

Zeitschrift: Jahrbuch vom Thuner- und Brienzersee
Herausgeber: Uferschutzverband Thuner- und Brienzersee
Band: - (1991)

Artikel: Die Entwicklung der Schifffahrt auf den Seen des Berner Oberlandes
Autor: Liechti, Erich
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1096810>

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>

Erich Liechti

Die Entwicklung der Schifffahrt auf den Seen des Berner Oberlandes

Einleitung

Ziel meines Artikels ist es — im Gegensatz zu den bis heute erschienenen Publikationen — die Abhängigkeiten unserer Schifffahrt mit den entsprechenden Zeitepochen, dem politischen Geschehen und dem gesellschaftlichen Umfeld in Zusammenhang zu bringen und aufzuzeigen, was für Einflüsse für die damals übliche Schiffsbaukunst wirksam waren, welchen Bedürfnissen die Schiffe der damaligen Zeit zu entsprechen hatten und wie die technische Entwicklung der Schiffe im Verlaufe einer sehr langen Zeit vor sich ging.

Diese synoptische Darstellung soll aufzeigen, wie lange der Weg und die Entwicklungsgeschichte des Schiffsbauwes überhaup war und wie unglaublich lang keine grundlegenden Änderungen und Entwicklungen zu verzeichnen waren. Wir müssen erkennen, dass vor dem Eintreten der grossen industriellen Revolution ab Mitte des 18. Jahrhunderts keine nennenswerten Entwicklungen in der gesamten Technologie zu verzeichnen waren und Altes immer wieder fast unverändert übernommen wurde.

Die Geschichte der Schifffahrt auf den Oberländerseen

Die Frühzeit

Zu Beginn unserer Betrachtungen drehen wir das Rad der Zeit um ca. 4000 Jahre zurück, in die Bronzezeit, in die Epoche der Pfahlbauer. Hier beginnt die spannende Geschichte unserer Schifffahrt.

Damals dürften die Ureinwohner unseres Landes, die Pfahlbauer, zu Jagdzwecken auch die ersten Schiffe auf dem Wendelsee eingesetzt ha-

ben, denn diese lebten als sesshafte Sammler und Jäger nicht nur von der Wildjagd, sondern auch vom Fischfang.

In dieser Zeit begegnen wir auch den ersten primitiven Schiffen, den sogenannten Einbäumen. Wie der Name sagt, bestanden diese Boote aus geeigneten Baumstämmen, welche die Schiffsbauer mit ihren Bronzebeilen in eine geeignete Form brachten. Den Schiffshohlraum brannten sie mit Feuer aus. Zur besseren Stabilität befestigten diese frühen Schiffsbauer Schwimmer an Auslegern, so wie es heute noch auf den Polynesischen Inseln üblich ist.

In der gleichen Zeitepoche dürften auch die ersten Fellboote entstanden sein. Einem findigen Mann mag das mühsame Ausbrennen und Schnitzen der Einbaumschiffe zu umständlich geworden sein. Aus Ästen schuf er eine Art Spantengerippe und überzog dieses mit Tierfellen: Das seetüchtige Fellboot war geboren und ersetzte nach und nach die Einbäume.

Eine noch weit reifere Erfindung war die des Rindenbootes, des sogenannten Kanus. Das Kanu dürfte die am längsten eingesetzte Schiffsform auf unseren Gewässern gewesen sein. Es war bis im 18. Jahrhundert insbesondere auch bei den Indianern Nordamerikas in Gebrauch und erwies sich als ausserordentlich seetüchtig, zumal es sich hierbei um eine erstmals hydrodynamisch weiterentwickelte Konstruktion handelte.

Leider war es der Archäologie bis heute vorenthalten, am Wendelsee die hier besprochenen Boote ausgraben zu können. Trotzdem gestatte ich mir zu behaupten, dass auch auf unseren Gewässern solche Schiffe im Einsatz waren!

Die Römer

Ob die Römer, welche bis ins 4. Jahrhundert n. Chr. unsere Gegend bevölkerten, ebenfalls Schiffe auf unseren Seen einsetzten, wissen wir nicht. Auch hier fehlen die entsprechenden Spuren. Wahrscheinlich wäre es schon gewesen, denn auch die Römer trieben Fischfang und waren von Natur aus mit der Schifffahrt vertraut. So wäre es auch ohne weiteres verständlich, wenn diese hier Schiffe eingesetzt hätten.

Als gesichert scheint mir deshalb die Tatsache, dass die Römer die ersten gewesen waren, welche sich bei uns die Windkraft zum Schiffsantrieb zu Nutzen gemacht haben.

Der Einsatz von Segel war den Bewohnern der Meeresküsten schon damals seit langem bekannt. Wir gehen somit davon aus, dass es die Römer waren, welche in unseren Landen das Segel eingeführt haben.

Doch wir wollen hier nicht auf den ausgereiften, traditionsreichen römischen Schiffsbau eingehen, das würde den Rahmen dieses Vortrages bei weitem sprengen.

Wir stellen aber fest, dass in den bisher betrachteten 2000 Jahren der Schiffsbau nur unwesentliche Fortschritte gemacht hat, und dass speziell in der Antriebstechnik nur Muskel- und Windkraft zur Anwendung gelangten.

Vom Mittelalter zur Neuzeit

Nach dem Niedergang der römischen Herrschaft in unserer Gegend im 4. Jh. n. Chr. wurde es für eine Zeitlang stiller an den Gestaden unserer Seen. Nach und nach bevölkerten die ersten sesshaften Bauern, heidnische Kelten und Alemannen, das Land und gründeten die ersten Siedlungen am See.

Neben Tierhaltung und Ackerbau betätigten sich diese Menschen mit Fischfang. Dazu benötigten sie Schiffe und Boote. Von anderen Landstrichen wissen wir, dass es sich hierbei um nauenähnliche Boote handelte. Diese Schiffsform wurde aber kaum hier erfunden, sondern wurde von den aus Norden einwandernden Völkern mitgebracht.

Bei diesen sogenannten Flachbodenbooten handelt es sich um Holzspanntenkonstruktionen, welche mit Brettern beplankt wurden. Die Fugen dichtete man mit Moos und Harz ab. Die Grösse dieser Schiffe war unterschiedlich. Man baute Schiffe von 4 bis ca. 12 m Länge und entsprechender Breite. Es ist anzunehmen, dass das Segel von Anfang an benützt wurde: Man befestigte das grob gewobene Leinentuch an einer am Mast befestigten Rahe. Die Antriebskraft war also Muskelkraft und der Wind, gleichermassen, wie die damaligen Mühlen, Knochenstampfen und Sägereien ausschliesslich mit Wasserkraft betrieben wurden.

Diese Schiffsform vermochte sich beinahe unverändert über Jahrhunderte zu halten und bildete damals den Rückgrat der Fischer- und Transportflotten. Wir sehen diese Schiffe im frühen Mittelalter, also während der

karolingisch-merowingischen Zeit, während der Zeit der Christianisierung unseres Landes, der Zeit der Burgen, der Entstehung unserer Eidgenossenschaft bis hin in unsere Zeit.

Ab ca. 1100, dem Beginn des weiträumigen Handels, wurde der Gütertransport mit Saumtieren auf völlig ungenügenden Wegstrecken abgewickelt. So ist es sehr naheliegend, dass, wenn immer möglich, der bequemere Wasserweg als Transportstrasse herangezogen wurde. Gerade in gebirgigen Gegenden war der Gütertransport äusserst mühsam, zeitraubend und gefährlich. So ist es wenig verwunderlich, dass gerade auf unseren beiden Seen (wie übrigens auch auf den anderen Alpenrandseen) der Schiffstransport eine grosse Bedeutung erlangte.

Die Dimensionen der Schiffe wurden deshalb immer grösser. Hatte man es ursprünglich mit kleinen, ruderbootgrossen Schiffchen zu tun, sehen wir nun vermehrt grössere, den gewachsenen Bedürfnissen angepasste Schiffe.

Bekannt waren auf unseren Gewässern die sogenannten «Böcke» mit einer Tragfähigkeit von 10 bis 30 Tonnen.

Wie bereits erwähnt, erfolgte die Fortbewegung durch Rudern, wozu auch die Reisenden freundlich eingeladen waren.

Eine Fahrt von Thun nach Interlaken dauerte 5—6 Stunden und die Reise von Interlaken nach Brienz weitere 3—4 Stunden.

Wie beschrieben, erfolgte der Transport der Güter und Waren in unsere Gegend mit Saumtieren über die Alpenpässe, zum Beispiel Grimsel oder Brünig, bis an den Brienzersee. Im Kienholz oder der Tracht zu Brienz wurden die Güter auf unsere Lastschiffe umgeladen. Von hier an besorgten kräftige Ruderknechte, unterstützt mit Windkraft, das weitere Vorwärtkommen, aber nur bis Bönigen oder Interlaken-Zollhaus.

