

Segelregatte am Thunersee

Autor(en): **D.K.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Berner Woche**

Band (Jahr): **31 (1941)**

Heft 34

PDF erstellt am: **25.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-647674>

Nutzungsbedingungen

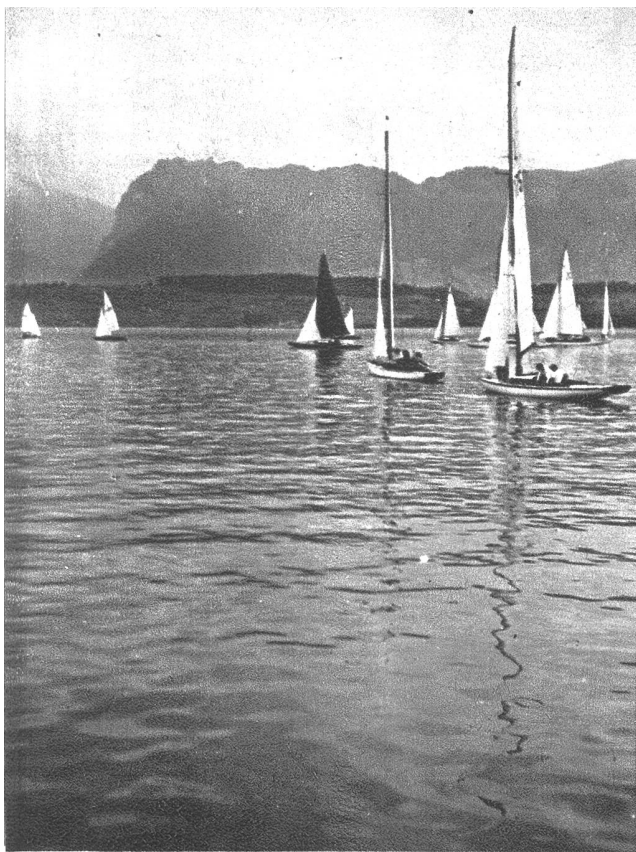
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

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.

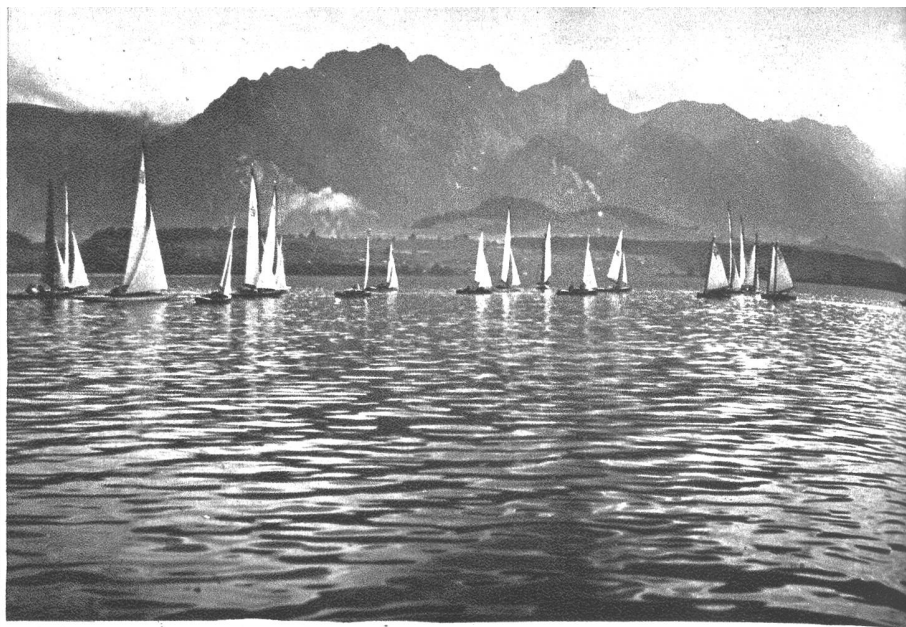
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

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.

