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

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: - (1947)

Heft: 5

Artikel: Im Kampf gegen den Winter = La lutte contre l'hiver

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-777353

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: 10.01.2026

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

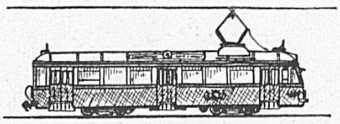
IM KAMPF GEGEN DEN WINTER
LA LUTTE CONTRE L'HIVER

Weiße Flut

Aus einem eintönig grauen Himmel sinkt Flocke an Flocke auf die alten Lärchen der engadinischen Bergwälder. Lautlos legt sich ein dichtes, weißes Federbett über die magern Äckerlein und die im Sommer saftstrotzenden Wiesen. Unaufhörlich und gleichmäßig, als gehorchten sie einem überirdischen Taktstocke, tänzeln die Schneekristalle durch die Luft; trotz ihren zierlichen Bewegungen vermögen sie die Welt nicht zu erheitern. Die Dämmerung dringt ins Tal, von der Nacht gefolgt; die weiße Flut will nicht lassen.
Aus den Hotelpalästen des Winterkurortes, welche, aus hundert Fenstern leuchtend, selbst in der Dunkelheit ihre Noblesse auffällig zum Ausdruck bringen, tönen noch eine Weile Musik und frohes Lachen. Mit großer Verspätung trifft im Bahnhof der letzte « Lumpensammler » ein, mit seinem vorgespannten Schneepflug mühsam die Geleise säubernd. Die paar Fahrgäste verschwinden in der Nacht, und nicht lange geht es, bis im Dorf ein Licht nach dem andern verlöscht und die Stille einkehrt. Das Land schläft.
Im Maschinendepot der Eisenbahn aber herrscht keine Ruhe. Die Strecke hat unbedingt am Morgen fahrbereit zu sein; wegen des Schneefalles, und erreichte er selbst die Höhe von fünf Metern, darf der Fahrplan keine Verzögerung erleiden! «Der Bahnbetrieb ist unter allen Umständen aufrechtzuerhalten und jede Gefahr für die Reisenden auszuschließen », so will es das Gesetz.

«Der Bahnbetrieb ist unter allen Umständen aufrechtzuerhalten!»

Im Schuppen steht die mächtige Dampf-Schleudermaschine, sorgfältig geölt und zum Einsatz gerüstet. Das gewaltige Schaufelrad leuchtet glutrot in der von trüben elektrischen Lampen nur dürftig erhellten Halle. Bereits haben tüchtige Hände im Kessel ein Feuer angefacht: dicker Rauch qualmt aus dem nur wenige Zentimeter das Lokomotivdach überragenden Kamin.
In mollige Pelzkappen und den warmen Eisenbahnerkaput gehüllt, treffen die am frühen Abend schon vorsorglich auf Pikett gestellten Mannschaften des Bahndienstes ein, während der Depotchef selber als Lokomotivführer auf dem Posten steht. Im Kessel beginnt es zu wallen und zu brausen; nach wenigen Minuten zischt mit infernalischem Lärm der überschüssige Dampf aus dem Sicherheitsventil. Die Maschine hat den vollen Druck erreicht; als wollte sie sich gegen die sie haltenden Fesseln auflehnen, rumort und brodelt es in ihrem Innern.
Der Telephonapparat, der etwas verstaubt an der nackten Wand der Depotwerkstätte hängt, klingelt schrill. Der Stationsvorstand auf der mehr als zweitausend Meter über Meer gelegenen Paßhöhe meldet, ein Schneesturm habe soeben zwei Masten der Fahrleitung umgelegt und den Platz vor dem Bahnhofgebäude mit einer mannshohen Wächte verweht, so daß es nicht mehr möglich sei, das Haus zu verlassen.



