

Er baute an der Gotthard-Festung

Aus dem Tagebuch des Bauunternehmers Johann Peter Enderlin (1844–1925) aus Maienfeld

Einleitung

Johann Peter Enderlin (1844–1925) aus Maienfeld und Johann Georg Wiher (1832–1908) aus Jenins, Inhaber der Baufirma Enderlin & Wiher, führten in den Jahren 1889 bis 1892 im Auftrag des Bundes Arbeiten an der Gotthard-Festung aus. Die ausführlichen Tagebuchnotizen des aufgeschlossenen Unternehmers Enderlin, gegen Lebensende zu einer ausführlichen Selbstbiographie verarbeitet, geben auch interessante Aufschlüsse über den schwierigen Bau der Bözbergstrasse und über die Befestigungsarbeiten bei Airolo.

Hans Enderlin in Rüti ZH gestattet freundlicherweise den erstmaligen Abdruck jener Abschnitte aus dem Tagebuch seines Grossvaters, welche den Festungsbau am Gotthard betreffen. Dafür sei ihm bestens gedankt.

Johann Peter Enderlin (1844–1925)

Johann Peter Enderlin wurde im Jahre 1844 auf der «Bündte» ob Maienfeld geboren und wuchs in kleinbäuerlichen Verhältnissen auf. Fröh wurde er zu strenger Arbeit angehalten. Schon als zwölfjähriger Bursche fuhr Johann Peter mit dem väterlichen Ochsespann nach Chur. Gegen den Widerstand des Vaters ersteigerte sich der Schulknabe ein Los für den Bau der Rheinwuhren, brachte das Werk zum allgemeinen Erstaunen fertig und konnte aus dem ersten Unternehmergeinn das Konfirmationsgewand kaufen. Nun entwickelte der junge Akkordant eine fieberhafte Tätigkeit: Er kaufte Holz in abgelegenen Lagen und transportierte es zu



59 Bauunternehmer Johann Peter Enderlin (1844–1925).

Tal, wurde Kalkbrenner, baute Winterbrücken über den Rhein und wurde Vorarbeiter bei den Grampern an der 1858 eröffneten Bahnlinie. Daneben fand der Junge noch genügend Zeit, im Turnverein und in der Schützengesellschaft Maienfeld mitzumachen. Im Militärdiente er bei den Schützen, später als Leutnant bei den Mineuren, die sich auf das Sprengen der Brücken verstanden.

Im Frühling 1872 sollte bei Ilanz mit der Glennerkorrektur begonnen werden. Da erwachte in Johann Peter Enderlin wieder der Unternehmergeist. Er kündigte seine Verwalterstelle auf dem Grossgutsbetrieb des Nationalrats Andreas Rudolf Planta in Tänikon (Thurgau) und übernahm das erste Baulos. Dann folgten rasch andere Aufträge, vor allem Wuhren- und Strassenbauten. Als ihm die Arbeiten über den Kopf wuchsen, suchte Johann Peter Enderlin einen Mitarbeiter und fand ihn in der



60 Bauunternehmer Johann Georg Wiher (1832–1908).

Person von Johann Georg Wiher (1832–1908) aus Jenins. Unter der Firma Enderlin & Wiher arbeiteten nun die beiden 32 Jahre lang zusammen und teilten Freude und Leid, Nutzen und Schaden. Sie bewiesen rasch, dass nicht nur die Italiener, sondern auch Einheimische gute Mauern und Strassen bauen konnten. Enderlin achtete und respektierte jeden Arbeitenden, ob hoch oder niedrig; er konnte nur die Müssiggänger nicht leiden. Er selber blieb sein Leben lang der fleissige, einfache Mann im grauen Kleid des Bündner Bauern, war am Morgen der erste und am Abend der letzte auf dem Bauplatz. Die Arbeiter – Italiener und andere – hielten treu zu ihren schlichten Vorgesetzten und standen meist jahrzehntelang in ihren Diensten.

Der schwierige Strassenbau Amden–Weesen im Jahre 1881 machte die Unternehmer Enderlin & Wiher weitherum bekannt. Bald nahm auch der Bund

ihre Tüchtigkeit und Erfahrung in Anspruch: zuerst auf der Luziensteig, dann für den Bau der Bözbergstrasse und der Befestigungsanlagen bei Airolo. Enderlin besass nur Primarschulbildung. Er verfügte aber über einen klaren Blick, über praktischen Sinn und eine stählerne Energie. Diese Eigenschaften befähigten ihn, mitunter ganz schwierige Probleme zu lösen: Aufgaben, vor denen höhere Bildung, Wissenschaft und Theorie oft versagten. Er war beseelt von unermüdlichem Lern- und Ausbildungsbedürfnis – 1878 reiste er an die Weltausstellung nach Paris – und zählte zu den besten Kennern des Bergstrassen- und Wuhrbaus seiner Zeit.