Hier mussten alle Waren wiederum auf Wagen und Tiere verladen werden, um bis nach Neuhaus an den Thunersee gebracht zu werden.

Im Mittelalter diente der bewachte Hafen der Wasserburg Weissenau dem Güterumschlag und bot den Güterschiffen Schutz vor Wetterunbill und räuberischen Unholden.

Von hier weg ging es mit dem Schiff weiter bis nach Thun und sogar weiter die Aare abwärts bis Bern und ins Mittelland.

Dem Warenumschat dienten Sustgebäude, wo die Waren — vor allem Wein, Salz, Seide, Stoffe usw. — zwischengelagert werden konnten und

wo Reisende wie Schiffsleute Unterkunft und Verpflegung vorfinden. Im Neuhaus finden wir eine solche Sustainlage in nahezu originalem Zustand wieder.

Dass die Fahrten mit solch oft schwer überladenen Schiffen nicht ganz ungefährlich waren, beweist ein Vorstoss der Schiffsleute an die Regierung in Bern aus dem Jahre 1712: Es wird verlangt, dass beim sogenannten «bösen Rath», der einzigen möglichen Landestelle am Felsenufer des Thunersees zwischen Sundlauen und Beatenbucht eine Art Schutzhafen gebaut werden soll, damit die bei Unwetter in Not geratenen Schiffer dort Schutz suchen konnten. Die Stelle ist heute noch sichtbar, aber leider durch ein neuzeitliches Ferienhaus verbaut worden.

Sicher ereignete sich während dieser über Jahrhunderte dauernden Schifferepoche gar manch schrecklicher Schiffbruch in den stürmischen Wellen des Thuner- und Brienersees, und viele Menschen haben Leben, Hab und Gut verloren.

Ich erinnere nur an den Untergang eines mit einer riesigen Heuladung beladenen Güternauens im Jahre 1642 zwischen Gwatt und Hilterfingen: Dem Unglück fielen nicht nur 3 Kühe, 2 Kälber und 6 Geissen, sondern auch eine ganze Familie aus Hilterfingen, nämlich der Grossvater, der Vater und 5 Kinder zum Opfer. Einzig die Familienmutter überlebte die Katastrophe: sie wurde beim Schoren an Land geschwemmt.

Diese Katastrophe erinnert an die Tatsache, dass Bauern vom rechten Thunerseeufer Äcker und Felder im Gebiet von Gwatt-Dürrenast, also am anderen Seeufer, bestellten.

Eine Besonderheit des Bedarfsverkehrs auf dem Thunersee ist speziell bemerkenswert: die Pilgerschiffahrt.

Die heute noch berühmte Klause des heiligen Beatus in der Beatushöhle wurde damals von Pilgern, welche im Besuch der heiligen Stätte besonderes Heil erwarteten, förmlich überschwemmt. Findige Schiffer führten deshalb einen besonderen «Liniendienst» ab Thun und Interlaken ein. Das «Bilgerischiff», wie es genannt wurde, führte die Pilger in kürzerer Zeit, als dies auf dem normalen Pilgerweg möglich war, zu den Grotten bei den Beatushöhlen.

Die besonders für den Personendienst eingerichteten, ca. 6—10 m langen und bis zu 3,5 m breiten Schiffe besaßen ein tonnenförmiges Zelt, welches die Reisenden vor Witterungseinflüssen schützte. Die Bänke waren

längsseitig angeordnet und in der Mitte befand sich ein roher Tisch.
Diese Art von Booten diente bis in die jüngste Zeit der Personenbeförderung.

Die Neuzeit und die industrielle Revolution

Langsam gleiten wir nun in die Neuzeit über. Noch ist zwar die Epoche der grossen, hölzernen Ledischiffe im Berner Oberland nicht vorbei — aber draussen in der Welt tut sich was — die technische Revolution kündigt sich an:

Was jetzt folgte, waren fundamentalste Veränderungen, mit welchen die Naturkräfte überwunden werden konnten. Es folgt der Übergang von der alten Zeit zur Moderne, vom Handwerk zur Industrie, vom Patriziat zur Demokratie, vom föderalistischen Staatenbund zum Bundesstaat. Damals begann man in die Verhältnisse unserer heutigen Epoche einzuspüren.

In einem Zeitraum von drei Generationen veränderte sich auch in unserer Gegend das gesamte Gefüge von Wirtschaft, Gesellschaft und Kultur von Grund auf.

Die Revolutionen um 1800 haben die Grundlagen unserer heutigen Existenzbedingungen gelegt und fordern uns auch heute immer wieder zur Auseinandersetzung heraus.

Danach begann auch die Bevölkerungsexplosion, die wir in unserer Zukunft kaum werden meistern können und die ganze Umwelt von Grund auf verändern wird.

Doch kehren wir zurück in die Zeit der grossen Thuner- und Brienzerseeböcke, in die Zeit des Dreissigjährigen Krieges, in die Zeit des Barock (1600—1750): Bevor die Dampfmaschine erfunden werden kann, welche schlussendlich die technische Revolution überhaupt auszulösen vermag, müssen vorerst eine ganze Reihe von Vorerfindungen stattfinden. Die nachfolgende Darstellung mag zur besseren Übersicht beitragen:

1643	Torricelli erfindet die Schwere der atmosphärischen Luft
1647	Pascal entdeckt die Messbarkeit des Luftdruckes (Barometer)
1649	Guericke erfindet die Luftpumpe
1661	König Ludwig IV. kommt auf den Thron

- 1663 Worcester beschreibt eine Vorrichtung, bei der durch Dampfdruck Wasser gehoben werden kann
Guericke erfindet das Manometer
- 1681 Papin erfindet den Dampfkochtopf
- 1690 Papin erfindet die atmosphärische Dampfmaschine und gilt hiermit als der eigentliche Entdecker dieser Antriebsart
- 1710 Newcomen erfindet die Dampfmaschine mit Einspritzkondensation und schafft damit den dann lange betriebenen Typ der atmosphärischen Dampfmaschine.
-
18. Jahrh. Die Berge ziehen viele Fremde, aber auch Bewohner der Schweizer Städte an. Neben dem wissenschaftlichen Interesse an Geologie, Biologie und der Vermessung, entsteht der Wunsch, die unverdorbene, freie Bergbevölkerung kennenzulernen, was dem Tourismus zu einem grossen Aufschwung verhilft.
Entstehungszeit der heute vielbeachteten Stiche der Kleinmeister.
Es entwickelt sich eine eigentliche Fremdenindustrie. Besonders Engländer fühlen sich angezogen.
- 1735 Erfindung des Gussstahls
- 1740—1780 Kaiserin Maria Theresia von Österreich
- 1754 Erfindung der Drehbank
- 1764 James Watt entdeckt wesentliche Verbesserungen zur Dampfmaschine
- 1776 Hornblower erfindet die Zweifachexpansionsmaschine
- 1783 Jauffroy baut das Dampfschiff «Pyroscaphe» und gilt hiermit als der eigentliche Schöpfer des Dampfschiffes!
- 1788 Fitch befördert mit dem Raddampfer «Perseverance» Personen von Philadelphia nach Burlington.
- 1789 Französische Revolution
- 1790 Fitch baut sein drittes und viertes Dampfschiff
- 1798 Einbruch der Franzosen unter Napoleon in die Schweiz.
- 1798—1803 Helvetische Republik
- 1800 Fulton erprobt in Amerika sein Tauchboot «Nautilus»
Evans baut die erste Hochdruckdampfmaschine

- 1802 Symington erprobt erfolgreich sein Dampfschiff «Charlotte Dundas», das erste Dampfschiff in Europa.
- 1803 Fulton erprobt sein erstes Dampfschiff auf der Seine.
- 1803 Ende der Helvetik. Das Land verfällt dem Chaos.
- 1804 Woolf verbessert die Hornblower'sche Maschine und schafft die moderne Kolbendampfmaschine.
- 1805 Erstes Unspunnenfest
- 1807 Fulton erbaut in Amerika die «Clermont», das erste wirklich nutzbare Dampfschiff.
- 1815 Wienerkongress. Neuteilung der europäischen Staatsgebiete. Neues Nationalbewusstsein.

1. Hälfte des 19. Jahrhunderts: Die Dampfmaschine wird zum eigentlichen Symbol des industriellen Zeitalters. Diese setzt sich in der Schweiz allerdings nur zögernd durch, denn die Heizenergie ist rar und sehr teuer.

Die Entwicklung der Dampfmaschine ebnet der grossen Industrialisierungswelle den Weg.

Fest glaubt man daran, dass die Technik auch jene Probleme lösen könne, die sie sich selber erst geschaffen hat.

