

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

Artikel: Die verschollene "Bellevue" : das erste Dampfschiff auf dem Thunersee
Autor: Haueter, Bill
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1095975>

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>

Bill Haueter

Die verschollene «Bellevue»

Das erste Dampfschiff auf dem Thunersee

1985 ist das Jahr, in dem die Thuner- und Brienzersee-Schiffahrtsgesellschaft ihr 150-jähriges Bestehen feiern konnte. Anlässlich des Jubiläumsjahres versuchte eine Tauchergruppe das im Jahr 1864 vor Oberhofen am Thunersee gesunkene, erste Dampfschiff, die «Bellevue», zu orten und allenfalls zu heben. (Die Medien hatten darüber berichtet).

Fernsehen sendet live vom Grund des Thunersees

Einigen: Regie- und Kamerateam bereiten sich auf einem Floss auf das heutige «Schweiz aktuell» vor

Eine Live-Sendung der besonderen Art steht beim Schweizer Fernsehen DRS heute Abend um 19 Uhr auf dem Programm: Moderator Thomas Schäppi und der Spiezer U-Boot-Kapitän Bill Haueter tauchen in der zweiplätzigen «Sea Rover» zu einer Erdgasquelle in zwölf Metern Tiefe.



Fernsehmoderator Thomas Schäppi (rechts) und Bill Haueter, der Kapitän des U-Bootes «Sea-Rover» verlegen ein Kabel für die Übertragung der Video-Bilder.
Foto: Marc Imboden/Thuner Tagblatt

Gestern Morgen um zehn Uhr trat das Unterwasser-Projekt der Sendung «Schweiz aktuell» in die entscheidende Phase: Bei der Firma Kanderkies fuhren zwei TV-Übertragungswagen mit äusserster Vorsicht auf ein zehn mal zehn Meter grosses Floss. Die Techniker brachten ihre Arbeitsgeräte und den Strom-generator an Bord, dann wurde die Plattform von einem Motorboot ins offene Wasser geschleppt und schliesslich rund 50 Meter vom Ufer entfernt auf der Höhe des «Ghei» sicher vertäut. Und schon bald begann das Fernseh-Team mit den Vorbereitungsarbeiten für die «Schweiz aktuell»-Ausstrahlung von heute Abend um 19 Uhr. TV-Moderator Thomas Schäppi und der Spiezer U-Boot-Bauer und Kapitän Bill Haueter werden in der zweisitzigen «Sea Rover» zu einer Erdgasquelle etwa zwölf Meter unter dem Wasserspiegel tauchen. Schäppi ist dabei nicht nur als Moderator im Einsatz, sondern bedient gleichzeitig die Miniatur-Kamera, welche die Unterwasserbilder live in die guten Stuben übermittelt. «Wegen dem glasklaren Wasser werden die Zuschauer ein einmaliges Naturschauspiel erleben», schwärmte Schäppi im Gespräch mit dem TT.

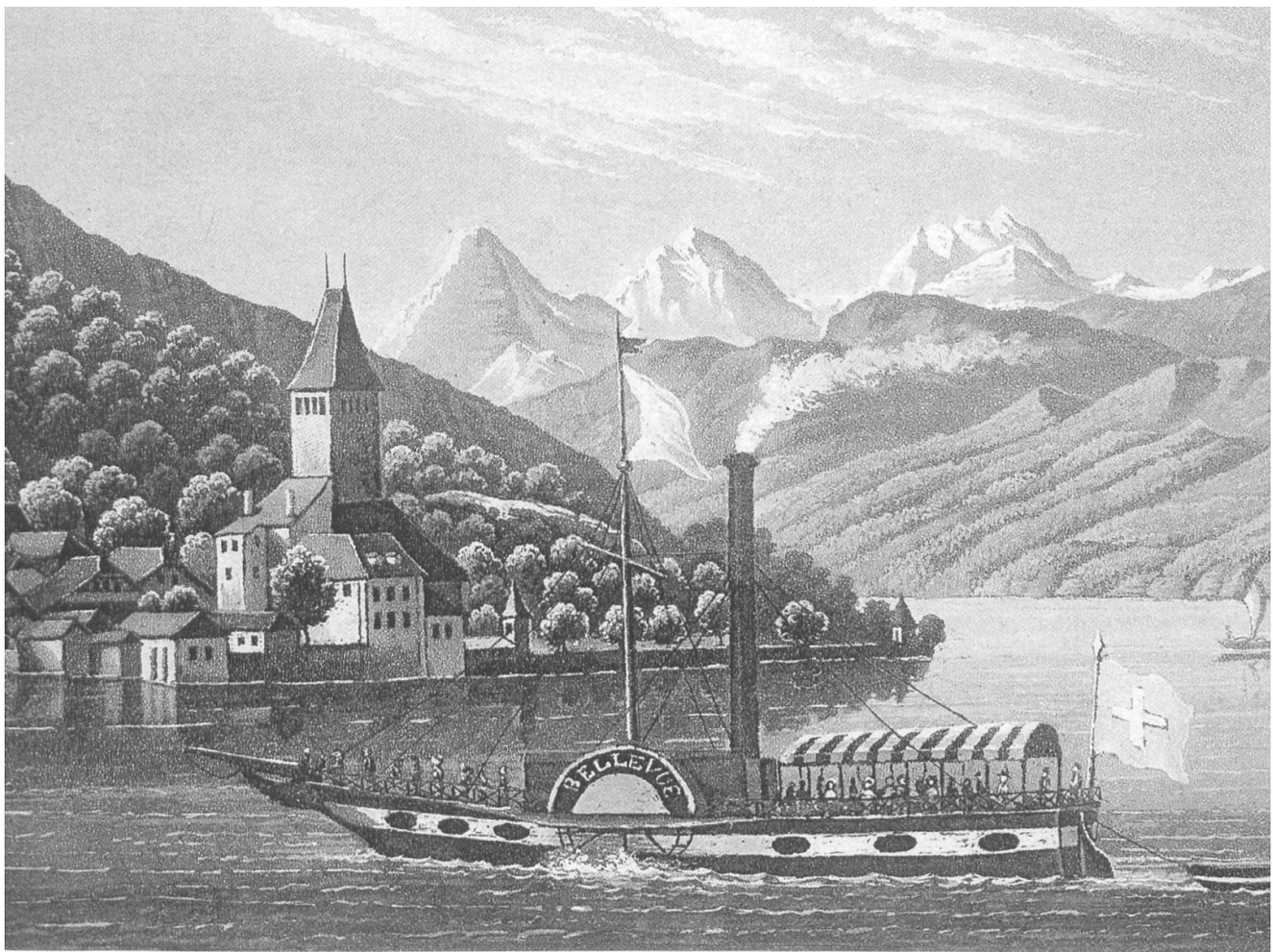
Kein Platz für Platzangst

Obschon der grossgewachsene Fernsehmoderator «volles Vertrauen» in Bill Haueters Fähigkeiten als U-Boot-Kapitän hat, bleibt ein mulmiges Gefühl: «Mit all den Übertragungsvorrichtungen im Innern wird es schon ziemlich eng, wenn sich die Klappe schliesst», gestand Schäppi mit einem Seitenblick auf die am Floss angebundene gelbe «Sea Rover». Regisseurin Barbara Flückiger ist zwar eine erfahrene Fernseh-Frau – eine Unterwasser-Sendung ist aber auch für sie Neuland. Heikel sei vor allem, dass die Video-Bilder nicht per Funk, sondern per Kabel an die Oberfläche übermittelt werden: «Es ist also theoretisch möglich, dass wir den Blickkontakt zu Thomas verlieren. Für diesen Fall der Fälle haben wir bereits gedrehte Unterwasserbilder zur Hand.»

Und ewig lockt die «Bellevue»...

