

Zeitschrift: Jahrbuch / Uferschutzverband Thuner- und Brienzersee
Herausgeber: Uferschutzverband Thuner- und Brienzersee
Band: - (2012)

Artikel: Peter Flück (Schopfer) : Schiffmann am Fluhberg zu Brienz
Autor: Wellenreiter, Kurt
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1095861>

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>

Kurt Wellenreiter

Peter Flück (Schopfer) Schiffmann am Fluhberg zu Brienz

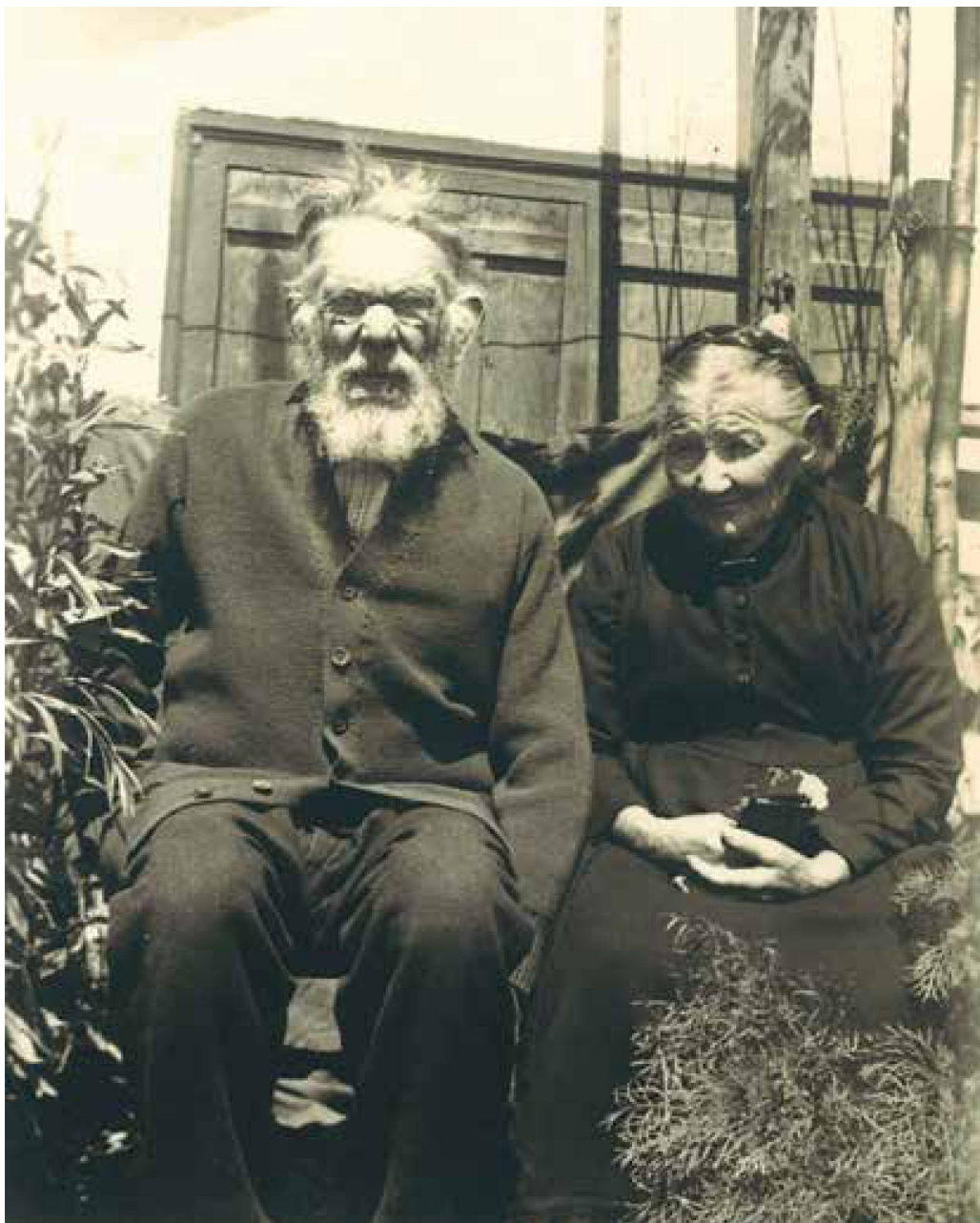
Bis vor wenigen Generationen war das Schiff eines der wichtigsten Transportmittel im Berner Oberland. Kurt Wellenreiter kennt diese Zeit noch aus Erzählungen. Mit grossem Detailreichtum und in der Form einer Familien-erzählung führt Wellenreiter mitten hinein in diese Welt, in der Güter mit Muskelkraft transportiert wurden. (Anm. der Redaktion)

