

Zeitschrift: Appenzeller Kalender
Band: 137 (1858)

Artikel: Die Schreckenstage auf dem Hauenstein
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-373002>

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](#)

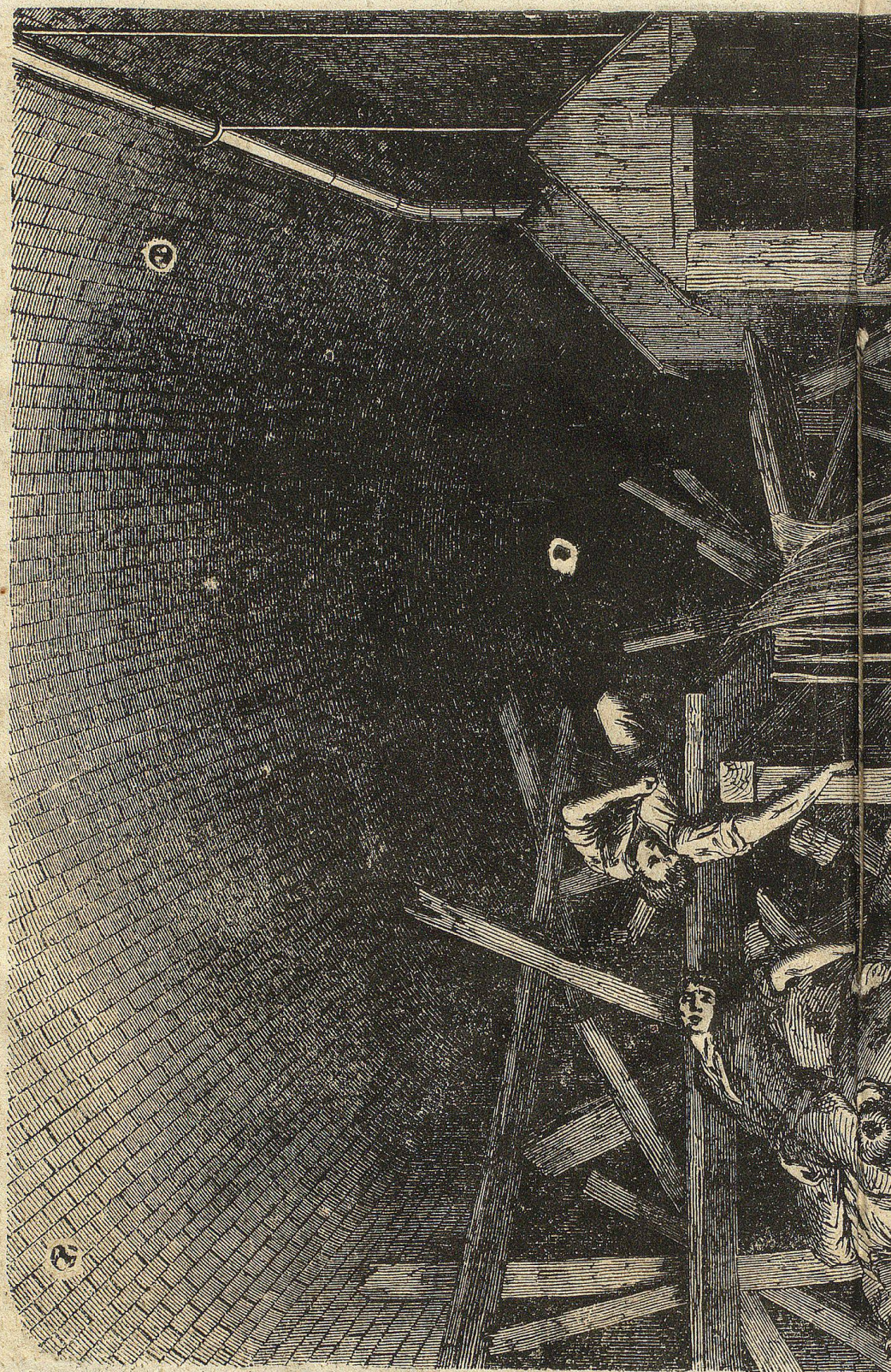
Download PDF: 19.02.2026

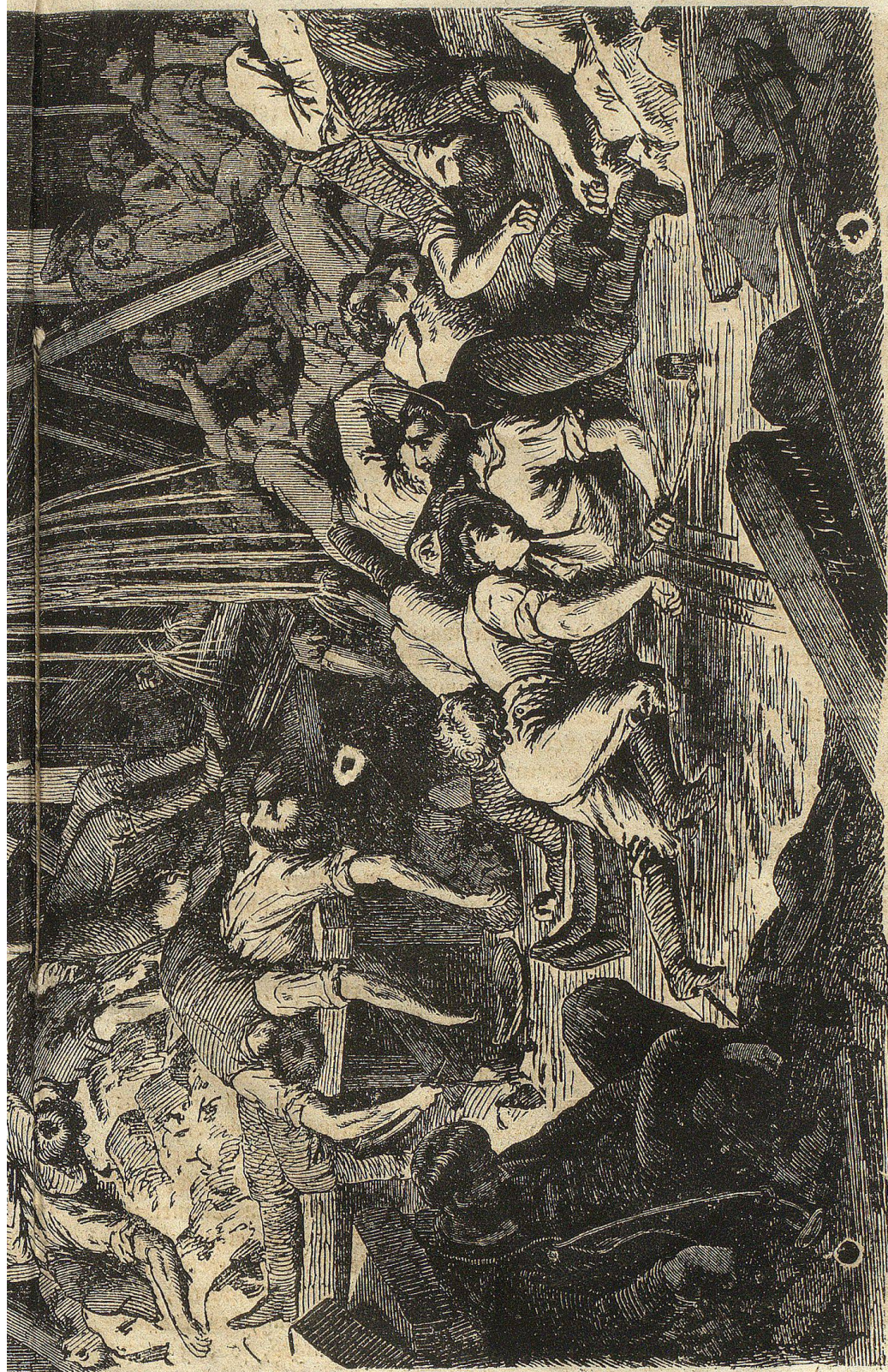
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Die Schreckenstage auf dem Hauenstein.

