zum Jubiläum der Brienzersee-Schifffahrt

1712 "von der Erfindung der Dampfmaschine zu Dampfschiff und Eisenbahn"

1712 erfand T. Newcomen die erste 'arbeitsfähige' Dampfmaschine, nachdem die Versuche von Denis Papin das Funktionsprinzip aufgezeigt hatten. 1765 und 1782-84 verbesserte sie der britische Ingenieur James Watt und machte sie praxistauglich (externer Kondensator). Die Dampfmaschine trug insgesamt wesentlich zur industriellen Revolution bei. Doch im 18. Jh. scheiterte der Einbau der 'unerschöpflichen Kraft' in Fahrzeuge an unzureichender Technik und ungenügenden Konzepten, so beim Dampfwagen von Nicholas Cugnot 1771, dem 'eigentlich' ersten Automobil überhaupt.

1801 veranlasste Lord Dundas Symmington, ein Schleppschiff mit Dampfantrieb zu bauen. 1802 befuhr die "Charlotte Dundas", das erste brauchbare und kommerziell zu nutzende Dampfschiff, den Forth- und Clyde-Kanal. Das DS "Stephanie" (verballhornt "Steh-fahr-nie") kam 1818 auf dem Bodensee nicht in Fahrt! Besser lief es 1823 der "Guillaume Tell" auf dem Genfersee. Der Holzrumpf war in Frankreich, die Dampfmaschine in England gefertigt worden. 1835 war die "Minerva" auf dem Zürichsee das erste europäische Schiff mit einem eisernem Rumpf. Es war in England konstruiert und dann von Escher, Wyss & Cie fertiggestellt worden. Escher, Wyss & Cie blieb 'die' Schiffbaufirma in der Schweiz. U.a. baute sie auch die Trajektschiffe für den Thunersee.

13. Sept. 1757 "Das erneuerte Schiff- und Fuhr-Reglement, von Thun bis nach Meiringen"

Seit wann in welchem Umfang welche Güter aus dem Oberland nach Bern transportiert wurden, kann nur vermutet werden. Dass diese Transporte wiederholt reglementiert wurden, so die Schiff- und Fuhrleuteordnung 1562 und die Karrer-Ordnung fürs Hasli 1667, zeigt aber den Umfang und die Wichtigkeit dieses Transportweges auf.

1308 wurde der Freienhof bei Thun als Lager- und Umschlagplatz auf andere Schiffe erwähnt. Es war nicht möglich, mit den See-Lastschiffen die Aare speziell bei Uttigen zu befahren. Eine weitere Sust lag im Neuhaus/Unterseen und eine bei Brienz (erst Kienholz, dann Tracht). Die Brienzersee-Schiffe, welche nicht den 'ordentlichen' Weg durch eine 1605 auf sechs, 1741 auf neun Schuh verbreiterte, drei Fuss tiefe Öffnung in der Aareschwelle bei Aarmühle-Unterseen nahmen, luden ihre Fracht im Sendli auf Fuhrwerke um. Die 'Schiffschleuse' war jeweils zwei Stunden vor Mittag geöffnet. An zwei 'Leitpfählen' konnten die Schiffer ihre Kähne und Flösse zwar abstossen, und die nach 1741 erstellte Pritsche verbesserte etwas das 'Fahrwasser', dennoch kostete die Durchfahrt immer wieder Fracht und Menschenleben.

Die Organisation der Transporte lag in den Händen der Landschaften Interlaken, Unterseen und Hasli sowie Grindelwald, Ringgenberg, der Herrschaft Unspunnen und der Kirchöre Brienz. Am 25. Juni 1625 wurde die 1562 ergangene und seither mannigfaltig abgeänderte Schiff- und Fuhrleuteordnung ersetzt. Wahlbehörde für die beamteten Schiffleute auf