- 1816—1818 Hungerjahre in Europa
- 1823 Einführung der Dampfschiffahrt auf dem Genfersee («Guillaume Tell»)
- 1823 ff Vor der Einführung der Eisenbahn war nur der Transport auf dem Wasser relativ unbeschwerlich und kostengünstig. Wo immer möglich wurden deshalb Waren und Personen auf dem Wasserweg befördert.
- 1824 Einführung der Dampfschiffahrt auf dem Bodensee («Stephanie»)
- 1826 Einführung der Dampfschiffahrt auf den Juraseen («Union»)
- 1830 Ruhr- und Choleraepidemie in der Schweiz
- 1836 Einführung der Dampfschiffahrt auf dem Thunersee («Bellevue»)**
- 1837 Einführung der Dampfschiffahrt auf dem Vierwaldstättersee («Stadt Luzern»)

- 1839 Einführung der Dampfschiffahrt auf dem Brienzersee («Giessbach»)**
- 1839 Das erste brauchbare Fotografiervfahren wird in Paris vorgestellt.
Im Berner Oberland erscheinen die ersten Fotografien um 1855/60
- 1847 Sonderbundskrieg unter General Dufour
- 1845 Einführung der Dampfschiffahrt auf dem Luganersee («Ticino»)
- 1848 Schweizerischer Bundesstaat. Bundesverfassung.
- 1852 Einführung der Dampfschiffahrt auf dem Zugersee («Rigi»)
- 1856 Die Eisenbahn erreicht Thun (Scherzligen)
- 1870 Bau des ersten Halbsalonschiffes auf dem Thunersee («Beatus»)**
- 1870 Deutsch-Französischer Krieg. Grenzbesetzung unter General Herzog. Bourbaki-Einmarsch.
- 1872 Betriebsaufnahme der Bodelibahn Därligen — Bönigen
- 1872 Einführung der Trajektschiffahrt auf dem Thunersee**
- 1878 Einführung der Dampfschiffahrt auf dem Bielersee («Schwalbe»)
- 1890—1913 Hochkonjunktur in jeder Beziehung. **Die grossen Salonschiffe auf den Schweizerseen entstehen. So auch die beiden Salondampfer «Blümlisalp» (1906) und «Lötschberg» (1914).**
Beide Schiffe sind Kinder dieser Hochkonjunktur und fallen der Gesellschaft in den nachfolgenden Krisenjahren heftig zur Last. Beide Schiffe werden nur sehr spärlich eingesetzt und überleben deshalb bis in die heutige Zeit.
- 1892 Thunerseebahn Betriebseröffnung Scherzligen — Därligen
- 1912 Die Thunerseebahn übernimmt die Bahnen und die Schifffahrt am Thuner- und Brienzersee**
- 1913 Die Berner Alpenbahn Bern — Lötschberg — Simplon wird Rechtsnachfolgerin der Thunerseebahn.**
- 1913 Einführung der Motorschiffahrt auf dem Brienzersee («Iris»)**

1914—1918	Erster Weltkrieg
1920	Anschaffung des ersten Motorschiffes auf dem Thunersee («Gunten»)
20er Jahre	Weltwirtschaftskrise
1935	Erstes grösseres Motorschiff auf dem Thunersee («Niesen»)
1939—1945	Zweiter Weltkrieg
50er Jahre	Konjunktureller und technischer Aufschwung
1950	Erstes grösseres Motorschiff auf dem Brienersee («Rot-horn»)
50er und 60er Jahre:	Rasanter Ausbau der Motorschiffflotte. Ausserdienststellung der alten Dampfer.
70er Jahre:	Das Bewusstsein der Werte aus der Pionierepoche hält auch in der breiten Bevölkerung langsam Einzug. Entstehung des Begriffes «Industrielle Archäologie». Man begreift, dass auch die noch bestehenden Dampfschiffe zu den Kulturgütern gehören und beginnt mit der Erhaltung derselben. Bis sich diese Erkenntnis jedoch auch im Berner Oberland durchzusetzen beginnt, verstreichen noch fast 15 Jahre.

Die Einführung der Dampfschiffahrt

Aus obiger Tabelle können wir entnehmen, dass die Dampfschiffahrt auf unseren Seen 1836, resp. 1839 eingeführt wurde. Also bereits 15 Jahre nach der Eröffnung der Dampfschiffahrt in der Schweiz auf dem Genfersee. Ein erstaunlich kurzes Intervall.

Wie kommt es aber zum ersten Dampfschiff auf dem Thunersee? Im Rahmen des beginnenden Tourismus im Berner Oberland und einem wirtschaftlichen Bedürfnis folgend, wird die Seeuferstrasse über die Spiezer-Seeseite geführt.

Dies passt nun überhaupt nicht in die Pläne der Thuner Hoteliers-Familie Knechtenhofer, deren Etablissement «Bellevue» in Hofstetten, also am rechten Seeufer liegt.

Sie befürchten vom Touristenstrom abgeschnitten zu werden und studieren eine gangbare Lösung, um dieses Problem sprichwörtlich umschiffen zu können: Die Idee der Dampfschiffahrt auf dem Thunersee wird geboren.

1834 bestellten die Brüder Knechtenhofer bei der Maschinenfabrik Cavé in Paris einen eisernen Raddampfer, das erste auf unseren Seen überhaupt, und das zweite eiserne Dampfschiff in der Schweiz.

Der Dampfer wurde auf dem Landweg in einem überaus beschwerlichen Transport von Paris nach Thun gebracht. Vermutlich wurde das Schiff in der Seematte bei Hünibach zusammengesetzt und gewässert.

Die Jungfernfahrt erfolgte bereits am 31. Juli 1836, «dem Tag der ersten Verfassungsfeier . . .», unter tosendem Beifall einiger hundert Zuschauer. Auf dem Schiff war als einzigartige Rarität eine Trompetenmechanik — ein Vorläufer unserer heutigen Musicboxes — installiert. Hergestellt wurde sie von einem Turmuhrenmacher aus Sumiswald und konnte vorprogrammiert zehn Musikstücke spielen, unter anderem die Vaterlandshymne «Rufst du mein Vaterland». Das seltene Instrument ist uns bis heute funktionstüchtig erhalten geblieben. Es kann im Schlossmuseum Thun bewundert werden.

Bereits drei Jahre später, folgte der Brienzersee: Am 15. Mai 1839 wurde im Kienholz der Raddampfer «Giessbach» lanciert. Ein spezielles Schiff, denn es war vorher bereits auf dem Genfersee in Fahrt als Privatjacht eines Herrn Haldimand. Diesem wurde das Dampferhobby anscheinend zu teuer, so dass er das Schiff veräussern wollte. Der rührige Hotelier Matti vom Hotel «Bellevue» (!) in Brienz bekam Wind von diesem Vorhaben und kaufte kurzerhand den abgestellten Dampfer.

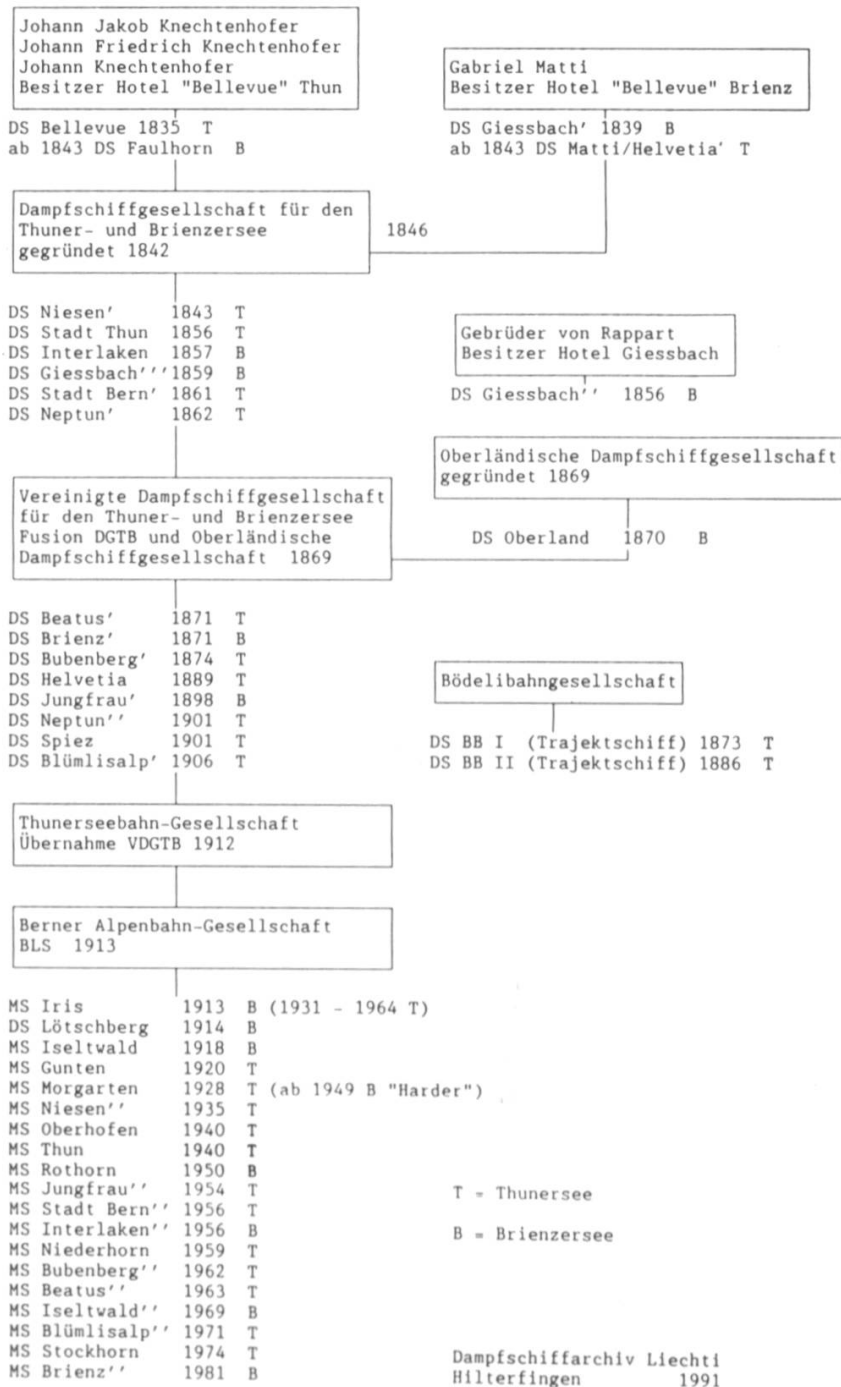
Der Transport war noch mühsamer als derjenige der «Bellevue»: So musste in Moudon ein Torbogen der Stadtbefestigung abgebrochen, in Gümmenen das Dach der Holzbrücke entfernt, am Gümmenenstutz 24 Ochsen vorgespannt werden und zu guter letzt brach unter dem Gewicht der Fuhre in Bern eine Granitplattenabdeckung über dem Stadtbach, so dass der Transport beinahe verunglückte.

