oder als Theater, KULTURFORUM ANDERMATT: «D' Gotthardbahn», Theaterstück, 2007 in Göschenen aufgeführt.

<sup>7</sup> Baumann Anton, 1832–1902, von 1879 bis 1902 Pfarrer in Wassen, am 18. September 1902 in der Reuss ertrunken

<sup>8</sup> BAUMANN, ANTON: Erinnerungen an die Eisenbahn-Bauzeit in Wassen (1880–1882), Historisches Neujahrsblatt, Band 8, Historischer Verein Uri. Altdorf, 1902, S. 1–61.

Wassen, Blick nach Norden, zurzeit des Gotthard-Eisenbahntunnels, links die mittlere Meienreussbrücke.<sup>11</sup>



kasernenartige Mehrfamilienhäuser, die zusammen eine stattliche Gasse bilden. Im Wassner Dorfkern und in der näheren Umgebung werden viele Häuser erweitert oder bis in die äussersten Winkel und obersten Dachräume ausgebaut, um möglichst vielen Arbeitern eine Unterkunft zu vermieten. Die Spekulationswut treibt auch Wirtschaften und Verkaufsläden aus dem Boden, die den täglichen Bedarf, aber auch fremde Luxusgüter anbieten. Unter Wassens zwanzig Wirtschaften gibt es kaum einen Betrieb, in dem man sich nicht zwei- oder mehrsprachig unterhalten kann.<sup>9</sup> Die Schenken und Wirtschaften beschäftigen vorwiegend Frauen. Die Mehrheit von ihnen ist – teils allein, teils zusammen mit weiteren Familienmitgliedern – von auswärts hierher gezogen. Die Wirtsfrauen, Kellnerinnen, Köchinnen und Dienstmägde müssen wackere Frauen sein, die sich von den rauen Sitten ihrer Gäste nicht so schnell einschüchtern lassen.<sup>10</sup>

Um sie von den überspannten Wohnungsspekulationen zu schützen, erstellt die Bahngesellschaft für die Aufnahme der höheren Angestellten und ihrer Familien in der Wichelgasse das stattliche Sektions- und Dienstgebäude. Das Erdgeschoss nimmt die verschiedenen Büros auf; in den oberen Stockwerken werden die Unterkünfte der Angestellten eingerichtet.<sup>12</sup> Am nördlichen Dorfende, im sogenannten

<sup>9</sup> HERGER: 700 Jahre Wassen, S. 92.

<sup>10</sup> FRYBERG, STEFAN: «... willkommen in Uri», Band 2, Verlag Gisler. Altdorf, 2000, S. 30.

<sup>11</sup> Institut für Bauplanung und Baubetrieb ETH Zürich, Institut für Geotechnik ETH Zürich: Historische Alpendurchstiche in der Schweiz, Gesellschaft für Ingenieurbaukunst, Band 2, Stäubli AG. Zürich, 1996, S. 30.

<sup>12</sup> Nach der Bauzeit versuchte die Bahngesellschaft das palastähnliche Haus, damals Hauptzierde des Dorfes, preisgünstig (für rund Fr. 150'000.–) zu verkaufen. Doch die hohen Reparatur- und Unterhaltskosten sowie der damalige Wohnungsüberfluss schreckten Gemeinde (ihr gebotener Kaufpreis Fr. 50'000.–) und Private vom Kauf ab. Das Sektionshaus wurde 1890 abgebrochen und in Erstfeld als Wohnhaus wieder aufgebaut. Der Bauplatz ging käuflich in das Eigentum des Kurhotels Alpenhof über.

«Kehr»<sup>13</sup>, baut die Baugesellschaft Flüelen-Göschenen ihr Losbüro, im «Walker-Rank»<sup>14</sup> das Zahlhaus, das den Bahnarbeitern als Ort der Lohnauszahlung gilt.<sup>15</sup>

Der Bahnbau nimmt Wassen in seine Fänge. Der gewaltige Umbruch beginnt 1877, als erste Sprengungen krachen. Das Dorf droht aus allen Nähten zu platzen. Die eidgenössische Volkszählung weist im Dezember 1880 2'744 Einwohner aus. Die Frauen sind in der Minderzahl (1'907 männliche und 837 weibliche).<sup>16</sup> Von den 1'572 Ausländern stammen die meisten aus Italien, zahlreiche aus Frankreich, Deutschland, und Österreich.<sup>17</sup> Die Bevölkerung steigt in der Bausaison bis auf 5'000 Personen. Die Bauarbeiter wohnen in den von der Baugesellschaft errichteten Wohnbauten oder mieten sich bei einheimischen Familien ein. Die Lebens- und Wohnverhältnisse auf den Bauplätzen der nördlichen Zufahrtsstrecke sind wesentlich besser als in Göschenen. Belehrt durch die schlechten Erfahrungen mit den prekären Verhältnissen in Göschenen und Airolo, ist man in Wassen von vornherein für genügende und saubere Arbeiterquartiere bemüht. Dies scheint hier auch leichter als in Göschenen zu sein. Die Arbeitsstellen liegen nicht wie am Nordportal des Gotthardtunnels auf engstem Raum. Werkstätten und Arbeiterunterkünfte können längs der Bahnlinie verteilt gebaut werden.<sup>18</sup> Trotzdem führen die Wohn- und Lebensverhältnisse auch in Wassen zu Unmut.<sup>19</sup>

<sup>13</sup> GAMMA, MARKUS, Wassen, E-Mail vom 15. Dezember 2015: zirka 250 m unter der heutigen Garage Mattli.

<sup>14</sup> GAMMA, MARKUS, Wassen, E-Mail vom 15. Dezember 2015: Der «Walker-Rank» liegt am Ende des Dorfs Wassen, grob gesagt gegenüber dem Postbüro Wassen oder auf der andern Strassenseite des grossen Wohnblocks EWA. Den Namen «Walker-Rank» hört man in Wassen nicht mehr, weil bei der jetzigen Strassenführung kein Rank mehr vorhanden ist. Dieses Teilstück wurde vor 40 oder 50 Jahren begradigt.

<sup>15</sup> HERGER: 700 Jahre Wassen, S. 57.

<sup>16</sup> HERGER: 700 Jahre Wassen, S. 180.

<sup>17</sup> BAUMANN UND FRYBERG AG, SCHUMACHER EVA UND BINNENKADE ALEXANDRA: Göschenen, ein historischer Dorfrundgang, Verkehrsverein Göschenen und Gemeinde Göschenen, Abächerli Druck AG. Sarnen, S. 8.

<sup>18</sup> BAUMANN; FRYBERG, Atelier für Grafik und Text, Altdorf: Die Gotthardbahn, S. 44 und 45.

<sup>19</sup> HERGER: 700 Jahre Wassen, S. 56 und 57.

## Volkszählungsergebnisse: Gemeinde Wassen<sup>20</sup>

im Jahr	1860*	1870*	1880	1888
Wohnhäuser	165	198	207	147
Haushaltungen	259	251	378	201
Einwohnerzahl	1'305	1'310	2'744	935
männlich	666	670	1'907	
weiblich	639	640	837	
Gemeindebürger	1'189	1'193	926	773
Kantonsbürger	39	45	69	37
Schweizerbürger	70	68	177	72
Ausländer	7	4	1'572	53

\* inkl. Göschenen (abgelöst von Wassen im 1875)

## Die Baustellen

Auf Wassner und Gurneller Boden beginnt mit den Bohrungen der drei Kehrtunnels Wattinger (Hohbiel), Leggistein und Pfaffensprung sowie des Naxberg-Tunnels 1878 der Kampf der Technik mit der Natur. Der Pfaffensprung-Tunnel wird als Spiraltunnel – der einzige der Gotthard-Nordrampe – gebaut, der Wattinger- und der Leggistein-Tunnel als Kehrtunnel.<sup>21</sup> Im Pfaffensprung-Tunnel arbeitet man mit durch die Kraft der Reuss angetriebenen Bohrmaschinen. In den übrigen Tunnel vertraut man allein auf die menschlichen Leistungen und auf die Sprengkraft des Dynamits. Der Bau der drei Kehrtunnel wird zweiseitig angegangen, während beim Naxberg-Tunnel mehrere Seitenschächte in den Berg getrieben und dadurch die Angriffspunkte vermehrt werden. Die kleineren Brücken werden aus Stein, die grösseren als Eisenfachwerkbrücken mit Steinbogenvorbrücken errichtet. Als einzige wird die Rohrbachbrücke als Eisenbogen ausgeführt.

## Der Arbeitsalltag im Tunnel, in den Steinbrüchen und auf den Brücken

Morgens und abends zwischen 5 und 6 Uhr sowie mittags und nachts zwischen 11 und 12 Uhr rücken die Bauarbeiter aus ihren Quartieren in Privathäusern und Baracken auf die ihnen zugewiesenen

<sup>20</sup> Volkszählung des Bundesamtes für Statistik.

<sup>21</sup> BRUNNER: Die Kunstdenkmäler des Kantons Uri, S. 186.

Baustellen aus. Schichtwechsel ist jeweils pünktlich um 6 und 12 Uhr. In rüstigem Schritt treten sie ihre Ablösung an.

Die Tunnelarbeiter, ausgerüstet mit frisch gefüllten Öllampen, begeben sich zu ihrer Ablösung im Wattering-Tunnel. Beim Tunnel-  
eingang wallt ihnen unter dem Druck der künstlich getriebenen Luft-  
strömung ein dicker, hustenreizender Qualm, von den Öllampen und  
Dynamitexplosionen verursacht, entgegen. Finsternis, die das spär-  
liche Lampenlicht kaum durchdringt, umfängt sie von allen Seiten.  
Der Weg im Tunnel ist holprig, der Boden nass und glitschig, das  
Wasser teilweise knietief. Das Plätschern der durch die Felsritzen si-  
ckernden Wassertropfen und das unheimliche Surren der Luftleitung  
wirken betäubend.

Bald erscheinen die abgelösten Mineure und Erdarbeiter mit den  
ausgebrannten Lampen in der müden Hand am Tunneleingang. Ihr  
von der südlichen Heimat ohnehin gebräuntes Antlitz ist von Dy-  
namit- und Lampenrauch tief geschwärzt. Überall, auf Kleidern und  
entblösten Körperteilen, klebt der vom Schweiss getränkte Staub und  
Dreck. Matt scheint ihr Blick, mühsam ihr Gang, wirr ihre Haare und  
ihr Bart. Teils einzeln, teils in Gruppen, meist stillschweigend, trotten  
sie ihrer Unterkunft entgegen. Der ständige Kampf ums Dasein, ums  
tägliche Brot für sich und ihre Familien, ihre steten Gedanken an  
Gefahr und Not, an Verstümmelung und Tod sind ihnen anzusehen.

Die neue Ablösung hat im Tunnel ihre Sprengarbeiten aufge-  
nommen, neue Bohrlöcher in den Fels getrieben, sie mit Dynamit ge-  
füllt. Gerade sind die Minen losgegangen. Ein beissender Rauch hüllt  
die Arbeiter ein. Nach dem Losgehen der Dynamitminen stehen die  
Mineure bis zehn Minuten in so dichtem Nebel, dass sie ihre Füße  
trotz der Lampen nicht mehr sehen. Die Zufuhr frischer Luft ins Tun-  
nelinnere ist mangelhaft und beseitigt die giftigen Gase, die nach den  
Sprengungen den Tunnel füllen, nicht genügend. Nach der Entwar-  
nung begeben sich die Mineure zur Sprengstelle, sorgen für ein  
sicheres Weiterarbeiten. Bald sind wieder kräftige Hammerschläge  
und das Kratzen der im Schutt wühlenden Schaufeln zu hören.  
Überall schimmern die Grubenlichter im Dunkeln. Arbeiter untersu-  
chen sorgfältig die lockeren Felsflächen, damit nicht etwa ein loser  
Stein auf einen Kameraden fällt und ihm Hals und Bein bricht. Andere  
stützen das zerklüftete Gewölbe mit festem Holzgerüst, um einen  
Einsturz zu verhindern. Die losgesprengten Felsbrocken werden  
geräuschvoll auf die bereitstehenden Rollwagen geladen; keuchende  
Pferde befördern sie ins Freie. Hier, im Berginnern, spürt man die ge-  
drückte Stimmung unter den Arbeitern wenig. Ein berufener Tunnel-  
arbeiter ist sich der Gefahren bewusst, kennt die Arbeitsbedingungen  
in Rauch und Schachtluft. An vorderster Stelle treiben die Mineure

*Die Wagen werden teilweise von Pferden gezogen. Viele erblinden wegen der Verhältnisse im Tunnel.<sup>22</sup>*



bereits neue Löcher in den Felsen. Der von geübter Faust geschwungene Hammer fällt mit grosser Wucht auf den furchtlos gehaltenen Bohrer.

