

Heute wetteifern Sportler tierisch am Lätt-Fescht

Blumenstein Sportler vereinen heute Samstag zwei alte Sportarten und kämpfen um ein «Muneli».

Ein neues, noch nie da gewesenes Sportfest geht heute bei der Festhütte Blumenstein über die Bühne – das Lätt-Fescht. Daran nehmen je 36 Hornusser und Platzger verschiedener Stärkeklassen teil. Sie bilden sechs Gesellschaften mit je sechs Mitgliedern. Dabei werden an diesem Wettkampf nicht die einzelnen Sportarten im Vordergrund stehen, sondern die Gesamtwertung der eingeladenen Gemeinden. Der Wettkampf beginnt am Vormittag mit den Vorrunden, bei welchen sich der Beste jedes Vereins für den Einzelfinal am Nachmittag qualifiziert und um ein «Muneli» kämpft.

Das Fest wird von Mitgliedern der Hornussergesellschaft Wattenwil und des Platzgerclubs Blumenstein organisiert. Die beiden alten und traditionellen Sportarten sind in der Region gut verankert, gelten aber dennoch weitherum als Randsportarten. Beiden wurde laut Google schon zu Gotthelfs Zeiten gefront. Weil die Wettkämpfe jedoch oft am Sonntag ausgetragen wurden, versäumten die Männer meistens den Gottesdienst – und es sei auch etwa zu Raufereien gekommen. Daher seien Platzgen und Hornussen zeitweilig sogar verboten worden.

Der Lehm für die Nouss

Dem OK geht es beim Fest vor allem darum, die beiden Sportarten zu fördern und in der Schweiz bekannter zu machen. Aber auch der Zusammenhalt der beiden Vereine soll durch den Anlass gestärkt werden. Der Wettkampf erfordert ein grosses Mass an Konzentration, Zielsicherheit und viel, viel Übung. Zudem braucht es bei beiden Lätt (Lehm). Damit wird beim Hornussen der Nouss auf der Abschlagrampe fixiert. Beim Platzgen wird der Wurfkörper in eine Lehmtondele geschleudert. Der Zustand dieser Rondelle spielt eine wichtige Rolle. Die Wurfdistanz beträgt 17 Meter, und die ahornblattförmige Platzge wiegt



Ein zufriedener OK-Präsident Roger Amstutz. Foto: Verena Holzer

ein bis drei Kilo. Beim Hornussen ist vorwiegend mannschaftliche Zusammenarbeit gefragt. Der Nouss wird ins Ries geschlagen, und der Gegner versucht diesen mit der Schindel so früh wie möglich zu stoppen.

Zum familiären Anlass bei der Festhütte Blumenstein erwartet das OK zwischen zwei- und dreihundert Besucherinnen und Besucher. Er beginnt mit den Vorrunden um 9 Uhr beim Platzgen, 9.30 Uhr Hornussen, 12 Uhr Essen in der Festwirtschaft, 14 Uhr Teamfinale und 15.30 Uhr Einzelfinale beider Sportarten.

Verena Holzer

Ein Tanz über den Ozean

Thun Den Atlantik in einem Ruderboot bezwingen? Diese Herausforderung nehmen vier Schweizerinnen im Dezember an. Wir sprachen mit der Wahl-Thunerin Astrid Schmid, Crew-Mitglied der Swiss Oceandancers.

Christina Burghagen

Wenn hierzulande Weihnachtsbäume geschmückt werden, stürzen sich Astrid Schmid, Carla Lemm, Sandra Hönig und Tatiana Baltensperger mit ihrem Boot Heidi in atlantische Fluten. In 74 Tagen startet das Quartett auf der kanarischen Insel La Gomera mit Ziel Antigua. Dieser Plan löst nicht bei allen Bewunderern aus: «Die einen finden es toll», erzählt Astrid Schmid, «die anderen halten uns für verrückt – und ver-rückt sind wir auch», lacht sie. Die vier Frauen rücken für 33 bis 60 Tage ab vom Alltag – radikal.

Die Idee, den Atlantik zu überqueren, kam von Tatiana Baltensperger (1965) aus Egglisau, inspiriert von Sohn Luca, der im Schweizer Boot Swiss Mocean 2017/18 ruderte – 30 Tage brauchte seine Crew für 5000 Kilometer und belegte Platz 3 bei der Talisker Whiskey Atlantic Challenge 2017. So setzte sich die Mutter des sportlichen Sohns in den Kopf, ihm nachzueifern, was eine populäre Zeitung in einem Artikel aufgriff.