Neben den Live-Bildern vom Thunersee-Grund wird in der «Schweiz aktuell»-Sendung auch ein Porträt des Tauch-Experten Hannes Keller zu sehen sein. Er hält mit über 200 Metern den Rekord im Tiefentauchen ohne Spezialausrüstung. Und – wie könnte es anders sein – auch der gesunkene und seither verschollene Salon-Dampfer «Bellevue» wird von den Fernseh-Leuten thematisiert. Hofft man etwa, das Wrack heute Abend zu finden? «Nein», winkte Bill Haueter ab, «aber die neue Phase meiner «Bellevue»-Suche ist bereits angelaufen...» Die heutige Tauchfahrt sollte keine besonderen Probleme geben. Aber: «Überraschungen sind immer möglich!»

Thuner Tagblatt, Donnerstag, 6. Juni 1996, Nr. 130



Die «Bellevue» vor Oberhofen. Bild: BLS

Der folgende Text ist eine gekürzte Version der mehrteiligen Reportage für die *taucher revue* aus den Achtzigerjahren

Zuerst zur Geschichte; fast könnte sie beginnen mit:

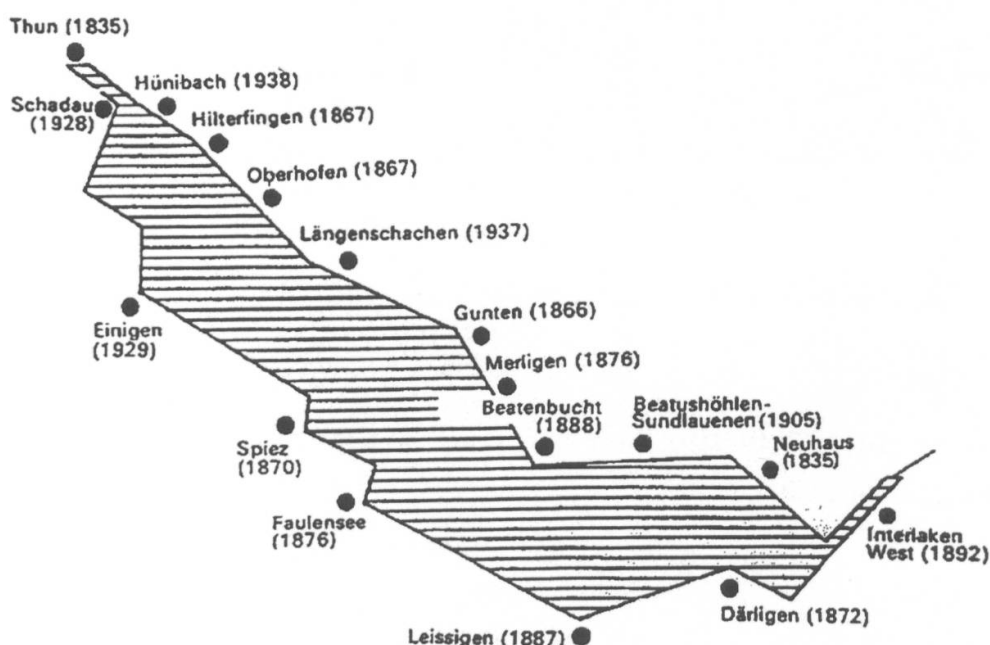
«Es war einmal...»

Bis ins vierte Jahrzehnt des letzten Jahrhunderts gab es in der Thunerseeregion keine Fahrstrassen, sondern nur Karrwege und Saumpfade, die im Winter und bei Gewittern nicht mehr passierbar waren. Der Güterverkehr konnte nur noch auf dem Wasserweg aufrechterhalten werden. Dazu dienten etliche Lastschiffe von 10 bis 30 Tonnen Nutzlast sowie kleinere Ruderboote mit bis zu vier Ruderern. Die Lastkähne besaßen eine Hilfsbesegelung, meist musste aber mit Muskelkraft gefahren werden.

Bis in die Dreissigerjahre gab es Projekte für eine Fahrstrasse von Thun nach Interlaken. Noch vor ihrem Bau beschlossen die Brüder Knechtenhofer, Oberst Johann Jakob, Oberst Johann und Hauptmann Johann Friederich aus Thun, eine Dampfschifflinie zu eröffnen. Zu diesem Zweck gründeten sie eine Familien-Aktiengesellschaft.

Kurz danach bekam die Maschinenfabrik Cavé in Paris den Auftrag, ein Dampfschiff aus Eisen zu bauen. Am 26. Juni 1834 ging der letzte Pferdetransport von Paris ab. Die schweren Fuhrwerke gelangten über Bern nach Thun, wo Arbeiter die Einzelteile bei Hofstetten verschraubten und vernieteten. Am 31. Juli 1835 war es soweit! Auf ihrer Jungfernfahrt dampfte die «Bellevue» von Hofstetten nach Interlaken/Neuhaus und zurück. Von 1836 fuhr sie fahrplanmässig dreimal täglich dieselbe Strecke, eine Seelänge in etwas mehr als einer Stunde. Am rechten wie am linken Seeufer gab es keine Anlegestellen. Passagiere und Güter wurden zum wartenden Dampfschiff hinausgerudert. Die alte Ländte Oberhofen entstand erst 1867.

Beachtenswert ist, dass im ersten Betriebsjahr 24 657 Personen das neue Transportmittel benutzten!



Entstehungsjahre der Schiffländten am Thunersee.

Viele Daten der «Bellevue» sind nur aus zeitgenössischen Stichen oder Zeitungsartikeln bekannt. Obwohl die Fotografie bekannt war, gibt es wahrscheinlich keine Fotos. Bis ca. 1842 befuhr die «Bellevue» den Thunersee. Ungefähr 1843 wurde sie mit Hilfe von «Holzträmmeln» und Pferden bei Neuhaus ausgewassert und nach drei Kilometern Transport auf dem Landweg im Brienersee wieder eingewassert. Die Verschiebung dauerte etwa drei Wochen. Umbenannt auf den Namen «Faulhorn», fuhr das Schiff von 1843 bis 1857 auf dem Brienersee ohne nennenswerte Zwischenfälle.

Im Jahre 1859 kehrt die ex-«Bellevue» auf den Thunersee zurück, und zwar wiederum mit der gleichen Verschiebemethode. Das Schiff wird nun aber zum Schleppkahn umgebaut und versieht seinen Dienst bis zum verhängnisvollen 2. April 1864. An diesem Tag geschieht das Unglück: Im Schlepptau des DS «Neptun» gerät die «Bellevue» in einen schweren Föhnsturm, kentert und versinkt. Der Sohn des Kapitäns auf der «Neptun» wird mit dem Schiff in die Tiefe gerissen. Er wurde nie gefunden und dürfte noch heute im Wrack liegen.

Technische Daten der «Bellevue»

Hersteller:	Maschinenfabrik Cavé, Paris
Länge Lpp:	30,5 m
Breite BHsp:	4,0 m, mit Radkästen 8,5 m
Tiefgang:	ca. 1,05 – 1,20 m
Aufbauten:	Eindecker
Rumpf:	Eisen, ca. 4 mm
Antrieb:	Horizontalbalanciermaschine mit Kofferkessel, 16 PS
Brennstoff:	1½ Klafter Tannenholz für eine Fahrt von Thun nach Interlaken/Neuhaus
Hilfsbesegelung:	Zumindest am Anfang
Gewicht mit Antrieb:	ca. 60 – 75 t
Fahrgäste:	ca. 200
Farbe:	Grün mit weissen Batteriestreifen
Kajütenfenster:	ca. 50 x 35 cm
Erster Kapitän:	Oberst Johann Knechtenhofer

Zeitungsbericht vom 6. April 1864

«Folgender Unglücksfall ereignete sich letzten Samstag auf dem Thunersee. Das um 11 Uhr 50 Min. von Thun abfahrende Dampfschiff «Neptun», an welchem 2 Schleppschiffe angehängt waren, wurde bei Oberhofen von einem so heftigen Sturm überfallen, dass das hintere Schleppschiff (das frühere Dampfschiff «Faulhorn») umschlug und versank. Dasselbe war mit verschiedenen Waren von einigen hundert Zentnern Gewicht beladen. Sobald das Schiff ins Schwanken geriet, rollte die Ladung, die sich sämtlich auf dem Verdecke befand, nach einer Seite und es drang sofort Wasser durch die Kajüten-Fenster und füllte dieselbe, so dass an Rettung nicht mehr zu denken war.

