

Zeitschrift: Jahrbuch vom Thuner- und Brienzersee
Herausgeber: Uferschutzverband Thuner- und Brienzersee
Band: - (1992)

Artikel: "DS Blümlisalp" : der letzte Thunersee-Raddampfer
Autor: Dütschler, Hans-Rudolf
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1096849>

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-Rudolf Dütschler

«DS Blümlisalp» – der letzte Thunersee-Raddampfer

Am 13. Februar 1906 läuft in Thun die «Blümlisalp» als erster Salon-dampfer des Thunersees vom Stapel. Sie wurde im März 1905 bei Escher-Wyss in Zürich für Fr. 375 000.– in Auftrag gegeben, ein für heutige Verhältnisse unvorstellbar tiefer Preis.

Auf dem Thunersee verkehren zu dieser Zeit fünf weitere Dampfschiffe, nämlich die «Beatus», «Bubenbergr» und «Helvetia» als sogenannte Halbsalondampfer, bei denen der 1.-Klasse-Salon achtern halb im Rumpf versenkt ist, und die «Stadt Thun» und «Stadt Bern» als alte Glattdecker.

Das neue Flaggschiff beeindruckt durch seine Grösse und reiche Ausstattung. Dem Zeitgeist entsprechend sind die Klassenunterschiede stark betont: Im Vorderschiff, versenkt im Schiffsrumpf, befindet sich ein fast spartanisch eingerichteter 2.-Klass-Salon mit einfachen Holzbänken und weiss gestrichenem Tannentäfer, erhellt durch eine Reihe von Bullaugen. Im Gegensatz dazu bietet der Salon 1. Klasse auf dem Hauptdeck mit reichverziertem Nussbauntäfer, Polstermöbeln, Spiegel und Gobelinwandfüllungen grossen Luxus. Ein in Weiss und Gold gehaltener Damensalon und auf dem Oberdeck ein mit Nussbauntäfer und Schnitzereien ausgestatteter Rauchsalon vervollständigen die feine Ausstattung des neuen Schiffes.

Eine mächtige, 650 PS leistende Verbund-Dampfmaschine mit zwei schrägliegenden Zylindern treibt die beiden Schaufelräder und einen kleinen Dampfgenerator für die Stromversorgung an. Der in zwei kohlebefeuchten Kesseln erzeugte Heissdampf wird in mehreren Stufen ausgenützt. Im Hochdruckzylinder mit 67 cm Durchmesser und 115 cm Hub, dann im Niederdruckzylinder mit 115 cm Durchmesser und 115 cm Hub und schliesslich im Wärmeaustauscher, wo die Restwärme

des Dampfes zum Vorwärmen des hochgepumpten Seewassers genutzt wird. Der entspannte Dampf wird im Kondensator durch Einspritzen von Kaltwasser kondensiert. Der dadurch entstehende Unterdruck wird noch einmal im Niederdruckzylinder in Antriebskraft umgesetzt. Diese Verbund-Dampfmaschine entspricht dem modernsten Stand der Dampftechnik.

Die gewaltigen bewegten Massen, bestehend aus Kolbenstangen, Kreuzköpfen, Treibstangen und Kurbelwellen, beeindrucken durch ihre Wucht und vermitteln auf eindruckliche Weise die Umsetzung von Wärme in mechanische Bewegung.

Die Arbeitsbedingungen des Personals sind hart: Die Kohle muss in 100 kg schweren Säcke aufs Schiff geschleppt werden, der Heizer beschickt von Hand vier Feuerlöcher mit Kohle und ist nicht selten Arbeitstemperaturen von über 40 Grad ausgesetzt.

Kein Wunder, dass die schweren Arbeitsbedingungen 82 Jahre später bei der Planung der Wiederinbetriebnahme des Schiffes eine wichtige Rolle spielen.

Die hohen Betriebskosten, bedingt durch 8 Mann Besatzung und hohen Kohleverbrauch, sowie das knappe Angebot an wettersicheren Passagierplätzen führen dazu, dass die «Blümlisalp» wenig eingesetzt wird. Von 1917 bis 1922 liegt sie wegen Kohlenmangels still, von 1923 bis 1960 verkehrt sie vorwiegend nur an Sonntagen.

Die moderne Zeit bricht an

In den fünfziger Jahren setzt der Niedergang der Dampfschiffahrt auf dem Thunersee ein. Moderne, bedienungsfreundlichere Motorschiffe verdrängen die altvertrauten Raddampfer, die der Reihe nach ausgemustert werden.

1964 verbleibt nur noch die «Blümlisalp», nachdem die «Stadt Thun», «Helvetia», «Bubenberg» und «Beatus» verschrottet sind. Im Jahr 1966 wird die «Blümlisalp» noch einmal hauptrevidiert, es wird allerdings darauf verzichtet, die Kessel zu ersetzen und das Schiff auf Ölfeuerung umzustellen. Damit sind die Überlebenschancen des Schiffes in Frage gestellt. Nur mit tiefgreifenden Umbauten hätten bessere Vorausset-



Abb. 1: Ein Aufklärer der Luftwaffe nimmt am 24. August 1990 die Baustelle im Kandergrien auf einem Übungsflug auf.
Foto: Hans Ruckli, Nürensdorf

zungen für die Erhaltung des letzten Thunersee-Raddampfers geschaffen werden können.

Der Beschluss des Verwaltungsrates der BLS vom 20. Oktober 1969, die «Blümlisalp» durch ein leistungsfähigeres Motorschiff zu ersetzen, ist die logische Folge dieser Flottenpolitik.