beiden Seen sowie die Karrer und Fuhrleute auf dem Bödeli waren der Landvogt (Kastlan, Verwalter v. Steuer-, Gerichts- und Militärwesen) und der Landesvenner (Bannerherr) von Interlaken, der Statthalter (Gemeindepräsident) und der Seckelmeister (Finanzverwalter/Gemeindekassier) von Hasli, die Statthalter von Brienz, Ringgenberg, Lauterbrunnen, Grindelwald und Unspunnen, die Kirchmeier sowie andere Geschworene und aller Orten Weibel bestimmt. 1639 erging für den Thunersee ein Nachtfahrverbot. Tags war nichtkonzessionierte Konkurrenz einfach zu erkennen, und nachts schaltete man sie nun 'so' aus. 1674 wurden die privilegierten Klosterschiffleute abgeschafft. Am 17. April 1752 erging eine neue Schiff- und Fuhrleute-Ordnung fürs Hasli, ergänzt 1755. (Das 'Hasli' transportierte immer bis zur Sust Neuhaus.) Dann wurde 'bis Thun' geregelt, 1756 mehrheitlich nur Kostenfragen, am 13. September 1757 umfassend. Der Schultheiss und der Rat der Stadt Bern erliessen eine Ordnung, die nebst dem Transport an sich auch das Vorgehen und bis ins Detail die Kosten regelte. So hatten die Schiffleute drei Schiffe unterschiedlicher Grösse, mit einer *'Brügi'* versehen, vorzuhalten. Die Schiffe mussten nach drei Jahren ersetzt werden. Die Waren, speziell der Käse, waren mit geharzten Tüchern vor der Witterung zu schützen. 1803 kostete ein Schiff mit drei Ruderern zwischen Thun und Neuhaus 2 Neutaler (80 Batzen); die Überfahrt dauerte drei bis fünf Stunden.

... Bis 1813 wurde auch Eisen vom Hochofen Mühletal im Oberhasli ('letzte' Pläne existieren vom 15.07.1788) auf der Aare transportiert. Eisen war ein kriegswichtiges Gut wie für die Schwarzpulverproduktion Holzkohle und Salpeter.

... In den vorgängigen Aufzählungen fehlen von Grindelwald, Rosenlaui/Broch und Gadmen/Schaftelen Marmor, weiter aus dem Lauterbrunnental Eisen (1589/1637 bis 1715), von Trachsellauenen Zink und Blei (1705-1805; um 1865 Schwerspat für Bleiweiss nach Burgdorf), von der Oltschiburg Fluorit (1886 bis 1889, 21 kg für Zeiss), aus dem Gadmen- und Urbachtal Eisen (1357 bis 1807) sowie von Guttannen Asbest {Amiant}. Die Bergwerke waren trotz ihrer glückbringenden Namen nicht erfolgreich; die Lagerstätten und das Management waren ungenügend. Vom Niederrieder Christian zum Stäg, der 1519 eine Bewilligung zur Metallgewinnung erhielt, ist nicht bekannt, dass er auf einem Fund den Zehnten leistete. Das Werk in der Trachsellauenen schloss 1805 mit Aktiven von 800 £ und Passiven von 167'000 £ {£: 'alte' Berner Franken}.

Der Holzbedarf im Unterland war gewaltig, ab dem 15. Jh. ist die Flösserei 'aktenkundig'. Um 1730 lieferte das Oberland nach Bern jährlich 3'000 Klafter Holz, um 1800 6'000 Klafter (à ca. 2.6 m^3). ... 1846 wurde die oben in der grossen Aare liegende Schifffahrtschleuse auf 4 Fuss vertieft. 1852 kam in die grosse Schleuse ein 'spezielles' Wehr. Viel wurde gebaut, z.T. derart unkoordiniert, dass man von Anarchie sprach!

1839 "der Beginn der Dampfschifffahrt auf dem Brienzersee"

1823 begann auf dem Genfersee mit dem von einem US-amerikanischen Ingenieur konstruierten "Guillaume Tell" das Zeitalter der Dampfschifffahrt. 1826 fuhr auf dem Lago Maggiore das Dampfschiff "Verbano" und 1835 auf dem Zürichsee die "Minerva", das erste eiserne Dampfschiff Mitteleuropas. Im Frühjahr 1838 taufte auf dem Genfersee der Privatier William Haldimann seine Rad-Dampf-Jacht auf den Namen "Echo". Der Betrieb war ihm schnell einmal zu teuer, und so verkaufte er die "Echo" noch in demselben Jahr an den Hauptmann und Hotelier David Gottlieb Matti von Brienz-Kienholz.

Das rund 22 m lange Dampfschiff "Echo" wurde am Genfersee auf ein Pferdefuhrwerk verladen und in einem abenteuerlichen Transport - man denke an enge Dorfdurchfahrten z.B. in Yverdon oder an den Gümmenen-*'Stutz'* - zum Brienzersee verbracht. Diesen befuhr es mit seiner 8 PS leistenden Dampfmaschine unter dem Namen "Giessbach".

