Zeitschrift: Aarauer Neujahrsblätter

Herausgeber: Ortsbürgergemeinde Aarau

**Band:** 19 (1945)

**Artikel:** Erinnerung an die schwersten Tage meines Lebens und deren Folgen

Autor: Rothpletz, F.

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-571266

## 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: 25.11.2025** 

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

## Erinnerung an die schwersten Tage meines Lebens und deren Folgen

Die Bestrebungen des Kantons Bern waren von seher auf den Ausbau seiner Berkehrswege in nord-südlicher Richtung gerichtet.

Die Straßenprojette Grimsel, Lötschberg, Gemmi, Sanetsch etc., die zwar nur zum Teil verwirklicht wurden, geben Zeugnis davon.

Als die Eisenbahnen auftamen, sesten die Bestrebungen Berns nach einer internationalen Bahnverbindung ein und kamen nicht mehr zur Rube. Da alle Projekte durch die Berner Alpen nach dem Wallis führten, von dem aus die Fortsesung nach Süden, d. b. eine direkte Berbindung mit Italien fehlte, muste Bern vorerst zu Gunsten der Gottbardbahn verzichten, die mit einem ca. 15 km langen Tunnel auf 1100 m Höhe vom Reustal aus die Leventina und damit den direkten Zugang nach dem Tessin und Italien erreichte.

Als dann aber in den 90er Jahren des vorigen Jahrhuns derts der Simplondurchstich begonnen wurde, lebten die Proseste einer internationalen Bahnlinie durch die Berner Alpen wieder auf. Von denselben nahm die Wildstrubels und die Lötschberglinie nach und nach feste Gestalt an. Von den beiden Prosekten hat das kürzere, die Lötschberglinie, den Wettlauf gewonnen.

Am 27. Juli 1906 wurde die Verner Alpenbahn Gesellsschaft Vern Lötschberg Simplon (V.C.) gegründet, die am 15. August 1900 mit einem siebengliedrigen französischen Konsortium Entreprise Générale du chemin de ser des Alpes Bernoises, Bern-Lötschberg-Simplon (F.G.L.) einen Vertrag abschloß, nachdem diese Gesellschaft die ganze Vahulinie von Frutigen bis Vrig zur Ausführung übernahm.

Um 15. Oktober 1906 wurde mit den Vortriebsarbeiten am Tunnel von Hand begonnen. Um 7. März 1907 seste die meschanische Vohrung ein.

Um 24. Juli 1908 erreichte der Soblstollen den Punkt 2675 m ab Nordportal.

An demselben Tag 21/2 Uhr morgens erfolgte im Stollenvortrieb ein Einsturz.

Die Schüsse des letten Angriffs schlugen die Wand durch, die den Stollen von den Schuttmassen des Gasterntales trennte. In wenigen Minuten drangen zirka 7000 m³ Sand und Gesrölle in den Stollen ein, alles mit sich reißend und die ganze Velegschaft, 25 Mann, die Pferde, wie alles Vaumaterial besgrabend. Die gewaltige Katastrophe, wie wir vorher kaum eine in der Schweiz erlebt baben, bat nicht nur in unserem Lande, sondern in der ganzen Welt Wellen geworfen. —

Der Unterzeichnete war der von den Unternehmern der Lötschergbahn eingesetzte Bauleiter.

Um 1. Mai 1907 wurde ich als solcher bestellt. Eine gewalstige Arbeitslast, die die Organisation und der Ausbau der Bausinstallationen und der Betrieb einer Arbeit von 25 bis 30 Milstonen Franken mit sich bringt, lastete auf mir. Mit sugendslichem Eiser und aller verfügbaren Kraft und Energie bin ich an die große Aufgabe berangetreten. Aufbauend auf den geologischen und technischen Vorarbeiten, die mir zur Verfügung gestellt wurden.

Vor allem mußte ich auf das vorliegende geologische Gutachten der dazumal in dieser Materie kompetentesten Fachleute abstellen.

