

Probefahrt

Bis ich mich von meinem unnötigen Südtirolabenteuer wieder erholt habe, ist man mit dem Aufziehen des Vorspannseiles für die Tragseile der Vallugabahn schon knapp bis zur Gratstation gekommen.

Ich bin der Wiener Firma als Springer und Melder zugeteilt. In dieser Funktion muß ich mehrmals in heiklen Klettereien auf die äußersten Felsvorsprünge des Grates hinaus, um sofort ein akustisches Zeichen zu geben, falls das 25 Millimeter starke Stahlseil an den Felsen scheuert. Es geht um das letzte Stück bis zur Winde, zugleich das schwierigste, weil es nicht einsehbar ist. Hier verliert die Seilzugmannschaft am meisten Zeit, denn einfach drauflosziehen, ist bei so hohen Belastungen und dem Risiko einer Seilverletzung nicht möglich.

Am Nachmittag ist die schwere Seilklemme bis zur Winde gekommen. Großes Hallo bei den Männern! Nun muß umgehängt werden, das starke Seil muß auf die Winde kommen. Zu diesem Zweck wird auf das Seil eine etwa 80 Kilo schwere Spannbacke aufgebracht, die dann mit stark dimensionierten Seilschlaufen auf die Station hin verankert wird. Eine knifflige Arbeit, denn der kleinste Fehler kann zur Katastrophe führen – dann nämlich, wenn das starke Seil unversehens aus der Klemme rutscht, um im nächsten Augenblick mit verheerender Wirkung ins Tal zu stürzen.

Obermonteur Sommer ordnet die Arbeitsabläufe mit lauter Stimme an und überwacht sie scharfen Auges. Mit seiner hünenhaften Erscheinung und der geliebten Stummelpfeife als Zeigestab in seiner Linken ist er ein Montageleiter von beruhigender Autorität. Nun fehlt ihm ein Mann, und er sieht mich, vom Herumturnen ausrastend, auf einem Felsen sitzen. „Rudi“, schallt es zu mir her, „komm, hilf uns kurz beim Umhängen, wir müssen schauen, daß wir weiterkommen. Ich kann nicht warten, bis vom Tal herauf Verstärkung kommt!“

Ich nähere mich der Winde. Sie steht auf einem Felsvorsprung, der zur Talseite knapp zwei Meter abbricht. Nach einer kleinen Standfläche unterhalb läuft der Fels in eine steil abfallende Rinne. Dort hinunter, auf den eng begrenzten Standplatz, muß ich mit einem Monteur, um die Spannbacke auf das Seil zu halten – solange, bis die Männer über uns die

ersten zwei Schrauben befestigt haben. Wir heben alle gemeinsam die schwere Klemme auf das Seil, und die Leute von der Winde halten sie im Gleichgewicht.

Wir zwei unteren springen auf unseren Platz hinab und halten in sehr ermüdender Haltung über Kopf die Klemme gegen das Abrutschen fest.

Wir zittern schon beide in den Armen und fragen abwechselnd mit gepreßter Stimme: „Wie lang dauert es noch?“ Ober uns arbeiten sie fieberhaft, haben aber ihre Schwierigkeiten, weil sie sich mit den Schrauben und den Gabelschlüsseln weit aufs Seil hinausbeugen müssen.

Ein Schrei meines Helfers: „Ich kann nicht mehr!“ Blitzartig schaue ich nach oben, und schon drückt die Klemme gegen mein Gesicht. In einem Abwehrreflex drücke ich die Seilklemme in ihrem Fall zur Seite und springe, so gut ich es in Sekundenbruchteilen vermag, in die entgegengesetzte Richtung zum Fels. Aber ich schaffe es nicht. Die Spannbacke wuchtet seitlich an den Fels, prallt ab und fällt auf den Rist meines linken Fußes. Dann rutscht sie in die schmale Rinne, wo sie sich verkeilt.

Ich schreie laut auf und klammere mich an den Fels, um nicht durch eine ungeschickte Bewegung abzustürzen. „Bleib stehen, Rudi, bleib ganz ruhig stehen, wir kommen schon“, höre ich die Stimme des Obermonteurs über mir. Ich kann nicht nach meinem Fuß schauen, denn ich muß in meinen Halt gekrallt bleiben, mit dem Gesicht am Fels.

Ich versuche, mein Stöhnen zu unterdrücken, während die Hände der Helfer auf mich zukommen und mich als zitterndes Bündel auf den Platz hinter der Winde hinaufziehen. Sofort läßt Herr Sommer die Arbeit am Seilzug einstellen und kümmert sich um meine Verletzung. Mein Fuß ist blau angeschwollen, eine Quetschung ist zu befürchten oder ein Bruch. Das ganze Bein schmerzt, ich kann nicht sagen, wo es am meisten wehtut.

