

# Bielersee

## Schraubendampfer Schwalbe, später St. Pierre

Baufirma Gebr. Sulzer, Winterthur

Länge über Perpendikel 20.15 m  
Länge über Deck 21.00 m  
Breite im Hauptspant 3.00 m  
Breite über alles 3.16 m  
Seitenhöhe 1.45 m  
Mittlerer Tiefgang leer 1.08 m  
Mittlerer Tiefgang beladen 1.20 m  
Anzahl Schotten 4

	<b>1 Maschine</b>	<b>2 Maschine (Motor)</b>
Hersteller der Maschine	Sulzer	Bächtold, Steckborn
Maschinenbauart	2 vertikale Nassdampf-1-Zylinder-Maschinen	Vertikaler 2-Zylinder-Benzinmotor
Kolbenhub	je 200 mm	?
Kolbendurchmesser	2 x 220 mm	?
Leistung	2 x 35 Psi	18 PS (n=250)
Kesselhersteller	Sulzer	-
Anzahl		
Kessel x Flammrohre	1 x 1	-
Betriebsdruck	?	-
Durchschnittlicher Brennstoffverbrauch	50 kg Kohle/h	?
Propellerbauart	2 Festpropeller	1 beweglicher Propeller
Propellerdurchmesser	1000 mm	900 mm
Anzahl Flügel	2 x 2	2
Durchschnittliche Probefahrts-V <sub>max.</sub>	18.00 km/h	11.00 km/h
Leerverdrängung	18.3 t	?
Tragkraft	80 Personen	70 Personen
Besatzung	3 Mann ohne Büro	3 Mann

1877

Die Firma Sulzer in Winterthur erbaut für die unabhängige Dampfboot-Gesellschaft Biel-Nidau einen kleinen Schraubendampfer. Es handelt sich um das erste gezielt nur für den lokalen Verkehr auf dem Bielersee konzipierte Dampfschiff. Stapellauf am 20. August.

1896

Drei Initianten (F. Grüning-Dutoit, C. Riesen und J. Schär) kaufen das Boot von der in Liquidation geratenen Gesellschaft und bauen es in ein Benzin-Motorschiff um.

1897

Die neukonstituierte Gesellschaft „Schwalbe“ unternimmt mit dem umgebauten Boot am 6. Oktober Probefahrten. Das Schiff darf allerdings bis zum nächsten Stapelgang nur zum Schleppen, nicht aber für Personentransporte benützt werden. Diverse Ausrüstungsteile wie Kompass, Glocke und Nebelhorn fehlen laut amtlicher Feststellung noch.

1904

Verkauf an Privat.

1905

Hauptrevision auf Stapel. Die Schale befindet sich in einem bedenklichen Zustand.

Quelle: Die Geschichte der Schifffahrt auf den Juragewässern von Verlag Meier ISBN 3-85801-035-9 | Josef Gwerder / Erich Liechti / Jürg Meister

# Schraubendampfer Neptun

Baufirma Gebr. Sulzer, Winterthur

Länge über Perpendikel	9.60 m (ca.)	Kesselhersteller	Sulzer, Winterthur
Länge über Deck	10.00 m	Anzahl	
Breite im Hauptspant	1.90 m	Kessel x Flammrohre	1 x 1 stehend
Breite über alles	2.00 m	Betriebsdruck	?
Seitenhöhe	?	Propellerbauart	Festpropeller
Mittlerer Tiefgang leer	?	Propellerdurchmesser	?
Mittlerer Tiefgang beladen	?	Anzahl Flügel	?
Anzahl Schotten	0	Durchschnittliche	
Hersteller der Maschine	Sulzer, Winterthur	Probefahrts-V <sub>max.</sub>	?
Maschinenbauart	?	Leerverdrängung	3.0 t
Kolbenhub	?	Tragkraft	?
Kolbendurchmesser	?	Besatzung	2 Mann
Leistung	10 PS		

1875

Für Herrn Gottlieb Zingg in Meggen/LU wird von den Gebrüdern Sulzer unter der Baunummer 15 das kleine Schraubenboot Schwalbe erbaut. Betriebsaufnahme am 16. August.

1875/79

Die Schwalbe verkehrt kursmässig auf dem Küssnachter Arm des Vierwaldstättersees.

1879/80

Primär für Ausflugsfahrten, aber auch für einen ganz bescheidenen fahrplanmässigen Liniendienst, erwirbt eine neu gegründete private Gesellschaft in Biel die Schwalbe und tauft sie auf den Namen Neptun. Die Firma beschäftigt nur einen festen Angestellten, den Maschinisten Affolter. Der Schiffsführer soll jeweilen saisonweise angeheuert werden.

1880

Am Sonntag, den 25. Juli, macht eine aus 16 Fahrgästen und dem Bootsmaschinen bestehende Gesellschaft aus Biel mit dem Neptun einen Ausflug nach Auvernier am Neuenburgersee. Bei der Rückfahrt erhebt sich - nach einem Zwischenhalt auf der Petersinsel und kurz vor dem schützenden Heimathafen - innert kürzester Zeit ein ausserordentlich heftiger Gewittersturm: Die entfesselten Gewalten bringen das kleine Boot 600m vor Tüscherz unvermittelt zum Sinken. 15 Personen ertrinken bei dieser Katastrophe. Die beiden überlebenden Passagiere und die ganz wenigen übrigen Zeugen dieses Geschehens (Augenzeugen des Sinkvorgangs gibt es keine) berichten übereinstimmend, in welcher unglaublich kurzer Zeit das Schiff von den hereinschlagenden Wellen vollgeschlagen wurde und in den Fluten versank. Der ausserordentlich niedrige Freibord des Bootes, der wenig ausgestaltete Bug und der ununterteilte Schiffskörper ohne eigentliches Deck machen eine solche Erklärung einigermaßen plausibel. Ganz bestimmt haben aber auch Unerfahrenheit, Sorglosigkeit und falsche Manöver mit eine Rolle gespielt, zumal das Boot von einem Laien, dem Schulvorsteher Zigerli, gesteuert worden war.

Der tragische Untergang des Neptun ist in der Presse ausgiebig beschreiben worden und die aufgewühlte Bevölkerung wurde mit Expertisen und Sachverständigenberichten geradezu überschwemmt.

Vermittels einer von Notar Favre in La Neuveville erfundenen und von Ingenieur Wolf aus Nidau erbauten genialen Zangenkonstruktion gelingt es nach vielen Fehlschlägen, den in 45 m Tiefe liegenden Schiffskörper am Abend des 25. August, also genau einen Monat nach dem Unfall, zu greifen und noch vor Mitternacht zu heben.

Das nur wenig beschädigte Unglücksschiff wird nicht wieder in Dienst gestellt, sondern nach Strassburg verkauft, wo es noch lange Jahre gute Dienste geleistet haben soll.

# Schraubendampfer Union "

Baufirma	Escher-Wyss Zürich		
Länge über Perpendikel	14.90 m	Betriebsdruck	7 atü
Länge über Deck	15.80 m	Kesseldurchmesser	1350 mm
Breite im Hauptspant	3.10 m	Kessellänge	1800 mm
Breite über alles	3.10 m	Flammrohrdurchmesser	600 mm (ca.)
Seitenhöhe	1.54 m	Durchschnittlicher	
Mittlerer Tiefgang leer	1.22 m	Brennstoffverbrauch	40-50 kg Kohle/h
Mittlerer Tiefgang beladen	1.40 m	Propellerbauart	1 Festpropeller
Anzahl Schotten	4	Propellerdurchmesser	1050
		Anzahl Flügel	4
Hersteller der Maschine	Escher-Wyss	Durchschnittliche	
Maschinenbauart	Vertikale 1 Zylinder-	Probefahrts-V <sub>max.</sub>	17.0 km/h
Nassdampfmaschine ohne Kondensation		Leerverdrängung	?
Kolbenhub	260 mm	Tragkraft	70 Personen
Kolbendurchmesser	220 mm	(Bielersee)	
Leistung	35 Psi ( n = 190)		60 Personen
Kesselhersteller	Sulzer, Winterthur	(Neuenburger- und Murtensee)	
	1. Kessel	2. Kessel	
Anzahl		Besatzung	3 Mann ohne Büro
Kessel x Flammrohre	1 x 1	1 x 1	

1885

Im idyllischen Städtchen Erlach, welches vom allgemeinen Bahnbau „links liegen gelassen“ wurde, mehren sich die Stimmen, welche eine regelmässige Dampfbootverbindung mit La Neuveville fordern.

