Zeitschrift: Schatzkästlein: Pestalozzi-Kalender

Herausgeber: Pro Juventute

Band: - (1928)

Artikel: Die Technik im Kampf gegen den Schnee

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-988417

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

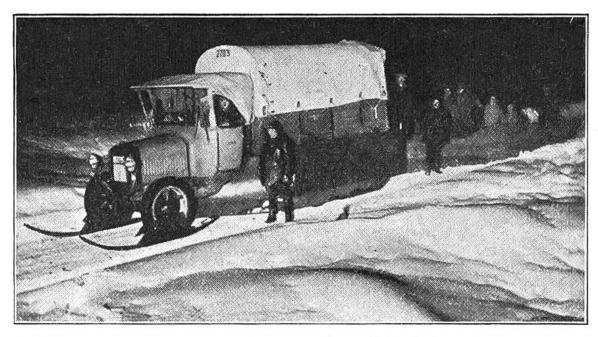
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 19.11.2025

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

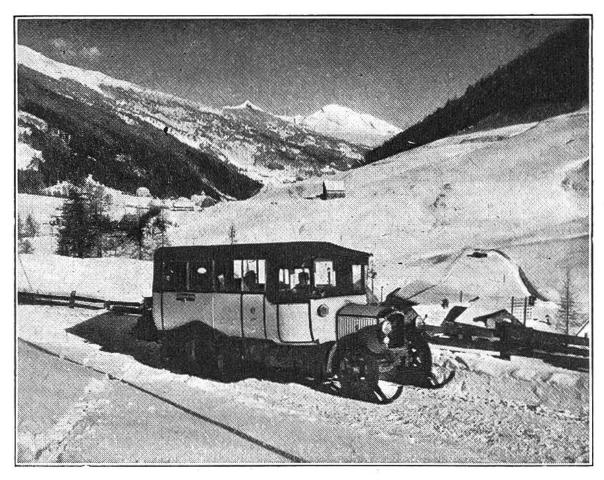


Raupenpostautomobil mit angehängtem Schneepflug, bereit zur Abfahrt. Die Leistungen sind verblüffend. Durch meterhohen Schnee kann eine 4—5 m breite Sahrbahn freigelegt werden.

Die Technif im Kampf gegen den Schnee.

Auf den Stiern über blendend weiße Schneehalden hinunterzugleiten, ist eines der schönsten und gesündesten Dergnügen. Nicht weniger Freude macht das Schlitteln, auch etwa das Bauen von Schneehütten und das Formen von Schneemännern. So ist der Schnee für uns ein Freund und ein rechter Freudenbringer. Er tann aber auch zum Seinde werden. In den Bergen fällt er in so gewaltigen Mengen, daß auf den Straßen und Bahngeleisen die Sahrzeuge manchmal steden bleiben und ein regelmäßiger Derkehr unmöglich wird. Um die Schneemassen wegzuräumen, genügt Menschenkraft oder Tierkraft nicht immer. Man denke an das Offenhalten langer Bergbahnstrecken oder Bergstraßen in Gegenden, wo der Schnee stellenweise mehrere Meter hoch liegt, und wo der Winter 6—8 Monate dauert. Da kann nur Motorkraft oder Dampskraft erfolgreich den Schnee bekämpfen.

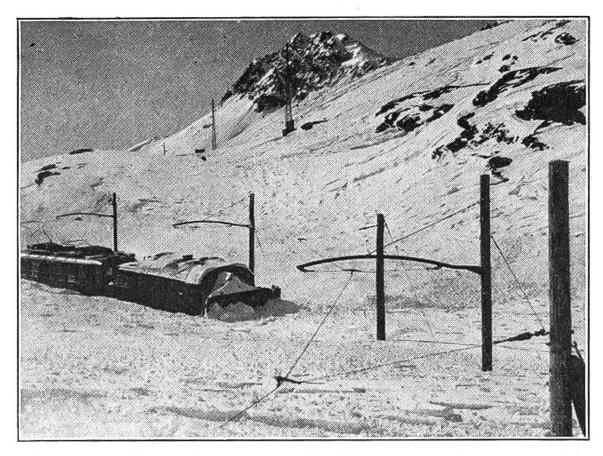
Ein Werkmeister der schwedischen Post hat einen Motorwagen erfunden, der, mit einem angehängten Schneepflug versehen, meterhohen Schnee durchstoßen und auf die Seite schieben kann. Der Erfinder dieses "Schnee-Automobils" hat wohl einst den Insektenraupen zugeschaut, wie sie über glatte, steile Slächen hinaufkrochen, ohne auszugleiten. Die Raupen haben viele kurze Beine, die über



