

Zeitschrift: Jahrbuch vom Thuner- und Brienzersee
Herausgeber: Uferschutzverband Thuner- und Brienzersee
Band: - (1967)

Artikel: Die Seepolizei
Autor: Knuchel, F.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1096607>

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: 25.03.2026

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

Die Seepolizei

F. Knuchel

Unsere Seepolizei ist ein junger Zweig der Kantonspolizei. Sie reiht sich an andere Organe, die in einem engern oder weitem Rahmen den Gesetzen Nachachtung zu verschaffen haben. Wir kommen zu einer längern Reihe, wenn wir damit beginnen, einige Polizeifunktionen aufzuzählen: Kriminal-, Verkehrs-, Fremden-, Feuer-, Markt-, Gesundheits-, Bau-, Gewerbe-, Wirtschafts-, Jagd- und Bahnpolizei. Mancher Bürger mag daher die Aufstellung einer weitem Polizei mit Misstrauen aufgenommen haben, konnte er sich doch durch ihr Wirken in seiner Bewegungsfreiheit behindert glauben. Ab und zu hat sich vielleicht einer gar das Schreckensgespenst «Polizeistaat» ausgemalt und gefragt:

Ist die Schaffung der Seepolizei wirklich eine Notwendigkeit?

Muss das Auge des Gesetzes auch noch auf unsere friedlichen Seen den Blick werfen? Sie sind doch ein Erholungsgebiet. Brauchen wir und unsere Gäste noch auf dem Wasser die Ueberwachung durch die blaue Polizei, nachdem wir, Stadtlärm und Strassenverkehr hinter uns lassend, in die Ungebundenheit, Ruhe und beschauliche Entspannung entfliehen wollten?

Wenn der Polizist auch ein Schutzmann ist, was soll er denn schützen? Unsere Gewässer? Welche Bedeutung haben eigentlich unsere Seen und welche Veränderung, ja Bedrohung ist hier eingetreten, dass diese Spezialorganisation ins Leben gerufen wurde?

Von alters her waren die Gewässer sowohl Hindernisse wie Verkehrswege. Seen und Flüsse waren Wasserstrassen und Grenzen, Nahrungsquellen und Streitobjekte. Wichtige Städte entstanden an Flussübergängen und Seeausflüssen. An Gewässern wurden entscheidende Gefechte und Schlachten geschlagen. Am Wasser wohnten die Fischer, Schiffer, Zöllner, Handwerker, Kaufleute und Solda-

ten in ihren Garnisonen. Die Unterseener bezeichneten die Aare in einem Schreiben von 1434 an Kaiser Sigismund als ein

«vischrich und schifrich wasser» und «von altershar fry und von allen herren und stetten von seinem ursprung untzen jn den rin ungebannet und ungezwungen gewesen, dz jedermann dar uf faren möcht und dar jn vischen und sin narunge und nutz suchen nach siner notdurft» . . .

Der Mensch nutzte also zu jener Zeit die Gewässer als Fischer und Schiffer und lehnte seine Grenzen an ihren Lauf.

