

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

Artikel: Eisenbahn für Erstfeld : Fluch oder Segen? : Aufstieg und Niedergang eines Dorfes
Autor: Jans-Käch, Paul
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-842129>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 09.12.2025

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

Eisenbahn für Erstfeld: Fluch oder Segen? Aufstieg und Niedergang eines Dorfes

von Paul Jans-Käch

Der Gemeinderat Erstfeld befasste sich erstmals 1879 mit dem Thema Eisenbahn, als der Spatenstich der Bahnhofbauten bereits erfolgt war. Wehrpflichten an der Reuss und Bahnüber- oder durchgänge standen auf der Traktandenliste. Zu den 269 stimmfähigen Bürgern bei 1'184 Einwohnern gesellten sich zwei Jahre später 667 Eisenbahnarbeiter. Ungeachtet der Steinschlag-, Rüfen-, Lawinen- und Wildbachgefahr expandierte die Gemeinde vom linken auf das rechte Reussufer. Die Bahn wurde zur eigentlichen Industrie, verfügte jedoch selber nie über einen Industriegeleiseanschluss. Die Industrialisierungswelle im auslaufenden 19. Jahrhundert im unteren Reusstal stoppte vor Erstfeld. So wurde Erstfeld, abgesehen von der Entwicklung zum Eisenbahnerdorf, ungewollt zum «Schlafdorf» der Industrie, da ein nennenswerter Anteil der Belegschaften künftig auch in Erstfeld wohnte.

Das einst kleine Bauerndorf, eine alemannische Streusiedlung von Ripshausen bis zum Hinterwiler, hatte sein kleines Dorfzentrum rund um die Kirche beim Taubach. Es gab einzelne Liegenschaften rechts der Reuss. Mit der Befahrbarmachung der Gotthardstrasse 1830 erhielt Erstfeld die erste «Umfahrung», und es entwickelte sich im Raum Klus ein kleiner Weiler mit dem Gasthaus Kreuz als Zentrum. Mit der Gotthardbahn verlor der Ort seinen bäuerlichen Charakter. Trotzdem blieb viel von der ursprünglichen Stimmung, den Bräuchen und Sitten erhalten. Die schweren Befürchtungen über die Folgen der dem Bauerntum zugemuteten Opfer von Grund und Boden erwiesen sich als unbegründet. Es eröffneten sich neue Perspektiven, so durch die Verbesserung der Existzenzen mancher kinderreicher Familien, deren Jungmannschaft bei der Bahn eine feste Anstellung erhielt. Die landwirtschaftlichen Produkte waren aufgrund des grossen Zustroms von Arbeitern sehr gefragt. Der zähe bäuerliche Erhaltungswille ging in der Folge ungeschwächt aus der Konfrontation mit der neuen Zeit hervor. Die Neuzuzüger hatten es anfänglich freilich schwer, sich zu integrieren. Die ungebremste Veränderung, die mit der Entwicklung von der Postkutsche zum Dampfross einherging, führte zu einem

völlig anderen politischen Bild der Gemeinde. Dem bäuerlichen Leben am Eingang zum Erstfeldertal wurde plötzlich ein fremder Rhythmus aufgeprägt. Man versuchte, den Gleichschritt mit dieser neuen Zeit und ihren anders funktionierenden Menschen zu finden.

Start zum Baubeginn

Bis zum Start der Bauarbeiten am Bahnhof Erstfeld am 12. Juli 1879 gab es einige Hindernisse zu überwinden. Im Dezember 1877 schreibt M. Gisler als Bauinspektor des Kantons Uri in einem Bericht für die projektierte Anlage der Gotthardbahn:

«Bei Erstfeld zieht sich die Bahnlinie zuerst auf einem höheren Damm zwischen Reuss und Landstrasse hindurch. Die beiden Kirchwege vom Bürtschen und dem <Spittel> werden zwischen der Strasse und dem Damm in ein Strässchen zusammengezogen und dann miteinander etwas obenher der Wirtschaft <Belloni> unter der Bahn hindurchgeführt. Die Kantonsstrasse wird erst unter der sogenannten Viehweide à niveau gekreuzt, wobei für die Strasse eine Breite von 6.04 m angenommen ist. Die ersten Pläne sahen zwischen Altdorf und Gurtnellen Wyler nur eine Zwischenstation vor, zwischen Evibach und Kirchbach bei Silenen. Diese Station wäre für die Bewohner von Erstfeld, Silenen und Amsteg angedacht. Es schien aber notwendig, dass namentlich Amsteg, als Ausgangspunkt für das berühmte Maderanerthal als Sommeraufenthalt am meisten Bewohner von Silenen, eine Station erhält, die nicht drei Kilometer ausserhalb des Dorfes liegt, wie dies bei der jetzt vorgeschlagenen der Fall ist. Wenn aber diese in der Nähe von Amsteg sich befindet, kann sie für Erstfeld nicht mehr genügen. Das Folgerichtige wird sein, wenn statt der angegebenen einen Haltestelle deren zwei angelegt werden, die erste bei Erstfeld, die zweite entweder im Dörfli in Silenen oder beim Flühli in Amsteg.»

Dieser Bericht über die Anlage der Gotthardbahn war für den Erstfelder Gemeinderat Signal zu einer Eingabe an den Regierungsrat, in der er vehement einen Bahnhof in der Dorfnähe Erstfelds verlangte. Weiter erobt die Behörde gegen das Zusammenlegen der Bürtschen- und Wasserschaftsgasse Widerspruch und wies darauf hin, dass sich auf der Viehweide das Schützenziel der Dorfschützen, welches von der Linie durchfahren würde, befindet. Das Schreiben des Gemeinderates wirkte. Der Bahnhof III Classe wurde gebaut und 1883 zur Basisstation der Nordrampe erweitert. In der Folge wurden von Erstfeld bis Gurtnellen zirka 60 Kosthäuser und Schlafbaracken erstellt. Etliche Bauernhäuser entlang der Gotthardstrasse wurden zu Unterkünften und Kostgebereien umfunktioniert. Scharenweise trafen arbeitsuchende Italiener ein, die um Arbeit und ein Stück Brot anhielten.



Karte von Erstfeld vor dem Bau der Gotthard-eisenbahn. Die Siedlung konzentriert sich auf das westliche Reussufer, einige Häuser liegen längs der Gotthardstrasse östlich der Reuss. Ausschnitt aus der Dufourkarte von 1866 (TK100, Blatt Nr. 14, «Altdorf, Chur»). Die Kartenausschnitte dieses Beitrags werden reproduziert mit Bewilligung von swisstopo (BA160104).

Für die Zufahrt vom Norden mussten Häuser und Ställe dem bis zu 4 Meter hohen Bahndamm weichen. Der Bau der Gotthardbahn hatte aber auch für die Anstösser einschneidende und rechtliche Folgen. Expropriationen und Zwangsenteignungen waren zahlreich. Das Haus von alt Gemeindepräsident Johann Furrer, das im Bereich der heutigen «Milchküche» stand, wurde abgebrochen und in der Sammatt wieder aufgerichtet. 1988 musste es einem Neubau weichen. Die Häuser entlang der Kantonstrasse Richtung Klus/Baumgärtli dienten zusammen mit dem Gasthaus Kreuz als Unterkünfte, bis sie später bei der Er-

weiterung des Bahnareals 1898 abgebrochen wurden. Der Besitzer des «Kreuzes» war der letzte Postkondukteur vom Gotthard. Er begleitete bis 1881 etwa zwei Mal pro Woche die ganze Fahrt von Luzern via Flüelen nach Camerlata bei Como. Ihm fiel 1882 die Ehre zu, die erste Post durch den neuen Tunnel nach Airolo zu überbringen.

Im August 1879, kurz nach Aufnahme der Arbeiten für die Station Erstfeld, traf in Flüelen die Baulok (Tenderlok mit 30 PS und Spurweite 750 mm) mit dem Namen «Berta» ein. Diese Maschine wurde erst per Wagen hergeführt und alsdann mit selbstständiger Fahrt vom Steinbruch hinunter eingesetzt. Eine zweite Baulok «Klara» war ab Juli 1880 zuständig für Materialtransporte ab dem Chalchofen Richtung Altdorf. Während das heutige Bahnareal aufgefüllt, aufgeschüttet und planiert wurde, startete man mit den Hochbauten. Die Rangierstation hatte 29 Weichen und zwei Lokomotiv-Remisen. Eine allmähliche Durchmischung der Bauarbeiter mit den Bediensteten der Gotthardbahn brachte es mit sich, dass feste Unterkünfte und Wohnungen gefragt waren. 22 Lokführer und gleich viele Heizer, Stationspersonal, Bremser und Rangierer mischten sich unter die Bauarbeiter. Immer mehr Personal kam aus der ganzen Schweiz nach Erstfeld. 1885 waren 66 Beschäftigte auf der Lohnliste der Gotthardbahn. Zwischen 1880 und 1900 verdoppelte sich die Bevölkerung.

