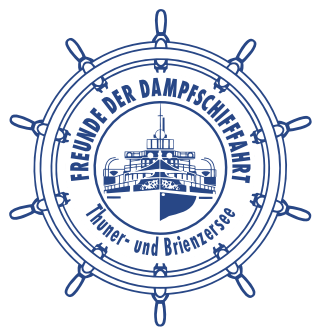




Nr. 44 / April 2025

Dampf-Blatt

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

Editorial

Fahrplan Sommer 2025

Kapitän DS Lötschberg

«Schifffahren ist Freiheit»

Dienstbefehle 1949

Die jungen Frauen, der Dampfer
Giessbach und das Konzert

Globi auf dem Thuner- und Brienzersee

2 Leitung BLS Schifffahrt

3 «Die Dampfschiffe sind
unsere Leuchttürme» 10

Brienzersee

4 Die Leidenschaft für
Dampf erleben

Ein Verein betreibt zwei Dampfboote
auf dem Brienzersee. 12

6 Dudelsack ruft Dampfschiff 14

8 Leserfoto 15 DS Helvetia 16



EDITORIAL

Zurück in die Vergangenheit?

Liebe Leserin, lieber Leser

Zögern Sie auch, etwas wegzuworfen? Gehören Sie gar zu den unverbesserlichen Nostalgikern? Wie ich das Wort «Nostalgiker» in die Tasten tippe, frage ich mich nach dem Wortsinn. Per Google nachgeschlagen, stosse ich mit «Nostalgie» auf «Es geht immer um eine wehmütige Erinnerung an Zeiten, die jetzt besser oder einfacher erscheinen».



Im Sinne dieser Definition will ich kein Nostalgiker sein. Weil ich jedoch gezögert habe wegzuworfen, liegt ein abgegriffener Ordner im Büchergestell. Schon einmal, in den 1970ern, flog der einfache Ringordner beinahe in den Abfall. Eine Gruppe von Mitarbeitern der Brienersee-Schiffcrew entrümpelte einen Estrich. Ländter Michel, dem ich als Bueb in seiner Tätigkeit etwas zur Hand ging, zögerte. Alte Dienstbefehle könnten den neugierigen Schüler vielleicht interessieren. Vielleicht hoffte er auch nur, dass ich Zeit ins Lesen stecken und ihn weniger

Titelbild: Das Dampfschiff Lötschberg nähert sich der Schiffländte Giessbach See.

Impressum

Auflage: 27 540 Exemplare

Ökologisch gedruckt im Kanton Bern auf umweltfreundlichem Papier

Freunde der Dampfschiffahrt Thuner- und Brienersee, 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 Aline Veugel (www.weberagentur.ch)

mit Fragen löchern würde. Ich erhielt den Ordner und löcherte Michel mit noch mehr Fragen zu alten Schiffen und Geschichten – und bewahrte die Betriebsbefehle aus dem Jahr 1949 zu Hause auf.

Ich habe erneut gezögert, als es vor kurzem wieder ans Entrümpeln ging. Ich blätterte, stutzte, las, entwickelte neue Bilder, entdeckte in den brüchig gewordenen Papieren Aspekte, die mich als Schüler weniger interessierten. Der Dienstbefehl mit dem Aktenzeichen No 453 B/49 führte zu einem kleinen Beitrag im vorliegenden Dampf-Blatt, nach einem Gespräch im Freundeskreis. Mein Vis-à-vis meinte mit leuchtenden Augen, das wäre doch schön, man könnte diese Zeit erleben, schade, sei das erwähnte Dampfschiff damals – 1959 – abgewrackt worden und nicht erhalten geblieben. Und ob das nicht etwas für uns Dampferfreunde wäre, die Giessbach wieder auferstehen zu lassen, als Replika, die Dampfmaschine existiere ja noch bestens konserviert.

Mein barsches «Wohl kaum» zwang mich dann allerdings zum differenzierteren Nachdenken. Wir sammeln Gelder mit der Begründung, zwei über hundert Jahre alte Raddampfer im Betrieb zu erhalten? Die Antwort liegt in der Präzisierung «im Betrieb» – nicht als Museumsstück oder als Denkmal auf dem Sockel. Wir wollen die «Blümlere» und den «Lötsch» im Betrieb erhalten, als Teil einer heutigen, zeitgemässen Flotte. Dazu gehört zu akzeptieren, dass auch «historische» Schiffe sich entwickeln müssen, dass technischer Fortschritt dazu gehört. Das geht bis hin zu äusserlich erkennbaren baulichen Veränderungen. Es kann ernsthaft keine Frage sein, dass heute im Nebel, bei schlechtem Wetter mit GPS und digitalen Navigationskarten gefahren

wird und nicht mehr mit Kompass und Sackuhr, nach Gehör und Gefühl. Die grossen alten Steuerräder mögen «nautisch beeindruckend» aussehen. Von jenen wenigen, die noch von Hand steuern mussten, mit reiner Muskelkraft und per Seilzugübertragung, von jenen wird niemand mehr auf den heutigen Joy-Stick verzichten wollen.

Damit wir den Sound der Dampfmaschine, das rhythmische Schlagen der Schaufelräder im Fahrbetrieb erleben können, müssen wir auch auf den unter Denkmalschutz stehenden Raddampfern Entwicklung zulassen, Veränderungen baulicher, betrieblicher, einsatzbezogener Art nicht nur akzeptieren, sondern auch aktiv fördern.

Wir stehen als Dampferfreunde dafür ein, dass dem Respekt vor der Geschichte ebenso Raum eingeräumt wird wie der Frage, wie den heutigen Kundenansprüchen entsprochen werden kann. Und wir sind aufgerufen, auch und gerade jene Anpassungen mitzufinanzieren, die zur Arbeitsplatzattraktivität beitragen. Denn: Damit die Dampfer im Betrieb bleiben, braucht es den Willen, das Geld, die Kunden und kompetente Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die auf, an und für Blümlisalp und Lötschberg arbeiten.

Ihnen, liebe Leserin, lieber Leser, danke ich für Ihre finanzielle und ideelle Unterstützung, geniessen Sie Ihren Ausflug an Bord!