Nicht nur in den Tunnel, sondern auch in den verschiedenen Steinbrüchen um Wassen herrscht ein reges Treiben. Bei nur einigermaßen günstiger Witterung beginnt das Tagewerk morgens um 5 Uhr. Der Felsen muss gebrochen oder gesprengt werden. Mineure treiben Bohrlöcher in den harten Granit und füllen sie mit scharfen Dynamitpatronen. Hilfskräfte sorgen mit der Sperrung der nahen Strassen oder dem Hissen der roten Fahne für die Sicherheit der Wassner Bevölkerung. Das Signalhorn ertönt, die Arbeiter begeben sich in den sicheren Unterstand. Der Feuerwerker brennt den Zünder an, springt als letzter in Deckung. Nochmals drei kurze Hornstösse, dann eine spannende Pause! Bei der Sprengstelle blitzt ein Feuerstrahl auf, ein donnernder Knall begleitet ihn. Losgerissene Steine fliegen hoch in die Luft und verstreuen sich nach allen Seiten. Der Sprengmeister hofft, dass die Steine nicht bis ins nahe Wiesland geschleudert werden. Klagen der Bauern über unkontrollierten Steinhagel stören das Zusammenleben zwischen der Bevölkerung und der Baugesellschaft! Ein langgedehntes Hornsignal verkündet, dass alle Schüsse kontrolliert abgegangen sind. So blitzt und donnert es in den Steinbrüchen rund um Wassen täglich mehrmals, ausgenommen an den Sonn- und

<sup>22</sup> Institut für Bauplanung und Baubetrieb ETH Zürich, Institut für Geotechnik ETH Zürich: Historische Alpendurchstiche in der Schweiz, S. 52, Foto vom Simplon-Tunnel.



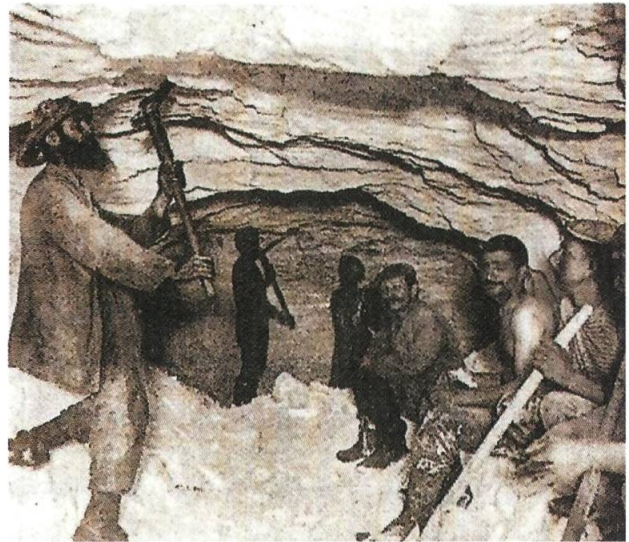
Feiertagen. Türen und Fenster im Dorf klirren, selbst Gebäude erzittern, das Echo rollt hundertfach durch die Täler und Schluchten. Dazwischen lässt sich der dumpfe Ton der Tunnelschüsse vernehmen, gleich einem fern drohenden Unwetter.

Nun lösen die Schutterer das an der Sprengstelle abgebrochene, aber nicht weggeschleuderte Gestein mit Keilhauen und Brechstangen. Die teils zerstreut herumliegenden, teils übereinander geschichteten Steinblöcke klopfen sie auf Transportgrösse. Anschliessend laden sie die Steintrümmer auf die Rollwagen.

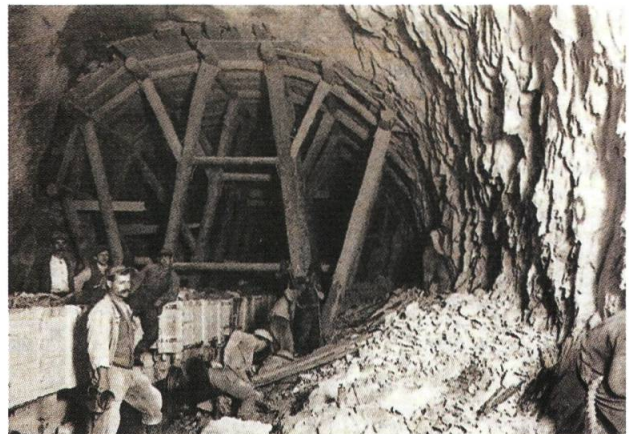
Führt die provisorische Schienenlinie vom Sprengraum aus abwärts, stellen sich die Schutterer mit einem Holzbengel, der zum Verlangsamenden oder Anhalten der Fahrt dient, auf den schwer beladenen Rollwagen. Mit einem kräftigen Anstoss geht die Fracht los. An geeigneten Plätzen werden Pferde vorgespannt oder bei längerer, anstrengender Strecke eine Lokomotive angehängt. Auf dem Ablagerungsplatz oder direkt am projektierten Bahndamm wird die Wagenladung ausgeleert.

Hunderte emsige Steinhauer spalten nun mit einfachen Werkzeugen die unförmigen Steinblöcke, verarbeiten die Bruchstücke mit Hammer und Meissel zu genau zusammenpassenden Mauer- und Gewölbequadern und geben ihnen die gewünschte Form, um das gewonnene Material für Stützmauern und Galerien zu gebrauchen.

Die Mineure, Schutterer, Steinhauer und Maurer rekrutieren sich vorwiegend aus Italien und dem Südtirol. Auf den Brücken arbeiten ausschliesslich Brückenbauer aus Deutschland, markante Gestalten, die ihr Handwerk verstehen. In kurzer Zeit haben sie das Montagegerüst fachgerecht aufgestellt. Nun klettern sie, gewandten Turnern gleich, die schlanken Gerüststangen auf und ab, setzen sich schwindelfrei über die Querbalken, die hoch über dem gähnenden Abgrund die Grenze zwischen Leben und Tod bedeuten. Bereits in



*Schuttern nach dem Abschlag.<sup>23</sup>*

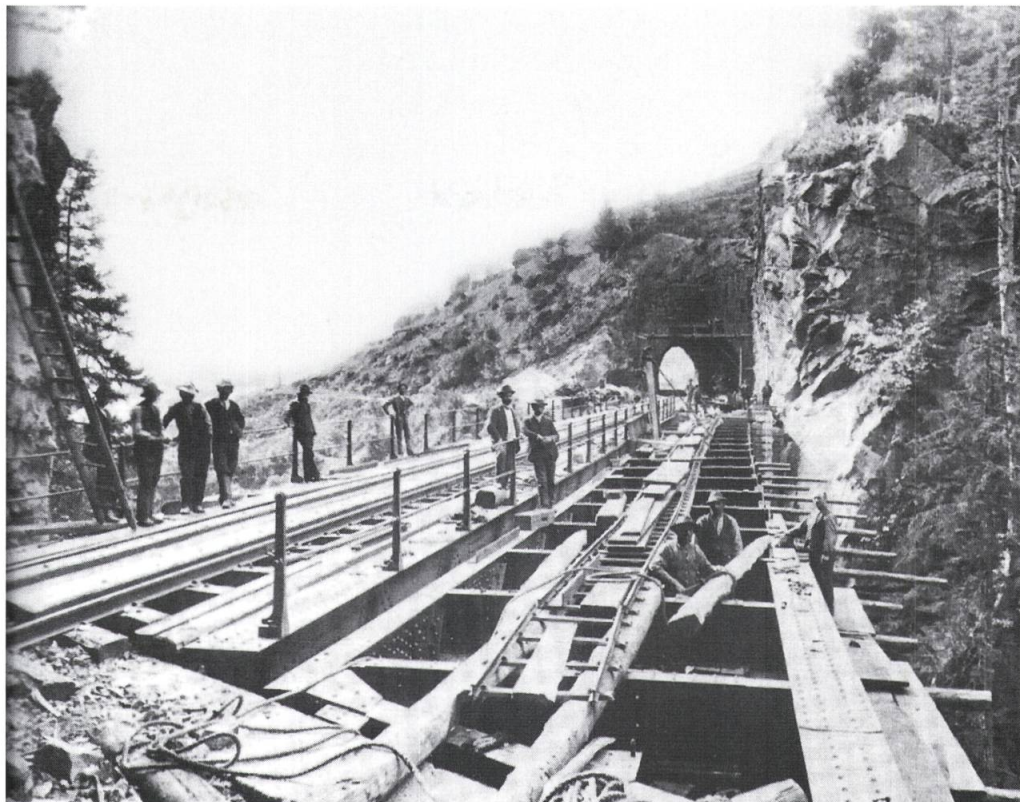


*Abtransport des Ausbruchmaterials mit Kastenkippern. Schutterer werfen das Material mit kurzen Schaukeln in die Rollwagen.<sup>24</sup>*

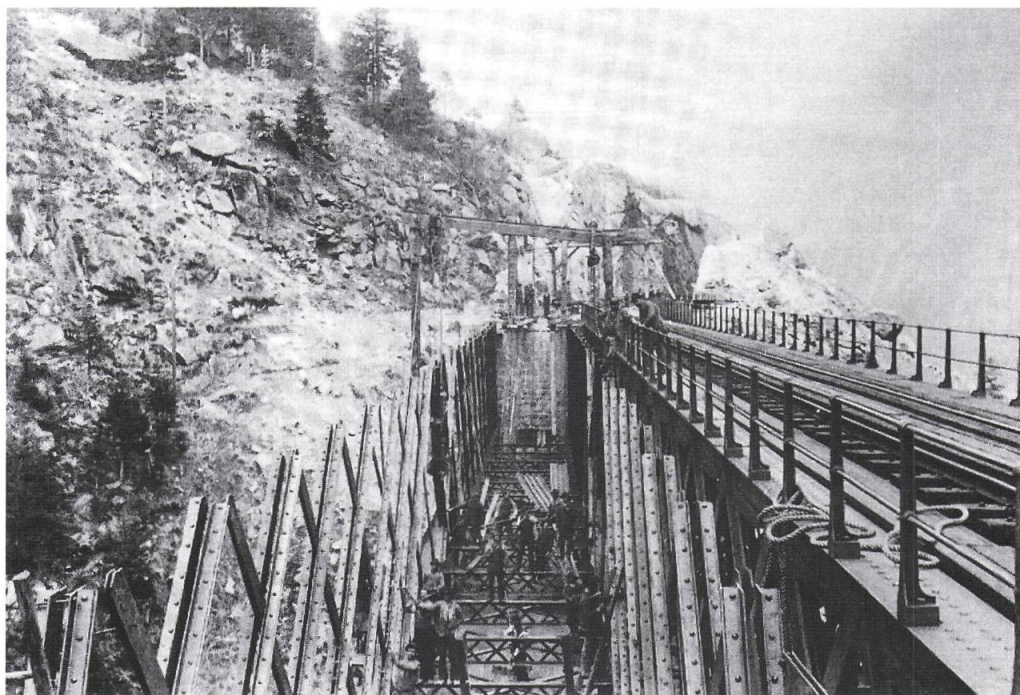
<sup>23</sup> Institut für Bauplanung und Baubetrieb ETH Zürich, Institut für Geotechnik ETH Zürich: Historische Alpendurchstiche in der Schweiz, S. 42, Foto vom Simplon-Tunnel.

<sup>24</sup> Institut für Bauplanung und Baubetrieb ETH Zürich, Institut für Geotechnik ETH Zürich: Historische Alpendurchstiche in der Schweiz, S. 85, Foto vom Lötschberg-Tunnel.