Ein Team wächst heran

Dank des Berichts erfuhr Astrid Schmid (1972) von Tatanas Traum. Fasziniert nahm sie Kontakt auf. «Tatiana ist ein Bewegungsmensch und liebt Wasser», verrät sie. Bald fand sich Sandra Hönig (1976) aus Mendrisio im Tessin, die Schmid vom Fallschirmspringen kannte. Sie wiederum konnte die weit gereiste Carla Lemm aus Grenchen gewinnen.



Ein nasses Abenteuer über den Atlantik: Astrid Schmid aus Thun freut sich auf ihr gemeinsames Unterfangen mit den anderen drei Swiss Oceandancers. Foto: Patric Spahni

«Ich selbst kenne das Meer eher von unten», offenbart Schmid, die das Tauchen liebt. Die Bündnerin lebt mit ihrem Partner Reto Flühmann seit zwei Jahren in Thun. Rudererfahrungen hatten die Frauen bis vor einem Jahr kaum. Doch dank ihrer Trainerin Bea

Schwarzwälder und dem Seeclub Thun wurde aus dem Kleeblatt ein ruderstarkes Team. Jede trage eine Motivation in sich, zählt Astrid Schmid auf: «Mich fasziniert die Reduktion – wir dürfen je 17 Liter Gepäck mitnehmen, das ist ein halber Müllsack voll!»

Tatiana Baltensperger freut sich darauf, den Alltagsgeräuschen zu entfliehen. Carla Lemm zieht als Reiselustige diese Art der Fortbewegung an. Die Herausforderungen von der Sicherheit bis hin zur Vernetzung enthusiastieren die Fallschirmspringerin Sandra Hönig.

Es gäbe im Notfall ein Satellitentelefon auf der Heidi. Umkehren geht nicht, denn gegen den Strom zu rudern sei unmöglich, erklärt Schmid. Natürlich müssten sie abbrechen, wenn eine Krankheit oder technische Probleme den Ausknopf drücke.

Astronautenkost geht mit

Immer zwei seien für zwei Stunden am Ruder, die anderen beiden ruhen aus. Die Mahlzeiten bestehen aus Astronautenkost in den Geschmacksrichtungen Spaghetti bolognese oder Reis mit Curry. Die Nahrungsverpackungen werden bei Ankunft nachgezählt, nichts landet im Meer. Über eine Wasseraufbereitungsanlage produzieren die Sportlerinnen Trinkwasser, acht bis zehn Liter pro Tag und Frau. Benutzt werden darf nur wasserlösliches Toilettenpapier. «Der Eimer für die Notdurft steht mittig, dort stört er nicht», erzählt Schmid gelassen. «Jede ist auf der Fahrt so, wie sie ist.» Sie fasziniert die Ausstrahlung der Menschen, die im Hafen von Antigua ankommen: «Schauen Sie in diese Gesichter! Tief zufrieden, gelassen, bewegt, gereift und strahlend.»

Die SRF1-Sendung «Jetzt oder nie – lebe deinen Traum» stellt die Swiss Oceandancers und ihre Fahrt über den Atlantik am 28. September, 20.10 Uhr, vor. Sie sind das erste Schweizer Frauenteam, das diese Challenge annimmt. Das Boot wird nach der Reise an ein neues Team verkauft. Der Erlös geht an die Wasserinitiative «Viva con Agua». www.swiss-oceandancers.ch.

Kolumne

Schluss mit Seldwyla beim Lötschbergtunnel!

Schon bei der Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels im Jahr 2007 habe ich mich gefragt, ob wir uns tatsächlich in Frutigen oder in Seldwyla befinden. Da plant das reiche Land Schweiz doch einen doppelspurigen Basistunnel durch die Alpen, baut ihn aber nur halb-batzig aus. Das Bild bei einer Tunnelbesichtigung bei Mitholz hat sich bei mir tief eingepägt: Plötzlich endet die eine Tunnelröhre – an einer Betonwand!

Heute präsentiert sich die Situation so: Auf den östlichen rund 40 Prozent des Tunnels (14 km Raron–Ferden) herrscht Doppelspur. Im Mittelteil, ebenfalls rund 40 Prozent (15 km Ferden–Mitholz), ist die 2. Röhre zwar ausgebrochen, aber ohne Gleisanlagen und somit nutzlos. Die restlichen rund 20 Prozent (6,5 km Mitholz–Frutigen) sind einspurig, eine 2. Röhre gibt es nicht.