Mit Dank,

David-André Beeler

Präsident Freunde der Dampfschiffahrt Thuner- und Brienersee

TERMINE UND ZEITEN

Dampfer-Fahrplan 2025

Bitte prüfen Sie vor Ihrer Reise immer den Onlinefahrplan und informieren Sie sich im Vorfeld, ob die Fahrten stattfinden: www.bls-schiff.ch

THUNERSEE

17.5. bis 12.10.2025
täglich

Thun	ab 12.40
Interlaken West	an 14.49
Interlaken West	ab 15.10
Thun	an 17.20

Feierabendfahrten
DS Blümlisalp

17.5. bis 13.9.2025, ohne 1.8.
Am 8.8. mit dem Motorschiff
Dienstag bis Samstag
Rundfahrt via Beatenbucht mit Halt an allen Stationen gemäss Fahrplan

Thun	ab 18.40
Thun	an 21.20



bls-schiff.ch/fahrplan
Änderungen vorbehalten.

BRIENZERSEE

10.5. bis 28.9.2025
täglich

Interlaken Ost	ab 11.07	ab 14.07
Brienz	an 12.20	an 15.20
Brienz	ab 12.40	ab 15.40
Interlaken Ost	an 13.53	an 16.53

Abendrundfahrten
DS Lötschberg

31.5. bis 23.8.2025
jeden Samstag

Interlaken Ost	ab 19.07
Brienz	an 20.20
Brienz	ab 20.40
Interlaken Ost	an 21.53

Tischreservation für sämtliche Fahrten:
bls-schiff.ch/tischreservation
Tel. 058 327 48 11

Jazz-Dampfer Thunersee

Donnerstag, 15. Mai

Geniessen Sie eine entspannte Nachmittagsfahrt mit einer kleinen à la Carte-Karte oder eine Abendrundfahrt mit einem à la Carte-Menü und einem speziellen Dampfermenü. Beide Fahrten werden von der stimmungsvollen Musik des Salon Jazz Quartetts begleitet.

Nachmittag
Thun ab 15.00 Uhr
Thun an 17.00 Uhr

Abend
Türöffnung 18.30 Uhr
Thun ab 19.00 Uhr
Thun an 21.20 Uhr

Infos und Tickets: bls-schiff.ch/jazz-dampfer

Riverboat Jazz Night

Freitag, 8. August 2025

Jazz ahoi! Das Dampfschiff Blümlisalp wird zur schwimmenden Konzertbühne für die 5 Mannen der Fullsteam Jazzband und bietet fetzigen und originellen Dixieland-Jazz. Geniessen Sie den lauen August-Abend auf dem See zu toller Musik.

Thun ab 19.00 Uhr
Thun an 21.45 Uhr

Vorverkauf: bls-schiff.ch/ticket

Flottenparade auf dem Thunersee

Freitag, 1. August 2025

Türöffnung 19.30 Uhr
Thun ab 20.20 Uhr
Thun an 22.50 Uhr

Vorverkauf: bls-schiff.ch/ticket



Mehr Infos unter
www.bls-schiff.ch
oder bei der BLS Schifffahrt:
Tel. 058 327 48 11



DS LÖTSCHBERG

«Schifffahren ist Freiheit»

Im Steuerhaus der Feingeist, im Maschinenraum der Mann fürs Grobe: Patric Lüthi ist der neue Kapitän auf dem Dampfschiff Lötschberg.



Patric Lüthi freut sich auf die Kapitänsprüfung. Kaum sind an diesem frühen Herbstmorgen die letzten Aufgaben verteilt – er durfte die Crew selbst bestimmen – steht er schon im Steuerhaus, lässt die Pfeife ertönen und steuert das Dampfschiff Lötschberg über die Aare zum Brienersee. «Ich bin pingelig mit mir selbst», sagt Lüthi. «Wenn ich etwas mache, dann richtig. Da setze ich mich unter Druck.» Aber er weiss auch, dass er unter Druck abliefern kann. Hoffentlich auch dieses Mal.



I

Rückblickend scheint sein beruflicher Weg ins Steuerhaus eines Schiffes vorgezeichnet. Als Kind nahm ihn sein Vater mit zum Wasserfahren auf die Aare in Bern. Bei diesem Traditionssport geht es darum, ähnlich wie bei den Pontonieren, einen Weidling mit Stachel und Ruder geschickt und schnell über das Wasser zu bewegen. Doch Lüthi träumte davon, Pilot zu werden, und begann deshalb eine Lehre als Polymechaniker bei einem Unternehmen, das Geräte für die Medizinaltechnik herstellte. «Mein grösstes Werkstück war damals nicht grösser als ein Küchenbrett», erinnert er sich schmun-

zelnd. Heute, als Leiter Mechanik in der Werft Interlaken, hat er es gerade im Maschinenraum der Lötschberg mit weitaus grösseren Teilen zu tun. «Das Finöggelizüüg überlasse ich nun gerne anderen.»



Wegen seiner Erfahrung im Wasserfahren kam er in der Rekrutenschule zu den Bootschützen und erlernte auf einem Patrouillenboot auf dem Vierwaldstättersee weitere nautische Fähigkeiten wie Funk, Radar und Navigation. Später bildete er als Fachoffizier selbst neue Soldaten aus. «Da wurde es für mich klar, dass ich in der Schifffahrt arbeiten will», sagt Lüthi. Die Hochseeschifffahrt kam für ihn jedoch nicht in Frage, da er seiner Heimat nicht den Rücken kehren wollte.

So heuerte er bei der BLS Schifffahrt auf dem Brienersee an und durfte schon bald als Heizer im Maschinenraum des Dampfschiffs Lötschberg arbeiten. Heute steht er als Steuermann auf der anderen Seite des Sprachrohrs. «Es ist ein Vorteil, dass ich beide Seiten kenne.»