Der Bau der Gotthardbahn

Am 12. September 1872 startete Louis Favre mit den Bauarbeiten in Göschenen. Der Spatenstich für den Tunnel erfolgte am 1. November 1872. Die 240 Kilometer lange Gotthardbahn bestand aus verschiedenen Streckenabschnitten. Erstfeld bildete die Losgrenze der Talbahn Nord zur Nordrampe nach Göschenen. Für die Baustellen im Tunnelbereich wurde Gips und Kalk benötigt. Diese Baurohstoffe waren im Raum Erstfeld vorhanden, weshalb der Bezirksrat Uri am 26. Mai 1874 Favre & Cie die Bewilligung erteilte:

«1. Die Einrichtung eines Kalkofens ob dem Scheidnössli in Erstfeld. 2. Die Benutzung des dort gelegenen Allmendgrundstückes von 23 m Breite und 120 m Länger, behufs Ablagerung des zum Kalk benötigten Materials. 3. Das Wegnehmen von Steinen und Lehm auf dortigem Bergabhange. 4. Die Benutzung des links an der Strasse fliessenden Baches als Wasserkraft unter festgestellten näheren Bedingungen und Bezahlung von Fr. 150.– für die Benutzung des Lagerplatzes und der Wasserkraft, alles unter Vorbehalt der definitiven Genehmigung der nächsten Bezirksgemeinde.»

Dies wurde zum ersten Bauprojekt der Gotthardbahn in Erstfeld. Erstfeld entwickelte sich zum eigentlichen Hauptzubringer zu den Baustellen im Urner Oberland.

Die Arbeiten auf der Nordrampe Flüelen-Göschenen wurden einem aus zwölf Bauunternehmen bestehenden Konsortium, unter der Leitung von Herrn Moser, ehemaliger Oberingenieur der Nordostbahn, vergeben. Auf diesem Streckenabschnitt waren Ende 1879 gegen 3'000 Arbeiter beschäftigt. 21 Tunnels und 17 Brücken galt es zwischen Erstfeld und Göschenen zu bauen. 633,4 Meter Höhenunterschied, 28,9 Kilometer Länge, Maximalsteigung kurz nach Erstfeld mit 26 Promille. Pro Woche wurden nebst dem Kalk rund zehn Tonnen Dynamit für die Baustellen auf der Gotthardstrasse durch das Dorf transportiert. Die Fachwerkbrücken aus Stahl, die erste nach Erstfeld befand sich im Efibach, wurden in Deutschland vorgefertigt und durch deutsche Arbeiter endmontiert. Parallel zum Bahnbau gesellte sich der Bau von «Neu Erstfeld». Der Erstfelder Bahnhof wurde mit einer Länge von 670 Metern erstellt, welche erst mit dem Bau des Hupac Korridors 1992 auf 750 Meter verlängert wurde. Man war gewappnet für den Entscheid des Bundesrates von 1880, Erstfeld als Rangier- und Maschinenstation vorzusehen. Im August 1881 waren die Bauarbeiten auf der Bahnlinie nahezu vollendet und der Oberbau ging rasch der Vollendung entgegen.

Schule / Bildung

Von 1807 (Jägerheim) bis 1969 sind in Erstfeld nicht weniger als sechs Schulhäuser entstanden. Die Bildung war den lokalen Behörden stets ein grosses Anliegen. 1884 entstand der in den Medien angeprangerte «Schulpalast» von Erstfeld, das Kirchmattschulhaus. Erstfeld kennt seit 1889 den Kindergarten, im Volksmund «Gfätterlischuel». Dieser wurde vom protestantischen Kirchenrat gegründet, der katholische Kindergarten im Pfrundhaus folgte 1931. 1893 konnte die private Sekundarschule für Bahnkinder, die SBB-Sek, eröffnet werden, dies auf Betreiben der örtlichen Eisenbahnerschaft und nach langen Verhandlungen der Gotthardbahndirektion mit der Erziehungsdirektion Uri und dem Schulrat Erstfeld. Die Schule stand Söhnen und Töchtern der SBB-Angestellten von Airolo bis Brunnen offen. 1902 wurde sie zur Bundesbahnschule, welche einen ausgezeichneten Ruf genoss. Die Schule konnte 1907 das von Franz Murer erbaute neue Schulhaus samt Turnhalle beziehen. Kindern von Nichtangestellten der Bahn stand die Schule mit einem jährlichen Beitrag von Fr. 20.– ebenfalls offen. Mit der Übernahme der Gotthardbahn durch den Bund (SBB) 1909 wurde die Schule zur Bundesschule. Mit dem Wegfall der Eisenbahn-Privatschule 1938 drängte sich der unverzügliche Ausbau der Gemeindesekundarschule auf. 1906/07 baute man das Stegmattschulhaus, in welchem auch die Gemeindeverwaltung (bis 1969) und der Gemeindesaal untergebracht waren. 1913/14 folgte das Wytheidschulhaus, welches heute auch das Feuerwehrlokal beherbergt. Die Jagdmattschulhausanlage mit dem ersten Lernschwimmbecken in Uri sowie Turnhalle wurde 1964/66 erstellt.

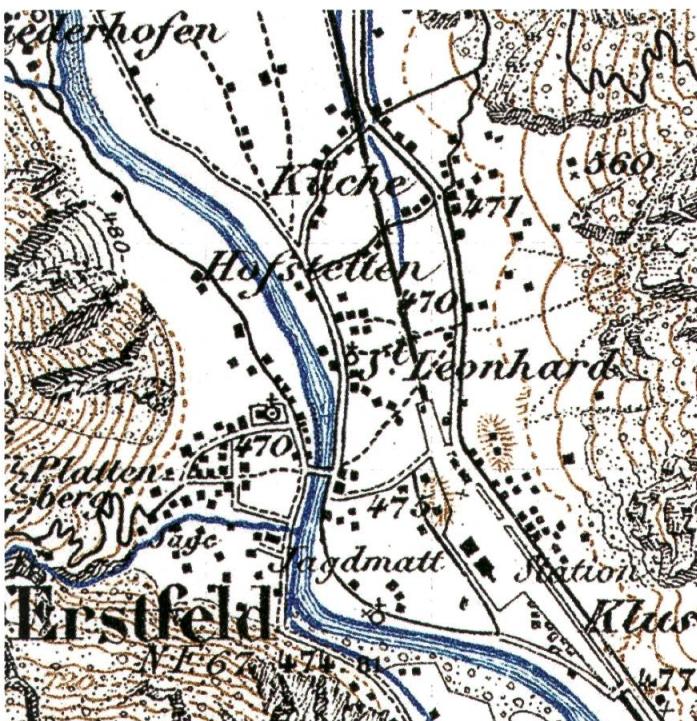
1879 unterrichteten erstmals Ordensschwestern vom Heiligen Kreuz Menzingen an der Primarschule in Erstfeld. Sie dienten verdienstvoll der Gemeinde bis 1990. Im Verlaufe des Jahres 1921 wurde vom Schulrat Erstfeld an den Regierungsrat das Gesuch einer gemeindeeigenen Gewerbeschule gestellt. Dank Unterstützung des 1917 gegründeten Gewerbevereins und des kantonalen Gewerbeverbandes befürwortete der Erziehungsrat deren Schaffung. 25 Lehrlinge aus handwerklichen Berufen besuchten im ersten Jahr die Schule. 1933 wurde der gewerbliche Unterricht in Altdorf integriert. Im Vorfeld der Eröffnung der Neat hat sich in Erstfeld eine rege Bautätigkeit entwickelt. Die Hoffnung, dass Erstfeld an Einwohnern zunimmt und damit die Schülerzahl von 380 wieder ansteigt, ist berechtigt.