Nun hat der Bund den betriebsfähigen Ausbau des mittleren Abschnitts (Ferden–Mitholz) ins nationale Bauprogramm aufgenommen. Doch die 2. Röhre der Teilstrecke Mitholz–Frutigen soll bleiben, was sie ist: harter, toter Fels. Die Kosten für den beschlossenen Teilausbau sind auf 930 Millionen Franken veranschlagt; der Totalausbau würde laut BAV



René E. Gygax war langjähriger Chefredaktor von Thuner Tagblatt und Berner Oberländer. Er lebt und ist aktiv in Thun.

mit 1,4 Milliarden zu Buche schlagen.

Nun werden in der Politik unüberhörbare Stimmen laut, auf eine weitere Halb-batzigkeit zu verzichten und den Lötschberg-Basistunnel endlich zu dem auszubauen, was von Anfang an die Idee war: ein doppelspuriger Alpentunnel auf der direktesten Strecke Rotterdam/Hamburg/Berlin–Mailand/Genua. Oder Basel/Bern–Wallis.

Denn der traurige Witz des geplanten Teilausbaus ist, dass der Tunnel für vier bis sechs Monate gesperrt werden müsste, um dann doch keinen ganzen Tunnel zu haben. Seldwyla noch einmal? Bei einem Jahrhundertprojekt?

Darum fordert jetzt der Walliser CVP-Nationalrat Matthias Bregy, den Vollausbau mit zwei durchgehenden Tunnelröhren anzupacken. Er wird kräftig unterstützt vom Berner SVP-Regierungsrat Christoph Neuhaus und vielen weiteren Kreisen aus Politik, Wirtschaft und Tourismus. Es gibt viele triftige Argumente für den Vollausbau:

• Der Lötschbergtunnel hat für den Tourismus eine wesentlich grössere Bedeutung als ursprünglich prognostiziert. Ein Vollausbau wäre ein stechender

Trumpf für den Tourismus im Wallis und im Berner Oberland.

• Der Halbstundentakt für Personenzüge in beiden Richtungen wäre – als letzte Inter-city-Stecke der Schweiz – endlich realisierbar. Er wäre vor allem ein Segen für die Pendler Wallis–Bern, deren Zahl sich seit der Tunnelöffnung versechsfacht hat.

• Die Güterzugskapazität würde verdoppelt. Die Wartezeiten für Güterzüge von bis zu drei Stunden entfielen. Die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene würde gefördert. Darum sind auch die Vertreter der Alpeninitiative aus ökologischen Gründen für den Vollausbau.

• Die teuren Güterzugsfahrten mit zwei Loks über die alte Bergstrecke entfallen. Das spart Kosten, Zeit und Energie.

• Wenn der Gotthardtunnel einmal ausfallen sollte, könnte der Lötschberg «einspringen». Ohne Vollausbau wäre die Redundanz beim alpenquerenden Nord-Süd-Korridor (so heisst das im Fachjargon) nicht gewährleistet.

Und die Gretchenfrage der Kosten? Der Vollausbau kostet 1,4 Milliarden Franken, der beschlossene Teilausbau 0,93 Milliarden: Die Mehrkosten für den Vollausbau von rund einer halben Milliarde sind, mit Verlaub, für die Schweiz ein Klacks. Das zahlt die Nationalbank aus der Portokasse. Abgesehen davon, dass die halb-jährige Sperrung massive zusätzliche Kosten auslösen würde: Züge über andere Strecken umleiten, negative Auswirkungen für Pendler und Tourismus.

Die 1,4 Milliarden sind weniger als die jährlichen Kosten für die Asylindustrie (ohne Gemeinkosten und Sozialleistungen). Und sie sind nur wenig höher als die viel diskutierte Kohäsionsmilliarde für die Oststaaten. Und ein Bruchteil der Kosten für neue Kampfflugzeuge. Man komme mir jetzt nicht mit Äpfeln und Birnen. Es sind immer Steuergelder von den immer gleichen Steuerzahlern.

Darum ist die Politik gefordert, beim Lötschberg endlich Nägel mit Köpfen zu machen: Vollausbau auf durchgehende Doppelspur! Nicht nur Dölf Ogi, der Vater der Neat, würde dann sagen: «Freude herrscht!»

gygaxthun@bluewin.ch
redaktion@bom.ch