

Bielersee

**Dampfbootgesellschaft
Biel-Nidau
1876-1878**

Schwalbe / St. Pierre

**Private Gesellschaft
1879-1880**

Neptun II

**Dampfschiffgesellschaft Union,
Erlach
1887-1913**

Union II
J.J. Rousseau II

**Bielersee-
Dampfschiffgesellschaft
1913-1966**

Stadt Biel I
Jolimont
Berna I
Seeland
Jura III
Stadt Biel II
J.J. Rousseau III
Chasseral
Berna II
St. Petersinsel

**seit 1966
Bielersee-Schiffahrts-Gesellschaft**

Stadt Solothurn II
Siesta
MobiCat

Aare

**Glutz, Blotzheim, Solothurnische
Glutz, Blotzheim, Dampfschiffges.
und Scherrer 1854-1857
1857-1861**

Neptun I

Stadt Solothurn I
Seeländer
Wengi

Fusion 1857

**Private Gesellschaft de Sury
1889-1894**

St. Urs

**Koelliker, Neuchâtel
1952-1966**

Romandie I
Nautilus III/Romandie II
Romandie II (bis 1966)
Romandie III/Nidau
Romandie IV/Büren

Die Geschichte der Schifffahrt auf dem Bielersee

1. Die Epoche der indirekten Bedienung des Bielersees und erste örtliche Initiativen

Der Bielersee wurde schon ab 1826 und vor allem ab etwa 1840 regelmässig befahren, doch handelte es sich durchwegs um orts- und kantonsfremde Gesellschaften, welche auf der Gesamtstrecke Nidau-Yverdon operierten. In den Jahren 1856-1860 war die fahrplanmässige Bedienung des Bielersee im Zuge der Entwicklung dieses Verkehrsweges gar so intensiv und dicht wie danach fast hundert Jahre lang nicht mehr. Die Eröffnung der Bahnlinie Biel-La Neuveville am 3. Dezember 1860 bereitete dem florierenden Schiffsbetrieb ein rasches Ende. Für lange Jahre wurde es auf dem Bielersee äusserst still. Nur in ganz speziellen Einzelfällen wagte sich ein Neuenburgersee-Schiff durch die Zihl bis zur Petersinsel. Diese durch die Bahneröffnung verursachte Situation wurde durch die immensen Bauarbeiten im Rahmen der ersten Juragewässerkorrektion noch verschärft.

Obschon keinerlei utilitaristischen Gründe dafür sprachen, mochte man doch in Biel eine bescheidene Ausflugsschifffahrt nach der Depression der siebziger Jahre nicht missen, war doch insbesondere die Petersinsel nach wie vor ein sehr beliebtes Ausflugsziel.

Im Jahre 1876 konstituierte sich deshalb in Biel eine „Unabhängige Dampfbootgesellschaft Biel-Nidau“, welche bei Sulzer in Winterthur einen kleinen Schraubendampfer in Auftrag gab - das erste spezifisch für den Freizeitverkehr auf dem Bielersee konzipierte Schiff. Das auf den Namen „Schwalbe“ getaufte Boot nahm seine Fahrten im Sommer 1878 definitiv auf - der Betrieb schleppte sich aber mühsam dahin und musste nach dem Erstarken der später zu beschreibenden Dampfschiffgesellschaft „Union“ in Erlach wieder eingestellt werden. Von der Pionierleistung „Schwalbe“ führt somit keine direkte Entwicklung weiter, es handelte sich um eine isolierte Initiative, welche nur indirekte Wirkungen zeitigen sollte.

Noch viel kürzer und vor allem tragischer war das Schicksal jener Gesellschaft, welche sich im Jahre 1879 vom Vierwaldstättersee einen kleinen Zweithand-Schraubendampfer überführen liess und im Frühjahr 1880 unter dem Namen „Neptun“ in Betrieb setzte.