In den letzten Tagen Mai's und Anfangs Juni des Jahres 1857 hat sich ein erschreckliches Unglück in der Schweiz zugetragen. Seit der Rofberg seine gewaltige Kuppe niederdröhnen ließ auf das liebliche Goldau und zwei blühende Dörfer in tiefen Schutt begrub, hat kein Ereigniß solchen Schrecken hervorgerufen und überall das tiefste Mitleid erregt, als jene fürchterliche Katastrophe, die wir nun näher beschreiben wollen. Seit 3 Jahren wird an einem Durchstich des sogenannten Hauensteinberges gearbeitet, um die Eisenbahnverbindung von dem solothurnischen Dorfe Trimbach bis zu dem basellandschaftlichen Dorfe Läufelfingen herzustellen. Dieser Durchbruch oder Tunnel wird, wenn er einmal vollendet ist, eine Länge von zirka 8000 Fuß haben. Ungeheure Schwierigkeiten haben sich dieser Arbeit entgegengestellt. Namentlich hatten die Arbeiter viel mit unterirdischen Quellen zu kämpfen, welche sich in die bereits ausgehöhlten Stellen stürzten. Damit nun diese Riesearbeit von verschiedenen Punkten zugleich in Angriff genommen werden könne, wurden auf der Oberfläche des Berges senkrecht bis auf den Grund des Tunnels hinunter drei verschiedene Schächte oder Löcher ausgegraben, um durch dieselben das Material, Erde und Steine, vermittelst eigener Maschinen auf die Erdoberfläche hinauf zu schaffen. Bekanntlich sind in der Tiefe der Erde oft gefährliche Lustarten oder Gase enthalten, welche dort das Athmen sehr erschweren, wohl gar den Erstickungstod herbeiführen. Um diesem Uebelstande abzuhelpen, war denn auch in dem ersten Schacht eine Dampfmaschine angebracht, welche den Arbeitern von oben herab frische Luft zupumpte. Auch befand sich gerade unter dem Schachte eine kleine Schmiede, wo die Werkzeuge ausgebessert wurden. Der Schacht selbst war 560 Fuß tief und durch eine ungeheure Menge Sperrbalken gegen den Einsturz gesichert. Allein die Dampfmaschine, welche zum Zupumpen frischer Luft verwendet wurde, war zu diesem Zwecke nicht völlig genügend, und die Arbeiter litten oft Mangel an frischer Luft. Weil nun das Feuer ein sehr wirksames Mittel ist zur Zerstörung und Entfernung schäd-

