



Nr. 43 / September 2024

Dampf-Blatt

www.dampferfreunde.ch — info@dampferfreunde.ch — facebook.com/dampferfreunde

Editorial

Fahrplan Winter 2024/25

Maschinist

Dirigent der Dampfmaschine

Fahrplanmacher

Ode an den Fahrplan

Warum ein Fahrplan mehr ist als nur eine Liste mit Abfahrtszeiten.

Globi auf dem Thuner- und Brienzersee

2 Maschinenbauer

3

Meister der Mechanik

Anton Fuhrer aus Ringgenberg ist ein Mechaniker alter Schule.

4

Tourismuspionier

Schiffe bewegen eine ganze Region 12

6

Er bringt die Vergangenheit in die Zukunft 14

8

Leserfoto

15

DS Giessbach

16



EDITORIAL

«Seewind – Fragen ...»

Liebe Leserin, lieber Leser

Machen Sie es richtig? Können Sie eine Ausflugsfahrt auf dem Thuner- oder Brienzersee geniessen? Loslassen, was Sie sonst beschäftigt, die Seele baumeln lassen? Freuen Sie sich bereits auf die nächste Brise Seewind zwischen Thun, Interlaken und Brienz?



Machen die es richtig? Das war im Frühling die Frage, als unsere «Blüemlere»¹ (das Dampfschiff Blümlisalp) in der Werft Lachen vertäut blieb. Keine Ausfahrt, Kessel kalt. Erinnern Sie sich noch: Da war doch was mit einem defekten Kolben! Dank des Effort von ganz vielen Fachleuten war der Einbau des Ersatzkolbens in kurzer Zeit möglich. Die Testfahrten zeigten es: Die haben es richtig gemacht! Keine Selbstverständlichkeit, keine einfache Routinearbeit. Die Dampfmaschine von Escher Wyss, Baujahr 1906, ruft im Betrieb und Unterhalt nach Fachwissen, das rar geworden ist.

Machen die das Richtige? Die nächste Wintersaison steht bevor, die Zeit des Unterhalts an der Flotte, so auch am Flaggschiff des Brienzersees. Das Mobiliar muss teilweise ersetzt werden, es sollte aussehen wie 1914, aber dem Komfortanspruch von 2025 genügen. Kommt hinzu: Der «Lötsch»² ist seit 2008 besonders ausgezeichnet und damit auch unter besonderer Beobachtung, jede noch so kleine Veränderung löst sofort Stirnrunzeln aus. Nochmal die Frage: Machen die es richtig? Jene, die Fahrpläne und besondere Ausfahr-

ten festlegen, Menükarten zusammenstellen? Das war doch früher anders, besser, einfacher! Mag sein, aber die Fahrten unserer Rad-dampfer werden für die Gäste von 2025 oder 2026 aufgestellt. Mit den Schiffen werden heute nicht mehr Reiseverbindungen sicher-gestellt. Der Gast, wir, Sie und ich, suchen Erholung, Entspannung. Wir wollen nicht ver-pflegen, wir wollen «kulinarisch verwöhnt» werden, sogar das gewöhnliche Sandwich ist mindestens «köstlich».

Machen die Richtigen das? Für unsere Schifffahrtsdirektoren (und nicht nur für sie) heisst die Frage immer mehr: Finden wir die Richtigen? Stellen können nicht oder nur verzögert besetzt werden. Nautisches Personal muss über Jahre hin ganz speziell ausgebil-det werden, muss Erfahrungen sammeln, Sonne und Wetter erleben. Für Kontakte zum Publikum ist schon lange nicht mehr nur der sprachengewandte Kassier zuständig. Von jedem Teammitglied wird erwartet, dass es Teil des Gästelerlebnisses ist, bei dem die Uniform und die Mütze ebenso dazugehören wie die persönliche Begrüssung.

Muss ich mich mit diesen Fragen beschäf-tigen? Das könnte nun Ihre Frage sein. Nein, müssen Sie nicht! Sie sollen Ihren Aus-flug geniessen, die Seebrise spüren dürfen, unbelastet einfach «sein», im Moment, an Bord oder in Gedanken. Sie dürfen das, weil andere sich der Fragen annehmen, zuver-lässig, oft im Hintergrund.

Wir als Förderverein können unseren Beitrag leisten, weil Sie uns mit Spenden unterstützen, wir können mithelfen, dass Antworten möglich werden und dem Ziel unseres Wirkens folgend die Dampfer auch weiterhin Genuss und Freude vermitteln.

Mit Dank und Respekt – und auf bald, an Bord!

David-André Beeler

Präsident Freunde der Dampfschifffahrt Thuner- und Brienzersee

- 1) «Blüemlere»: DS Blümlisalp, Baujahr 1906, erbaut von Escher Wyss Zürich.
2) «Lötsch»: DS Lötschberg, Baujahr 1914, auch von EWZ und für die Einheimischen entgegen allen Regeln «d e r Lötsch».

Titelbild: Ein neuer Kolben wird in die Dampfmaschine des Dampfschiffs Blümlisalp eingebaut.

Impressum

Auflage: 25 240 Exemplare

Ökologisch gedruckt im Kanton Bern auf umweltfreundlichem Papier

Freunde der Dampfschifffahrt Thuner- und Brienzersee, 3600 Thun

info@dampferfreunde.ch, www.dampferfreunde.ch

An dieser Ausgabe haben mitgearbeitet:
Daniel Barben, David Beeler,
Simone Andrist (BLS), Heinz Zürcher (Korrektorat),
Layout und Illustrationen: Sonja Berger
und Daniela Vacas (www.weberagentur.ch)



TERMINE UND ZEITEN

Fahrplan Winter 2024/25

Eine Schifffahrt im Winter ist ein aussergewöhnliches Erlebnis. Geniessen Sie mittags bei einem feinen Essen das winterliche Panorama rund um den Thunersee.



DAMPFER-FAHRPLAN

Publikumsfahrten DS Spiez
Donnerstag, 24.10.–27.10.2024

Spiez	ab 10.00	an 11.30
Spiez	ab 12.30	an 14.00
Spiez	ab 14.30	an 16.00

Donnerstag, 31.10.–3.11.2024

Thun	ab 10.00	an 11.30
Thun	ab 12.30	an 14.00
Thun	ab 14.30	an 16.00

Nur Spezialbillette gültig
Keine Ermässigungen für GA/Halbtax/
Seepass oder andere Pauschalfahrausweise
Tickets sind nur online im Vorverkauf
erhältlich unter bls-schiff.ch/ticket

Der Winterdampf 2024/2025 auf dem Thunersee findet aus betrieblichen Gründen und mangels genügender Personalressourcen nicht statt.