Die obere Meienreussbrücke ist flankiert von beidseitigen Viadukten mit je drei Öffnungen. Ihre Länge beträgt 63 Meter, ihre Höhe 79 Meter. Aufnahme von Adolphe Braun, Dornach, um 1880<sup>25</sup>



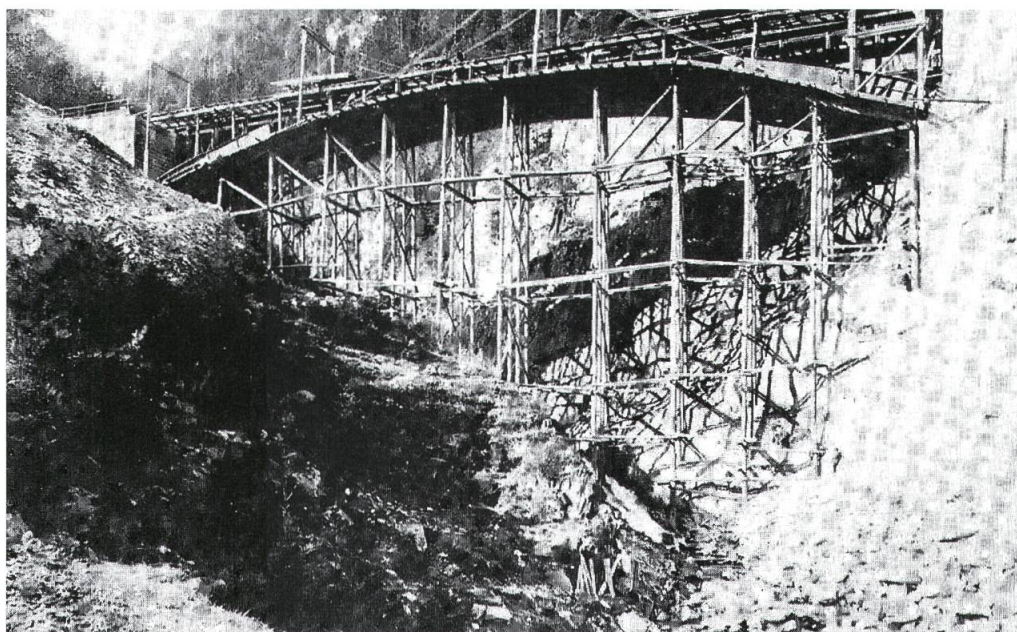
Die mittlere Meienreussbrücke im Bau. Aufnahme von Adolphe Braun, Dornach, um 1880<sup>26</sup>



den ersten Tagen des Baus hat die gefährliche Arbeit ein Todesopfer gefordert. Ein junger Rheinpreusse ist als Opfer seiner Waghalsigkeit in die tobende Meienreuss gefallen. Von Tag zu Tag schreitet das

<sup>25</sup> ITEN, KARL: Uri damals, Photographien und Zeitdokumente 1855–1925, Verlag Gamma & Co., Altdorf, 1984, Bild 440.

<sup>26</sup> ITEN: Uri damals, Bild 439.



*Imposante Lehrgerüste aus Holz werden für den Brückenbau eingesetzt, wie hier bei der mittleren Meiereussbrücke, wo die Holzkonstruktion eine Höhe von insgesamt 79 Meter erreicht. Aufnahme von Adolphe Braun, Dornach, um 1880.<sup>27</sup>*

Brückenwerk sichtlich voran. Lokomotiven schleppen – grösstenteils nachts – die massiven eisernen Brückenteile herbei. Vom frühen Morgen bis zum späten Abend wird unverdrossen gehämmert und genietet. Teil fügt sich an Teil. Zeigt das Glöcklein, hoch oben in der Hirni-Kapelle, den Werkleuten in den Steinbrüchen von sechs zu sechs Stunden die Arbeits- und Ruhestunden an, bewirken dies die Brückenbauer morgens, mittags und abends mit Schlägen auf eine schrill tönende Eisenstange.

Nur die Ingenieure und die Verantwortlichen der Oberaufsicht kennen keine geregelte Arbeitszeit. Von der Morgendämmerung bis zum letzten Tageslicht, mitunter auch in finsterner Nacht, gehen sie ihrer verantwortungsvollen Aufgabe nach. Sie tauchen unversehens bald an diesem, bald an jenem Arbeitsplatz auf, messen, rechnen und prüfen, korrigieren und nivellieren. Im Sektionsgebäude und auf den verschiedenen Losbüros gehen sie Tag und Nacht ein und aus. Sie steigen durch Schlamm, über und über mit Zementbrei bespritzt. Sie verstehen ihr Geschäft. Kein Vorteil bleibt ungenutzt, kein verwendbarer Stein, keine brauchbare Erdscholle an der Linie geht verloren. Sie führen unter ihren Leuten ein strammes, wohlgeordnetes Regiment. Die Verhaltensregeln für die bei den Bauten der Baugesellschaft Flüelen-Göschenen und ihren Akkordanten beschäftigten Arbeiter halten selbst die Sittlichkeit und das Verhalten fest. Ihrer strikten Durchsetzung ist es zu verdanken, dass auf den Baustellen in Wassen kein Arbeiteraufstand und keine Arbeitsstockung eingetreten sind.

Frauen verdienen ihren Lebensunterhalt rund um die Baustellen. Sie arbeiten hier nicht nur deshalb, weil sie als Familienangehörige

<sup>27</sup> ITEN: Uri damals, Bild 436.

mit den Mineuren dem Verdienst nachziehen, sondern auch um selbstständig ein Auskommen zu suchen. Kantinen- und Barackenbetriebe, Wäschereien, Flickereien und Wirtshäuser bieten Arbeit. Damit tragen sie zum Familieneinkommen bei. Oft stammen sie aus den gleichen Regionen wie die Mineure – hauptsächlich aus Norditalien, aber auch aus Uri und den umliegenden Kantonen.<sup>28</sup>

## Ruhe und Erholung

Die meisten Bauarbeiter leisten abwechselnd Tag- und Nachtschichten. Somit widmen sie sich auch bald tags, bald nachts der stärkenden Erholung. Dieser Rhythmus ermöglicht es, dass das gleiche Bett für drei bis vier Mann ausreicht. Einheimische und fremde Spekulanten vermieten die Lagerstätten im Schichtrythmus zimmer- und bettweise an die Ruheschichten. So schlafen mehrere Arbeiter hintereinander auf der gleichen Bettstatt. Wenn ein Arbeiter Feierabend hat, kommt er ins Zimmer und stürzt sich todmüde «mit zamtä Schlurggä ids Näscht», das sein Kumpan eben verlassen hat. In kleinen dumpfen Zimmern reiht sich Bett an Bett – teils nur halb faule Strohsäcke. Die schlechte Luft in den überfüllten Räumen mit ihren übelriechenden Öllampen, wo neben den Schlafkojen auch gekocht wird, der ekelerregende Schmutz überall und die miserablen sanitären Einrichtungen machen diese Quartiere höchst gesundheitsgefährdend. Das Elend in den für die Arbeiter hergerichteten Unterkünften ist unbeschreiblich. In den Treppenhäusern stehen Stiefel und Tunnellampen, um die sich das schwarze Öl ausbreitet. Penibler Kloakengeruch dringt aus dem Hausflur. Fenster sind angelaufen, zerbrochen oder blind vor Schmutz. An Türen und Fenstern hängen Kleider, die im Dunst der ungelüfteten Räume nicht mehr trocknen. Das Wasser im Waschkübel erinnert in Farbe und Gestank an eine Jauchegrube. Die letzten zehn Tage ist es nicht gewechselt worden; die Arbeiter haben sich notgedrungen damit abgefunden.<sup>29</sup>

Nach dem sonn- oder feiertäglichen Vormittagsgottesdienst beschäftigen sich die Eisenbahnarbeiter meist mit ihrem Haushalt. Sie reinigen ihre Unterkunft, waschen und flicken ihre Kleider und treffen weitere Besorgungen. Das von Hand Waschen ist aufwendig, da die Arbeitskleidung nicht jeden Tag, nicht einmal wöchentlich, gewechselt wird. Bald hängen an Fenstern, Hecken und Stangen Wäschestücke in

<sup>28</sup> BAUMANN UND FRYBERG AG; SCHUMACHER; BINNENKADE: Göschenen, ein historischer Dorfrundgang, S. 13.

<sup>29</sup> BAUMANN UND FRYBERG AG; SCHUMACHER; BINNENKADE: Göschenen, ein historischer Dorfrundgang, S. 19.

allen Farben und Formen! Zur Entlastung ihres Budgets kochen die meisten Männer ihre Mahlzeiten in ihrem Quartier und meiden dafür die Wirtschaften oder Kosthäuser. Die Ernährung ist einfach. Minestra, Polenta, Reis und Maccharoni stehen auf der Speisekarte. Das Kochen bringt ihnen eine willkommene Abwechslung in ihrem Tagesablauf. Für viele ist es nicht eine Belastung; sie gehen jeweils die Zubereitung ihrer Mahlzeiten mit Lust und Liebe an. Um der schlechten Luft in den überfüllten Räumen entgegenzuwirken, kochen viele Arbeiter – falls es die Witterung erlaubt – im Freien. Zwei zweckmässige Steine dienen als primitiven Kochherd, ein Kessel darauf als Kochgeschirr. Holz aus den nahen Wäldern, nicht selten auch Zaunpfähle und Haglatten aus der näheren Umgebung, dienen der Feuerung. Der Kessel über dem aufblühenden Feuer füllt der Koch mit Wasser, wirft Türkenmehl in das strudelnde Wasser und rührt die sich verdichtete Masse mit einem knorrigem Tannast um. Von Zeit zu Zeit taucht er prüfend die Kochkelle bis auf den Kesselgrund und vergisst nicht, sie jedes Mal vorsichtig abzuschlecken. Bald kündigt ein durchdringender Brandgeruch an, dass die Kost überreif geworden ist. Der Koch lädt seine Kollegen an den selbst gezimmerten Tisch. Es verwundert, dass Wassen und seine Umgebung während der Eisenbahnbauzeit von grösserem Feuer-schaden bewahrt bleibt, bilden doch die vielen primitiven Feuerstellen, die brennenden Lampen auf den offenen Stiegen, in den engen Gassen und den belebten Strassen eine stete Brandgefahr, besonders bei föhnigem Wetter.<sup>30</sup> Ist ein Arbeiter bei einem Logisgeber in Kost, erhält er für Fr. 2.50 Kaffee und Brot am Morgen, Suppe, Fleisch und Brot mit zwei Schoppen Bier am Mittag sowie Suppe, kalte Küche und Brot mit einem Schoppen Wein am Abend.<sup>31</sup> Doch dies kann sich ein gewöhnlicher Arbeiter nicht leisten! Gegen ein zusätzliches Entgelt besorgen die Vermieter – vielmehr eine angestellte einheimische oder italienische Magd – auch die Zimmerreinigung und die Kleiderwäsche.

Nach dem Mittagessen legen sich die älteren Arbeiter bei günstiger Witterung im Freien zum friedlichen Schlummer hin, mit Vorliebe ins

<sup>30</sup> Am frühen Morgen des 21. August 1881 brach in Wattingen bei heftigem Föhn ein Feuer aus – ob durch Brandstiftung blieb unermittelt. Das betroffene neu erbaute Haus war einzelstehend. Doch der Föhn schlug die Flammen auf andere Häuser über. Unfern befand sich noch ein Dynamitlager. Die Sprengmittel konnten unter nassen Decken im Wattinger-Kurventunnel in Sicherheit gebracht werden. In kurzer Zeit gehörten ein Stall und sechs Wohnhäuser (darunter der damalige Pockenherd, Kaserne genannt) den Flammen. Als am solidesten bewährte sich das Stammhaus der Edlen von Wattingen; es brannte nur aus, die Mauern (inkl. die auf der Front gemalten drei Eidgenossen) blieben bis zum Dachgiebel stehen. Der Wind trug brennende Schindeln in bedrohliche Nähe des Dorfes und der Pfarrkirche. Doch verhinderte die helfende Bevölkerung ein Übergreifen des Feuers.

<sup>31</sup> BAUMANN UND FRYBERG AG; SCHUMACHER; BINNENKADE: Göschenen, ein historischer Dorfrundgang, S. 26.

weiche Gras hinter einem schützenden Stein. Die jüngeren Burschen dagegen vertreiben sich die Zeit je nach Laune und Wetter entweder mit dem volkstümlichen Boccia<sup>32</sup> oder dem lärmenden «alla mora»<sup>33</sup>, mit Besuchen auf dem Gottesacker oder im Eisenbahnspital. Andere pflegen Korrespondenz mit ihren Lieben in der fernen Heimat; Schreibunkundige lassen sie besorgen. Am späteren Nachmittag steht ein Gang in die Wirtshäuser an. Diese sind meist voll besetzt. Was sollen die zahlreichen Bauarbeiter auch anders anfangen, als sich in der Wirtsstube zu vergnügen? Viele Gastarbeiter ertränken ihre Alltagsorgen im Alkohol. Er hilft, das Heimweh, den harten Arbeitsalltag und die unwirtlichen Zustände in den überfüllten Unterkünften ein wenig zu vergessen. Die vollen Wirtshäuser und der zu tiefe Blick ins Glas sind oftmals verantwortlich für Streit, Schlägereien und Messerstechereien. Als weniger schlimm, aber doch störend, empfinden die Einheimischen den nächtlichen Lärm der angeheiterten Arbeiter auf den Strassen und vor den Schenken.

