

Alarm der SBB-Akrobaten

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Berner Woche**

Band (Jahr): **34 (1944)**

Heft 39

PDF erstellt am: **25.04.2024**

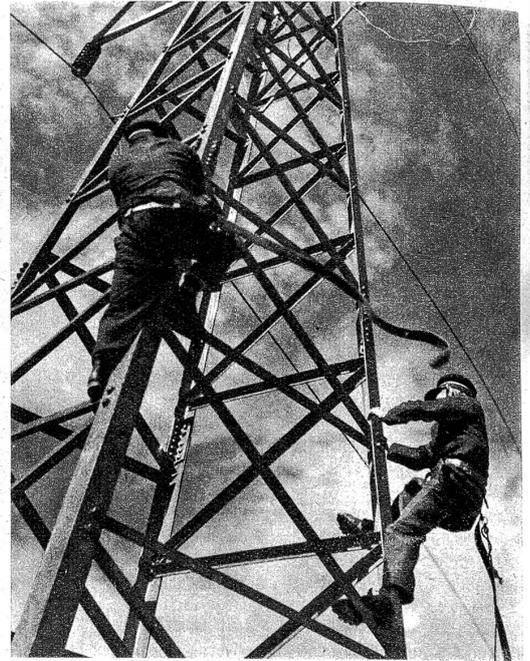
Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-647514>

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.

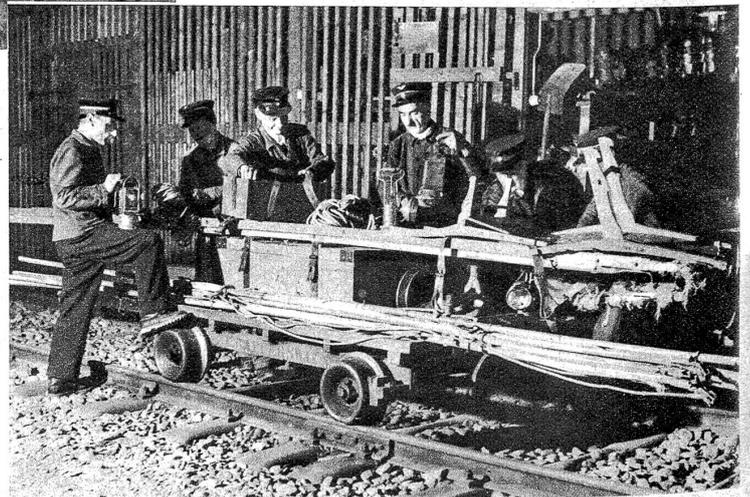


In einer Entfernung von zirka 200 Meter von diesem Mast liegt der Störungsherd, das heisst, hier ist ein Stromunterbruch, der nun repariert werden muss

Alarm der SBB-Akrobaten

Wer jemals schon im Gebirge einen Föhnsturm erlebt hat, den wundert es nicht, dass unter dem garstigen Drängen dieses üblen Kobolds auch Hochspannungsleitungen nicht standhalten können. Für den Betrieb unserer Bundesbahnen ist es nicht gleichgültig, wenn eine 132 000 Volt-Leitung unterbrochen ist. Und

Die Akrobatik kann beginnen. Während der Föhnsturm weitertobt, gleitet der „Arbeitskorb“, hin- und herbaumelnd, der reparaturbedürftigen Stelle zu. Nur mit der Zeichensprache dirigiert der darin befindliche Arbeiter den Transport. Die genaue Beachtung aller Sicherheitsmassnahmen ist bei diesen schwierigen Arbeiten notwendig