Bald ist die beschauliche Fahrt auf der Aare vorbei und es folgt ein Erlebnis, das Lüthi so schnell nicht vergessen wird: Vor Bönigen fällt



2

Patric Lüthi steht im Steuerhaus (1) des Dampfschiffs Lötschberg (3) und hat einen grossartigen Blick auf den Brienersee (2).

das Ruder am Heck aus und er muss das Dampfschiff rückwärts mit dem Ruder am Bug an die Ländte steuern. Für ihn ein alltägliches Manöver, denn auch im regulären Fahrplanbetrieb wird die Ländte in Bönigen rückwärts angefahren. In Ringgenberg muss er das Schiff durch dichten Nebel navigieren. Bei Giessbach fällt ein Mann über Bord. Ihn zu retten ist ein besonders schwieriges und gefürchtetes Manöver auf dem Dampfschiff: Wer es vergeigt, fällt durch die Prüfung. Dann tritt im Maschinenraum Dampf aus, in der Küche brennt es, ein Passagier braucht ärztliche Hilfe. Lüthi kennt die Manöver auswendig, er hat sie vor Jahren schon bei der Prüfung zum Schiffsführer auf den Motorschiffen fahren müssen. Entsprechend achtet der Prüfungsexperte besonders darauf, wie Lüthi mit dem Dampfschiff und der Crew umgeht.



«Es ist wichtig zu wissen, welche Optionen man hat», sagt Lüthi. Denn echte Notfälle verlaufen selten nach Drehbuch. Das hat er bei der Rettung von zwei Seglern gelernt. Ihr Boot war gekentert. Der Wind blies so stark, dass die Besatzung nicht wie in einem solchen Fall üblich mit dem Passagierschiff



3

neben das gekenterte Boot steuern konnte. «Es wäre zu gefährlich gewesen, so nahe heranzufahren», erzählt Lüthi. Schliesslich gelang es der Crew, die verunglückten Segler mit Rettungsringen an Bord zu ziehen.



Endlich liegt der Dampfer wieder in Interlaken an der Ländte, der Druck fällt ab, die Prüfung ist bestanden, die Crew gratuliert. «Ich bin ein emotionaler Typ», sagt Patric Lüthi und zieht sich in den Bug des Dampfschiffs zurück, wo er ein paar Minuten für sich braucht, um den Moment auf sich

wirken zu lassen. Bald legt er mit dem Dampfschiff wieder ab zur regulären Kursfahrt. Dann wird er sagen: «Den Kapitänsgrad muss man sich erarbeiten, das ist kein Geburtstagsgeschenk.» Es sei auch eine Verpflichtung: Das historische Dampfschiff zu steuern erfülle ihn mit Ehrfurcht und Stolz. «Als Kapitän wird man in der Gesellschaft anders wahrgenommen.» Die Verantwortung jedoch bleibe die gleiche, die er schon als Schiffsführer auf den Motorschiffen hatte: das Schiff sicher zu führen. Er entscheide, was mit dem tonnenschweren Schiff auf dem Wasser passiert, sagt Lüthi mit leuchtenden Augen: «Darum bedeutet Schifffahren für mich Freiheit.»

23.15 UHR, INTERLAKEN OST, 15. JULI 1949

Die jungen Frauen, der Dampfer Giessbach und das Symphoniekonzert

Ein kurzer Pfiff, die Schaufelräder beginnen zu drehen, der alte Raddampfer Giessbach, Baujahr 1859, löst sich vom Ufer der Ländte Interlaken Ost, gewinnt langsam Fahrt gegen die Strömung der Aare, folgt dem Flusslauf, unterquert die Eisenbahnbrücke, erreicht den offenen See und fährt gegen Iseltwald.

Es ist später Abend, die Abfahrt war befohlen auf 23.15 Uhr mit Ankunft im Fischerdorf um Viertel vor Mitternacht. Der verantwortliche Schiffführer Wellenreiter ist es sich gewohnt: Wenn der Fahrplan Abfahrt zur Minute 15 vorsieht, dann wird er auch genau zur Minute 15 das «langsam vorwärts» ins Sprachrohr rufen.

Unten im Schiffbauch öffnet Maschinist Rüeegsegger den Hauptdampfregler, zieht gleichzeitig die Schlammhahnen. Die oszillierende Dampfmaschine beginnt zu drehen, etwas träge zu Beginn, dann schön gleichmässig. Heizer Grossmann wirft eine Schaufel Kohlen auf, prüft Wasserstand und Dampfdruck.

Oben, auf Deck, in den beiden Kajüten, im überdeckten Bereich zwischen den Radkasten, haben die jungen «Töchter» Platz genommen, jene jungen Frauen, die in Iseltwald das Institut besuchen. Sie sind der

Weitere «Geschichten der Betriebsbefehle» in folgenden Ausgaben: Warenmarkt in Interlaken am 26. Januar 1949, Tageskarten zu Karfreitag, Ostern 1949 war «aussergewöhnlich schön und warm»; im Oktober wurde am Samstag noch die grosse Blümlisalp als Variante D eingeplant, allerdings mit dem Vorbehalt, dass am Sonntagmorgen um 08.00 Uhr dann doch darauf verzichtet werden könnte (und das so nicht benötigte Personal dann noch informiert werde).

Grund der nächtlichen Fahrt über den glatten See. Zur gesamtheitlichen Bildung gehört 1949 Kultur, zumindest im Institut «Burg» in Iseltwald.

1949. Der Krieg liegt zurück, der Tourismus erholt sich, im Kur- und Fremdenort Interlaken flanieren wieder Gäste. Während des Krieges prägte Feldgrün das Bild. Der Oberbefehlshaber der Schweizer Armee und seine Stabs-offiziere waren in den Hotels einquartiert. Welcher Gegensatz dazu jetzt, nur vier Jahre später: Im Kursaal werden sommerliche Symphoniekonzerte geboten. Die Gelegenheit, um die jungen Damen an die Hochkultur heranzuführen. Nur – wie kommt man zum abendlichen Musikgenuss nach Interlaken und wieder zurück ins Institut?