Bewegte Parteienlandschaft

Die Gründung der Parteien CVP 1897, FDP 1900, SP 1916 und SVP 1999 und die damit verbundene Meinungsvielfalt hatten wesentlich dazu beigetragen, dass Erstfeld in seiner Entwicklung sehr fortschrittlich war. Die Plätze in den Behörden haben sich in der neueren Zeit gefestigt. Die Kämpfe um Sitze in Land-, Gemeinde- oder Schulrat haben sich abgeflacht, die Parteien haben ihren Platz in der Gesellschaft gefunden. Seit 1983 sind Frauen im Gemeinderat vertreten. Die Tradition, dass die Mehrheitspartei den Präsidenten im Gemeinderat stellte, wurde 2009 gebrochen. Denn bis zu diesem Zeitpunkt stellten die Minderheitsparteien jeweils das Vizepräsidium. Der Gemeindepräsident war stets ein Landwirt oder ein Unternehmer, bis 2009 ein selbstständiger Unternehmer einer Minderheitspartei das Präsidium übernahm. Erstfeld wählte den ersten Sozialdemokraten in den Urner Landrat (Eduard Schnurrenberger, 1912) und stellte den ersten Sozialdemokraten als Regierungsrat (Franz Achermann, 1968). Bedingt durch die Bundesarbeitsplätze und die Industrialisierung entwickelte sich Erstfeld zur Urner Hochburg der Sozialdemokratie. Dies führte in der Vergangenheit sporadisch zu einer kampfgeladenen Atmosphäre. Der Blick auf das Gesamtinteresse des Dorfes und seiner Bewohner blieb trotzdem ungetrübt, denn über allem stand stets das Interesse der Gemeinschaft. Dieses Salz der verschiedenen Meinungen hat über all die Jahre die Gemeinde vorwärtsgebracht.

Vereinsleben

1908 erstellte die Gotthardbahn-Gesellschaft das Casino als Vereins- und Gesellenhaus. Damit hob sie die Wohnattraktivität und legte ein Fundament für das bis heute bewegte Vereinsleben. So fanden auch erste Kinovorführungen im Kanton im Casino statt. Theater, Konzerte, die Gemeindeversammlung etc. finden noch heute ihren Platz im modern renovierten Casino. Schon 1882 erkannte das Lokomotivpersonal von Erstfeld die Notwendigkeit einer Vereinigung für Hilfeleistung bei Krankheit und Tod, die Pflege der Kollegialität sowie die Wahrung beruflicher Interessen. Andere Eisenbahner-Berufsgruppen taten sich später mit den gleichen Absichten zusammen. Diese Kategorienverbände waren es, die 1919 den Grundstein zum Eisenbahnerverband SEV gelegt hatten. Vielfältig waren die Vereinsgründungen, meist auf Initiative der neu angesiedelten Eisenbahner. Im Folgenden einige Beispiele: Gegründet wurde 1883 der Katholische Mütterverein, 1914 dessen protestantisches Pendant und



Erstfeld mit Bahnhof und Ansätzen eines neuen Dorfes am rechtsseitigen Reussufer. Der eigentliche Dorfkern befindet sich immer noch auf der westlichen Reussebene. Ausschnitt aus der Siegfriedkarte von 1899 (TA50, Blatt Nr. 403, «Altdorf»).

1913 der Katholische Arbeiterbund. Seit 1891 besteht die Musikgesellschaft, das Erstfelder Orchester seit 1950. Der 1884 gegründete Männerchor erhielt 1925 Konkurrenz durch den Eisenbahner-Männerchor. Beide Chöre mussten sich infolge von Nachwuchsproblemen in der jüngsten Vergangenheit auflösen. Der Bau der Turnhalle 1907 brachte neue Impulse in die sportlichen Bereiche. Der Schwingklub (1920), der Veloklub (1914) und zahlreiche andere Vereine schafften es, mit grossen Erfolgen ihrer Mitglieder aufzutrumpfen: Olympiateilnehmer im Radsport, Schiessen, in der Leichtathletik und im Kunstturnen machten beste Werbung für das Eisenbahnerdorf.

Die neuen Arbeitsplätze der Gotthardbahn brachten auch kulturell eine bunte Durchmischung. Bereits 1885 wurde die erste protestantische Gemeinde Uris gegründet. Die Gottesdienste fanden bis zum Bau der eigenen Kirche 1899, welche frei stehend etwas südlich des Spittels zu stehen kam, im neuen Kirchmattschulhaus statt. Das erste Pfarreizentrum mit Kindergarten erstellten die Protestanten 1972, die Katholiken zogen 1991 mit dem St. Josefshaus nach. Die Neuapostolische Glaubensgemeinschaft besteht seit 1932 und hat seit 1944 ihr eigenes Gotteshaus an der Leonhardstrasse.

«Neu Erstfeld» als Grossbaustelle mit Wirt-Eldorado

Die Befahrbarmachung der Gotthardstrasse 1830 brachte Erstfeld rechts der Reuss eine zaghafte Entwicklung. Beim «Salz Walker oder Gmüre Haus» bog sich die Strasse westlich Richtung Weiler Klus.

Erstfeld expandierte mit dem Bahnbau vom linken auf das rechte Reussufer. Noch während des Baus der Bahninfrastruktur bildete sich ein «Strassendorf» entlang der Bahnlinie. Mit der Eröffnung der Gotthardbahn 1882 wurden einige Kostgebereien zu Gasthäusern umfunktioniert, 1884 gab es entlang der Gotthardstrasse 16 Gasthäuser. Die meisten Gasthäuser und Restaurants verfügten über einen Zweigbetrieb. Im *Gotthard* und *Milanese* (heute *Ticino*) wurde Weinhandel betrieben, Kegelbahnen gab es im *Alpenrösli* (brannte am 17. November 1936 und heisst seither *Fisch*), im *Frohsinn*, in der *Krone* und später im *Hof*, die Restaurants mit angegliederter Metzgerei waren im

Frohsinn, Hirschen und in der *Krone*. Das Hotel *Hof* wurde in den Jahren erweitert und umgebaut. Die nördlich gelegene Gartenwirtschaft wichen einem Saalbau, und der östliche Anbau kam über einen Chalchofen zu stehen. Josef Tresch vom *Alpenrösli* (Übernahme «Chäsbini») inserierte zusätzlich mit Forellen- und Schneckenzucht. Das Schützenhaus beim 300-m-Schiessstand fiel den Ausbauplänen des Allgemeinen Konsumvereins Erstfeld und Urner Oberland zum Opfer. Ein Teil des Hauses diente als Waschhaus für die zahlreichen Betriebe des AKV und später als Schuhmacherei. Das *Belloni* war zugleich offizielles Salzlager, das *Hotel de la Gare (Bahnhof)* bot gediegene Unterkünfte an, im *Eisenbähnli* befand sich eine Mineralwasserabfüllanlage. Das *National* wurde schon bald infolge sittlicher Übergriffe polizeilich geschlossen. An der Lindenstrasse, gegenüber dem Depot gelegen, bot das Gasthaus *Linde* mit Bierhalle seine Dienste an. Der 24-Stunden-Bahnbetrieb brachte es mit sich, dass für Erstfeld eine verlängerte Polizeistunde galt. Die einzelnen Arbeitsgruppen trafen sich in ihrem Stammlokal. Wenn die Neat ihrer Bestimmung übergeben wird, sind Restaurants wie *Rössli, Gotthard, Schlossberg, Bahnhof* bereits Geschichte. Internationale Kost gehört in Erstfeld inzwischen zum Dorfbild, der schweizweite Trend hat Erstfeld auch eingeholt.

Der Entscheid, die Bahnstrecke auf Doppelspur auszubauen, erfolgte 1887. Ein zusätzlicher Schub an Bauarbeitern brachte auch das Kleingewerbe zum Blühen. Comestibles-Geschäfte, Handlungen, Metzgereien, Hutmacher, Drogerien, Bäckereien, Malergeschäfte, Coiffeure, Sennereien, Sattler, eine Zündholzfabrik, Seidenweberei und zwei Schmiede boten ihre Dienstleistungen an. Legendär wurde das *Oth Tabakhüsli*, welches einem vermeintlichen Ausbau der Bahnhofunterführung weichen musste. Dieses anfangs der 1970er-Jahre geplante Vorhaben ist bis heute noch nicht realisiert.

Eine Bauindustrie existierte in Erstfeld nicht. Für den Aufbau der vielen Gebäude und Strassen konnte man auf die Rohstoffe vor Ort zurückgreifen. Drei Sägereien im Talboden, am Rain unter der Flüeh, Untere Säge und in der Schwandigasse, lieferten das notwendige Holz. Kies aus der Reuss fand man im Leitschach und Niederhofen. Einheimische Pferdefuhrhalter besorgten den Transport.

Viele italienische Namen wie Crippa, Mazzarelli, Ghielmetti, Valli, Bay, Civelli, Corti oder Broggi waren gang und gäbe. Auch Dank der Gotthardbahn, deren Lokführer und der Zugsbegleitung, konnte man sich in Neu-Erstfeld sehr gut in italienischer Sprache verständigen. Dieses Völkerverständnis durchzieht die Einwohnerinnen und Einwohner bis heute. Am Tag der Eröffnung der Neat wohnen in Erstfeld 3'840 Personen. Sie rekrutieren sich aus sämtlichen Kantonen der Schweiz, 750 Personen stammen aus über zweihundert verschiedenen

denen Nationen. Den grössten Anteil stellen Personen aus Portugal. Mit Recht und Fug kann man sagen, die Bahn legte den Grundstein des für Erstfeld normalen und notwendigen Verständnisses gegenüber anderer Kulturen und Sprachen, das bis in die heutige Zeit fortbesteht.

