

Wie ein Hickory-Ski entsteht

Autor(en): **Attenhofer, Adolf**

Objektyp: **Article**

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

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

Heft 9

PDF erstellt am: **26.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-634978>

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

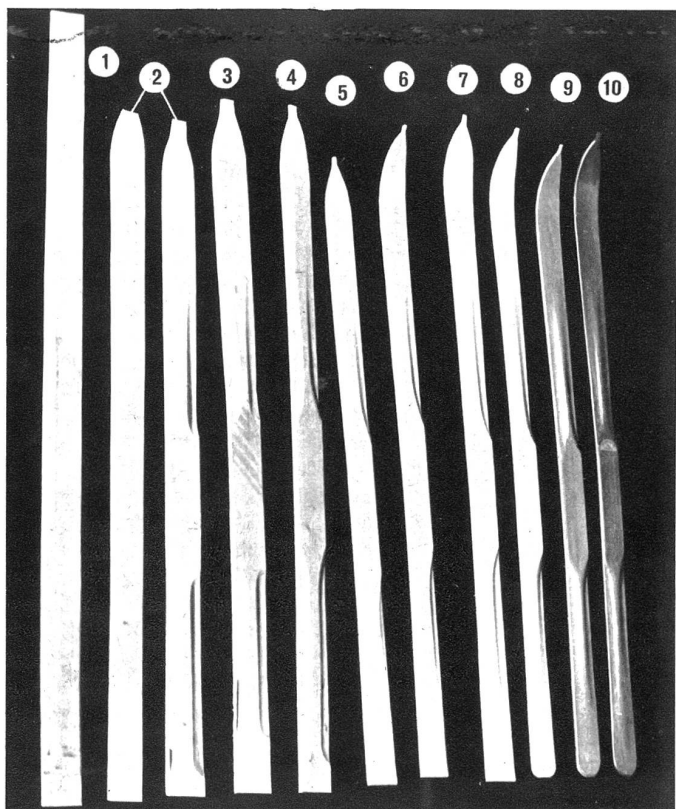
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Hier wird ein zweijähriges Jurapferd der Vermittlungskommission vorgeführt

WIE EIN HICKORY-SKI ENTSTEHT

Von ADOLF ATTENHOFER, ZÜRICH



Wenn es mit dem Sägen, Fräsen, Hobeln und Schleifen getan wäre, könnte schließlich jeder Dorfschreiner einen guten Ski herstellen. Ich habe mir früher auch kein graues Haar wachsen lassen; erst heute, wo ich durch den gewaltigen Aufschwung des modernen Skisportes gezwungen werde, jeden Herbst Tausende von hochwertigen Ski in die Läden der Sporthändler zu liefern, ist mir klar geworden, was es heißt, immer und in allen Fällen den Qualitätsansprüchen gerecht werden zu können. Das A und das O des verantwortungsbewußten Skifabrikanten ist natürlich das Holz. Der Hickorybaum wächst in lichten Wäldern am Mississippi. Die Stämme werden dort sorgfältig ausgewählt und geschlagen; in riesigen Stapeln werden sie abgeschermt. Dann kommen die Holztrümmel in die Sägerei und werden durch ein sehr geschickt ausgedachtes System von in das Ringspiel der Jahre eingelegten Schnittflächen in lange, etwa 8 kg schwere Latten aufgeschnitten. Auf diese Weise liefert der Stamm Spiegel-, Halbrist und Ristholz. Die amerikanischen Säger wissen heute genau, daß die gute alte Zeit vorüber ist, wo sie das schönste Holz für Norwegen ausportieren und der Schweiz aus dem Rest schmählich schlechte Latten liefern konnten. Unsere hohe Valuta hilft natürlich mit, das Beste vom Guten aus den Latten-Arsenalen der Sägereien heraus zu locken. Ich übernehme die Schiffsladungen immer persönlich im Hamburger Hafen und prüfe durch Stichproben jeden Stapel auf die Qualität des

Der Werdegang des Skis.



Die Fertigmacherei

Holzes. Naß gewordene Hölzer oder rissiges Material werden natürlich zurückgewiesen. Was gut ist, wird verladen und kommt in die Skifabrik.

Volle zwei Jahre liegen die rohen Latten bei mir an der Luft, ehe der erste Zuschnitt vorgenommen wird. Zuerst wird

jede Latte genau geprüft und an den Enden soweit beschnitten, bis jeder Anriß verschwunden ist; dann wird der Rohzuschnitt und die Rohfräse gemacht. Das plumpe und noch stark überdimensionierte Skiholz wird nun aufgeweicht und durch die Hand eines sorgfältigen Arbeiters im Biegerahmen der