Die Wettfahrt ums blaue Band des Thunersees am 15. Mai 1954 zwischen der eben vom Stapel gelaufenen «Jungfrau» und der «alten Dame» ist zwar kein weltbewegendes Ereignis, wirft aber ein Licht auf die gewollte Zurücksetzung der Dampfschiffe.

Die Wettkampfbedingungen sind unfair: Die «Jungfrau» als brandneues Schiff mit sauberer Schale trägt 174 geladene Gäste, die «Blümlisalp» seit drei Jahren nicht mehr von Algen befreit, hat 1000 Schulkinder an Bord. Die einseitige Belastung – die Kinder stehen alle auf der Seite der parallel fahrenden «Jungfrau» – lässt die «Blümlisalp» stark krängen und führt dazu, dass ein Schaufelrad tief im Wasser, das andere fast in der Luft dreht. So lässt sich keine Wettfahrt gewinnen, selbst wenn das Dampfschiff aufgrund der Maschinenleistung und früherer Geschwindigkeitsmessungen eigentlich schneller sein müsste.

Der Kampf um die Rettung der «Blümlisalp» beginnt

Mit dem Beschluss des Verwaltungsrates der BLS, das letzte Thunersee-Dampfschiff aus dem Betrieb zu nehmen, setzt eine landesweite Pressewelle ein. Viel Beachtung findet ein Leserbrief von Fred Tschan, Bern, der für die Erhaltung des Raddampfers wirbt und Vorschläge für eine wirtschaftlichere Betriebsführung macht. Der gleiche Mann gründet schon 1970 mit vier Gleichgesinnten eine Studiengruppe, die sich «Pro Dampf» nennt und Möglichkeiten zur Rettung der «Blümlisalp» prüft. Am 1. August 1971 ist es dann soweit: Die «Blümlisalp» fährt zum letzten Mal. Majestätisch führt sie am Abend als Flaggschiff die Flottenparade an. Auf der Rückfahrt verabschiedet sie sich von jedem Dorf. Tausende haben sich eingefunden, Dorfmusiken spielen, es wird merkwürdig still, als das Schiff in der Dunkelheit verschwindet. Ob es für immer ist?



Abb. 2: Gerhard Schmid, Werbe-
gruppe, Hans-Ru-
dolf Dütschler, Prä-
sident Vaporama,
und Hans Ulrich
Meyer, Baukom-
mission, trugen die
Hauptverantwor-
tung für die In-
standstellung der
«Blümlisalp».

Foto: R. E. Gygax,
Thun, 22. Mai 1992



Abb. 3: Die Baukommission v. l. n. r.: Joseph Roesti, Betriebsleiter Schiffsbe-
triebe BLS, Albert Schläppi, Sekretär, Hans Ulrich Meyer, Präsident, Uli Co-
lombi, Bauleiter.

Foto: Peter Ochensbein, Thierachern, April 1992

Kaum ist das Schiff stillgelegt, startet «Pro Dampf» eine Unterschriftensammlung für eine Petition. Der Erfolg ist überwältigend: Die Initianten übergeben am 16. Februar 1972 dem damaligen Regierungspräsidenten Erwin Schneider 53 481 Unterschriften mit der Bitte, alles zur Rettung des Raddampfers zu unternehmen.

Die Hoffnungen zerschlagen sich bald, die Petition erweist sich trotz der hohen Unterschriftenzahl als ein Fetzen Papier, der die Behörden zu nichts verpflichtet. Weder Regierung noch BLS lassen sich von der Willenskundgebung des Volkes beeindrucken, im Gegenteil: Die BLS-Direktion unter Fritz Anliker bestätigt die Absicht, das Schiff unter Berufung auf die Instandstellungskosten von 2 Millionen Franken und die hohen Betriebskosten zu verschrotten.

Zwischen Bangen und Hoffen

Nun beginnt ein jahrelanges Auf und Ab. «Pro Dampf» wird abgelöst durch den Verein «Freunde der Thunersee-Dampfschiffe», dieser wiederum durch eine Initiativgruppe «Schweizerisches Dampfmaschinenmuseum Thun», die sich 1975 als Verein organisiert. Soll die «Blümlisalp» zu einem Museumsobjekt werden? Soll sie fest vertäut, aber ohne Dampf, den Besuchern zur Besichtigung freigegeben und zu einem schwimmenden Restaurant umgebaut werden? Die Idee findet die Unterstützung des Thuner Stadtpräsidenten Ernst Eggenberg und selbst der BLS, die sich die «Blümlisalp» als stillliegendes Museumsobjekt vorstellen kann, sich aber entschieden gegen eine Wiederinbetriebnahme wehrt. Selbst wenn man aus heutiger Sicht den Vorschlag als schlecht beurteilt, muss man zugeben, dass damit wertvolle Zeit gewonnen wurde und die Verschrottung aufs erste abgewendet werden konnte.

Überleben im Baggerloch im Kanderdelta

Der neugegründete Verein «Schweizerisches Dampfmaschinenmuseum Thun» schliesst mit der BLS einen Übernahmevertrag ab, erhält das Schiff leihweise zur Verwahrung und zur späteren Verankerung als Museumsobjekt, muss es aber vor dem 30. April 1975 aus der BLS-Werft entfernen.

Glücklicherweise gewährt die Kanderkies AG dem Schiff im Baggerloch Asyl. Zwar vorerst nur für ein Jahr; niemand ahnt, dass daraus 17 lange Jahre werden.