1942

La neige

D'un ciel désespérément gris, la neige tombe en flocons serrés sur les vieux mélèzes des forêts de l'Engadine. Petit à petit, elle recouvre les maigres champs et les prairies, ces prairies où pousse, pendant la belle saison, une herbe grasse parsemée de fleurs aux mille couleurs. Sans arrêt et en cadence, comme s'ils obéissaient à une baguette magique, les fins cristaux de neige dansent et virevoltent dans l'air; mais, malgré leurs gracieux mouvements, ils ne parviennent pas à égayer les spectateurs. Le crépuscule envahit la vallée, bientôt suivi par la nuit. Et la neige tombe toujours . . .
Dans la célèbre station d'hiver, les hôtels de luxe semblent vouloir, avec leurs centaines de fenêtres éclairées, manifester leur présence de façon ostensible, même dans l'obscurité. Pendant quelque temps encore, leurs murs laissent transpercer une vague rumeur faite de musique et de rires joyeux. A la gare, muni d'un chasse-neige déblayant péniblement la voie, le dernier train arrive, avec beaucoup de retard. Les rares voyageurs qui en descendent disparaissent dans la nuit; quelques instants plus tard, les lumières du village s'éteignent l'une après l'autre et tout retombe dans le silence. C'est l'heure où chacun s'endort paisiblement.

« L'exploitation de la ligne doit être maintenue en toute circonstance »

Il est cependant un endroit où l'on ne dort pas: c'est le dépôt des machines, situé à côté de la gare. Car il faut absolument que la voie soit libre demain matin, et même s'il tombait cinq mètres de neige, on ne saurait tolérer aucun retard sur l'horaire!
Sur ce point, la règle est formelle: « L'exploitation de la ligne doit être maintenue en toute circonstance et il importe d'exclure tout danger pour les voyageurs. »
Dans la remise, le puissant chasse-neige à vapeur, soigneusement graissé, est prêt à entrer en action. Son énorme roue peinte en vermillon brille doucement à la lumière estompée de lampes électriques. Des mains diligentes ont déjà allumé la chaudière et une fumée épaisse sort de la cheminée, une cheminée qui ne dépasse que de quelques centimètres le toit de la locomotive.
La tête recouverte d'un chaud bonnet de fourrure et enveloppés dans une capote épaisse, les employés du service de la voie — qui ont été mis de piquet, à titre de précaution, dès le début de la soirée — arrivent l'un après l'autre, cependant que le chef de dépôt, fonctionnant en personne comme mécanicien, est déjà à son poste. A l'intérieur de la chaudière, l'eau commence à bouillir; après quelques minutes, un jet de vapeur s'échappe avec un bruit infernal de la soupape de sûreté. La machine est maintenant sous pression; suant et soufflant, elle semble vouloir rompre les chaînes qui la retiennent.
L'appareil téléphonique de l'atelier du dépôt lance un appel. Le chef de la station perchée au sommet du col, à plus de deux mille mètres d'altitude, annonce qu'une tempête vient de renverser deux pylônes supportant

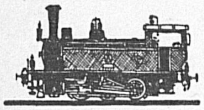
Nun ist höchste Eile geboten. Würde man warten, bis die Bahnstrecke an mehreren Orten verschüttet wäre, könnte man die Geleise kaum bis zum nächsten Morgen freibekommen. Ein Telephonanruf nach dem auf der Südseite des Passes gelegenen Depot überzeugt den Bahnmeister, daß auch die dort stationierte zweite Schleudermaschine unter Dampf steht und sofort ausfahren wird.

«Rotary» fährt aus

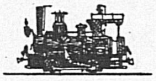
Das schwere eiserne Tor der Halle öffnet sich. Ein kurzer Pfiff, und das gut zwölf Meter lange Fahrzeug setzt sich langsam in Bewegung. Dichter Dampf zischt aus den Zylindern, die paarweise an der Seite der sechs Triebräder liegen: durch die Schlammventile entweicht das Niederschlagswasser, welches sich während des Anheizens in ihnen bildete. Polternd rumpelt das Ungeheuer auf die Drehscheibe. Sechs knarrende Schläge zeigen an, daß die gekuppelten Achsen die runde Bühne passieren, und mit zwei weitern holpert der bis zum Rand mit Wasser und Kohlen gefüllte Tender darüber.
Beim Perron des Personenbahnhofes wird kurz angehalten. Zwei elektrische Motorwagen schieben sich hinter die qualmende Schleuder; sie werden auf der Strecke mitten in Wind und Wetter den arbeitenden Eisenbahnern warme Unterkunft bieten.
Der Stationsvorstand pfeift. Kurz antwortet ihm die Dampfmaschine; der dumpfe Ton dringt in die stille Nacht und kehrt zehnfach zurück, an den Felswänden schauerlich widerhallend. Der Führer öffnet den Regulatorhebel: wuchtig strömt der Dampf in die Zylinder und treibt die Kolben vorwärts. Die silberglänzenden Pleuel- und Kuppelstangen bewegen sich, vom komplizierten Mechanismus der Steuerung gefolgt. Gleichsam zögernd rollt der Zug, an dessen Ende die elektrischen Wagen gleichmäßig summen, in die Nacht hinaus, die Fahrbahn mit seinen Scheinwerfern hell beleuchtend.

