



Nr. 45 / September 2025

Dampf-Blatt

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

Editorial

Fahrplan Winter 2025/26

Thunersee

Pinself weg, Steuerrad her

Geschichten von 1949

**Kassier Häsler darf singen und
Witwe Abegglen kann auf den Markt**

Globi auf dem Thuner- und Brienzersee

2 Küche

Kochen mit Pfiff

Selbst in der Kombüse spürt man die entspannte Stimmung – hier wird mit Liebe gekocht

10

Brienzersee

Unter Deck

Versteckt unter Deck gab es auf dem Dampfschiff Lötschberg früher Betten und Räume für die Mannschaft. Was ist davon geblieben? Wir schauen nach.

12

6 Housi, der Dampferfreund aus Deutschland

14

8 Leserfoto

15

DS Beatus

16



EDITORIAL

Teamwork!

Liebe Leserin, lieber Leser

Sie stehen an einer Ländte, warten auf das Schiff. Sie freuen sich auf eine Fahrt über den Oberländer See, auf die kühle Brise, auf einen Tratsch mit Freunden, auf einen Kaffee mit Kuchen oder einen passenden Drink zum Apéro. Können Sie haben – steigen Sie ein (aber bitte rassig, der Schiffführer schaut schon auf die Uhr!).



Hinter «all dem», dem Anlegen, dem Zu- steigen, dem Kaffee oder dem Glas Weiss- wein (vom Thunersee), ja nur schon dem «Wegfahren», steckt eine Arbeitsform: Zusammenarbeit, oder zeitgemäss: Team- work. Nein, als Gast, als Leserin, müssen Sie sich nicht mit meiner oberlehrerhaften Definition beschäftigen, Sie dürfen, Sie sol- len geniessen, im besten Sinne die «Seele baumeln lassen». Dafür sorgt das Team, die Besatzung – und hier beginnt es schon: Es sind an Bord zwei Teams, die Nautiker, die in den blauen Uniformen, und die Gastronomen, jene von der Restauration. Bei beiden ist in sehr ausgeprägter Form ein Zusammenwirken mit dem Kollegen links, der Kollegin oben (oder unten) nötig.

Titelbild: Das festlich beflaggte Dampfschiff Blümlisalp fährt in den Sonnenuntergang.

Impressum

Auflage: 17580 Exemplare

Ökologisch gedruckt im Kanton Bern auf umweltfreundlichem Papier

Freunde der Dampfschiffahrt 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: Aline Veugel und

Sonja Berger (www.weberagentur.ch)

Vielleicht haben Sie geschmunzelt, weil der offensichtlich noch sehr frische Matrose seinen Seilwurf beim ersten Versuch nicht über, sondern neben den weissen Pfosten setzte. Der zweite Wurf kam dann umso präziser genau mit der Schlinge über dem metallenen Poller zu liegen. Oben, auf der Brücke, auf dem Nock vor dem Steuerhaus, beobachtete der Schiffführer sowohl den ersten wie auch den zweiten Wurf genau. Sein Handeln, mit dem Steuerruder, mit der Schiffsmaschine, ist darauf ausgerichtet, möglichst punktgenau, möglichst anschlag- frei das schwere Schiff an die Ländte zu ma- növrieren. Das Vertäuen, mit dem Seilwurf, ist Teil seines Manövers, seiner laufenden Überlegungen. Ändert sich die Situation mit dem ersten Seil, muss der Leader, muss die Leaderin oben reagieren. Teamwork eben.

Viele Gäste verbinden eine Schifffahrt mit einem Essen. Vorbei die Zeiten, da man sich mit einem «Faustbrot» begnügen musste. Gastronomie auf hohem Niveau wird ge- boten (und immer mehr auch erwartet). Wer dahinter steckt und wo dieser meist «Unsichtbare» seinen Arbeitsplatz als Teil des Gastroteams hat, das können Sie im vorliegenden Dampfblatt nachlesen. Der Beispiele gibt es viele, wie, wann und wo «Teamwork» bei der Schifffahrt spielt. Zwi- schen denen draussen auf dem Schiff und denen drinnen «im Büro», in der Unterhalts- planung, bei kurzfristig nötigen Reparaturen, beim Bestellen des Brennstoffes für den Antrieb, bei der Disposition von Ersatz, wenn ein Teammitglied ausfällt. Geradezu vorbildhaft, wie «vor oder nach der Fahrt», im Unterhalt, in der Werft, unabhängig vom «Gold auf den Schultern», den Grad- abzeichen an den Ärmeln, zusammen- gewirkt wird. Alle beteiligen sich, wenn die Decks mit Druckwasser aus dem Schlauch

und Fegbürste gereinigt werden, wenn Wimpel aufgezogen oder auf den «stillen Örtchen» der Vorrat an ebenso stillen Papierrollen ergänzt werden muss.

Teamwork besteht auch zwischen der BLS Schifffahrt Thuner- und Brienzersee und «dem Verein». Hinter dem Dampfblatt steckt der Förderverein der Dampferfreunde, steckt eine «Community» von (Dampf-) Schiff- begeisterten. Die Kämpfe um die Rettung der Schaufelraddampfer Blümlisalp und Lötsch- berg liegen Jahrzehnte zurück. Heute geht es darum, miteinander, im Teamwork, die deutlich über 100 Jahre alten Kulturgüter aus Eisen, Stahl, Holz und Farbe zu erhalten. Das nötige Zusammenspiel ist klar: Die einen wirken, drinnen und draussen, suchen nach Wegen, um altersbedingte Schäden zu reparieren, um Ersatzteile mühevoll als Einzelstücke herzustellen. Die anderen, der Förderverein, sucht und sammelt, Sympathi- santen, Freunde, Gönner, die mit vielen Einzelbeiträgen mithelfen, die hohen Mehrkosten eines Dampfers mitzutragen.