Damit war die Dampfschiffahrt auf den beiden Oberländerseen eingeführt. Bewusst lasse ich es aus, die einzelnen Schiffe vorzustellen. Ich kann umsomehr darauf verzichten, als deren Lebensläufe und technischen Daten in meinem Buch «Die Geschichte der Schifffahrt auf dem Thuner- und Brienzersee» publiziert sind. Wer sich für Details interessiert, dem sei dieses Buch wärmstens empfohlen.

Die Schiffe

Der Vollständigkeit halber folgt nachstehend eine Tabelle, auf welcher alle Schiffseigner und deren Schiffe aufgelistet sind:

DIE SCHIFFFAHRTSGESELLSCHAFTEN AUF DEN OBERLÄNDERSEEN UND IHRE SCHIFFE



Hauptlieferanten unserer Schiffe waren mit kleinen Ausnahmen die beiden renommierten und weltberühmten Schweizerischen Schiffbauanstalten Escher Wyss & Cie in Zürich und Gebrüder Sulzer in Winterthur. Es ist zu beachten, dass nur die Dampfschiffe «Spiez» auf dem Thunersee und «Oberland» auf dem Brienzersee von Sulzer geliefert wurden. Die übrigen Dampfer, mit Ausnahme der «Bellevue», der «Neptun» sowie der «Giessbach», alle von Escher Wyss.

Technik

Die Konstruktion eines Schiffes

Die Konstruktionsweise der Schiffe im Altertum haben wir bereits kurz gestreift und festgestellt, dass diese ausnahmslos aus Holz erfolgt sind.

Bei den ersten Dampfschiffen handelt es sich hingegen um die ersten aus Eisen konstruierten Schiffe der Schweiz. Im Gegensatz zu anderen Seen kennen wir keine hölzernen Dampfschiffe (Genfersee: «Guillaume Tell», «Winkelried», Bodensee: «Stephanie», «Wilhelm» etc).

Wir können uns deshalb bei unseren Betrachtungen ausschliesslich auf die Eisenkonstruktionen beschränken.

Grundsätzlich waren die alten Dampfschiffe den gleichen Konstruktionsprinzipien unterworfen wie die modernen Motorschiffe:

Der Rückgrat eines Schiffsrumpfes ist der Kiel. Dieser wird aus Eisenprofilen zusammengefügt. Dessen vorderer Abschluss, respektive das am Kiel befestigte, vertikale Eisenprofil ist der Bugsteven. Der hintere vertikale Abschluss des Kieles, an welchem das Steuerruder montiert wird, nennen wir Hecksteven. Kiel, Bug- und Hecksteven sind die ersten Konstruktionsteile, welche beim Bau eines Schiffes auf Stapel gelegt und ausgerichtet werden.

An den Kiel angeschlossen werden anschliessend die Spanten, die Rippen des Schiffes. Diese bestanden früher aus Winkelprofilen, heute aus Flacheisen. Mit den Spanten wird dem Schiffskörper die endgültige Form gegeben. Mit Längstringern werden die Spanten zusätzlich versteift.

Heute wird die Form eines Schiffskörpers nach den hydrodynamisch gün-

stigsten Kriterien gesucht, resp. auf Grund von Berechnungen und Modellversuchen eruiert.

Die Beplankung der Spanten erfolgt mit Schalenblechen in einer Dicke von 5—8 mm, welche an den Spanten befestigt werden.

Die innere Aussteifung der Schale erfolgt mit Hilfe der Schotten (Querwände). Diese wasserdichten Schotten reichen bis unmittelbar unter das Hauptdeck und sollen verhindern, dass das Schiff bei einer Leckage sofort sinkt. Die heutigen Sicherheitsvorschriften fordern, dass das Schiff seine Schwimmfähigkeit auch dann behält, wenn zwei benachbarte Schalenräume mit Wasser vollgelaufen sind.

Die verschiedenen Konstruktionsteile wurden früher vernietet, heute werden diese ausnahmslos verschweisst.

Das «Dach» der Schale oder des Rumpfes bildet bei unseren kleinen Schiffen das Hauptdeck. Dieses besteht aus ca. 50 mm starken Holzplatten aus Exotenholz, welche auf eiserne Querträger aufgeschraubt sind. Das so konstruierte hölzerne Deck bildet einen integrierenden Bestandteil für die Aussteifung des Schiffes.

Die Aufbauten über Deck waren in früheren Zeiten ausnahmslos aus Holz konstruiert. Später ging man dazu über, auch diese Schiffsteile aus Stahlprofilen mit Blechverkleidung zu erstellen.

Schale und Aufbauten werden innen und aussen mit einem Rostschutzanstrich überzogen und anschliessend gestrichen.

Waren früher die Schiffe in bunten Tönen angemalt, verwendet man heute fast ausschliesslich weisse Farbe, welche nur durch farbige Zierstreifen (auf unseren Schiffen in den Bernerfarben) unterbrochen wird.

Früher war es Usus, jedes Schiff individuell in anderen Farbtönen anzumalen. Erst seit der Jahrhundertwende ging man dazu über, der Flotte ein einheitliches Farbkleid zu geben, wobei aber trotzdem ein nuanciertes Farbschema zu Tage trat, da bei jeder Neubemalung die Farben nach persönlichem Geschmack des jeweiligen Malers gemischt wurden. Somit kann eher nur von einem generell gültigen Farbschema pro Epoche gesprochen werden.

Schiffstypen

Die ersten Dampfschiffe waren ausschliesslich sogenannte *Glatdeckschiffe*. Bei diesem Typus standen ausser den Radtambouren, den Trep-

penabgängen und dem Kamin, keine festen Aufbauten auf dem Hauptdeck. Es waren «Dürzugvillas» bei denen bei schlechtem Wetter der Aufenthalt auf Deck kaum möglich war. Dunkle Kajüten im vorderen und hinteren Schalenteil boten Schutz vor der Witterung.

Ab 1870 ging man dazu über, auf Deck sogenannte Salons aufzubauen. Der «Beatus» auf dem Thunersee wurde zwar noch als *Halbsalonschiff* erbaut. Diesem folgten der «Bubenberg» und die «Helvetia» in gleicher Manier. Die «Stadt Bern» wurde erst 1910 in ein Halbsalonboot umgebaut. Bei diesen Booten wurde das Niveau der hinteren Kajüte um etwa 80 cm erhöht, was den Einbau von grösseren Fenstern möglich machte.

Interessanterweise gab es auf dem Brienzersee nie Halbsalonschiffe: 1870 entstand hier das erste *Salonschiff* der Schweiz, die legendäre «Oberland». Bei diesem Typ wurde auf dem Hauptdeck vor und hinter der Maschinen- und Kesselanlage je ein Salon aufgebaut, was den Komfort der Schiffe wesentlich steigerte. Der «Oberland» folgte auf dem Brienzersee die «Brienzen», die «Jungfrau» und schliesslich der «Lötschberg». Der Thunersee erhielt nur einen Salondampfer, die «Blümlisalp».