Eine kleine Gruppe von Unentwegten betreut das Schiff und versucht es vor Vandalen zu schützen. Plastikabdeckungen sollen das Eindringen von Wasser verhindern, Rost wird abgekratzt und übermalt, eingedrungenes Wasser wird ausgepumpt, mit Stacheldraht wird der Zugang für Unbefugte erschwert. Zu diesem harten Kern gehören die «Gunten-Giele» Beat und Urs Bergmann und Willy Walter aus Därligen, die ungezählte Wochenenden ihrem Schiff widmen. Es ist nicht übertrieben zu behaupten, dass ohne diese freiwillige Betreuung – die Kosten wurden aus der Tasche der Freiwilligen selber berappt – die «Blümlisalp» ein Raub der Vandalen und des Rostes geworden wäre und nicht mehr hätte gerettet werden können.

Dampferfreunde Luzern gehen mit gutem Beispiel voran

Die Erhaltung der stolzen Dampferflotte auf dem Vierwaldstättersee ist zu dieser Zeit ebenfalls gefährdet. Es gelingt den Dampferfreunden Luzern in einer spektakulären Aktion, die Finanzierung der Instandstellung des vom Abbruch bedrohten Dampfschiffes «Unterwalden» zu sichern und die Aktienmehrheit in der Dampfschiffahrtsgesellschaft Vierwaldstättersee DGV zu erlangen. Davon kann man bei uns nur träumen, gehört doch die BLS grossmehrheitlich den Kantonen Bern, Wallis und Neuenburg. Die Aktion der Luzerner Freunde hat aber Symbolcharakter und verleiht es den «Blümlisalp»-Freunden neuen Auftrieb.

Weil die BLS-Aktien bei den Kantonen in festen Händen sind, bleibt der Genossenschaft Vaporama nur der mühsame und zeitaufwendige Weg über Verhandlungen mit der BLS und dem Kanton und schliesslich die Volksinitiative.

Die Planung des Dampfmaschinenmuseums

Obwohl der Weg für den Verein «Dampfmaschinenmuseum Thun» eigentlich vorgezeichnet ist und der Gemeinderat von Thun bereit ist, das



Abb. 4: 54 000 Minutenliter Seewasser werden ins abgedichtete Dock gepumpt und heben das 300 Tonnen schwere Schiff.

Foto: H. R. Dütschler/Vaporama, 9. November 1988



Abb. 5: Die «Blümlisalp» ist ausgewassert: erste Gelegenheit, die verkrustete Schale und die Schaufelräder am Trockenen zu begutachten.

Foto: H. R. Dütschler/Vaporama, 12. November 1988



Abb. 6: Kuchenverkauf in Thun, Dezember 1988: die erste von unzähligen Werbe- und Geldsammelaktionen. V. l. n. r. Rosmarie Traber, Ursula Haller, Philomena Gyger, Sylvia Rosat, Erika Haftka.

Foto: Rinaldo Sommer, Thun, 17. Dezember 1988



Abb. 7: Tage der offenen Tür vom 21./22. April 1990 im Kandergrund.

Foto: H. R. Dütschler/Vaporama, 21./22. April 1990

Schadauareal bei der Scherzligkirche als Ausstellungsgelände in die Stadtplanung aufzunehmen, entstehen neue Verzögerungen. Das gegen die Planung Scherzligen-Schadau ergriffene Referendum ist zwar nicht gegen das Dampfmaschinenmuseum gerichtet, blockiert aber die Weiterbearbeitung der Idee bis November 1981.

Die Genossenschaft Vaporama

Am 9. Juni 1982 wird der Verein Schweizerisches Dampfmuseum Thun in eine Genossenschaft übergeführt, um bessere rechtliche Voraussetzungen für die Verfolgung der Museumsidee und für die Rettung der «Blümlisalp» zu schaffen. Martin Josi, Staatsschreiber des Kantons Bern, wird zum ersten Präsidenten gewählt.

Zahlreiche Persönlichkeiten aus Politik und Wirtschaft sichern zusammen mit den Mitgliedern der «ersten Stunde» eine breite Abstützung.

Die «Blümlisalp» muss fahren

In den Kreisen der Genossenschaft Vaporama setzt sich die Überzeugung durch, dass der grosse finanzielle Aufwand für die Instandstellung des Schiffes nur Sinn hat, wenn es wieder in Betrieb genommen wird. Martin Josi als Präsident der Genossenschaft und gleichzeitig Verwaltungsratsmitglied der BLS plädiert an der Verwaltungsratssitzung vom 20. Dezember 1983 für die Wiederinbetriebnahme. Er bezeichnet einen als Ausstellungsobjekt fest verankerten Dampfer als «Schiffsleiche» und schlägt vor, das Schiff durch Vaporama instand zu stellen und später durch die BLS betreiben zu lassen. Der Verwaltungsrat geht auf diesen Vorschlag ein, stellt aber Bedingungen, die wie folgt formuliert werden: «Ohne seinen Entscheid von 1972 aufzuheben, hat sich der Verwaltungsrat dafür ausgesprochen, die Verhandlungen mit der Genossenschaft Vaporama fortzuführen. Er widersetzt sich dem Vorhaben der Genossenschaft Vaporama, das Dampfschiff zu restaurieren und es für Passagierfahrten flottzumachen, grundsätzlich nicht zum vornherein, doch sieht er angesichts der sich verschlechternden Ertragslage der BLS

weder eine Möglichkeit, Beiträge an die Instandstellungskosten zu leisten, noch allfällige durch den Betrieb des Dampfschiffes entstehende Betriebsverluste zu tragen. Es müssen hierfür verbindliche Garantien von dritter Seite geleistet werden.»

Mit dieser Grundsatzerklärung, die von der Presse positiv aufgenommen wird, scheint der Weg für die Genossenschaft Vaporama geebnet.

