

Schiffahrt
Berner Oberland 

 bls



175 JAHRE SCHIFFFAHRT THUNERSEE

Liebe Leser

Am Anfang stand eine einfache Idee: die Herausgabe einer Jubiläumszeitung. Mit dieser wollen wir Ihnen die Geschichte, die Bedeutung sowie aktuelle Angebote der Schiffahrt näher vorstellen.

Dank dem Pioniergeist der Gebrüder Knechtenhofer im Jahr 1835, die mit dem ersten Dampfschiff auch den Tourismus ins damals arme Berner Oberland brachten, kann die BLS AG in diesem Jahr den 175. Geburtstag der Schiffahrt feiern. Auch heute noch sind die beiden nostalgischen Dampfschiffe auf dem Thuner- und Brienersee die unbestrittenen Publikumsliebhaber.

Doch lohnt es sich überhaupt, zurückzuschauen in unserer so schnelllebigen Zeit? Begibt man sich damit nicht in Gefahr, die Gegenwart oder gar die Zukunft aus den Augen zu verlieren und damit wichtige Chancen zu verpassen?



Gebrüder Knechtenhofer – die Gründer der Schiffahrt

Im Gegenteil, der konstruktive Umgang mit der Vergangenheit und das Erbe sind zentrale Voraussetzungen für eine erfolgreiche Bewältigung kommender Herausforderungen. Nur aus der Erinnerung speisen sich die Erfahrungen und die Erkenntnisse, die notwendig sind, um Weichen für die Zukunft zu stellen.

Zu unserem 175-jährigen Jubiläum offerieren wir Ihnen während der ganzen Saison attraktive Sonderangebote rund um den stolzen Geburtstag. Profitieren

Sie von den Gutscheinen auf der letzten Seite dieser Jubiläumszeitung.

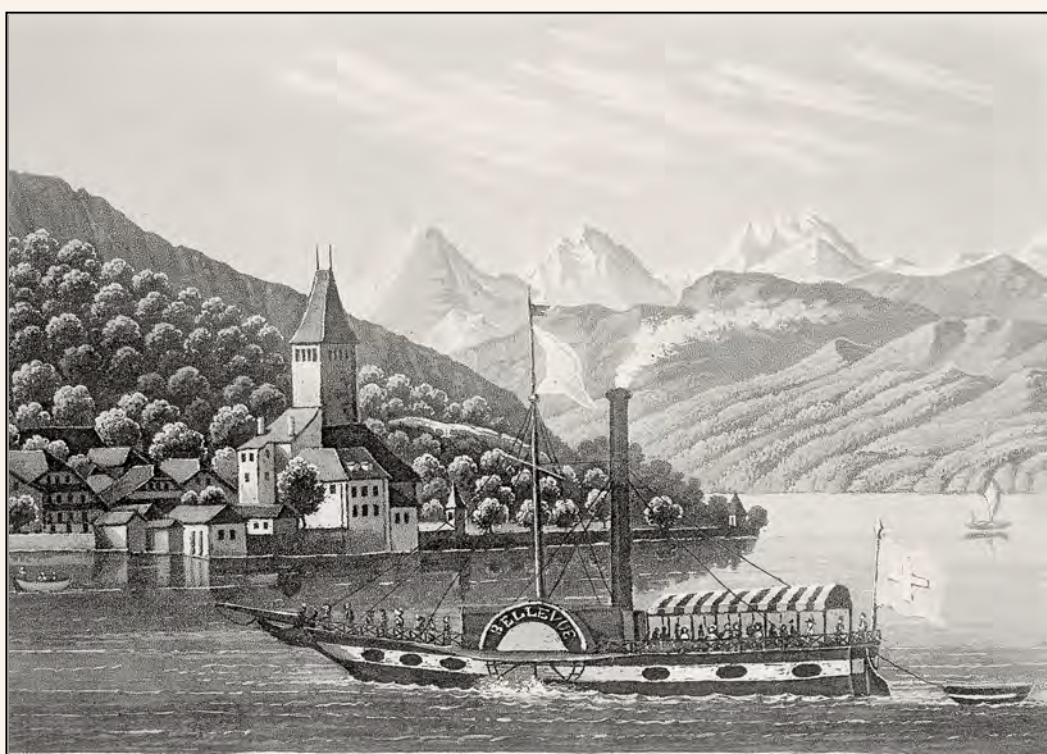
Das ganze Team der BLS Schiffahrt freut sich, Sie an Bord unserer Flotte begrüßen zu dürfen und wünscht Ihnen schöne und unvergessliche Momente auf unseren Seen.

Michael Lüthi
Leiter BLS Schiffahrt

Mutige Pioniere revolutionieren die Oberländer Wasserwege

Geschichte und Highlights rund um 175 Jahre Schiffahrt auf dem Thunersee

Es ist noch gar nicht so lange her: Noch vor gut 200 Jahren gab es keine durchgehende Strasse ins Berner Oberland. In Richtung Berge ging damals nur, wer entweder dort lebte oder Vieh, Waren oder die Post dorthin transportieren musste. – Und dies war ausschliesslich auf dem Wasserweg möglich. Die Schiffahrt war das Bindeglied zur restlichen Welt. Schliesslich gab es Zeiten, in denen die Berge den Menschen Angst einflössten. Diese Einstellung änderte erstmals das Gedicht «Die Alpen» des Berner Gelehrten Albrecht von Haller. Es zog eine erste Reisewelle von Gebildeten ins Berner Oberland. Auch J.J. Rousseau plädierte kurze Zeit später in einem seiner Romane für das einfache, gefühlvolle und glückliche Leben der Hirten und Äpler, das dem Pariser Hofleben Ludwigs XVI. mit seinen Intrigen, seiner Prunksucht, Verschwendung und Künstlichkeit entgegenstand.