Schiffe wie der Schraubendampfer «Spiez» müssen als Sonderfall eingestuft werden, da der Halbsalon hier vor und hinter der Antriebsanlage aufgebaut ist. Wir zählen solche Schiffe zu den Halbsalonbooten.

Der Schiffsantrieb

Kesselanlage und Dampfmaschine

Das Herzstück eines maschinengetriebenen Dampfschiffes bilden Kessel- und Maschinenanlage.

Der Kessel besteht aus einem zylindrischen (früher kofferförmigen) Behälter, in welchem Wasser erhitzt und verdampft wird.

Als Heizmedium wurde früher Holz und Torf verwendet, später Braun- und Steinkohle. Heute werden die Kessel unserer Dampfschiffe ausnahmslos mit Ölfeuerung (wie bei uns zu Hause!) beheizt. Die Kesselabgase werden über einen Schornstein ins Freie geführt.

Der Dampf wird an der höchsten Stelle des Kessels, im Dampfdom, abgenommen und über Rohrleitungen (Hauptdampfleitung) zu der Dampfmaschine, dem eigentlichen Schiffsantrieb, geführt.

Sicherheitsventile verhindern, dass der Dampfdruck zu hoch wird und der Kessel explodieren kann.

Der so entstehende Nass- oder Sattdampf, früher mit Drücken von 0,5 bis 1,5 atü (Niederdruck), heute mit Spannungen bis 12 atü (Hochdruck), wird zu den Zylindern der Dampfmaschine geführt. Hier wird die Dampfspannung dazu benützt, um die Kolben hin und her zu bewegen. Durch eine sinnvolle Mechanik wird erreicht, dass der Dampf in den Zylindern so umgesteuert wird, dass auf den Kolben eine Doppelwirkung entstehen kann.

Die gleitende Bewegung wird über Schubstangen und Kurbeln in eine Drehbewegung übertragen, welche dann über die Radachse die Schaufelräder oder die Schiffsschraube antreibt. Diese sichtbaren Maschinenteile bilden heute noch eine der Hauptattraktionen auf einem echten Dampfschiff.

Die Dampfmaschine hat seit ihrer Erfindung natürlich entscheidende Entwicklungsstufen durchgemacht. Deren Erklärung würde aber den Rahmen dieses Vortrages bei weitem sprengen. Wer sich über Details interessiert, dem sei die Lektüre des Buches «Die Schifffahrt auf dem Genfersee» bestens empfohlen. Darin haben wir die einzelnen Antriebsarten nach thermodynamischen und maschinenspezifischen Gesichtspunkten dargestellt.

Die Maschinenanlagen auf unseren beiden Salonraddampfern «Blümlisalp» und «Lötschberg» stellen die letzte und höchste Entwicklungsstufe der Dampfmaschine dar und leisten etwa 450 bis 650 PS. Es sind dies diagonale Verbund-Heissdampfmaschinen, welche mit Trockendampf von 10 bis 12 atü und 260 °C arbeiten.

Ursprünglich wurde sämtliche auf einem Dampfschiff benötigte Energie mit Dampfkraft erzeugt, d.h. elektrischer Strom für die Beleuchtung, Antrieb für Lenz- und Feuerlöschpumpen usw. Der Arbeitsbeginn auf einem Dampfschiff begann demnach mit dem Anlegen des Kesselfeuers.

Mit der Ölfeuerung verhält es sich heute anders: Eine Ölfeuerung kann nur mit Hilfe von elektrischem Strom in Gang gesetzt werden. Deshalb befinden sich heute auf jedem Dampfschiff einer oder mehrere Hilfsdieselmotoren mit bis zu 8 Zylindern, welche die Stromversorgung sicherstellen. Nach dem Anwerfen dieser Hilfsaggregate wird der für die Inbetriebnahme der Ölbrenner erforderliche Strom erzeugt. Erst jetzt kann mit

dem Anheizen der Kessel und mit Dampfaufmachen begonnen werden. Das Dampfaufmachen dauert bei kalten Kesseln heute noch wie früher ca. 4—6 Stunden.

Schaufelrad und Schiffsschraube

Unsere Betrachtung wäre unvollständig, wenn wir nicht noch einen kurzen Blick auf die Antriebsorgane des Schiffes werfen würden. Beginnen wir mit dem Schaufelrad: Das Schaufelrad sitzt direkt auf den beiden äusseren Enden der Maschinenachse.

In einem Gestell aus Eisen sind die Radschaukeln montiert. Waren diese Schaukeln früher aus Holz, ging man von ca. 1890 an dazu über, solche aus Eisen zu verwenden. Bei den ursprünglichen Anlagen bis etwa 1860 waren die Radschaukeln fest im Radgestell montiert. Später und auch heute bedient man sich ausnahmslos der beweglichen Radschaukeln, welche einen bedeutend ruhigeren Lauf ergeben, da diese fortwährend senkrecht ins Wasser tauchen und so einen optimalen Vortrieb gewährleisten. Die Dimensionen einer Radschaukel sind respektabel: Beim alten «Beatus» wog eine hölzerne, bewegliche Radschaukel runde fünfzig Kilo, bei einer Abmessung vom 214x66x6 cm.

Die Schiffsschraube, heute das gebräuchliche Antriebsmittel, wurde auf unseren Seen nur bei drei Dampfschiffen angewandt: «Giessbach», «Neptun» und «Spiez».

Über die Schiffsschraube des «Giessbach» wissen wir nichts. Die Propeller der beiden anderen Boote waren mit festen Schraubenflügeln versehen. Die Vor- und Rückwärtsfahrt wurde durch Umsteuern der Dampfmaschine erreicht.

Motorenanlagen

Waren die Energieträger bei den Dampfschiffen die Kessel- und Maschinenanlagen, sind dies heute die Dieselmotoren. Im Gegensatz zum Ausland (USA, Korea etc.) werden in der Schweiz heute nur noch Schiffe mit Dieselmotorantrieb gebaut. Waren es früher langsam laufende Dieselmotoren mit ca. 500 Umdrehungen in der Minute, sind es heute Schnellläuferaggregate mit ca. 1200 U/Min. Bei grösseren Schiffen werden 2 Motoren mit Leistungen von ca. 300 bis 400 PS eingebaut.

Im Gegensatz zu den heutigen Motoren müssen Dampfmaschinen kaum

ausgewechselt werden — Dampfmaschinen sind für die «Ewigkeit» gebaut und haben ausser den Lagern fast keine Verschleissteile. In der Regel ist die Dampfmaschine langlebiger als das eigentliche Schiff.

Verkehr und Betrieb

Ein Verkehrsmittel dient nicht dem Selbstzweck, sondern wird für Transportaufgaben eingesetzt. Dienten die Schiffe in früheren Zeiten zum grösseren Teil dem Bedarfsverkehr, kursieren unsere Flotten heute vermehrt für Ausflügler und Touristen.

Deshalb liegt es in der Natur der Sache, dass die Schiffe früher ganzjährig verkehrten, also auch bei Schnee und Eis ihre Kurse zu fahren hatten. Unsere Schiffe verkehren heute nur noch im Sommersemester im Liniendienst.

Eine weitere Schwerpunktbildung in den letzten Jahren bildet der Charterverkehr, welcher heute zu einer bedeutenden Einnahmequelle unserer Schifffahrtsgesellschaft herangewachsen ist.

Paradox ist, dass ausgerechnet früher, als die Schiffe auch im Winter kursierten, diese offene Steuerstände besassen. Die Gesellschaft soll des öfters den Versuch unternommen haben, Steuerhäuser anzubringen, was aber von den Besatzungen kategorisch mit der Begründung abgelehnt worden sei, dass diese Massnahme harten Seeleuten nicht anstehe. Welch ein Wandel zum heutigen Töffli-Zeitalter!

In den Betriebsbewilligungen der älteren Schiffe steht als Einsatzzweck schwarz auf weiss: «Für den Personen-, Tier- und Gütertransport».

In der Tat kennen wir Bilder von Situationen, bei welchen der Fahrgast das Schiffsdeck mit Kälbern, Säuen und Hühnern teilen musste. Also Vorsicht beim Begehen des Schiffsdeckes — dass mir keiner auf einem «Kuhplätter» ausrutscht!

Ich erinnere mich noch recht gut an Situationen im Mitteldeck eines alten Raddampfers: Kopf an Kopf drängte man sich hier an gar manch schönem Sonntagnachmittag, und aus der Unterdeckkajüte drang Stumpenrauch und das Gedröhn jassender Mitpassagiere, während sich auf dem erhöhten Hinterdeck die noblere Gesellschaft aus Thun und Bern der schönen Aussicht erfreute. Oft hat mich das Betreten des Oberdeckes ge-

reizt, aber immer noch höre ich die warnende Stimme meines Vaters: «Da darfst du nicht hinauf, das ist nur für die Besseren!»