„So schnell wie möglich hinunter“, befiehlt der Obermonteur und ordnet damit zweifellos nichts Falsches an. Aber wie? „Wir heben dich in die Materialbahn, das ist das Schnellste“, sagt ein Arbeiter, recht glücklich über seinen Einfall. Doch von dieser Möglichkeit will ich nichts wissen, denn ich habe in diesem Punkt schon meine Beobachtungen gemacht. Es hat ja seine Gründe, daß es verboten ist, auf diesen Bretterkisten Personen zu befördern. Nein, diesem Spielzeug vertraue ich mich nicht an.

„Versuche zu gehen“, fordert Sommer mit spürbarem Mitgefühl. Und, wie um seine Regung gleich einzuschränken, setzt er hinzu: „Du hast großes Glück gehabt; wäre die Klemme zuerst auf deinen Fuß gefallen, wäre er abgeschlagen worden.“ Ich humple im Kreis herum, spüre aber beim Auftreten stärkere Schmerzen als im Stehen.

„Wenn ich dir zwei Männer mitgebe, auf die du dich aufstützen kannst, geht es dann bis zur Ulmer Hütte?“ gibt sich der Montageleiter noch einmal besorgt. „Wenn du es allein schaffst, schick meine Leute zurück“, meint er und wendet sich seinen Aufgaben zu.

Wir setzen uns in Bewegung, zuerst über das sulzige Schneefeld vom Vallugagletscher hinunter und dann auf dem Weg, der hinter dem Jahnturm zum Valfagehrjoch führt. „Ich schick’ dir von unten Leute entgegen“, ruft mir Sommer noch nach, dann werden die Stimmen und der Arbeitslärm hinter uns dünner.

Zwischen den beiden Männern geht es flott dahin, und als der Weg hinter dem Jahnturm etwas breiter wird, habe ich das Gefühl, daß alles nicht so schlimm ist. „Ich glaube“, sage ich zu meinen Helfern, „ihr könnt zurück, denn der Herr Sommer ist sicher sehr froh um euch.“ Ohne Kommentar machen die zwei kehrt und sind schon hinter der nächsten Wegbiegung verschwunden.

Ich humple allein weiter – aber nicht lang. Bis zum Joch kann ich mich schleppen, dann ist es aus. Ich nehme meinen Rucksack ab, trinke den letzten Schluck Tee aus der Thermosflasche, lege den leeren Rucksack auf einen kniehohen Stein und setze mich darauf. Was jetzt?

Mein Fuß schmerzt immer heftiger, und hinzu kommt die Wut, die Helfer vorzeitig entlassen zu haben. Gleichzeitig stelle ich fest, daß über mir ein schwarzer Himmel aufzieht, aus dem, wenn auch noch entfernt, die ersten Blitze fahren. Auf dem beschwerlichen Weg zum Valfagehrjoch habe ich der Wetterseite den Rücken gekehrt und nichts vom aufziehenden Unwetter bemerkt.

Mein Rastplatz liegt etwa auf der halben Wegstrecke zwischen der Seilwinde auf dem Grat und der Ulmer Hütte. Jeden Augenblick muß es zu regnen beginnen, und ich habe keinen Wetterschutz im Rucksack. Mir ist bereits kalt, es schüttelt mich. Das Schreien um Hilfe kann ich mir sparen, weil den Arbeitern auf der Gratstation und drunten bei der Schutzhütte der Lärm der Dieselmotoren die Ohren füllt.

Nun krachen über beiden Baustellen Blitze nieder, der Donner rollt gewaltig durch die Kare. Ein mir bis dahin fremder Zustand bemächtigt sich meiner – ich gerate in Panik. Dabei sind es nicht die grellen Blitze, die mir Angst machen, sondern die Kälte, die sich in mich frißt.

Ich raffe mich auf und schleppe mich weiter, aber trotz größter Anstrengung komme ich nur bis zu den obersten Serpentinaugen des Steilhanges. Ich muß hinunter – hinunter!

In meiner Verzweiflung setze ich mich auf den Boden, nun kann ich mich Schub um Schub mit den Händen nach vorn drücken, meinen ver-

letzten Fuß dabei mühsam in die Luft haltend. Auf diese Art lege ich ein paar Meter pro Minute zurück.

Ein unheimlicher Blitzschlag drückt mich zu Boden. Ich falle zur Seite in das feine Geröll und reiße mir die Hände auf. Verbissen rappelle ich mich weiter. Da kommt ein Rauschen auf mich herab, und ich spüre den Wolkenbruch wie einen kalten Brausestrahl in meinen Nacken fahren. Mein Mut sinkt auf Null, denn ich bin in wenigen Sekunden bis auf die Haut naß.

