

# Die Sicherheit voran!

Autor(en): **W.S.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Berner Woche in Wort und Bild : ein Blatt für heimatliche Art und Kunst**

Band (Jahr): **27 (1937)**

Heft 31

PDF erstellt am: **26.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-641962>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

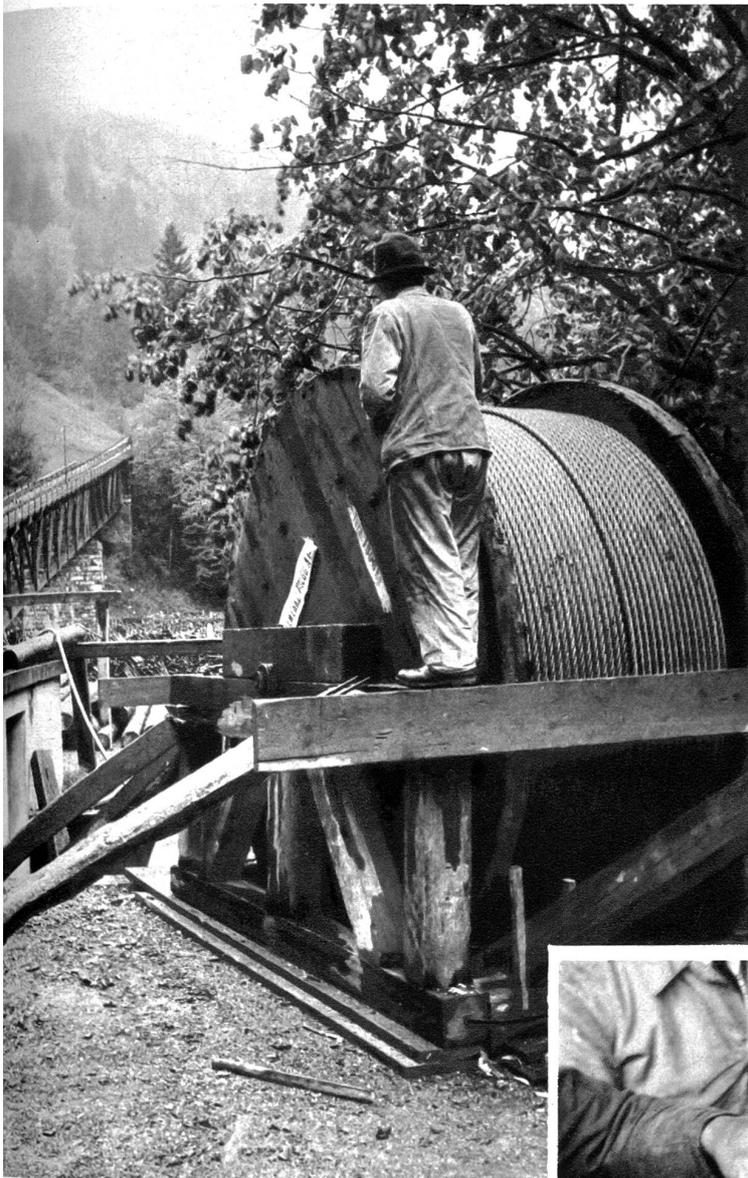
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

# Die Sicherheit Vorant!

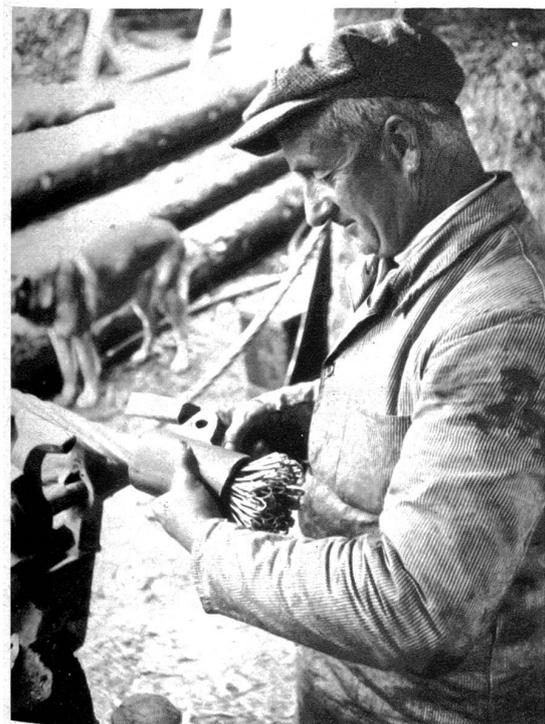
Ist es wirklich nötig, daß zwischen Wanderlust und Bahnen ewige Feindschaft gefest sei, wie seit Paradieseszeiten zwischen Weib und Schlange? Dürfte man einigen Herren Poeten glauben, so scheint es ganz so, obgleich schon vor achtzig Jahren Gottfried Keller und bereits lange vor ihm Chamisso, der Nachromantiker, das Lob des Dampfrosses und der blanken Schienenwege gesungen haben. Nun gar, wenn es sich um ein Attentat auf die Berge handelt, schäumt der Zorn der Naturfreunde jedesmal von neuem auf, sobald nur der Plan zu einem neuen Bahnbau bekannt ist.