Vor Unfällen ist unsere Flotte weitgehend verschont geblieben. Einen tödlichen Unfall hat es einmal auf dem Schraubendampfer «Spiez» gegeben: Beim Ländten in der Beatenbucht stand der Matrose versehentlich in einer Schlinge des Anbindeseiles. Durch ein Fehlmanöver wurde der Matrose ins Wasser geschleudert. Niemand hat den Unfall beobachtet. Man fand auf Deck nur den abgetrennten Fuss des Verunfallten.

Auch der «Spiezer» war es, welcher in den 20er Jahren gegen Interlaken dampfte. Im dichten Nebel fuhr das Boot heftig tutend in den Kanal ein. Da, plötzlich ein Knirschen unter dem Kiel, der Dampfer stoppte. Vor dem Bug stand in kurzer Entfernung eine Eisenbrücke. Man war die Aare und nicht den Kanal hinauf gefahren!

Es herrschte ebenfalls dichter Nebel, als das Trajektschiff «BB II» im Februar 1890 mit Volldampf den Direktkurs Scherzligen — Därligen fuhr. Prompt kollidierte der mit Güterwagen beladene Schraubendampfer bei der Nase an den Felsen. Nicht auszudenken, was passiert wäre, wenn der Aufprall senkrecht zu den Felsen erfolgt wäre.

Der Halbsalondampfer «Stadt Bern» war auf Kursfahrt von Interlaken zum Neuhaus. Nach der Kanalfahrt wendete das Schiff seinen Bug gegen die Ländte Neuhaus. Der Steuermann war dem gewaltigen Druck des Steuerruders (Handsteuerung!) nicht gewachsen und liess das Rad los. Dieses surrte auf Nullstellung und das Schiff fuhr mit Volldampf geradeaus. Lautes Knirschen, ein Ruck, das Schiff stand sprichwörtlich im Schilf.

Die Passagiere mussten mit dem Rettungsboot geborgen werden. Um die «Stadt Bern» wieder flott zu kriegen, mussten in Thun die Schleusen geschlossen und der See gestaut werden. Eine Woche später traf die verspätete «Stadt Bern» endlich wieder in Thun ein.

Die alte «Oberland» legte von der Ländte Ringgenberg ab. Der Kapitän stand auf dem landseitigen Radkasten und bemerkte das mit einigen Personen besetzte Ruderboot vor dem Schaufelrad nicht. Das Schiff stoppte zu spät und überrollte die Unglücklichen. Mehrere Tote waren die fatale Folge.

Es war auch die «Oberland», welche des öftern auf offenem See anhalten musste, weil die Maschinenlager heiss gelaufen waren. Nach deren Ab-

kühlung mit Seewasser ging die Fahrt jeweils mit einiger Verspätung weiter. Nicht halb so schlimm in der guten, alten Zeit!

Werften und Anlagen

Natürlich müssen unsere Schiffe auch laufend gewartet, geputzt und repariert werden. Nicht umsonst gehören die Thuner- und Brienzerseeschiffe zu den gepflegtesten der Schweiz.

Während den Sommermonaten sind die Boote im strengen Einsatz, aber im Winter laufen die Ausbesserungs- und Reparaturarbeiten. Immer ist eines der Schiffe in der Werfthütte auf Stapel. Stapel nennt man den langen, auf gegen das Wasser hin geneigten Schienen laufenden Wagen, welcher auch das grösste Schiff aus dem Wasser zu fahren vermag.

Die Werft im Dürrenast wurde 1905 im Zuge des Neubaus «Blümlisalp» neu erstellt und erhielt von Anfang an einen Stapelwagen mit 48 Rädern. Er wird mit einer Elektrowinde angetrieben.

Die Werft in Interlaken Ost wird gegenwärtig (1990/92) mit einem Trockendock ausgerüstet. Vorher bestand auch hier ein Stapel, aber anstelle des Wagens war ein Stapelschlitten auf Holzschienen vorhanden. Das Hochwinden der Schiffe wurde bis in die 60er Jahre mit einem riesigen Haspel und 15-Mann-Antrieb bewerkstelligt. Die Holzschienen mussten tüchtig mit Schmierfett eingerieben werden, damit das Ganze überhaupt funktionierte.

Der besagte Umbau in ein Trockendock (das zweite in der Schweiz befindet sich übrigens in Ouchy) hat den wesentlichen Vorteil, dass das Trockenlegen eines Schiffes viel schneller vonstatten geht als auf der alten Anlage. Dieser Umstand dürfte sich vor allem beim Auswechseln von defekten Schiffsschrauben positiv bemerkbar machen. Zudem kann im Trockendock an einem horizontal liegenden Schiff gearbeitet werden.

In der Werft werden vor allem Reparaturen am Unterwasserschiff ausgeführt und die Schale durch Vertreter des Eidgenössischen Amtes für Verkehr (EAV) in bestimmten Intervallen inspiziert.

Während der Jahre, in welchem ein Schiff im Wasser liegt, setzt der Rumpf viele Algen an, was den Lauf des Schiffes zu hemmen vermag und demzufolge den Brennstoffverbrauch in die Höhe treibt. Eine frisch ge-

reinigte Schiffsschale ergibt eine bis 4 Stundenkilometer höhere Maximalgeschwindigkeit.

Ursprünglich befand sich die Thunerseewerft im Holzmätteli, vis-à-vis des Schlosses Schadau. Hier bestand lange Jahre nur eine offene, recht bescheidene Slipanlage aus Holz und ein paar Werftschuppen.

Aus Platzmangel wurde lange immer ein Schiff in Interlaken abgestellt. Ich erinnere mich noch gut an die dort an der Schlachthauslände angebundene «Stadt Bern».

Dort, wo in Bönigen heute der Sporthafen liegt, befand sich früher eine liebliche Bucht, in welche auch Dampfschiffe einfahren konnten. Wegen Platzmangel in der Lanzenen wurden auch hier regelmässig Schiffe zum Überholen abgestellt.

Industrielle Archäologie

Kirchen, Schlösser, Burgen, alte Häuser usf. tragen heute den Status von historischen Kulturgütern. Diese Tatsache ist in weiten Gesellschaftsschichten verankert. Man ist sich generell darüber einig, dass wertvolles Kulturgut erhalten bleiben soll. Man ist deshalb auch bereit, jährlich grosse Summen zu investieren, damit diese Denkmäler, welche unwiederbringbare Zeugen früherer Generationen sind, unterhalten und erhalten bleiben können.

Der Status «Kulturgut» erstreckt sich heute aber noch vorwiegend auf feste Bauten, Kunstwerke und dergleichen.

Die moderne, äusserst schnellelebige Zeit lässt rasch vergessen, dass eigentlich auch die Zeugen vom Eintritt ins industrielle Zeitalter klar unter diesen Begriff fallen müssten. Seien dies nun Dampfmaschinen, welche, wie wir gesehen haben, den Eintritt ins technische Zeitalter überhaupt ermöglichen haben, oder Elektromaschinen, Computer etc.

Trotzdem: Es ist eine nicht zu widerlegende Tatsache, dass wir Menschen uns real nur an unserer Vergangenheit orientieren können. Wir sind nicht in der Lage, unsere Zukunft zum voraus zu bestimmen: Alles was wir tun, alles was wir denken, alles was wir projektieren und zu tun gedenken, alles orientiert sich ausschliesslich an unserer Erinnerung, am Vergangenen.

Daraus lässt sich folgern, dass wir darauf angewiesen sind, möglichst viel von Bestehendem, Vorhandenem, bereits Getanem zu erkennen, um daraus zu lernen, um unsere Zukunft gestalten zu können.

Aus Gesagtem geht somit klar hervor, dass es eben nicht nur die Denkmäler bisheriger Provenienz sind, welche in Zukunft den Titel «Kulturgut» tragen dürfen, sondern eben auch neuzeitliche, industrielle Gebilde, welche unter diesen Status fallen müssen. Nur so kann vermieden werden, dass Unwiederbringbares für immer verloren geht.

Genauso, wie aus diesen Erkenntnissen heraus unsere Denkmäler und Museen ihre unangefochtene Daseinsberechtigung haben, erheischen auch unsere Dampfschiffe eine klare Zusage ihrer Existenz.

Eine Erkenntnis, welche sich leider nur ganz langsam durchzuringen scheint.

Logisch dürfte in diesem Zusammenhang aber auch erscheinen, dass in Anbetracht der Flut von anfallenden Objekten eine klare Selektion unumgänglich ist.

Niemandem würde es heute einfallen, unsere Kulturgüter nur dann zu erhalten, wenn sie Gewinn einbringen können. Deshalb wird man aber kaum ein Schloss Thun oder ein Schloss Spiez abbrechen.