Am 23. Juli 1908 zwischen 20.00 und 20.30 Uhr ging ich allein und zu Fuß zur Kontrolle der Arbeitsstellen in den Tunsnel. Die Brust des Soblenstollens batte dazumal, vom Stollenseingang gemessen, den km 2,675 erreicht.

Als ich im Vortrieb des Soblstollens anlangte, war die

Schutterung, d. h. das Wegräumen des Materials der letzten Sprengung noch im Gange. Meine Beobachtungen ergaben keine Merkmale, die auf irgendwelche Abnormalität hätten schließen lassen.

Das mit Kalzitadern durchsette Gebirge, schwarzer Alpenfalk, war sehr kompakt. Eine zirka 1-2 mm starke, mit rotem Ton ausgefüllte Kluft durchzog die Stollenbrust von oben links nad unten rechts, quer zur fast borizontalen Schichtung. Unten rechts der Stollenbruft sprudelte ohne Druck aus einem kleinen Lodie eine Quelle. In der Mitte der Stollenbrust rann von oben kommend ein wenig Waffer, ebenfalls ohne Druck, berunter. Alles von der Stollenbrust abfließende Wasser war flar und führte weder Sand noch sonstige feste Bestandteile mit sich. Auftretendes Waffer im Ralkgebirge bedeutet nichts Abnormales, sondern ift ein Vorkommnis, mit dem im Tunnelbau immer gerechnet werden muß. Im vorliegenden Fall um so mehr, da man sich unter dem Gasterntal wußte, von dem aus unbedingt mit Infiltration zu rechnen war, auch wenn, wie das geologische Gutachten voraussab, 100 m fester Felsen über dem Tunnel gelegen bätten. Jeder Tunnel wirft drainierend auf seine Umgebung, denn das Waffer sucht, wie auch die Menschen, seine Befreiung auf fürzestem Weg. Die Temperatur des Wassers, 6-70 (, war eine den Verhältnissen entsprechende.

Der Talboden des Gasterntales liegt 172 m über dem Soblsstollen und wird von der Kander im wilden Laufe durchflossen.

Der lette Teil des Stollens war sozusagen trocken, und der angetroffene Fels des letten Angriffes bart und zähe. Die Schüsse der letten Sprengung batten 50 cm Büchsen binterslassen, d. b. von der gebohrten Lochtiefe wurde durch die Sprengsschüsse nur ein Teil abgerissen.

Unten rechts der Stollenbrust steckte ein nicht abgegangener Schuß, ein sogenannter "Bersager". Ein Mineur war daran, die Stelle frei zu legen, damit dieser Versager nach Veendi-

gung der Schutterung und vor der neuen Bohrung noch abgeichossen werden konnte.

Der Verfager wurde geladen, und ich trat den Rückweg an. Auf dem Wege borte ich noch den Knall des nachgeschöffenen "Verfagers".

Um ein Ubr zirka war ich zu Hause, etwa 200 m vom Tunnelportal, und siel, mude wie ich war, sesert in schweren Schlaf, aus dem ich wohl zirka um drei Ubr von einem Ingenieur geweckt wurde. Er sagte: "Es ist etwas im Tunnel vorgefallen"; dann verschwand er.

