

mit Visionen, Mut und Pioniergeist über politische Barrieren und gesellschaftliche Kritik hinwegsetzten» (S. 157). Die vielfältigen ökologischen und sozialen Technikfolgen sowie die Proteste gegen den Ausbau der Wasser- und Stromversorgung kommen kaum zur Sprache. So werden zum Beispiel der Widerstand aus Naturschutzkreisen gegen das Projekt Aaretal II und die Ablehnung der Aareschutzinitiative (1993) nur ganz kurz gestreift. Auch wäre es wünschenswert, wenn die Lesenden etwas über die Reaktion der Vorgängerbetriebe der ewb auf die Energiekrisen der 1970er-Jahre und die damals aufkommenden Umweltbewegungen erfahren würden.

Ein grosses Plus des Buchs sind die zahlreichen sorgfältig ausgewählten Fotografien. Besonders spannend sind jene aus der Strafanstalt Witzwil, die zeigen, wie der Berner Abfall von den Häftlingen in Empfang genommen, sortiert und weiterverwendet wurde. Sehr schön sind auch die älteren und neueren Abbildungen, die Einblick in die fast sakral wirkenden Bauten der Wasserversorgung und der Stromproduktion geben. Die ebenfalls eindrücklichen Fotografien des Gaswerks zeugen ihrerseits von harter Arbeit in staubiger Umgebung.

Die Fussnoten und das Literaturverzeichnis sind sehr knapp gehalten, sodass es manchmal unmöglich ist, nachzuvollziehen, woher die Autorin ihre Informationen hat. Ein weiterer Nachteil der Publikation ist, dass manche Zitate nicht sauber nachgewiesen sind. Es reicht nicht, wenn in Fussnoten zu Zitaten lediglich auf die Sekundärliteratur verwiesen wird, und dies ohne Nennung einer Seitenzahl. Vor allem problematisch ist aber, dass die Autorin ganze Sätze wortwörtlich aus anderen Publikationen übernimmt, ohne dies auszuweisen. Dass direktes Zitieren aus anderen Publikationen ohne Nachweis ein No-Go ist, sollte eigentlich nach den Plagiatsdiskussionen der letzten zwei Jahrzehnte sowohl der Autorin wie auch dem Verlag klar sein.

*Anna Bähler, Bern*

### **Liechi, Erich; Meister, Jürg: Die Geschichte der Schifffahrt auf dem Thuner- und Brienersee.**

Thun/Gwatt: Werd & Weber 2021. 504 S. ISBN 978-3-03818-340-2.

Der gewichtige Band (2,4 kg) enthält alles, was sich Schifffahrtfans wünschen: wunderschöne aussagekräftige Bilder der 45 Thuner- und Brienerseeschiffe, die dem öffentlichen Verkehr dienen und dienen, mit exakten technischen Beschreibungen, einer akribischen Zusammenstellung aller Veränderungen vom Bau bis zur Ausserdienststellung und einer Fülle von Planmaterial.

Das Werk hat seine Vorläufer, der erste ist die Publikation von Claude Jeanmaire *Mit Kohle, Dampf und Schaufelrädern* von 1971. Die beiden Autoren des hier zu bespre-

chenden Werks firmierten damals bereits als Mitarbeiter. Claude Jeanmaire schreibt in der Einleitung: «Das Studium dieses so faszinierenden Themas ist nicht ganz einfach, da ausser unwesentlichen Dokumenten nur noch wenige wichtige Originalunterlagen vorhanden sind.» Und: «Der Autor hofft, ein Stück technischer Romantik [...] in diesem Buch festhalten zu können. Wenn ausserdem wenigstens noch auf jedem der beiden Oberländer Seen ein altes Dampfschiff mit Seitenradantrieb mit den heutigen Mitteln der Technik erhalten bleiben kann, dann könnte diese Romantik von vielen Touristen auch weiterhin erlebt werden.»

Das Jahr 1971 markiert den Höhepunkt des Dampfersterbens auf den Schweizer Seen. Der letzte Thunerseedampfer, die «Blümlisalp», wird stillgelegt. Die Dampfschiffe «Stadt Bern», «Helvetia», «Beatus» und «Bubenberg» waren zwischen 1956 und 1964 abgewrackt, der Schraubendampfer «Spiez» 1952 verdieselt worden. Wendepunkt war die Ausserdienststellung der «Wilhelm Tell» auf dem Vierwaldstättersee, die eine Protestwelle auslöste und 1972 zur Gründung des Vereins Dampferfreunde Vierwaldstättersee führte. Seither wurde in der Schweiz kein Dampfschiff mehr verschrottet.

