Zeitschrift: Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Band: 28 (1912)

Heft: 42

Artikel: Schlitten, altbewährte und gute neue Formen

Autor: Hammer, Walter

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-580547

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: 31.07.2025

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

möglich ist, wenn die Schweizerischen Bundesbahnen zum elektrischen Betriebe übergehen.

Aus der Glasindustrie seien erwähnt der Import von Dachglas und Dachziegeln und Glas-Bodenplatten. Derselbe konnte sein Quantum von 13,200 auf 16,000 Doppelzentner heben, während der Einfuhrwert gleichzeitig sich von 250,000 auf 304,000 Fr. vergrößerte. Naturfarbiges Fensterglas blieb mit 45,000 Doppelzentnern resp. einem Importwert von 1,13 Mill. Fr. auf der Höhe des Vorjahres und auch die Ursprungsländer sind gleich beteiligt wie früher, nämlich Belgien mit 85 % unseres ganzen Bedarfes, während der Rest von Deutschland gedeckt wird.

Die Roheiseneinfuhr ist für die Schweiz ebenfalls ein Gradmesser des Ganges in unserm Wirtschaftsleben. Es gilt dies in gleichem Maße, wie bei der Steinkohleneinfuhr. In diesem Sinne ist es erfreulich, eine Zunahme des importierten Gewichtes von 879,600 auf 992,400 Kilozentner und eine solche bezüglich der Werte von 8,20 auf 9,25 Millionen konstatieren zu können.

Eisenbahnschienen und -Schwellen (aus Eisen) zeigen eine Gewichtszunahme der Einfuhr von 337,000 auf 458,000 Doppelzentner, während sich die Importwerte von 4,98 auf 6,77 Mill. Fr. hoben. Angesichts des recht lebhaften Ganges im schweizerischen Eisenbahnbau ist diese Zunahme begreiflich.

Ein kurzes Wort noch über den Handelsverkehr in der schweizerischen Aluminiumindustrie, die ja für das Erwerbsleben unseres Landes von großer Bedeutung ist. Hier hat gegenüber dem Vorjahr ein ganz fabelhafter Aufschwung stattgefunden, indem unsere Ausfuhr sich quantitativ von 26.000 auf 54,700 Doppelzentner, also um mehr als das Zweifache, gehoben hat. Dem parallel ging eine Wertzunahme von 4,15 auf 8,23 Mill. Fr., also ebenfalls ungefähr um das Doppelte. Der Export richtet sich fast vollständig nach Deutschland, und zum kleinen Rest nach Italien. Frankreich, das sonst ein vorzüglicher Abnehmer unserer Produkte und Fabrikate ist, hat selbst eine sehr hoch entwickelte Aluminiumindustrie, die einen Import nicht aufkommen läßt. y.

Schlitten,

altbewährte und gute neue Formen.

Walter Hammer in Elberfeld schreibt der „Frankf. Ztg." über den Schlittenbau:

Von einer einzigen Urform des Schlittens wird man wohl nicht sprechen dürfen. Wir haben deren zweifellos eine größere Anzahl, die untereinander wesentliche Verschiedenheiten aufweisen, da sie sich sowohl den natürlichen Verhältnissen einer Gegend, als auch den verschiedenen Zwecken, denen sie zu dienen hatten, anpassen mußten. Blieben sie hier ein bloßes Kinderspielzeug, so stellten sie dort bereits ein wichtiges, kaum zu entbehrendes Transportmittel dar. Man kann also sagen, daß unsere modernen Sportschlitten im wesentlichen hervorgegangen sind einmal aus den primitiven Kinderschlitten mannigfacher Form, zum andern und vielleicht noch früher aus den Pferdeschlitten, aus den Hörner- und ähnlichen Transportschlitten. In den Alpen wird man zunächst auf den Gedanken gekommen sein, die zum Holztransport dienenden Schlitten in verkleinerter Form auch zur Personenbeförderung zu verwenden. Die Gebirgsbewohner und namentlich die Schuljugend werden zuerst auf Schlitten zu Tale geglitten sein. So entstanden in den Alpen zwei, in langen Jahrzehnten nur geringfügig umgeformte Schlitten, die sich inzwischen auch als Sportgeräte gut bewährt haben: der Davosschlitten und die Rodel.

