

Wie eine schier unendliche Geschichte doch noch endet

Thunersee Nach dem erfolgreichen Testlauf der Dampfmaschine für das «Spiezerli» rückt dessen Wiederinbetriebnahme in greifbare Nähe.



«Die neue Dampfmaschine läuft rund», freut sich ihr Konstrukteur Roger Waller. Foto: Guido Lauper

Guido Lauper

Ein Freudentag für die Schifffahrt Berner Oberland gestern bei der Bosshard AG für Stahl- und Maschinenbau im thurgauischen Aadorf. Eine Delegation mit Projektleiter Andreas Kindlimann verfolgte den letzten Testlauf der von Roger Waller konstruierten «Zweizylinder-Einfachexpansionsmaschine mit Auspuff». Dies, nachdem sich die Restauration historischer Maschinen als unmöglich erwiesen hatte.

Demnächst wird die neue Maschine in der Thuner Werft in ihren künftigen «Arbeitsplatz» eingebaut. Sie entspricht den Aggregaten der ebenfalls von Roger Waller gebauten, modernen Dampflokomotiven der Brienz-

Rothorn-Bahn, wo sie seit 1992 zuverlässig und mit geringem Unterhalt Schwerarbeit verrichten.

Die Fernsteuerung der Antriebseinheit ermöglicht den Betrieb des «Spiezerli» mit einer Besatzung von zwei statt drei Personen – was den Kostendeckungsgrad erhöht und einen häufigeren Einsatz des Dampfers ermöglicht, dessen Verwendung laut Kindlimann im Charterdienst und für öffentliche Fahrten vorgesehen ist.

Schraube statt Schaufelräder

Nach ihrer letzten Fahrt im September 2008 wusste niemand genau, wann und ob überhaupt die 1901 erbaute DS Spiez je wieder Fahrt aufnehmen würde. Nachdem sie zwischenzeitlich

mit einem Dieselmotor unterwegs war, würde sie als letzter Schraubendampfer mit eidgenössischer Konzession in die Geschichte eingehen. Sie wird mit einer Schraube im Heck angetrieben statt mit zwei Schaufelrädern an den Seiten.

Die Bullaugen werden durch rechteckige Fenster – wie in der Originalversion – mit besserem Ausblick auf die Wasseroberfläche ersetzt. Zudem erhält das Schiff den mit dem Einbau des Dieselmotors von 1952 demontierten Kamin zurück, der die Abgase ins Freie leitet. Was wiederum bei kalter Witterung durch kondensierende Luft zu sichtbaren Dampfahnen führen kann. «Mit der Farbgebung wird sich die Spiez von der übrigen Flotte klar abheben», sagt Kindlimann.

Wie? Das solle eine Überraschung werden.

«Nach dem Einbau der Dampfmaschine wird das «Spiezerli» eingewassert», sagt der Schiffsbauingenieur Andreas Kindlimann, «erst dann können wir den Heizkessel in Betrieb nehmen, der, mit Leichtöl betrieben, die Luftreinhalteverordnung erfüllt.» Damit dürfte der nächsten «Jungfernfahrt» auf die Saison 2020 nichts mehr im Weg stehen. Noch fehlen von den insgesamt errechneten Instandstellungskosten von 4,8 Millionen Franken deren 500 000. «Wir sind zuversichtlich, dass wir auch die noch hereinbekommen», schaut Andreas Kindlimann in die Zukunft.