

# Das Unglück im Hauensteintunnel

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Berner Woche in Wort und Bild : ein Blatt für heimatliche Art und Kunst**

Band (Jahr): **22 (1932)**

Heft 22

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-641385>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Es war Schranne in Mtaich, wie alle Samstag. Da die Heuernte zu Ende war und die Getreideernte noch nicht gonnen hatte, kamen etliche Bauern auf den Markt und machten sich einen guten Tag in der Post.

Geschäfte gab es um die Zeit eigentlich nicht, aber jeder machte kleine Einkäufe, damit die Bäuerin daheim den guten Willen sah.

Sie saßen bis in den Nachmittag hinein in der Wirtsstube und unterhielten sich über die Ernteausichten.

Dann fuhr einer nach dem andern weg, und Martl schürte die Gäule ein, hielt mit jedem einen kurzen Diskurs ab und küpfte die Haube, wenn er sein Trinkgeld kriegte.

Den Lenzbauer und den Sappelhofer, zwei angesehene Bauern von Niederung, begleitete der Posthalter selber hinaus und wünschte ihnen das beste Wetter für die Ernte.

Wie sie weggefahren waren, wollte der Blenninger in die Stube zurückgehen, blieb aber in der Durchfahrt stehen, weil ihm was einfiel.

„Se, Martl!“

Der Haufel kam langsam heran.

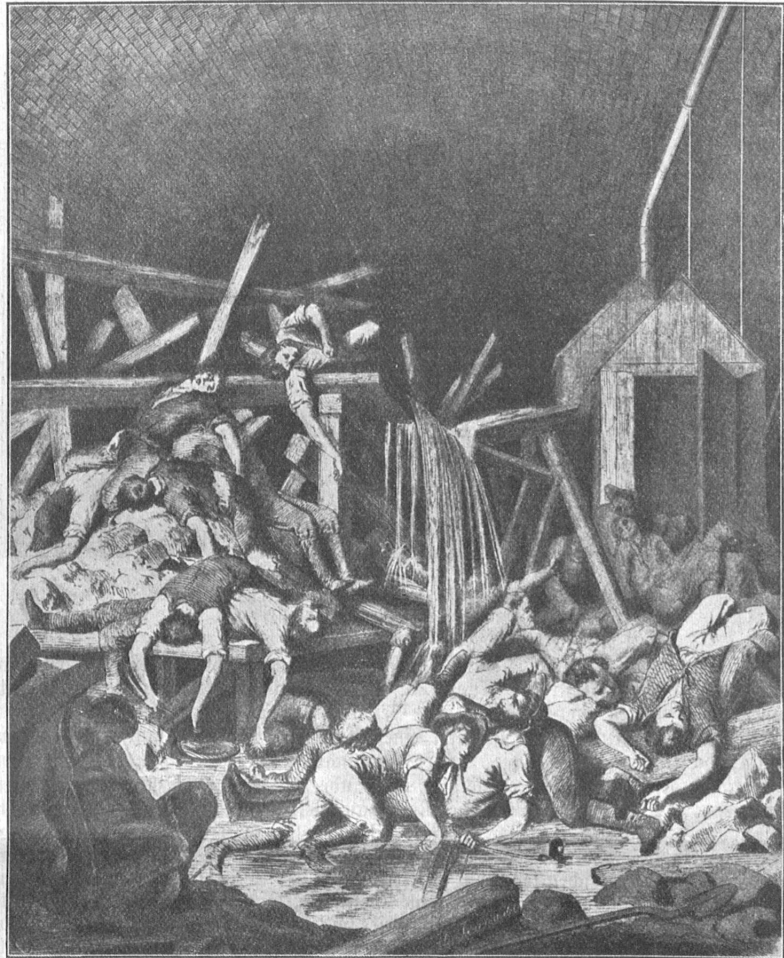
„Wos is?“

„Baß auf, morg'n is Sonntag, gel?“

„Ja.“

„Da kunnst du eigentli amal de neue Haub'n aufsetz'n ...“

(Fortsetzung folgt.)



