

Zeitschrift: Jahrbuch vom Thuner- und Brienzersee
Herausgeber: Uferschutzverband Thuner- und Brienzersee
Band: - (1946)

Artikel: Sturmfahrten auf dem Thunersee von anno dazumal
Autor: Volmar, F. A.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1096571>

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: 24.03.2026

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

Sturmfahrten auf dem Thunersee von anno dazumal

Den tiefgehenden Wandel, der sich in der Art des Reisens und des Sehens und damit des Reiseerlebnisses im Verlaufe des letzten Jahrhunderts durch das Aufkommen der neuen Verkehrsmittel Dampfschiff und Eisenbahn vollzog, vermag uns unter den obligaten Schweizerrouen besonders deutlich auch jene von Bern über Thun—Interlaken ins engere Oberland führende als eine der meistfrequentierten zu veranschaulichen.

Nach verheissungsvoller vier- oder dreistündiger Aaretal-Postkutschenfahrt über Münsingen, durch mittelländisch fruchtbare alpennahe Landschaft als Zeuge oft bewunderten fülligen Wohlstandes bernischen Bauerntums, begann ehemals in Thun das grosse Erlebnis einer Berner Oberland-Reise. Für den heutigen Saison-Eisenbahnreisenden ist der Thunersee eine freundliche, mitunter nur lässig beachtete Zugabe, an dessen linkem Ufer man rasch dahineilt, um die durch Bergbahnen erschlossene Alpenhochwelt zu erreichen. Träumerisches Verweilen ist nicht Sache ungeduldiger und oft zeitknausernder Gipfelstürmer... Geruhsameren Dampfschiff-Passagieren und zahlreichen Thunersee-Feriengästen aber bietet er auf kursmässig festgelegter vergnüglicher Kreuz- und Querfahrt in vielen Détails behaglich gekostete Augenweide, ein schönes Stück Erholung und Entspannung. Es ist dann ein sozusagen hundertprozentig risikoloses Vergnügen, das man dank der Schiffsrestauration gerne mit einem Café complet oder mit einer Flasche Bier und einer Brissago würzt — wobei nichts abwegiger sein könnte, als beunruhigende Gedanken an Schiffbruch und Wassertod.

Dass aber Erwägungen solcher Art für die vor Einführung der fahrplanmässigen Dampfschiffahrt auf dem Thunersee im Jahre 1836 mit segelhissenden Post- oder Marktschiffen oder mit Privatruderboot Reisenden durchaus nicht immer fern lagen, ist sehr plausibel. Denn erst nachdem die dem ermüdenden Landweg doch vorzuziehende, je nach mehr oder weniger günstigem Wind 4—6-stündige Fahrt über den See bestanden war, konnte der Tourist in Neuhaus das gelobte Land betreten. Ohne Zweifel vermittelte ihm dieses weihevollen und die Erwartungen steigernde Vorspiel gemächlicher Annäherung in ungeachtet bescheidener Siedlungen noch recht einsam anmutender Seelandschaft mit ihren grösstenteils naturhaft-unberührten Uferstrichen weitaus intensivere Eindrücke, als sie heute den meisten Reisenden zuteil werden. Aber auch die kaum zu umgehende Fahrt mit dem Dampfschiff als der bis 1893 (Eröffnung der linksufrigen Thunerseebahn) einzigen neuzeitlichen Verbindung zwischen Thun—Interlaken, bzw. Scherzligen—Därigen mit Anschluss an die 1872 eröffnete Bödelibahn, veranlasste auf der Hin- und Herfahrt im Wechsel der Tagesstimmungen zu nachhaltigerem Erfassen der herben Grösse, der bald idyllisch begrenzten und bereicherten, bald einsam und zeitlos sich dehnenden Weite des landschaftlichen Raumes. *) Dass sich die Reise über den Thunersee zur Zeit der Ruder- und Segelschiffe indessen gelegentlich geradezu beneidenswert abenteuerlich, mitunter aber auch wirklich gefährlich gestalten konnte, davon berichten uns sowohl halbvergessene dichterische Erzeugnisse wie einige ebensolche Reise-schilderungen von anno dazumal.

Oft auch bildete eine stürmische Fahrt Neuhaus—Thun den dramatischen Abschluss einer Berner Oberland-Reise. Dichterische Wanderer und Touristen jener empfindsamen Zeit, die, wie z. B. der deutsche Aesthetiker und Philosoph und nachmalige Literaturprofessor *Friedrich Bouterwek* (1766—1828), Sinn für das Roman-

*) Mit Recht wurde denn auch im Bericht der Direktion der Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon vom 30. Mai 1923 an den Regierungsrat des Kantons Bern und an die Behörden der Thuner- und Brienzersee-Gemeinden betr. Aufrechterhaltung der Dampfschiffahrt auf den beiden Seen und die Herstellung des Schiffsanschlusses an den 1923 eröffneten Zentralbahnhof Thun die Fahrt auf dem Thunersee als »Ouverture zu den Naturgenüssen des Oberlandes« bezeichnet, die aus dem Reiseprogramm zu streichen ein grosser Verlust und Rückschritt wäre.