2. Dampfschiffgesellschaft Union in Erlach

Obschon man meinen könnte, dass die Stadt Biel für den Start eines erfolgreichen und bleibenden Dampfschiffunternehmens besser prädestiniert gewesen wäre, vollzog sich die Gründung jener Gesellschaft, welche schliesslich überleben sollte in Erlach. Nach dem Bau der Bahnlinie Biel-Neuenburg kam sich dieses aufstrebende Städtchen, früher ein wichtiges Zentrum am oberen Seezipfel, verlassen und fast ausgestossen vor. Dieser Umstand mag einer der Hauptgründe gewesen sein, weshalb sich 1885 der Amtsschreiber Christen von Erlach mit Gleichgesinnten aus seiner Stadt und aus La Neuveville dafür einsetzte, eine Dampfschiffverbindung Erlach-Neuenstadt herzustellen.

22.07.1887

Wurde der Dampfschiffgesellschaft Union in Erlach die Bewilligung erteilt, mit dem neuen Schiff Fahrten zwischen Erlach, Neuenstadt und der Petersinsel auszuführen.

3. Von der „Union“ zur „BDG“

1913 offizieller Firmennamen „Bielersee-Dampfschiff-Gesellschaft Biel und Erlach“

1924 Firma definitiv in Biel etabliert (Hafenneubau 1930)

4. Die Entwicklung vom ersten Weltkrieg bis heute

Wie auch auf allen übrigen Schweizer Seen brachte der Ausbruch des ersten Weltkrieges eine hoffnungsvolle Entwicklung schlagartig zum Erliegen: Die Frequenzen sanken drastisch, der Betrieb verteuerte sich in fast astronomischen Grössenordnungen - die Schwierigkeiten häuften sich sogar derart, dass in einzelnen Jahren nicht einmal die Löhne vollumfänglich bezahlt werden konnten, von Zinsen, Schuldentilgungen oder gar Amortisationen konnte nicht die Rede sein. Obschon der Längsverkehr an Werktagen sofort nach Kriegsbeginn eingestellt worden war und auch die übrigen Dienste auf das strikteste Minimum beschränkt blieben, kam es doch nicht zu einer vollumfänglichen Betriebseinstellung.

Die zwanziger Jahre waren ein ständiges Auf und Ab.

Die Nachkriegszeit und insbesondere die Jahre nach 1950 brachten einen deutlichen Frequenzaufschwung, so dass die Flotte - vor allem auch im Zusammenhang mit der stets beliebter werdenden Dreiseenfahrt - den Ansprüchen immer weniger genügen konnte. Zwei neue Schiffe leiteten trotz des Abschieds des letzten Bielersee-Dampfschiff eine neue Epoche auf den Juraseen ein.

Noch ist es aber nicht ganz soweit, denn vorerst gilt es, kurz auf eine völlig neue Konstellation in der Aareschiffahrt zu blenden: Die bisher von Herrn Koelliker in Neuenburg betriebene „Romandie“-Flotte und die Konzession für die Aareschiffahrt gingen im Jahre 1966 an die BSG über, welche damit zur betriebsführenden Gesellschaft für die Flussstrecke wurde.

Die Bielersee-Schiffahrt-Gesellschaft bietet nicht nur eine historische, hydrodynamisch und navigatorische Einheit sondern auch einen gemeinschaftlichen Erholungsraum mit einem Reiz ganz besonderer Prägung.

Die Geschichte der Schifffahrt auf der Aare

1. Die Pionier epoche 1854-1857

Obschon der Aarelauf seit dem frühen Mittelalter stets eine sehr bedeutende Verkehrsader war und insbesondere während der Funktionszeit des legendären „Canal d'Entreroche“ zwischen Neuenburger- und Genfersee sogar weit überregionalen Charakter hatte, konnte sich die Dampfschiffahrt wegen der vielen natürlichen Hindernisse und Begrenzungen erst recht spät und auch nur auf dem Teilstück oberhalb Solothurns durchsetzen.

Die Dampfschiffahrt auf der völlig unkorrigierten Aare von Solothurn bis Meyenried und von dort auf der ebenso wenig kanalisierten Zihl bis Biel musste in den Zeiten vor der ersten Juragewässerkorrektur als ein Wagnis ganz besonderer Prägung gelten - und doch machte sich im Zeichen des ab etwa 1850 einsetzenden allgemeinen Verkehrsaufschwunges mehr und mehr das Bedürfnis nach sicheren, schnelleren und leistungsfähigeren Verkehrsmitteln auch am Jurafuss geltend. Es war abzusehen, dass Lausanne und damit die ganze Genferseeregion etwa im Frühjahr 1855 durch die Eisenbahngesellschaft Ouest-Suisse mit Yverdon am Neuenburgersee verbunden sein würde. Ein regelmässiger Dampfschiffverkehr zwischen Solothurn und Yverdon erschien deshalb plötzlich nicht mehr utopisch, sondern ein Gebot der Stunde.