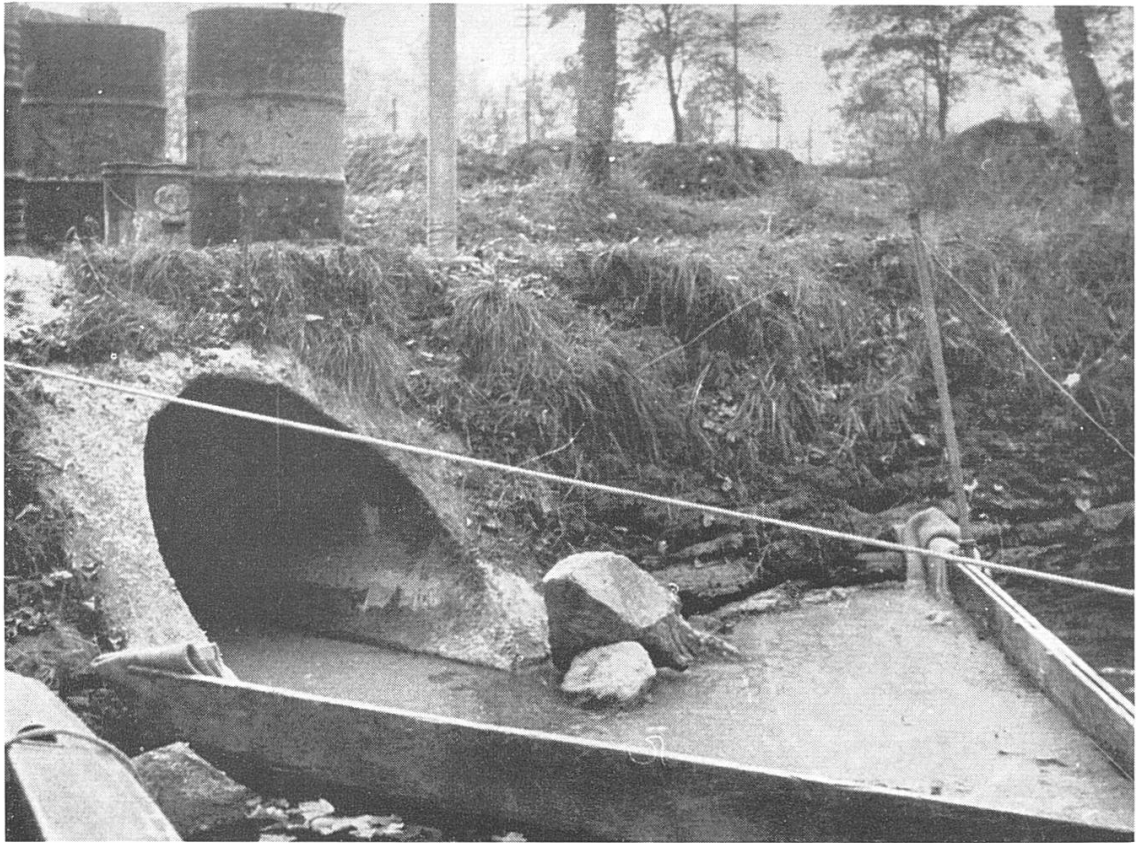
Mit dem Aufkommen des Reisens auf Grund besserer wirtschaftlicher Verhältnisse und infolge einer andern Einstellung zur Natur wurde unser Bergland mit neuen Augen und neuem Sinn betrachtet. Wer früher nur durchzog, verweilte nun länger und wurde Gast. Der See bekam eine neue Funktion. Dampfschiffe fingen an, seine Weite zu durchpflügen, und der Fremde sass, Musse geniessend, auf dem Deck. Der Wasserfall und die Wasserhöhle wurden für den Naturfreund erschlossen, und die Kutscher führten die Gäste von den Landestellen durch Matten und Dörfer in alle Täler. Zum Fischer und Schiffer war der bewundernde Gast getreten!