tische der Situation hatten und sogar bedrohlichen Sturm mit Blitz und Donner genossen, vermochten ein solches Erlebnis als interessante Bereicherung ihrer Reiseeindrücke zu werten. »Wir sahen der finstern Wetterwolcke zu, wie einer Tragödie aus dem Parterre« — schreibt er im Juni 1794 in seinen »Schweizerbriefen an Cäcilien« — »und waren neugierig auf die Katastrophe, ohne auf den Gedanken zu kommen, dass wir selbst eine Rolle spielen sollten.« Mannhaft und schweisstriefend muss auch der Passagier gegen den Sturm rudern, der den kleinen Mast des Fahrzeugs fast die Wellen berühren lässt. Aber nach der Notlandung gesteht er: »So schön, sah ich noch nie ein stürmendes Wasser; dieses graue Gewühl, das sich selbst verschlingt, mit dem spielenden Licht und dem weissen Schaum auf seinen Erhöhungen überglänzt.«

*

Erste Kunde von einer verhängnisvollen Sturmfahrt auf dem Thunersee erhalten wir durch ein von verschiedenen Autoren abweichend überliefertes und behandeltes sagenhaftes Ereignis, das sich vor etlichen Jahrhunderten in der Bucht von Spiez zugetragen haben soll. Es findet sich bereits in der Reiseliteratur der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts dem Volksmund nacherzählt (z. B. Meiners, 1783). Vier Neuvermählte, Söhne und Töchter aus den Häusern v. Bubenberg und v. Erlach, seien auf der gemeinsamen Hochzeitsfahrt von einem plötzlichen Sturm überrascht worden und nahe dem Schloss Spiez rettungslos versunken, darunter der Letzte derer von Bubenberg. An der Spiezbergfluh soll eine wappenverzierte Felsinschrift, von der heute nur noch eine Tafel-Randspur erkennbar ist, an dieses Unglück erinnert haben. Indessen macht *J. R. Wyss d. J.* 1816 in seiner »Reise in das Berner Oberland« darauf aufmerksam, dass an jener Felswand »ein Viereck ausgehauen« sei, »in welchem einst eine Inschrift, oder zwey Wappen gestanden, und diese, nach glaubwürdigen Berichten, waren das von Strätlingen, und das von Bubenberg; also ist gläublicher, dass Strätlingens letzte Zweige hier könnten untergegangen seyn.« Aber Elogius Kiburger, der in seiner um die Mitte des 15. Jahrhunderts verfassten Strätlinger Chronik doch so manche lokalen Sagen und Legenden aufgeschrieben, weiss nichts von einem solchen Ende des

letzten Freiherrn v. Strätlingen zu berichten. Wyss weist auf den bernischen Chronisten *Abraham Schellhammer* (1665—1755) hin, in dessen um 1718 und 1732 verfassten handschriftlichen Topographien der Stadt und Landschaft Bern wir vermerkt finden, dass man an besagter Fluh »noch etwas von einer alten eyngehauenen Schrift« sehe, laut welcher »alda vor Zeiten ein grosses Marktschiff mit viel leüten und gut versunken«, und nach welcher [»Tafeln«] »man die Tieffe bey dieser glatten stotzigen fluh über 500 Klafter gefunden, und doch den boden nicht erreicht habe«. H. B. de Saussure stellte 1783 daselbst nur eine Seetiefe von 350 Fuss fest.

Leider sind auch die Nachforschungen des verdienten Spiezer Lokalhistorikers Alfred Heubach zur Aufhellung dieses sagenhaften Schiffsunglücks ergebnislos geblieben. Nach seiner gefl. Mitteilung muss die heute an der betr. Stelle sichtbare grosse Jahreszahl »1465« erst im letzten Viertel des letzten Jahrhunderts aufgemalt worden sein. *Carl Howald* (1796—1869) erwähnt sie im Spiez, Einigen, Oberhofen usw. gewidmeten Band seiner handschriftlichen chronikalischen »Mémoires« noch nicht; er gibt jedoch eine in H. Hartmann, *Berner Oberland in Sage und Geschichte I*, Bern 1910 (S. 107) *) in starker Verkleinerung reproduzierte Skizze der letzten Tafelspur anno 1849, die schon keine Wappen- oder Inschrift-Fragmente mehr aufweist.

Auch die von Merligen aus über den Pilgerweg zum fraglichen Grab eines sagenhaften heiligen Beatus ziehenden, mitunter von weither kommenden Wallfahrer, sowie jene, die den Wunderquell beim Kirchlein zum heiligen Michael in Einigen mit dessen 67 Reliquien besuchten, mögen den Wendelsee bisweilen von einer weniger friedlichen Seite erlebt haben. In Sturmesnot werden sie auch den Geist des wundertätigen Thunersee-Heiligen Beatus um Hilfe angefleht haben. Erzählte doch nach dem Sigriswiler Pfarrer und Chronisten *Carl Howald* (Handschriftl. Mémoires Bd. XVI) ein redlicher Schiffmann aus Sundlauenen noch in den 1860er Jahren von einer seltsamen Rettung aus grosser Seenot: In finsterer Nacht sei er nahe dem Fall des Beatenbachs von einem fürchterlichen

*) Hartmann zitiert als Quelle der dort wiedergegebenen Sage irrtümlich König, »Reise in die Alpen«, wo sie sich überhaupt nicht erwähnt findet. Er scheint sie der »Reise in das Berner Oberland« von J. R. Wyss entnommen zu haben.

