Schneeschleudermaschinen in der Schweiz

Autor(en): **W.T.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]**

Band (Jahr): **- (1948)**

Heft 11-12

PDF erstellt am: **29.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-776384

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

SCHNEESCHLEUDERMASCHINEN IN DER SCHWEIZ

Wenn wir im Winterfahrplan beispielsweise bei der Furka-Oberalp-Bahn die Bemerkung lesen: «Der Betrieb auf der Strecke Realp—Sedrun kann je nach den Witterungsverhältnissen teilweise oder ganz eingestellt werden», oder bei der Wengernalp- und Jungfrau-Bahn: «Die Züge Wengen—Scheidegg—Eigergletscher werden nur ausgeführt, wenn es die Schnee- und Witterungsverhältnisse gestatten», dann erhalten wir schon einen ersten Eindruck von den Schwierigkeiten des winterlichen Betriebes unserer Bergbahnen. Eine weitere Eigenart von Bergbahn-Fahrplänen besteht darin, daß meist der erste Morgenzug talwärts vorgesehen ist, nicht zuletzt mit Rücksicht auf die Schneeräumung. Es sind aber nicht nur die ausgesprochenen Bergbahnen, die den Kampf gegen Schnee und Eis zu führen haben. Auch unsere Alpenbahnen, die in Meereshöhen über 1000 m vorstoßen (Gotthard 1142 m, Lötschberg 1217 m), wären im Winter oft tagelang unterbrochen, wenn nicht mit modernsten technischen Mitteln für ihre Freilegung gesorgt würde.

Die wirksamste Waffe gegen den Schnee ist die Schneeschleudermaschine. Sie tritt dort in Funktion, wo der einfache Schneepflug nicht weiterkommt, weil er bei übermäßiger Schneehöhe (über 50 cm) die Schneemassen zu steinharten und undurchdringlichen Mauern zusammenpreßt. Die Schleuder dagegen zerschneidet bei rascher Rotation mit ihren messerscharfen und dorngespickten Stahlschaufeln auch den härtesten Schnee und schleudert ihn bis 20 m weit zur Seite; ein Bild, das wegen seiner Eindrücklichkeit schon ungezählte Male Gegenstand von Photo- und Filmaufnahmen geworden ist. Ein verstellbarer Auswurfkanal leitet den Schneestrahl je nach Bedürfnis auf die eine oder andere Seite, an Berglehnen z. B. hangabwärts.

Wie die Lokomotiven, so waren auch die Schneeschleudern früher dampfgetrieben. Schon 1896 wurde eine derartige Schleuder auf der Gotthardbahn in Betrieb gesetzt, und heute noch steht eine mächtige Dampfschneeschleuder mit 3 m hohem Schaufelrad in Erstfeld, um in Fällen von Stromunterbruch auszuhelfen. Weitere Dampf-Schneeschleudern leisten Dienst bei der Lötschbergbahn und der Rhätischen Bahn.

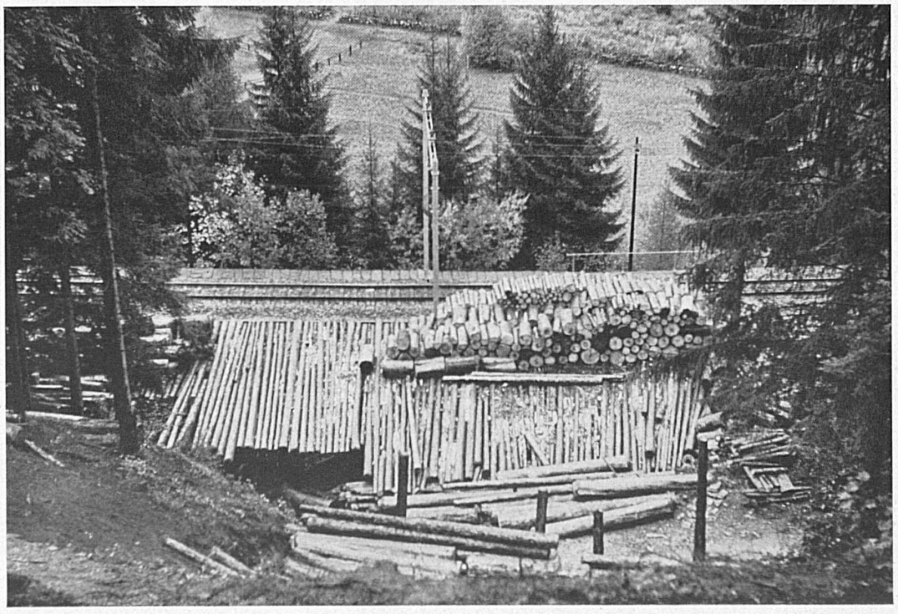
Heute werden bei den elektrifizierten Linien in der Regel elektrische Schneeschleudermaschinen eingesetzt. Solche stehen bei folgenden Bahnen in Betrieb: SBB (Gotthard und Brünig), Arth-Rigi-Bahn, Furka-Oberalp-Bahn, Gornergratbahn, Jungfraubahn, Martigny-Châtelard-Bahn, Rhätische Bahn (Bernina) und Wengernalpbahn. Bekannt ist die Schleuder der Berninabahn, Schaustück der Landesausstellung 1939, die sich in schneereichen Wintern durch Schneewände von nahezu 3 m Höhe frißt.