Der Festungsbau am Gotthard im Spiegel des Tagebuchs von Johann Peter Enderlin

Lassen wir Johann Peter Enderlin selber berichten:

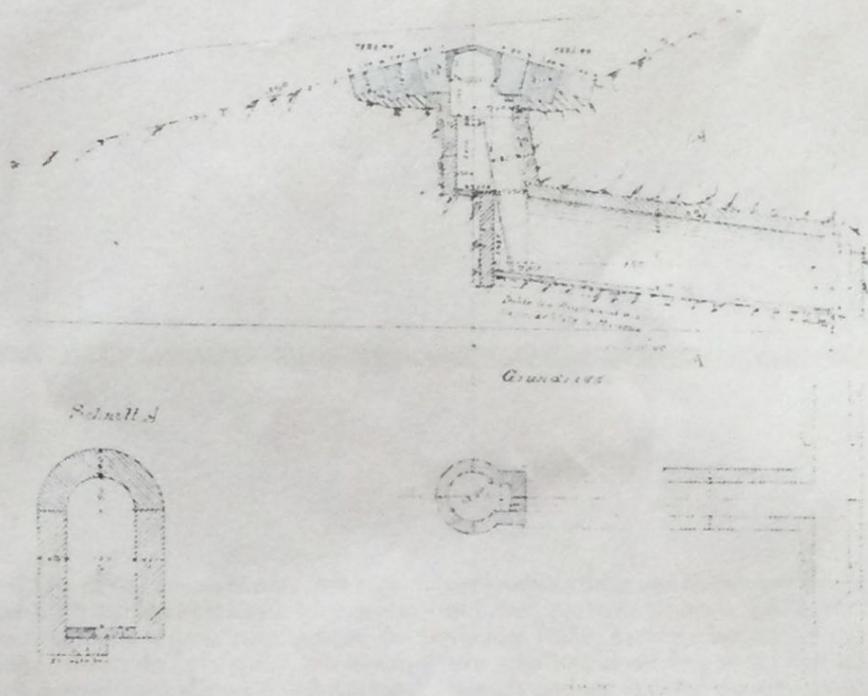
«1888 hatten wir verschiedene Arbeiten für die Eidgenossenschaft an der Festung Luziensteig auszuführen. Unter anderem die Quellfassung mit diversen Talsperrbauten im Pri, nebst Wasserleitung. Um diese Zeit sprach man viel von Gotthardbefestigungen. Wir sahen in Bern Pläne und Bedingungen ein. Uns gefiel besonders, dass nur Schweizer konkurrieren durften. Daher war die schlimmste Konkurrenz, die Italiener, ausgeschlossen. Als erste Arbeit wurde ausgeschrieben die Bözbergstrasse mit dem Eingangstunnel zur projektierten Festung auf dem Bözberg. Die Bözbergstrasse war bedenklich anzupacken – durch die Felswände hindurch, und unten unmittelbar die Schöllenenstrasse mit dem grossen Verkehr. Und dann noch die wilde, hohe Lage, alles über der Waldgrenze. Viele Unternehmer besahen die Situation; aber es konkurrierten nur wenige, eigentlich nur wir. Diese Arbeiten wurden uns auch zu guten Preisen übertragen, gestützt auf unsere Zeugnisse im Bergstrassenbau Weesen–Amden.

Die Logierverhältnisse für die Arbeiter und auch für uns waren hier sehr ungünstig. Nach beiden Seiten – nach Andermatt und nach Göschenen – bereits eine Stunde Entfernung. Daher entschlossen wir uns zum Bau zweier Baracken und dreier auf der Strecke an passenden Stellen verteilter Schmieden. Die grössere der Baracken bauten wir in der Schöllenen an der Gotthardstrasse, gleich am Anfang unserer Arbeit. Wir bauten sie zweistöckig, für Büro, Magazin und Schlafzimmer. Als Bauplatz fanden wir das einzige lawinensichere Plätzchen in der ganzen Schöllenen heraus. Die Baracke tat drei Jahre ihren Dienst, und nachher konnten wir sie noch der Eidgenossenschaft verkaufen. Schwieriger war der Bau der Baracke auf dem Berge für Arbeiterlogis und Küche. Ohne Weg und Steg musste das letzte Brett auf dem Rücken der Arbeiter hinaufgetragen werden. Wir erinnerten uns an den Rat Dominionis, uns zuerst gut einzurichten und dann erst zu beginnen.

In Verbindung mit dem Bau der Strasse sollten wir laut Vertrag noch im ersten Jahr auf Brückwaldboden ein grosses Blockhaus in Eisen und Granitquadern errichten. Allein, die Sache wollte uns nicht recht einleuchten. Wie sollten wir so schwere I-Balken da hinaufbringen? Wir entschlossen uns, doch erst die Strasse bis dahin zu forcieren und dann erst zu bauen.

Zuerst mussten die Mineure die Arbeiten aufnehmen, und zwar viele. Laut Projekt waren 44000 Kubikmeter Felsen zu bewältigen. Allein, es gab bedeutend mehr. An vielen Stellen musste die Strasse ganz in die Felswände eingesprengt werden, oder auch nur halb, und die andere Hälfte kam auf Mauerwerk zu liegen. Die Strassenbreite war 4,50 Meter, und dies erforderte namentlich in den vielen Kehren mit so grossem Radius ungeheure Mauerwerke. Es wurden Mauern aufgeführt von 12 bis 20 Metern Höhe. Mit dem prachtvollen Material war das möglich – alles