Sturm überfallen worden, der das Segel zerrissen und ihm und den Mitfahrenden jede Orientierung verunmöglicht habe; sie wussten nicht, ob sie sich draussen auf dem tobenden See oder nahe der dräuenden schroffen Fluh befanden. »Da wäre zuoberst auf der Segelstange ein buntfarbiges Licht gesehen worden, in Form eines Kirschenkrattens, welches den Schein gegen die Fluh geworfen, um ihnen zu zeigen, wo sie sich befänden und wie sie sich retten könnten und sie seyen Alle gerettet worden aus der augenscheinlichsten Todesgefahr. Die Geretteten schrieben das übernatürliche Licht der wunderbaren Hülfe des Sankt Beatus zu.«

F. N. König (1765—1832) schreibt in seiner 1814 erschienenen »Reise in die Alpen«, man kenne »kein Beyspiel von Verunglückung eines Fremden, weil dieselben gewöhnlich die Schiffe nicht überladen, wie bey den gleich grossen, und gleich gebauten Marktschiffen öfter der Fall eintrifft, und daher schon manches grosse Unglück entstanden ist.« Aus dem in diesem Zeitraum bereits verhältnismässig gut entwickelten oberländischen Touristenverkehr ist uns ein stürmisches Thunersee-Reiseabenteuer überliefert, das indessen sehr liebliche Folgen haben sollte.

Auf seiner ersten Schweizerreise, die ihn auch durch das Berner Oberland geführt, lernt der dänische Dichter *Jens Baggesen* (1764—1826) am 5. September 1789, beim Neuhaus mit seinen zwei Begleitern auf das Ruderboot wartend, eine charmante junge Dame kennen, von der er gleich elektrisiert ist. Von ihrem Onkel, dem Berner Schultheissen v. Sinner, begleitet, tritt sie nach einem Besuch in Unterseen im gleichen Boot die Rückfahrt über den Thunersee an. Auf der Höhe des Niesens setzt ein Gewitter mit heftigem Regen ein, dem das Verdeck nur ungenügend zu wehren vermag; der galante Baggesen zieht seinen Rock aus und schützt damit das temperamentvolle, nachdenklich-witzige und ungewöhnlich hübsche brünette Mädchen, das es ihm mit seinem vornehmen und doch natürlichen Liebreiz sogleich angetan. Es ist Sophie von Haller, die er dann in mehreren Gedichten als jene »Alpina« besungen, die beim Neuhaus in seine

»schwermuthsvolle Brust
den ersten Funken froher Lebenslust
mit einem einz'gen holden Blick ge-
lächelt.«

Am 5. März 1790 hat er das unverhoffte Glück, sich mit der Enkelin Albrecht v. Hallers in Köniz trauen zu lassen. *)

In seinem 1803 in deutscher Sprache erschienenen idyllischen Epos »Parthenais oder Die Alpenreise« — in späteren Auflagen auch »Parthenais oder Der Jungfrauen Wallfahrt zur Jungfrau« — dem sowohl 1789 erhaltene Eindrücke wie eine erst 1794 mit seiner Frau, deren Freundin Gritli Gruber und der achtzehnjährigen Charlotte Wieland (der jüngsten Tochter des deutschen Dichters Christoph Martin Wieland) **) ausgeführte Reise ins Berner Oberland sowie andere gemeinsame Reiseerlebnisse zugrundeliegen, findet sich die dichterisch beschwingte Schilderung einer stürmischen Segelbootfahrt auf dem Thunersee, die der kühne Nordfrank mit seinen drei unentwegten Begleiterinnen Myris, Dafne und Cynthia besteht.

»Also fuhren zusammen im Kahn beym plötzlichen herdrohn
Jenes verfinsternden Sturms die drey blasswerdenden Jungfraun.
All' umschlangen sich, bange verknüpft in enger Umarmung.
Und stumm sassen sie da, verbergend sich selbst in einander,
Still erwartend das schwebende Loos; als umnachtet mit einmal
Jegliches Ufer dem Auge verschwand, und in schrecklichem Aufruhr
Brüllte der See, von Orkanen gepeitscht und wirbelnden Stürmen,
Hochaufbrausend in schäumender Wuth von der Tiefe des Abgrunds.«

An »der felsigten Küste ... unter der heiligen Höle« gelingt die rettende Landung —

»Und schon schwieg das Geheul des Orkans; doch nicht nur von aussen
Troffen die Kleider; es klebten feucht auch innen die Hemdchen,
Kalt durchschauernnd den niedlichen Wuchs und die zärtlichen Glieder.«

