Zeitschrift: Am häuslichen Herd : schweizerische illustrierte Monatsschrift
Herausgeber: Pestalozzigesellschaft Zürich
Band: 51 (1947-1948)
Heft: 10

Artikel: Die Station im Gotthardtunnel
Autor: Schmid, Hans Rudolf
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-667716

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: 03.01.2026

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

Die Station im Gotthardtunnel

Seit November des letzten Jahres befindet sich mitten im Gotthardtunnel eine Station, die jüngste aller Schweizerischen Bundesbahnen-Stationen, und wohl auch die originellste; denn sie hat keinen eigenen Vorstand und keine Weichenwärter, da sie von Göschenen aus ferngesteuert wird. Originell kann man sie auch darum nennen, weil sie in keinem Fahrplan steht und von den Reisenden überhaupt nicht bemerkt wird. Er bemerkt nur das eine, sofern er Lust hat, den Kopf in den scharfen Fahrwind hinauszustrecken: daß der Gotthardtunnel in seinem Innern viele Lichtsignale aufweist, rote, grüne, orangegelbe.

*

Das Unerhörte traf ein: Gemäß dem schriftlichen Befehl, den der Lokomotivführer vom Bahnhofvorstand von Göschenen erhalten hatte, hielt unser Schnellzug mitten im Tunnel, um hier, im Erdinnern und bei 2000 Meter unter dem Gipfel des Trittlihorns, ein paar Männer zu entlassen, die mit Spannung eines kleines Abenteuers gewärtig waren.

„Wir befinden uns hier vor Kilometer 8," erklärte uns Ingenieur Felber von der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen, als es wieder still geworden war. Unsere Stimmen hallten dumpf im Gewölbe. Im Schein der Lampen, die sich dort an der Tunneldecke befinden, erkannten wir auch bald die drei Weichen, die probeweise von der Signalstation Gotthard aus umgelegt wurden, nachdem man die Verbindung mit dem Stellwerk Göschenen unterbrochen hatte. Sie liegen in isolierten Geleisestücken und werden mit kleinen Motoren betätigt.

Hier war alles zum Greifen nahe, was uns vom erleuchteten Bahnabteil aus wie ein düsteres Verließ vorkommt, dem man so rasch als möglich ans Tageslicht entrinnt. Den einzigen Wandschmuck des Tunnels bilden die Starkstromleitungen auf der einen, die Telephon- und Telegraphenleitungen auf der andern Seite. Der Tunnel ist hier übrigens völlig trocken. Nirgends ein Tröpflein Wasser an den Wänden. Die Temperatur im Leib dieses Berges bleibt stets um 30 Grad Celsius herum; in der Signalstation zeigte das Thermometer 28 Grad, das Hygrometer 59 Prozent Luftfeuchtigkeit; sie wird durch die Bergwärme geheizt, und die komplizierten Apparaturen, die sich darin befinden, sind durch Temperatur und Luftfeuchtigkeit vor allen Unbilden geschützt.

Man sollte meinen, es gebe keinerlei Lebewesen in einem 15 Kilometer langen Tunnel. Und doch gibt es solche, nämlich Mäuse, wie der Bahnmeister mit der blauen Mütze erklärte. Die Mäuse bilden geradezu die Gesundheitspolizei des Tunnels. Sie fressen nämlich alles weg, was die Reisenden etwa aus dem Fenster werfen mögen, und halten den Bahnkörper sauber.

In Airolo fährt ein Zug Richtung Göschenen ab — so meldet das Lichterspiel auf dem Schaubild in der Signalstation. Wir gehen wieder hinaus auf die Schienen. Im Tunnel ist es mäuschenstill, wir hören nichts als das Echo unserer Worte. Nach langen Minuten zeigt sich in weiter Ferne ein schwaches Lichtpünktchen, und ein schwacher Luftzug streicht nordwärts an uns vorbei — der Zug stößt die Luft vor sich her. Langsam nimmt das Fünklein an Größe zu, bald stehen die Lichter im Dreieck — aber immer noch kaum ein Geräusch. Nur ein leises Brausen und Brummen kündigt sich an, wie das Summen einer Hummel, die sich in ein verdunkeltes Zimmer verirrt hat. Nun wird der Wind stärker und kühler, die Lichter nähern sich mit großer Eile — wir treten vom Geleise weg. Dann schwillt der Lärm zu einem betäubenden Fortissimo, der Wind zum Sturm, ein leichtes Klemmen setzt sich in die Ohren, und mit hämmernden Schienenschlägen ist der Zug schon vorbei.