Lassen Sie, liebe Leserin, lieber Leser, sich auch ins Teamwork einbeziehen? Unterstützen Sie den Förderverein mit einem Beitrag – oder lassen Sie sich zu einer weiteren Fahrt als Gast, als Geniesserin bewegen? Getreu dem Motto: Auch Reisende zählen und zahlen!

So oder so – ich grüsse Sie und wünsche Ihnen gutes Sein!

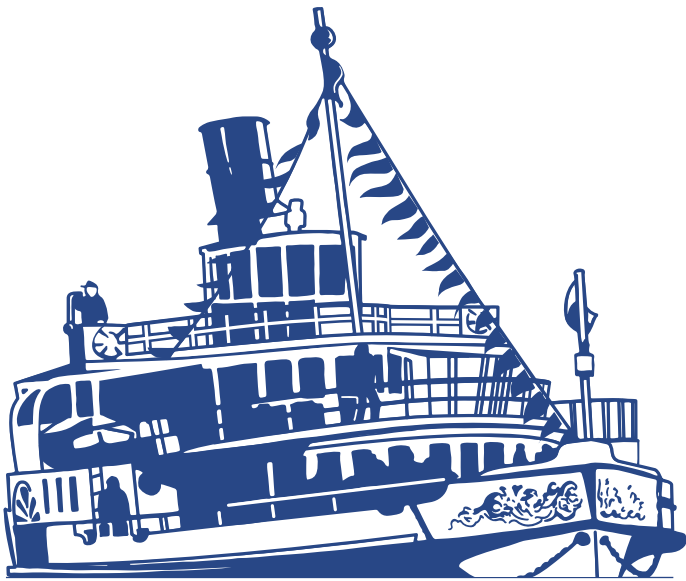
Mit Dank,

David-André Beeler
Präsident Freunde der Dampfschiffahrt Thuner- und Brienzersee

TERMINE UND ZEITEN

Fahrplan Winter 2025/26

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



DAMPFER-FAHRPLAN

Öffentliche Fahrten DS Spiez
31. Oktober bis 2. November 2025

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

7. November bis 9. November 2025

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

Sonderfahrt – nur Spezialbillette gültig. Keine Ermässigungen für GA/Halbtax/ Seepass oder andere Pauschalfahrausweise. Tickets sind nur online im Vorverkauf erhältlich unter bls-schiff.ch/fahrten-ds-spiez

Saisonstart Thuner- und Brienzersee:
Thunersee: 28. März 2026
Brienzersee: 3. April 2026



Vorverkauf und Tischreservation:
bls-schiff.ch/ticket

Fondue-Chinoise-Schiff
Freitags, 14.11.–19.12.2025 /
16.1.–27.2.2026

Fondueschiff
Samstags, 15.11.–20.12.2025 /
17.1.–28.2.2026

Weihnachtsschiff
Mittwoch, 24.12.2025

Silvesterschiffe
Mittwoch, 31.12.2025
MS Schilthorn mit «Chronicles of Sunshine»
MS Berner Oberland mit «ChueLee»

DinnerKrimi-Schiff
Freitags, 30.1.2026 / 13.2.2026 / 6.3.2026



Weitere Infos:
bls-schiff.ch/unterwegs

WINTERFAHRTEN THUNERSEE

Mittagsschiff
Täglich, 13.10.2025–27.3.2026

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
Sonntags, 19.10.–7.12.2025
Beginnen Sie Ihren Sonntag mit einem gemütlichen Brunch auf dem Schiff.

Thun	ab 9.40
Interlaken West	an 11.49
Interlaken West	ab 12.10
Thun	an 14.20

Sonntags, 14.12.2025–22.3.2026

Thun	ab 9.40
Thun	an 11.05

Rundfahrt
Täglich, 13.10.–13.12.2025

Thun	ab 9.40 und 14.40
Thun	an 14.20 und 17.20

Rundfahrt via Spiez mit Halt an Stationen gemäss Fahrplan.

Änderungen vorbehalten.



T H U N E R S E E

Pinzel weg, Steuerrad her

Der Zufall führte sie zur Schifffahrt.
Harte Arbeit brachte Irene Ryser ins Steuerhaus.



Die Tür zum Steuerhaus steht offen. Warmes Licht der untergehenden Sonne fällt durch die Scheiben, Schatten tanzen über historisch anmutenden Armaturen, Hebeln und Anzeigen. Irene Ryser steht konzentriert am hölzernen Steuerrad des Motorschiffs Stockhorn – als hätte sie nie etwas anderes getan. In der Ferne überquert das Dampfschiff Blümlisalp den Thunersee. Das Schiff, das alles ins Rollen brachte. Ihr Traum: eines Tages dort am Steuer zu stehen.



Dabei begann alles ganz anders. Aufgewachsen im Simmental, lernte Ryser Malerin. Der Zufall führte sie in die Thunerseewerft, wo sie für zwei Wochen aushalf und auf dem Dampfschiff Blümlisalp Möbel und die Innenräume strich. Die Blümlisalp liess sie nicht mehr los und so wechselte sie einige Jahre später zur Schifffahrt. Nach nur zwei Saisons legte sie diesen Frühling die erste Prüfung zur Schiffsführerin ab. Seither darf sie Schiffe mit bis zu 300 Passagieren steuern (Kategorie BII/1, siehe Kasten).