Granit. Es gab lange, lagerhafte Steine, mitunter Binder, die durch den ganzen Strassenkörper durchgingen. Die Steine mussten gar nicht transportiert werden. Unten wurde gemauert und oben gesprengt. Es fielen oft Felstücke von einigen Kubikmetern direkt auf die Mauer und mussten nur mit einigen Winden in die Linie gedreht werden. Die grössten Schwierigkeiten gab es immer beim Abfeuern der Sprengschüsse. Die Steine rollten und flogen stets direkt den steilen Berg hinunter, der Gotthardstrasse zu, und auf dieser immer der ungeheure Personen- und Wagenverkehr! Zudem erklärte uns der Vertrag verantwortlich für alle Unglücksfälle, welche Privatpersonen und ihr Eigentum betrafen. Hier hiess es also gut organisieren. Wir stellten an die Regierung des Kantons Uri das Gesuch, die Strasse während der Sprengungen ganz sperren zu dürfen. Dafür wollten wir uns auf nur zwei Sprengungen je Tag beschränken, mittags um 12 und abends um 6 Uhr. Nach mühsamen Unterhandlungen erreichten wir dies. Nun mussten wir jedesmal die Strasse räumen, alles Volk und die Fuhrwerke mussten nach unten in die Lawingalerie oder nach oben ins Urnerloch getrieben werden. Dort eine halbe bis dreiviertel Stunden festgehalten, sammelten sich oft grosse Massen an, Vereine, Schulen und Gesellschaften, Hunderte von Personen und 40 bis 50 Kutschen. Das gab ein Drängen und Rasonieren! Die oben reklamierten, sie versäumten den Zug in Göschenen, und die unten drängten nach oben. Wir mussten vor jedes Tunnelportal zwei handfeste Italiener mit einer roten Fahne stellen. Diese mussten unerbittlich alles zurückhalten, und da gab es oft ergötzliche Auftritte. So liess sich einst ein Engländer mit einer Kutsche durchaus nicht halten und fuhr dann mitten in das Feuer hinein. Als dann die Batterie losging und der Steinhagel kam, konnten wir zusehen, wie er sich aus Angst unter den Wagen verkroch. Wenn die Strasse wirklich leer und frei war, wurde



61 Plan für den Bau eines Beobachtungsturmes im Fort Bözberg bei Andermatt, 1890.

unten mit der Trompete «Strasse frei» geblasen. Nun blies man auf dem Berg «Achtung» und dann «Feuer». Dann ging die Kanonade los, oft 80 bis 120 Schüsse in einigen Minuten, denn 170 Mineure waren an der Arbeit. Wenn alle Schüsse gegangen waren, wurden zurückgebliebene nachgezündet. Dann erst blies man «fertig» und von unten «verstanden». Oft musste erst die Gotthardstrasse von Steinen gesäubert werden, und es konnte sich jedermann überzeugen, dass man hier nirgends sicher war als in den Galerien.

Einst war eine Gesellschaft bei der Teufelsbrücke nicht wegzubringen. Unsere

Arbeiter konnten sich nicht mehr anders helfen als die Leute wenigstens in die dortige Restauration hineinzutreiben. Es kam ein fliegender Stein aus grosser Höhe, durchschlug das Dach, den Dachboden und noch zwei Böden, fiel im Restaurant zwischen die Leute, riss noch ein grosses Loch in den Boden, verletzte jedoch niemand. Auch unsere Hütte in der Schöllenen bekam manchmal etwas ab. Am schönsten konnten die unten in der Lawinengalerie von sicherer Stelle aus den ganzen Hergang beobachten, und viele kamen extra nur deshalb her. Bei hellem Wetter liess es sich noch machen; allein, wenn der Nebel lag und

man gar nichts sehen konnte, war es sehr schlimm.

Einst besuchte uns Bundesrat Frei, der damalige Chef des Militärdepartements. Er äusserte den Wunsch, einmal eine rechte Batterie zu sehen. Wir befanden uns in der Hälfte oben, es war bald 12 Uhr, und dann ging es los. Ich plazierte ihn mit noch einigen Herren mitten drin in sicherer Stellung, geschützt durch eine überhängende Felswand. Ich hatte die Anweisung getroffen, dass zuerst die Schüsse unter uns, dann die links und rechts neben uns und zuletzt die ob uns, im oberen Streckenzug, gelöst werden. Die unten konnten wir von unserem Standort prächtig beobachten. Als die neben uns kamen, da sahen sich die Herren ängstlich nach links und rechts um, und als die ob uns krachten, wollte unser Bundesrat nicht mehr standhalten. Ich musste ihn mit Gewalt an der einzig sicheren Stelle festhalten, denn die Steine der oberen Schüsse rollten direkt über unsere überstehende Wand hinunter. Herr Frei erklärte dann, er habe weiter keinen Wunder mehr. Er habe den amerikanischen Krieg mitgemacht, aber bei uns sei es noch gefährlicher als im Krieg.

Durch das Einschliessen des Strassenzuges in den Felsen wurde an einer Stelle eine ganze Felswand unsicher. Ich beobachtete alle Tage, denn es hatte sich weit oben schon ein grosser Riss gebildet. Ich plazierte meine Leute anderswo in Sicherheit, verbot das Betreten dieses Gebietes. Allein, wenn die Felswand unversehens hinuntergestürzt wäre, so hätte es auf der Gotthardstrasse ein grosses Unglück geben können. Wir berichteten deshalb nach Bern. Es kam Kommission um Kommission; allein, alle wussten nicht viel. Meine Ansicht war, die Sache könne man nicht einfach gehen lassen, weil zu viel riskiert würde. Ich anerbote mich, mit Dynamit die gefährdete Partie zu entfernen, wenn die Eidgenossenschaft die Spesen bezahlen wolle. Zu diesem Zweck erhielt ich unbeschränkten Kredit. Wir hatten gerade