Von den darauf befindlichen Schiffsmännern, namens Häsler, Teutschmann und Glatthardt, konnten sich die beiden Ersten an schwimmenden Gegenstän-

den so lange unter verzweifelten Anstrengungen auf der Oberfläche des Wassers halten, bis die trotz des heftigen Sturmes von Oberhofen herbeieilende Hülfe sie vor dem drohenden Tode rettete. Leider sank jedoch der Dritte, der 28-jährige Glatthardt, mit dem Schiff unter und was das Schrecklichste ist, unter den Augen seines auf dem Dampfschiff sich befindlichen Vaters, des Steuermanns Glatthardt, der Angesichts dieses schrecklichen Vorfalls nichts zur Rettung seines Sohnes zu thun vermochte. Glücklicherweise konnte das Dampfschiff mit dem sinkenden Schlepper verbindende Tau rechtzeitig gelöst werden. Wäre dies nicht der Fall gewesen, so würde wahrscheinlich ersteres das nämliche Schicksal erfahren haben. Ein Theil der Ware wie Wein, Oel, Kaffee, Seife, Mehl usw. konnte dank der schnellen Hülfe aus Oberhofen durch entschlossene Männer, die sich zum Theil auf gefährlichen Fahrzeugen (die Besseren waren des Thunmarkts wegen abwesend) in den stürmischen See hinaus wagten, gerettet werden und wurde sofort unter polizeiliche Aufsicht gestellt. Dagegen gingen unter Anderem einige hundert Zentner Salz, in Fässer und Säcke verpackt, unter. Der Schaden mag sich auf ca. Fr. 6000.– belaufen. An der Stelle, wo dies geschah, ist der See ungefähr 200 Fuss tief. Bis jetzt wurde die Leiche des unglücklichen Glatthardt nicht gefunden; man fand nur dessen Mantel und Hut.»

«Wrackfischer» und Untergangstheorien

Im Jahr 1970 hörte ich erstmals von diesem Schiff. Wenig später begann meine Suche: Das Wrackfieber hatte mich gepackt! Ohne Kenntnisse der Sachlage und etwas mehr als einem Dutzend Tauchgänge, die allesamt keine Hinweise erbrachten, gab ich auf. Aber nur für ein Jahr. Da begann das Suchfieber von neuem. Diesmal aber wurden von mir zuerst Archive und alte Zeitungen nach Anhaltspunkten durchstöbert. Nach und nach entstand das alte Schiff vor meinen Augen, umgeben von Fragezeichen, die alle mehr oder weniger zur Lösung würden beitragen können. Wer hat das Schiff wo gebaut? Wo und wie hat es verkehrt? Von wann bis wann? Welchen Kurs befuhr es? Warum sank das Dampfschiff und unter welchen Umständen? Wettersituation? Todesopfer? Sind Nachkommen der Beteiligten auffindbar? Polizeirapporte? Ladeliste der Güter? Zeitungsberichte? usw. Dabei darf aber das Wichtigste nie vergessen werden: Wie sah das Schiff aus? Gibt es Zeichnungen, Pläne, Stiche oder sogar Fotos? Es kam oft vor, dass Schiffe in ihren Betriebsjahren umgebaut wurden, (Decksumbauten und sogar Verlängerungen der Schiffsschale bis zu 10 m!).

Zur damaligen Zeit war der Konkurrenzdruck von Bahn und Strasse sehr gross. Teilweise gab es auf einem See 2 Schifffahrtsgesellschaften. Die Schiffe wurden umgetauft und sogar kurzfristig auf andere Seen verkauft oder ausgetauscht. Sie hatten dadurch keine Ähnlichkeit mehr mit ihrem ursprünglichen Aussehen zur Zeit des Stapellaufes.

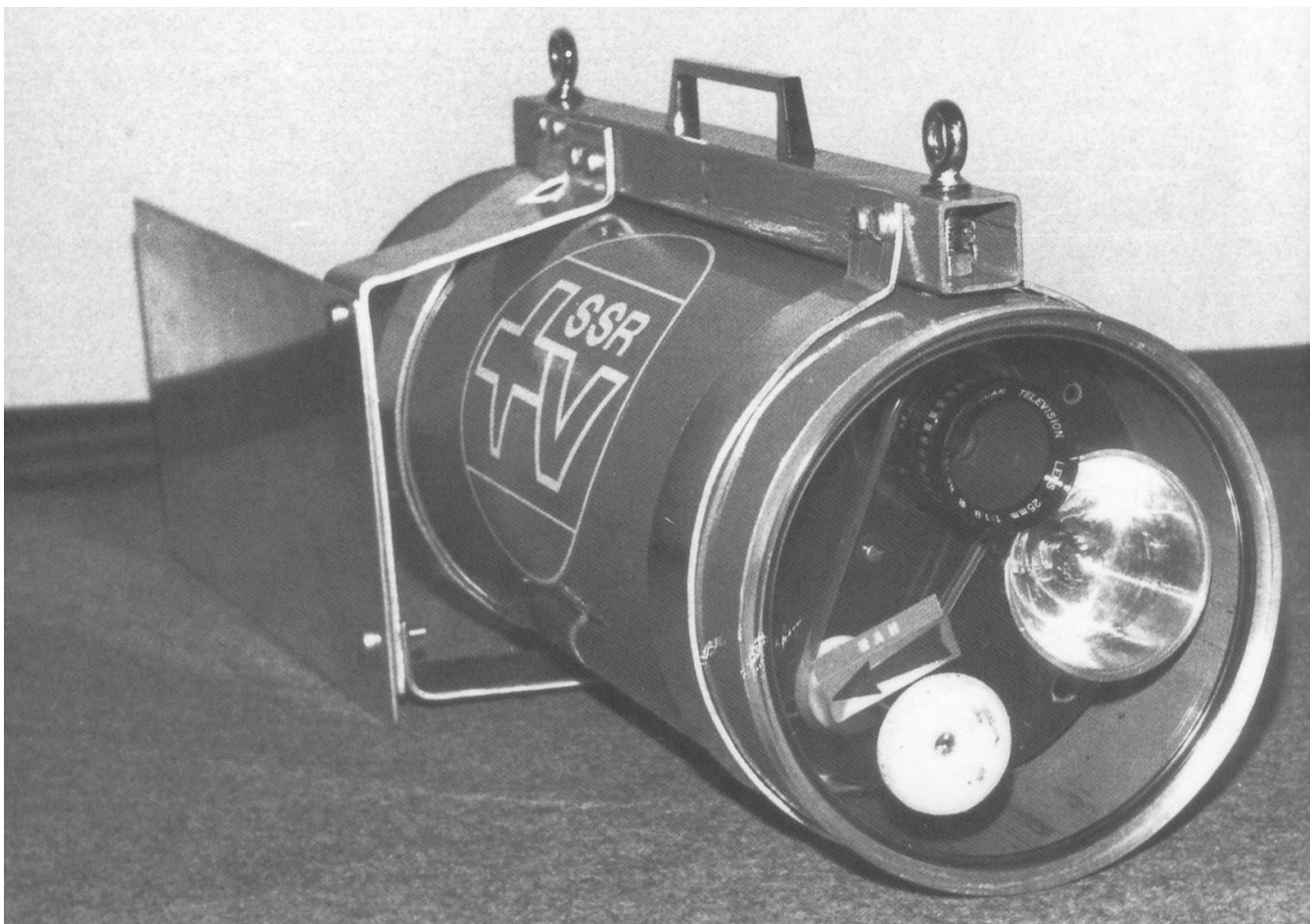
Die Bellevue selbst erlebte an der Schale und den Aufbauten keine grossen Veränderungen. Eines schien indessen ganz klar zu werden: Die «Bellevue» war kein Dampfschiff mehr. Sie sank als geschleppte Schale. Dazu brauchte es weder Antrieb noch Maschinen und Aufbauten, sondern viel Platz für Güter. Da die leere Schale sich wie ein Baumstamm auf dem Wasser verhält, ist zur Stabilisierung unbedingt Ballast im Unterdeck nötig. Eisen war zur damaligen Zeit ein rarer Rohstoff. Die Fragen stellen sich: Wurde die Maschine demontiert und wurden an ihrer Stelle ca. 9 Tonnen Eisenschrott eingebracht oder nur die Decksaufbauten abgebaut und die Maschine unten belassen?

