

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

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: - (1937)

Heft: 11

Artikel: Die Nacht zum 27. Oktober : eine Brücke schiebt sich in den Bahnkörper

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-778149>

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: 10.01.2026

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

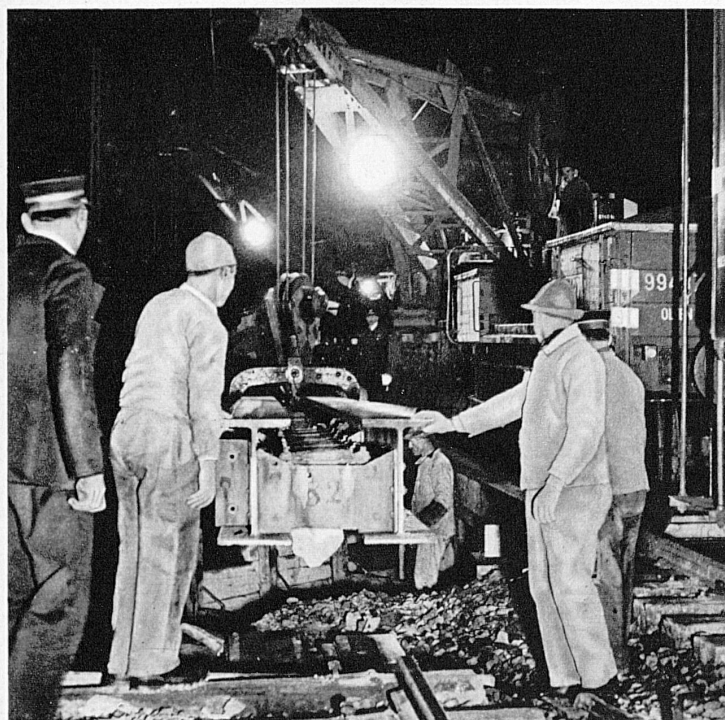
Die Nacht zum 27. Oktober



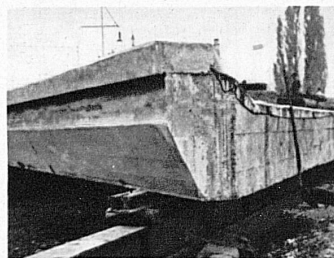
Am Nachmittag des 26. Oktober: Dort, wo die neue Eisenbahnbrücke dem Bahnkörper eingefügt werden soll, sind Hilfsbrücken eingebaut, über welche die Züge nur im 10-Kilometer Tempo schleichen dürfen

Eine Brücke schiebt sich in den Bahnkörper

Man hat sich in den letzten Jahren daran gewöhnt, in Schiene und Landstrasse vornehmlich zwei erbitterte Konkurrenten zu sehen, die ihre Fehde nicht nur in aller Öffentlichkeit austragen, sondern auch die Öffentlichkeit zum Schiedsrichter im Streit der Kompetenzen anriefen. Aber niemals können Gegensätze so gross sein, als dass sich



Nachts 11.15 Uhr! Vor zehn Minuten hat der letzte Zug die Strecke passiert, schon sind von beiden Seiten die Kranwagen angerückt. Hier packt einer die erste Hilfsbrückenhälfte mit seinen Krallen und schleppt sie, eine Last von 10,000 kg, zur Seite



Die neue Brücke steht in Reserve, ein Ungetüm im Gewicht von 400 Tonnen, auf eine Verschiebbahn aufmontiert, auf der sie in der kommenden Nacht an ihren Bestimmungsort gezogen werden soll



Hier sieht man die neue Brücke aus der Vogelperspektive. Schon am Nachmittag hat man die Schwellen aufgelegt, welche am nächsten Morgen die Geleise tragen sollen

nicht Verbindendes fände, und immer wird es Berührungspunkte geben, wo sich kreuzende Interessen gemeinsames Handeln erfordern. So sind sich Schiene und Landstrasse längst darin einig, dass die Niveauübergänge den Anforderungen des heutigen Verkehrs vielfach widersprechen und nach Möglichkeit durch Unterführungen ersetzt werden sollten: Die Bahnverwaltung wird dadurch der kostspieligen Barrierenbedienung enthoben, dem Automobilisten ein hemmendes Halten erspart. Damit soll indessen nicht etwa der Eindruck erweckt werden, der Ersatz von Niveauübergängen sei für die SBB ein gutes Geschäft. Die kapitalisierten Bewachungskosten sind in der Regel viel kleiner als die sehr hohen Kosten der Über- und Unterführungen. Die Bundesbahnen bringen also hier für die Sicherheit des Verkehrs grosse Opfer.