Die Experten haben das Wort

Es entstehen vorerst Meinungsverschiedenheiten über die Höhe der zu erwartenden Instandstellungskosten und der zu leistenden Garantie für den Betrieb. Schliesslich einigen sich Regierung, BLS und Vaporama auf die Bestellung von zwei aussenstehenden Experten.

Diplomingenieur Jochen Kohrmann aus Flensburg soll den Zustand des Schiffes beurteilen und die Wiederinstandstellungskosten abschätzen.

Prof. Claude Kaspar von der Handelshochschule St. Gallen soll die Marktchancen und die Betriebskosten analysieren. Die beiden Expertenberichte liegen Ende 1985 vor.

Kohrmann beurteilt das Schiff als instandstellungswürdig und beziffert die Instandstellungskosten je nach Variante auf 6,2 bis 6,5 Millionen Franken.

Prof. Kaspar rechnet mit einem Betriebsdefizit von Fr. 250 000.– pro Jahr, falls die «Blümlisalp» vorrangig für Sonderfahrten und nur zurückhaltend im Kurs eingesetzt wird.

Obwohl BLS und Vaporama stark abweichende Vorstellungen über die Richtigkeit der Expertenzahlen haben, werden die zwei Berichte als Basis für weitere Verhandlungen anerkannt.

Martin Josi wird BLS-Direktor

Die Nachricht, Martin Josi werde die Nachfolge von Fritz Anliker antreten, weckt in den Reihen der Dampferfreunde ungläubiges Staunen und Hoffnungen. Die Idealisten übersehen, dass die BLS mit roten Zahlen kämpft und dass der neue Direktor politisch in einer schwierigen Situation steckt.



Abb. 8: Mitglieder des Rotary Clubs Thun-Niesen lassen sich am entzweigschnittenen Rumpf die Schiffsverlängerung erklären.

Foto: E. Haftka, Aeschlen, 26. Juli 1990



Abb. 9: Seitliche Ausbuchtungen an der Schale des Vorderschiffs verbessern die Seitenstabilität.

Foto: H. R. Dütschler/Vaporama, 10. November 1990



Abb. 10: Die provisorische Überdachung der Baustelle ermöglicht die Fortsetzung der Arbeiten im Winter 1990/91.

Foto: H. R. Dütschler/Vaporama, 4. Februar 1991

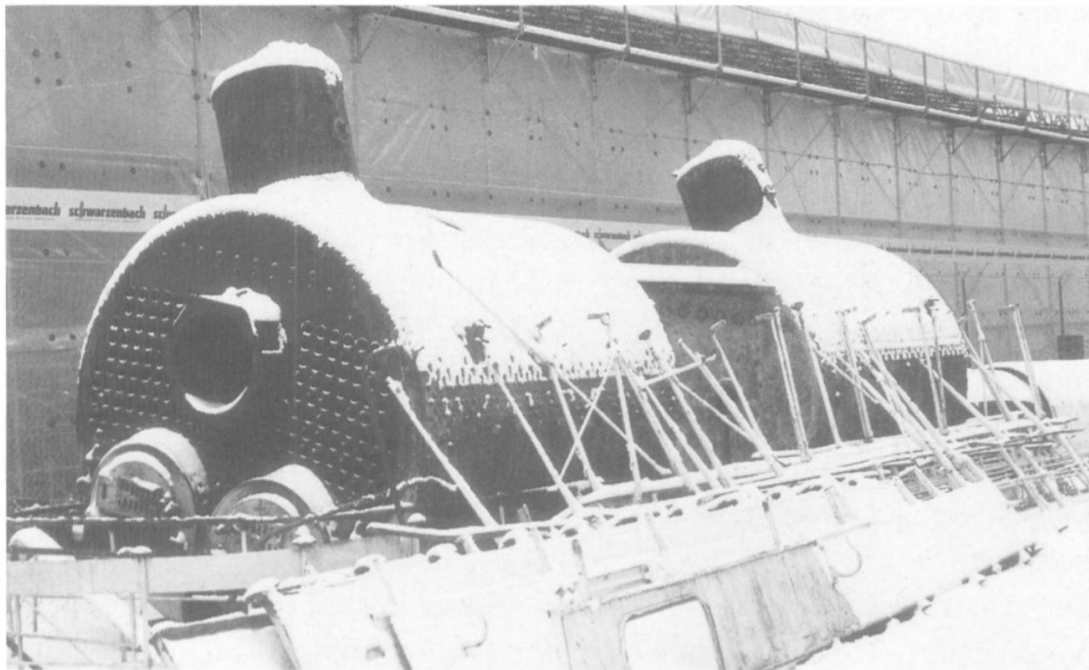


Abb. 11.: Die beiden ausgebauten alten Dampfkessel warten im Schnee auf den Abtransport.

Foto: H. R. Dütschler/Vaporama, 4. Februar 1991

Grossrat Hans Rudolf Dütschler wird an der GV 1985 der Genossenschaft Vaporama zu ihrem neuen Präsidenten gewählt. Als Präsident des Verkehrsverbandes Thunersee ist er von der touristischen Bedeutung des Projekts überzeugt. Sein Mandat als Grossrat wird in den kommenden Jahren wichtig sein, gilt es doch, Parlament und Volk an der Bedeutung des DS «Blümlisalp» als technisches Kulturdenkmal und als touristische Attraktion zu überzeugen.

Grünes Licht für die Instandstellung

Am 6. April 1986 beschliesst der Verwaltungsrat der BLS in Kenntnis der Expertenberichte, die «Blümlisalp» der Genossenschaft Vaporama zur Instandstellung zur Verfügung zu stellen, falls

- Vaporama 9,8 bis 10,1 Millionen Franken für Infrastruktur und Instandstellungskosten sicherstellt;
- eine Defizitdeckung für die ersten Betriebsjahre von 1,5 Millionen Franken garantiert.