1886/87

Die Erlacher Pläne konkretisieren sich und bei Escher-Wyss wird ein kleinerer Schraubendampfer in Auftrag gegeben. Im Mai 1887 meldet die „Dampfschiffgesellschaft Union in Erlach, der Betrieb könne demnächst aufgenommen werden. Nach dem Stapellauf des Union vom 18. Juni ist es am 1. Juli soweit.

1912

Am 3. Februar reisst eine Kesselpackung. Vier Kurse zwischen Erlach und La Neuveville müssen deshalb mit Ruderbooten gefahren werden. DS Union wird in der Folge mit dem bisherigen Kessel des J.J. Rousseau ausgerüstet.

1913

Schiff ausser Dienst

1914

Der nunmehr sehr selten eingesetzte Dampfer wird nicht mehr unterhalten und auch der eidgenössischen Kontrolle nicht mehr gestellt. Damit erlischt die Betriebsbewilligung automatisch.

1916

DS Union wird einem Alteisenhändler zur Demontage verkauft.

# Schraubendampfer J.J. Rousseau II, ab 1929 Motorschiff

Baufirma	Escher-Wyss Zürich	
	Ursprungszustand	Enzustand
Länge über Perpendikel	21.00 m	20.75 m
Länge über Deck	21.70 m	21.70 m
Breite im Hauptspant	3.15 m	3.15 m
Breite über alles	3.35 m	3.35 m
Seitenhöhe	1.80 m	1.80 m
Mittlerer Tiefgang leer	1.32 m	0.90 m (ohne Kiel)
Mittlerer Tiefgang beladen	1.45 m	1.06 m (ohne Kiel)
Anzahl Schotten	3	3
Hersteller der Maschine	Escher-Wyss	Sulzer
Maschinenbauart	Vertikale 2-Zylinder-Nassdampf-Verbundanlage	Zweitakt-Dieselmotor, 4 Zylinder
Kolbenhub	250 mm	200 mm
Kolbendurchmesser	160/250 mm	150 mm
Leistung	40 Psi ( n = 200)	50 PS ( n = 550)
Kesselhersteller	Escher-Wyss	
Anzahl	1 x 1	
Kessel x Flammrohre	1 x 1	
Betriebsdruck	7.5 atü	
Kesseldurchmesser	1330 mm	
Kessellänge	1850 mm	
Flammrohrdurchmesser	600 mm (glatt)	
Durchschnittlicher Brennstoffverbrauch	50-60 kg Kohle/h	
Propellerbauart	Zeise-Festpropeller	Zeise-Festpropeller
Propellerdurchmesser	1060 mm	820 mm
Anzahl Flügel	2 x 2 = 4	3
Durchschnittliche Probefahrts-V <sub>max.</sub>	15.0 km/h	16.5 km/h
Leerverdrängung	20.6 t	19.0 t
Tragkraft	90 Personen (Bielersee) 75 Personen (Neuenburger- und Murtensee)	100 Personen
Besatzung	3 Mann	2 Mann

1889

Da sich der Verkehr zwischen Erlach/La Neuveville und der Petersinsel sehr erfreulich entwickelt, setzt die Union-Gesellschaft ein zweites, etwas grösseres und komfortableres Boot mit dem Namen J.J. Rousseau am 1. September in Betrieb. Diese Einheit wurde nach den Plänen eines Dampfbootes für den Ägerisee gebaut.

1894

Erster Röhrenwechsel

1900

Neuer Kamin

1909

Ausbau des Kessels und Reparatur der darunter liegenden Schalenteile

1911/12

Das Schiff wird umgebaut: es erhält dabei insbesondere eine neue Kajüte und ein vollständig neues Deck. Der Steuerstand wird nunmehr vor den ebenfalls neuen Kamin versetzt. diverse Schalenbleche werden ersetzt, der ersatzbedürftige Kessel wird aber nur revidiert. Die Maschine wird jedoch überholt. Die Probefahrt des

erneuerten Bootes erfolgt am 26. März. Im Verlaufe des Jahres gelangt aber doch noch ein neuer Kessel zum Einbau, der bisherige wird auf DS Union versetzt.

1913

Das zwar versetzte, aber nicht erneuerte Steuerhaus wird durch eine Neukonstruktion ersetzt.

1916

Hauptrevision

1919

Die Aufsichtsbehörden verlangen eine Höherlegung des Steuerstandes um 40 cm.

1920

Anstelle der aufwendigen und aus Stabilitätsgründen wenig erwünschten Höherlegung wird das feste Dach auf dem Vorschiff entfernt und durch ein mobiles Sonnenzelt ersetzt.

1924

Die Dampfmaschine zeigt verschiedene Mängel. Erste Gedanken an einen Umbau auf Motorantrieb tauchen auf. Am 7. August gerät das Schiff bei der Petersinsel in einen Wirbelsturm, wobei das Doppeldrilldach total demoliert und in den See gefegt wird.

1929

Im Frühjahr/Sommer wird das Boot auf Dieselbetrieb umgebaut. Etwa die Hälfte der Schalenbleche wird dabei ersetzt. Die Aufbauten werden den neuen Gegebenheiten angepasst und gleichzeitig etwas modernisiert.

1956

Nachdem das Schiff bis zu seinem letzten Betriebstag fast tagtäglich im Dienst stand, wird es am 17. Dezember stillgelegt und sofort anschliessend demontiert.

# Raddampfschiff Stadt Biel <sup>1</sup>

Baufirma	Escher-Wyss Zürich (1875)	
Länge über Perpendikel	35.72 m	
Länge über Deck	37.10 m	
Breite im Hauptspant	4.85 m	
Breite über alles	9.40 m	
Seitenhöhe	2.70 m	
Mittlerer Tiefgang leer	1.085 m	
Mittlerer Tiefgang beladen	1.33 m	
Anzahl Schotten	3	
Hersteller der Maschine	Escher-Wyss (1875)	
Maschinenbauart	Stehend oszillierende 2-Zylinder-Nassdampfer-Verbundanlage	
Kolbenhub	750 mm	
Kolbendurchmesser	380/700 mm	
Leistung	160 Psi ( n = 47)	
	<b>1. Kessel</b>	<b>2. Kessel</b>
Kesselhersteller	Niclausse, Paris	Escher-Wyss
Anzahl		
Kessel x Flammrohre	Wasserröhrenkessel	1 x 1
Betriebsdruck	8 atü	8.5 atü
Druckkreisdurchmesser der Räder	2.67 m	
Anzahl Schaufeln	9 (Holz)	
Höhe x Länge der Schaufeln		460 x 1730 mm
Durchschnittliche Probefahrts-V <sub>max.</sub>	17.3 km/h	
Leerverdrängung	89 t	
Tragkraft	300 Personen	
Besatzung	5 Mann ohne Büro	

1909  
Am 29. November findet in der Krone in Biel eine Orientierung über die Frage der Schifffahrt auf dem Bielersee - welche sich nach wie vor fast ausschliesslich auf den Querverkehr Erlach - La Neuveville beschränkt - statt. Ein Initiativkomitee konstituiert sich, eine neue Gesellschaft wird in Umrissen sichtbar.

