

Zeitschrift:	Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : officielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]
Herausgeber:	Schweizerische Verkehrszentrale
Band:	- (1951)
Heft:	3
Artikel:	Schweizer Gebirgsbahnen im Kampf gegen den Winter
Autor:	Hooftman, J.C.
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-773900

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](#)

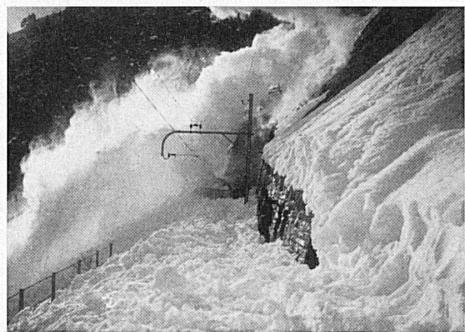
Terms of use

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: 15.01.2026

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

SCHWEIZER GEBIRGSBAHNEN IM KAMPF GEGEN DEN WINTER



Oben: Schneeräumung an der Südrampe der Lötschbergbahn.
Ci-dessus: On déblie la neige sur la rampe méridionale du chemin de fer du Lötschberg.

Photo: BLS

Schnee ist ein großer Feind der Bahnen aller Welt. Aber wohl nirgends mag der Kampf gegen den Winter so umfangreich und verbissen sein wie in der Schweiz, wo das Freihalten der Bergstrecken von Schnee manches Kopfzerbrechen bereitet. Nicht nur die Bundesbahnen erfüllen in diesem Kampf ihre Aufgabe, sondern auch die Privatbahnen, besonders die Rhätische Bahn und die Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn. Ursprünglich wurde die Freilegung der Geleise von Menschenhänden besorgt. Aber auch auf diesem Gebiete machte der Fortschritt der Technik sich geltend. Heute wird der Schnee, wenn er nur in geringer Menge liegt, mit auf Spezialwagen montierten Schneeflügen einfach zur Seite geschoben. Sobald aber stärkerer Schneefall eintritt, muß die Schneeschleuder angefordert werden. Bereits 1896 wurde ein erstes derartiges Fahrzeug von der Gotthardbahn in Betrieb genommen. Die moderne elektrische Schneeschleuder, welche die SBB am Gotthard verwenden, vermag ca. 700 kg Schnee pro Sekunde vom Geleise wegzuschaffen. Außer den SBB (Gotthard und Brünig) besitzen auch mehrere Privatbahnen eigene Schneeschleudern, so die Furka-Oberalp-Bahn, die Gornergratbahn, die Wengernalp- und Jungfraubahn, die Lötschbergbahn und die Rhätische Bahn. Seit 1940 steht bei der Rhätischen Bahn neben zwei älteren Dampfschleudern eine elektrische Schleudermaschine im Betrieb. Sie wird auf der Berninastrecke



Oben: Dank dem Einsatz der Schneeschleuder ist die Linie der Rhätischen Bahn über den Berninapass (2257 m) auch im Winter befahrbar.
Ci-dessus: Grâce au chasse-neige, la ligne du col de la Bernina est ouverte même en hiver.

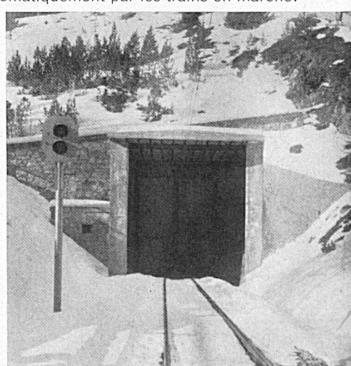
Photo: Beringer

eingesetzt. Gerade auf dieser Linie, die auf über 2200 m hinaufführt, hat man übrigens die Naturkräfte selbst im Kampf gegen den Schnee zu Hilfe gezogen: an gewissen Stellen wurde das Geleise aus Windschattenmulden hinaus in die Hauptwindrichtung Nord-Süd verlegt, wo der Schnee sich nicht zu großen Massen anzuhäufen pflegt, sondern vom beständigen Luftzug fortgeblasen wird. Die Schneeräumung ist dadurch

bedeutend erleichtert worden. Schwierigere Fragen stellen sich, wenn eine Lawine niedergegangen ist und eine Linie gesperrt hat. Normalerweise wird sofort die Schneeschleuder in Betrieb gesetzt. Freilich ist dies nicht immer möglich, da die Lawine oft mit Steinen, Baumstämmen usw. durchsetzt ist, welche die Maschine beschädigen könnten. Ohnehin ist die Betätigung der Schleuder keine Sinekure.