Ich rutsche jetzt mehr als ich mich schiebe über den steilen Fußweg, dessen Grund schon in kürzester Zeit vom Regen so aufgeweicht ist, daß ich mich über längere Strecken nicht mehr halten kann und bis zur nächsten Biegung schlittere, um mit dem geschwollenen Fuß unhaltbar und schmerzhaft anzuschlagen.

Durch die unbeholfene Fortbewegung komme ich in einen derartigen Zustand der Verzweiflung, daß ich zu schreien beginne, obwohl ich weiß, daß es das Schlechteste ist, was ich tun kann. Doch ich muß mir selbst beweisen, daß ich noch soviel Kraft habe, um auf dem Boden zu rutschen und zugleich um Hilfe zu rufen. In der schmerzvollen Anstrengung, soviel wie möglich vom Weg ins Tal hinter mich zu bringen, denke ich nur an die Talstation der Materialbahn. Ich darf nicht aufgeben, der Ernst der Lage ist mir bewußt. Wieder beginne ich zu schreien, während ich auf dem schmierig-glitschigen Weg abwärts rutsche. Da, ein Echo? Nein, das bin nicht ich, das ist eine Antwort. Ich klammere mich am Wegrand fest und horche angestrengt in das Gewitter hinein – ja, da sind Stimmen. Dann höre ich meinen Namen rufen. Ich brülle, daß die Lungen schmerzen: „Hilfe, da bin ich“, dann kommt nur noch ein erschöpftes Keuchen aus meinem Mund. Ich gebe jeden weiteren Versuch zu schreien auf, aber da tauchen meine Retter schon vor mir auf.

Wie schon Stunden vorher, geht es jetzt wieder, von zwei Männern gestützt, zur Ulmer Hütte. Dort bringt man mich in ein Zimmer, und ich erhalte Handtücher, um mich gründlich trocknen zu können. Als behelfsmäßige Kleidung finden sich ein Trainingsanzug und eine Arbeitsmontur. Ich leere einige Tassen Tee, klemme mir ein Wurstbrot in die blutigen Finger und hinke dann, flankiert von verlässlichen Samaritern, zur Station der Materialbahn, die bis zur Arlbergstraße führt. Nach etwa fünf Minuten Fahrt, im großen Spannungsfeld, stütze ich mich in der kleinen Kiste vorsichtig auf und überprüfe mit einem Blick auf den Talboden meine Schwindelfreiheit. Ich bemerke mit Freude, daß die Latschensträucher in den Hängen so stehen bleiben, wie sie gewachsen sind. Da kommt auch schon jene Stütze auf mich zu, bei der es mich vor einem Jahr ins

Seil gezogen hat. Und jetzt schon wieder ein Arbeitsunfall, denke ich, als das Zugseil hinter mir in die Rollen klatscht. Ich bleibe flach in die Kiste gekauert, bis das Gehänge der Materialbahn auf dem Balken der Talstation anschlägt. Bei der Ladestelle an der Straße wartet bereits ein Auto, und eine neue Zweimannbegleitung bringt mich zum Arzt.

Meine Verletzung wird fachmännisch versorgt, ich werde krank geschrieben, und zwischen den Schultern meiner neuen Leibgarde humpel ich zur Talstation der Galzigbahn. Dort kommt mir zufällig Herr Kloser entgegen. Er erkundigt sich, während er nervös an einer platschnassen Virginia knabbert, nach meinem Befinden. Ich kann schon wieder lachen. Und in Erinnerung meines ersten Unfalles sage ich: „Das kann lang dauern, Wochen, Monate!“

Er begreift, sucht wie immer mit beidseitigem Klopfen auf die Lederjacke sein Feuerzeug und geht mit einwärts trippelnden Schritten in seinen Feierabend hinein.

*

Es kommt eine ruhige Zeit für mich, sodaß ich das Mißgeschick beim Seilzug beinahe schätzen lerne. Ich muß wohl meinen dick bandagierten Fuß umständlich nachschleifen, doch der Schmerz hält sich in Grenzen, und die Hände sind bald abgeheilt.

Meine Tage sind randvoll mit dem Beobachten der Geschehnisse beim Bau der Vallugabahn. Den Antransport der riesigen, gut 35 Tonnen schweren Tragseile auf drei Meter hohen Holztrommeln, die ein Zugmaschinen-gespann zum Moserkreuz hinaufbringen wird, darf ich nicht verpassen.

