

# Berna Schnell-Lieferwagen

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Auf Schweizer Alpenstrassen = Sur les routes alpestres suisses**

Band (Jahr): **7 (1934)**

PDF erstellt am: **29.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-727450>

## **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.

Der Franzose verbindet dieses Ausbausystem mit Recht mit dem Begriff « route en or » und wenn in der Schweiz diese Baupolitik weiter verfolgt wird, dann werden noch unsere Enkel auf den Bergstrassen Staub schlucken müssen.

Der französische Touring Club hat mit Erfolg in Frankreich gegen dieses System Sturm gelaufen und durchgesetzt, dass vorerst alle einigermassen befahrenen Strassenzüge durch Aufsprengen einer Bitumen-Emulsion entstaubt wurden und so kommt es, dass wir auch im Bergland Savoyen Kurorte wie Mégève oder Chamonix auf staubfreier Strasse erreichen können. Fahren wir von Chamonix weiter, über den Col des Montets (1445 m) so bleiben wir ständig auf staubfreiem Strassenband bis hinunter zur Grenzbrücke von Châtelard, wo die staubige miserable Schweizerstrasse beginnt, um uns über den Col de la Forclaz nach Martigny zu bringen. Vor vielen Jahren wurde das Strassennetz des Schwarzwaldes tadellos ausgebaut und vom italienischen Alpenstrassennetz der Dolomiten wollen wir lieber gar nicht sprechen; es hält den Vergleich mit unseren besten Waadtländerstrassen aus.

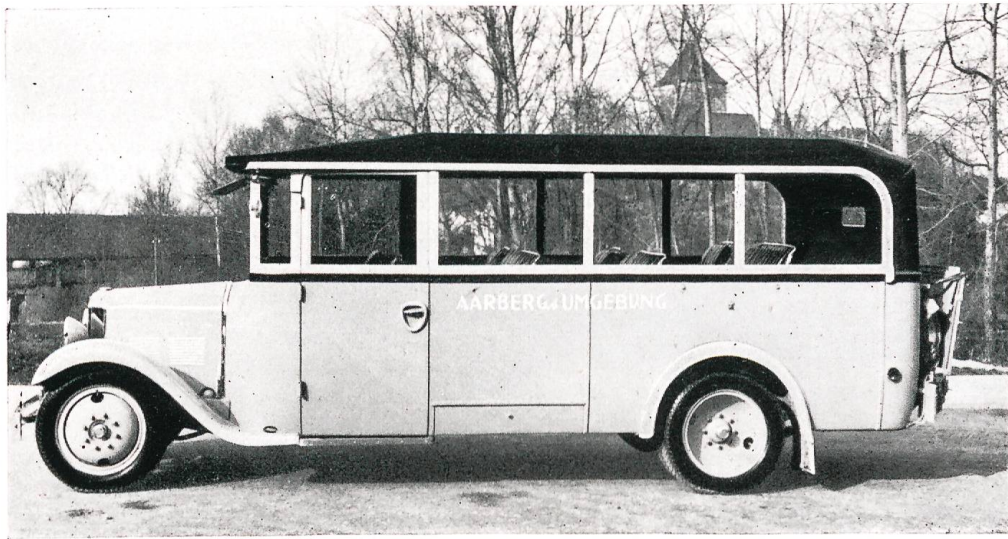
In Ausgabe V von « Auf Schweizer Alpenstrassen » wurde die Schaffung einer « Grossen Schweizer Alpenroute » begründet. Das Projekt der regelmässigen Befahrung der Route Genève-St. Moritz über die Alpenpässe Pillon, Grimsel, Furka, Oberalp und Julier durch Gesellschaftswagen ist prompt von den Eisenbahngesellschaften sabotiert worden. Die eidgenössische Postverwaltung, die um die Erteilung einer Konzession angegangen worden war, hat eine Versammlung der Bahngesellschaften im Gebiete der grossen Transversale einberufen und diese Bahnen haben mit Einstimmigkeit der Behörde empfohlen die Konzession zu verweigern: Gewerbefreiheit! Wir vermuten, dass selbst beim Strassenbau sich derartige Konkurrenzinflüsse geltend machen, die unbedingt ausgeschaltet werden sollten.