licher Lustarten, so wurde oben auf den niedrigsten Sperrbalken des Schachtes auf einem hölzernen Gitterwerk, das zum Schutz der Arbeiter gegen herabfallendes Gerölle und Steine diente, ein eiserner Kof angebracht und auf diesem fortwährend ein Feuer unterhalten. Diese Vorrichtung, welche zum Schutze der Arbeiter dienen sollte, mußte nun die Veranlassung zu ihrem Verderben werden. Unerwartet und grauenvoll brach das schreckliche Unglück herein. Es war Donnerstags, den 28. Mai, Mittags halb zwölf Uhr. In der Schmiede hämmerten an zwei Feuern zwei Meister mit ihren Gesellen und Lehrlingen. Hinter der Schmiede, tiefer im Berge, schaufelten und bickelten emsig etwa 134 Arbeiter. Dabei befanden sich 7 Pferde. Plötzlich hielt in der Schmiede einer der Meister mit der Arbeit inne. Es dünkte ihn, sagte er, es rieche brandig. Unwillkürlich schauten die Männer nach oben und sahen zu ihrem Entsetzen, daß das durch das viele Feuer klingeldürr gewordene Balkenwerk Feuer gefangen hatte. Kleine Flammen leckten an den Sparren hinauf durch das ungeheure Gerüst, das aus mehr denn 800 Klastern Holz bestand. „Lauf in den Tunnel hinein und rufe die Arbeiter heraus!“ rief einer der Schmiedemeister dem Lehrlingen zu. Dieser Lehrlinge war ein munterer, spasshafter Bursche, der in jugendlichem Muthwillen den Arbeitern schon manchen Schabernack angethan, Manche von ihnen zum Besten gehabt hatte. Jetzt aber stürzte er mit gesträubten Haaren, mit gellendem Feuerruf in die mehrere tausend Fuß lange, dunkle Höhle hinter der Schmiede und brachte ihnen die schreckliche Nachricht. Bei dem Lärm des Schaufelns, Schlagens und Hämmerns hörten sie ihn zuerst nicht. Und als Einige ihn zuletzt mit Mühe verstanden, lachten sie ihn aus. Seiner muthwilligen Streiche eingedenk, glaubten sie, er wolle sie wieder verirren. Entsetzt stand der Knabe eine Weile da, schrie dann noch einmal, so laut er vermochte: „Feuer! Feuer!“ und rannte durch Qualm und Rauch und herabstürzendes, brennendes Sparrenwerk zurück, bei der Schmiede vorbei. Etwa 80 Arbeiter eilten ihm nach, die Uebrigen blieben zurück. Vorwärts stürmten die Fliehenden, und dicht hinter ihnen prasselte und bröhlte es, als sei der Berg





Auffindung der ersten 31 Todten im Hauenstein-Tunnel.

in seinen Grundfesten geborsten. Ohnmächtig stürzten sie außer dem Tunnel zusammen. Das Feuer hatte mit rasender Eile die Balken durchgefressen; mit donnergleichem Krachen waren die ungeheuren Holzmassen hinunter gestürzt in den gährenden Schlund, aus welchem riesige Feuer- und Rauchsäulen emporwirbelten und mächtige Balken von der Gewalt des Luftzuges bis 300 Fuß über die Erdoberfläche emporgeschleudert wurden, als wären sie schwache Halme.

Die Kunde von diesem schrecklichen Ereigniß verbreitete sich blickschnell in der Umgegend. Die Familien der Arbeiter, deren sich viele in der Nähe des Tunnels haushäblich niedergelassen hatten, stürzten herbei, und der herzzerreißende Jammer dieser Weiber und Kinder, deren Männer und Väter im Tunnel zurückgeblieben und verschüttet waren, ist nicht zu beschreiben. Wie versteinerte Bilder standen sie da und starrten in das verhängnißvolle Dunkel hinein, als könnten sie den lieben Vätern oder Vätern heraus schauen; da lag eine Mutter betend auf den Knien, um von Gott die Rettung ihres Sohnes zu erbitten; dort wälzte sich eine Schwester, eine Braut jammernd im Staube, an jeder Rettung verzweifend.

Eine Weile standen die Leute bleich und rathlos da, bis ein Ingenieur hervortrat und sie aufforderte, die Rettung der Verschütteten zu versuchen. Fast alle Arbeiter drängten sich hervor zu dem muthigen Wagstücke. Schnell bildete sich eine Abtheilung, die, mit allen Grabwerkzeugen versehen, in den Tunnel einbrang. Anfangs hatten diese Leute Hoffnung, den Schuttkegel, der sich von dem Brande und dem Einsturze des Schachtes gebildet und vor das ungeheure Grab der Verschütteten gelegt hatte, zu durchbrechen. Allein diese Hoffnung schwand bald dahin. Die durch den Brand entwickelte giftige Luft, keinen Ausweg findend, machte das Athmen unmöglich und zwang die muthigen Männer, unverrichteter Sache den Rückzug anzutreten. Halbtodt lehrten sie aus dem Tunnel zurück. Inzwischen hatten in den benachbarten Dörfern die Sturmglocken geläutet, und durch den Telegraphen war nach Aarau, Solothurn, Basel u. berichtet worden. Massen Volkes strömten herbei, um zu helfen; Aerzte,