WINTERFAHRTEN THUNERSEE

Fondue-Chinoise-Schiff

Freitags, 15.11.–20.12.24 / 24.1.25 /
7.2.25 / 21.2.25
Donnerstags, 30.1.25 & 13.2.25

Fondueschiff

Samstags, 16.11.–21.12.24 /
25.1.–22.2.25

Weihnachtsschiff
Dienstag, 24.12.2024

Silvesterschiffe

Dienstag, 31.12.2024
MS Schilthorn mit «Chronicles
of Sunshine»
MS Berner Oberland mit «ChueLee»

Saisonstart Thuner- und Brienzersee:
Thunersee: 29. März 2025
Brienzersee: 12. April 2025



Vorverkauf und Tischreservation:
bls-schiff.ch/ticket



Weitere Infos:
bls-schiff.ch/unterwegs

Mittagsschiff

Täglich, 11.11.2024 bis 28.3.2025

Geniessen Sie die einzigartige Aussicht und verbinden Sie den Ausflug mit einem feinen Mittagessen an Bord.

Thun	ab 11.40
Interlaken West	an 13.49
Interlaken West	ab 14.10
Thun	an 16.20

Thunerseebrunch

Sonntag, 10.11.2024 bis 5.1.2025 /
2.3. bis 30.3.2025

Beginnen Sie Ihren Sonntag mit einem gemütlichen Brunch auf dem Schiff.

Thun	ab 9.40
Interlaken West	an 11.49

Rundfahrt via Spiez mit Halt an Stationen gemäss Fahrplan.

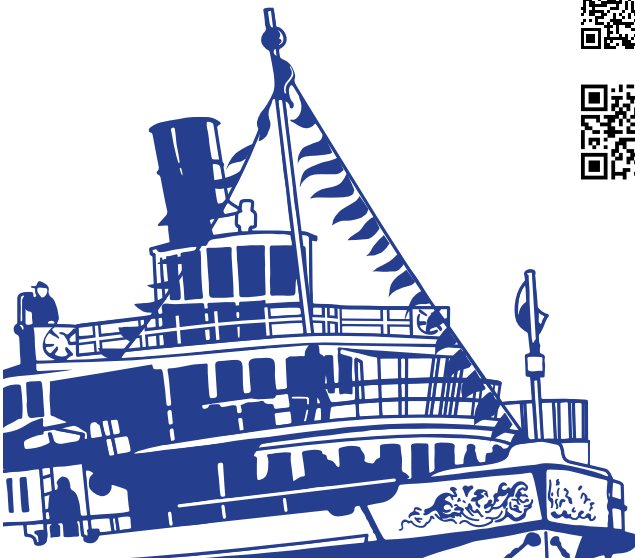
Rundfahrt

Täglich, 11.11.2024 bis 5.1.2025 /
22.2. bis 28.3.2025

Thun	ab 9.40 und 14.40
Thun	an 14.20 und 17.12

Rundfahrt via Spiez mit Halt an Stationen gemäss Fahrplan.

Änderungen vorbehalten.



M A S C H I N I S T

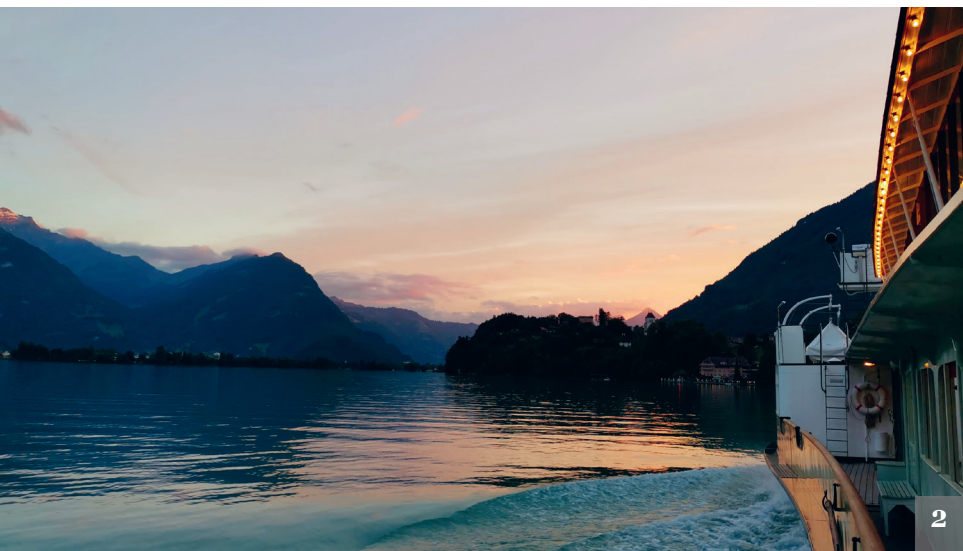
Dirigent der Dampfmaschine

Die Dampfmaschine hat Peter Wyss in ihren Bann gezogen und ein Berufsleben lang nicht mehr losgelassen.

Monoton klopft die Dampfmaschine, eine Pumpe zischt, die Lüftung brummt, dann läutet eine Glocke. Inmitten dieser Symphonie im Maschinenraum des Dampfschiffs Lötschberg steht Peter Wyss in konzentrierter Ruhe. Der Maschinist zieht an einem Hebel, dreht an einem Rad, dirigiert die Maschine. Jeder Handgriff sitzt. Seit 34 Jahren arbeitet Wyss auf den Schiffen des Brienzersees, die meiste Zeit im Maschinenraum des Dampfschiffs. Am Ende der Saison geht er in Pension.

«In dieser Zeit hat sich viel verändert, was die Arbeit interessant gemacht hat», reflektiert Wyss sein Berufsleben. Er erzählt zum Beispiel von der Stromproduktion auf dem Dampfschiff: Am Anfang wurde der Strom mit einem Dampfmotor erzeugt, später mit einer Dampfturbine, heute mit einem Dieselmotor. Die Steuerung des Kessels wurde digitalisiert und kürzlich auf eine Bedienung per Touchpad umgestellt. «Die Verbindung von Alt und Neu, wie das Neue das Alte ergänzt, das ist spannend.»