1910  
Bereits am 1. Februar liegt ein konkretes Projekt vor: Es wird vorgeschlagen, eine Bielersee-Dampfschiff-Gesellschaft zu gründen, in welcher die Union-Gesellschaft aufgehen soll. Ein neuer Raddampfer für etwa 300 Personen, für welchen Escher-Wyss, bereits einen Entwurf ausgearbeitet hatte, soll als Flotten-Grundstock beschafft werden. Dank intensiver Bemühungen kommt die Gesellschaftsgründung rasch voran, die Finanzierung stösst jedoch auf Schwierigkeiten. Ein deshalb reduzierter Kostenvoranschlag basiert auf dem Gedanken, den zum Verkauf stehenden Genfersee-Dampfer „Cygne“ zu erwerben und den Verhältnissen anzupassen. Die Transaktion kommt rasch zustande, DS Cygne wird im Januar nach La Neuveville überführt und dort umgebaut. Insbesondere werden die Aufbauten weitestgehend neu erstellt und die Schale wird um 2 x 11 cm verbreitert (unterhalb der Fenster bis zum Schreichholz).

1911  
Unter dem neuen Namen Stadt Biel läuft das schmucke kleine Schiff Ende April von Stapel und absolviert am 10. und 11. Mai seine Probefahrten.

1912  
Die ungenügende Dampfproduktion des stehenden, mit Chamottestein ummantelten Wasserröhrenkessels System „Niclausse“ bereitet Sorgen; auch die neu eingerichtete Teleskopiereinrichtung des Kamins funktioniert nicht richtig. Die Ausschnitte in den Radkasten werden verlängert, damit ein Ansaugen der

Radkastenwände bei geneigten Schiff vermieden wird. Eine Probefahrt in den Murtensee erfolgt am 11. November, bei welcher auch der Kaminaufzug getestet wird.

1913

Nach Vornahme von Nacharbeiten an der Teleskopiereinrichtung wird die Betriebsbewilligung im Juli auf den Neuenburger- und Murtensee ausgedehnt.

1918

Wie bereits kurzzeitig im Jahre 1916 muss der Überhitzer infolge Defektes stillgelegt werden. Die Maschinen arbeiten somit mit Nassdampf. Durch den Wegfall des Überhitzers wird die Abgastemperatur im Kamin zu hoch, was weitere Probleme mit der Teleskopiereinrichtung nach sich zieht.

1921

Der Kessel muss zur Inspektion völlig demontiert werden. Die Resultate sind alarmierend.

1923

Wegen des teilweise morschen Holzwerkes und des desolaten Kesselzustandes bleibt das Schiff ausser Dienst. Es wird erwogen, einen Kessel der ehemaligen Stadt Basel der DGV einzubauen.

1924

Der Steuerbordkessel der Stadt Basel wird tatsächlich installiert und das Boot ist wieder betriebsbereit.

1926/27

Umbauarbeiten in der Werfte der SNLNM in Neuenburg. Neues Rettungsboot. Das Schiff soll nur noch als Reserve bereitgehalten werden.

1928

Es wird erstmals ernstlich erwogen, das Schiff infolge des schlechten Zustandes, auch des kürzlich eingebauten Kessels definitiv ausser Dienst zu stellen und zu ersetzen.

1929/30

Letzte Revision des Bootes.

1931

Am 31. Oktober fährt die Stadt Biel bei Nebel und Niederwasser bei der Petersinsel auf Grund. Die Passagiere werden mit dem Rettungsboot evakuiert. Der Havarist muss durch die Berna abgeschleppt werden.

1932

Ausser Dienst

1933

Die Stadt Biel wird an einen Alteisenhändler verkauft. Abbruch in Nidau.

# Motorschiff Jolimont (ex Vedetta I)

Baufirma Th. Hitzler, Hamburg/Lauenburg (1908)

	<b>Ursprungszustand</b>	<b>Endzustand</b>
Länge über Perpendikel	11.72 m	11.72 m
Länge über alles	13.00 m	13.00 m
Breite im Hauptspant	2.80 m	2.80 m
Breite über alles	3.00 m	3.00 m
Seitenhöhe	1.45 m (ohne Kiel)	1.45 m (ohne Kiel)
Mittlerer Tiefgang leer	0.92 m	0.685 m
Mittlerer Tiefgang beladen	1.12 m	0.875 m
Anzahl Schotten	2	2
<b>Motorenbauart</b>	<b>1. Motor</b> Benzinmotor der Norddeutschen Automobil- und Motoren AG, Bremen	<b>2. Motor</b> Sulzer-Diesel 2 ZG9 mit horizontalen, gegenläufigen Kolben
Zylinderzahl	4	2
Kolbenhub	160 mm	120 mm
Zylinderbohrung	130 mm	90 mm
Leistung	17 PS (n = 760)	35 PS (n = 900)
Durchschnittlicher Brennstoffverbrauch	?	?
Propellerbauart	Festpropeller	Zeise-Festpropeller
Propellerdurchmesser	650 mm	600 mm
Anzahl Flügel	3	3
Durchschnittliche Probefahrts-V <sub>max.</sub>	14.0 km/h	17.5 km/h
Leerverdrängung	8.4 t	8.05 t
Tragkraft	60 Personen	60 Personen
Besatzung	2 Mann	2 Mann

1911

Die neugegründete Bielersee-Dampfschiff-Gesellschaft erwirbt (neben dem „Cygne“ der CGN) das von Hitzler in Hamburg erbaute Benzin-Motorboot Vedetta I vom Luganersee und setzt es unter dem Namen Jolimont für untergeordnete Dienste ein.

1914

Steuerruder eingefroren!

1928

Ein Propellerflügel geht infolge Eisganges verloren. Es muss ein Ersatzpropeller montiert werden.

1929

Erneuter Propellerschaden durch Eiseinwirkung im März.

1930

Pläne für den Ersatz des ehrwürdigen Benzinmotors tauchen erstmals in den Akten auf. MS Jolimont wird in diesem Jahr vorwiegend zum Schleppen von Baggerprähmen verwendet.

1933

Auf einer Leerfahrt rammt die Jolimont vor Vinelz ein privates Motorboot.

1935/36

MS Jolimont wird mit einem neuen Sulzer-Dieselmotor ausgerüstet. Dieser verfügt über eine spezielle Konstruktion, indem die beiden horizontal liegenden Zylinder gegenläufig zueinander angeordnet sind (sogenannter Boxermotor). Bei dieser Gelegenheit wird auch ein neuer Propeller installiert.



1944

Am 25. Januar wird bei der Einfahrt in den Hafen La Neuveville das Vordach des Schiffes durch einen orkanartigen Windstoss weggefegt. Drei Passagiere werden dadurch verletzt.

1953

Das Boot wird nur noch als Notreserve betrieben und leistet unter diesem Titel noch 19 Betriebstage

1955

Verkauf nach Basel. Nach Umbau Einsatz auf dem Rhein als Privatboot Baslerdybli

1970

In den siebziger Jahren kommt das Boot wieder auf den Bielersee. Name dieser betagten Privatyacht: Achaeopterix

1981

In der ersten Jahreshälfte verschwindet das Achaeopterix wieder vom Bielersee. Destination unbekannt.