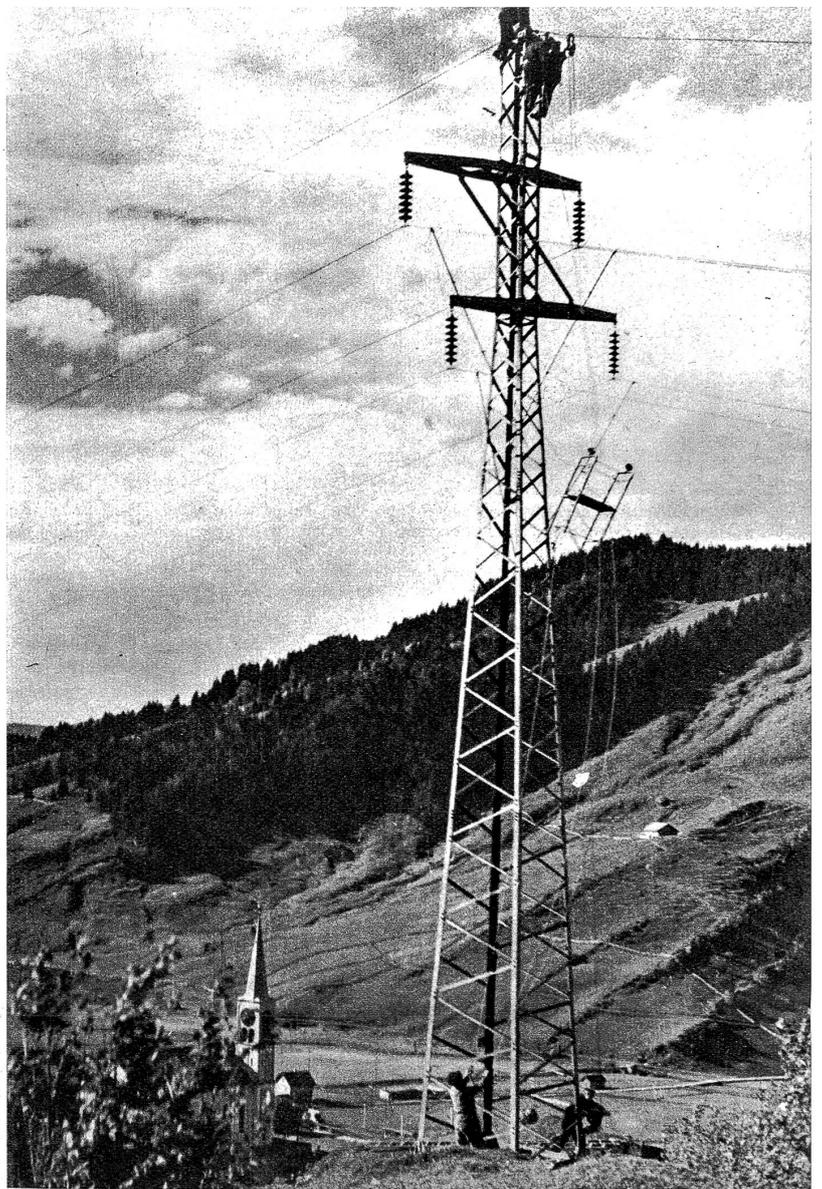
Mitten in der Nacht kam die Meldung von einem Unterbruch der Uebertragungsleitung, irgendwo im Gebirge, sofort werden die nötigen Monteure alarmiert. Das nötige Werkzeug wird gefasst, schwere Kisten, lange Holzstangen, die an Ort und Stelle zur Erdung gebraucht werden, Flaschenzüge usw. Vor dem Depot wartet bereits das requirierte Auto und mit rasendem Tempo gehts in die Nacht hinaus. Links: Bekanntlich führen die Hochspannungsleitungen, fern von Bahn und Autostrasse, über Berg und Tal, und es bleibt nichts anderes übrig, als in Begleitung der ersten Sonnenstrahlen die schweren Lasten an den Störungsherd zu tragen. Rechts: Wie in einem Freiballon tanzt der „Korb“ von einer Seite auf die andere, aber dessenungeachtet nimmt der SBB-Akrobat die Reparatur der Leitung vor. Hier ist der Stromunterbruch und hier muss er behoben werden



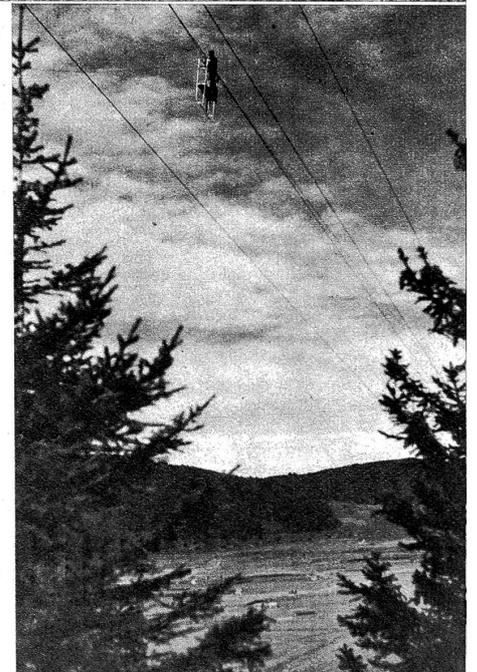
Da, wo der „Arbeitskorb“ nicht an die zu reparierende Stelle gebracht werden kann, bleibt nichts anderes übrig, als die seiltänzerischen Fähigkeiten unter Beweis zu stellen. Aber unsere SBB-Akrobaten sind dies gewöhnt. Ohne viel Worte zu verlieren, schwingen sie sich auf das hohe Seil und reparieren die schadhafte Stelle