In den Infrastrukturkosten inbegriffen sind ein neues Trockendock in der BLS-Werft und die Anpassung der Ländten rund um den See.

Die Genossenschaft sieht sich nicht in der Lage, diese finanziellen Bedingungen aus eigener Kraft zu erfüllen. Es ist auch nicht einsehbar, warum ein neues Trockendock für die BLS und die Anpassung der Ländten mit Bau einer neuen Anlegestelle in Thun allein der «Blümlisalp» angelastet werden soll.

Ein Gespräch mit dem leider zu früh verstorbenen Regierungsrat René Bärtschi zeigt Möglichkeiten auf, wie Mittel des Kantons für Infrastrukturaufgaben eingesetzt werden können. Das Gesetz über die konzessionierten Transportanstalten erlaubt finanzielle Beiträge des Kantons, falls sich die Gemeinden angemessen an den Kosten beteiligen. Bärtschi schlägt vor, das Trockendock der BLS durch den Kanton zu finanzieren, falls die Seegemeinden die Kosten für die Anpassung der Ländten übernehmen.

Die Anstrengungen der Genossenschaft werden auf dieses neue Modell ausgerichtet. Eine Motion Dütschler, vom Grossen Rat als Postulat überwiesen, verlangt die Ausarbeitung einer Kreditvorlage für ein Trockendock der BLS.

Ein zweifelhaftes Geschenk

Am 5. Mai 1987 beschliesst der Grosse Rat einen Kredit von 4,8 Millionen Franken für den Bau eines Trockendocks in der BLS-Werft in Thun unter der Überschrift: «Rettung der <Blümlisalp>». Das gutgemeinte «Geschenk» wird aber mit Bedingungen verknüpft, die für Vaporama unerfüllbar sind: Bevor mit dem ersten Spatenstich für das Dock begonnen werden darf, muss die Genossenschaft 3,0 Millionen Franken gesammelt und 1,5 Millionen Franken als Defizitdeckung sichergestellt haben.

Das Sammelziel von 4,5 Millionen Franken und ein Zeitverlust von mindestens zwei Jahren machen das «Geschenk» des Grossen Rates unannehmbar.

Die Generalversammlung der Genossenschaft Vaporama vom 21. Mai 1987 ist geprägt von tiefer Niedergeschlagenheit und Enttäuschung über die Haltung von Grossrat und BLS, aber auch vom trotztigen Willen zum Weitermachen.

Zwar beschliesst die Versammlung, unter diesen Umständen auf die bereits vorbereitete Sammelaktion zu verzichten und den Kredit für den Bau des Docks nicht zu beanspruchen, beauftragt aber den Leitenden Ausschuss, bis zu einer a. o. GV im Herbst andere Lösungen vorzubereiten. Das weitere Vorgehen wird wie folgt festgelegt:

Es ist ein eigenes, behelfsmässiges Trockendock zu planen und zu bauen. Wenn das gelingt, wird mit der vorbereiteten Sammelaktion begonnen. Mit einer kantonalen Volksinitiative soll die Schaffung gesetzlicher Grundlagen gefordert werden, um die Deckung des Betriebsdefizits durch den Kanton zu ermöglichen.

Die Volksinitiative zur Erhaltung der letzten bernischen Raddampfer

Die Idee zur Lancierung einer Volksinitiative ist nicht neu, sie wurde schon früher erwogen, dann aber zugunsten des Modells Bärtschi zurückgestellt.

Jetzt ist die Volksinitiative der letzte Trumpf in der Hand der Dampferfreunde. Ein erster Textentwurf, verfasst von Max Kuhn, Gerichtspräsident in Interlaken, verlangt «gesetzliche Grundlagen zur Erhaltung der Blümlisalp als technisches Kulturdenkmal».



Abb. 12: Spenglerlehrlinge verlegen Alubleche auf dem Dach des Oberdeck-Restaurants.
Foto: W. Wanzenried, Thun



Abb. 13: Ungeohnter Arbeitsplatz für Sanitärinstallateurlehrlinge im Rumpf der «Blümlisalp».
Foto: W. Wanzenried, Thun



Abb. 14: Unter Anleitung von Heinz Glasl (2. v. l.) arbeiten Bootsbauerlehrlingen an einem der beiden original nachgebauten Rettungsboote.
Foto: H. R. Dütschler/Vaporama, 23. August 1991



Abb. 15: Werner Steiner, verantwortlich für die Revision der Dampfmaschine, an der Arbeit am Niederdruckschieber.

Foto: Christoph Ammann/
Handwerk Stadt Bern



Abb. 16: Lehrlinge der Lehrwerkstätte Bern montieren das von ihnen erbaute Ruderhaus.

Foto: H. R. Dütschler/
Vaporama

Auf Rat der Staatskanzlei muss die allgemeinere Fassung zur «Erhaltung der letzten Raddampfer» gewählt werden, um einer allfälligen Ungültigkeitserklärung vorzubeugen.

Bereits am 24. Juni 1987 konstituiert sich unter dem Vorsitz von H. U. Meyer, Mitglied des Leitenden Ausschusses der Genossenschaft Vaporama, ein 17köpfiges Initiativkomitee.

Nun beginnen sich die Ereignisse zu jagen.

Am 15. August 1987 wird mit einem Fest bei der Kanderdüdung die Unterschriftensammlung gestartet. Paul Eggenberg, Schriftsteller in Oberhofen, begründet in einer zündenden Ansprache die Lancierung der Initiative.