Mit unserer heutigen Reportage wollen wir zeigen, wie im Zeichen versöhnlichen Zusammenwirkens und Verständnisses eine fruchtbare Arbeit geleistet wird, die beiden Parteien zugute kommt: In der Nacht vom 26. zum 27. Oktober wurde zwischen Kilchberg und Rüschlikon auf der vielbefahrenen, linksufrigen Zürichseestrecke eine Brückendecke in den Bahndamm geschoben, unter der sich in Zukunft die neue Hauptverkehrsstrasse ziehen wird. Diese Unterführung erlaubt die Schliessung von nicht weniger als drei Übergängen und konzentriert den Verkehr, der sich zuvor in störender Zersplitterung über den Bahndamm verteilte, in eine Ader.

Ein solcher Bauvorgang wie eine Brückenlegung ist ein schwerwiegender, gewaltsamer Eingriff in den Bahnkörper, eine Operation, die sich von den üblichen dadurch unterscheidet, dass ihre Narben in kürzester Frist geheilt sein müssen. In der knappen Zeit von 6 Stunden, zwischen dem letzten über die Strecke geleiteten Abend-Personenzug und dem ersten frühmorgens Passage begehrenden internationalen Express war eine Arbeit zu bewältigen, bei der es auf die Innehaltung eines Mi-

11.35 Uhr. Einmal mangelt es am Gleichgewicht. Ein Arbeiter stellt sich auf die minder schwere Hälfte und sorgt auf diese Weise dafür, dass die Brücke in gerader Balance vom Kranwagen fortgeschafft werden kann



11.45 Uhr. Die härteste Arbeit der Nacht – im wahrsten Sinne des Wortes – beginnt, die Abtragung des Erdkerns, der den Pickeln und Spaten erbitterten Widerstand entgegenbringt. Die Erde birgt mehr Stein, als man vermutet hat, der zähe Lehm trotz selbst den Brechstangen



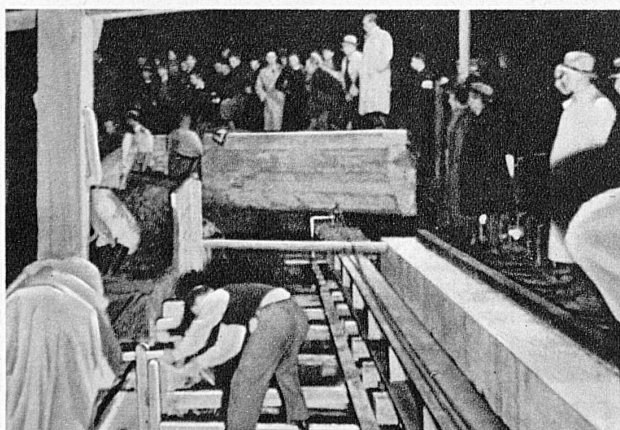


12.04 Uhr. Die Bundesbahnen haben sich nur zu den unvermeidlichsten Eingriffen in den Fahrplan bereitgefunden. So wurden die beiden letzten Vorortzüge aus Zürich in Kilchberg sistiert. Die Passagiere nehmen in bereitgestellten Postautobussen Platz, die den Pendelverkehr mit Thalwil herstellen

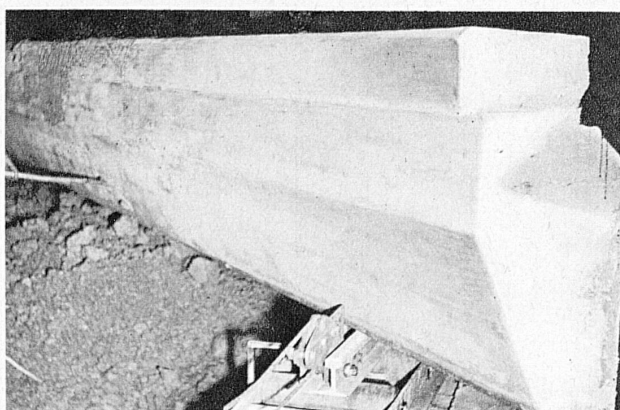
2.30 Uhr. Noch immer wird an der Abtragung des Erdkerns gearbeitet. Auch Zuschauer haben zum Pickel gegriffen, um diese bemühende Arbeit zu beschleunigen, und der Gemeindeingenieur von Rüschlikon hat sich ebenfalls in die Reihe eingereiht. Nun endlich ist der Hügel fast verschwunden, und die beiden Kolonnen treffen mit ihren Arbeitsgeräten zusammen