Folgende Theorie könnte den Untergang erklären: Das Schiff behielt aus statischen Gründen das Deck. Maschine und Antrieb wurden vor dem Landtransport ausgebaut und verkauft. Ballast wurde nicht eingebracht. Die Schale erhielt dadurch, mit der Ladung auf Deck, einen sehr hohen Schwerpunkt – ein Durchkentern war leicht möglich. Also liegt auf dem Grund vielleicht nur ein alter «Lastbock».

Suchaktionen ohne technische Hilfsmittel sind zeitraubende und aufwendige Arbeiten. Mir blieb damals nur eine Methode: Tauchend zu suchen. Anwendung fand das Längsprofiltauchen nach Tiefenmesser bei einer maximalen Reichweite von 250 Metern auf Grund. Dazu kamen Ab- und Auftauchen am Grundtau entlang. Diese Suche dauerte 4 Jahre, wobei der besseren Sicht wegen nur in den Wintermonaten getaucht wurde. Fazit: Diverse Kleinfunde und ein Weidling. Abgesuchte Fläche: 125 000 m² oder 5434 m² pro Tauchgang bei 30 Minuten Grundtauchzeit.

Tauchmaterial und Suchmethoden

Über all die Jahre hat sich gezeigt, dass eine Suche nur mit technischen Hilfsmitteln wie Proton-Magnetometer, UW-Fernsehkamera, Echolot oder Echograph zum Erfolg führen kann. Das Angenehme dabei ist, man braucht nicht in grossen Tiefen mit langen Tauchzeiten zu suchen.



Erstes Testmodell einer TV- Unterwasser-Kamera. Sie kam jedoch nie zum Einsatz.
Foto: Bill Haueter

Meine erste UW-Fernsehkamera baute ich im Jahr 1968. Mit nahezu an die 80 kg (Kamera, 100 m Gummikabel von ca. 35 kg plus das Tragseil) war sie viel zu schwer für Binnenseen. Also ein Reinfall! Die zweite Kamera war im Jahr 1976 einsatzfähig für Tests im See. Die Jahre verflossen, ohne dass die Suche zum Erfolg geführt hätte – einerseits verursacht durch ungeeignete Suchmethoden und technische Probleme, andererseits immer wieder unterbrochen durch finanzielle Probleme.

Der Materialaufwand für eine Kamerasuche setzt sich wie folgt zusammen: Ein Arbeitsboot mit Beiboot. Die TV-Kamera, eingebaut in ein Gehäuse und dicht bis ca. 300 m. Das Kabel auf einer Bobine, ca. 250 m lang. Dazu die Beleuchtung mit 1200 bis 2000 Watt Leistung. Ein bis zwei Monitore für die Beleuchtung sowie einen Videorekorder zur Aufzeichnung wichtiger Sequenzen. Ferner für die Dokumentation einen Fotoapparat für Bildschirm-aufnahmen. Das Steuergerät zur Überwachung der Anlage, mit Kontrolleinrichtung für die Spannung, den Strom, die Tauchzeit der Kamera, das Licht und den Leckwarner. Um das Ganze betreiben zu können, braucht man einen Generator von ca. 3 kW Leistung.

Der Verzicht auf das Tieftauchen, mit all seinen Risiken, muss also mit einer Materialschlacht erkaufte werden. Wo liegt hier die Grenze vernünftigen Technikeinsatzes, wo die Rentabilität der Aktion? Alles nur Idealismus oder vielleicht sogar Prestige? Der Leser mag sich selber ein Urteil bilden.

Für die Kamerasuche ist das Gelände alles andere als ideal. Eine mittlere Hangneigung von 40 Grad, durchbrochen durch Felswände hin bis zu 15 m Höhe, dazwischen Runsen von 2 bis 4 m Tiefe. Bei einer Sichtweite von etwa drei Metern musste die Kamera ständig gehoben und gesenkt werden. Eine mühsame Angelegenheit. Ein Suchstreifen reihte sich an den anderen. Auf dem Bildschirm präsentierte sich eine öde Schlickwüste, teilweise aufgelockert durch einzelne Fische oder Müll (u.a. Flaschen, Büchsen, Fässer, Schuhe, Schirme und sogar Kochherde!) Nur kein Wrack war zu sehen. Wo liegen die Fässer und Säcke von der Ladung der «Bellevue»?

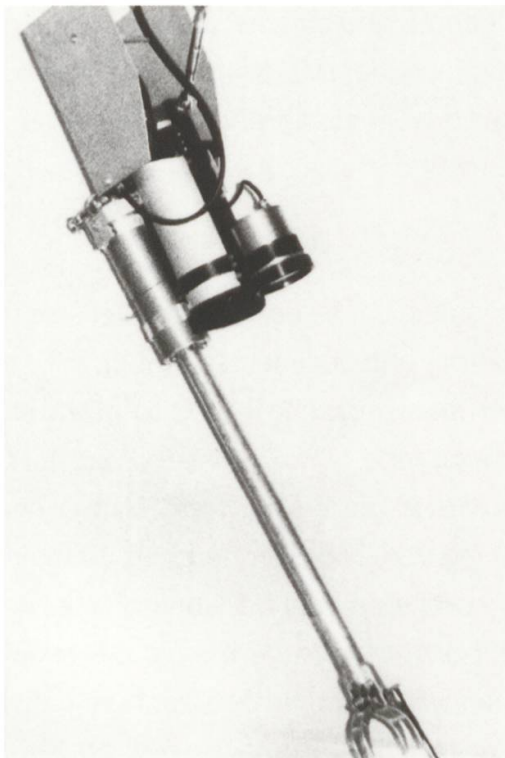
Liegt das Schiff unter Schlick oder einer Rutschung begraben? Glücklicherweise fanden in den Sechzigerjahren ausgedehnte geologische Untersuchungen in der Region des Thunersees statt. Das Studium der Daten ergab eine Schlickzunahme von etwa 70 cm in diesem Gebiet des Sees in den letzten 100 Jahren. Sicher zu wenig, um ein Schiff von der Grösse der «Bellevue» völlig zudecken zu können.

Bleibt noch die Rutschung. Auch diese konnte nicht belegt werden. Bei einem solchen Vorgang schiebt sich eine alte Geröll- und Sedimentschicht über eine jüngere Ablagerung. Meistens wird aber die Schichtung durch Turbulenzen auf weiten Strecken zerstört. Eine Rutschung fand 1896 im Brienzersee statt. Dabei entstand ein Trübstrom mit einer Masse von 8 Mio. Tonnen bei einer Ausbreitung von 11 km². Die Untersuchung von Bodenproben und Bohrkerne aus dem Thunersee ergab: Von 1864 bis heute fand bei Oberhofen keine Rutschung statt, die das Schiff hätte bedecken können. Also muss das Schiff noch sichtbar sein. Aber wo? Nur eine andere Suchmethode kann zum Ziel führen. Am eingesetzten Material sollte es nicht liegen.

