

# Ein Vorläufer der Dampf-Strassenwalzer

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schatzkästlein : Pestalozzi-Kalender**

Band (Jahr): - **(1930)**

PDF erstellt am: **11.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-988731>

## **Nutzungsbedingungen**

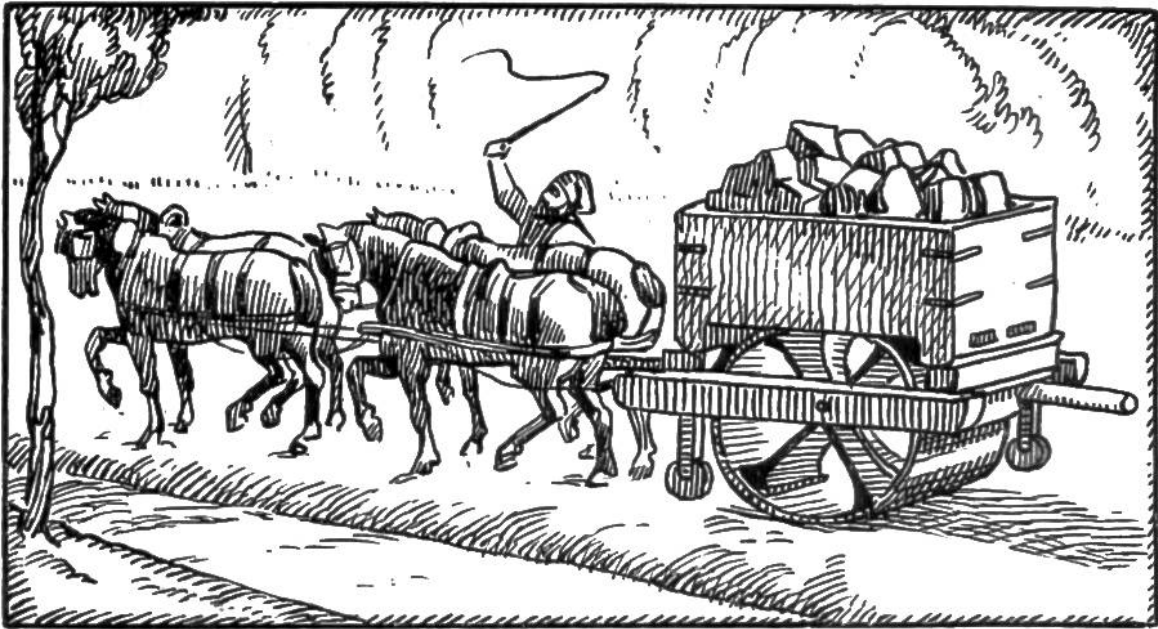
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

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.



Strassenwalze aus dem Jahre 1846.

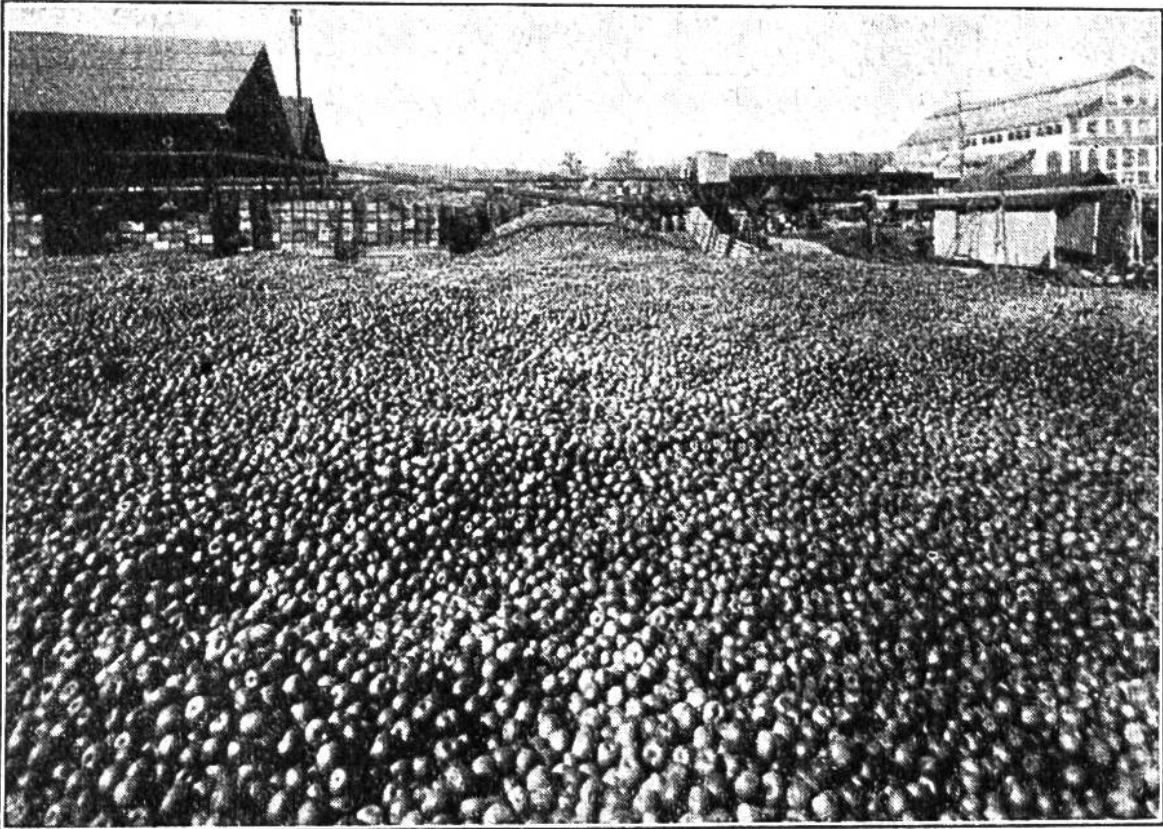
## EIN VORLÄUFER DER DAMPF-STRASSENWALZEN.