2.45 Uhr. Die Baugruben, über welche die neue Brücke gleiten soll, werden sorgfältig gereinigt. Unebenheiten, die den «Stapellauf» hindern könnten, entfernt man mit Beil und Säge



3 Uhr. Der Weg der Brücke ist frei...



nuten-, nicht eines Stundenplanes ankam. Man hatte das in wochenlanger Vorbereitung für diese Nacht festgelegte Programm um jeden Preis auszuführen, sollte nicht am nächsten Tage der Fahrplan zu einem Fetzen Papier herabgewürdigt werden. Und dass diese Aufgabe, allen Schwierigkeiten zum Trotz, gelang, dass nach 5 Uhr morgens ein Schnellzug sicher über eine Stelle fahren konnte, an der sich kurz zuvor ein Krater von ungefähr 26 m Länge aufgetan hatte, war der Erfolg einer Organisation, die mit höchster Gewissenhaftigkeit die Arbeitsetappen gleichsam mit der Stoppuhr zum voraus berechnet hatte.

Gewiss, die neue Brücke lag, zu einer Art Stapellauf bereit, schon auf abschüssiger Verschubbahn und brauchte nur an ihren Bestimmungsort gewunden zu werden, wo die im Schlitz mit Beton erstellten, fest auf ihren Fundamenten stehenden Widerlager auf die massige Belastung warteten. Aber zunächst einmal mussten die vier eisernen Hilfsbrücken, auf denen die Schienen seit Ende August ruhten, samt den Geleisen und Schwellen fortgeschafft werden. Abzutragen war auch der nun überflüssig gewordene Erdkern, der den Notgerüsten bis zur Einschubung der Brücke eine zuverlässige Stütze gewesen war. Fahrbare Krane, deren Krallen sich mit sicherem Instinkt in den vorher markierten Mittelpunkt der schweren Hilfsbrücken klammerten, besorgten den Abtransport im Nu; zehn Minuten, nachdem der letzte Zug die Strecke passiert hatte, war der Aufbau beseitigt, als sei er ein Kinderspielzeug gewesen, das man mit leichter Hand zur Seite schiebt. Grösseren und unvermutet energischen Widerstand leistete jedoch der Erdkern von 40 Kubikmeter, der, durch das jahrelange Befahren zusammengequetscht, selbst dem verbissenen Angriff der Pickel und Spaten zu trotzen versuchte. Obwohl kräftige Arme ihm von beiden Seiten zu Leibe rückten, wollte er sich nicht in sein Los ergeben, und eine Zeitlang hatte es fast den Anschein, als ob seine Hartnäckigkeit das Werk der Nacht in Frage stellen könne. Aber schliesslich fiel er doch unter den Attacken der unverdrossenen Arbeitskolonnen, und nun war das letzte Hindernis entfernt, das sich der Einschubung der Brücke in den Weg stellte.

Nun endlich können sich die beiden Winden regen, welche die neue Brückendecke von der Bergseite herabziehen sollen. Ein keckes Unterfangen, will es scheinen, dass sich sechs Männer — drei auf jeder Seite — anheischig machen, den Koloss von 400 Tonnen in Bewegung zu setzen. Aber er gibt nach. Zentimeterweise rutscht er auf der Verschubbahn voran; Licht- und Pfeifsignale, vorher vereinbart, sorgen dafür, dass er nicht auf der einen Seite schneller als auf der andern dem Ziel zusteuere. « 4 Meter 17 », schreit der Gruppenchef zur Rechten, nachdem er vom Zentimeterstab, der neben den Verschubbahnen entlangläuft, den Abstand vom Start abgelesen hat. « 4 Meter 17 », schallt es zurück, die Übereinstimmung ist evident. « 5 Meter 08 », ertönt es beim nächsten Halt, und wiederum wird die Losung bestätigend zurückgegeben. Ergäbe sich nicht die Notwendigkeit, die Rollen, auf denen das Brückenuntergum gleitet, umzugrup-