DS Bellevue vor Oberhofen

sich die Anreise ab 1830 plötzlich viel einfacher und angenehmer als zuvor. Was war der Grund? An Stelle holpriger Wege traten bald ausgebaut Strassen. Es musste entschieden werden, welchem Seeufer entlang Interlaken an Thun angebunden werden sollte. Die Wahl fiel auf eine Trassierung des linken Seeufers über Spiez. Diese Strecke war zwar länger, die Strasse jedoch einfacher und günstiger zu erstellen.

Den Meilenstein für den Tourismus jedoch – und somit für weniger Armut und schlussendlich Wohlstand für das Berner Oberland – legten die Gebrüder Knechtenhofer: Den drei Thun Burgern Johann Jakob, Johannes und Johann Friedrich Knechtenhofer, die in Hofstetten die Pension «Bellevue» führten – ein Hotel, das zu den besten Häusern der Schweiz zählte – gefiel diese Entwicklung gar nicht. Sie befürchteten, dass ihre Residenz durch die neue Strasse vom Verkehrsstrom abgeschnitten würde. Um dies zu vermeiden, bestellten die Gebrüder einen eisernen Raddampfer bei der Werft Cavé in Paris. Dieser sollte die Reisenden bequemer ins Oberland bringen als die Fuhrwerke auf der Strasse – und: Er würde seine Fahrt vor ihrem Haus beginnen! Gesagt, getan: Mit Pferdefuhrwerken liessen die Gebrüder die Teile des neuen Dampfschiffs ins Oberland befördern. Die Jungfernfahrt des Dampfschiffs Bellevue fand am 31. Juli 1835 statt. Von Thun – Hofstetten nach Neuhaus bei Interlaken. Viele Jahre lang verkehrte pro Tag, von Mai bis Okto-

ber, ein Kurs nach Neuhaus und zurück. Um halb neun morgens gings in Richtung Interlaken, am Nachmittag um drei fuhr das Bellevue zurück nach Thun.

Was aber war die Folge dieser Pioniertat? Das Berner Oberland erlebte einen enormen touristischen Aufschwung (die Eisenbahn folgte erst Mitte des 19. Jahrhunderts). Interlaken verdrängte Thun und galt von nun an als Lieblingsdestination der neuen Reisenden. Hotels schossen wie Blumen aus dem «Bödli»-Boden, dem Landstreifen zwischen Thuner- und Brienzensee. Das Kutschwesen begann zu blühen, die Kleinmeisterkunst erwachte, Fremdenführer traten ihr Amt an, neue Anlegestellen kamen hinzu. Kurz und gut: Durch die Platzierung dieses Knechtenhoferschen Meilensteins war im Berner Oberland der wirtschaftliche Frühling eingeleitet.



DS Blümlisalp in der Beatenbucht

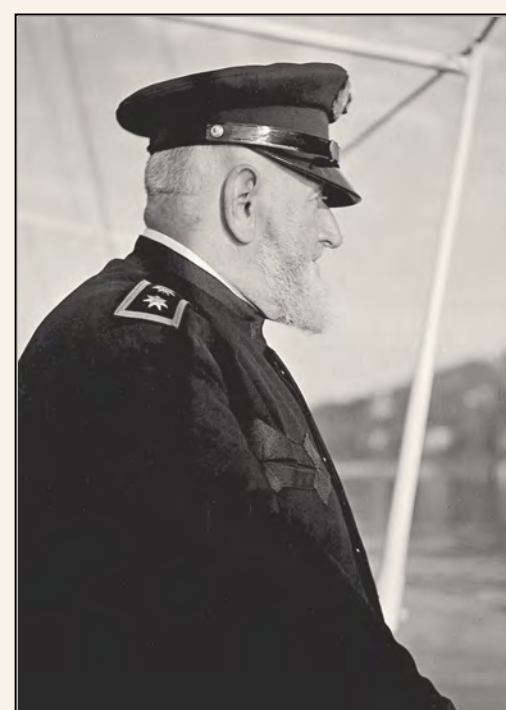


Schiffstation Neuhaus

Für den Vieh- oder Warentransport gab es zu Beginn des 19. Jahrhunderts 15 «Böcke»-Lastschiffe, die bis zu 30 Tonnen Fracht aufnehmen konnten. Die Postschiffe waren kleiner und dienten auch der Personenbeförderung. Wer es sich leisten konnte, mietete in Thun ein kleines Ruderschiff mit Besatzung. Bis Neuhaus bei Interlaken brauchten diese bei guten Wetterverhältnissen kaum länger als vier, fünf Stunden. Mit diesen Ruderschiffen verdienten sich, bis zur Einführung der Dampfschiffahrt, 130 Schiffer ihr Brot. Trotz des Wasserwegs lebten die Oberländer bis zu Beginn des 19. Jahrhunderts in bescheidenen Verhältnissen, schliesslich fehlte jeglicher Fremdenverkehr (ausser eben den Bildungsreisenden). Um mehr Touristen in die Berge zu locken, organisierten sie ab 1805 die ersten Unspunnenfeste; Volksfeste, welche die Bräuche der Bergbevölkerung zeigten. Inzwischen verkehrten auf dem Rhein die ersten Dampfschiffe. Und auch ins Oberland gestaltete