Auffindung der ersten 31 Verschütteten hinter dem Schacht No. 1 nach Durchbruch des Schuttkegels. (Nach einer zeitgenössischen Zeichnung.)

## Das Unglück im Hauensteintunnel.

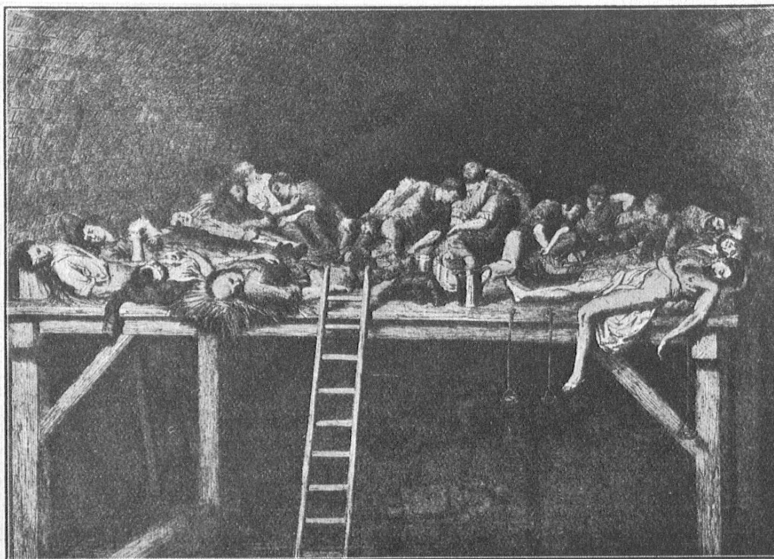
Zum 75jährigen Jubiläum, 28. Mai 1932.

Das Unglück im Hauensteintunnel, das 63 Todesopfer forderte, ist die größte Katastrophe in der Geschichte der Schweizerbahnen. Der alte Hauensteintunnel maß 2495 Meter, begann in Trimbach und endigte in Läufelfingen. Da er 26 Promille Steigung hatte, wurde bekanntlich im Januar 1912 mit dem Bau des Basistunnels von Olten nach Tetzau begonnen, der am 10. Juli 1914 durchschlagen wurde.

Als man den alten Hauensteintunnel baute, hatte man noch geringe Erfahrungen im Tunnelbau. Ein Basistunnel konnte unmöglich in Frage kommen. Da der Tunnel nur etwa 150 Meter unter dem Berg gebaut wurde, kam man auf die uns heute sonderbar anmutende Idee, von oben drei senkrechte Schächte auf die Tunnelbasis zu bauen, um die Arbeiten an mehreren Stellen zugleich beginnen zu können. Die Schächte sollten zudem der Herausbeförderung von Schutt, der Lüftung des Tunnels und der Beförderung von Steinen zum Ausmauern dienen. Ein Schacht, heute noch erhalten, wurde im „Ruchfeld“ gebaut, der andere in einer Bergsenkung der „Muregg“, der infolge Wassereintrich unvollendet blieb, der dritte, heute verfallen, im „Lantel“ hinter dem Dorfe Hauenstein. Dieser Schacht wurde die Ursache zum schrecklichen Unglück am 28. Mai 1857. Damals war der Tunnel bis auf 257 Meter durchbrochen,

über den Schacht hinaus gebaut. Dieser war im oberen Teil ausgemauert, im festeren Gestein nicht mehr, unten eine Schicht Liasmergel mit einem Bretterverschlag gesichert. Ein mit Lehm belegter „Boden“ schloß unten den Schacht ab, damit die Arbeiter im Tunnel nicht durch herunterfallende Steine gefährdet wurden. Im Boden war eine Falltür, die das Verladen der Steine zum Ausmauern des Tunnels direkt in die Rollwagen erlaubte. Unter dem „Boden“ war erst noch ein Gerüst angebracht.

