

# Dampfer Zeitung

Nr. 203

49. Jahrgang, Dezember 2020

## Vor 150 Jahren

Die Dampfschiffe Oberland, Schweiz und Victoria sowie Winkelried wurden 1870 gebaut. Wir beleuchten die Chronik dieser bemerkenswerten Schiffe.

## Vor 75 Jahren

Am 8. Mai 2020 war ein Dreivierteljahrhundert seit dem Ende des Zweiten Weltkriegs vergangen. Dies war auch für die Schifffahrt auf dem Vierwaldstättersee eine anforderungsreiche Zeit.



# Das DS Oberland von 1870

Eine neu gegründete Schifffahrtsgesellschaft hatte sich zum Ziel gesetzt, die Orte am Brienersee besser anzubinden, und beschaffte dazu vor 150 Jahren ein modernes Dampfschiff mit gestiegenem Komfort – der erste Salon-Raddampfer der Schweiz wurde in Dienst gestellt.

Peter Gondolf

Der Bau neuer grösserer Dampfschiffe auf beiden Oberländer Seen bewirkte gerade in den 60er und 70er Jahren des 19. Jahrhunderts, dass zahlreiche Ufergemeinden ihre Anlegestellen errichteten.

So wurde bereits im Jahr der Inbetriebnahme der «Oberland» auch das Dorf Iseltwald versuchsweise und im Folgejahr fahrplanmässig mit dem Dampfschiff angefahren, wobei Passagiere und Güter zunächst per Ruderboot zu dem vor der Ortschaft im See haltenden Dampfer gebracht bzw. von diesem abgeholt werden mussten. Eine Ländteanlage wurde zur Saison 1872 fertiggestellt.

Betrachten wir nun die Chronologie des DS Oberland von den Umständen, die zu seinem Bau führten, über seine äusserlich sichtbaren Veränderungen wie Umbauten, Modernisierungen und speziell der Farbgebung in Bild und Text, bis zu seiner Ausserdienststellung. Besondere Ereignisse sowie Modernisierungen im Innern des Schiffes, die sein Erscheinungsbild nicht beeinflussen (diese sind nachzulesen in Liechti/Meister/Gwerder «Die Geschichte der Schifffahrt auf dem Thuner- und Brienersee» und Jeanmaire «Mit Kohle, Dampf und Schaufelrädern»), werden hier nicht bzw. nur im Zusammenhang mit den optischen Neuerungen erwähnt. Dafür wird auch auf bisher wenig oder unbekannte Fakten eingegangen.

## 1869

Seit den vergangenen zwölf Jahren wird der Schiffsbetrieb auf dem Brienersee mit zwei kleineren Glatdeck-Raddampfern (Interlaken [I] und Giessbach [III]) mit der für die 1850er Jahre üblichen, mittlerweile aber, in einer Zeit des zunehmenden Verkehrsaufschwungs und steigender Ansprüche, als gering empfundenen Komfortstufe bedient. Dieses eher karge und wenig attraktive Angebot vonseiten der Dampfschiffahrts-Gesellschaft für den Thuner- und Brienersee (DGTB) ruft die Konkurrenz auf den Plan: Eine Anzahl Verkehrsinteressen

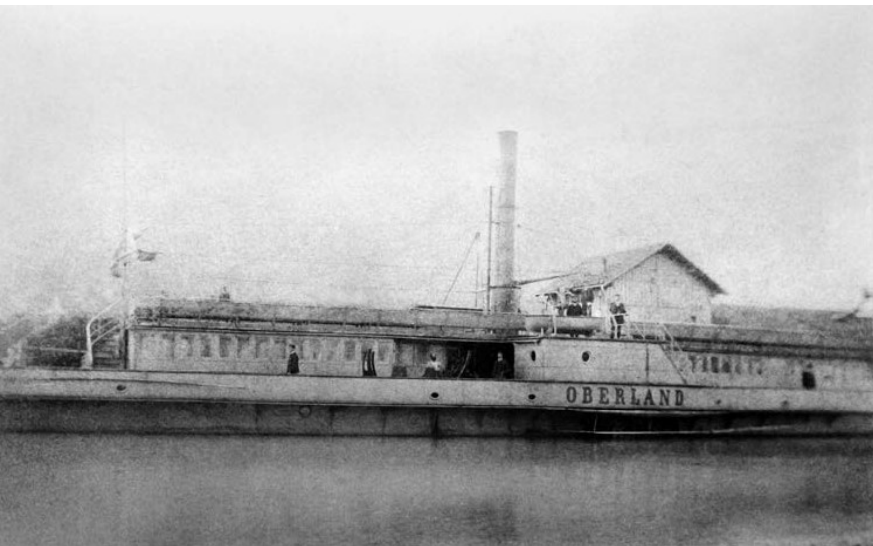
ten unter der Führung einiger initiativer und durch wirtschaftliche Interessen angespornter Hoteliers in Interlaken fassen im Mai den Beschluss, ein eigenes Dampfschiff für den Brienersee zu beschaffen, und konstituieren dazu die Oberländische Dampfschiffahrts-Gesellschaft (ODG), die im August bei der für den Schiffbau neu in Erscheinung tretenden Firma Gebrüder Sulzer in Winterthur einen sehr komfortablen Raddampfer in Auftrag gibt, der – erstmalig in der Schweiz – mit geräumigen Salonaufbauten auf Vor- und Hinterschiff ausgestattet ist.

