

Zeitschrift: Die Berner Woche
Band: 29 (1939)
Heft: 27

Artikel: Von der Segelschule Thunersee
Autor: Roost, Hans Peter
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-647217>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 19.11.2024

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

Von der Segelschule Thunersee

Von Hans Peter Kooft, Segelschiff

Jeder weiß, daß der Thunersee mit seiner landschaftlichen Schönheit seinesgleichen sucht. Es ist deshalb also nicht verwunderlich, daß heute die Segelschule Thunersee einen ansehnlichen Betrieb darstellt mit 4 sportlichen Yachten und 7 flinken Jollen, auf denen ein Stab von 5 ständigen Segellehrern und 6 Hilfslehrern Unterricht erteilen. Wer die Organisation der Schweiz. Skischulen kennt, hat auch ein Bild von derjenigen der Segelschule. Dank der Ausbildung von Segellehrern im Ausland kann ruhig gesagt werden, daß unsere Yachtschule jedem Vergleich mit andern ausländischen Institutionen gewachsen ist.

Morgens um 9 Uhr treten die Schüler an den Ankerplätzen Hilterfingen, Spiez und Gunten zur Arbeit oder dem Bergnügen an. War ein Teilnehmer noch nie auf einer Yacht, so trachtet der Segellehrer hauptsächlich danach, ihm die Scheu vor dem Wasser zu nehmen. Er zeigt ihm Ein- und Aussteigen, Pullen und Briggen des Weibootes und andere Grundlagen des Segelns. Zwischenhinein mag bemerkt sein, daß vom Segler ordentliches Schwimmen erwartet, nicht aber geprüft wird, da die Praxis zeigt, daß zu großes Vertrauen in seine schwimmerischen Fähigkeiten beim Kentern oder Vollaufen des Bootes eher zu Unfällen führen könnte, indem dann der Grundsatz allzuleicht vergessen würde: „Hast Du das Mißgeschick und fällst mit dem Boot in den Bach, bleibe ruhig, fröhlich und vor allen Dingen bei Deinem Boot.“ Also niemals weg vom Boot und Du wirst das genossene Bad als lustiges Intermezzo aus den Ferien mit nach Hause nehmen. Zur Beruhigung kann gesagt werden, daß der Thunersee mit seinen konstanten Winden selten Anlaß zu solchen Seitensprüngen gibt, was vom Standpunkt der Ausbildung nur zu bedauern ist. Nichtsegler und vor allem Zeitungsschreiber pflegen gerne ein Umpurzeln (lies Kentern) von Segeljollen als Unfall zu bezeichnen, während doch z. B. beim Skifahren kaum jemand auf den Gedanken kommt, ein Sturz sei sogleich ein Unglück! Aber nun zu unserm Kursteilnehmer. —

Seine ersten 7 Halbtage verbringt er auf dem großen 3,5 Tonnenkreuzer „Bagabonde“. Hier hat er Zeit genug, sich einzuleben, das Boot und natürlich auch seine Mitschüler und Mit-

schülerinnen kennenzulernen und die ersten „Behversuche“ in der Seglersprache zu unternehmen. War er bei der Sache, erhält er vom Lehrer einen Stern in seinen schwarz-gold-roten (hat mit Positiv abfolut nichts zu tun!) Wimpel gesteckt und steigt in die Mannschaftsklasse auf. Hier wird ihm gezeigt, wie Segel zu setzen und zu bedienen sind, lernt, wie sie in Sturm und Regen gerefft werden, wie er sie flicht und was brauchbare und was Weiberknoten sind, dazu nach und nach die Beurteilung von Wind, Wasser und Wolken, kurz, viele merken, daß die Natur wunderbar ist, und daß sie bis jetzt etwas geschlafen haben. Hat er die Prüfung vor Experten bestanden, beginnt die eigentliche Ausbildung! Abschied vom breiten Heck des Schulschiffes und stolzes Ueberfiedeln auf 15 m² Jollen oder 30 m² Yachten. Nun arbeitet er in kleinen Gruppen zu 3—4 Schülern praktisch und theoretisch und erprobt das Gehörte und Gelernte.