Abkühlung, Ruhe und Abwechslung findet Peter Wyss im Winter. Dann arbeitet er nicht wie die meisten Nautikerinnen und Nautiker in der Werft, sondern in den Bergen. Er ist Skilehrer, trainiert unter anderen seine Tochter Martina, Weltmeisterin im Telemark (2023), und präpariert Pisten, zum Beispiel jene für den Slalom am Lauberhorn. «Hitze und Kälte machen mir nichts aus», sagt Wyss. «Für mich ist das ein super Ausgleich, so habe ich immer eine tolle Motivation für beide Jobs.»



Das nautische Handwerk hat Peter Wyss am anderen Ende der Welt gelernt. In seiner Jugend verbrachte er vier Jahre in Australien. Dort arbeitete er auf Fischerbooten und wurde schliesslich Schiffsführer. Zurück in der Schweiz nahm er eine Stelle als Lokführer bei der Brienz-Rothorn-Bahn an, bevor ihn ein Kollege zur Schifffahrt abwarb. Er durchlief die übliche Ausbildung zum Matrosen und zum Kassier. Die Faszination der Dampfmaschine zog ihn in den Maschinenraum des Dampfschiffs und liess ihn nicht mehr los.

«Ich bin mir meiner Verantwortung bewusst», sagt Peter Wyss. Damit macht er deutlich, dass er mehr ist als der verlängerte Arm des Kapitäns. Ein Bedienungsfehler kann die Dampfmaschine schwer beschädigen oder das Schiff gefährden, wenn es zum Beispiel an der Ländte nicht rechtzeitig zum Stehen

kommt. Dabei helfen ihm seine Erfahrung und sein Bauchgefühl. «Ich kann mich auf den jeweiligen Schiffsführer einstellen», sagt Wyss. Er weiss, bei wem er die Befehle, die ihn durch das Sprachrohr erreichen, schnell befolgen und bei wem er sich etwas Zeit lassen muss. «Sonst bleibt das Schiff schon vor der Ländte stehen», fügt er verschmitzt hinzu. Ein paarmal hat er in seiner Laufbahn auch ein Notmanöver machen müssen: «Da merkt man schon: Jetzt muss ich es bringen.» Die Dampfmaschine so schnell wie möglich von vorwärts auf rückwärts umzusteuern sei sehr anspruchsvoll für den Maschinisten und eine grosse Belastung für die Maschine.



Peter Wyss im Maschinenraum des Dampfschiffs Lötschberg [1]. Er hat 34 Jahre auf dem Brienzersee gearbeitet, meistens auf dem Dampfschiff [2–5].

Auf dem Deck unterhalten sich Passagiere, besorgte Eltern rufen nach ihren Kindern, andere stehen am Geländer und schauen dem Maschinisten bei der Arbeit zu. Ihn stört nicht. «Ich freue mich über das Interesse», sagt Peter Wyss. Dennoch geniesst er es etwas abseits des Trubels im Maschinenraum. «Mir gefällt es hier unten. Ich bin immer gern zur Arbeit gegangen», sagt er. Jetzt bricht er auf zu neuen Ufern, ohne Dampfmaschine, dafür mit Dankbarkeit und Erinnerungen an die Kameradschaft auf dem Brienzersee.

Ode an den Fahrplan

Warum ein Fahrplan mehr ist als nur eine Liste mit Abfahrtszeiten.



Leiter Nautik Andri Largiadèr und Produktmanager David Steiner vor einem Dampfschifffahrplan von 1858.

Kaum ist das Echo der Dampfpeife verklungen, lösen flinke Hände die Seile. Der Steg scheppert über den Asphalt und die Schaufelräder schlagen immer schneller ins Wasser. Das Dampfschiff Lötschberg legt genau sieben Minuten nach der vollen Stunde ab. Dieser Zeitpunkt ist kein Zufall, sondern ein ausgefeilter Kompromiss zwischen Faktoren wie Umweltschutz, Freizeitverhalten oder Mitarbeiterzufriedenheit. Am Ende hängt der Erfolg der Schifffahrt davon ab. Das zeigt sich, wenn man mit den Fahrplanern der BLS Schifffahrt spricht. «Unser Ziel ist es, das Marktpotenzial auszuschöpfen und die verfügbaren Mittel effizient einzusetzen», erklärt Produktmanager David Steiner. Das bedeutet, mit den verfügbaren Schiffen möglichst viele Passagiere zu befördern.

2023 waren 1,6 Millionen Personen auf den Berner Oberländer Schiffen unterwegs – ein Beweis dafür, dass der aktuelle Fahrplan gut funktioniert. Dennoch analysieren die Planer regelmässig die Frequenzen und Rückmeldungen der Kunden. Grosse Änderungen im Fahrplan versuchen sie zu vermeiden. «Wir behalten ein Grundgerüst bei und ändern nur ein paar Stellschrauben, um neue Kundengruppen zu erreichen.» Ein Beispiel ist die Rundfahrt «Fliegende Oberländer», die im Sommer an bestimmten Tagen angeboten wurde. Damit wurden am Nachmittag gezielt Familien mit Kindern angesprochen und am Abend Berufstätige, die nach Feierabend Lust auf eine Schifffahrt hatten. Die Bilanz steht noch aus.



Der Fahrplan wird durch verschiedene Faktoren beeinflusst:

Zuganschlüsse: Die Ankunftszeiten der Schiffe richten sich nach den Zugfahrplänen, vor allem an den Ländten in Thun, Spiez, Interlaken und Brienz. Um die Anschlüsse zu gewährleisten, können die Schiffe schneller fahren oder Ländten auslassen. Beides hat allerdings Konsequenzen.

Politik: Die Schifffahrt ist im Berner Oberland tief verwurzelt. «Jede Gemeinde möchte, dass wir möglichst oft mit dem Schiff halten», sagt David Steiner. Kommen neue Ländten hinzu, wie in den vergangenen Jahren in Leissigen und Einigen, stellt dies die Planer vor Herausforderungen. Denn die Passagiere möchten nicht, dass sich die Fahrzeit verlängert.

Passagiere: Die Zahl der Leute, die ein- oder aussteigen, ist von Ländte zu Ländte unterschiedlich. «Unsere Kapitäne zählen die Passagiere an jeder Ländte», erklärt Steiner. Diese Daten fliessen in die Planung ein. Zudem weiss der Schiffsbetrieb aus Befragungen, dass sich die Passagiere kürzere Rundfahrten wünschen. Anderthalb Stunden werden als ideal erachtet, gerade auch auf dem Brienzersee. «Dort haben wir viele internationale Touristen, die in ihrer begrenzten Zeit besonders viel erleben wollen. Die kürzeren Rundfahrten passen daher perfekt und entsprechen dem Bedürfnis dieser Gäste», erklärt Steiner.

