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

Kunst

**Band:** 22 (1932)

Heft: 22

**Artikel:** Das Unglück im Hauensteintunnel

Autor: [s.n.]

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-641385

### 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:** 02.12.2025

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

Es war Schranne in Altaich, wie alle Samstage. 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 Bost.

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

Sie saßen bis in den Nachmittag hinsein in der Wirtsstube und unterhielten sich über die Ernteaussichten.

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

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

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

"Se, Martl!"

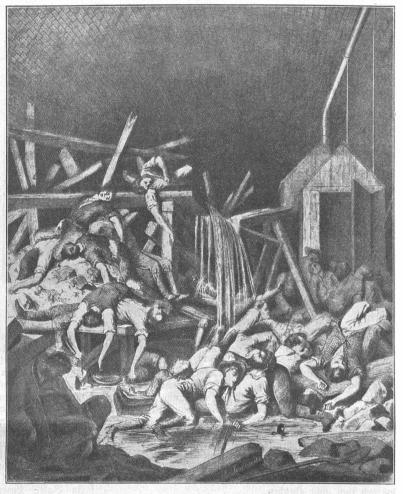
Der Sausel fam langsam beran.

"Wos is?"

"Paß auf, morg'n is Sonntag, gel?" "Ja."

"Da kunntst du eigentli amal de neue Saub'n aufset'n ..."

(Fortsetzung folgt.)



Auffindung der ersten 31 Verschütteten hinter dem Schacht 120. 1 nach Durchbruch des Schuttkegels.

# Das Unglück im Hauensteintunnel.

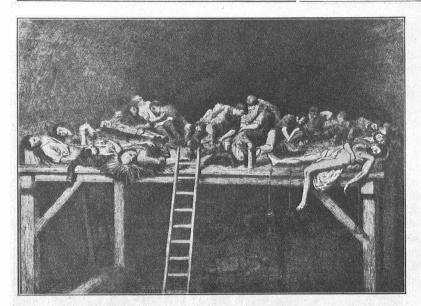
3um 75jährigen Jubilaum, 28. Mai 1932.

Das Unglüd im Hauensteintunnel, das 63 Todesopser forderte, ist die größte Katastrophe in der Geschichte der Schweizerbahnen. Der alte Hauensteintunnel maß 2495 Meter, begann in Trimbach und endigte in Läufelsingen. Da er 26 Promille Steigung hatte, wurde bekanntlich im Januar 1912 mit dem Bau des Basistunnels von Olten nach Technau 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 dei senkrechte Schächte auf die Tunnelbasis zu bauen, um die Arbeiten an mehreren Stellen zugleich beginnen zu können. Die Schachte 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 "Ruchseld" gebaut, der andere in einer Bergsenkung der "Muregg", der infolge Wasserinbruch unvollendet blieb, der dritte, heute verfallen, im "Lantel" hinter dem Dorfe Hauenstein. Dieser Schacht wurde die Ursache zum schrechten. Dieser Schacht wurde die Ursache zum schrecklichen Unglüd am 28. Mai 1857. Damals war der Tunnel dies 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 heruntersfallende Steine gefährdet wurden. Im Boden war eine Falltüre, die das Berladen der Steine zum Ausmauern des Tunnels direkt in die Kollwagen erlaubte. Unter dem "Bosen" war erst noch ein Gerüst angebracht.

Die Tunnelarbeiter waren durch den starken Bulverund Deldampf in ihrer Arbeit ftark behindert. Man baute unter dem Schachte einen Bentilator ein, den das reichlich fließende Tunnelwasser trieb. Das half nicht viel. Run tam man auf die Idee, die Luft im Schachte mit einem Dfen zu erwärmen, um einen stärkeren Luftzug zu erzwingen. Das wurde die Ursache des Ungluds, wenn schon sich die Idee als durchaus richtig erwies. Einwandfrei wurde die direkte Urfache des Brandes im Schacht nie festgestellt. Bom Ofen ging ein langes Ramin durch den erwähnten Abschlußboden in ben Schacht hinauf. Run foll am Unglückstage ein geteertes, starkes Seil von oben heruntergehangen haben, mit einem schweren Saken verseben, mit welchem man die Baufteine herunterließ. Dieses soll nun Feuer gefaßt haben, das sich rasch der hölzernen Tunnelsverschalung mitteilte. Es wäre aber auch möglich, daß die stark russigen, ausgedörrten Bretter direkt durch Funken entzündet murden.



Codesstätte der letten 21 Verschütteten im Cunnelftollen. (Rach einer zeitgenössischen Beichnung.)