Die Eröffnung der Dampfschifffahrt 1839 auf dem Brienzersee (nach dem 'Sommerbetrieb' ab 1836 auf dem Thunersee) war ein wichtiger grosser Schritt in Sachen Verkehrserschliessung, auch wenn sich die Begeisterung einiger arg in Grenzen hielt.

1842 gründeten die Gebrüder Knechtenhofer die Vereinigte Dampfschifffahrtsgesellschaft VDG. Wie sie 1843 mit dem vom Thunersee auf den Brienzersee transferierten DS "Bellevue", (hier links) nun als "Faulhorn" fahrend, die "Giessbach" konkurrenzierten, verschob Matti die "Giessbach" als "Schiff Matti" auf den Thunersee. 1846 wurde sie dort von der VDG gekauft und als "Helvetia" weiterbetrieben. 1857 ging auch die 16 PS starke "Faulhorn" auf den Thunersee zurück, wo sie (zum Lastkahn umgebaut) am 02. April 1864 sank.

Turbulent war die Zeit, gross der 'Futterneid', und deshalb kam's auch zu den 'Landgängen' der Dampfschiffe.

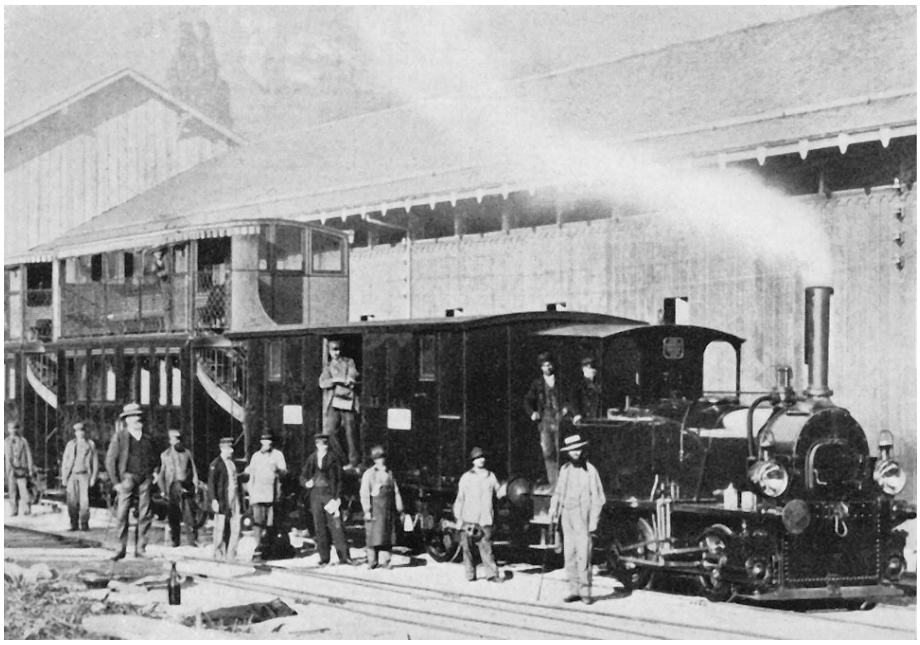
Der Schraubendampfer "Giessbach II" wurde 1857, nur ein Jahr alt, offiziell als Fehlkonstruktion, effektiv wohl auch zur 'Konkurrenzbeseitigung', verschrottet. Die "Giessbach III" befuhr dann für die VDG (ab 1912 TSB, ab 1913 BLS) von 1859 bis 1956 den Brienzersee, ab 1900 mit ihrer 'berühmten' stehenden oszillierenden Dampfmaschine. 1879 kam sie wegen dem Brand von Meiringen zu einem 'forcierten' Einsatz, als sie die Feuerwehren vom Bödeli nach Brienz transportierte.

1839 existierten nur in Interlaken (Brienzersee), Giessbach und Brienz-Tracht Anlegestellen, an den übrigen Orten musste ausgeschifft werden. Bönigen erhielt seine (erste) Ländte 1861, Iseltwald die seine 1871, Niederried und Oberried erhielten die ihren 1877, Brienz Dorf die seine 1882 und Ringgenberg die seine 1888. 1957 kamen noch Goldswil und 1994 Wildbach dazu. Die zweite Ländte in Niederried im Schorren diente dem Bahnbau. Die Personenschifffahrt besteht auf der Ausschliesslichkeit ihrer Anleger!