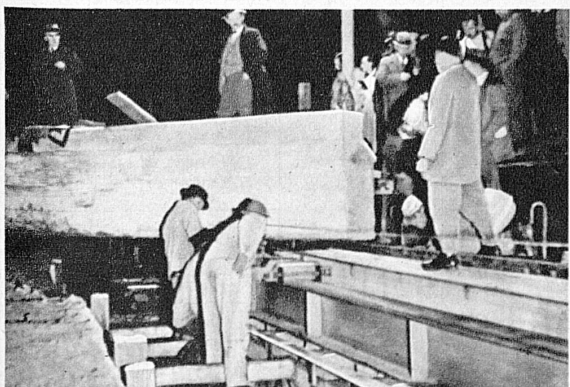


... und um 3.05 Uhr treten die Winden, welche sie vorwärtsziehen, in Tätigkeit

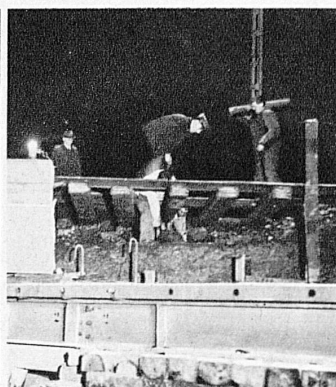
pieren (derart, dass die abgefahrenen wieder vorgespannt werden müssen), so hätte sich die Brückendecke in weniger als dreissig Minuten in den Bahnkörper eingefügt. Dennoch war die Stunde, die im Arbeitsplan vorgesehen war, eher zu reichlich bemessen. Der «Stapel-
lauf» vollzog sich ohne die geringsten Schwierigkeiten, und die Zuschauer dieser nächtlichen Brückenlegung durften ihre Freude an dem exakten, fast geräuschlosen Funktionieren der Technik haben.

Nur die Zuschauer freilich. Den Ausführenden, Arbeitern wie Ingenieuren, war keine Ruhepause gegönnt, in der sie sich stolzer Genugung hätten hingeben können. Die Uhrzeiger gingen erbarmungslos weiter, und noch standen jene Verrichtungen aus, die den Frühzügen

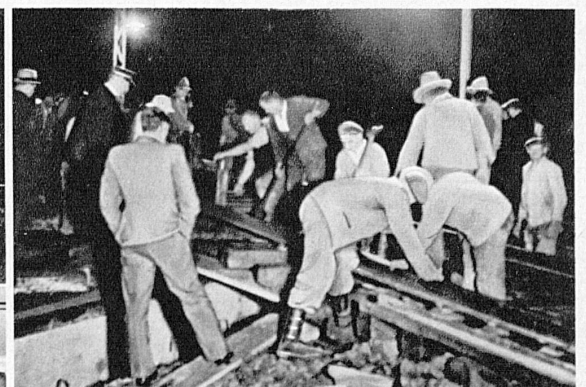
die Fahrt über die Baustelle ermöglichen sollten: das wenigstens notwendige Montieren des Oberbaues der beiden Geleise, das Unterklotzen der Schienen und deren Regulierung und — last not least — das Enterden und Einschalten der bei Beginn der Arbeiten unterbrochenen Fahrleitungen. Mit der Präzision der Selbstverständlichkeit, ohne überstürzte Gehetztheit — kaum dass die anwesenden Abteilungsleiter der Bundesbahnen einmal als Befehlshaber in Erscheinung treten mussten — wurde das Pensum absolviert, und die kurzen Notizen der Tagespresse gaben andern Tags davon Kunde, dass wiederum ein Punkt des Bauprogramms der Schweizerischen Bundesbahnen seine Erledigung gefunden habe. Gtr.



3.40 Uhr. Auf den Zentimeter messen sie an der Verschubbahn ab, ob die Bewegung der Brücke im Gleichmass erfolgt. Erst wenn die linke Seite dieselbe Entfernung vom Start registriert wie die rechte, wird das Signal zur Fortsetzung des Manövers gegeben



4.30 Uhr. Die Brücke, noch schienelos am Ziel! Rechts sieht man den Hohlraum unter den Geleisen des Bahnkörpers, der unterklotzt werden muss



Gleislegung auf die Brücke um 5 Uhr. Die Schienen werden auf den Schwellen festgeschraubt, eine Viertelstunde später passiert der Wien-Paris-Express die Baustelle