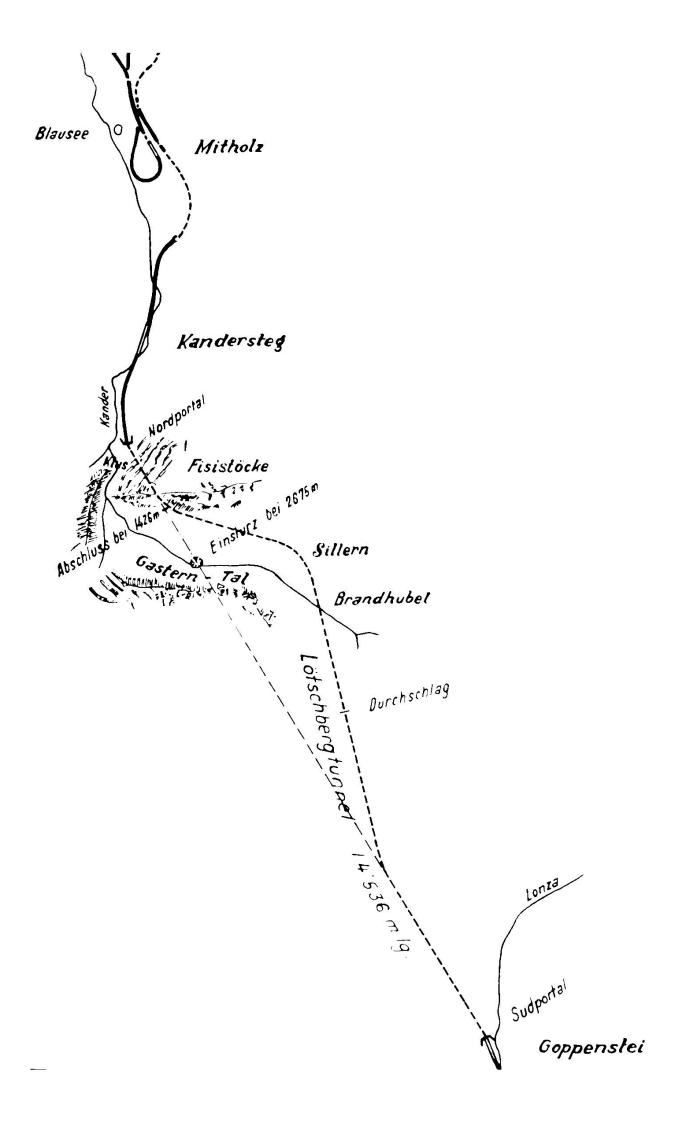
Als id jum Tunnelportal fam: Totenstille.

Im Montrollbureau erbielt ich ben Beideid, alle Leute seien ausgesahren, man wisse nicht recht, was vorgesallen sei. Die Nachprüfung ergab, daß die Kontrollmarken beinabe der gesamten Belegschaft des Stollenvortriebes nicht abgehoben worden waren, dieselbe also noch im Stollen verblieben war. Mit einem Ausseher ging ich sofort in den verlassenen Tunnel, am nachzuseben, was sich ereignet babe. 1200 m ab Tunnelportal sies ich im Stollen auf einen Schuttkegel. Es zeigte sich bald, daß der Stollen zirka bei 1500 m ab Tunnelportal mit Schutt ausgefullt war, etwas Basser lief aus der Schuttmasse.

Es war mir sofort flar: Einstur; des Vortriebstollens, Einbruch von Ausfüllmaterial, wahrscheinlich aus dem Gasterntal, in denselben.

Die gange Belegichaft verloren!

Untersuchungen im Gasterntal führten zur Feststellung eines Einsturztrichters mit zirka 80 m Durchmesser und 3 m Tiese also: Durchsichlagen der Felswand durch die Schüsse des leuten Ungriffes, dessen Bohrung bald nach meinem Verlassen der Arbeitsstelle begonnen wurde, und Einbruch von Material der Gasterntalauffüllung in den Stollen um zirka 2.30 Uhr. Die Unnahme des geologischen Gutachtens, das noch 100 m gewachsener Kalkselsen über dem Stollen liege, muste irrtümlich sein.



Obschon klar war, daß weder Menschen, Tiere noch Material zu retten sei, wurde sofort mit Ausräumen begonnen. Die Arbeit bewirkte aber nur das Nachsließen des flüssigen Materials, wurde aber doch eine Zeitlang weitergeführt, mehr um nicht dem Vorwurf ausgesest zu sein, irgend etwas versäumt zu haben. Die bei km 2,675 ab Nordportal eingebrochene Masse bat in zirka 15 Minuten den Punkt 1200 ab Nordportal erreicht. Die Masse ist also im Durchschnitt pro Sestunde 1-2 m vorgerückt. Es muß aber angenommen werden, daß am Ansang, d. b. unmittelbar nach dem Einbruch, die Geschwindigkeit viel größer war.