Aktuell ist sie im Berner Oberland die einzige Frau, die ein Passagierschiff steuern darf. «Das ist für mich eine Ehre und ich hoffe, auch andere Frauen dazu motivieren zu können», sagt sie. Zwar steigt der Frauenanteil auf den Schiffen an.

Dennoch musste sie sich in den ersten Monaten in der Männerwelt behaupten. Bei der Prüfung war sie deshalb besonders nervös. Heute aber fühlt sie sich als Schiffsführerin akzeptiert.

«Am Anfang hat es mich gegruselt, mit dem Schiff an die Ländte zu fahren», erzählt Irene Ryser. Das war mit dem Motorschiff Stockhorn, dem kleinsten der Flotte, das dennoch so lang ist wie zwei Gelenkbusse. Mit der Übung kam die Sicherheit. Heute freut sie sich darauf, in der kommenden Saison eines der grösseren Schiffe zu übernehmen, vielleicht die Bubenberg oder die Stadt Thun. Während sie spricht, dreht sie unentwegt am Steuerrad. «Eine Herausforderung ist, dass das Schiff geradeaus fährt», erklärt Ryser.

«Manchmal ist es recht zappelig und man muss oft hin und her lenken.»

Wie beim Autofahren beginnt der Weg ans Steuer auch in der Schifffahrt mit Theorie – allerdings deutlich umfangreicher. «Man hat drei Monate lang kein Leben mehr», sagt Ryser. Nach Feierabend musste sie täglich mindestens eine Stunde lang die Antworten auf 900 Fragen auswendig lernen. Die Prüfung dauerte vier Stunden.

Nach der Theorie kommt die Praxis. 35 Tage hatte Irene Ryser Zeit, das Steuern eines Schiffes zu lernen. An der praktischen Prüfung musste sie verschiedene Manöver



vorzeigen, darunter zum Beispiel das berühmte Mensch-über-Bord-Manöver. Was ich nie erleben möchte, ist ein Feuer an Bord sagt Ryser und zählt auf, an was sie in einem solchen Fall alles denken muss: Schauen, dass die Passagiere aus dem Gefahrenbereich gebracht werden, dass sie Schwimmwesten anziehen, die Rettung alarmieren, das Schiff möglichst schnell an eine Ländte steuern und natürlich auch das Feuer löschen. «Das ist wohl die hektischste Situation, die man auf einem Schiff erleben kann.» Bei der Prüfung sei ihr dieses Manöver gut geglückt.

Auf dem See, fernab von Manövern und Notfallszenarien, findet Ryser das, was sie am meisten schätzt: die Natur mit all ihren Launen. «Auf dem See hat man interessantes Wetter, starke Winde, ein Gewitter oder, wie heute, einen besonders schönen Sommerabend.» Mit dem Fernglas sucht sie die Wasseroberfläche ab. Auf dem Radarschirm hat sie ein Fischernetz entdeckt, das von blossen Auge kaum sichtbar ist.

Das Steuer wieder fest in der Hand, den Blick auf das Dampfschiff, das hinter dem Spiezberg verschwindet. «Unsere Zeit ist sehr schnelllebig», sagt Ryser. Deshalb fasziniert sie die Blümlisalp: «Die alte Dampfmaschine funktioniert heute noch. Bei modernen Schiffsmotoren müssen regelmässig Teile ausgetauscht werden.» Noch steht sie nicht dort im Steuerhaus. Aber sie ist auf Kurs.

Sie ist aktuell die einzige Schiffsführerin im Berner Oberland [1]. Irene Ryser am Steuer des Motorschiffs Stockhorn [2].

Schiffsführerpatente im Überblick

Kat. A: Motorschiffe ab 8 PS

Kat. B: Fahrgastschiffe mit mehr als 12 Passagieren. Es gibt Unterkategorien: B1 für Schiffe mit bis zu 60 Passagieren (keines in der Flotte der BLS Schifffahrt). BII/1 bis zu 300 Passagieren (MS Stockhorn und MS Schilthorn). BII/2 unbeschränkt (alle anderen Motorschiffe). BIII Dampfschiffe

Kat. C: Güterschiffe

Kat. D: Segelschiffe mit einer Segelfläche ab 15 m²

Kat. E: Schiffe besonderer Bauart
Weitere Informationen und Ausnahmen:
www.schiffsfuehrerausweis.ch

GESCHICHTEN VON 1949

Kassier Häsler darf singen und Witwe Abegglen kann auf den Markt

Leadership war noch kein Begriff 1949. Schon gar nicht in einer hierarchischen Organisation wie dem Schiffsbetrieb Thuner- und Brienzersee. Das Wort Befehl findet sich zwar nur im Titel der rund 100 Anordnungen von 1949, die im abgegriffenen grünen Ringordner erhalten geblieben sind, aber herauslesen lässt sich schon, wo entschieden wurde und wann zu gehorchen war.