Kampf um die Bahnwerkstätten

Am 21. Oktober 1883 entschied die Gotthardbahndirektion, dass die Hauptwerkstätten auf der Alpensüdseite in Arbedo/Bellinzona und die Nebenwerkstätte in Erstfeld zu erstellen seien. In Uri kämpfte man verbissen um diese zusätzlichen Arbeitsplätze einer Hauptwerkstatt. Altdorf wurde zum Hauptkonkurrenten gegenüber Bellinzona, daneben bewarb sich auch Flüelen um den Standort. Altdorf erinnerte die Bahndirektion an die grossen Opfer, die sie für die Bahn bereits erbracht hatten und erwartete dafür einen positiven Standortentscheid. Der Entscheid zugunsten von Bellinzona veranlasste den Gemeinderat, offizielle Beschwerde beim Verwaltungsgericht einzureichen, welche jedoch keinen Erfolg brachte. Bellinzona äusserte sich zum Standort Erstfeld sehr negativ. So schrieb die Stadt, man habe «nicht annehmen können, dass man ernstlich daran denken würde, eine Masse von Arbeitern in einer Wüste anzusammeln». Weiter fragte sie, wie wohl der Bedarf an Lebensmitteln gedeckt werden könne, «wenn in dem engen und unfruchtbaren oberen Reusstale eine Arbeiterschaft sich zusammendrängen würde, die zu seinem landwirtschaftlichen Ertrage in keinem Verhältnis stünde». Gegenüber dem südländischen Paradies versuchte man Erstfeld in Verruf zu bringen: dem starken Föhn ausgesetzt, dieser Geissel des Reusstals, das er wild durchtobe, zwischen himmelhohen, von ewigem Schnee und Eis bedeckten Bergketten eingezwängt, an die Sümpfe, die sich von Erstfeld bis zum See erstrecken, wo kaum ein rachitischer Weinstock seine schüchternen Ranken zu entwickeln wage – so beschrieben die Konkurrenten das Urner Dorf. Dass Erstfeld dann immerhin für die Nebenwerkstätte bevorzugt wurde, lag bei der kostenlosen Versorgung mit Druckwasser für den Betrieb der Maschinen. Man zog Wasserturbinen den Dampfmaschinen vor. Zudem war mit dem weichen Wasser aus dem Alpbach der Unterhalt der Dampfmaschinen günstiger. Die Ersparnisse von 12'000 Franken Betriebskosten und 25'500 Franken Lohnkosten pro Jahr entsprachen etwa der Arbeit von 30 Taglöhnnern mit einem Jahresgehalt von 850 Franken. Zum Vergleich: 1 Kilo Brot kostete zu dieser Zeit 37 Rappen und 1 Liter Milch 15 Rappen, Butter Fr. 2.30 und Rinds- oder Ochsenfleisch Fr. 1.50.

Erstfeld mit hohem Selbstbewusstsein

Der Wohnortszwang der Bahnangestellten brachte es mit sich, dass sämtliche Güter für Haushalt und Lebensmittel vor Ort eingekauft werden mussten. Das blühende einheimische Kleingewerbe fand schon bald Konkurrenz mit der Gründung des Allgemeinen Konsumvereins im Jahre 1905 durch Angestellte der Bahn, mit Erfahrungswerten aus grösseren Städten der Schweiz. Aus diesen bescheidenen Anfängen im gemieteten kleinen Laden hinter dem Hotel *Hirschen* entwickelte sich ein eigentlicher Regional-Konsumverein für das Urner Oberland. In Amsteg, Bristen, Gurtnellen, Wassen, Meien, Göschenen, Andermatt und Hospental wurden Filialen von Erstfeld aus betrieben. Nebst Lebensmitteln handelte man auch mit Brennmaterialien, Futtermittel und Mineralwasser. In Erstfeld entstanden neue Läden beim Rütiplatz, im Unterdorf und der Hauptladen zwischen *Fisch* und *Hirschen*. Die Integration des Allgemeinen Konsumvereins Erstfeld und Urner Oberland in Coop Zentralschweiz brachte eine Reorganisation mit grosser Auswirkung auf die Gemeinde. Die zwei Coop-Häuser wurden 1972 abgebrochen, heute wird das Gelände als Gemeindehausparkplatz benutzt. Aus der Filiale Rütiplatz wurde ein Kindergarten und aus der Filiale Unterdorf ein Velogeschäft. Um die Zufahrt zum heutigen Coop Center möglich zu machen, fiel auch die Salamifabrik Ghielmetti mit den «100 Kaminen» dem Abbruchhammer zum Opfer. 1972 wurde das neue Einkaufszentrum eröffnet. 1975 schloss der letzte Zweigbetrieb von Coop, die 1948 erbaute Grossbäckerei, die Tore. Magazine, Garage und Schlachthof kamen infolge eines Finanzskandals (Cobau/Affentranger-Affäre) unter den Hammer. Heute stehen drei Mehrfamilienhäuser auf dem Gelände, aus der Grossbäckerei wurde eine Spenglerei. Das Wohnortsprinzip wurde allmählich aufgeweicht, die Bediensteten wohnen heute auch in den Nachbargemeinden oder pendeln sogar aus anderen Kantonen nach Erstfeld. Das geänderte Konsumverhalten spürt man auch in Erstfeld.

Links der Reuss beobachtete man mit Argusaugen die Entwicklung rund um die Bahn. Eher gestärkt als geschwächt suchte man nach Lösungen in Form einer Organisation der Selbsthilfe. Schon 1902 erfolgte die Gründung der Landwirtschaftlichen Genossenschaft Erstfeld. So konnte man die einheimische Produktion im eigenen Dorf besser vermarkten. Trotz der ständig sinkenden Anzahl von Landwirtschaftsbetrieben und dem ständigen Wegfall landwirtschaftlicher Nutzfläche durch Grossprojekte, wie der Neat oder des Schwerverkehrszentrums, konnte sich die Landwirtschaft bis heute behaupten. Anlässlich der Weltausstellung in Chicago 1893 machte der Schweizer Pavillon mit einem Bild vom Erstfeldertal Werbung für die Gotthard-



Ein Dokument der rasanten Entwicklung Erstfelds durch die Bahn 1915–1940: Die Siedlung östlich der Reuss ist bereits grösser als der alte Dorfkern. Markant ist insbesondere das Wachstum entlang der Gotthardstrasse und in der Kolonie. Ausschnitte aus der Siegfriedkarte von 1915 und 1940 (TA50, Blatt Nr. 403, «Altdorf»).

bahn. Wohl trotzdem etwas vermessen war die Frage in einem Bericht des «Urner Wochenblatts», ob Erstfeld Hauptort des Kantons mit Regierungssitz werden könnte.

Wohnungsbau

Seit dem Beginn der Arbeiten an der Gotthardbahn war das Unterbringen der Bediensteten ein Thema. Die Gotthardbahndirektion entschloss sich, etwas gegen die grosse Wohnungsnot zu unternehmen. Sie liess 1894/95 im Mohrenkopf drei Zweifamilien- und zwei Einfamilienhäuser sowie ein Mehrfamilienhaus (C-Haus) bauen. Das Sektionshaus am südlichen Ausgang des Dorfes diente der Bauleitung für die Kehrtunnels in Wassen, wurde 1882 zerlegt und in Erstfeld wieder aufgebaut. Entlang der Lindenstrasse entstand ein neues Quartier. Die Firma Konrad aus Amsteg baute drei Chalethäuser. Das «Palace», ein Riegelbau, südlich der drei Chalethäuser stand vormals in Göschenen und beherbergte Personal der Gotthardbahn. Als Ersatz für ein 1882 erstelltes Dienstgebäude für das Rangierpersonal, nördlich des Bahnhofs, wurde 1901 ein Fachwerkbau erstellt, welcher ab 1930 bis heute als «Milchküche» (Personalrestaurant) dient. Schon 1916 hatte man versucht, das Milchtrinken als Alternative zum Schnaps anzupreisen. Jeder Güterzug von Göschenen brachte 20 bis 30 «Frenisti» (Bremser), welche bei jedem Wetter auf Kommando die Bremsen der einzelnen Waggons zu bedienen hatten – eine Kundschaft, die dem Alkohol sehr zugetan war.