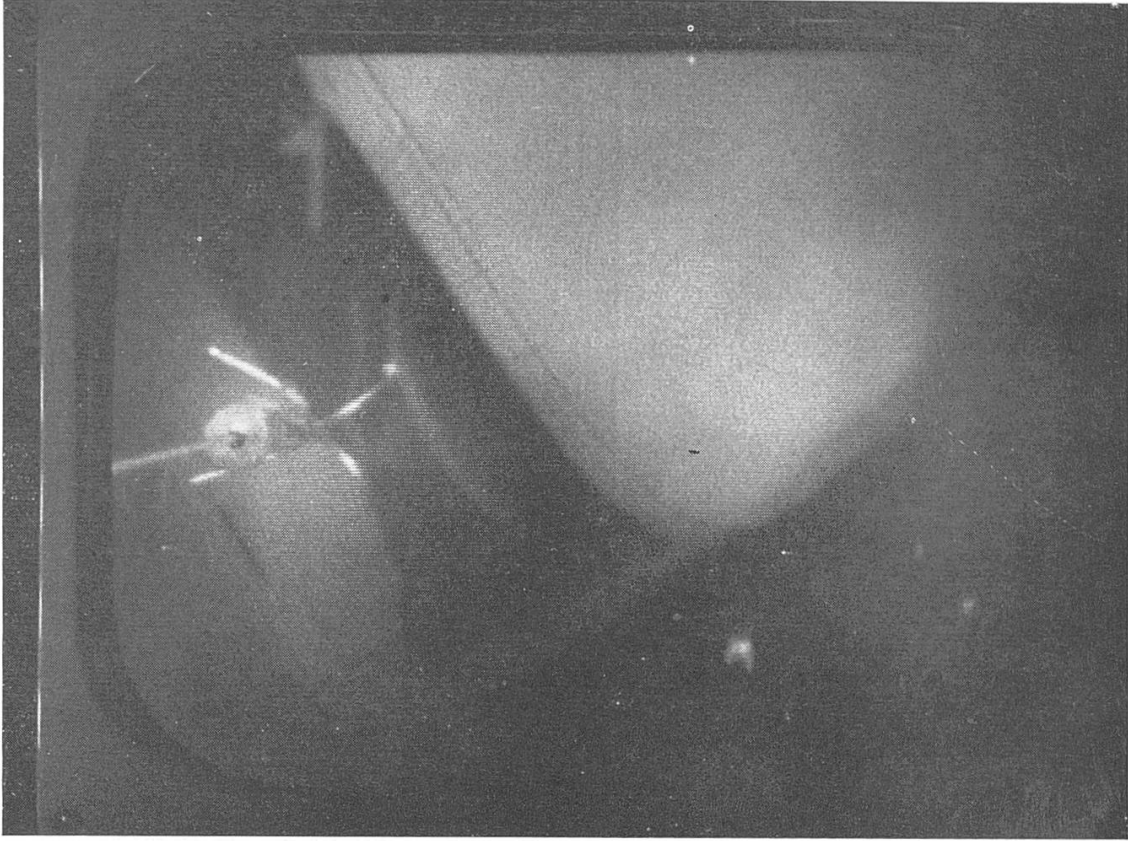
Aber auch diese noch ruhige Zeit verging, denn der Siegeslauf der Wissenschaft und Technik begann. Die Natur wurde nicht nur bewundert, sondern immer systematischer erforscht und die Erkenntnisse für die Sicherung und Erleichterung des Lebens angewandt. Der Mensch entdeckte mit dem Erdöl und der Elektrizität neue Kräfte. Er erfand den Benzin- und Elektromotor. Maschinen fingen in immer weitem Produktionszweigen an, die mühsamere Handarbeit zu verdrängen. Durch die Weiten der Länder, in die Täler hinein und die Berghänge hinauf, zogen sich die neuen Eisenbahnlinien. Nach zwei Weltkriegen gehören die industrielle Herstellung immer mehr standardisierter Güter, ein weltweites Nachrichten- und Verkehrsnetz und eine ungeahnte Entwicklung des Motorfahrzeugverkehrs zu den charakteristischen Merkmalen unserer Zeit. Die Stadtmauern, schon längst zwecklos geworden, wurden nicht mehr vom Feind, sondern von der Baulust hinweggefegt. Aus Häusergruppen wurden Häusermeere. Mit den Städtenamen bezeichnet man jetzt nicht nur klar umgrenzte Stadtsiedlungen, sondern zusammenwachsende Agglomerationen. Wir sind kein Volk der Hir-