Die hier vorzustellende Publikation erschien im September 2021, also fast auf den Monat genau fünfzig Jahre nach der Stilllegung der «Blümlisalp». Welch ein Wandel in diesen fünfzig Jahren! Die «Lötschberg» und die «Blümlisalp» stehen im Linienverkehr der BLS und unter Denkmalschutz, der revaporisierte Schraubendampfer «Spiez» ist bereit für die zweite Jungfernfahrt. Schweizweit das gleiche Bild: Im Mai 2021 lief auf dem Vierwaldstättersee die «Stadt Luzern» wieder aus, renoviert für 13 Millionen Franken und ebenfalls unter Denkmalschutz gestellt.

Welch ein Wandel auch in der Behandlung des faszinierenden Themas. Das Team Liechti-Meister (damals noch mit Joseph Gwerder) gab schon 1986 (2. Auflage 2002, stark überarbeitet und ergänzt) eine Publikation heraus, ebenfalls unter dem Titel *Die Geschichte der Schifffahrt auf dem Thuner- und Brienzensee*.

Eindrücklich ist, was seit 1986 an neuem Material zusammengekommen ist. Das wurde erstens möglich durch das gewachsene Interesse an Technikgeschichte – die Archive von Sulzer und Escher-Wyss wurden aufgearbeitet. Vieles ist heute im Bundesarchiv, im ETH-Archiv, im Staatsarchiv Bern und auch in kleineren Archiven zu finden. Auch die BLS pflegt ihr historisches Erbe in der Sammlung BLS Historic.

Zweitens trugen private Sammler Namhaftes zum Bildfundus bei. Es brauchte wohl viel Detektivarbeit, um alle die dokumentarischen Kostbarkeiten aufzuspüren, die der Prachtband darbietet. Hervorgehoben seien etwa die einmaligen Farbaufnahmen des New Yorker Ingenieurs Conrad Milster, der im Juli 1962 eine Fahrt mit der «Beatus» dokumentierte. Aus der reichen Auswahl an Bildmaterial wurden die besten und aussagekräftigsten Bilder in dieser neuen Publikation vereint. Verständlich, aber

bedauerlich, dass zahlreiche Bilder der drei Vorgängerpublikationen keinen Platz mehr fanden. Womit zugleich gesagt ist, dass die vorliegende Publikation die Vorgängerwerke nicht überflüssig macht, sondern grossartig ergänzt.

Interessant sind die präzisen Belege für die Farbgebung der Dampfer. Diese Forschungen haben sich im heutigen Erscheinungsbild der «Blümlisalp» und der «Lötschberg» niedergeschlagen.

Lag in den Vorgängerbänden das Gewicht ganz auf den repräsentativen Aussen- aufnahmen der Schiffe, so werden im neuen Band auch Innenaufnahmen präsentiert, die wesentlich seltener sind – auf Postkarten tauchen sie nie auf –, die aber die von den damaligen Dampferpassagieren erlebte Stimmung gut dokumentieren. Technisch interessant sind seltene Aufnahmen der Maschinenräume.

Während die Publikation von Jeanmaire 1971 noch ganz auf die Dampf- und Kohlenromantik fokussierte, werden in der jüngsten Publikation die Motorschiffe gleichwertig behandelt. Die modernen Schiffsbauten spiegeln die Geschmacksrichtungen der 1950er- und 1970er-Jahre und überzeugen zum grossen Teil mit elegantem Design. Die BLS liess es sich angelegen sein, die neuen Motorschiffe mit qualitativ hochwertigem Bildschmuck zu versehen, etwa von Albert Lindegger (Lindi), Fred Stauffer (Bern) oder vom Heraldiker Paul Boesch. Wenig künstlerischen Geschmack bewies die BLS allerdings mit der Bemalung der «Jungfrau» im Swiss-Pop-Design mit Enzian, Alpenrose und Edelweiss und einem Salon mit urig-alpinem Holz-Touch.

Die Dokumentation der «modernen» Schiffe kommt zur richtigen Zeit. Das 1939 erbaute Motorschiff «Thun», erstes Grossmotorschiff auf dem Thunersee und gleichzeitig letzter Schiffsbau von Escher-Wyss, wurde 1995 abgebrochen – vom denkmalpflegerischen Standpunkt aus ein Verlust.