Es ist wahr — den Träumen und Einsamkeitsgedanken ist das Raffeln der Maschinen nicht hold. Aber es finden sich auf jedem Berg Plätzchen, wo der Mensch Mensch und allein sein kann. Und sind solche Orte jetzt nicht öfter und leichter zu erreichen als früher? Es gibt in der weiten Welt Tausende, die weder Kraft, noch die Veranlagung ihr eigen nennen können, sich einen

Von der Rolle wird das neue Seil hinaufgezogen; doch vorher wird der Seilkopf hergestellt



Der Seilkopf ist eingespannt; jeder Draht wird nun umgebogen, um ein Ausgleiten zu vermeiden



Berg und das Glück seines Gipfels in den Hochalpen zu erkämpfen, und die mit Sehnsucht und auch mit Begeisterung sich an den Bildern aus dieser einzigartigen, erhabenen Welt der Höhe freuen. Eine wirklich bewundernswerte und geniale Technik, und der Fleiß vieler Hände, die dadurch Arbeit und Brot bekamen, haben diesen in der Schweiz eine Reihe von aussichtsreichen Alpenhäuptern erschlossen und wohnlich ge-

Der Seilkopf wird hergerichtet. An diesem Kopf hängt der Wagen, kein Wunder, wenn auf dessen Herrichtung grösste Sorgfalt gelegt wird.

Der Seilkopf wird ausgegossen



macht und den großen Strom der Reisenden auf sie hingezogen. Der Schar der auserwählten Kletterer in Fels und Firn ist immer noch ein ungeheures Gebiet für ihre Taten geblieben.

Heute, im Zeitalter des raschen und sicheren Verkehrs, gibt es aber noch viele Leute, die um die Sicherheit ihres Lebens bangen, besonders wenn sie sich steilen oder sehr steilen Berg-

bahnen anvertrauen. Getroßt! Da dürfen Sie immer fahren, denn es wird in der Schweiz das Meuserste getan, um sicher und schnell fahren zu können, und gerade bei den Bergbahnen ist die Kontrolle eine große und ausgedehnte. So werden einmal die Seile bei den Drahtseilbahnen einer sehr genauen Prüfung unterzogen und mehr noch — müssen oft ausgewechselt



Das Seil wird im Wagen fest eingeklamert



werden, wenn die Tragfähigkeit noch längst den größten Sicherheitsansprüchen genügen würde. Das Eisenbahndepartement und seine Kontrollorgane verlangen es!

Aus bestem englischem Stahldraht hergestellt, besteht so ein Seil aus sechs Lizen zu 18 Drähten, die um eine Hanfseele gedreht sind. Ein solches Seil soll eine Bruchfestigkeit von 73 Tonnen haben. Die Prüfung aber in der eidgenössischen Materialprüfungsanstalt hat ergeben, daß die Festigkeit beim leht ausgewechselten Seil der Niesenbahn im Berner Oberland 78 Tonnen betrug, während die größte Belastung, die je im normalen Betrieb vorgekommen ist, 7570 kg nicht überstieg. Somit ist hier eine zehnfache Sicherheit gewährleistet. Aber nicht nur die Seile, auch der Unterbau, der sinnreiche Mechanismus einer Bergbahnmaschine oder auch nur eines Wagens wird genau geprüft und in sorgfältigen Bremsproben festgestellt, ob ja auch der größte Sicherheitsfaktor vorhanden ist, um ja die Gäste aus aller Herren Länder sicher und schnell auf stolze Höhen zu tragen.

Gerade die Schweiz als das Reiseland per excellence muß darauf bedacht sein, ihren Gästen den Aufenthalt so angenehm als möglich zu gestalten. Dazu zählen auch die Transporte, sei es unten im Tal auf blanken Schienen oder in den Bergen bei den Zahnrad- und Seilbahnen.

W. Sch.

Das Hinaufziehen des neuen Seiles



Jeden Haltes bar saust der Wagen in die Tiefe; aber grossartige Bremsvorrichtungen verhindern einen langen Lauf. Nach vierzig bis sechzig Centimeter stoppt der schwer belastete Wagen



Der Bremsweg wird gemessen