Die trockenen Kurszuteilungen von Schiffen wurden für die Sonntage jeweils in zwei oder drei Varianten aufgestellt, teilweise gar kurzfristig noch mit einer Version «D» ergänzt. Das Personal für die sicher, eventuell, eher nicht oder dann doch fahrenden Schiffe wurde zwei oder drei Tage im Voraus zugeteilt, umdisponiert, in Reserve gehalten, aus dem geplanten freien Tag an Bord beordert und dafür mit Ersatzfreitagen bedient. Gefragt wurde nicht, auf Sonderwünsche kaum Rücksicht genommen. Über das Betriebliche hinaus lässt sich vieles lesen, erahnen, erzählen. Die in der Betriebsdirektion bei der Ländte Interlaken West per Schreibmaschine verfassten und mit ersten Umdrucksystemen vervielfältigten Papiere, zeichnen Bilder aus dem Jahr 1949.



hiess von November bis März – Markttag ausgenommen – 3 angebotene Fahrten, erste Abfahrt ab Iseltwald 07.10, letzte Rückfahrt ab Bönigen 18.36, gefahren wurde über Ringgenberg. Und etwas hat sich bis heute erhalten: Schiffe fahren wie Züge, pünktlich, auf die Minute. Sonderfahrt ab Iseltwald nicht irgendwie 09.00 oder 09.05, Abfahrt nach Uhr: 09.08!

Am 13.4. für den 15.4. angeordnet: Verkaufsförderung und Kapazitätssicherung «Modus 1949» Mit Order No. 174/B (und Kürzel Ha für Betriebsdirektor Hager) legte der Sekretär «/K» für den Karfreitag vom 15. April 1949 fest, dass für den Thunerseebetrieb in drei Varianten zu denken sei. Bei ungünstigem Wetter wurde eine schwache Frequenz erwartet, die mit Variante A und den Schiffen «Niesen», «Oberhofen» und «Thun» zu bewältigen wäre. Bei schönem Wetter und guter Frequenz und Variante C wären die Halbsalonschiffe «Beatus», «Bubenber



«Stadt Bern» zusätzlich auf dem See unterwegs. Für jedes Schiff wurde eine Mannschaft festgelegt, die nach heutiger Lesart «auf Pikett» war. Entschieden wurde am Tag des Geschehens um 08.00 Uhr. Informieren musste sich jeder selbst, und zwar bei der Schiffsstation Thun, die «zur Auskunftgabe» von dieser Zeit an dauernd zu besetzen war. Das Publikum wurde aktiv beworben, auf dem Befehl ist notiert «Erster Ausgabetag von Tageskarten»!

Ostern (17./18. April 1949) schön und sommerlich warm! Keine Vorhersage von Meteo Schweiz eine Woche im Voraus, sondern aus dem Nachtrag No. 185 B/49 zu lesen: «Mit Rücksicht auf die aussergewöhnlich schöne und sommerlich warme Witterung und um grosse Verspätungen nach Möglichkeit zu vermeiden wird noch eine Variante D aufgestellt.» Neben der Anordnung von 8 Supplementskursen (Verstärkung eines Kurses mit einem weiteren Schiff) wurde geplant, auch noch DS «Helvetia» aufzuheizen. Angeordnet übrigens am Karfreitag, 15. April.

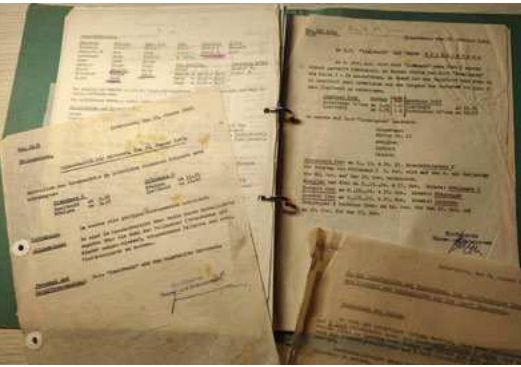
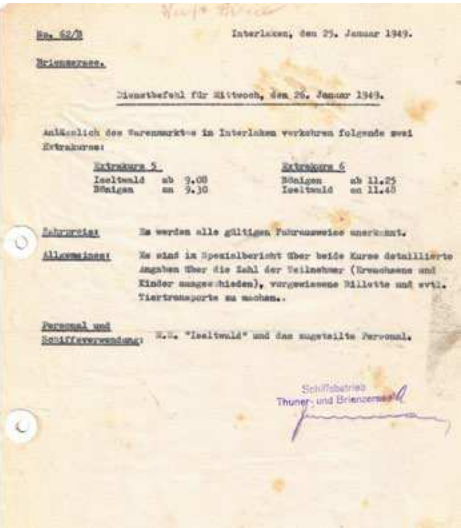
DS «Brien» bleibt liegen weil am 24. April um 09.00 Uhr für Variante A entschieden und die vier Angebote über den Brienzersee mit Motorschiff «Iseltwald» und dem Eindeckdampfer «Giessbach» gefahren wurden. Auch hier galt: Das «betr. Personal hat sich beim Ländter in Interl. Brsee zu erkundigen». Wie das erfolgte, wäre interessant zu wissen – wir schreiben 1949 und (Festnetz-) Telefonanschlüsse hatten die Hotels, der Pfarrer und der Arzt ...

Seien wir grosszügig – lassen wir ihn singen, den jungen Kassier Häsler II Offenbar hatte «Häsler II» Freude am Gesang. Ungünstig, dass er am Sonntag, 15. Mai 1949, Dienst hatte, auf MS «Iseltwald». Und zwar ungeachtet, dass genau an diesem

Sonntag in Ringgenberg der Sängertag die Chöre aus der Gegend vereinte. Weil zudem in Meiringen noch die Musikkapellen den Oberländischen Musiktag zelebrierten, war durchaus mit Reisen auf dem See zu rechnen, Iseltwald wurde am Abend mit einem Sonderkurs bedient. Einen freien Sonntag konnte der Betriebsdirektor dem jungen Kassier und Sänger daher nicht bieten, aber «chli entgäge cho» schon. Leadership 1949 eben! Gleich unter zwei Rubriken ist daher aus dem Dienstbefehl zu lesen: «Wenn keine Extrafahrten, kann Häsler II zwischen den Kursen 3401/3448 zum Besuche des Sängertages in R'berg frei machen.»