Die fließende Masse kam infolge der Reibung an den Tunnels wänden bei 1200 m ab Mordportal zum Stillskand, d. h. dem Außendruck der über dem Einsturz stehenden 172 m hohen Materialfäule wurde von der auf die Länge von 1500 m einsgedrungenen Masse das Gleichgewicht gehalten.

Micht weit vom Ende des Schuttkegels wurde bei den Sudarbeiten, soweit sie möglich waren, einer der Arbeiter tot und vollständig nacht aufgefunden. Der anstürmenden, alles zusgrunde richtenden, alles mit sich reisenden Schuttmasse ging ein gewaltiger Luftdruck voraus, der dem Arbeiter alle Kleider vom Leibe ris. Er wurde als Einziger an Stelle seiner 24 Kames raden im Friedhof von Kandersteg beigesent, da wo beute das Denkmal steht, das man zum Andenken an die Umgekommesnen und die Ratastrophe überbaupt erstellt bat.

Durch Ausräumen des Stollens bätte man unbedingt dieses Gleichgewicht der innern Masse zur Masse im Gasterntal gestört. Man bätte einen neuen Einbruch, d. b. ein neues Vorsschieben der Masse und damit eine neue Katastrophe befürchten müssen. Das wollte man vorerst nicht ristieren und bat den Stollen bei 1426—1436 m mit einer 10 m starken Mauer abgeschlossen. Einige Röhren wurden in die Mauer eingesmauert, um den Wasserabsluß zu sichern und damit zu verbins

dern, daß der gange Stollen fich mit der Zeit unter Waffers druck fenen könne.

Das Waffer fließt dort beute noch, und der Stollen ift das Grab von 24 Arbeitern geworden.

Rnochen von Menschen und Pferden, die man während den Ausräumungsarbeiten vorfand, und die alle vollständig von allen Fleischteilen gereinigt waren, gaben uns die Sicherheit, daß etwas Lebendes nicht zurückgeblieben war. Aber auch, daß teine Menschen, sondern nur Teile, Fragmente solcher bätten geborgen werden können.

Schwere Tage gingen nun über uns. Natichläge, Vorschläge in einer Tatsache, die klar vor uns lag, häuften sich. Vorwürfe regneten vom klaren himmel auf uns, und wir durften doch den Ropf und die so sehr nötige Ruhe und Sachlichkeit nicht verlieren.

Mach und nach bat man die sehr verständliche Aufregung unter den Arbeitern wieder legen können. Nach und nach bat man die Arbeit in den Ausweitungsarbeiten wieder aufgenommen, obschon man nicht wunte, was überhaupt weiter geschehen solle, ob und wie die Arbeiten am Lötschbergtunnel weitergesführt werden könnten, nur um den Leuten Beschäftigung und Berdienst vorläufig zu sichern.

Die sofort von Paris erschienenen sieben Unternehmer warsten schon am zweiten Tage die Frage einer Umgehung der Unsfallstelle im Gasterntal auf. Die diesbezüglichen Studien wursden aufgenommen, die zum Resultat führten, das es möglich sein sollte, unter den Fisistöcken dem Gasterntal folgend, im sosgenannten Brandbubel, wo der Granit im derzeitigen Kanderslause ansteht, das Gasterntal zu durchqueren und mit Bogen anschließend das alte, nach Goppenstein führende Trase zirka bei 4000 m ab Südportal wieder zu erreichen. Die Studien bedingten große Aufnahmearbeiten, wie auch Untersuchungen beim Brandbubel in einem alten, tieseren Kanderlauf nordwestslich des beutigen. Diese Sondierungsarbeiten wurden sosort

energisch an Band genommen und zeigten, daß auch dieser alte Kanderlauf nicht sehr tief reichte, also eine Durchquerung des Gasterntales an dieser Stelle mit Sicherheit in gutem, gewachsienem Gebirge möglich sei.