## Baubeginn

Im Herbst 1869 beginnt der Zusammenbau der neuen Einheit in einer von der ODG eigens dafür errichteten provisorischen Werftanlage in Interlaken beim heute verdolten Spühlebach, nahe der Schnellstrassenbrücke, dem Goldswil-Viadukt. Nach Fertigstellung des Schiffes wird die Werftanlage abgebaut.

Das DS Oberland noch fast im ursprünglichen Zustand um 1882 im Hafen Interlaken. (Foto Adolphe Braun, Archives Départementales du Haut-Rhin, Colmar)





zer bestellten Neubau und noch während der Fusionsverhandlungen ein ähnliches, jedoch grösseres Schiff bei der Firma Escher Wyss & Cie. in Zürich in Auftrag gegeben.

#### Einzigartig

Diese beiden Dampfer, «Oberland» und «Brienz», zeichnen sich durch eine in der Schweiz einzigartige, weitgehend symmetrische Bauweise mit niedriger Schale in der Art einer Fähre aus; bei der «Oberland» ist die Decksfläche in ovaler Form konstruiert und bei der «Brienz» ist sie an Heck und Bug spitz zulaufend. Dadurch hofft man, auf das häufig nötige Wenden des Schiffes – aufgrund der speziellen Verhältnisse auf dem Brienzensee – verzichten zu können und dies durch einen höheren Anteil an Rückwärtsfahrt zu ersetzen, wie etwa auf der Aarestrecke oder von Brienz Tracht aus (heute Brienz Bahnhof), von wo die Dampfer Brienz Dorf meistens in einem weiten Bogen anfahren, um dann von Westen her an die Ländte zu stossen, da diese direkt hinter der zu jener Zeit existierenden Mole des kleinen Hafens liegt. Die Vorteile solcher Manöver erweisen sich jedoch als nicht gross genug, sodass sich die Fährenbauart bei den Passagierschiffen auf diesem See nicht durchsetzen wird.

Der ungeübte Betrachter muss bei den beiden Schiffen, sofern sie nicht vorwärtsfahren, schon genauer hinsehen, um zu erkennen, wo sich Bug und Heck befinden, zumal sich der Steuerstand (und später auch das Steuerhaus) der «Oberland», bedingt durch die Anordnung des Kessels vor der Maschine, hinter (!) dem Kamin befindet. Markant ist auch die während der ersten Hälfte der Betriebszeit des Schiffes existierende zum Oberdeck führende Wendeltreppe vor dem vorderen Salon.

#### 1870

Ende Mai findet der Stapellauf und am 13. Juni die offizielle Probefahrt statt. Die Passagiere begrüßen den deutlichen Komfortanstieg, der mit einem Aufwand von 185 000 Franken fertiggestellten Einheit, welche sich technisch in den ersten sieben Betriebsjahren offenbar problemlos bewährt.

Die Farbgebung der «Oberland» gilt als Beispiel für die in den Folgejahren gebauten Halbsalonschiffe Beatus (1871) und Bubenberg (1874) auf dem Thunersee sowie dem bereits erwähnten Salondampfer Brienz (1871), jedoch ist ausser der Schale, anders als bei den genannten Schiffen, in den ersten Jahren auch das Schanzkleid der «Oberland» in schwarzer Farbe gestrichen; die Radkästen und Salonaufbauten – alles bereits wohl nicht mehr in Holzbauweise – sehen wir in einem hellen Farbton: wahrscheinlich

#### Foto links:

Abfahrt um 1888 von der Station Giessbach. Man beachte die eigenwillige ovale Form des Schiffes (hier im kühlen türkisartigen Grün) und den «luftigen» Durchgang zwischen Radkasten und Salon. (Sammlung Peter Gondolf)

