

Zeitschrift: Schweizerische Gehörlosen-Zeitung
Herausgeber: Schweizerischer Verband für Taubstumm- und Gehörlosenhilfe
Band: 67 (1973)
Heft: 5

Artikel: Männer, die für die Sicherheit des Bahnverkehrs sorgen : acht Stunden Fussmarsch durch den Lötschbergtunnel mit einem Streckenwärter
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-925319>

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: 16.07.2025

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

Männer, die für die Sicherheit des Bahnverkehrs sorgen

Acht Stunden Fussmarsch durch den Lötschbergtunnel mit einem Streckenwärter

**Bildreportage von Kurt Aeschmann
in den «Tages-Nachrichten», Münsingen**

Dank der freundlichen Erlaubnis des Verfassers dürfen wir heute diesen Bericht in der «GZ» auszugsweise veröffentlichen. Red.

6.50 Uhr am Morgen früh in Kandersteg

Vor dem Wartsaal macht sich wie üblich an diesem Wochentag Streckenwärter Paul Grunder zu seinem Kontrollgang durch den Tunnel bereit. Noch einmal überprüft er seine Laterne. Dann rückt er seine Gamaschen zurecht, und wir stapfen los Richtung Süden, dem Tunnelportal entgegen. Durch fast 30 Zentimeter hohen Schnee bahnen wir uns einen Weg über Schwellen und Weichen. Wir beobachten aufmerksam die Schienen, ob nicht irgendwo ein Bruch vorhanden ist. Ein Schienenbruch könnte Störungen oder gar Entgleisungen eines Zuges verursachen. Zwei Kilometer weit haben wir vom Bahnhof bis zum Tunnelportal zu marschieren. Wir brauchen gut drei Viertelstunden für diese Strecke. Dann machen wir eine kurze Pause. Wir lassen vor dem Portal zwei Züge kreuzen. Ein Autozug ist bereits in den Tunnel gefahren.

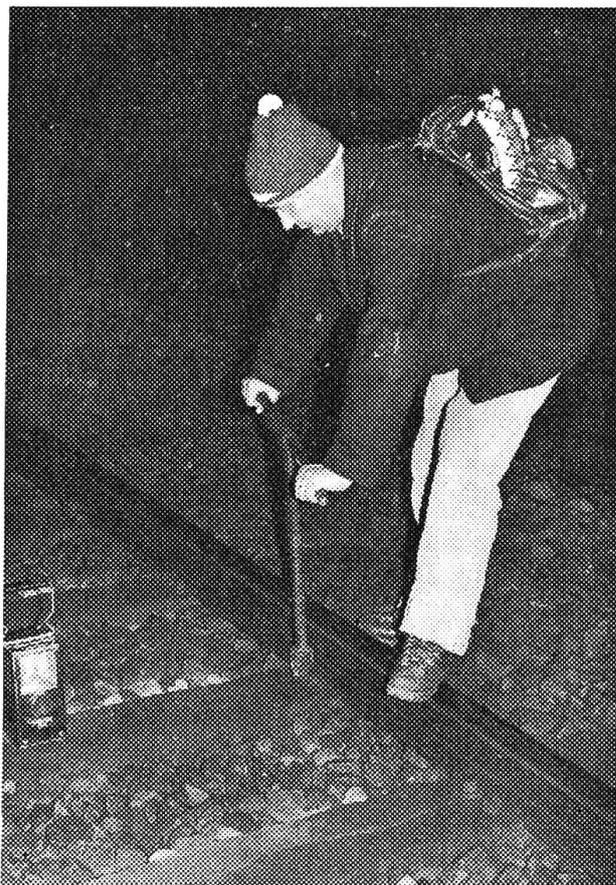
Nun marschieren wir in der Finsternis des Tunnels

Es ist 8.00 Uhr. Wir marschieren auf dem rechten Geleise in den Tunnel. Genau 14 612 Meter ist der Lötschbergtunnel. Mit regelmässigen kurzen Schritten von 60 Zentimetern Länge schreiten wir von Schwelle zu Schwelle. Nach 200 Metern entdecken wir einen Bremschuh, der hart neben einer Schwelle liegt. Wir werfen ihn in eine Nische. Diese Nischen dienen zu unserer Sicherheit. Alle 50 Meter ist eine Nische in die Felswand geschlagen. Sie ist etwa

2,5 Meter breit und hoch und 3 Meter tief. Ein 40 Zentimeter breiter weisser Streifen, aufgemalt links und rechts am Tunnelgewölbe, macht auf die Nische im Laternenschein aufmerksam. Alle 100 Meter sind die Nischen tiefer und breiter. In einer Nische von zirka 6x4 Meter hat eine ganze Bahnbau-Gruppe Platz. Es wäre zu gefährlich, sich draussen an die Wand zu lehnen, wenn die Züge knapp 60 Zentimeter entfernt an der Tunnelwand vorüberdonnern.

Für ewige Zeiten zugemauert

Nach 1,35 Kilometer Länge macht der Tunnel eine Kurve nach links. Ein gewaltiger Wassereinbruch und ein Einsturz hatten



Hier scheint sich ein Hakenbolzen gelockert zu haben. Mit dem Glockenschlüssel, der in einer Nische stand, zieht ihn Paul Rieder vorsorglicherweise an.



Ist alles in Ordnung? Aufmerksam prüft hier der Streckenwärter eine Schweissnaht: Beim Vorüberfahren eines Zuges gab es hier ein verdächtiges Geräusch.



Bei den Signalen und Weichen im Tunnel, ausserdem in Abständen von einem Kilometer, befindet sich in einer grossen Nische ein Telefon. Hier erkundigt sich Streckenwärter Paul Grunder nach einem gesperrten Geleiseabschnitt.

beim Bau des Tunnels an dieser Stelle zu einem grossen Unglück geführt. Mehr als 20 Arbeiter ertranken. Die Ingenieure mussten den Bauplan ändern und diese gefährliche Stelle unter dem Gasterntal umgehen. Noch heute rauscht dort ein Bach aus dem Stollenvortrieb. Man kann ihn in gebückter Haltung etwa 150 Meter weit begehen. Das höllische Loch, wo das Wasser auf 3700 Meter Tunnellänge eingebrochen war, hat man für ewige Zeiten zugemauert.

Es ist 9.30 Uhr

Langsam verrinnt die Zeit in dieser Finsternis. Schritt um Schritt geht es auf den Schwellen vorwärts. Hie und da stellt Streckenwärter Grunder seine Laterne ab, um die Schweissnaht zwischen zwei Schienenstücken zu überprüfen. Früher wa-

ren die Schienenstücke miteinander verschraubt. Da musste man manchmal lokergewordene Schrauben wieder anziehen. Heute sind die Schienenstücke aneinandergeschweisst.

Dann und wann gibt es einen Schienenbruch, besonders in den Übergangszeiten. Da ist es draussen kalt und im Tunnel warm. Diese schwankenden Temperaturen sind manchmal schuld, dass eine Schiene reisst. Dann muss sie sofort ausgewechselt werden. Der Streckenwärter kann dies aber nicht selber machen. Er unterlegt und sichert die gebrochene Schiene nur mit einem Keil. Dann meldet er den Schaden an die Bahnstation. Alle Kilometer hat es in einer grossen Nische ein Telefon, mit dem der Streckenwärter die Verbindung nach Kandersteg oder Goppenstein herstellen kann.

(Schluss folgt)