Den Schiffsbiografien vorangestellt ist ein «Geschichtlicher Abriss der Schifffahrt auf dem Thuner- und Brienersee» (S. 14–21). Weiter hinten findet sich ein Kapitel über die Entwicklung der Ländten (S. 324–329). Ausgehend von der Gewichtung der verschiedenen Teile des Buches wäre die Frage zu stellen, ob der Titel nicht zutreffender *Die Geschichte der Schiffsbauten auf dem Thuner- und Brienersee* lauten würde. Der historische Aspekt der Schifffahrt auf den Oberländer Seen kommt zu kurz. Da wären spannende Fragen zu beantworten, etwa nach der Herkunft des Kapitals der diversen Schifffahrtsgesellschaften oder zur Interaktion zwischen Tourismus und Schifffahrtsentwicklung und zur Verflechtung zwischen den Bahngesellschaften und den Schifffahrtsgesellschaften des Oberlandes. Wann, wie und warum erfolgte der Wandel von der privatwirtschaftlich organisierten Ganzjahresschifffahrt zur öffentlich subventionierten touristischen Saisonschifffahrt? Da wäre auch an das «Dampfergesetz» von 1992 zu erinnern, das durch eine Volksinitiative zustande kam. Es wurde zwar schon

1998 wieder aufgehoben, zeigte aber, wie hochpolitisch die Frage der Erhaltung der «Blümlisalp» und der «Lötschberg» geworden war.

Diese Hinweise zur Schifffahrtsgeschichte sollen keine Kritik sein, sondern den Wunsch verdeutlichen, dass eine nächste Publikation des erfolgreichen Autorenteam diese Fragen vertieft behandeln könnte. Kritik verdient einzig das schludrige Verlagslektorat. Es gibt zu viele Druckfehler. Das schöne Werk hätte mehr Sorgfalt verdient.

*Christoph Zürcher, Bern*

**Meier, Jürg A.; Höchner, Marc (Hrsg.): Schwerter, Säbel, Seitenwehren. Bernische Griffwaffen 1500–1850.**

(Schriften des Bernischen Historischen Museums, Bd. 15). Bern: Bernisches Historisches Museum 2021. 240 S. ISBN 978-3-9524783-4-9.

Das von Jürg A. Meier und Marc Höchner herausgegebene Buch ist ein Nachschlagewerk für Griffwaffen aus der Sammlung des Bernischen Historischen Museums (BHM), aber auch ein Musterbeispiel für Sammlungskataloge, da es in seiner Konzeption weit über einen Fachkatalog hinausgeht. Es ersetzt und erweitert den 1929 von Rudolf Wegeli herausgegebenen ersten Katalog zur Griffwaffensammlung des BHM, *Schwerter und Dolche*, erheblich. Die Idee, einen neuen Katalog zu publizieren, entstand bereits 1981, als der Waffenkundespezialist Jürg A. Meier für die Sonderausstellung des BHM «Vom Schweizerdolch zum Bajonett» eine Archivrecherche durchführte. Erst 2018 aber nahm Meiers Buchprojekt – nun mit Marc Höchner, dem Verantwortlichen für die Sammlung europäischer Waffen am BHM, als Co-Autor – Form an.

Das Herzstück des Buches bildet der Katalog von 52 ausgewählten Objekten (S. 63–181), die verschiedene Typen der sogenannten Griffwaffen aus dem Zeitraum zwischen 1500 und 1850 repräsentieren. Die Definition von Griffwaffen wurde überarbeitet und wird kommentiert (S. 11). Die Periodisierung wird begründet mit den ersten archivalisch belegten Ansätzen einer einheitlichen Beschaffung von Griffwaffen durch die Berner Stadtregierung und mit dem Bundesreglement von 1852, das den Kantonen eine materielle Reorganisation ihrer Bundeskontingente vorschrieb (S. 12). Als Kriterien dafür, dass eine Waffe als «bernisch» bezeichnet werden kann, gelten der Besitz durch den Stadtstaat beziehungsweise Kanton, der Besitz durch eine Person, die in Bern wohnte oder diente, die lokale Produktion oder die Anschaffung als Ausrüstung der bernischen Miliz (S. 12). 36 der 52 vorgestellten Objekte stammen aus der Sammlung des BHM, die restlichen 16 von anderen Institutionen oder aus privaten Sammlungen. Die einzelnen Einträge im Katalog bestehen aus ei-