An der alten, nordseitigen Ländte in Bönigen, die von Juli 1874 bis Mai 1891 bestand, am heutigen Bootshafen, direkt vor dem damaligen Bahnhof. Trotz der blassen Vorlage ist die Wendeltreppe vorn am Salon gut zu erkennen. Vermutlich 1889. (Archiv BLS)

#### Fusion

Durch die erfolgreichen Aktivitäten der ODG wird die angestammte DGTB aus ihrer «Monopolisten-Sorglosigkeit» geweckt und kann sich nach intensiven Verhandlungen mit der neuen Konkurrenz auf eine Fusion einigen. Die so gegründete Vereinigte Dampfschiffahrts-Gesellschaft (VDGTB) stellt in den folgenden Jahren auf den beiden Seen drei weitere grosse Raddampfer in Betrieb. So wird für den Brienzensee etwa ein halbes Jahr nach dem bei Sul-



beige. Als erstes Dampfschiff auf den Oberländer Seen hat es einen vermutlich mittelhellen, dezent roten Wasserpass (Bleimennige-Farbe). Die Schaufelräder sind nicht, wie damals üblich, mit hölzernen, sondern bereits mit eisernen Schaufeln versehen.

#### Um 1874

Der Kamin erhält einen etwa zwei Meter hohen und zunächst weiss gestrichenen Mantel.

#### Um 1878

Entweder anlässlich der Revision des Holzbaus und des Austausches der rissigen Kurbelwelle im Winterhalbjahr 1877/78 oder im Zuge des Einbaus neuer Schotten, Verstärkungen an der Schale und den Maschinenfundamenten im Winter 1879 (nach dem Untergang des Schiffes infolge starken Schneefalls)\* bekommt auch das Schanzkleid die Farbe der Salonaufbauten und der Kaminmantel wird schwarz. Der vorher mit dünnen mittelhellen (ockerfarbigen?) Lettern aufgesetzte Schiffsname wird durch eine dunklere aufgemalte Version mit Schatten- und Lichteffekt ersetzt.

#### 1888

Das Schiff erhält einen neuen Satz Zelte und vermutlich zu der Zeit auch eine neue Farbgebung: Sowohl Aufbauten (inkl. der Radkästen) als auch Schale und Schanzkleid sehen wir nun einfarbig in einem zwar vornehmen, aber auch etwas düster wirkenden kühlen, zum Türkis tendierenden Grünton ohne graue Komponente. Der Kamin bleibt zunächst noch durchgehend schwarz. Einen ähnlichen Anstrich bekommen zu dieser Zeit auch die Dampfschiffe Brienz (dieses jedoch mit dunkelgrüner Schale), Beatus, Bubenberg und die neue Helvetia, wobei die Namenszüge der Brienzensee-Salondampfer stets dunkel bleiben, während die der erwähnten Thunersee-Halbsalonschiffe ab etwa 1892 in Weiss mit Schatteneffekt zu sehen sind.

#### Winterhalbjahr 1889/90

Mit dem Stapelgang und dem Einbau eines neuen Kessels, nebst Verstärkung der Kessel- und Maschinenfundamente sowie der Installation der Dampfheizung für den Winterbetrieb, erhält auch der Kamin einen moderneren Anstrich: Der mittlere Teil, an dem nun eine Dampfpeife montiert ist, wird weiss, der Sockel dunkelgrün und das Oberteil bleibt schwarz.

#### 1891

Anlässlich grösserer Maschinenreparaturen, des Einbaus neuer Zylinder und des Ersatzes der Umsteu-



erung erhält das Schiff einen neuen, wieder komplett schwarzen Kamin. Aussen am Bugschanzkleid wird – vielleicht schon ein Jahr zuvor – ein kleinerer Mast montiert.

#### 1893

Neuer Anstrich von Schale, Schanzkleid und Aufbauten im vermutlich gleichen türkisgrünen Ton, jedoch etwas heller.