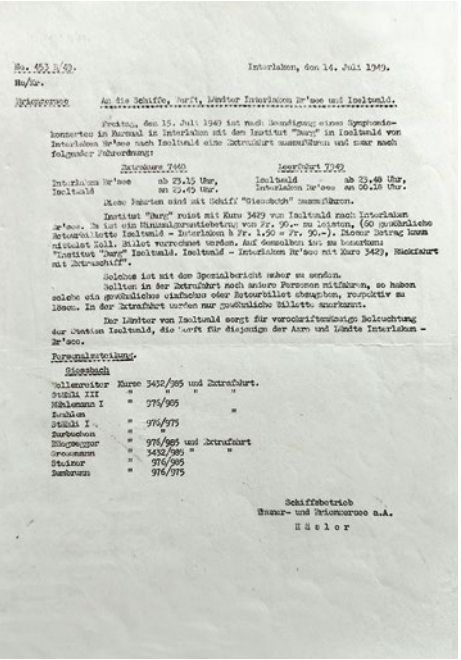
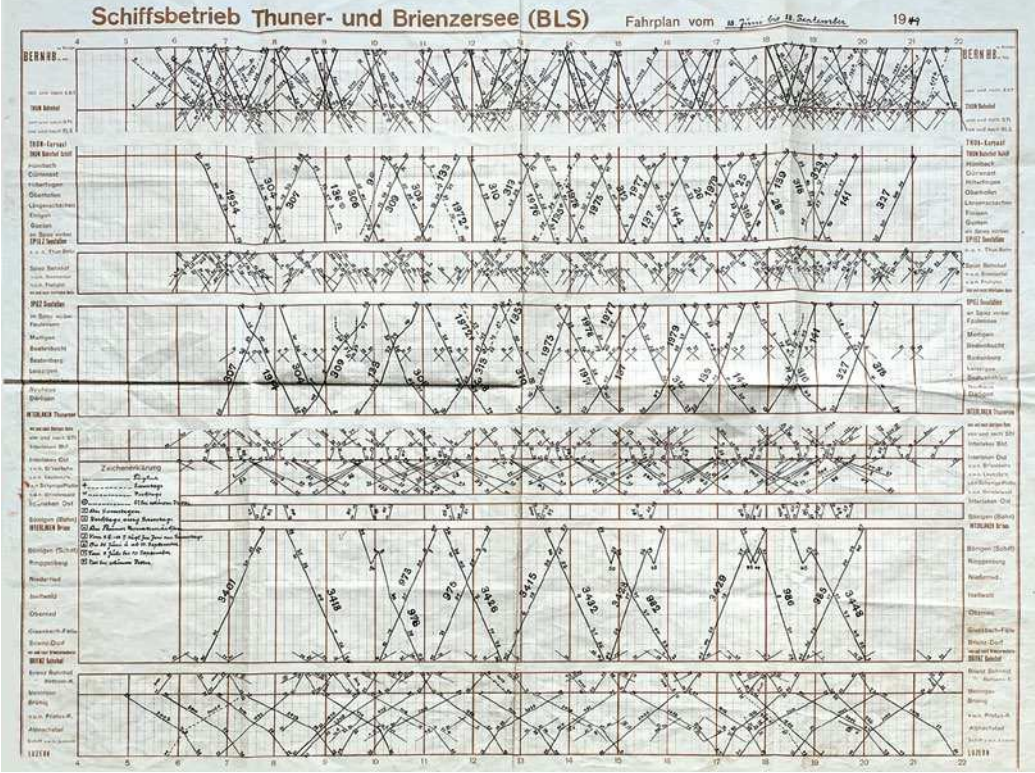
Iseltwald, das Dorf an der linken Seeseite, ist nur per Schiff erschlossen, im Sommer ab Brienz und Interlaken immerhin mit je sieben Anfahrten, erste Abfahrt ab Iseltwald um 07.03 Uhr, letzte Rückfahrt ab Interlaken Ost um 18.30 Uhr oder ab Brienz um 18.45 Uhr. Die Hinfahrt aufs Bödeli war somit gesichert – aber wie nach dem Schlussapplaus im Kursaal zurück? Die Institutsdirektion telefonierte mit der Betriebsleitung des Schiffsbetriebs in Interlaken und bestellte eine Extrafahrt zu später Stunde, von Interlaken nach Iseltwald.

Das einzige Motorboot der Flotte, die MS Iseltwald, war zu klein. Der Einsatzplaner mag wenig begeistert gewesen sein, aber es blieb

ihm nichts anderes, als eines der beiden Dampfschiffe vorzusehen, die gleichentags im Einsatz waren, den Glatdeckdampfer Giessbach oder das Salonboot DS Brienz. Der «Giessbächel», wie er vom Personal genannt wurde, kam zum Zuge.

5 Mann Besatzung erhielten daher die Order, dass nach der letzten Kursfahrt, Interlaken Ost an 19.57 Uhr, nicht der Feierabend wartete, sondern nach einer Wartepause bis gegen 23.00 Uhr noch die Extrafahrt zu leisten war.

Ist es wahr? War es so oder hätte es so sein können? Herauslesen lässt sich die Fahrt mit dem DS Giessbach aus dem Betriebs-zirkular Akten-Nummer 453 B/49, datiert 14. Juli 1949. Durch einen glücklichen Zufall konnte Mitte der 1970er Jahre ein kleiner Ringordner vor dem Abfall gerettet werden. Auf dem Dachboden in der Werft Interlaken wurde geräumt, Gerümpel entsorgt. Der aufmerksame Ländter wusste um das Interesse eines Schülers, der sich an der Ländte zeigte, sich als Ländtergehilfe ein kleines Sackgeld verdiente und ihm ab und zu den Spätkurs bediente, damit er etwas früher seinem Hobby frönen konnte. Und so blieben gut 100 Dienstbefehle von 1949, handgezeichnete Grafikfahrpläne der Jahre 1948 und 1949 und zwei Original-Kesselbücher erhalten, kamen letzten Winter nach langem Lagern wieder zum Vorschein und erzählen nun mehr als nur von Kurseinsätzen.



Mit etwas Kombinieren lässt sich viel aus den nüchtern-trockenen Papieren herauslesen. So ordnet der Befehl 453 B/49 für die Spätabendfahrt mit DS Giessbach an: «Der Ländter von Iseltwald sorgt für vorschriftsmässige Beleuchtung der Station Iseltwald, die Werft für diejenige der Aare und der Ländte Interlaken – Brsee.» Nun, heute lässt sich eine Beleuchtung per Smartphone von irgendwo her einschalten. 1949 musste dafür «jemand» vor Ort den Schalter drehen ...