Hier glaube ich, muss der Hebel zum Umdenken angesetzt werden: Obwohl ein Dampfschiff kaum über längere Zeit gewinnbringend eingesetzt werden kann, wird man ihm dessen denkmalpflegerischen Wert nicht abstreiten können. Genausowenig wird man jedoch diese Aufgabe einer unternehmerisch denkenden privaten Firma übertragen können. Hier ist es nun klar die Aufgabe der Öffentlichkeit, des Staates also, die nötigen Beiträge aufzubringen, im Interesse der nachfolgenden Generationen.

Ausblick

Was bringt uns die «schiffige» Zukunft? Wir haben gesehen, dass der Charterverkehr ein grosses Potential darstellt. Charterverkehr verlangt aber auch einen erstklassigen kulinarischen Bordservice.

Es ist bekannt, dass die vorhandenen Schiffe dieser Situation nicht in jedem Fall gerecht werden, insbesondere dann nicht, wenn eine grosse Zahl an zusammenhängenden, gedeckten Bankettplätzen gefordert wird.

Das Flottensanierungsprogramm versucht dieser Tatsache gerecht zu wer-

den, indem auf den vorhandenen Schiffen so viele gedeckte (eingewandete) Plätze als möglich geschaffen werden.

Leider zum Nachteil derjenigen Passagiere, welche im Schatten oder am «Schermen», aber an der frischen Luft eine Seefahrt geniessen möchten. Wir sind aber überzeugt, dass die Schifffahrtsgesellschaft alles tun wird, um den Wünschen ihrer Passagiere — welche ja schliesslich deren Existenzgrundlage bilden — gerecht zu werden.

Was uns die Zukunft an neuen Schiffsformen bringen wird, lässt sich gegenwärtig nur erahnen.

Ein Blick auf den Bielersee zeigt uns Katamaran-Schiffe, also Boote mit zwei Schwimmkörpern. Ein Blick auf den Genfersee zeigt uns das moderne Grossraumschiff, mit vielen zusammenhängenden, gedeckten Sitzplätzen und ein Blick auf den Vierwaldstättersee schliesslich zeigt uns moderne, mittelgrosse Panoramaschiffe.

Eine Vielfalt von Schiffsformen steht zur Auswahl und wir sind überzeugt, dass die Gesellschaft die richtige finden wird.

Zum guten Schluss noch einen Geheimtyp: Alle sind sich darüber einig, dass eine Schifffahrt bei schönem Wetter etwas Herrliches ist. Die Wenigsten aber wissen, wie erbaulich und erstaunlich gemütlich eine Schifffahrt bei trübem Regenwetter ist. Es gibt kaum etwas Gemütlicheres, als sich an einem miesen Regentag auf einem unserer Schiffe verwöhnen zu lassen oder im warmen Mitteldeck eines Schaufelraddampfers der Maschine zuzuschauen und den warmen Ölduft einzuatmen.

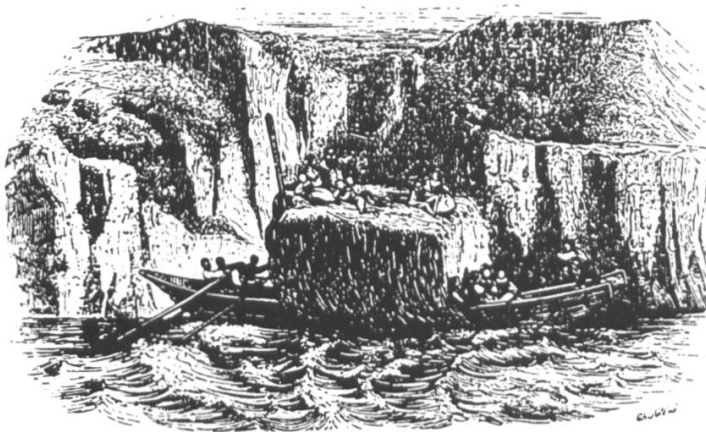
Ich wünsche Ihnen allen eine frohe Schiffsreise!

Quellen:

- Unterlagen, Bilder und Pläne aus dem Schiffsarchiv Liechti, Hilterfin-
gen
- Liechti, Gwerder, Meister: Die Geschichte der Schifffahrt auf Thuner-
und Brienzersee, Ott-Verlag, Thun
- Liechti, Gwerder, Meister: Die Schifffahrt auf dem Genfersee, Verlag
Birkhäuser, Basel
- H. Hartmann: Das grosse Landbuch des Berner Oberlandes



Die schönen Schifferinnen vom Brienersee benützten kleine Nauen für den «Taxitransport» von Personen nach den Gestaden des Giessbach.

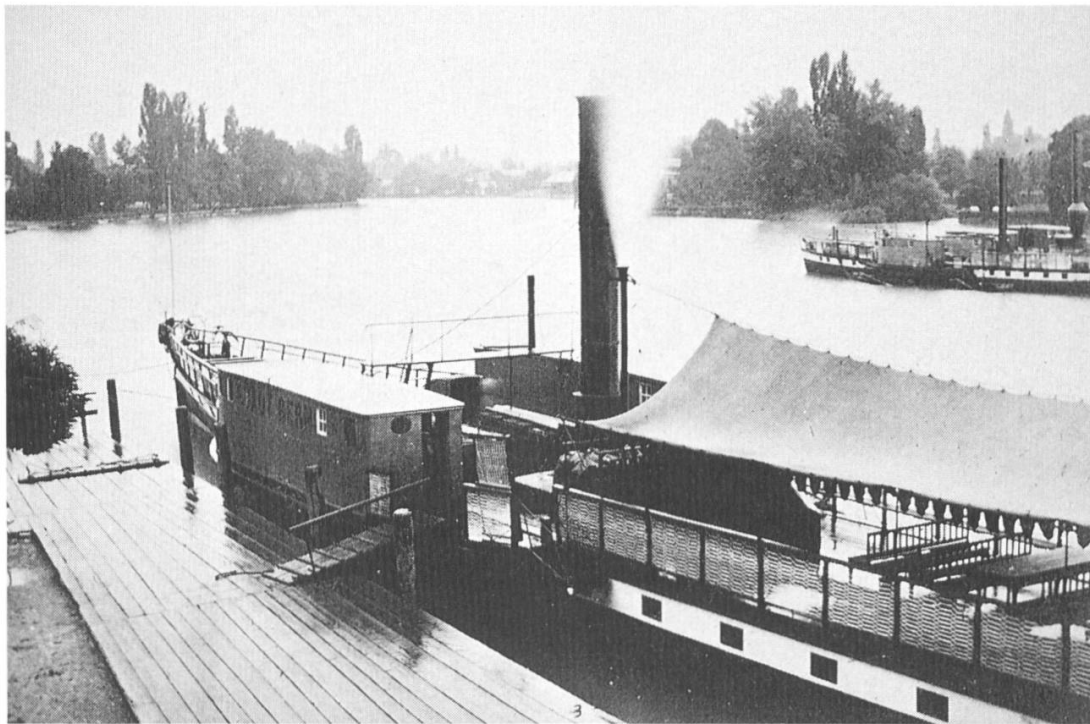


Heutransport auf dem Thunersee.

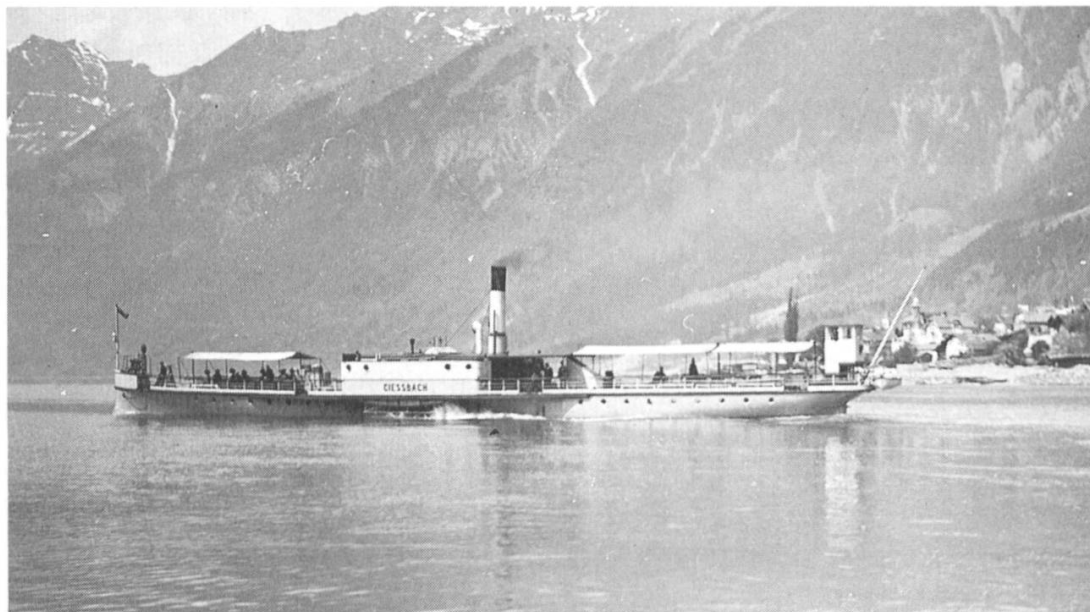
Auf unseren Seen wurden Lastschiffe mit bis zu 30 Tonnen Tragfähigkeit eingesetzt. Heutransporte waren früher an der Tagesordnung, als die Bauern von Oberhofen und Hilterfingen Landstücke im Dürrenast bewirtschafteten.