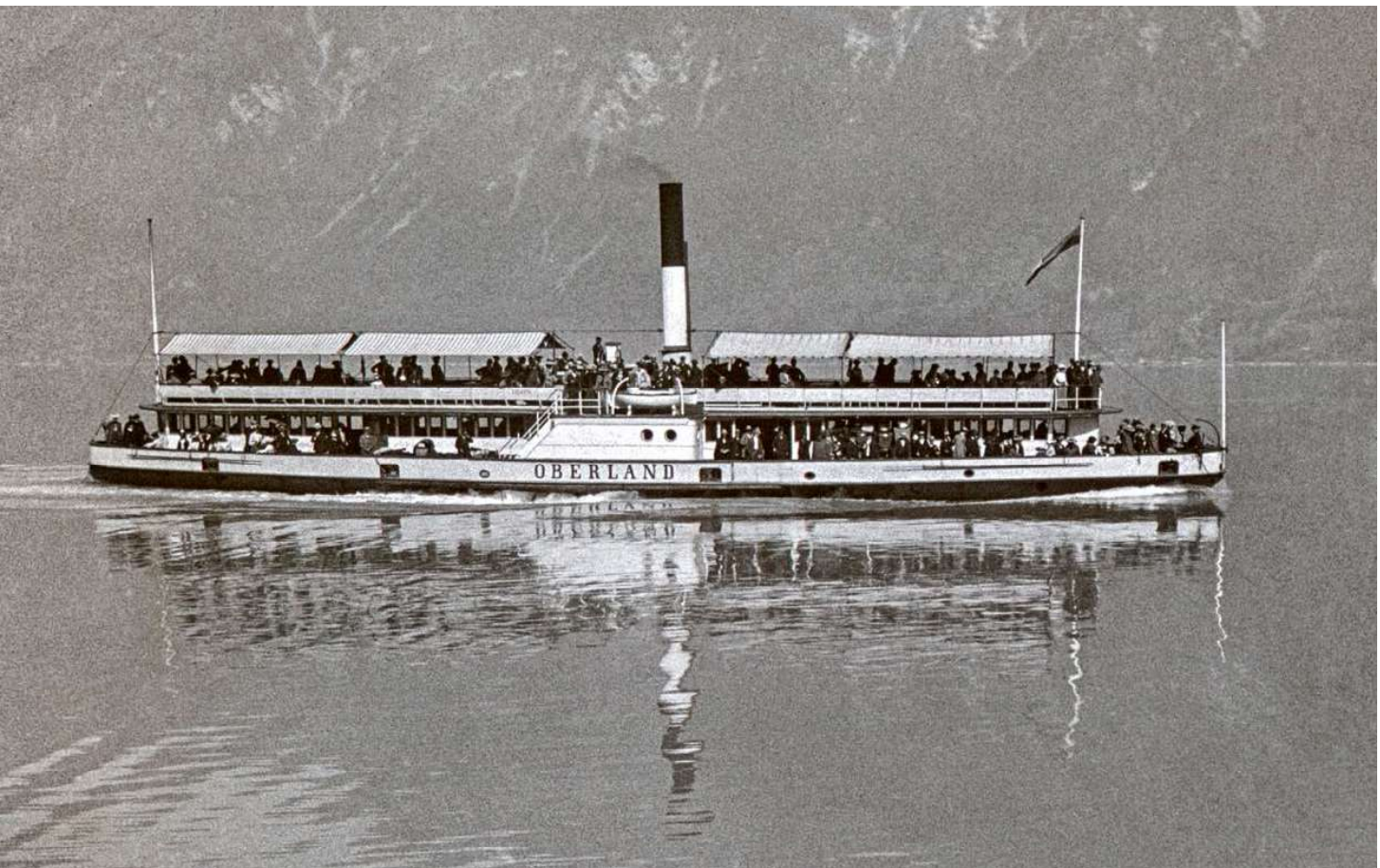
#### 1894

Der Kamin erhält wieder die Farben gemäss dem Anstrich von 1889/90.

Ab Juni 1891 lag der Endpunkt der Kursschiffahrt wieder im Hafen Interlaken Ost (wie schon von Mai 1839 bis Juni 1874). Das Schiff liegt vor der Pension (heute Hotel) du Lac, wo heute das DS Lötschberg seinen Liegeplatz hat. Die gerade wieder in Betrieb genommene Hafenanlage ist mit neuen Anlegepfählen ausgestattet. (Sammlung Peter Gondolf)



Foto rechts:  
Um 1902 an der Anlegestelle in Interlaken. Eine Ansicht von schräg oben offenbart Details, die bei einer «gewöhnlichen» Seitenansicht verborgen bleiben. (Sammlung Peter Gondolf)



#### Um 1897

Der Platz, den die bisherige Wendeltreppe eingenommen hat, wird durch einen kleinen überdachten Anbau mit zwei zum Bug hin eingesetzten Bullaugen ersetzt. Die Schale sehen wir nun in Graugrün, die Aufbauten in Lichtgrün mit dunkelgrünen Zierlinien und die Radkästen erstmalig in Weiss.