Die Tunnelarbeiter waren durch den starken Pulver- und Deldampf in ihrer Arbeit stark behindert. Man baute unter dem Schachte einen Ventilator ein, den das reichlich fließende Tunnelwasser trieb. Das half nicht viel. Nun kam man auf die Idee, die Luft im Schachte mit einem Ofen zu erwärmen, um einen stärkeren Luftzug zu erzwingen. Das wurde die Ursache des Unglücks, wenn schon sich die Idee als durchaus richtig erwies. Einwandfrei wurde die direkte Ursache des Brandes im Schacht nie festgestellt. Vom Ofen ging ein langes Kamin durch den erwähnten Abflußboden in den Schacht hinauf. Nun soll am Unglückstage ein geteertes, starkes Seil von oben heruntergehungen haben, mit einem schweren Haken versehen, mit welchem man die Bausteine herunterließ. Dieses soll nun Feuer gefakt haben, das sich rasch der hölzernen Tunnelverschalung mitteilte. Es wäre aber auch möglich, daß die stark ruffigen, ausgedörrten Bretter direkt durch Funken entzündet wurden.



Codesstätte der letzten 21 Verschütteten im Tunnelstollen.  
(Nach einer zeitgenössischen Zeichnung.)

Neben dem Schachte befand sich in der Tunnelsohle die Schmiede. Am kritischen Tage, 28. Mai 1857, mittags um 12.15, hörten die Schmiede ein Gepolter im Schacht. Gleichzeitig nahmen andere Arbeiter einen starken Windstoß wahr, der ihnen beinahe die Lichter auslöschte. Der Arbeiter, der den Ofen bediente, meldete, er glaube, der Schacht brenne. Richtig, als die Schmiede Nachschau hielten, raften Flammen am hölzernen Gebälk hinauf. Ein Lehrling wurde in den hintern Tunnelteil gesandt, um die Arbeiter zu warnen. Aber sie schenkten den Mitteilungen des Buben zuerst wenig Beachtung, verkannten die Gefahr. Da unterließ es der Warner, auch die zuhinterst im Tunnel Arbeitenden zu benachrichtigen, offenbar fürchtend, auch diese würden ihm nicht glauben.

Ein Großteil der Arbeiter entschloß sich allerdings doch, Nachschau zu halten. Als sie zum Schacht kamen, fielen bereits Steine und brennende Bretter in den Tunnel, so daß es gefährlich schien, die Stelle noch zu passieren. Zweimal wichen die Arbeiter zurück. Als sie sich aber der fortwährend drohenden Gefahr des Schachteinsturzes bewußt wurden, siegte der Selbsterhaltungstrieb. So konnten sich rund 80 Mann retten. Wenige Minuten später, um 12.45, eine halbe Stunde nach der Beobachtung des Brandes, stürzte der Schacht mit schrecklichem Getöse ein. 52 Arbeitern, die nicht mehr hatten gewarnt werden können, war der Rückweg abgeschnitten.

Im Dörfchen Hauenstein hatte man einen Knall wie von einem Kanonenschuß gehört. Wenige Sekunden später sah man dicke Rauchwolken aus dem Schachte brechen. Es folgte ein Feuerregen wie von einem feuerspeienden Berge. Die eigenen Häuser mußten mit nassen Tüchern geschützt werden. Beim Schachte selber suchte man durch Zuschäufeln und Hinuntergießen von Wasser das Feuer zu löschen.

Als man sich der Gefahr bewußt wurde, die den abgeschnittenen Arbeitern drohte, wurden die Feuerwehren der Dörfer um Olten alarmiert. Freudig stellten sich die Arbeiter zur Verfügung, um ihre Brüder zu retten. Ein Wille befeelte alle. Es schien verhältnismäßig leicht, den Schuttkegel, der in einer Mächtigkeit von rund 13 Metern unter dem Schachte im Tunnel lag, zu durchbrechen. Nach einigen Stunden hatte man auch bereits einen schönen Stollen geschlagen, trotzdem dicke Rauchwolken, beißender Qualm, die Arbeit erschwerten. Da aber stellte sich ein Feind ein, gegen den aller Heldenmut, alle Opferfreudigkeit,

