

Zeitschrift: Oltner Neujaarsblätter
Herausgeber: Akademia Olten
Band: 15 (1957)

Artikel: Das Unglück im Hauensteintunnel am 28. Mai 1857
Autor: Merz, Adolf
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-659457>

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: 07.01.2026

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

Das Unglück im Hauensteintunnel am 28. Mai 1857

Von Adolf Merz

Im Jahre 1956 ist anlässlich des Jubiläums «100 Jahre Eisenbahnstadt Olten» das Entstehen des ersten schweizerischen Eisenbahnknotenpunktes mehrfach beschrieben worden, so daß der Chronist sich wohl auf die Schilderung der Ursachen und des Herganges des Unglückes im Hauensteintunnel beschränken darf.

Die Schweizerische Centralbahngesellschaft hatte bereits im Jahre 1853 in Regie mit dem Tunnelbau begonnen. Am 24. Januar 1854 wurde in Paris mit der Unternehmerfirma Thomas Brassey aus London ein Bauvertrag abgeschlossen, wonach sich diese verpflichtete, den zweispurigen Tunnel in einem einseitig liegenden Gefälle von 26,3 Promille für den Preis von Fr. 1700.— pro Laufmeter zu erstellen. Der Termin wurde auf 3 Jahre und 9 Monate, endend mit dem 31. März 1857, festgelegt. Als die Arbeit an Brassey am 1. Februar 1854 übergeben worden war, waren die Stollenarbeiten auf der Südseite 300 Fuß (100 Meter) und auf der Nordseite 120 Fuß (40 Meter) vorgerückt. Bald nach der Übernahme der Arbeiten begannen zwischen den Agenten des Unternehmers und der Bauleitung, Oberingenieur Etzel und Sektionsingenieure Pressel und Kaufmann, Meinungsdivergenzen. Die Bauleitung fand, daß die Arbeiten nicht mit der nötigen Tatkraft geleitet würden. Der Unternehmer entschuldigte das langsame Vorrücken mit den zahlreichen Wassereinbrüchen.

Zur Beschleunigung der Aushubarbeiten entschloß man sich, von drei Punkten aus Schächte auf die Tunnelachse zu erstellen, um auch von hier aus nach Norden und Süden vorzudringen. Damit würden anstatt nur zwei acht Vortriebsstellen entstehen.

Der erste Schacht, Nr. 3, befindet sich beim Waldhaus am Sträßchen vom NeuhoF an der alten Hauensteinstraße zum Hofgut Muren. Er hatte eine Tiefe von 126 Metern und diente bis zum Jahre 1950 als Ventilationsschacht. Anlässlich der Elektrifikationsarbeiten wurde er zugemauert und ist heute oben mit einem Betondeckel, der die Jahrzahl MCML trägt, verschlossen. Der zweite Schacht war am Sträßchen von der Hauenstein-Paßhöhe zum Hofgut Muren vorgesehen. Die Arbeiten mußten hier mehrmals wegen allzu großen Wasserandranges eingestellt und schließlich bei einer Tiefe von 82 Metern (ganze Tiefe 199 Meter) aufgegeben werden.

Der Schacht Nr. 1 beim Lantel, westlich des Dorfes Hauenstein, war mit einer Tiefe von 165 Metern bald erstellt. Nach dem Unglück wurde er geschlossen. Einzig zwei mächtige Steindeponien zeigten bis vor kurzem den Eingang an. Das Aushubmaterial wurde im Sommer 1956 durch die Zementfabriken Hunziker Olten abtransportiert.

Wenn auf der Nordseite der Kampf dem eindringenden Wasser galt, so war es im Süden die schlechte Luftventilation, die den Arbeitern viele Beschwerden machte. Dem Schacht Nr. 1 kam darum nach seiner Vereinigung mit dem südlichen Stollen als Ventilationsschacht große Bedeutung zu. Aus der Skizze ist der Querschnitt des Schachtes zu ersehen. Zuerst war auf eine Länge von zirka 4 Metern verwittertes Gestein, sogenannter Opalinuston; dieses Teilstück mußte darum ausgemauert werden. Dann folgte eine Schicht festen Gesteines und darauf, rund 100 Meter mächtig, eine lockere Schicht. Diese mußte durch eine Holzverschalung gestützt werden. Vor der Einmündung in den Tunnel war wieder eine feste Gesteinspartie.

