Der "Pösteler" vom Berner Hochjura

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

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Berner Woche**

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

Heft 2

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-633938

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.

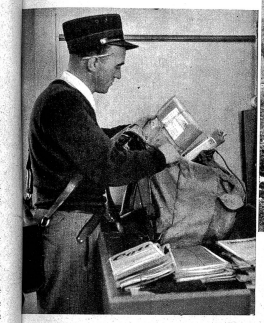
Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

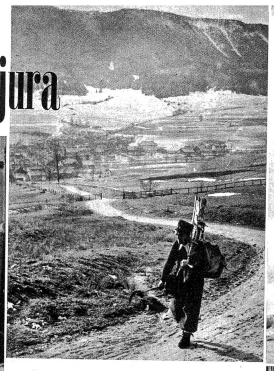
Der „Pösteler" vom Berner Hochjura

Unten im Tal auf der noch schneefreien Landstrasse haben wir ihn angetroffen, mit den Skiern und dem gefüllten Rucksack auf dem Buckel und die gefüllte Brieftasche umgehängt. Eiligen Schrittes marschiert er von Hof zu Hof. Nach dem Wege auf Moron fragend, lädt er uns ein, mit ihm zu kommen. Auch er müsse dort hinauf, aber erst müssen die 22 Höfe mit ihrer Post bedient sein, darum gehe es ein bisschen auf Umwegen. In der Skihütte sei er sogar Hüttenwart und unsere Ausrüstung prüfend, meinte er, dass wir ihn schon begleiten können. — Gut, wir steigen den Jura hinan. Die ersten immer noch schneefreien Höfe sind bereits bedient. Die Bretter auf dem Buckel machen sich unangenehm bemerkbar und aufatmend betreten wir die ersten Schneefelder. Als Skitour und Wochenendbummler ist dieser Aufstieg der Mühe wert, aber um diesen alltäglichen Arbeitsweg ist dieser « Pösteler » auf Moron bestimmt nicht zu beneiden. Aus seinem wetterfesten Gesicht strömt aber eine Zufriedenheit, dass wir fühlen, dass er mit seinem Los durchaus zufrieden ist. Seine Arbeit ist ja eigentlich ganz interessant. Abends vor dem Zubettegehn werden die Ski gewachst, aber erst wenn auch in der Skihütte alles in Ordnung ist, werden Rucksack und Brieftasche zurechtgelegt und am Morgen jagt ihn der Wecker um 6.30 Uhr aus den Federn. Ein Blick aufs Thermometer, und wenn nötig, werden die Ski umgewachst. Eine halbe Stunde später geht's mit stiebender Fahrt ins Tal hinunter auf das Postbureau in Malleray. Die sortierte Post wandert in den Rucksack, die Pakete werden umgehängt und mit Schnüren und Riemen, so gut es geht, befestigt. Oft sind die Hände steif, die Nase leicht gerötet, und es ist manchmal unglaublich, was diesem Rücken alles zugemutet wird. Die Dienstmänner würden ihn mit solchen « Ladungen » lebhaft beneiden. Ein Hundegespann wäre unmöglich, die Tour zu lang und zu coupiert. Ein Maultier käme nicht durch den Schnee, es geht alles quer Feld auf über 21 km und auf 1340 m Höhe. — Beim Aufstieg gegen den Grat wird die Bise immer schärfer, Schneeflocken treiben von allen Seiten her und verhüllen die nächste Umgebung in ein undurchsichtiges Grau. Ein Glück, dass der « Bergpösteler » auch bei diesem Wetter den Pfad von Hof zu Hof zu nehmen weiss. Schutzsuchend zieht er seine verwitterte Windbluse über den Kopf. Hundegebell begrüsst uns. « Voilà la poste, au revoir » ; es ist kein Wetter, um mit den wohlbekannten Leuten zu reden. Sie sind froh, die Türe oder das Guckloch nur für ganz kurze Zeit zu öffnen und die Post in Empfang zu nehmen. Der 18. Hof ist bedient und es ist schon weit im Nachmittag, der Magen knurrt, man hört es nicht, aber spürt es. Jetzt geht's mit steiler Abfahrt zum letzten Kunden. Hier hatte es schon manchen Spitz gekostet und von selbst wird man vorsichtiger. Der Sturm hat sich gelegt, das kleine Heidi empfängt uns mit den Worten: « Der Pösteler, der Pösteler », und die ganze Familie wartet unter der Tür. Ein Tässchen zur Stärkung und mit leerem Rucksack und Brieftasche geht's der Hütte zu. Es ist vier Uhr nachmittags und für diesen Tag ist die Tour beendet. Mit grossem Hunger setzen wir uns an die langersehnte warme Mahlzeit. — Da geht das Telephon und der Pösteler bekommt den Auftrag, sofort auf Hof 18 eine dringende Nachricht zu überbringen. — Wortlos schiebt er seine noch unverzehrte Mahlzeit auf den warmen Ofen, schnallt die Ski an und hinterlässt uns nur noch eine stiebende Schneewolke, dieser getreue, pflichtbewusste « Pösteler » vom Berner-Hochjura.

tiè.



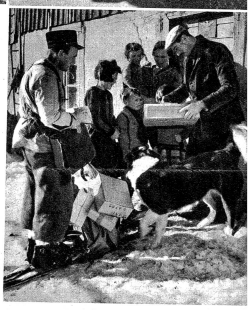
Unten im Tal liegt die Ortschaft Malleray, wo unser „Pösteler" Tag für Tag seine Post zu holen hat. Nichts darf für den nächsten Tag liegengelassen werden, und es ist oft ein Problem, wie all die Sachen mitgenommen werden können.



