

Bergdruck unter Tage

Wo Stollen, Gänge und Tunnels zum Knotenpunkt werden, da ist die Übersicht bald verloren. Eindrücke aus dem Bergesinnern bei Amsteg.

Janosch Szabo

Es rüttelt und schüttelt im Tunnelbauzüglein. Es ist eng. Kein Platz da für jeglichen Komfort. An den Wänden stehen bretterharte Holzbänke. Schon so mancher Bauarbeiter, Maschinist und Minör ist darauf gesessen, auf dem Weg zu seiner Arbeit. Einmal vom Berg verschluckt, geht's unaufhaltsam immer weiter mitten ins Felsmassiv. Das schummrige Licht an der Decke flackert bei jedem Holpern. Dann plötzlich stoppt das kleine Eisenmonster, spuckt seine Insassen aus, eine Gruppe Besucher, und ruckelt weiter auf dem schmalen Gleis.

Hier 1800 Meter im und 800 Meter unterm Berg haben einst die Arbeiter der Neat-Baustelle Amsteg ihren Zwischenangriff gestartet, sich mit Hilfe von Sprengstoff und Maschinen gen Süden gearbeitet und tausende Tonnen Gestein aus dem Berg gelöst. Doch heute steht das doppelstöckige Förderband still, das mit einer Maximalleistung von 600 Tonnen pro Stunde all das Material ans Tageslicht befördert hat. Jetzt lagert es draussen in Amsteg im Kieswerk, als Seeschüttung im Urnersee, oder wurde zu Beton verarbeitet. Drinnen im Berg, wo noch vor wenigen Monaten Detonationen das Gestein barsten und monströse vierzig Meter lange Tunnelbohrmaschinen sich durch den Fels frassen, ist ein Geflecht von Tunnels, Stollen und Gängen entstanden. Hier, wo der Zugangsstollen von Amsteg auf die beiden Röhren des Gotthardbasistunnels trifft, ist heute ein unterirdischer Knotenpunkt. Hier werden einstweilen Züge von Süd und Nord das mächtige Schweizer Alpenmassiv rasend unterqueren.

Doch bis dahin muss noch einiges getan werden. Kurt Leu, Besucherführer, erklärt: „Ein Fundament wird gebaut, ein Bergwasserrohr verlegt und schliesslich ein geschlossener Innenring betoniert. Erst dann kommt hier die Bahntechnik rein.“ Er zeigt in die mit Neonröhren an den Wänden beleuchtete Oströhre. Sie hat eine auffallend rundliche Form, ist mehr als ein blosser Halbkreisdurchstich, wie er bei kleineren Tunnels üblich ist. Das habe statische Gründe, sagt Leu und blickt bedeutungsvoll an die steinerne Decke. „Der Bergdruck ist enorm“.

Da wird es einem urplötzlich wieder bewusst, welch gewaltige Massen über einem lagern. Purer Erstfeldergneis, eine hunderte Meter dicke Schicht. Der Gedanke daran ist bedrückend, so fern scheint plötzlich das Tageslicht, die bunten Herbstbäume, die dort oben irgendwo an den Hängen der Berge stehen. Hier unten gibt es keine Jahreszeiten, hier unten ist das Klima immer gleich – fröhsommerliche 23 Grad, aber ziemlich stickig. Sola Bradimir findets gemütlich: „Ich mag die Wärme. Und es hat keinen Wind und keinen Regen.“ Er zieht kurz seinen gelben Helm aus und wischt sich den Schweiss aus der Stirn. Er sei hier nun seit zweieinhalb Jahren auf der Baustelle, sagt der junge Maschinist, und die Arbeit gefalle ihm. „Gerade sind wir dabei den Brecher zu demontieren“, sagt er und zeigt auf ein grünes eisernes Ungetüm. Der werde nun nicht mehr gebraucht und deshalb in seine Einzelteile zerlegt und schliesslich per Lastwagen und via Zugangsstollen nach draussen gebracht. Bis vor kurzem aber lieferte die Maschine unter der Aufsicht von Branimir und seinen Arbeiterkollegen noch wertvolle Arbeit. Tausende Kubikmeter

Felsbrocken habe sie in ihrem Innern zu leichter beförderbarem Schotter vermalmt, erzählt der Maschinist. Seine Augen leuchten angesichts derartig brachialer Geschichten und er sagt mit einem Lächeln: „Wenn ein Mensch da rein fällt, kommt er unten als Hackfleisch raus. Ganz sicher.“ Passiert sei das natürlich und zum Glück noch nie. Aber aufpassen müsse man schon. Dann muss er wieder ran an die Arbeit.

Er und eine handvoll weiterer Arbeiter sind die einzigen, die hier am Knotenpunkt derzeit noch wirken. Ansonsten ist es ruhig hier. Nur die dicken schwarzen Rohre an der Decke des Zugangsstollens brummen. „Sie befördern Frischluft in die Tunnels“, erklärt Leu. Die verbrauchte Luft ströme dann durch den Stollen automatisch wieder nach draussen. Der leichte Wind aus dem Bergesinnern macht das Prinzip spürbar. Und dass hier auch ein leichter Überdruck herrscht, wird klar beim Passieren einer jeden Brandschutztür. Orkanartig pustet es da einem entgegen oder je nachdem hindurch. Die Türen, so wichtig sie auch sind für die Sicherheit, so schwierig machen sie die Orientierung. Bald hat man trotz Tunnelführer Leu den roten Faden verloren und ist erstaunt an dieser und jener bekannten Stelle wieder aufzutauchen.

Doch da rattert schon das Züglein heran. Hineingepfercht geht's nun wieder leicht bergan ans Tageslicht. Welch ein Genuss die Novemberfrische nach dieser stickig staubigen Tunnelluft.