# Raddampfschiff Berna <sup>1</sup>

Baufirma	Escher-Wyss, Zürich	
Länge über Perpendikel	41.00 m	
Länge über Deck	43.37 m	
Breite im Hauptspant	5.80 m	
Breite über alles	11.12 m	
Seitenhöhe	2.40 m	
Mittlerer Tiefgang leer	0.95 m	
Mittlerer Tiefgang beladen	1.175 m	
Anzahl Schotten	4	
Hersteller der Maschine	Escher-Wyss (Ex-„Guillaume Tell“, CGN 1888)	
Maschinenbauart	Stehend oszillierende 2-Zylinder-Nassdampf- Verbundanlage	
Kolbenhub	800 mm	
Kolbendurchmesser	480/880 mm	
Leistung	250 Psi (n=45)	
Kesselhersteller	Escher-Wyss	
Anzahl	1 x 2	
Kessel x Flammrohre	1 x 2	
Betriebsdruck	7.5 atü	
Kesseldurchmesser	2475 mm	
Kessellänge	2700 mm	
Flammrohrdurchmesser	750/850 mm	
Durchschnittlicher Brennstoffverbrauch	6.58 kg Kohle/km (beladen)	
	Ursprünglich	Nach 1914
Druckkreisdurchmesser der Räder	2850 mm	3100 mm
Anzahl Schaufeln	9 Holz	9 Holz
Höhe x Länge der Schaufeln	575 x 2100 mm (Räder ex „G.Tell“; abgeänderte Exzentrizität)	570 x 2050 mm
Durchschnittliche Probefahrts-V <sub>max</sub>	21.40 t km/h (n=52)	20.5 km/h (n=45.2)
Leerverdrängung	125.5 t	126 t
Tragkraft	550 Personen bis 1956, ab 1956 500 Personen	
Besatzung	7 Mann ursprünglich, 6 Mann ab 1924	

## 1912

24. August wird in Twann erwogen, die Vor- und Nachteile eines konventionellen Dampfschiffes gegen diejenigen eines stattlichen Dieselmotorschiffes abzuwägen. Bereits im September liegt aber ein konkreter Antrag des VR an eine neuerliche ausserordentliche Generalversammlung vor, welcher die Bestellung eines mittelgrossen Halbsalondampfers bei Escher-Wyss unter Verwendung der zum Verkauf ausgeschriebenen Maschine und weiterer Einzelteile des Genferseedampfers „Guillaume Tell“ III vorsieht. Zu diesem Zweck wird das ganze Schiff erworben.

## 1913

Am 10 März beginnt die Endmontage des Schiffes in Neuenstadt. Der Stapellauf findet am 10. Juni statt, die Probefahrten werden vom 18. bis 21. Juni durchgeführt. Anlässlich des Seeländischen Bezirks-Schützenfestes in Erlach wird das mit einem Bugruder ausgerüstete Schiff am 22. Juni feierlich in Dienst gestellt. Da der Tiefgang des Schiffes erheblich kleiner ist als errechnet, ist die Wirksamkeit der Räder nicht optimal. Im Rahmen einer Garantiarbeit hat Escher-Wyss für Abhilfe zu sorgen. Hauptrevision der Maschine.

## 1914

Die abgeänderten Räder befriedigen vollauf; die Manövrierfähigkeit des Schiffes hat stark gewonnen. Es sei an dieser Stelle daran erinnert, dass die „Berna <sup>1</sup>“ das einzige Schiff der Dreiseenflotte war, das sein

Quelle: Die Geschichte der Schifffahrt auf den Juragewässern von Verlag Meier ISBN 3-85801-035-9 | Josef Gwerder / Erich Liechti / Jürg Meister

Heimatgewässer nicht verlassen konnte. (Geschleppte Überfuhr mit abgebautem Kamin, Steuerhaus und umgelegtem Mast in die Werft Neuchâtel vorbehalten.)

1921

Hauptinspektion und gründliche Maschinenrevision

1924

Ein Wirbelsturm demoliert am 7. August das Schattendach über dem Salondeck. Es wird in Aluminiumblech auf Holunterbau neu erstellt.

1927/28

Erneute Hauptrevision in der Werft Neuchâtel. Die Maschine des Bootes wird demontiert und zur Generalüberholung bei Escher-Wyss nach Zürich spedit. Der Kessel wird einer Totalrevision unterzogen. Schliesslich wird die Berna mit einem neuen Kamin mit längerem Oberteil gekrönt.

1930

Neues Steuerhaus

1931

Neues Maschinenoberlicht. Am 31. Oktober muss die Berna die bei der Petersinsel auf Grund gelaufene Stadt Biel abschleppen.

1933

Hauptrevision in der Werft Neuchâtel

1938

Das Schiff wird mit zwei eisernen Rettungsbooten ausgerüstet.

1948

Erneute Hauptrevision in Neuchâtel

1954

Das Oberdeck muss völlig neu verlegt werden.

1956

Neuer Achterdecksbelag. Der darunter liegende Salon wird modernisiert und mit dem Mobiliar der noch neuen Stadt Biel<sup>II</sup> ausgerüstet. Das Schattendach wird völlig erneuert..

Nach einer Überprüfung der Stabilität muss ab 22. Juni das Oberdeck gesperrt und die maximale Zuladung auf 500 Personen reduziert werden.

1961

Hauptuntersuchung des ganzen Schiffskörpers. Es zeigt sich, dass sämtliche Teile äusserst renovations- und ersatzbedürftig sind. Zudem ist die Maschine sehr störungsanfällig geworden. Der Ersatz des Schiffes wird als sehr dringlich bezeichnet. Als Sofortlösung für das Stabilitätsproblem wird das Anschweissen von seitlichen Wulsten oder gar die Demontage des Oberdecks erwogen.

1964

Am 25. Juni sticht die Berna zum letzten Mal in den See. Es handelt sich um eine Abendfahrt mit 300 Passagieren. Der Schiffskörper wird nach einigen Diskussionen über dessen Weiterverwendung als Schrott verkauft. Die totale Fahrleistung beträgt 197 544 km. Diese niedrige Zahl erklärt sich durch die relativ kurzen Distanzen auf dem Bielersee und den auf schöne Sommertage beschränkten Einsatz während der ganzen Betriebszeit. Das Schiff wird im Winter 1964/65 im Hafen Biel abgewrackt, wobei die Schale des fast vollständig demontierten Schiffes zu guter Letzt noch sinkt und wieder gehoben werden muss.

# Motorschiff Seeland

Baufirma Bodanwerft Kressbronn

	<b>Ursprungszustand</b>	<b>Nach Umbau 1959</b>
Länge über Perpendikel	24.50 m	24.40 m
Länge über alles	27.50 m	27.50 m
Breite im Hauptspant	4.80 m	4.80 m
Breite über alles	5.10 m	5.10 m
Seitenhöhe	1.80 m	1.80 m
Mittlerer Tiefgang leer	0.99 m	1.06 m
Mittlerer Tiefgang beladen	1.42 m	1.43 m
Anzahl Schotten	9	9
Motorenbauart	Sulzer-5-Zylinder-Zweitakt-Diesel	GM-Diesel Typ 71 N, modifiziert
Zylinderzahl	5	6
Kolbenhub	260 mm	127 mm
Zylinderbohrung	200 mm	108 mm
Leistung	125 PS	170 PS
Durchschnittlicher Brennstoffverbrauch	?	1.41 l/km
Propellerbauart	1 Festpropeller	
Propellerdurchmesser	1060 mm	
Anzahl Flügel	4	
Durchschnittliche Probefahrts-V max.	19.0 km/h	21.0 km/h
Leerverdrängung	38 t	43 t
Tragkraft	200 Personen	200 Personen
Besatzung	3 Mann	2 Mann

1930/31

Der Auftrag für das neue Schiff MS Seeland geht - nachdem auch Offerten von Escher-Wyss, Sulzer, der DGV und Ing. Ryniker evaluiert worden waren - verbunden mit einem Uhren-Kompensationsgeschäft an die damals noch wenig bekannte Bodanwerft in Kressbronn am Bodensee.

1932

Das Boot wird unter freiem Himmel zusammengebaut und läuft am 17. Juli vom Stapel. In diesem ersten halben Betriebsjahr werden bereits 2667 Fahrkilometer geleistet.

1946

Das konventionelle Holz-Stoff-Dach wird mit Kupferblech überzogen. Der Hauptmotor erhält neue Zylindereinsätze.

1949

Totalüberholung aller Schiffsteile, Verbesserung der beiden Kabinen.

1956

Es wird eine Verlängerung um 3 Meter und der Einbau eines Oberdecks erwogen. Das Projekt gelangt aber nicht zur Ausführung.