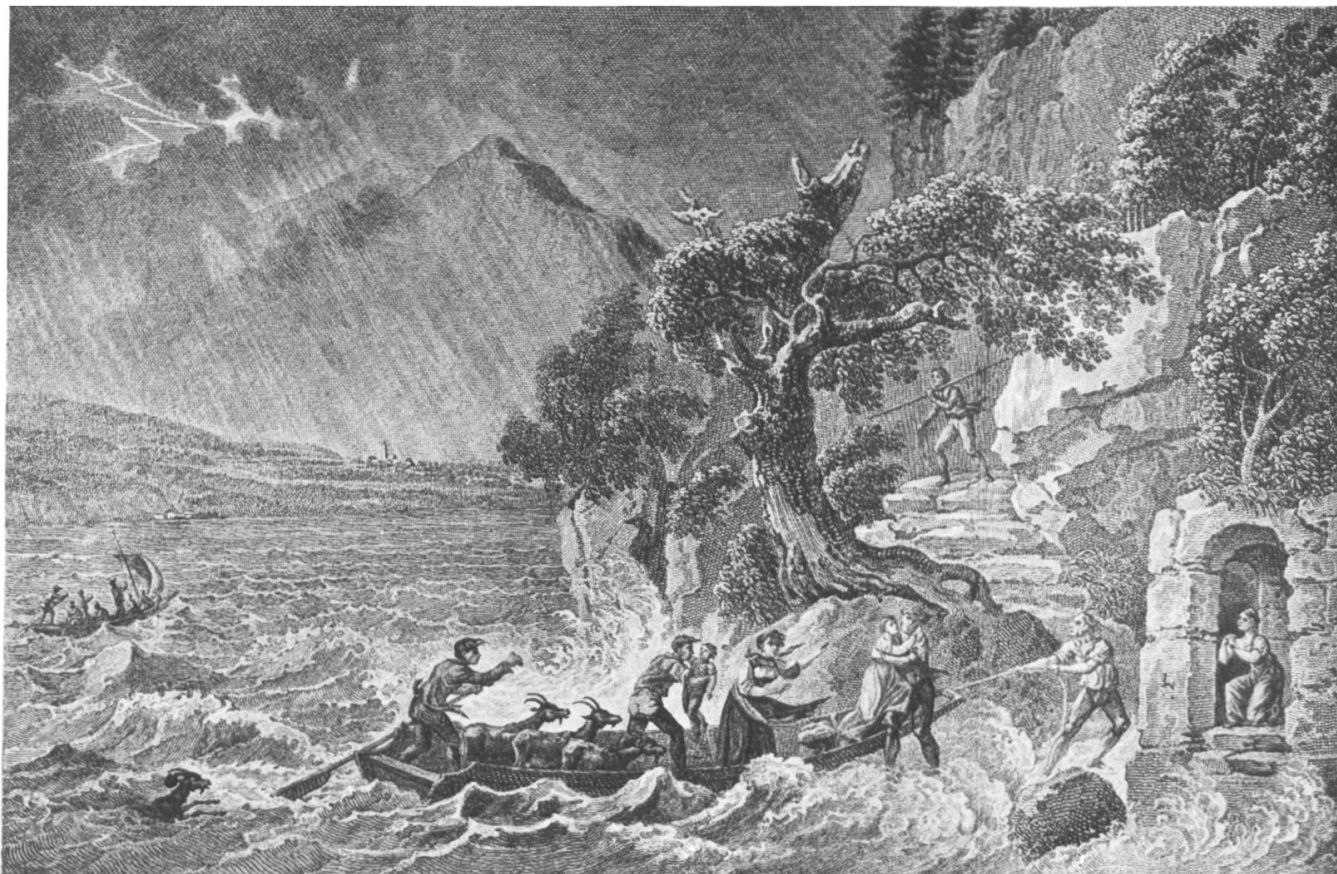
*) Vgl. Otto Zürcher, Jens Baggesens Parthenais. Leipzig 1912. — Das Liebeserlebnis Baggesens mit Sophie v. Haller ist anhand seiner Tagebücher und anderer Quellen von seinem Landsmann Richard Petersen geschildert worden. Das 1902 in Kopenhagen erschienene reizende Büchlein, aus dem Elsbeth Rohr im »Bund« 1905 (Nrn. 75—107) wesentliche Stellen in deutscher Uebersetzung veröffentlicht hat, wäre wert, endlich vollständig übersetzt zu werden. Unsere Verleger, die zurzeit alles Mögliche und Unmögliche übersetzen und drucken lassen, seien auf diese literatur- und kulturgeschichtliche Kostbarkeit aufmerksam gemacht.

**) Sie lernte damals in Bern den 26jährigen Sohn Heinrich des Idyllendichters und Kunstmalers Salomon Gessner kennen, mit dem sie sich 1795 verheiratete. Der Verlagsbuchhändler Heinrich Gessner war zur Zeit der Helvetik auch in Bern tätig (1799—1803), wo er 1801 sich mit Heinrich v. Kleist befreundete. (Vgl. P. Leemann-van Elck, Judith Gessner, die Gattin des Idyllendichters und Malers Salomon Gessner, Zürich 1942.)

Manches Ruder- und Segelschiff ist in dieser berüchtigten Gegend am rechten Thunerseeufer vom Sturm überfallen worden. *Sigmund v. Wagner* (1759—1835) vermerkt in seiner 1805 auf das erste Alphirtenfest in Unspunnen hin erschienenen »Reise von Bern nach Interlaken«: »Zunächst obenher Merligen streckt das wilde Vorgebirge des Beatenbergs eine Fels-Ecke, die *Nase* genannt, in den See hinaus. Dieser Punkt ist ein wenig gefährlich wenn Stürme auf dem See herrschen; auch hat die Regierung desshalb, vor mehreren Jahren, an einem kleinen ebenen Platz, den diese Felsen am Ufer bilden, eine kleine steinerne Zufluchts-Hütte errichten lassen, allwo gefahrlaufende Schiffe anlanden und die grösste Wuth des Gewitters abwarten können.«

Nach *Johann Rudolf Wyss d. J.* (1781—1830) erhielt diese Stelle mit der kleinen Schutzhütte von den Schiffen den Namen »zum bösen Rath«, »weil es allerdings im Sturm fast eben so schlimm gerathen ist, hier vorüber zu schiffen, als eine Landung zu wagen.« Diese Erläuterung findet sich in seiner in den »Alpenrosen« 1827 erschienenen Erzählung »Der böse Rath«, der als Illustration ein romantischer Kupferstich nach Gabriel Lory père beigegeben ist. Auch Wyss lässt hier eine vom Sturm überraschte kleine Gesellschaft — die nach Interlaken reisen wollte, »um dort in dem grossen europäischen Salon für Alpenwanderer auch ein wenig die Fremden zu beäugeln« — während eines Gewitters glücklich landen und den schlaun Helden seiner heiteren Erzählung mit der heissgeliebten Amalie in der steinernen Zufluchts-Hütte Verlobung feiern, sogar in Gegenwart und mit dem Segen einer gestrengen, aber nunmehr nachgiebig gewordenen Tante.

