

# PROBEFAHRT MIT EINEM CITROËN-RAUPENSCHLEPPER-SCHNEEPFLUG.

BERICHT DER BAUBEZIRKSLEITUNG LIEZEN.

**A**M 11. und 12. Dezember v. J. fand im Bereiche des Baubezirkes Liezen eine interessante Probefahrt mit einem als Schneepflug ausgestatteten Citroën-Raupenschlepper über den Pötschen-, Pyhrn- und Schoberpaß statt. Die Motor-

wagen geräumt. Diese Schneegasse wurde auf der Rückfahrt auf drei bis dreieinhalb Meter verbreitert.

Eine besondere Überraschung brachte jedoch die Befahrung der Pötschenpaßstrecke. Diese Strecke, die Steigungen von 12 bis 17 Prozent aufweist, wurde trotz der

nehmern Begeisterung, sondern auch bei den Gebirgsbauern am Pötschenpaß, die staunend das in die Schneemassen sich einbohrende, im Schneestaub oft verschwindende Fahrzeug betrachteten, das ihnen in so kurzer Zeit den ersuchten Schlittenweg nach Bad Aussee geschaffen hatte.



wagengesellschaft, Nachfolger H. Schrak in Wien, hatte der Bundesstraßenverwaltung für diese Probefahrt einen Citroën-Raupenschlepper, Type P 17, vierzylindrig, 6/31 PS, mit einem vorne am Chassisrahmen ammontierten, 2,20 m breiten, in der Mitte 0,75 m, an den Enden 1 m hohen eisernen Schneepflug zur Verfügung gestellt. Der Schneepflug, der eine eigenartige schiffbugartige Form hat, ist in seiner Aufhängung beweglich, so daß er kleinen Hindernissen ausweichen kann und ein Verhängen nicht möglich ist. Die Pflugspitze gleitet auf einer starken eisernen Kufe. Der Pflug kann durch ein linksseitig angebrachtes Seitenpflugblech verlängert werden, das bei hohen Schneelagen den gehobenen Schnee weit über die Räumungsbreite abdrückt. Die Form des Pfluges bewirkt es, daß der Schnee vorerst gehoben und dann zur Seite gedrückt wird.

Der Raupenschlepper hat dehnbare Gummimetall-Raupenbänder mit Gummiblocks, die Gleiten unmöglich machen und auf harter Fahrbahn geräuschloses Fahren, ohne irgend welche Beschädigungen der Straßenfahrbahn, möglich machen. Die Höchstgeschwindigkeit dieses Schneepfluges, der ein Reduktionsplanetenge triebe, demnach sechs Vorwärts- und zwei Rückwärtsgänge hat, beträgt 35 km in der Stunde.

Die starken Schneefälle am 10. und 11. Dezember ergaben in der freien Strecke Liezen-Bad Aussee Schneehöhen von 40 cm, im Bereiche der Klachau und an verwehten Stellen 60 bis 100 cm. Im Bereiche der 8 km langen Pötschenpaßstrecke von Bad Aussee bis zur rund 1000 m hohen Pötschenhöhe ergaben sich durchwegs Schneehöhen von 70 bis 100 cm. Die 44 km lange Bundesstraßenstrecke Liezen-Bad Aussee wurde auf eine Breite von 2,20 m in der knappen Zeit von zwei Stunden, also mit einer mittleren Geschwindigkeit von 22 km/St., voll-



## Der Citroën-Raupenschlepper-Schneepflug.

Links oben: Citroën-Raupenschlepper-Schneepflug am Pötschen, bergwärts; ein Meter Schnee. — Rechts oben: Pötschenpaß-Höhe, Grenze Steiermark-Oberösterreich. Aufbrechen der ein Meter dicken Schneedecke durch einen Citroën-Raupenschlepper P 17 mit Schneepflug. — Unten: Citroën-Raupenschlepper-Schneepflug während der Schneeräumungs-Verbreiterung, Pötschen, talwärts; ein Meter Schnee.

außerordentlich hohen Schneelage in einer Stunde, also mit einer Geschwindigkeit von 8 km per Stunde, vollkommen geräumt und für den Verkehr für alle Fahrzeuge frei gemacht. Die Schneepflugmaschine bahnte sich auf dieser gänzlich zugeschnittenen Straßenstrecke, ohne auch nur einmal stecken zu bleiben, mühelos ihren Weg durch die Schneemassen, die meterhoch aufgewirbelt und zur Seite geschleudert wurden. Dieser ungeahnte Erfolg erweckte nicht nur bei den Fahrteil-

Daß der auf den Pötschenpaß geschaffene Schneeweg tatsächlich auch für Kleinfahrzeuge geeignet ist, bewies die Tatsache, daß ein probeweise abgelaßenes Motorrad mit Beiwagen mühelos und ohne Schneeketten den Weg Bad Aussee-Pötschenhöhe in einem Zuge bewältigen konnte.