Arbeitszeitgesetz: Die Länge der Schiffs-kurse wirkt sich auf die Arbeitszeit des Personals aus. Die Arbeitszeiten sind im Arbeitszeitgesetz geregelt. «Unsere Mitarbeiter dürfen höchstens zwei Blöcke mit je fünfeinhalb Stunden am Stück arbeiten. Dazwischen müssen sie mindestens eine halbe Stunde Pause machen», erklärt Andri Largiadèr. Das führt dazu, dass einzelne Schiffe in Brienz oder Thun eine Pause machen müssen, was bei den Passagieren auf Unverständnis stossen kann.

Arbeitgeberattraktivität: Die Schifffahrt will eine attraktive Arbeitgeberin sein. Dazu gehört zum Beispiel, dass man einen festen freien Tag pro Woche haben oder auch mal im Sommer Ferien machen kann. Das hat Auswirkungen auf den Fahrplan.

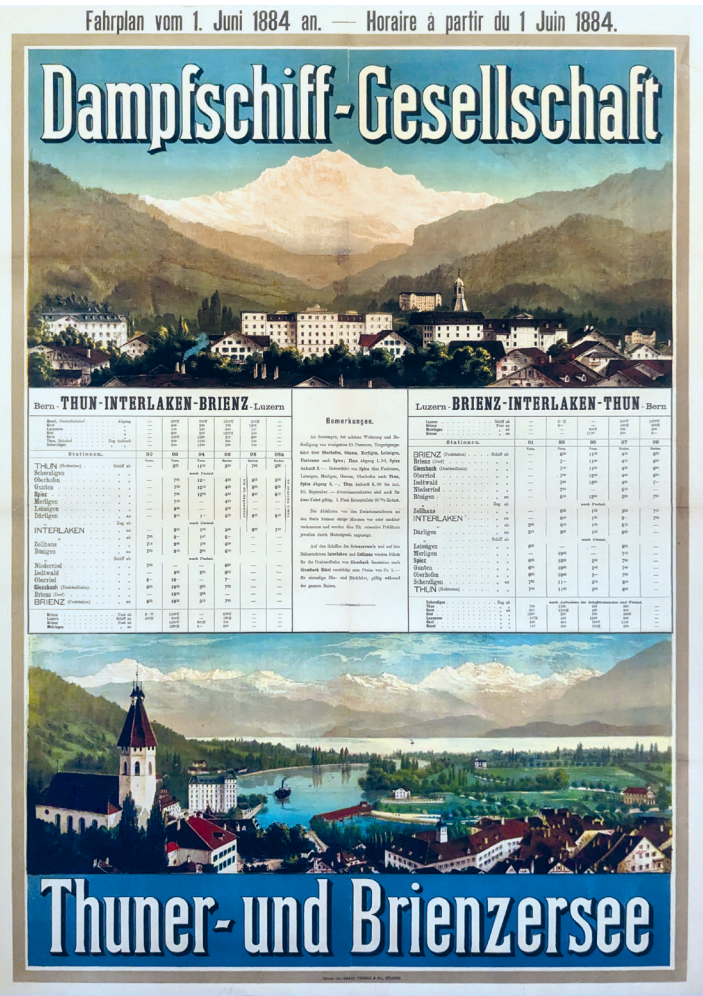


Umwelt: Nachhaltigkeit ist ein immer wichtigeres Thema. «Wenn unsere Schiffe langsamer fahren, sinkt der Treibstoffverbrauch in der dritten Potenz», erklärt Largiadèr. Das ist gut für die Umwelt und spart auch Kosten. Auf dem Brienzersee fahren die Schiffe mit rund 25 km/h etwas schneller als auf dem Thunersee mit 20 km/h.

Flotte: Jedes Schiff wird für einen bestimmten Zweck gebaut. Während der langen Lebensdauer ändern sich die Bedürfnisse der Passagiere. «Früher wollte man möglichst lange und grosse Rundfahrten machen. Heute hat sich das geändert», sagt Largiadèr. Zum Teil könne dies durch den Austausch der Schiffsmotoren aufgefangen werden, wie es im vergangenen Winter auf dem Motorschiff Bubenberg passiert ist. Der Hybridmotor ermöglicht lange, schnelle Fahrten mit dem Dieselmotor und kurze, gemütliche Fahrten mit dem Elektromotor. Was auf beiden Seen fehlt, ist ein grosses Schiff mit wenig Tiefgang für den Winter.



Um all diese Faktoren unter einen Hut zu bringen, müssen die Planer Kompromisse eingehen. Für einen Test auf dem Brienzersee haben sie sogar ein Computerprogramm mit künstlicher Intelligenz eingesetzt. Der so optimierte Kurs wird auch in diesem Herbst wieder angeboten. Er legt in Interlaken Ost um 11.40 Uhr ab (statt sieben nach). Die Fahrt nach Brienz dauert mit eineinhalb Stunden etwa eine Viertelstunde länger als bisher. «Wir konnten viel mit Elektromotor fahren und so etwa 40 Prozent Treibstoff sparen», bilanziert Steiner.



Nicht nur in der Präsentation steckt viel Arbeit, auch das Planen eines Fahrplans ist eine Kunst. Fahrpläne von 1898 und 1884.

Im Hintergrund arbeitet die BLS Schifffahrt an einer Fahrplanvision, die unter anderem mehr Flexibilität, mehr Abfahrten ab Thun, Spiez und Interlaken sowie Kurzrundfahrten vorsieht. Das Dampfschiff Lötschberg zieht unterdessen hinaus auf den Brienzersee. Das grüne Wasser glitzert im Sonnenlicht und das gleichmässige Schnaufen der Dampfmaschine lässt die Zeit fast stillstehen. Aber nicht für die Crew: Sie kümmert sich darum, den Fahrplan einzuhalten, der den Fluss des Lebens auf dem See regelt.

Liebe Kinder

Ich bin so fasziniert von diesen über 100-jährigen Raddampfern Blümlisalp und Lötschberg, die auf dem Thuner- und dem Brienzersee verkehren! Innen findet ihr neben der eindrücklich stampfenden Maschine und dem mächtigen, zischenden Schaufelrad auch eine spannende Spielkajüte. Dort könnt ihr

nach Herzenslust spielen, malen, basteln oder einfach Bücher lesen. Eine freundliche Kinderbetreuerin ist für euch da, während eure Eltern gemütlich auf dem Sonnendeck die Fahrt geniessen können.