Gegen Abend beginnt das Eisenbahnerleben stärker zu pulsieren. Für abwechslungsreiche Stunden ist ausgiebig gesorgt. Entweder bietet bald die italienische, bald die deutsche Theatergesellschaft in einem Oberstall oder auf den Strassen dem Publikum Unterhaltung, und erst noch in mehreren Sprachen.<sup>34</sup> Ab und zu spielt eine Blasmusik auf, oder ein spontan zusammengesetzter Chor erfüllt die Strassen mit wehmütigen Volksweisen. Diese Unterhaltung fördert auch das Zusammenleben mit der Dorfbevölkerung.

Wegen der Ebbe im Geldbeutel verlaufen die gewöhnlichen Sonn- und Feiertage eher gemässigt. Umso geräuschvoller geht es an den alle vier Wochen wiederkehrenden Zahltagen zu. Da füllen sich die Geldbörsen.

## Zahltag

Anfänglich bezahlt die neue gegründete Baugesellschaft ihre Arbeiter für die damalige Zeit gut, anfänglich sogar in «Gold». In Zürich werden die Goldmünzen in kleine Holzfässer verpackt, über

<sup>32</sup> Boccia ist ein italienisches Kugelspiel, ähnlich dem französischen Boule-Spiel. Dabei gilt es, seine eigenen Kugeln möglichst nah an eine kleinere Zielkugel (Pallino) zu setzen, bzw. die gegnerischen Kugeln vom Pallino wegzuschliessen.

<sup>33</sup> Beim «alla mora»-Spiel versuchen zwei Spieler die Summe der Zahlen zu erraten, die sie mit den Fingern anzeigen. Dazu strecken beide Spieler ihre rechte Hand gleichzeitig aus und zeigen einen bis fünf Finger an. Im selben Moment ruft jeder Spieler eine Zahl zwischen zwei und zehn. Errät ein Spieler die Fingersumme, bekommt er einen Punkt. Es wird gespielt, bis ein Spieler eine vereinbarte Gesamtpunktzahl (oft 16 oder 21) erreicht hat.

<sup>34</sup> HERGER: 700 Jahre Wassen, S. 88.

Luzern dann auf dem Seeweg nach Flüelen gebracht. Schmied Furger von Altdorf hat den Auftrag, die wertvolle Fracht mit seinem Pferdengespann unbehelligt auf die Baustellen zu führen.

Den ganzen Vormittag belagern und bestürmen die erwartungsvollen Arbeiter das Zahlhaus. Man sieht vergnügte und enttäuschte Gesichter herauskommen, man hört reklamieren und rasonieren, je nach Grund und Höhe der Lohnabzüge. Wenn die Geldansprüche der Kost- und Logisgeber oder anderer Gläubiger wegen Zahlungsverzug direkt im Büro beglichen werden müssen, bleibt oft nur noch ein kümmerlicher Lohn übrig. Kraftausdrücke erfüllen den Büroraum.<sup>35</sup> Übertreten die Reklamationen die Anstandsregeln, folgen Kündigungen. Doch es stehen bereits zehn Arbeitssuchende vor der Tür. Die Arbeitsnachfrage ist grösser als das -angebot. Es liegt in den eigenen Händen, den Zahltag zum Tag der Freude und Entlohnung zu machen oder ihn durch Unvernunft zum Tag der Enttäuschung zu verkommen. In erster Linie sind es die Arbeiter selbst, die sich in die verschiedenen Gruppen einarbeiten und so zu ihren guten oder schlechten Leistungen beitragen. Die einen arbeiten fleissig und verdienen recht. Sie essen auch richtig und sind deshalb zu solchen Leistungen fähig. Andere sind vom geringen Zahltag enttäuscht. Sie fangen an, am Essen zu sparen, kommen von Kräften und werden kränklich. Sie gehören zu den bedauernswerten Opfern der Gotthardbahngeschichte. Einen besonderen Status nehmen die Arbeiter ein, die ihre Familien hierher gebracht haben. Sie gehören zu den Ärmsten, wenn es ihnen nicht gelingt, in eine bessere Lohnklasse aufzusteigen. Dazu gehört die Beförderung zum Vorarbeiter oder die Verrichtung von angelernten, besser qualifizierten Arbeiten als Maschinenführer, Schaler, Maurer oder Mineur. Gemessen an den damals üblichen Löhnen ist die Besoldung auf den Baustellen nicht schlecht<sup>36</sup>. Doch für Hilfskräfte und ihre Angehörigen ist das Sparen unmöglich, wenn man um die Lebenshaltungskosten weiss. Auch die Tageslöhne von Fr. 3.80 bis Fr. 4.– für einen Mineur und Fr. 3.40 bis Fr. 3.50 für einen Schutterer reichen oftmals kaum aus, um sich genügend zu verköstigen. Drei Prozent seines Einkommens muss ein Arbeiter an die betriebseigene Krankenkasse abgeben, täglich Fr. –.30 für das Lampenöl bezahlen. Auch die Lampen muss er mit einer Amortisation von täglich Fr. –.05 aus dem eigenen Sack berappen.<sup>37</sup> Für Logis blättert ein Arbeiter Fr. 2.50 hin, mehr als die Hälfte des kargen Lohns. Die Lebensmittel sind teuer. Ein Kilo Halbweissbrot kostet Fr. –.45, ein

<sup>35</sup> Das Losbüro-Gebäude ging nach der Bauzeit ins Eigentum der Familie Walker über.

<sup>36</sup> BAUMANN; FRYBERG, Atelier für Grafik und Text, Altdorf: Die Gotthardbahn, S. 34.

<sup>37</sup> KÄSTLI TOBIAS: Der Streik der Tunnelarbeiter am Gotthard 1885, Quellen und Kommentar. Basel, 1977, S. 53 f.

Kilo Polenta bis zu Fr. –.40, ein Kilo Teigwaren sogar Fr. –.80, ein Kilo Kaffee, eine Delikatesse, Fr. 4.50. Piemonteser Wein geht für Fr. –.60 bis Fr. –.70 über den Ladentisch.<sup>38</sup>

Nach dem Zahhtag begleichen die soliden Bauarbeiter ihre Quartiergeber und die Lebensmittelhändler. Einen Rest tragen sie zum Postamt und überweisen ihn ihren Lieben in der fernen Heimat. Wenn der Zahhtag wegen der Abzüge mager ausfällt, warten die Verwandten in der Heimat vergeblich auf eine Überweisung. Die Liederlichen tragen ihren Lohn schnurstracks in die Kneipen und Schenken und machen ihn zu Schnaps. Verschiedene Lockvögel warten nur darauf, sie zum Glücksspiel aufzufordern, ihnen das verdiente Geld aus der Tasche zu ziehen. Mit den Goldstücken in der Hosentasche verwandeln sich die labilen Arbeiter zu Spielteufeln. Doch sie unterliegen den gewandten Spielern. Ob diese mit rechtem Spiel oder mit Falschspiel auftreten, bleibt dahingestellt. Jedenfalls geht es bei diesen Spielen hart zu. Beim «alla mora» kommt es nicht selten vor, dass ein Spieler vor Spielbeginn sein Stilett oder Taschenmesser unter dem Tisch in die Tischplatte steckt. Messerstechereien gehören am Zahhtag zum Spiel wie der Katzenjammer danach.<sup>39</sup>

Diese verschiedenen Auswüchse und die zunehmende Misere der untersten Arbeiterklasse machen den Bauherren zu schaffen, umso mehr, als sich die Unzufriedenheit auf die Leistungen auswirkt. Um die Unsitten des Geldspiels einzudämmen, entzieht die Bauherrschaft den Arbeitern das Gold in der Lohntüte. Dafür erhalten sie Geschäftsgutscheine, mit denen sie das Nötigste kaufen können. Den von Not geplagten Ehefrauen der Arbeiter ist dies mehr als recht. Die Spielsüchtigen sind nun die ersten, die gegen die Papiergutscheine ankämpfen. Sie suchen krampfhaft nach einem Grund, die Scheine wieder abzuschaffen, um wieder Gold zu erhalten. Erfolglos!

Am Zahhtag gleicht Wassen einem geschäftigen Marktort; es herrscht jeweils eine richtige Jahrmarktstimmung. Die Dorfstrasse wird zu einem Verkaufsplatz fremder und einheimischer Krämer. Von überall her strömen Händler und Hausiererinnen herbei und bieten ihre Ware feil. Nicht nur die Einheimischen, sondern auch Frauen, die mit ihren Brüdern oder Ehemännern nach Wassen gezogen sind, nützen die Erwerbsmöglichkeit des Direktverkaufs. Sie arbeiten als Bäckerinnen und Händlerinnen und erwirtschaften ein ansehnliches Einkommen.<sup>40</sup> Stand an Stand, Bude an Bude belagern den Dorfplatz.

<sup>38</sup> BAUMANN UND FRYBERG AG; SCHUMACHER; BINNENKADE: Göschenen, ein historischer Dorfrundgang, S. 9 und 22.

<sup>39</sup> HERGER: Auf verstaubten Strassen, Erlauschte und verstaubte Geschichten aus Uri, Buchdruckerei Gamma & Co., Altdorf, 1983, S. 18–21.

<sup>40</sup> BAUMANN UND FRYBERG AG; SCHUMACHER; BINNENKADE: Göschenen, ein historischer Dorfrundgang, S. 38.



Italienische Spezialitäten, Gemüse, Obst, Wurstwaren, Geflügel und Käse werden auf der Strasse gehandelt. Schnell sprechen sich Angebot und Preise herum. Auch die einheimische Bevölkerung nützt die vielfältige Auswahl. Zu Kabis, Käse und Kartoffeln kommen jetzt feine Teigwaren und würzige Salami. Die Markttreibenden verdienen gutes Geld. Die Bauarbeiter decken sich für entgangene Lebensqualität ein.

Die Lebensmittelpreise schnellen derart in die Höhe, dass die Baugesellschaft mit eigenen Verkaufsmagazinen konkurrenzierend eingreifen muss. Die Belegschaft wird gezwungen, ihren Lebensmittel- und sonstigen Konsumbedarf in unternehmenseigenen Läden zu decken. Um die Arbeiter an sich zu binden, lassen einzelne grössere Geschäfte eigenes Kupfer-, Nickel- und Messinggeld schlagen. Die Landesregierung geht energisch gegen diese Verstösse des Münzrechtes an. Fortan verirren sich solche widerrechtlich hergestellten Münzen sonntags nicht selten im Opferstock.

Schlägereien und Messerstechereien fallen auch in Wassen an, aber seltener als in Göschenen. Um jeglichem Krawall vorzubeugen, ist die Polizei oder Bürgerwehr immer auf Pikett. Darunter sind auch Männer, die tagsüber auf den Baustellen arbeiten und das Wesen ihrer Kollegen kennen. Sie patrouillieren von Wirtschaft zu Wirtschaft. Bahnt sich ein Streit an, beruhigen und beschwichtigen, trennen und vermitteln sie. Nötigenfalls setzt die Polizei einen widerspenstigen Raufbold vor die Wirtschaftstür an die frische Luft. Streit und Zank entstehen vor allem zwischen Italienern und Südtirolern, wohl wegen ihres feurigen Temperaments. Für die Arretierung «leichter» Missetäter und zur Ausnüchterung Betrunkener hält die Gemeinde im Spittel an der alten Schmidgasse zwei Zellen bereit.<sup>41</sup> Doch nicht immer gehen die Streitigkeiten zwischen den Arbeitern glimpflich aus. Besonders an den vierwöchentlichen Zahltagen und am Fest der heiligen Barbara, der Schutzpatronin der Mineure, fliesst viel Alkohol. Das Urner Wochenblatt vom 9. Dezember 1876 berichtet vom Verlauf und Ausgang eines solchen Mineurfestes: «Wassen. Das Mineurfest der heiligen Barbara hat hier ein Opfer gefordert. Zwei Trinkgesellschaften, jede von zwölf bis fünfzehn Mann, italienische Arbeiter von Göschenen, feierten letzten Montag das Fest ihrer Patronin und freuten sich zu deren Ehren in den Wirtschaften in Wattingen des Lebens. Abends 10 Uhr bekamen zwei Kollegen auf offener Strasse Streit, einige Revolverschüsse wurden gewechselt und bald stürzte ein Musiker, Franz Delaro von Turin, ledig, etwa 28 Jahre alt, mit einer tiefen Stichwunde in der rechten Unterleibsseite in die Wirtschaft des Herrn J. Müller, woselbst er nach dreistündigem Leiden den Geist aufgab.»<sup>43</sup>

<sup>41</sup> HERGER: 700 Jahre Wassen, S. 34.

