

Zeitschrift: Jahrbuch / Uferschutzverband Thuner- und Brienzersee
Herausgeber: Uferschutzverband Thuner- und Brienzersee
Band: - (2010)

Artikel: Fünf verschiedene Jobs an einem einzigen Tag
Autor: Roth, Hans Peter
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1095978>

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>

Hans Peter Roth

Fünf verschiedene Jobs an einem einzigen Tag

So viel Abwechslung kennt ein Tagwerk selten. Büro; Frachter-Kapitän auf dem Thunersee; Verladebediener; Trax- und Kranführer. Dies sind die Jobs des Firmenchefs und Schiffseigners Bernhard Rupp an einem einzigen Tag.

Wenn Bernhard Rupp um Viertel vor sieben morgens die «Siegfried» klar-macht zum Auslaufen, ist diese Routine für ihn nicht viel anders, als wenn ein Büroangestellter als Erstes den Computer startet. Bloss dauert es etwas länger. Und die geübten Handgriffe setzen viel Gewissenhaftigkeit voraus. Denn «Siegfried» ist 31 Meter lang, 6,5 Meter breit und wiegt voll beladen 277 Tonnen.

Mit der Routine ist es immer dann vorbei, wenn etwa stürmischer Wind wuch-tige Wellen gegen die firmeneigene Anlegestelle hinter dem Parkhotel in Gun-ten peitscht und den Kiesfrachter mit aller Kraft aus dem Kurs drücken will.



v.l. Johann von Gunten, Bernhard Rupp.

«Dann muss man alle Erfahrung einsetzen, um das Schiff sauber auf den See zu manövrieren», sagt Bernhard Rupp, der zusammen mit seiner Frau Karin Inhaber der Transportfirma Rupp Gunten AG ist. «Oder auch mal entscheiden, das Schiff vertäut zu lassen und besseres Wetter abzuwarten. Der See und seine Wetterlaunen werden immer wieder unterschätzt», meint er nachdenklich. «Aber dass wir gar nicht raus können, ist trotzdem eher selten.»

Lärm und Frieden

Heute sind die Bedingungen fast ideal. Zwar verschlucken tief hängende Wolken das Bilderbuchpanorama um den See. Doch das graublaue Wasser ist spiegelglatt. Sanft und zentimetergenau zieht die «Siegfried» rückwärts hinaus, bevor sie steuerbord – rechts – wendet und Fahrt in Richtung Felsen ausserhalb der Beatenbucht aufnimmt. «Ruhe» kehrt ein, wobei auch das laute, gleichmässige Vibrieren des Dieselmotors beruhigend wirkt. Der morgendliche See strahlt einen Frieden aus, dem man sich nicht entziehen kann. Automatisch hebt sich die Laune.

«Was müssen wir laden?» 45 Minuten später ist Balmholz erreicht, einer der grössten Steinbrüche der Schweiz, gut verborgen beim See. Mit der Ruhe ist es vorbei. Nach präzisiertem Anlegemanöver und fachgerechter Vertäuerung (Festmachen mit Seilen) wartet das «Ledischiff», bis ein letzter Transportlaster mit Schotter befüllt wegfährt. Dann setzt sich das Förderband zur Wasserseite hin in Bewegung. Gehörschutz auf. Mit ohrenbetäubendem Lärm prasseln die Schottersteine in die grosse Metallwanne der «Siegfried». 200 Tonnen Bahnschotter türmen sich im Frachter, als dieser in Richtung Thun Leinen losmacht.