Ich freue mich auf den nächsten Sommer und hoffe, viele Kinder in den beiden Spielkajüten anzutreffen.

Bitte informiert euch unter **bls-schiff.ch/globi**.

Mach mit

Male die Zeichnung aus. Wir schenken dir dafür eine Tafel Schokolade (Versand innert 2-3 Wochen, nur in der Schweiz).

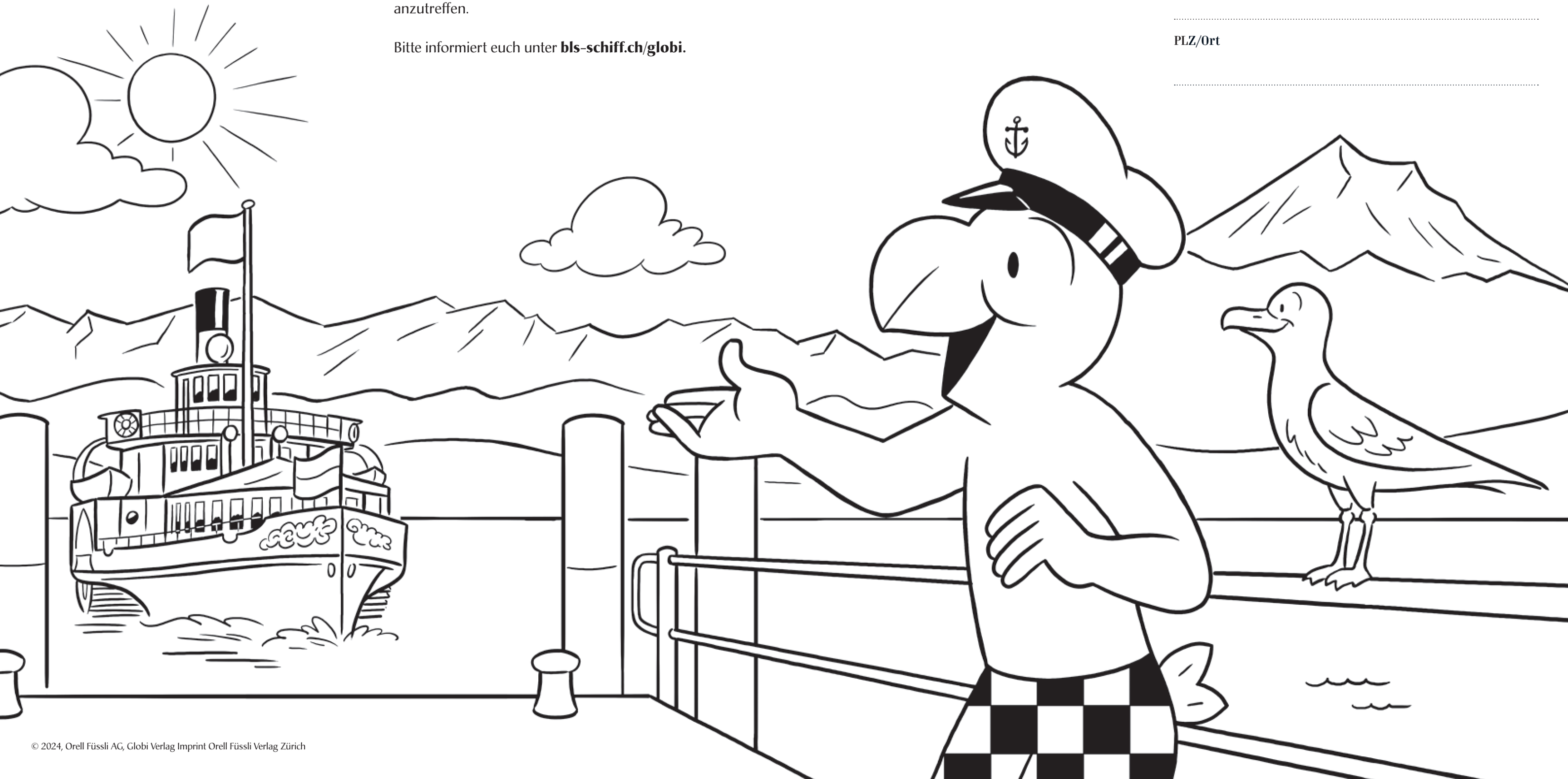
Schicke deine Zeichnung an: Freunde der Dampfschiffahrt Thuner- und Brienzersee, 3600 Thun.

Vorname

Nachname

Strasse/Nr.

PLZ/Ort



Der letzte seiner Art

Anton Fuhrer aus Ringgenberg ist ein Mechaniker alter Schule.
Er stellt Ersatzteile für das Dampfschiff Lötischberg her.



Ein Rolltor rattert nach oben und gibt den Blick frei in Anton Fuhrers Reich. Hinter zwei Motorbooten steht ein zerlegter Oldtimer, an den Wänden stapeln sich Pneus, es riecht nach Gummi und Abgasen, aus versteckten Lautsprechern ertönt rockige Musik. Es könnte eine gewöhnliche Autowerkstatt sein, stünde da nicht etwas weiter hinten eine Maschine von der Grösse eines Lastwagens. Es ist eine computergesteuerte Fräsmaschine, die automatisch aus einem Magazin mit 32 Werkzeugen das passende auswählt und bis zu drei Meter lange Werkstücke auf den tausendstel Millimeter genau bearbeiten kann.



«Für Berner Oberländer Verhältnisse ist das eine grosse Maschine», bestätigt Anton Fuhrer stolz. Auf dem Maschinentisch lag bereits die Pfeife des Dampfschiffs Lötischberg. «Der Dichtungssitz war kaputt, ich habe ihn ausgefräst», sagt Fuhrer und ergänzt: «Sie tönt doch immer so schön!» Die Pfeife ist eines von vielen Teilen des Dampfschiffs, die er in seiner Werkstatt in Ringgenberg repariert oder hergestellt hat. Derzeit fertigt er neue Lagerbüchsen für die Schaufeln der Schaufelräder an.



«Ölige, dreckige Finger, ich liebe das», schwärmt Fuhrer. Eisen rieche gut, wenn man es mit Schneideöl schmiert und beim Bearbeiten ein Röchlein aufsteigt.