Apotheker, Eisenbahnarbeiter, Feuerspritzen, Wagen mit Wasser und Werkzeug kamen an die Unglücksstätte, um die Wuth des Feuers zu dämpfen und den Verschütteten einen Weg aus ihrem schrecklichen Grabe zu bahnen. Eine Schaar nach der andern wagt sich mit Todesverachtung in den Tunnel, aber jede wird von dem erstickenden Kohlendampfe zurückgetrieben, und jedesmal wird die Hälfte von ihnen ohnmächtig und bewusstlos aus dem schauerlichen Grabe herausgeschleppt. Und so geht es vom Mittag weg die ganze Nacht hindurch bis Morgens 9 Uhr. Und trotz der überstandenen Gefahr wagen sie sich heldenmüthig wieder und immer wieder an das todbringende Rettungswerk; denn Viele büßten dabei ihr Leben ein, indem sie vom Kohlendampf erstickten. Reihen an Reihen liegen draußen die erstarrten Helden. Manche von ihnen sind schon 4 bis 5 Mal mit genauer Noth dem Erstickungstode entgangen, und kaum haben sie sich wieder erholt, so gehen sie wieder ans gefährliche Werk. Viele von diesen Helden waren Engländer und Schotten, kerngesunde, baumstarke Männer. Aber alle diese Anstrengungen und Aufopferungen dieser braven Arbeiter zur Rettung ihrer Brüder waren vergebens. Immer blieben von denen, die sich hinein wagten, einige ohnmächtig oder todt liegen, die von den anderen halb besinnungslos gewordenen Gefährten nicht mehr herausgebracht werden konnten. Trotz aller Kunst der Aerzte, trotz der sorgfältigsten Bemühungen und Pflege der anwesenden Frauen starben schon Freitags 7 dieser heldenmuthigen Männer. Allein ungeachtet des erschütternden Anblickes der in Konvulsionen Zukenden, der Erstarrten, der Sterbenden und Todten, ungeachtet aller bisher mißlungenen Rettungsversuche drängten sich doch ganze Massen herzu, um in den Tunnel einzudringen, so daß die Aufseher sich genöthigt sahen, durch das aufgebotene Militär die Hinzudrängenden mit den Bajonetten abzuwehren. Nachdem es mit den Feuerspritzen nicht gelungen war, die Stiaflust aus dem Tunnel zu entfernen, wurden in aller Eile eigene Luftreinigungsmaschinen errichtet, durch welche es, nach unsäglichem Mühen und Gefahren, im Verlauf von einigen Tagen gelang, den Tunnel von der giftigen Luft zu reinigen, so daß man

nun an der Durchbrechung des Schuttkegels, hinter dem die Verschütteten lagen, arbeiten konnte. 3 Tage dauerte es, bis der Schuttkegel durchgegraben war. Diese Arbeit konnte nur mit größter Vorsicht betrieben werden, und es war nöthig, die Arbeiter nach je einer halben Stunde durch andere zu ersetzen. 8 Aerzte waren beständig auf dem Platze.