ganzen Länge nach durchgebogen; so entsteht die elastische Federung des späteren Ski. Nach Längen sortiert wandert das Holz nun für etwa acht Monate in das Luftlager, so daß es sich ziehen und dehnen kann. Als Abschluß dieses Prozesses wird die Latte ungefähr zwei Monate in den Trockneraum gelegt, wo sie bei 25 bis 30° C das Krummwerden vollends verlernen soll; nachdem das trockene Holz noch einmal beschnitten worden ist folgt die Schlusstrocknung von vier bis sechs Wochen. Holz, das diesen sorgfältigen Prozeß durchgemacht hat, gibt bestimmt Ski ab, die sich nicht ziehen. Jetzt erst sind die immer noch überdimensionierten Rohlatten reif für die Fabrikation. Zuerst wird die Latte nun zur Maschinenform egalisiert, dann folgt sogleich die Spitzenbiegung; zu diesem Zwecke werden die aufgeweichten Spitzen in einen Formapparat eingespannt. Was nun als Abschluß folgt, ist mehr oder weniger Gefühlsache. Zuerst wird der Ski kontrolliert; die Federung muß elastisch sein, die Spitze korrekt



Schneesleudermaschine der Jungfraubahn. Im Hintergrund der Mönch

und die Lauffläche muß schön satt aufliegen. Kleine Unebenheiten werden korrigiert und jetzt spielt der Sortierer zur Stihochzeit auf: mit besonderer Sorgfalt wird Holzfarbe, Faerbung und Gewicht verglichen und je zwei zusammenpassende Latten finden sich für ein ganzes Stileben zusammen. Es ist also eine Fabel, wenn man glaubt, die beiden Ski seien schon im Baum Seite an Seite ausgeschnitten worden. In diesem gepaarten Zustand kommen die Ski auf die Hobelbank der Fertigmacherei. Da wird nun mit Hobel, Stechbeutel und mit allerhand kleinen Schabmessern der saubere Schliff des fertigen Ski herausgearbeitet. Es ist der Stolz jedes Fertigmachers, Paar um Paar wirklich adrett ausgedüfelte Ski in den Rechen zu legen. Der fertige Ski wird nun noch imprägniert, lackiert und gestempelt, worauf er sich als kleines Wunderwerk von dreijähriger Behandlung gebrauchsfertig in den Laden stellt. Es ist ein langer Weg von den Mississippi-Wäldern, wo die Rigger ihren Song vom „old man river“ singen, bis hinauf in die gleißende Winterpracht unserer Berge. Maschine und Hand verbünden sich bei der Skifabrikation, und ich muß schon sagen, wenn wieder ein paar tausend Paar fertig in Reih und Glied in meinem Lager stehen, bin ich meistens so weit, daß ich selber die flinken Latten anschnallen muß um die köstliche Luft der Freiheit zu atmen.

Bahn frei nach Jungfrauoch für den Wintersport!

Höher hinauf, hinauf nach Eigergletscher, Eismeer und Jungfrauoch! Denn die ganze Strecke der Jungfraubahn ist nun ohne Unterbruch offen!

Die Jungfraubahn hat im Interesse des Winterverkehrs und des Skisportes eine wichtige Neuerung eingeführt: Sie hat eine kräftige, leistungsfähige Schneeschleudermaschine angeschafft. Währenddem die Tunnelstrecke Eigergletscher-Jungfrauoch vor allen Einwirkungen des Winters geschützt ist und der Bahnverkehr ohne Mühe ständig durchgeführt werden kann, liegt die unterste, 2,2 km lange Strecke Scheidegg-Eigergletscher, unter freiem Himmel verlaufend, schutzlos den gewaltigen Schneefällen und Schneestürmen des Hochgebirges ausgeliefert. Schon seit einer Reihe von Jahren hat die Bahnverwaltung mit allen Anstrengungen versucht, den Betrieb auf der ganzen Strecke im Winter aufrecht zu erhalten. Schneeschauflertruppen und Schneepflug führten immer wieder einen harten Kampf gegen die Macht der Natur. Oft kam es vor, daß die Bahnstrecke Scheidegg-Eigergletscher bis zum Tunnelingang durch meterhohe, sogar haushohe Schneemassen blockiert war. Bis das Geleise mit Schaufel und Pflug freigelegt war, blieb der Bahnverkehr von Scheidegg nach Eigergletscher unterbrochen. So verstrichen oft viele Schönwettertage, ohne daß der Skifahrer die Bahn benützen konnte, denn die Schneeräumung beanspruchte tagelange Arbeit. Wollte er trotzdem die Abfahrten von Eigergletscher aus unternehmen, oder gar nach der Station Eismeer und Jungfrauoch fahren, so mußte er die Strecke bis Eigergletscher zu Fuß zurücklegen, was ca. $\frac{3}{4}$ Stunden beanspruchte.

