

Das hundertjährige «Spiezerli»

Gedanken zur wechselvollen Geschichte und Zukunft des ehemaligen Schraubendampfers

Schrittweise verschwanden in den letzten Jahren die kleinen Motorschiffe mit einer Fahrgastzahl von 60 bis 200 Personen vom Thunersee. Die Motorschiffe «Oberhofen» und «Gunten» wurden in andere Gewässer verkauft, das «MS Niesen» 2001 zum Dienstfahrtschiff degradiert. Bei den zur Zeit rückläufigen Fahrgastzahlen wäre man heute hinsichtlich der geringen Betriebskosten sicherlich froh, man hätte noch diese sparsamen Tuckerli mit ein bis zwei Mann Besatzung. Als letztes von den kleinen Schiffen darf heute nur noch das «Spiezerli», wie es von den Bewohnern rings um den Thunersee liebevoll genannt wird, bei Sonderfahrten mitmachen.

Aber wie lange noch passt dieses Schiff in die Flottenpolitik der BLS? Es ist absehbar, dass nach Inbetriebnahme des neuen «MS-300» im Juni 2002 für die «Spiez» die Existenzfrage gestellt wird. Dieses speziell für Sonderfahrten mit allem Komfort eingerichtete «MS-300» wird dann sicherlich verstärkt eingesetzt, so dass möglicherweise das «Spiezerli» ins Abseits gedrängt wird. Denn betriebswirtschaftlich betrachtet ist die 101-jährige «Spiez» heute ein alter, verschupfter Kahn mit vollkommen unzureichenden Gas-tronomieeinrichtungen, mit einem Antriebsmotor, der aus dem letzten Loch pfeift und mit einer Schiffsschale, die bei der nächsten Grossrevision umfassend repariert werden muss. Diese und weitere bei der «Spiez» anstehende Arbeiten, sprich Investitionskosten, werden bei der BLS in diesem Jahr mit Sicherheit die Frage aufkommen lassen, ob sich der Aufwand für ein so altes Schiff noch lohne.

Ja, der Aufwand lohnt sich. Das hunderteinjährige «Spiezerli» ist heute das einzige in der Schweiz betriebsfähig gebliebene Schiff aus der Gattung der Halbsalon-Schraubendampfer. Trotz seiner grundlegend veränderten Erscheinung und dem seinerzeitigen Ersatz der Dampfmaschine durch einen Dieselmotor ist immer noch etwas von der ursprünglichen Qualität dieses ehemaligen kleinen Dampfers zu spüren. Nach denkmalpflegerischen Gesichtspunkten restauriert, in der Art wie man 2000/2001 die «Lötschberg» wieder hergerichtet hat, würde die «Spiez» nicht nur die Herzen der Dampferfreunde höher schlagen lassen. Sie könnte ein wichtiges neues Segment in der Thunersee-Flotte abdecken, eine zahlungskräftige Personengruppe ansprechen und die Fahrgastzahlen entsprechend steigern, wie Beispiele auf anderen Schweizer Seen beweisen. Der kleine Nostalgiedampfer für Hochzeitsgesellschaften, Betriebsausflüge, Jubiläen, runde Geburtstage etc. mit der Kapazität von ungefähr einer Careinheit würde eine Lücke in der heutigen Angebotspalette schliessen. Auch ein Kurseinsatz der restaurierten «Spiez» zu fahrgastschwachen Zeiten wäre denkbar.

Der Vorstand der Dampferfreunde ist deshalb der Meinung, dass ein rasches Engagement für die «Spiez» sehr wichtig wäre. Solange es noch nicht zu spät ist, möchten wir einer bisher zwar noch nicht angekündigten, theoretisch aber sehr bald möglichen Ausmusterung der «Spiez» vorbeugen. An der nächsten Generalversammlung vom 25. Mai 2002 soll deshalb zur Diskussion gestellt werden, ob sich unser Verein zusätzlich zum Engagement für die Raddampfer «Blümlisalp» und «Lötschberg» auch für den Erhalt und den Betrieb des letzten ehemaligen Schraubendampfers auf dem Thunersee einsetzen soll. Dies würde eine spezielle Geld-Sammelaktion voraussetzen.