(Bildreportage von G. Tièche, Olten)

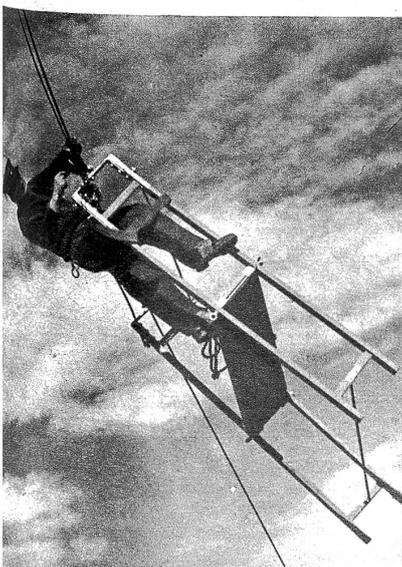
deshalb versteht man auch, dass die SBB-Equipe, die solche Leitungsstörungen zu beheben hat, nicht nur am Tage, sondern oft auch mitten in der Nacht aus dem Bette geholt und auf den Weg geschickt wird, wenn von irgendeiner Talschaft oder einer Bergeshöhe ein Leitungsunterbruch gemeldet wird. — Alarm! — Ein zeitgemäßes Wort. Es bedeutet für die Monteure und Elektroschlosser der SBB Gefahr und strenge Arbeit. Ueber Dutzende von Kilometern, hoch über weite Talschaften und Bergrücken, ziehen sich die Uebertragungsleitungen. Ihren Weg zu kennen und ihnen zu folgen, ist die Aufgabe dieses Grüppleins von SBB-Männern. Wenn der Störungsort mit Fahrzeugen erreicht werden kann, so geschieht das, indem fremde Fahrzeuge requiriert werden. Sehr oft aber gehören stundenlange Gebirgs- und Nachtmärsche zu solchen Reparaturgängen; das ist keine Kleinigkeit, mit den schweren Werkzeugkisten am Rücken. Ist das Ziel erreicht, dann erst beginnt die Arbeit dieser SBB-Männer, von denen unser Bildbericht erzählt. Wie Seiltänzer im Zirkus oder Fassadenkletterer in Schauerromanen klettern die Arbeiter in ihren blauen Uebergewändern und den schweren Schuhen die eisernen Masten hinauf und hinunter, um, wie geborene Akrobaten, an den Drähten herumzuturnen. — Wie leicht lässt sich alles erzählen — und wie viele ernste Gefahren bedrohen in solchen Momenten diese Monteure! Zwar sind nur wenige ihrer Kameraden im Laufe der letzten Jahre von den Masten zu Tode gestürzt, und wenige hat der Starkstrom getötet. Aber es weiss keiner, ob er nicht doch eines Tages ein Opfer dieser gefährlichen Arbeit wird. — Alarm, kein Sturm und keine Kälte, kein Regen und keine Gefahr können diese Männer von ihrer Arbeit fernhalten. Alarm bedeutet für sie letzten Einsatz, denn sie wissen, dass dieser Kampf mit all seinen Mühen und Gefahren — Dienst am Reisenden ist.



Mittels langen Holzstangen sind die Leitungen gesichert, die Verbindung zwischen Himmel und Erde ist hergestellt, das nötige Werkzeug kann mit dem oben montierten Flaschenzug hinaufgezogen werden. Unten: Von Schwindel und wackeligen Knien gepeit, arbeiten oben auf den Masten die Arbeiter, nur mit einem Lederriemen gesichert



Die defekte Stelle ist erreicht, die Reparatur kann beginnen. Hoch über der Erde hängt der „Arbeitskorb“