nichts ausrichteten. Heute wäre es mit den Gasmasken leicht, ungestört auch im stärksten Kohlenoxydgas arbeiten zu können. Damals kannte man solche Schutzmittel nicht. Da die Balken und Bretter unter dem Viasmergel weiter kohlten, bildeten sich giftige Kohlenoxydgase. Schon abends 6 Uhr am 28. Mai wurden einige Mann von den Rettungsmannschaften ohnmächtig hinausgetragen, wo sich sechs Aerzte und freiwillige Pflegerinnen um sie mühten. Immer kürzer wurden die Intervalle, die die Arbeiter am Schuttkegel schaffen konnten. Zulezt mußten die Ablösungen alle zehn Minuten erfolgen. Ganze Wagen voll Ohnmächtiger wurden hinausgefahren. Abends 10 Uhr konnten die Aerzte zwei Mann nicht mehr zum Leben zurückerufen: Das Rettungswerk hatte die ersten Opfer gefordert! Aber noch wollten die Arbeiter nichts von einer Aufgabe der Arbeit wissen. Selbennützig meldeten sie sich immer wieder. Die Ingenieure Bauer und Keller entschlossen sich, mit Wasser die giftigen Gase unschädlich zu machen. Die

Feuerspritzen von Zofingen, Aarburg, Olten und Trimbach wurden zur Erstellung von Leitungen kommandiert. Nun wurde der Schuttkegel unter Wasser gesetzt. Aber die Leute sanken neben den Rohren und Spritzen ohnmächtig nieder. Nun wurden am Tunnelausgang große Strohfleuer entzündet, um einen stärkeren Luftzug zu erreichen, hoffend, die Gase würden entweichen. Das Resultat war negativ, man mußte erkennen, wie das Kohlenoxydgas im Gegenteil immer ärger wurde. Mit Tüchern in der Größe der Tunnelöffnung wollte man die Gase hinausdrängen. Aber man war machtlos. Da rieten Chemiker, die man hergerufen hatte, zur Erstellung einer Luftleitung, mit welcher man frische Luft in die gefährdete Zone pumpen könnte. In Basel, Luzern, Aarau und Burgdorf wurden 2000 Meter dieser hölzernen Luftrohre bestellt. Schon am 30. Mai konnte man mit dem Legen beginnen. Aber man kam nur sehr langsam vorwärts. Immer wieder mußten die Dampfmaschinen stundenlang Luft in den Tunnel pumpen, bis man wieder weiter arbeiten konnte. Immerhin erwies sich diese Maßnahme als richtig. Am 2. Juni stieß man im Schuttkegel auf einen durch die zusammengestürzten Balken gebildeten leeren Raum mit entsetzlich stidiger Luft und Leichengeruch. Man arbeitete fieberhaft weiter, durchbrach den Schutt. Am achten Tage nach dem Unglück, abends gegen halb 8 Uhr, war man durch und konnte etwa 20 Meter weit in den abgesperrten Teil des Tunnels vordringen. Man fand die ersten zehn Toten, einige Stunden später weitere 21, die meisten bereits durch die stark vorgeschrittene Verwesung zur Unkenntlichkeit entstellte. Sie wollten offenbar auch von ihrer Seite am Begräumen des Schuttes mithelfen, wurden durch die Gase vergiftet. Auf alle Fälle sind sie, wie die ärztliche Untersuchung ergab, nicht verhungert.

