

Wie es wirklich war

## Unglücksfälle beim Bau des Furka-Scheiteltunnels

von Hannes Wanner, Geologe, Fahrdienstleiter DFB.

Bei Muttbach erkennt man links des heutigen Tunnelportals ein Stück Gleis, das direkt unter einen Schutthaufen führt. "Der Scheiteltunnel wurde ursprünglich hier angefangen, aber nach 160 Meter Vortrieb stürzte er ein. Vermutlich liegen heute noch ein paar Mineure unter dem niedergebrochenen Gestein". So lauten oft die Erklärungen der Gästebetreuer. Wie war es aber wirklich?

Eine Durchsicht aller Ausgaben des "Walliser Boten" von 1911 bis 1915 schafft etwas Klarheit. Es fällt auf, dass die Berichterstattung über die Brig-Furka-Disentis-Bahn recht spärlich ist. Über den gleichzeitigen Bau der Lötschbergbahn und der zweiten Tunnelröhre am Simplon wird ausführlich berichtet. Neuigkeiten von der Furka-Bahn sind der Redaktion meistens nur eine Kurzmeldung wert.

11. Januar 1911: Die Gemeinden wehren sich gegen die Zerstückelung ihrer Felder durch das Bahntrasse. "Noch ist kein Spatenstich getan, der Tunnelanfang in Gletsch abgerechnet". Also ist man schon Anfangs 1911 in Muttbach am "Lochen".

13. Januar 1912: Am Tunneleingang geht eine Staublawine nieder und begräbt einige Arbeiter, die bis auf einen heil davonkommen. "Die Tunnel-Arbeiten wollen da nicht gelingen, wenn auch die Richtung geändert wurde. Man findet hier wie dort nur Lehmmasse statt Felspartien."

14. September 1915: Im Furkatunnel werden zwei Italiener durch eine Explosion so schwer verletzt, dass man an ihrem Aufkommen zweifelt.

29. September 1915: Der Walliser Bote meldet mit 4 Zeilen den Durchstich am Furkatunnel.

Ziehen wir die traurige Bilanz: Es gibt fünf Todesopfer durch Lawinen, vier durch Sprengunfälle, eines durch Steinschlag und ein weiteres Opfer durch einen Tunnel-einsturz, aber zu einem Zeitpunkt, als der fragliche Stollen links des heutigen Tunnelportals schon längstens aufgegeben ist. In den Zeitungsmeldungen findet sich kein Hinweis darauf, dass in jenem Stollenstück Arbeiter verschüttet wurden. Fest steht jedoch, dass man das erste wie auch das zweite Tunnelportal und den grössten teil des Scheiteltunnels in das tektonisch sehr stark gestörte Gestein gesetzt hat, das in Ost-West-Richtung die Grenze zwischen Gotthard- und Aarmassiv bildet. Wegen dieser geologische Störzone wird später der Furka-Basistunnel weit nach Süden in stabilere Gesteinsschichten ausgelenkt, wo vom Bedrettal her ein Zwischenangriff in solidem Rotondo-Granit erfolgen wird.

Die makabere Geschichte von den noch heute im eingestürzten Stollen liegenden Mineuren lässt sich somit nicht belegen. Tatsache ist aber, dass der Tunnelbau unter schwierigsten Verhältnissen erfolgte und seine Opfer forderte.