<sup>43</sup> UW, 9. Dezember 1876.

*Das ursprüngliche  
Fremdenspital, Spittel  
genannt, das während  
der Bauzeit zwei Ar-  
restzellen beherbergt,  
abgebrochen 1954.<sup>42</sup>*



## **Kirche und Schule**

Der sonntägliche Kirchbesuch ist für die Eisenbahnarbeiter gewiss. Zur Frühmesse finden sich die Bauarbeiter ein, die nachher auf den Arbeitsplatz müssen. Am stärksten ist der Mitteltagesdienst mit Amt und italienischer Predigt gefragt. Da füllt sich die Kirche bis ins Chor hinauf, in allen Ecken und Winkeln des Schiffes stehen die Gläubigen. Jene, die in den Bänken keinen Platz mehr finden, stehen geduldig in den Gängen oder knien auf den harten, kalten Steinplatten. In dieser ermüdeten Stellung harren sie von Beginn bis zum Schluss aus, manchmal sogar noch mit ausgespannten Armen. Vor der Kirchentüre steht nur, wer nicht mehr ins Innere zu dringen vermag. Zum Hauptgottesdienst erscheinen nebst den Einheimischen jene Bauarbeiter, die um sechs Uhr ihre Schicht beendet haben. Zwischen Schichtende und Messebeginn hat ihnen die Zeit noch gereicht, sich in den Sonntagsstaat zu werfen. Die heilige Kommunion empfangen die Italiener mit gefalteten Händen und gesenktem Haupt, knien nachher auf die

<sup>42</sup> HERGER: 700 Jahre Wassen, S. 33.

harten Steinstufen oder den kalten Zementboden nieder und entbieten ihre Danksagung mit ausgespannten oder über der Brust gekreuzten Armen. Sogar an Werktagen besuchen vorübergehend Dienstunfähige oder sonst Unbeschäftigte den Gottesdienst und empfangen das heilige Sakrament der Eucharistie oder Busse.

Feierlich vollziehen sich die Prozessionen am Fronleichnamstag, am Titularfest der Schmerzen Maria und am 4. Dezember, dem Tag der heiligen Barbara (Patronin der Tunnelarbeiter). Die ausländische und einheimische Bevölkerung wetteifert mit ihrer zahlreichen Beteiligung, die Feiern zu würdigen. Abwechselnd spielt die hiesige Blechmusik kirchliche Weisen und singt der italienische Männerchor Kirchenlieder zum Lobe Gottes. Nicht selten stocken die Prozessionen auf dem Dorfplatz, weil die Menschenmenge weder in der Kirche noch auf dem Friedhof genügend Platz findet. Wenn der Geistliche dann unter dem Donner der Festmörser den feierlichen Segen erteilt, senken sich die Häupter der dichtgedrängten Menschen ehrfurchtsvoll – niederzuknien wäre wegen des fehlenden Platzes unmöglich.

Wenn die Bergleute zur Schicht fahren, wacht eine gesegnete Statue der heiligen Barbara beim Stolleneingang. Die Tunnelbauer verehren ihre Patronin und rufen sie zum Schutz vor Unheil und jähem Tod sowie als Beistand der Sterbenden an. Ihr zu Ehren begehen sie am 4. Dezember den Barbaratag mit Messe und anschliessender Feier.<sup>44</sup>

An Lust und Liebe zum Heiraten, auch an Gelegenheit dazu, fehlt es zur Eisenbahnbauzeit in Wassen nicht. Doch das Beibringen der Hochzeitsschriften ist für die Brautleute oft schwierig. Sie wissen oftmals nicht, was nötig ist; noch weniger wissen sie, wo das Nötige aufzutreiben. Das Zivilstands- und das Pfarramt unterstützen die Heiratswilligen in gegenseitigem Einverständnis: Schriften, die das eine Amt nicht beizubringen vermag, sucht das andere herbeizuschaffen. So verhelfen sie manch einem gefährdeten Pärchen aus hoffnungslosem Braut- in den sicheren Ehestand. Welch ein Gefühl der Genugtuung, zwei Seelen und ein Gedanke, zwei Herzen und ein Schlag ans Ehejoch zu spannen, die Braut mit Gott unter die Haube, den Bräutigam mit Ehren unter den Pantoffel zu bringen! Die grössten Schwierigkeiten bieten jene Heiratskandidaten, die in der Heimat der Unterstützung ihrer bedürftigen Eltern und Geschwister nicht nachkommen oder sich dem Militärdienst entzogen haben. Oft ist in solchen Fällen die Hochzeitserlaubnis nicht erhältlich. Eine andere Schwierigkeit liegt in den verschiedenen Nationalitäten der Braut-

<sup>44</sup> BAUMANN UND FRYBERG AG; SCHUMACHER; BINNENKADE: Göschenen, ein historischer Dorfrundgang, S. 12.

leute. Es kommt nicht selten vor, dass Italiener deutsche Mädchen und ausländische Arbeiter hiesige Bräute an den Traualtar führen. Mit den Ämtern in Deutschland und Italien ist gut zu verkehren, man erhält sofort Antwort. Aber mit Österreich dauert die Korrespondenz länger. Im Eheunterricht sind die verschiedenen Sprachen nachteilig. Wenn bei der kirchlichen Vermählungsfeier drei bis vier Paare beim Altar zusammentreffen, bedarf der Pfarrer offener Augen, um wegen der unterschiedlichen Sprachen eine Verwechslung zu verhüten.

Zum kirchlichen Leben der Eisenbahnarbeiter gehört auch das Taufen der Kleinkinder. Die Taufeten werden gewöhnlich auf die Sonn- und Feiertage zusammengespart, weshalb drei bis vier hintereinander nicht ungewöhnlich sind. So finden 1880 in der Wassner Pfarrkirche 99 Tauffeiern statt. An den Taufen italienischer Kinder nehmen nicht nur der Pate und die Hebamme, sondern regelmässig auch der Vater und die Mutter teil. Oftmals wundert sich die italienische Taufgemeinde darüber, dass nach römischem Ritus den Täuflingen das Taufwasser über das Haupt gegossen wird, denn sie kennen die ambrosianische Taufweise, wo der Pfarrer den Kopf des Kindes ins Wasser taucht. Die italienischen Eltern bringen – entgegen der hiesigen Sitte, die eine möglichst baldige Kindstaufe kennt – ihre Kinder vier und noch mehr Wochen alt zur Taufe. So kommt es leider auch vor, dass ein ungetauftes Kind stirbt und somit nach katholischem Glauben nicht zum ewigen Leben wiedergeboren und geheiligt ist. Fragt der Priester nach dem Grund dieses Missbrauches, so lautet die Antwort meistens, dass die Mutter halt auch am Taufschmaus teilzunehmen wünscht.

Wenn der Sigrist abwesend oder sonst beansprucht ist, übernehmen Bauarbeiter bereitwillig seinen Dienst. Beim zeitweiligen Mangel an Altardienern beweisen sie, wie eng sie von Kindsbeinen auf, alle Altersstufen hindurch, mit der katholischen Kirche verwachsen sind. Während der Wochentage hält der eine oder andere lediglich still anbetend Ehrenwache vor dem Tabernakel. Der grossen Nachfrage entsprechend, hat sich die Wassner Kirche mit finanzieller Unterstützung des Mailänder Priesterseminars und anderer Stellen ein reich assortiertes Devotionalienlager angelegt. Für die italienischen Bauarbeiter ist es eben ein grosses Bedürfnis, bei ihrer Heimreise ihren Lieben ein sakrales Andenken mitzubringen, ein Gebetbuch, einen Rosenkranz oder ein Kruzifix.

Die protestantischen Bauarbeiter und ihre Familien spüren von der Wassner Geistlichkeit gelebte Ökumene. Wird jemand aus ihrer Mitte krank, so sind die beiden Priester auf den ersten Ruf bereit, ihrer religiösen Überzeugung unbeschadet, aber auch ohne von ihrem katholischen Standpunkt abzuweichen, geistlichen Trost ans Krankenlager

zu tragen. Auch erweisen sie den sterbenden Protestanten den letzten Liebesdienst, indem sie ihre leblose Hülle ehrenvoll, unter Glockengeläut zu Grabe begleiten und zu ihrer Bestattung einen anständigen Platz auf dem Friedhof anweisen. Auf Verlangen der protestantischen Eltern taufen die Wassner Priester auch ihre Kinder sowohl zu Hause als in der Kirche, wohl nach katholischem Ritus und mit Zustimmung der kirchlichen Oberen.

Nicht nur für die Kinder der Wassner Familien, sondern auch der ausländischen Bauarbeiter, ob deutscher, französischer oder italienischer Sprache, ob katholisch oder protestantisch, gilt die Schulpflicht. Anfänglich ist ein Unterricht in den überfüllten Schulzimmern wegen der Sprachenvielfalt – wenigstens drei europäische Sprachen schwirren durcheinander – fast nicht möglich. Ein Blick auf die Präsenzliste zeigt, dass einzelne Kindern die Unterrichtszeiten nicht einhalten. Auch das ständige Hin und Her im Schulzimmer verunmöglicht einen disziplinierten Unterricht. Doch innert weniger Wochen lernen die fremdsprachigen Kinder deutsch, dass es reicht, bei günstiger Gelegenheit mit ihren Pultnachbarn weidlich schwatzen zu können. Mehr Mühe als die verschiedenen Sprachen bietet die geforderte Disziplin. Die fremdländischen Kinder scheinen Quecksilber im Leib zu haben. Die hiesigen ahmen ihrem Beispiel nur allzu bereitwillig nach. So bleibt der Stock der Menzinger-Lehrschwwestern<sup>45</sup> nicht immer in der Ecke stehen! Einzelne fremde Familien haben auch angefangen – um ruhig ihrer Arbeit nachgehen zu können –, ihre Kinder zu jeder Tageszeit ins Schulhaus zu schicken, wo die Kinder nun beliebig ein- und ausgehen. Bisweilen gleichen die Gassen einem grossen Spielplatz. Die schulrätliche Schelte schlägt durch! Eine gesittete Ordnung muss auch in einem Baustellendorf herrschen.

## Krankheiten und Unfälle

Klimatische Einflüsse, ungenügende Nahrung, dürftige Bekleidung und mangelhafte Unterkünfte beeinträchtigen die Gesundheit der Bauarbeiter. Zu diesen miesen Verhältnissen gesellen sich die schwierigen Bedingungen am Arbeitsplatz. Im Tunnelinnern hat die Belegschaft nebst der harten Strapazen gegen die schlechte Luft und die hohen Temperaturen zu kämpfen. Nach geleisteter Schicht begeben sich die erhitzten und durchnässten Arbeiter bei kalter Zugluft in ihre Unterkünfte. Mit jedem Arbeitstag mehren sich die Krankheiten. Die Patienten leiden an Wurmkrankheiten und Durchfall. Fremde Leiden, die oft von der Heimat eingeschleppt werden, bre-

<sup>45</sup> HERGER: 700 Jahre Wassen, S. 83.

chen nicht selten erst während der harten Bauarbeit aus. Die Silikose, verursacht durch den permanenten Granitstaub im Tunnel, und Scharbock (Skorbut), eine eigentümliche Blutzerersetzung, befallen ausschliesslich die Tunnelarbeiter. Vorübergehend treten sogar Fälle von Lungenstich und Nervenfieber (Typhus) auf.