Vorsichtig hat der Führer die Drehgeschwindigkeit des Schneidrades der Schneeschleuder anzupassen. Auch die herrschende Windrichtung und der Feuchtigkeitsgrad des Schnees müssen berücksichtigt werden. Der Kampf gegen die Lawinen erfolgt allerdings nicht allein im Winter. Viel wichtiger noch, für die Reisenden freilich weniger auffällig, sind die Maßnahmen, welche die Bildung und den

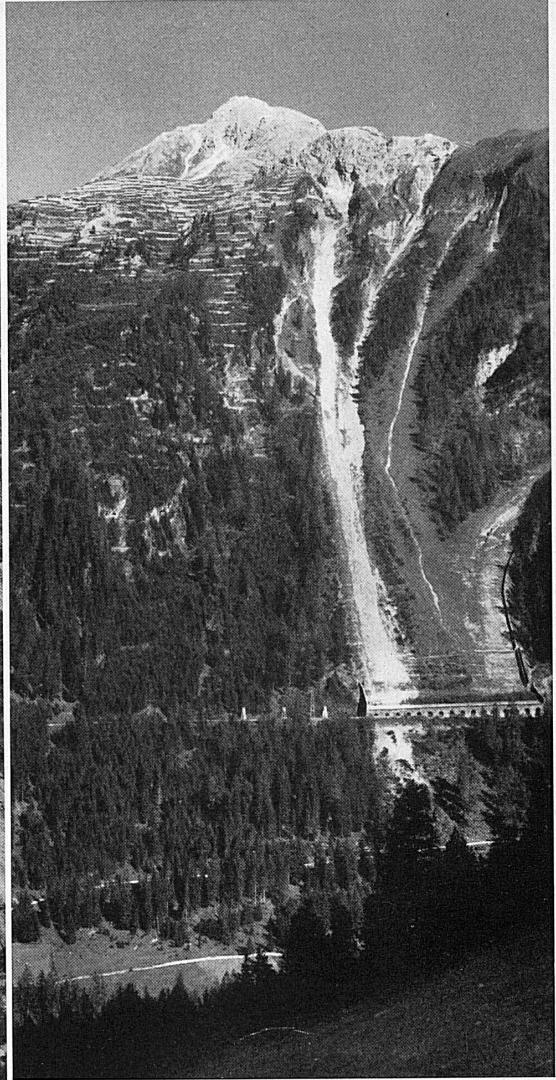
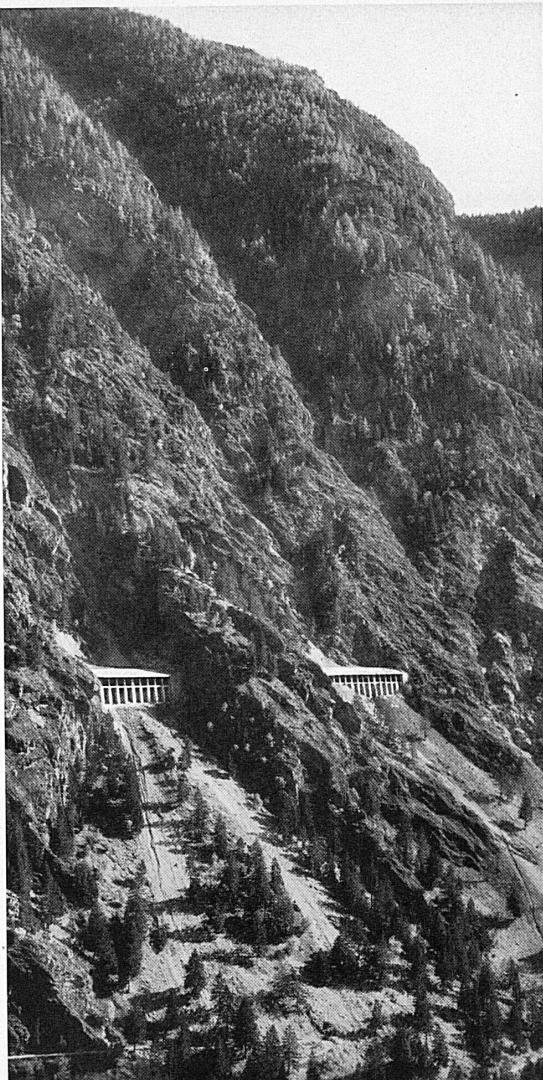
Unten: Die Türen im Nordportal des Ruggnuxtunnels (Albulalinie der Rhätischen Bahn) werden vom fahrenden Zug aus automatisch geöffnet und geschlossen.
Ci-dessus: Les portes du tunnel du Ruggnx sont ouvertes et fermées automatiquement par les trains en marche.



