Ein seltener Schienengast stellt sich vor : der Unkrautvertilgungswagen der SBB

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

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **- (1938)**

Heft 6

PDF erstellt am: **02.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-778665

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.

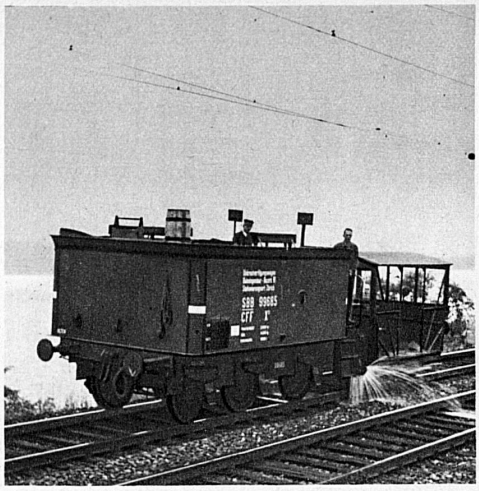
Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

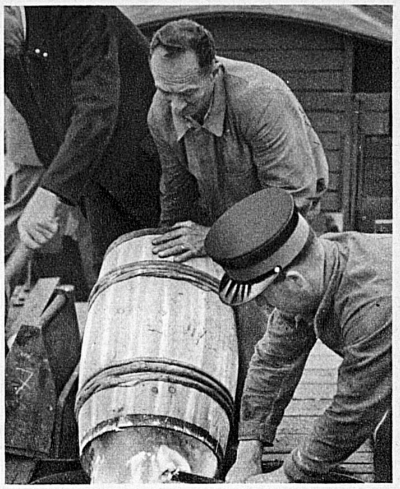
http://www.e-periodica.ch

Links: Der Wagen auf der Fahrt: Die Strecke Thalwil - Oberrieden wird von Unkraut gesäubert

Mitte: Ein Fass mit 300 kg eines Vertilgungspräparates wird am Unkrautvernichtungswagen hochgezogen

Rechts: Das Einfüllen der Chemikalien auf dem Dach des 16,000 Liter fassenden Wassertanks. Selbstverständlich muss zuvor die Fahrleitung ausgeschaltet und — zur doppelten Sicherung — geerdet sein





Ein seltener Schienengast stellt sich vor

Der Unkrautvertilgungswagen der SBB

Im Sommer, wenn die Wiesen ein blühender Teppich geworden sind und Millionen fruchtschwerer Ähren sich über den Äckern neigen, wird es auch zwischen den Schienen lebendig. Das Schotterbett, auf dem die stählernen Stränge ruhen, ist nicht karg genug, als dass in den dürftigen Resten Bodens nicht Pflanzen heimisch geworden wären. Der Schachtelhalm versucht, sich hier niederzulassen, das Windenkraut begnügt sich mit den wenigen Erdkrumen, um in die Höhe zu streben, das Gras an den Böschungen hat seinen Samen zwischen das Gestein ausgestreut, und manches Getreidekorn, das aus rollendem Güterwagen fiel, hat zwischen den Geleisen Wurzel geschlagen. Sie alle, auch die nützlichen Einzelgänger der brotspendenden Feldfrucht, sind hier fehl am Ort, sie erregen eine humusartige Durchsetzung des Schotters, machen ihn undurchlässig und müssen deshalb beseitigt werden. Der gleiche Getreidehalm, der, ein paar Meter entfernt dem Boden entsprossen, sorgsamer Pflege hätte gewiss sein können, gilt hier als Unkraut, das zu vernichten ist.

Die Bundesbahnen haben sich früher diese Aufgabe nicht leicht gemacht. Scharen von Arbeitern krochen einmal im Jahr zwischen den Schienen umher und rissen gekrümmten Rückens mit der Hand jede einzelne der unwillkommenen Pflanzen aus ihrer Niststätte heraus. Dann trachtete man, das Verfahren zu vereinfachen, Jätmaschinen wurden eingesetzt, aber diese Methode hatte die bedenkliche Begleiterscheinung, dass der Oberbau unter den Fangarmen des Mechanismus litt. Und schliesslich ist man zur chemischen Vertilgung dessen, was auf dem Bahnkörper so zäh gedeiht, gekommen.

Alte ausrangierte Lokomotivtender wurden zu gewaltigen Sprengwagen mit einem Fassungsvermögen von 16,000 Litern umgebaut, deren Wasser, mit einem Natriumchlorat-Präparat durchtränkt, als todbringendes Geriesel auf das Unkraut gespritzt wird. Ein Kilogramm dieser salzartigen Masse genügt, um hundert Liter Wasser in Gift für die Pflanzen zu verwandeln, und diese hundert Liter wiederum reichen zur Säuberung einer Fläche von fünfzig bis hundert Quadratmetern aus. Die rollenden Wasserreservoirs, die « Unkrautvertilgungswagen », wie sie die Beschriftung aufweist, fahren von ratternden Motortraktoren gezogen, über das gesamte, weitverzweigte Netz der Bundesbahnen, allem Blühenden in ihrem Bereich Verderben speiend. Jeder Bahningenieur verfügt über einen solchen Wagen, dessen Bedienungspersonal aus drei Mann besteht: einer steuert die Zugmaschine, zwei sind auf dem Vehikel selbst beschäftigt und halten Ausschau nach wucherndem Grün. Das Vertilgungsgewässer kann durch Öffnen dreier Ventile nach vorn, nach rechts und nach links geschleudert werden. Aber nicht immer brauchen gleichzeitig alle Fontänen zu sprühen. Wozu sollte man auch die Flüssigkeit vergeuden, wenn sich nur auf einer Seite des Schotterbettes vorwitziges Gras angesiedelt hat?

Und da sich die Ersparnis an Zeit gegenüber der früheren Beseitigung des Unkrautes am besten in Zahlen ausdrücken lässt: die gleiche Leistung, die ehemals eine von einem Vorarbeiter geführte 15köpfige Mannschaft in vierzehn Tagen vollbrachte, wird heute von drei Mann in zwei Tagen bewältigt. — Man sieht: der Fortschritt marschiert auch im scheinbar Unbedeutenden.

tr.

Die Fontänen sprühen, die den Pflanzen zwischen den Schienen Vernichtung bringen

Phot.: Fröbel