Oberländer Wasserwege

Vorerst jedoch konnten sich darüber nicht alle freuen. Durch die Dampfschiffahrt verloren die meisten Schiffer ihre Arbeit. Ihre Familien gerieten ins Elend. Auch einigen Nostalgikern schienen die «dampfspeienden Drachen» nicht zu behagen. So schrieb zum Beispiel der Elsässer Peter Ober, der in Interlaken ein Hotel führte, in sein Reisehandbuch: «Unsere Schiffe mit rot-weissen Dächern, unsere unbedarften Schiffer und unsere hübschen Schifferinnen müssen unsere schönen Seen diesen schrecklichen Dampfschiffen überlassen. Ein Dampfschiff auf einem Schweizer See ist eine Anomalie, wie es sie noch nie gab.» Fern jeglicher Wertung Einzelner obsiegt schlussendlich



Stolzer Kapitän

der Fortschritt. Ein damals mit Holz betriebenes Dampfschiff konnte auf einmal 200 Personen fassen und durchlief den Thunersee in einer guten Stunde. Kein Wunder, dass dem Bellevue – sein erster Kapitän war Oberstleutnant Johann Knechtenhofer höchstpersönlich – bald andere Dampfschiffe folgten. Wer ihnen ungut gesonnen war, stellte das starke Schwanken der ersten Dampfer in den Vordergrund. Eine Dame äusserte sich gar schriftlich zu den Schiffen. Sie schrieb, «dass diese dermassen Funken sprühen, dass der Schirm der Gattin des Ministers Feuer fing.» Bald gewöhnten sich auch die Gegner an das, was sie zuvor bedrohte. Das Bellevue wurde gegen das Dampfschiff Helvetia ausgetauscht, die Anzahl Kurse wurde erhöht und bald folgten zwei weitere Raddampfer, die bereits über 350 Personen fassen konnten.

So ging es weiter. Jahre und Jahrzehnte gingen ins Land. Der Fortschritt verdrängte die Dampfschiffe genauso wie diese zuvor die Ruderschiffe. Nostalgiker zogen erneut gegen ihn ins Feld – und unterlagen. Denn bereits kurz nachdem die grosse wirkliche Schlacht (1. Weltkrieg) geschlagen war, verdrängten die ersten Diesel-Motorschiffe – bereits ab 1919 – ihre inzwischen mit Kohle betriebenen Vorgänger.

Heute besteht die Flotte auf dem Thunersee auf acht Schiffen. Sie durchqueren in der Sommersaison täglich 18 Mal den Thunersee und legen auf beiden Seen insgesamt 120 000 Kilometer pro Jahr zurück.



Touristenströme im Berner Oberland

Quellennachweis:

Bruno Schoog, Dampferzeitung: Ausgabe 4/2009

Pioniere – Schweizer Pioniere der Wirtschaft und Technik / Transport und Tourismus: Pioniere der Dampfschiffahrt

Jon Keller, Stadtarchivar Thun
Markus Krebsler, Verleger & Autor

Sonja L. Bauer



Bau der Werft in Lachen 1905

Die Geschichte der Schiffahrt Berner Oberland – Wichtige Ereignisse zwischen 1835 und 2010

1835–1874

Das 16-PS-Dampfschiff Bellevue bestreitet seine Jungfernfahrt – als erstes Dampfschiff auf dem Thunersee. 1834 bestellen die drei Brüder Knechtenhofer bei der Maschinenfabrik Cavé in Paris ein eisernes Dampfboot. Am 31. Juli 1835 fährt das 200 Personen fassende Bellevue auf dem Thunersee.

31.07.1835

Am 15. Mai 1839 sticht das von David Gottlieb Matti erworbene kleine Dampfschiff Giessbach erstmals in den Brienzensee und verkehrt zwischen Interlaken und Brienz.

15.05.1839



Gründung der «Vereinigten Dampfschiffahrtsgesellschaft für den Thuner- und Brienzensee» (VDG). Die Gebrüder Knechtenhofer erwerben einen massgeblichen Anteil der Aktien.

08.11.1842

Das Bellevue wird auf den Brienzensee überführt und fährt dort unter dem neuen Namen Faulhorn.

Winter 1842/43

Das DS Giessbach fährt von nun an unter dem Namen «Matti-Schiff» auf dem Thunersee.

09.05.1843

Jungfernfahrt des neu erbauten Raddampfers Niesen auf dem Thunersee.

28.06.1843

Die VDG kauft das «Matti-Schiff» und betreibt es unter dem Namen Helvetia.

1846

Inbetriebnahme der Dampfschiffe Stadt Thun 1856, Stadt Bern 1861 (Thunersee) sowie Interlaken 1857 und Giessbach 1859 (Brienzensee).

1856–1861

Erwerb des Schleppdampfers Neptun zur Bewältigung des Gütertransports.

1861

Das Faulhorn (früher Bellevue) wird zurück auf den Thunersee versetzt und zum Schleppkahn umgebaut. Es versinkt 1864 vor Oberhofen in einem Sturm. Dabei ertrinkt ein Mann.