Wir haben uns die Mühe genommen zu ermitteln, ob eine Staubverhinderung auf längere Frist durch Besprengen heute möglich und preiswert sei und sind zur Ueberzeugung gekommen, dass auf diesem Gebiete seit kurzer Zeit Fortschritte gemacht worden sind, die es ermöglichen könnten mit einem Aufwand von Fr. 150—200,000 die hauptsächlichsten Alpenpässe staubfrei zu halten (Vergl. die Artikel auf S. 77—79). Vergessen wir nicht, dass die Staubplage den Genuss der schönsten Alpenfahrt verschandeln kann und es schade ist, beim geringen Preis der Medizin, von der Kur abzustehen. Schade um die freie, herrliche Alpenluft!

## Berna Schnell-Lieferwagen.

Seit dem Erscheinen der letzten Ausgabe der « Schweizer Alpenstrassen » hat die Motorwagenfabrik Berna A.-G. in Olten zwei neue Fahrzeugtypen auf den Markt gebracht. *Preiswürdige Schnell-Lieferwagen* von 1½, 2 und 3 Tonnen Nutzlast ergänzen das bisherige Fabrikationsprogramm in den unteren Gewichtsklassen. Sie sind mit 6 Zylinder-Benzinmotoren ausgerüstet, die beim 1½ und 2 Tonnen-Wagen 50/54 Brems-PS, beim 2½—3 Tonnen-Wagen 60 Brems-PS ergeben. Diese Motoren haben eine siebenfach gelagerte Kurbelwelle, Nelson-Bohnalite-Kolben und seitlich gesteuerte Ventile. Sie sind sehr elastisch, da sie einen Drehzahlbereich von 300 bis 3000 pro Minute umfassen. Es werden mit ihnen maximale Fahrgeschwindigkeiten von 55 bis 65 km pro Stunde erreicht, was den modernsten Anforderungen genügt. Der Zylinderkopf, System Ricardo, ist abnehmbar und gestattet somit ein leichtes Reinigen des Zylinders und Einschleifen der Ventile. Eine Zahnradpumpe bewerkstelligt die Druckschmierung, ein Luftfilter sorgt dafür, dass dem Vergaser nur reine Luft zugeführt wird. Die Kühlung erfolgt durch kräftigen Wasserumlauf mittels einer auf der Ventilatorwelle befindlichen Flügelpumpe. Besondere Sorgfalt wurde der Konstruktion der Bremsen gewidmet. Die hydraulische Vierradbremse wirkt schon beim leisesten Druck auf das Bremspedal und bringt den Wagen selbst bei höchster Geschwindigkeit sanft und ohne Schleudern zum Stehen. Sämtliche beweglichen Chassisteile inklusive Steuerungsgelenke sind an eine vorzügliche, mit Fussdruck betätigte Zentralchassisschmierung angeschlossen. Als Lastwagen karosiert zeigen diese Modelle folgende Radstände und Brückendimensionen:

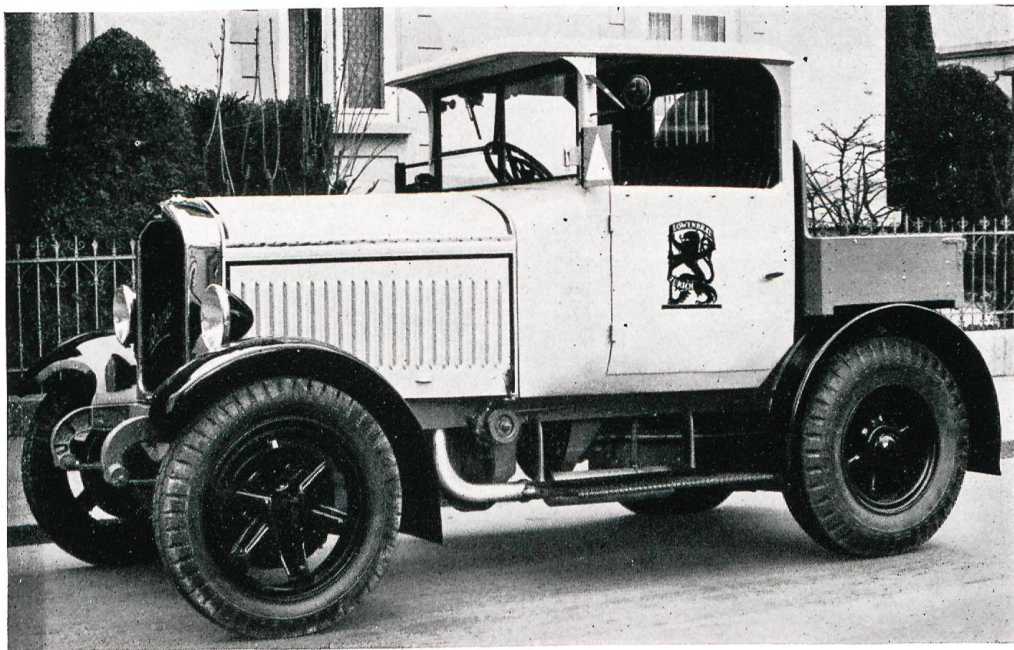


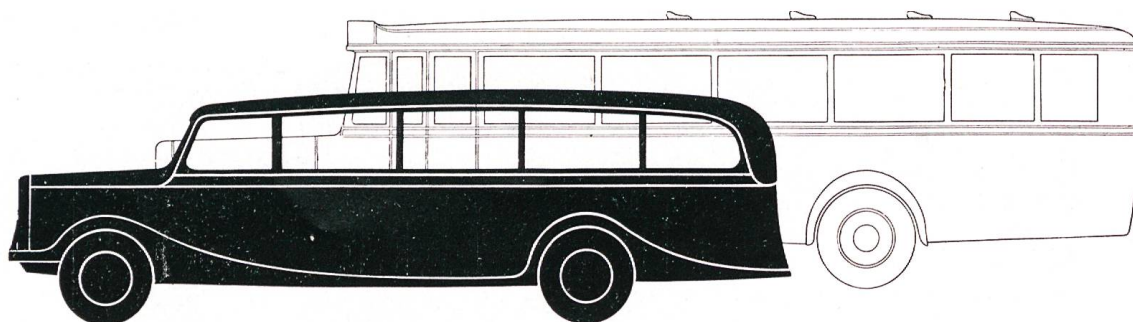


<i>Modell</i>	<i>Nutzlast</i>	<i>Radstand</i>	<i>Brücke</i>
L-1	1 ½ To.	4000 mm	3400 × 1750 mm
L-1 k	1 ½ To.	3325 mm	2500 × 1750 mm
L-2	2 To.	4000 mm	3400 × 1850 mm
L-2 k	2 To.	3325 mm	2500 × 1850 mm
L-3	2 ½—3 To.	4000 mm	3600 × 1950 mm

Die Chassis werden jedoch nicht nur als Lastwagen verwendet, sondern erfreuen sich auch grosser Beliebtheit als Car Alpins und Omnibusse. Die verschiedenen Typen können mit Karosserien für folgende Anzahl von Sitzplätzen versehen werden:

<i>Modell</i>	<i>Anzahl der Sitzplätze</i>
L-1 k	8
L-2	12/14
L-3	18/22





# CAR ALPINS - OMNIBUSSE

NEUESTE KONSTRUKTIONEN MIT  
STAHL- UND LEICHTMETALLGERIPPE  
UNÜBERTROFFENE DAUERHAFTIGKEIT

OFFERTEN DURCH

## **CARROSSERIEWERKE BERN**

RAMSEIER, STREUN & CIE, DALMAZIWEG 37



Die Typen L—1 und L—1 k für 1 ½ Tonnen Tragkraft sind so konstruiert, dass sie unter Ausnützung der vollen Nutzlast auch in denjenigen Gebirgskantonen Verwendung finden können, die für Lastwagen eine Gewichtsgrenze von 3500 kg vorschreiben.