Auf der Betriebsdirektion regelte man selbstredend auch die Personalzuteilung. Zur Nachtfahrt zugeteilt wurden Wellenreiter, Stähli III, Grossmann, je mit dem Vermerk «3432/985 und Extrafahrt», Zwahlen (nur für die Extrafahrt) und Rüeegsegger («976/985 und Extrafahrt»).

Der Blick in den Grafikfahrplan für 1949 zeigt, dass 3432 für den Kurs Interlaken Ost ab 13.30 Uhr steht, 976 für Interlaken Ost ab 09.41. Maschinist Rüeegsegger hatte somit viertel vor Zehn am Morgen erstmals beim «Langsam vorwärts» den Dampfregler geöffnet und war mit Sicherheit froh, als er nach nächtlicher Rückkehr in Interlaken Ost um 00.18 Uhr vom Schiffführer durch das Sprachrohr das «Fertig, danke» hörte.

Auch das Kommerzielle wurde nicht vergessen: Das Institut «Burg» hatte «einen Minimalgarantiebetrag von Fr 90.– zu leisten (60 gewöhnliche Retourbillette Iseltwald–Interlaken à Fr. 1.50 = Fr. 90.–)». Der Kassier hatte das «mittelst Koll. Billet» zu verrechnen und damit auch das noch geklärt war: «Solches ist mit dem Spezialbericht anher zu senden».

Immerhin: Wären zufällig sonst noch Nachtausflügler aus Iseltwald zu später Stunde in Interlaken gewesen, dann hätten diese mitfahren dürfen, auf der Extrafahrt, wenn «sie ein gewöhnliches einfaches oder Retourbillet zur Hand» gehabt hätten. Es ist anzunehmen, weil nicht geregelt, dass die Teilnahme am Symphoniekonzert nicht Bedingung war.

Betrachten Sie die historischen Dokumente im Detail unter dampferfreunde.ch/news/ein-juli-abend-im-jahr-1949



Liebe Kinder

Ich bin so fasziniert von diesen über 100-jährigen Raddampfern Blümlisalp und Lötschberg, die auf dem Thuner- und dem Brienersee 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).

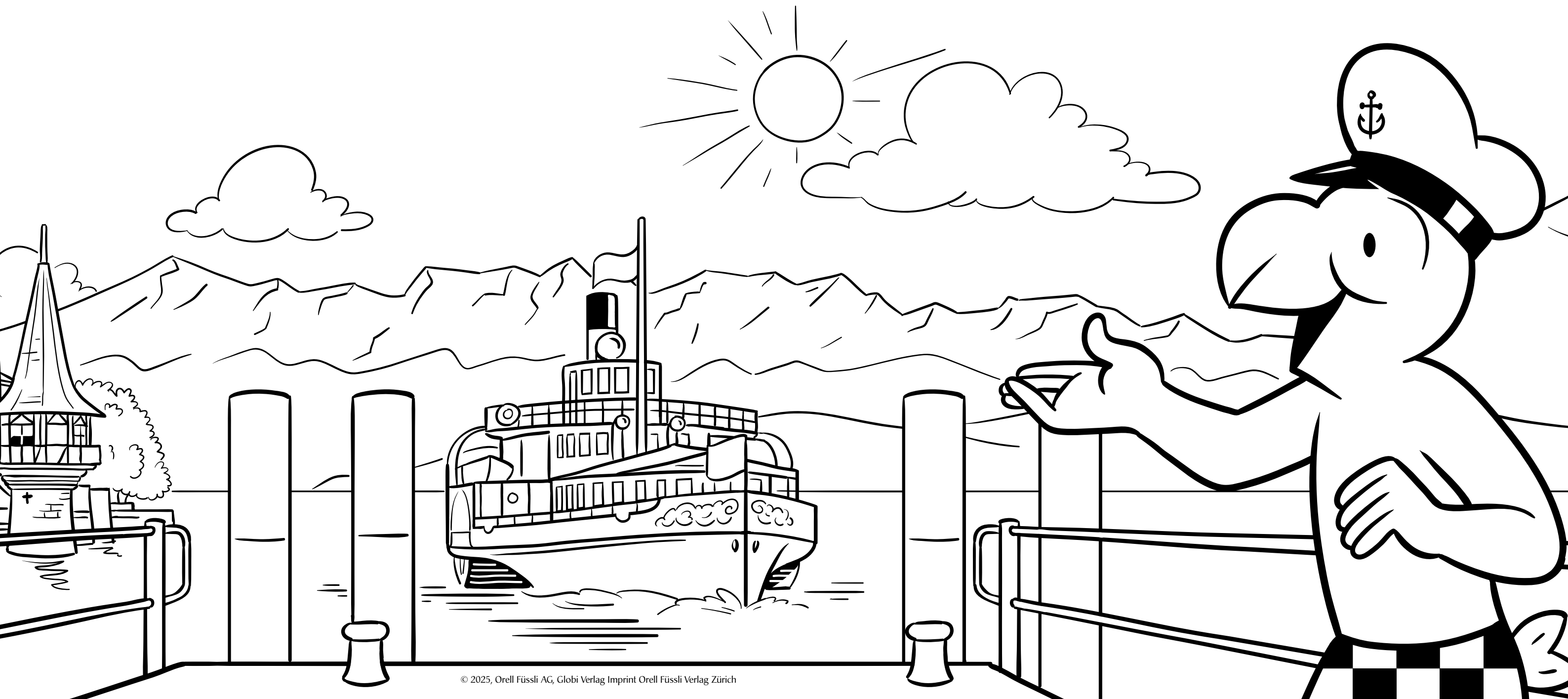
Schicke deine Zeichnung an:
Freunde der Dampfschiffahrt
Thuner- und Brienersee,
3600 Thun.

Vorname

Nachname

Strasse/Nr.

PLZ/Ort



«Die Dampfschiffe sind unsere Leuchttürme»

Jan Cermak leitet seit einem Jahr die BLS Schifffahrt. Als Marketingprofi will er die Schönheit der Berner Oberländer Seen in die Welt hinaustragen. Eine besondere Rolle spielen dabei die Dampfschiffe.



Jan, was waren deine schönsten Momente im ersten Jahr?