Als es soweit ist, bin ich an der Seite des Obermonteurs Affenzeller und voll Staunen, mit welchen Kniffen und Kunstgriffen, mit welchem unschätzbarem Maß an Erfahrung und handwerklichem Geschick diesen Ungetümen zu Leibe gerückt wird. Als dann gar eine dieser mächtigen Seiltrommeln auf vier dünnen Gewindespindeln aufgebockt über der Straße schwebt und ein PKW unten durchfährt, ist meine Hochachtung für den mutigen Chauffeur gleich groß wie für den verantwortlichen Montagetrupp. Der kleinste Fehler kann unermessliche Folgen haben. Die Vorbereitungen für den Seilzug sind abgeschlossen, und mein Fuß inzwischen schon so gut ausgeheilt, daß ich an nahezu allen beliebigen Stellen diesem „Kriminalstück“ folgen kann.

An einem guten Tag, wenn sich der Einsatz der Mannschaft und das Wetter optimal ergänzen, können ein paar hundert Meter Seilzugstrecke bewältigt werden. Da knistert Nervosität zwischen den Beobachtern und

dem Signaldienst, den Meldern an den Telefonen, beim Seil und an den Winden. Es darf nichts gesprochen werden, um für jedes Signal Aufmerksamkeit zu gewährleisten. Die notwendigen Zurufe haben strenge verbale Regeln, jede zweideutige Meldung könnte weitreichende Folgen haben. Über allen beteiligten Personen liegt daher eine unerhörte Spannung.

Jetzt habe ich den beiden Montageleitern fernzubleiben; sie sind allein im Gelände mit ihrem Fernglas und beobachten jedes Detail. Die Faszination des Geschehens ist einem Außenstehenden sprachlich nicht vermittelbar. „Kriminalstück“ wird den Ereignissen am ehesten gerecht. An den Abenden jener Tage bin ich vom Zuschauen mehr müde als von den gemachten Wegstrecken – mit dem immer noch bandagierten Fuß.

Neben der nervlichen Anspannung in den ereignisreichen Tagen haben sich meine, durch die Briefe von Nicki provozierten seelischen Torturen längst zu heiteren Bagatellen ausgewachsen. Ich kann in diesen Nächten nicht mehr schlafen, und mir ist, als würde zwischen dem Vallugagrät und dem Moserkreuz die ganze Welt umgebaut. Und an irgend einem Punkt dieses gewaltigen Geschehens bin auch ich beteiligt.

Es ist für mich ein erfreulicher Umstand, daß das nahe Ende meines Krankenstandes mit dem bevorstehenden Probetrieb der Vallugabahn zusammenfällt, denn so kann ich mich noch vor jeglichem Fahrtaufkommen mit dem modernen Antrieb vertraut machen.

Durch die rege Bautätigkeit neben dem normalen Bahnbetrieb sind sowohl die Angestellten der Galzigbahn wie auch die eingestellten Hilfskräfte in ihrem Dienstplan bunt durcheinandergewürfelt, weshalb sich auch für mich neue Dienstenteilungen ergeben. Der Aufenthalt bei der Vallugabahn behagt mir zunehmend, weil mit dem neuen Stationsgebäude auch Verbesserungen für die Bahnangestellten geschaffen worden sind.

Ich habe, wieder gesund geschrieben, auf meiner Station einige Tage den Dienst versehen, da fragt mich Ferdinand, ein Maschinist der Vallugabahn, ob ich für ihn die Nächtigung übernehmen könnte; er habe noch einiges vorzubereiten, weil am Tag darauf die Kommission zur Kollaudierung der Bahn eintreffe. Ich sage bereitwillig zu, denn diese Gefälligkeit ist mir für Ferdinand selbstverständlich – und außerdem ist es eine der ersten Fahrten mit der neuen Bahn auf den Vallugagrät. Ich habe also zugleich Gelegenheit, die im Rohbau fertiggestellte Bergstation zu besichtigen.

Ein wenig einsam fühle ich mich, als ich im großen Spannfeld gut 240 Meter über dem Talboden schwebe. Ein eindrucksvolles Abendrot um-

leuchtet die Station bei meiner Ankunft auf dem Grat, und ein warmer Wind wirft die Dohlen spielerisch über den Jahnturm hinaus. Nach kurzer Umschau strebe ich auf dem ausgesetzten Fußsteig den Baubaracken zu, die etwa 20 Meter oberhalb der Station auf einem windgeschützten Absatz stehen. Ich ziehe meinen Lodenmantel aus und lege mich, angezogen wie ich bin, auf eine der harten Pritschen. Es ist so muffig kalt in den ungelüfteten Baracken, daß mich der Schweißgeruch der Decken nicht stören darf; ich ziehe sie hoch bis zum Hals. Langsam einschlafend lausche ich dem Gejammer des Windes, der immer heftiger zu werden scheint und schon bald in den Seilverspannungen der Baracken unheimlich orgelt.

