Wintervorbereitung : Sicherheit - Pünktlichkeit - Bequemlichkeit

Autor(en): **Günther, E.**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **- (1935)**

Heft 11

PDF erstellt am: **05.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-778996

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Von St. Immer durch den verschneiten Jurawald zum Mont Soleil – De St-Imier au Mont-Soleil par la forêt de blanches dentelles

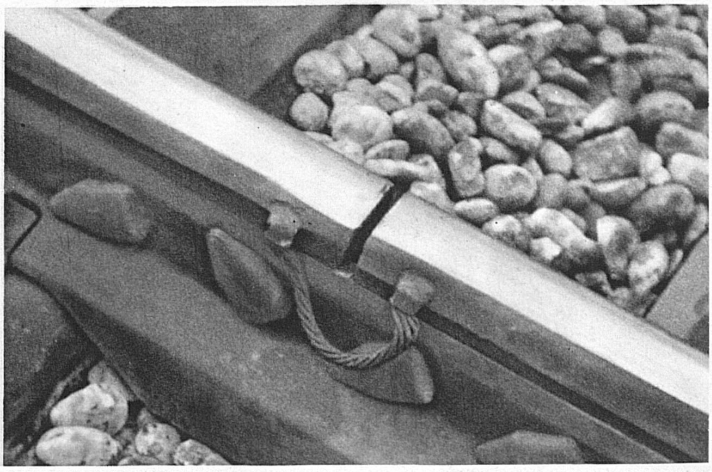
Wintervorbereitung Sicherheit – Pünktlichkeit – Bequemlichkeit

Der Winter ist für die Bundesbahnen mehr als eine durch die Kalendertage umgrenzte Jahreszeit, er ist, wenn man so will, eher ein Zustand, dessen regelmässige Wiederkehr freilich eine umfassende Vorbereitung gestattet und — verlangt. Würden sich die Bahnen vom Winter überrumpeln lassen, so wäre es den kalten Mächten ein Leichtes, das Gefüge selbst eines so wohl eingespielten Apparates von einem Tag zum andern zu sprengen. Aber das Shakespeare-Wort « In Bereitschaft sein ist alles » steht über allen Massnahmen, die von den schweizerischen Eisenbahnen getroffen sind, um auch im grimmigsten Winter dem Grundsatz der Sicherheit, Pünktlichkeit und Bequemlichkeit treu bleiben zu können. Und von diesen Vorbereitungen, von denen der Reisende nichts oder so gut wie nichts ahnt, soll hier die Rede sein, nicht um sie als etwas Aussergewöhnliches darzustellen, sondern um gleichsam einen Einblick in die unbekannte Methodik des Selbstverständlichen zu vermitteln.

Als selbstverständlich nehmen wir die Zuverlässigkeit der Schienenstränge hin, deren eiserne Profile im Winter oft nur um Zentimeterhöhe aus der weissen Schneedecke hervorlugen, wir verlassen uns darauf, dass sie intakt und gegen die tückischen Angriffe der Kälte gefeit sind. Sie sind es, weil schon im Frühherbst die Bahnmeister mit ihren Rotten die Geleisekörper systematisch nach Höhe und Richtung überprüft und nicht nur die vorhandenen Mängel beseitigt haben, sondern, so seltsam es klingen mag, auch jene, die sich möglicherweise erst einstellen könnten. Mit der Hebung eingesunkener Schienenstösse, mit dem Ersatz schadhaft gewordener Befestigungsmittel, mit dem Erkennen der auf den ersten Blick wahrnehmbaren Reparaturnotwendigkeiten also war es nicht getan, die Kontrolle musste sich auch auf die Eventualitäten erstrecken. Man weiss, dass an jenen Stellen, wo die Schienen zusammenstossen, ein kleiner Zwischenraum besteht — Temperaturlücke heisst er in der Sprache des Fachmanns — der im Sommer durch die Erhitzung der Schienen fast verschwindet, sich im Winter jedoch, wenn sich das Eisen frierend zusammenzieht, ausdehnt. Wenn nun im Herbst die Strecken abgegangen werden, wird sorgfältig darauf geachtet, dass man später vor üblen Ueberraschungen geschützt ist. Die Temperaturlücken werden vorsorglich ausgeglichen, so dass selbst die heftigste Kälte die Geleise — nicht mehr aus dem Geleise bringen kann. Aber auch das Schotterbett, auf dem die Schienen ruhen, muss, bevor es zu spät ist, für den Winter hergerichtet werden. Nicht indem man es wie gewöhnliche Betten lüftet, sondern indem man für die notwendige Entwässerung sorgt. Sonst kann es im Winter leicht geschehen, dass das im Schotterbett gefrierende Wasser die Schwellen und Schienen hebt und sogenannte Frostbeulen im Geleise entstehen, die bis zum Eintritt wärmerer Witterung nicht zu entfernen sind und von den Zügen nur mit verminderter Geschwindigkeit befahren werden können.