#### Winterhalbjahr 1900/01

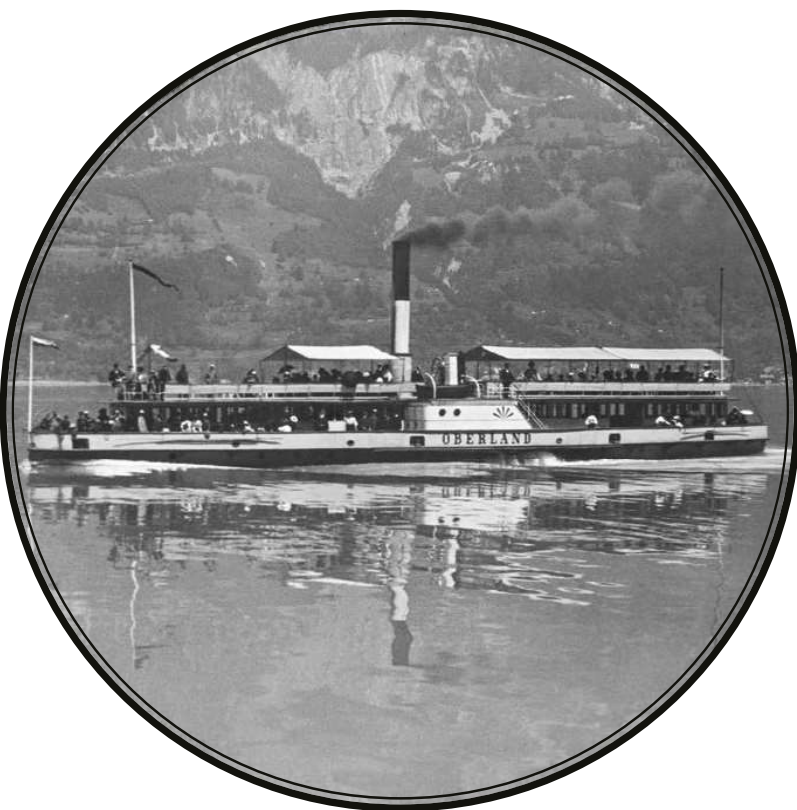
Anlässlich einer umfangreichen Hauptrevision, welche u. a. Decks, Salons und Rudersteuerungen, Dampfheizung, Maschine und Kessel sowie den Einbau einer elektrischen Beleuchtung betreffen, präsentiert sich das Schiff auch äusserlich in veränderter Erscheinung: Die drei bisherigen Kreuzmasten (am Ende des vorderen und hinteren Salons sowie hinter dem Kamin), die der Befestigung der Sonnen-

Foto oben:

Das gut besetzte Schiff fährt um 1905 Giessbach an.

Foto links:

Die «Oberland» mit frisch angebrachter «Radkastenblume». Ein solcher Strahlenkranz dient nicht nur der Zierde, sondern lässt einen Lufteintritt zu, um einen Wasserstau im Radtambour durch Vakuum zu vermeiden. Ebenfalls vor Giessbach, 1908. (Sammlung Peter Gondolf)



zelte gedient haben, werden durch zwei einfache Masten (nur vorn und hinten) ersetzt und mit passenden neuen Zelten versehen, die von beiden Seiten aus an die bis zum Kamin reichenden Zeltstangen befestigt werden können.

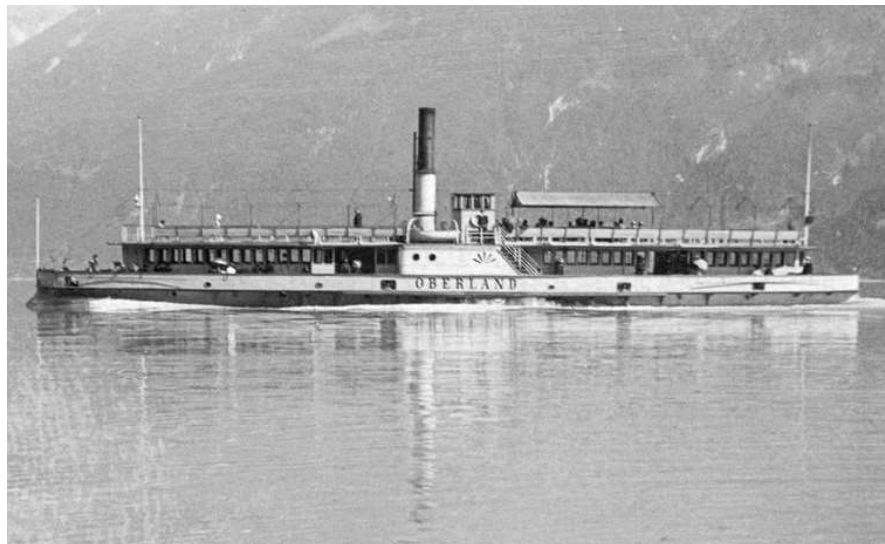
Entlang der Salons wird ein breites Schutzdach über den Galerien angebracht. An den Radkästen wird jeweils für den am Schaufelrad angrenzenden kleinen Raum (Kasse bzw. WC) neben dem von Anfang an bestehenden Bullauge ein zweites eingebaut, dasjenige bugseits am Backbord-Radkasten (Herren-WC) wird durch eine zweite Tür neben der vorhandenen ersetzt. Der bisher dunkelgrüne Kaminmantel erhält einen deutlich helleren Farbton, der vorübergehend jedoch etwas dunkler ist als der des Schanzkleids; er bleibt ein Element, dessen Helligkeit bei nachfolgenden Anstrichen immer wieder variiert.