Am 12. Dezember wurde der 945 m hohe Pyhrnpaß und auch der stets starken Verwehungen ausgesetzte Schoberpaß, die Schneehöhen von stellenweise 60 bis 100 cm aufwiesen, in ebenso kurzer Zeit geräumt und Schneegassen von 3,5 m ausgefahren.

Die Probefahrten, die unter der Leitung des Baubezirksleiters von Liezen, Regierungsbaurät Ing. Fitz, unter der Mitwirkung des Vertreters Ing. Czepelak der Motorwagenengesellschaft, Nachfolger H. Schrak, durchgeführt wurden, ergaben den glänzendsten Beweis für die hervorragende Eignung des Citroën-Raupenschlepper-Schneepfluges für Schneeräumungszwecke. Ein besonderer Vorteil ist die hohe Geschwindigkeit der Schneepflugmaschine, die es ermöglicht, täglich verschneite Straßenstrecken bis 120 km Länge zu durchfahren und so die Räumungsarbeiten in kürzester Zeit durchzuführen. Die Maschine ist imstande, mühelos alle praktisch vorkommenden Steigungen zu bewältigen. Zum Beweis dessen dient die Tatsache, daß selbst bei den größten Steigungen am Pötschenpaß

und bei einer Schneelage von 100 cm der erste reduzierte Gang der Maschine nie in Anspruch genommen wurde. Die Arbeitsweise des Motors, der trotz seiner Dauerleistung nie heiß wurde, ist vollkommen gleichmäßig, nicht etwa eine ruck- und stoßweise, so daß sich die Stärke der verwendeten Maschine als vollkommen zureichend erwies. Auch erfolgt bei einseitiger Belastung des Pfluges bei Räumungsverbreiterungen kein Abweichen der Maschine aus der Fahrtrichtung. Der

Benzinverbrauch beträgt mit Berücksichtigung der besonders gebirgigen Gegend im Bereiche des Baubezirkes Liezen 35 bis 40 Liter pro 100 km. Die Handhabung der Maschine ist sehr einfach, die Ausstattung bequem, so daß es dem Fahrer auch bei großer Kälte ermöglicht wird, ohne besondere Ermüdungserscheinungen achtstündige Fahrten zu vollführen.

Mit dieser Maschine, die in ihrer Konstruktion als Schneepflug in Oesterreich das erstmalig in Verwendung genommen wurde, ist die Möglichkeit der Freihaltung der Pässe für den Kraftwagenverkehr über den Winter zweifellos gegeben, zumal die Betriebskosten der Maschine sehr gering sind. Es steht zu erwarten, daß die Bundesstraßenverwaltung in kürzester Zeit solche Maschinen anschaffen

wird, da die Freihaltung des Pötschen-, Pyhrn- und Schoberpasses sowie auch noch anderer Uebergänge nicht nur ein dringender Wunsch der bodenständigen Bevölkerung und aller Kraftfahrinteressenten ist, sondern hiedurch der Fremdenverkehr auch im Winter belebt würde, da die winterlichen Schönheiten Oesterreichs denen der Schweiz und anderer Länder in keiner Weise nachstehen.

# DIE SICHERHEIT DER STRASSE.

VERKEHRS-AUSSTELLUNG DES PREUSSISCHEN POLIZEI-INSTITUTS.

**W**EIT über seine ursprünglichen Zwecke und Ziele — die Ausbildung der Verkehrspolizei — ist das Preussische Polizeinstitut für Technik und Verkehr hinausgewachsen. Mit Hilfe der Industrie hat das Institut auf engem Raum eine wahre Verkehrsausstellung geschaffen, eine einen vollständigen Ueberblick bietende, sich ständig erneuernde Zusammenstellung aller möglichen, der Verkehrssicherheit dienenden technischen Einrichtungen. Studierende der Universitäten und Hochschulen, Vertreter in- und ausländischer Behörden, insbesondere Sachbearbeiter für das Verkehrswesen, die Verkehrsreferenten Preußens und anderer Länder besuchen diese Ausstellung, die der „Sicherheit der Straße“ dient. Das Institut arbeitet auf diesem Gebiete, das alle angeht, mit allen in Betracht kommenden behördlichen und privaten Stellen zusammen. Es erprobt alle Einrichtungen, die der Unfallverhütung dienen, empfängt Anregungen und gibt sie in entsprechend bearbeiteter Form weiter.