am Tag vorher ein zweispänniges Fuhrwerk mit Dynamit erhalten. Ich machte mich mit einem ganz zuverlässigen Arbeiter daran. Es gelang mir, mit einem Seil ziemlich weit hinten in den Riss hinabzukommen und dort eine Minenkammer anzulegen. Hier plazierten wir 1½ Zentner Dynamit, zur Sicherheit mit vier Zündschnüren bis oben. Ich hielt die Ladung so für stark genug. Denn ich konnte konstatieren, dass der Felsen Fortschritte gemacht und es eigentlich bloss einer rechten Erschütterung bedurfte. Wir verstopften noch den Riss so gut wie möglich mit Sand und Sandsäcken. Am Abend waren wir fertig; ich hatte jedoch niemandem von unserer Arbeit etwas gesagt. Als es Feierabend war, liessen wir zuerst alle Arbeiter sich entfernen, dann erst sperrten wir die Gotthardstrasse total ab. Als dies geschehen war und von unten das Signal «Strasse frei» ertönte, hatte ich niemanden bei mir als jenen Mann. Der blies auf seiner Trompete «Achtung» und dann «Feuer». Ich zündete zur Sicherheit alle vier Schnüre an, und nun brachten wir uns in Sicherheit. Wir erwarteten eigentlich einen grossen Knall, allein, der blieb eigentlich aus. Eine starke Erschütterung und ein ganzer Bergrutsch fand statt. Als wir an die Stelle kamen, war alles sauber und glatt fort, ganz sicher. Wir konnten eigentlich gar nicht begreifen, wie die Wand sich gehalten hatte. Uns fiel ein grosser Stein vom Herzen, dafür lagen hausgrosse auf der Gotthardstrasse. Wir mussten die Mineure herunterrufen, und diese mussten in der Nacht schiessen und die Strasse dem Verkehr öffnen.

Für den Fortgang der Arbeiten war der Sommer nicht günstig. Wir hatten vom schlechten Wetter sehr zu leiden. Fast immer, wenn im Tal Regenwetter war, hatten wir in dieser hohen Lage Schnee. Es kam im August einigemal vor, dass uns vor Kälte die meisten Männer von der Arbeit liefen, und die, welche blieben, arbeiteten in Handschuhen. Dagegen war der Spätherbst sehr günstig;

wir konnten bis in den November hinein auf dem Bätzberg arbeiten. Am 4. November (1889) konnten wir noch bis 3 Uhr schaffen, dann fing es an kalt zu regnen, und wir mussten die Arbeit verlassen. Die Werkzeuge blieben natürlich liegen, wo sie gerade waren. Am andern Morgen hatten wir einen Meter Schnee. Ich wollte noch zum rechten sehen, namentlich noch zwei Schmieden zumachen. Einige Arbeiter schlossen sich mir freiwillig an. Allein, das war eine mühsame Waterei. Wir kamen bis Nachmittag 2 Uhr kaum zur Hälfte.

Ich verzichtete auf das Weitere. Um schneller und leichter abwärts zu kommen, wollten wir durch eine offene Runse gerade hinunter. Und wirklich, wir waren augenblicklich unten. Als wir alle zwölf Mann in der Runse waren, fing der Schnee mit uns zu rutschen an, und nun ging es pfeilschnell. Bis unten gab es eine ungeheure Masse Schnee. Einigen, und auch mir, gelang es noch, während der Talfahrt aus der Lawine zu springen, indem wir Legföhren erfassten. Die meisten konnten sich unten noch selbst befreien. Man hatte uns von der Baracke aus beobachtet, und sofort war Mannschaft mit Werkzeug bei uns, denn wir landeten hart an der Landstrasse. Nur ein einziger war an einem Fuss verletzt. Sämtliches Bauinventar blieb über Winter liegen, wo es gerade war, bis nächsten Frühling. Die ersten Partien wurden erst im Mai wieder sichtbar. Wir machten in Göschenen Zahltag, und die Arbeiter dampften durch den Gotthard dem schönen Italien zu. Wiher und ich ordneten noch das Rechnungswesen, und dann reisten auch wir für die Wintermonate nach Hause.

Nächsten Frühling konnten wir ganz früh beginnen, denn wir hatten noch verschiedene Arbeiten am Bühl und im Tunnel. Auch übertrug uns die Eidgenossenschaft das Wölben und die Abdeckung (alles in teurer Steinhauerarbeit) verschiedener Bauten. Wir wollten auf diese verzichten, weil wir für die verschiedenen Steinschnitte kein Ver-

ständnis hatten und die technischen Kenntnisse fehlten. Man ermutigte uns zur Übernahme, man werde von Bern aus die nötigen Ingenieure senden, die die technische Leitung übernehmen und uns stets alle Detailpläne anfertigen sollten. Nun konnten wir erfahren, dass, wer sich auf andere verlassen muss, verlassen ist. Die Eidgenossenschaft schickte zwar genug Leute her, allein, die einen verstanden nichts, wie wir, und die anderen machten überhaupt nichts. Wir hatten an die 70 teure Steinhauer auf dem Platz, aber keine richtigen Pläne und arbeiteten ganz ins Blaue hinein.

So konnte es nicht weitergehen: Uns fehlte eine tüchtige technische Kraft. Es gelang uns, eine solche zu bekommen. Es kam ein Mann auf unser Büro und fragte ganz bescheiden, ob wir ihn vielleicht beschäftigen könnten, er sei Techniker und im Baufach erfahren. Wirklich erwies sich dieser Mann mit der Zeit als ganz vorzügliche, seltene Kraft, war ganz solid, sprach Deutsch, Italienisch und Französisch, hatte das Diplom als Ingenieur und Architekt vom Politechnikum Zürich. Es war ein Jean Meili aus Zürich und hatte schon eine grosse Lebenserfahrung. Schon ganz jung widmete er sich dem Baufach, machte bei Locher & Comp. die Zimmermannslehre und wurde dort bald Vorarbeiter. Erst nachdem er sich in der Praxis tüchtig ausgebildet hatte, besuchte er das Politechnikum. Im Besitze der Diplome, wurde er an Eisenbahnbauten nach Griechenland und Ungarn engagiert, war zuerst Bauingenieur, dann Unternehmer, hatte in kurzer Zeit 200000 Franken verdient, kam dann in die Schweiz, baute in Luzern das feine Hotel «Schweizerhof» und verschiedene grosse Bauten in Zürich und spekulierte in Bauplätzen. Dies war sein Verhängnis. Nun waren die 200000 Franken noch viel schneller verloren als verdient. Jetzt war der Mann wieder am Anfang und arbeitslos, besass nichts als eine tüchtige Erfahrung.



