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

Kunst

Band: 27 (1937)

Heft: 9

Artikel: Wie ein Hickory-Ski entsteht

Autor: Attenhofer, Adolf

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-634978

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 13.12.2025

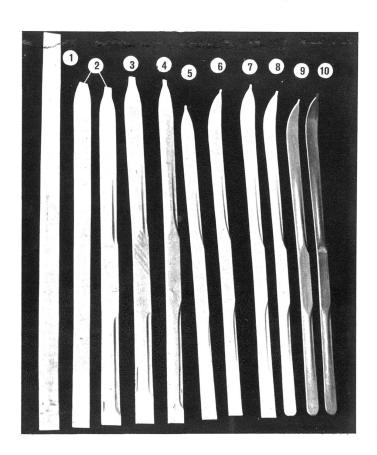
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch



Hier wird ein zweijähriges Jurapferd der Vermittlungskommission vorgeführt

WIE EIN HICKORY-SKI ENTSTEHT

Von ADOLF ATTENHOFER, ZÜRICH



Wenn es mit dem Sägen, Frasen, Hobeln und Schleifen getan mare, fonnte ichlieflich jeder Dorfschreiner einen guten Sti herstellen. Ich habe mir früher auch kein graues haar machsen laffen; erft heute, wo ich durch den gewaltigen Aufschwung des modernen Stisportes gezwungen werde, jeden Herbst Taufende von boch= wertigen Sti in die Läden der Sporthändler zu liefern, ift mir klar geworden, was es heißt, immer und in allen Fällen den Qualitätsansprüchen gerecht werden zu können. Das A und das O des verantwortungsbewußten Stifabritanten ist natürlich das Holz. Der Hidorybaum wächst in lichten Bäldern am Miffiffippi. Die Stämme werden dort forgfältig ausgewählt und geschlagen; in riefigen Stapeln werden sie abgeschermt. Dann tommen die Holzträmel in die Sägerei und werden durch ein fehr gescheit ausgedachtes Snftem von in das Ringspiel der Jahre eingelegten Schnittflächen in lange, etwa 8 kg schwere Latten aufgeschnitten. Auf diese Beise liefert der Stamm Spiegel-, Halbrift und Riftholz. Die amerikanischen Säger wissen heute genau, daß die gute alte Zeit vorüber ift, wo sie das schönste Holz für Norwegen aussortieren und der Schweiz aus dem Rest schmählich schlechte Latten liefern konnten. Unfere bobe Baluta hilft natürlich mit, das Beste vom Guten aus den Latten-Arsenalen der Sagereien heraus zu loden. Ich übernehme die Schiffsladungen immer perfonlich im hamburger hafen und prufe durch Stichproben jeden Stapel auf die Qualität des

Der Werdegang des Skis.



Die Fertigmacherei

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

Bolle 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 Rohfräsung gemacht. Das plumpe und noch stark überdimensionierte Stiholz wird nun aufgeweicht und durch die Hand eines sorgfältigen Arbeiters im Biegerahmen der

ganzen Länge nach durchgebogen; fo entsteht die elastische Federung des fpäteren Sti. Nach Längen fortiert wandert das Holz nun für etwa acht Monate in das Luftlager, fo daß es fich ziehen und dehnen tann. Als Abichluß diefes Prozesses mird die Latte ungefähr zwei Monate in den Tröckneraum gelegt, wo sie bei 25 bis 300 C das Krummmerden pollends verlernen foll; nachdem das trocene Holz noch einmal beschnitten worden ist folgt die Schlußtrotfnung von vier bis sechs Wochen. Holz, das diefen forgfältigen Prozeß durchgemacht hat, gibt bestimmt Sti ab, die fich nicht ziehen. Jest erft find die immer noch überdimenfionierten Rohlatten reif für die Fabritation. Zuerst wird die Latte nun zur Maschinenform egalisiert, dann folgt sogleich die Spigenbie-gung; zu diesem Zwecke werden die aufgeweichten Spigen in einen Formapparat eingespannt. Was nun als Abschluß folgt, ist mehr oder weniger Gefühlssache. Zuerst wird der Sti kontrolliert; die Federung muß elastisch sein, die Spige torreft