Alexandre Dumas père (1802—1870) erlebte auf seiner Reise ins Berner Oberland im Jahre 1832, die ihn im Post-Segelschiff von Thun nach Neuhaus bringen sollte, ebenfalls eine Notlandung bei der Nase. (»Impressions de voyage«, 1833.) Auch weiss er, die Grösse der Gefahr in seiner lebendigen und amüsanten Schilderung des Abenteuers wirksam unterstreichend, von einem angeblich im Winter 1831/32 auf dem Thunersee untergegangenen, Holz transportierenden Lastschiff zu berichten, dessen Besatzung sich bis zur endlichen Rettung während vierundzwanzig Stunden auf der Spitze der schliesslich von Eisschollen umgebenen und so zu



Gez. v. Gabriel Lory, père (1763 — 1840)

Gest. v. Fr. Geissler, 1826

Zum bösen Rath am Thunersee

(Aus dem »Alpenrosen«-Taschenbuch 1827)

einer »kleinen Polarinsel« gefrorenen Ladung zu halten vermocht haben soll. Tatsächlich beweist eine Zeitungsmeldung, dass Alexandre Dumas père dieses Ereignis nicht frei erfunden — aber doch mit jenem Aufschnitt versehen hat, wie seine Schilderung der nächtlichen Kutschenfahrt von Bern nach Thun, auf der er das Geräusch niederstürzender Lawinen, das Krachen der Gletscher gehört haben will. Die »Neue Schweizer-Zeitung« (Bern) berichtet nämlich, dass am 28. Januar 1831, morgens um 3 Uhr, fünf Männer von Faulensee in einem mit Buchenholz schwer beladenen Schiff in heller Mondnacht und bei günstigem Wind von Land stiessen. Kaum eine Viertelstunde vom Ufer entfernt, erhob sich der Wind

mit solcher Heftigkeit, dass das Schiff umschlug. Es gelang den Männern, sich auf den Boden oder Kiel des Lastschiffes zu arbeiten und sich da festzuhalten. So verbrachten sie zwei bange Stunden, ohne dass ihr Geschrei gehört wurde. Endlich vom Wind gegen Spiez getrieben, vernahm man dort ihre Hilferufe und beeilte sich, sie zu retten; »drey fanden sich lebend und bey vollem Bewusstseyn; doch die Glieder meistens erfroren, ein vierter, Anfangs für todt gehalten, kehrte nach sorgfältiger Behandlung zum Bewusstseyn zurück; der Steuermann, von allen der älteste, war längst schon im Herrn entschlafen.«

Lassen wir nun die Dichter, deren übrigens schon Ad. Schaer-Ris in seinem reizvollen »Literarischen Bilderbuch vom Thunersee« gedacht (Jahrbuch vom Thuner- und Brienzersee 1945) und halten wir uns weiterhin an realere Berichte.

Im »Abendsitzler« 1870, einer flüchtigen Erscheinung im immerhin so ziemlich konservierten schweizerischen Blätterwald, erzählt ein Sprössling des als Gensjäger bekannten Grindelwaldner Pfarrers *Friedrich Lehmann*, wie dieser Anfangs Mai 1805 trotz Warnung kundiger Schiffleute in vorgerückter Nachmittagsstunde von Hofstetten bei Thun mit seiner kleinen Familie und in Begleit einer Schwägerin abfuhr, um seinen neuen Posten im Oberland anzutreten. Hochgehende Wellen liessen einen herannahenden Sturm erwarten, aber er liess sich nicht von seinem Entschluss abbringen. »Es *muess* gfahre sy!« herrschte der 25jährige Gottesmann die Schiffer an. Dieses Beharren auf einem einmal gefassten Entschluss hätte ihm und den Seinen sowie den wackeren Schiffleuten beinahe das Leben gekostet. Nach siebenstündiger nächtlicher Fahrt in Sturm und Ungewitter, und nachdem ihnen in ihrer Bedrängnis von Neuhaus aus Hilfe zuteil geworden, konnten sie endlich da selbst mit Mühe landen. Wie H. Hartmann im »Grossen Landbuch« (1913) berichtet, beherbergte dann der geschäftstüchtige Pfarrherr Friedrich Lehmann, beliebt als humorvoller Gesellschafter und kundiger Führer, im Pfarrhaus zahlreiche prominente Besucher Grindelwalds, so 1811 den Komponisten Carl Maria v. Weber, im Juli 1814 König Friedrich Wilhelm III. von Preussen und im September gleichen Jahres die Ex-Kaiserin Marie-Louise. Viele Jahrzehnte später hatte eine Tochter des Grindelwaldner Pfarrers,

Frau A. Stuber-Lehmann, den unglückseligen Einfall, das wertvolle Gästebuch ihres Vaters an Kaiser Wilhelm I. zu verschenken, der 1814 als junger Prinz ebenfalls Gast des Grindelwaldner Pfarrhauses gewesen war.