Das heute unter Denkmalschutz stehende Dienstgebäude in der Lindenstrasse wurde jedoch erst 1906 gebaut. Das Dienstgebäude des Maschinendepots baute man im Rahmen der Erweiterung des Erstfelder Bahnareals 1900/01. Etwas ausserhalb des Depotgeländes, direkt an der Reuss gelegen, entstand das Badhusli, wo heute der Bahndienst untergebracht ist. Gegen ein kleines Entgelt konnten die SBB-Angestellten und deren Angehörige das Bad benützen. Die ständige Wohnungsnot, vor allem für Familien, brachte es mit sich, dass auf Initiative der Eisenbahner 1909 die Eisenbahnergenossenschaft (EBE) gegründet wurde. 1910 konnte die Liegenschaft Birtschen erworben werden, dies trotz zähem Widerstand seitens der Gemeinde. Die Finanzierung des Bauvorhabens musste nach Schwyz ausgelagert werden. 40 Wohnungen in Reihen- und Doppelhäusern entstanden. Diese in der Belloni-Hofstatt gelegenen Häuser nannte man respektvoll «Barcelona». Schon 1929/30 erhielten sie Zuwachs durch weitere fünf Blöcke. 1947/48 entstand der «Güterzug» mit der Uhr und 1954 oberhalb der Kolonie das «Sanatorium». Weitere Baugenossenschaften entstanden in der Reussmatt und im Butzen. Nach einem negativen Volksentscheid 1952 für den Kauf der Brämenhofstatt für einen Sportplatz, entstanden dort 1957 vier Wohnblöcke. In der Ribihalde Aecherli, heute geschützt durch einen Schutzdamm gegen die Lawinen und Ribenen vom Specki- und Lochertal, entstand ein weiteres Wohnquartier. Im Spannort, Breitweg und Birtschen entstanden Einfamilienhäuser. Durch den massiven Stellenabbau ab den 1980er-Jahren beim Bund, den SBB, dem Zeughaus Amsteg, dem Kraftwerk Amsteg und dem «Schächenwald», zog die junge, erwerbstätige Generation aus. Erstfelds Bautätigkeit kam fast zum Erliegen, die Einwohnerzahl sank auf 3'795.

Service public / Grundversorgung

Die ersten Bahnstationen kommunizierten mit Morsegeräten, Licht stammte aus Karbidgaslampen. Erst 1901 sicherte sich die Direktion der Gotthardbahn die Lieferung elektrischer Energie vom Elektrizitätswerk Altdorf, welches 1895 in Bürglen ein Kraftwerk realisiert hatte. Der Einwohnergemeinde gewährte die Gotthardbahn verschiedene Vergünstigungen, verlangte aber im Interesse ihrer Angestellten die Installation einer Strassenbeleuchtung. Insbesondere die Strasse vom Bahnhof bis zur protestantischen Kirche, die Lindenstrasse, der Weg von der Kantonsstrasse (damals noch Bahnhofstrasse genannt) bis zum C-Haus im Mohrenkopf und der Zugang zum Sektionshaus sollten ausreichend und während der ganzen Nacht beleuchtet

werden. Ab 1902 erfolgte der Strombezug beim Trafohäuschen an der Schlossbergstrasse. Am 22. Februar 1904, abends um 6 Uhr, leuchteten die ersten Strassenlampen bei der Reussbrücke, beim Kirchmattschulhaus und beim Kirchplatzli vor dem Jägerheim. Am 19. September 1929 hiess die Gemeindeversammlung einen Kredit von 600'000.– Franken gut, um ein eigenes Kraftwerk (Bocki) zu erstellen. Ein harter Abstimmungskampf, vor allem wegen anderer wichtiger Bauvorhaben in der Gemeinde, ging der Abstimmung voraus. Im gleichen Projekt wurde der alte Wintersteg Ripshausen durch eine leistungsfähige Eisenbrücke ersetzt, was die Zufahrt zur Baustelle wesentlich vereinfachte. Diese Brücke wich erst mit dem Bau der N2, als sie durch eine moderne Betonbrücke ersetzt wurde. Die Eisenbrücke fand in der Leventina eine neue Bestimmung. Am 31. März 1931 produzierte das Bockiwerk erstmals Strom. 1939 wurde das Erstfelder Netz mit dem EWA-Werk Bürglen verbunden, sodass fortan das ganze Bahnareal mit Erstfelder Strom beliefert werden konnte. Das Bevölkerungswachstum brachte eine grössere Nachfrage nach der weissen Energie, man entschloss sich, mit dem Werk Bocki II das Angebot zu erhöhen. Auch das Stauwerk Waldnacht wurde notwendig und ging am 21. August 1963 ans Netz.

Die medizinische Versorgung basierte in den Anfangsjahren über den Bahnarzt Dr. Stanislaus Krupski, dem Vater des bekannten Urner Liedersängers Hanns In der Gand. Er verstarb 1904 an Herzversagen im Bahnhof Erstfeld.

Eine besondere Dienstleistung der Bahn war das Lebensmittelmagazin. Für die niedrigen Lohnklassen, welche in der Regel mehrere Mäuler zu stopfen hatten, war diese Institution eine grosse Erleichterung. Lebensmittel wie Spaghetti, Salami, Käse, Rotwein etc. konnte man anfangs Monat bestellen und am Ende des Monats im Schuppen beim Bahnhof abholen. Die Kosten wurden mit dem Lohn verrechnet. Die Karawane mit Leiterwägeli am Ende des Monats gehörte lange Zeit zum Dorfbild.

Sicherheit und Gefahren

Die heute älteste Vereinigung der Gemeinde Erstfeld ist die Feuerwehr, welche bereits 1844 eine Feuer-Ordnung erhielt. Schon 1888 wurde in enger Zusammenarbeit mit der Gotthardbahn eine Reorganisation mit Diensteinteilung vorgenommen. Nach Inbetriebnahme der Wasserversorgung im Jahre 1898 fiel dem Korps auch die Bedienung der Hydranten zu. Das Steiger- und Rettungskorps wurde mit einem Löschkorps ergänzt. Die von der Gotthardbahn 1882 neu

erstellte Eisenbrücke über die Reuss diente mit den zwei Wassertürmen nicht nur der Versorgung der Dampfmaschinen, sondern ab 1898 auch der Wasserversorgung des eigenen Hydrantennetzes. Ab 1905 organisierte sich eine Bahnhoffeuerwehr. Seither ist dieselbe als selbstständige Abteilung in die Ortsfeuerwehr integriert. Nach Übernahme der Gotthardbahn durch die SBB blieb diese bewährte, einzigartige Zusammensetzung bestehen. Seit 1919 ist die SBB-Feuerwehr als III. Kompanie fester Bestandteil der Ortsfeuerwehr. Dank der Bahn (Telegrafendienst), welche 24 Stunden auf Achse war, konnte die erste moderne Telefonalarmanlage in Betrieb genommen werden. Die Zunahme des Transitverkehrs auf Schiene und Strasse führte dazu, dass die Feuerwehr Erstfeld bis 1976 zum modernen Feuerwehrstützpunkt heranwuchs. Gepaart mit dem Tunnelrettungszug der SBB, welcher 2006 von Göschenen nach Erstfeld verlegt wurde, entwickelten sich in allen Sparten Spezialisten zur Sicherheit der Transitachsen (Chemie- und Ölwehr, Strahlenschutz). Beim Bau der N2 und des Neat-Basistunnels stand die Feuerwehr Erstfeld als wichtiger Partner für Sicherheit Pickett. Angesichts der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels 2016 entwickelte sich aus dem Tunnelrettungszug ein professionelles Interventionszentrum, welches für Grossereignisse im längsten Bahntunnel der Welt gerüstet ist.

Am 11. September 1902 löste sich morgens um 4 Uhr im Gebiet Rislau/Gwart ein Felskopf, die Felslawine erreichte die Talsohle. Obwohl einzelne Steine bis ins Bahnareal vordrangen, wurden keine Häuser beschädigt. Ein Felssturz am 24. März 1924 forderte gar ein Todesopfer. Diese und weitere Felsstürze lösten die Aufforstung und die Steinschlagverbauungen im Jahre 1925 auch mithilfe der SBB aus. Bahndamm- und Böschungsbrände, verursacht durch die Feuerbüchsen der Dampfmaschinen, waren üblich. Am 8. März 1924 vermeldete das «Urner Wochenblatt»: «Am Montag Morgen krähte der Rote Hahn.» Ein Kurzschluss hatte einen Brand im SBB-Depot verursacht, dem ein Drittel der damals neuen Lok-Remise zum Opfer fiel. Ein weiterer Kurzschluss verursachte den zweiten Depotbrand vom 23. März 1987. Wie schon beim ersten Brand konnten sämtliche Lokomotiven gerettet werden. Mitten im Sturm Vivian fiel das SBB-Depot am 27. Februar 1990 zum dritten Mal einem Grossbrand zum Opfer. Geschürt durch die Sturmböen, griff das Feuer rasend schnell um sich. Glimmende Holz- und Kunststoffteile wurden kilometerweit durch die Gegend geschleudert, glücklicherweise kam es aber zu keinem Grossbrand. Am 4. November 1957 herrschte ein heftiger Föhnsturm. Ein Zisternenwagen fing beim Umladen direkt vor dem *Frohsinn* Feuer. Das kleine Waaghaus im Bahnareal wurde total zerstört, Hitze und Flammen bedrohten den SBB-Güterschuppen, den Gasthof

Hirschen, das Schuhhaus Zgraggen und den *Frohsinn*. Die Scheiben zerborsten und das Feuer sprang auf die Häuser. Erstfeld kam damals nur mit knapper Not einer Brandkatastrophe davon. Am 4. Mai 1973 rückten die Feuerwehren zu einem Grossbrand in das Gebiet Steinbruch-Schützen aus: Ein mit Eisenblech beladener Zug war entgleist und gegen den stehenden Zug mit 25 Zisternenwagen gekippt. Dabei hatte der entgleiste Zug vier Zisternenwagen aufgeschlitzt, deren auslaufendes Benzin sich explosionsartig entzündete und durch den benachbarten Bach in die Reuss hinausgeflossen war. Es entwickelte sich ein Grossbrand mit 15 brennenden Bahnwagen auf einer Länge von 250 Metern.