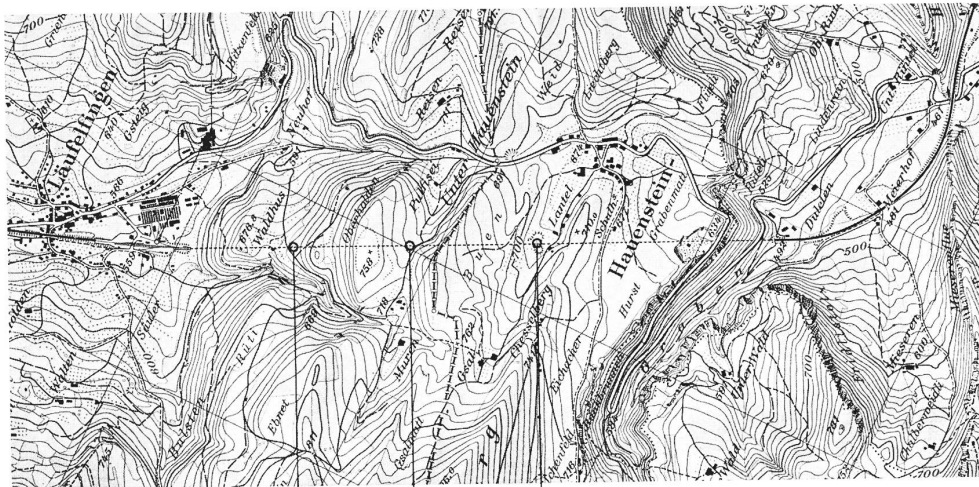
Etwas oberhalb der Einmündung in den Tunnel war der Schacht durch einen hölzernen Boden verschlossen. Bis auf diesen Boden hing von oben ein geteertes Seil, an welchem früher Steine für die Auskleidung des Tunnels heruntergelassen wurden. Hinter dem Schacht, gegen Norden, stand eine kleine Schmiede, wo Werkzeuge repariert wurden, und daneben war eine Trocken-

hütte, die den Arbeitern zum Wechseln und Trocknen der Kleider diente. Die Esse der Schmiede und der Ofen der Trockenhütte hatten ihren Rauchabzug durch den Schachtdeckel.