Es war ein entsetzlicher Anblick, als endlich das weite Grab geöffnet war, in welchem die Verschütteten lagen. Schon dicht hinter dem Schuttkegel fand man die ersten, schrecklich entstellten Leichen. Sie lagen da noch mit ihren Werkzeugen in der Hand, die einen auf dem Gesicht, die andern auf dem Rücken. Bei weiterem Vordringen in den schauerlichen Raum waren wieder 10 Leichen, welche wahrscheinlich einen schnellen Tod gefunden hatten. Die ganze Nacht hindurch wurde an der Auffindung der übrigen Verschütteten gearbeitet. Bis Freitag Mittag, also 8 Tage nach dem schrecklichen Unglücke, hatte man 31 Todte herausgeschafft, von denen mehrere wahrscheinlich einige Tage noch mit vollem Bewußtsein ihrer schauerlichen Lage gelebt haben mußten. 1900 Fuß tief drinnen im Tunnel bot sich ein erschütternder Anblick dar: 21 Leichen lagen um ein erloschenes Feuer, nebst den Ueberresten eines geschlachteten Pferdes. So hatten 52 Unglückliche einen schrecklichen Tod tief im Schooß der Erde gefunden. Wie lange sie noch nach der Verschüttung gelebt, ob und welche Qualen sie ausgestanden haben, das weiß nur Gott.

Es waren erschütternde Leichenzüge, als die Verschütteten und früher ihre beim Rettungsversuch verunglückten Mitarbeiter beerdigt wurden.

Es waren schreckliche Tage des Jammers, diese Tage am Hauenstein, und doch treten uns aus diesem düstern Gemälde einige helle, wohlthuende Lichtstrahlen entgegen. Der Himmel hat dieses Unglück, aber das Unglück hat auch unsterbliche Helden geboren. Da enthüllen sich uns edle Thaten, die unsere volle Bewunderung verdienen. Welchen Todesmuth, welche Hochherzigkeit, welche uneigennützigte Aufopferung haben diese Arbeiter, die ihre Brüder zu retten versuchten, bewiesen! Wie hat sich da die christliche Bruderliebe in ihrem schönsten Glanze gezeigt! Eine Menge edler Züge

machen dieses Unglück weniger schauerhaft. Männer und Weiber, Jung und Alt, Vorgesetzte und Untergeordnete haben da einen schönen Kranz christlicher Tugenden geflochten. Der Raum dieser Blätter gestattet nicht, Alles namhaft zu machen. Nur einer heldenmüthigen Frau wollen wir noch gedenken. Ein Arbeiter Eschmann aus dem Kanton Zürich war 4 Mal in den Tunnel zum Rettungsversuch gedrungen und jedes Mal beinahe todt herausgebracht worden. Dennoch stürzte er zum fünften Mal in die todbringende Höhle. Er kehrte nicht wieder zurück. Seine Kameraden, selbst halbtodt, hatten ihn nicht mitnehmen können. Da drang seine junge Frau kühn hinein in den schrecklichen Schlund. Jedes Herz schlug voll banger Erwartung, als dieses heldenmüthige Weib in dem verhängnißvollen Dunkel verschwand. In einigen Minuten kehrte sie wieder zurück mit dem todten Mann auf den Schultern.

Die Schreckenstage am Hauenstein haben überall große Theilnahme hervorgerufen. Es flossen über 50,000 Fr. Liebesgaben zur Unterstützung der Familien, welche dieses Unglück mit schwerem Verluste heimgesucht hat. Auch die Direktion der schweizerischen Centralbahn hat zweckmäßig für die Hinterlassenen der am Hauenstein Verunglückten gesorgt. Gott segne jede edle That und tröste die tief trauernden Hinterlassenen!

Great-Eastern.

Der Gedanken, Schiffe gegen Strom und Wind durch die Kraft der Dämpfe zu bewegen, ist sehr alt; 1543 schon baute ein Franzose ein Schiff, von welchem man weiß, daß es sich mittelst einer geheimen Maschinerie bewegte, deren Hauptbestandtheile ein Kessel mit erhitztem Wasser und Schaufelräder waren. Dies scheint der erste Versuch gewesen zu sein. Alle bis gegen Ende des 18. Jahrhunderts meist von Engländern unternommenen Versuche hatten indessen noch immer wenig Hoffnung auf Erfolg. Erst 1775 kam in Frankreich ein Dampfschiff zu Stande, mit dem gefahren werden konnte, jedoch nicht stromaufwärts. Es machten sich nun immer mehr geschickte Köpfe an die Lösung dieser Aufgabe, allein Jahre lang,