In der Zwischenzeit ersuchte ich verschiedene Firmen und Gesellschaften um eine finanzielle Unterstützung. Diese Bemühungen verliefen alle negativ. Also wieder ein Unterbruch von Monaten, um erneut eigene Mittel für die Suche bereit zu stellen. Durch das Studium von Fachliteratur konnte ich eine leicht

abgeänderte Suchmethode übernehmen. Schon bei den ersten Ortungsversuchen fand ich «heisse Spuren», die noch genauer kontrolliert werden müssen. Leider konnte dies nicht sofort geschehen, da sonst das Suchschema auseinander gefallen wäre. Die «heissen Spuren» wurden mit Bojen markiert und genau vermessen. Erst nach Abschluss der Suche können diese Punkte separat untersucht werden.

Anfang Februar 1985 meldete sich bei mir ein Herr, zwecks Zusammenarbeit bei der Suche nach der «Bellevue» und deren Bergung. Pikantes Detail: Jener Herr gehörte einer Gesellschaft an, die ich früher um Unterstützung gebeten hatte. Logischerweise wollte diese Gesellschaft nicht mein Suchsystem, sondern nur meine gesamte Dokumentation über die «Bellevue». Für die Suche selbst sollte die Kantonale Seepolizei Zürich zum Einsatz kommen. Ihr Kamerasystem ist fast identisch mit meiner Anlage.



Die eigene Kamera im Einsatz. Der angegliederte Greifarm erweist sich als ausserordentlich nützlich. Foto: Bill Haueter



Kameraschiff der Kantonalen Seepolizei. Zürich. Foto: Bill Haueter

Es wurden verschiedene Verhandlungen geführt, um meine Beteiligung am Unternehmen abzuklären. Laut Vertrag durfte ich nur beratend zur Seite stehen. Mir aber ging es ja um die Sache selbst. Wie schnell das Ganze ablaufen sollte, geplant am «grünen Tisch», ersieht man vom Konzept her: März 1985: Suche und Ortung des Schiffes, April 1985: Abklärung der Bergungsmöglichkeiten, Mai 1985: Bergung des Schiffes.

Noch ist aber nicht aller Tage Abend und die Bergung der «Bellevue» (wenn überhaupt möglich) in weiter Ferne. Zuerst muss das Wrack noch gefunden werden.

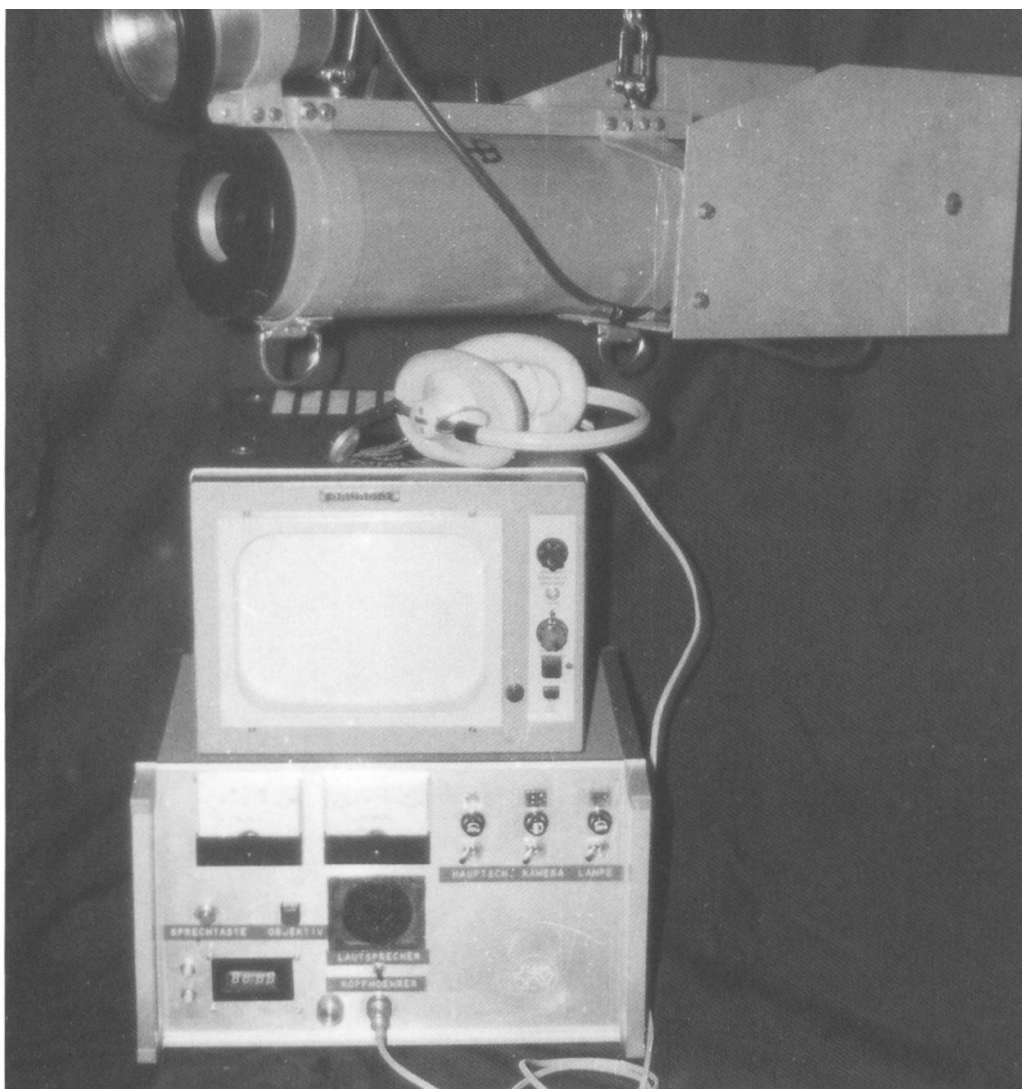
Nach diversen Sitzungen stand folgende Arbeitsteilung fest:

1. Initiant und Auftraggeber für das Projekt «Bellevue» ist das OK «150 Jahre Thunerseeschiffahrt», das in seinem Jubiläumsjahr mit dem Auffinden und evtl. Bergen des Dampfschiffes eine Attraktion ersten Ranges gehabt hätte. Bei ihm liegt auch die Federführung für das Unternehmen.
2. Als Projektleiter wird von Seiten der Schweizer Armee ein Spezialist bestimmt und eingesetzt. Ihm obliegen Regie und Koordination.
3. Die Kantonale Seepolizei Zürich setzt ihre UW-Fernsehkamera zur Suche ein.
4. Die Seepolizei Thunersee übernimmt das Transportproblem auf dem Wasser und ich muss
5. auf Grund meiner Aufzeichnungen und Nachforschungen das Suchfeld sowie den Anfangssektor bestimmen.

Nach Überprüfung meiner Daten entschloss ich mich für ein Suchfeld von 600 m Länge und 100 m Breite, mit zusätzlicher Unterteilung in drei Sektoren. Nachdem die letzten Fragen betreffend Fischerei und Schifffahrt abgeklärt waren, wurde am 24. März 1985 das Suchfeld mit Bojen abgesteckt.

Welche Schlussfolgerungen erlaubt es mir, das Schiff gerade in diesem eng begrenzten Gebiet zu vermuten?

Der Schleppverband, bestehend aus 3 Schiffen, mit einer Länge von ca. 120 – 150 m, fuhr von Thun nach Interlaken–Neuhaus. Da die «Bellevue» vor Oberhofen sank, musste also das Schleppschiff, das DS «Neptun», bereits auf der Höhe der Wichterherr-Besitzung sein.