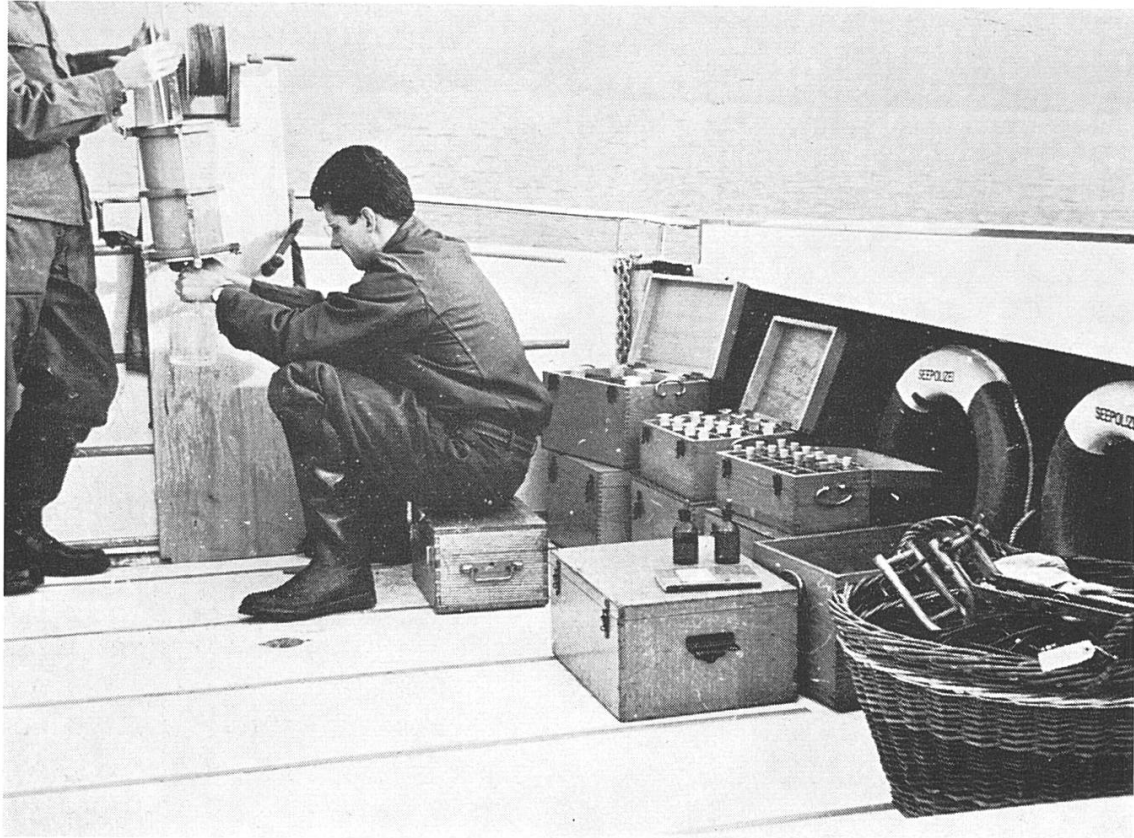
ten mehr. Von fünf Schweizern wohnen zwei in einer Stadt und ein Viertel der gesamten schweizerischen Bevölkerung lebt in den fünf grössten Agglomerationen Zürich, Basel, Genf, Bern und Lausanne. Einst hiess es «Stadtluft macht frei». Heute sind es die dort entwickelte Rationalisierung der Arbeitsmethoden, die gewaltig gesteigerte Produktivität und das erwachte soziale Bewusstsein, welche eine kürzere Arbeitszeit mit sich brachten. Stadtluft bringt nun auch noch mehr Freizeit. Vermehrte Freizeit schafft Gelegenheit, aufgestaute Bedürfnisse zu befriedigen. Der vom Sog in die Stadt erfasste Schweizer entflieht nun oft in umgekehrter Richtung und zwar schon an Wochenenden und nicht erst in den Ferien, hinaus in die Landschaft. Die Segnungen einer längern Konjunktur erlauben diese Bewegung nicht nur einer bevorzugten Schicht, sondern einer breiten Masse. Die Campingbewegung ist auch in diesen Zusammenhang zu stellen.

So brach auch für unsere Seen eine neue Epoche an. Campeure und Badegäste, rastende Automobilisten und Wanderer bevölkern die Ufer und Strandwege. Manche bringen Motor- und Segelboote daher, viele lassen sie ganz- oder halbjährig da. Ueber die Seeflächen flitzen schnittige Motorboote und ziehen elegant kurvende Wasserskifahrer hinter sich her. Das Fischen ist nicht mehr allein Beruf und Lebensnotwendigkeit, sondern auch Sport geworden. Auch die Ufersiedlungen haben sich gewandelt. Die privaten Abwasser, früher Jauche für Garten und Feld, düngen nun den Seeplankton und beschleunigen die Erkrankung des Gewässers. Was zuerst den Strassen widerfuhr, geschieht nun auch den Seen: Sie werden überlastet. Wohl hat auch für unsere Gewässer im allgemeinen und für die Seen im besondern die Gesetzgebung ordnend eingegriffen. Sie musste dies nicht zuletzt auch deshalb tun, weil es die zukünftigen Trinkwasserreserven rechtzeitig zu schützen galt. Nun weiss jedermann, dass Gesetze und Verordnungen ohne Wächter bloss Mahnungen sind, die füglich jeder ungestraft übertreten kann. Die bisherigen Kontrollorgane waren den Aufgaben allein nicht mehr gewachsen. Warum nun eine Seepolizei? Zum Schutze von Mensch und Natur. Um den Gesetzen, welche dem einzelnen im Rahmen einer Ordnung eine grösstmögliche Freiheit und Sicherheit gewährleisten und unsere Naturschätze, Flüsse und Seen, uns und unsern Nachkommen gesund erhalten wollen, Nachachtung zu verschaffen.