1959

Generalüberholung des Schiffskörpers, Verbesserung aller Innenräume, neues Mobiliar, neues Steuerhaus und neuer Hauptmotor.

# Motorschiff Jura

Baufirma Bodanwerft Kressbronn

	<b>Ursprungszustand</b>	<b>Nach Umbau 1959/60</b>
Länge über Perpendikel	24.50 m	24.50 m
Länge über alles	27.50 m	27.50 m
Breite im Hauptspant	4.80 m	4.80 m
Breite über alles	5.10 m	5.10 m
Seitenhöhe	1.80 m	1.80 m
Mittlerer Tiefgang leer	0.98 m	1.05 m
Mittlerer Tiefgang beladen	1.41 m	1.42 m
Anzahl Schotten	9	9
Motorenbauart	Sulzer-5-Zylinder-Zweitakt-Diesel	GM-Diesel Typ 71 N, modifiziert
Zylinderzahl	5	6
Kolbenhub	260 mm	127 mm
Zylinderbohrung	200 mm	108 mm
Leistung	125 PS	170 PS
Durchschnittlicher Brennstoffverbrauch	?	1.41 l/km
Propellerbauart	1 Festpropeller	
Propellerdurchmesser	1060 mm	
Anzahl Flügel	4	
Durchschnittliche Probefahrts-V max.	19.0 km/h	21.5 km/h
Leerverdrängung	37.1 t	42 t
Tragkraft	200 Personen	200 Personen
Besatzung	3 Mann	2 Mann

1930/31

Im Zuge deiner tiefgreifenden finanziellen und technischen Sanierung der Gesellschaft soll DS Stadt Biel<sup>1</sup> ausgemustert und durch zwei moderne Dieselboote ersetzt werden. An der GV vom 26. Januar 1931 werden diese Gedanken zum Beschluss erhoben. Die beiden Boote werden nach intensivem Offertenvergleich bei der Bodanwerft in Kressbronn in Auftrag gegeben. Details siehe bei MS Seeland.

1932

Das unmittelbar neben MS Seeland unter freiem Himmel zusammengebaute Boot kann am 18. Oktober, unmittelbar vor Saisonende, in Dienst gestellt werden.

1964

Die Zylindereinsätze werden ersetzt. Das bisher stoffbespannte Dach des Schiffes wird mit Kupferblech überzogen.

1950

Wie im Jahr zuvor bei MS Seeland wird nun auch die Inneneinrichtung des Jura total erneuert.

1959/60

Generalüberholung und Modernisierung des ganzen Schiffes: neuer Hauptmotor von GM, neues Steuerhaus, Auffrischung aller Innenräume, Generalrevision des Schiffskörpers

# MS Stadt Biel II

Baufirma Rheinwerft Guthoffnungshütte, Walsum

Länge über Perpendikel 39.00 m  
Länge über Deck 40.85 m  
Breite im Hauptspant 6.00 m  
Breite über alles 6.87 m  
Seitenhöhe 2.00/2.80 m  
Mittlerer Tiefgang leer 1.17 m  
Mittlerer Tiefgang beladen 1.38 m  
Anzahl Schotten 11

	<b>Erste Motoren</b>	<b>Zweite Motoren</b>
Motorenbauart	4 GM-Diesel	2 GM-Diesel Typ V-71 N
Zylinderzahl	je 6	je 8
Kolbenhub	?	127 mm
Zylinderbohrung	?	108 mm
Leistung	4 x 140 PS	2 x 280 PS
Durchschnittlicher Brennstoffverbrauch	?	2.58 l/km
Propellerbauart	2 Festpropeller	
Propellerdurchmesser	je 1000 mm	
Anzahl Flügel	je 3	
Durchschnittliche Probefahrts-V max.	25.0 km/h	25.0 km/h
Leerverdrängung	123.6 t	128.6 t
Tragkraft	500 Personen	500 Personen
Besatzung	3 Mann	3 Mann

1950/51

Ein Flottenerneuerungs- und Erweiterungsprogramm sieht in Priorität neben dem Ersatz des MS „J.J. Rousseau“II einen Neubau für Längsfahrten mit einer Tragkraft von etwa 400 bis 500 Personen vor.

1953

Ende April findet der Stapellauf des Rohbaues statt.  
Die Jungfernfahrt findet am 27. Juni statt.

1962

Am 14. Juli läuft die Stadt Biel in Erlach auf die Hafenmauer auf. Die Passagiere werden auf dem MS J.J. Rousseau III verbracht. Dem MS Chasseral gelingt es recht bald, den Havaristen wieder flottzumachen.

1968/69

Die Nocks der Kommandobrücken erhalten Fernbedienungselemente für die Motoren.

1973/74

Die zwei GM-Zwillingsmotoren werden durch zwei neue konventionelle GM-Dieselmotoren ersetzt.

1980

Hauptrevision insbesondere der Inneneinrichtung. Vor allem für die von Grund auf ersetzte Beleuchtungseinrichtung muss auch ein neuer Hilfsdieselmotor eingebaut werden.

# Motorschiff J.J.Rousseau III

Baufirma	Yachtwerft Portier, Meilen
Länge über Perpendikel	20.50 m
Länge über alles	22.50 m
Breite im Hauptspant	3.70 m
Breite über alles	4.20 m
Seitenhöhe	1.50 m
Mittlerer Tiefgang leer	1.03 m
Mittlerer Tiefgang beladen	1.17 m
Anzahl Schotten	9
Motorenbauart	1. und 2. Motor: GM-Zweitakt-Diesel Typ 4-71 N
Zylinderzahl	4
Kolbenhub	127 mm
Zylinderbohrung	108 mm
Leistung	90 PS
Durchschnittlicher Brennstoffverbrauch	0.98 l/km
Propellerbauart	Festpropeller
Propellerdurchmesser	700 mm
Anzahl Flügel	3
Durchschnittliche Probefahrts-V max.	20.0 km/h
Leerverdrängung	17.85 t
Tragkraft	125 Personen
Besatzung	2 Mann

1950/51

Das Flottenerneuerungsprogramm sieht den Ersatz des in manchen Hinsicht veralteten J.J. Rousseau II vor.

1952

Im Verlaufe des Sommers wird die neue Einheit in der Werft der Firma Portier in Meilen nach Plänen und Berechnungen von Ing. F. Bösch, Basel erbaut. Das gefällige neue Boot - eine etwas verkleinerte Version der bekannten Landi-Boote - absolviert am 3. Dezember erste Fahrten auf dem Zürichsee. Am 9. Dezember wird das Schiff auf dem Strassenweg nach Biel überführt. Am 12. Dezember finden wir den Flottenneuling bereits im Dienst.

1969

Auffrischung und Teilmodernisierung der Fahrgasträume

1979

Ersatz des Hauptmotors durch ein gleichartiges Aggregat

# Motorschiff Chasseral

Baufirma	Bodanwerft, Kressbronn
Länge über Perpendikel	33.75 m
Länge über alles	35.98 m
Breite im Hauptspant	6.00 m
Breite über alles	7.9 m
Seitenhöhe	2.80 m
Mittlerer Tiefgang leer	1.16 m
Mittlerer Tiefgang beladen	1.33 m
Anzahl Schotten	11
Motorenbauart	GM-Diesel Typ 12V-71 E
Zylinderzahl	12
Kolbenhub	127 mm
Zylinderbohrung	108 mm
Leistung	365 PS
Durchschnittlicher Brennstoffverbrauch	1.95 l/km
Propellerbauart	Festpropeller
Propellerdurchmesser	840 mm
Anzahl Flügel	3
Durchschnittliche Probefahrts-V max.	26.0 km/h
Leerverdrängung	86.0 t
Tragkraft	400 Personen
Besatzung	3 Mann

1958

Der Plan reift, die Flotte durch ein neues, mittelgrosses Schiff zu erweitern. Gleichzeitig könnte mit diesem Neubau der Einsatz der alten Berna I auf schöne Tage der eigentlichen Hochsaison beschränkt werden.