Jan Cermak: Für mich ging es darum, mich möglichst rasch einzuarbeiten. Besonders beeindruckt hat mich, mit wie viel Leidenschaft, Freude und Fachkompetenz unsere Crew arbeitet. Es macht Freude, Teil dieses Teams zu sein.

Hast du ein Lieblingsschiff?

Nein, ich muss das grosse Ganze im Blick behalten. Ich finde unsere beiden Seen unglaublich schön und bin gerne auf ihnen unterwegs. Ich habe in diesem Jahr gelernt, dass eine Schifffahrt bei jedem Wetter ihren Reiz hat.

Du hast bei Kambly viel Erfahrung im Marketing und Verkauf gesammelt. Welche Bedeutung hat Marketing für die BLS-Schifffahrt?

Marketing spielt eine zentrale Rolle – heute mehr denn je. Besonders in den sozialen Medien können wir unsere Zielgruppen sehr gezielt ansprechen. Wir müssen in die Welt hinausragen, wie schön es auf unseren Seen ist und was der Gast bei uns erleben kann. Die Marketingabteilung ist aber auch unser Innovations-Labor. Sie kennt die Trends und zukünftigen Bedürfnisse der Gäste und entwickelt entsprechende Angebote.

Zum Beispiel?

Ein aktueller Trend sind kürzere Fahrten. Viele Gäste – ob einheimische Familien oder internationale Touristen – möchten etwa eine Stunde auf dem See verbringen, den Fahrtwind geniessen, Erinnerungsfotos schiessen und danach wieder zurückkehren.

Woher kommen eure Passagiere?

Der wichtigste Markt ist die Schweiz. Gleichzeitig sind Fernmärkte entscheidend, um unsere Schiffe auch bei schlechtem Wetter oder in der Nebensaison auszulasten.

Was heisst das konkret?

Schweizer Gäste kommen vor allem bei schönem Wetter. Internationale Touristen hingegen wollen etwas erleben, wenn sie da sind, unabhängig davon, ob es regnet, schneit oder die Sonne scheint. Besonders wichtig sind für uns China, Korea, Indien, die Golfstaaten und natürlich Amerika. Südostasien gewinnt an Bedeutung, da Gäste aus dieser Region ausserhalb unserer Hauptsaison reisen, etwa im Frühling oder gegen den Winter.

Eure Werbung zeigt auffallend oft die Dampfschiffe. Zufall?

Nein! Die Dampfschiffe sind klar unsere Flaggschiffe. Es sind die Leuchttürme, die wir auf den beiden Seen haben. Sie werden entsprechend gepflegt, wir tragen Sorge und stecken viele Mittel hinein, auch dank der Dampferfreunde, die uns kräftig unterstützen. Natürlich könnte man auch mit Motorschiffen werben. Aber Dampfschiffe sind einzigartig, jedes hat seinen eigenen Charme.

Stimmt es, dass Dampfschiffe mehr Passagiere anziehen als Motorschiffe?

Ja, es gibt Leute, die extra wegen eines bestimmten Schiffes kommen. Wir geben im Fahrplan an, wann die Dampfschiffe fahren. Es gibt ganz viele Leute, die Kindheits-erinnerungen mit den Dampfschiffen verbinden.

Was hat zum Entscheid geführt, auf den Winterdampf zu verzichten?

Mehrere Gründe haben eine Rolle gespielt: Zunächst einmal die personellen Ressourcen.

Um das Dampfschiff zu betreiben, werden 6 Crewmitglieder benötigt, die dann auf den Motorschiffen oder in der Werft fehlen. Ein weiterer Punkt ist der Unterhalt. Bei einem über 100 Jahre alten Schiff liegt das Hauptaugenmerk auf einer ausreichenden Unterhaltsphase, um den Betrieb langfristig sicherzustellen. Dazu müssen wir künftig die gesamte Wintersaison nutzen. Schliesslich gibt es auch ökologische und ökonomische Überlegungen. Das Schiff im Oktober aus dem Verkehr zu ziehen, es auszuräumen, um nur für kurze Zeit Instandhaltungsarbeiten ausführen zu können, und es anschliessend wieder für wenige Tage in Betrieb zu nehmen, ist äusserst ineffizient, wirtschaftlich teuer und auch ökologisch nicht sinnvoll.

Wie geht es mit dem Dampfschiff Spiez weiter?

Wir haben im Herbst mit dem «Spiezlerli» Publikumsfahrten durchgeführt, die die Fahrgäste erfreuten. Aktuell prüfen wir, wie und wann wir auch im laufenden Jahr das «Spiezlerli» für Publikumsfahrten einsetzen können.

Wie weit ist die Planung für das neue Schiff?

Momentan prüfen wir diverse Angebote, die eingegangen sind. Das neue Schiff wird auf den Winterbetrieb ausgelegt sein. Wir können noch nicht sagen, wann es in Betrieb genommen wird.

Ein neues Schiff ist in Planung und gleichzeitig werden ältere Schiffe stillgelegt?

Das hat mit veränderten Gästebedürfnissen zu tun, wie zum Beispiel dem Wunsch nach ganzjähriger Schifffahrt – etwas, das unsere aktuelle Flotte nicht leisten kann. Ein Unternehmen muss sich aber auch ständig weiterentwickeln. Wir sind einerseits der Tradition verpflichtet, wollen gleichzeitig aber auch die Innovationsbestrebungen nicht ausser Acht lassen. Neben Gästen, die die historische Atmosphäre unserer Dampfschiffe schätzen, gibt es auch viele, die moderne Schiffe bevorzugen. Und nicht zuletzt freut sich unsere Crew, mit modernster Technik arbeiten zu können.

Jan Cermak hat Ökonomie an der HSG in St. Gallen studiert. Bevor er zur Schifffahrt kam, hat er für den Feingebäckhersteller Kambly in der Geschäftsleitung den Direktverkauf verantwortet. Er kommt aus Langnau und ist 46 Jahre alt.

Was sind die grössten Herausforderungen für die Schifffahrt in den nächsten Jahren?