Die Automobilpost Chur-Cenzerheide (1476 m ü. M.) im Winter. Das Raupenauto mit stiartigen Kufen fährt auf der Schneebahn gleich sicher wie ein gewöhnliches Sahrzeug auf schneefreier Straße.

einen großen Teil des Körpers verteilt sind. Es gibt Raupen mit 22 Beinen! All diese Beine helfen einander, den Körper des Tierchens mit vereinten Kräften vorwärts zu bewegen. Hätte eine große Raupe nur zwei Beinchen, so würde sie an einer glatten Wand ausgleiten. Der schwedische Schnees Motorwagen bewegt sich ähnlich vorwärts wie eine Raupe. Statt bloß zwei hinterräder besitzt er sechs, auf jeder Wagenseite drei. Um je drei dieser Räder ist ein starkes, breites Gummiband gespannt. Das Gummiband ist mit eisernen Querleisten besetzt. Beim Sahren drehen sich die hinterzäder und mit ihnen die "Raupenbänder". So ist das Gewicht des Wagens auf eine sehr große Reibungssläche verteilt. Die Querleisten der Bänder greisen überdies sest in den Schnee ein, so daß der Wagen nicht zurücks oder hin und her gleiten kann. An den Vorderrädern des Wagens sind eiserne, stähnliche Kusen festgemacht.

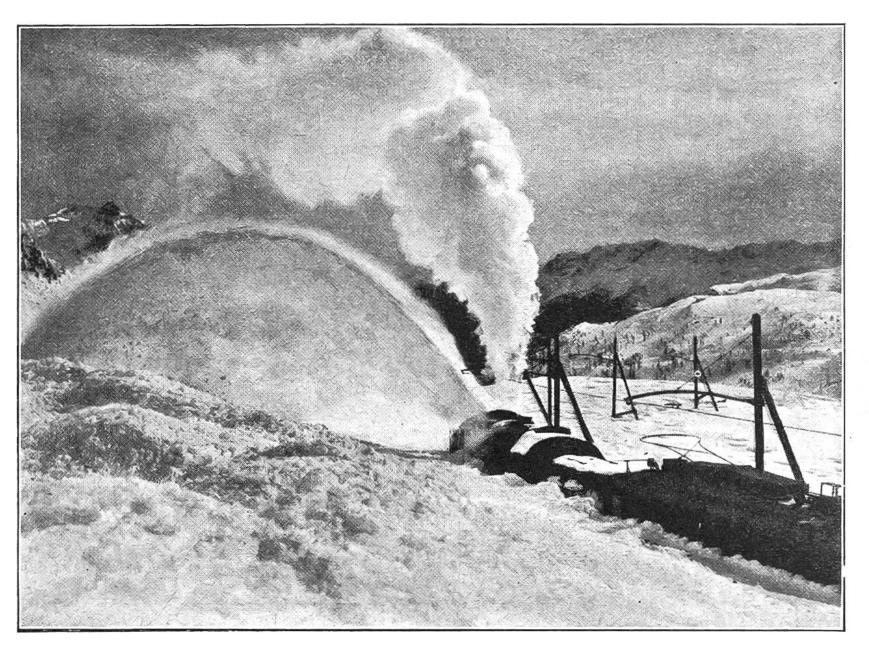
Die schweizerische Postverwaltung besitzt seit einigen Jahren ebenfalls solche "Raupenwagen". Die ersten sind