1959

Kielliegung in Kressbronn/Bodensee im November

1960

Der Stapellauf der gefälligen neuen Einheit erfolgt am 18. Juli, und die festliche Jungfernfahrt kann am 23. Juli durchgeführt werden.

1976

Alle der Schiffsrestauration dienenden Einrichtungen werden erneuert und wesentlich verbessert.



# Motorschiff Berna "

Baufirma	Donauwerft Linz
Länge über Perpendikel	47.00 m
Länge über Deck	48.23 m
Breite im Hauptspant	7.44 m
Breite über alles	9.00 m
Seitenhöhe	2.70 m
Mittlerer Tiefgang leer	1.17 m
Mittlerer Tiefgang beladen	1.37 m
Anzahl Schotten	11
Motorenbauart	2 GM-Diesel 8-V-71 N
Zylinderzahl	je 8
Kolbenhub	127 mm
Zylinderbohrung	108 mm
Leistung	2 x 250 PS
Durchschnittlicher Brennstoffverbrauch	2.98 l/km
Propellerbauart	2 Festpropeller
Propellerdurchmesser	940 mm
Anzahl Flügel	5
Durchschnittliche Probefahrts-V max.	26.5 km/h
Leerverdrängung	169.0 t
Tragkraft	600 Personen
Besatzung	3 Mann

1962

Der definitive Ersatz der Berna I wird dringlich und es werden verschiedene Möglichkeiten evaluiert.

1963

Die Aufsichtsbehörde spricht die Betriebsbewilligung des Dampfschiffes ab.

1964

Der feierliche Stapellauf vom 6. Juni endet leider mit einer unvorhergesehenen Panne: Mitten auf der Ablaufbahn bleibt das Schiff vor den Augen der festlich gestimmten Zuschauer stecken. Am 15. Juni gelingt es schliesslich, das Schiff in aller Stille zu Wasser zu lassen. Jungfernfahrt 27. Juni.

1966

Verschiedene Nacharbeiten werden durchgeführt. Insbesondere muss der Kiel des Bootes nach achtern verlängert werden, um die Abtriebs-Anfälligkeit bei Seitenwind zu mildern.

# Motorschiff Petersinsel

Baufirma	Donauwerft Linz
Länge über Perpendikel	51.00 m
Länge über alles	53.15 m
Breite im Hauptspant	8.74 m
Breite über alles	10.50 m
Seitenhöhe	2.65 m
Mittlerer Tiefgang leer	1.19 m
Mittlerer Tiefgang beladen	1.37 m
Anzahl Schotten	12
Motorenbauart	2 GM-Schiffsdiesel Typ V-71 N
Zylinderzahl	je 12
Kolbenhub	127 mm
Zylinderbohrung	108 mm
Leistung	2 x 340 PS
Durchschnittlicher Brennstoffverbrauch	3.72 l/km
Propellerbauart	Festpropeller
Propellerdurchmesser	1050 mm
Anzahl Flügel	5
Durchschnittliche Probefahrts-V max.	26.2 km/h
Leerverdrängung	251.5 t
Tragkraft	800 Personen
Besatzung	4 Mann

1971

Die Anschaffung eines neuen grossen Motorschiffes drängt sich aufgrund der erfreulichen Frequenzzunahmen mehr und mehr auf.

1973

am 5. Juni wird bei der Schiffswerft Linz ein modernes Boot in Auftrag gegeben.

1975

Das neue Schiff hätte im Juni in Betrieb genommen werden sollen. Bei der Vorbereitung des Bauplatzes - dem Areal der Sand + Kies AG in Nidau - ergeben sich aber Schwierigkeiten mit gewissen Oppositionskreisen in der Öffentlichkeit, welche den Beginn des definitiven Zusammenbaus um mehrere Monate verzögerten. Mit einer In-Dienst-Stellung in der laufenden Saison konnte nicht mehr gerechnet werden. Am 30. Juli beginnt erst der definitive Zusammenbau. Der für die erste November-Woche geplante Stapellauf muss wegen Schwierigkeiten mit der Ablaufbahn verschoben werden.

1976

Am 9. März kann das neue Schiff endlich zu Wasser gelassen werden. Nach Vollendung der restlichen Arbeiten und nach dem Bestehen der Probefahrten kann das neue Flaggschiff der BSG seinen Dienst am 4. April aufnehmen. Im ersten Betriebsjahr erreicht das neue Schiff 128 Betriebstage und 11 633 Fahrkilometer.

# Aare

## Raddampfer Stadt Solothurn I (ex Ludwig, Neckar)

Baufirma	Gâche, Nantes, Frankreich
Länge über Perpendikel	37.50 m (ca.)
Länge über Deck	39.00 m
Breite im Hauptspant	3.00 m
Breite über alles	7.20 m (ca.)
Seitenhöhe	3.10 m (über Radkasten OK)
Mittlerer Tiefgang leer	0.30 m
Mittlerer Tiefgang beladen	?
Anzahl Schotten	?
Hersteller der Maschine	Gâche, Nantes
Maschinenbauart	Niederdruck-Balanciermaschine
Kolbenhub	?
Kolbendurchmesser	?
Leistung	30 PS <sub>nom</sub>
Kesselhersteller	Gâche, Nantes
Anzahl	
Kessel x Flammrohre	?
Betriebsdruck	?
Durchschnittlicher Brennstoffverbrauch	176½ t Steinkohle für 170 Fahrten
Druckkreisdurchmesser der Räder	?
Propellerdurchmesser	?
Anzahl Flügel	?
Durchschnittliche Probefahrts-V <sub>max</sub>	?
Leerverdrängung	?
Tragkraft	100 Personen bzw. 7 t
Besatzung	7 Mann

1843

Das in Frankreich gebaute Schiff wird am 4. August unter dem Namen „Ludwig“ bei der Neckar-Schiffahrtsgesellschaft in Heilbronn in Dienst gestellt. Es verkehrt zusammen mit DS „Leopold“ (1842) und DS „Wilhelm“ (1841) zwischen Heilbronn und Mannheim.

1854

Die neugegründete Solothurnische Dampfschiffahrtsgesellschaft kauft den Dampfer zum halben Neupreis. Am 25. November erreicht das Boot mit eigener Kraft Basel - eine sehr beachtliche Leistung auf dem damals noch in keiner Weise korrigierten Oberrhein. Maschine und Kessel werden hier ausgebaut. Schale und Antriebselemente gelangen auf speziellen Fuhrwerken auf dem Landwege nach Solothurn, das am 8. Dezember erreicht wird.

1855

Auf der Schützenmatt wird das mit eiserner Schale und hölzernen Spanten versehene Schiff

# Raddampfschiff Neptun

Baufirma des Schiffskörpers	Escher-Wyss, Zürich		
Länge über Perpendikel	27.00 m (ca.)	Kesselhersteller	Escher-Wyss
Länge über Deck	28.00 m (ca.)	Anzahl	
Breite im Hauptspant	4.05 m (ca.)	Kessel x Flammrohre	1 x ?
Breite über alles	7.50 m (ca.)	Betriebsdruck	?
Seitenhöhe	2.20 m (ca.)	Druckkreisdurchmesser	
Mittlerer Tiefgang leer	?	der Räder	1880 mm
Mittlerer Tiefgang beladen	?	Anzahl Schaufeln	10 Holz
Anzahl Schotten	?	Höhe x Länge der Schaufeln	405 x 1525 mm
Hersteller der Maschine	Escher-Wyss, Zürich	Durchschnittliche Probefahrts- $V_{max}$	?
Maschinenbauart	Horizontal	Leerverdrängung	?
oszillierende Zwillinganlage		Tragkraft	150 Personen (im Bedarfsfall)
Kolbenhub	915 mm	Bedarfsfall)	
Kolbendurchmesser	2 x 495 mm	Besatzung	?
Leistung	25 Psnom, 90 Psi		

1857

Die Firma Glutz, Botzheim und Scherer in Solothurn lässt bei Escher-Wyss einen kleineren Radschlepper erbauen. Das zunächst nur im Güterverkehr eingesetzte Boot wird in der Presse erstmals am 14. Mai kurz erwähnt. Offensichtlich wird das Schiff aber schon bald hin und wieder auch im Personenverkehr eingesetzt, denn nach der durch den Bahnbau bedingten Fusion der SDG mit Glutz, Blotzheim und Scherer wird aus Tageszeitungs-Inseraten bekannt, dass DS Neptun z.B. am 27. September und am 11. Oktober 1857 sogenannte Lustfahrten von Nidau nach der Petersinsel durchgeführt hat.