Sodann wurden *grosse Strassentraktoren* entwickelt, die nach Wunsch mit 4 oder 6 Zylinder Rohölmotoren geliefert werden. Sie wiegen 4000 kg, so dass es möglich ist, auf einem Anhänger 8000 kg Nutzlast zu befördern. Diese Traktoren erreichen eine Fahrgeschwindigkeit von 40 km pro Stunde und eignen sich daher vorzüglich zur Verwendung auf grosse Distanzen. Bei einem Radstand von 3010 mm beträgt der Lenkradius 5,2 m. Die Zugkraft am Haken ist 1570 kg. Die neue, gleichartige Bereifung 9.00—20" Ballon auf allen vier Rädern ist eine Neuerung und ermöglicht bequemen Ersatz. Die vierfache Flachfederung des Chassis, in Verbindung mit der Ballonbereifung, verbürgt stossfreies Fahren. Auf Verlangen wird für Strassenbau-Arbeiten, bei denen die Anhänger gekippt werden müssen, eine Ölpumpe montiert mit Regelventil und Bedienung vom Führersitz aus. Auch eine Vacuum-Einrichtung zum Betätigen der Anhängerbremsen steht zur Verfügung. Ausserdem ist die Möglichkeit vorhanden, ein Spill einzubauen und anzutreiben. Am Traktor ist eine sehr kräftig wirkende hydraulische Vierradbremse und eine mechanische Handbremse angebracht. Eine elegante, zweitürige Führerkabine mit Rückspiegel, Scheibenreiniger und Winker vervollständigt den BERNA-Traktor zu einem modernen, erstklassigen Fahrzeug, das bis heute auf dem schweizerischen und ausländischen Markt gefehlt hat.

Ausser den beschriebenen Typen umfasst das BERNA-Fabrikationsprogramm:

3—4 Tonnen Wagen mit 4 Zylinder-Benzin- oder Dieselmotoren,  
5—6 Tonnen Wagen mit 4 oder 6 Zylinder-Benzin- oder 6 Zylinder-Dieselmotoren,  
7—8 Tonnen Dreiaxserwagen mit 4 oder 6 Zylinder-Benzin- oder 6 Zylinder-Dieselmotoren,  
Niederrahmenchassis für Car Alpins oder Omnibusse für 18—30 Plätze,  
Niederrahmenchassis für Car Alpins oder Omnibusse für 40—70 Plätze.

Die Wagen eignen sich vorzüglich als Kippwagen oder können auch mit Aufbauten als Krankenwagen, Feuerlöschpumpen, Polizei-Mannschaftswagen, Kehrriichtwagen, Militärfahrzeuge, Tank- und Sprengwagen etc. verwendet werden.

## Die Stellung der Steinpflasterung im heutigen Strassenverkehr und die Beschaffung des schweizerischen Pflastersteinbedarfs.

Das *Steinpflaster*, sei es als Flussgerölle, aus zerschlagenen Felsplatten oder mit aus Fels gehauenen Formsteinen errichtet worden, hat im Strassenbau von jeher eine bedeutende Rolle gespielt und war zu gewissen Zeiten überhaupt das einzige Mittel zur Herstellung widerstandsfähiger Strassendecken. Die Neuzeit hat uns eine ganze Menge von Strassenbelägen aus anderen Materialien gebracht, die aus verschiedenen Gründen vielfach vorgezogen werden. Trotz dieser Tatsache ist die Steinpflasterung ein wichtiger Faktor im Strassenbau geblieben, ja sie ist oft der einzige Belag der imstande ist, der Gesamtheit der Anforderungen befriedigend zu entsprechen. Unter den heutigen Verhältnissen kommt selbstredend nur noch ein aus geeignetem Gestein hergerichtes, form- und massgerechtes Pflastermaterial in Betracht und für die Pflasterung selbst verdient das sogenannte Kleinstein-Bogenpflaster den Vorzug. Nach dem Urteil kompetenter Behörden hat sich Kleinpflaster bei Strassen mit schwerem Verkehr als wirtschaftliche Strassenbefestigung vorzüglich bewährt. Es genügt allen Anforderungen des Verkehrs, der Witterung und der Hygiene. Auch soziale Gründe sprechen für dessen Verwendung, da die Kosten in der Hauptsache aus Arbeitslöhnen bestehen. In der Tat beträgt der Lohnanteil rund 70 Prozent der Gesamtaufwendung.

Leider ist die *Schweiz* verhältnismässig arm an qualifiziertem Gestein, das zur Herrichtung von Pflastersteinen geeignet und dessen Abbau unter wirtschaftlich zulässigen Bedingungen möglich ist. Dieser Umstand hat mitunter zur Verwendung minderwertigen Gesteins verleitet, wodurch naturgemäss das gute einheimische Material diskreditiert und die Einfuhr ausländischer Pflastersteine begünstigt wurde, deren Wert in die Millionen jährlich gegangen ist. Es existieren aber in der Schweiz einige Steinbrüche, die ein wirkliches Qualitätsmaterial liefern können. Der zurzeit bedeutendste davon ist der Bruch am Guber ob Alpnach, bis vor kurzem von der Schweiz. Strassenbau-Unterneh-