*

Er ist wohlbehütet durch Signale, rote, grüne und orangegelbe, durch die am Geleise angebrachten Vorrichtungen der automatischen Zugssicherung und durch die Achsenzählwerke, die ebenfalls unscheinbar an den Schienen befestigt sind. Mit der neuen Signalstation ist es

möglich, drei Züge hintereinander in jeder Richtung durchs Tunnel zu schicken. Jeder schließt unsichtbar die Türen hinter sich, indem er automatisch zu seinem Schutze das hinter ihm liegende Signal auf Halt stellt — im gleichen Augenblick aber öffnet er seinem Nachfolger für die weiter zurückliegende Strecke die Bahn.

Vor der Errichtung der Signalstation konnten nur zwei Züge in jeder Richtung die Tunnelstrecke befahren; die Beamten von Göschenen und Airolo hatten sich jeweils darüber zu verständigen. Heute kann der Strom der Züge sozusagen ununterbrochen durch die Röhren geschickt werden; das ist besonders auch für den Güterverkehr wichtig, da die schweren Güterzüge am Fuße der beiden Rampen geteilt und erst vor dem Tunnel wieder vereinigt werden.

Außer der fahrplantechnischen Verbesserung, die durch die automatische Signalstation herbeigeführt wird, ergibt sich daraus aber auch eine solche der Verkehrssicherheit, und zwar durch die neu eingebauten Weichen in der Tunnelmitte. Es ist bekannt, daß der Unterhalt des Tunnels sehr viel Arbeit erfordert; die Geleise werden hier, wie auch die Fahrleitungen, besonders stark beansprucht. Bei Tunnelarbeiten mußte früher stets ein Geleise auf die ganze Länge des Tunnels außer Betrieb gesetzt werden. Die Weichenanlage mit all ihren Sicherungen gestattet nun, auf jeder Seite nur die halbe Geleiselänge auszuschalten und die Züge nur für die halbe Tunnellänge — statt für die ganze — über das „falsche" Geleise an sein Ziel zu führen. Man rechnet damit, die neue Anlage während mindestens 150 Nächten im Jahr benützen zu müssen — sie stellt eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit dar, die für die Schweizerischen Bundesbahnen beträchtlich ist, und die Ausstattung mit modernsten Mitteln der Schwachstromtechnik erlaubt es — im Gegensatz etwa zum Simplontunnel, dessen Weichenanlage in der Streckenmitte von Hand bedient werden muß — alle notwendigen Hantierungen zur Bedienung der Signalstation Gotthard vom Bahnhof Göschenen aus vorzunehmen.

Die Signalstation besteht aus drei in den Felsen eingesprengten Kammern: Die Stellwerkkammer enthält ein Lokalstellwerk zur örtlichen Bedienung der Tunnelweichen und einen Telephonapparat zur Verständigung mit den beiden Nachbarstationen. Dazu kommt ein Relaisraum, in welchem alle Apparate für die Speisung, Kontrolle und Ueberwachung der Sicherungsanlage untergebracht sind. Auf der Geleisetafel kann man zum Beispiel während Unterhaltsarbeiten den Verlauf der Zugsfahrten im Tunnel beobachten. Endlich münden hier auch die unzähligen Adern ein, die die Belegung der Geleise und der Weichen melden und über die Zählung der Achsen rapportieren. Damit hat es folgende Bewandtnis: die automatische Freigabe der durchfahrenen Strecke kann nur mit Zustimmung der Achsenzähler erfolgen, die für jeden Tunnelabschnitt erst die einlaufenden, dann die auslaufenden Achsen zählen; die Freigabe kommt nur zustande, wenn ebenso viele Achsen ausgezählt werden wie vorher eingefahren sind. Man verhindert damit die Freigabe der Strecke, bevor der ganze Zug das Zählwerk passiert hat. Den Strom für die Steuerung der Weichen und Signale liefert das Fahrleitungsnetz; die ganze Anlage kann aber auch auf das Ortsnetz Göschenen umgeschaltet werden, und wenn alle Stricke reißen sollten, steht noch eine Akkumulatorenanlage als Stromspender zur Verfügung.

Nicht vergessen sei die dritte Felsenkammer der Signalstation Gotthard: ein vollständig ausgerüsteter Schaltposten mit Hochspannungs-Oelschaltern, mit denen jede der beiden Fahrleitungen — etwa bei Unterhaltsarbeiten — in der Tunnelmitte getrennt werden kann.

