

PRÉCAUTIONS

PRISES OU A PRENDRE CONTRE LES AMONCELEMENTS DE NEIGE. (EXTRAIT D'UNE NOTE DE M. GOSCHLER SUR SON VOYAGE EN ALLEMAGNE.)

Bavière.— Exploitation en hiver. — En temps de neige, chaque garde-ligne est accompagné de deux hommes; quand la neige devient très-abondante vers minuit, les hommes vont appeler les ouvriers supplémentaires dans les villages environnants; ceux-ci sont habitués aujourd'hui à se rendre aux points accoutumés. Quand les brigades sont réunies, elles attaquent la neige en pratiquant des tranchées et en enlevant la neige sur 1^m,45 à 1^m,75 de largeur et sur toute la hauteur. La voie ainsi déblayée, on fait avancer la machine, précédée d'un traîneau pesant 15,000 kilogrammes, waggon à six roues garni de lames de tôle en forme de charrue.

Les hommes ont soin de pratiquer de petites niches dans la neige pour se garer du train, qui doit toujours siffler pour annoncer son arrivée.

Dans les grands amoncellements de neige, l'ouverture des chemins se fait en trois opérations distinctes :

- 1° Cunette ouverte à bras d'hommes;
- 2° Élargissement fait avec la machine;
- 3° Enlèvement à bras d'hommes.

Pour frayer, il vaut mieux atteler la machine du traîneau immédiatement au train; autrement il peut se faire que si la machine-pilote marche en éclaireur, il se forme un nouvel encombrement en arrière.

Quand il faut franchir un obstacle, on élève la tension de la vapeur jusqu'à 8 et 9 atmosphères.

Les embarras de neige les plus sérieux sont ceux qui se produisent quand le vent souffle de l'ouest, le *voehne*, et donne avec force : c'est ce que les Allemands appellent *schneevehen*, tourmentes de neige qui arrivent généralement dans les mois de février et mars, entre dix et onze heures de la nuit : il est très-rare que l'orage éclate pendant le jour.

Dans ce cas, il arrive que les trains sont arrêtés, et que trois machines même attelées à la suite l'une de l'autre sont prises dans la neige.

Lorsque la neige est tombée avec trop d'abondance, au point d'empêcher les ouvriers de secours de sortir des villages, la voie ne peut être frayée immédiatement, et la machine ne peut plus passer. Les trains restent alors en place pendant un laps de temps plus ou moins long, selon la localité où se produit l'encombrement. Ainsi, dans la partie de la ligne la plus éle-

vée, où le climat est le plus rude, où les hommes ont le plus de vigueur, entre Kempten et Kaufbeuren, vers Gunzach, située à 427 mètres au-dessus du niveau du lac de Constance, et à 812 mètres au-dessus de la mer, le stationnement des trains ne dure guère que quelques heures; mais, vers Schwabmunchen, entre Buchloe et Augsburg, à l'altitude de 500 mètres, où les hommes sont moins aguerris, moins forts, moins exercés, l'arrêt des trains dure quelquefois un et même deux jours.

Les ouvriers supplémentaires sont payés à raison de 1 fr. 50 c. pour huit à neuf heures de travail de jour ou cinq à huit heures de nuit.

L'administration ne leur donne point de vivres; avant de quitter leurs demeures ils prennent une solide nourriture et emportent au travail un morceau de pain.

Dans les remblais ou levées, il faut avoir grand soin de dégarnir toute la surface de la plate-forme de la neige qui s'y amoncelle : le moindre amoncellement devient une cause d'embarras; aussi doit-on commencer par frayer la voie, puis, une fois le train passé, on achève le déblai de neige en ménageant des surfaces planes, afin de présenter au vent le moins d'obstacles possible.

Chemins Saxo-Bavarois. — En hiver, l'exploitation ne présente pas de difficultés spéciales; le tracé du chemin et quelques paraneiges préservent la voie des tourmentes de neige.

Quand la neige tombe très-abondamment et qu'elle s'amoncelle, on emploie avec succès le chasse-neige, qui peut faire traverser des épaisseurs de neige qui s'élèvent jusqu'à 1^m,40 (cinq pieds).

Quand les rails sont gras ou qu'il tombe du verglas, les gardes-ligne sont chargés de répandre, au moyen d'un petit réservoir muni d'un long tube, du sable sur les rails, aussi bien pour augmenter l'adhérence des roues motrices à la remonte que l'action des freins à la descente.

Les machinistes ont l'ordre d'en faire de même avec leurs appareils à sable; il est important que, dans ces deux cas, le sable employé soit toujours parfaitement sec.

Wurtemberg. — Sur les chemins de Wurtemberg les neiges ne sont pas très-abondantes; en quelques points seulement la neige s'amoncelait; on y a remédié en élevant à côté de la ligne de petits cavaliers de 1^m,15 à 1^m,45 de haut, selon que l'on peut se procurer des terres à bon compte.

Pour frayer la voie, quand la neige n'a pas plus de 0^m,60 de hauteur environ, et quand elle n'est pas trop serrée, on la repousse au moyen d'une charrue suspendue à l'avant d'un waggon ordinaire à huit roues, lourdement chargé; les lames de la charrue s'élèvent à 0^m,10 au-dessus du rail.

Quand la neige s'élève à plus de 0^m,60 de hauteur, ou quand elle est très-dense, il faut frayer la voie à bras d'hommes.