Beim «bösen Rath» sucht ein Marktschiff Zuflucht vor einem heftigen Sturm auf dem Thunersee.

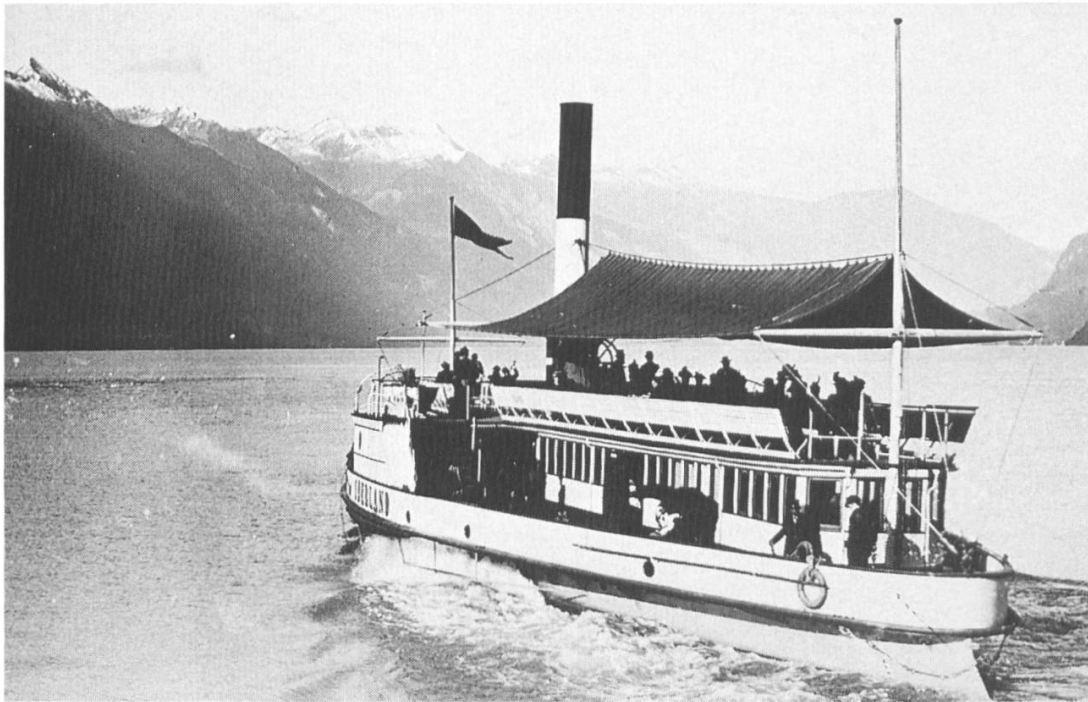




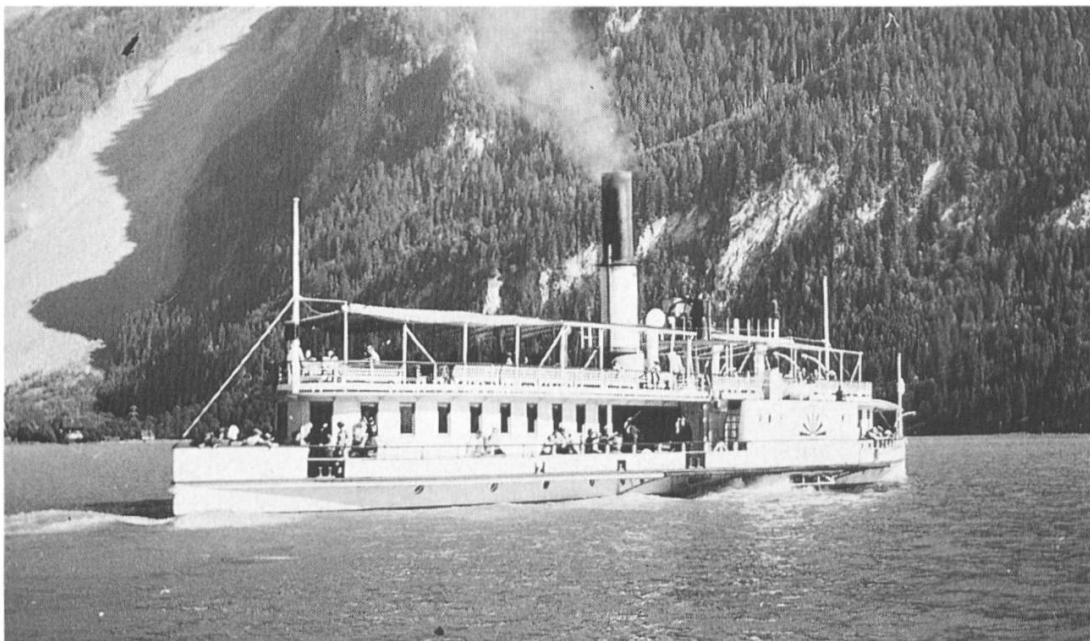
Dampfschiffe der ersten Generation im Aarebecken von Thun, um 1863: Im Vordergrund wartet die «Stadt Bern» auf Fahrgäste, während im Fluss die beiden Dampfer «Neptun» und «Niesen» kalt abgestellt sind.



Lange Jahre war das Steuerhaus der «Giessbach» im Heck des Schiffes aufgebaut.



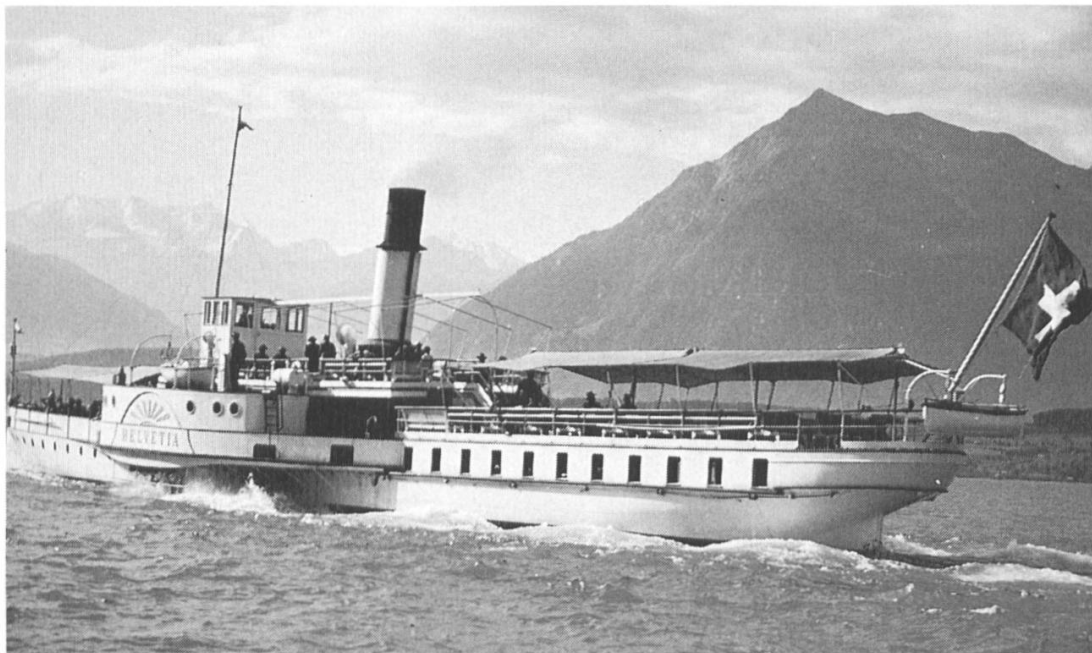
Eigenwillige Schiffsform auf dem Brienersee: Die von Sulzer erbaute «Oberland» war das erste Salonschiff in der Schweiz.



Die elegante «Brienz» war der zweite Salondampfer auf den Oberländerseen und wurde fast ausschliesslich an schönen Sommertagen gefahren.



Das Halbsalonboot «Bubenberg» war zusammen mit dem Schwesterschiff «Beatus» eines der schönsten Schiffe.



Die charaktervolle «Helvetia» fährt schneidig ihren Kurs vor der berühmten Silhouette des Niesen.

Alle Bilder: Archiv Erich Liechi