Ein Initiativkomitee bildete sich im Vorsommer 1854 in Solothurn, und nach Klärung der hängigen rechtlichen und finanziellen Fragen wurde daraus im Herbst die „Solothurnische Dampfschiffahrtsgesellschaft für die Juragewässer“ konstituiert. Schon aus dieser Firmenbezeichnung geht klar hervor, dass die Optik der Solothurner Initianten keineswegs nur auf die Bedienung der Aare-Zihl-Strecke bis Nidau/Biel beschränkt war, sondern das Dreiseengebiet von Anfang an mit umschloss.

Wie überall blieb auch in Solothurn die Konkurrenz nicht untätig: Die bekannte und in verschiedenen Wirtschaftsbereichen tätige Firmengruppe Glutz, Blotzheim und Scherer beschaffte sich im Frühjahr 1857 bei Escher-Wyss den kleinen, aber kräftigen Dampfer „Neptun“, welcher sowohl als Personen-, Güter- als auch Schleppboot eingesetzt werden konnte. Diesem neuen Mehrzweckschiff war in erster Linie die durchgehende Güterschiffahrt Solothurn-Yverdon zugedacht, welche es dann tatsächlich auch einige kurze Wochen lang mit Erfolg durchführte. Der 1. Juni 1857 brachte allerdings eine drastische und irreversible Wendung: Die Schweizerische Zentralbahn eröffnete an diesem Tag ihre Strecke Solothurn-Biel und entblösste damit die Aareschiffahrt von einem Tag auf den anderen ihrer Existenzgrundlage.

Dieses einschneidende Ereignis brachte zwar den Aare-/Zihl-Verkehr schlagartig zum Erliegen, bedeutete aber noch keineswegs das Ende der solothurnischen Schiffahrt auf den Juraseen: Die beiden bestehenden Gesellschaften fusionierten unter dem Druck der Verhältnisse zur „Solothurnischen Dampfschiffahrtsgesellschaft Glutz, Blotzheim und Scherer“, welche die Güterschiffahrt mit gelegentlicher Personenbeförderung zwischen Nidau und Yverdon weiterhin mit einigem Erfolg weiterbetrieb, zunächst in Konkurrenz mit der de Pourtalèsschen „Société Centrale de Navigation“ und nach deren Liquidation im Wettbewerb mit der „Entreprise Générale des Transports“. Für diese Dienste wurde vorzugsweise das neue DS „Neptun“ eingesetzt, doch musste der Veteran „Seeländer“ recht oft zur Verstärkung und für Sonderfahrten aktiviert werden. Das ausschliesslich für den Personenverkehr auf den Seen unter solothurnischer Flagge verwendete DS „Wengi“ wurde demgegenüber an die Neuenburger Gesellschaft verkauft, welche das Schiff in der angestammten Fahrordnung unter dem neuen Namen „Mercure“ verkehren liess. DS „Stadt Solothurn“ verschwand nach der Bahneröffnung sofort von der Bildfläche und mag noch einige Monate lang als Schleppkahn verwendet worden sein.

Die Eröffnung der Bahn entlang des Neuenburgersees bis nach Le Landeron (Frienisberghof) im Herbst 1859 beschränkte die Schiffahrtsaktivitäten (abgesehen von einigen Querverbindungen) für ein Jahr auf den Bielersee, wobei sich aber die solothurnische Gesellschaft immer noch ihren Anteil sichern konnte. Ab Dezember 1860 war die Schienenverbindung Yverdon-Biel (-Solothurn) vollendet, und die Dampfschiffahrt geriet sehr bald in vollkommene Vergessenheit. DS „Seeländer“ wurde in der Folge an die Torfstechereien Hagneck verkauft und verdiente sich bis zu seinem Untergang das Gnadensbrot als Torfr transporter auf dem Bielersee. DS „Neptun“ konnte auf den Thunersee verkauft werden, wohin es auf dem Wasserwege verbracht wurde.

