

Zeitschrift: Jahresbericht / Uferschutzverband Thuner- und Brienzersee
Herausgeber: Uferschutzverband Thuner- und Brienzersee
Band: - (1937)

Artikel: Die Dampfschiffahrt auf dem Thuner- und Brienzersee
Autor: Volmar, F.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1095842>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 25.03.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Die Dampfschiffahrt auf dem Thuner- und Brienzersee.

von Prof. Dr. F. Volmar, Direktor der B. L. S.

Zeitlich etwas früher als auf dem Vierwaldstättersee war die Dampfschiffahrt auf dem Thunersee eröffnet worden. Sie entsprang der privaten Initiative im engsten Sinne des Wortes.

Im Jahre 1834 hatten die Gebrüder Knechtenhofer, zu denen der durch seine Strassensystems-Motionen vom Jahre 1840 schon bekannte Oberst Knechtenhofer gehörte, am herrlich gelegenen Aarebecken die Pension «Bellevue» eröffnet. Damals wurde nun aber auch der Bau einer modernen Strasse dem linken Thunerseeufer entlang (Thun—Spiez—Leissigen—Interlaken) beschlossen, infolge deren Bau die Pension «Bellevue» vom grossen Verkehr einigermaßen abgeschnitten wurde. Die Gebrüder Knechtenhofer wollten nun durch Einführung eines Dampfschiffbetriebes auf dem Thunersee ihr Fremdengeschäft wieder besser an den Verkehr bringen und gründeten deshalb eine Schiffsgesellschaft, bei der sie selbst stark mit Kapital beteiligt waren. Diese Gesellschaft gab der Maschinenfabrik Cavé in Paris den Bau eines eisernen Dampfschiffes von 16 Pferdekraften in Auftrag. Man sieht, der Anfang war bescheiden und entsprach der Absicht, diesen Schiffsbetrieb auf die Bedürfnisse der Pension «Bellevue» der Herren Knechtenhofer zuzuschneiden. Das Schiff wurde im Juni 1835 in Hofstetten bei Thun montiert. Natürlich mussten dessen Bestandteile noch per Achse auf der Landstrasse von Paris nach Thun transportiert werden. Das Schiff wurde, wie aus dem dargelegten Zusammenhang heraus leicht verständlich ist, «Bellevue» getauft.

Knechtenhofer selbst schrieb in einer 1840 erschienenen Broschüre über die erste Fahrt dieses Schiffes wie folgt:

«Am Tage der vierten Verfassungsfeier, dem 31. Juli 1835, durchschnitt das Dampfschiff «Bellevue» zum ersten Male die Wogen des freundlichen Thunersees; selbst eine Schöpfung des fortschreitenden Menschengenies neuerer Zeit, sollte es an dem

Tage seine Weihe empfangen, an welchem das Berner Volk den grössten politischen Fortschritt getan, sich eine repräsentativ-demokratische Verfassung gegeben hat. Mit diesem Tage erwachte in dem Verkehr mit dem, seit etwa zwanzig Jahren zahlreich von Fremden verschiedener Nationen, besonders von Engländern, besuchten Oberlande, neues Leben, indem die Dampfschiffahrt nicht nur in $\frac{1}{3}$ der früheren Zeit, sondern mit unendlich grösserer Bequemlichkeit und Sicherheit die Wasserstrasse zurücklegend, die Kommunikation bedeutend beschleunigte, und in Verbindung mit den durch den Staat verbesserten Posteinrichtungen es auch dem Fremden, dessen Zeit genau abgemessen oder an seine Geschäfte gebunden ist, und dem Einheimischen, der nicht viele Tage zu Lustreisen verwenden kann, möglich macht, das durch seine Naturschönheiten so eigentümliche und reizende Oberland zu besuchen.

Noch vor dem Dampfschiffe war das Etablissement des «Belle-vue» von uns errichtet worden, um fremden Gästen einen angenehmen und bequemen Aufenthaltsort zu gewähren. Der Nutzen des Dampfschiffes, das jährlich 2000—3000 unbemittelte Menschen unentgeltlich transportierte, und ebenso Briefe und Valoren der Post nach einem bestehenden Vertrage gratis spedierte, wurde immer allgemeiner anerkannt.»