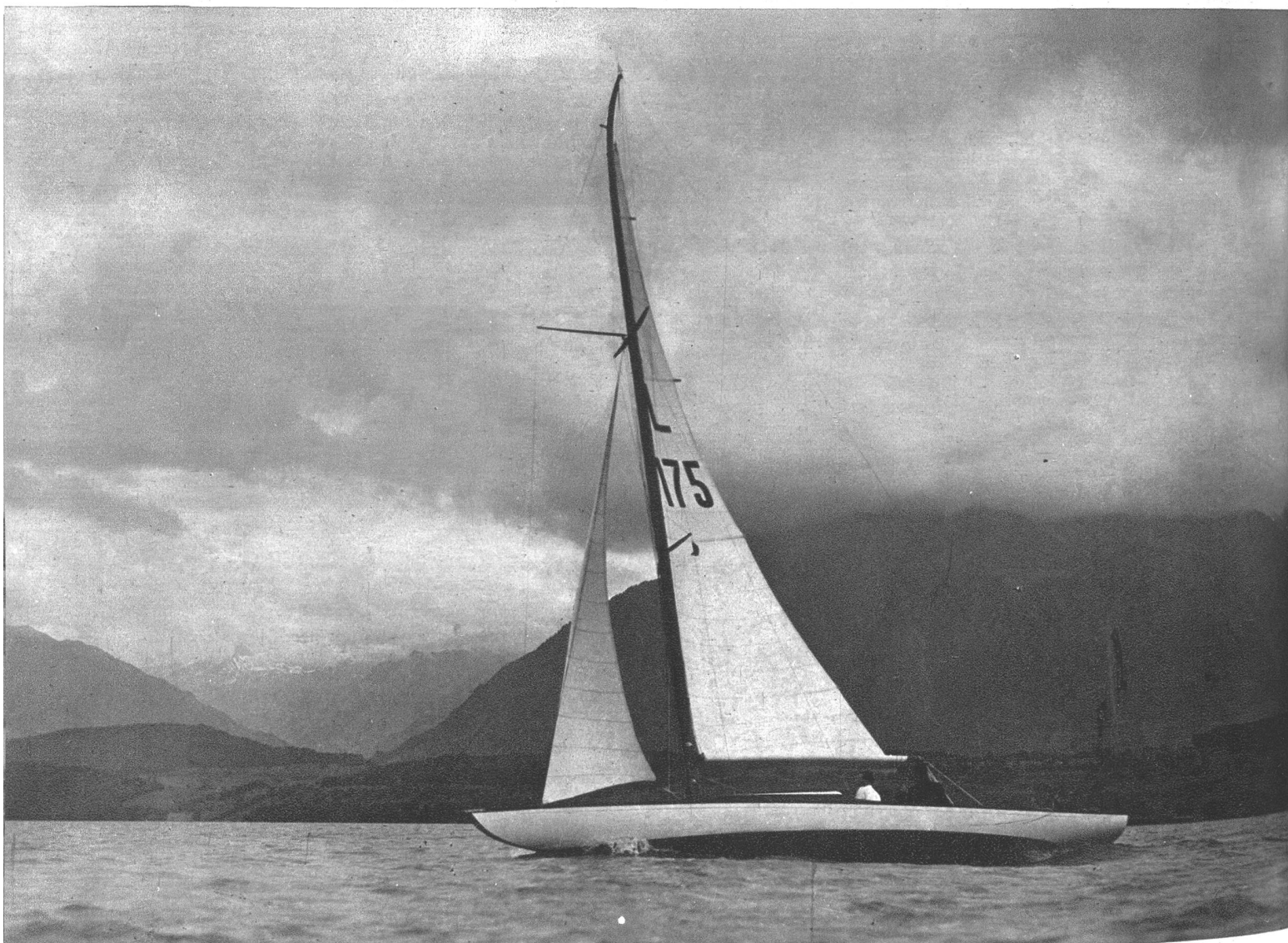


Beim Startbeginn am Samstag war das Wetter noch günstig.



Bei fortschreitender Fahrt steigerte sich die Windstärke in beträchtlichem Masse.

Segelregatte am Thunersee



Und gegen das Ende zu wurde die Fahrt schwer und äussert gefährlich. Die schwere Situation wurde jedoch von allen Seglern in vorbildlicher sportlicher Art gemeistert, so dass der denkwürdige Samstag der Regatte allen Beteiligten unvergessen bleiben wird. Es war wirklich ein Erlebnis.

Segelregatta am Thunersee . . .

