Vier bernische Eisenbahn-Jubiläen

Autor(en): **Volmar, F.A.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Berner Woche**

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

Heft 25

PDF erstellt am: **22.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-642391

Nutzungsbedingungen

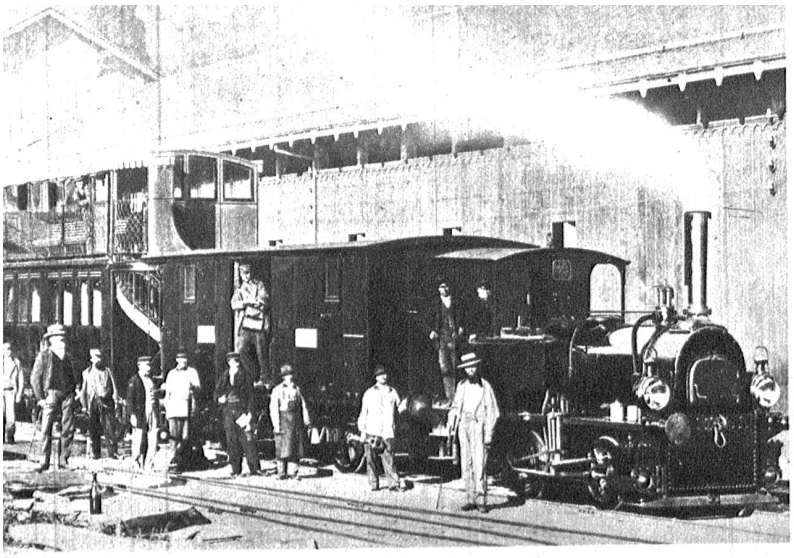
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung 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

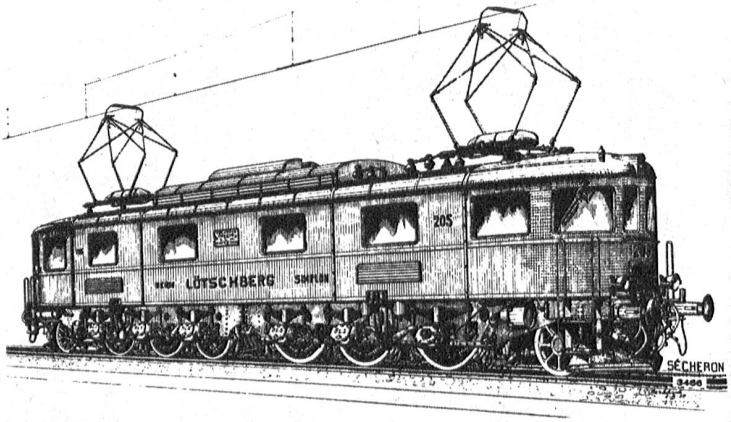
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

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

http://www.e-periodica.ch

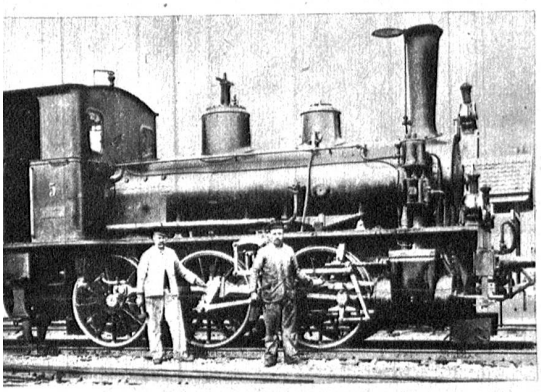


Links: Die erste Eisenbahn des Berner Oberlandes, die als Verbindung zwischen Thuner- und Brienzersee erstellte Bödeli-Bahn Därligen-Interlaken-Bönigen, 1872–1899. Sie ging in der vor 50 Jahren eröffneten Thunersee-Bahn auf, der Vorläuferin der heute 30jährigen Lötschbergbahn. Unser Bild zeigt einen Zug der Bödeli-Bahn mit zweistöckigem Personenwagen (Bildarchiv B.L.S.)



Eine moderne 6000 PS Lokomotive der B.L.S. →

Vier bernische Eisenbahn-Jubiläen



Eine der ältesten Lokomotiven der vor 50 Jahren eröffneten Thunersee-Bahn, 1893–1912, die mit der heute 30jährigen Lötschbergbahn fusioniert wurde (Bildarchiv B.L.S.)