Legenden zu den Bildern Seepolizei von vorn nach hinten:

Eine illegale Kehrrechtdeponie, in welcher die Hinweise auf den Urheber gefunden wurden.

Die Kehrrechtgrube auf dem See Grunde.

Oel- und Benzinausfluss in die Aare. Eine schwimmende Barriere fängt das oben auf Schwimmende ein, so dass es dann aufgesogen werden kann.

Tankwagenunfall: Die Seepolizei verhindert ein Versickern des Oels ins Grundwasser und saugt das Ausgeflossene ab.

Die Unterwasser-Fernsehkamera erfasst einen seit Monaten gesuchten Personenwagen in 55 m Tiefe des Brienzersees. Ueber der Frontscheibe hängt der Suchanker, der ein Aufprallen der Kamera auf dem Grund verhindern soll.

Bergung eines Autos aus dem See. Die Froschmannarbeit ist getan. Vom Habeggerzug gezogen, rutscht der Wagen über Balken ans Land.

Wasserprobenentnahme aus dem See.

Fotos Seepolizei

Gründung, Organisation und Aufgabenbereich der Seepolizei

Grossrat Ed. Huwyler, Thun, hatte 1962 mehrmals Gelegenheit, die Arbeit der Luzerner Seepolizei, die man für Bergungen im Thunersee zu Hilfe rufen musste, mitanzusehen. Er liess sich dann über die Einsatzmöglichkeiten dieser Spezialpolizei orientieren. Dies veranlasste ihn, am 14. November 1962 dem Grossen Rat des Kantons Bern ein Postulat einzureichen, welches auf eine Schaffung einer eigenen Seepolizei im kantonalen Polizeikorps abzielte. Es ist ein Beweis für die allgemein anerkannte Notwendigkeit, hier eine Lücke schliessen zu müssen, dass das Postulat einstimmig gutgeheissen wurde. Das darauffolgende speditive Vorgehen der Behörden beleuchtet die gute Aufnahme, welche der Vorstoss auch dort gefunden hat. Bereits am 27. November des gleichen Jahres erliess das Polizeikommando des Kantons Bern an die Mannschaft des kantonalen Polizeikorps ein Zirkular, um geeignete Interessenten zu finden. Verlangt wurde u. a.: Alter nicht über 28 Jahre — sehr gute Gesundheit — guter Schwimmer (Lebensrettungsbrevet) — Voraussetzungen, um als «Froschmann» ausgebildet werden zu können — Vertrautheit mit dem Wasser — technisches Geschick. Nach Ablauf der Anmeldefrist am 15. Dezember wurden 4 Mann, ausgebildete, erfahrene Polizisten, für die kommenden Aufgaben vorgemerkt. Sie rückten am 4. März 1963 zur Spezialausbildung bei der Seepolizei der Stadt Zürich ein, um einen 9wöchigen Einführungskurs zu absolvieren. Hier bildete man sie den zukünftigen Anforderungen entsprechend aus. Das Programm enthielt u. a.: Tauchen, Motorenkenntnis, Motorbootfahren, Lebensrettung, Wetterkunde usw. Die erworbenen Kenntnisse und Fähigkeiten wurden in weitem Kursen, wie 1964 am Schweizerischen Polizeiinstitut in Neuenburg, ergänzt und vertieft. Für die Ausbildung der notwendigen restlichen Mannschaft amtierten von jetzt ab die ersten vier Mann, so dass der heutige Stand total 14 Mann beträgt. Dabei entfallen auf die einzelnen Seen folgende Gruppen:

Bielersee	5 Mann
Thunersee	5 Mann
Brienzersee	3 Mann
Wohlensee	1 Mann
Totalbestand	14 Mann

Die Kommandierung des Polizeidienstes obliegt, Notfälle ausgenommen, ausschliesslich dem zuständigen Polizeioffizier oder Bezirkschef. Für den Thunersee ist folglich Polizeikommissär O. Kunz, Thun, und für den Brienersee Bezirkschef Fw. Weiss, Interlaken, zuständig. Innerhalb der Gruppe wird die Diensterteilung vom Gruppenchef angeordnet. Er ist auch für die Aufrechterhaltung des Dienstbetriebes verantwortlich. Es sind dies für den Thunersee Gfr. Wirthner, Spiez, und für den Brienersee Gfr. Bösch, Interlaken. Der Aufgabenbereich ist vielfältig.

Oberstes Gebot für die Seepolizei ist die Rettung und Erhaltung menschlichen Lebens.

Im einzelnen umfasst der Tätigkeitsbereich:

1. Aufsichts- und Bereitschaftsdienst (Verkehrsregelung, Lärmbekämpfung) auf allen schiffbaren und nicht schiffbaren bernischen Gewässern.
2. Kriminalpolizeiliche Funktionen auf den Seen, deren Ufern und Campingplätzen.
3. Sturmwarndienst. Für den Thunersee werden die Blinksignale an den Standorten Dürrenast, Faulensee, Leissigen, Neuhaus und Gunten in Thun automatisch ausgelöst. Im Falle Brienersee, in Bönigen, Iseltwald und Brienz, wird jede Signalanlage einzeln in Aktion gesetzt.
4. Rettungs- und Bergungsdienst auf allen bernischen Gewässern, soweit das notwendige Material vorhanden ist.
5. Mithilfe bei der Fischerei- und Jagdaufsicht in Zusammenarbeit mit den Organen der Forstdirektion.
6. Ausführen sämtlicher schiffahrtspolizeilicher Arbeiten:
 - Abnahme von Bootsführerprüfungen.
 - Durchführen von Inspektionen sämtlicher Wasserfahrzeuge zur definitiven Immatrikulation.
 - Durchführen der reglementarischen Inspektionen aller Wasserfahrzeuge und Bootsvermietungsstellen.
 - Abnahme und Inspektion sämtlicher Verankerungen gemäss den entsprechenden Verordnungen.

7. Verwaltungspolizeiliche Aufgaben:

Vermieten und Unterhalt der staatlichen Bootsanbindestellen. Behandeln sämtlicher Gesuche betreffend die Schifffahrtspolizei wie:

- Anmeldung betr. Immatrikulationen von Wasserfahrzeugen.
- Abgabe von Saisonschildern an Ausländer und Ausserkantonnale, die nicht immatrikulierte Fahrzeuge führen.
- Verankerungsgesuche aller Art, die der Verordnung Schifffahrtspolizei unterliegen.
- Erledigung sämtlicher Aufträge des Verkehrsamtes des Kantons Bern, Schifffahrtspolizei.
- Nachführen der Boots- und Verankerungsregister.
- Betreuung der Signalanlagen, sofern sie dem Verkehrsamt unterstehen.

8. Gewässerschutz: Mithilfe bei den Massnahmen gegen die Gewässerverschmutzung mit den zuständigen Organen. So führen die Organe der Seepolizei in ihren zugeteilten Einsatzgebieten Kontrollen an den Wasserläufen durch.

9. Die Seepolizei wartet alle ihre Gerätschaften selbst und hält sie einsatztüchtig.

Selbstverständlich verfügt jede Gruppe über eigene Ausrüstung, wie Tauchgeräte, Funkgeräte, Dienstfahrzeuge, Motorboote, eine eigene Werkstatt, Pionierwerkzeug usw. und für den administrativen Betrieb über ein eigenes Büro. Auf dem Thunersee sind 3 Polizeiboote stationiert; eines davon ist so bemessen, dass es auf einem Anhänger leicht auf der Strasse transportiert werden kann. Die Gruppe Brienersee hat 2 Boote im Einsatz.

