30 Jahre Dienst auf dem Schiff

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

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Berner Woche**

Band (Jahr): **33 (1943)**

Heft 25

PDF erstellt am: **04.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-642433

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

öffneten Thunersee-Bahn, die als bernische Staatsbahn zum Hauptinstrument einer unter Führung von Finanzdirektor Alfred Scheurer (Vater des nachmaligen Regierungsrates und Bundesrates Karl Scheurer) besonders mit dem Oberland sich befassenden zielstrebigen bernischen Eisenbahnpolitik geworden war und in der Folge ausser der Bödelibahn noch eine ganze Gruppe bernischer Dekretsbahnen, so auch die Bahnen ins Simmental und ins Frutigland, sowie die Bern-Neuenburg-Bahn und die Dampfschiffahrt auf Thuner- und Brienzersee mitbetrieben hatte — die heute dreissigjährige

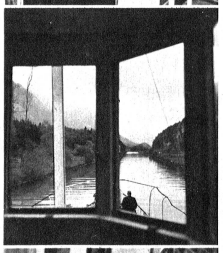
Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn.

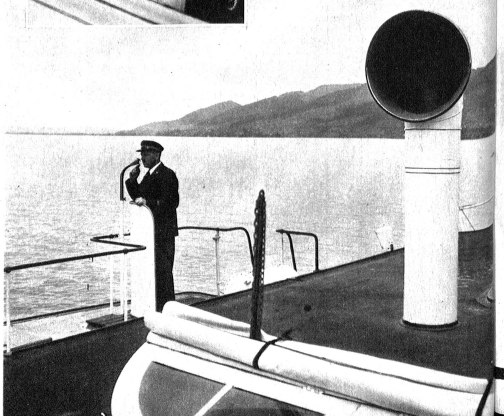
Mit ihr hat der Kanton Bern den seinerzeit in wahrhaft eidgenössischer Haltung zugunsten des Gotthards zurückgestellten alten Gedanken einer seit achtzig Jahren mehrfach projektierten lebenswichtigen eigenen Transitlinie mit grossen Opfern und schöner Tatkraft endlich doch zu verwirklichen gewusst. Mit einem Kostenaufwand von insgesamt 133 Millionen Franken 1906—1913 erstellt, konnte die Lötschbergbahn, deren Strecke Thun-Brig 85 km misst, am 15. Juli 1913 als erste internationale normalspurige elektrische Linie dem Betrieb übergeben werden. Als eine Alpenbahn, die den trennenden Gebirgswall zwischen den Kantonen Bern und Wallis mit Elan und Eleganz überwindet, das Kandertal mit seinen Seitentälern, das Lötschental und als nördliche Zufahrtslinie mit der Brig-Visp-Zermatt-, der Gornergrat- und der Furka-Oberalp-Bahn auch weitere Gebiete des Oberwallis touristisch erschliesst und zugleich internationalen Transportanforderungen gerecht werden muss, weist sie ungewöhnlich viele Kunst- und Schutzbauten auf: 45 Tunnels — der grosse Lötschbergtunnel misst 14 612 Meter — 157 Brücken und viele Hunderte von Verbauungen, für welch letztere von 1913—1938 noch fast 10 Millionen Franken aufgewendet worden sind.

Während der schon ein Jahr nach der Betriebseröffnung ausgebrochene erste Weltkrieg und die lange Nachkriegszeit sich höchst ungünstig für die Lötschbergbahn auswirkten, hat sie nun in den letzten Jahren — dank den unter grossen Opfern ausgeführten Lawinen-, Steinschlag- und Wildbachverbauungen, Aufforstungen und Flusskorrektionen, dank aber auch einem rechtzeitig vermehrten Rollmaterial, z. T. durch wegleitende Neukonstruktionen — ihre sehr grosse Leistungsfähigkeit und damit auch ihre Betriebssicherheit unter eindrücklichen Beweis stellen können. Beispielsweise sind 1941 befördert worden: 3 850 845 Personen, 8956 Tonnen Gepäck, 79 749 Tiere, 4 298 491 Tonnen Güter. Der Triebfahrzeugpark der B.L.S. (Lokomotiven und Motorwagen) repräsentierte auf 1. Januar 1914 35 100 PS; heute sind es rund 82 000 PS, die durch Lokomotiven, Schwer- und Leichtmotorwagen der mitbetriebenen Linien — Simmental, Gürbetal, Bern-Schwarzenburg und Bern-Neuenburg — noch eine wesentliche Verstärkung erhalten: die ganze B.L.S.-Gruppe verfügt zurzeit mit 61 Triebfahrzeugen über rund 108 000 PS.