Die a. o. GV der Genossenschaft Vaporama vom 1. September 1987 gibt grünes Licht für den Dockbau und spricht eine Defizitdeckung von Fr. 30 000.– zur Unterstützung der Volksinitiative.

Der Erfolg der Unterschriftensammlung ist überwältigend, obwohl die Dampferfreunde über keine örtlichen Organisationen verfügen.

Bis zum 15. März 1988 kommen 40 678 beglaubigte Unterschriften zusammen, eine Rekordzahl, die in den letzten Jahrzehnten nie auch nur annähernd erreicht wurde.

Der Damm bricht

Mit der Volksinitiative im Rücken hat die Genossenschaft an politischem Gewicht gewonnen und sich Bewegungsfreiheit verschafft.

Am 29. Juni 1988 beschliesst die siebte Generalversammlung der Genossenschaft Vaporama einstimmig:

- ein behelfsmässiges Trockendock im Kanderdelta für Fr. 350 000.– zu bauen;
- aus eigenen Mitteln Fr. 120 000.– dafür einzusetzen;
- die «Blümlisalp» instand zu stellen;
- eine öffentliche Geldsammlung zur Finanzierung von Dock und Schiff einzuleiten.

Es ist ein historischer Entscheid und wirkt erlösend für alle, die seit Jahren für die Rettung der «Blümlisalp» gekämpft haben.

Im September des gleichen Jahres beginnen im Kanderdelta auf dem Areal der Kanderkies AG die Bauarbeiten für das Dock, schon am 9. November liegt das Schiff auf der Helling am Trockenem.

Das Trockendock «Patent Blümlisalp», einmalig einfach und billig, beruht auf dem Schleusenverfahren. Ein Spundwandrechteck von 38×70 Metern wird mit Wasser vollgepumpt. Das darin liegende Schiff wird dadurch gehoben, dann seitlich verschoben und nach Ablassen des Wassers auf das vorbereitete Auflager abgesetzt.

Dampf für die «Blümlisalp»

Unter diesem Motto startet die unter Leitung von Gerhard Schmid eingesetzte Werbegruppe im November 1988 die landesweite Geldsammlung. Es gilt, in einem ersten Anlauf Fr. 600 000.– für den Bau des Docks und die Planung des Schiffsbaus und in einer zweiten Runde zusätzlich 6,4 Millionen Franken für Schiffsbau und Ausbildung des Personals zusammenzutragen. Ein hochgestecktes Ziel, für das sich die initiative Gruppe mit Begeisterung einsetzt.

Verschiedene Tage der offenen Tür, das grosse «Blümlisalp»-Fest vom 22. Juli 1989 rund um den Thunersee, Verkaufs- und Werbestände an OHA, BEA und anderen Messen, Ostereierverkauf, eine Lotterie, Versand von Kunstkarten und Verkaufsartikeln sind nur eine unvollständige Aufzählung der von der Werbegruppe durchgeführten Aktionen. Neben Heinrich Brügger, Wolfgang Hauzenberger und Ulrich Steiner verdient Erika Haftka ein besonderes Kränzchen. Sie ist die gute Seele von Vaporama, immer einsatzbereit und mit einer grossen Gruppe von Helferinnen und Helfern verantwortlich für die Durchführung unzähliger Aktionen.

Planung und Bauführung

Eine von Hans Ulrich Meyer geleitete Baukommission mit Ueli Colombi als Projektleiter, Josef Roesti als Verbindungsmann zur BLS und Albert Schläppi als Sekretär trägt die technische Verantwortung für

Planung, Arbeitsvergebung und Bauführung. Der Wiederaufbau eines über 80 Jahre alten Dampfschiffs, von dem praktisch keine Originalpläne bestehen, stellt eine höchst anspruchsvolle Aufgabe dar. Sie wird zusätzlich erschwert durch die Vorgabe, das Schiff unter möglicher Schonung der Originalteile so auszurüsten, dass es sicherer und betriebsfreundlicher wird.

Die Kommission hat viele heikle Entscheide zu fällen, z. B. bei der Wahl des neuen Dampfkessels, der Umstellung von Kohle- auf Ölfeuerung, der Farbgebung des Schiffs, der Verglasung des Oberdecks, um nur die wichtigsten zu nennen.

Die schiffsbaulichen Arbeiten an Rumpf, Aufbauten und Ruderanlage sowie der Kesselbau werden an auswärtige Spezialfirmen vergeben, für alle andern Arbeiten und Lieferungen kommen Firmen aus der Region zum Zug.

Das einheimische Gewerbe hilft mit

Die Schreiner, Maler, Sanitärinstallateure und Spengler, die Elektriker und Bootbauer: Alle schliessen sich zu Arbeitsgemeinschaften zusammen, betrauen Fachleute mit Planung und Bauführung und setzen ihre Lehrtöchter und Lehrlinge ein. Auch die Lehrwerkstätte Bern trägt ihren Teil bei. Die Lehrlinge arbeiten mit Begeisterung an einer einmaligen und aussergewöhnlichen Aufgabe, und die Bauherrschaft kommt so in den Genuss günstiger Angebote. Zahlreiche Firmen gewähren grosszügige Rabatte oder liefern Material zu Vorzugsbedingungen.

Die «neue» alte «Blümlisalp»

Die Genossenschaft Vaporama ist sich klar, dass das umgebaute Schiff besser an die Bedürfnisse des Betriebs angepasst werden und in bezug auf Stabilität verbessert werden muss. Es soll eine grundlegende Revision und keine billige Reparatur werden.