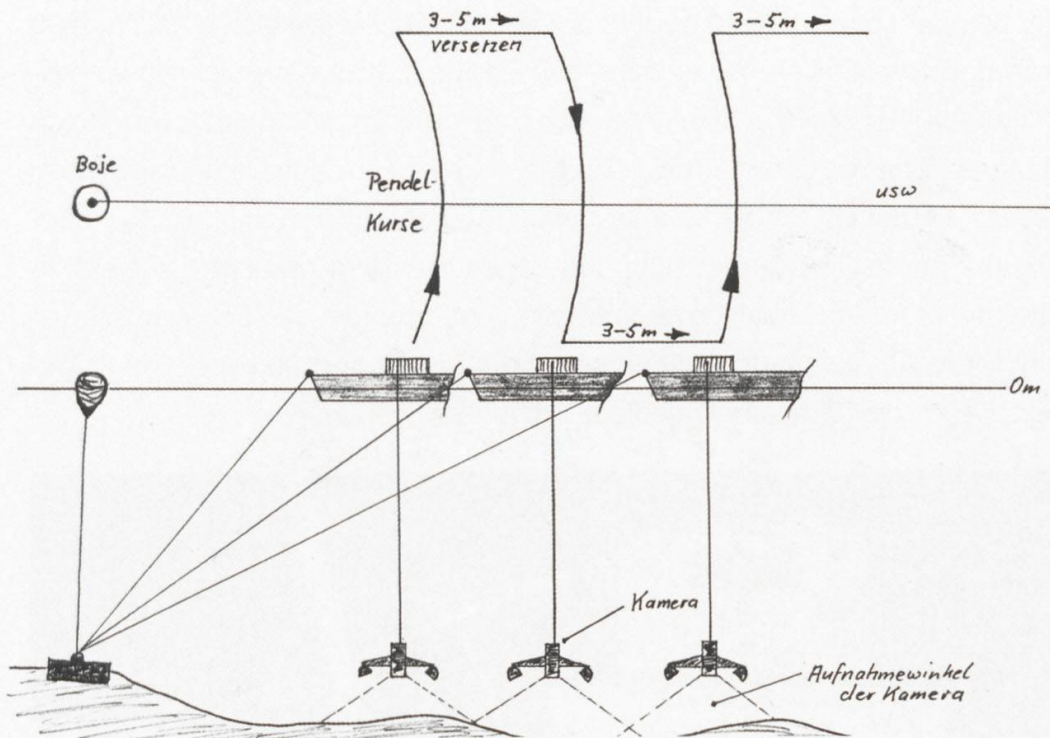


Kamera des Autors, selbststabilisierend und bis in eine Tiefe von 250 m einsatzfähig.
Foto: Bill Haueter

Die «Bellevue» sank nicht sofort, da sonst das andere Schiff mitgerissen worden wäre. Die Bootsmänner fanden noch Zeit, die Verbindungsleine zu lösen, dieser Vorgang kann gut 5 Minuten gedauert haben. In dieser Zeit trieb der Schleppverband infolge der starken Windböen ab. Auf diesem Driftweg sank das Schiff.

Der erste Suchsektor musste also dort, wo das Drama seinen Anfang genommen hatte, abgesteckt werden. Einen weiteren Hinweis ergab die Suche der Seepolizei nach einem ertrunkenen Jüngling in den Siebzigerjahren. Mittels einer Fernsehkamera wurde ein grosses Feld bei Oberhofen abgesucht. Es gab keine Anhaltspunkte über den Verbleib des Schiffes. Folglich musste dieses Gebiet nicht nochmals untersucht werden. Nur, diese Tatsache wurde vom Initianten und Auftraggeber des Projektes «Bellevue» nicht akzeptiert, von mir aber trotzdem in die Planung einbezogen. Nach dem Eintreffen der Seepolizei Zürich am 25. März begann die Suchaktion.

Die Besatzung auf dem Kameraschiff besteht in der Regel: aus einem Bootsführer mit Monitor, einem Beobachter und Kameraführer mit Monitor und einem Seilführer, der verantwortlich für Kamerasicherung und Land- oder Bojenverbindung ist. Ich kam teilweise auf dem Schiff als Beobachter oder als Helfer bei den Wendemanövern innerhalb der Sektoren zum Einsatz.



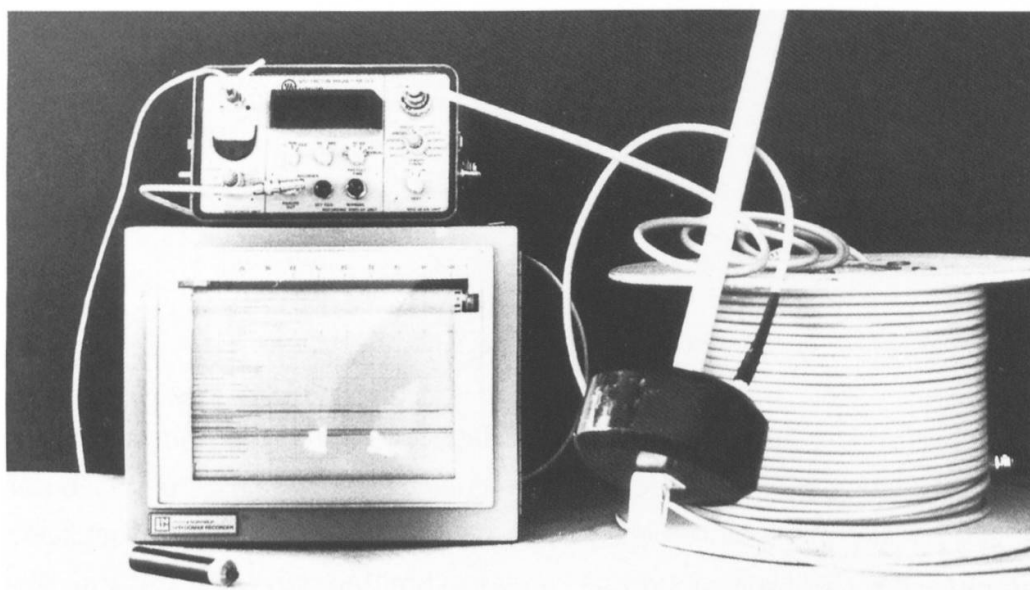
Suchmethode für Schiffe und andere Objekte. Skizze: Bill Haueter

Ohne besondere Ereignisse gingen die Tage dahin. Kälte, Wind und Nässe waren ständige Begleiter. Wie schon bei meinen Kameraeinsätzen, blieb der Seeboden eintönig, unterbrochen durch vereinzelte Gegenstände. Aber keine Spur von der «Bellevue». Es wurde Freitagnachmittag und somit Zeit zum Abbruch der Suche. Das ganze Feld konnte nicht abgesucht werden. Von den 4 Tagen war die Kamera nur etwas mehr als 20 Stunden im Einsatz.

Förster-Sonde

In dieser Zeit wurde auch eine Förster-Sonde der Armee eingesetzt. Dieses elektronische Gerät zum Messen schwacher Magnetfelder kann jeder nach ein bis zwei Stunden Übung selbstständig einsetzen. So einfach wie das Gerät aufgebaut ist, so gebärdete es sich doch wie ein störrischer Esel. Die Analoganzeige pendelte von der einen auf die andere Seite und zurück. Da die Sonde

nur bis -30 m hinabreichte, der Grund aber bis -110 m abfällt, musste ständig mit der grössten Empfindlichkeit gearbeitet werden. Für ein 100 m-Kabel war kein Geld vorhanden. Dazu kam noch die unkontrollierbare Lage der Sonde. Sie muss genau waagrecht oder senkrecht bleiben, meistens pendelte sie irgendwo dazwischen herum. Störungen durch den Bootsmotor sowie elektromagnetische Felder vom Generator und zwei UW-Hochspannungskabel der Bernischen Kraftwerke trugen das ihre zum Fehlschlag bei. Trotzdem fand man doch drei Stellen, wo etwas liegen könnte. Besser hätte sich ein Proton-Magnetometer geeignet (Förster-Sonde und Protonmagnetometer werden an späterer Stelle genauer vorgestellt). Mein Gerät kam aber leider nicht zum Einsatz. Es braucht für das Magnetometer theoretische Kenntnisse in der Geophysik, um die Umweltbedingungen gegenüber dem gesuchten Objekt zu interpretieren. Auch können geologische Verwerfungen den Einsatz erschweren. Diese Geräte werden weltweit für Erdöl- und Mineralprospektion eingesetzt. Auch die Archäologie bedient sich ihrer.