Was die Lötschbergbahn dem Tourist und Feriengast in den dreissig Jahren geworden ist, was sie — deren grosse nationale Bedeutung schon in der Botschaft des Bundesrates vom 28. Mai 1907 anlässlich der Subventionierung rückhaltlos anerkannt wurde — mit der Gotthardlinie nun heute für unser Land tatsächlich bedeutet, braucht wohl nicht weiter ausgeführt zu werden.

F. A. Volmar.





Rechts: Schiff und Wasser sind seine Kameraden, und der Dienst auf dem romantischen Thunersee hat seine besondern Reize. Wir begreifen es gut, wenn Kapitän Häsler nach einem längeren Landaufenthalt „Längizitti" bekommt

30 Jahre Dienst auf dem Schiff

Auf dieses hübsche Jubiläum darf Herr Häsler, der älteste Kapitän auf dem Thunersee, zurückblicken. Es ist gewiss eine eigene Sache, seine Arbeitsstätte auf dem Schiff zu haben, und es braucht nicht gerade ein Ozeandampfer zu sein, auch auf dem romantischen Thunersee hat der Dienst seine besonderen Reize.

Bei meinem Besuche erzählte mir der ruhige, immer zuvorkommende Kapitän aus seiner Jugendzeit, wie er als kaum Zwanzigjähriger zum Schiff kam — natürlich nicht als Kapitän, denn auch bei uns, wie anderswo, muss einer auf dem Schiff von unten anfangen und seine Bedienung und Wartung bis ins kleinste Ding kennenlernen.

Nun sind es heuer schon acht Jahre, dass er seinen Posten innehat und damit auch die gesamte Verantwortung über das Schiff und die Fahrgäste.

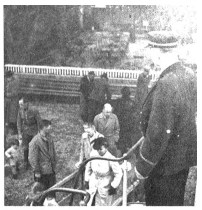
In Wind und Wetter steht er täglich auf der Kommandobrücke, um mit ruhiger, klarer Stimme seine Befehle zu erteilen. Er fuhr früher aushilfsweise auf dem Brienzersee, kennt jedes Schiff auf seine Eigenheiten ebenso wie das Personal, und mit den Jahren sei man so mit allen verwachsen, dass man es im Gefühl habe, wer im Maschinenraum sei, selbst ohne die Leute zu sehen, meint Kapitän Häsler. Gerade auf einem Schiff sei die enge Zusammengehörigkeit und Kameradschaft unerlässlich. Wenn ein Unwetter im Anzug ist und der gefürchtete «Stockhorner» über den See fegt, dann heisst es, alle Mann an Deck, und es ist keine Seltenheit, dass schlechte Sicht das Steuern mit dem Kompass nötig macht.

Der Dienst als Kapitän ist übrigens sehr streng, er ist oft im Tag sechzehn Stunden von zu Hause fort, und wenn jeweils abends das letzte Schiff in Thun landet, heisst es noch für den andern Tag Kohlen laden, Rapporte über Frequenzen, zurückgelegte Kilometer usw. machen. Trotzdem will er mit keinem andern Posten tauschen, und wenn er manchmal eine Zeitlang zu Hause ist, bekommt er «Längizitti» nach Schiff und Wasser.

Als wir bei Merligen vorbeifuhren, frug er mich, ob ich wisse, warum die Uhr am Kirchturm im Verhältnis so gross sei: «Damit zwe Merliger mitenand chönne luege, was für Zyt sigi». Für Humor hat der nun in den 50er Jahren stehende Kapitän trotz seines strengen Dienstes immer noch Zeit, und wer einmal wissen will, was für Wetter kommt, der frage nur den Kapitän.

Ed. Probst.

Links oben: Bei Wind und Wetter steht der Kapitän auf seinem Posten, um mit ruhigen klaren Befehlen das Schiff zu steuern. Links Mitte: Besondere Aufmerksamkeit und Geschicklichkeit ist bei der Einfahrt in den Kanal nötig. Links: Blick in die Steuerkabine mit dem Schiffskompass. Nicht nur auf dem Meer, auch auf den Schweizer-Seen ist es bei Unwetter und schlechter Sicht oft nötig nach dem Kompass zu steuern!