1864

Gründung der «Oberländischen Dampfschiffahrtsgesellschaft» auf dem Brienzensee und Bestellung eines Salondampfers.

1869

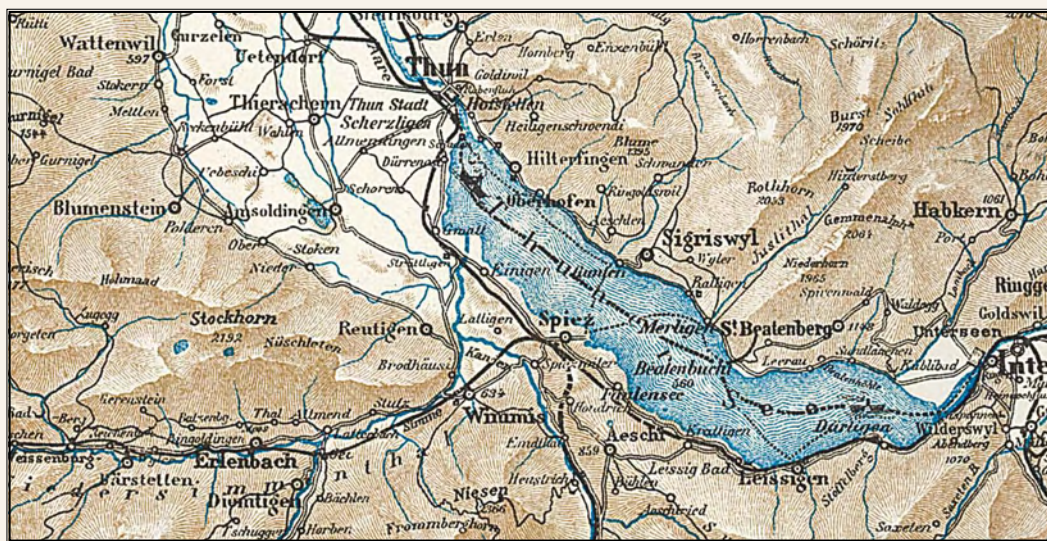
Übernahme der «Oberländischen Dampfschiffahrtsgesellschaft» durch die VDG vor deren Inbetriebnahme und Jungfernfahrt des DS Oberland.

1870

Die Dampfschiffe Beatus 1871, Brienz 1871 und Bubenberg 1874 werden angeschafft.

1871–1874

Bedeutung der Schiffahrt für das Berner Oberland



Thunerseeregion um die Jahrhundertwende

Die Seen und damit verbunden die Schiffahrt tragen wesentlich zur Attraktivität der Schweiz im Allgemeinen und des Berner Oberlands im Speziellen bei. Die Schiffahrt auf dem Thuner- und dem Brienzensee ist gar weltweit eine der attraktivsten...! Denn wo sonst ist es möglich, am Fusse von Eiger, Mönch und Jungfrau eine erholsame Schiffahrt auf einem nostalgischen Raddampfer zu geniessen? Die Thuner- und Brienzensee-Schiffahrt hat auch volkswirtschaftlich eine sehr hohe Bedeutung für das Berner Oberland. Als wichtiger Imageträger für die Region mutierte die Schiffahrt in den vergangenen Jahrzehnten vom Transportmittel zu einem unverzichtbaren Angebot für die Tourismuswirtschaft und gehört somit zu den Hauptattraktionen des Berner Oberlands.

Zwei Berner Oberländer Persönlichkeiten äussern sich zum Thema

Jon Keller

Für den ehemaligen Thuner Stadtarchivar, Dr. Jon Keller, ist die Schiffahrt nach 1835 ein Meilenstein. «Mit dem DS Bellevue kam der Ausflugsverkehr hinzu.» Das bedeute, dass eine völlig neue Einkommensquelle erschlossen wurde. «Plötzlich wurden Menschen über den See befördert, die ausschliesslich zu ihrem Vergnügen reisten.» Klar, so Keller, dass sich auch Prominente eine Fahrt auf dem Dampfschiff früh zu Nutze gemacht hätten. «Die erste Berühmtheit, die das Berner Oberland besuchte, war Johann Wolfgang von Goethe. Ihm folgte Johannes Brahms, dessen Schiffs-Abo noch heute im Historischen Museum Thun zu besichtigen ist. Auch der Deutsche Dichter der Romantik, August Graf von Platen, besuchte das Oberland via

Schiff.» Keller erzählt, dass Vandalismus («oder waren es damals eher Lausbubenstreiche?») schon im Jahr 1859 dazugehörte: «In einer Nacht im Juli wurden in Hofstetten sämtliche Taue, welche die Dampfer an den Anlegestellen hielten, durchtrennt. Für Hinweise auf die Täter wurde eine Belohnung von 50 Franken ausgesetzt...» Für Jon Keller ist die Bedeutung der Schiffahrt für das Berner Oberland enorm gross. «Man betrachte nur die Zahlen: 1836 fuhren im Jahr 24.657 Passagiere über den See. 1873 waren es schon 338.079. Bereits 1913 befuhren 796.274 den See. Nach dem Ersten Weltkrieg gab es einen Einbruch. Danach stieg die Zahl wieder kontinuierlich. Heute sind es 1,3 Millionen.