Unfälle gehören auf den Baustellen und in den Unterkünften zum Alltag. In den Tunnel führen unerwartet explodierte Minen, beim Brückenbau Stürze zu schwersten Verletzungen, ja sogar zu Todesfällen. Viele Unfälle ereignen sich wegen Unvorsicht und aufgezwungener Hektik, anfänglich vor allem bei den Sprengarbeiten. So ist vorgekommen, dass ein Dynamitschuss das Bohrloch nicht ganz zertrümmert hat und unten noch ein Sprengstoffrest zurückgeblieben ist. Beim Einsetzen des Bohrers in die noch bestehende Vertiefung entzündet sich der Dynamitrest unter den ersten Hammerschlägen; Bohrer und Hammer werden aus den Händen des Mineurs gerissen und verursachen ihm schwere Gesichts- und Augenverletzungen. Einer der so Verunfallten wertet nach der Verheilung der Gesichtswunden, trotz des gänzlichen Verlusts seines Augenlichtes, das Unfallereignis als sein Glück: Von der Baugesellschaft erhält er als Unfallentschädigung 5'000 Franken. Diese Entschädigung bedeutet für ihn und die Seinen ein Vermögen, eine Summe, die er mit lebenslänglicher strengster Arbeit nicht zusammenbrächte. Zudem meint er, dass er trotz seiner Blindheit daheim immer noch aushelfen könne. Einige Zeit nach seiner Genesung fährt er seelenvergnügt nach Hause. Den Mineuren wird nun unter Androhung von Entschädigungsentzug die Nachnutzung alter Bohrlöcher verboten.

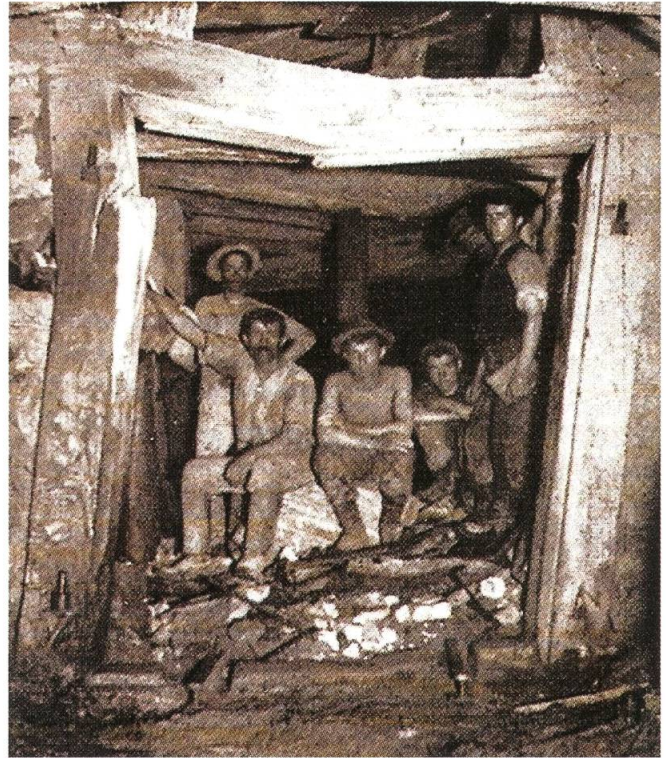
Einem Lauffeuer gleich verbreitet sich die Schreckenskunde, dass im Wattinger-Tunnel ein Teil der Decke wegen schlecht angebrachter Holzverspriessung eingestürzt ist. Die Verwirrung auf der Unfallstelle ist gross. Baumstarke Stütz- und Querbalken sind unter der Wucht der mächtigen, vom Felsgewölbe losgelösten Bruchstücke wie Strohhalme geknickt und liegen quer über- und untereinander. Sieben Arbeiter sind vom Unglück betroffen. Fünf davon werden ans Tageslicht geschafft, einer liegt noch erschlagen unter den Trümmern, der siebte noch lebend darunter begraben. Bei jeder Bewegung gewärtigt er, zerquetscht zu werden. Während der Rettung poltern wiederholt kleine und grössere Gesteinsbrocken nach. Nach drei Stunden gelingt es den umsichtigen Helfern, ihn aus seiner verzweifelten Lage zu befreien. Nach diesem Ereignis bleiben Übertreibungen im Volksmund nicht aus. Schon am nächsten Morgen kursiert in der Bevölkerung das Gerücht, es seien nach dem Einsturz zwei Leichen in einem Sarg auf dem Friedhof versenkt und mehrere zur Nachtzeit im Schutt verscharrt worden. Doch der Deckeneinsturz im Wattinger-Tunnel hat

drei Todesopfer gefordert; eines davon noch auf dem Unfallplatz, eines am selben Abend und eines ein paar Tage später wegen der erlittenen Verletzungen. Die andern vier Verunglückten sind bald wieder arbeitsfähig.

Ein Todesfall spricht sich wie ein Lauffeuer im Dorf herum. Dass man jederzeit auf harte Schläge gefasst ist, macht folgende Überlieferung deutlich: Die Frau, die ihren Mann bei einem Arbeitsunfall verloren hat, soll zum Überbringer der Botschaft gesagt haben: «Treschtä Gott, äs isch schad um dr Tätsch Poläntä, wo-n-är am Morgä nu gfrässä het.»<sup>47</sup>

Für Kranke und Verunfallte hat die Baugesellschaft in Wassen, in der Rütli, nördlich der Kirche, bereits 1877 ein zweckmässiges Werkspital mit Absonderungsräumen<sup>48</sup> erstellt. Es liegt auf einer sonnigen Terrasse des Kirchbergs, fernab der Dorfbevölkerung.<sup>49</sup> Im Untergeschoss befinden sich der Keller, die Küche, eine Apotheke und ein Operationszimmer, im Erdgeschoss ein geräumiger Krankensaal und im oberen Stockwerk nebst einigen Separatzimmern ein zweiter Krankensaal. Die Ausstattung dieser Räume ist zweckmässig. Für die Patienten liegen auf den Eisenbettgestellen Matratzen mit weisser Bettwäsche, wollene Bettdecken und weiche Kopfkissen bereit.

Die kranken oder verwundeten Arbeiter der Baugesellschaft Flüelen-Göschenen werden in wichtigen Fällen und wenn transportfähig von der Bahnstrecke von Oberamsteg bis Göschenen ins hiesige Eisenbahnspital gebracht und hier gepflegt. Jene Kranken und Verwundeten, die wegen ihres toddrohenden Zustandes nicht ins Werkspital überführt werden können, erhalten ihre Pflege in den Baracken und Privatunterkünften. Leider verfügt das Bahnspital über keine Augenheilkunde. Mehr als ein Arbeiter, dem ein fachkundiger Augenarzt vor Ort hätte helfen können, muss nach wochenlangem Spitalaufent-



*Eingedrückte Holzverspriessung.*<sup>46</sup>

<sup>46</sup> Institut für Bauplanung und Baubetrieb ETH Zürich, Institut für Geotechnik ETH Zürich: Historische Alpendurchstiche in der Schweiz, S. 43, Foto vom Simplon-Tunnel.

<sup>47</sup> HERGER: So wie der Berg sich formte, S. 61.

<sup>48</sup> HERGER: 700 Jahre Wassen, S. 57.

<sup>49</sup> Bei der Entlassung des letzten Patienten hisste das Pflegepersonal auf dem Eisenbahnspital eine weisse Fahne. Nachdem das Wassner Spital seine guten Dienste geleistet hatte, stand es noch eine Zeit lang leer, bis es 1882 einer Feuersbrunst verfiel. Noch viele Jahre erinnerten die Fundamentmauern an die Schicksale während der damaligen Bauzeit.

*Die gefährliche Arbeit im Tunnel verursachte viele Unfälle. Die Arbeiter litten auch an verschiedenen Krankheiten (Wurmkrankheiten, Durchfall und Typhus). Viele holten sich im ständigen Granitstaub Silikose.<sup>50</sup>*



halt ohne Augenlicht nach Hause reisen. Später werden die Augenverletzten direkt in ein auswärtiges Spital zur fachgerechten Behandlung überwiesen.

Für die Behandlung seiner Patienten verfügt das Werkspital über geschultes Personal. Der erste Spitalarzt ist ein tüchtiger Chirurg gewesen, der seine Erfahrungen und Fertigkeiten als Feldarzt im türkisch-russischen Krieg erwarb. In der Behandlung der Krankheiten ist er weniger tüchtig gewesen. Die Sterblichkeit unter den erkrankten Arbeitern und die noch nicht vollständige Ausrüstung des Spitals mögen ihn zum vorzeitigen Abgang bewogen haben. Sein Nachfolger ist nicht nur ein ausgezeichneter Arzt, sondern er versteht sich auch im Umgang mit seinen Patienten. Die Betreuung seiner durchschnittlich 40 bis 50 stationären Patienten, die tägliche Untersuchung von beinahe ebenso vielen ambulanten Patienten, der wöchentlich dreimalige Berufsgang nach Amsteg und Göschenen, der Besuch der in den hiesigen Baracken und Privatquartieren liegenden erkrankten und verunfallten Arbeiter gehören zu seinem enormen Arbeitspensum. Daneben nimmt er sich auch der Kranken unter der einheimischen Bevölkerung an. Dank dem sachverständigen, durchgreifenden Verwalter hat das Eisenbahnspital nach anfänglichen Schwierigkeiten wegen häufigen Personalwechsels bald einen guten Ruf. Doch die verunfallten und erkrankten Arbeiter meiden das baustelleneigene Spital häufig. Lieber bleiben sie in ihren schlechten Quartieren liegen. Es mag die Nähe zum Friedhof schuld sein, denn

<sup>50</sup> Institut für Bauplanung und Baubetrieb ETH Zürich, Institut für Geotechnik ETH Zürich: Historische Alpendurchstiche in der Schweiz, S. 77, Foto von der Krankenstation in Kandersteg, Lötschberg-Tunnelbau.



der Schattenwurf der Grabkreuze ins Krankenzimmer trägt nicht bei allen zur Besserung bei.

Die Patienten werden im Eisenbahnsptal fachgerecht gepflegt und betreut. Malariakranke, die ihre Krankheit von daheim mitgebracht haben, erhalten Chinintabletten und reichliche Kost, den Malariagefährdeten wird vorbeugend das Tragen von Flanellhemden und das Einnehmen von wöchentlich einem Liter Essig empfohlen. Nach Schlägereien im Arbeiterdorf nähen die Krankenpfleger die Wunden an Händen und grimmig dreinschauenden Hitzköpfen. Amputationen werden mit der Handsäge gemacht. Für schwere Fälle kommen Ärzte von Altdorf, die mit einem Landauer einige Zeit brauchen, bis sie bei den Patienten eintreffen. Viele Arbeiter bleiben trotz dieser Pflege ein Leben lang behindert, die meisten wegen Staublungen und Sprengunfällen. Das neu erfundene Dynamit hat seine Tücken. Eine grosse Zahl vermag sich wegen der erlittenen Strapazen nie mehr richtig zu erholen und bleibt für den Rest des Lebens krank. Auch seelische Krankheiten, wie Heimweh und die weit schlimmere südländische Eifersucht, erschweren oftmals den Heilungsprozess. Wenn der Ortspfarrer die Patienten im Spital besucht, gilt seine Visite oft der Vorbereitung aufs jenseitige Leben. Nicht selten wünschen die hartgesottenen Gesellen seinen Besuch deshalb gar nicht; sie decken ihn mit Schimpfwörtern ein. Aber am Sonntag warten die Patienten auf Besuch. Von weit her kommt dieser zu Fuss, um den Bruder, den Kollegen oder sonst einen Bekannten zu besuchen und ihm eine Flasche Wein ins Zimmer zu schmuggeln.

Eines Tages geht eine Hiobsbotschaft durch Wassen: In Wattingen sind die Blattern (Pocken) ausgebrochen! Vor dem Haus der angesteckten Bewohner steht bereits ein pflichtbewusster Wehrmann mit Vetterligewehr und aufgepflanztem Bajonett. Diese polizeiliche Massnahme soll verhindern, dass die Opfer, die ihre Köpfe erlösungsbegierig aus den Festern strecken, das Haus verlassen. Die Wattinger Bevölkerung schleicht respektvoll am vom betroffenen Haus entgegengesetzten Strassenrand vorbei. Zu den bereits im Spital in der Rütli bestehenden Absonderungsräumen wird im Achergaden in Wattingen eilig ein vereinzelt und unbenutzt stehendes Wirtschaftsgebäude der Baugesellschaft Flüelen-Göschenen zum geräumigen Siechenhaus eingerichtet<sup>51</sup>. Bei Nacht und Nebel bringt ein Krankenwagen die an Blattern Erkrankten und die dringend Verdächtigen dorthin. Der Ansteckungsherd wird gründlich desinfiziert. Die übrigen Hausbewohner haben unter Polizeiaufsicht eine mehrtägige Quarantäne zu bestehen. Schon scheint die Krankheit durch die

<sup>51</sup> GAMMA, MARKUS, Wassen, E-Mail vom 15. Dezember 2015: Auf dem Landgut Achergaden in Wattingen wurde Anfang des 2. Weltkriegs das untere Zeughaus gebaut.