Unser Bild zeigt eine Strassenwalze aus dem Jahre 1846. Wie ganz anders sieht doch das Ding aus als unsere heutige Dampfwalze! Über dem gusseisernen Zylinder ist ein mit Steinen beschwerter Kasten angebracht. Das Gewicht des Kastens wird auf die Achse der Walze übertragen, um den Eigendruck derselben zu vermehren. Diese Walze bedeutete schon einen Fortschritt gegenüber der im Jahre 1787 erstmals in Frankreich verwendeten Strassenwalze. Sie bestand nur aus einem schweren, hohlen, gusseisernen Zylinder, welcher von Pferden gezogen wurde. Bei einer andern Art Strassenwalze befand sich der Kasten zum Beschweren im Innern der Walze. Zur Belastung benutzte man Gusseisenblöcke oder Kanonenkugeln. Der Druck konnte so bis zu 8000 kg gesteigert werden. Im Jahre 1859 führte dann der Franzose Lemoine an Stelle der von Pferden gezogenen Walzen die Dampfwalzen für Strassenbauten ein. Diese boten verschiedene Vorteile. Das lästige Wechseln der Pferde jeweils am Ende des Walzweges

fiel weg, denn die Dampfwalze konnte ohne weiteres auch rückwärts fahren. Ausserdem betrug das Gewicht der Dampfwalzen 20 000—30 000 kg, wodurch sich die Pressarbeit in bedeutend kürzerer Zeit verrichten liess.

Wir können uns kaum vorstellen, in welchem schlechtem Zustand sich die Strassen und Wege Europas während des Mittelalters befanden. Noch gegen Ende des 18. Jahrhunderts waren die Strassen ausserhalb der Städte im Frühjahr und Herbst fusshoch mit Schlamm bedeckt, so dass an besonders schwierigen Stellen oft zwanzig und mehr Pferde vor die Postkutsche gespannt werden mussten, um «den Karren aus dem Dreck zu ziehen», eine Redensart, die damals entstand. Doch allmählich wurde auf den Wegebau mehr Sorgfalt verwendet. Besonders Napoleon I. erkannte die Bedeutung guter Verkehrswege und liess nicht nur in Frankreich, sondern auch in allen Gebieten, die er eroberte, grossartige Strassen anlegen. Sie dienten vorerst als Heerstrassen. Einen durchgreifenden Fortschritt brachte um 1820 das nach dem englischen Ingenieur MacAdam benannte «Makadamisieren». Über einer Schicht grosser Steine wurde eine Lage kleinerer Steine mit Hilfe der Strassenwalze festgewalzt. Dieser sehr haltbare und verhältnismässig billige Strassenbelag bewährte sich auch bei starkem Regenwetter. Das Verfahren wird gegenwärtig noch häufig angewendet.

Heutzutage wird wegen des regen, stets zunehmenden Verkehrs mit Motorfahrzeugen besonders grosse Sorgfalt auf den Ausbau und Unterhalt des Strassennetzes verwendet. Seit 1908 finden sogar «internationale Strassenkongresse» statt, an welchen die Vertreter der einzelnen Staaten die Erfahrungen beim Strassenbau in ihren Ländern mitteilen und über die vorteilhaftesten Herstellungsarten beraten.



Riesenlager an frischen Äpfeln in einer amerikanischen Obstverpackungs-Faktorei.

## OBSTVERWERTUNG IN KALIFORNIEN.

Eines der obstreichsten Länder der Erde ist Kalifornien, das durch seine Goldfelder seinerzeit so berühmt geworden ist. Der Name, den die spanischen Entdecker dem Lande gaben, bedeutet soviel als « heisser Ofen », eine Bezeichnung, die wegen einiger glühend heisser Gebiete wohl am Platze ist. Während des Sommers herrscht ununterbrochene Trockenheit, mancherorts bleiben sogar die kühlenden, regenspendenden Gewitter aus. Vom Mai bis zum Oktober wölbt sich der Himmel in ungetrübter Bläue über das Land. (Nicht wahr, da wollen wir nächstes Jahr unsere Ferien verbringen!) Zum Glück aber sprudeln in den kalifornischen Gebirgen unversieglich reiche Quellen. In ausgedehnten Stau-becken werden die Wasser gesammelt und berieseln dann Felder und Obstgärten. Für die künstliche Bewässerung wird ausserdem das Grundwasser, das auch als Trink-