Das Schiff fuhr von Thun nach Neuhaus bei Interlaken, wohin am 26. August 1835, allerdings bei starkem Regenwetter, auch die ganze Tagsatzung fuhr. Zunächst wurden die Schiffskurse nur während der Reisezeit, d. h. vom 15. Mai bis 15. Oktober drei Mal täglich mit einer Fahrzeit von je $1\frac{1}{4}$ Stunde ausgeführt. Bei jedem Kurse nahm das Schiff die Briefpost mit, so dass nun ein dreimaliger täglicher Briefpostkurs nach Interlaken durchgeführt werden konnte. Der Schiffskessel wurde mit Tannenholz geheizt, die Geschwindigkeit belief sich auf 15—17 Stundenkilometer. Kapitän war Oberstlieutenant Johann Knechtenhofer, der zu diesem Zwecke auf dem Neuenburgersee eine Lehre absolviert hatte.

Das Ruderpostschiff ging ein, und die Ruderschiffahrt nahm überhaupt infolge des Aufkommens dieses Schiffes stark ab. In den Zeiten, da das Dampfschiff nicht fuhr, wurde die Post aber doch wieder mit Ruderbooten befördert.

Der Fahrpreis Thun—Neuhaus war:					I. Klasse	20	Batzen
»	»	»	»	»	II.	«	14 «
»	»	»	»	»	Retour I.	«	30 «
»	»	»	»	»	« II.	«	20 «

Zwischenstationen gab es noch nicht.

Im Jahre 1842 wollte dem Unternehmen der Knechtenhofer, das, wie gezeigt, stark an die Bedürfnisse ihrer Pension gebunden war, eine Konkurrenz entgegengesetzt werden. In diesem Jahre reiste eine Thuner Delegation zu Escher, Wyss & Cie nach Zürich, um dort über die Bestellung eines Konkurrenzschiffes zu verhandeln. Aber zu ihrem Erstaunen trafen sie dort Knechtenhofer an, der ihnen eröffnete, er habe soeben ein zweites Schiff bestellt. Es gelang dann Escher, die beiden Gruppen zu vereinigen, und aus deren Abmachungen gingen dann die Grundlagen für die nachmalige Dampfschiffsgesellschaft auf dem Thuner- und Brienzersee hervor.

Die Eröffnung der Dampfschiffahrt auf dem Thunersee hatte nämlich Herrn Hauptmann Matti von Saanen, der aus Vivis nach Interlaken gekommen war, veranlasst, eine Finanzgruppe zur Einführung der Dampfschiffahrt auf dem Brienzersee zu bilden. Ob schon sich von Interlaken bis Brienz gewaltige Opposition gegen dieses Vorhaben erhob (Brienz befürchtete z. B. nichts weniger als Inbrandsteckung des ganzen Dorfes durch Funkenwurf), drang Matti durch. Er konnte in Genf ein Schiff erwerben, das auf den Brienzersee versetzt wurde (ein mit 26 Pferden bespannter Wagen brachte es dahin). Matti musste allerdings Vorkehren gegen Feuergefahr treffen. Das Schiff wurde «Giessbach» getauft und bediente in erster Linie diese Stelle, wo ein geeigneter Landungsplatz errichtet wurde. Die Regierung liess das Schiff auf einer Probefahrt (27. III. 1839) durch Mechaniker Schenk (Vater des Bundesrates) inspizieren. Matti erhielt auch das Recht, auf dem Schiffe eine Pintenwirtschaft zu betreiben.

Auch das Brienzerseeschiff Mattis übernahm die Postbeförderung. Im Winter versah ein Ruderboot mit drei Kursen in der Woche den Dienst zwischen Unterseen und Brienz.

Bemerkt mag noch werden, dass im Jahre 1860 die Postverwal-

tung direkte Billette Thun—Meiringen einführte, die aber wegen Unregelmässigkeiten bald wieder fallen gelassen wurden.

Als dann die Thunersee-Dampfschiffgesellschaft im Jahre 1843 die «Bellevue» auf den Brienzersee versetzte, was Matti schädigte, rächte er sich dadurch, dass er seinen «Giessbach» auf den Thunersee transportieren liess.

Am 3. Juni 1843 fand der Stapellauf des im Jahre 1842 bei Escher, Wyss & Cie für den Thunersee durch die Knechtenhofergesellschaft bestellten Schiffes «Niesen» statt. Dieser und der «Giessbach» konkurrenzierten sich jetzt auf das heftigste. Der Kampf endete im Jahre 1846 damit, dass die Gesellschaft Knechtenhofer Matti seinen «Giessbach» abkaufte.