Markus Krebsler

Auch der Thuner Verleger und Schriftsteller Markus Krebsler widmet einen Grossteil seiner Zeit – wie es seine Fotobücher belegen – dem



DS Blümlisalp vor Oberhofen

Leben am und auf dem Thunersee: «Die Schiffahrt wurde zur Lebensader der Seegemeinden und zu deren wirtschaftlicher Verbindung.» Damit habe sich auch der Wechsel von engen Partikularinteressen zu grossräumigem Denken und zur Zusammenlegung der örtlichen Kräfte vollzogen. «Durch diesen Aufschwung wich die Armut schliesslich kontinuierlich dem Wohlstand.» Fasziniert ist Krebsler aber vor allem vom Pioniergeist, der vor 175 Jahren herrschte: «Man muss sich mal vorstellen, was es damals bedeutete, ein Dampfschiff von Paris bis hierher bringen zu lassen: auf Pferdefuhrwerken!» Ein Vorteil der alten Zeiten sei allerdings gewesen, «dass es damals weniger einschränkende Gesetze gab als heute, die alles erschweren oder gar verunmöglichen.»

Der sachliche Grund des aktuellen Jubiläums, das Dampfschiff Bellevue, bekommt allerdings wenig mit von den Feierlichkeiten, die in diesem Jahr abgehalten werden. 1864 vor Oberhofen im Föhnsturm gekentert, liegt es noch heute in 120 Metern Tiefe unter einer dicken Schicht aus Schutt und Steinen. Denn bis zum Bau der neuen Schiffsanlegestelle 1938 kippten die Bewohner der Seeufer ihren Müll ins Wasser, wodurch eine künstliche Aufschüttung entstand. Zum Jubiläum vor 25 Jahren wurde durch Spezialisten – Markus Krebsler war aktiv dabei – nach dem gut konservierten Frack gesucht. Es konnte lokalisiert, wenn auch (noch) nicht geborgen werden. Aber auch ohne den alten Zeitzeugen ist Krebsler überzeugt: «Ein Glück, dass die beiden Flottenprunkstücke DS Blümlisalp und DS Lötschberg auf unseren Seen fahren. Ihre Rettung in letzter Sekunde hat sich wahrlich gelohnt. Auch heute noch wäre das Oberland ärmer ohne Schiffahrt. – Wenn auch nicht materiell, so doch ideell.»

Tradition und Innovation – Unsere Flotte



«OaSee – Das Lounge Schiff»



DS Blümlisalp



MS Stockholm



«Drachenschiff Fauchi»

DS Blümlisalp

Das Dampfschiff Blümlisalp ist ein nostalgischer Raddampfer aus der Belle Epoque. Baujahr: 1906. Jahrzehntlang war es der grösste und luxuriöseste Salondampfer auf dem Thunersee. Konkurrenz bekam es Mitte der Fünfzigerjahre, als die ersten Motorschiffe, allen voran das «Jungfrau» und das «Stadt Bern», in Betrieb genommen wurden. 1971 wurde das DS Blümlisalp durch das gleichnamige Motorschiff abgelöst und stand danach in einem Baggerloch im Kanderdelta. Seine Wiederaktivierung gelang dank der Initiative der Genossenschaft Vaporama und dem Verein «Freunde der Dampfschiffahrt». Es wurde renoviert und verkehrt seit 18 Jahren wieder auf dem See. Zum 100. Geburtstag wurde die «alte Dame» noch mal renoviert und fungiert seither als unbestrittener Publikumsmagnet. Beliebt sind «ihre» Spielkajüten und Kinderpartys, aber auch die Köstlichkeiten der Bordküche und die Feierabendfahrten.

MS Stockholm

Das Motorschiff Stockholm wurde 1974 erbaut und ist das kleinste Schiff auf dem See. Primär verkehrt es als Charterschiff und ist für Hochzeitsfeste und Familienfeiern sehr begehrt. Vor zwei Jahren wurde

der verstaubte Look der Siebziger komplett überholt und wich einem gediegen-modernen Innenausbau. Seit 2008 verkehrt das Motorschiff als erstes Loungeschiff in der Schweiz und erfreut sich grosser Beliebtheit. Jeden Mittwoch- und Donnerstagabend wird es in eine «OaSee» verwandelt, in der «Fine Food» und «Cool Drinks» angeboten werden und die zu entspannenden Rundfahrten in stilvollem Ambiente einlädt.

Erinnerung an Fauchi

Vor knapp zehn Jahren wurde das Motorschiff Stadt Thun zum «Drachenschiff Fauchi» umgebaut. Den Ausschlag gab die Gründung der «Fabelhaften Erlebnisregion Thunersee», die sich während dieser Zeit so positionierte. Angelehnt war die Idee an den Heiligen Beatus und die Beatushöhlen. Das Drachenschiff erlangte schweizweit grosses Aufsehen, vor allem im Tourismus. Bei Familien und Kindern war es ausgesprochen beliebt. Weniger bei den anderen Passagieren, da die Aussicht durch die Verkleidung schlechter zu geniessen war. So wurde «Fauchi» drei Jahre später zum MS Stadt Thun zurückgebaut. Seither verkehrt es wieder als neuzeitliches Kursschiff mit schönen Aussensitzplätzen und einem herrlichen Sonnendeck.