«Ich bin ein Metalliger, ich löse gerne mechanische Probleme», fügt er an. Seit seiner Jugend hat er mit Metall zu tun. 1961 übernahm sein Vater die Werkstatt, die damals noch «ein kleines Budeli» gewesen sei. Im Verlauf der Jahre hat sich das Unternehmen auf Hochregallager und Lager für grosse Eisenbahn- und Autobahnbrücken spezialisiert. Die Zahlen dazu lassen einen schwindig werden. Er erzählt von einer 1,5 Kilometer langen Lagerhalle in Holland oder von einem Rolllager, das 500 Tonnen pro Fuss tragen kann. Damals hat er fast ausschliesslich für Europa gearbeitet. Oft war er tagelang unterwegs, um Aufträge zu akquirieren und Baustellen zu überwachen. Der Stress war nicht gut für seine Gesundheit, der Eurokurs schwächelte und der Markt veränderte sich. So musste Fuhrer das Unternehmen schrumpfen und arbeitet heute wieder als Einzelkämpfer in seiner amtw GmbH. Er erledigt mechanische Arbeiten, wartet Motoren von Motorbooten oder verkauft und montiert Autoreifen.



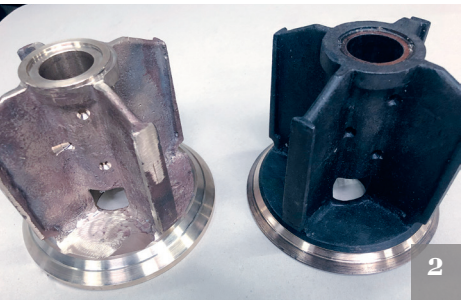
Womit wir wieder im gewöhnlichen Teil der Autowerkstatt sind, wo auch der Oldtimer steht. Es ist ein Studebaker mit Jahrgang 1949. «Ich bringe gerne alte Dinge wieder in Gang», sagt Anton Fuhrer. In seiner Freizeit hat er den Motor komplett auseinandergenommen, neue Kolben hergestellt, jede Schraube am Chassis gelöst. Dazu macht er sich auch moderne Technik zunutze. Wenn er ein Problem hat, postet er es im sozialen Netzwerk Facebook. «Da bekomme ich innert Minuten Antworten aus der ganzen Welt», erzählt er.

Selbst konnte er auf diesem Weg auch schon anderen helfen, weil er über ein Originalwerkstattbuch des Autos verfügt. Auch youtube ist eine seiner Lieblingsseiten. Auf der Videoplattform schaut er gerne «Der letzte seiner Art», eine Serie über altes Handwerk wie den Nagelschmied oder den Messerschleifer: «Es ist verrückt, was es früher alles für Berufe gab», sagt Fuhrer zum Schluss unseres Besuches. Bald rattert das Rolltor wieder nach unten. Dahinter lebt die Leidenschaft für Metall und Maschinen weiter. In der Ferne ertönt der Pfiff des Dampfschiffs Lötischberg, in dem auch ein Teil von Fuhrers Hingabe und Handwerkskunst steckt.



1

Dampfschiff Lötischberg fährt von Brienz nach Giessbach See (1). In Schwarz das alte Teil aus dem Regulator, der die Dampfzufuhr zur Maschine steuert, daneben das kopierte Teil aus der Werkstatt von Anton Fuhrer (2). Anton Fuhrer programmiert seine computergesteuerte Fräse (3). Das Wellenlager beim Schaufelrad (4). Die Hälfte eines Wellenlagers, eingespannt in eine Maschine (5). Ein alter Bolzen (oben) aus der Nassluftpumpe, unten das modifizierte Teil mit einer Mutter, damit man es mit einem Schraubenschlüssel anziehen kann (6).



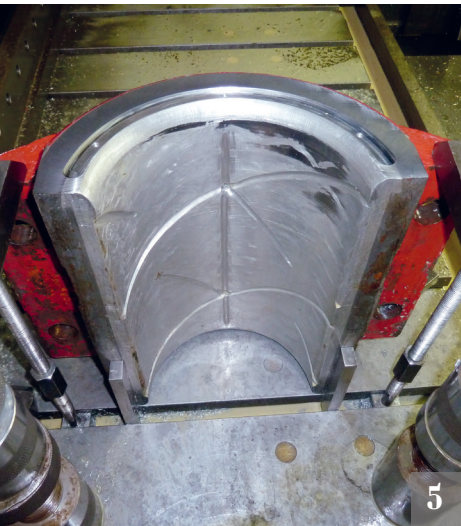
2



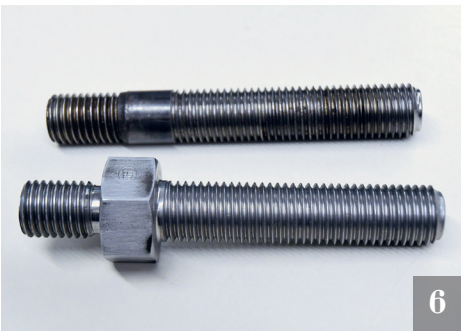
3



4



5



6



Schiffe bewegen eine ganze Region



Die Gebrüder Knechtenhofer brachten Schifffahrt und Tourismus nach Thun. Davon profitiert die Region noch heute.



gesprochen, was Tagesausflüge und Übernachtungen generiere. Verlässliche Zahlen dazu gibt es nicht.



In den Reiseführern um 1800 kam Thun nicht gut weg. Die Stadt wurde als dreckig, eng und voller Tiere beschrieben. Sie hatte keine Bedeutung, lag abseits von Fernhandelswegen und verfügte über wenig landwirtschaftlich nutzbare Fläche. Nur eines gab es damals schon: den See mit Blick auf eine grandiose Bergwelt.



Die Familie Knechtenhofer erkannte dieses Potenzial und eröffnete 1834 das Hotel Bellevue, das schnell als eines der besten Hotels der Welt galt. Wohlhabende Gäste reisten nach Thun. Ein Jahr später brachten die Knechtenhofers mit dem Dampfschiff Bellevue auch die Schifffahrt auf den Thunersee. Der in Schifffahrtskreisen bekannte Autor Jürg Meister hat die Geschichte der Gebrüder Knechtenhofer recherchiert und in einem Buch veröffentlicht (siehe Kasten).