Damit endete die erste Epoche solothurnischer Schiffahrt definitiv.

Eine runde Generation lang blieb es völlig still um die Schiffahrt auf der Aare - eine Notwendigkeit war dafür in keiner Weise vorhanden und der Bedarf für Vergnügungsfahrten war in jenen Zeiten noch marginal.

1889 probierte man die Aareschiffahrt aus dem Dornröschenschlaf zu erwecken, dies scheiterte aber wegen nicht bekannten Gründen.

Lange, sehr lange Jahre - nämlich rund zwei Generationen lang - sollte nach der beschriebenen Episode die Aare bezüglich des öffentlichen Personenverkehrs verwaist bleiben. Im Jahre 1952 wurde indessen aus privater Initiative der Versuch zu einem neuen Anfang gemacht. An schönen Tagen steuerte das Schiff von Neuenburg über die beiden Seen und aareabwärts bis nach Solothurn. Die Fahrten wurden auf Verlangen ausgeführt. Die ersten Fahrten im Sommer 1952 erfolgten daher aufgrund von Bewilligungen der Uferkantone mit dem Vorbehalt, dass ein Anlaufen der Stationen zwischen Neuenburg und Biel untersagt wurde.

Jedoch bereits Ende 1952 wurde seitens der Eisenbahndirektion des Kantons Bern das Befahren der Aare auf bernischem Hoheitsgebiet verboten. Man machte geltend, das Schiff verursache zu grosse Wellen und beschädige die Naturufer des Aarelaufes. Diese negative Entwicklung rief aber insbesondere bei der solothurnischen Öffentlichkeit grosse Bestürzung hervor. Die „Romandie I“ warf in der Folge haushohe Wogen..., allerdings nicht auf der Aare oder den Juraseen, sondern im schweizerischen Blätterwald und in den Amtsstuben. Einer Pressemeldung der „Schweizerischen Politischen Korrespondenz“ ist im Juli 1953 folgendes zu entnehmen: Die Wiederaufnahme der Aareschifffahrt auf der Strecke Solothurn-Neuenburg hatte im Zeichen der Bemühungen um den Bau eines Trasshelfetischen Kanals in der ganzen Schweiz starke Beachtung gefunden. Für viele Solothurner bildeten die Fahrten der „Romandie I“ nach Neuenburg oder die abendlichen Rundfahrten ein reizvolles Vergnügen. Mit Bestürzung hat jetzt die solothurnische Öffentlichkeit erfahren, dass der Bootsverkehr diesen Sommer nicht wieder aufgenommen werden könnte, weil die bernische Eisenbahndirektion das Befahren der bernischen Aarestrecke verboten hatte.

Der Güterverkehr auf den Juraseen

Ab Ende 1855 oder Anfang 1856 bediente die „Solothurnische Dampfschiffahrtsgesellschaft für die Juragewässer“ mit ihrem DS „Seeländer“ die Strecke Nidau-Yverdon im Güterverkehr (mit Personenbeförderung bei Bedarf) nach festgelegter Fahrordnung. In verkehrsschwachen Zeiten verkehrte das Boot allein - bei starkem Güteranfall wurden bis zu zwei Kähne angehängt.

Ab Mai 1857 gesellte sich DS „Neptun“ der konkurrenzierenden Gesellschaft von Glutz, Blotzheim und Scherer zu den bereits im Verkehr befindlichen Booten. Sein durchgehender Dienst Solothurn-Yverdon wird jedoch schon nach wenigen Wochen durch die Betriebseröffnung der Zentralbahn zwischen Biel und Solothurn hinfällig. Nach der Zwangsfusion der Glutz, Blotzheim, Schererschen Gesellschaft mit der SDG im Sommer 1857 wird DS „Neptun“ primär im angestammten Dienst des „Seeländer“ verwendet, wobei dieser Veteran zu Spitzenzeiten oft zusätzlich zum Einsatz kam.

Quelle:

Die Geschichte der Schifffahrt auf den Juragewässern Neuenburgersee-Murtensee-Bielersee-Aare
Erich Liechti / Jürg Meister / Josef Gwerder
Erschienen 1982 im Verlag Meier, CH-8201 Schaffhausen
ISBN 3-85801-035-9