Von den insgesamt neun Dampfschiffen auf dem Brienzersee, so ab 1869 der Salondampfer "Brienz" (unten 1897), ist einzig die 1914 gebaute "Lötschberg" erhalten. Der I. Weltkrieg verschaffte ihr einen gar schlechten Start. 1916 verschlechterte sich die Situaton für die Schifffahrt weiter, als die Brienzerseebahn eröffnete und der lukrative Fracht- und Berufsverkehr von Bönigen nach Brienz und zurück fast gänzlich wegfiel. 1918 legte die kriegsbedingte Kohleknappheit den Schiffverkehr kurzzeitig komplett lahm. Hier 'rächte' sich, dass 1889 von Holz- auf Kohlefeuerung umgestellt worden war.

Seite 1 mit Stich um 1810: Samuel Weibel
Seite 3 mit Daguerreotypie "Faulhorn" um 1846: Gilles de Prangey/ Museum Bulle; Glasplatte "Brienz" um 1897: ?
Seite 4 mit Foto Bödelibahn um 1875: ? / Archiv BLS / Volmar; Foto Trajektschiff 2 um 1946: Friedrich August Volmar

09.12.1871 bis 06.10.1899 "Bödelibahn und Trajectschiffe BB I (1873) und BB II (1886)"



Bereits 1741 projektiert, nahm der Schifffahrtskanal zwischen Thuner- und Brienzersee im 19. Jh. immer konkretere Formen an, so 1811 im Zusammenhang mit dem Bau der Sustenpassstrasse oder 1839 mit einem etwas gar 'grosszügigen' Projekt. Für dieses hatte dann aber die Bevölkerung eindeutig zuwenig Verständnis. Am 21. April 1871 wurde ein weiteres Kanalprojekt vorgestellt. Doch hier erschien, zum Glück für die Bahnbefürworter, die Passage durch die notwendige Schleuse als zu zeitaufwendig.

Die Bödelibahn wurde, trotz einiger Opposition, nach dem Beschluss vom 09.12.1871 erst von Därligen bis Aarmühle (17.08.1872, *'Rameli'*, heutiges Interlaken) und dann weiter nach Bönigen (01.07.1874) gebaut, da 'zur Sicherheit' hin und zurück über die Aare zur definitiven Vereitelung jeglichen Schiffverkehrs! Der Personenverkehr zwischen Thuner- und Brienzersee erfolgte mit für die damalige Zeit aufsehenerregenden doppelstöckigen Wagen. Eingesetzt wurden drei Loks, drei Leichtgewichte genannt "Föhn", "Bise" und "Zephir". Wochentags verkehrten 4 und sonntags 5 Züge, dies hin und zurück, je mit Anschluss an die Schiffe der Dampfschiffgesellschaft. Die Konzession ging 1899 an die 1893 fertiggestellte Thunerseebahn TSB über. 1912 übernahm die BLS die TSB, verstärkte die Trasse und baute neue Brücken für ihre schweren Loks. 1924 wurde die Strecke elektrifiziert. Ende Mai 1969 wurde der Personenverkehr auf der Strecke Interlaken Ost - Bönigen eingestellt und die Brücke über die Lütschine abgebrochen.

Von 1873 bis zur Fertigstellung der Thunerseebahn TSB 1893 brachten zwei Schaufelrad-Dampfer mit Schienen auf dem Deck die Güterwagen von Thun-Scherzligen nach Därligen und zurück. Je nach Schiff und Güterwagen konnten in den rund zweistündigen Fahrten vier bis sechs Wagen und dazu 'wetterfeste' Passagiere transportiert werden. 1893 wurden die beiden Traject-Schiffe auf den Vierwaldstättersee verlegt.

Die Dampfschifffahrts-Gesellschaft erwarb 1888 ein grösseres Aktienpaket der Brünigbahn mit der Auflage, diese dürfe bis 1900 die Strecke Brienz - Interlaken nicht bauen.