Auch Banker haben zu zahlen Nach Gesang und Blasmusik ging es auf dem Brienzersee mit einem Grossanlass weiter: «Mit den Delegierten der schweiz. Darlehenskassen (Raiffeisen), ca. 1500 Personen, ist am 16. Mai a.c. ab Interlaken Brsee eine 1¾ stündige Rundfahrt auszuführen.» Zum Einsatz kamen «Lötschberg», «Brien», «Giessbach» und «Iseltwald». Als Kapazität («auf keinen Fall zu überschreiten») wurden für das Motorboot 60 Personen, für das Flaggschiff 780 Personen vorgegeben. Auf der «Iseltwald» dürfte es eng geworden sein... Genau geregelt wurde im Befehl die Ländtenbenützung: DS «Lötschberg» hatte an der Ländte I so anzulegen, «dass beide Treppen benützt werden können».

Der Kapitän des «Lötschberg» hatte die Fahrgeschwindigkeit «in der Weise zu regeln, dass die anderen drei Schiffe in kurzer Distanz zu folgen vermögen und die Fahrt unter allen



Umständen um 15.15 Uhr in Interlaken Brsee endet.

A propos Controlling 1949: «Jeder Teilnehmer ist im Besitze eines Gutscheins für die Rundfahrt. Beim Einsteigen sind solche abzunehmen. Mittels Farbe ist die Schiffszuteilung geregelt, diese ist unbedingt einzuhalten. Die Zahl der Einsteigenden ist genau abzuzählen, damit eine Kontrolle zwischen abgenommenen Gutscheinen und Eingestiegenen durchgeführt werden kann.»

Auch die Beflaggung («nebst der Sonntagsbeflaggung die Wimpel») und der «Sonderbericht» waren geklärt. Letzterer, der Bericht, musste von jedem Schiff eingesandt werden. Offenbar war es jedoch nicht nötig, festzulegen, wer diesen zu verfassen hatte. (dab)

Der erwähnte Sänger-Kassier Häsler (auf DS Giessbach, mit dem Seil in der Hand) blieb dabei, über die ganze Dauer seines Berufslebens. Er erklärte dem Schreibenden Ende der 1970er mit der Geduld der langen Erfahrung, wie man Klassenwechsel und Schiffszuschläge als Saisonmatrose zu verkaufen hatte – ergänzt mit vielen weiteren Geschichten, die bis heute nachhallen ...

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).

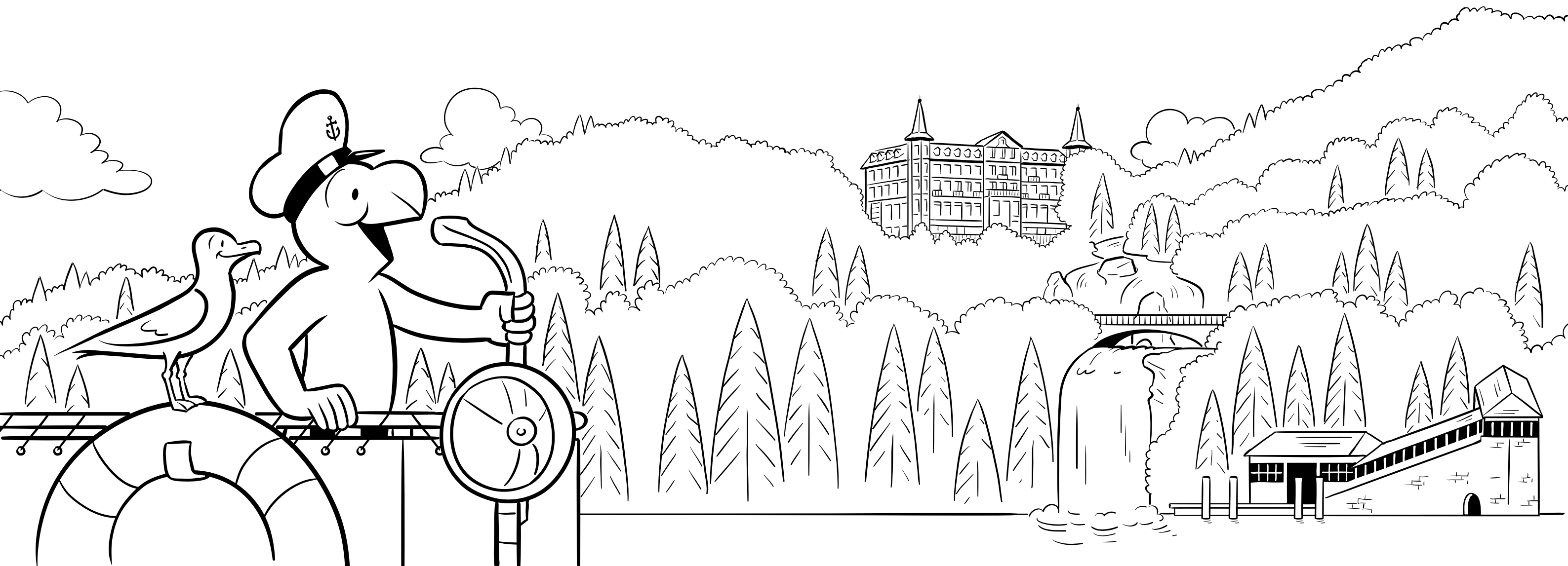
Schicke deine Zeichnung an:
Freunde der Dampfschiffahrt
Thuner- und Brienersee,
3600 Thun.