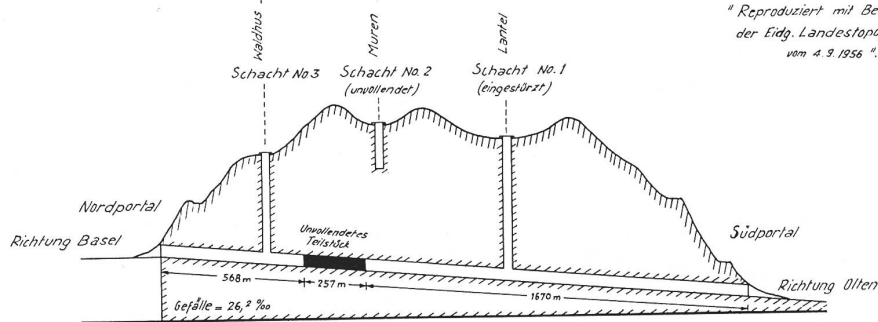
Vor dem Schacht war ein großes Wasserrad mit einem Ventilator aufgestellt. An den warmen Maientagen, namentlich um die Mittagszeit, wo die Sonnenstrahlen direkt in den Schacht und auf die südliche Tunnelmündung fielen, war im Tunnelinnern, trotz des Ventilators, sozusagen kein Luftzug. Darum mußte die verdorbene Tunnelluft auf andere Weise entfernt und eine bessere Ventilation durch den Schacht herbeigeführt werden. Zu diesem Zwecke stellte man auf dem Gerüste unter dem Schacht einen kleinen Ofen auf, dessen Kamin ebenfalls durch den Deckel in das Schachtinnere geführt war. Das Feuer bewirkte einen Luftzug. Diese Einrichtung erwies sich als zweckmäßig; sie wurde aber zugleich die Ursache der schrecklichen Katastrophe, die am 28. Mai mittags eintrat. Der hölzerne Einbau des Schachtes war durch Hitze, Rauch und Ruß von den drei Feuerstellen ausgedörrt. Am 27. Mai wurde der Ofen zum ersten Mal geheizt und dadurch die gewünschte Wirkung erzielt. Nachdem das Feuern während der Nacht eingestellt worden war, wurde am andern Tage wiederum damit begonnen. Es war mittags ein Viertel nach zwölf Uhr, als der mit dem Heizen des Ofens und dem Unterhalt des Ventilators und des Wasserrades beauftragte Arbeiter einen ungemein starken Luftzug vom Tunnel nach oben durch den Schacht bemerkte. Er vernahm auch ein donnerähnliches Brausen über sich im Schacht. Er konnte beobachten, daß die Holzverschalungen im Schacht in hellen Flammen standen. Bald durchschlugen große herunterfallende Steine den Schachtboden. Die erste Sorge der Arbeiter, welche den Brand sahen, war, die im Tunnel hinter dem Schacht Arbeitenden zu warnen. Es befanden sich dort 122 Mineure, Maurer und Fuhrleute nebst 5 Pferden. Zimmermann Schweizer, ein Württemberger, unternahm das Wagnis, dieselben von der drohenden Gefahr zu benachrichtigen. Da man seinen Aussagen anfänglich wenig Glauben schenken wollte, konnte er erst nach einigem Zureden die in der Nähe Arbeitenden zur Umkehr bewegen. Er schickte den Schmiedbub Gisiger ab dem Hauenstein noch weiter zu den zuhinterst im Stollen arbeitenden Mineuren. Sei es, daß sie seine Stimme nicht vernahmen oder glaubten, er wolle sie zum besten halten, sie folgten der Warnung nicht. Gisiger kehrte unverrichteter Dinge in größter Eile zurück. Von den hinter dem Schacht im Tunnel befindlichen Arbeitern hatten 70 Mann die Brandstätte glücklich passiert; die letzten jedoch nur nach Überschreiten des mittlerweile eingestürzten Schachtbodens und Gerüstes sowie der fortwährend herabfallenden brennenden Balken, Holzteile und Steine. Um drei Viertel nach 12 Uhr, also ungefähr eine halbe Stunde nach der Wahrnehmung des Brandes, fiel der im wildesten Feuer brausende Schacht zusammen und versperrte 52 Mann, die sich immer noch hinten im Tunnel befanden, den Rückweg. Der Schuttkegel mochte eine Mächtigkeit von über 11 Metern haben.

Auch auf dem Hauenstein wurde der Einsturz des Schachtes beobachtet. Das aufsteigende Feuer gefährdete die zunächst gelegenen Häuser des Dorfes. Erst gegen 3 Uhr nachmittags konnte mit dem Löschen begonnen werden. Von der südlichen und nördlichen Seite des Berges wurde Wasser zugeführt. Im Tunnel begann man tatkräftig mit dem Abbau des Schuttkegels. Im dichtesten Rauch mußten die Mineure und Zimmerleute ihre Arbeit verrichten. Zwölf Mann trieben von Hand das Wasserrad mit dem Ventilator, da die Wasserrinne zerstört war. Man war zuversichtlich und hoffte, den Schuttkegel in längstens 24 Stunden zu durchdringen. Nach und nach wurde jedoch der Aufenthalt für die mit dieser Arbeit beschäftigte Mannschaft, die später alle Viertelstunden gewechselt wurde, wegen des zunehmenden Rauches immer beschwerlicher. Gegen neun Uhr abends begannen sich zudem schädliche Gase zu entwickeln, und selbst den kräftigsten Männern war es nicht möglich, länger als eine Viertelstunde zu verweilen. Auch brannten die stärksten Lichter nur spärlich. Viele Arbeiter sanken ohnmächtig zusammen und mußten auf den stets in Bereitschaft gehaltenen Rollwagen an die freie Luft hinausgeschafft werden, wo sie sich gewöhnlich rasch erholten.

