

Zeitschrift: Jahrbuch vom Thuner- und Brienzersee
Herausgeber: Uferschutzverband Thuner- und Brienzersee
Band: - (1996)

Artikel: MS Berner Oberland : Planung, Bau, Einführung
Autor: Ochsenbein, Peter
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1096838>

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: 24.03.2026

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

MS Berner Oberland – Planung, Bau, Einführung

1. Vorgeschichte

Die heutige Schifffahrt auf dem Thunersee verdankt ihre Entstehung dem Pioniergeist der Brüder Knechtenhofer, welche das in Paris bestellte Schiff mit dem Namen BELLEVUE ab 1835 auf dem Thunersee betrieben. Der Erfolg mit dieser neuen Transportmöglichkeit veranlasste den Hotelier Matti in Brienz, im Jahr 1839 auch auf dem Brienzersee eine Dampfschiffsverbindung einzurichten. Dazu wurde ein Dampfer vom Genfersee beschafft und auf den Namen GIESSBACH getauft. Nach verschiedenen Ellbogenkämpfen wurde 1842 die «Vereinigte Dampfschiffahrtsgesellschaft für den Thuner- und Brienzersee» (VTB) gegründet.

Das Aufkommen der Bahnen führte dann auch zu entscheidenden Entwicklungen bei der Schifffahrt. Nach dem damaligen Bahnhof Thun (1859) wurde die Bahn 1861 nach Scherzligen verlängert. Der dadurch einsetzende Mehrverkehr verlangte auch nach einem Flottenausbau. Auch die Inbetriebnahme der Bödelibahn (Därligen–Interlaken–Bönigen) hatte mit der Beschaffung eines Trajektschiffes (1873, Eisenbahnfähre für 5–6 Güterwagen) seine Auswirkungen. Weitere Inbetriebnahmen von Bahnen wirkten vorteilhaft auf die Verkehrsentwicklung der Schifffahrt auf den Oberländer Seen, so die Brünigbahn Luzern–Brienz 1888, die Thunersee-Beatenbergbahn 1889 und die Brienz-Rothorn-Bahn 1892. Die Entwicklung der Bahn, insbesondere der Bau der Thunerseebahn (Abschluss 1893) sowie der Mangel, dass Interlaken vom Thunersee aus nicht direkt erreicht werden konnte, führte zum Bau des 2,75 km langen Schifffahrtskanals, welcher den Thunersee mit dem Bahnhof Interlaken West verbindet. Heute ist eine Schifffahrt auf dem Thunersee ohne diesen weitsichtigen Kanalbau ja kaum vorstellbar.

Der Bau von Dampfschiffen auf den Oberländer Seen wurde mit der Inbetriebnahme des DS Lötschberg (1914) abgeschlossen. Bereits 1918 (MS Iseltwald)

und 1920 (MS Gunten) begann zaghaft das Zeitalter der Motorschiffe. Der grosse Ersatz der alten und nicht sehr wirtschaftlichen Dampferflotte erfolgte in den Jahren 1954 (MS Jungfrau) bis 1963 (MS Beatus). 1971 wurde auf dem Thunersee das MS Blümlisalp in Betrieb genommen, welches zur Ausserbetriebnahme des DS Blümlisalp führte. Der letzte Neubau für den Thunersee datiert aus dem Jahre 1974 (MS Stockhorn). Die Brienzersee-Flottenerneuerung fand mit dem Bau des MS Brienz (1981) ihren vorläufigen Abschluss.

Nach grossartigem Einsatz und hervorragender Renovation durch die Genossenschaft Vaporama stiess 1992 das DS Blümlisalp wiederum zu unserer Flotte.

2. Flottenpolitik

Zum Zeitpunkt der Wiederinbetriebnahme des DS Blümlisalp begannen beim Schiffsbetrieb grundsätzliche Überlegungen zur Zusammensetzung der Flotte, zum Zustand der Flotte (lag doch das Durchschnittsalter aller Schiffe des Thuner- und Brienzersees per 1992 bei über 46 Jahren!) und zur Marktentwicklung bis heute und in der Zukunft.

Für die Flotte zeigte sich, dass die Schiffe in einem für ihr Alter guten Zustand sind, jedoch der Komfort und vor allem die Innenplätze im Verhältnis zur Gesamtplatzzahl beschränkt sind. Ebenso ergibt sich aus dem Alter der Schiffe ein Erneuerungsbedarf (Tabelle 1).