Das im Winter 1842/43 auf den Brienzersee versetzte Schiff «Bellevue» der Knechtenhofergesellschaft fuhr auf dem Brienzersee unter dem Namen «Faulhorn».

Die Knechtenhofer-Gesellschaft blieb nun ohne Konkurrenz, bis im Jahre 1856 die Herren v. Rappard, Besitzer des Hotels am Giessbach, mit einem in Brienz montierten Schraubendampfer regelmässige Fahrten zwischen Interlaken und Brienz einerseits und dem Giessbach anderseits ausführen liessen. Ende 1857 erwarb aber die Knechtenhofer-Dampfschiffgesellschaft die Giessbach-Hotel-Besitzung und damit auch den Schraubendampfer, der bald demontiert wurde (Konstruktionsfehler).

Das Aufkommen der Eisenbahnen in der Schweiz wirkte sich sehr günstig auf den Touristenverkehr der Schweizer Seen aus. Deshalb musste auch die Knechtenhofergesellschaft in ziemlich rascher Folge ihren Schiffspark vermehren. Es wurden in Dienst gestellt: 1856 «Stadt Thun» (Thunersee); 1857 «Interlaken» (Brienzersee); 1861 «Stadt Bern» (Thunersee).

Ausrangiert wurden 1855 «Helvetia», das erste Dampfschiff, das als «Giessbach» auf dem Brienzersee gefahren war, und 1859 das «Faulhorn», früher «Bellevue», das 1857/58 vom Brienzersee, wohin es versetzt worden war, wieder auf den Thunersee zurückversetzt worden war. Dieses Schiff diente bis zum 2. April 1864, an welchem Tage es vor Oberhofen im Sturme unterging, wobei ein Schiffsangestellter umkam, als Schleppkahn. Dieses frü-

here erste Dampfschiff (Bellevue) auf dem Thunersee liegt noch heute auf dem Seegrunde.

Vom Winter 1856/57 an wurde auf dem Thunersee und vom Winter 1862/63 an auf dem Brienzersee der Schiffsdienst mit einem Tageskurs in jeder Richtung auch im Winter aufrecht erhalten.

Die Fortsetzung der Zentralbahn bis nach Thun am 1. Juli 1859, und für den Güterverkehr bis nach Scherzligen am 1. Juni 1861, und auch für den Personenverkehr dahin im Jahre 1863, bedeutete für die Schiffsgesellschaft, die sich am Bau der Thunerlinie durch die Uebernahme von 1 Million Franken Zentralbahnaktien beteiligt hatte, einen förmlichen Wendepunkt. Sowohl der Personen- als auch der Güterverkehr nahmen ganz ausserordentlich zu. Auf dem Thunersee wurde nun der Güterverkehr vom Personenverkehr abgetrennt und Schleppkähnen zugeteilt, die durch die Personenkursschiffe oder separat gezogen wurden.

Im Winter 1861/62 kaufte die Gesellschaft den Remorqueur «Neptun» der sich in Liquidation befindlichen «Solothurnischen Dampfschiffahrtsgesellschaft». Dieses Schiff wurde, allerdings ohne Kessel und Maschine, auf dem Wasserwege (Zihl-Aare) von Nidau nach Thun befördert.

Bis zum Jahre 1861 fuhren die Schiffe Thun—Neuhaus und Interlaken—Giessbach direkt und ohne Zwischenhalte. Seit 1861 wurden nach und nach die heute bestehenden Zwischenstationen, zuerst mit Kahnbedienung, dann mit direkter Anfahrt, eingeschoben (zuletzt, vor der Jahrhundertwende, 1887 Leissigen); seither noch Faulensee und Einigen.

Die Feuerung der Schiffskessel geschah zuerst mit Holz und Torf, von 1861 an auf dem Thunersee auch mit Steinkohlen, welches Brennmaterial von 1864 an auch auf dem Brienzersee Eingang fand. Immerhin dauerte daneben aber die Holzfeuerung auf dem Thunersee noch bis 1873 und die Torff Feuerung auf dem Thunersee, sowie die Holzfeuerung auf dem Brienzersee, noch bis 1889 fort.

Im Jahre 1869 gründete sich für den Brienzersee unter dem Titel « Oberländische Dampfschiffahrtsgesellschaft» wieder ein Konkurrenzunternehmen, angeblich wegen zu sparsamen Fahrpla-

nes der bestehenden Gesellschaft auf dem Brienzersee. Aber bevor die neue Gesellschaft den Betrieb aufnahm, fusionierte sie sich mit der Bestehenden und überliess das Salonboot «Oberland», das sie bei Escher, Wyss & Cie bestellt hatte, zum Selbstkostenpreis der fusionierten Gesellschaft, gegen Aushändigung von 500 neuen Aktien zum Parikurse. Von nun an lautete die Firma: «Vereinigte Dampfschiffahrtsgesellschaft für den Thuner- und Brienzersee».