Mit der Schneeschleudermaschine ist die Räumung des Geleises innert kürzester Frist möglich. So tritt praktisch kein Unterbruch des Bahnverkehrs auf der ganzen Jungfraubahnlinie mehr ein. Die schönen Abfahrten von Scheidegg nach Wengen, Scheidegg und Grindelwald, die rasche Eismeerabfahrt und die berühmten, unvergleichlichen Stihochtouren und Gletscherabfahrten vom Jungfrauoch aus sind nun noch leichter und schneller erreichbar. Die ganze Reihe der bekannten eintägigen Hausabfahrten der Station Jungfrauoch: Oberes Mönchsloch, Walchgrat, Walcherhorn, Fiescherfattel, Trugberg, Lavitor, Ebnefluh usw., wie auch die ein- und mehrtägigen Gletschertouren vom Jungfrauoch ins Lötschental, ins Rhonetal, ins Goms und zur Grimsel sind dank der Jungfraubahn-Schneeschleuder noch näher in den Bereich der Skifahrzentren gerückt. Alle diese Touren lassen sich jetzt nicht nur im Frühling und Vorfrühling, sondern schon im

Winter leicht ausführen. Das Berghaus und das Toristenhaus sind auch im Winter bewirtschaftet. Sie bilden den idealen Stützpunkt für alle hochalpinen Skiuenternehmungen im Gebiet der höchsten Bahnstation Europas.

*

Lieferanten der neuen Schneeschleuder der Jungfraubahn sind für den mechanischen Teil die Schweizerische Lokomotivfabrik Winterthur und für den elektrischen Teil die Maschinenfabrik Dürkopp. Die Schneeschleuder wird von einer Lokomotive gestossen. Ihr Gewicht beträgt 14 Tonnen. Zwei Elektromotoren à 150—250 PS Leistung treiben zwei große Schleuderräder mit einer Umfangsgeschwindigkeit von 21,8 m/Sek. Durch die kräftige Bauart von Motoren und Schleuderrädern ist die Maschine imstand, pro Minute ca. 150 m³ Schnee wegzuworfen, und zwar kann der Auswurf wahlweise nach links oder rechts gelenkt werden. Unter einem Auswurfwinkel von 55° wird der Schnee ca. 5 m hoch und 14 m weit weggeschleudert. Der Schleudermechanismus ist auf dem Untergestell drehbar. Diese Konstruktion ermöglicht auch das Schleudern auf der Talfahrt.

*

Die Witwe von Algier

Kurzgeschichte von Frank Anderson

Die „Liverpool“, ein zwölftausend Tonnen Dampfer, stampfte sich gemächlich ihren Weg durch die bewegte Bucht von Bisanya. An Bord herrschte die eigenartige Stille, die immer wahrzunehmen ist, wenn ein großer Teil der Fahrgäste sich in die Kabinen zurückgezogen hat, um dort stöhnend und leidend der Seekrankheit Tribut zu zahlen. Fast fünfhundert Menschen trug die „Liverpool“ zu einer Vergnügungsreise, die bis nach Indien führen sollte, aber kaum mehr als ein paar Duzend Leute waren auf den Decks und in den Unterhaltungsräumen zu sehen.

Herr Oliver Cray, Kolonialwarenhändler aus Manchester, war dieser Zustand gerade recht. Zwar war dies seine erste größere Seereise, aber zum Glück machten ihm die Bewegungen des Schiffes nicht die geringsten Beschwerden. Und solange die meisten anderen männlichen Fahrgäste das Bett hüten mußten, hatte Cray die Gesellschaft der entzückenden Witwe, die in Southampton an Bord gekommen war, für sich ganz allein, ein nicht zu unterschätzender Vorteil. Frau Ellen Whitmore schien das Schlingern des Dampfers ebenfalls kaum zu bemerken, und sie war offenbar froh, in dem Kaufmann aus Manchester einen Mitreisenden gefunden zu haben, der sie auf angenehme und zuvorkommende Weise zu unterhalten verstand.

Crays Interesse an der Dame war leicht begreiflich. Mit seinen fast fünfzig Jahren hatte er im Drang der Geschäfte bisher noch keine Gelegenheit gefunden, sich für das naheende Alter eine passende Lebensgefährtin zu suchen, und diese Reise hatte von allem Anfang an den Zweck gehabt, das drückende Gefühl der Einsamkeit wenigstens für ein paar Monate loszuwerden. Frau Ellen, Anfang der Dreißiger, schien nun nicht allein wegen ihrer äußeren Vorzüge ein passendes Objekt für Crays Aufmerksamkeiten, sondern sie hatte im Verlaufe des Gesprächs auch durchblicken lassen, daß sie selbst vermögend genug sei, um einem etwaigen zukünftigen Gatten keine materielle Last zu sein. Wenn Cray sich also die Sache des abends in der Ungeftörtheit seiner Kabine überlegte, so wurde das Bild einer kommenden Lebensgemeinschaft mit der hübschen Witwe immer verlockender. Aussehen, Geldverhältnisse, alles paßte ausgezeichnet, und der Kaufmann beschloß, sich tüchtig in die Jügel zu legen, um so bald wie möglich den begehrten Preis seiner Bemühungen für sich zu sichern.

Noch am Abend, bevor die „Liverpool“ in den Hafen von Algier einlief, war so etwas wie ein Einverständnis zwischen den beiden Fahrgästen zustande gekommen. Cray hatte von seinen Plänen zu sprechen begonnen. Die Witwe hatte mit