Tabelle 1, Schiffsflotte Thuner- und Brienzersee, Stand 1992

Thunersee	Baujahr	Länge m	Breite m	Verdrän- gung leer	Fassungs- vermögen	Innen- plätze	Besat- zung
Spiez	1901	30	5,1	55	200	70	2
DS Blümlisalp	1904/92	62,6	13,2	312	800	180	6
Gunten	1910	18	3,6	15	60	–	1
Niesen	1935	25,5	4,6	32	155	–	2
Oberhofen	1939	25,5	4,6	35	155	–	2
Kyburg	1940	39	6,1	92	400	70	3
Jungfrau	1954	48	10,5	250	900	140	4
Stadt Bern	1956	50	10,5	250	1000	160	4
Niederhorn	1959	44,2	8,1	146	600	160	3
Bubenberg	1962	51,0	10,5	262	1100	230	4
Beatus	1963	46,8	8,2	190	700	200	3
Stadt Thun	1971	55,0	11,5	300	1200	300	4
Stockhorn	1974	35,7	7,0	90	250	70	2
Brienzersee							
DS Lötschberg	1914	55,6	12,9	260	900	160	6
Harder	1923	17,2	3,7	15	60	–	1
Rothorn	1950	39,0	6,1	93	400	70	3
Interlaken	1956	42,0	7,7	138	550	110	3
Iseltwald	1969	33,6	6,7	74	250	65	2
Brienz	1981	53,3	11,0	275	1000	270	4

Die eingehende Untersuchung vieler schiffsbetriebsrelevanter Fragen führte hauptsächlich zu folgenden Ergebnissen:

- Der Thunersee benötigt eine grössere Schiffseinheit mit im Verhältnis zur Gesamtpassagieranzahl vielen Innenplätzen. Begründung: grössere Gesellschaften in einem Schiff, bei Abendrundfahrten soll der Andrang mit einem Schiff bewältigt werden können.
- Verschieben vom MS Jungfrau auf den Brienzersee.
Begründung: Das MS Jungfrau entspricht mit 140 Innenplätzen (für Bankett) nicht mehr den Anforderungen des Thunersees, durch den Neubau wird ein grosses Schiff auf dem Thunersee überzählig. Das Schiff muss komplett revidiert werden, mit dem Versetzen auf den Brienzersee und einem moderaten Umbau kann die Brienzerseeflotte so ergänzt werden, dass das Schiffsangebot für alle Kurspaare stimmt.

- Ausmustern MS Kyburg (vormals MS Thun), da baufällig und unrationell
- Ausmustern MS Rothorn, keine Küche, Aufbau schlecht, zu wenig Innenplätze.
- Ersetzen von 2 älteren Schiffen auf dem Thunersee mit Einheiten für max. 300 Personen und einer möglichst grossen Anzahl Innenplätze. Dies für die Vor- und Nachsaison und für die Extrafahrten bei mittlerer Grösse. Bei nur 2 Mann Besatzung ergibt dies auch Einsparungen auf der Aufwandseite.
- Generelle Massnahmen zur Erhaltung der bestehenden Schiffe, verbunden mit Komfortverbesserungen.
- Gezielte Bearbeitung des Marktes durch Schaffung einer Marketingstelle beim Schiffsbetrieb.

3. Realisierung/Umsetzung der Flottenpolitik

Mit verschiedenen Einzelprojekten wurde eigentlich schon vorgängig zum Papier «Flottenpolitik» begonnen und bis jetzt wie folgt umgesetzt:

Tabelle 2

1987/88	MS Bubenberg	neue Küche
1989/90	MS Niederhorn	sanfte Innenrenovation
1990/91	MS Beatus	komplette Erneuerung des Innenausbau, neue Küche, neue Stromanlage für 230/400 V
1991/92	MS Stadt Thun MS Bubenberg	Einbau neue Küche Erneuerung Innenausbau Oberdeck
1992/93	MS Niederhorn MS Iseltwald	neue Küche, neue Antriebsmotoren, neue Stromanlage für 230/400 V Verlängerung um 3,5 m, dadurch jetzt 90 Innenplätze mit gediegenem Interieur
1993/94	MS Stadt Bern MS Spiez	Ersatz Motorenanlage, sanfte Renovation 1.-Klasse-Salon Erneuerung Aufbau und Steuerhaus, Heckraum geschlossen und heizbar
1995/1996	MS Berner Oberland MS Kyburg	Neubau Abbruch

4. Planung Neubau MS Berner Oberland

Mit den Erkenntnissen der Flottenpolitik und den sich daraus ergebenden Rahmenbedingungen ist der Schiffsbetrieb an Schiffsbaufirmen herangetreten, von welchen anzunehmen war, dass sie in der Lage sind, ein Schiff dieser Grössenordnung zu realisieren.