Das Jahr 1943 bildet in der bernischen und schweizerischen Eisenbahngeschichte und insbesondere in der neuzeitlichen Erschliessung unserer Alpenwelt in mehrfacher Hinsicht einen Markstein: Vor fünfzig Jahren, am 1. Juni 1893, war die als Fortsetzung der seit 1874 bestehenden Verbindung zwischen Thuner- und Briensersee, der 8,5 km langen Bödelibahn (Därligen-Interlaken-Bönigen) gebaute linksufrige, also über Spiez führende

Thunersee-Bahn

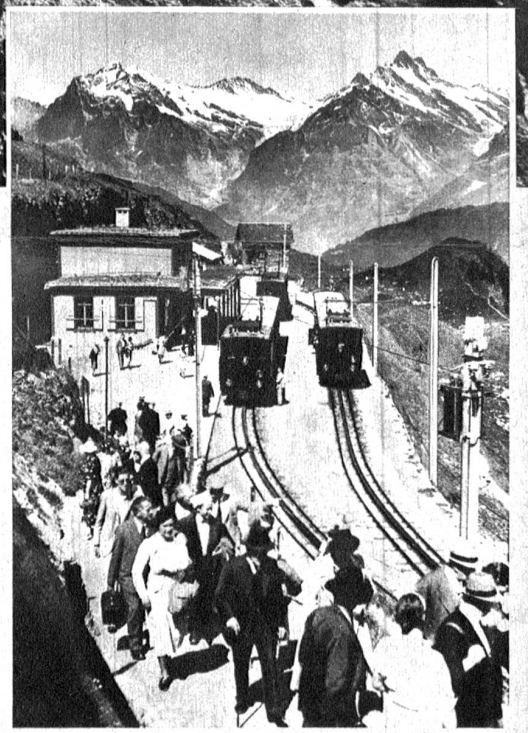
(Scherzligen-Därligen, 22 km) dem Betrieb übergeben worden. Damit hatte die erste Eisenbahn des Berner Oberlandes, die als erste Sektion einer normalspurigen Brünigbahn Luzern - Interlaken - Thun - Belp - Bern gedachte Bödelibahn nach rund zwanzigjährigem isoliertem Dasein Anschluss an ein grösseres Eisenbahnnetz erhalten, indem der seit 1859 bis an das Eingangstor des Oberlandes leitende Schienenstrang endlich nach der damals in voller Entwicklung begriffenen Metropole des Jungfraugebietes verlängert worden war. Von hier konnte die Reise mit den Dampfrossen der seit 1890 verkehrenden Berner Oberland-Bahnen bis Grindelwald und Lauterbrunnen und mit der 1891 eröffneten Drahtseilbahn sogar bis Mürren fortgesetzt werden. Aber nicht allein mit dem bisher ab Thun bzw. Scherzligen nur per Dampfschiff und (bis zum 1892 vollendeten Kanalbau) Bödelibahn erreichbaren Interlaken und mit den Lütschinentälern erhielt Bern 1893 Eisenbahnverbindung; der gleiche Monat desselben Jahres brachte die Eröffnung zweier längst geplanter, seinerzeit bereits von alt Bundesrat Jakob Stämpfli in ein grosszügiges Gesamtprojekt aufgenommener und nun (wie die Thunersee-Bahn) von der Berner Bahnbaufirma Pümpin & Herzog gleichzeitig erstellter Bergbahnen: der Schynige Platte-Bahn (14. Juni) und der Wengernalp-Bahn (20. Juni). So konnte man also schon vor 50 Jahren für damalige Verhältnisse recht rasch und bequem von der Bundesstadt aus auch auf eine der schönsten Aussichtsemporen des Berner Oberlandes sowie nach Wengen und auf die Kleine Scheidegg reisen.