Gegen elf Uhr war die Entwicklung der schädlichen Gase so stark, daß der Aufenthalt in der Nähe des Schuttkegels unmöglich wurde. Schweren Herzens verließen die Arbeiter die Unglücksstätte, nachdem es gelungen war, auf 4 Meter Länge einen Stollen in den Kegel zu treiben. Die Gasentwicklung war so intensiv, daß am 29. Mai vormittags der ganze Tunnel bis auf zirka

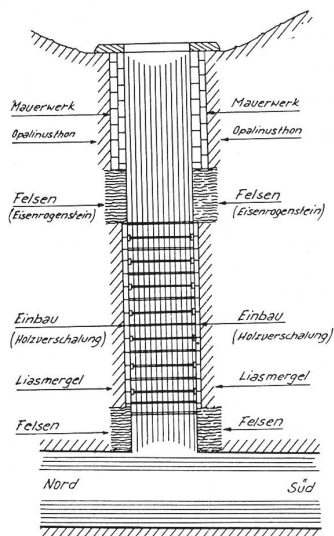


"Reproduziert mit Bewilligung
der Eidg. Landesvermessung
vom 4. 9. 1956".

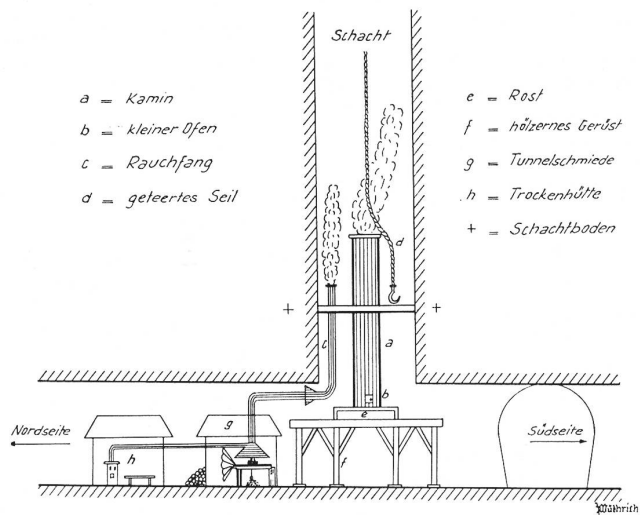


Der Hauenstein

Profil Msst. 1:25'000



Querschnitt des Schachtes 1 (vor dem Einsturz)



Einrichtung im Tunnelinnern unter dem Schachte 1

600 Meter vom Südportal voller Gas war. Auch Werkstättechef Riggenbach war mit seinen Leuten zur Hilfeleistung eingetroffen. Mit allen nur möglichen Mitteln wurde versucht, das Giftgas zu vertreiben. In Basel, Liestal, Aarau, Zofingen, Luzern, Langenthal und Solothurn wurden hölzerne Rohre bestellt und eine auf der Nordseite stehende Dampfmaschine zum Antrieb eines Ventilators herbeigeschafft. Unter ohnmächtigen Versuchen verfloß der zweite Tag der Katastrophe. Von der Rettungsmannschaft waren bereits elf Opfer zu beklagen, die im heldenmütigen Bestreben, ihre eingeschlossenen Kameraden zu befreien, selbst den Tod fanden. Die Oltnr Ärzte waren Tag und Nacht zur Stelle. Die Nacht vom 29. auf den 30. sowie auch dieser Tag und die folgende Nacht verstrichen, ohne daß man etwas anderes tun konnte, als bloßer Zuschauer des namenlosen Elendes zu sein. Am 31. früh war die Dampfmaschine aufgestellt, und die erwarteten Luftröhren trafen ein. Endlich am fünften Tage — man schrieb den 2. Juni — gelang es, den Schuttkegel wieder zu erreichen. Die Arbeit am Rettungstollen konnte wieder aufgenommen werden. Erst am 4. Juni nachts 12 Uhr war man durchgedrungen. Ein starker Verwesungsgeruch schlug den tapfern Männern entgegen und zerschlug jede Hoffnung, die Eingeschlossenen lebend aufzufinden.