Peter Flück, 1847–1930, war verheiratet mit Barbara Linder, 1848–1937. Dem Ehepaar wurden sieben Kinder, sechs Mädchen und ein Knabe, geschenkt. Peter Flück und seine Familie wohnten im westlichen Teil des alten Brienzer Hauses am Fluhberg.



Wohnhaus am Fluhberg, Brienz. Foto: Robert Wellenreiter, 1925/26

Die Liegenschaft grenzte im Norden an die Hauptstrasse und reichte im Süden direkt an den Brienzersee. Durch den Bau der Brünigbahn 1888 wurde der direkte Seeanstoss, wo Peter Flück seine Schiffländte besass, unterbrochen. Ihm wurde aber ein privater Bahnübergang mit automatisch schliessendem



Peter und Barbara Flück-Linder. Foto: Robert Wellenreiter, um 1925/26

Eisentor errichtet. Der direkte Zugang zum See war für Peter Flück wichtig, da er ein Einmann-Gewerbe als Schiffmann ausübte. Gemäss der Bürgerchronik von Brienz nannte man den Berufsmann mit eigenem Schiff Schiffmann, die Angestellten eines Schiffmanns nannte man Schiffer. Im Jahr 1852 hatten in Brienz dreiundzwanzig Personen mit Burgernamen und sicher auch noch andere Beschäftigung als Schiffer oder Schiffbauer.

Weil die Brünigbahn anfänglich nur bis Brienz fuhr, erfolgte der Weitertransport für Personen und Waren auf dem Seeweg. Der Umschlag gab Arbeit. Als 28 Jahre später der Bau der Strecke Brienz–Interlaken fertig war, konnte die Brünigbahn direkt bis Interlaken verkehren. Durch diese Umstellung haben viele Schiffsleute ihre Beschäftigung verloren.



Peter Flücks «Schweli» mit «Bock». Foto: Robert Wellenreiter, 1925

Bau und Probleme beim Besitz eines Schiffes

Peter Flück war ein eigenständiger Mann. Er war für die damalige Zeit mit 1,95 m Grösse und kräftiger Statur eher eine spezielle Person. Mit seinem Schiff ruderte er immer alleine über den See. Das Rudern erfolgte stehend mit gekreuzten Rudern; diese Art ergab einen grösseren Hebelarm und einen längeren Schiebeweg.

Neben dem Wohnteil des Hauses hatte es einen grossen Schopf, da wurden in Eigenarbeit die Schiffe gebaut und im Winter repariert. Die Schiffe wurden mit einem Flaschenzug über Rundholz-Rugel vom See her in den Schopf gezogen. Ein Schiff in dieser Grösse kann man nicht wie die kleineren Ruderboote zum Schutz vor Wellen an Land ziehen. Das Schiff muss auf dem Wasser bleiben,

auch schon wegen dem Austrocknen der Holzwände. Da an die Landungsmöglichkeiten am Fluhberg ohne Wellenschutz nicht zu denken ist, musste Flück eigenhändig eine «Schweli» (Wellenbrecher) bauen. Dies tat er ohne Einwilligung des Staates. Er wurde deshalb gebüsst, es ist verwunderlich, dass sich sogar der Regierungsrat von damals (1915) mit dem Problem beschäftigte.

Wenn im Winter der Seespiegel tief stand, musste Flück sein Schiff im sogenannten «Näseli» überwintern. Das «Näseli» war eine kleine, in den See vorspringende Wiese mit einer kleinen Scheune darauf, gelegen östlich von Bottenbalm am Brienzerberg. Auch dort hat Flück eine Schweli mit Steinen errichtet, zum Schutz seines Schiffes gegen den gefürchteten «Mitnächtler» (Nordwind). Diese Wiese und der Landungsplatz wurden in den 50er Jahren infolge Stollenbaus mit Ausbruchmaterial zugeschüttet.