Die Geschichte der Schiffahrt Berner Oberland – Wichtige Ereignisse zwischen 1835 und 2010

1873–1939

Inbetriebnahme des 1. Fährschiffs auf der Strecke Scherzigen – Därligen zum Transport von vier bis fünf Güterwagen.

1873

Anschaffung des neuen Dampfers Helvetia auf dem Thunersee.

1889

Bau des Schiffahrtskanals nach Interlaken West.

1892

Inbetriebnahme des Dampfschiffs Jungfrau.

1898

Inbetriebnahme des Schraubendampfers Spiez und Schleppdampfers Neptun auf dem Thunersee sowie des Gütermotorschiffs Mercur auf dem Brienzensee.

1901

Jungfernfahrt und Taufe des stattlichen Salondampfers Blümlisalp. Die «Blümler» erleidet gleich auf ihrer ersten Fahrt einen Unfall. Das Bugruder und die Schiffswand sind nach 14 Tagen aber wieder repariert!

31.07.1906

Übernahme der Vereinigung VDG durch die Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon (BLS).

1913

Inbetriebnahme des DS Lötschberg. Nach gerade mal neun Tagen Betriebszeit wird der neue Salondampfer infolge Ausbruchs des Ersten Weltkriegs für Jahre stillgelegt.

1914

Der Schiffsverkehr kommt auf beiden Seen vollständig zum Erliegen. Die Ära der stolzen Salondampfer ist vorüber.

1914–1918

Infolge Kohlemangels und wegen der weiteren Erschliessung der Bahnnetze geht der Schiffverkehr fast vollständig verloren. Das nutzlos gewordene Gütermotorschiff Mercur wird gegen das Motorschiff Mars ausgetauscht und befährt unter den Namen Iseltwald fortan den Brienzensee.

1918

Erwerb des MS Astra, welches auf dem Thunersee als MS Gunten eingesetzt wird.

1920

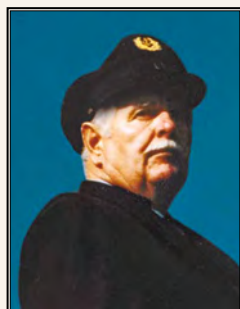
Bau des Schiffahrtskanals Thun von Scherzigen zum neuen Bahnhof.

1925

Nachdem die Passagierzahlen wieder zunehmen, wird die Schiffahrt durch die Wirtschaftskrise der 30er-Jahre erneut hart getroffen. Mit der Anschaffung der Motorschiffe Morgarten (1928, ab 1949 als Harder auf dem Brienzensee) und Niesen 1935 für den Thunersee wird weiter rationalisiert, was den Abbruch der Dampfschiffe Stadt Thun (Thunersee) 1929 und Oberland (Brienzensee) 1932 zur Folge hat.

1920er- und 1930er-Jahre

Kapitän Hans von Gunten erinnert sich



40 Jahre lang war Hans von Gunten für die BLS-Schiffahrt tätig. Viele Jahre davon als Kapitän der gesamten Thunersee-Flotte. Noch immer schlägt sein erfahrenes Seebären-Herz vor allem für das Dampfschiff Blümlisalp, das er so oft quer über den See lenkte und auf dessen immerwährende Beliebtheit er schwört.

Die Geliebte des Kapitäns

«Sie ist der Stolz des Thunersees», ist der pensionierte Kapitän Hans von Gunten überzeugt. Meinen tut er «die alte Dame», von ihren Liebhabern meist zärtlich «Blümlere» genannt. Hans von Gunten jedoch pflegt wohl die engsten Liebesbande zum alten Dampfschiff. Mit ihm erlebte er so manche Hoch-Zeit. So war er dabei, als «die alte Dame» 1971 zum letzten Mal mit Kohle fuhr, bevor sie für 20 Jahre in einen «Winterschlaf im Kanderdelta verfiel», wo sie der Kapitän regelmässig von Ferne betrachtete, wenn er mit den Motorschiffen über den Thunersee kreuzte. Einmal zeigte er das ruhende Dampfschiff Alt-Bundesrat Jean-Pascal Delamuraz auf dessen Wunsch. Von Gunten war es auch, der das Schiff schliesslich aus dem Kanderdelta holen durfte. «Damals war ich stolz.» Und vor dessen zweiten Jungfernfahrt 1992 versicherten er und sein Kapitäns-Kollege Fritz Mürner allen Zweiflern: «Dä Gothäl-f-Diesel bringe mir zwe scho übere See

u zrüg.» Ihr Können gab ihnen Recht: Das stampfende Dampfschiff wurde eine erfolgreiche Bereicherung für den Tourismus und bringt heute jährlich wieder Tausende über den See.