Mit dem Bau des Zivilschutz-Ausbildungszentrums 1971 im Krump konnte den Betriebsschutzkursen der SBB und der PTT Gastrecht gegeben werden. Schon vorher unterhielt die Bahn eine Betriebswehr, in Erstfeld war die III. Kompanie ansässig. Als Übungsanlagen dienten den SBB die eigenen Liegenschaften. Die zwei Trümpihäuser nach der Bahnhofunterführung wurden 1963 anlässlich verschiedener Übungen warm abgebrochen.

Umwelt

Nicht sonnenverbrannt, sondern rauchgeschwärzt sahen lange der Bahnhof und das Dorf Erstfeld aus. Beschwerden beim Gemeinderat, wonach die weisse Wäsche nach dem Trocknen wieder schwarz wie vor dem Waschen sei, häuften sich. Von anfänglich bis zu zehn Zügen täglich nahm deren Anzahl fast Tag für Tag zu. Tag und Nacht qualmten die Zug- und Rangierlokomotiven im Depot, um für den Transport über den Gotthard bereit zu sein. Von 1916–1920 wurde an der Elektrifizierung der Gotthardstrecke gearbeitet. Ab dem 18. Oktober 1920 verdrängten in Erstfeld Elektroloks die Dampfrosse, was zu einer massiven Verbesserung der Luftqualität führte. Die letzte Dampfmaschine war im Rangierdienst noch bis 1964 im Einsatz.

Am 5. August 1911 berichtete die Gotthard Post über die skandalösen hygienischen Zustände in der Gemeinde Erstfeld:

«Erstfeld besitzt wohl eine vorzügliche Wasserversorgung, aber noch immer keine Kanalisationsanlage. Die schmutzigen Abwässer der Depotwerkstätten münden in unmittelbarer Nähe der Ortschaft auf offenem Felde (Birtschenried), setzen Wiesen und Gärten unter Wasser, verpesten die Luft und geben Myriaden von Insekten den günstigen Nährboden. In den Privathäusern aber, den Wirtschaften und Metzgereien laufen bei dem hohen Wasserstande der Reuss die Senklöcher und Jauchegruppe über und verbreiten ihren schlammigen, stinkenden Inhalt in den Kellern, Waschkü-

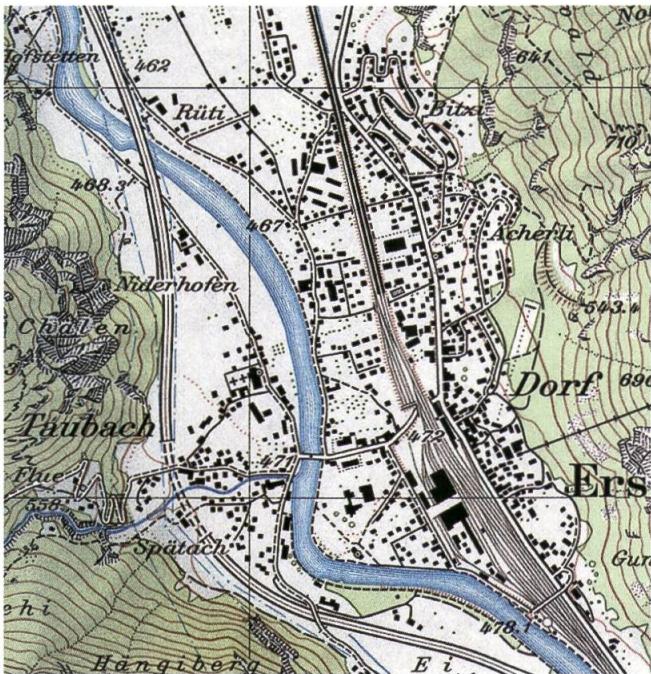
chen und anderen tiefer gelegenen Räumen. Um diesen unhaltbaren Zuständen abzuhelfen, sind von der Gemeinde Erstfeld bereits Schritte getan worden zur Anlage einer rationellen Wasserleitung. Die dringend dem Regierungsrate übermittelten Begehren sind aber bis zur Stunde unbeantwortet geblieben. Es ist deshalb begreiflich, wenn die Einwohnerschaft ange- sichts der Langsamkeit und Saumseligkeit der unctionischen Sanitätsdirektion unwillig zu werden beginnt.»

Im Zuge der Meliorationsarbeiten in der Reussebene verlegte man ein Basisnetz in den Jahren 1920–1923, gleichzeitig mit dem Walenbrunnen (3'360 Meter). Mit Silenen, Amsteg, Bristen und Gurtnellen wurde nördlich der Gemeinde, auf der Parzelle Gygen, 1987 eine Abwasserreinigungsanlage erstellt. Die Depotwerkstätten der SBB wurden verpflichtet, eine eigene Reinigungsanlage zu erstellen. Das Kanalisationswesen wurde «kantonalisiert» und seit 2015 werden die zu klärenden Abwasser der ARA Altdorf zugeleitet. Die ARA Erstfeld wurde aufgehoben. Nach Eröffnung der Neat soll eine Fischzuchtanlage mit dem zirka 16 Grad Celsius warmen Tunnelabwasser betrieben werden. Die Betreiber der Gotthardbahn brauchten Deponeiplätze für die Schlacken der Dampfmaschinen. Dafür wurden Unebenheiten innerhalb der Gemeinde genutzt, die man auffüllte, so auch im Steinbruch Richtung Bruustal hinter dem Bahndamm. Die Gemeinde organisierte die Kehrichtabfuhr mittels Pferdefuhrwerk. Deponien entstanden so im Hinterwiler zur Grenze zu Gurtnellen, im Taubach, Ripshausen oder als grösste Deponie im Krump, hinter der neu erstellten Prellwand der Reuss.

Nach der Elektrifizierung und den grösseren Anpassungen der Infrastruktur auf dem Bahngelände investierte die Gemeinde anfangs der 1930er-Jahre in ein Beschäftigungsprogramm für die Arbeitslosen der Wirtschaftskrise. Am Anfang standen Aktionen des Dorfverschönerungsvereins: Dieser errichtete eine Allee mit Birken zwischen Kirchmattschulhaus, entlang der Lindenstrasse zur neu erstellten Passarelle über den Bärenbodenweg bis zum 1934 erstellten Marktplatz. Ergänzt wurde diese Baumpflanzung mit Lindenbäumen von der Lindenstrasse über den Mohrenkopf bis zum Marktplatz. Links der Reuss ab Ripshausen bis zum Krump pflanzte man Pappeln.

Bevölkerungsentwicklung

Die Bevölkerungsentwicklung der Gemeinde war bis zu Beginn der Bauarbeiten der N2 wesentlich vom Bahnbetrieb abhängig. Die technische Entwicklung der Bahn und das erhöhte Verkehrsaufkommen auf der Schiene wirkten wie ein Bevölkerungsbarometer. Ein



Die Ausdehnung Erstfelds im Jahr 1979. Nun ist auch die Autobahn vorhanden, die bebaute Fläche westlich der Reuss ist gegenüber «Neu-Erstfeld» marginal geworden. Ausschnitt aus der Landeskarte der Schweiz von 1979 (LK50, Blatt Nr. 246, «Klausenpass»).

erster Wachstumsschub setzte allerdings bereits mit der Fahrbarmachung der Gotthardstrasse 1830 ein. Die Eröffnung der Gotthardbahn und die Inbetriebnahme des Eisenbahndepots führten zu einer Bevölkerungsexplosion bis zum Jahre 1910. Ab 1878 entstand innerhalb weniger Jahre ein komplett neues Dorf mit aller notwendigen Infrastruktur. Das Oberdorf wurde zum eigentlichen Bähnlerzentrum. Nach der Elektrifizierung der Gotthardbahn kam es zu einem kleinen Bevölkerungsrückgang. Ganze Berufsgattungen verschwanden: Aus den Bremsern wurden Zugsgehilfen, Weichenwärter und Kohlenarbeiter versuchte man im Unterhalt und Rangieren unterzubringen.