Erpertisen wurden angeordnet. Man wollte vorerst nichts vom Abgeben von der geraden Richtung, also nichts von einer Umgebung der Einbruchstelle wiffen. Man ordnete Sondierungen im Gasterntal an, um festzustellen, wie tief der gewachsene Feljen in demselben liege und wie lang die eventuell zu durchquerende Schuttmaffe sein würde. Diese Sondierungen waren äußerst ichmer durchzuführen. Es zeigte sich, baß bas Material, aus dem die Auffüllung des Gasterntales besteht, zum Teil febr flüssig ist. Gelbst Auftrieb trat in den Bohrlöchern auf. Schlußendlich stellte man fest, daß das Gasterntal viel tiefer erodiert und wieder aufgefüllt war, wie man je angenommen bat, viel tiefer sogar, als der Tunnel es durchqueren sollte, und daß nicht 100 m Felsüberlagerung über dem Tunnel sei, sondern 172 m mit Waffer durchsettes Auffüllmaterial der Kander, Morane und Gebängeschutt. Der Grund der tiefgebenden Kolfung im Gasterntal, von da wo bei Gillern der Granit ansteht, war, wie fid später zeigte, der, daß der weiche Karbonschiefer, den man in der Umgebung beim Übergang vom Kaltstein zum Granit durchfubr, seinerzeit die Soble des Gasterntales bildete, in dem die Erodierung durch die reißende Rander rasch und tief erfolgen konnte. Die sogenannte Klus, die von Kandersteg nach dem Gasterntal führt, hat man vor der Katastrophe als einen in Vertiefung begriffenen Einschnitt angeseben. Es bat fid nun aber erwiesen, daß die Kander in dieser Klus über von den Fisistöcken berkommendes Bergsturzmaterial stürzt und sich in die gewaltigen Blöcke neue einzugraben versucht. Der ursprüngliche Zaleinschnitt war tief wie das beutige Gasterntal. Durch die Absperrung bei ber Klus burch biesen Bergsturg bilbete fich ein "Gaffernsee", der nach und nach vom Erofionsmaterial der Kander, durch Moräne, Gebängeschutt und von beiden Steilbängen kommende Vergstürze bis zur Granittalstufe bei Silleren aussgefüllt wurde. So wurde allmählich durch die Jahrhunderte der Gasternboden gebildet, das beutige Gasterntal.

Abgebende Vergstürze von den Fisistöcken sind wohl auch der ursächliche Grund der Vildung des Talbodens von Kandersteg selbst. Von diesem Felssturz von den Fisistöcken rührt auch die Vlockbildung um den Vlausee ber. Der Zufluß des Vlausies ist der Grundablaß des ursprünglichen Kanders und Gasternstales. Das Wasser dieses Grundablaßes fließt in den Vlausee, ist — weil tieffließend — verhältnismäßig warm, und dies wiederum ist der Grund, warum der Plausee nie zufriert.

Alles das wußte man aber bei Beginn der Tunnelarbeiten nicht; erst die Katastrophe vom 24. Juli 1908 und die dadurch veranlaßten Sondierungen im Gasterntal, wie die Ergebnisse der Umgehung der Einsturzpartie des Gasterntales haben aufstärend gewirkt.

Große Studien waren auch erforderlich, um festzustellen, mit welchen Mitteln es eventuell möglich sein würde, die zirka 550 m lange Strecke in der Schuttmasse des Gasterntales zu durchfahren und welche Zeit und Rosten das erfordern würde, wenn diese Aufgabe überhaupt erfüllbar sei. Die Durchquerung mit dem Druckluftverfahren erschien nicht angängig, weil man mit einem Wasserdruck von vielleicht zehn und mehr Atmossphären bätte rechnen müssen. Bei einem Druck von über 3 Atmosphären ist aber die Grenze der Möglichkeit der menschlichen Arbeit schon beinahe erreicht. Schon ab 2½ Atmosphären erfordert es ganz besondere Vorkehrungen.