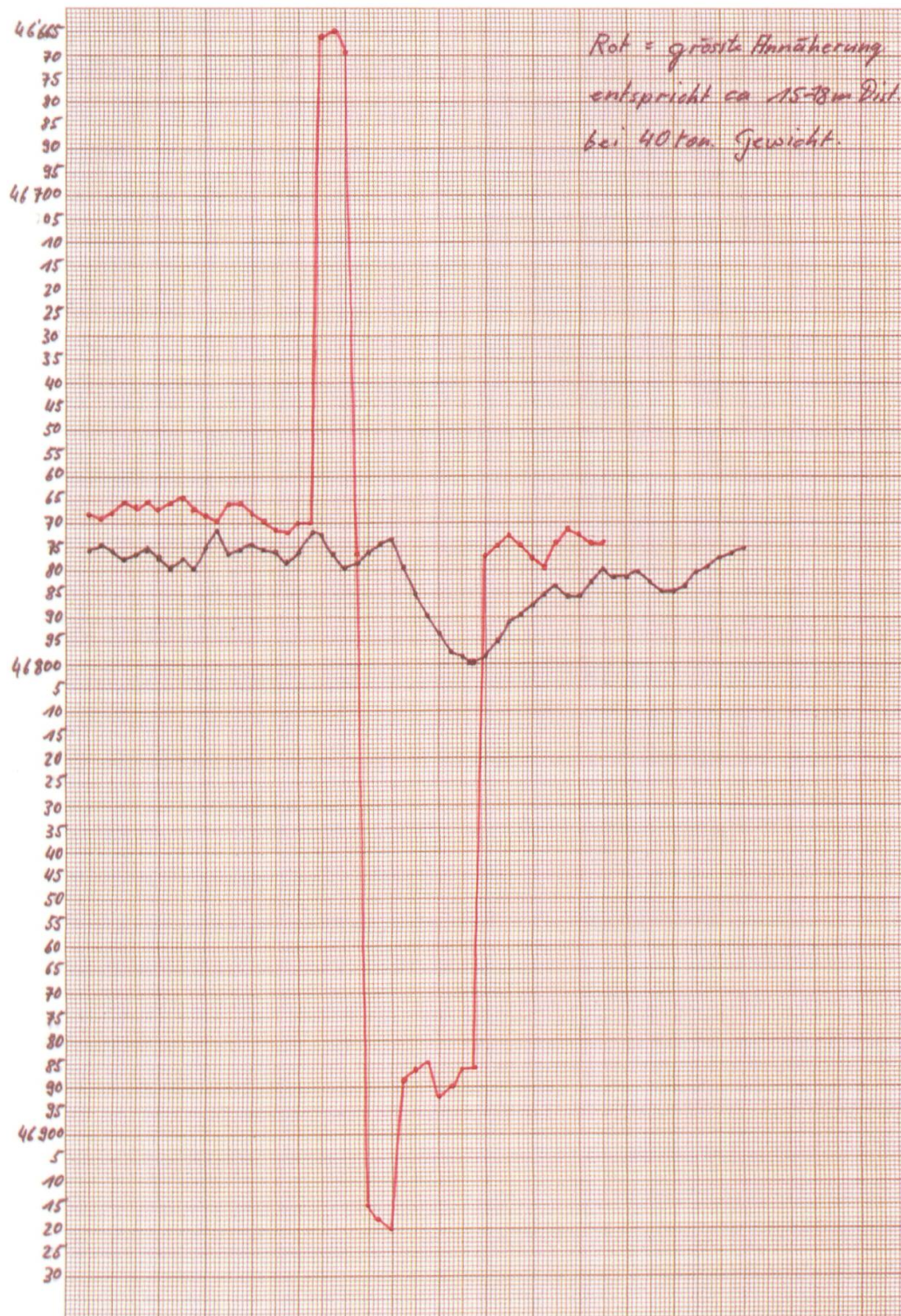


Proton-Magnetometer von Bill Haueter, Anlogschreiber, Sonde mit Kabel.
Foto: Bill Haueter

Pendler

Wie im Märchen erschien in letzter Minute ein «Retter» in der Person eines Pendlers. Er wisse, wo das Wrack liege. Wir fahren also auf den See. Er liess das Pendel kreisen. Plötzlich: «Hier liegt das Schiff». Also Motor stopp! Peilung mit dem Kompass, Eintrag in die Karte. Auch die Kontrolle mit der Sonde ergab ein Signal an dieser Stelle.

An einer Sitzung des OK wurde eine weitere Suchphase unter Ausschluss der Öffentlichkeit beschlossen. Eine Blamage wegen des Pendlers wollte man nicht riskieren. Zum Einsatz sollte die steuerbare Kamera aus Neuenburg kommen. Über die Arbeit mit dieser interessanten Tauchkugel und der Beteiligung eines deutschen Bergungsunternehmens berichte ich später.



Bereits sind mehr als zwei Monate seit dem Beginn der Suche nach der gesunkenen Bellevue vergangen. Männer von der Seepolizei Thunersee und ich versuchten nun nach mehreren Fehlschlägen mit einer steuerbaren Kamera-kugel aus Neuenburg zum Erfolg zu kommen.

Schlagzeilen in der Tagespresse

«Bellevue» doch noch gefunden

Die Bellevue bleibt verschollen

«Bellevue»-Suche geht weiter

Bellevue-Geheimnis ungelöst

**Der Thunersee-Dampfer
bleibt unauffindbar**

Pendler ortete die Stelle

Am 3. Mai 1985, mit Spannung erwartet, war sie nun da, die Kugel aus Neuenburg. Erste Eindrücke lassen einiges erwarten. Hypermodern; gebaut durch die US-Navy; unübertreffbar; vollendete Technik – die meisten Anwesenden waren des Lobes voll.

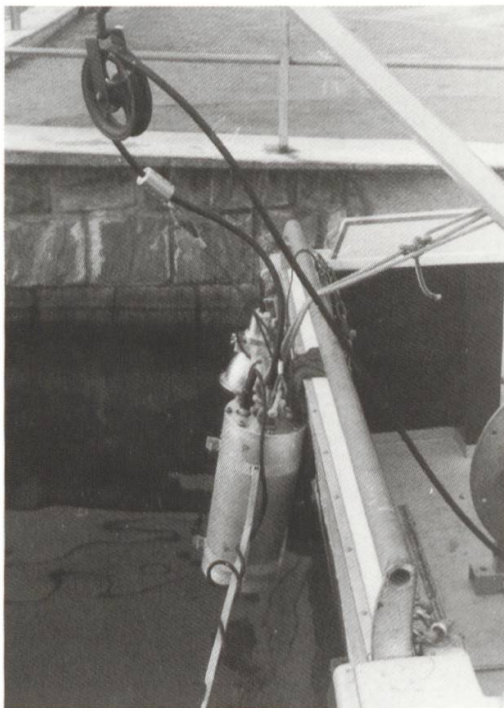
Aber auch diese Anlage sollte ihre Schwächen recht bald offenbaren. Mit wenig Aufwand war sie auf dem Schiff der Seepolizei schnell aufgebaut. Das Boot fuhr in Position, und die Kamera wurde eingewassert. Letzte Kontrolle des Operators, und das Tauchen begann. Bereits hier fing sich eine unangenehme Eigenart bemerkbar zu machen: Die Kamera taucht nicht senkrecht, sondern in einem Gleitwinkel von ca. 35 Grad ab, bedingt durch die rückversetzten Antriebsmotoren. Endlich – nach 10 Minuten kam der Grund in Sicht.

Der Seeboden erschien klar und deutlich auf dem Bildschirm. Mit dem Echolot wurde horizontal nach der «Bellevue» gesucht. Durch das Kreisen und Wenden der Kamera auf dem Grund geht der Bedienungsmannschaft nach und

nach die Orientierung verloren. Wir wussten also nicht, wo genau sich die Kamera befand. Zusätzlich war unser Schiff abgetrieben worden. Mittels Transponder im Dreieck und Computer könnte die Lage der Kamera auf den Meter genau bestimmt werden (wie am Beispiel der Titanic-Suche).