62 Geschütztransport zur Festung Bözberg, 1892.

Durch sein Unglück war es uns möglich, eine tüchtige Kraft zu gewinnen. Schon in der ersten Nacht zeichnete er Detailpläne, und am anderen Morgen arbeiteten die Steinhauer schon danach. Oft waren die Arbeiten fertig, bevor die Pläne von Bern kamen, und oft auch viel besser, denn Meili hatte auch artilleristische Kenntnisse: Er war Chef einer Zürcher Batterie. Er wurde sogar oft als Ratgeber von der Eidgenossenschaft beansprucht. Mancher Plan ging als falsch nach Bern zurück, und Meili wurde beauftragt, die Korrekturen zu machen. Auch wollten sie ihn von uns weg

ganz in den Dienst der Eidgenossenschaft nehmen. Allein, er blieb bei uns, und wir sicherten ihm eine Geschäftsbeziehung zu. Wir drei arbeiteten nun 5 Jahre zusammen. Wiher hatte in der Hauptsache die Buchhaltung und Kassa, Meili den technischen Teil und ich die praktische Ausführung. Wir ergänzten und vertraten uns jedoch auch gegenseitig.

Zuerst ging's nun an die kleine Festung auf Brückwaldboden. Jetzt konnten wir Kalk und die schweren I-Balken auf unserer Strasse hinaufführen. Es gab hier Gewölbe, wie in einer gotischen Kirche,

und die Dachabdeckung bestand aus meterdicken Granitquadern. Das Material hiezu fanden wir auf dem Bauplatze selbst. Die Eidgenossenschaft schickte uns die Detailpläne der komplizierten Steinschnitte. Allein, Meili erklärte sie für unbrauchbar und zeichnete andere. Die Sache klappte wirklich überall. Es war jetzt auch für die Steinhauer eine Freude zu arbeiten, anhand richtiger Pläne, denn es gab teure Stücke, wo der Kubikmeter 125 Franken kostete. In der Mitte des Bözberges fanden wir in einer Höhle drei gut erhaltene Skelette in natürlicher Lage nebeneinander. An ei-

nem konnten wir noch deutlich einen Beinbruch konstatieren. Wahrscheinlich waren es russische Soldaten, die mit ihrem verwundeten Kameraden in der Höhle Schutz gesucht hatten und dort erfroren oder verhungert waren. Nicht weit davon fanden wir auch eine russische Fahnen spitze und ein Bajonett. In der Geschichte heisst es: Und die Russen wateten durch die Reuss, kamen auf der Nordseite des Bözberges herunter, um den Franzosen bei der Teufelsbrücke in den Rücken zu fallen.

Unter der grossen Arbeiterzahl hatten wir auch allerlei Elemente. Im Hochsommer beschäftigten wir über 300 Mann. Einen Streik entdeckte ich noch im Anfang und konnte ihn auch verhüten. Der Plan war, zuoberst auf dem Berg zu beginnen, dann die 5 Kilometer hinunterzuziehen und alle Arbeiter von der Arbeit weg zum Anschluss zu veranlassen. Ich ahnte etwas und war beizeiten oben. Es kam mir schon ein Trupp von 35 bis 40 Mann mit einer roten Fahne entgegen. Bei mir wurde Halt gemacht. Ich erklärte ihnen, die Sache sei ganz einfach, wer bei uns länger arbeiten wolle, mache sofort kehrt und nehme die Arbeit auf. Die Unzufriedenen kämen mit mir (aber einen anderen Weg, nicht durch die Arbeiter hinunter), würden ausbezahlt und seien entlassen. Nun gab es Leben in die Leute. Viele wurden gezwungen mitzumachen. Namentlich alte Arbeiter, die schon lange bei uns waren, kehrten sofort um. Zuletzt hatte ich nicht mehr ein Dutzend Unzufriedener, die mir abwärts folgten. Ob einer Felswand kehrte ich mich plötzlich um, riss dem Fähnrich die Fahne aus der Hand, zerbrach die Fahnenstange und warf diese samt der Fahne die Felswand hinunter. Die Männer folgten willig nach Göschenen hinunter zur Zahlung. Hier verlangte ich, dass sie mit dem nächsten Zug abzureisen hätten, ich wolle sie nicht mehr sehen. Die übrigen Arbeiter, auch Wiher und Meili, erfuhren diese Geschichte erst am Abend. Wiher hatte sein Büro in Göschenen in der Krone eingerichtet. Auch ich hatte dort ein Zimmer und war wenigstens bei schlechtem Wetter und sonntags unten, nur Meili blieb stets oben am Böz in unserer Baracke.