Nun folgte 1870 der deutsch-französische Krieg, der einen Einnahmefall von $\frac{1}{3}$ zur Folge hatte. Mit dem Jahre 1871 kam dann ein fast unerhörter Verkehrsaufschwung, der schon im Jahre 1874 durch eine allgemeine wirtschaftliche Depression mit ihren Folgen abgelöst wurde. Es dauerte volle 15 Jahre, bis die Einnahmen des Jahres 1873 wieder erreicht worden waren.

Aber der mit 1871 einsetzende Verkehrsaufschwung hatte einen grossen Optimismus erweckt, der sich in Schiffsbestellungen Luft machte. Abgesehen von der «Oberland», die 1870 abgeliefert wurde, wurden von Stapel gelassen «Brienz» (1871), «Beatus» (1870), «Bubenberg» (1874). Der Schiffspark war nun zu gross geworden.

Am 7. August 1872 fand die Betriebseröffnung der Bödelibahn mit der Strecke Därligen—Interlaken—Zollhaus (jetzt Interlaken-Ost) und 1874 bis Bönigen statt.

Die Gründung und Eröffnung der Bödelibahn wirkte sich nach verschiedenen Richtungen hin auf den Schiffsbetrieb aus. Einmal musste die obere Endstation des Thunersees von Neuhaus nach Därligen verlegt werden, um den Bahnanschluss zu gewinnen. Auf dem Brienzersee wurde die untere Endstation von Zollhaus bei Interlaken nach Bönigen verlegt und der Schiffsbetrieb zwischen Interlaken und Bönigen eingestellt. Die Bödelibahn gliederte sich eine Trajektschiffsanstalt an, womit die Schiffsgesellschaft den grössten Teil des Güterverkehrs auf dem Thunersee einbüsste.

Durch die am 14. Juni 1888 erfolgte Eröffnung der Brünigbahn wurde die langersehnte Verbindung des Oberlandes mit dem Vierwaldstätterseebecken hergestellt. Diese neue Verbindung brachte dem Oberlande einen bedeutenden neuen Verkehrsaufschwung; belebend auf den Verkehr wirkte auch die Inbetriebsetzung der Drahtseilbahn Thunersee—Beatenberg, die die Einrichtung der

Schiffsstation Beatenbucht zur Folge hatte, und dann die Eröffnung der Berner Oberland-Bahnen am 1. Juli 1890 (Zollhaus (Interlaken-Ost)—Zweilütschinen—Grindelwald—Lauterbrunnen). Die letztere hatte zur Folge, dass der Schiffsbetrieb zwischen Bönigen und Zollhaus (Interlaken-Ost) wieder aufgenommen wurde (1891).

Diese verkehrsvermehrenden Elemente waren die Ursache der Indienststellung eines neuen Halbsalonbootes «*Helvetia*» im Jahre 1889.

Schon Herr Knechtenhofer hatte mit grosser Zähigkeit die Idee der Verbindung der beiden Seen durch einen Schiffskanal verfolgt. Er scheiterte aber an den grossen technischen und finanziellen Schwierigkeiten, sowie an der Opposition privater Interessen. Inzwischen wuchsen in Folge der baulichen Entwicklung Interlakens diese Schwierigkeiten noch um ein Bedeutendes. So reduzierte sich der Gedanke der Verbindung der beiden Seen auf das Projekt der Verbindung des Thunersees mit dem Bahnhof Interlaken durch einen Niveau-Kanal. Damit wollte man wenigstens dem Lokalverkehr von Interlaken den Umlad auf die Bödelibahn bzw. von derselben ersparen. So liess die Dampfschiffgesellschaft mit einem Aufwande von rund 2,300,000 Fr., wovon ihr jedoch rund Fr. 300,000 von Bund und Kanton als Subvention an die Verlegung (Korrektion) der Aare zurückerstattet wurden, in den Jahren 1890/1892 diesen von der Aare unabhängigen Schiffahrtskanal auf eigene Kosten bauen. Dessen Länge beträgt 2,75 km, die Breite an der Sohle im Minimum 25 m, die Wassertiefe bei Niederwasserstand 2,5 m. Um Stagnation des Wassers und Eisbildung im Kanal zu verhindern, wird demselben an seinem oberen Ende ein Teil des Aarewassers zugeführt, wobei das über 3 m betragende Gefälle zwischen Aare und Kanal durch eine Turbinenanlage von 600 PS ausgenützt ist. Die Betriebseröffnung und damit die Verlegung des Endpunktes der Thunersee-Dampfschiffahrt von Därligen nach Interlaken erfolgte am 1. Juni 1892.