Die Schynige Platte-Bahn

die Zahnradbahn auf jenen, Interlaken so nahen, aber touristisch merkwürdigerweise

Auf der Schynigen Platte befindet sich auf 2000 m Höhe der grösste Alpengarten der Schweiz mit ca. 500 Arten Gebirgspflanzen. Blick vom Alpengarten ins Lauterbrunnental, auf den Männlichen und das Hochgebirge (Photo Gyger)

Die Schynige Platte-Bahn unterher der Kulm-Station (Photoglob). Links: 50 Jahre Schynige Platte-Bahn: Vor 1913 fuhr man mit viel Gefauche und ergiebigem Funkenregen bergwärts. Rechts: Kulmstation der Schynige Platte-Bahn, 1970 m ü. M. Blick ins Grindelwaldtal, mit Wetterhorn und Schreckhorn. Unten: Die Berner Oberland-Bahnen führen in die romantischen Täler der weissen und der schwarzen Lütschine. Ein Zug der B.O.B. im Lauterbrunnental (Photo F. Roth)

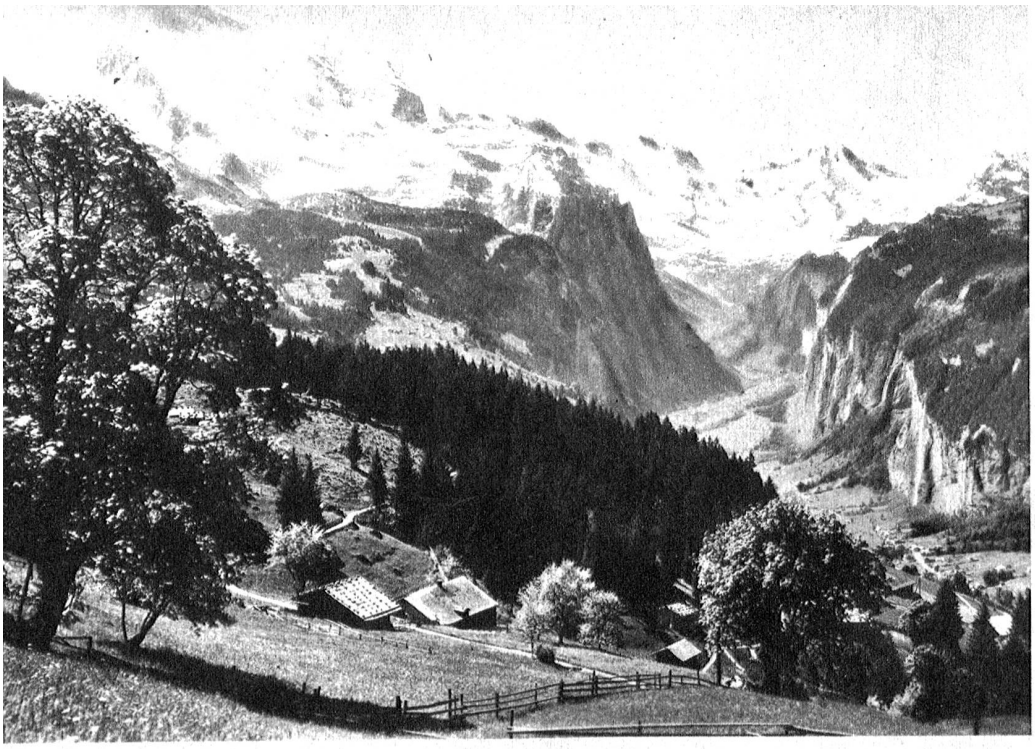


sehr spät entdeckten und daher erst in Baedekers 8. Auflage von 1859 gerühmten Aussichtspunkt, wurde nach den Plänen von Ingenieur Rud. v. Erlach, dem nachmaligen bernischen Regierungsrat, unter der Leitung von Ing. Hitz in 2½ Jahren, 1891—93, mit einem Kostenaufwand von annähernd 3 Millionen Franken gebaut. Bereits 1895 ging sie mit den Hotels auf Breitlauenen und Schynige Platte-Kulm von der «Schynige Platte-Bahn-Gesellschaft» käuflich an die Berner Oberland-Bahnen über, mit denen sie 1913 elektrifiziert worden ist.