Säuberung ausgerottet, als auch im Wyler ein Blatternvirus auftaucht. Die Pocken fordern in Wassen mehrere Todesopfer. Doch ist die Seuche verhältnismässig glimpflich abgelaufen. Die Bahngesellschaft verrechnet der Gemeinde Wassen die Kosten für die Verpflegung der Pockenkranken und die Miete des Absonderungslokals.

Die Gotthardbahngesellschaft betreibt für ihre Arbeiterschaft eine Kranken- und Unterstützungskasse. Ihre Statuten, am 10. Februar 1880 von der Direktion der Gotthardbahn erlassen, halten fest, dass sie allen Arbeitern beizustehen hat. Anspruch auf die Leistungen der Kasse haben Arbeiter, die im Dienst verunfallen oder erkranken. Sie erhalten eine kostenlose Behandlung, Medikamente, Verpflegung und eine Auszahlung in bar samt Zuschlägen für Frauen und Kinder. Die Kasse finanziert sich aus Arbeiterlöhnen und Geschenken. Aber auch Bussen, die Arbeiter für die Verschmutzung des Bauplatzes bezahlen müssen, fliessen in die Kasse. Doch das Geld der Kasse reicht nicht für alle Ansprüche. Deshalb müssen die Unternehmer zusätzliche Beiträge leisten.<sup>52</sup> Die Statuten bestimmen, dass Kranke, die nach 60 Tagen noch nicht geheilt sind, für ihre weitere Verpflegung selbst zu sorgen haben. Nur auf Vorschlag des zuständigen Arztes kann die Kassenkommission den über 60 Tage lang Erkrankten eine weitere Entschädigung zukommen lassen. Diese Kommission besteht aus sieben Mitgliedern, davon drei, die aus der Arbeiterschaft gewählt worden sind. In mehreren Fällen werden ausserordentliche Unterstützungen beschlossen und ausbezahlt.

### **Genesung oder Tod**

Die ärztliche und pflegerische Behandlung lässt viele Bauarbeiter wieder genesen. Andere müssen trotz dieser Betreuung nach Hause reisen und bleiben ein Leben lang krank oder unfallbedingt behindert, vermögen sich wegen der erlittenen Strapazen nie mehr richtig zu erholen.

Vielen Bahnarbeitern hilft alle ärztliche Kunst wegen der Schwere ihrer Krankheit oder ihres Unfalls nicht mehr. Sie finden ihre letzte Ruhestätte auf dem Wassner Friedhof. Vereinzelt holen die Familienangehörigen ihren Vater oder Sohn zur Bestattung in die Heimat zurück. Von 1872 bis 1880 sind auf dem Wassner Friedhof 347 Leichen bestattet worden (diejenigen von Göschenen und Meien eingerechnet). Seit Beginn des Gotthardbahntunnels (4. Juni 1872) bis zur Abkürzung von Göschenen von der Mutterkirche Wassen im Sommer

<sup>52</sup> BAUMANN UND FRYBERG AG; SCHUMACHER; BINNENKADE: Göschenen, ein historischer Dorfrundgang, S. 25.

1875<sup>53</sup> sind allein von der Göschner Baustelle mehr als 70 teils an Verwundung, teils an Krankheit verstorbene fremde Bahnarbeiter oder Familienangehörige auf den Gottesacker getragen worden. Seit Beginn der Bauarbeiten in Wassen im Frühjahr 1877 bis Ende 1879 hat der Wassner Friedhof rund 40 Bestattungen von fremden Bauarbeitern und ihren Angehörigen aufgenommen, von Anfang 1880 bis im Juni 1881 im ganzen 110 Bestattungen, wovon 73 von fremden Verstorbenen. Bald ist der Friedhof zu klein. Kindsleichen müssen bereits in den Särgen Erwachsener bestattet werden. Am Rande des Friedhofs sind die Gräber abschüssig und auf felsigem Grund. So kommen die Särge in Schiefelage zu liegen. Um diese Missstände auszumerzen, beschliessen der Kirchen- und Gemeinderat die Friedhofserweiterung, westlich an den bestehenden angrenzend. Der neue Friedhof soll künftig die fremden Verstorbenen aufnehmen; die hiesigen Geschlechter werden weiterhin auf dem alten begraben. Nach dem Landkauf beginnen, unter der Oberaufsicht von Robert Mächler von Schübelbach, Sektionsgeometer bei der Baugesellschaft<sup>54</sup>, die Bauarbeiten. Im Frühling 1881 dient der erweiterte Beerdigungsplatz bereits erstmals seinem Zweck.<sup>55</sup> Im Juli 1881 weiht der bischöfliche Kommissar, Pfarrer Gisler aus Bürglen, unter Anwesenheit einer zahlreichen einheimischen und ausländischen Volksmenge die Erweiterung ein.

Die zweite Beerdigung auf dem neuen Friedhof gilt einem italienischen Mineur, der durch einen Sprengschuss im Leggistein-Tunnel tödlich getroffen worden ist; das einzige Opfer dieser langen, halbkreisförmigen Felsengalerie. Auch dieser Leichnam wird nach italienischer Zeremonie begraben. Verwandte aus dem Ausland und Bekannte von den Baustellen der Gotthardbahn erweisen dem Verstorbenen scharenweise die letzte Ehre, den letzten Liebesdienst. Sind sie einander im Leben befreundet, so vergessen die Italiener einander auch nach dem Tode nicht. Da brennen unzählige Kerzen, die Trauermusik bleibt nicht aus. Die Trauermärsche, noch mehr das taktmässige Auftreten der Leichenträger und Begleiter, erscheinen den Einheimischen fremdländisch, eignet sich hierzulande eine Blechmusik doch eher für ein Militär- als ein Zivilbegräbnis. Welch wohltuender Gegensatz bildet daneben der von klangvollen, silberhellen Italiener Kehlen mehrstimmig gesungene Busspsalm «Miserere mei, Deus!». Dieser Gesang dringt andachtsstimmend und wehmutterweckend durch Mark und Bein bis ins Innerste der Seele.

<sup>53</sup> An der Urner Landsgemeinde 1875 wurde Göschenen auch politisch von Wassen unabhängig.

<sup>54</sup> HERGER: 700 Jahre Wassen, S. 110.

<sup>55</sup> HERGER: 700 Jahre Wassen, S. 110.

Ruhiger verlaufen die Bestattungen der deutschen Verstorbenen. Beim Begräbnis des jungen Rheinpreussen, der beim Sturz von der mittleren Montierungsbrücke in die Meienreuss den jähen Tod gefunden hat, erscheinen all seine Landsleute, sowohl Mitarbeiter als Vorgesetzte. Den Sarg haben sie mit einem hübschen Kranz von Alpenrosen sinnig als Anspielung auf das jugendlich blühende Alter des Verunglückten geziert. Der Leichenzug geht abwechselnd unter Musik und tiefstem Schweigen den Kirchenweg hinan, der Ruhestätte in fremder Erde zu. Nach den Grabgebeten gibt jeder Erde und Weihwasser auf den Sarg und entfernt sich in ernster Stimmung und Haltung, bevor der Grabhügel aufgeschüttet wird.

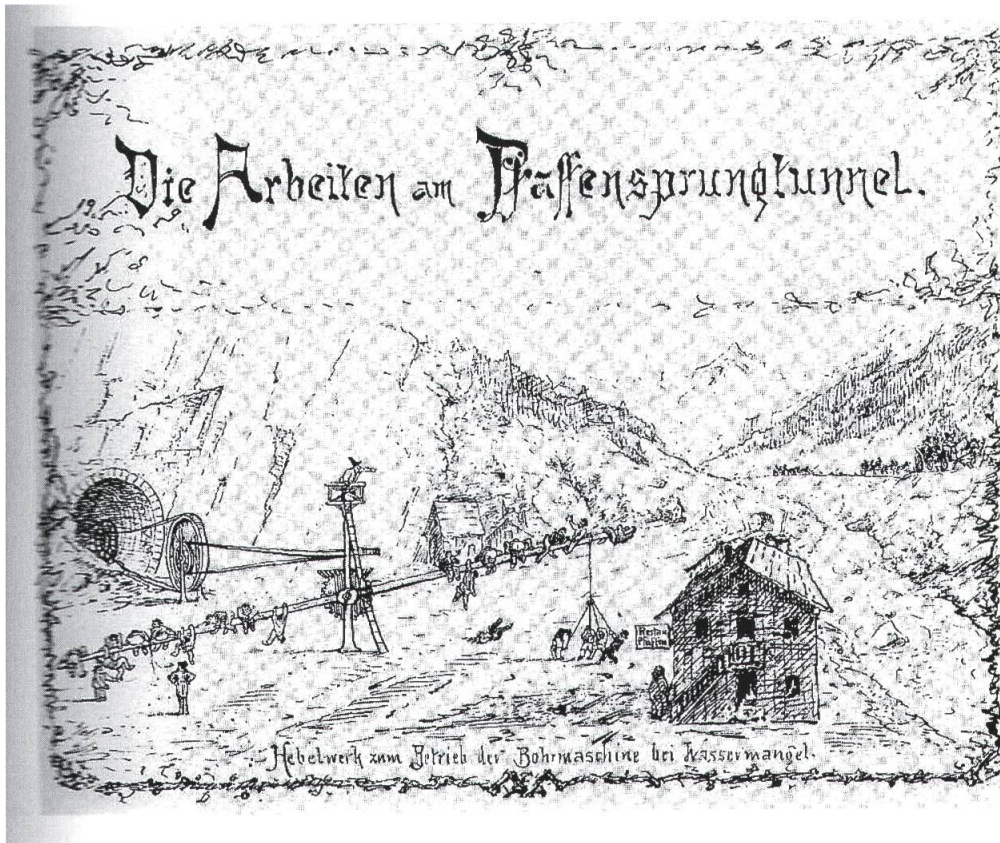
Kränze und Inschriften an den Kreuzen, die von treuer Hand mit Blumen geschmückten Grabhügel, einzelne Gedenksteine, kleinere und grössere Gruppen von Arbeitern, die an Sonn- und Feiertagen die Gräberreihen stillbetend umstehen, beweisen das Teilen von Not und Gefahr, von Freud und Leid über den Tod hinaus. Der Gedanke, vielleicht selbst in fremder Erde zurückbleiben zu müssen, zieht die Bande der Freundschaft und Verbundenheit enger und hält das Gefühl der kameradschaftlichen Zusammengehörigkeit über das Grab hinaus wach. Der neue Friedhof nimmt vom 31. Oktober 1881 bis am 24. November 1884 47 auswärtige Verstorbene auf. Nun tritt ein Stillstand in der Sterblichkeit ein. Die Eisenbahnbauzeit ist zu Ende, der neue Friedhof verwaist.<sup>56</sup>

## **Feierliche Eröffnungen**

Die Witterungsverhältnisse, vor allem die milden und lawinenarmen Winter, erlauben auf den verschiedenen Baustellen ein zügiges Arbeiten. Der Durchschlag des Naxberg-Tunnels erfolgt am 19. März 1880, des Leggistein-Tunnels am 15. Dezember 1880, des Wattinger-Tunnels am 31. Januar 1881 und des Pfaffensprung-Tunnels am 7. April 1881. In allen trifft der Richtstollen, dank der Tüchtigkeit der Ingenieure und Bauarbeiter, genau zusammen. Die Baugesellschaft und ihre Angestellten begehen den Durchschlag des Leggistein-Kehrtunnels und des Pfaffensprung-Spiraltunnels in einer offiziellen Feier. Mehr als hundert Personen finden sich am Abend beim Wassner Friedhof ein, dem günstigsten Standpunkt, um den imposanten Fackelzug, das Feuerwerk, die bengalische Beleuchtung der Meienreusschlucht und der darüber führenden Eisenbahnbrücke anzuschauen. Noch eindrücklicher ist der Fackelzug durch den Tunnel. Die Fest-

<sup>56</sup> HERGER: 700 Jahre Wassen, S. 110.