Abends 4 Uhr wurde unter amtlicher Begleitung der Ort des Schreckens betreten. Gleich in der Nähe des Schachtes fand man 26 Leichen, die zum Teil in der Schmiede und in der Trockenhütte lagen. Es muß angenommen werden, daß der Tod bereits am 1. Tag eingetreten ist. In einer Entfernung von zirka 50 Metern waren 5 weitere Leichen, und am 6. Juni konnten zuhinterst im Tunnel die übrigen 21 Opfer geborgen werden. Total 52 Tote mußten in Särgen weggetragen werden. Auch die fünf Pferde waren umgekommen. Die gerichtliche Untersuchung ergab, daß das geteerte Seil wahrscheinlich die primäre Ursache des Brandes war und den hölzernen Schachteinbau entzündete. Das Richteramt Olten konnte kein strafbares Verschulden, weder der Bauleitung noch der Aufseher oder Arbeiter, nachweisen.

Auf die Nachricht, daß man die ersten Leichen gefunden hätte, beschloß der Gemeinderat von Trimbach, alle Opfer, Katholiken wie Protestanten, Fremde wie Einheimische, auf dem Gottesacker bei der Kirche zu bestatten. Die Ärzte jedoch erklärten, bei der Verwesung so vieler Leichen für den Gesundheitszustand der benachbarten Einwohner keine Garantie leisten zu können. Nun beschloß der Gemeinderat, außerhalb des Dorfes den alten Friedhof, wo vor 800 Jahren Kirche und Dorf Trimbach ehemals standen, als Begräbnisplatz zu bezeichnen. Zehn Leichen waren von den benachbarten Gemeinden abgeholt worden. 21 Mann wurden erstmals beigesetzt, noch fehlten die 21, die erst am Samstag, den 6. Juni, geborgen werden konnten.

Am Sonntag, den 7. Juni, legte man auch die letzten Unglücklichen zur Ruhe. Eine große Menge von nah und fern war herbeigeströmt. Es war ein ergreifender Anblick, als sich der Zug dem Dorfe zu bewegte, voraus die Grabkreuze, dann drei Wagen mit Särgen, bedeckt mit weißen Tüchern. Voran im Zuge gingen die Verwandten, dann folgten viele Männer von Olten, die Bahnangestellten und die Tunnelarbeiter. «Es war eine Familie, die einen gemeinsamen Verlust betrauerte», schreibt ein Augenzeuge. Professor P. Bläsi, Kaplan an der Sankt-Martins-Kirche in Olten, ein allseits hochgeachteter Geistlicher, hielt eine meisterhafte Leichenrede. Diese ist uns erhalten durch eine Schrift, herausgegeben von der Buchdruckerei Michel, Olten. Der Erlös daraus kam den Hinterlassenen zugute. Kaplan Bläsi würdigte eingangs seiner Rede die bewunderungswürdige Bereitschaft, den großen Opfermut der Rettungsmannschaft, die den Eingeschlossenen zu Hilfe zu kommen versuchte. «Mag auch keine Presse ihre Namen bekannt machen, so sind sie doch im Buche des Lebens aufgezeichnet.» Er fand ergreifende Worte des Trostes und der Aufmunterung für die Hinterlassenen. Auch konnte er ein Schreiben des Direktors der Centralbahn bekanntgeben, wonach bereits Beschlüsse gefaßt wurden, welche der Not auch für eine entfernte Zeit vorzubeugen im Stande seien. «Wohl ist mit den schönsten und größten menschlichen Opfern kein Menschenleben erkaufte, — doch fühlt sich unser Herz getröstet, wenn es weiß, daß unsere Mitmenschen aus Mitleid und Nächstenliebe ihr Möglichstes tun. Möge allen, die in finsternen Felsengängen ihr Brot verdienten, das Licht des ewigen Lebens leuchten.»