*

Man braucht von den technischen Finessen, deren es hier gewiß viele gibt, gar nichts zu verstehen, um zu spüren, daß die Signalstation Gotthard nicht nur eine der zahlreichen Verbesserungen darstellt, die einzuführen die Schweizerischen Bundesbahnen nie müde werden; was wir im umgebauten Bahnhof Göschenen und dann in der Signalstation im Berginnern zu sehen bekamen, ist technisch etwas Erstmaliges, und wir dürfen auch darauf stolz sein, daß alles Schweizerarbeit ist.

Neben dieser modernsten aller Einrichtungen zur Sicherung des Verkehrs im Gotthardtunnel bleibt aber die älteste weiter bestehen: das sind die Tunnelwärter, die jeden Tag, immer zwei zusammen, den 15 Kilometer langen Gotthardtunnel abzuschreiten haben, mit der Laterne in der einen und dem Schraubenschlüssel in der andern Hand. Um halb drei Uhr nachmittags beginnen sie die dunkle Wanderung, um neun Uhr abends sind sie jeweils am Ziel. Nun wartet ihrer in der Tunnelmitte ein kurzes Absteigequartier, wo sie sich regelmäßig ins „Gästebuch" einzutragen haben.

Hans Rudolf Schmid

Ein Kulturbild aus der Zürcher Landschaft

Wülflingen und seine Schlösser

Von Gottlieb Heinrich Heer

Ein behäbiges Dorf breitet sich in der Talebene des unteren Tößlaufes zwischen den reben- und waldbestandenen Hügeln aus. Bauernhöfe, Handwerkerhäuser und einige Industrie, auch eine große Mühle, sind seine Zeichen, die noch immer dörfliches Gepräge zur Schau stellen, obwohl Wülflingen seit mehreren Jahren politisch zur Stadtgemeinde Winterthur gehört. Der Name deutet auf eine alemannische Hofsiedlung: Wulfilo hat hier seinen Speer in die Erde gesteckt und Wohnstatt genommen. „Die Leute bei den Nachkommen des Wulfilo" — dies besagt der Name — bildeten den Weiler und das spätere Dorf.

Schmuck reihen sich die breitgiebligen Häuser und Stallungen um die etwas gedrungene, vom massigen Turm überschattete Kirche mit dem einstigen Friedhof, einer parkähnlichen Idylle. Einige wenige Grabsteine noch künden vom Sinn und vom Ernst des Ortes. Sie träumen im wuchernden Grase und erinnern an vergangene Schicksale, wie der einfache Grabstein Friedli Steinemanns, der Jugendgeliebten des Dichters Jakob Christoph Heer, deren Gestalt er im „Joggeli" feinsinnig verewigt hat. Das stille Grab wird als poetisches Vermächtnis getreulich gepflegt ... Ein Schweikhof, Sammelstätte bäuerlicher Zehnten und Abgaben für mittelalterliche Herren — einst österreichische Herzoge und später städtische Räte von Winterthur und Zürich — steht auf einstigem Gemeindegebiet.

Aus dem Tale, in dem die Eulach sich mit der durch Steinbänke schäumenden Töß vereinigt, blickt der Besucher ringsum empor zu den Kuppen der Hügel: des Taggenberges, des Wolfensberges, und des Berenberges, die mit ihren Abhängen die Fruchtbarkeit der Felder schützen. Auf dem höchsten sichtbaren Waldgipfel schimmert ein vierkantiger Ruinenturm aus dem Geäst. Dies ist die Ruine Alt-Wülflingen oder Hoh-Wülflingen, die von früherer Feudalherrschaft zeugt. Der kegelartige Berg eignete sich vorzüglich zur Burgbefestigung und bot auch den Talleuten einen oft aufgesuchten Zufluchtsort in kriegerischen Zeitläuften. Die Grafen von Wülflingen beherrschten von hier aus ihre Lande, bis sie infolge eines prasserischen Lebenswandels Hof um Hof, Feld um Feld durch Verkauf oder Verpfändung verloren und die Grafen von Habsburg sie ablösten. Ein verschwörerischer Bischof, der den deutschen Kaiser Heinrich III. ermorden lassen wollte, wurde im Jahre 1055 in diesen öden Mauern eingekerkert. Auch den Habsburgern erging es nicht viel besser als den Grafen von Wülflingen. Sie verschwendeten ihre Habe in Kriegen, und so kam der Burgenbesitz in die Hände der Herren von Hettlingen und Seen, und schließlich flatterte vom zwei Meter dicken Gemäuer das Banner der Landenberger und der Rümlanger. Im 16. Jahrhundert zerfiel die Feste, und heute dämmert die Ruine im Forst neben der noch sichtbaren Vertiefung des Sodbrunnens. Ueber