«Die Schifffahrt ist für unsere Region nach wie vor sehr wichtig», sagt Lorenz Blaser. Er war bis im vergangenen Sommer Geschäftsführer von Thun-Thunersee Tourismus. Die Schifffahrt verbindet die Orte rund um den Thunersee zu einer Destination. «Sie ist eine touristische Hauptattraktion, auch für die Einheimischen», sagt er. Von Jung bis Alt werde ein breites Publikum an-

«Die Schifffahrt spielt eine bedeutende wirtschaftliche Rolle», bestätigt Jürg Meister. Er hat die Wertschöpfung der Schweizer Schifffahrt untersucht und festgestellt, dass diese weit über das Bezahlen eines Schiffsbillets hinausgeht. Passagiere reisen mit dem Zug an, verpflegen sich an Bord oder in Restaurants an Land, kaufen Souvenirs und nutzen weitere touristische Angebote wie Museen, Bergbahnen und Hotels.



Darüber hinaus hat die Schifffahrt Auswirkungen, die sich nicht unmittelbar finanziell niederschlagen: Schiffe auf einem See wirken belebend und tragen zum positiven Image einer Region bei. Der Erhalt historischer Dampfschiffe bewahrt Kulturgüter, und Schiffplätzen können sich zu lokalen Zentren mit vielfältigen Nutzungen entwickeln.



Tourismus kann jedoch die Einheimischen auch belasten. Übertourismus kann Lorenz Blaser in Thun nicht feststellen. «Bei den Hotelübernachtungen haben wir 70 Prozent Schweizer Gäste», sagt er. Das Einkaufsangebot der Stadt sei anders, nicht auf den Tourismus ausgerichtet. Allerdings seien die

Touristenströme seit dem Aufkommen der sozialen Netzwerke nicht mehr so gut zu lenken. Als Beispiel nennt er Iseltwald am Brienzersee, das durch einen Film auf Netflix ungewollt zum Tourismusmagneten wurde. Wie die Thuner Bevölkerung zur Zeit der Knechtenhofers auf den neuen Tourismus reagierte, ist nicht überliefert. «Es wird Leute gegeben haben, die dachten: Jetzt reicht's dann mal», vermutet Jürg Meister. Doch man habe auch damals gesehen, dass die Gäste in Thun Geld ausgeben.



Spuren von den Anfängen des Tourismus in Thun lassen sich auf einem Spaziergang nach Hünibach entdecken, beginnend beim Ländtehaus bei der Schiffplätzli Hofstetten. Gleich dahinter liegt das Bellevue au Parc und das Bellevue, weiter oben am Waldrand ist die Englische Kirche zu sehen. Wer mag, macht einen Abstecher zum Jakobshübeli, dem nach Johann Jakob Knechtenhofer benannten Aussichtspunkt. Etwas weiter den See hinauf ist im Schloss Hünegg in Hilterfingen neben den Modellen aller Berner Oberländer Schiffe auch die Orgel des Dampfschiffs Bellevue zu sehen und zu hören. In den Beatushöhlen schliesslich findet man mit der Kapitänsgrotte eine Erinnerung an die Gebrüder Knechtenhofer. So hat die Pionierleistung einer Familie Thun nachhaltig geprägt und eine touristische Erfolgsgeschichte begründet.



Eine ganze Region kann von der Schifffahrt profitieren: Das Dampfschiff Blümlisalp vor der grandiosen Bergkulisse (1). Buchautor Jürg Meister vor einem Portrait von Jakob Wilhelm Knechtenhofer (2).



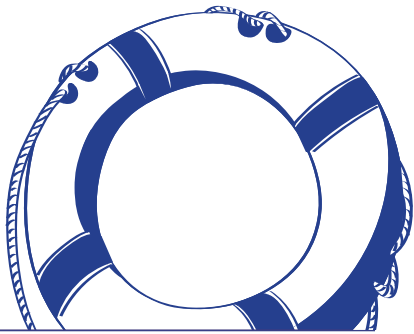
Das Buch «Die Gebrüder Knechtenhofer» von Jürg Meister beleuchtet die Rolle der Knechtenhofer-Brüder in der Entwicklung des Tourismus und der Schifffahrt in Thun im 19. Jahrhundert. Meister setzt diese Pionierleistungen in einen historischen Kontext, stellt die zentralen Akteure vor und bietet einen reich bebilderten Einblick in die touristische Erfolgsgeschichte von Thun. Das Buch ist e142 rhältlich für 49 Franken beim Weber Verlag unter weberverlag.ch



UNSER MITGLIED

Er bringt die Vergangenheit in die Zukunft

Walter Beutler digitalisiert alte Filme.
Ein Besuch in seiner Welt aus Erinnerungen
an Eisenbahnen und Elektronik.



Wer das Haus von Walter Beutler betritt, erlebt eine Überraschung. Er findet sich wieder in einem Labyrinth aus Eisenbahnen und Elektronik. An der Wand hängt ein historischer Fahrplan. Im Bücherregal stehen dicht an dicht ungezählte Modellloks. Im Treppenhaus haben Modelle des Trans-Europ-Express (TEE) einen Ehrenplatz, seines Lieblingszugs. Weiter oben hängt eine Lithografie des Dampfschiffs Gallia. Im Wohnzimmer steht neben einem grossen Fernseher eines der legendären Revox-Tonbandgeräte mit den grossen Spulen. Auf den ersten Blick wirkt es wie ein chaotisches Durcheinander, doch Beutler könnte zu jedem Gegenstand eine Geschichte erzählen.



Aber eigentlich sind wir hier, um zu erfahren, wie Walter Beutler alte Filme digitalisiert, um sie im Internet zu publizieren. Er führt uns in sein Technikzimmer. Neben einer Drohne und zahlreichen Fotoapparaten steht da auch eine VHS-Kamera, eines dieser kiloschweren Ungetüme, die man auf der Schulter abstützen musste. «1980 habe ich mit Filmen angefangen», erzählt Beutler. «Damals mit einer der ersten portablen VHS-Ausrüstungen im Raum Bern.»

Gleich daneben steht ein Gerät, das aussieht wie ein Super-8-Projektor. Das ist ein Filmformat, das in den 1960er Jahren populär wurde, bevor es digitale Kameras gab. In Wahrheit ist das Gerät kein Projektor, sondern ein Scanner. «Der Aufwand, einen Film zu digitalisieren, ist gering. Ich lege den Film ein, lasse ihn durchlaufen und am Ende habe ich eine digitale Datei», sagt Beutler. Der Haken: «Das Gerät ist teuer, aber ich konnte es günstig auf einem Online-Marktplatz kaufen.» Wer kein solches Gerät kaufen möchte, kann seine alten Filme auch von Unternehmen digitalisieren lassen. «Die sind jedoch zum Teil sehr teuer», fügt Beutler hinzu.