Schon früh fällt der Entscheid, von Kohle- auf Ölfeuerung umzustellen, was einerseits den berechtigten Anliegen des Personals entgegen-



Abb. 17: Geschnitztes Tä-
fer aus dem Salon
1. Klasse.
Foto: H. R. Dütschler/
Vaporama

kommt, andererseits den Einbau einer zusätzlichen Schottwand zwischen Kessel- und Maschinenraum ermöglicht und zudem eine namhafte Energieeinsparung bringt.

Der Einbau von neuen Abwassertanks, zwei Dieselgeneratoren für die Stromversorgung, einer leistungsfähigen Küche und Kühlanlagen belasten das Schiff mit zusätzlichen 20 Tonnen, was durch Vergrösserung des Auftriebs kompensiert werden muss. Die Schiffsbauer schlagen vor, die «Blümlisalp» durch Einsetzen eines 2,30 m langen Zwischenstücks zu verlängern, eine auf den ersten Blick für Landratten erstaunliche, aber zweckmässige Massnahme.

Zur Verbesserung der Seitenstabilität werden im Vorderschiff unter der Wasserlinie seitliche Ausbuchtungen angebracht. Damit soll dem Krängen, einer alten Untugend des Schiffes, entgegengewirkt werden.

Durch Verglasung eines Teils des oberen Achterdecks entstehen zusätzlich 70 Restaurationsplätze, so dass die «Blümlisalp» im umgebauten Zustand über 200 gedeckte Essplätze verfügen wird.

Die mechanische Steuerung wird durch eine elektrohydraulische ersetzt, was die Manövrierbarkeit und damit die Sicherheit verbessert. Das Hauptdeck wird durch den Einbau einer rollstuhlgängigen Toilette behindertengängig gemacht.

Damit sind nur die wichtigsten Verbesserungen aufgezählt. Die Baukommission verdient ein besonderes Lob, weil es ihr gelungen ist, das Moderne auf glückliche Weise mit dem Alten zu verbinden.

Wer soll das bezahlen?

Die Gesamtkosten wurden 1989 inkl. Dock und Ausbildung des Personals auf 7,0 Millionen Franken geschätzt. Ein auf Richtofferten basierender, detaillierter Kostenvoranschlag war damals nicht machbar.

Die Bauabrechnung schliesst Ende 1992 mit 9,0 Millionen Franken ab. Die Mehrkosten sind durch die hohe Teuerung von rund 14 Prozent und durch nicht voraussehbare Mehrleistungen (wie z. B. Schiffsverlängerung, Verbesserung der Stabilität usw.) begründet.

Der überwiegende Teil der Geldmittel, sage und schreibe 5,8 Millionen Franken, wird durch die Aktion «Dampf für die Blümlisalp» eingebracht.

2,4 Millionen Franken bezahlt der Kanton Bern aus dem Lotteriefonds, 0,6 Millionen Franken steuert der Bund aus Mitteln des Denkmalschutzes bei, und 0,1 Millionen Franken stellt die Stiftung Pro Patria zur Verfügung. Der hohe Eigenfinanzierungsgrad durch die Genossenschaft Vaporama ist einmalig und verdient Anerkennung.

Die Seegemeinden übernehmen die Kosten für die Anpassung der Ländten. Der Bau der neuen Anlegestelle in Thun im Betrag von 860 000 Franken wird anteilmässig von der Stadt Thun, dem Verkehrsfonds des Kantons und der BLS bezahlt.

Sollte der Einsatz der beiden Dampfschiffe «Blümlisalp» und «Lötschberg» nachweisbar zu einem Betriebsdefizit der Schiffsbetriebe führen, so kann der Kanton Bern aufgrund des im Februar 1992 angenommenen

Dampfgesetzes bis Fr. 300 000.– zur Defizitdeckung beitragen. Sollte das Defizit höher ausfallen, können Regierungsrat oder der Grosse Rat den Beitrag im Rahmen ihrer Finanzkompetenzen erhöhen.

Hat sich der Einsatz gelohnt?

Die glanzvolle zweite Jungfernfahrt vom 22. Mai 1992 bleibt allen Beteiligten unvergesslich durch die Begeisterung der Bevölkerung, die Freude der 2000 Schulkinder und Behinderten auf den Begleitschiffen und den Einsatz der Verkehrs- und Dorfvereine rund um den See.

Es war kein Strohfeuer: Auf 90 Kurs- und 45 Extrafahrten beförderte die «Blümlisalp» im ersten Betriebsjahr nach der Wiederinstandstellung 128 000 zufriedene Fahrgäste.

Die zu erwartende Verlagerung von Passagieren von den Motorschiffen aufs Dampfschiff ist zwar feststellbar, hält sich aber im Rahmen. Zur Zeit der Niederschrift dieses Beitrags liegen die Betriebsergebnisse der Schiffsbetriebe für 1992 noch nicht vor, so dass nicht feststeht, ob die Defizitgarantie des Kantons beansprucht werden muss oder nicht.

Eines steht aber fest: Die Wiederinbetriebnahme der «Blümlisalp» bringt dem Berner Oberland neue touristische Impulse in einer Zeit, die von wirtschaftlichen Rückschlägen geprägt ist.

Durch Koordination der Werbung für alle dampfbetriebenen Bahnen und Schiffe und durch kombinierte Angebote mit Hotels soll ab 1993 die Idee der «Dampfkette Berner Oberland» verwirklicht werden. Mit diesem Nostalgieangebot auf einem zusammenhängenden Verkehrsnetz von Bern über Thun, Interlaken, Schynige Platte, Grindelwald/Lauterbrunnen, Brienz, Brienzer Rothorn und Meiringen soll der Schwung der «Blümlisalp»-Begeisterung für das ganze Oberland nutzbar gemacht werden.