Günstig beeinflusst wurde die Schiffsfrequenz auch durch die am 15. Juni 1892 erfolgte Eröffnung der Brienz—Rothorn-Bahn.

Das Jahr 1892 war der zweite Höhepunkt der Schiffsfrequenz. Die am 1. Juni 1893 erfolgte Inbetriebsetzung der linksufrigen

Thunerseebahn (Scherzligen-Därligen), die auch den Wegfall der Trajektanstalt auf dem Thunersee zur Folge hatte, verursachte der Thunerseeschifffahrt eine Einnahmeausfall von Fr. 160,000 per Jahr. Trotz einer Verkehrsvermehrung auf dem Brienzersee blieb das Aktienkapital nun einige Jahre ertragslos.

Die Firma, die inzwischen auf «Dampfschiff-Gesellschaft Thuner- und Brienzersee» umgetauft worden war, erholte sich dank der allgemeinen Verkehrszunahme und einer 1896 bewilligten Taxerhöhung nach und nach wieder. 1897 wurde auf dem Brienzersee das Salonboot «Jungfrau» und 1901 das eiserne Gütermotorschiff «Merkur» von Stapel gelassen. Der Thunersee erhielt 1901 den für den lokalen Personenverkehr bestimmten Schraubendampfer «Spiez» und den kleinen, vom Zürchersee hertransportierten Schraubendampfer «Neptun». Die Dampfschiffsgesellschaft beteiligte sich an der am 2. August 1905 eröffneten Spiezer Verbindungsbahn in ausschlaggebender Weise an der Kapitalbeschaffung. Denn diese Bahn, deren Betrieb durch die Dampfschiffverwaltung besorgt wurde (es ist eigentlich eine Tochtergesellschaft der Schiffsgesellschaft), hatte den Zweck, die aus den Richtungen Frutigen und Montreux—Zweisimmen kommenden, resp. dahin gehenden Reisenden mit der Schiffsstation Spiez vom Bahnhof Spiez aus in eine direkte Verbindung zu bringen.

Im Jahre 1906 wurde das grosse Salonboot «Blümlisalp» auf dem Thunersee von Stapel gelassen.

Der Konkurrenzkampf zwischen der Schiffsgesellschaft und der damaligen linksufrigen Thunerseebahn endete mit einer Fusion der beiden Unternehmungen im Jahre 1912.

Schon ein Jahr später ging die fusionierte Unternehmung in der Lötschbergbahn auf, indem neuerdings eine Fusion stattfand. Man beabsichtigte, der Berner Alpenbahn Bern-Lötschberg-Simplon durch die Aufnahme der konsolidierten Unternehmung Thunerseebahn (die auch die Bödelibahn in sich aufgenommen hatte) und Schiffe eine solide Basis zu geben. Allein der Kriegsausbruch im Jahre 1914, sowie die Eröffnung der rechtsufrigen Thunerseebahn in den Jahren 1913/14, und der Brienzerseebahn im Jahre 1916 gestalteten diese Ueberlegungen zu einem Missgriffe. Der Schiffsbe-

trieb, der im Jahre 1913 durch den Stapellauf des Salondampfers «Lötschberg» (Brienzersee) noch eine Vermehrung des Schiffsparkes erfahren hatte, gestaltete sich zu einem argen Defizitgeschäft, das der Bahn nun schwer aufliegt.

In den letzten Jahren musste die Bahn in Folge der Zentralisierung der Verkehrsanstalten in Thun noch den Thuner Schiffskanal mit einem Aufwande von rund einer Million Franken bauen lassen.

Es mag schliesslich festgestellt werden, dass auf den beiden Seen eine Behinderung der Dampfschiffahrt durch Eisbildung nie vorkam. Dagegen verhindern — allerdings nur selten — Stürme das Ausladen. Auch der Nebel behindert die Schiffahrt nur selten.

Betriebsunfälle, die einem Passagier das Leben gekostet hätten, sind glücklicherweise nie vorgekommen.