Hier überwacht er die ein- und aussteigenden Fahrgäste. Von jeder Landestelle wird über die Frequenzen Buch geführt

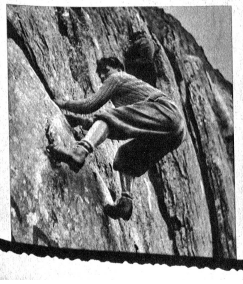
Links: Kapitän Häsler, der älteste Kapitän auf dem Thunersee

Rechts: Der Kapitän begibt sich auf das Schiff, er hat soeben die Verspätung eines Zuges in sein Rapportbuch eingetragen. Dies ist wichtig, weil sich die Verspätung auch auf das Schiff überträgt

Photos O. Probst

Die Bergsteigerschule Rosenlaui

In einer der reizvollsten Gegenden des Berner Oberlandes, im Rosenlaui ob Meiringen, zu Füssen der wildzackigen Engelhörner und des über herrlichen Tannenwäldern gewaltig aufragenden Wellhorns, in der Nähe eines der schönsten Gletscher der Schweiz, eröffnete der bekannte Bergführer und Skilehrer Arnold Glatthard im Sommer 1941 eine Bergsteigerschule, die schon in der ersten Saison mit einer Gesamtteilnehmerzahl von rund 350 Schülern und Schülerinnen sozusagen aus der ganzen Schweiz und jeden Alters, Anfänger und Fortgeschrittene, einen bemerkenswerten Erfolg verzeichnen konnte. Woche für Woche eigneten sich hier die jeweilen in kleineren oder grösseren Gruppen anrückenden Teilnehmer und Teilnehmerinnen während sieben Tagen das für Hochtouren unerlässliche Rüstzeug an.



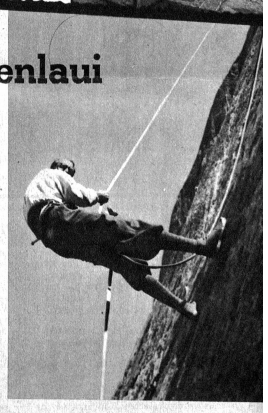
Im Klettergarten. Der Schulleiter Arnold Glatthard zeigt seinen Schülern eine schwere Uebung. Im Hintergrund lernt ein Bergschüler, am gesicherten Seil, wie man einen Riss bezwingt

Auch letztes Jahr leiteten erfahrene Lehrkräfte die Trainingsmärsche, das Gehen über Schutt und Geröll, in Fels und Eis, die Arbeit im Klettergarten, die Seil- und Pickelhandhabung und die anschliessenden Touren auf die Engelhörner, auf Well- und Wetterhorn, Ewigschneehorn, Schreckhorn usw. Und wohl jeder der jüngeren oder älteren Teilnehmer erfuhr dabei nicht nur ein gutes Stück praktische Bergkunde, sondern auch eine wertvolle Dosis Lebens- und Charakterschulung.

Zum drittenmal hat nun diesen Sommer die Bergsteigerschule Rosenlaui ihre von Mitte Juni bis Ende September dauernde Tätigkeit aufgenommen, und zwar mit einem noch weiter ausgebauten Programm. Zu den jeweilen am Samstagabend beginnenden, in mehreren Klassen durchgeführten siebentägigen Schulungswochen (Grundschulung, die auch Kartenlesen, Wetterkunde, Unfallhilfe u. a. m. berücksichtigt) gesellen sich Tourenwochen, in denen das Gelernte praktisch angewendet wird (Engelhörner, Rosenhorn, Wetterhorn, Ewigschneehorn, Scheuchzerhorn, Schreckhorn oder Finsteraarhorn), sowie Wochenendtouren mit 3—4 Teilnehmern in die Engelhörner und ins Wetterhorngebiet. Dem Leiter der Bergsteigerschule stehen als bewährte Lehrkräfte sechs diplomierte Bergführer zur Seite.

So stellt sich die Bergsteigerschule Rosenlaui auch dieses Jahr wieder in den Dienst nationaler Ertüchtigung. Mit Recht findet sich in ihrem hübschen kleinen illustrierten Prospekt das Wort A. F. Mummery's, eines der grössten britischen Alpinisten der neueren Zeit, zitiert: «In jedem Bestehen einer Gefahr liegt eine erzieherische und reinigende Kraft, die man in keiner Schule so gut lernen kann, und das Bewusstsein, kein Weichling zu sein, erhebt und stärkt die Mannesseele» — aber auch der Leitsatz des namhaften Schweizers Andreas Fischer: «Eines galt und sollte auch heute und in Zukunft gelten, nämlich das, dass man das Bergsteigen zuerst lernen muss.»

Vlr.



Abseilen im Klettergarten am Wellhorn

Photos R. Würgler