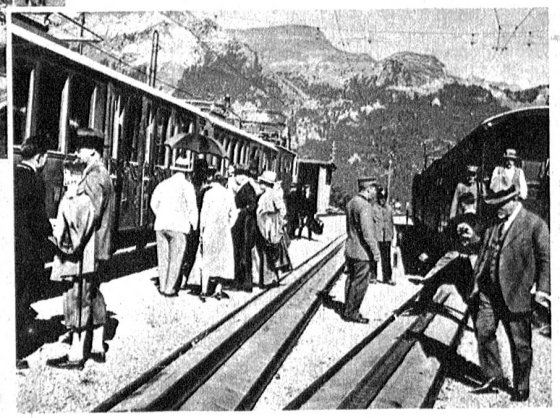
Die 7,4 km lange Bergbahn, deren Spurweite 80 cm beträgt, überwindet mit einer maximalen Steigung von 25 % mittels Riggenbach'scher Zahnstange in einer Fahrzeit von 50 Minuten (früher 1¼ St.) einen Höhenunterschied von 1383 m (Ausgangspunkt Station Wilderswil der B.O.B. 587 m, Kulmstation 1970 m). Nach dem Anstieg durch prächtigen Buchenwald, dann durch Tannenwald, durchfährt sie auf halbem Weg zwischen Wilderswil und Breitlauenen den 168 m langen Rotenegg-Tunnel; ob dem Alpgelände von Breitlauenen (1542 m), mit dem Blick auf das

Bödeli, auf Brienzer- und Thunersee, wendet sich die Linie nach Süden, und es folgt der ca. 150 m lange Grätli-Tunnel, nach dem sich überraschend in mächtigem Ausmass das silbergleissende Hochgebirge zeigt. Ueber Schieferfels, der durch seinen Glanz dem Berge den Namen gab, erreicht man die Kulmstation.

Der Blick von der über 2000 m hohen Schynigen Platte und insbesondere von der leicht zugänglichen Daube (2076 m) in die Täler von Lauterbrunnen und Grindelwald und auf die hier nahe und doch nicht erdrückende stolze Reihe der Berner Hochalpen ist von einem der besten Kenner unserer Bergwelt, Ing. Simon (1857—1925) dem Schöpfer verschiedener grosser Reliefs, ganz besonders geschätzt und gepriesen worden. Die 1929 erfolgte Eröffnung des *Alpinen Botanischen Gartens* auf der Schynigen Platte — dessen erstes Projekt 1905 auch in Bun-



Wengen. Blick ins Lauterbrunnental (Photo Gabi)



Vor 50 Jahren. Ein Zug der Wengernalpbahn bei der Station Wengen, vor der Elektrifikation 1909 (Photo A. Schmoker) Rechts: Heute im Bahnhof Wengen. Unten rechts: Lauterbrunnen mit dem Staubbach. Sowohl in Lauterbrunnen, wie in Grindelwald finden die Berner-Oberland-Bahnen Anschluss an die Wengernalp-Bahn (Photo F. Roth)

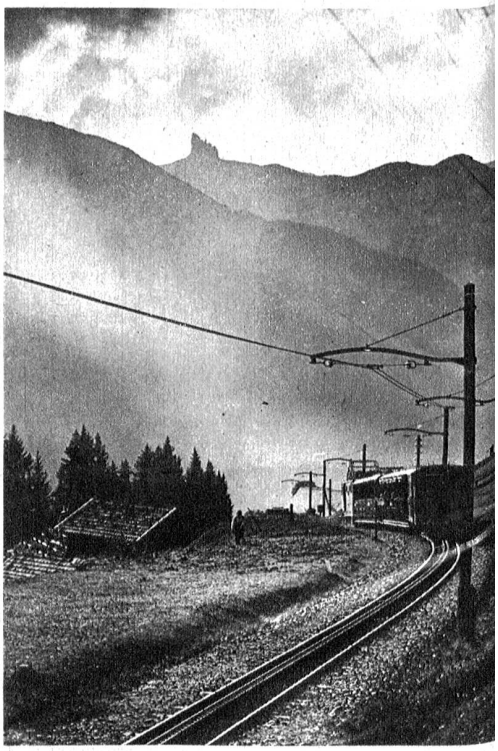
desrat Ludwig Forrer einen begeisterten Befürworter fand — hat den Besuch dieser berühmten Aussichtswarte noch lohnender gemacht, sind es doch gegen 500 Alpenpflanzen, die hier dank der Vielgestaltigkeit des Bodens — Kalk, Sandstein, toniger Schiefer, Humus, Trockentorf — in natürlichen Gruppen (Felspartien, Kalkgeröllhalde, Urgesteinsfeld, Rasen usw.) sowie als Arznei- und Futterpflanzen gezogen gedeihen. In diesem grössten Alpengarten der Schweiz und in dem seit 1931 dazugehörenden Studiengebäuden werden denn auch seit Jahren alpin-botanische Fragen behandelt und für die Alpwirtschaft wichtige Bodenuntersuchungen und Düngungsversuche angestellt.