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 Windstoh wahr, der ihnen beinahe die Lichter auslöschte. Der Arbeiter, der den Ofen bediente, meldete, er glaube, der Schacht brenne. Richtig, als die Schmiede Rachschau hielten, rasten Flammen am hölzernen Gebälf 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 Gesahr. 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,

Ein Großteil der Arbeiter entschloß sich allerdings doch, Nachschau zu halten. Als sie zum Schacht kamen, sielen bereits Steine und brennende Bretter in den Tunnel, so daß es gefährlich schien, die Stelle noch zu passieren zuwähen die Arbeiter zurück. Als sie sich aber der fortswährend drohenderen 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 Arsbeitern, die nicht mehr hatten gewarnt werden können, war der Rückweg abgeschnitten.

Im Dörfchen Sauenstein hatte man einen Anall wie von einem Kanonenschuß gehört. Wenige Sekunden später sah man dide Rauchwolken aus dem Schachte brechen. Es folgte ein Feuerregen wie von einem feuerspeienden Berge. Die eigenen Säuser mußten mit nassen Tüchern geschützt werden. Beim Schachte selber suchte man durch Zuschauseln und Sinuntergießen von Wasser das Feuer zu löschen.

Als man sich der Gesahr bewuht wurde, die den abgeschnittenen Arbeitern drohte, wurden die Feuerwehren der Dörser um Olten alarmiert. Freudig stellten sich die Arbeiter zur Verfügung, um ihre Brüder zu retten. Ein Wille beseelte 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, trohdem dichte Rauchwolken, beihender Qualm, die Arbeit erschwerten. Da aber stellte sich ein Feind ein, gegen den aller Heldenmut, alle Opferfreudigkeit,

nichts ausrichteten. Seute wäre es mit den Gasmasken leicht, ungestört auch im stärksten Rohlenoxydgas arbeiten zu fönnen. Damals kannte man solche Schutzmittel nicht. Da die Balken und Bretter unter dem Liasmergel weiter kohlten, bildeten sich giftige Rohlenoxyd= gase. Schon abends 6 Uhr am 28. Mai wurden einige Mann von den Rettungsmannschaften ohnmächtig hin-ausgetragen, wo sich sechs Aerzte und freiwillige Pflegerinnen um fie mühten. Immer fürzer wurden die Intervalle, die die Arbeiter am Schuttkegel schaffen fonnten. Zulett mußten die Ablösungen alle zehn Minuten erfolgen. Ganze Wagen voll Ohnmächtiger wurden hin= ausgefahren. Abends 10 Uhr konnten die Aerste zwei Mann nicht mehr zum Leben zurückrufen: Das Rettungswerk hatte die ersten Opfer gefordert! Aber noch wollten die Arbeiter nichts von einer Aufgabe der Arbeit wissen. Seldenmütig meldeten sie sich immer wie= ber. Die Ingenieure Bauer und Reller entschlossen sich, mit Wasser die gif= tigen Gase unschädlich zu machen. Die

Feuersprigen 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 Sprigen ohnmächtig nieder. Run wurden am Tunnelausgang große Strohfeuer ent= zündet, 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 konnte. 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 Mahnahme als richtig. Am 2. Juni stieh man im Schuttkegel auf einen durch die zusammengestürzten Balken gebildeten leeren Raum mit entsehlich stidiger Luft und Leichengeruch. Man arbeitete fieberhaft weiter, durch-brach den Schutt. Am achten Tage nach dem Unglüc, 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 start vorgeschrittene Berwesung zur Unkenntlichkeit entstellt. Sie wollten offenbar auch von ihrer Seite am Wegräumen des Schuttes mithelfen, wurden durch die Gase vergiftet. Auf alle Fälle sind sie, wie die ärztliche Untersuchung ergab. nicht verhungert.

Roch 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 Wassertröme 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. Endsich war man hinten. Da fand man die letzten 21, seider ebenfalls als Leichen. Sie lagen alle auf einem Gerüst, in schönster Ordnung. Offenbar hatten sie sich schlafen ges

legt, in der Erwartung, die Kameraden draußen würden sie rasch befreien. Im Schlase wurden sie vergiftet. Einzelne Leichen waren noch so frisch, als ob die Menschen noch vor drei Tagen geslebt hätten. Vor dem Gerüst war ein totes Pferd. Auf einem Scheiterhausen zwei Stüde 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 ersichtet, das auf drei Taseln die Namen der Opfer meldet, auf der vierten die Worte: "Zum Andenken der im Hauensteintunnel im Mai und Juni 1857 Bersunglüdten ...", folgt der Spruch 1. Korr. 15. 49.