Niedergang von Lawinen im Bahngebiet verhindern sollen. An erster Stelle seien die Galerien genannt, welche die hinunterrasenden Schneemassen über das Geleise hinweg ins Tal leiten. Sie bewahren sich auch gegen Steinschlag. Bis zu 20 m³ große Steinblöcke wurden auf die kostspieligen Bauten geworfen, ohne daß diese beschädigt wurden. In diesem Zusammenhang sei ferner die Meldeanlage erwähnt, welche in der Nähe von Außerberg an der Lötschberg-Südrampe den Niedergang der sogenannten Mahnkinn-Lawine selbsttätig signalisiert. Zwei Meldeleitungen, die an zwei Stellen quer durch den Lawinenzug gespannt sind, werden dabei zerissen; als Folge davon werden zwei Lichtsignale auf Haltstellung umgeschaltet und wird die gefährdete Strecke blockiert.

Die eigentlichen Lawinenverbauungen präsentieren sich wohl an der Albula-Linie der Rhätischen Bahn, am Berghang des Muot ob Bergün, am größtartigsten. Dieser Hang ist im Laufe der Zeit mit 500 Mauern, die eine Gesamtlänge von 10,5 km erreichen, verbaut und zudem auf einer Fläche von 55 ha aufgeforscht worden. Die aufgewendeten Gesamtkosten erreichten gegen eine Million Franken.

Auch die Eisbildung in den Tunnels verursacht den Bahnen große Ausgaben. Durch das Anbringen zweiflüglicher Portaltore versucht man, den Luftzug durch den Tunnel zu unterbrechen. Die



Oben: Lawinengalerien bei Goppenstein an der Lötschberglinie.
Photo: BLS
Ci-dessus: Galeries contre les avalanches à Goppenstein sur la ligne du Lötschberg.

tungen in vollem Umfang erfüllt. Im Winter 1928/29 wurde noch etwa 1000 kg Eis aus dem Tunnel herausgehackt; seit dem Bau der Einrichtung hat sich kein Eis mehr gebildet.

Aus diesen Zeilen geht hervor, welche Aufwendungen die Bahnen gemacht haben und stets weiter machen, damit der Winterbetrieb auf ihren Bergstrecken im Gange behalten werden kann. Daß man auf die Launen der Natur nicht bauen kann, haben uns die verhängnisvollen Lawinenniedergänge dieser Wochen leider eindeutig gezeigt. Doch darf

gesagt werden, daß die getroffenen Schutzmaßnahmen und die Organisation der Schneeräumung gerade auf der Rhätischen Bahn wie am Gotthard außerordentlich dazu beitragen, daß nicht noch größeres Unheil angerichtet wurde und daß die Wintersportzentren Graubündens wie das Tessin nach verhältnismäßig kurzer Zeit schon aus ihrer Abschließung befreit werden konnten. Der Kampf gegen den Winter in den Bergen ist oft zäh und verbissen, aber die moderne Technik trägt den Sieg davon.

J. C. Hooftman

Oben: Der Muothang zwischen Bergün und Preda an der Albula-Linie der Rhätischen Bahn.

Ci-dessous: Le versant du Muot entre Bergün et Preda sur la ligne de l'Albula du Chemin de fer rhétique.

Ci-dessous à gauche et à droite: Dispositifs contre les avalanches à Faldum sur Goppenstein sur la ligne du Lötschberg.



Oben: Mächtig breitet sich am Fuße des Lawinenzuges der Ablagerungskegel aus.
Ci-dessus: Au bas du parcours de l'avalanche s'étend un important cône de déjection.

Photo: Preßbild

Rhätische Bahn besitzt am unteren Eingang des Ruggnuxtunnels zwischen Bergün und Preda seit 1929 eine Anlage, bei der mittels Schienenkontakts die Türen vom fahrenden Zug automatisch geöffnet und geschlossen werden. Diese Anlage, die seinerzeit 36 000 Franken kostete, hat die in sie gesetzten Erwar-



Rechts und rechts außen: Lawinenverbauungen auf Faldum ob Goppenstein an der Lötschberglinie.
Photos: Schädelin, Schneiter

