Seltsame Tunnelfahrt

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]**

Band (Jahr): **- (1938)**

Heft 3

PDF erstellt am: **29.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-778612

Nutzungsbedingungen

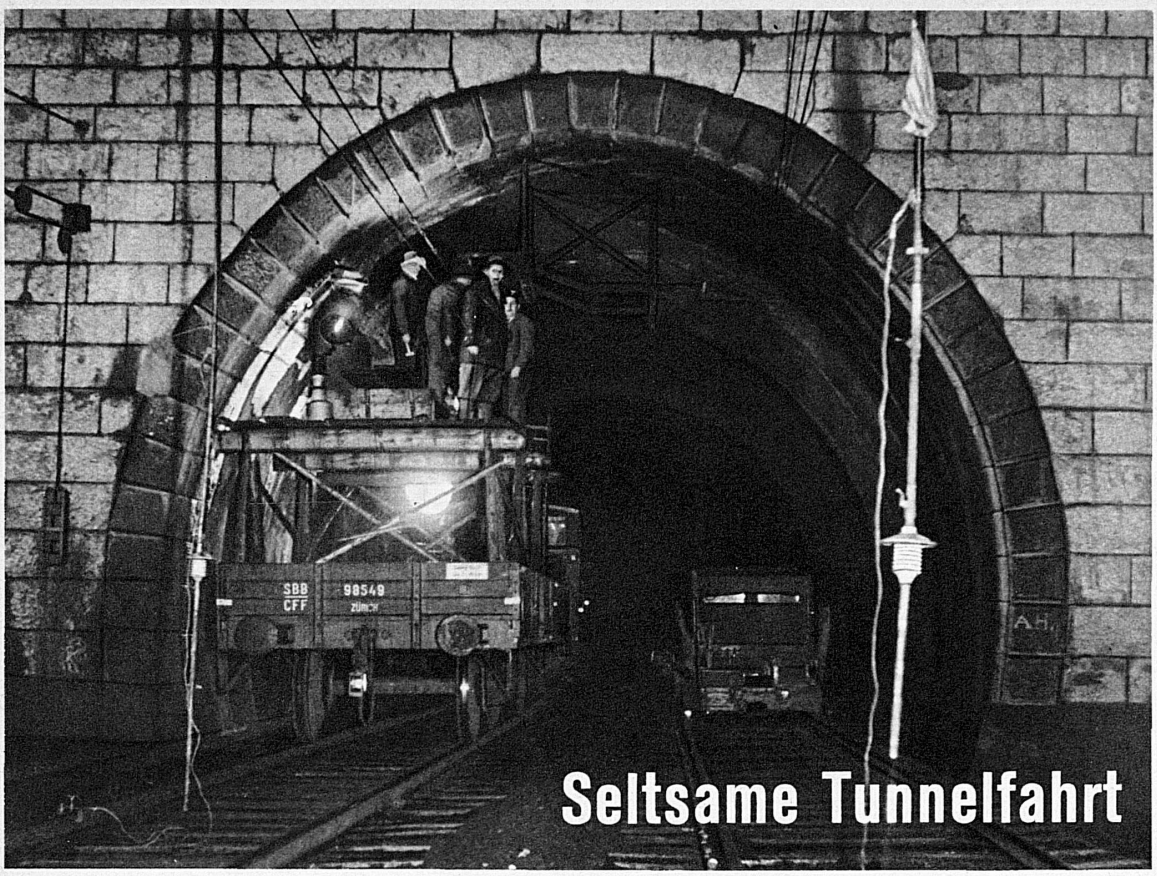
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