Die neuern Ausführungen von elektrischen Schneeschleudern sind statt mit einem großen Schaufelrad mit zwei kleinen, dafür aber rascher rotierenden Rädern ausgerüstet, welche ähnlich wie ein Drehkran auf einem rundum drehbaren Gehäuse montiert sind und deshalb in jeder Fahrrichtung arbeiten können.

In der Regel können sich Schneeschleudermaschinen nicht mit eigener Kraft fortbewegen, sondern werden von Lokomotiven geschoben (Ausnahme: Arth-Rigi-Bahn). Wichtig ist dabei die genaue Zusammenarbeit zwischen dem Bedienungspersonal der Schleuder und demjenigen der Lokomotive, denn die Fahrgeschwindigkeit von 2—10 km/Std. muß fortwährend der Schneebeschaffenheit angepaßt werden. Zu diesem Zwecke besitzt die neue elektrische Schleuder der Gotthardlinie einen kleinen Kurzwellensender, der in Verbindung mit einem Empfänger auf der Schiebelokomotive die Übermittlung der Befehle drahtlos besorgt. Trotzdem kann es vorkommen, daß das Schleuderrad in schwerem Schnee stecken bleibt. Dann hilft nichts anderes, als zurückzufahren und dem Hindernis mit höchster Rotationsgeschwindigkeit der Schleuderräder und niedrigster Fahrgeschwindigkeit der Lokomotive auf den Leib zu rücken. Stoßen umgekehrt die Schaufelräder einmal ins Leere, dann sorgt eine automatische Vorrichtung dafür, daß die Stromzufuhr gedrosselt und die Motoren vor dem Durchbrennen bewahrt werden. Sosehr die Schneeschleudermaschinen in letzter Zeit vervollkommnet wurden, so vermögen sie den altbewährten Schneeschaufler doch nicht in allen Fällen zu ersetzen. Lawinenschnee z. B., der steinhart zu einer Art Gletscher gefriert und Steine, Baumstämme und andere schwer verdauliche Brocken enthalten kann, muß nach wie vor in mühseliger und langwieriger Handarbeit mit Pickel und Schaufel weggeschafft werden. W. T.

Seite links: Schneeschleuder der Berninabahn. — Page de gauche: Chasse-neige du chemin de fer de la Bernina. Photo: RhB.

BAHN-WALD – BANNWALD · FORSTPFLEGE ZUM SCHUTZ DER GEBIRGSBAHNEN

Eine unbewaldete, als Weide dienende Fläche im Hang von Cugno ob Stalvedro bei Airolo bildete lange Zeit das Anbruchsfeld einer Lawine, die das Bahntracé verschüttete. Der Ankauf der zirka 1200 m hoch liegenden Weide durch die SBB, die Erstellung von Schneewänden und Pfahlreihen und die gleichzeitige Aufforstung vermochte dem Entstehen der unliebsamen Schneerutsche endlich Einhalt zu gebieten. Unser Bild zeigt den Beginn der Aufforstung im Februar 1914. — Reboisement de la pente de Cugno, au-dessus de Stalvedro, en février 1914. (Siehe auch folgende Seite — voir page suivante).

In den SBB-Wäldern werden jährlich rund 2000 m³ Holz geschlagen. Mit der Anlage von Schlitt- und Reistwegen sowie von Seilbahnen haben die Bundesbahnen auch im Holztransport als Vorbild gewirkt. Hier der — in unmittelbarer Nähe einer SBB-Waldung — unterhalb Airolo errichtete Holzverladeplatz eines Privaten. — Un dépôt de bois dans le voisinage immédiat d'une forêt appartenant aux C. F. F., en aval d'Airolo.