Es folgte eine weitere Wachstumsphase von 1930–1970, welche auf die steigende Nachfrage der Transitachse zurückzuführen war. Diese wurde laufend technisch verbessert und mit immer stärkeren Lokomotiven aufgerüstet. Eine wichtige Rolle spielten dabei der Zweite Weltkrieg und der Wirtschaftsaufschwung in Europa nach dem Krieg. Zwischen 1850–1970 nahm die Bevölkerung Erstfelds um 393 Prozent zu. Das Aufrüsten im «Schächenwald» und im Zeughaus Amsteg vor und während des Zweiten Weltkrieges verschärfte die Wohnungsnot im Eisenbahnerdorf.

Der Entscheid, das Neat-Nordportal nördlich von Erstfeld anzusiedeln, hatte zur Folge, dass das Lokomotivführerdepot nach Goldau verlegt wurde. Die Gemeinde hatte versucht, den Verkehr zum Partner zu machen. Nebst der Schiene entwickelte sich der Heliport in positiver Art, die Gotthard-Raststätte konnte 1980 und das schweizweit grösste Schwerverkehrszentrum 1999 eröffnet werden.

Wasser

Die Gotthardbahn erkannte den Wert des kalkarmen, weichen Wassers aus dem Erstfeldertal. Sie erstellte einen privaten Wasserbezug aus dem Alpbach unter der Flüe. Ein 90 Meter langer Stollen (Franzosenstollen) mit Sandabscheider leitete das Wasser in eine Druckleitung. Heute wird dieser Stollen für die Atemschutzausbildung der Feuerwehr benutzt. Die Direktion der Gotthardbahn erklärte mit Zuschrift vom 3. August 1903, dass sie auf die ihre am 30. März 1891 vom Landrat des Kantons Uri erteilte Konzession für die Benutzung des Altbaches in Erstfeld zu einer Wasserkraftanlage

Verzicht leiste. Im Jahr 1897 schloss die Gemeinde einen Vertrag mit der Gotthardbahn ab, der die Zuleitung von Wasser an das Depot und an die Station regelte. Die Gemeinde hatte 8 Liter pro Sekunde zu liefern und erhielt dafür einen jährlichen Wasserzins von 5'000 Franken. Das Abkommen der Gemeinde mit der Bahn war der Grundstein der einheitlichen Wasserversorgung ab 1900. Damit konnten die zahlreichen Sodbrunnen rechts der Reuss aufgehoben werden. Bis zum radikalen Stellenabbau der SBB im Oktober 1992 sassen der Depotchef, der Bahnhofvorstand und andere Angestellte der SBB in den lokalen Behörden. Das Wissen der zugewanderten Ingenieure schlug sich beim Aufbau von «Neu Erstfeld» nieder. Die Wasserversorgung erhielt 1900 unter dem «Sunnästei» ein in den Felsen gesprengtes Ausgleichsbecken, welches genügend Wasser mit dem notwendigen Druck in das junge Dorf liefern konnte. 1928 erfolgte der Bau des Reservoirs Flüe und damit das erste fahrbare Strassenstück Richtung Erstfeldertal. Da das Wasser ausschliesslich westlich der Reuss aus dem Gebiet des Erstfeldertales kam, wurde mit dem Bau des Jagdmatt-Grundwasser-Pumpwerkes 1944 die Versorgungslage wesentlich verbessert. 1976 musste das Reservoir Flüe erweitert werden. Mit dem Einbau eines Trinkwasserkraftwerkes 2001 auf der Flüe und später bei der Hellberg-Quelle 2009, hat Erstfeld eine umweltfreundliche und nachhaltige Investition getätigt.

Energiestadt

Der massive Stellenabbau der SBB anfangs der 1990er-Jahre brachte der Gemeinde mehrere Jahre der Depression. Alternativen zu den abgebauten Stellen waren in der von kleinen und mittleren Unternehmen geprägten Gemeinde Rarität. Mit der Rückbesinnung auf die eigenen Ressourcen folgte die Idee zur Erreichung des Labels «Energiestadt». Die gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr, die Funktion als Drehscheibe zum Urner Oberland, das gemeindeeigene Elektrizitätswerk, die vorzügliche Versorgung mit Wasser und ähnliche Faktoren führten dazu, dass die Gemeinde 2001 mit dem angestrebten Label ausgezeichnet wurde. Diese Urkunde wurde der Bevölkerung 2002 anlässlich der Session des Bundes in Lugano mit dem «Roten Pfeil» überbracht. Am 11. September 2002 wurde Erstfeld zur «Öko-strom-City» gekürt. Zu Ehren dieses Anlasses konnte ein Lindenbaum beim Badhüsli gepflanzt werden. Seit 2012 ist Erstfeld als kleinste Gemeinde der Schweizer Energiestädte in der obersten Energiestadt-Liga. Sie erreichte das Goldlabel nach europäischem Standard «European Energy Award Gold».

Die Bahn und das Militär

Der Bahnhof Erstfeld erfüllte eine wichtige Funktion als Verbindung von Berg- und Talstrecke – auch in militär-strategischem Belang. Schon während des Ersten Weltkriegs wurde vis-à-vis des Gasthauses Milanese eine Verladerampe für Pferde und Armeematerial eingerichtet. Diese Verladerampe wurde später rege von den Salamiproduzenten der Familie Ghielmetti benutzt, welche ihr Schlachtvieh hier ausluden und von da direkt in die Salamifabrik führten. Erstfeld diente als Ausgangspunkt und Zulieferstation zu den verschiedenen Festungswerken. Die meisten Eisenbahnangestellten von Erstfeld waren dienstbefreit und standen für die wichtige Bahnverbindung auch im Kriegsfall zur Verfügung. Das Personal wurde im Mobilmachungsfall der Militärorganisation unterstellt, was bedeutete, dass es der Schweigepflicht unterstellt war. Militärtransporte galten als Amtsgeheimnis. Die Unmengen von Kohle für den Dampfbetrieb (man benötigte bis zu 230 Tonnen pro Tag, was zirka 20 bis 25 Eisenbahnwagen entsprach) waren grundlegend für den Entscheid verantwortlich, die Gotthardstrecke nach dem Ersten Krieg so rasch wie möglich zu elektrifizieren.

Am 29. Mai 1921 wurde der elektrische Betrieb Erstfeld–Bellinzona durchgehend aufgenommen. Die Erstfelder Eisenbahner mussten am 29. August 1939 sämtliche Lokomotiven, Personen- und Güterwagen bereitstellen, um den Transport von Soldaten, Material und Munition bei der Mobilmachung vom 1. September sicherzustellen. Das Stationspersonal, Bahnunterhalt und Bewachungsdienst, sowie jenes des Kraftwerkes Amsteg wurden militärisch ausgerüstet. Bundesrat Pilez-Golaz dankte am 17. September 1939 den Eisenbahnern für die schwierige, heikle und gewaltige Arbeit, welche mit Ruhe, Eifer und Disziplin erledigt wurde. General Guisan würdigte die Leistungen der Eisenbahner in einem Tagesbefehl vom 10. März 1945:

«Tag und Nacht und bei jedem Wetter steht Euch eine Organisation zur Verfügung, die Euch in Euren militärischen Aufgaben unterstützt. Ich denke dabei an unsere Eisenbahner. Nicht immer und überall werden die Leistungen dieser stillen Helfer in vollem Umfang gewürdigt, vielfach deswegen, weil man ihren Einsatz als etwas Selbstverständliches betrachtet. [...] Für diese stetige, treue Mitarbeit im Dienste unserer Landesverteidigung spreche ich allen Soldaten der Schiene und ihren Vorgesetzten meine Anerkennung aus.»