John Maynard des Thunersees

Schon Hans von Gunten's Vater und Grossvater arbeiteten für die Schiffahrt. Als Kind habe er den Vater oft angebettelt, ihn auf den See mitzunehmen, erzählt der Vater von zwei Kindern und Pensionär, der seinen Ruhestand schon 14 Jahre geniesst – mit täglichem Blick auf die verkehrenden Schiffe des Thunersees natürlich. Seine ersten Ausbildungsjahre absolvierte der 15 Jahre junge Hans allerdings auf dem Rhein. «Es war eine harte Schule», erinnert er sich. «Zweimal die Woche ging es, auch im Winter, im Laufschrift zum Schwimmtraining ins Hallenbad – in kaltem Wasser! Regelmässig um 5.30 Uhr hiess es: antreten an Deck! Und wehe, das Bettzeug

hatte, nach dem Betten, nicht genau die Länge eines Bajonets. Natürlich mit der Öffnung nach links. Auch der Kopf der Zahnbürste hatte nach links zu blicken...» Diese Disziplin sei ihm sein ganzes Berufsleben lang zu Gute gekommen und zu einer Stärke gewachsen, sagt der Seebär. «Ich brachte die Passagiere bei jedem Wetter stets sicher dahin, wo sie hinwollten und wieder zurück.» Befürchtungen, dass etwas nicht klappen könnte, habe er nie gehabt. «Ich kannte «meine» Schiffe, meine Arbeit, den See und verstand die Wetterverhältnisse einzuschätzen. Ich wusste, was zumutbar ist und was nicht.» Kein Wunder, haben ihm dieses Wissen, die Erfahrungen und sein Verhalten Respekt eingebracht. So ist zum Beispiel in einem Schreiben an ihn zu entnehmen: «Das Können, die Liebe zum Raddampfer und das herausragende «Gschpüri» machen Hans von Gunten zu einem hervorragenden Kapitän, Seebären und Wellenbrecher...»



DS Blümlisalp im Kanal Richtung Interlaken West

SPEZIELLES IM JUBILÄUMSJAHR

AKTION «BLAUER MONTAG»

Jeden Montag fahren Sie zum Spezialpreis über den Thuner- und Brienzsee und geniessen dazu unseren Tagessteller aus der Bordküche.

Tageskarte für CHF 17.50 in der 2. Klasse oder CHF 27.50 in der 1. Klasse.

Tagesteller zu CHF 17.50

JUBILÄUMSTAG AM 31. JULI 2010

Anlässlich des 175. Geburtstags laden wir Sie am 31. Juli zum Spezialpreis auf die beiden Seen ein.

Tageskarte für CHF 17.50 in der 2. Klasse oder CHF 27.50 in der 1. Klasse.

LIVESCHIFF

Der Thunersee wird zur Konzertbühne für namhafte Schweizer Künstler. Geniessen Sie die tollen Live-Auftritte und das exklusive Ambiente an Bord.

18. Juni Hanery Amman
15. Oktober Stiller Has

JUBILÄUMSFAHRT AUF DEM DS BLÜMLISALP AM 18. SEPTEMBER 2010

Gönnen Sie sich einen aussergewöhnlichen Abend auf dem Dampfschiff Blümlisalp. In tollem Ambiente geniessen Sie ein festliches Jubiläumsmenu und musikalische Unterhaltung.

SCHLAGER- UND FOLKLORE-SCHIFF

Bekannte Künstler erwarten Sie auf dem Thunersee. Geniessen Sie eine abendliche Rundfahrt, umrahmt von volkstümlichen Schlagern und Balladen.

17. Juli Die Fidenen Hellstätter
7. August Schulze & Schnultze
28. August Calimeros
25. September Leonard
16. Oktober Monique und Maja Brunner

KRIMISCHIFF «DAS DUELL» JEDEN SAMSTAG VOM 23. OKTOBER BIS 4. DEZEMBER 2010

Ein Krimispektakel mit Abendessen und Verbecherjagd erwartet Sie auf dem MS Schilthorn.

KINDER-KONZERTSCHIFF MIT UELI SCHMEZER AM 7. NOVEMBER 2010

Erleben Sie Liedermacher Ueli Schmezer live auf dem Thunersee-Schiff MS Schilthorn. Singen Sie mit bei seinen bekannten Familienliedern und anderen besinnlichen Songs. Ein Erlebnis für die ganze Familie.

Mehr Informationen zu all diesen Anlässen erhalten Sie unter Telefon 058 327 48 11 oder www.bls.ch/schiff

Bedeutung der Schiffahrt für die BLS



Ein Gespräch mit dem CEO der BLS AG, Bernard Guillelmon

Herr Guillelmon, der Name BLS steht heute für ein Liniennetz von 900 Kilometern Länge in sieben Kan-

tonen. Die BLS ist dadurch die zweitgrösste Bahn der Schweiz. Hinzu kommt die Schiffahrt auf den beiden Berner Oberländer Seen als ältester Zweig der BLS. Was bedeutet der BLS AG die Schiffahrt?

Bernard Guillelmon:

Die Schiffahrt ist ein wichtiges Element in der Mobilitätskette für den Ausflugsverkehr der BLS. Sie stärkt unsere Verankerung im Tourismus des Berner Oberlands, wo wir auch mit der «Lötschberger»-Plattform auf eine engere Verzahnung von öV und Tourismusangeboten hinarbeiten. Mit ihrer langen und bewegten Geschichte ist die Schiffahrt zudem für die Marke BLS ein wertvoller Imageträger.

Welche Bedeutung hat Ihrer Meinung nach die Schiffahrt für den Tourismus im Berner Oberland?

Bernard Guillelmon:

Die Schiffahrt verbindet zahlreiche touristische Ziele auf attraktive Weise miteinander und macht die Reise für den Gast zu einem unvergesslichen landschaftlichen, kulinarischen und technologiegeschichtlichen Erlebnis. Die Fahrt auf einem unserer Schiffe dient aber nicht nur dem touristischen «Transfer», sondern stellt für sich genommen ein attraktives Ausflugsziel dar. Ich denke dabei nicht zuletzt an unsere zahlreichen Event- oder Charterangebote sowie an die beiden Dampfschiffe Blümlisalp und Lötschberg.