17. Mai 1890 "Der Service public musste sich schon damals rentieren!"

Der Gemeinderat von Niederried erhielt von der Gemeindeversammlung die Vollmacht, gegen die Dampfschifffahrtsgesellschaft Thuner- und Brienzersee rechtlich vorzugehen, da diese schriftlich mitgeteilt hatte, vom 1. Juni an die Ländte Niederrieds nicht mehr zu befahren. Die Vollmacht schützte die Gemeinderäte davor, für ihre Handlungen selber kostenpflichtig zu werden. – Dennoch war Niederried ein Jahr ohne "öV"-Anschluss! Speziell die Einnahmen aus dem Versand vom 'Bienenfreund' von Ulrich Studer bewogen dann aber das eidg. Post- und Eisenbahn-Departement, bei der DSG vorstellig zu werden.

(1850) 1912 bis 1916 "Brünigbahn / Brienzerseebahn"

Seit 1850 war neben der Grimselbahn ins Bedretto ("Grimseltunnel") auch die 'Brünigbahn' von Luzern nach Interlaken in mannigfaltigsten Versionen im Gespräch, mal als Schmalspur- oder dann als Normalspurbahn, mal in Teilen und mal durchgehend, mal per Fähre von Bönigen nach Brienz (wie von Thun nach Därligen) den See querend oder dann einmal am linken und ein andermal am rechten Ufer vom Brienzersee verlaufend, dabei den Brünig ab Brienzwiler in einem Tunnel unterfahrend oder über Meiringen oberirdisch querend... Erst 1913 wurde die letzte Eingabe behandelt! Nicht förderlich war bei der Planung auch der Konkurs der Diskontkasse Interlaken 1884.

In Etappen wurde dann gebaut, so das immerwährende *'Gschtürm'* gleich mit aufteilend. Fertiggestellt wurden 1872 die Bödelibahn von Därligen bis Aarmühle und 1874 weiter bis Bönigen, 1893 die Thunerseebahn von Thun bis Därligen, am 14. Juni 1888 die Brünigbahn von Brienz bis Alpnachstaad und am 01. Juni 1889 bis Luzern sowie als letztes Teilstück 1916 die Brienzerseebahn von Interlaken bis Brienz. Mit der Inbetriebnahme verloren viele ihre Arbeit. Das betraf sowohl Schifffahrer wie Kutscher, und auch Restaurantbetriebe sowie Hotels entlang den Strecken verloren Gäste.

Vom 30.06.1861 bis 13.06.1888 und dann bis 1902-03 nur noch im Winter wurde von der Tracht bei Brienz bis Alpnach ein "Postwagenkurs" geführt. Diese Postkutschenlinie war die einzige in der Schweiz, die mit Gewinn arbeitete! Dabei wurden auch private Lohnkutscher beschäftigt, wenn es die Situation erforderte; kein Passagier wurde abgewiesen. Die Kutschenfahrt und die Weiterreise mit dem Schiff nach Luzern dauerte 12 ¾ Stunden.

Die sich am Brienzersee um 1890 herauskristallisierende Idee der Linienführung ab Bönigen über Iseltwald nach Brienz Kienholz gefiel den Gemeinden am rechten Seeufer überhaupt nicht. Die Gemeinden Brienz, Ebligen, Oberried, Niederried und Ringgenberg verfassten 1891 eine Eingabe an die Bundesversammlung. Darin führten sie auf, dass der rechtsufrigen Bahnführung eine Konzession zu erteilen sei, da hier eine wesentlich grössere Bevölkerung ansässig sei, die von der Bahn profitieren könne. Diese Einsprache zeitigte Erfolg, und nach einer langen Planungsphase begann 1912 der Bau der Brienzerseebahn, dies noch während letzten 'Diskussionen' über die Spurweite. 1913 wurde das Land expropriiert und 'grob' entschädigt. Erst nach dem Bau wurde vermessen und 1920 die Schlussabrechnung erstellt. In Niederried kostete 1 m^2 Land in der Seematte Fr. 1.70, im Breitenacker Fr. 1.30 und Fr. -.20. Am 23. August 1916 wurde die Bahn eingeweiht und per 24. Dezember 1942 elektrifiziert.

Es erwies sich beim Bau der Grimselkraftwerke von entscheidendem Vorteil, dass der Bahnkörper für Normalspur ausgebaut ist. So konnten die Güterwagen 'aus dem Unterland' in Interlaken auf Rollschemel gesetzt und direkt nach Meiringen weiterbefördert werden! Konnten, denn:

Ende 2003 wurde der Gütertransport per Bahn eingestellt. Heute werden weder Feuerwehren mit dem Schiff noch Salat von Nieder- und Oberried mit der Bahn befördert. Die Strasse ist aktuell für die Transporteure der finanziell günstigste Weg.