Der rasende Lindwurm

Ein schwacher Hebeldruck, und das zwei Meter hohe Schleuderrad beginnt sich zu drehen, erst noch langsam und mit einem neben dem Lärm des Dampfantriebs kaum wahrnehmbaren Geräusch. Bis zum bergseitigen Ausgang des Bahnhofes sind die Geleise vom Schnee frei; die Schleudermesser finden noch keinen Widerstand. Sobald indessen die offene Strecke erreicht ist, erhebt sich ein tiefes Sausen, und aus der oberhalb des Schneidrades angebrachten Öffnung fliegt eine Wolke glitzernden Staubes zur Seite, vom Laternenlicht fahl erhellt. Immer schneller dreht sich die Schleuder, immer heller klingt der Ton der hauenden Schaufeln. Eine dichte, graue Säule ausgestoßenen Rauches und Dampfes steigt vom Kamin zum dunklen Himmel hinauf. Das Bild der arbeitenden Maschine in der Winternacht, des weiten, gleichmäßigen Bogens, welchen der ausgestoßene Schnee zur Seite wirft, wirkt so bezaubernd und eigenartig, daß der Beschauer, der es noch nie empfunden, von einem geisterhaften, phantastischen Traum erfaßt zu sein wähnt. Hier waltet nicht mehr nüchterne Technik: die stampfende, Schritt für Schritt vorwärtskriechende Maschine wird zum gierigen Lindwurm, aus dessen feuchten Nüstern heißer Odem quillt und dessen Augen in Unheil verkündendem Feuer funkeln. Die stählernen Triebstangen — gleichen sie nicht knochigen Beinen; wird nicht der schwankende Wagenkasten zum atmenden Leib, der mit Kohlen beladene Tender zum zackigen Schweife? Eine kleine Wächte hat das Geleise etwa drei Meter hoch verschüttet. Wütend bäumt sich der Drache, wühlt sich in den lockenden Fraß und verschlingt ihn, mit entsetzlichem Brüllen seine Freude verkündend und nach dem Schmause unter behaglichem Knurren seine Sattheit genießend.



1891



1880

Stundenlang dauert das mähliche Vorwärtsdringen. Während die Außenwände der Schleuder von der Kälte mit bizarren Eiszapfengebilden verziert werden, herrscht im Innern der Maschine eine schier unerträgliche Hitze. Mit aller Kraft arbeitet der Heizer, während ein Geleisearbeiter als sein Gehilfe auf dem Tender die groben Kohlenstücke zerschlägt. Ruhig, von allem Lärm und allen Strapazen scheinbar nicht berührt, steht der Führer auf seinem Posten, den Dampfregulierhebel in der einen, den Handgriff der Zylindersteuerung in der andern Hand haltend. Vorsichtig paßt er die Drehgeschwindigkeit des Schneidrades der Schneedichte an, hemmt ab und zu die Fahrt für kurze Momente; von seiner Geschicklichkeit hängt in erster Linie ab, ob die Bahn in der vorgeschriebenen Frist geräumt werden kann.
Ein beißender Wind fegt über den weiten Sattel des Passes und wirbelt den Schnee in stiebenden Wolken vom Boden. Die wetterharten Männer, welche hinter der arbeitenden Maschine die Fahrrinnen der Schienen freischaufeln, sind längst in starre Eisgebilde verwandelt und vermögen während der kurzen Minuten der Erholung im warmen Wagen kaum aufzutauen. Verbissen werkt jeder, gibt im harten Kampf mit dem Winter sein Letztes her, seiner Pflicht getreu.

Gefahr!