Foto Haller, Otten

Von den Verunglückten waren 13 Verheiratete mit 33 Kindern, 9 Schweizer, 1 Württemberger, 1 Franzose und 2 Engländer. 50 waren ledig: 25 Schweizer, 15 Württemberger, 3 Badenser, 1 Hesse, 1 Preuße, 1 Franzose, 2 Lombarden und 2 Engländer.

Jede Witwe erhielt eine einmalige Entschädigung von 1000 Franken sowie für jedes Kind einen Betrag, der zwischen 80 und 40 Franken variierte, je nach der Größe der Familie. Die Eltern der Ledigen bekamen 300 Franken. Eine öffentliche Liebesgabensammlung ergab die Summe von nahezu 60 000 Franken. Nach den Aufzeichnungen in unserem Stadtarchiv war es hauptsächlich Kantonsrat B. Schmid von Olten, der nachmalige Stadtmann, der sich bei dieser Hilfsaktion unvergängliche Verdienste erwarb.

Ein einfaches Denkmal auf dem Friedhof in Trimbach verewigt für alle Zeiten die Namen derjenigen, welche für ein damals gigantisches Werk ihr Leben lassen mußten. Die erste Anregung dazu ging vom damaligen Bauadjunkt N. Tschuy von Solothurn aus. Es wurde im August 1860 erstellt; die Kosten wurden von der Centralbahn getragen, die auch den Unterhalt besorgte. Steinhauermeister Urs Bargetzi in Solothurn war der Ersteller. Mit Landankauf, Kulturentschädigung kam es auf 3817 Franken zu stehen. Das erstmalig gußeiserne Kreuz wurde 1866 durch einen Sturmwind zerstört; es wurde dann durch das heute noch bestehende Steinkreuz ersetzt. Das Denkmal ist nun ganz aus Solothurner Stein.

Vier Tafeln sind auf den Seiten des Monumentes eingelassen. Die erste enthält die Inschrift:

Z U M A N D E N K E N
D E R I M
H A U E N S T E I N T U N N E L
I M M A I U N D J U N I 1 8 5 7
V E R U N G L Ü C K T E N

W I E W I R D A S B I L D D E S I R D I S C H E N G E T R A G E N H A B E N ,
S O W E R D E N W I R A U C H D A S B I L D D E S H I M M L I S C H E N T R A G E N .

1. Korr. 15, 49

Die übrigen drei Tafeln enthalten die Namen der Opfer, geordnet nach ihrer Heimatzugehörigkeit. Möge das Andenken an das Hauensteinunglück von 1857 in unserer Stadt immer wach bleiben, zur dankbaren Erinnerung an die Toten, die für eine große Idee ihr Leben lassen mußten: Dem Weltverkehr eine Gasse zu machen und damit die Völker näher zu bringen.

Literatur: Stadtarchiv Olten: Faszikel: «Das Hauenstein-Unglück 1857.» Stadtbibliothek Olten: Zahlreiche Broschüren und Bände über das Unglück. F. Fäsi-Lommel: «Die Schreckenstage am Hauenstein 1857», erschienen 1915. Hoch- und Tiefbau, Band 1923.