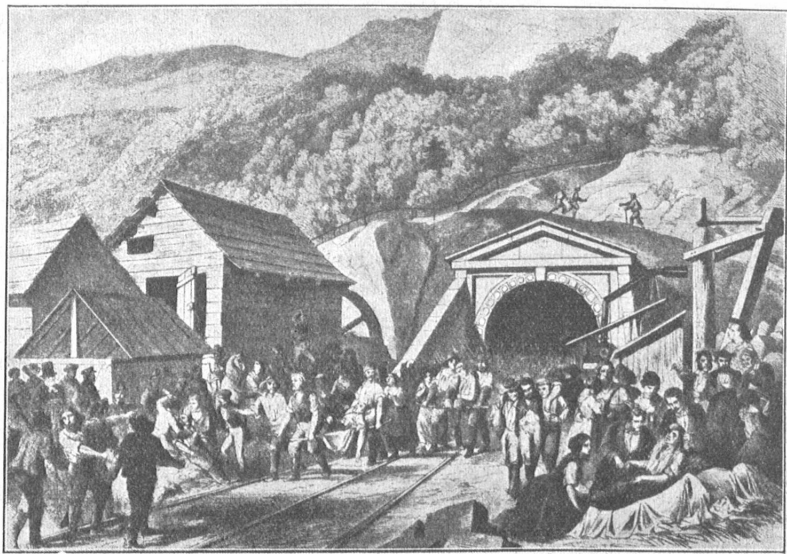
Noch fehlten aber 21 Mann. Sie mußten sich in den hintersten Teil zurückgezogen haben. Die Hoffnung, diese noch lebend zu finden, stieg. Man wußte, daß acht Pferde mit eingeschlossen worden waren, sagte sich, daß durch die Wasserströme möglicherweise genügend frische Luft eingeführt worden sein könnte. Aber nur Schritt für Schritt konnte man vordringen. Immer wieder mußten die Maschinen vorher genügend frische Luft in den Raum hineinpumpen. Endlich war man hinten. Da fand man die letzten 21, leider ebenfalls als Leichen. Sie lagen alle auf einem Gerüst, in schönster Ordnung. Offenbar hatten sie sich schlafen ge-

legt, in der Erwartung, die Kameraden draußen würden sie rasch befreien. Im Schlafe wurden sie vergiftet. Einzelne Leichen waren noch so frisch, als ob die Menschen noch vor drei Tagen gelebt hätten. Vor dem Gerüst war ein totes Pferd. Auf einem Scheiterhaufen lagen zwei Stücke Fleisch, die man braten wollte. Aber das Holz war nicht mehr angebrannt.

Die meisten Opfer wurden auf dem alten Friedhof außerhalb Trimbach in einem Massengrabe zur Ruhe gebettet. Ein Denkmal wurde ihnen später errichtet, das auf drei Tafeln die Namen der Opfer meldet, auf der vierten die Worte: „Zum Andenken der im Hauensteintunnel im Mai und Juni 1857 Verunglückten ...“, folgt der Spruch 1. Kor. 15. 49.

Zu den 52 Opfern im Tunnel gesellten sich 11 Tote beim Rettungswerk. Von den 52 Mann waren 27 Ausländer (15 Württemberger, 3 Bäderer, 1 Hesse, 1 Preuße, 2 Franzosen, 2 Italiener, 3 Engländer) und 25 Schweizer (15 Solothurner, 5 Aargauer, 3 Luzerner, 1 Baselländer, 1 Tessiner). Von den 11 Toten beim Rettungswerk waren 2 Ausländer.

Überall wurde für die Hinterbliebenen der Opfer gesammelt. In kurzer Zeit waren Fr. 60,025.78 beisammen. Erwähnen wir noch, daß der endgültige Durchbruch des alten Hauensteintunnels am 31. Oktober 1857 erfolgte. Am 27. April 1858 war die Bahn fertig und am 1. Mai fuhr der Festzug von Basel nach Olten. V.



Die Rettungsarbeiten und Wiederbelebungsversuche vor dem Tunnel.  
(Nach einer zeitgenössischen Zeichnung.)

## Reisemodus und Reisemoden von ehemem.

Von Magdalena Berall.

Vor rund fünfhundert Jahren freite Maximilian von Oesterreich Maria, die Erbin von Burgund. Um alle Teile seines neuen Weltreiches in ständiger Verbindung zu halten, gab er als erster Lizenzen zur Beförderung von Briefen, Gütern und Personen aus, die später das Geschlecht der Thallis (Thurn und Taxis) als Alleinvorrecht erhielten. Mit diesem öffentlichen Beförderungsmittel, dem Postwagen, erschloß er als erster Reisemöglichkeiten auch für diejenigen, denen keine eigene Kutsche zur Verfügung stand.