1858

Die Gesellschaft propagiert ihren „soliden und seriösen“ Güterdienst Nidau-Yverdon (Spitze gegen die unglücklich operierende „Société Centrale“?), welche primär durch DS Neptun gewährleistet wird - im Bedarfsfall wird DS Seeländer beigezogen.

1859

Beim Transport von Soldaten, die vor Neapel gedient hatten, ereignet sich am 20. Juli ein bedauerlicher Unfall: Bei der Abfahrt in Yverdon verheddert sich in der Konfusion auf dem vollbeladenen Neptun und auf der ebenso überfüllten Schleppbarke (es wurden in zwei Schleppzügen 1032 Soldaten befördert!) die schwere Schlepptrasse und reisst die Personen - darunter den Kapitän des Konvois - über Bord. Beide Verunfallten können nur noch tot geborgen werden.

1861

Das Boot wird - da sein Tätigkeitsgebiet ab 3. Dezember 1860 vollständig von der Bahn absorbiert worden ist - auf den Thunersee verkauft. Der Weg von Solothurn nach Thun wird, nachdem Kessel und Maschine für diese abenteuerliche Reise ausgebaut worden sind, vollumfänglich auf dem Wasser zurückgelegt.

ab 1862

Im Dienst auf dem Thunersee. Obschon das Boot vorwiegend als Schlepper eingesetzt wird, muss es in den Sommermonaten oft auch als Personenschiff verwendet werden.

1872

Ausser Dienst

1873/74

Verkauf. Weiteres Schicksal unbekannt.

# Schraubendampfer St. Urs

Baufirma	Holz, Harburg
Länge über Perpendikel	8.10 m
Länge über Deck	9.15 m
Breite im Hauptspant	1.85 m
Breite über alles	?
Seitenhöhe	0.96 m
Mittlerer Tiefgang leer	0.61 m
Mittlerer Tiefgang beladen	0.72 m (bei 20 Personen)
Anzahl Schotten	?
Hersteller der Maschine	?
Maschinenbauart	Stehende 2-Zylinder-Nassdampf-Verbundanlage
Kolbenhub	?
Kolbendurchmesser	?
Leistung	?
Kesselhersteller	?
Anzahl	?
Kessel x Flammrohre	?
Betriebsdruck	?
Durchschnittlicher Brennstoffverbrauch	?
Propellerbauart	1 Festpropeller
Propellerdurchmesser	620 mm
Anzahl Flügel	3
Durchschnittliche Probefahrts- $V_{max}$	?
Leerverdrängung	?
Tragkraft	14-16 Personen
Besatzung	2 Mann

1889

Nach einem Unterbruch von über 30 Jahren entsteht unter dem Zepter von Herrn de Sury wieder eine Initiative für die Aare-Schiffahrt. Die Initiantengruppe lässt bei der Firma Holz in Harburg bei Hamburg einen kleinen Schraubendampfer bauen. Das mit Mahagoni-Deck versehene Boot trifft am 12. Juli auf dem Wasserwege, von Biel her kommend, in Solothurn ein.

1894

Nachdem der neuen Unternehmung mit ihren Bedarfsfahrten, welche meistens bis zur Petersinsel, zuweilen aber auch bis nach Neuenburg und Murten führten, kein Erfolg beschieden war, wird das Boot am 2. November für Fr. 4000.00 an den Schiffsunternehmer Kaspar Spiller in Alpnachstaad verkauft. Es wird auf dem Vierwaldstättersee umgehend als Schlepper in Betrieb genommen.

1903

Sein neuer Besitzer, Herr Wägli aus Wiler OW, lässt das Boot auf Akkumulatorenbetrieb umbauen. Neuer Name: Volta.

1967

Verkauf an den heutigen Eigentümer Lignoform AG. Es besteht die Absicht, dass Schiff auf Dieselantrieb umzubauen.

1981

Der Schiffsveteran ist unter der amtlichen Kennzeichnung OW 3 immer noch vorhanden - allerdings ohne Antriebsanlage.

# Motorschiff Romandie <sup>I</sup>

Baufirma	Decker, Neuchâtel
Länge über Perpendikel	19.00 m
Breite im Hauptspant	5.00 m
Motorenbauart	GM-Diesel
Zylinderzahl	4
Leistung	96 PS
Durchschnittliche Probefahrts-V max.	18.75 km/h
Leerverdrängung	17.0 t
Tragkraft	130 Personen
Besatzung	2 Mann

## 1952

Die Eisenbaufirma Decker in Neuchâtel, welche schon einige grosse Lastschiffe für die Juraseen konstruiert hatte, baut für den initiativen W. Koelliker in Neuenburg ein respektables Motorschiff, mit dem die Aare-Schiffahrt nach drei Generationen Unterbruch wieder aktiviert werden soll. Das Schiff wird auf dem Fabrikgelände in Sektionen vorgebaut, der Zusammenbau erfolgt in einem provisorischen Schuppen im Hafen von Neuenburg. Der Stapellauf erfolgt am 8. Juli, und nach einer grösseren Zahl von Erprobungs- und Erkundungsfahrten kann am Samstag, den 2. August, die vielbeachtete offizielle Einweihungsfahrt nach Solothurn erfolgen. Am 24. September wird die Romandie für eine symbolische Güterfahrt mit 10 t Zellulose aus Attisholz nach Serrières und mit 10 t Papier zurück nach Solothurn eingesetzt.

## 1953

Für die in diesem Jahre auftretenden rechtlichen Schwierigkeiten für die Romandie verweisen wir auf den geschichtlichen Textteil.

## 1960

Das Boot wird an die Schiffahrtsgesellschaft des Hallwilersees verkauft, welche die neue Einheit am 1. Mai unter dem Namen Seetal <sup>III</sup> in Dienst nimmt.

# Motorschiff Romandie <sup>II</sup> (Ex M.G.15, Grèbe, Nautilus <sup>III</sup>)

Baufirma	Gebr. Sulzer, Winterthur (1929)
Länge über Perpendikel	18.00 m
Länge über alles	18.30 m
Breite im Hauptspant	3.23 m
Breite über alles	3.60 m
Seitenhöhe	1.72 m (bis OK Reling)
Mittlerer Tiefgang leer	0.65 m
Mittlerer Tiefgang beladen	0.83 m
Anzahl Schotten	6 seit 1978 (ursprünglich keine)
Motorenbauart	GM-Diesel Typ 4-71 E
Zylinderzahl	4
Kolbenhub	127 mm
Zylinderbohrung	108 mm
Leistung	90 PS
Durchschnittlicher Brennstoffverbrauch	1.02 l/km
Propellerbauart	Festpropeller
Propellerdurchmesser	720 mm
Anzahl Flügel	3
Durchschnittliche Probefahrts-V max.	19.0 km/h
Leerverdrängung	12.86 t
Tragkraft	60 Personen
Besatzung	2 Mann, seit 1976 1 Mann

1953  
Das 1929 als M.G. 15 für die Mouettes Genevoises erbaute Boot Grèbe geht von der SNLNM über einen Dritunternehmer an die Firma Koelliker in Neuenburg über, welche das Boot sogleich völlig umbaut und alsdann unter dem Namen Nautilus <sup>III</sup> für Rundfahrten und auf der Strecke nach Solothurn in Dienst stellt.