Ein Schrei schreckt mich auf. Ich sehe den Vorarbeiter Löffler krampfhaft zappelnd am Zugseil der Materialbahn zum Grat hängen. 30 Meter über dem Boden federt er auf und ab. Schon kommt die Schwungscheibe des Wachalovsky-Diesels in riesigen Sprüngen auf mich zu und zertrümmert etwas unterhalb von mir einen Heustadel. Aus dem blau angeschwollenen Gesicht des Monteurs, der in die Umklammerung des starkdralligen Schleppseils gekommen ist, glotzen mich die bis ins Weiße zurückgedrehten Augen schrecklich an, und das Singen des Materialbahntragseils vom Gendarm zur Ulmer Hütte läßt die Bauarbeiter auseinanderstieben, bevor die ungebremst talwärts sausende Stahltraverse den Auflaufbock mit einem fürchterlichen Krach in Kleinholz verwandelt. Der Obermonteur Sommer wirft seine Stummelpfeife mit einem gräßlichen Fluch in den Wald, als beim Einknicken der Spindelsäulen die 35-Tonnen-Trommel auf den PKW fällt und das Blut der Insassen auf die umliegenden Bäume spritzt.

Da schließt sich auch schon eine Seilschlinge um meinen Hals und würgt mich mit eiskaltem Griff, den ich verzweifelt lösen will. Ich schreie aus Leibeskräften, spüre auch an meinen Händen schon eine kalte Umklammerung und – erwache. Ein Häufchen Neuschnee liegt auf meiner Brust.

Sofort schalte ich die Taschenlampe ein. Auch auf dem Boden hat sich eine beträchtliche Menge Schnee angesammelt. Der Wind hat ihn durch die Ritzen der aufgelassenen Baracke geblasen.

Meine Kleider sind schweißgetränkt, und mich friert entsetzlich. Es ist erst Mitternacht. Vom Regal neben der Pritsche greife ich mir ein paar Decken, packe sie auf mich und hoffe, in einen ruhigeren Schlaf zu finden. Um vier Uhr erwache ich, denn ein eisiger Hauch kommt mir ins Gesicht. Im Schein der Taschenlampe stelle ich fest, daß ich in der Baracke schon beinahe eingeschneit bin. Ich weiß jetzt ziemlich genau, was

auf mich zukommen wird. Der Wind bläst stärker, ich versuche, meinen frierenden Körper noch tiefer in den kümmerlichen Schutz der dünnen Decken zu drücken – und kann nichts tun als warten.

Bevor es hell wird, ist nicht daran zu denken, von der Baracke zur Bergstation zu kommen. Die Stunden werden mir zu Ewigkeiten, und Hunger stellt sich ein. Auf einem Ablagebrett entdecke ich zwei Brotwecken, die – wer weiß, aus welcher Zeit herrührend – steinhart sind. Ich reibe die Enden mit Schnee ein, dann lutsche ich solange an den Rinden herum, bis ich kleine Fitzchen abbeißen kann.

Dann wird es endlich hell, und ich lege mir den schweren Mantel, den die letzte Partie vergessen hat, über den eigenen. In vollkommener Unwissenheit, wo ich ankommen, aufschlagen oder verschwinden werde, rutsche ich im bauchtiefen Pulverschnee Richtung Bergstation.

Wie einfach war dieser Steig gestern noch zu begehen, doch nun steht plötzlich jeder Meter für einen Bergunfall gut. Schon nach den ersten Schritten sind meine Kleider bis zur Haut hinein mit Pulverschnee vollgestopft. Eine wirksame, wenn auch nicht angenehme Art, wach zu werden. Ohne Verletzung erreiche ich die Bergstation.

Schon von außen höre ich das Telefon ununterbrochen läuten. Wie es heroben aussieht, will man wissen, und ob ich die Verhältnisse einschätzen könne für eine Fahrt ohne Risiko. Wenn ich auf die Trasse hinausschaue, sehe ich links und rechts nur drei verschieden starke Seile, die in einiger Entfernung zusammenlaufen. Und da soll ich die Verhältnisse beurteilen! Es sind immerhin zwei Stützen zu überfahren, da kann bei Schneesturm schon etwas Unerwünschtes passieren – noch dazu, wo es für diese Bahn noch keine Schlechtwettererfahrung gibt.

Es ist schon Nachmittag geworden, da kommt die Meldung: „Es wird gefahren. Wir versuchen es!“ Gleichzeitig erfahre ich, daß in der bergwärts fahrenden Kabine einige Männer sind, die eine erste Kontrolle des technischen Ablaufes in der Bergstation vornehmen sollen.

Die Tatsache, daß ich ausgerechnet in einem Schneesturm mit einer mir noch nicht vertrauten Bahn fahren muß, versetzt mich in leichte Nervosität. Dabei ist es nicht die Angst vor dem heftigen Schaukeln bei dieser Windstärke, ich bange vielmehr um den Zustand der Signalanlage, da zu dieser Zeit ja noch zwei auf dem Tragseil schleifende Bronzebürsten den Telefon- und Signalkreis zu schließen haben, was bei dem zu erwartenden Rauhreifbelag zu unerwünschten Unterbrüchen führen muß.

