

DIE BAUTECHNIK

19. Jahrgang

BERLIN, 16. Mai 1941

Heft 20/21

Gedanken zur Verhütung von Schneeverwehungen.

Von Provinzialbaurat Schaible, Glatz in Schlesien.

Die Winterruhe der Straßenbauämter besteht vielfach in erhöhter Arbeitstätigkeit, wovon besonders unsere geplagten Straßenmeister und Straßenwärter ein Lied zu singen wissen. Vom Standpunkte der für den Verkehr Verantwortlichen stellt sich das Einsetzen des Winters mit seinen Schneefällen wesentlich anders dar als für den Sportler, wenn man an die Räumung der verwehten Straßen, an die Abstumpfung der vereisten Fahrbahnen und an die Arbeiten bei auftretendem Tauwetter denkt. Und wie oft wiederholt sich während eines einzigen Winters von mehrmonatiger Dauer dieser Arbeitsvorgang und wie oft macht ein einziger Schneesturm in wenigen Stunden die Gesamtarbeit der Vortage zunichte (Abb. 1). Gegenden mit starken Schneefällen, längeren Frostzeiten sowie kräftigen Winden geben ganz besonders Gelegenheit für solche Beobachtungen. In Mitteleuropa sind solche Gefahrenbezirke hauptsächlich im Gebirge nebst dem anschließenden Vorlande zu suchen, ebenso auch in flachen Steppengebieten, wo der Wind sich kräftig entwickeln kann.

Besonders der langgestreckte Gebirgszug der Sudeten mit seinen Randgebieten ist in dieser Hinsicht ein sehr mannigfaltiges und lehrreiches Gebiet, das beinahe alljährlich neue Winterüber-raschungen bringt. Steht man dann die zahlreichen Arbeitertrupps, die ein einziger Schneefall mit den gleichzeitig oder anschließend auftretenden Schneewehen auf die Beine bringt, beobachtet man das schwere Vorwärtkommen der Schneepflüge, das plötzliche Auftreten starker Winde, die das Arbeiten im Freien vielfach unmöglich machen, sowie die schnellen Wechsel der Windrichtungen, die wieder alles in Bewegung bringen, dann überlegt man unwillkürlich, wie wirksam Abhilfe geschaffen, wie zweckmäßig die immer wieder auftretenden Naturgewalten bekämpft werden können.

Um das Ausmaß eines solchen Winterdienstes zu zeigen, sollen als Beispiel einige Zahlen aus dem hiesigen Bezirke angeführt werden. Das Landesstraßenbauamt Glatz umfaßt neben zwei Gebirgskreisen noch einen äußerst fruchtbaren Landkreis mit ausgedehntem, offenem Vorlande am Rande der Sudeten, den man in großem Umfang als Kultursteppe bezeichnen kann. In den beiden Gebirgskreisen liegen nicht nur bekannte Bäder und Kurorte, sondern es ist auch viel Forst- und Landwirtschaft vertreten, und zahlreiche Industriebetriebe, wie Zellstoff- und Papierfabriken, Spinnereien, Glasschleifereien, ferner eine Reihe von Kohlengruben sind vorhanden. Das gesamte Straßennetz ist 1200 km lang mit allein zwanzig Paßübergängen zwischen 500 und 1000 m Meereshöhe. In diesem abwechslungsreichen Gebiet wurden in Friedenszeit mindestens 1000 km Straßen offengehalten, und zwar unter Einsatz von 28 Schneepflügen, von denen sieben motorisiert waren. Für ständigen Winter- und Hilfsdienst stehen 280 Köpfe zur Verfügung, wozu regelmäßig in Gefahrzeiten 400 bis 600 Mann als Aushilfe hinzutreten. In schlimmen Wintern, wie z. B. im Jahre 1937/38, erhöhte sich der Arbeitseinsatz bis auf 1200 Mann an einigen Notstandstagen, in dem jetzigen ungewöhnlich



Abb. 1. Schneeverwehung.

strengen Winter 1940/41 — allerdings unter erheblicher Beteiligung von Wehrmacht — bis zu 2700 Mann an einem einzigen Tage.

In der folgenden Zusammenstellung sind die einzelnen Kosten der letzten vier Jahre enthalten, soweit sie die hiesigen Reichsstraßen und Landstraßen I. Ordnung umfassen.

