

Zeitschrift: Die Berner Woche
Band: 33 (1943)
Heft: 25

Artikel: 30 Jahre Dienst auf dem Schiff
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-642433>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 15.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://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 zielstrebigem 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 Brienzsee mitbetrieben hatte — die heute dreissigjährige

Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn.

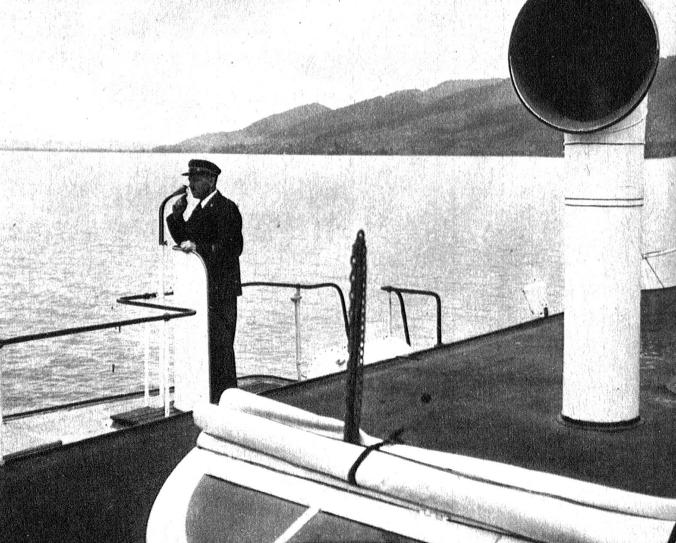
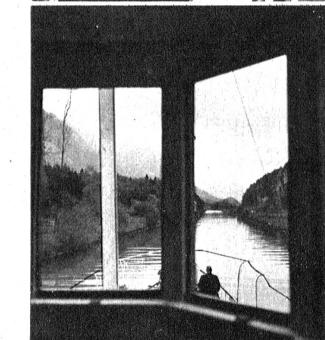
Mit ihr hat der Kanton Bern den seitnezeit in wahrhaft eidgenössischer Haltung zugunsten des Gotthards zurückgestellten alten Gedanken einer seit achtzig Jahren mehrfach projektierten lebenswichtigen eigenen Transitlinie mit grossen Opfern und schöner Tatkraft endlich doch zu verwirklichen gewusst. Mit 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 Kantertal mit seinen Seitentälern, das Lötschenalp 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 welche 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 Wildbachverbauden, Aufforstungen und Flusskorrekturen, 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) repräsentiert 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 romanischen Thunersee hat seine besondren Reize. Wir begreifen es gut, wenn Kapitän Hässler nach einem längeren Landaufenthalt „Längiziti“ bekommt



30 Jahre

Auf dieses hübsche Jubiläum darf Herr Hässler, 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 Besuch 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 kennelerne-

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 Brienzsee, 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 Maschinerraum sei, selbst ohne die Leute zu sehen, meint Kapitän Hässler. Gerade auf einem Schiff sei die enge Zusammengehörigkeit und Kameradschaft unerlässlich. Wenn ein Unwetter im Anzug ist und der gefährliche «Stockhorner» über den See fegt, dann heißt es, alle Mann an Deck, und es ist keine Seltenheit, dass schlechte

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!

Dienst auf dem Schiff



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 «Längiziti» nach Schiff und Wasser.

Als wir bei Merligen vorbeifuhren, fragte mich, ob ich wisse, warum die Uhr am Kirchturm im Verhältnis so gross sei: «Damit zwei Merlinger miteinander chöhne luege, was für Zyt sig!». 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: Kapitän Hässler, der älteste Kapitän auf dem Thunersee

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

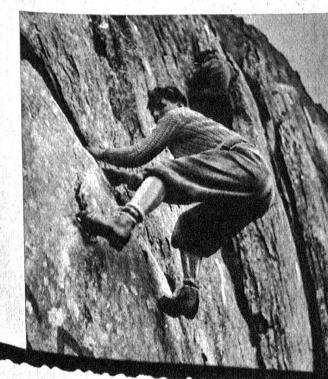
Photos O. Probst



Abseilen im Klettergarten am Wellhorn
Photos R. Würgler

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 Glathard im Sommer 1941 eine Bergsteigerschule, die schon in der ersten Saison mit einer Gesamteinnehmerzahl 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 Juwelen in kleineren oder grösseren Gruppen anrückenden Teilnehmer und Teilnehmerinnen während sieben Tagen das für Hochtouren unerlässliche Rüstzeug an.



Auch letztes Jahr leiteten erfahrene Lehrkräfte die Trainingsmärsche, das Gehlen 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 jeweiligen 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 Finsterahorn), 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 Errichtigung. Mit Recht findet sich in ihrem hübschen kleinen illustrierten Prospekt das Wort A. F. Mum-

gomery'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, erhält und stärkt die Männessee» — 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.» Vtr.