Im August 1829 machte der Württemberger *Sext Carl Kapff* (1805—1879), 1828/30 Religionslehrer der Fellenberg'schen Erziehungsanstalten zu Hofwil — später ein bekannter pietistischer Prediger und religiöser Schriftsteller — mit zwanzig Knaben im Alter von 10—14 Jahren eine Reise über die Gemmi ins Wallis, über die Furka in die Innerschweiz; der Rückweg führte sie wieder ins Berner Oberland. Nach einem erfrischenden Bad im Thunersee und einer guten Mahlzeit im Neuhaus wird in einem schönen Schiff die Fahrt über den See angetreten, die bei umwölktem Himmel und heftigem Gegenwind indessen nur langsam vor sich geht. Trotz hilfreicher Unterstützung der angestrengt arbeitenden Ruderer bleibt man öfters auf demselben Fleck. Ein förmlicher Sturm mit manns hohen Wellen ist losgebrochen; das wilde Wasser schlägt in den Nachen hinein. Während das Schaukeln des Schiffes die unter schirmendem Obdach an einem Tisch sitzenden Knaben belustigt, ist dem Erzieher schon bedenklicher zumute. Er erwägt eine allfällige Rettungsaktion der nichtschwimmenden durch die schwimmenden Knaben. »Dann kam mir wieder die Geldrolle in Sinn, die ich noch bei mir hatte, und ich dachte, ob sie mich nicht zu sehr beschweren würde. Aber die Schiffer erklärten, wenn der See so hoch gehe, sey an kein Schwimmen zu denken, die Wellen reissen Einem hinunter.« Man war nun gerade »an der gefährlichsten Stelle des ganzen Sees, an der Nase«, wo die Winde sich brachen und die Wogen besonders brausten, »und die Angst der Schiffer liess das Schlimmste befürchten. Der See tobte mit wildem Unge stüm und seine Wellen sprützten und schäumten hoch auf; der Wind heulte, und die Bäume der Wälder rauschten und der Regen fiel in Strömen herab. Noch nie in meinem Leben hatte ich eine solche Lage erfahren«, schreibt Kapff in seinem Büchlein »Eine Schweizer-Reise« (Stuttgart 1843). Der fromme Pädagoge empfindet einesteils himmlische Todessehnsucht, andernteils Verantwortungsgefühl gegenüber seinen Zöglingen und deren Eltern. »So betete ich denn ernstlich um Rettung, arbeitete kräftig am Ruder,

und konnte es kaum erwarten, bis endlich die keiner Landung fähigen Stellen von der Nase an passirt waren und wir den nächsten Felsvorsprung erreicht hatten, vor welchem ein Landungsplatz uns als freundlicher Hoffnungsstern entgegenleuchtete. Und wer beschreibt das Wohlgefühl, als fester Boden unter unsern Füßen war...« Nach einer Stunde hatte sich der ärgste Sturm endlich gelegt, man konnte es wagen, den Nachen wieder zu besteigen, »in dem wir bei fortwährend conträrem Wind sehr langsam und erst in finsterer Nacht bis Thun gelangten«.

Wahrscheinlich im gleichen Jahre (1829) besuchte der Franzose *A. Fée* mit seiner Frau das Berner Oberland. (»Promenades en Suisse«, Paris 1836.) Da die Reisesaison schon vorbei war, fuhr das Postschiff nicht mehr, so dass sich das Ehepaar in Thun mit einem flachgebauten Marktschiff begnügen musste. Dieses ist mit Rudern, einem Segel, zwei Längsbänken und mit einem Zeltdach versehen; am Boden liegt einwenig Stroh, um die Füße vor eindringendem Wasser zu schützen. Der Kahn ist bereits mit Getreidesäcken, Leinwand, Lebensmitteln und einigen Möbelstücken beladen; Mitpassagiere sind einheimische Männer und Frauen — »parlant un jargon aussi dur que le granit des Hautes-Alpes« — sowie zwei Ziegen und ein grosser Hund. Früher Schnee auf verschiedenen Bergeshöhen bildet einen seltsamen Kontrast zur duftigen Milde der herbstbunten, fruchtgesegneten Uferstriche und Weinberge. Aber nun häufen sich die Wolken, immer rascher treibt der Föhn sie vor sich hin; der See, in dessen Mitte man sich befindet, wird zusehends bewegter, und das Boot schaukelt bedenklich. Die bestürzten einheimischen Passagiere müssen ernstlich ermahnt werden, auf ihren Plätzen sitzen zu bleiben. Die Wellen schäumen, graues Gewölk bedeckt die Berge, in heftigem Regen und Sturm scheint Neuhaus bald näher, bald ferner zu rücken. Ein wütender Windstoss fährt in das geraffte Segel — ein Ruck, und eine der geängstigten Ziegen fällt über Bord; man versucht sie zu retten, aber sie ertrinkt. Einige Frauen weinen, stumm und bleichen Gesichts sitzen die Männer da, die sich bei Beginn der Fahrt lebhaft über die Welthandel unterhalten haben. Glücklicherweise dreht der Wind, und in beschleunigter Fahrt, die die Wellen ins Boot spritzen lässt, nähert man sich dem Ziel und langt endlich in Neuhaus an.

Als ängstliche Biedermeierdame erlebt 1833 auch die Berliner Schriftstellerin *Karoline v. Woltmann* (1782—1842) eine stürmische Fahrt Thun—Neuhaus, während welcher sie samt zwei jungen Reisegefährtinnen und Leidengenossinnen, einer Kurländerin und einer Bernerin, seekrank wird. (»Menschen und Gegenden«, Breslau 1835.) Der See mit seinen bald grünen, bald dunkelgraublauen Wellen kommt ihr »wie ein schuppiger verschlingender Drache vor«, und erleichtert steigt sie endlich an Land, froh, »die treue Erde« unter sich fühlen zu dürfen.