Vorname

Nachname

Strasse/Nr.

PLZ/Ort



K Ü C H E

Kochen mit Pfiff

Die entspannte Atmosphäre des Dampfschiffs wirkt sich bis in die Kombüse aus, wo mit Liebe zum Detail gekocht wird.



Ein monotones Knattern übertönt das melodische Horn des Dampfschiffs Lötschberg. Chefkoch Georgi Kotev lässt sich durch den Drucker, der den Arbeitsrhythmus in der Kombüse auf dieser Fahrt von Interlaken nach Brienz bestimmt, nicht aus der Ruhe bringen. «Einmal Brienzerplatte als Vorspeise, dann zweimal Eglifilets gross», liest er laut vor und hängt den Zettel an eine Magnetwand, wo schon andere Bestellungen hängen. Die Bestellung kommt von Tisch 23. Noch bevor dort die Menükarten zugeklappt sind, zieht Kotev eine vorbereitete Platte mit Trockenfleisch und Käse aus der Kühltischlade und dekoriert sie mit frischer Petersilie. Derweil legt Valentin Vasilev zwei Eglifilets neben der Fritteuse bereit. Die beiden Köche verstehen sich ohne Worte und plaudern in lockerem Ton miteinander.



«Das Wichtigste ist eine gute Organisation», erklärt Kotev die ruhige Stimmung. Zwei Stunden vor der Abfahrt hat er im Lager auf dem Werftgelände alle Zutaten bereitgestellt. Heute bietet er Schweizer Forellenkusperli mit Tatarsauce und verschiedenen Salaten an. «Ich passe mein Menü dem Wetter an», erklärt er. Zum Dessert gibt es Glace. Obwohl auf dem Brienzersee viele ausländische Touristen unterwegs sind, richtet sich Kotev bei der Menüwahl nach den Einheimischen – denn oft sind sie es, die das Bordrestaurant besuchen. Die Küchenarbeit beginnt mit der Mise en Place. Kotev rüstet Salat, richtet Himbeeren und Johannisbeeren her. «Wir bereiten so viel wie möglich vor – aber nur so wenig wie nötig»,

sagt er. Am liebsten kocht er frisch. Reste einfrieren oder gar wegwerfen mag er gar nicht.



Bevor es richtig losgeht, gönnt sich Kotev eine kurze Pause mit Kaffee auf dem Hauptdeck. Durch Zufall sei er Koch auf dem Dampfschiff geworden, erzählt er – und habe sich anfangs nur schwer zurechtgefunden. Alle Handgriffe und Abläufe musste er zuerst einüben. Das war vor acht Jahren. «Was mir auf dem Schiff gefällt, ist das Team. Wir verstehen uns gut», sagt er. Ein grosser Vorteil sei auch, dass die Arbeit am frühen Abend ende: «Für mich als Familienmensch gibt es nichts Schöneres, als den Abend mit meiner Familie zu verbringen.» Mit Kochen hört er dort allerdings nicht auf: «Ich koche immer. Ohne Rezept. Ich schaue einfach, was im Kühlschrank ist, und mache etwas daraus.» Manchmal werde das recht abenteuerlich, sagt er, lacht – und trinkt den letzten Schluck Kaffee. Die Pause ist zu Ende.



Kotevs Reich beginnt hinter einer Tür direkt beim Einstieg des Dampfschiffs. Der typische Geruch von heissem Schmieröl weicht hier dem von heissem Frittieröl. Über eine Treppe steigt Kotev in seine Küche. Das grüne Täfer an den Wänden endet abrupt – jetzt dominiert kühler Chromstahl. Nur ein stählerner Träger und Planken an der Decke erinnern daran, dass wir uns auf einem historischen Schiff befinden. In der Mitte des Raumes steht eine grosse Anrichte, darum gruppieren sich Fritteuse, Steamer, Grill, Abwaschmaschine und Kühlschränke. Durch ein Bullauge kann Kotev den Brienzersee sehen. Noch sind die Temperaturen angenehm, doch am Nachmittag kann es in der Küche bis zu 40 Grad warm werden. Gleich hinter dem Schott steht der Dampfkessel, dessen Wärme schon gut zu spüren ist (siehe übernächste Seite).



Der Hauptgang für Tisch 23 ist fällig. Kotev richtet auf zwei Tellern Salat an und träufelt seine Speziessauce darüber, während Valentin die goldbraun frittierten Eglifilets drapiert. «Wir sind ein eher kleiner Betrieb», sagt Kotev. Deshalb bleibe Zeit für liebevolle letzte Handgriffe vor dem Servieren: hier noch ein Kräutlein, da noch etwas Butter. Ein Lift bringt die Teller zum Servicepersonal aufs Hauptdeck. Hektischer gehe es laut Kotev in der Küche während der samstäglichen Abendrundfahrt zu, wo ein Dreigangmenü gekocht wird.



1

Die Bullaugen und ein Dampfpfiff erinnern Georgi Kotev daran, dass er auf einem Dampfschiff arbeitet [1]. Letzte liebevolle Handgriffe vor dem Servieren [2], zum Beispiel von Schweizer Fisch [3].