Wenn man mit Vorurteilen durch das gutbürgerliche mit Scheuklappen ausgerüstete Leben schreitet, so trifft man auch gewisse Begriffe an, die mit der Wirklichkeit nichts gemein haben. Unter der Segelregatta hat man einfach einen Sport zu verstehen gelernt, (wie soll man sich nur ausdrücken?) zu dem man mit Bügelfalten, schönem und elegantem Dreß mit bunter Garnierung zu erscheinen hat und zu dem man die neuesten Cocktails in alphabetischer Reihenfolge ausprobiert haben muß. Auch sind natürlich Damen da, mit neuester Frisur, manikürten Nägeln und weiß der Ruckuck mit was noch für Zutaten und Allüren ... Die Herren ergehen sich in Kombinationen von Hochfinanz, hoher Politik und Sportdiskussion über die Ausichten einzelner Boote, deren Bedienung eigentlich weder von Bedeutung noch von sportlicher Art ist.

So beiläufig ging man belastet durch das Leben. Und plötzlich, an einem schönen gotteshellen Tag erhält man die Aufforderung zur Segelregatta am Thunersee zu kommen, um sich das gemütliche, man möchte sagen, arbeitslose Sportleben von der Nähe anzusehen. Im stillen denkt man sich, man verjäume zwar einen richtigen Jaß oder Stat im wirklichen Klubtotal, aber einen guten Tropfen, einen guten Bissen, einen guten Kaffee und einen Stumpfen werde man schließlich in diesen Kreisen erhalten können, denn ohne diese Zutaten wären Leute dieses Schlages gar nicht auszudenken.

Es ist Samstagnachmittag, ein komischer Tag in jeder Beziehung. Komisch auch in bezug auf das Wetter, fünf Minuten Sonne, fünf Minuten Regen, fünf Minuten Wind im abwechselnden Turnus. Das macht auch den vernünftigsten Menschen konfus. Man sitzt im Hotel Bellevue in Hilterfingen, von wo aus der Start der Segelboote stattfinden soll, langweilt sich mit sich selbst und sucht frampfhast nach den sagenhaften Damen und Herren des Segelsportes, von denen es, nach unseren normalen bürgerlichen Begriffen, in den Hotelhallen wimmeln sollte. Auf eine bescheidene Anfrage beim Hotelportier erhält man die Auskunft, daß die Herren und Damen noch mit dem Bereitstellen beschäftigt seien und bis zur Beendigung der Fahrt für niemand zu sprechen sein werden.

Einen Moment lang schien man betroffen, aber nach rascher Überwindung gewisser Minderwertigkeitsgefühle stürmte man los zu den Booten, um sich die Angelegenheit von der Nähe begucken zu können. Und es kostete Überwindung, die Korrektur eigener falscher Begriffe über sich ergehen zu lassen.

Die Boote standen schmuß und sauber noch an den Bojen oder Stegen festgemacht. Emsige Hände arbeiteten unaufhörlich an den Leinen, Masten und Verdeckten. Kurze Zurufe, verständiges Ricken und oft ein wüthiger Zuruf vom Konkurrenzboot. Insgesamt aber eine ernste und bis aufs Tüpfli genau ausgeführte Arbeit. Auf dem See tanzten die Boote unter leichtem Wellengang, einem tiefen sportlichen Geist untergeordnet, dem ein gewisser heimatlicher Stolz erkenntlich anhaftete. Man hatte plötzlich das Gefühl, die Stadt Bern sei selber an die Gestade des Thunersees gerückt und der unverdorbene Jargon und die typische Ausdrucksweise der guten Berner Bürger sei hier auf den Wellen zu Hause. Wie weggewischt sind die Vorurteile und plötzlich erkennt man auch den Sinn der aufopfernden sportlichen Arbeit unserer Berner. Ein Herr in blauer Jacke und Kapitänsmütze läuft hin und her, gibt kurze Anordnungen für die Startorganisation, die wirklich nicht einfach gehandhabt werden kann. Der Kapitän entpuppt sich als unser bekannter Rennfahrer Hans Stuber, dem die Dienstzeit noch an seiner Kondition erkennbar ist. Wo der Stuber dabei ist, denkt man im stillen, da muß unbedingt Kasse sein, denn ans Tempo ist er gewöhnt und wenn der sportliche Geist nicht im Vordergrund

stehen würde, dann wäre er sicher nicht mit dabei von der Partie.