Aus der Schrift «Pfaffensprünger», herausgegeben anlässlich des Pfaffensprung-Tunneldurchstichs.<sup>57</sup>



essen, für die «besseren Leute» im Alpenhof und Ochsen, für die Arbeiterschaft in den übrigen Wirtschaften, verschiedene Konzerte und Gesänge, ernste und heitere Vorträge sowie das Anstossen aufs Vaterland, auf Fortschritt der technischen Wissenschaft, auf Gemütlichkeit und Eintracht bilden den Abschluss der Feier. Für Ordnung sorgen Polizei und Bürgerwehr. Zur Pfaffensprungfeier geben die Sektionsingenieure eigens ein illustriertes Festblatt mit dem Titel «Pfaffensprünger» heraus. Etwas später erscheint noch eine Extra-Beilage zum «Pfaffensprünger», eine ironisch-satirische Mystifikation einer der Gotthardbahn unfreundlich gesinnten Zeitung. Am 20. März 1881 werden die Bauarbeiten am Wattinger-Tunnel beendet, am 12. September die am Leggistein- und am Pfaffensprung-Tunnels und am 13. September 1881 die am Naxberg-Tunnel. Alle Eisenbahnbrücken erfüllen die Belastungsprobe, vermögen sie doch die Zugmaschinen, die der Länge nach Raum finden, zu tragen. Nach der erfolgreichen Abnahme bieten die Lokomotiven auf der mittleren Meienreussbrücke dem staunenden Publikum ein gellendes Pfeifkonzert.

Die Wassner Pfarrherren beschliessen, den Allerseelenabend 1881 (2. November) nach italienischer Sitte zu begehen – mit einer Prozession um den Friedhof und mit Beleuchtung der Gräber; den hier

<sup>57</sup> HERGER: 700 Jahre Wassen, S. 57.

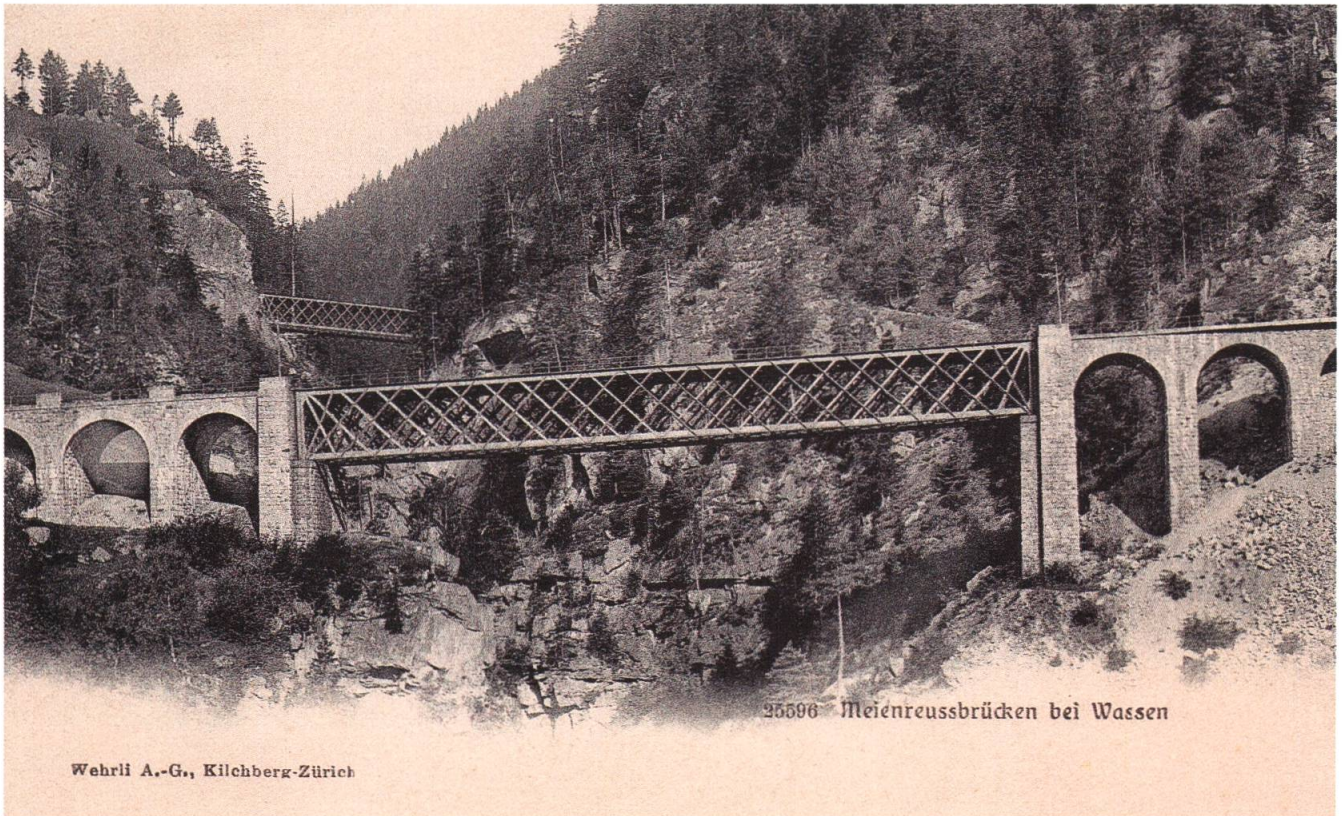


begrabenen Arbeitern zum Trost, den noch lebenden zum Andenken an die Verstorbenen, der Bevölkerung als Überraschung. Nach dem Abendrosenkranz leuchten auf der Kirchhofmauer bei ausnahmsweise vollkommener Windstille brennende Kerzen. Der erste Anblick erregt im Dorf die Befürchtung, die Kirche stehe in Flammen. Doch als sich die Helle erklärt, bricht ein unbeschreiblicher Jubel aus. Manch Auge wird feucht, manche Hand faltet sich zum Gebet.

Nach der Eisenbahnbauzeit werden die Baustellen aufgeräumt, die Maschinen und Werkzeuge zusammengepackt. Es gilt Abschied zu nehmen. Arbeiter ziehen in alle Richtungen auf neue Grossbaustellen. Die Baracken verschwinden, Wirtschaften und Ladenlokale machen zu, der Lärm im Dorf verstummt. Viele kulturelle Bewegungen gehen ein, so auch ein Männerchor und verschiedene Musikgruppen.<sup>60</sup> Die Wassner sind wieder unter sich, denn nur wenige Fremde bleiben zurück. Diese finden hier eine neue Heimat. Am 1. Januar 1882 fährt der erste Zug durch das Gotthardloch, am 3. Mai 1882 übernimmt die Gotthardbahngesellschaft von der Baugesellschaft Flüelen-Göschenen sämtliche Bauwerke, am 22. Mai 1882 wird die Bahnlinie Rotkreuz–Chiasso der Gotthardbahn offiziell eröffnet und am 1. Juni 1882 die Gotthardeisenbahn dem öffentlichen Verkehr übergeben. Die damaligen Zeitgenossen bestaunen den Durchstich durch das Alpenmassiv sowie die nördliche und südliche Zufahrtsstrecke als technisches Wunderwerk. Fast überall dies- und jenseits des Gotthards wird der Festzug mit Mörserschüssen, Musik und Jubelrufen begrüsst.

<sup>58</sup> [www.gotthardbahn.ch](http://www.gotthardbahn.ch)

<sup>60</sup> HERGER: 700 Jahre Wassen, S. 88.



Doch in Wassen bleibt man zurückhaltend, teils schmolend und grolend. Auf Weisung eines Dorfherrn muss der Sigrüst die Schweizerfahne auf dem Glockenturm, aufgehängt von Pfarrer und Pfarrhelfer, entfernen. Nur die Kantonsflagge im Pfarrhof darf bleiben. In Wassen herrscht in gewissen Kreisen eine Misstimmung. Nicht wegen der Toten, Verunfallten, Erkrankten und der Schulden, die die Eisenbahn gefordert hat, wohl eher darüber, dass das pulsierende Leben und die gelebte Hochkonjunktur das Dorf verlassen haben. Schon sind wieder Auswanderungen nach Übersee zu verzeichnen. Wassen ist nun von der Gotthardbahn «umschlungen», aber die Züge halten nicht im Dorfkern, sondern 300 Meter südlich davon.<sup>61</sup> Nur schwer vollzieht sich die Anpassung an die rauchenden Kolosse, die feuerspeidend durchs Tal ziehen. Einzelne Wassner sehen darin den Teufel und gehen lieber zu Fuss nach Altdorf, als dass sie sich dem «Feuerwagen» anvertrauen. Wen wundert, dass bei der Bahneröffnung auch in Wassen schwarze Fahnen zu sehen sind.<sup>62</sup>

Während der Bauzeit sind der Bahnstrecke entlang kleine Wärterhäuser entstanden. Als die Arbeiten zu Ende sind und die Gotthardbahn ihren Betrieb aufnimmt, kann man sich bei der Bahn um eine Anstellung bewerben mit der Möglichkeit, in einem solchen Wärter-

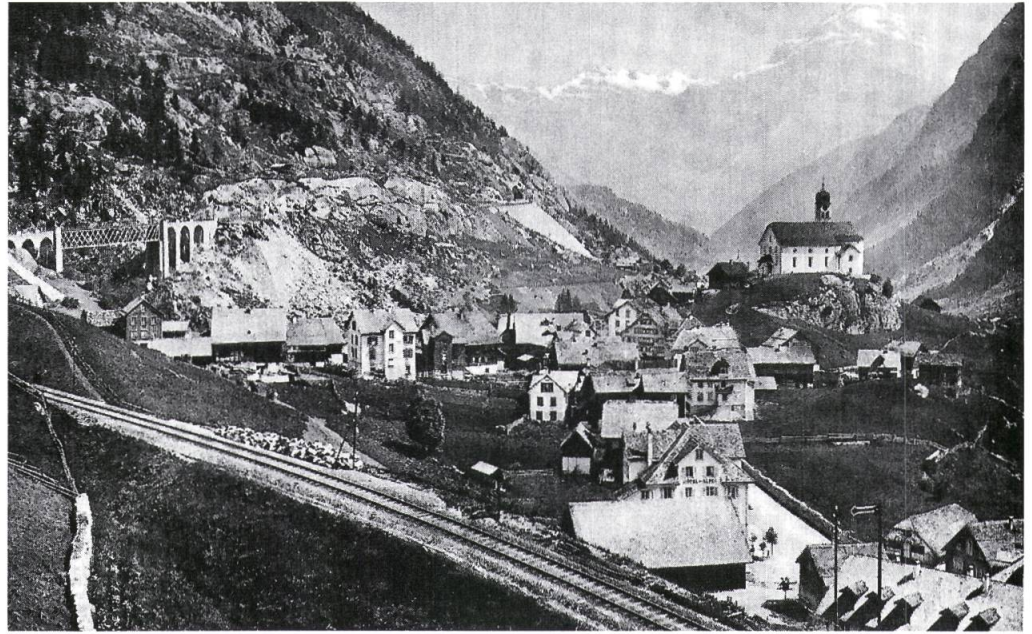
*Meienreussbrücken.*<sup>59</sup>

<sup>59</sup> Foto von Gamma Markus, Wassen, zur Verfügung gestellt.

<sup>61</sup> zwischen dem Dorfkern und Wattingen

<sup>62</sup> HERGER: 700 Jahre Wassen, S. 61.

Wassen, kurz nach der Eröffnung der Gotthardbahn, links die mittlere Meienreussbrücke. Noch führt die Bahn einspurig gotthardwärts. Das Sektionshaus (rechte Bildseite, unter der Kirche) ist bereits abgerissen. Aufnahme von Schroeder & Co., Zürich, um 1885<sup>63</sup>



haus zu wohnen. Eine feste Anstellung und ein wohnliches Heim müssen doch der grosse Wunsch der heiratsfähigen Burschen sein, meint man. Aber es melden sich nicht genug Schweizer für diese Posten. Einige der Wärterhäuser werden mit Italienern besetzt, die beim Bahnunterhalt Arbeit gefunden haben. Liegt die Ursache des geringen Interesses in der nicht gerade sauberen Arbeit oder im geringen Lohn, den die Bahn offeriert? Ja, man arbeitet im Taglohn, der bei manchem nicht einmal drei Franken beträgt.<sup>64</sup> Trotz allem hätte man ein Heim, eine feste Anstellung, ja sogar eine Uniform mit Mütze! Oder begründet sich die Ablehnung gegenüber den dampfenden und Russ speienden «Brotschelmen» damit, dass sie das jahrhundertealte Säumen mit Pferd und Wagen von einem Tag auf den andern in die Vergangenheit verbannt haben, und vergisst dabei die neu entstandenen Arbeitsstellen?

<sup>63</sup> ITEN: Uri damals, Bild 141.

<sup>64</sup> HERGER: Auf verstaubten Strassen, S. 96.