Oben: Die noch schneefreie Bergstrasse ist hart, die ersten Höfe sind bereits bedient, aber die Last fühlt sich immer noch schwer an.

Oben rechts: Oben am Grat herrscht oft ein ganz verrückter Sturm und man hat Mühe, sich nur aufrecht halten zu können.

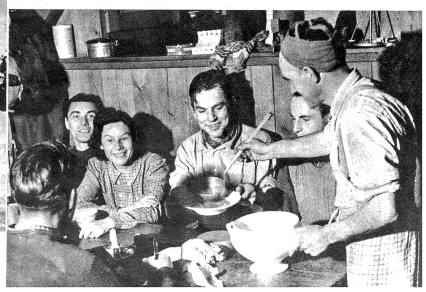
Rechts: Wenn der letzte Hof den „Pösteler" zu sehen bekommt, dann bringt er bestimmt etwas, und die ganze Familie wartet gespannt auf die Ueberraschung, sogar der „Bläss" hofft, auch was zu bekommen.



Links: Und wenn die Tour beendet ist, wird noch ein bisschen Skiunterricht gegeben. Das Skifahren auf dem noch wenig bekannten Moron wird immer zu einem unvergesslichen Erlebnis.

BILDBERICHT VON G. TIÈCHE, OLTEN

Unser „Pösteler„ ist ebenfalls Hüttenwart in der Skihütte auf Moron. Mit mütterlicher Liebe versteht er es einzurichten, dass seine Gäste sich bei ihm wohl fühlen.



Warum kann Berlin bei jeder Witterung angegriffen werden?

Bei einem der letzten schweren Angriffe auf Berlin, war die Reichshauptstadt nur mit Hilfe der Radiopeilung zu erreichen, denn ausser einer dichten Wolkendecke herrschte auch starker Bodennebel. Jede Staffel wurde gezwungenermassen von England aus kommandiert. Und während der ganzen schwierigen Reise von England nach Berlin gab ausserdem der Navigator dem Piloten den Kurs an. Um aber die gewünschten Ziele zu treffen, die über dem Angriffsgebiet nicht durch die Peilung ausfindig zu machen sind, führt der Bomber gutgeschulte Spezialleute mit, den oben erwähnten Navigator, den Bombenschützen und andere Spezialisten. Für die Luftwaffe mussten spezielle Karten hergestellt werden, weil der Navigator eines Bombers die Karte unter ganz andern Verhältnissen liest, wenn er sich auf einem Nachtangriff befindet und in seiner Kabine nur ein bernsteinfarbiges Licht brennt. Deshalb ist das Problem der Anpassung der Augen an verschiedene Lichtstärken nicht immer einfach zu lösen. Wenn man z. B. ein beleuchtetes Zimmer verlässt und bei der Verdunkelung ins Freie tritt, braucht man zwanzig Minuten, um die Augen an die Dunkelheit zu gewöhnen. Piloten, Navigatoren und Bombenschützen, die fast jede Nacht Deutschland überfliegen, müssen ihre Ziele bei striktester Verdunkelung anvisieren können. Es stehen ihnen zu diesem Zwecke zwei Arten Karten zur Verfügung. Zu der einen Sorte von Karten, die während des Tages und des Anflugs benützt werden, erhält jeder Bomber besondere Zielkarten, die so ausgearbeitet sind, dass sich die Augen in zwei, statt in zwanzig Minuten umstellen können. Die Aufschriften der Zielkarten erscheinen unter dem bernsteinfarbenen Licht in der Kabine des Navigators ebensoklar, wie die Titelzeilen einer Zeitung. Diese Karten werden in zwei Farben gedruckt, nämlich rot und schwarz, wobei die weisse Farbe des Papiers zur Bezeichnung von Gewässern dient. Bei Tageslicht erscheinen die Wälder auf den Zielkarten schwarz, das gewöhnliche Gelände grau und die überbauten Gebiete rot, wobei die rote Farbe über die graue gedruckt ist. *Rot ohne grau zeigt das Ziel an.* Wenn nun die Maschine das Angriffsgebiet erreicht hat, übergibt der Navigator die Navigation dem Bombenschützen. Dieser lässt das Flugzeug an Hand seiner Zielkarten die Zielstrecke horizontal und geradlinig überfliegen, bis der Punkt erreicht ist, an welchem die Bomben ausgelöst werden müssen. Die Karten sind so genau gezeichnet, dass die Bomben nur selten das Ziel verfehlen. Die Zielkarte von Berlin ist mit weissen Kreisen bedruckt, welche die Entfernungen in Meilen angeben. Im innern Ring befinden sich der Anhalter- und Potsdamerbahnhof mit den dazugehörigen Güterbahnhöfen und schliesslich der Tempelhofer Güterbahnhof. Auch in der dunkelsten Nacht kann der Bombenschütze diese Ziele nicht verfehlen. Mit Hilfe dieser Zielkarten, die natürlich im Detail ein grosses Geheimnis für die Wehrmacht bilden, kann jedes Ziel, ob sichtbar oder nicht, zerstört werden. Die jüngsten Ereignisse beweisen diese Tatsache.

H. Tièche.

Rapide-Winterfahrplan 1943/44 Der zuverlässige Reisebegleiter!