Zur Zeit gibt es von Seiten des Schiffsbetriebes, zumindest offiziell, weder konkrete Pläne über die Art und Weise einer Renovation des «MS Spiez» noch einen entsprechenden Zeitplan. Dagegen hat die Denkmalpflege des Kantons Bern (Dr. Jürg Schweizer und Hanspeter Würsten) mit Schreiben vom 21. März 2002 an die BLS Geschäftsleitung den kulturhistorischen Wert des Schiffes betont. Im gleichen Schreiben wird die Unterstützung und fachkundige Begleitung bei einer Restaurierung des «Spiezerli» angebo-

ten. Auch ist die Denkmalpflege des Kantons Bern bereit, ein Gesuch um einen Beitrag an die denkmalpflegerisch begründeten Aufwendungen bei den finanzkompetenten Stellen des Kantons Bern zu beantragen. Dieses eindeutige Bekenntnis der Kantonalen Denkmalpflege zeigt, dass es sich beim «Spiezerli» um ein besonderes, erhaltenswertes Schiff handelt.

Die Baugeschichte des «Spiezerli» zeigt in wechselvoller Folge hochinteressante Erscheinungsbilder. Sollte es zu einer denkmalpflegerischen Restaurierung kommen, so werden sehr unterschiedliche Varianten zur

1901 Am 25. Mai 1901 wird das «DS Spiez» auf dem Thunersee in Dienst gestellt. Charakteristisch für diese von den Gebrüdern Sulzer in Winterthur gebaute «Dampfschwalbe» (auf dem Zürichsee gab es einmal sieben «Dampfschwalben») sind der 1. Klasse-Salon hinter Kessel und Dampfmaschine und die 2. Klasse-Kajüte davor. Das Oberdeck ist bis auf einen kleinen geschützten Bereich vor dem Ruderstand als offenes Freideck gestaltet mit Sonnen- bzw. Regenschutzsegeln. Der ringsherum offene Ruderstand direkt über dem Kessel ist nur um 1 m höher gesetzt als die Holzplanken des Oberdecks.

1902 Die sieben Bugfenster in der 2. Klasse-Kajüte werden zum Schutz vor Wellenschlag geschlossen.

1911 Das Oberdeck erhält über die gesamte Länge ein festes Dach mit zwei geschlossenen Kajüten. Lediglich im Bereich von Kessel und Dampfmaschine und einem kleinen Bereich im Bug bleibt das Oberdeck seitlich offen. Der Ruderstand wird in ein geschlossenes Ruderhaus verlegt und 1 m höher positioniert. Jedes zweite Fenster in den Unterdecksalons wird durch Stahlplanken ersetzt, um Platz zu schaffen für zweiflügelige innenseitige Klappläden. Nach diesem Umbau wird das «Spiezerli» wegen seiner eigenwilligen Form bald auch «Glettyse» genannt.

1949 Der 1. Klasse-Salon im Unterdeck wird aufgehoben. Die Treppe und die rechteckigen Fenster in diesem Raum verschwinden. Das achterliche Oberdeck erhält wieder Freiluftplätze. Auch im Vordeck wird deren Anzahl erhöht. Die verbleibenden geschlossenen Kajüten erhalten neue, breitere Fenster. Die charakteristische Silhouette vom «Glettyse» ist damit passé.

1951 Aus dem «DS Spiez» wird das «MS Spiez». Dampfkessel und Dampfmaschine werden durch einen Dieselmotor ersetzt. Die rechteckigen Unterdecksfenster verschwinden auch im Maschinenraum. Der schmale hohe «Dampfschiff-Schornstein» weicht dem gedrungeneren «Motorschiff-Schornstein». 1994 wird die achterliche Kajüte auf dem Oberdeck unter Reduktion von überdachten Aussenplätzen um 2 Fensterachsen erweitert.

Diskussion stehen, angefangen von einer Erhaltung des Istzustandes bis hin über die einzelnen Umbaustufen zu einer Rekonstruktion in den Zustand von 1901. Detaillierte Analysen und eine detaillierte Wertung der Alternativen im Sinne von Kontrastmodellen werden hier erforderlich sein. Die Baugeschichte zeigt, dass das «Spiezerli» nicht ein beliebiges Schiff ist, sondern ein Stück «Kultur auf dem Thunersee», für das es sich einzusetzen lohnt.

Dipl.-Ing. Rolf Lemberg
Freier Architekt, Thun / Stuttgart

Quellen

Werkpläne:
Gebrüder Sulzer Winterthur

Historische Photos:
BLS/Bern, BLS/Thun, P. Gondolf,
E. Liechti, H. Meier, H. Oberer, PTT,
Sulzer, Volmar, M. Vuillemin,

Literatur:
Liechti, Gwerder, Meister
«Die Geschichte der Schifffahrt
auf dem Thuner- und Brienzensee»
Claude Jeanmaire
«Mit Kohle, Dampf und Schaufelrädern»