Ziel der Schifffahrt ist es, sich als rentables und attraktives Tourismusunternehmen zu etablieren. Was uns in den nächsten Jahren beschäftigen wird, sind der Fachkräftemangel, die gästeorientierte Angebotsgestaltung, die Generierung genügender finanzieller Mittel zur Erneuerung der Infrastruktur, sowie der Weg zur CO₂-Neutralität bis im Jahr 2050.



Vom Kessel bis zum Kamin: Die Leidenschaft für Dampf erleben

Ein Verein betreibt zwei Dampfboote auf dem Brienzersee.
Wir heizen eines ein.



Das Dampfboot rollt auf Rädern aus dem Depot an. Am Kamin flattern Wimpel mit den Kantonswappen, am Bug einer mit dem Brienzer Löwen. Über eine Rampe rumpelt das Gefährt ins Wasser, wo sich die Valhalla vom Trailer löst und in den Brienzersee gleitet. Sie ist eines der zwei Dampfboote, die der Brienzer Dampfbootverein betreibt.

kommt der Nachschub direkt aus dem See. Nils erklärt das Spiel mit Wasser und Feuer: «Wenn wir zu wenig Dampf haben, können wir nicht fahren. Haben wir zu viel Dampf, passiert nichts, weil das Sicherheitsventil aufgeht. Aber wenn wir zu wenig Wasser haben, schmelzen die Heizrohre im Kessel und verursachen einen grossen Schaden.»

vertritt. Seit einem Jahr sind sie als Verein organisiert, der das Feuer für den Dampf erhalten und weitergeben will.



Zum Anfeuern verteilt Nils Anzündholz auf dem Rost im Rohr unter dem Kessel. Später kommt die Kohle drauf. Bald steigt dunkler Rauch aus dem Kamin. Die Asche fällt durch die Gitterstäbe in eine Wasserschale, wo sie abkühlt und später entsorgt wird. Nun brauchen wir eine Stunde Geduld, bis der Kessel mit 8 bar ausreichend Druck für die erste Fahrt erreicht.



«Das Wichtigste ist, dass immer genügend Wasser im Kessel ist», erklärt Nils Wettach die goldene Regel des Dampfbootfahrens. Am Steg beim Camping Aaregg am oberen Ende des Brienzersees füllt er mit einem Gartenschlauch etwa 40 Liter Wasser in den Kessel der Valhalla. Während der Fahrt

Inzwischen schleppt Kurt Will Kohle auf das Dampfboot. Der Kohlebunker fasst 30 bis 40 Kilogramm, was aber nicht für den ganzen Tag reicht. Kurt ist Mitbegründer der Gemeinschaft, die das Dampfboot 1996 auf den Brienzersee gebracht hat, während Nils als Sohn eines Gründers die nächste Generation



I



2



3

Kurt erzählt derweil von seiner Kindheit in der Nähe der Brienz Rothorn Bahn. «Es war immer ein Ereignis, wenn im Frühling die erste Dampflok wieder in Betrieb ging», erzählt er. Die Begeisterung für die Dampftechnik liess ihn nicht mehr los. Beruflich hat er lange als Dampf-Lokomotivführer gearbeitet, privat hat er sich in der IG Brienzerseedampf engagiert, wo er 25 Jahre lang im Vorstand war. «Auf dem See kann man die Fahrtroute selbst wählen», sinniert Kurt. «Im Gegensatz zur Eisenbahn, wo man an den Fahrplan gebunden ist, ist es auf dem Wasser gemütlicher. Man ist näher bei den Passagieren und kann ihnen zeigen, wie die Dampftechnik funktioniert.»



Endlich ist der magische Moment da, in dem das kalte Metall zum Leben erwacht: Ventile werden geöffnet, Dampf zischt, die Maschine macht die ersten ruckartigen Bewegungen, dreht dann immer flüssiger. Im Prinzip funktioniert sie gleich wie die Maschine auf dem Dampfschiff Lötschberg. Nur ist sie viel kleiner und sie treibt kein Schaufelrad, sondern eine Schraube an. Einen Unter-

Die beiden Dampfboote Valhalla und Steamchen (1) werden von Enthusiasten wie Nils Wettach (2) betrieben. Geld verdient der Verein mit einer Dampf-Kaffeemaschine (3).

schied gibt es aber: «Die Leute denken immer, die Maschine sei 100 Jahre alt», sagt Nils und schmunzelt. Tatsächlich aber hat die Valhalla Jahrgang 1986. Der Rumpf aus glasfaserverstärktem Kunststoff, auch als Fiberglas bekannt, ist 6,30 Meter lang. Die Passagiere sitzen auf Holzbänken entlang der Bordwand. Das zweite Dampfboot des Vereins ist das «Steamchen», das 1995 in Deutschland gebaut wurde. Es ist mit 7,20 Metern etwas grösser als die Valhalla und verfügt über eine Kajüte.



Wie das grosse Dampfschiff brauchen auch die kleinen Boote im Winter viel Pflege. «Wir machen so viel wie möglich selbst. Ersatzteile können wir nicht im Laden kaufen», sagt Nils, der selbst Polymechaniker ist. Auch gibt es kaum Pläne von den Booten, so dass viel getüftelt werden muss. In diesem Winter wurden die Kesselrohre des «Steamchen» ersetzt, eine Arbeit, die nur von einem zertifizierten Betrieb ausgeführt werden darf. Ausserdem wurden die Aufbauten abgeschliffen und neu gestrichen, sowie der Rumpf neu lackiert. Neben viel Arbeit muss der Verein hohe Kosten stemmen.



Geld erwirtschaftet der Verein mit öffentlichen Rundfahrten. «Wir wollen nicht reich werden, sondern den Leuten die Dampftechnik näherbringen», sagt Nils. Deshalb gibt

es keine festen Fahrpreise, sondern ein Kässeli für freiwillige Beiträge. Wichtigere Einnahmequellen sind Sonderfahrten und der Betrieb einer selbst gebauten Dampf-Kaffeemaschine. Dabei wird Dampf durch zwei Kupferspiralen geleitet, die in die Tasse eintauchen. Die Maschine bringt 1,5 Liter eiskaltes Wasser in 12 Sekunden zum Kochen. «Der Kaffee schmeckt wie zu Hause, doch es ist eine schöne Zeremonie», sagt Nils. Die Maschine kam auch zum Einsatz, um Spenden für die Rettung des Dampfschiffs Blümlisalp zu sammeln, für den Unterhalt des Dampfschiffs Lötschberg oder um für die Schifffahrt im Berner Oberland Werbung zu machen, zum Beispiel im Europapark Rust. Nach dem heftigen Unwetter vom vergangenen August musste die Saison vorzeitig beendet werden, was der Verein in der Kasse spürt.



