

30 Jahre Dienst auf dem Schiff

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Berner Woche**

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

Heft 25

PDF erstellt am: **18.09.2024**

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.

öffnenden 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 zielstrebigsten bernischen Eisenbahnpolitik geworden war und ins Frutigenland, sowie die Bern-Neuenburg-Bahn und die Dampfschiffahrt auf Thuner- und Brienzensee mitbetrieben hatte — die heute dreissigjährige

Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn.

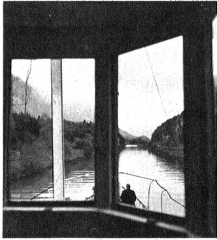
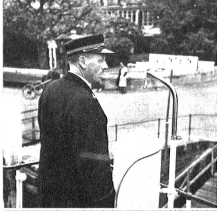
Mit ihr hat der Kanton Bern den seinerzeit in wahrhaft eigenössischer Haltung zugunsten des Gotthards zurückgestellten alten Gedanken einer seit achtzig Jahren mehrfach projektierten lebenswichtigen eigenen Transitslinie mit grossen Opfern und schöner Tatkraft endlich doch zu verwirklichen gewusst. Mit 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 Gebirgsraum zwischen den Kantonen Bern und Wallis mit Elan und Eleganz überwindet, das Kandertal mit seinen Seitentälern, das Lötschental als nördliche Zufahrtslinie mit der Brig-Visp-Zernatt-, der Gornergrat- und der Furka-Oberalp-Bahn auch weitere Gebiete des Oberwallises juristisch erschliesst und zugleich internationalen Transportanforderungen gerecht werden muss, weist sie ungewöhnlich viele Kunst- und Schutzbauten auf: 45 Tunnel — 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 Betriebsöffnung 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 Lawnen-, Steinschlag- und Wildbachverbauungen, Aufforstungen und Flusskorrekturen, dank aber auch einem rechtzeitig vermehrten Rollmaterial, z. T. durch wegleitende Neukonstruktionen — ihre sehr grosse Leistungsfähigkeit und damit auch ihre Betriebsicherheit 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 mitbetrieblenen 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 besondere Reize. Wir begreifen es gut, wenn Kapitän Häslar nach einem längeren Landaufenthalt „Längzittli“ bekommt



30 Jahre Dienst auf dem Schiff

Auf dieses hübsche Jubiläum darf Herr Häslar, der älteste Kapitän auf dem Thunersee, zurückblicken. Es ist gewiss eine eigene Sache, seine Arbeitssstätte 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 Kommandoobrücke, um mit ruhiger, klarer Stimme seine Befehle zu erteilen. Er fuhr früher aushilfsweise auf dem Brienzensee, kennt jedes Schiff auf seine Eigenheiten ebenso wie das Personal, und mit dem Jahren sei man so mit allen vertraut, dass man es im Gefühl habe, wie im Maschinenraum sei, selbst ohne die Leute zu sehen, nicht Kapitän Häslar. Gerade auf einem Schiff sei die enge Zusammengehörigkeit und Kameradschaft unerlässlich. Wenn ein Unwetter im Anzug ist und der gefährliche «Stockhorn» über den See fegt, dann heisst es, alle Mann an Deck, und es ist kein Seltenheit, dass schlechte

Links oben: Bei Wind und Wetter steht der Kapitän auf seinem Posten, um mit ruhiger, klarer Stimme 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 nötig nach dem Kompass zu steuern!



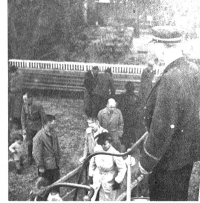
Sicht das Steuern mit dem Kompass nötig macht.

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 nach 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 Zeilang zu Hause ist, bekommt er «Längzittli» nach Schiff und Wasser.

Als wir bei Meiligen vorbeifahren, fragt er mich, ob ich wisse, warum die Uhr am Kirchturm im Verhältnis so gross sei: «Damit zwei Meiliger miteinander ohne Inge, was für Zyt sigt». Für Humor hat der nun in den 50er Jahren stehende Kapitän Trotz seines strengen Dienstes immer noch Zeit, und wir einmal wissen will, was für Wetter kommt, der frage nur den Kapitän.

Ed. Probst.

Links: Kapitän Häslar, der älteste Kapitän auf dem Thunersee. Rechts: Der Kapitän begibt sich auf das Schiff, er hat neben die Verpätung eines Zuges in sein Rapporbuch eingetragen. Dies ist wichtig, weil sich die Verpätung auch auf das Schiff überträgt. Photos O. Probst



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



Die Bergsteigerschule Rosenlauri

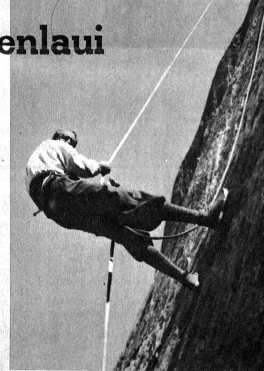
In einer der reizvollsten Gegenden des Berner Oberlandes, im Rosenlauri ob Melringen, zu Füssen der wildzackigen Engelhörner und des über herrlichen Tannenwäldern gewaltig aufragenden Wellhorn, in der Nähe eines der schönsten Gletscher der Schweiz, eröffnete der bekannte Bergführer und Skilehrer Arnold Glatthard im Sommer 1941 eine Bergsteigerschule, die schon in der ersten Saison mit einer Gesamtteilnehmerzahl von rund 350 Schülern und Schülerinnen sozusagen Anfänger und Fortgeschrittene, einen bemerkenswerten Erfolg verzeichnen konnte. Woche für Woche eignen sich hier die jeweils 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 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 Rosenlauri 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 siebenstägigen Schulungswochen (Grundsicherung, die auch Klassenlesen, Wetterkunde, Unfallhilfe u. a. m. berücksichtigt) gesellen sich Tourenwochen, in denen das Gelernte praktisch angewendet wird (Engelhörner, Rosenhorn, Wetterhorn, Ewigschneehorn, Schuechzhorn, Schreckhorn oder Finsterrathorn), 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 Rosenlauri auch dieses Jahr wieder in den Dienst nationaler Erleichterung. Mit Recht findet sich in ihrem hübschen kleinen illustrierten Prospekt das Wort A. F. Mumm.

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



Absellen im Klettergarten am Wellhorn. Photos R. Würzler

mery'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 Manneseelen» — aber auch der Leitsatz des namhaften Schwyzers Andreas Fischer: «Eines galt und sollte auch heute und in Zukunft gelten, nämlich das, dass man das Bergsteigen zuerst lernen muss.»

Vtr.