Unser Verhältnis zum Gemeinderat und der Bevölkerung von Göschenen war stets gut. Wir führten für diese Gemeinde auch einige dringende Arbeiten aus. Als das Favredenkmal (Erbauer des grossen Gotthardtunnels) auf dem Friedhof in Göschenen eingeweiht wurde, erhielten wir eine freundliche Einladung vom Gemeinderat. Es hielten Vertreter der Gotthardbahn und verschiedene andere Herren glänzende Reden. Allein, das weitaus Beste leistete der ganz junge Gemeinderat Zahn von Göschenen, der jetzt berühmte Dichter und Schriftsteller. Er hielt zur allgemeinen Überraschung bei diesem Anlass seine Jungferrede. Man staunte über die Geistesblitze dieses damals noch jungen Burschen. Um diese Zeit beschäftigte sich der Kirchenrat von Göschenen mit dem Bau einer neuen Kirche. Man ersuchte Meili und verschiedene Architekten um Pläne. Meili lehnte ab, da er bei uns angestellt sei. Wir ermutigten ihn hiezu, und nun leistete er eine grossartige Arbeit. Am Ostersonntag und -montag und in zwei Nächten zeichnete er Grundriss, zwei Ansichten, Längs- und Querschnitt für die neu zu erbauende Kirche. Seine Arbeit fand allgemeine Anerkennung und wurde preisgekrönt und der Bau nach seinen Plänen ausgeführt. Hiefür erhielt er 800 Franken. Und diese wollte er noch an unsere Kassa abliefern, was wir für seine Sonntags- und Nachtarbeit selbstverständlich nicht annahmen. Auch wollte man Meili den Bau oder wenigstens die Bauaufsicht übertragen, was wir jedoch unserer Arbeiter wegen ablehnen mussten. Das Kirchlein steht heute noch prächtig da, wird oft seines einfachen und gefälligen Stils wegen bewundert, ein bleibendes Denkmal seines Könnens. Mit dem Gemeinderat von Andermatt, auf dessen Territorium wir bauten, ka-

men wir weniger gut aus. Ein Beispiel: Am untersten Teil der Bözbergstrasse gab es noch Legföhren. Die Gemeinde versteigerte diese an den Meistbietenden. Wir konnten diese Holzerei schon der Sicherheit wegen nicht dulden und kauften das Holz, bezahlten es sofort bar. Einige der Gemeinderäte wollten den Kauf annullieren, allein das ging nicht, weil bereits bezahlt war. Nun schickte die Behörde eines Tages einfach zirka 20 Mann und liess abholzen. Wir mussten zu diesem bösen Spiel noch gute Miene machen und erklärten, es sei uns nicht am Holz gelegen, sondern wir könnten der Sicherheit wegen in diesem Gebiet niemanden dulden. Sie sollten die Arbeit nur einstellen, wir würden sogar das bezahlte Holz der Gemeinde wieder überlassen. Auch für Sand aus der Reuss mussten wir unverschämte Preise bezahlen. Sie überforderten aber auch die Eidgenossenschaft überall, nicht nur uns.

Beim Bau der Bözbergstrasse hatten wir im zweiten Baujahr ein schweres Unglück zu beklagen. Mehrere Arbeiter gerieten in einen Erdrutsch. Einen gruben wir tot aus, mehrere waren verwundet, einer schwer. Es war ein schwieriger Transport mit den Verwundeten, ohne Weg und Steg, aus diesen Felsen hinunterzukommen. Die Italiener sind bei Unglücksfällen gar nicht behilflich, ganz kopflos.

Wiher und ich machten bei schönem Wetter stets Bergtouren, und so bestiegen wir in fünf Jahren alle Berge im Gotthardgebiet auf der Nord- und Südseite. Wir wurden sonst, wenn wir am Sonntag zu Hause blieben, oft von angetrunkenen Arbeitern mit nichtssagenden Reklamationen belästigt. So hängten wir einfach eine Tafel an die Tür mit der Aufschrift «Abwesend, morgen auf der Arbeit zu sprechen». Im dritten Baujahr (1891) übertrug uns die Eidgenossenschaft auch diverse Arbeiten in Airolo, so eine Verbindungsgalerie und sämtliche Kabelgräben für Telefon und Telegraf zwischen den Festungen und

hinauf zum Gotthardospiz. Letztere Arbeit war sehr schwierig, denn die Gräben mussten durch alle Felswände hinauf ausgesprengt werden. Nun musste ich fast täglich durch den grossen Tunnel fahren, weil wir auf der Nord- und Südseite arbeiteten und unser Domizil noch in Göschenen hatten.

Zu gleicher Zeit hatte das Festungsbüro in Bern ob Airolo in einer Felswand die Festung Stuei in Regiebetrieb angefangen, eigentlich eine Flankiergalerie zur Beherrschung der toten Winkel der Festung «Fondo del Bosco» und des Bedrettotales. Die Bauleitung dort wechselte alle Augenblicke, und keiner verstand die Sache. Der Karren wurde total verfahren. In dem breiten Tunnel wurde viel zu viel ausgebrochen und nicht richtig eingebaut. Es kam zu Bergdruck, und die dicksten Sperrhölzer drückte es zusammen wie Hanfstengel. Die Arbeiter weigerten sich, weiterzuarbeiten, überhaupt nur noch hineinzugehen. Von Bern schrieb man mir, dorthin zu kommen, und man mutete mir zu, dort als Bauführer in Regie die Arbeit auszuführen. Ich lehnte ab und erklärte, stets nur auf eigene Rechnung zu arbeiten. Auf das hin verlangte man sofort eine verbindliche Offerte. Ich machte eine solche, gestützt auf gute Preise. Die Offerte wurde unter der Bedingung angenommen, dass sofort begonnen werde; das dortige Inventar samt Vorarbeitern und Arbeitern musste übernommen, und die Arbeiten sollten so betrieben werden, dass man wenigstens im ersten Monat nicht merke, dass der Staatsbetrieb in Privatbetrieb übergehe. Ich stellte die Bedingung, nach dem ersten Zahltag freie Hand zu haben und Vorarbeiter und Arbeiter, die uns nicht gefielen, entlassen zu können. Es war ein schwieriges Anpacken, aber Meili wusste Rat und stellte bei dieser Arbeit seinen ganzen Mann. Er machte Projekte und zeichnete einen ganz neuen Einbau, band das Holz persönlich ab und konstruierte die verschiedenen Gewölbekonstruktionen selber. Nach 14 Tagen hatte man