Ein rollender Donner übertönt plötzlich das monotone Brummen der Maschinen, vom schrillen Warnungspfiff der Dampfschleuder gefolgt. Hastig rennen die Leute in Deckung, ihre Werkzeuge bei sich haltend. Im Führerstand schließt der Maschinist blitzschnell die Dampfzufuhr zu den Zylindern und öffnet das Hauptventil, um den Druck im Kessel zu mäßigen. Der Zug bremst, hält.
Brausend rollt die Lawine den Felshang herunter, eine mächtige Staubfahne hinter sich ziehend. Die Luft ist in Bewegung: ein fürchterlicher Sturmstoß läßt die schwere Lokomotive ächzend wanken.
Etwa hundert Meter oberhalb der Bahnlinie kommen die Schneemassen zur Ruhe. Die Schutzmauern, welche an allen gefährlichen Hängen bis hinauf zu den Gratkämmen die Strecke sichern, haben ihre Aufgabe erfüllt.
Der Morgen beginnt im Osten zu dämmern, da die Truppe die Paßhöhe erreicht. Rasch werden die losen Masten neu verankert und die elektrischen Leitungen gespannt. Nicht lange geht es, so ist von Süden her ein gleichmäßiges Rauschen zu vernehmen. Unter einer Fontäne aufgeworfenen Schnees bewegt sich ein dem unsrigen bis ins letzte gleichender Zug bergaufwärts. Wenige Minuten später reichen sich die Arbeitskameraden aus Nord und Süd lachend die Hände.

Die Bahn ist frei!

Durchs Telephon gibt der Stationsvorstand seinem Kollegen im Engadin bekannt, daß die Bahn offen sei. Kurz danach rollt dort unten auf die Sekunde genau der fahrplanmäßige Frühzug auf die gesäuberte Strecke.

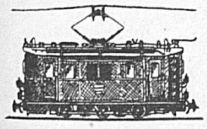
le câble conducteur et de recouvrir d'une couche de neige de la hauteur d'un homme l'emplacement située devant la gare; il est impossible de sortir.
Il faut donc agir de toute urgence. Car si l'on attendait jusqu'à ce que la ligne soit bloquée en plusieurs endroits, il ne serait pas possible de déblayer les voies d'ici au lendemain matin. Un coup de téléphone lancé au dépôt situé sur le côté sud du col permet de se convaincre que le second chasse-neige est aussi sous pression et qu'il va partir immédiatement.

La « Rotary » part à l'attaque

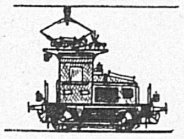
La lourde porte du hangar s'ouvre toute grande. Un bref sifflement et le long véhicule — il mesure bien douze mètres — se met lentement en mouvement. Une épaisse fumée s'échappe des cylindres placés deux par deux à côté des six roues motrices; l'eau de condensation qui s'est formée pendant la mise sous pression s'écoule doucement. A grand bruit, le mastodonte s'engage sur la plaque tournante. Six coups secs marquent le passage des essieux accouplés et deux autres celui du tender, rempli jusqu'au bord d'eau et de charbon. Devant le quai de la gare des voyageurs, on fait une courte halte. Deux locomotrices électriques sont attelées au chasse-neige; elles offriront, pendant le trajet, un abri confortable aux cheminots appelés à travailler dans le vent et la tempête.
Le chef de gare donne un coup de sifflet. La machine à vapeur lui répond brièvement; le son strident déchire le silence de la nuit et se répercute sur les parois de rocher. Le mécanicien tourne le levier du régulateur: la vapeur pénètre brusquement dans les cylindres et fait avancer les pistons. Les bielles aux reflets d'argent se mettent en mouvement. D'une allure encore hésitante, le convoi s'enfonce dans la nuit, accompagné du ronronnement régulier que font les locomotrices qui l'escortent, tandis que ses phares projettent une vive lueur sur la voie ferrée.

Comme un dragon...

