

## Chronique d'une semaine de travail

Il s'agira d'être aussi bref que la délégation romande est courte...



En ce qui concerne la section Romandie il est difficile de faire mieux : un seul Romand (et encore ? diront certains...) accompagné de nos deux fidèles camarades de la région bâloise Eugen Lindegger et Markus Zinggerebe, j'aurais presque honte... Il est vrai que la pandémie sévit cette année et les craintes au sujet de grands rassemblements sont fondées. Mais Uri c'est la Suisse profonde et pure, qui est un peu épargnée, la statistique de l'OFSP le démontre.

Pour reprendre depuis le début il s'agit donc du compte-rendu de la section « Balandie »

Mais la plume délicate et fleurie de Herr W. von Stadt, alias Hervé Deville, va nous manquer, c'est le moins que l'on puisse dire !

Lors, on s'attaque lundi à un presque inaccessible talus couvert d'aulnes au-dessus du tunnel II. Pour rappel ce dernier est situé entre le tunnel I et le tunnel III, compté dans le sens de la voie qui – comme chacun sait – commence à Brig. Ceux qui ne le savaient pas viennent d'apprendre quelque chose. Ledit tunnel est situé à une demi-heure à pied depuis le dépôt de Realp. A pied le long de la voie s'entend, donc une interdiction de voie est nécessaire pour passer « ordnungsgemäss » le premier tunnel, donc le III (ha ha !). Ce sera chose faite par deux fois et ainsi passera la première journée sous la houlette experte de Pius Hodel, baptisé par nous le Roi des Aulnes (der Erlenkönig), ex-capitaine des pompiers de son village. Durant trente ans il a utilisé l'eau dans la lutte contre incendies et ce jour il lutte contre elle qui s'infiltré partout et risque d'affaiblir les structures du tunnel. Quel retour de manivelle !

Mardi nous végétons, manière de dire... toute la journée le long de la voie. Les experts que sont Eugen et Markus en matière d'utilisation de débroussailleuses font merveille et beaucoup de bruit.



Nous assistons à un incident rare, amusant pour nous, un peu en amont du merveilleux signal rotatif Hipp lorsque le train historique revient pour 16h15. La locomotive siffle désespérément à en perdre vapeur car le fameux signal est resté fermé ! Peu après nous apprendrons que si la commande du signal est transmise électriquement la rotation du signal lui-même est assurée par un mécanisme de clocher d'église dont le contre-poids doit être régulièrement remonté. Cette opération est sous la responsabilité du chef de gare.

Mercredi, programme identique avec le soutien de Peter, un Bernois magnifique de Bümpliz qui n'hésite pas à nous dire « eis nach'em Angere » [une chose après l'autre].

N.B. Constatation est faite que de l'essence 2-temps (mélange avec 2% d'huile) ravitaille systématiquement une petite souffleuse Honda avec moteur 4-temps. Cette erreur n'empêche nullement la machine de fonctionner bien qu' à la longue un peu de calamine sera déposée à l'intérieur, mais il y a plus grave : la fausse impression que la machine est lubrifiée par son carburant pourrait lui être fatale un jour. En effet, un petit réservoir d'huile de lubrification est clairement identifiable à sa base, avec jauge. Son niveau est à contrôler avant utilisation. Le niveau est parfait, ouf, fin de l'histoire.

Jeudi la météo n'est pas très fameuse mais jusqu'ici nous avons été gâtés. Les petits talus, certains sont surencombrés, font l'objet d'un service « toilette pour cocker » et toute la « route taiseuse » (c'est ainsi que l'on comprend « Schweigstrasse », serait-ce un reste de Réduit National) est impeccablement nettoyée.

Entretemps une bonne âme nous invite à la gare après le repas de midi pour un excellent espresso, nettement préféré au jus de chaussettes disponible au réfectoire.

Déjà vendredi matin est là ; nous devons vérifier l'efficacité de notre travail de lundi au-dessus du tunnel II. Y a-t-il accumulation d'eau ou non ? Donc avant toute chose, faire interdire la voie deux fois et intercaler notre travail entre le passage des deux trains...

En fait le second ne passera pas aujourd'hui dû à une annulation cause COVID-19. L'inspection des travaux démontre qu'ils ont été efficaces et le sentier d'accès amélioré, empierré de manière adéquate.

Diverses demandes nous sont adressées, comme à une équipe de dépannages urgents. En effet, des chemins ont quasiment disparu sous les herbages à Gletsch ainsi qu'autour du wagon-réfectoire d'Oberwald, par exemple. A la terrasse de la gare de Gletsch je suis interpellé par « Eisvogel » équivalent allemand de martin-pêcheur, évidemment puisqu'il s'agit de Martin Fischer ! Nous accédons volontiers à sa demande qui consiste à dégager la vue sur les lanternes d'aiguillage... depuis sa vigie, pardon !

Le samedi sera comme un autre samedi où à 0730, j'apprends fortuitement que je fais partie d'une équipe ad hoc de bourrage de ballast vers Tiefenbach combinée à la position de protecteur. Quelques appels téléphoniques avec le Fahrdienstleiter (chef d'exploitation) plus tard et déjà l'après-midi se termine avec une descente depuis Tiefenbach avec le vapeur de 16h15.

Cela fait déjà six heures que Markus et Eugen m'ont abandonné pour rentrer à Bâle.

Dernier moment génial, le but de la semaine est atteint à 17h avec un bain rafraichissant et tonique dans le Furkareuss. Magnifique, à refaire...



Heureusement ma collègue Brigitte Bauco étant sur le train historique dimanche, la rentrée fut belle. A refaire aussi !

Texte et photos :  
François Clavadetscher