Rechnungs-jahr	Winter-monate	Reichsstraßen		Straßenwärter		Landstraßen		Straßenwärter		Gesamtkosten RM	für 1 km RM
		km	Kosten	Zahl	Kosten	km	Kosten	Zahl	Kosten		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1937 . . .	3	200	52 500	35	15 500	540	44 000	100	45 000	157 000	210
1938 . . .	2	200	33 000	35	10 500	540	45 500	100	30 000	129 000	170
1939 . . .	4	300	67 500	50	30 000	440	89 500	85	51 000	238 000	320
1940 ¹⁾ . . .	4	250 ²⁾	102 000	50	30 000	260 ²⁾	98 000	85	51 000	281 000	530

¹⁾ Kosten umgerechnet auf Grund der Ausgaben für die Monate Dezember und Januar.

²⁾ Während der Kriegszeit geräumte Strecken unter Zusammenziehung der Wärter.

Die angeführten vier Jahre sind insofern bemerkenswert, als der Winter 1937/38 teilweise starke Schneefälle und Verwehungen aufwies, während der Winter 1938/39 ausgesprochen milde war und sich erst im März mit starken Schneefällen einstellte. Die Winter 1939/40 und 1940/41 entwickeln sich beide etwa im gleichen Sinn und zeigten Anfang Dezember starke Kälte und heftige Schneefälle, wobei nur der erste Winter fast ausgesprochen windstill verlief, während der diesjährige stets kräftige und stark wechselnde Winde aufwies. Dementsprechend verändern sich auch die Kosten, die übrigens in der Spalte 12 mit dem Kilometersatz angegeben sind. Besonders der diesjährige Winter wird ein Jahr der Höchstleistung in der Räumung werden, und es ist noch nicht abzusehen, ob die vorsichtig berechneten Gesamtkosten nicht doch noch überschritten werden. Dabei fallen noch verschiedene günstige Umstände sehr ins Gewicht, wie unentgeltliche Hilfestellung der Wehrmacht mit Soldaten, Gespannen und Raupenschleppern. Außerdem sind die Räumstrecken während der Kriegszeit im Einvernehmen mit den einzelnen Kreisen erheblich eingeschränkt, und zwar von 740 km auf 510 km Länge. Gerade die nicht geräumten Strecken hätten aber durchweg stark erhöhte Räumkosten verursacht.

Beim Vergleich der Aufwendungen für den jährlichen Winterdienst mit 170 bis 530 RM je km gegenüber einem jährlichen Unterhaltungssatz von 900 bis 1200 RM je km erschelnen diese gewissermaßen nutzlos ausgegebenen Beträge sehr hoch. Sie beweisen zur Genüge die Richtigkeit der einleitenden Worte, daß der Winter für die Straßenbauverwaltungen keine Ruhezeit bedeutet, andererseits die jährlichen hohen Kosten eine wirksame Abhilfe erheischen. Insbesondere hat auch die stets in gleich unverdrossener Weise schwer arbeitende Außenbelegschaft zweifellos ein Anrecht darauf, daß ihr ihre mühselige Wintertätigkeit weitestgehend erleichtert wird.

Diese Erleichterung und gleichzeitig eine Herabminderung der Winterkosten würde zwar eine weitere Einschränkung des Winterdienstes mit sich bringen. Bei der stets arbeitsbejahenden Einstellung des deutschen Straßenbauers und dem Bewußtsein seiner Verpflichtung der Allgemeinheit gegenüber kommt aber natürlich eine rückschrittliche Lösung nicht in Frage. Auch hier gilt es die Schwierigkeiten zu überwinden und vor allen Dingen den Hauptanteil der Winterkosten, nämlich die hohen durch die Verwehungen entstehenden Räumkosten herabzumindern.

Die weitgehende Unschädlichmachung der Schneeverwehungen für die Verkehrswege ist eine stets wichtige Teilfrage der Winterwartung gewesen. Der gleichmäßige, wenn auch manchmal hohe Schneefall ist meist leichter zu bekämpfen. Schwierig wird die Frage nur durch das Auftreten des gefährlichen Windes, der die niedergegangenen Massen in Bewegung bringt und durch Ablagerung in zahlreiche kurze Riegel oder in langen hohen Wehen das Haupthindernis für den Winterverkehr schafft.

Die Entstehung der Schneeverwehungen ist hauptsächlich abhängig von der Schneebeschaffenheit, von den Geländebeziehungen und schließlich von dem Auftreten des Windes in seinen wechselnden Stärken und Richtungen