Tausende von Touristen und Feriengästen werden sich anlässlich ihres 50jährigen Jubiläums dankbar der Schynigen Platte-Bahn erinnern, die ihnen die herrliche *Höhenwanderung* nach dem 2681 m hohen Faulhorn mit Fortsetzung nach Grindelwald oder Grosse Scheidegg-Rosenlaui, eine der schönsten und abwechslungsreichsten in der Schweiz, wesentlich erleichtert und immer wieder als genussreicher Tagesausflug möglich gemacht hat; der heutige gute Weg dorthin — früher auch häufig als Reitweg benutzt — ist von der Bahn 1896/97 im Verein mit dem bekannten Faulhornwirt Fritz Bohren (1888 bis 1926) angelegt worden. Hatte sie, deren Betriebszeit sich auf Juni—September beschränkt, bereits im Eröffnungsjahr 21 404 Personen befördert, so waren es zehn Jahre später 34 623; den Höhepunkt brachte 1937 mit 98 132 beförderten Personen. Die niedrigste Zahl in den 50 Betriebsjahren verzeichnete man im Kriegsjahr 1915: 4386.

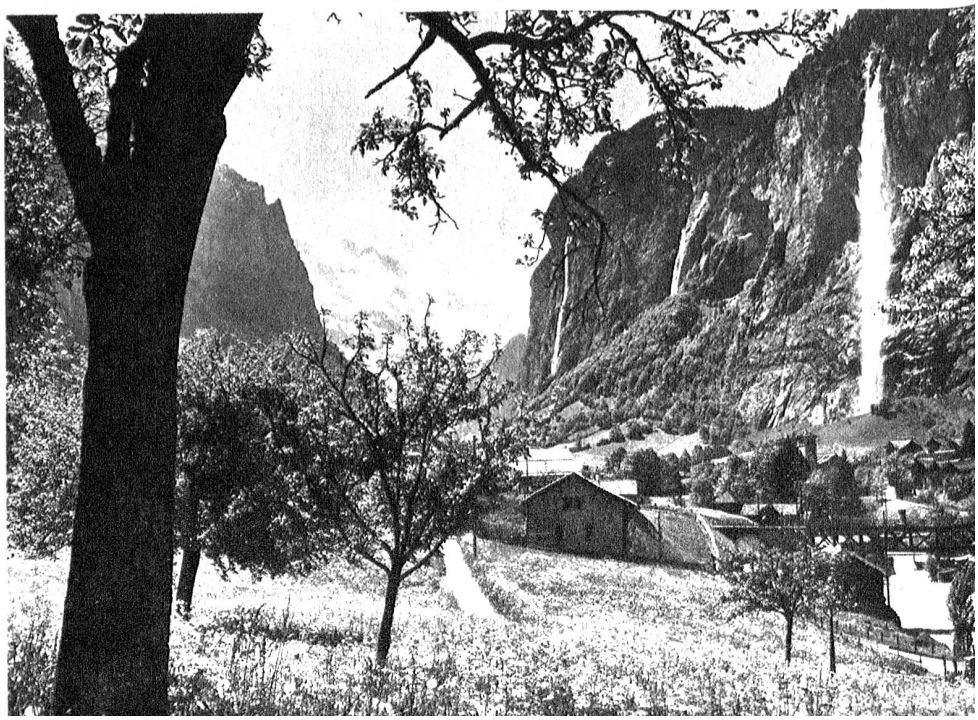
Das erste ausgearbeitete Projekt einer

Wengernalp-Bahn

stammt aus dem Jahre 1873. Es sah Normalspur vor. Unter den sehr verschiedenartigen späteren Projekten hatte sich jenes einer schmalspurigen Zahnradbahn von Lauterbrunnen über Wengernalp und Kleine Scheidegg nach Grindelwald als das zweckmässigste erwiesen. Die Konzession für den Bau und Betrieb einer solchen Bahn wurde von der Bundesversammlung im Juni 1890 dem unternehmungslustigen Bieler Buchdrucker Leo Heer-Betrix erteilt, der dann im August gleichen Jahres auch das Konzessionsgesuch für eine Gornergrat-Bahn einreichte, aber die Verwirklichung weder des einen