Brienzer Sand

Durch die technische Erschliessung des Berner Oberlandes mit Bahn und Dampfschiffen begann die Blüte des Tourismus. Dieser förderte auch den Bau von Hotels, besonders im Raum «Bödeli» (Interlaken). In der Zeit von 1890 bis zum Ausbruch des ersten Weltkrieges 1914 war der Hotelneubau enorm. Die Bauerei erforderte die Zufuhr von Baumaterial. Die Baumeister wussten auch schon damals von der guten Qualität des Brienzer Sandes. Der Sand stammte vom Aaredelta, das entstanden war, weil sich der Geschiebetransport zum See nach der Melioration der Aare zwischen Meiringen und dem Brienzersee 1866–1876 enorm erhöht hatte.

Peter Flück erkannte früh das Geschäft. Er war der erste Schiffmann, der das Baumaterial über den See und die Aare bis zur Haberdarre in Unterseen transportierte. Die Haberdarre ist vor den drei Schleusen auf dem Bödeli, die Aare ist nur bis dort schiffbar.

Die Aufbereitung von Sand auf dem Aaredelta erfolgte mittels eines Standsiebs. Anschliessend musste das Schiff mit «Stossbären» (Karretten) beladen werden. Als Mass galt die Anzahl «Bären», es brauchte 16 Stück für einen Kubikmeter. Peter Flück konnte diese Menge laden, das Gewicht entsprach für nassen Sand fast 2 Tonnen.

Rechts: Protokollauszug aus der Sitzung des Regierungsrates

KANTON



BERN

Sitzung des Regierungsrates

vom 8. Juni 1915.

Publikation.

Der unterzeichnete Peter Flück, Schiffmann am Fluhberg zu Brienz, hat den ihm i. U. von der Brünigbahn erteilten Schotter nach und nach in den See hinaus verlängert. Er bewirbt sich nachträglich bei der kompetenten Behörde um die bezügliche Bewilligung zu dieser Vorkehr. Ein bezügliches Gesuch liegt in der Gemeindefreiberei auf.

Oppositionen gegen das Vorhaben sind innert geistlicher Frist der Gemeindefreiberei Brienz einzureichen.

Brienz, 6. April 1915.

Peter Flück.

Bew. d. Reg.-Statthalter: Salner.

2550. Brienzersee am Fluhberg zu Brienz. — Schiffmann Peter Flück, am Fluhberg zu Brienz bewirbt sich mit Gesuch vom 23. April 1915 um nachträgliche Bewilligung des von ihm nach und nach um 18 m in den See hinaus verlängerten Sporrens, bezw. Schutzdammes. Auf die stattgefundene Publikation dieses Gesuches hin haben 9 Nachbarn Einspruch erhoben in dem Sinn, dass keine weitere Aenderungen oder Erweiterungen vorgenommen werden dürfen und dass der Gesuchsteller niemals ein Privilegium solle beanspruchen dürfen zur alleinigen Benützung des östlichen Platzes hinter dem Damm, dass dieser Platz vielmehr als öffentlicher Ländteplatz jedermann freistehen solle. Der Gemeinderat hat sich in gleichem Sinn ausgesprochen.

Auf den Antrag der Baudirektion wird beschlossen:

1. Der fragliche Schutzdamm wird in der heutigen Ausdehnung auf Zusehen weiter geduldet; dagegen sollen weitere Veränderungen ohne kompetente Bewilligung nicht vorgenommen werden. Sollte die kompetente Staatsbehörde im öffentlichen Interesse je die Wegschaffung oder eine Aenderung der Anlage verlangen, so ist dieselbe vom Gesuchsteller oder dessen Rechtsnachfolger auf erste Aufforderung in eigenen Kosten wegzuschaffen, bezw. abzuändern.

2. Ein Eigentumsrecht auf den Grund und Boden unter dem Damm wird dem Gesuchsteller nicht zuerkannt; derselbe verbleibt als öffentlicher Seegrund dem Staat.

3. Der Platz östlich hinter dem Damm soll als öffentliche Ländte auch von andern Interessenten benützt werden können.

4. Die Einsprachen bleiben als Rechtsverwahrungen vorbehalten.

Das Regierungsstatthalteramt Interlaken hat je 1 Exemplar Beschluss dem Gesuchsteller und dem Gemeinderat zuzustellen, ersterem gegen Bezahlung eines Emolumentes von 11 Fr. 20 zuhanden der Staatskanzlei.