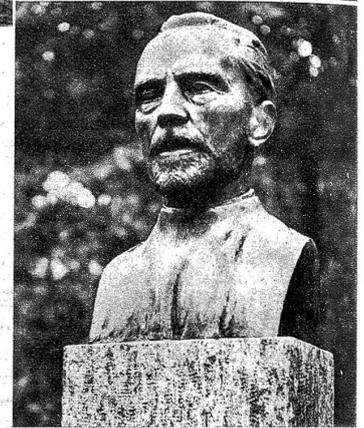




Durch den Vormarsch der Alliierten gegen Belfort sind einige nahe an der Schweizergrenze gelegenen Ortschaften besetzt worden. Wir zeigen ein Bild von der Schweizergrenze bei Boncourt: Die Bevölkerung von Delle, die eine Woche ohne Brot war, begab sich nach dem Einmarsch der Alliierten an die Schweizergrenze, um Bekannte zu sehen und um Brot zu bitten



Oben: Der Schweizergesandte bei der Vichyregierung, Minister Stucki, durch dessen tatkräftige Intervention der Stadt eine blutige Auseinandersetzung zwischen den deutschen Besatzungstruppen und den französischen FFI-Truppen erspart blieb, wurde vor seiner Abreise zum Ehrenbürger ernannt und erhielt zahlreiche Ehrengeschenke. Unser Bild zeigt einen Ausschnitt aus dem Gabentisch



Rechts: Zum Andenken an den berühmten Arzt und Gelehrten, Chirurgen von Weltruf, Prof. Theodor Kocher wurde, im Berner-Kocher-Park ein schlichtes Denkmal enthüllt, geschaffen von Bildhauer Max Fueter



Hafenbüros, die durch die grosse alliierte Luftoffensive auf Marseille vollständig zerstört worden sind



Stark zerstörte Verladesilos mit Krananlagen. Im Vordergrund ein Soldat der amerikanischen Hafenschutz

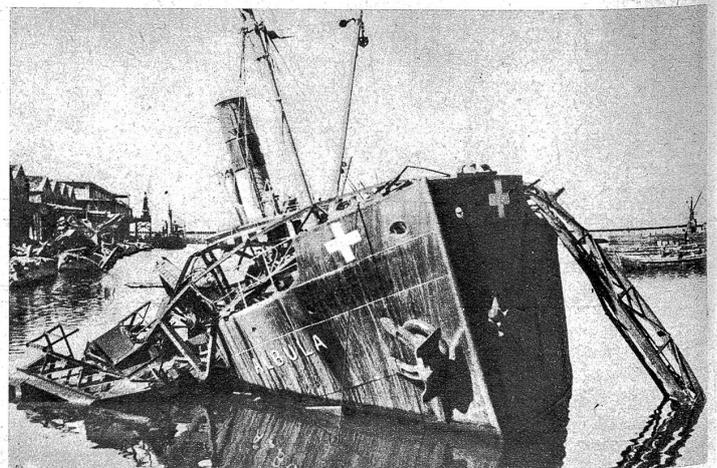


Marseille, der Versorgungshafen der Schweiz, wie ihn die Amerikaner und FFI-Truppen nach der Eroberung antraten

Die harten Kämpfe um die Hafenstadt Marseille haben in den Anlagen sichtbare Spuren hinterlassen. Die deutschen Truppen haben vor der Aufgabe des Hafens umfassende Sprengungen vorgenommen. Marseille bedeutet für die schweizerische Landesversorgung im zweiten Weltkriege die eigentliche Eingangspforte für Importe resp. Verschiffungsstation der inländischen Exportwaren, die durch unsere Ueberseedampfer an ihre überseeischen Bestimmungsorte gebracht werden.

Wir zeigen mitfolgend die ersten authentischen Aufnahmen aus dem Marseiller Hafen.

Die z. Zt. der Eroberung des Hafens in den Lagerhäusern liegenden Waren für die Schweiz wurden durch Verfügung des Präfekten von Marseille für die französische Landesversorgung beschlagnahmt und trotz grösster Anstrengungen der schweizerischen Hafeninstanzen nicht wieder freigegeben (Authentischer Bildbericht der Photopress Zürich)



Der gesunkene Schweizerdampfer „ALBULA“, der durch eine in die Quermauer eingelassene deutsche Sprengladung an seiner Schiffswand beschädigt wurde und sank. Seine Ladung, bestehend aus Speiseöl, Eierprodukten, Honig und andern Gütern, konnte sichergestellt werden, wurde jedoch ebenfalls von der Marseiller Präfektur für die Landesversorgung requiriert

Links: Die Dockanlagen der 7. Hafensektion, die ebenfalls durch deutsche Sprengminen unbenutzbar gemacht worden sind