

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

**Herausgeber:** Schweizerische Verkehrszentrale

**Band:** - (1949)

**Heft:** 2

**Artikel:** Die jüngste Hilfskraft der SBB am Gotthard

**Autor:** [s.n.]

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-777670>

### **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:** 29.01.2025

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

## Die jüngste Hilfskraft der SBB am Gotthard

Lokomotiven immer wieder frisch « gespurt ». Bald freilich war weitere Hilfe auch hier nötig. In der Morgenfrühe des 2. Januars forderte der für den Bahndienst des obersten Gotthard-Abschnittes — Göschenen - Rodi-Fiesso — zuständige Beamte, Bahnmeister Dell'Ambrogio in Airolo, die im Depot Erstfeld stationierte « Rotary » an. Eine Stunde später bereits war sie zur Stelle und bewies damit ihren ersten Vorzug vor ihrer alten Dampf-Kollegin aus dem letzten Jahrhundert, die mit ihrer wuchtigen Gestalt und ihrer gekoppelten Rauch- und Schneefahne im Einsatz vielleicht ein noch imponierendes Bild schuf, aber eben umständlich eingeeizt und während Stunden floit gemacht werden mußte, bis sie ihre Pflicht zu erfüllen vermochte — sie steht in Nottfällen übrigens heute noch zu Diensten.

Die elektrische Schneeschleuder X rote 99 — das « rot » bezeichnet eben die entscheidende Funktion des Rotarierens — ist die erste ihrer Art für Adhäsionsstrecken in Normalspur. Ihre Länge beträgt 7,71 m, ihr Gewicht 30 Tonnen, der Radstand 3,3 m. Zur Fortbewegung ist sie vor eine schwere elektrische Güterzuglokomotive gekoppelt, mit deren Führerstand sie u. a. in Kurzwellenverbindung steht und von der sie den Strom — normalen Heizstrom von 1000 Volt — zum Antrieb der beiden Schleuderräder bezieht. Die Motoren vollbringen eine Stundenleistung von zusammen 600 PS, bei

einer Fahrgeschwindigkeit, die je nach der Menge und Höhe des wegzuräumenden Schnees zwischen 2 und 20 km per Stunde liegt. Wohl den besten Begriff von der Kraft, die der äußerlich elegant, beinahe zierlich wirkenden Maschine innewohnt, mag die Vorstellung vermitteln, daß je gut 3 m<sup>3</sup> Schnee, d. h. die Menge, die ein kleiner Camion wegzutransportieren vermag, in einer Sekunde von einer Fahrbahn bis zu 3,15 m Breite weggeräumt und bis 20 m weit zur Seite geblasen werden, wo sie nicht mehr stören können. — Ein weiterer Vorteil der Schleuder beruht darin, daß der Maschinenkasten samt den Schleuderrädern mittelst einer Scheibe auf dem Radgestell aufsitzt und damit an den Endpunkten der zu säubernden Strecke von kräftigen Männerarmen um die eigene Achse gedreht werden kann, ohne daß eine Drehscheibe alten Systems vorhanden zu sein braucht.

Der Einsatz der neuen Schneeschleuder hat, wie bereits bemerkt, ein außerordentlich gutes Resultat gezeitigt. Er ermöglicht einen reibungslosen Verkehr auf der eigentlichen Bergstrecke auch bei immer größer werdender Schneeanhäufung. Wenn Verspätungen vorkommen, so werden sie jedenfalls kaum mehr in der Leventina oben verursacht, wo man im Kampf mit dem weißen Element heute Erfahrung und Hilfsmittel besitzt, die sich sehen lassen dürfen und wahrhaft imponieren. -e.

## UNSERE GÄSTE — RAF-SKILAGER IN ST. MORITZ

Die Engländer, die treuesten Freunde unseres Landes, unserer Berge und des Wintersports, können heute nur in beschränkter Zahl Schweizer Ferien verbringen. Knappe Devisenzuteilung, Schwierigkeiten in der Beschaffung der bergtüchtigen Kleidung und der Sportausrüstung, die allgemeine Krise, die zur Austerität und zur Sparsamkeit verpflichtet — all das rückt einen ersprießlichen Wintersportaufenthalt in den Schweizer Bergen für die Mehrheit der Engländer leider in die Ferne eines Wunschtraumes. Es war Group Captain Raymond Collings, DSO, DFC, der auf die Idee kam, gerade jüngern englischen Fliegern im Rahmen der Devisenbestimmungen Winterferien zu ermöglichen. Er, der bewährte Kampfflieger, der während des Krieges der jüngste Oberst der britischen Luftwaffe war und zugleich in Sportkreisen den Ruf eines verdienten Bob-Internationalen besitzt, versprach sich viel von diesem Projekt. Einmal würde die traditionelle englisch-schweizerische Freundschaft weiter geflochten und stärker gefestigt. Und dann wäre auch die Frage des sportlichen Nachwuchses, insbesondere auf dem Gebiet des Bobsleighfahrens, befriedigend gelöst. Ganz abgesehen von der erfreulichen Tatsache, daß auf diese Weise Leute, die sich ums Vaterland verdient gemacht haben, in den Genuß der Bergluft, der Wintersonne und der körperlichen Ertüchtigung gelangen.

Die Idee ist verwirklicht. In der Dépendance des St. Moritzer Kulm-Hotels logieren seit dem 21. Dezember englische Piloten, deren Angehörige und auch Mitglieder der WAAF (des weiblichen Hilfspersonals der englischen Luftwaffe). Alle vierzehn



Zeichnung von Hanny Fries.

Tage ist Ablösung. Bis in den März hinein werden die britische Flagge und das Wahrzeichen der RAF vor dem eigens umgebauten und mit gemütlichen Räumen ausgestatteten Hause flattern. Hundert Personen haben Platz.

Die Organisation dieses Skilagers ist kein Kinderspiel. Ohne das Entgegenkommen und das Verständnis der St. Moritzer Gemeindebehörden, der Direktion des Kulm-Hotels (A. Badrutt), des Präsidenten des St. Moritzer Hotelverbandes (Oberst Bon) und des Präsidenten des Schweiz Bobverbandes (Dr. Heinz Cattani) hätte Emilio Dell'Oro, der derzeitige Leiter des Lagers, seine klugen Pläne nicht verwirklichen können. Heute läuft alles wie am Schnürchen. Die Reise erfolgt kollektiv. Die Rhätische Bahn stellt Sonderwagen zur Verfügung. Allerlei Vergünstigungen sind