Schon nach kurzer Fahrt hat die Kabine eine konstante seitliche Ausladung von dreißig Grad. Hinzu kommt das unangenehme Schaukeln in Fahrtrichtung durch das fallweise Stillsetzen der Bahn mit den Brems-

und Bremszusatzeinrichtungen. Am wilden Auf und Ab der Kabine kann ich unschwer feststellen, daß die Herren der Kommission bei jedem Bremsversuch alle nur denkbaren Sicherheitseinrichtungen durchexerzieren.

Mich friert erbärmlich, und doch mache ich immer öfter einen Spalt der Kabinentür auf, auch wenn mir der Wind die Schneekristalle ins Gesicht preßt. Ich will unbedingt einen Felsen sehen, seitlich oder unter mir. Aber in allen Richtungen um mich herum bleibt es weiß. Und immer wieder dieses Anfahren und Abstoppen und das vibrierende, federnde Auf und Ab der Tragseilschwingungen in meterhohen Hüben – mein leerer Magen erweist sich jetzt als Glücksfall.

Da – endlich, etwas Dunkles vor mir! Schatten, durchbrochen – das sind die Streben der Zweierstütze. Langsam nähert sich die immer kürzer ausschwingende Kabine der Stütze. Hastig betätige ich das Telefon, um eine reibungslose Stützenüberfahung zu sichern, aber da rührt sich nichts mehr. Kein Gegensignal, keine Fahrtverlangsamung. Im Gegenteil. Aus dem helleren Singen des Laufwerkes höre ich heraus, daß die Fahrgeschwindigkeit zunimmt. Der Tiefenzeiger, schießt es mir durch den Kopf. Die Kabinenstandsanzeige ist noch nicht einjustiert, und man glaubt deshalb die Kabine schon im großen, 1700 Meter langen Spannungsfeld. Vor mir wird es dunkel: die Stütze!

Ich halte mich krampfhaft an den Türgriffen fest – ein dumpfer Schlag, und gleich darauf wieder das gleichmäßige Herabprasseln des Rauhrefs auf das Kabinendach – vorbei. Jetzt kann mir nichts Schlimmes mehr passieren, denn die Einserstütze steht knapp vor der Talstation, und da drunten wird wohl anderes Wetter sein. Doch diese Hoffnung verblaßt so rasch wie die Umriss der Stütze und der benachbarten Felsen.

Die Schwingungen des Tragseiles, ausgelöst durch die vielen Bremsversuche, werden immer heftiger. An jedem Scheitelpunkt von der Höhe zur Tiefe verfestigt sich mein Vorsatz, jedem Ingenieur der Kollaudierungskommission eine schallende Ohrfeige zu verpassen. Vergeblich starre ich auf die Seite der Zweierkabine, um vielleicht in Rufkontakt mit den bergwärts fahrenden Männern zu kommen. Die haben ja zusätzlich Ballast in der Kabine und sind bestimmt schon tief unter mir vorbeigefahren. Wenn auch die andere Kabine um nichts weniger schaukelt als die meine, so sind doch mehrere Leute drin, und jeder kann sich an der scheinbaren Gelassenheit des anderen aufrichten, seine Bedenken und Ängste in belanglosen Gesprächen unauffällig verbergen. Der unheimliche Vorgang dauert schon über eine Stunde. Ich bin mit meiner Zuversicht langsam am Ende, und bei jedem schlingernden Emporsteigen der

Kabine bleiben meine Augen länger am Griff der Tragseilbremse hängen. „Ich tu's!“ Ich muß die Bremse ziehen, bevor ich hinunterstürze, geht es mir immer lauter durch den Kopf, obwohl ich genau weiß, daß ich dadurch mein Schicksal und das meiner Kollegen in der Zweierkabine nur verschlechtern, ja, unser aller Leben aufs höchste gefährden würde. Ein Hinausgehen aufs vereiste Gehänge im Schneesturm, um die Bremse wieder zu lösen, käme einem Selbstmord gleich.

Wieder geht es hinauf – und da, was war das? Ich höre meinen Namen rufen. Ich kralle mich an den Türgriff und starre in das undurchdringliche Weiß hinaus. Nichts!

Dann reiße ich in unkontrollierter Hast das Telefon aus dem Kasten, aber da ist nur das Krachen und Knistern der atmosphärischen Ladungen.

Mit einem leichten Knick fängt die Kabine wieder eine Seilschwingung nach unten ab. Wie ein Glücksstrahl geht es in mich, daß ich den Aufstieg zum obersten Punkt gar nicht verfolgt habe, weil ich abgelenkt war durch die Stimme, die ich zu hören glaubte.