Schneeschleudermaschine der Jungfraubahn. Im Hintergrund der Mönch

und die Lauffläche muß schön satt aufliegen. Kleine Unebenheiten merden forrigiert und jest spielt der Sortierer zur Stihochzeit auf: mit besonderer Sorgfalt wird Holzfarbe, Faserung 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 Sti seien schon im Baum Seite an Seite ausgeschnitten worden. In diesem gepaarten Zustand tommen die Sti auf die Hobelbank der Fertigmacherei. Da wird nun mit Hobel, Stechbeutel und mit allerhand fleinen Schabmessern der saubere Schliff des fertigen Sti herausgearbeitet. Es ist der Stold jedes Fertigmachers, Paar um Paar wirklich adrett ausgedüftelte Sti in den Rechen zu legen. Der fertige Sti wird nun noch imprägniert, lactiert und gestem= pelt, worauf er sich als kleines Wunderwerk von dreijähriger Behandlung gebrauchsfertig in den Laden stellt. Es ist ein langer Weg von den Miffiffippi-Wäldern, wo die Nigger ihren Song vom "old man river" fingen, bis hinauf in die gleißende Winterpracht unserer Berge. Maschine und hand verbünden sich bei der Stifabritation, und ich muß schon sagen, wenn wieder ein paar tausend Baar firfertig in Reih und Glied in meinem Lager steben, bin ich meistens so weit, daß ich selber die flinken Latten anschnallen muß um die köstliche Luft der Freiheit zu atmen.

Bahn frei nach Jungfraujoch für den Wintersport!

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

Die Jungfraubahn hat im Interesse des Winterverfehrs und des Stisportes eine wichtige Neuerung eingeführt: Sie hat eine fräftige, leiftungsfähige Schneeschleudermaschine angeschafft. Währenddem die Tunnelstrecke Eigergletscher=Jung= fraujoch vor allen Einwirkungen des Winters geschützt ist und der Bahnverkehr ohne Mühe ständig durchgeführt werden fann, liegt die unterfte, 2,2 fm lange Strecke Scheibegg= Eigergletscher, unter freiem himmel verlaufend, schut los den gewaltigen Schneefällen und Schneeftürmen des Hoch= gebirges ausgeliefert. Schon seit einer Reihe von Jahren hat die Bahnverwaltung mit allen Anftrengungen versucht, den Betrieb auf der gangen Strecke im Winter aufrecht zu erhalten. Schneeschauflertrupps und Schneepflug führten immer wieder einen harten Rampf gegen die Macht der Natur. Oft tam es vor, daß die Bahnstrecke Scheidegg-Eigergletscher bis zum Tunneleingang durch meterhohe, sogar haushohe Schneemassen blockiert mar. Bis das Geleise mit Schaufel und Pflug freigelegt war, blieb der Bahnverkehr von Scheidegg nach Eigerglet= icher unterbrochen. So verstrichen oft viele Schönwettertage, ohne daß der Stifahrer die Bahn benüten konnte, denn die Schneeräumung beanspruchte tagelange Arbeit. Wollte er trotdem die Abfahrten von Eigergletscher aus unternehmen, oder gar nach der Station Eismerr und Jungfraujoch fahren, so mußte er die Strecke bis Eigergletscher zu Fuß zurücklegen, was ca. 3/4 Stunden beanspruchte.