Seit der Schaffung der Oelwehren im Kanton Bern, wofür die gesamte Seepolizei ausgebildet ist, befindet sich das Material für die Zone III (Oberland) bei der Seepolizei des Thunersees in Spiez. Ergänzend sei darauf hingewiesen, dass der Stützpunkt I Biel und der Zone II Bern ist. Bei der Oelwehrausrüstung handelt es sich um vielfältige Einrichtungen und Werkzeuge zum Abdichten, Auffangen und Absaugen, die in einem Anhänger oder Lastwagen rasch zum Einsatzort gefahren werden können. Die Aufzählung von Organisation und Aufgabenbereich der Seepolizei mag trocken wie

ein Leitfaden erscheinen. Um so instruktiver wird ein kleiner Einblick in

Die praktische Tätigkeit der Seepolizei auf dem Thuner- und Brienzersee

Rettung und Erhaltung menschlichen Lebens sei für die Seepolizei oberstes Gebot, erklärten wir weiter oben. In der Praxis betrifft dies vor allem die Rettungen aus Seenot. Wir führen nachstehend zur Illustration ihrer Bedeutung die Fälle des Thunersees an:

<i>Hilfe aus Seenot, Thunersee:</i>	1963	12 Boote mit 37 Personen
	1964	27 Boote 53 Personen
	1965	21 Boote 72 Personen
	1966	43 Boote 112 Personen
	Bis 31. 10. 1967	28 Boote 84 Personen

Vielfach handelt es sich um gekenterte Segelboote.

Häufig wird die Seepolizei in Anspruch genommen, um vermisste Personen zu suchen, sei es, dass Gäste nicht ins Hotel zurückkehren, sei es, dass Kleider in Badekabinen zurückbleiben. Glücklicherweise klären sich viele solcher Fälle auf und sind harmloser Art.

Bei Fehlhandlungen und Unfällen versinken allerlei Gegenstände im Wasser. So hat der Polizeifroschmann vom Fingerring bis zum Lastwagen nach jeder Gegenstandsgrösse zu tauchen. Wie häufig sind solche Tauchaktionen?

Tauchaktionen

Thunersee:	1964	165 Einsätze	Brienzersee:	1964	48 Einsätze
	1965	163 Einsätze		1965	52 Einsätze
	1966	155 Einsätze		1966	60 Einsätze

Wenn wir die *Bergungsfälle*, welche Personen, Fahrzeuge, Kassenschränke und andere Gegenstände für die Gruppe Brienzersee zusammenstellen, dann ergibt sich folgendes Bild:

1964	Menschen 2	Material 27
1965	Menschen 1	Material 35
1966	Menschen 4	Material 47

Hinter solchen Aktionen stehen immer wieder Mühen, Gefahren und harte Arbeit. Dies kann am ehesten derjenige ermessen, der mit dem Wasser selber auch vertraut ist. Dem Leser möchten wir jedoch an einem Fall die Wirklichkeit darzustellen versuchen:

Da lief eines schönen Sommertages bei der Seepolizei des Brienzersees die Meldung kurz nach Mittag ein, an einer bestimmten Stelle sei ein Auto in den See gefahren.

An Ort und Stelle fand der erste Taucher in 10 Meter Tiefe das Nummernschild, so dass die Identität bald feststand. Obwohl einige Spuren von Rädern gefunden wurden, verloren sich diese der Tiefe zu. Nach einem letzten Tauchgang in 27 m Tiefe wurde man inne, dass mit andern Mitteln weitergearbeitet werden musste. So markierte man mit einer Boje die vermutliche Stelle. Ihre Lage und diese von auftauchenden Oelspuren mussten mit den Messinstrumenten ermittelt werden. Mit Haken, Kreuzanker und Dragelgerät ging die Suche weiter. Alles war umsonst. Vier Monate später, im Winter, wurde die Arbeit mit neuen Mitteln wieder aufgenommen. Zum Einsatz kamen ein Floss, eine Unterwasser-Fernsehkamera und Motorboote. Man könnte nun denken, dass es ein Leichtes war, den Seegrund systematisch abzusuchen. In Wirklichkeit häuften sich die Schwierigkeiten. So war es fast unmöglich, in Wind und Strömung einen gewollten Kurs einzuhalten. Ein aufkommender Sturm drohte gar, die Flossaufbauten — Verdunkelungszelt für den Bildschirm und die Hilfsgeräte — wegzuspülen. Selbst das Echolot wurde zu Hilfe genommen. Es gab Pannen an den Booten und am Stromerzeugungsaggregat. Am Ende waren nahezu 200 000 m² abgesucht und vom Fahrzeug noch keine Spur entdeckt.