Es dauerte immerhin noch ungefähr hundert Jahre, bis wir die ersten Reisebeschreibungen von Frauenzimmern und über das Reisen von Frauenzimmern erhalten. Diese hundert Jahre hatten aber genügt, das Reisen so populär zu machen, daß uns die ersten Reiseschriften mit unendlich vielen Sitten und Moden bekannt machen, die fast unverändert bis zum heutigen Tage Geltung haben. Diese Berichte sind umso zweckdienlichere und präzisere Berater, als sie sich zum großen Teil mit der seelischen und Kultureinstellung zu Land und Leuten befassen, ein Kapitel, bei dem heute viel zu viel als selbstverständlich vorausgesetzt wird. So rät R. v. S., daß man „die Leute zunächst prüfen solle, ob sie studiert sind oder natürlichen Verstand haben“. In der Postkutsche sei es von Vorteil, stillzubleiben, bis man aus den Reden der Mitreisenden über Charakter, Wesen, Ziel und Wünsche unterrichtet ist, da man so Konversation und Connaissance besser seinem Vorteil zuführen könne. Wir hören schon um 1700 den auch heute einzig richtigen Rat, große Gasthöfe in großen Städten aufzusuchen, da man dort preiswerter aufgehoben sei als in den kleinen Gasthöfen der Landstraße und überdies Connaissancen schließen könne, die zum Nutzen dienen.

In allen diesen Büchern, Berichten, Briefen begegnet man immer wieder einer Fülle von Ratschlägen und Anregungen über Kleidung, Gepäck und Mode auf Reisen. Hundert Jahre haben genügt, um vollauf zu erkennen, wie weitgehend die richtige Wahl von Garderobe und Gepäck Behagen und Gelingen der ganzen Reise beeinflusst. Die Dame der Postkutsche fuhr bereits mit ihrem „Kuffert“ oder, wie man es später nach französischem Muster nannte, *cofre*. Dieser Koffer bestand aus Holzplatten, die mit gedrehten Eisenstäben zusammengehalten waren. Ein Handbuch aus dem Jahre 1771 belehrt die Frauen eindringlich: „Führe stets einen großen Koffer bei dir, da du mit solchem besser reisest als mit so viel Paketgen und Ristgen“. Doch durfte lange Zeit ein Koffer nur bis zu vierzig Pfund wiegen, widrigenfalls man ihn mit der Extra-Kurierpost aufgeben mußte.

Als Reisemantel trug man einen Umhang in der Art der Rutschertragen, für den es einen Moderatschlag gibt, der heute noch gleichen Wert besitzt: „Distinguiere deinen Mantel, weil ein fein Gewebe dem Kundigen wohl ins Auge stechen wird“. Die Beschreibung der dazugehörigen Reisekappe klingt fast wie ein Modeartikel: „Ein Ueberschlag, vorne an der Stirne in zwei Falten gelegt, mit Zipfeln und Masque, dahinter sich vor den Augen geschliffene Crystalle befinden; mit Böpfen, die hinabhängen und die im bedürftigen Falle unterm Halse sich knüpfen lassen“. Diese Kristalle wurden später durch dünne Elfenbeinplättchen ersetzt. Als Material nahm man Atlas oder Taft, mit Wolle oder Seidenwolle gefüttert; doch kannte man schon damals Kappen aus gewachster Leinwand. Betrachtet man die Autokappe von heute — wie wenig Aenderung! Nur daß unsere Zeit erst nach langen Umwegen wieder zu der Erkenntnis kommen mußte, daß reine Seide das Wärmste und Praktischste ist.

Ueber die Kleidung ließe sich einfach berichten, daß man auf Reisen schwarze Gewänder bevorzugte. Doch möchte ich mit einem Satz aus einer Reisebeschreibung für die Psychologie und Modeklugheit der damaligen Zeit eine Lanze brechen: „Gehe viel in schwarzen Kleidern, weil du sonst viel Wechsel haben mußt und so, ohne affectiert zu sein, in jeder Compagnie mitgehen kannst“. Ich zitiere daneben den Ausspruch einer eleganten jungen Wienerin von heute: „Wissen's, einen hellgrauen Filzhut und ein schwarzes Seidenkleid muß man immer haben.“