Die Wengernalp-Bahn ob Wengen mit den Lobhörnern im Hintergrund (Photo Heiniger)

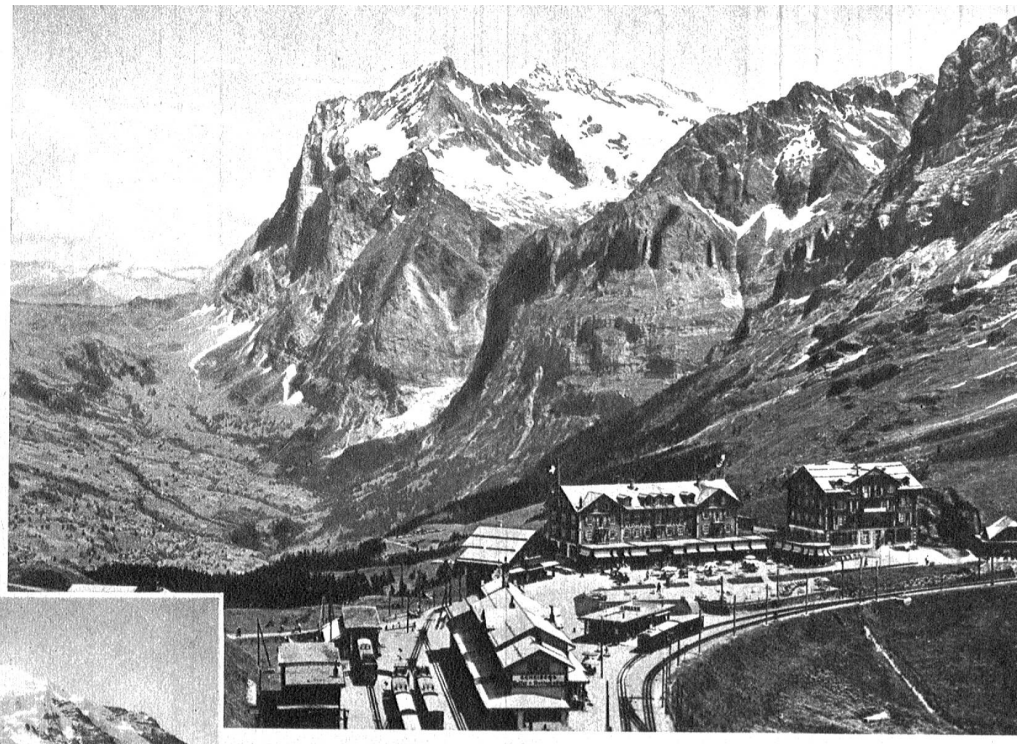


noch des andern dieser Projekte erleben sollte; von vielen Bergfreunden betrauert, starb er bereits 1891. Das Gesellschaftskapital von 4½ Millionen Franken für die von der Presse als «Juwel der Oberländerbahnen» gelobte Wengernalp-Bahn war nach Hartmann in zwei Stunden mehrfach überzeichnet. Und wie die Schynige Platte-Bahn vermochte auch die (unter der Leitung von Oberingenieur Hittmann mit verbesserter Zahnstange der Maschinenfabrik Bern) gebaute, fast gleichzeitig eröffnete W.A.B. schon im ersten Betriebsjahr dem Andrang der Reiselustigen nicht zu genügen. Sie war ursprünglich nur für den Sommerverkehr gedacht; als man sich aber in Wengen mit dem Gedanken trug, durch den Bau einer Drahtseilbahn Lauterbrunnen - Wengen eine Wintersportsaison zu sichern, entschloss sich die W.A.B. zur Einführung des Winterverkehrs und erstellte zu diesem Zweck 1908—1910 mit einem Kostenaufwand von fast 2 Millionen Franken eine mit geringerer Steigung ausserhalb der Gefahrzone von Eisschlägen und Schneerutschen verlaufende neue Teilstrecke. Gleichzeitig wurde die Wengernalp-Bahn elektrifiziert; ihre von Brown & Boveri gelieferten Lokomotiven waren damals in verschiedener Hinsicht neuartig. 1909 hatte Wengen dank der W.A.B. die erste Wintersaison, und 1913 fuhr die Bahn erstmals im Winter bis zur Kleinen Scheidegg (2064 m). Durch einen weitern Ausbau — Lawinenschutzbauten, elektrische Schneeschleudermaschine, Skiwagen usw. — zeigte sich die längst zu einem wichtigen wirtschaftlichen Faktor gewordene Wengernalp-Bahn auch der ungeahnt starken Entwicklung des Wintersportbetriebes gewachsen; seit 1933/34 hat sie durchgehenden Winterbetrieb Lauterbrunnen-Grindelwald.