Das Gelingen mit dem Zementierungsverfahren, wie mit dem Gefrierverfahren, erschien fraglich, weil bei fließendem Waffer der Zement wie die teuer erstellte fünstliche Kälte abgeführt werden; mit einem Quantum fließenden Waffers mußte aber unbedingt gerechnet werden. Zu befürchten waren auch

Stellen, die bei den beiden Verfahren eventuell nicht genügend gefestigt und damit neue Einbruchgefahr und neue Unfälle bei der Überlagerung von 172 m in sich hätten bergen können.

Man rechnete aus, daß — auch wenn es gelänge eine der beiden Methoden durchzuführen — die Kosten für die Durchsquerung der zirka 350 m langen Schuttmasse ganz außerordentsliche würden, ganz abgesehen von den großen Gefahren, die sie in sich bergen und die Bauzeit, die wenigstens um 2 — 3 Jahre verslängert würde. Die Berechnungen gingen, wie leicht erklärlich, weit auseinander, von 12 — 15 Millionen bis auf 45 Millionen.

Von mir wurde die Ausführung einer für das arbeitende Personal so gefahrdrohenden Arbeit solange abgelehnt, als irgend eine andere sicherere Methode zum Ziele der Fertigstellung des Lötschbergtunnels führen konnte, und das erschien uns durch die Umgehung der Gefahrpartie gesichert und hat schließlich zum Beschlusse der Ausführung der 800 m längeren Umgehung des Tunnels geführt, und diese Umgehung ist auch ohne besondere Vorkommnisse und Schwierigkeiten restlos gelungen.

Der Tunnel ist troß der großen Verzögerung, die durch das Ereignis eintrat (zirka 7 Monate), troß der 800 m Verlänsgerung und troß den 1500 m Soblstollen, die man aufgeben mußte, zum ursprünglichen Termin fertig geworden und hat seitsber — und namentlich in den Kriegszeiten — dem Lande große Dienste geleistet.

Die Katastrophe bat zu einem Prozen über die Frage gestührt, wer die finanziellen Folgen der Katastrophe zu tragen babe, die Bahngesellschaft oder die Unternehmung.

Im großen ganzen wurde die Unternehmung abgewiesen. Höhere Gewalt sei es nicht gewesen, und deshalb habe die Unternehmung nach dem Wortlaut des Wertrages einzustehen, und sie ist auch restlos eingestanden.

Ein gang neues Problem war bei der Durchführung der Umgebung zu lösen: Bisber wurden alle langen Tunnel geradlinig ausgeführt. Durch die Umgebung war man gezwungen, das Traffe des Tunnels in Rurven zu legen. Das schließliche Restultat hat gezeigt, daß man künftighin für die Ausführung auch langer Tunnel in Rurven keine Bedenken mehr zu haben braucht.

Die Differenz in der Richtung betrug 257 mm und in der Höbe 102 mm.

Die aus der Triangulation errechnete Gesamtlänge betrug 14535,86 m; bei der Präzisionslängemenung ergab sich eine solche von 14535,45 m; die Differenz in der Länge betrug somit 410 mm geringere Länge der direkten Menung mit der errecheneten Länge.

Der Tunnel wurde auf der Mordseite um 15 m und auf der Südseite um 55 m, also total um 70 m verlängert, so daß der Lötschbergtunnel beute vom Mordportal bis Südportal eine Länge von 14 605,45 m bat.

Es würde den Rabmen dieser Notizen überschreiten, wollte man näber auf alle Einzelbeiten, die die Katastrophe mit sich brachte, eintreten.

Es war für mich aber intereffant, nach langen Jahren wies der einmal die Erinnerungen in mir wachzurufen, die mich mit diesem tragischen Ereignis verbinden. Der plößliche Verlust einer Großzahl von Mitarbeitern, mit denen ich furz vor ihrem Tode noch vereint gewesen war, und die furchtbare Ungewißbeit über das weitere Schicksal des großen Unternehmens, das einen Teil meines Lebenswerkes bilden sollte, baben den 24. Juli 1908 zum schwersten Tage meines Lebens werden lassen, dessen Eindrücke mich immer begleiten werden.

Marau, den 23. Mär; 1944.

Dr. h. c. F. Rothplen.