1966  
Das Boto geht an die BSG über und wechselt dabei seinen Namen mit dem Schwesterboot aus.

1973  
Im Zuge der Namensbereinigungen behält das Schiff zwar seinen 1966 angenommenen Traditionsnamen Romandie, weil aber keine weiteren Namensvettern mehr vorhanden sind, wird der Zusatz II gestrichen.

1976  
Das Schiff erfährt eine tiefgreifende Erneuerung. Auf dem Vorschiff wird ein festes Deck eingebaut; der offene Steuerstand im Bug wird an die übliche Stelle in ein Steuerhaus versetzt. Die Schiffskabine wird mit einer leistungsfähigen Heizung ausgerüstet. Der Motor wird generalrevidiert und die Fernbedienung modernisiert. Das erneuerte Boot wird nunmehr im Winter sehr oft anstelle des J.J. Rousseau für den Querverkehr Erlach-La Neuveville eingesetzt, wofür es dank des nunmehr möglichen Einmannbetriebes sehr geeignet ist. Der Index II hinter dem Namen wird offiziell wieder angeschrieben.

1978  
Die Anzahl der wasserdichten Querwände (Schotten) wird von 3 auf 6 verdoppelt. Da das Boot wegen des versenkten Decks keinen Schalenraum im üblichen Sinne besitzt, wird der unter dem Deck liegende leere Raum vollständig ausgeschäumt.

# Motorschiff Romandie " (alt) ex M.G. 16, Foulque

Baufirma	Gebr. Sulzer, Winterthur (1929)
Länge über Perpendikel	18.00 m
Länge über alles	18.30 m
Breite im Hauptspant	3.23 m
Breite über alles	3.60 m
Seitenhöhe	1.72 m (bis OK Reling)
Mittlerer Tiefgang leer	0.65 m
Mittlerer Tiefgang beladen	0.83 m
Anzahl Schotten	3 (ursprünglich keine Schotten)
Motorenbauart	GM-Benzinmotor
Zylinderzahl	4
Propellerbauart	Zeise-Festpropeller
Propellerdurchmesser	800 mm
Anzahl Flügel	3
Durchschnittliche Probefahrts-V max.	19.0 km/h
Leerverdrängung	13.5 t
Tragkraft	60 Personen
Besatzung	2 Mann

1954

Das Boot Folque der SNLNM geht über eine Drittfirma an die Firma Koelliker in Neuchâtel über, welche das Schiff grundlegend umbauen lässt und unter dem Namen Romandie II auf der Strecke nach Solothurn und für Rundfahrten in Betrieb setzt.

1966

Als einziges grösseres Schiff der Koelliker-Flotte wird die Romandie II insbesondere wegen ihres Benzinmotors vom Verkauf an die BSG nicht betroffen und bleibt als reines Privatschiff weiterhin in Neuenburg beheimatet, wechselt aber ihren Namen mit dem Schwesterschiff und heisst nun Nautilus III.



# Motorschiff Nidau (ex Romandie III)

Baufirma	Ateliers de Constructions Mécaniques, Vevey
Länge über Perpendikel	29.29 m
Länge über alles	32.00 m
Breite im Hauptspant	4.70 m
Breite über alles	5.60 m
Seitenhöhe	1.70 m (hat einen Kiel, im Gegensatz zu MS Büren)
Mittlerer Tiefgang leer	0.75 m
Mittlerer Tiefgang beladen	0.93 m
Anzahl Schotten	10
Motorenbauart	2 GM-2-Takt-Diesel Typ 71 E
Zylinderzahl	je 6
Kolbenhub	127 mm
Zylinderbohrung	108 mm
Leistung	2 x 170 PS
Durchschnittlicher Brennstoffverbrauch	1.35 l/km
Propellerbauart	2 Festpropeller Zeise
Propellerdurchmesser	800 mm
Anzahl Flügel	3
Durchschnittliche Probefahrts-V max.	26.60 km/h
Leerverdrängung	34.00 t
Tragkraft	200 Personen
Besatzung	2 Mann

1959  
Erbaut von den Ateliers de Constructions Mécaniques in Vevey für die rührige Firma Koelliker in Neuenburg. Die in Vevey vollständig fertiggestellte Schale trifft am 8. Mai in Yverdon ein, wo sie am 9. Mai gewässert werden kann. Endausbau des sehr stattlichen neuen Schiffes in seinem Heimathafen.

1962/63  
Gründliche Überholung des ganzen Bootes in der Werft der LNM in Neuenburg-Maladière.

1966  
Die Romandie III geht an die BSG über.

1973  
Das Boot erhält den neuen Namen Nidau.

# Motorschiff Büren (ex Romandie <sup>IV</sup>)

Baufirma	ACMV
Länge über Perpendikel	29.29 m
Länge über alles	32.00 m
Breite im Hauptspant	4.90 m
Breite über alles	5.80 m
Seitenhöhe	1.70 m (hat keinen Kiel)
Mittlerer Tiefgang leer	0.88 m
Mittlerer Tiefgang beladen	1.02 m
Anzahl Schotten	10
Motorenbauart	2 GM-Diesel Typ 71 E
Zylinderzahl	je 6
Kolbenhub	127 mm
Zylinderbohrung	108 mm
Leistung	2 x 175 PS
Durchschnittlicher Brennstoffverbrauch	1.66 l/km
Propellerbauart	2 Festpropeller Zeise
Propellerdurchmesser	750 mm
Anzahl Flügel	3
Durchschnittliche Probefahrts-V max.	27.60 km/h
Leerverdrängung	40.25 t
Tragkraft	230 Personen
Besatzung	2 Mann

1960

Dieses letzte und grösste Boot der Firma Koelliker wird von den ACMV geliefert.

1966

Übergang der Koelliker-Flotte an die BSG

1967

Erhöhung der Tragkraft auf 230 Personen

1973

Das Schiff erhält den neuen Namen Büren.

# MS Stadt Solothurn "

Baufirma	Schiffswerft Linz
Länge über Perpendikel	39.00 m
Länge über alles	40.00 m
Breite im Hauptspant	5.75 m
Breite über alles	7.65 m
Seitenhöhe	1.80 m
Mittlerer Tiefgang leer	1.08 m
Mittlerer Tiefgang beladen	1.21 m
Anzahl Schotten	10
Motorenbauart	2 GM-Diesel 6 N-71
Zylinderzahl	je 6
Kolbenhub	127 mm
Zylinderbohrung	108 mm
Leistung	2 x 180 PS
Durchschnittlicher Brennstoffverbrauch	2.2 l/km
Propellerbauart	2 Festpropeller
Propellerdurchmesser	800 mm
Anzahl Flügel	4
Durchschnittliche Probefahrts-V max.	25.1 km/h
Leerverdrängung	107.5 t
Tragkraft	300 Personen
Besatzung	2 Mann

1967

Der spontane Erfolg der BSG-Aareschiffahrt lässt erste Gedanken zu einer Flottenerweiterung aufkeimen.

1971

Die Beschaffung eines vierten Schiffes wird dringend. Die Generalversammlung erteilt nach gesicherter Finanzierung grünes Licht für ein solches Vorhaben.

1972

Mit der Schiffswerft Linz wird am 20. Juni der einschlägige Vertrag unterzeichnet. Der Rohbau wird in Linz umgehend an die Hand genommen, am 24. Dezember gelangen die vorfabrizierten Schiffsteile in Biel an.

1973

Endmontage in Nidau ab 27 Februar. 27. März Stapellauf. Der Endausbau erfolgt im schwimmenden Schiff im Hafen Biel. Betriebsaufnahme am 9. Juni.