

Lawinenverbauungen schützen die Eisenbahn

Autor(en): **Schenker, Ernst**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schatzkästlein : Pestalozzi-Kalender**

Band (Jahr): - **(1972)**

PDF erstellt am: **17.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-987505>

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.

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 heimtückischen Gefahren zu bannen. Als im Oktober 1906 in Goppenstein, einer damals verlassenem Ortschaft im Lötschental, die Bohrmaschinen für den Bau des Lötschbergtunnels zu ratternanfingen, 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 neubauten 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 Erstikungstod. Das war für die junge Bahn das Signal, auf Faldumalp, woher die Lawine kam, mit gross angelegten 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 Lötschenthal mit dem Langgletscher im Hintergrund. Im Vordergrund sehen wir die neuen Schneebrücken aus Leichtmetall. Es brauchte manchen Schweißstropfen, 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 Lawinanrissgebiete 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 Be-

wohner 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.