2

Da im Winter auf dem Brienzersee keine Schiffe fahren, kocht Kotev auf dem Restaurantschiff «Ufem Fluss» in Interlaken-Ost. Dort bietet er Picanha an, ein süd-amerikanisches Gericht, das traditionell auf einem Kohlegrill zubereitet wird. Auf dem Schiff kocht er eine Variation, bei der das Fleisch unter einer mit Rauch gefüllten Cloche am Tisch serviert wird. Das freude die Gäste besonders, sagt Kotev. Man müsse etwas anbieten, das andere nicht haben. Das zu finden sei ein Prozess, man müsse die Gäste beobachten und viel mit dem Service sprechen, auf Trends achten und schauen, was die anderen Restaurants machen.



Die leeren Teller vom Tisch 23 sind zurück und stehen in der Geschirrspülmaschine. Deren Rauschen übertönt das Horn des Dampfschiffs, das sich mit langem Ton in Brienz ankündigt. Die Küche ist bereit für neue Gäste.



Informationen zu den Restaurantschiffen:
bls-schiff.ch/ufem-fluss
ar-aare-thun.ch





BRIENZERSEE

Unter Deck

Versteckt unter Deck gab es auf dem Dampfschiff Lötischberg früher Betten und Räume für die Mannschaft. Was ist davon geblieben? Wir schauen nach.



1 Vorpiek mit Ruder und Anker

Ganz vorne im Dampfschiff wird es richtig eng. Hier befindet sich das Bugruder. Es hilft beim Rückwärtsfahren, etwa von Bönigen nach Interlaken. Die blaue Anlage sorgt für den nötigen Druck in der hydraulischen Steuerung. Dahinter erkennt man ein graues, T-förmiges Bauteil. An dessen senkrechter Stange ist das Bugruder befestigt. Ebenfalls zu sehen ist die Ankerkette. Der moderne Anker ist in die Schiffsschale eingebaut, lässt sich aus dem Steuerhaus per Knopfdruck auswerfen und mit einem Motor wieder einziehen. Die beiden historischen Anker auf dem Hauptdeck werden nicht mehr gebraucht.



2 Spielkajüte

Gemütlicher wird es einen Raum weiter hinten, wo sich früher ein Restaurant für die zweite Klasse befand. Heute spielen hier Kinder. Die betreuten Spielkajüten auf den Dampfschiffen Lötischberg und Blümlisalp sind einzigartig in der Schweiz. Möglich machen das die Dampferfreunde, die sich an den Kosten beteiligen. Ihr Präsident David Beeler bringt es auf den Punkt: «Zufriedene Kinder gibt zufriedene Eltern oder Grosseltern.» Dank dem Seepass und anderen Fahrausweisen können Kinder gratis oder sehr günstig mitfahren. «Und wenn der Gedanke an die Spielkajüte aus dem «Uuh – schoo wieder ein juhui – aber ufs Dampfschiff, mit de Schpielkajüte, gäll!» werden lässt, dann ist der Dampferfreunde-Nachwuchs auch gesichert.»



3 Batterieraum

Wo einst die Maschinisten ihre Kabine hatten, wird heute Trinkwasser aufbereitet. Zudem ist hier die Not-Strom-Anlage untergebracht. Mit ihr kann das Dampfschiff auch im Störfall sicher an die nächste Ländte gefahren werden.



4 Dampfmaschine und Kessel

Sie ist das Herz des Schiffs – und ein echtes Original: Die Dampfmaschine treibt die Lötischberg heute noch genauso an wie bei ihrer Jungfernfahrt im Jahr 1914. Neu ist dagegen der Dampfkessel. Versteckt unter der Treppe zur ersten Klasse, bleibt er für Passagiere unsichtbar – aber nicht unbemerkt: Wer sich an einem kühlen Tag auf die Holzbänke entlang des Durchgangs setzt, spürt seine wohlige Wärme.



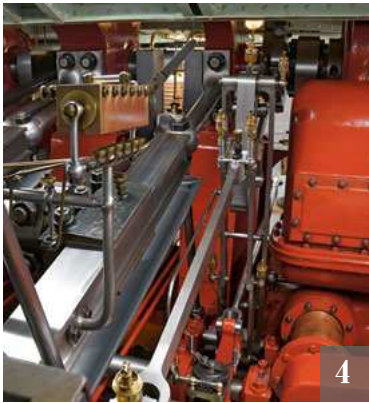
1



2



3



4



5



6



7

5 Küche

Siehe vorangehende Doppelseite 10 und 11.



6 Fäkalientank

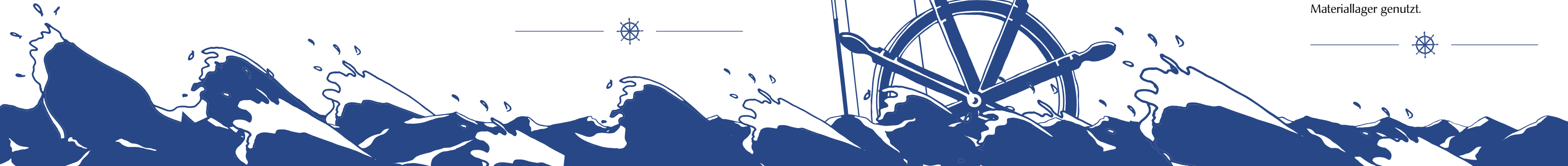
Auch der Fäkalientank ist hier untergebracht. Dessen Inhalt wird jeden Abend ins Kanalisationsnetz entleert. Das Heckruder befindet sich übrigens noch weiter hinten. Die Steueranlage ist auf dem Hauptdeck gut zu sehen und wird von den Passagieren als Sitzgelegenheit genutzt.