Also macht man sich auf richtige Sportsektionen bereit, unwillkürlich beginnt man intensiv mitzumachen. Ein Boot der Binnenklasse fällt mir auf. Ein Herr und eine Dame haben scheinbar alle Hände voll mit dem Instandstellen des Bootes zum Start zu tun. Emsig und rasch wird gearbeitet. Man erfährt gewisse Einzelheiten von den Booten. Die dort Seemannsarbeit verrichten sind Herr und Frau Rud. Christen von Bern. Nachdem der Partner des Herrn Christen durch eine Verletzung verhindert, nicht antreten konnte, sprang seine Frau ohne weiteres ein. Ein wirkliches Wagnis, wie sich das später im Rennverlauf herausstellte.

Weiter unten in der Bucht steht schon die „Ariadne“ von W. und F. Bolz unter Segel und die Jungmannschaft zeigt tadellose Arbeit, die auch in der kommenden Schlechtwetterfahrt ausgezeichnet und gründlich geleistet wurde.

Die „Espoir“ von A. Hoffmann schoß am Landungsquai vorbei und die Besatzung — 2 Söhne Hoffmann und Rolf Büchler — zeigte schon zu Beginn der Fahrt eine ausgefeilte Arbeit und verständnisvolle und gegenseitig sich ergänzende Handhabung.

Die „Giriz“ mit Herrn R. Lüthy tänzelte elegant daher, als ob das Boot auch für die schwere Fahrt, die bevorstand, ohne weiteres bereit wäre. Unendlich nah schienen sich diese Menschen in diesem Augenblick zu sein, in dem sie sich sportbegeistert dem Startsignal des Kapitäns Stuber unterstellten. Inzwischen ist der See schwerer gemorden, schwarze Wolken ballten sich immer mehr und die Windstärke nahm merklich zu.

Nach dem Start der einzelnen Klassen flatterten über 50 Segel im Winde und es schien mir als ob sich dieses imposante Bild nicht so bald wiederholen werde. Mit jedem Zug aber, den die Boote durch das schon dunkel gewordene Wasser zogen, nahm die Windstärke bedeutend zu. Das harmlose Schauspiel, das in meiner einfachen Einbildung die Segelregatta bieten sollte, entwickelte sich zu einem sportlichen Kampfergebnis erster Güte.

Der Wind brach unheimlich los, die Wellen schlugen hoch auf, so daß man auch mit dem Fernglas nicht erkennen konnte, ob die Boote wirklich über Wasser fuhren oder schon Wasser gefaßt hatten, um jeden Augenblick zu kentern. Es heulte wirklich in allen Ecken und Enden. Irgendwo am Horizont sah man wie ein Segel losgerissen im Winde trieb. Es war, wie man das erkannte „Föhn III“, das Boot des Herrn Architekten Itten. Ungeheure Erregung hatte alle ergriffen, aber tapfer und mutig, mit viel Umsicht, brachte der Segler Boot und Mannschaft ohne fremde Hilfe heim. Ohne Preis, blieb es aber eine sportliche Leistung, die man nicht genügend hoch einschätzen kann.

Unterdessen kam eine Telephonnachricht, das Boot „Lahol“ des Herrn Willy Heuberger sei gefentert und liege im Wasser. Unter Aufbietung aller menschlichen Energie wurde ein Motorboot flott gemacht und im Augenblick als es losfuhr, hatte man das Gefühl, es werde auch in der nächsten Sekunde im Wasser verschwinden, so hoch schlugen die Wellen. Zum Glück klärte sich die Nachricht als Falschmeldung auf. Willy Heuberger lag mit seinem Boote nicht im Wasser, wohl aber in bedrängter Lage, doch konnte er seine Besatzung und sein Boot gut heimbringen.

Die Zwischenfälle mehrten sich zusehends und es blieb für mich ein unergründliches Wunder, wie es den Seglern möglich war, die vorgesehenen Fahrten zu beenden. „Es gibt nur eine Erklärung“, sagte der Bruder des Herrn Stuber, dessen Boot durch Steuerbruch am meisten betroffen wurde, „die Leute ar-

beiten hart, sie wissen das Wetter zu meistern und eifern ihren Weg zu halten. Nur Training und Wille kann in dieser Sportkategorie Erfolge zeitigen."