Wieder sind verschiedene Töne, Stimmen aus der Ferne, in der Kabine. Da bemerke ich das Geräusch der Laufrollen, die sich schneller zu drehen beginnen. Wir sind wieder in normaler Fahrt. Zugleich vermisse ich das Holpern über den Rauhreifbelag, das Seil ist nun eisfrei. Ich gehe wieder von einer Seite der Kabine zur anderen, doch wo ich auch hinsehe – stets das gleiche Bild: eine weiße, undurchschaubare Wand.

Doch da – was ist das? Eine neue Helle, ein ganz eigenartiges Licht. Ich klebe am talseitigen Fenster, die Helle steigert sich zu heftigem Blenden, ich kneife die Augen zusammen, doch plötzlich scheint das Licht fort zu sein, ein dunkler Umriß kommt auf mich zu, ich kralle mich an den Handlauf am Fenster und bin unfähig, eine Bewegung nach hinten zu machen. Es geht alles so schnell, und in der gleichen Sekunde, da ich befürchte, in die Talstation hineinzukrachen, bemerke ich, daß die Eiserstütze vor mir ist. Ich will zur Tür, stolpere beim ersten Schritt aber über die Ballaststeine. Als ich mich aufrapple, bin ich so schwindlig, daß ich mich an den nächsten Halt klammern muß, um nicht erneut hinzu-fallen. In diesem Augenblick erinnere ich mich an eine Schiabfahrt im Nebel über den Zuckerhütlgletscher. Damals fiel ich nach einigen Schwüngen im Stand um, so schwindlig war ich durch die Orientierungslosigkeit im Nebel geworden.

Starkes Klopfen schüttelt die Kabine, die Seilschwingungen verkürzen sich. Da hebt es mich mit einem jähen Schwung zur Seite, ein dumpfer Schlag, ich habe die Stütze passiert.

Nun sehe ich auch das Gelände unter mir. Ich reiße die Tür auf und schreie Richtung Talstation, die sich nun langsam aus dem lichter werdenden Brodel schält: „Hallo, hallo!“ Etwas anderes fällt mir nicht ein.

Mich friert ganz erbärmlich. Nach einem umständlichen Einfahrtsmanöver – die bergbefindliche Kabine muß von den Männern ja in die Führungszargen gedrückt werden – stehe ich auf dem Bahnsteig meinen Kollegen gegenüber.

„Geht’s dir nicht gut?“ fragt mich der Wagenführer Penz, der als erster mit erstauntem Gesicht auf mich zukommt. Gleich hinter ihm höre ich Steffellers Franz: „So weiß hab’ ich den Rudi noch nie gesehen.“

Erst jetzt bemerke ich einige Herren im Anzug und andere in Arbeitsmänteln im Führerstand. Mit einem müden Gedanken erinnere ich mich meines Vorsatzes, daß ich jedem der klugen Ingenieure eine Ohrfeige verpassen wollte. Aber ich komme nicht einmal bis zur Tür des Führerstandes, und schon sind zwei Kollegen bei mir und greifen mir unter die Arme. Ich zittere so heftig, daß ich die Bestürzung darüber in den Augen meiner Helfer sehe. Ferdinand kümmert sich gleich darum, daß ich ins Bett gebracht werde.

„Ich laß dir eine Thermoskanne Tee bringen“, sagt er fürsorglich und, etwas näher an meinem Ohr: „Diese Fahrt war von Anfang an ein reiner Wahnsinn und bis zum letzten Handgriff unverantwortlich!“ Aus seinen Worten spricht nur zu deutlich meine eigene Erfahrung. Da ist eine Kommission anwesend, viele hohe Herren, die von weit her anreisen, und dann hat eben die Abnahme zu erfolgen. Ob das Wetter noch so widrig und alle anderen Umstände von jener Bedenklichkeit sind, die von vornherein unzählige Gefahren in sich einschließt, ist ihnen egal. Immer wieder wird bei solchen Kollaudierungen eine leichtfertige Ignoranz gegenüber dem Sicherheitsprinzip an den Tag gelegt. Am Beginn einer technischen Einrichtung stehen sehr oft alle nur denkbaren Fehler, die später zu begehen, der Betriebsführung und dem verantwortlichen Personal als Frevel angelastet würden.

Nach ein paar Stiegen umfängt mich die küchennahe Luft des Personalschlafrumes. Es beutelt mich ein Schüttelfrost. Meine Kollegen packen mich in Decken, bringen Tee und halten in Abständen Nachschau an meinem Bett. Ich höre noch einzelne Wortfetzen, etwas von Fieber, wenn sich mein Bett zu heben und senken scheint. Ja, morgen werden es die Verantwortlichen zu hören bekommen, wie fein es in der eisigkalten auf- und abhüpfenden Kabine war. Kein Blatt werde ich mir vor den Mund nehmen, wenn ich ihnen ihre Rücksichtslosigkeit ins Gesicht schleudere. Dabei ist es geblieben, denn als ich nach Tagen das Bett ver-

lassen darf, kann ich sagen, was ich will, von der Kommission ist niemand mehr anwesend.