7 Ehemalige Mannschaftsräume

Ganz hinten im Schiff befanden sich früher die Schlafplätze der Mannschaft: Acht hölzerne Bettstellen sowie Schränke, ein Tisch

und ein einfaches Taburett. Der Steuermann und der Kapitän hatten es etwas komfortabler. Sie hatten eine eigene Kabine. «Schlafplätze auf Dampfschiffen waren früher weit verbreitet», sagt der Buchautor Jürg Meister. Da die Betriebszeiten früher länger waren, konnte nicht jedes Schiff am Abend «nach Hause» fahren. «Die ersten Schiffe machten sich um 5 Uhr auf den Weg und die letzten kamen etwa um 22 Uhr vielleicht in Flüelen, Bouveret ... oder eben Brienz an», erklärt Meister. Da bis 1916 keine Bahn entlang des Brienzersees fuhr, um die Besatzung zurück nach Interlaken zu bringen, musste auf dem Schiff übernachtet werden. Heute ist das nicht mehr nötig. Deshalb wird der Platz als Materiallager genutzt.



UNSER MITGLIED

Housi, der Dampferfreund aus Deutschland

Er lebt zwar längst in Deutschland, aber sein Herz gehört dem Berner Oberland – und seinen Dampfschiffen.



Wenn auf Facebook ein Foto der Dampfschiffe Blümlisalp oder Lötschberg gepostet wird, dauert es selten lange, bis ein Kommentar folgt: «Üsi Blüemlere mit Volldampf unterwägs» oder «Üse Lötscher», manchmal versehen mit dem Zusatz: «Mein Urgrossvater hat auf dem Dampfschiff Kohle geschaufelt.» Der Verfasser dieser Kommentare heisst Hans Jorns und weckt unser Interesse.

«Es bedeutet mir sehr viel, Bilder aus meiner alten Heimat zu sehen», erklärt er. Wir unterhalten uns per E-Mail, telefonieren sei zu teuer, findet er. Denn Hans oder Housi, wie er sich selbst in bernischer Tradition nennt, wohnt im deutschen Witzenhausen, einer Kleinstadt im Bundesland Hessen.

Aufgewachsen ist er allerdings in Bönigen am Brienzersee. Dort wurde seine Begeisterung für Schiffe geweckt. Sein Urgrossvater vermietete einst Ruderboote beim Seehotel in Bönigen und arbeitete als Maschinist auf dem Dampfschiff Lötschberg. Jorns erinnert sich, dass er mit sechs Jahren zum ersten Mal mit dem «Lötscher», wie er das Dampfschiff nennt, gefahren ist. «Mich begeistert die Maschinerie von Dampfschiffen, aber

auch von Dampflokomotiven», erklärt der pensionierte Lastwagenfahrer und fügt hinzu: «Ich bin natürlich auch ein Fan von LKWs.»

Dampf war lange sein Hobby. Er war bei der Brienzer Quai-Bahn dabei, bis das Jahrhundertunwetter im Jahr 2005 schlimme Schäden im Dorf anrichtete und auch die gesamte Bahnanlage in den See riss. Danach half er im Simmental mit, das Strubeli-Bähnli am Lenkersee aufzubauen – eine Spielplatzbahn, die bis heute existiert.

Auch bei der Rettung des legendären «Täggelibock» war er dabei. Das ausgediente Ledschiff aus dem Jahr 1906 wurde von den Pfadfindern gekauft und instandgesetzt. 1968 taufte es der Schlagersänger Freddy Quinn auf den Namen «Lord Baden Powell». Jorns erinnert sich an diesen Moment mit spürbarer Freude.



«Das Leben in der Schweiz wurde mir zu teuer, als ich ins AHV-Alter kam», schreibt der heute 74-Jährige. Deshalb wanderte er nach Deutschland aus. Geblieben ist aber die enge Bindung an seine Heimat – besonders an ihre Dampfschiffe. Auch wenn er heute fernab der Seen lebt, bleibt Housi ein echter Berner Oberländer.



Wer selbst gerne Bilder von Berner Dampfschiffen anschaut, findet sie auf den Kanälen der Dampferfreunde oder der BLS Schifffahrt auf Instagram oder Facebook. Dort gibt es auch mehrere Gruppen rund ums Berner Oberland und seine Schiffe – oft kommentiert von Hans Jorns.



LESERSEITE

Leserfoto



Das Dampfschiff Blümlisalp fährt der untergehenden Sonne entgegen. «Die Stimmung war sehr intensiv», sagt Fotografin W. Pouder. Das Bild entstand während einer Extrafahrt an Bord des Motorschiffs Berner Oberland.



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 Beatus



Von 1950 bis 1963 wurden auf den beiden Seen 8 Dampfschiffe ausser Betrieb genommen und abgebrochen. Übrig blieben die beiden grossen Salonschiffe Blümlisalp und Lötschberg – bis heute! Farbaufnahmen der «alten» sind rar – Dr. Jürg Meister unterstützt aus seiner Sammlung. Der Fotograf (Millster) stammte aus den USA, er hat DS Beatus (1870–1963) festgehalten.



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 Speiz 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. 46



ERSCHEINT IM
FRÜHLING 2026

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