Nach den Leistungen zu urteilen, muß es sich wirklich so verhalten. Das Wetter schlug beträchtlich um sich herum, fast in allen Tonarten und nach ca. 2 Stunden Fahrt kamen die ersten Boote ins Ziel ... Wie sie ankamen, kann man sich nach diesem Hudelwetter leicht denken. In der Ausgleichsklasse A gewannen die jungen Bolz den ersten Preis, sie triesten vor Rässe, umso mehr strahlten sie in ihrem jugendlichen Übermut. Weiter folgten „Ninia“ mit H. Biedermann und „My-Gal“ von Ed. Heer, der als einer der besten Segler gilt und in Genf die Klubfarben vertreten wird.

In der Binnenklasse kamen die Hoffmann zum ersten Preis, „Passat“ mit Binggeli wurde zweiter und die Familie Christen kam auf den dritten Platz, wobei Herr Christen die Leistung seiner Frau ganz besonders unterstrich. Vierte wurde „Mata-Hari“ mit P. Langrein und fünfte „Ba-banque“ des Herrn R. P. Girard, die von dem Holländer Mynlief gesteuert wurde.

In der Ausgleichsklasse B kamen fünf Boote gut ins Ziel. Dr. Lauener aus Kirchberg belegte auf der „Thetis“ den fünften Platz, den er sich im Wetter redlich erkämpft hatte. Erster

wurde „Föhn II“ mit H. Bigler, als zweiter folgte Herr R. Lüthy auf der „Giriz“, die er mit viel Schneid zu Ehren brachte. Als Dritte kam „Memory“ von Herrn P. Gubelmann und vierte wurde „Nejade“.

Eine große Überraschung bereitete allen Herr H. Weber, der trotz Gaffelbruch der „Avanti“ durch sehr gute und prächtige Fahrt den ersten Preis in der Ausgleichsklasse Jollen erringen konnte.

Es ist unmöglich allen Fahrern einzeln das Lob auszusprechen, das sie sich an diesem denkwürdigen Samstagnachmittag verdient haben, aber eines sollen sie wissen, daß sie sich die Achtung aller jener Sportler erworben haben, die ihre Arbeit bewundern konnten.

Der Sturm wütete noch die ganze Nacht und nachdem man schon früh morgens um 6 Uhr aufgestanden war, um den Sonntag in den Bergen zu genießen, konnte man in der Nacht von Silterfingen mit Staunen feststellen, daß die guten Berner schon in ihren Segelbooten saßen und — flikten. Die Nacht hatte arg gewütet. Gefenterte Boote, losgerissene Jollen, verloren gegangene Beiboote usw. Für diese Leute gab es scheinbar keine Ruhe. Kaum waren sie dem Element entronnen und schon suchten sie für den Sonntag eine neue Arbeit ... Dr. D. S.

Wie das Schreckhorn bezwungen wurde.

v. Verhältnismäßig spät erst ist das Schreckhorn, der durch zwei weiße „Tübeli“ gekennzeichnete Viertausender im Berner Oberland, bezwungen worden — und doch sind es diesen Sommer bereits 80 Jahre seit dieser kühnen Erstersteigung. Von den andern allerhöchsten Herrschaften in diesem Teil der Alpen hatten menschlichen Besuch erstmals erhalten: Jungfrau 1811, Finsteraarhorn 1812, Großes Lauteraarhorn 1842, Mönch 1857, Eiger 1858.

Ein 1842 von A. Escher von der Linth, Ch. Girard, E. Desfor und 5 Führern unternommener Versuch, die höchste Erhebung des wilden Schreckhornkammes, das 4080 m hohe Große Schreckhorn zu ersteigen, führte nicht weiter als auf die südliche Spitze dieses mächtigen Gebirgszuges, auf das immerhin 4043 m hohe Große Lauteraarhorn. Ein 15 Jahre später erfolgter Versuch des Engländers E. Anderson mit den Grindelwaldner Führern P. Bohren und Chr. Almer wurde in der Nähe des Lauteraarfattels durch Lawinen vereitelt, so daß man sich mit dem 3497 m hohen Kleinen Schreckhorn begnügte.

