

IN SNELTREINVAART

TERRITRITTEN BEGINNEN IN



De boor waarmee de tunnel werd uitgegraven, prijkt voor het bezoekerscentrum in Busca - dat geheel is opgetrokken uit opgevoerde granietblokken uit het Gotthardmassief. © DLR/STB

Tussen Zürich en Lugano nadert 's werelds langste treintunnel zijn voltooiing. De hoogste tijd voor een lutsende, lutsende, vonken trekkende proefrit onder de Alpen.

VAN ONZE BRONNEN
IN ZÜRICH EN
BUSCA VAN DEN ERVAREN
BIRSCHEHOOD | Naam en telefoon-
nummer van een verwant, graaf Stephan
Areri laat niets aan het nalaten om als we
aan de Italiaanse kant van de Gotthard-tun-
nel aan boord van de trein te stappen. 'Je
weet maar nooit!
De hoofdingenieur van het Zwitserse tun-
nelbouwbedrijf AlpTransit, buik vooruit in
zijn oranje veiligheidsoveralls, is niet ge-
weerd om potentiële vanden te laten in
de in aanbouw zijnde tunnel onder de Gotthard-

karpaas, wanneer hij de liding heeft.
Maar veertig Zwitserse journalisten hebben
na eenmaal van de Zwitserse spoorbaan
gedaan gekregen dat ze als domme op een
toerist mee mogen, en oeders zijn oeders.
Fluiterende hegel om, de verplichte
veiligheidsbril op het hoofd getrokken,
schakelen we voorbij Armeri en zijn callani-
stische de trein in.
Sopmaas kortrijdt de Schweizerische Ems-
denbahn proef op de vijfde kilometer
spoor die het tram van Areri aan de midde-
lijke kant van het Gotthardtraject al heeft
opgevoerd. Gebouwd, noemen de Zwitserse

lang-dere kant van de rijkje de tunnel die,
als hij over twee jaar klaar is, landgrenzen
afrekenen met een vers dicht bij elkaar
zal doen woen. We zijn in Busca, langs de
Italiaans-opekende kant van het Zwitserse
leefgrensoverloop. In het dorp, waar de tun-
nel 72 kilometer verderop weer het daglicht
siet, wordt thuis gesproken. Na ja, Schweiz-
erlandisch.
Vierentwintig meter, als iedereen eenmaal
is geweten even ingak met toehoorders
naar het toegewezen heeft gekregen. 'Voor
het geval er brand uitbreekt in de tunnel',
verklaart hij met een klein oog op de rode
brandoverschik, die op een rijspoor even
verderop op een klein stukje te wachten. 'Waar
genoeg licht voor een kwartier. In die tijd
zo je even veiligheidsna moeten kunnen
berouwen.'
De proefrit waarop we vandaag meemogen,
is niet de allereerste rit van een trein door
de nieuwe Gotthard-tunnel. De voorbije we-
ken hebben de Zwitserse op hun Zwitsers-
schijn van vijftien kilometer al elektrische
proefrit gemaakt. Het aanvallende stalen-
gangrij van veertig kilometer per uur heb-

VLAKKE GOTTHARDTUNNEL

ONDER DE ALPEN DOOR



Van de 57 kilometer enkelspoor is vijftien kilometer geheel afgevoerd. © DLR/STB

ben ze het stappen van telkens twintig kilo-
meter per uur opgevoerd. Vanaf zondag de
machines kijken of hij proefriten ook met
720 kilometer per uur nog netjes op de spoor-
baan blijft.
Langs een dinstroop door een diep klo-
moedje de testriten vanuit zijn boord op het
reintegreren in Busca een de vier kilo-
meter verderop gelegen zuidelijke ingang
van de tunnel. Daar, in het dorp, beginnen de
opgevoerde vijftien kilometer spoor en
hangt een bovenschik waar een elektric-
sche locomotief stroom kan afnemen en de
tractie van de dienst overnemen.
Stoppen in de oren
Eindeling van de proefrit is niet alleen kij-
en of de trein de boogde veiligheid haalt.
Maar ook: nagaan of de veiligheid en het
comfort bij die snelheid gegarandeerd blij-
ven en de trein bijvoorbeeld niet te hard
been en weer naar schokken op het spoor.
Ook het meubelen dat de uitzonderlijke
(de pantograaf) met constante kracht tegen
de elektrische bovenschik moet aandruk-
ken, zal worden beproefd.

Om de tunnel aan te
leggen zijn achttentwintig
miljoen ton gneis en
graniet uit de berg
gedrukt, gebouwd en
gedynamiseerd

'Bov vlak het spoor ook is gelegd, de afstand
tussen pantograaf en bovenschik vastzet
schikt, legt de draad die grip van Fosse, het
Zwitserse securitybedrijf dat met de veil-
gheidsmaat is belast. 'Het mechaniek
moet daarvoor compenseren. Het moet met
genoeg aandacht komen, zodat de pantograaf
bovenschik niet bot en de trein geen
vaart verliest. Maar het mag ook weer niet
te hard drukken, want dan doet het de bo-
venschik weg.'
In de bovenschik en in de pantograaf
van de testriten zijn daarom het en de an-
neven ingewerkt. Voorzaten allen rit oer-

wante en afwaaitte veranderingen
op de trein, met als de acht meters en cen-
ten. 'Om te kijken of de bovenschik niet
te strak is afgesteld en daarvoor voeten
toet', verklaart Siegrist. 'Want dat zou
brengd zijn.'
Een voor de theorie. Na maar een klein
wat de praktijk heeft. Eenmaal de testrit-
locomotief is ingekoppeld, neemt Josef
Zimmermann in de stuurcabine van de
elektrische locomotief plaats. Zimmer-
mann is een van de twintig machinisten die
voor de duur van de testperiode door de
Zwitserse spoorwegen aan AlpTransit zijn
aangeworven om de proefriten te beama-
nen.
Getijdelijk voor bij de snelheid op 20, 60,
90, 120, 150, 180 kilometer per uur. In eerste
reik, evenlijkt Zimmermann veranderinge
houden. Dan noorden hij weer vaart. Te-
gen de tijd dat de trein de grens van twee-
honderd kilometer per uur oversteekt,
zijn de instructies te stoppen in de oren

»»» Lees verder op blz. 34