An die Baudirektion.

Für getreuen Protokollauszug

der Staatsschreiber



Der Umladeort für Waren und Tiere war das Sendli, unten am See. Die Sandtransporte erfolgten bis Unterseen, da der Umlad auf Fuhrwerke zu aufwändig war. Das leere Schiff musste dann, in Beizug von Gehilfen, an einem Seil gegen die Strömung der Aare flussaufwärts gezogen werden. Das Rudern gegen die Strömung wäre nicht möglich gewesen.

Der Weg der Aare entlang besteht heute noch. Man erkennt, dass der alte Baumbestand auf der Landseite des Weges steht, damit das Hinaufziehen der Schiffe (Treideln) nicht behindert wurde. Bei dem Bau der grossen Brünigbahn-Brücke über die Aare kam der südliche Pfeiler mitten in den Weg zu stehen. Für die Schiffsschlepper wurde wasserseitig auf Stahlträgern eine Umgehung konstruiert, diese ist später infolge Nichtgebrauchs abgebrochen worden.

Beim Sendli hielt man Ausschau auf Ware oder auch Personen zum Mitnehmen, damit kein Leertransport zurück nach Brienz erfolgen musste.

Da mit der Zeit immer mehr Sand-Ausbeuter auf dem Aaredelta auftauchten, beschloss die Schwellenkorporation, für das weggeführte Material eine Gebühr zu erheben. Die Gebühr für einen Kubikmeter Sand betrug für gewerbliche Zwecke Fr. 1.—. Für privaten Gebrauch war es gratis. So wurde nicht nur per Schiff, sondern auch mit Fuhrwerken auf dem Aaredelta Sand abgeführt.

Peter Flück hatte seine Kundschaft nicht nur in Unterseen, er belieferte an alle Ortschaften am See. Leider ist heute nicht mehr möglich, ausfindig zu machen, wie hoch der Transport-Lohn damals war.

Die Langsamkeit und der «Rinner» (Strömung)

Zur damaligen Zeit musste alles mit eigener Muskelkraft bewältigt werden. Deshalb war es wichtig, irgendwie die Natur zu nutzen. Jeder Bock, wie damals die Schiffe genannt wurden, besass einen Mast, woran bei Rückenwind ein Flachsegel aufgehängt wurde.

Es gab noch eine weitere Möglichkeit, die Natur auszunützen. Der Autor weiss nicht, ob die Fischer oder die Schiffer als Erste die Entdeckung machten. Der Brienzersee wird nämlich in 2 Strömungs-Systeme geteilt. Der obere Teil zwischen «oben am See» bis ca. Giessbach-Unterholz Richtung Ebligen-Bachtale Wildbach ist ein Strömungsteil, der andere der untere See als Ganzes. Wahr-



Postkarte vom Fluhberg 1902 mit Peter Flücks Schiff

scheinlich unter Einfluss des Mondes laufen die Strömungen einmal links und auch rechts herum, aber beide gleich. Dies ergibt in der Grenzzone eine gegenläufige Strömung. In dieser Zone war früher, bei der Schleppfischerei mit Rudern, fast ein Fischfang garantiert. Offenbar hatte es durch die Bewegung des Wassers mehr Sauerstoff und auch Nahrung im Wasser.



Der «Rinner»: Die Strömungsrichtungen auf dem Brienzersee

Die Schiffer, aber auch die Holzflösser, wussten von der Strömung, und so wurden die Transporte möglichst bei der richtigen Richtung ausgeführt. Der Fahrweg vom Aaredelta in Richtung Interlaken erfolgte immer über Giessbach, Iseltwald und Bönigen – schon wegen dem kürzeren Weg, und unweit vom Ufer entfernt war der «Rinner» am aktivsten. Da sich ein beladenes Schiff durch Ruderarbeit sehr langsam fortbewegte und es viele Stunden dauerte bis nach Interlaken, mussten solche Hilfen ausgenützt werden. Es soll eine Verkürzung der Transportzeit von einer bis zwei Stunden ausgemacht haben.