Schon nur ein Vergleich ihrer Frequenzzahlen von 1893: 37 742 und 1913: 174 527 zum Rekordverkehr 1937 mit 465 879 beförderten Personen zeigt die bedeutsame Entwicklung der Wengernalp-Bahn, die als Lebensader nicht nur für den Fremdenverkehr, sondern auch für die einheimische Bevölkerung bezeichnet werden kann — zahlte sie doch selbst im Kriegsjahr 1942 an Löhnen rund 330 000 Franken aus und lieferte rund 20 000 Fr. Grundsteuern an die Gemeinden ab. Dazu kommen jeweilen noch etliche Zehntausende Einkommensteuer.

Die rund 20 km lange Wengernalp-Bahn schenkt in gemächlicher Schau die mannigfachen und grossartigen Eindrücke einer klassischen Berg- und Tal-Fahrt — doppelt wohltuend-geruhsam im Zeitalter stupiden und mörderischen Tempofimmels. Sie bildete die Voraussetzung für die 1896 bis 1912 gebaute höchstgelegene Bergbahn Europas, die Jungfraubahn.

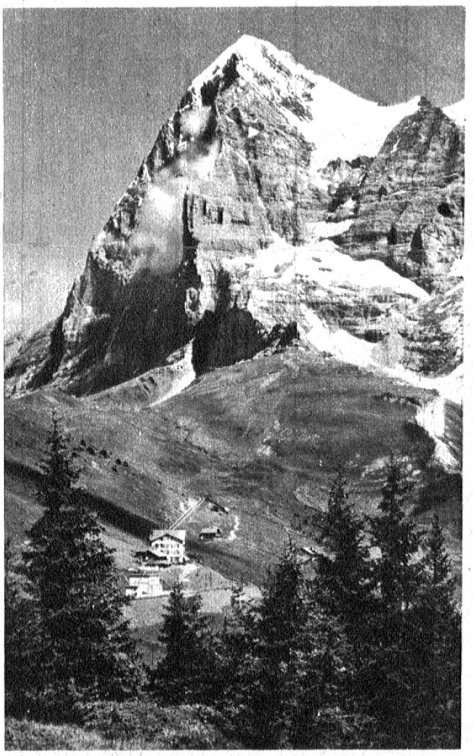
Und nun die vierte Jubilarin. Es ist die Rechtsnachfolgerin der vor 50 Jahren er-