Abgesehen von ganz vereinzelt bleibenden Versuchen, mit Schlitten von Holzgestellen herabzurutschen (schon Mitte des vorigen Jahrhunderts selbst von höheren Militärpersonen geübt), wurde der Handschlitten als eigentliches Sportgerät zum ersten Male vor nunmehr 30 Jahren in Davos benutzt. Erst bedeutend später treffen wir in den österreichischen und bayerischen Alpen auf regelrechten Schlittensportbetrieb. Wohl infolge der Nachrichten aus Davos entwickelte sich ungefähr gleichzeitig das harmlose Schlittelvergnügen der Kinder an manchen geeigneten Orten zu einem wohlgepflegten Sport der Erwachsenen; im Riesengebirge und in Norwegen. Bald darauf folgten dann auch die deutschen Mittelgebirge und Hügelländer.

Dieser Entwicklung des Schlittelns entsprechend, kann man vier Grundformen des Sportgeräts unterscheiden: den Davoserschlitten, die Rodel, den Riesengebirgssport- und den Norwegerschlitten.

In seiner schweren gedrungenen Form ist der Davoserschlitten das Prototyp eines Rennsportgeräts. Mit großer Wucht schießt er dahin, setzt deshalb auf schwieriger, kurvenreicher Bahn eine gehörige Portion sportliches Können voraus. In der Schweiz stellt man die Davoser ganz besonders schwer her und beschlägt die Kufen mit breiten Bandeisen. Diese Schlitten laufen vorzüglich auf gebahnter, harter Rennstrecke, kommen aber auf vereister Bahn leicht ins Schleudern. Der deutsche Davoser ist leichter gebaut und mit weit schmalerem Kufenbeschlag versehen. Dadurch kommt der Schlitten zwar nicht so stark in Schuß, doch pressen sich seine Sohlen stärker in den Untergrund ein, sodaß ein Seitwärtsschleudern erschwert und die Lenkung dadurch erleichtert wird. Diese Form des Davoserschlittens eignet sich für die deutschen Schlittenbahnen ganz vorzüglich. Da sie viel befahren werden und zudem meist vereist und schneehart sind, würde der schwere Davoser weniger gut oder nur in seltenen Fällen geeignet erscheinen. Er würde schleudern und die Herrschaft über den Schlitten erschweren, sodaß dadurch auch die Sicherheit auf den Schlittenbahnen zu leiden hätte.

Die Rodel ist meist kürzer gebaut, als der Davoserschlitten. Sie wird in Österreich und Bayern sowohl als Sportgerät als auch als touristisches Mittel benutzt. Fast jedes Gebirge besitzt eine eigene Form, jeder Sportplatz hat sein besonderes Rodelmodell. Doch sind diese Schlitten nur im Oberbau wesentlich verschieden. Man legt nämlich bei der Rodel großen Wert auf gefälliges Aussehen, während man bei den anderen Schlitten sein Augenmerk mehr auf sportliche Zweckmäßigkeit richtet. Beinahe typisch für die Rodel ist der aus Gurten geflochtene bequeme Sitz. Auch steigt bei ihr der Sitz fast durchweg nach vorne auf, da die Kufen vorne außerordentlich hoch aufgebogen werden. Da diese Schlitten mit breiter Laufsohle beschlagen werden und teurer sind, ohne bessere Dienste zu leisten, empfehlen sie sich weniger für die harten Schlittenbahnen Nord- und Mitteldeutschlands, wo man ihnen in der Tat auch nur selten begegnet. In Süddeutschland aber, mit seinen vorzugsweise weichen, schneeigen Schlittenbahnen, beherrscht die Rodel das Feld.

Der Riesengebirgs-Sportschlitten gleicht, von oben besehen, einem Zuckerhut. Seine Kufen streben nämlich am Aufbug aufeinander zu. Dieser Schlitten, der sich namentlich im nördlichen Deutschland zunehmender Beliebtheit erfreut, kennzeichnet sich ferner noch durch seinen schmalen Sitz. Die beim Davoser Rennschlitten senkrecht verlaufenden Sitzstreben neigen sich nämlich stark hier nach innen, sodaß der Sitz nicht wesentlich mehr als halb so breit ist, wie die von den Kufen gezogene Spur. Meist wird dieser Sportschlitten mit breiter Laufsohle

hergestellt. In dieser Form eignet er sich also gut für schneeige Bahnen. Wenn aber die Sohle schief, also nur mit einer Kante aufliegt, was gerade bei diesen Schlitten öfters zutrifft, dann wird man mit ihm auf hartem und selbst vereistem Schnee besser als mit allen anderen fahren können.

