

bis zum schweren Brauerpferd, wurde alles dem Auto für überlegen gehalten.

Bis dann das Wunder geschah! Bis in schneereichen Wintern das Auto selbst dann noch „durchzog“, wenn auch sechs vorgespannte kräftige Ackergäule den im Schnee festgefahrenen Karren nicht mehr vorwärts brachten. Aber auch für das kräftige Auto und seinen leistungsfähigen Motor ist es besser, eine schneefreie Straße zu haben, als eine, in der es ständig gegen die Schneemassen zu kämpfen hat und auf der sich der Schnee vor seinem Kühler zu dichten Mauern zusammenschiebt. Die Schneebekämpfung ist also auch für den Automobilverkehr eine wichtige Frage geworden.

Kommt man aus der Stadt hinaus aufs Land, so sieht man zu seinem Erstaunen, daß dort immer noch in weitestem Umfange die alten Verfahren der Schneeräumung im Gebrauche stehen. Hat es geschneit, so zieht man im Dorfe X. oder in der Gemeinde Y., die zur Schneebeseitigung verpflichtet sind, oder bei einer anderen zuständigen Stelle einen alten Schneepflug aus dem Schuppen, der seit undenklichen Zeiten darin steht, und wegen seines Altertumswertes in jedem Museum einen Ehrenplatz bekommen würde. Davor so viele Gäule, als sich eben aufreiben lassen. Dann zieht der Schneepflug los, bis er, wenn der Schnee zu hoch liegt — selbst stecken bleibt!

Eigentlich muß man sich wundern, daß derartige Antiquitäten immer noch und leider in viel zu weitem Umfange in Gebrauch stehen. Sie passen in unser Zeitalter des gesteigerten Verkehrs und des Automobilismus wie die Faust aufs Auge. Aber schon bereitet sich die Umwälzung vor, die sie voraussichtlich sehr bald zum Verschwinden bringen wird. In Zukunft wird das Auto dem Auto die Bahn bereiten!

Schon hat man begonnen, den Kraftwagen in den Dienst der Schneebekämpfung zu stellen. Wie er selbst eine Neuerung ist, so sieht auch der Schneepflug für Automobile anders aus als alle Arten derartiger Pflüge, die wir bisher verwendeten. Diese bestanden aus einem vor dem Wagen angebrachten und auf der Fahrbahn aufruhenden Keil, der in die Schneemassen hineingeschoben oder durch sie hindurchgezogen wurde und sie zerteilte. Der Gebrauch derartiger Pflüge ist jedoch nur bei verhältnismäßig geringen Geschwindigkeiten, also in erster Linie bei tierischem Zug, möglich. Sie versagen, sobald die Geschwindigkeit eine größere und die Schneelage eine höhere wird. Beim Schneepflug für Autos ist man deshalb zu einem neuen Typ gekommen, der der größeren Leistungsfähigkeit des Kraftwagens entspricht und deshalb auch mehr schafft als die alten Einrichtungen. Der Pflug setzt sich aus einem großen keilförmigen Mittelteil und zwei Seitenteilen zusammen. Das Mittelteil liegt hoch über der Fahrbahn, seine Vorderkante und seine Flächen sind geschweift. Infolge dieser Anordnung kommt es nur mit der oberen Schneeschicht in Berührung. Es kann also niemals durch eine hohe Lage nassen und feuchten Schnees, die sich auf ihm zusammenschiebt, auf den Boden niedergedrückt werden. Ein derartiges Niederdrücken würde dazu führen, daß der Wagen stecken bleibt. Der Schnee gleitet von den Seitenflächen sofort schief nach rückwärts ab und gelangt auf die beiden kleineren seitlichen Scharen, von wo er nach außen abrutscht. Diese seitlichen Scharen sind nicht mehr keilförmig ausgestaltet, sie gleichen jenen Arten von Werkzeugen, wie man sie an gewissen Werkzeugmaschinen, insbesondere an Hobelmaschinen zum Abhobeln von Eisenteilen verwendet. Sie schneiden eine tiefe Rille in den Schnee und schaffen so eine Spur für die Räder.

Wir stehen im Zeitalter der Rationalisierung. Der automobile Schneepflug trägt ihm Rechnung: er macht sich keine unnötige Arbeit, er räumt durchaus nicht allen Schnee weg, der auf der Straße liegt. Zunächst einmal stellt er eine Art von Gleis her, in dem die Räder fahren. Dann ebnet er den dazwischen liegenden Weg so weit ein, daß der Wagen glatt darüber hinwegkommt. Er ist ferner so eingerichtet, daß er sich an jedem Auto