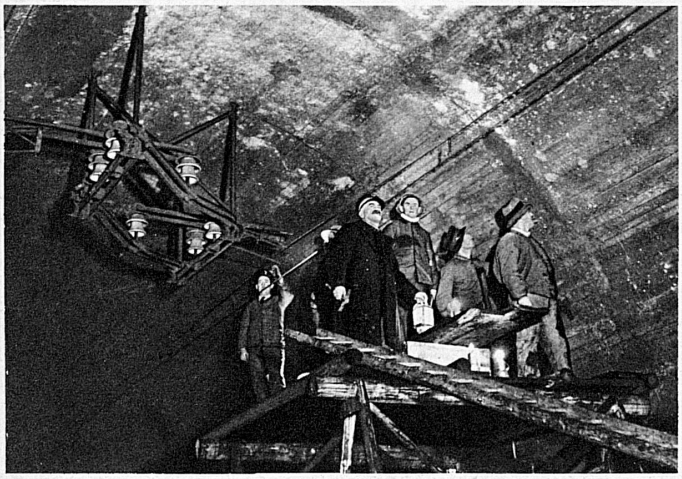


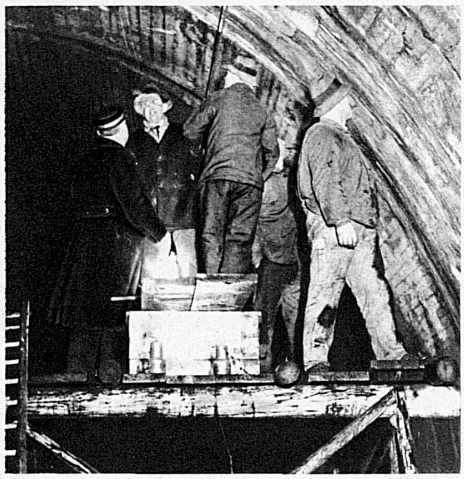
Einfahrt in den Tunnel. Im Vordergrund die Erdungsstangen, links der Kontrollzug mit einem hölzernen Aufbau, rechts die kleine Draisine des Fahrleitungsmonteurs

Seltsame Tunnelfahrt

Es war eine Nacht der nassen Kälte, als sich auf der kleinen Vorstadtstation ein Trüpplein Menschen einfand, der Bahningenieur mit seiner braunen Lederjacke, der Bahnmeister mit dem gutmütig-väterlichen Schnauzbart, und ein paar Arbeiter, die ihre Wollshawls enger zogen, als ihnen der Wind die wässerigen Schneeflocken in die Gesichter peitschte. Von einem Nebengleis glotzten die Scheinwerferaugen eines seltsamen Zuges, an dessen Spitze statt einer Lokomotive ein mächtiger Motorrollwagen stand. Auf dem folgenden Wagen ragten verloren eine Azetylenflasche und ein Scheinwerfer in die Höhe, während der dritte Wagen ein primitives, mit Bretterplanken überdecktes Holzgerüst trug, zu dem eine Leiter hinaufführte. Neben diesem grotesken Zugsgebilde stand ein kleines Draisinchen, ein Zwerg, gemessen an dem Koloss des grossen Traktors, aber ein flinkes, behendes Ding, das mitunter fauchend seiner zitternden Ungeduld Ausdruck gab.

Aber es musste diese noch ein wenig zügeln, da sein Herr, ein Monteur des Fahrleitungsdienstes, sich nicht früher auf den Sitz schwingen durfte, ehe nicht der letzte späte Lokalzug die Bewohner der Vororte in ihre Quartiere gebracht hatte. Kaum aber hatte der den Bahnhof passiert, als knatternd die kleine Draisine ansprang und in Windeseile unsern Augen entschwand, dem Tunnel zu, dem die nächtliche Expedition galt. Die Strecke musste stromlos gemacht, der Tunnel, in welchem wir die Leitung später mit den Händen streifen sollten, ganz besonders gesichert werden. Bevor nicht die Erdungsstangen befestigt waren, durften wir die Einfahrt in die Berghöhle nicht wagen. Aber schon nach wenigen Minuten kehrte das kleine Vehikel wieder zurück, der Mann im blauen Leinenkittel erstattete kurze Meldung, und dann setzte sich der schwere Traktor mit seinem ungewöhnlichen Anhang polternd in Bewegung.





Links: Der Kontrollzug in langsamer Fahrt durch den Tunnel. Hier passieren wir eine ausbetonierte Gewölbestrecke, die zu keinen Anständen Anlass gibt

Rechts: Aber im Verputz dieses Tunnelrings scheint etwas nicht zu stimmen

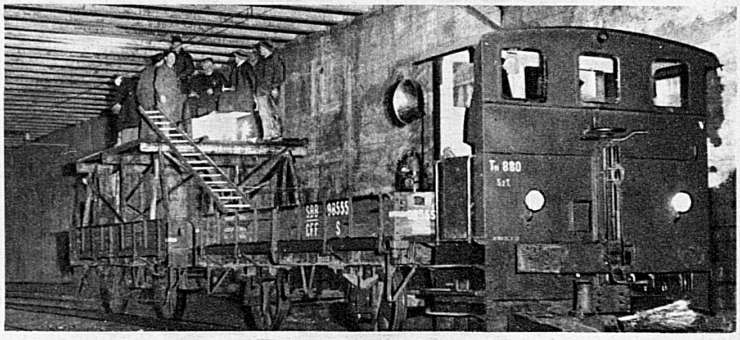
Etwa einmal im Jahre wird jeder Tunnel in der Schweiz in des Wortes wörtlichstem Sinn abgeklopft, um festzustellen, ob das Mauerwerk bröckele, ob sich in Wänden und Gewölbe etwa Risse eingestellt haben, die durch Auszementieren gefüllt werden müssen, ob sich an den Leitungsträgern, den eisernen Stützen des Fahrdrahts, nichts gelockert hat. Es ist eine Generalrevision, die der Zugsicherheit dient: brüchiger Verputz, nicht rechtzeitig entdeckt, könnte abstürzend leicht ein Wagenfenster zerschlagen, und wenn ein Rinnsal in der Wand nicht gele-