Das Milchschiff

Vom Herbst bis in den Winter, wenn die Bauerei im Bodeli kaum Baumaterial benötigte, hatte Flück die Möglichkeit, täglich einen Frühtransport mit Milch auszuführen. Viele Brienzer Bauern besaßen am Brienzerberg Weiden, worauf an den meisten Orten auch eine dazugehörige Scheune stand, mit Stall, Diele und Schlafgelegenheit. Damals wurden im Herbst die Futtermittel vom Sommer verfüttert. Da die Bergstrasse noch nicht bestand und die Mobilität nur zu Fuss oder über den See möglich war, blieben die Bauern tagelang bei den Tieren. Da die Milch nur zum Teil selber verwertet wurde, konnte die übrige täglich am Morgen früh zu Fuss zum See nach Bottenbalm unter der Engi

gebracht werden. Dort hat Peter Flück die Milch übernommen und mit seinem Schiff über den See nach Tracht gerudert. Natürlich konnten auch Personen für ein paar Rappen mitfahren.

Peter Flück, wie vorher auch schon erwähnt, hatte ja sein Schiff im Winter im «Näseli» stationiert. Von dort sind es nur ein paar 100 Meter bis Bottenbalm, aber von zu Hause am Fluhberg bis zu seinem Schiff war es gleichwohl ein Fussmarsch von gut einer halben Stunde.

Im Herbst, wenn der Käse von den Axalp-Alpen auf Hornschlitten ins Tal transportiert wurde, war der Einschiffungsplatz beim sogenannten Kässchleif, westlich von Bottenbalm. Da gab es für die Schiffmänner auch wieder für ein paar Tage Arbeit.

Navigation

Wenn im Herbst die Nächte kühler werden, entsteht auf dem See oft der sogenannte Bodennebel. Da damals die Schiffer kaum einen Kompass besaßen, war es sicher schwierig, bei Nebel über den See zu rudern. Sie machten sich ein einfaches Hilfsmittel zu Nutze. Jeder Bock führte eine lange dünne Stange mit, die «Treidelstrange». Die brauchte man bei dem Aufwärtsziehen in der Aare bei Interlaken, um das Schiff vom Ufer fern zu halten und zugleich als Hilfe zum Schieben.

Die Stange hatte am dickeren Ende ein Nagelloch, ein solches besass auch das Schiff am Heck. So wurde die Stange mit einem grossen Nagel lenkbar befestigt. Sie zeigte wie ein grosser Zeiger rückwärts in den See, so wurde sie nachgezogen. Der Ruderer sah dann grob, ob er einen Bogen fuhr, und konnte entsprechend korrigieren.