Auf dem Monitor bietet sich uns das gewohnte Bild des Grundes. Es wurde Mittag und noch keine Spur vom erpendelten Wrack. Nach dem Mittagessen Batteriewechsel an der Kamera, wobei die ganze Kugel geöffnet werden musste. Welche Mühsal bei so vielen Schrauben! Grosses Staunen beim Abheben der oberen Kugelschale: Nicht etwa ein O-Ring dichtet die Kugelhälften ab, sondern eine plastische Dichtmasse, wie sie Sanitär-Installateure zum Abdichten von WC-Anschlüssen verwenden!

Nachmittags ging die Suche weiter. Die Stunden verrannen ohne einen Hinweis. Gegen Abend meldete der Operator, dass die Batterien noch für ca. 30 Minuten Strom hergeben würden. Kurz darauf kam Unruhe unter der Schiffsbesatzung auf und alle drängten zum Monitor. Auch ich erhaschte einige Sequenzen und erkannte, wie die anderen auch, schiffsähnliche Teile auf dem Grund.



Die Kamera des deutschen Bergungsunternehmens im Einsatz.



Die steuerbare Kamerakugel aus Neuenburg. Fotos: Bill Haueter

Nach einigen Überlegungen kam ich aber zum Schluss, dass das nicht die «Bellevue» sein konnte. Die Fragmente schienen mir zu klein. Ich sah mir die Sequenzen ab Video noch ein paar Male an und fand meine Vorbehalte bestätigt. Nach meinem Dafürhalten waren wir nicht auf die Überreste der «Bellevue» gestossen! Es herrschte Euphorie an Bord, die von mir darum nicht geteilt wurde.

Am Tag danach eine Pressekonferenz, mit der Überzeugung, «die Bellevue» gefunden zu haben. Zu diesem Zeitpunkt wurde ich ausgebootet. Man hatte den Erfolg und empfand mich als Zweifler fehl am Platz. Bei den Massenmedien lassen sich eben nur Tatsachen wirkungsvoll verkaufen. Ich war nun auf eigene Beobachtungen und die eines Informanten angewiesen.

Es kam, wie vorausgesagt: Es war nicht die «Bellevue». Also die Suche von Neuem beginnen?

Der Deutsche Südwestfunk berichtete über die Bemühungen am Thunersee, und in der Folge meldete sich ein Inhaber eines Bergungsunternehmens aus Deutschland. Nach eingehenden Untersuchungen kamen die Verantwortlichen der deutschen Firma zum Schluss, dass die aufgefundenen Teile zu einem Motorboot gehören mussten.

Also wurde die Suche von Grund auf neu geplant. Man ging davon aus, auf einer Strecke von 2 Kilometern alle 10 Meter eine Echograph-Aufzeichnung zu erstellen. Es wurden zwei interessante Stellen gefunden. Auch hier kam die Förster-Sonde zum Einsatz, jetzt mit dem 100 m-Kabel versehen, wie von mir schon vorher gefordert. Allerdings kapitulierten diese Herren ebenfalls vor diesem Suchgerät. Wie hiess es doch so schön in der Info: «Ungutes Gefühl bis Unsicherheit über Förster-Sonde. Kepler ratlos».

Es gab auch Pannen beim Einsatz mit der Fernsehkamera. Selbst der Sediments-Echograph brachte nicht den gewünschten Erfolg. Die «Bellevue» blieb verschollen. Es muss schon ein grober Fehler vorhanden sein, wenn das Wrack bei Vermessungsfahrten im Abstand von 10 Metern nicht gefunden wird. Erinnerung wir uns: Das gesuchte Schiff ist ca. 30 Meter lang, 4 Meter breit und ca. 2,6 Meter hoch, bei einem Gewicht von ca. 45 Tonnen.

Es könnte noch viel über diese Aktionen geschrieben werden. Viel Geld wurde für wenig Information verbraucht, die höchstens dem Insider von Nutzen sind. Mit fadenscheinigen Behauptungen, die ohne Probleme zu widerlegen wären, wurde an der abschliessenden Pressekonferenz das Scheitern der Suche bekannt gegeben.

Für mich ist der Weg, neue Ortungsversuche zu wagen, wieder frei. Habe ich die heisse Spur gefunden?

Suche mit dem Proton-Magnetometer

Da in der Zwischenzeit mein 100 m-Kabel zum Magnetometer eintraf, konnte ich nach dessen Umbau meine Arbeit mit diesem Gerät fortsetzen. Gestützt auf meine Untergangstheorie zog ich eine theoretische Linie von einem bestimmten Ufergebäude in den See hinaus. Ein idealer Tag mit wenig Wellengang, einem homogenen Magnetfeld der Erde und kaum anderen Störungen kamen mir bei den Messungen sehr zustatten. Auf der erwähnten Linie fuhr ich mit dem Arbeitsschiff hin und her, im Schlepp die Proton-Magnetometer-Sonde auf 100 m Tiefe. Vorgängig ergaben fünf Messungen vor Ort einen Wert von $46\,768 \pm 2$ Gamma. Während der Fahrt wurde nun alle 20 Sekunden ein Messimpuls ausgelöst und anschliessend der angezeigte Wert von mir ins Kurvenblatt übertragen. Plötzlich ein Ansteigen des Wertes auf fast $46\,800$ Gamma. Hier ging die erste Schnellsetzboje über Bord. Weiter fahren, wenden und auf dem gleichen Kurs zurück. Wiederum warf ich beim höchsten Wert eine Boje. Genau in der Mitte der beiden Bojen dürfte nun das gesuchte Objekt liegen.

Bei der dritten Fahrt ergab sich die typische Kurve eines Objektkontaktes. Ich hatte sie mit einer seitlichen Versetzung von ca. 10 m vorgenommen. Der Wert sauste zuerst in die Tiefe auf $46\,665$ Gamma und anschliessend auf $46\,920$ Gamma in die Höhe. In einem solchen Fall liegt das Objekt genau in der Mitte der beiden Werte. Der Standort ist damit rechnerisch auf 20–25 m genau bestimmt, dies bei einer Masse von ca. 40 t und 120 m Wassertiefe.

Auf Grund der Daten und deren Umrechnung habe ich mit grösster Wahrscheinlichkeit endlich die «Bellevue» lokalisiert. Ausgenommen, wenn ein anderes Objekt mit gleicher Masse auf Grund liegen sollte. Das ist unwahrscheinlich, da aus der Vergangenheit kein solcher Unfall bekannt ist.

Eine unabhängige Kontrolle der Messwerte an einem Institut ergab das gleiche Resultat: «Es kann das gesuchte Objekt sein, wenn nicht ein anderes mit gleicher Masse auf Grund liegt». Im Übrigen wurde auch die «Titanic» mit einem Proton-Magnetometer identifiziert. Erst später wurden die Kameras eingesetzt. Gewissheit kann auch in unserem Fall nur die Aufnahme des Objektes mit fotografischen Mitteln geben.

Technische Umbauten an meiner Kamera und die unbeständigen Wetterverhältnisse im Spätherbst verhinderten vorläufig die definitive Bestätigung meiner Messdaten.

Damit wäre ich am Schluss meiner Suche angelangt. Das Wrack liegt tatsächlich an der von mir seinerzeit ausgemessenen Stelle. Andere Gruppierungen bemühten – und bemühen sich – nach mir weiter um das Schicksal der «Belle-vue».



Unterwasserstillleben. Foto: Bill Haueter

Quellennachweis

E. Liechti, Hilterfingen; BLS Bern und Thun; Bundesarchiv Bern;
FMN Neuenburg; E.T. Hall Oxford U.K.; B. Haueter, Spiez; Seepolizei, Spiez