gentlich gestopft wird, kann es eine ansehnliche Mauerwerksfläche zermürben. Um solchen durch Infiltrationen des Bergwassers unvermeidlich eintretenden Schäden schon gleichsam im Entstehen nachzuspüren, finden die Kontrollen statt, und auch unser nächtlicher Ausflug war kein freundlich arrangiertes Schauspiel, um die Stimmung einer ungewöhnlichen Tunneldurchquerung festzuhalten, sondern eine einige Wochen zuvor planmässig festgelegte Arbeit. Und zum voraus war auch bestimmt, dass wir die erste Traversierung der fast kilometerlangen Tunnelstrecke pünktlich nach 50 Minuten abbrechen müssten, weil gegen 1 Uhr noch ein « Internationaler », der Engadin- und Tirol-Express, mit seinen aristokratisch blauen Pullmanschlafwagen, wieder Durchfahrt begehrte und eingeschaltete Leitungen vorfinden wollte. Wir mussten also bis dahin den Tunnel räumen. Der Führer der kleinen Draisine, die unserm Kontrollzug auf dem andern Geleise der Doppelspur wie ein wohldressiertes artiges Hündchen folgte, hätte dann — wenn es so weit wäre — schnell zu den Stationen zu pirschen, um die Stromunterbrechung aufzuheben und die Erdungsstangen an den Tunnelausgängen wieder einzuziehen.

Aber zunächst geht's ans Werk, und wir sind doppelt froh, als der 6 m hohe Tunnel sein schirmendes Dach über uns breitet. Draussen hat sich der Wind zum heulenden Sturm gesteigert, das Thermometer dagegen ist unter den Nullpunkt gefallen. Im Tunnel jedoch stört uns kein Luftzug, und es herrscht eine angenehme, gemässigte Temperatur. Freilich, der Tunnel ist in hohem Masse lärmempfindlich. Die Wände werfen die Rattertöne der Benzinmotoren in vielfacher Verstärkung zurück, und das gesprochene Wort hallt viele Sekunden lang nach. Bei dieser Revision wird indessen das Spiel der Schallwellen zum Vorteil, denn eine optische Kontrolle wäre trotz der flammenden Scheinwerfer kaum möglich, weil die schadhaft gewordenen Stellen äusserlich nur selten erkenntlich sind. Wenn aber der Hammer gegen

Richtig, wie der Hammer zuschlägt, löst sich ein ansehnliches Stück der Zementauskleidung

Beton oder Stein schlägt, hört man am Klang sofort, ob er auf feste Unterlage trifft oder nicht. Ein hohler Antwortruf des abgeklopften Materials mahnt zur Vorsicht, und der Lenker des Traktors stoppt wie von selbst die langsame Fahrt. Dann holt der Spitzhammer noch einmal zum Schlag aus, und es wäre verwunderlich, wenn nicht eine mehr oder weniger grosse Fläche des zur Abdichtung gegen das Gewölbe gespritzten Materials krachend zur Erde stürzte. Auf dieselbe Manier erkennen die Männer auch, ob an den Fahrleitungsträgern im Laufe des Jahres irgendein versteckter Schaden entstanden ist; denn dann ertönt kein reiner Klang, und es ist, als poche man gegen eine gesprungene Tasse. Die Akustik im Tunnel erweist sich also als eine treffliche Helferin. Hin und wieder fällt dem Hammer auch ein merkwürdiges Gebilde zum Opfer, das wie ein Miniaturstalaktit aus dem Gewölbe hervortritt. Es sind kalkige Ausscheidungen, innen hohl, harmlose Wucherungen des Wassers, das im Gewölbescheitel des Tunnels etwa eindringen kann. Schade eigentlich, dass man diese bizarren steinernen Eiszapfen nicht



Es gibt nicht nur Tunnels mit gemauerten Gewölben. Hier passiert der Zug eine Strecke, deren Decke als Blechbalkenbrücke ausgebildet ist

hängen lässt, wo sie hängen; aber sie sind überflüssig, nutzlos, und haben daher in einem Eisenbahntunnel keine Existenzberechtigung.

So wird Meter für Meter des Gewölbes abgeklopft, bis in vielen Stunden die Beschaffenheit des Tunnels untersucht ist. Und ein paar Wochen später würde man bei einer nächtlichen Wanderung durch den gleichen Tunnel eine andere Arbeitskolonne in Tätigkeit sehen, welche jene kleinen Mängel behebt, die bei unserer seltsamen nächtlichen Expedition entdeckt wurden. Ar.

Beim Vorbeifahren an den Fahrleitungsträgern wird das Rohrgestänge abgeklopft. Klingt es dumpf, muss man es näher untersuchen

Phot.: Froebel