311 den 52 Opfern im Tunnel gesellten sich 11 Tote beim Rettungswerk. Bon den 52 Mann waren 27 Aussländer (15 Württemberger, 3 Badenser, 1 Heise, 1 Preuße, 2 Franzosen, 2 Itasliener, 3 Engländer) und 25 Schweizer (15 Solothurner, 5 Aargauer, 3 Lus

zerner, 1 Baselländer, 1 Tessiner). Bon den 11 Toten beim Rettungswerk waren 2 Ausländer.

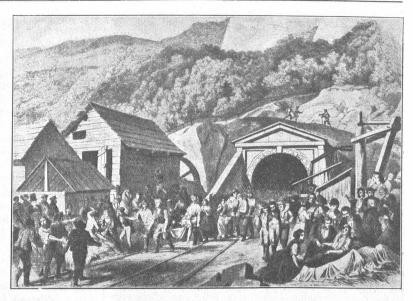
Ueberall wurde für die Hinterbliebenen der Opfer gesammelt. In kurzer Zeit waren Fr. 60,025.78 beisammen. Erwähnen wir noch, daß der endgültige Durchbruch des alten Hauensteinkunnels am 31. Oftober 1857 erfolgte. Um 27. Upril 1858 war die Bahn fertig und am 1. Mai fuhr der Feltzug von Basel nach Olten.

## Reisemodus und Reisemoden von ehedem.

Bon Magdalena Berall.

Bor rund fünfhundert Jahren freite Maximilan von Desterreich Maria, die Erbin von Burgund. Um alle Teile seines neuen Weltreiches in ständiger Berbindung zu halten, gab er als erster Lizenzen zur Beförderung von Briesen, Gütern und Bersonen aus, die später das Geschlecht der Thassis (Thurn und Taxis) als Alleinvorrecht erhielten. Mit diesem öffentlichen Besörderungsmittel, dem Postwagen, erschloß er als erster Reisemöglichseiten auch für diesenigen, denen keine eigene Kutsche zur Bersügung 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 Bu 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 zweddienlichere und prazisere Berater, als sie sich zum großen Teil mit der seelischen und Rultur= einstellung ju Land und Leuten befassen, ein Rapitel, 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 Postfutsche sei es von Borteil, stillzubleiben, bis man aus den Reden der Mitreisenden über Charafter, Wesen, Ziel und Bunsche unterrichtet ist, da man so Konversation und Connaissance besser seinem Borteil guführen fonne. Wir horen schon um 1700 den auch heute einzig richtigen Rat, große Gafthofe in großen Städten aufzuluchen, da man dort preiswerter aufgehoben sei als in den fleinen Gafthöfen der Landstraße und überdies Connaissancen ichließen tonne, die gum Ruten dienen.



Die Rettungsarbeiten und Wiederbelebungsversuche vor dem Tunnel. (Rach einer geitigenössischen Beichnung.)

In allen diesen Büchern, Berichten, Briesen begegnet man immer wieder einer Fülle von Ratschlägen und Ansregungen über Kleidung, Gepäd und Mode auf Reisen. Handert Jahre haben genügt, um vollauf zu erkennen, wie weitgehend die richtige Wahl von Garderobe und Gepäd Behagen und Gelingen der ganzen Reise beeinflußt. Die Dame der Posttutsche fuhr bereits mit ihrem "Kuffert" oder, wie man es später nach französischem Muster nannte, coffe. Dieser Koffer bestand aus Holzplatten, die mit gebrehten 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 Kistgen". Doch durfte lange Zeit ein Koffer nur dis zu vierzig Pfund wiegen, widrigenfalls man ihn mit der Extra-Kurierpost aufgeben mußte.

Als Reisemantel trug man einen Umhang in der Art der Kutscherkragen, für den es einen Moderatschlag gibt, der heute noch gleichen Wert besitz: "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 Uederschlag, vorne an der Stirne in zwei Falten gelegt, mit Zipfeln und Masque, dahinter sich vor den Augen geschliffene Ernstalle besinden; mit Zöpfen, die hinabhängen und die im bedürsenden Falle unterm Halse sich knüpfen lassen". Diese Kristalle wurden später durch dünne Elsenbeinplättchen ersetz. Als Material nahm man Atlas oder Tast, mit Wolle oder Seidenwolse gesüttert; doch kannte man schon damals Kappen aus gewachster Leinwand. Betrachtet man die Autoskappen aus gewachster Leinwand. Betrachtet man die Autoskappen von heute — wie wenig Aenderung! Nur daß unsers zeit erst nach langen Umwegen wieder zu der Erkenntniskommen mußte, daß reine Seide das Wärmste und Braktischle ist.

Ueber die Aleidung ließe sich einsach 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 Aleidern, weil du sonst viel Wechsel haben mußt und so, ohne affectieret 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."