Dank

Die Rettung des letzten Thunersee Raddampfers ist nicht nur das Werk einiger weniger «Dampfbegeisterter». Natürlich brauchte es deren Einsatz, aber das Wunder wurde nur möglich, weil der Funke der Begeiste-

rung auf die ganze Bevölkerung übersprang. Nur so ist zu erklären, dass etwa 150 000 Spenderinnen und Spender gegen 6 Millionen Franken zusammengetragen haben und damit die Rettung erst ermöglicht haben. Mein Dank richtet sich an alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, an all die unzähligen unbekannten Helferinnen und Helfer, aber nicht zuletzt an Sie alle, die Sie unsere Arbeit moralisch und mit Spenden unterstützt haben.

Quellen:

- Archiv Vaporama
- Dr. P. Creola «Die Rettung der ‹Blümlisalp›», Verlag Fischer, Münsingen



Abb. 18: Flottenparade, angeführt vom Dampfschiff folgen v. l . MS Jungfrau, MS Beatus, MS Stockhorn, MS Stadt Bern, MS Stadt Thun.

Foto: Kurt Müller, Oberhofen, 22. Mai 1992



Abb. 19: Mit einem kräftigen Signal aus der Dampfpeife verlangt die «Blümlisalp» Einfahrt in den Kanal von Interlaken.

Foto: K. Lohner, Thun, 22. Mai 1992

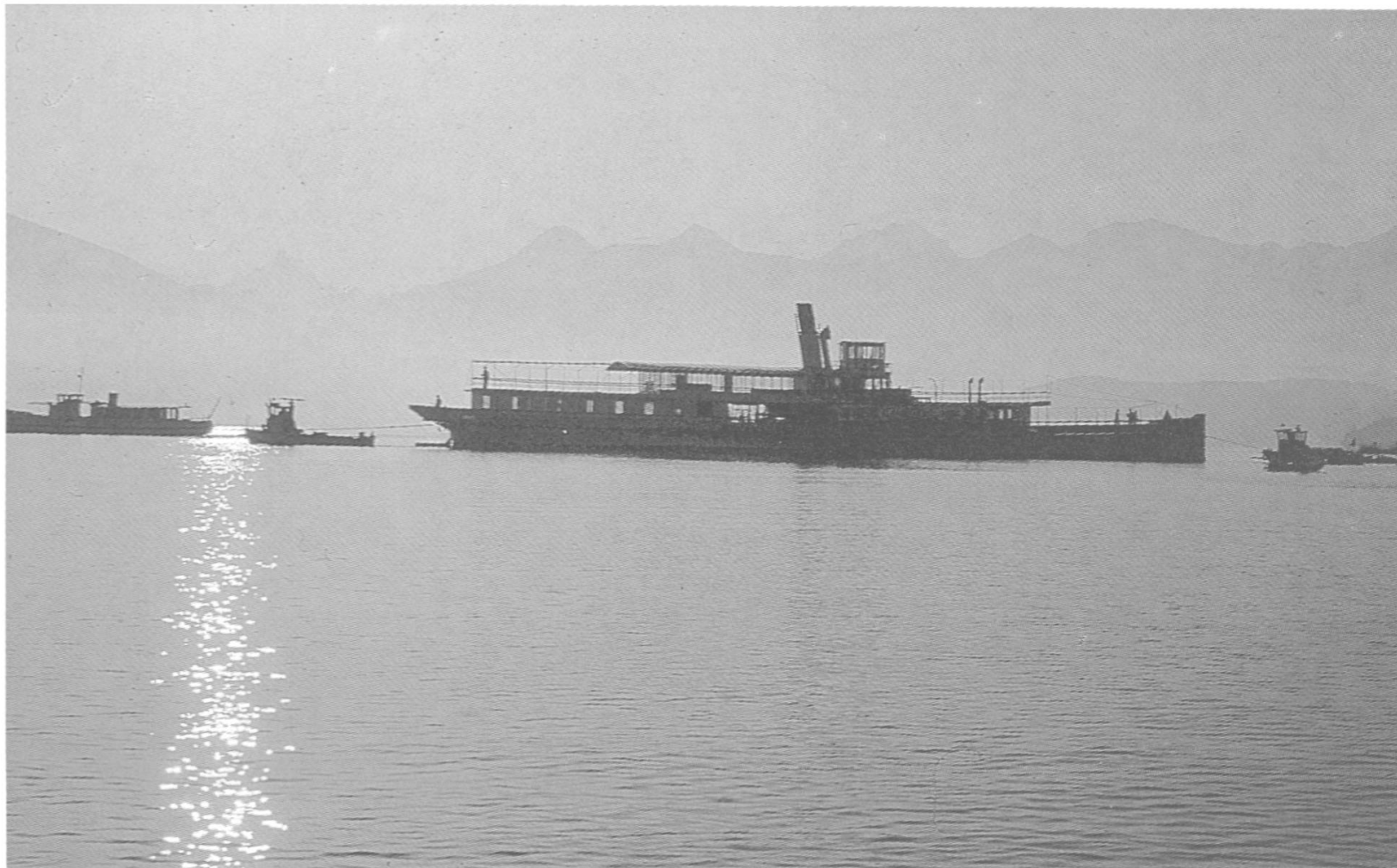


Abb. 20: Schubboote der Kanderkies AG schleppen die «Blümlisalp» am 17. März 1992 vom Dock im Kandergrien in die BLS-Werft Lachen.

Foto: Kurt Müller, Oberhofen, 22. Mai 1992