Erst acht Monate später stiess die Privatfirma, welche Eigentümerin der Unterwasserkamera war, in einer ausserordentlichen Such-

aktion 96 m vom Ufer entfernt auf den Wagen. Er lag in einer Tiefe von 55 m. Es gab noch einige aufregende Stunden, bis das «Geisterauto» am Hebehaken hängend vom Kranwagen der Direktion der Militärflugplätze, Betriebsgruppe Interlaken, an Land gezogen war.

Das Total der immatrikulierten Boote aller Kategorien beträgt für den Brienzersee mehr als 600 und für den Thunersee über 3000. Ihre Kontrolle verlangt einen enormen Arbeitsaufwand. Dazu kommt im Sommer die Abgabe der Saisonschilder für Ausländer, 1967 im Brienzersee 277 und im Thunersee 145 an der Zahl. Mit der schiffahrtspolizeilichen Tätigkeit ist eine umfangreiche administrative Arbeit verbunden. Manche Anfeindung und Kritik hat hier eingesetzt. Man rügte, die Seepolizei verärgere und vertreibe die fremden Gäste. In Wirklichkeit führte sie nur aus, was höhere Instanzen anordneten.

Der Beschluss, Saisonschilder einzuführen, wurde vom Regierungsrat am 25. März 1966 auf Antrag der Direktion für Verkehr, Energie- und Wasserwirtschaft gefasst. Für die Einführung derselben auf bernischen Gewässern sprachen vor allem zwei Momente, nämlich:

- Beseitigung der Rechtsungleichheit zwischen bernischen Bootsbesitzern und Ausländern;
- Abschluss einer generellen Dritthaftpflicht-Versicherung für Boote.

Bei Schadenfällen kommt es nun nicht mehr vor, dass der Besitzer des Schaden verursachenden Schiffes in seine Heimat verreist, ohne dass dem Geschädigten die Rechnung für entstandene Reparaturkosten bezahlt wird. Die schweizerische Versicherung übernimmt den Schaden.

Bei Antreffen eines herrenlosen Bootes kann der Besitzer verständigt werden. Bei einem Unglücksfall erübrigt sich eine grossangelegte Fahndung nach Angehörigen.

Vielseitig ist auch die Tätigkeit der Seepolizei für den Gewässerschutz. Kein Mensch ahnt, was alles ins Wasser geworfen wird. Vieles davon versinkt und wird nicht mehr bemerkt. Nur der Taucher hat Gelegenheit, an gewissen Stellen wahre unterseeische

Kehrichtgruben festzustellen. In den Zuflüssen werden zudem Kadaverteile aller Haus- und Wildtiere bis zu vollausgewachsenen Tieren angeschwemmt. Man zählt in beiden Seen je über 60 solcher Einzelfälle pro Jahr. Ein besonderes Kapitel ist auch die wilde Kehrichtdeponie. So wurde denn auch wieder eine solche an einem bekannten Flusse gefunden. Indem der Kehricht untersucht wurde, darunter befanden sich auch Schulhefte, fand man auch die Herkunft. An anderer Stelle lief Oel in ein Gewässer. Sein freier Abfluss wurde eingedämmt, das Oel mit Spezialmitteln aufgesogen und dann entfernt. Ein drittes Mal ist es der Ablauf eines Miststockes, der fischetötend in den Fluss rinnt. Immer wieder ist es die Seepolizei, die still und rasch eingreift, grösseren Schäden wehrend.

Auf weitere Einzelheiten verzichtend, möchte die vorliegende Darstellung weder umfassend noch vollständig sein. Es geht ihr vor allem darum, dem Leser einen neuen Einblick in die Tätigkeit der Seepolizei zu geben und für Verständnis ihr gegenüber einzutreten, das sie in ihrer oft gefahrvollen Mission vollauf verdient.