### 1903

Der bisher offene Bereich zwischen den Radkästen und dem vorderen Salon wird jeweils durch einen kleinen Vorbau mit Schiebetür, der analog zum Salon mit Fenstern versehen ist, vor Wind geschützt.

### Winterhalbjahr 1907/08

Im Rahmen einer Hauptrevision auf Stapel mit einer Vielzahl von Arbeiten u.a. an Maschine, Kessel, Rädern und Schale wird an den Radkästen – nicht wie üblich zentral, sondern direkt neben dem Aufgang zum Oberdeck, vor dem sich angrenzend jeweils das Schaufelrad befindet – ein kleines, fünfteiliges



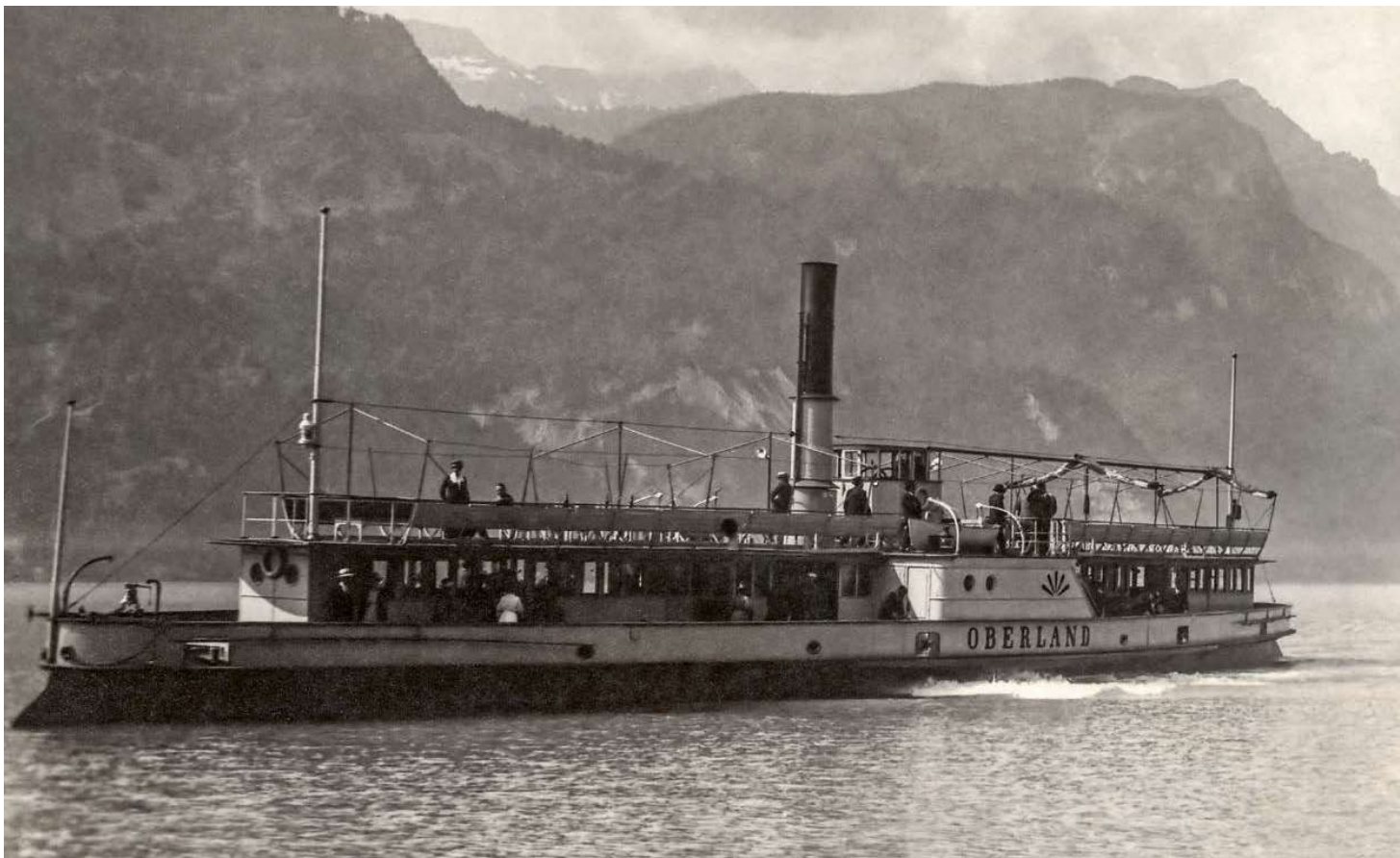
Strahlenmuster angebracht. Die bisher dunkelgrün umrandeten Bullaugen der Radkästen sind nun weiss.