Mit der Schneeschleudermaschine ift die Räumung des Beleises innert fürzester 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 raffige Eis= meerabfahrt und die berühmten, unvergleichlichen Stihochtouren und Gletscherabfahrten vom Jungfraujoch aus sind nun noch leichter und schneller erreichbar. Die ganze Reihe der bekannten eintägigen Hausabfahrten der Station Jungfraujoch: Oberes Mönchsjoch, Walchergrat, Walcherhorn, Fiescherfattel, Trugberg, Lauitor, Ebnefluh usw., wie auch die ein= und mehrtägigen Gletschertouren vom Jungfraujoch ins Lötschental, ins Rhonetal, ins Goms und zur Grimsel sind dank der Jungfraubahn=Schneeschleuder noch näher in den Bereich der Stifahrzentren gerückt. Alle diese Touren laffen fich jest nicht nur im Frühling und Vorsommer, sondern schon im

Winter leicht ausführen. Das Berghaus und das To 1= ristenhaus sind auch im Winter bewirtschaftet. Sie bilden den idealen Stützpunkt für alle hochalpinen Skiunternehmungen im Gebiet der höchsten Bahnstation Europas.

Lieferanten der neuen Schneeschleuder der Jungsfraubahn sind für den mechanischen Teil die Schweizerische Lotomotivsabrit Winterthur und für den elektrischen Teil die Maschinensabric Derliton. Die Schneeschleuder wird von einer Lotomotive gestoßen. Ihr Gewicht beträgt 14 Tonnen. Zwei Elektromotoren à 150—250 PS Leistung treiben zwei große Schleuderräder mit einer Umfangsgeschwindigkeit von 21,8m/Sek. Durch die frästige Bauart von Motoren und Schleuderrädern ist die Maschine imstand, pro Minute ca. 150 m³ Schnee wegzuwersen, und zwar kann der Auswurf wahlweise nach links oder rechts gelenkt werden. Unter einem Auswurswinkel 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 Talfabrt.

Die Witwe von Algier

Kurzgeschichte von Frank Anderson Die "Liverpool", ein zwölftausend Tonnen Dampfer, stampste sich gemächlich ihren Weg durch die bewegte Bucht von Biskapa. 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 fünshundert Menschen trug die "Liverpool" zu einer Vergnügungsreise, die bis nach Indien sühren sollte, aber kaum mehr als ein paar Dußend Leute waren auf den Decks und in den Unterhaltungsfäumen 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 gesommen war, für sich ganz allein, ein nicht zu unterschähender Borteil. Frau Elsen Whitmoreschien das Schlingern des Dampfers ebenfalls kaum zu bemersten, und sie war offenbar froh, in dem Kausmann aus Manchester einen Mitreisenden gefunden zu haben, der sie auf angenehme und zuvorsommende Weise zu unterhalten verstand.

Crays Interesse an der Dame war leicht begreiflich. Mit feinen fast fünfzig Jahren hatte er im Drang der Geschäfte bisher noch keine Gelegenheit gefunden, sich für das nahende Alter eine paffende Lebensgefährtin zu suchen, und diese Reise hatte von allem Unfang an den Zweck gehabt, das drückende Gefühl der Einsamkeit wenigstens für ein paar Monate loszuwerden. Frau Ellen, Anfang der Dreifiger, ichien nun nicht allein wegen ihrer äußeren Vorzüge ein passendes Objekt für Crans Aufmerksamkeiten, sondern fie hatte im Berlaufe des Gesprächs auch durchbliden laffen, daß fie felbst vermögend genug sei, um einem etwaigen zufünftigen Gatten feine materielle Last zu sein. Wenn Cran sich also die Sache des abends in der Ungestörtheit seiner Kabine überlegte, so wurde das Bild einer fommenden Lebensgemeinschaft mit der hübschen Witwe immer verlockender. Aussehen, Geldverhältniffe, alles paßte ausgezeichnet, und der Kaufmann beschloß, sich tüchtig in die Bügel zu legen, um so bald wie möglich den begehrenswerten 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 zustandegekommen. Eran hatte von seinen Blänen zu sprechen begonnen. Die Witwe hatte mit