Eingespieltes Team

Wieder kehrt Ruhe ein. 75 Minuten Fahrt bis zur Verladestelle. Bernhard Rupp wechselt seinen Job mehrmals – täglich. Um halb sieben in der Früh macht er «Dispo» und Administration im Büro. Ab sieben ist er Kapitän. Eine Stunde später bedient er Förderbänder im Kieswerk. Dann wieder am Steuerrad auf dem Frachter. Kran- und Traxführer folgen noch. Dabei ist er natürlich nicht allein. Er und Schiffsführer Johann von Gunten sind ein eingespieltes Team, in dem jeder auf die Zuverlässigkeit und Effizienz des anderen angewiesen ist. Rupp betont, wie umweltschonend der Kiestransport auf dem See ist, während die im Jahr 2000 generalüberholte und umgebaute «Siegfried» gerade die eigene Anlegestelle in Gunten passiert. Eine einzige Schiffsladung ersetze



15 Lastwagenfahrten vom Balmholz bis nach Thun. «Entlastet werden nicht nur die Mitwelt, sondern auch die viel befahrene Seestrasse, insbesondere die Nadelöhre in Thun.»

Trotz der Energieeffizienz – ein 215-PS-Motor reicht völlig aus – machen die hohen Treibstoffpreise der Firma zu schaffen. Und Bernhard Rupp ärgert sich über den Strassenzoll auf seinem Schiffsdiesel, wo doch die «Siegfried» die Strasse entlastet. Steuerbord zieht Schloss Oberhofen vorüber. Der Verladebahnhof in Thun-Scherzligen naht.

Durchdachte Details

Nach einem weiteren gekonnten Wende- und Anlegemanöver, diesmal im fließenden Wasser des Aarekanals in Thun, folgen wieder «Jobwechsel». Schiffsführer Johann von Gunten klettert in den auf Gleisen fahrbaren Verladekran und beginnt mit dem «Löschen», dem Entladen, der «Siegfried». Greifschaukel um Greifschaukel erleichtert den Frachter und entleert die tonnenschwere Ladung krachend in eine Komposition von acht bereitstehenden Güterwaggonen. Selbst die Komposition bewegt der Kranführer, indem er die

Kiesfracht

Jedes Jahr 50 000 Tonnen Stein über den See

Zwei Motorlastschiffe bewältigen heute den Kiestransport auf dem Thunersee: Einerseits die MLS «Siegfried» (Baujahr 1931, generalerneuert im Jahr 2000, Nutzlast 200 Tonnen) der Firma Rupp Gunten AG. Andererseits die MLS «Balmholz» (Baujahr 1924, umgebaut 1966, Nutzlast 180 Tonnen) der Firma Sorgen in Merligen. Die Schiffe der beiden Konkurrenzunternehmen befördern jährlich zusammen rund 50 000 Tonnen Steinmaterial vom Steinbruch Balmholz bei Sundlauenen zur Umladestation in Thun-Scherzligen. (hpr)

Sommerserie 2008 Leben auf dem See (4) Thuner Tagblatt

Schaufel in einen Güterwagen hineinhängt und so dann die ganze Waggonreihe vorwärts zieht und mit Gegensteuer wieder bremst. So füllt sich Wagen um Wagen. Der restliche Bahnschotter geht «aufs Lager» – einen grossen Schotterhaufen.

Alles ist durchdacht bis ins Detail. Die Kranschaufel greift einen kleinen Trax mit aufgeschweisstem T-Balken auf dem Kabinendach und hebt diesen ins Schiff. Bernhard Rupp schiebt damit den Schotter zusammen, bis die letzte Greifschaukel über der «Siegfried» davon schwebt. Vor der Wegfahrt schwebt auch der Kleintrax wieder aus dem Schiff. Dann folgt die Dusche. Eine Kranschaufel voll Aarewasser rauscht zur Reinigung der Länge nach aufs Schiff. Von Gunten steigt vom Brückenkran. Leinen los, und zurück geht die Fahrt. «Was müssen wir nun laden?» 200 Tonnen Feinkies. Bernhard Rupp ist wieder Kapitän, Johann von Gunten wieder Schiffsführer – bis zum zweiten Stopp des Tages im Steinbruch Balmholz.

Fotos: Hans Peter Roth