Anmerkung der Redaktion. Es muß vom medizinischen Gesichtspunkte aus noch eine kurze Erklärung zum «Giftgas» angebracht werden. Dieses war nämlich nichts anderes als das Kohlenoxyd, das bei unvollständiger Verbrennung überall — nicht nur unter den genannten Umständen im Hauensteintunnel — entstehen kann und giftig wirkt. Es ist behaftet mit zwei unheilvollen Eigenschaften; erstens riecht man es nicht und zweitens kann es auch durch dicke Erdschichten hindurch diffundieren. Es wirkt sehr giftig; schon 1 Teil Kohlenoxyd auf 1000 Teile Luft macht bewußtlos und tötet in etwa einer Stunde, indem es sich mit dem Hämoglobin des Blutes (dem Blutfarbstoff) zu Kohlenoxydhämoglobin verbindet, das für die Atmung und für die Ernährung unbrauchbar ist. Wenn der Vergiftete sofort an die Luft gebracht wird, so gibt das Kohlenoxydhämoglobin das Kohlenoxyd ziemlich rasch wieder ab. Doch hängen Erfolg oder Mißerfolg ganz von der Konzentration des eingeatmeten Gases ab. Hält die Gaswirkung länger an, so kommt es zu Konvulsionen, allgemeiner Lähmung der Muskeln und Schlafsucht und schließlich zum Tode im sogenannten Koma. — Da die Ärzte vor 100 Jahren diese toxiologische Einsicht in bezug auf die Tunnelkatastrophe noch nicht haben konnten, verfügten sie die Beerdigung weit außerhalb des Dorfes.

Verzeichnis der am Hauenstein-Tunnel Verunglückten

A. Verheiratete

1. Schweizer

Kanton Solothurn:	Moll Thomas von Starrkirch Graf Josef von Dulliken Kaspar Lorenz von Rothacker	Borner Lorenz von Rickenbach Grimm Johann von Rickenbach Meierhofer Franz von Rickenbach
Kanton Aargau:	Basler Joh. Thomas von Herznach	
Kanton Zürich:	Aschmann Ludwig von Thalwil	
Kanton Baselland:	Müller Johann von Läfelfingen	

2. Ausländer

Württemberg:	Laumann Christian von Alldorf	
Frankreich:	Antrés François Anton Altenbach	
England:	Pugh Robert	Baker John

B. Unverheiratete

1. Schweizer

Kanton Solothurn:	Troller Leander von Starrkirch Troller Georg von Starrkirch Troller Alfons von Starrkirch Moll Peter von Dulliken Scherer Jakob von Wangen Husi Josef von Wangen Borner Eduard von Rickenbach Müller Jakob von Trimbach	Studer Thomas von Trimbach Soland Konrad von Trimbach Studer Moritz von Trimbach Kamber Johann von Ifenthal Bitterli Josef von Wisen Wegmann J. von Rohr Bloch Franz Josef von Önsingen
Kanton Aargau:	Hunziker Heinrich von Kirchleerau Roth Samuel von Birr	Erismann Heinrich von Beinwil Lischer Johann von Dottikon
Kanton Baselland:	Strub Abraham von Läfelfingen	
Kanton Baselstadt:	Senn Friedrich von Bettingen	
Kanton Luzern:	Arnold Melchior von Schlierbach Fischer Blasius von Großwangen	Hirsiger Franz von Pfaffnau
Kanton Tessin:	Solmoni Baptist von Castello	

2. Ausländer

Württemberg:	Rilling Christian von Gomaringen Föll Jakob Adam von Gomaringen Steiger Jakob von Gomaringen Schnabel Matthäus von Winterbach Schrenk Andres von Hausen Schaumann Joh. Jak von Sulz Hoch David Friedr. von Pleidelsheim Linseman Paul von Frittlingen	Link Jakob von Endingen Pfungsttag Jakob von Schönaich Kräutter Johannes von Geißlingen Raichle Christoph von Owen Raidt Valentin von Bühl Blessing Johann von Dorzdorf Rathgeb Michael von Mezingen
Baden:	Gerstner Andreas von Weisenbach Neef Otmar von Oberwolfach	Schreck Joh. G. von Brizingen
Hessen:	Dereich Valentin von Kettenheim	
Preußen:	Beck Kaspar von Weilheim	
Frankreich:	Lareau Jakob	
Lombardei:	Pietti Giovanni von Narro, Como	Pastore Giovanni von Borgomanero
England:	Geys Charles Borns John	