Une faible pression sur un levier, et la roue, haute de deux mètres, se met à tourner, tout d'abord lentement et avec un bruit que le fracas de la vapeur permet à peine de percevoir. Jusqu'à la sortie de la gare, la voie n'est pas enneigée et les couteaux de la roue ne rencontrent encore aucune résistance. Mais dès que le train s'engage en pleine campagne, on entend une sorte de mugissement profond et, sortant de l'orifice ménagé au sommet de la roue, un nuage de poussière étincelante vole de chaque côté de la voie, sous l'éclairage blafard des lanternes. La roue tourne toujours plus vite en rendant un son toujours plus clair. La cheminée de la locomotive lance vers le ciel une épaisse colonne de fumée et de vapeur. Le spectacle offert par la machine travaillant en pleine nuit et par la neige retombant de chaque côté de la voie en un mouvement régulier et harmonieux, ce spectacle-là est si captivant et si extraordinaire qu'on croit, en y assistant, faire un rêve étrange et fantastique. En effet, on ne se trouve plus, ici, en présence d'une simple manifestation de la technique: la machine trépignante et rampante apparaît comme un dragon vorace dont les naseaux humides dégagent une haleine brûlante et dont les yeux de feu brillent d'un éclat sinistre. Les pistons d'acier, qui ont l'air de pattes puissantes et nerveuses, la masse imposante de la machine, qui ressemble à un grand corps aux flancs palpitants — tout cela complète l'illusion... En un certain endroit, la voie est ensevelie sous trois mètres de neige. Furieux, le dragon se cabre, il se jette sur sa proie et l'engloutit en un clin d'œil; puis, triomphant et repu, il poursuit sa route en poussant un grognement d'aise.
Pendant des heures, la machine continue à avancer en fauchant la neige. Tandis que ses flancs se recouvrent de constellations de givre aux formes bizarres, il règne, dans ses entrailles, une chaleur d'enfer. Le chauffeur travaille d'arrache-pied, cependant que, juché sur le tender, son aide, un ouvrier de la voie, casse les morceaux de charbon les plus grossiers. Impavide et comme indifférent à tout ce qui se passe autour de lui, le mécanicien est debout à son poste, tenant d'une main le levier servant à régler la vapeur et, de l'autre, la manette commandant la distribution. Avec prudence, il adapte la vitesse de rotation de la roue à l'épaisseur de la couche de neige, ralentissant de temps à autre, mais pour quelques instants seulement, la marche du convoi; si la voie est déblayée dans le délai prescrit, c'est avant tout à son habileté qu'on le devra.
Un vent glacial déferle sur la vaste crête du col, soulevant des tourbillons de neige. Les hommes endurcis par les intempéries qui, munis d'une pelle, suivent la machine pour enlever au fur et à mesure la neige recouvrant les rails, sont depuis longtemps recouverts de glaçons; et ils ne parviennent guère à « dégeler » pendant les quelques minutes de répit qu'ils passent dans le wagon chauffé. Chacun d'eux travaille avec acharnement, et, fidèle à son devoir, mène de toutes ses forces l'âpre lutte contre l'hiver.



1914



1939

Danger!

Mais soudain un roulement de tonnerre couvre le bourdonnement monotone des machines, suivi immédiatement d'un signal d'alarme donné par le mécanicien. En toute hâte, les hommes se mettent à l'abri, emportant leurs outils avec eux. Dans sa cabine, le mécanicien, avec la rapidité de l'éclair, renverse la vapeur et actionne la soupape de sûreté pour diminuer la pression à l'intérieur de la chaudière. Le train ralentit, puis s'arrête.
Dans un vacarme étourdissant, l'avalanche dévale la paroi de rochers, soulevant derrière elle un énorme nuage de poussière. Sous la violence du déplacement d'air, la lourde locomotive vacille en gémissant.
A quelque cent mètres au-dessus de la voie, les masses de neige interrompent brusquement leur course. Les murs de protection, qui préservent la ligne partout où elle est dominée par des parois dangereuses, ont rempli leur mission.
Une faible lueur annonçant le jour apparaît à l'horizon lorsque la troupe atteint le sommet du col. Rapidement, on redresse les pylônes renversés par la tempête et l'on refixe les câbles électriques. Bientôt, venant du sud, l'on perçoit un murmure régulier. Sous une carapace de neige, on voit alors avancer, gravissant lentement la pente, un train tout à fait pareil au nôtre. Quelques minutes plus tard, les deux équipes, celle du sud et celle du nord, se serrent la main en riant.

La voie est libre

Par téléphone, le chef de gare avise son collègue de l'Engadine que la voie est libre. Peu après, là-bas dans la vallée, le premier train du matin s'engage sur la voie déblayée. Il n'a pas une seconde de retard sur l'horaire.