*

Die Ereignisse rund um die Inbetriebnahme der Vallugabahn sind auch den weiblichen Wesen des neuen Büfettbetriebes nicht verborgen geblieben. Es ist ja der Gastraum, wo das nachtdiensthabende Personal nach Tagesausklang bei einem gemütlichen Zubettgehtrunk die Geschehnisse des Tages noch einmal durchkaut. Da ein Teil des Küchenpersonals über Nacht auf der Station bleibt, kann nun auch das Bahnpersonal Gespräch und Unterhaltung finden.

Für die Tage der Genesung von meinem Fieber, das durch das stundenlange Tragen der nassen Kleidung ausgelöst worden ist, bin ich in sinnvoller Weise im Zweibettzimmer neben dem Büfett untergebracht worden. Käme es zu einer Verschlechterung meines Zustandes, wäre ich hier einer Behandlung näher als auf meiner Station.

Eine weibliche Erscheinung, die mich während dieser Zeit besonders aufmerksam umsorgt, ist Klara. Ihre warme Stimme und mütterliche Ausstrahlung nähren in mir beständig den Wunsch, für eine längere Zeit krank zu sein.

Für die Vallugabahn ist ein weiterer Maschinist eingestellt worden. Ihm wird das gleiche Zimmer zugeteilt, in dem ich während meines Fiebers vom Küchen- und Servicepersonal verwöhnt worden bin. Oskar ist dreißig Jahre alt und kommt aus Innsbruck. Mit seinem dichten schwarzen Haarschopf, dem kräftigen Schnurrbart und der tadellosen Figur gleicht er einem Filmstar. Was an Frauen auf dem Berg ist, wird von Oskar magnetisch angezogen. Und so ist es auch kein Wunder, daß gleich mehrere der weißbeschürzten Wesen dem verständigen Mann die Gefühle ihrer Einsamkeit eröffnen.

Die Wärme der Frauen

Die Großzügigkeit, mit der ich von meinen Vorgesetzten an alle beliebigen Einsatzorte delegiert werde, bringt es mit sich, daß ich schlafen kann, in welcher Station ich auch immer will. Und da ich das reichhaltige Angebot an Alleinsein auf meiner Bergstation schon eine lange Zeit genossen habe, ist es verständlich, daß mir die Behaglichkeit von Oskars Zimmer mehr Anreiz zur Nächtigung bietet als der halbstündige Weg zu meiner Station. Die Küchendüfte, die die umliegenden Räume mit den spezifischen Gerüchen des jeweiligen Menüs erfüllen, steigern meine Vorfreuden auf ein zu erwartendes umfangreiches Nachtstuhl oft über Stunden. Und diese Möglichkeit, mich je nach Lust und Laune mit einem gutbürgerlichen Mahl zu verwöhnen, schätze ich nach den Zeiten meiner Entbehrungen sehr hoch.

An einem Abend kommt Oskar in sehr aufgeräumter Stimmung ins Zimmer und sagt: „Darf ich dich heute zum Essen einladen, dann habe ich es nicht so langweilig an meinem Geburtstag!“

„Gute Idee – gratuliere!“ sage ich, „auf Revanche, meiner ist ja auch nicht mehr so weit!“

Oskar geht die halbstöckige, gewinkelte Stiege in den Gastraum hinunter, ich will mich noch ein wenig frisch machen. Nach einer kurzen Waschung stolziere ich mit langsamen Schritten über die Stiege. Da höre ich von unserem Stammtisch her die Stimme von Klara, wie sie zu Oskar sagt: „Hast du heute das blonde Schmuserle nicht mitgebracht?“

Oskar fragt: „Wen meinst du damit?“ Klara nennt meinen Namen.

Ich verhalte meinen Schritt, denn ich habe nur noch ein paar Stufen, und man würde mich sehen.

„Hast du etwas mit Rudi?“ höre ich Oskar ohne Neugier fragen; ihn kümmert kein Geschwätz, er handelt.

„Nein“, erwidert Klara, „aber ich möchte gern mit dem Buben schmuserlen!“ Dann fällt eine andere weibliche Stimme ins Gespräch ein, ich nehme die letzten Stufen und gehe zum Tisch.

Es sind nur Oskar, Klara und eine neue Köchin mittleren Alters da. Als ich nach der Speisekarte lange und sich meine Nase prüfend nach dem Verbleib des Bratengeruchs erkundigt, wendet sich Oskar unvermit-