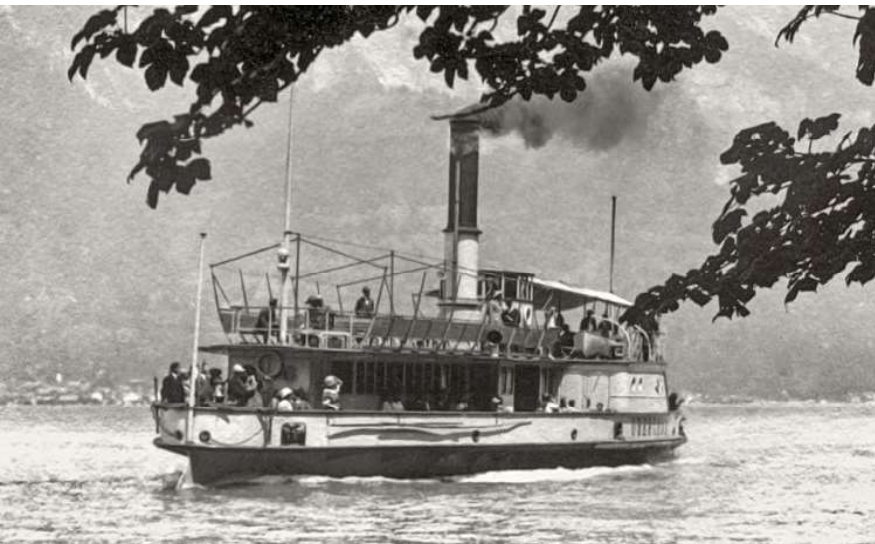
Eine exakte Seitenansicht, vor Bönigen. (Archiv BLS)

### Winterhalbjahr 1909/10

In einem Untersuchungsbericht vom 27. November 1909 äussert sich einer der drei involvierten Kontrollingenieure kritisch über das DS Oberland und verlangt umfangreiche Anpassungen: Verlegung des Steuerstandes vor den Kamin, Ersatz der Maschine, welche nur mit Mühe die vorgesehene Geschwindig-

Die «Oberland» im Endzustand mit neuem Kamin und Steuerhaus bei der Anfahrt in Brienz. (Sammlung Peter Gondolf)





Das Schiff fährt wieder Giessbach an, diesmal von Brienz kommend. (Sammlung Lukas Reimann)

keit erreicht; das aufgrund seiner Bauart unbequeme Schiff entspreche nicht mehr den Anforderungen des Verkehrs, Antrag auf Ausrangierung per Herbst 1911 und auf Bau eines neuen Schiffes.

Immerhin nimmt die VDGTB stets angemessene Wartungsarbeiten im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten vor. Neben weiteren Arbeiten an der Maschine werden die Bullaugen in der Schale zur Verbesserung des Freibords erneuert und gleichzeitig höhergesetzt. Neu sind auch Abschlussstüren zwischen den Radkästen und dem hinteren Salon.



#### 1910

Ein neuer Kamin mit kürzerem weissem Mittelteil und längerem schwarzem Oberteil wird errichtet. Am vordersten Mast wird eine Bugleuchte angebracht.

Trotz diverser Arbeiten, die in den letzten Jahren an der «Oberland» geleistet worden sind, stuft die Aufsichtsbehörde den Zustand des Schiffes als bedenklich ein.

#### 1913

Erst nach 43 Betriebsjahren wird ein Steuerhaus aufgesetzt, wie anfangs erwähnt, direkt hinter dem Kamin! Gleichzeitig wird am Eingang des Vorschiffsalons erstmalig ein weiterer Mast errichtet, der den Kamin noch deutlich überragt; dieser wird jedoch nur zweitweise aufgestellt.

#### Um 1920 oder schon während des Ersten Weltkriegs

Die Bugleuchte wechselt in eine höhere Position und wird dazu am Mast des vorderen Salons montiert.

#### 1925

Letzte Fahrleistungen.

#### 1926

Für das Schiff wären kostspielige Reparaturen notwendig, die man in diesen Jahren nicht aufwenden konnte oder wollte – eine Parallele zum DS Stadt Thun ein Jahr zuvor, als dessen hohe Instandsetzungskosten ebenfalls gescheut wurden.