Besonders wertvoll ist für Walter Beutler ein Video von der zweiten Jungfernfahrt des Dampfschiffs Blümlisalp, das er im Mai 1992

gedreht hat. «Wir sind dem Dampfschiff mit dem Auto rund um den See gefolgt», erzählt Beutler. «Das war ein ganz spezieller Tag!» Entstanden ist ein Zeitdokument, das auf Beutlers Facebook-Seite zu sehen ist. Er warnt aber: «Alte Filme haben nicht immer die Qualität, die wir heute gewohnt sind.»

Filmen war für Walter Beutler stets ein Hobby. Seinen Lebensunterhalt verdiente er als Zugbegleiter, die damals noch Kondukteure hiessen. Wobei: Eine Saison lang hat er als Kassier auf dem Dampfschiff Blümlisalp gearbeitet, damals, als noch ein Fünfliber Dampfzuschlag bezahlt werden musste. «Das war interessant, da habe ich viel erlebt.»

Heute fährt er am liebsten mit dem Dampfschiff La Suisse auf dem Genfersee. «Das ist mein Lieblingsschiff, es ist das Höchste, was es gibt», sagt er. Mit dabei hat er jeweils seine Kamera, eine Nikon D7100. Wie wohl künftige Generationen mit unseren digitalen Filmen umgehen werden?

LESERSEITE

Leserfoto



Das Dampfschiff Spiez gleitet durch den Schifffahrtskanal von Interlaken in Richtung Thunersee, während es seine charakteristische Dampfahne hinter sich herzieht. Foto: Robert Horlacher, Probefahrt DS Spiez, Frühling 2022



FREUEN SIE SICH MIT UNS ÜBER DIE SCHÖNSTEN DAMPFSCHIFFE



BLÜMLISALP

Die Blümlisalp war bei der Jungfernfahrt 1906 das stärkste und eleganteste Schiff auf den Berner Oberländer Seen. Noch heute ist sie die Königin des Thunersees.



SPIEZ

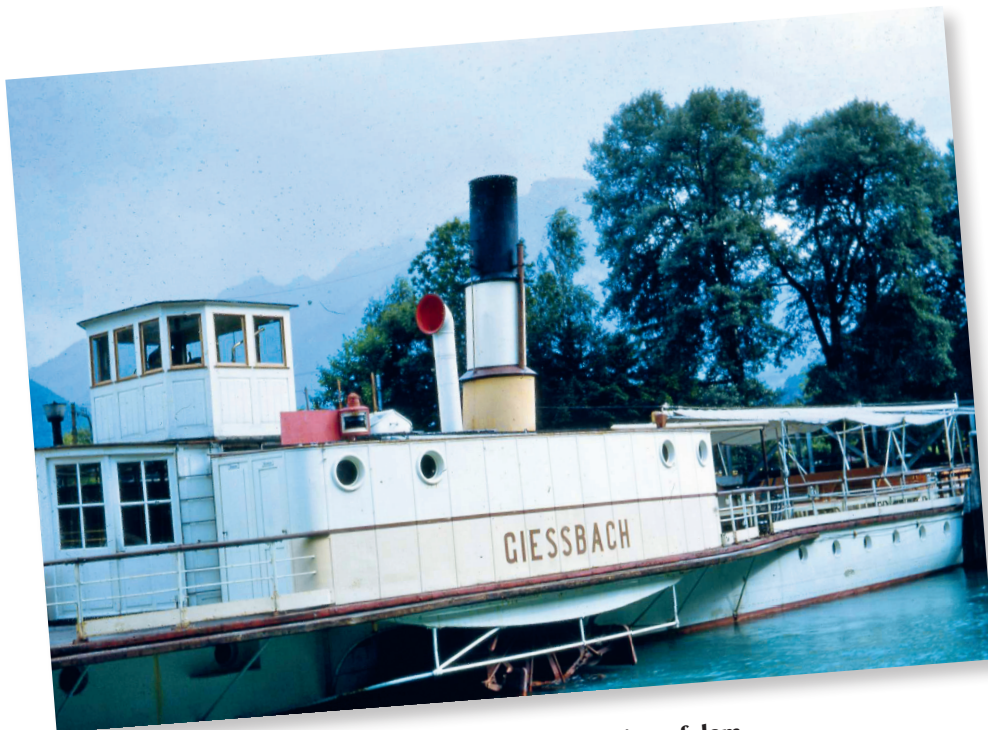
Das «Spiezerli» ist eine echte Rarität. Es gehört zu den letzten noch erhaltenen Schraubendampfern. Seine Jungfernfahrt hatte es im Jahr 1901 auf dem Thunersee.



LÖTSCHBERG

Die Lötschberg ist das Bijou vom Brienzersee. Als letztem Schaufelraddampfer aus der Fabrik von Escher Wyss floss 1914 nochmals alles Herzblut in das Schiff.

DS Giessbach



DS Giessbach – während fast 100 Jahren ganzjährig auf dem Brienzersee unterwegs. In Betrieb 1859 bis 1956, abgebrochen 1959.
Foto Paul Graber, Sammlung Dampferzeitung.

Farbfotos aus den 1950er-Jahren sind Raritäten – die Dampferfreunde sind dankbare Abnehmer, wenn in Alben oder auf dem Estrich etwas gefunden wird.



WIE KÖNNEN SIE UNSERE ZIELE UNTERSTÜTZEN?



Die Dampferfreunde Thuner- und Brienzersee haben sich zum Ziel gesetzt, die beiden letzten bernischen Raddampfer Blümlisalp und Lötschberg sowie den einzigartigen Schraubendampfer Spiez zu erhalten.

Wir benötigen Ihre Spende, weil Dampfschiffe in Betrieb und Unterhalt teurer sind als Motorschiffe. Zudem gilt es, das Wissen über Dampftechnik zu erhalten und zum Beispiel Personal auszubilden, das Dampfmaschinen bedienen und reparieren kann. Ausserdem möchten wir die nächste Generation an Bord holen, damit sie in Zukunft Sorge zu unseren schönen Dampfschiffen trägt.

Dampf-Blatt Nr. 44



**ERSCHEINT IM
FRÜHLING 2025**

Folgen Sie uns im Internet



Facebook



Instagram



YouTube



Wir danken Ihnen für Ihre Unterstützung!
Ihre Freunde der Dampfschiffahrt Thuner- und Brienzersee.

Spenden auf PC-Konto mit IBAN CH68 0900 0000 3022 9418 4
Weitere Informationen auf dampferfreunde.ch

Jetzt mit TWINT spenden!



QR-Code mit der
TWINT App scannen



Betrag und Spende
bestätigen