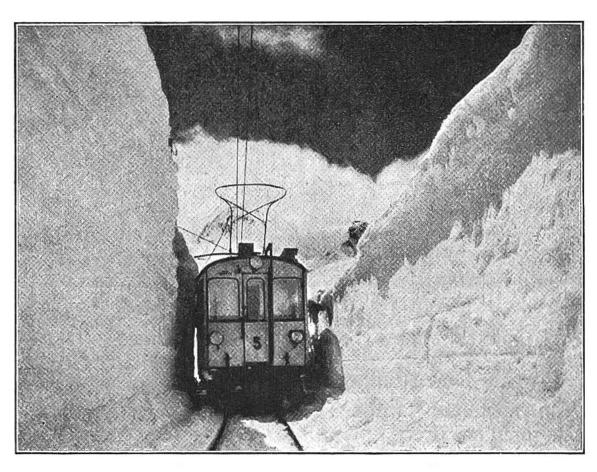
Berninabahn: Es erscheint unmöglich, die gewaltigen Schneemassen zu durchstoßen. Eine elektrische Cokomotive muß mit= helfen, die Dampfschleudermaschine nach vorwärts zu bewegen.

in Graubünden, auf der Straße von Chur nach Lenzerheide, in Betrieb genommen worden. Um die Straße bei starken Schneefällen offen zu halten, wird an einen Kaupenwagen ein großer Schneepflug angehängt. Die beiden Slügel des Pfluges sind beweglich, damit man ihn in den Straken= kehren besser steuern kann. Je nachdem die Slügel mehr oder weniger geöffnet werden, bahnen sie einen breitern oder schmälern Weg in den Schnee. Für die Schneeräumungs= arbeit mit Pflug und Raupenwagen braucht es wetter= feste Männer. Sie sind mit Gummistiefeln, Lederjaden, Süd= westerhüten und Nebelkappen ausgerüstet. Bei sang anhal= tenden Stürmen müssen diese Männer ständig auf der Sahrt sein, weil die Straße sonst bald wieder verweht wäre. Die Raupenwagen leisten aber nicht nur vorzügliche Dienste beim Schneeräumen; man braucht sie — ohne Pflug ständig zum Befahren schneebedeckter Straßen. Dies ist ihr wichtigster Zwed. Unser zweites Bild zeigt ein Raupen= Dostautomobil in voller Sahrt.

Nicht weniger interessant sind die Schneeräumungs=



Bahn frei! Mit einer Kraft von über 1100 Pferdes stärken wühlt sich die Dampsschnees schleuder in die verstehrs hindernden Schneemassen hinsein. Der weiße Bosgen links auf dem Bilde ist Schnee, den das Schaufelsrad mit 700 Pferdesträften weithin zur Seite schleudert.



Ein Zug der Berninabahn zwischen gewaltigen Schneemauern.

maschinen der Alpenbahnen. Unsere Bilder zeigen den Kampf gegen den Schnee auf der Berninabahn in Graubünden. Diese Bahn führt von St. Morit über den 2300 m hohen Bernina=Paß nach Tirano im italienischen Deltlin. Sie ist die höchstgelegene Alpenbahn mit gewöhnlichen Schienen, ohne Zahnstange. Die Züge der Berninabahn fahren auch im Winter, der in jenen höhen sehr lange dauert. Das Geleise wird mit großen Dampsschleudermaschinen von Schnee freigehalten. Diese Maschinen sehen ähnlich aus wie Lokomotiven. Auf der Dorderseite ist aber ein mächtiges Schaufelrad eingebaut. Beim Sahren dreht es sich mit sehr großer Geschwindigkeit, die Schaufeln schleudern den Schnee hoch im Bogen auf die Seite. Ohne diese Schleudermaschinen könnten die Züge nur im Sommer fahren. Doch die Berninabahn ist eine bedeutende Verkehrslinie zwischen der Ostschweiz und Norditalien. Es ist deshalb wichtig, daß der Betrieb im Winter nicht unter= brochen werde. Eine Sahrt auf der Berninabahn bietet dem Reisenden eine seltene Sülle von Naturgenüssen.