

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 9/10 (1887)
Heft: 21

Inhaltsverzeichnis

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 05.02.2025

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

INHALT: Die Schneebeseitigung auf der Gotthardbahn. Von Oberingenieur R. Bechtle in Luzern. — Le câble téléphonique à Zurich. — Miscellanea: Ueber den grossen Hammer der Bessemer-Anlage in Terni bei Rom. Backsteinbau. Electriche Beleuchtung in Hamburg. Treppen-Beleuchtung. Neue Bühnen-Einrichtungen nach dem System

„Asphaleia“. Electriche Beleuchtung von Eisenbahnzügen. Neue Anwendungen der Electricität. Gaisbergbahn. Die neue Façade des Doms zu Florenz. — Concurrenzen: Waisenhaus in Lüdenscheid. — Berichtigung. — Vereinsnachrichten.

Die Schneebeseitigung auf der Gotthardbahn.

Von Oberingenieur R. Bechtle in Luzern.

Ein im 9. Heft des Centralblattes der Bauverwaltung erscheinener Artikel von W. Cauer über Vorkehrungen (Schneepflüge), welche bei den norwegischen Staatsbahnen zur Beseitigung des Schnees*) angewendet werden, gibt

henden ähnlichen Mittel und über die mit denselben gemachten Erfahrungen Folgendes zur Kenntniss der verehrlichen Fachgenossen zu bringen:

Auf der Gotthardbahn führen die Berglocomotiven (6- und 8-Kuppler) definitiv angebrachte Schneeräumer (Fig. 7, 8, 9), mittelst deren man im Stande ist, die ungehinderte Fahrt noch bei 0,30 bis 0,35 m Schneehöhe zu ermöglichen, während bei vorhandenen oder zu erwartenden

Eiserner Schneepflug der Gotthardbahn.

(Fig. 1, 2, 3, 4, 5, 6 und 10.)

Fig. 1. Längenschnitt ohne Flügel.

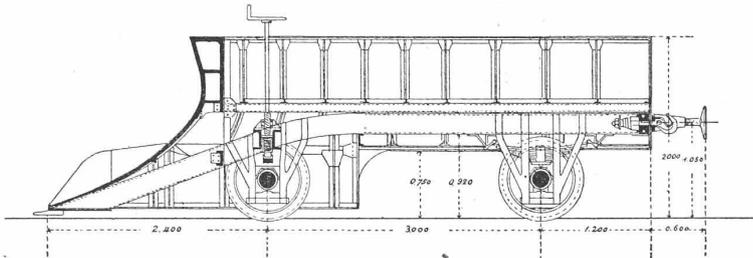


Fig. 2. Schnitt durch die vordere und hintere Achse.

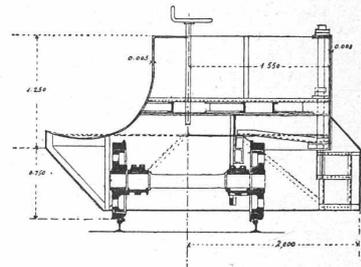


Fig. 3. Seitenansicht mit Schutzwand und Flügel.

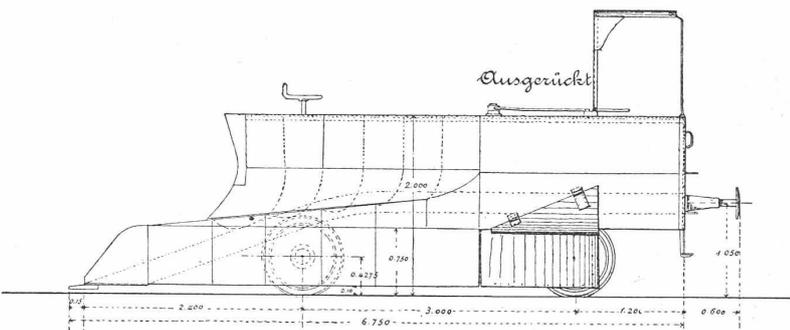


Fig. 4. Vordere Ansicht ohne Flügel.

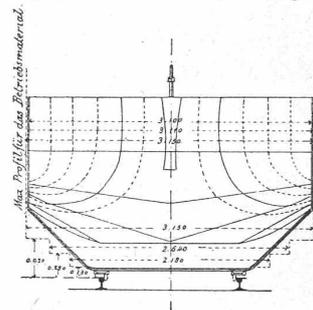


Fig. 5. Draufsicht und Horizontalschnitt.

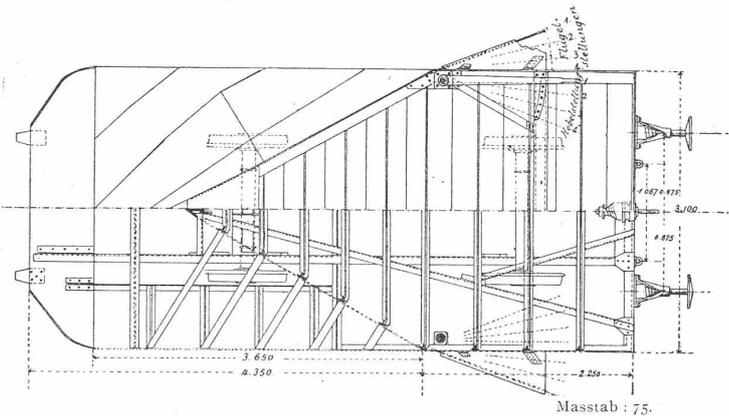
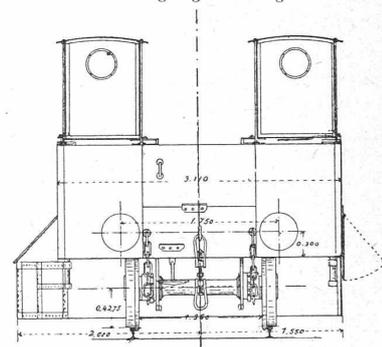


Fig. 6. Hintere Ansicht bei geöffnetem und eingezogenem Flügel.



Veranlassung, über die bei der Gotthardbahn seit der Betriebseröffnung des ganzen Netzes (1882) im Gebrauch ste-

*) *Anm. d. Red.* Die norwegischen Staatsbahnen benützen bei Schneefällen bis zu 0,7 m Höhe eine, der Zugmaschine vorne angehängte 1 bis 1 1/2 t schwere, 2,65 m lange, 2,74 m breite, eiserne Pflugschaar und veranstalten erst bei grösseren Schneehöhen und bei starken Schneetreiben besondere Pflugfahrten mit grossen rollenden, durch eine oder mehrere Maschinen vorgestossene Schneepflüge. Dieselben sind 5,85 m lang, 2,75 m breit und haben am hinteren Pflugtheil bewegliche, auf die ganze Pflughöhe von 2,6 m reichende Seitenflügel, mittelst deren die Pflugbreite auf 3,8 m gebracht werden kann.

grösseren Schneehöhen besondere Pflugfahrten veranstaltet werden.

In den ersten zwei Betriebsjahren (1882/84) wurden zu solchen Fahrten, bei einer Schneehöhe bis zu 0,7 m, von Zugthieren oder von Locomotiven gezogene hölzerne, auf den Schienen gleitende Pflüge angewendet, wie solche auch bei der Pilsen-Prisener Bahn (vergl. Heusinger's Organ 1880, 2. Heft) und bei der Brennerbahn im Gebrauche stehen.

Bei noch höheren, ausserordentlichen Schneefällen aber