schon wieder das Gefühl der Sicherheit, und die Arbeiter arbeiteten wieder gern. Die eidgenössische Oberbauleitung wünschte, dass wir unser Domizil nach Airolo verlegten. Wiher und ich richteten uns dort im Hotel de la Tosta, bei den Eltern des nachmaligen Bundesrates Motta, ein, hatten ein bequemes Büro und waren überhaupt sehr gut gehalten. Meili bezog auf Stuei eine kleine Alphütte als Wohnung, lebte mit den Arbeitern oder kochte selbst. Blieb stets oben. Als wir Tag- und Nachtbetrieb einrichteten, musste auch ich zu Meili zügeln und dort mich einrichten, so gut es ging. Wir hatten hier eine schöne Aussicht und, was für uns mehr wert war, genug prächtiger Alpenmilch, denn wir kauften von einem Bauern alle Milch für die Arbeiter und uns. Der Mann machte uns auch in der Hütte die Hausordnung, wusch ab etc. Wir bewunderten seinen Ordnungssinn. Ich sagte ihm, er sei eigentlich eine Ausnahme unter den Airolati. Er erwiderte bloss, er sei 32 Jahre in Paris gewesen. Unsere Hütte war ganz simpel gebaut, klein, gegen den Berg bloss eine Trockenmauer, hatte nur ein ganz kleines Fensterchen. Dieses nahm natürlich Meili mit seinem Zeichenbrett in Anspruch. Ein anderes Brett wurde als Tisch hergerichtet, zwei Stühle aus einer Kiste und zwei eiserne Feldbetten, das war die ganze Einrichtung. Dies war für zwei Jahre unsere Wohnung. Die Verpflegung war ebenso einfach. Milch und fetter Käse, zur Abwechslung Konserven und Maggisuppen. Die Bauleitung verlangte ununterbrochenen Betrieb, Tag und Nacht, am Werk- und Sonntag. Der eine von uns musste stets unten in den Galerien anwesend sein, die Arbeiten leiten und hauptsächlich für die Sicherheit sorgen. Der Ausbruch war sehr schwierig und der Einbau noch schwieriger, erforderte viel Vorsicht. Meili war tagsüber stets stark in Anspruch genommen, und doch übernahm er auch stets willig den halben Nachtdienst. Um Mitternacht wechsel-

ten wir ab. Der, welcher unten war, hatte noch alle Schüsse abzuschliessen und zu kontrollieren. Dadurch musste der andere erwachen, kam herunter, dann wurde das weitere besprochen, und erst dann ging der andere schlafen. Zum besseren Verständnis noch folgendes: Die Festung wurde ganz in die Felswand eingebaut, und nur ein einziger Zugang war möglich. Deshalb wurde sie von der späteren Besetzung «Adlerhorst» getauft. Vorn musste ein grosser Raum für Geschützstände, vier bis sechs nebeneinander, ausgesprengt werden. Dahinter, weiter in den Berg hinein, die Kaserne für die Mannschaft und noch weiter hinten das Munitionsmagazin. Rechts in einer Seitengalerie musste für die Maschinerie und für das Kohlenmagazin Raum geschaffen werden. In die Galerie links kam vorn die Küche mit Wasserversorgung, hinten ein Raum für Telefon und Telegraf und zuletzt der Abort. Alle diese Räume mussten mit schweren Granitquadern ausgewölbt werden. Als man fertig war, sah es wie in der schönsten gotischen Kirche aus. Hier gab es oft ganz schwierige Steinschnitte, die auch unserem praktischen Meili zu studieren gaben. Vorn in der Front musste der Fels ebenfalls mit einer Quaderstein-Mauer auf eine Höhe von 30 Metern verkleidet werden. Hiefür konstruierte Meili eine ganz eigenartige Gerüstung, ganz leicht, aber sie hielt. Eines Morgens kam ich vom Nachtdienst aus dem Tunnel. In der Hütte war es feucht und kalt, ich zog es vor, im Freien auf einer Wolldecke zu schlafen. Ein vorbeigehender Arbeiter weckte mich ganz sacht mit der Bemerkung: «Kehren Sie sich nicht um, auf der anderen Seite der Decke liegt eine giftige Viper.» Wirklich lag ein Prachtsexemplar hart neben mir. Ich richtete mich sachte auf und schleuderte sie ab der Decke den Felsen hinunter. Es sind das nicht gerade angenehme Schlafkameraden. Einmal hatte ich sogar ein solches Reptil im Bett. Auch sonst war unsere Wohnung nicht besonders angenehm. Über uns am Sasso

Rosso lösten sich oft Steinbrüche und donnerten hart neben uns ins Tal. In einer Nacht, bei einem Gewitter, trieb es der Berggeist gar arg, sodass Meili aufstand und sagte, wir sollten fliehen. Wirklich kleidete er sich an und ging in der stockdunklen Nacht auf die andere Seite hinaus. Ich blieb liegen. Am Morgen sahen wir, dass ein Felsblock 10 Meter neben der Hütte ein grosses Loch in den Boden geschlagen hatte, so gross, dass unsere Hütte Platz darin gehabt hätte. Der Block schlug unter uns den Wald zusammen und rollte bis hart ans Dorf Airolo; dort blieb er in einer Wiese liegen. Er mass 85 Kubikmeter.