Der Norwegerschlitten unterscheidet sich von dem Davoser eigentlich nur dadurch, daß er nach vorne meißelförmig zuläuft; Längsseite und Kufenaufbug treffen sich in einem spitzen Winkel ohne daß die Verbindungsstelle abgerundet wäre. In Schweden baut man die Schlitten ähnlich, nur daß die Längsleisten in der Art der Rodel nach vorne aufsteigen. Neben ihrer Länge, meist $1^1/_2$—2 m, ist bei diesen Schlitten noch die Art der Lenkung bemerkenswert. Man schleift nämlich spitz zulaufende 4—5 m lange Stangen nach, die man ähnlich wie ein Steuerruder handhabt. Wegen ihrer spitz zulaufenden Form muß diese skandinavische Schlittenform als ungeeignet für die stark frequentierten deutschen Schlittenbahnen bezeichnet werden, zumal der Davoserschlitten, der die gefährliche Zuspitzung nicht aufweist, einen vollgültigen Ersatz bietet.

Nicht selten wird nach dem absolut besten Sportschlitten gefragt. Gerade als wenn es einen solchen Allerweltsschlitten überhaupt geben könnte. Ist doch ein Schlitten immer nur relativ gut, nämlich nur im Hinblick auf Absichten und Fähigkeiten des Schlittlers, besonders aber auf die gegebenen Wege- und Witterungsverhältnisse. Ein Schlitten, der die Mitte hielte, würde hochgeschraubten rennsportlichen Anforderungen nicht genügen. Wer sich, gutes Können vorausgesetzt, erfolgversprechend an einem Wettschlitteln beteiligen will, muß schon mit zwei oder drei verschieden gebauten Schlitten zum Start reisen. Das Gerät muß der Bahn angepaßt sein. Angenommen die Bahn wäre vereist. Dann würde ein kurzer Schlitten mit schmalem, scharfkantigem Beschlag nötig sein. Der geringste Schneefall aber würde diesen Schlitten ziemlich lahm legen. Es wäre denn ein direkt entgegengesetzt gebautes Sportgerät nötig: lang mit breiten, rundgeschliffenen Schienen. So hindert derselbe Umstand, der die Entstehung so zahlreicher verschiedener Schlittenmodelle begünstigte, das Aufkommen einer Normalform.

Während bis vor einigen Jahren zum Bau der Schlitten ausschließlich Holz und vorzugsweise trockenes Eschenholz verarbeitet wurde, verwendet man jetzt auch Stahlrohr. Von den Stahlschlitten ist die Leobener Rodel der beliebteste. Er wird aus einem Stück Mannesmannrohr gebogen und läßt sich bequem über der Schulter tragen. Diese Schlittenform ist auch leichter und ermöglicht reine Handlenkung ganz besonders gut. Andererseits sind diese Schlitten teuerer und eignen sich mit ihrem schmalen Kufenbeschlag weniger gut für schneeige Bahnen. Neuerdings werden auch Schlitten aus Malakkarohr, also aus Holz, in Form der Leobener Stahlrodel gebogen.

Fahrzeuge, die keine Sportgeräte darstellen, sind, neben den Hörnerschlitten, jene Rutschmaschinen mit Lenk- und Bremsvorrichtung. Da jedoch gerade die Lenkung des Schlittens aus eigener Kraft den Reiz und die Kunst des Schlittens ausmacht, so ist es nur zu begrüßen, daß diese Geräte mehr und mehr wieder von der Bildfläche verschwinden. Von Bobs, als von Mannschaftsschlitten, abgesehen, rauben alle Lenk- und Bremsvorrichtungen einem Schlitten seine Qualifikation als Sportgerät. Wer deshalb heute noch Lenkbremsschlitten als zukunftverheißend anpreist, befindet sich im Irrtum. Man darf nicht alleine auf die Fabrikanten und Erfinder hören, die ihren Schlitten, selbst wenn er noch so unsportliche und gefährliche Neuerungen aufweist, als das beste, schönste, idealste Sportgerät in allen Tonarten anpreisen. Dies gilt auch für die zusammenlegbaren Schlitten, die ja den unleugbaren Vorteil haben, leicht transportierbar zu sein, denen aber immer noch die nötige Stabilität fehlt. Auch ist der Aufbau, die Zurichtung solcher Schlitten noch zu kompliziert und zeitraubend.