Mit dem 1898 in Dienst gestellten DS Jungfrau steht ein deutlich moderneres und durch den Einfluss der Belle Époque auch luxuriöseres Ersatzschiff zur Verfügung, das jedoch seit dem Ersten Weltkrieg stillgelegt ist und für einen Weiterbetrieb ebenfalls umfangreichen Reinigungs-, Instandstellungs- und Anpassungsarbeiten unterzogen werden müsste. Zudem ist es durch seinen hohen Kohlenverbrauch unwirtschaftlicher. Die BLS entscheidet sich für das «kleinere Übel» und die «Oberland» wird provisorisch aus dem Betrieb genommen.

#### 1927–31

Das Schiff bleibt weiterhin ausser Dienst und erfährt keinen Unterhalt.

#### 1932

Am 25. Januar wird der sichtbar vernachlässigte Dampfer vom MS Iseltwald nach Bönigen zum Abbruch geschleppt.

#### Foto links:

Das voll besetzte Schiff in den letzten Betriebsjahren, kurz vor der Rückkehr in den Hafen Interlaken Ost. Der Steuermann und der auf dem Radkasten stehende Kapitän haben schon den Anlegeplatz im Visier. (Sammlung Lukas Reimann)

\* Das Thuner-Blatt vom 1. Januar 1879 erklärt, weshalb das beim Zollhaus in Interlaken vor Anker liegende Schiff in der Nacht vom 20. zum 21. Dezember 1878 «infolge ausserordentlichen Schneefalls» sank: «... jedoch war am Sinken desselben nur theilweise die auf das Verdeck gefallene Schneemasse Schuld. Das Schiff befand sich in Reparatur, die Maschine war aus demselben entfernt und also auch die Wasserpumpen. Die für die letztern erforderlichen Oeffnungen in der einen Schiffswand kamen durch die Entfernung der Maschine zirka 30 cm über die Wasserlinie zu liegen und waren unverschlossen. Durch die inzwischen eingetretene Schneebelastung tauchte das Schiff unter das Niveau der Pumpenlöcher und wurde alsdann durch das dort einströmende Wasser zum Sinken gebracht. Die Beschädigungen an diesem Salonboote sind nur unbedeutend, da die Kajüten auf dem Verdeck und noch über Wasser liegen.»

### Einsatzgeschichte des DS Oberland (Zusammengestellt von Bruno Schoog)

Mit seinem Salon war das DS Oberland ganz auf die Fahrten für gehobenen Touristenverkehr ausgerichtet und verkehrte daher fast ausschliesslich im Sommer. Als 1874 die Strecke Interlaken–Bönigen der Bödelibahn überlassen werden musste, beschränkte sich die Schifffahrt auf die Strecke zwischen dem neu angelegten Hafen in Bönigen und Brienz Tracht (heute Brienz Bahnhof). Schauen wir etwa auf das Jahr 1885, so sehen wir, dass auf dieser Strecke im Sommer nur vier Kurse je Richtung angeboten wur-

den, die sich das DS Brienz und das DS Oberland gleichmässig teilten. Dementsprechend kam das DS Oberland in diesem Sommer nur auf 8814 km und trotzdem sogar auf mehr als die grössere «Brienz». 1888 erreichte die Brünigbahn von Luzern her Brienz und die beiden Sommerschiffe übernahmen dort die Fahrgäste Richtung Interlaken. 1891 bedienten sie auch wieder die Strecke Bönigen–Interlaken. Die Fahrleistungen des Schiffes stiegen nun deutlich an. 1912 war das DS Oberland über die Hochsaison hinaus, in der es täglich drei Fahrten Interlaken–Brienz und zurück absolvierte, von Mai bis Oktober im Einsatz. 1913, im letzten Jahr vor dem Ersten Weltkrieg, leistete es 24 586 Kilometer – so viele wie kein anderes Schiff auf dem Brienzensee.

In den Hochsommersdiensten sollte ab 1914 das neue DS Lötschberg die «Oberland» ablösen. Dann brach jedoch der Erste Weltkrieg aus. Das DS Lötschberg wurde stillgelegt, aber die Brennstoff sparende «Oberland» blieb im Krieg wie in den Jahren danach im Sommer im Einsatz, bis sie 1926 abgestellt wurde.



Vor dem Backbord-Radkasten, auf der Fahrt von Brienz nach Giessbach, um 1905.  
(Sammlung Peter Gondolf)

Um 1920 vor Ringgenberg, mit dem grossen Mast auf dem Vorschiff.  
(Sammlung Robert Knöpfel)

