Zeitschrift: Schatzkästlein : Pestalozzi-Kalender
Herausgeber: Pro Juventute
Band: - (1972)

Artikel: Lawinenverbauungen schützen die Eisenbahn
Autor: Schenker, Ernst
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-987505

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: 14.07.2025

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

Lawinenverbauungen schützen die Eisenbahn

Die Schweizer Bahnen unterstehen der gesetzlichen Beförderungspflicht, das heisst, sie müssen bei jedem Wetter das ganze Jahr den Fahrplan innehalten. Das gilt auch für die Bergbahnen, die oft durch lawinengefährdete Steilhalden fahren, weil es aus verschiedenen Gründen oft nicht möglich war, die Eisenbahnstrecke in einen Tunnel zu legen. Oft aber lauert die Gefahr der Verschüttung durch Lawinen und Steinschlag viele hundert Meter oberhalb der Bahnlinie. Seit Beginn des Bahnbaues versuchten die Ingenieure immer wieder, durch ausgedehnte Aufforstungen oder durch gewaltige Lawinenverbauungen diese heimtükkischen Gefahren zu bannen. Als im Oktober 1906 in Goppenstein, einer damals verlassenen Ortschaft im Lötschental, die Bohrmaschinen für den Bau des Lötschbergtunnels zu rattern anfingen, warnten Einheimische, alte Bergler, die ihr Tal sehr gut kannten, dass das Tunnelportal an einer gefährlichen, engen Stelle, am falschen Ort stehe. So schreibt ein Kenner der damaligen Verhältnisse: «Warum haben sie (die Ingenieure) denn die Ausmündung des Tunnels gerade unter einen grossen Lawinenschlag gemacht? Manche alten dummen Lötscher hätten ihnen einen sicheren Ausgangspunkt zeigen können.» Die Warnung war nicht aus der Luft gegriffen. Am 29. Februar 1908 versammelte sich eine Festgemeinde im neuerbauten Hotel in Goppenstein zu einer Feier. Mitten in den fröhlichen Kreis brauste der Luftdruck einer gewaltigen Lawine, die einige Meter vor der Hotelwand zum Stehen kam. Aber der Luftdruck presste das Gebäude wie ein Kartenhaus zusammen; 12 Insassen erlitten den Erstikkungstod. Das war für die junge Bahn das Signal, auf Faldumalp, woher die Lawine kam, mit grossangelegten Lawinenverbauungen diese Gefahr endgültig zu bannen. Schon während der ersten Bauetappe, die 1908 begann, zeigte es sich, dass der Kampf gegen Lawinen und Steinschlag dort oben, direkt 1000 Meter über der Station Goppenstein, immer neue Anstrengungen erforderte. Es entstanden in diesen Steilhalden der Faldumalp Mauern von über 12 m Höhe und bis 100 m Länge! Sie muten an wie riesige Festungsmauern. Im Laufe der Jahre wurde die ganze Alp mit solchen Mauern durchsetzt, um auch den kleinsten Schneerutsch schon dort oben aufhalten zu können. Neben die-

Auf der Faldumalp. Blick in das Lötschental mit dem Langgletscher im Hintergrund. Im Vordergrund sehen wir die neuen Schneebrücken aus Leichtmetall. Es brauchte manchen Schweisstropfen, um diese schweren Schienen auf 2300 m Höhe zu bringen. Mit solchen Stahlbrücken ist heute der ganze Steilhang gesichert.

sen Trockenmauern entstanden dann im Laufe der Jahre, entsprechend den Resultaten einer zielbewusst betriebenen Lawinenforschung, Schneebrücken aus Eisenbahnschienen, Holz oder Leichtmetall. Man sieht sie auch bei der Fahrt von Bern nach Brig überall neben dem Gleis. Kontrollflüge der Lötschbergbahn über die Lawinenanrissgebiete und die Auswertung der dabei gemachten Photographien waren wertvolle Anhaltspunkte für die nun einsetzende systematische Verbauung. Viele Bauwerke der Frühzeit begannen im Laufe der letzten Jahrzehnte infolge der stark wechselnden Witterungs- und Temperaturverhältnisse auf dieser von schweren Winterstürmen umbrausten Höhe zwischen 2000 und 2500 m zu verwittern. Um diese neuen Schutzwerke bauen zu können, mussten aber Kies, Sand und sogar Wasser aus dem Tale herbeigeschafft werden. Über 2 Millionen Franken sind heute im Faldumgebiet «verbaut» worden. Sogar ein Weg bis in die obersten Regionen wurde nötig, um diese Baumaterialien herbeischaffen zu können. Aber heute sind nach menschlichem Ermessen die Lawinengefahren über der Station Goppenstein gebannt. Unmittelbar über der Station selber sieht der Reisende, wenn er in Goppenstein aussteigt und den Weg in das Lötschental einschlägt, links einen grossen Schutzdamm, erbaut, um die Bewohner der Station Goppenstein – denn ein Dorf mit Verkaufsläden und Strassen ist es ja nicht – zu schützen. Die darüber aufsteigenden Hänge bis zu 90% Neigung sind auch weitgehend gesichert. Neben diesen Lawinenschutzmauern hat die Lötschbergbahn in jahrzehntelanger Arbeit mit Aufforstungen begonnen, denn noch immer bildet ein trutziger Bergwald einen guten, im wahren Sinn des Wortes lebendigen Schutz gegen die Gefahren der Lawinen- und Steinschlagniedergänge.

Aber der Reisende merkt von diesen jahrzehntelangen Anstrengungen nichts, wenn er, von Thun her kommend, in den sonnigen Süden fährt. Ernst Schenker

Die Fundamente für die Stahlbrücken müssen tief im soliden Fels verankert werden, sollen sie dem gewaltigen Schneedruck und den tobenden Winterstürmen, die dort oben tagelang heulen, widerstehen können.