Solche unnötige Verzögerungen aber sind im Winter besonders unerwünscht, da der Fahrplan ohnehin Rücksichten besonderer Art zu nehmen hat. Es ist z. B. nicht damit getan, dass die Bundesbahnen einen ansehnlichen Park von Schneepflügen besitzen — es sind ihrer 35, darunter eine Schneeschleudermaschine, die allesamt während des Herbstes in den Werkstätten revidiert worden sind —, den nützlichen Geräten muss auch die Möglichkeit des Einsatzes zwischen der normalen Zugfolge geboten werden. So hat der Fahrplan-Generalstab schon frühzeitig ausgetüftelt, zwischen welchen Zügen

Autotransport durch den Gotthard – Transport des autos par le Gothard



Die Temperaturlücke am Schienenstoss – Effets du gel sur les rails

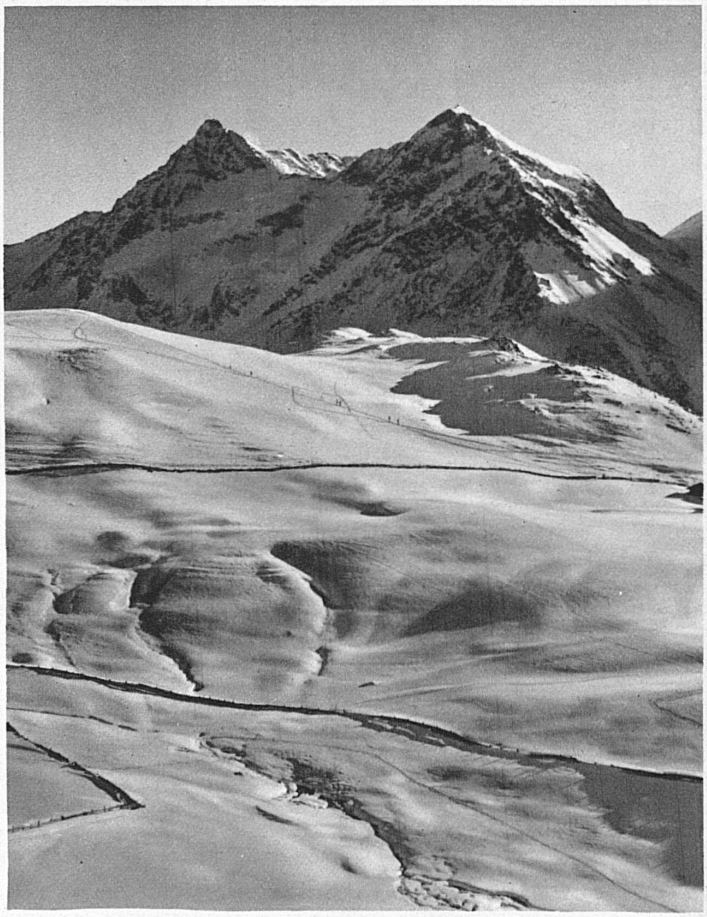
Die Jungfraubahn zwischen Scheidegg und Eigergletscher
La ligne de la Jungfrau entre la Scheidegg et Eigergletscher

die Schneepflüge bei Bedarf jeweilen eingeschmuggelt werden können, so dass bei plötzlichem Schneetreiben der verantwortliche Bahnmeister nur auf ein rosafarbenes Zirkular zu schauen braucht, auf dem mit minutiöser Genauigkeit angegeben ist, wie oft und wann die Maschine freie Strecke vorfindet. Auch die Wintersportler, denen ja in erster Linie das Geschenk der verbilligten Sonntagsbillette zugute kommt, hat man bei der Aufstellung des Fahrplans nicht vergessen. Noch längst bevor die Skis und Schlitten vom Estrich geholt worden sind, haben die Bahnhofvorstände Anweisungen erhalten, was sie bei günstigen Schneeverhältnissen zu tun haben. Man hat nicht nur daran gedacht, dass die Züge verstärkt werden müssen, es ist auch präzis bei jedem einzelnen Verstärkungswagen angegeben, wo er eingereiht werden solle und ob er nur für Skifahrer zu reservieren sei. Es ist ferner ein regelrechter Kundschafterdienst für den Winterverkehr organisiert worden, der dem Zugs- oder Stationspersonal aufgibt, seine Wahrnehmungen über die mutmasslichen Frequenzen telephonisch dorthin weiter zu melden, wo bei starkem Andrang Abhilfe geschaffen werden kann.

Da der Reisende jedoch nicht nur Wert darauf legt, sicher und pünktlich sein Ziel zu erreichen, sondern auch auf die behagliche Wärme nicht verzichten will, muss die Bahn für eine ausreichende Heizung Vorsorge tragen. Wenn man vernimmt, dass die Kosten der elektrischen Zugsheizung für eine Saison mehr als 2 Millionen Franken betragen, kann man ermessen, welch gewaltige zusätzliche Energiequellen im Winter benötigt werden. (Die eingeschaltete Heizung eines Zuges von 50 Achsen verbraucht etwa ein Drittel der Energie, die von der Lokomotive zur Förderung des ganzen Zuges beansprucht wird.) Die Wasserreserven der Stauseen, die im Sommer mühelos den Strombedarf der Bahnen zu decken vermögen, reichen daher im Winter meistens nicht aus, so dass man sich rechtzeitig um den Bezug von Aushilfsenergien bei « bahnfremden » Kraftwerken bekümmern muss. Der Brennstoffbedarf der Stationen, Streckenposten und Stellwerke, die nur zum kleinen Teil mit den Segnungen der Zentralheizung bedacht sind, wird auf einfachere Weise befriedigt. Sie werden von der Bahn schon im Sommer mit alten ausrangierten Holzschwellen beliefert, die, zerhackt und zerkleinert, den Oefen als bewährtes Heizmaterial dienen.

Es sind nur ein paar nüchterne Tatsachen, die wir hier aneinandergereiht haben, aber sie zeigen, dass die Bundesbahnen nicht untätig zuwarten, bis ihnen die frostigen Trabanten des Winters das Gesetz des Handelns vorschreiben.

E. Günther.



Die Tschuggenalp bei Arosa – La Tschuggenalp près Arosa
Phot.: Brandt, Goetz, Steinemann

Ein Blick ins Skigebiet von Andermatt am Gotthard – Dans les champs de ski d'Andermatt