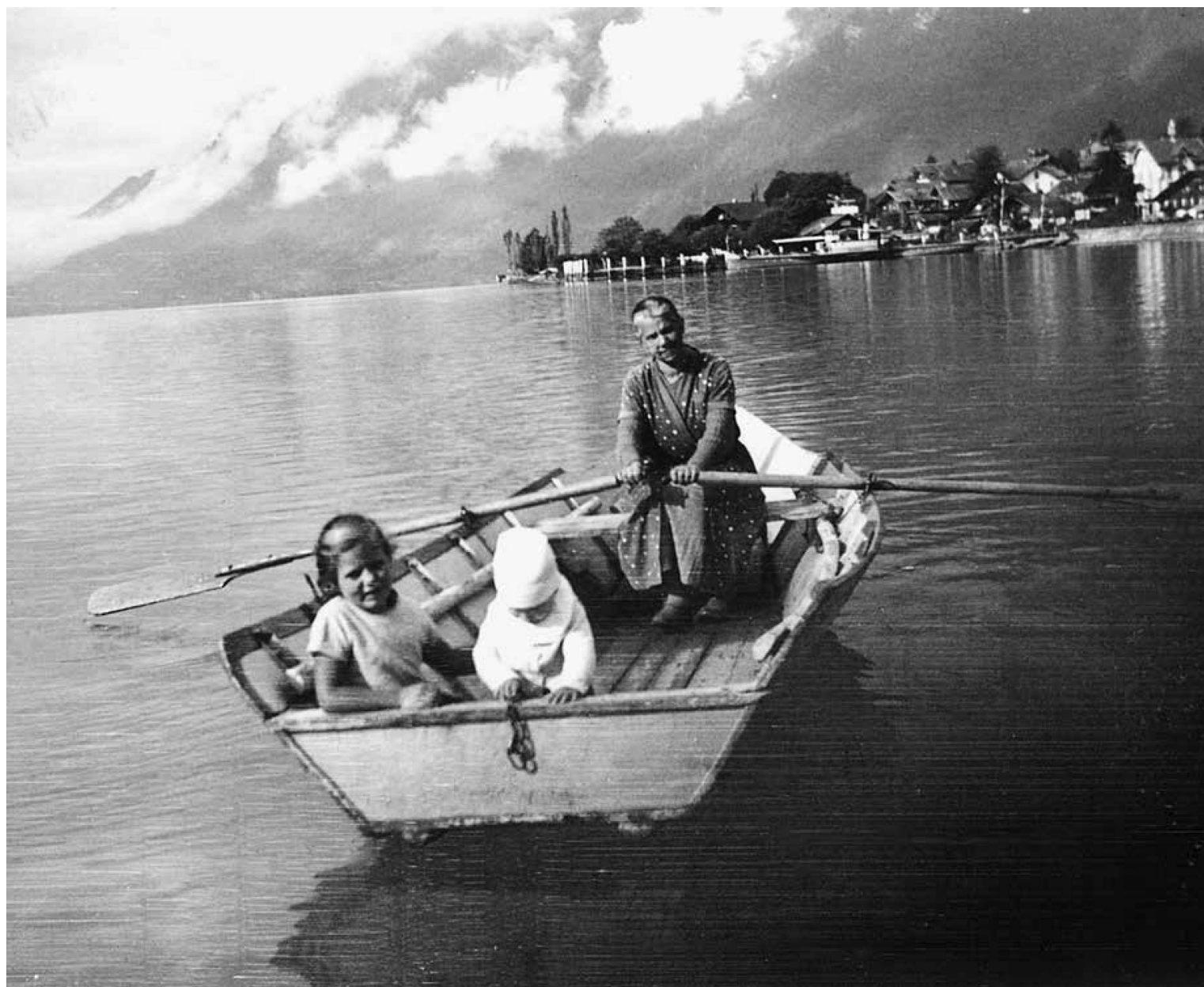
Auch horchten sie auf das Fahren der Dampfbahn oder beobachteten die Strömung der Aare, so verfehlten sie das Ziel am Aenderberg vom Fluhberg aus um höchstens 100 m.

Schlussbetrachtungen

Nach Schulaustritt des einzigen Sohnes von Peter Flück, Johannes, mit Jahrgang 1884, trat dieser auch ins Geschäft, zur Unterstützung seines Vaters. So konnten sie die mühsame Ruderarbeit zu zweit erledigen.



Elisabeth Flück «Schopfer Lisi», Tochter von Peter und Barbara
Foto: Kurt Wellenreiter, 1970



Schiffsausflug mit dem «Schopfer Lisi» und dem Autor Kurt mit seiner Schwester Elsa, 1936. Foto: Robert Wellenreiter

Anfang der 20er Jahre des letzten Jahrhunderts, als die ersten Aussenbordmotoren auftauchten, erwarb Flück mit einem Bankkredit einen Motor. Obwohl dieser nicht immer wie heute in der perfekten Funktion lief, war es doch eine grosse Erleichterung und Errungenschaft. Nur, diese sollte nicht lange dauern. Das Schiffergeschäft brachte so wenig Verdienst ein, dass der Motor nach einem Jahr wieder veräussert werden musste. Von da weg war wieder die Muskelkraft gefragt.

Peter Flück starb 1930, dann musste sein Sohn (ledig) das Geschäft alleine weiter führen. Dieser ist 1935 irgendwo auf dem See verunglückt. Das war das Ende des Schiffergeschäfts.

Bei Flücks wohnte noch die ledige Tochter Elisabeth (1894), «Schopfer Lisi», die ihre Eltern im Alter auspflegen musste. Sie ist im hohen Alter von 90 Jahren gestorben.

Der Autor ist auf der Ostseite des Hauses aufgewachsen, und so kam es oft zu Besuchen bei Lisi, die dann von der Familiengeschichte des Schiffmanns Peter Flück aus der «Guten alten Zeit» erzählte.