Inzwischen ist aber ein neues Sportgerät erprobt worden, das zweifellos eine Zukunft haben wird: der Einkufenschlitten. Dieser Schlitten steht auf einem Bein und hat seine zweite Kufe als überflüssig abgegeben. Während man versucht hat, das Sportgerät immer komplizierter und damit unsportlicher zu machen, ist man am Nächstliegenden, an einer radikalen Vereinfachung lange vorübergegangen. Man hätte schon längst darauf kommen sollen. Hätten doch das Fahrrad und der Vergleich eines Radrennens auf zementierter Bahn mit einem Wettschlitteln auf sorgfältig gepflegter Rennstraße zu dieser Neuerung Anstoß geben müssen. Der Vorzug dieser, ausschließlich sportlichen Zwecken vorbehaltenen neuen Schlittenform besteht in erster Linie in der Verringerung des Reibungswiderstands, wodurch größere Schnelligkeit ermöglicht wird. Daneben fallen weitere Annehmlichkeiten, wie Raum- und Gewichtsersparnis, weniger ins Gewicht. Da aber die sportlichen Gefahren durch dieses neue Gerät immerhin vermehrt werden, muß von vornherein gefordert werden, daß es rein sportlich-ernsten Zwecken vorbehalten bleibt. Dieser Schlitten setzt sportliches Können und disziplinierten Sportbetrieb voraus.

Schließlich wäre noch der dem vorigen nah verwandte einspurige Schlitten zu erwähnen. Er hat allerdings zwei Kufen, die aber nicht nebeneinander, sondern hintereinander gleiten. Dieses Sportgerät ist ganz wie ein Fahrrad gebaut, wird auch wie dieses gelenkt und benutzt. Wohl die beste Form dieses Schlittens heißt Monogleit. In Österreich haben bereits Monogleit-Rennen stattgefunden. Und da hat sich gezeigt, daß diese Schlitten an Schnelligkeit den Rodeln überlegen waren.

Bobsleigh und Skeleton müssen sich an dieser Stelle mit einer Erwähnung begnügen. Als schwere Rennschlitten gehören sie einem besonderen Zweige des Schlittensports an und werden besser für sich behandelt.

Störungen in den Beleuchtungs-Einrichtungen und deren Behebung.

Mannigfaltig sind die Formen der Störungen, welchen das Gasglühlicht ausgesetzt ist, und es ist notwendig, daß der Fachmann auch alle Behelfe kennt, welche zur Beseitigung der Störungen geeignet sind und auf kürzestem und möglichst einfachem Wege gestatten, Abhilfe zu bringen.

So kommt es z. B. vor, daß das Drahtnetz im Brennersieb oft in kurzer Zeit durchbrennt, sodaß das Gas jetzt an dieser Stelle ausströmt, anstatt verteilt den Glühkörper zu bestreichen, der Glühkörper wird fleckig erglühen und durch ungleiche Wärmeverteilung reißen; Rostbildung, Verstopfen des Siebes durch Asche des verbrannten Staubes sind andere, aber oft vorkommende Übelstände.

In solchen Fällen genügt es, mit einem kleinen Blasrohr Luft stoßweise durch die Luftlöcher des Mischloches zu blasen; auch soll bei Strumpferneuerung das Sieb ausgeblasen und sonst gereinigt werden. Daß die Gasdüse einen großen Einfluß auf den Lichteffekt der Lampe hat, ist eine Tatsache, die bekannt ist. Es kommt vor, daß der Laie das Einstellen alter Mehrlochdüsen für einen bestimmten Gasverbrauch an der Lampe vornimmt, dies sollte in keinem Falle geschehen, denn die richtige Stellung wird nur der erfahrene Installateur treffen.