Dieses Ereignis mahnte zur Vorsicht. Ich erhielt von Bern den Auftrag, die Sache am Sasso Rosso zu untersuchen. Mein Bericht nach Bern lautete nicht gut, erklärte unter anderem, über kurz oder lang müsse es dort zu einer ungeheuren Katastrophe kommen. Dagegen sei die Festung «Adlerhorst» nicht gefährdet. Mein zweiter Auftrag lautete, mit Mannschaft und Sprengmitteln hinaufzugehen und die gefährlichsten Partien abzutreiben. Wir konnten äusserlich viel entfernen. Allein, das half nicht viel; im Innern arbeitete der Berg doch weiter. Es ging noch drei Jahre, so war das Unglück da. Es gab einen grossartigen Bergsturz. Dieser ruinierte auf seiner Talfahrt alles und in Airolo den nördlichen Teil des Dorfes mit vielen Häusern, auch das schöne neue Hotel. Der Steinwall drang bis hart an die Gotthardbahn vor. Viele Menschen kamen dabei ums Leben.

Im zweiten Baujahr gingen unsere Arbeiten zeitlich der Vollendung entgegen. Es kamen bereits die Geschütze und Panzerstücke an. Die Eidgenossenschaft eröffnete für den Transport einen Konkurs, allein, für Stuei fanden sie keine Unternehmer, denn hier war es nicht gut beizukommen, von unten war es geradezu unmöglich. Nun kam ich auf den Gedanken, von oben her wäre es am ehesten möglich. Wir sprangen auch hier ein und übernahmen den

Transport. Hiezu benutzten wir die Gotthardstrasse bis weit über die Festungen hinauf, dann bauten wir durch ein Alpentälchen hinunter einen Weg, und so gelang die Zufuhr spielend leicht. Wiher besorgte das Verladen auf dem Bahnhof, ich den Transport und Meili den Einbau. Das Eidgenössische Festungsbüro fand unsere Vorkehrungen sehr praktisch, der von uns angelegte Weg habe einen bleibenden Wert, und sie bezahlten uns die Kosten.

Einst beobachteten wir einige Offiziere, die die Gotthardstrasse hinaufgingen. Zwei schwenkten ab und gingen ob der Strasse hoch ob einem Felsband durch. Wir von unserem Standpunkt gegenüber konnten sehen, dass es dort gefährlich und durchzukommen unmöglich war. Wir riefen ihnen zu und winkten, umsonst. Plötzlich setzten sie sich, denn sie merkten, dass es nicht weiterging. Ich sagte: «Wenn sie jetzt umkehren, sind sie gerettet, wenn sie weiter wollen, verloren.» Auf einmal stand der eine auf, machte noch einige Schritte, rutschte auf der steilen Grashalde aus und flog hoch im Bogen über eine kolossale Felswand hinaus an die Gotthardstrasse hinunter. Meine Arbeiter wollten sofort zu ihm laufen, allein ich sagte: «Lasst den Toten ruhig liegen, wir müssen zuerst den anderen holen, sonst fällt der auch noch herunter». Als «Jori», mein bester Bergsteiger, in seine Nähe kam und ihm zurief, er solle sich nur ruhig verhalten, war er noch bei Besinnung, dann verlor er das Bewusstsein und rollte den steilen Hang hinunter. In einigen beherzten Sprüngen erreichte ihn Jori, und auf dem äussersten Rand der Felswand konnte er den Bewusstlosen halten. Nun war dieser gerettet. Hier flechte ich noch ein, dass unser Arbeiter «Jori», ein Tessiner, der schwindelfreieste, gewandteste und beste Felskletterer war, den ich auf meinen vielen Bergtouren während meines langen Lebens kennengelernt hatte. Unterdessen hatten die andern Arbeiter den Toten aufgehoben. Er lag wunder-

schön, mitten in einem blühenden Alpenrosenbeet und war gar nicht verstümmelt. Wir holten ab Stuei unsere Tragbahre, die wir für Unglücksfälle stets bereit hatten. Ich pflückte die Alpenrosen neben der Leiche und gab sie mit ins Grab. Meine Arbeiter führten den Transport der Leiche nach Airolo aus, und ich telegraphierte den andern Offizieren auf das Gotthardhospiz: «Kamerad verunglückt, zurückkommen.» Der Verunglückte war ein junger St. Galler, in Amerika bei einer Bank angestellt, und extra hergekommen, um in seiner Heimat den Dienst zu machen. Anderntags war ich auch in Airolo und musste gerade Zeuge sein, als die Eltern aus St. Gallen ankamen, den toten Sohn in Empfang zu nehmen. Es war herzerreissend. Die ganze Gemeinde bezeugte Teilnahme und begleitete die Leiche auf den Bahnhof. Wir hatten auf der Südseite am Gotthard in zwei Jahren kein einziges grösseres Unglück, hatten die Tragbahre nie gebraucht. Im Herbst 1893 wurden unsere sämtlichen Arbeiten zur allgemeinen Zufriedenheit kollaudiert.

Fünf Jahre am Gotthard, 1889, 1890, 1891, 1892 und 1893: Drei Jahre auf der Nordseite und zwei Jahre auf der Südseite führten wir für das Eidgenössische Geniebaubüro für 1½ Millionen Franken Arbeiten aus. Unsere Leistungen fanden durch die Bauleitungen allgemeine Anerkennung, und es wurden uns die besten Zeugnisse mit auf den Heimweg gegeben. Wir besorgten noch den Abtransport des Bauinventars. Einen Wagen kaufte uns Meili ab, ging damit nach Zürich, wo er diverse Arbeiten übernahm. Wiher reiste direkt heim, um rechtzeitig zur Weinlese zu kommen, und ich dampfte dem Süden zu, nach Mailand, besah mir diese Stadt. Dann besuchte ich noch in Bergamo einen Jugendfreund, der dort reich geworden war, und anschliessend ging's zu Fuss über den Splügen nach Hause. In Graubünden wartete unser der Bau des Nollakanals von Thusis nach Realta.