Da zieht jemand am Seil über den Köpfen der Crew, ein Dampfpfiff ertönt. Noch schnell die Schweizerfahne am Heck der Valhalla gehisst und schon stechen wir in See. Der Blick wird frei auf das Dorf Brienz, dessen Geschichte eng mit der Dampftechnik verbunden ist, und das mit dem Dampfschiff Lötschberg, der Brünig Dampfbahn, der Brienz Rothorn Bahn und eben dem Dampfbootverein die Herzen höher schlagen lässt.



Brienzerseedampf.ch

UNSER MITGLIED

Dudelsack ruft Dampfschiff

Beat Affolter weckt das Dampfschiff Lötischberg mit schottischen Klängen aus dem Winterschlaf.



Wenn Beat Affolter an der Schiffslände in Bönigen auftaucht, geraten die Touristen aus dem Häuschen. Sie zücken ihre Kameras, fotografieren, ziehen ihn für ein Selfie am Arm, bevor sie weiter zum Bus nach Iseltwald hasten. Tatsächlich gibt der Berner Oberländer im traditionellen Kilt und mit geschultertem Dudelsack ein fotogenes Sujet ab. Jeden Frühling begrüsst er das Dampfschiff Lötischberg mit schottischen Klängen zur ersten Fahrt der Saison.

«Ich liebe es, Sachen zu tun, die nicht alltäglich sind», sagt Affolter. Weil er einen starken Bezug zu Dampfschiffen hat, kam er vor vier Jahren auf die Idee, an der Schiffslände mit dem Dudelsack aufzuspielen. Mit Dudeln hat seine Musik allerdings nichts zu tun. Korrekt heisst das Instrument denn auch Great Highland Bagpipe, was besser zu dem imposanten Instrument mit den drei abstehenden Drones (Pfeifen) passt, das um die 80 Dezibel laut ist. Es zu spielen ist eine Kunst: «Es braucht viel Übung, um den Druck im Bag (Luftsack) konstant zu halten», erklärt Affolter. Mit der Blowpipe (Mundstück) bläst er Luft in den Bag, mit dem Arm reguliert er den Druck, auf dem Chanter (Flöte) kann er neun Töne spielen, die drei Drones erzeugen das konstante Brummen. Eine Besonderheit der Bagpipe ist, dass man die Töne nicht unterbrechen kann. Um einen

Unterbruch zu schaffen, wird eine Verzierung aus einigen schnellen Tönen, ein sogenanntes Embellishment, gespielt.

Beat Affolters Lieblingslied ist «When the Battle's O'er», auch eine Anspielung auf seine kürzliche Pensionierung nach 44 Jahren bei der Eisenbahn. Er hat seinen Traumberuf Bahnhofsvorstand gelernt. Lange arbeitete er für die SBB in Luzern und Flüelen, wo er das Dampfschiff Gallia für sich entdeckte. Oft blieb er auf dem Schiff und fuhr mit in die Werft, wo er der Crew beim Staubsaugen half. Später wechselte er als stellvertretender Leiter Betrieb zu den Jungfraubahnen, danach arbeitete er bei der BLS in der Fahrplanung.

Die Great Highland Bagpipe entdeckte Affolter in den 80er Jahren während eines Sprachaufenthaltes in London. Sofort war er fasziniert von diesem Instrument. Doch es sollte noch einige Jahre dauern, bis er selbst mit dem Spielen begann. 2019 war es dann so weit. Getreu dem Motto «To make a Piper go seven years» erfordert das Instrument viel Geduld und noch mehr Übung. Bald wird Affolter die sieben Jahre erreicht haben. «Das Spielen ist ein schöner Ausgleich und ein gutes Kopftraining, da die Stücke auswendig gespielt werden», sagt er. Sein Repertoire umfasst mittlerweile 25 Stücke. Meist musiziert Affolter allein. Doch einmal hat er am Umzug beim Basel Tattoo mitgespielt –

der grossen Musik-Show nach dem Vorbild des Royal Military Tattoo im schottischen Edinburgh. Das hat ihn beeindruckt und gefordert. «Man steht so nah zusammen, dass man sich selbst nicht spielen hört», erzählt er. Ausser, wenn man falsch spielt.

Auf dem Schiff ist Affolter heutzutage selten anzutreffen, da er Menschenmassen meidet. Viel lieber geht er in den Wald und sucht Pilze. Um nicht nur Eierschwämme und Steinpilze zu kennen, trat er dem Verein für Pilzkunde Interlaken und Umgebung bei, dessen Präsident er heute ist. Zudem reist er gerne mit seinem 25 Jahre alten Camper «Muneli» durch Europa. Ferien sind auch der Grund, warum er das Dampfschiff Lötischberg noch nie mit seiner Musik in die Winterpause verabschieden konnte. Wer weiss, vielleicht klappt es in diesem Jahr?

Beat Affolter engagieren: 079 227 73 54

LESERSEITE

Leserfoto



Im warmen Herbstlicht gleitet das Dampfschiff Spiez auf der gekräuselten Aare. Dampf steigt aus der Pfeife – fast glaubt man, das «Spiezerli» zu hören. Das Bild hat Bruno Engel während der letztjährigen Herbstfahrten aufgenommen.



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

DS Helvetia



DS Helvetia, wahrscheinlich 1957/58
Quelle: Foto Willen, Sammlung Jürg Meister

Unser Experte, Dr. Jürg Meister schreibt dazu: «Wem auffällt, dass das Steuerhaus sehr hoch erscheint, sieht richtig: Es war gegenüber Beatus/Bubenberg um 35 cm erhöht, damit der Raum rundherum für Passagiere genutzt werden konnte. Aber das fällt erst auf, wenn die Bänke im Winter entfernt sind.»



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. 45



ERSCHEINT IM HERBST 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