*

Unwetterbedingte *Unglücksfälle* suchten die Thunersee-Dampfschiffahrt selten heim. Auch der zwanzigjährigen Trajektschiffahrt Scherzligen—Därligen der Bödelibahn*) vermochte Sturm- und Wetter in den Jahren 1873—1893 nichts anzuhaben. Vereinzelt in der Chronik der 110jährigen Dampfschiffahrt auf diesem See ist das verhängnisvolle Ereignis des Jahres 1864; Das am 2. April mittags in Thun abfahrende Dampfschiff »Neptun«**), an welchem zwei Schleppschiffe angehängt waren, wurde bei Oberhofen von einem so heftigen Sturm überfallen, dass das mit verschiedenen Waren von einigen hundert Zentnern beladene hintere Schleppschiff — das frühere Dampfschiff »Faulhorn«***) — infolge Eindringens von Wasser durch die Kajütenfenster umschlug und versank. Von drei Schiffleuten vermochten sich zwei durch Festhalten an schwimmenden Gegenständen so lange über Wasser zu halten, bis sie trotz des anhaltenden Sturmes von Oberhofen her gerettet werden konnten.

*) Diese bemerkenswerte, aber heute schon so ziemlich vergessene Thunersee-Trajektschiffahrt findet sich erstmals eingehend dargestellt in des Verfassers illustrierter Schrift »Die erste Eisenbahn des Berner Oberlandes«, Bern 1946. (Auch in »Berner Zeitschrift für Geschichte und Heimatkunde« 1946, Heft 4.)

**) Der 1861 für den Gütertransport in Schleppkähnen erworbene Remorqueur »Neptun« stammte von der liquidierten Solothurnischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft; 1870 ausser Betrieb gesetzt und um 1873 verkauft.

***) Es handelt sich um das erste Dampfschiff des Thunersees, 1834 von den Thuner Gebrüdern Knechtenhofer in Paris bestellt und den Namen ihres Hotels »Bellevue« in Hofstetten tragend. Nach vereinzelt ersten Fahrten im Jahre 1835 wurde mit ihm 1836 während der Reisesaison (15. Mai—15. Oktober) die fahrplanmässige Dampfschiffahrt aufgenommen. Im Winter 1842/43 wurde es als »Faulhorn« auf den Brienersee versetzt, kam im Winter 1857/58 auf den Thunersee zurück und wurde 1859 ausrangiert, d. h. als Schleppschiff umgebaut.

ten; der 28jährige Steuermann Glatthard aber ertrank vor den Augen seines auf dem »Neptun« als Steuermann tätigen Vaters. Durch rechtzeitiges Lösen des den sinkenden Schlepper mit dem Dampfschiff verbindenden Taues konnte weiteres Unglück verhütet werden. Entschlossene Männer von Oberhofen fuhren auf allen möglichen Fahrzeugen auf den stürmischen See hinaus und brachten einen Teil der Ware, wie Wein, Oel, Kaffee, Seife, Mehl, in Sicherheit; dagegen gingen u. a. 330 Zentner Salz in Fässern und Säcken unter. Die Finanzdirektion des Kantons Bern als Inhaberin des Salzregals berechnete den Zentner mit Fr. 3.59½ und forderte daher einen Schadenersatz von Fr. 1186.35. Für die »Vereinigte Dampfschiffahrts-Gesellschaft für den Thuner- und Brienzersee« ergab sich nach Verwertung von aufgefundenen Waren ein Gesamtverlust von Fr. 2855. Schiff und Steuermann konnten nicht geborgen werden.

Am 22. März 1865 brachte ein plötzlicher Sturm ein zu Ralligen mit Lehm beladenes Schiff, das nach Gunten fahren wollte, nahe bei Ralligen zum Sinken, wobei Christian Ambühl von Ralligen ertrank, während zwei andere Schiffer sich retten konnten.

Am 22. Oktober 1872 abends 10 Uhr war es ein mit Steinen schwerbeladener und von drei Schiffleuten bemannter Lastkahn, der in der Nähe des Landungsplatzes Oberhofen dem stürmischen Föhn zum Opfer fiel; er versank samt dem sich an den Mast klammernden Schiffmann Kämpf von Oberhofen, der sechs Kinder und eine der Niederunft nahe Witwe hinterliess.

Dass die allerdings seltenen Stürme auf dem Thunersee gelegentlich selbst Dampfschiffen zuzusetzen vermögen, beweisen ferner folgende drei Beispiele:

Am 27. Februar 1860 wütete im Amt Interlaken ein furchtbarer Föhnsturm: »Schindeldächer wirbelten durch die Luft, als ob es Spreu wäre, und zentnerschwere Steine darauf entführte der Wind auf eine Distanz von 20—30 Fuss!« (»Thuner-Blatt«). Das auf der Fahrt über den Thunersee befindliche Dampfschiff musste nach vergeblichen Landungsversuchen beim Neuhaus den schwierigen Rückweg nahe der Nase vorbei nach Thun antreten, wobei sich Kapitän Berner und Steuermann Fischer durch Unerschrockenheit und Geschick auszeichneten.

Am 15. Oktober 1885 nachmittags wurde das aus dem Jahre 1870 stammende Dampfschiff »Beatus« durch einen heftigen Sturm untenher Därligen an den Strand getrieben und leicht beschädigt. Mittels Winden wieder flott gemacht, fuhr es nach ca. 40 Minuten in direkter Fahrt nach Thun.