Dass die SBB-Bediensteten von Erstfeld an der Gotthardstrecke besonders gefordert waren, versteht sich von selbst. Am 5. Dezember 1940 verlangte der Bundespräsident Pilez-Golaz bei der Generaldirektion SBB die Bereitstellung von zwei Eisenbahnzügen für eine allfäl-

lige Dislozierung des Bundesrates. Der erste Zug war vorgesehen für den Bundesrat, Begleiter und Bewachung, der zweite Zug für die Dislokation von 200 Personen mit 200 Tonnen Gütern sowie Bewachung. Mit Schreiben vom 11. Juni 1940 benachrichtigte der Evakuationsoffizier der Bundesverwaltung die Generaldirektion der SBB, dass infolge der geänderten Verhältnisse auf die Züge verzichtet werde. Hingegen habe der Chef des Eidg. Militärdepartementes die Bereitstellung einer Zugskomposition, wenn möglich in Erstfeld, verlangt. Diese Massnahme im Sinne des Alpenreduit wurde sofort getroffen, und die Wagen wurden am 9. November 1940 von Ostermundigen nach Erstfeld als «GG» (General Gotthard) verfrachtet. Als der General mit dem «Roten Pfeil» auf der streng bewachten Gotthardstrecke eine Inspektion durchführte, wurde er mit Gesang und Blumen der Schuljugend empfangen. Dies zum Missfallen der Sicherheitsleute, welche die Inspektion eigentlich «geheim» hatten durchführen wollen. Die mobile Kommandozentrale des Generals war vor und hinter dem Zug mit zwei gedeckten Güterzügen als Splitterschutz bestückt. Als möglicher Standort war der Stutzegg-Tunnel am Axen vorgesehen. Total 30 Züge wurden in Erstfeld zu Sanitätszügen umgebaut und standen dort, neben dem mit verdunkelten Scheiben versehenen Generalszug auf Pikett. Zugleich wurde ein «Feldklinischierwagen» in einem Speisewagen zusammengesetzt und in Erstfeld stationiert. Diese mobile Eisenbahnfelddruckerei war vorgesehen, im Bristentunnel eine Stellung zu nehmen, sobald die Verhältnisse dies erforderlich gemacht hätten. Das Gleis Gurtnellen–Amsteg hätte in diesem Fall für den Zugsverkehr gesperrt werden müssen. Im Tunnel wurden die notwendigen Einrichtungen für den Licht- und Kraftanschluss und die sanitären Installationen geschaffen. Als Lüftung wurde eigens ein Ventilationswagen konstruiert. Für den Antrieb des Propellers statteten die Konstrukteure ihn mit dem Sechszylindermotor eines Jagdflugzeugs Fokker aus.

In der Zeit vom 17. Januar bis 4. Februar 1945 passierten italienische und deutsche Lazarettzüge mit 750 deutschen Kriegsverwundeten Erstfeld. Ein weiterer Zug mit 430 Verwundeten wurde nur bis Flüelen geführt, wo aufgrund der katastrophalen Lage in Deutschland die Verwundeten in der MSA untergebracht wurden. Im Bahnhof Gurtnellen lagerte eine Notbrücke Modell 1936 (Stüssi Brücke), welche für Notfälle an der Gotthardstrecke vorgesehen war. Diese Brücke wurde 1993 mit dem Bau des Werkgeleises Erstfeld–Amsteg, welches für den Ausbruch des Kraftwerkausbau und später des Zwischenangriffes Amsteg für die Neat benutzt wurde, beim Steinbruch für die Querung der Reuss eingesetzt. Diese Kriegsbrücke sollte nach Vollendung der Neat zurückgebaut werden. Heute dient die

133,8 Meter lange und rund 400 Tonnen schwere Brücke als schützenswerte Fussgängerbrücke über die Reuss. Im eigentlichen Sinne ersetzt diese Brücke den seit 1962 nicht mehr in Betrieb genommenen Wintersteg im Steinbruch. Die Verladerampe beim Bahnhof, 1931 auf Drängen des Verkehrsvereins für die Werbung «Autoverlad am Gotthard» erstellt, diente der Armee für den Verlad von Militärfahrzeugen, Panzern und anderer militärischer Ausrüstung.

Neat stellt die Gemeinde vor neue Herausforderungen

Im Jahre 1988 reagierte der Gemeinderat auf die Pläne, den Neat-Vortunnel schon in Erstfeld zu beginnen, indem er eine 40-köpfige Neat-Kommission gründete. Die Kommission bearbeitete in einer Arbeitsgruppe Themen wie Arbeitsplätze, Umwelt, Linienführung, Kulturlandverlust, Bildung, Installationsplätze und ähnliches. Man wollte für das Jahrtausendwerk der Alpentransversale gerüstet sein. Die einzelnen Themen, Begehren und Wünsche flossen in das Plangenehmigungsverfahren ein. Viele Anliegen konnten nicht berücksichtigt, viele andere mussten verhandelt werden. So fand die Rekultivierung des Chalchofen-Areals, ein Relikt aus Favres Zeiten, kein Gehör. Das in einem Wettbewerb obsiegende Besucherzentrum, welches nach der Eröffnung des längsten Bahntunnels der Welt vorgesehen war, wurde aus dem Projekt gestrichen. Die von der kantonsinternen Planungsstudie empfohlene Variante betreffs des Nordportals sah vor, gewisse Anlagen in einen neuen Betriebsbahnhof nördlich von Erstfeld anzulegen. Davon wurde aber Abstand genommen. Die Depotwerkstätte verlor den ursprünglichen Auftrag, für den Unterhalt der Gotthardlokomotiven zuständig zu sein. Diese Arbeitsplätze wurden gestrichen und an ihre Stelle traten die zirka 80 Arbeitsstellen, die für die Sicherheit und den Unterhalt des Tunnels zuständig sind. Teile des alten Depots wurden abgebrochen und durch zweckmässige Bauten für den neuen Auftrag ersetzt. Mit dem Start des Zwischenangriffs 2002 in Amsteg wurde Erstfeld wie schon beim Bau der Gotthardbahn zum wichtigsten Zubringer dieser Baustelle. Ein nicht elektrifiziertes Geleise führte entlang der Reuss bis zum Installationsplatz in Amsteg.

Als im August 2007 die erste Sprengung für den Bau des 7,4 Kilometer langen Tunnels von Erstfeld zum Zwischenangriff Amsteg erfolgte, musste die Gemeinde ernüchtert feststellen, dass auf die vorgesehene Kantine im Birtschenried verzichtet wurde. Die Baustellenbetreiber beschränkten sich auf die bewährte Kantine in Amsteg. Um die in Aussicht gestellten Quellensteuererträge zu kompensieren, musste gar das Steuergesetz angepasst werden. Wenn die Feier am

Nordportal stattfindet, so bedeutet dies für die Gemeinde Erstfeld das Ende einer 14-jährigen Baustelle mit all seinen positiven wie negativen Seiten. Der erwartete Aufschwung für das einheimische Gewerbe im Zusammenhang mit dem Tunnelbau hielt sich in Grenzen. Der erhoffte Konsum an Dienstleistungen aller Art, vom Coiffeur zum Restaurant und vom Freudenhaus zum Lebensmittelversorger, wurde überschätzt. Die SBB-Stellen wurden mit Pendlern besetzt. So stehen 993 Wegpendler den 761 Zupendlern gegenüber. Beide Klassen profitieren nach wie vor von der guten Anbindung an den öffentlichen Verkehr. Kein Verständnis hatte die Bevölkerung von Erstfeld, als am 1. März 2008 der Billetschalter geschlossen wurde. Erstfeld geriet in einen Identitätskonflikt mit dem ehemals grössten und dorfbestimmenden Arbeitgeber. Die Lokomotivführer wurden hinsichtlich des künftigen Neat-Betriebs nach Goldau verlegt. Die Einwohnerzahl konnte nur knapp gehalten werden, die Nachfrage im Wohnungsbau wurde faktisch eingestellt. Zwar versuchte der Gemeinderat, die SBB mit eigenen Ideen in Erstfeld zu halten, doch der schleichende Stellenabbau ging im Schatten der Neat-Baustelle weiter. Die Hoffnung bleibt, dass Erstfeld auch in Zukunft als Eingangsportal der Gotthard-Bergstrecke Nord dienen wird. Zusammen mit Partnern wie SBB Historic oder Tourismusorganisationen will man eine der attraktivsten technischen Meisterleistungen des 19. Jahrhunderts Touristen aus aller Welt schmackhaft machen. Eins ist jedoch sicher: Ein Diensthalt des Eröffnungszuges mit Personalwechsel und Lokomotivenvorspann wie 1882 wird es nicht mehr geben. Doch der Leitspruch von Pfarrhelfer Josef Wipfli zum Willkomm des Eröffnungszugs der Gotthardbahn 1882, am Aufnahmegebäude angebracht, wird seine Gültigkeit bewahren:

*«Frei ist der eiserne Pfad,
Eile, geflügeltes Rad!
Rings um den Erdenrund,
knüpfe den Völkerbund».*

Der längste Tunnel der Welt, der drei Sprachregionen verbindet, der eine Brücke im Berg zwischen Norden und Süden ist, wird Erstfeld als Jahrtausendwerk noch lange beschäftigen.