Was erwarten Sie von der Politik und den Seegemeinden bezüglich der Schiffahrt?

Bernard Guillelmon:

Ich erhoffe mir, dass die Politik den grossen touristischen und wirtschaftlichen Nutzen der Schiffahrt auf den Oberländer Seen anerkennt und offen ist für neue und kreative Lösungen zu deren Stärkung und langfristigen Erhaltung. Die BLS will hier nicht einfach die hohle Hand für Subventionen machen. Wir sind uns bewusst, hier als Unternehmen in der Verantwortung zu stehen und unternehmen alle An-



strengungen, um den Schiffahrtsbetrieb wirtschaftlich zu führen. Diesbezüglich haben wir in den vergangenen Jahren grosse Fortschritte gemacht.

Welches sind, Ihres Erachtens, die grössten Herausforderungen für die nächsten 175 Jahre Schiffahrt auf dem Thunersee?

Bernard Guillelmon:

Die grösste Herausforderung ist und bleibt, die Schiffahrt eigenwirtschaftlich zu betreiben und damit langfristig zu erhalten. Hierzu muss sie sich noch stärker touristisch positionieren und die Zusammenarbeit mit den touristischen Organisationen der Region intensivieren.

Zum Schluss eine ganz persönliche Frage: Welches, Herr Guillelmon, sind Ihre Schiffahrts-Liebblingsangebote?

Bernard Guillelmon:

Zusammen mit meiner Frau und meinem fünfjährigen Sohn Fabio sind wir grosse Fans der Kinderschiffe. Zum Beispiel das Bastel- oder das Konzertschiff mit Ueli Schmezer. Sehr gerne machen wir auch eine Feierabendfahrt mit Abendessen auf der Blümlisalp. Die Oberländer Seen bieten dafür eine grossartige Kulisse!

Bernard Guillelmon ist seit 1. Juli 2008 CEO der BLS AG. Zuvor war er bei der SBB als Leiter des Geschäftsbereichs Betriebsführung und stellvertretender Leiter der Division Infrastruktur tätig. Bernard Guillelmon ist 44 Jahre alt und wohnt mit seiner Familie in Bern.

Der Name BLS geht auf die Gründungszeit der Berner Alpenbahngesellschaft, 1906, zurück. Damals standen die drei Buchstaben für «Bern-Lötschberg-Simplon». Heute ist die BLS AG mit einem Schienennetz von 436 Kilometern Länge, darunter der Lötschberg-Basistunnel, in sieben Kantonen die grösste Privatbahn der Schweiz. Die BLS AG beinhaltet den Personenverkehr in Zügen und Bussen, den schienengebundenen Güterverkehr und die Schiffahrt auf dem Thuner- und Brienzsee.

Die Geschichte der Schiffahrt Berner Oberland – Wichtige Ereignisse zwischen 1835 und 2010

1940–2009

Lancierung zweier neuer Motorschiffe: Thun und Oberhofen. Kaum ist der Tourismus wieder in Schwung, bricht der Zweite Weltkrieg aus.

1940

Inbetriebnahme von vier Motorschiffen auf dem Brienzsee: Rothorn 1950, Interlaken 1956, Iseltwald 1969 und Brienz 1981.

1950–1981

Auf dem Thunersee folgen weitere Motorschiffe: Jungfrau 1954, Stadt Bern 1956, Niederhorn 1959, Bubenberg 1962 und Beatus 1963. Der Salondampfer Blümlisalp wird 1971 ausgerangiert. An seine Stelle tritt ein Motorschiff gleichen Namens, das nach Wiederinbetriebnahme der alten «Blümlere» 1992 durch die Genossenschaft Vaporama in Stadt Thun umbenannt wird. 1974 verstärkt die BLS die Thunerseeflotte mit dem MS Stockhorn.

Inbetriebnahme des MS Berner Oberland.

1996

Spektakulärer Transport des MS Jungfrau vom Thuner- auf den Brienzsee. Das Schiff erhält einen blumigen Anstrich im Ethno-Look.

1999

Im Juni 2001 dampft das nach denkmalpflegerischen Grundsätzen sorgfältig restaurierte DS Lötschberg zur seiner zweiten Jungfernfahrt.

2001



Das MS Stadt Thun verkehrt während drei Sommersaisons als «Drachenschiff Fauchi» auf dem Thunersee.

2001–2003

Im Juni 2002 sticht das Business-Schiff MS Schilthorn mit seiner modernen technischen Infrastruktur erstmals in See.

2002

Das Drachenschiff wird im Winter 2003/2004 wieder zum MS Stadt Thun.

2004

100 Jahre Dampfschiff Blümlisalp. Die «alte Lady» erfährt im Winter zuvor eine abermalige Grossrenovation.

2006

Renovation und Umbau des MS Stockhorn zum ersten Lounge Schiff der Schweiz.

2008

Mit der «Besonderen Auszeichnung 2008» würdigt der Internationale Rat für Denkmalpflege ICOMOS die Restaurierung des Salondampfers Lötschberg.

2008

Rekordauslastung der Kursschiffe auf dem Thuner- und Brienzsee.

2009