Die Ausstellung gibt in ihren Innenräumen einen Ueberblick über das gesamte Gebiet des Straßenverkehrs. Ausgehend vom Verkehrsrecht über die Verkehrsverwaltung zur

Verkehrspolizei, ihren technischen Hilfsmitteln und ihrer Ausbildung, werden die Unfallverhütung, das Straßenbauwesen, der Städtebau, die Verkehrsmittel, die eigentliche Verkehrstechnik und die polizeiliche Untersuchung von Verkehrsunfällen gezeigt. Sinn dieser Ausstellung ist es, die dauernde gegenseitige Beeinflussung von Rechtsbildung, konstruktiver Technik und Praxis zu zeigen. Die Ausstellung auf dem Freigelände enthält eine fast vollständige Sammlung aller Fabrikate von Verkehrsschildern. Alle Arten und Ausführungen, vom einfachen emaillierten Farbenschild über hellerleuchtende Rückstrahler bis zu Schildern mit eigener Lichtquelle aller Fertigungen, stehen hier, seit Jahr und Tag der Witterung ausgesetzt, zur vergleichweisen Erprobung ihrer Haltbarkeit und Wirksamkeit.

Man sieht weiter einen Wagen der Verkehrspolizeistreifen, die in acht Monaten fast 100.000 km Landstraße durchfahren haben. Der Zweck dieser Streifen ist mehr belehrend als strafend. Neunzigmal wurden Lastwagen auf Ueberlastung mittels zweier unter die Achsen gesetzten Druckwagen kontrolliert. Es wurden Ueberlastungen bis zu drei Tonnen festgestellt. Lediglich die Kennnis vom Vorhandensein der Polizeistreifen

hat in dieser Hinsicht heilsam gewirkt, so daß nur in zwei Fällen Strafanzeige erfolgen brauchte. — Interessant waren die vorgeführten Brems-, Anfahr- und Schleuderversuche, zur Kennlichmachung der Wechselwirkung zwischen Fahrzeug und Fahrbahn.

Das Polizeinstitut beherbergt ein Laboratorium des Psychologischen Instituts der Universität Göttingen, das sich mit den Problemen der Psychologie des Straßenverkehrs beschäftigt. Aus der Reihe der hier durchgeführten Versuche seien das „Blendensehen“, „Untersuchungen über Sperrzeichen“ und das „Problem der Schrecksekunde“ erwähnt. Auf Grund der Ergebnisse ihrer Versuche hat die Forschungsstelle neue Sperrtafeln gefunden, die der Verkehrskommission des Völkerbundes als Gegenvorschlag unterbreitet werden sollen.

Die Versuche über die „Schrecksekunde“ ergaben die Unhaltbarkeit der bisherigen juristischen Anschauungen. Statt von einer „Schrecksekunde“ muß von einer „Umsstellungszeit“ gesprochen werden, die sich überall dort bemerkbar macht, wo von einer gewohnten Tätigkeit auf eine neue übergegangen werden muß. Ein Erschrecken braucht dabei nicht einzutreten.

## Weißer Verkehrsbeamte.

Nachdem allseits eingesehen worden ist, daß die dunkle Uniform der Verkehrsbeamten nicht nur die Fahrer, sondern auch alle anderen Straßenbenützer und sogar sie selber gefährdet, hat man sie in Berlin und Wien und auch anderswo mit weißen Ärmeln ausgerüstet. Der weiße Ärmel ist ja wirklich besser als gar nichts. In U. S. A. wird allerdings nach wie vor genau so wie bei uns überall was anderes probiert: im Herbst war das Neueste der Verkehrsbeamte mit roten Lampen auf Brust und Rücken und mit grünen Lampen an beiden Schultern, die Batterie in

der Hosentasche. Aber wer studiert, soll sich doch auch selber ein Urteil machen, und da war doch keine Frage, daß die Uniformierung der Verkehrsbeamten in Kanada, zum Beispiel Montreal, vorbildlich ist. Am Tage und bei schönem Wetter weiße Mütze, weiße Handschuhe und breites weißes Bändelkreuzweise auf der Brust, bei Regen weiße Mütze, weißer Gummimantel, weiße Handschuhe und weiße Gummiüberstiefel. Nach so einem Verkehrsbeamten braucht man sich nicht in der Dunkelheit die Augen auszugucken, den sieht man von weitem und auch im engsten Wagenewühl, der kann wirklich

seine Aufgabe einfach, sicher und reslos zweckmäßig erfüllen. Warum also nur weiße Ärmel?

## Eine Milliarde Dollar amerikanische Auto-steuern.

Nach den Angaben der amtlichen Statistiken betragen die schätzungsweisen Abgaben der amerikanischen Automobilisten 1930 ungefähr 1 Milliarde Dollar. Von dieser riesenhaften Summe entfallen etwa 530 Millionen Dollar auf Staats- und Gemeindesteuern, weitere 452 Millionen auf die Benzinsteuern. Die Lizenzen bringen ungefähr 20 Millionen ein.



# KELLY

Der amerikanische QUALITÄTSREIFEN

Generalvertretung für Oesterreich:

**BERNHARD MERTENS, WIEN, I. KARLSPLATZ 1**

Telephon U-41-1-17

Telephon U-41-1-17