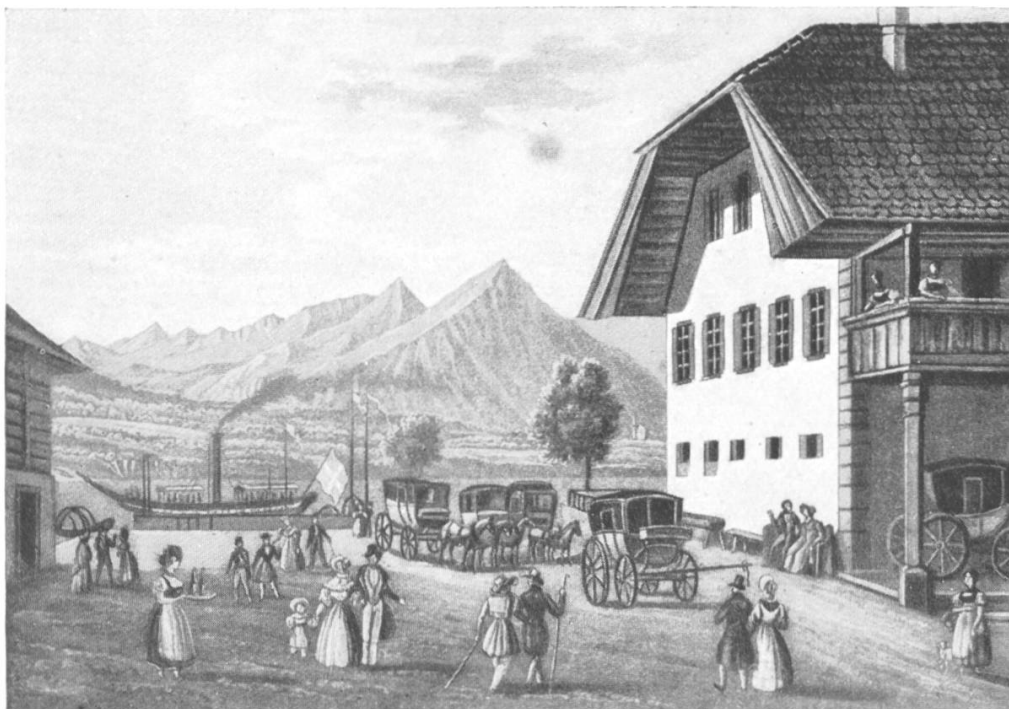
Schlimm erging es am Abend des 13. Januar 1916 dem aus dem Jahre 1856 stammenden, 1924 ausser Betrieb gesetzten und 1929 auf Abbruch verkauften Raddampfer »Stadt Thun«. Von Interlaken kommend, sollte er um 17.51 Uhr in Beatenbucht landen. Ein orkanartiger Sturm warf ihn aber bei der Drahtseilbahnstation mit aller Wucht aufs Land. Die heil gebliebenen Passagiere wurden mit der Rechtsufrigen Thunerseebahn weiterbefördert. Eine von Interlaken mit Automobil anlangende Hilfsmannschaft konnte den verhältnismässig nicht stark beschädigten Dampfer bis 22 Uhr wieder flott machen, worauf er auf die Schiffswerft Lachen bei Dürrenast verbracht wurde.

Heftige Stürme, die indessen, wie schon erwähnt, selten sind, können dem heute über 11 Schiffe verfügenden Dampfschiffbetrieb des Thunersees (5 Raddampfer, 1 Schraubendampfer, 5 Dieselmotorschiffe) auch heute noch gelegentlich etwelche Landungsschwierigkeiten bereiten; sie sollen auch unter dem Schiffsküchengeschirr ab und zu einige Opfer verursacht haben. Verhältnismässig zahlreich sind dagegen die im Laufe der Jahrzehnte beim Segelsport verzeichneten leichteren und schwereren Unfälle.

Jener »Seebär von englischem Schiffscapitän«, von dem J. R. Wyss 1827 in den »Alpenrosen« berichtet, dass er an die ihm recht ernsthaft geschilderte Gefahr eines Unwetters auf dem Thunersee nicht glauben wollte, hat also zu Unrecht gespöttelt: auch die Chronik der Thunersee-Schiffahrt kennt etliche Tage und Nächte, die entschieden weniger harmlos sind, als ein »Sturm in einem Zuber voll Wasser«.

F. A. Volmar.

Die Clichés der beiden Illustrationen sind uns in verdankenswerter Weise vom Verkehrsverein des Berner Oberlandes zur Verfügung gestellt worden.



Neuhaus bei Unterseen-Interlaken

(Nach einem um die Mitte des 19. Jahrhunderts in Zürich erschienenen Aquatintablatt)

Jahrhundertlang eine Sost der Grimselroute, war Neuhaus am oberen Thunersee Landungsplatz der den Personen- und Warenverkehr mit dem engeren Berner Oberland vermittelnden Ruder- und Segelschiffe, dann von 1836 bis zur Eröffnung der originellen Bödelibahn Därligen-Interlaken im August 1872 auch der Dampfschiffe. Von hier brachten Omnibusse und zahlreiche Ein- und Zweispänner die Passagiere mit ihrem Gepäck nach Unterseen, Interlaken und nach dem Brienzersee. Hatte schon die Einführung der Thunersee-Dampfschiffahrt eine bedeutende Verkehrszunahme gebracht, so erfuhr Interlaken durch die Eröffnung der Eisenbahn Bern-Thun 1859 abermals eine grosse Frequenzsteigerung; die Ankunft des Dampfschiffes in Neuhaus, wo Kutscher, Träger, Führer usw. mit lautem Geschrei einem internationalen Reisepublikum sich bemerkbar machten, war in der sommerlichen Saisonzeit jeweils ein fast tumultuarisches Ereignis. (Vgl. Volmar, Die erste Eisenbahn des Berner Oberlandes, Bern 1946.)