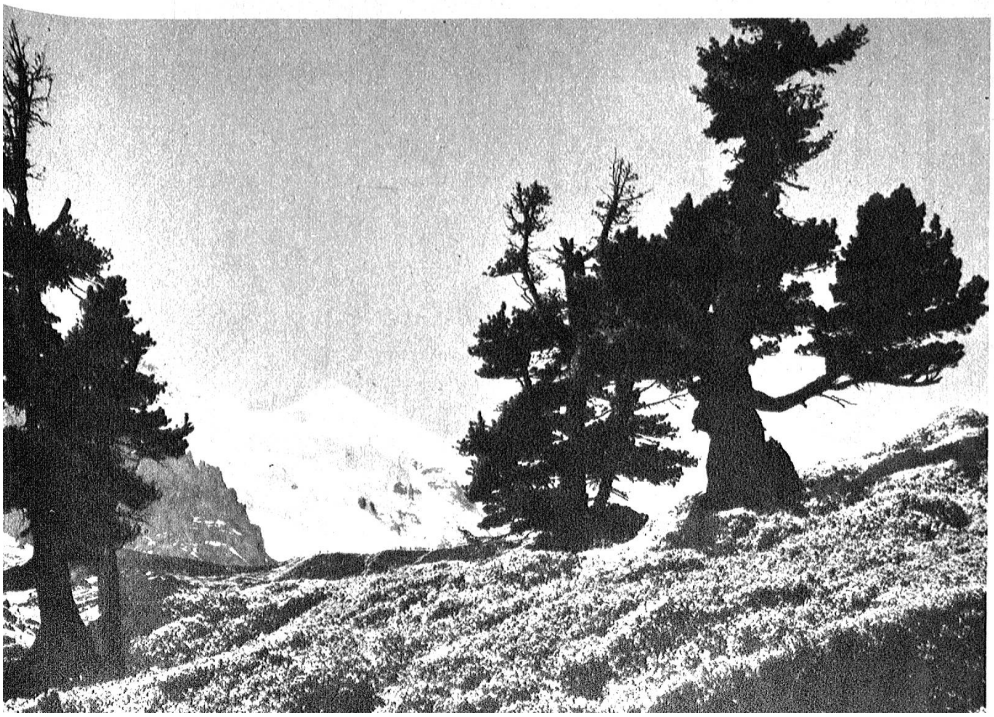


Die Kleine Scheidegg, 2064 m hoch, der Kulminationspunkt der Wengernalpbahn, die hier Anschluss findet an die höchstgelegene Eisenbahn Europas, an die Jungfraubahn. Blick auf Wetterhorn, Grindelwald und Grosse Scheidegg (Photo Gyger)

Links: Die Jungfrau-Bahn zwischen Scheidegg und Eigergletscher (Photo Gabi)

Rechts: Station Wengernalp, 1877 m ü. M. mit dem Eiger, 3974 m (Photo Gyger)





Letzte Arven an der Baumgrenze unterher der Kleinen Scheidegg auf der Grindelwaldner Seite. Im Hintergrund die Silberhörner der Jungfrau (Photo Gabi) Alle Bilder beh. bew. Nr. 7334, BRB. 3. X. 39

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

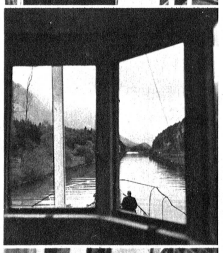
Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn.

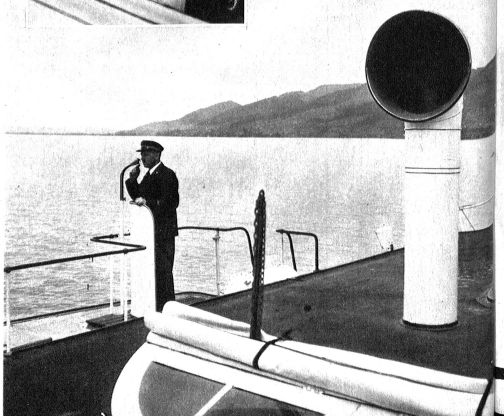
Mit ihr hat der Kanton Bern den seinerzeit in wahrhaft eidgenössischer Haltung zugunsten des Gotthards zurückgestellten alten Gedanken einer seit achtzig Jahren mehrfach projektierten lebenswichtigen eigenen Transitlinie mit grossen Opfern und schöner Tatkraft endlich doch zu verwirklichen gewusst. Mit 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.

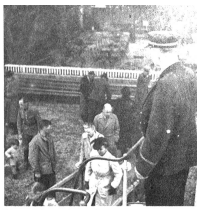
In Wind und Wetter steht er täglich auf der Kommandobrücke, um mit ruhiger, klarer Stimme seine Befehle zu erteilen. Er fuhr früher aushilfsweise auf dem Brienzersee, kennt jedes Schiff auf seine Eigenheiten ebenso wie das Personal, und mit den Jahren sei man so mit allen verwachsen, dass man es im Gefühl 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

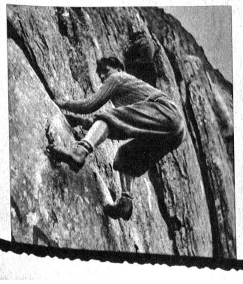
Links: Kapitän Häsler, der älteste Kapitän auf dem Thunersee

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.



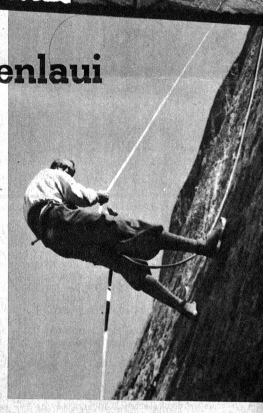
Im Klettergarten. Der Schulleiter Arnold Glatthard zeigt seinen Schülern eine schwere Uebung. Im Hintergrund lernt ein Bergschüler, am gesicherten Seil, wie man einen Riss bezwingt

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