Wieder gingen vier Jahre dahin, bis einer der hervorragendsten britischen Bergsteiger, ein Zeitgenosse der Whymper, Tyndall, Moore usw., den siebringenden Angriff auf diesen gefährlichen Viertausender unternahm. Es war der Erstersteiger des Rimpfischorns, des Alphubels, des Bietschorns, des Obeeraarhorns und des Blümlisalporns, der junge Gelehrte

Leslie Stephen von Cambridge, der am 15. August 1861 mit seinen Führern Christian und Peter Michel und Ulrich Kaufmann in Grindelwald aufbrach und nach einem Nachtlager beim Rastenstein — in der Gegend der heutigen Schwarzeggütte des S. A. C., Sektion Basel — den mühsamen Aufstieg an der südwestlichen Seite des Felskolosses begann. In einem schmalen Couloir kletternd, erreichten sie nach 4½ Stunden den Kamm und über diesen — rechts und links 1000 m tiefe Abgründe — mittags gegen 12 Uhr den Gipfel des Großen Schreckhorns. Nach einstündiger Gipfelrast unter wolkenlosem und warmem Sommerhimmel wurde mit großen Gefahren und nach vielen vergeblichen Versuchen der Abstieg nach der Strallegg und von da zum Nachtlager am Rastenstein bewerkstelligt. — Die erste schweizerische Besteigung des Großen Schreckhorns, und zwar auf z. T. neuer Route, gelang 1864 dem bekannten Berner Alpinisten Edmund v. Fellenberg in Begleitung von Prof. Chr. Mehn, dem Grindelwaldner Pfarrer Gerwer und drei Führern.

Leslie Stephen, der Vater der berühmten englischen Romanschriftstellerin Virginia Woolf, erklieg nach seinem Sieg über das Schreckhorn auch als Erster die Jungfrau vom Rottal aus, sowie das Zinal-Rothorn. Seiner besonderen Liebe für das Berner Oberland hat er in seinem 1935 auch in einer französischen Ausgabe erschienenen Werk „The Playground of Europe“ Ausdruck gegeben.

Kürzung des Winterfahrplanes um 10 Prozent.

Im Hinblick auf die immer schwieriger werdende Versorgungslage, wobei besonders der Mangel an Kohle und Öl zu erwähnen ist, und die seit Kriegsausbruch andauernd sehr starke Beanspruchung des Rollmaterials und des Oberbaues ist eine Herabsetzung der Fahrleistungen im Personenverkehr auf den elektrifizierten Linien wie auf den Dampfstrecken nicht mehr länger zu umgehen. Es handelt sich in erster Linie um eine vorsorgliche Maßnahme auf weite Sicht, die sich aus dem Zusammenspiel verschiedener Faktoren aufdrängt und eine Sicherstellung des lebenswichtigen Güterverkehrs verlangt.

Die Barentwürfe für den am 6. Oktober beginnenden Winterfahrplan basieren deshalb auf einem Abbau der Fahrleistungen von durchschnittlich 10 %. Als Richtlinie gilt, daß vor allem die in den letzten Jahren zusätzlich eingeführten Schnell- und

Personenzüge mit schlechter Besetzung sowie ungenügend frequentierte Früh- und Spätzüge aufgehoben werden. Ferner erfolgt eine Entlastung des Wochenendverkehrs von Zügen, die einem ausgesprochenen Luxus- und Vergnügungsverkehr Vorschub leisten. An Sonntagen wird sodann eine Anzahl von Berufszügen ausfallen.

Damit wird ermöglicht, daß trotz einer Reduktion von 10 % der Fahrleistungen der Winterfahrplan nach wie vor allen volkswirtschaftlich gerechtfertigten Bedürfnissen genügen wird. Es handelt sich hier nach zwei Kriegsjahren um die erste allgemeine Einschränkung des Personenverkehrs. Auch nach diesem Abbau wird das Schweizer Volk noch immer einen hinsichtlich Zugsdichte und Fahrgeschwindigkeiten unvergleichlich besseren Fahrplan besitzen als ihn der Kriegsfahrplan bieten würde.