So haben wir Gewähr, daß freudig gesegelt und in der verhältnismäßig kurzen Zeit von 3 Wochen gelernt wird, ein Boot technisch richtig zu steuern. Dazu erhält er Theorie und mit seiner Grundlage gelingt es ihm, vorwärts zu kommen. Was dies heißt, weiß am besten derjenige Segler, der lange, lange Zeit neben seinem „Räpten“ gefesselt ist und während er schon die Segel bediente, weder ordentliche seemannische Arbeit, wie Knoten und Spleißen verrichten konnte, noch von Wind und Wetter etwas verstand.

Dabei geht alles leicht und in fröhlichem Ton, denn trotz der Schule vergessen die Lehrer nie, daß ihre Schüler ja eigentlich Ferien genießen und diese gönnen sie ihnen gerne. Wenn nach der Arbeit das Gold der Sonne die Gipfel der Berge rötet und der Wind sich legt, steckt der alte Seebär seine Pfeife in Brand und spinnt seinen Schülern auf dem Heck unendliches Garn von alten Fahrten und Kämpfen, bis der Tau die Glieder erstarrt und die braungebrannte Schar das liebe Boot verläßt. Man freut sich auf den Abend und den kommenden Tag . . .

Die Segelschule erfüllt ihren Zweck: Eine der schönsten Sportarten ist nicht mehr nur für Desmagnaten, sondern für alle Sportleute offen.

Kannst Du fliegen, Johanna?

Kannst du fliegen, Johanna? Ja? Na, dann fliege mir was vor. Und das am besten im Aeronca-Kleinflugzeug. Damit geht es nämlich am leichtesten, wenigstens nach meinen eigenen Erfahrungen.

Ich möchte damit nun zwar beileibe nicht den Eindruck erwecken, als ob ich für solche Ratschläge besondere Sach- und Fachkenntnisse mitbrächte. Ich rede gerade so, wie ich's verstehe, und aus meiner subjektiven Ehrlichkeit heraus gebe ich der Johanna den Rat: Wenn schon fliegen, dann mit Aeronca!

Und das darf ich verantworten. Die Sache ist nämlich die, daß ich selber dieses Kleinflugzeug geflogen habe — wirklich geflogen, wenn auch nur am Doppelsteuer. Ich kenne also die Maschine und spreche, mit einigem Stolz und etwas Ueberhebung, aus Erfahrung darüber zu einer Dame namens Johanna, die ich leider nicht aus Erfahrung kenne.

Am letzten Freitag war es übrigens, daß ich den besagten Flug gemacht habe. Nicht ganz allein allerdings; die bernische

Presse war von der Firma Schlotterbeck, welche die Aeronca in der Schweiz vertritt, zu einer Vorführung der Maschine geladen worden. Und vorgängig der praktischen Prüfung durch die Anwesenden wurden einige Angaben über das Flugzeug gemacht. Hier sind sie:

Es handelt sich bei der Aeronca um das erste und bisher einzige amerikanische Kleinflugzeug, das bereits ferienmäßig hergestellt wird und auf dem amerikanischen Kontinent schon erfreulich zahlreich zum Verkauf gelangt. Bei uns kommt die Aeronca „Chief“ 1939 50 HP auf zirka zwölftausendfünfhundert Franken zu stehen — also nicht viel höher als ein gutes Automobil. Der niedrige Anschaffungspreis wie auch der äußerst sparsame Unterhalt werden es bestimmt ermöglichen, diese Flugzeugtype einem weitem Kreis begeisterter Sportpiloten zugänglich zu machen. Was die Zuverlässigkeit der Maschine betrifft, so kann auf einen Nonstopflug Los Angeles—New York hingewiesen werden, den kürzlich ein Amateurlieger erfolgreich