Tabelle 3: Hauptvorgaben

- Länge < 60 m
- Breite max. 12 m
- Höhe begrenzt durch Autobahnbrücke über dem Kanal
- Tiefgang max. 1,65 m
- gute Manövriereigenschaften inkl. des Beherrschens der schwierigen Rückwärtsfahrt in der Aare
- Gesamtfassungsvermögen 1000 Personen mit nach Möglichkeit 500 Innenplätzen, wovon ca. 250 in einem Raum
- Die lärmverursachenden Baugruppen sind ausserhalb der darüberliegenden Innenräume anzuordnen
- Gastronomieeinrichtungen für Kursfahrten und grosse Bankette geeignet
- Einstieg mitschiffs
- Integration in bestehende Flotte
- Innenausbau/Innengestaltung soll neue Massstäbe legen

Anhand dieser Vorgaben erhielt der Schiffsbetrieb erste Vorschläge, welche von ähnlich der bestehenden Schiffe bis fast zum amerikanischen Riverboat reichten. Nach einer zweiten Runde mit sehr viel mehr Details und Preisangabe wurde der Entscheid für die Meidericher Schiffswerft in Duisburg (D) gefällt. In dieser Phase wurde auf Wunsch des Schiffsbetriebes ein Innenarchitekt aus der Region Thun beigezogen.

Ab diesem Zeitpunkt (Januar 1994) wurde nun sehr intensiv an der Detailplanung gearbeitet. In regelmässigen Abständen wurden die Arbeiten dieser drei Hauptausführenden (Meidericher Werft, Innenarchitekt von Gschwend, Gastrobau Steffisburg, und dem Schiffsbetrieb BLS) koordiniert. Die Planung wurde wie folgt verteilt:

- | | |
|--------------------|---|
| Meidericher Werft: | <ul style="list-style-type: none">– Schiffsbau inkl. nautisch-technischer Ausrüstung– Heizung, Lüftung, Sanitär– elektrische Ausrüstung– Transport |
| Gschwend | <ul style="list-style-type: none">– Innenausbau inkl. Buffets– Inneneinrichtung, Boden, Textilien, Mobiliar |
| Schiffsbetrieb BLS | <ul style="list-style-type: none">– Antriebsanlagen und Stromerzeugung– Einrichtungen von Schweizer Lieferanten– Holzdeck– Aussenbestuhlung– gesamte Malerei– gesamte Ausrüstung |

Nachdem die Planung im Bereich Schiffsbau Baureife erreicht hatte, konnte im September 1994 mit dem Stahlbau der Schiffsschale gestartet werden. Die weitere Detailplanung für die Einrichtungen (Küche, Buffets, Steuerhaus, Heizung, Lüftung, Innenausbau, elektrische Ausrüstung) sowie für den terminlichen Ablauf des ganzen Baues liefen parallel weiter. Dabei war das ständige Gespräch, mit den entsprechenden Informationen versehen, von allergrösster Notwendigkeit. Aus der jeweiligen Situation auf der Baustelle heraus, mussten oft kurzfristige Entscheide getroffen werden, damit der Baufortschritt nicht gebremst wurde resp. die daraus anfallenden Detailaufträge weiterbearbeitet werden konnten. Planung in der Bauphase bedeutet für einen Schiffsbau (jedes Schiff ist ja meist ein Prototyp) riesiges Engagement, ständige Präsenz und die Bereitschaft, kurzfristige Entscheide zu treffen.

5. Schiffsbau

Aus dem vorgehenden Abschnitt «Planung» ist ja bereits ersichtlich, dass parallel zur Planung bereits mit dem Schiffsbau gestartet wurde. Nur so war es letztlich möglich, den Bauablauf von der Wahl der Baufirma bis zur Ablieferung des abnahmebereiten Schiffes sauber durchzuziehen.

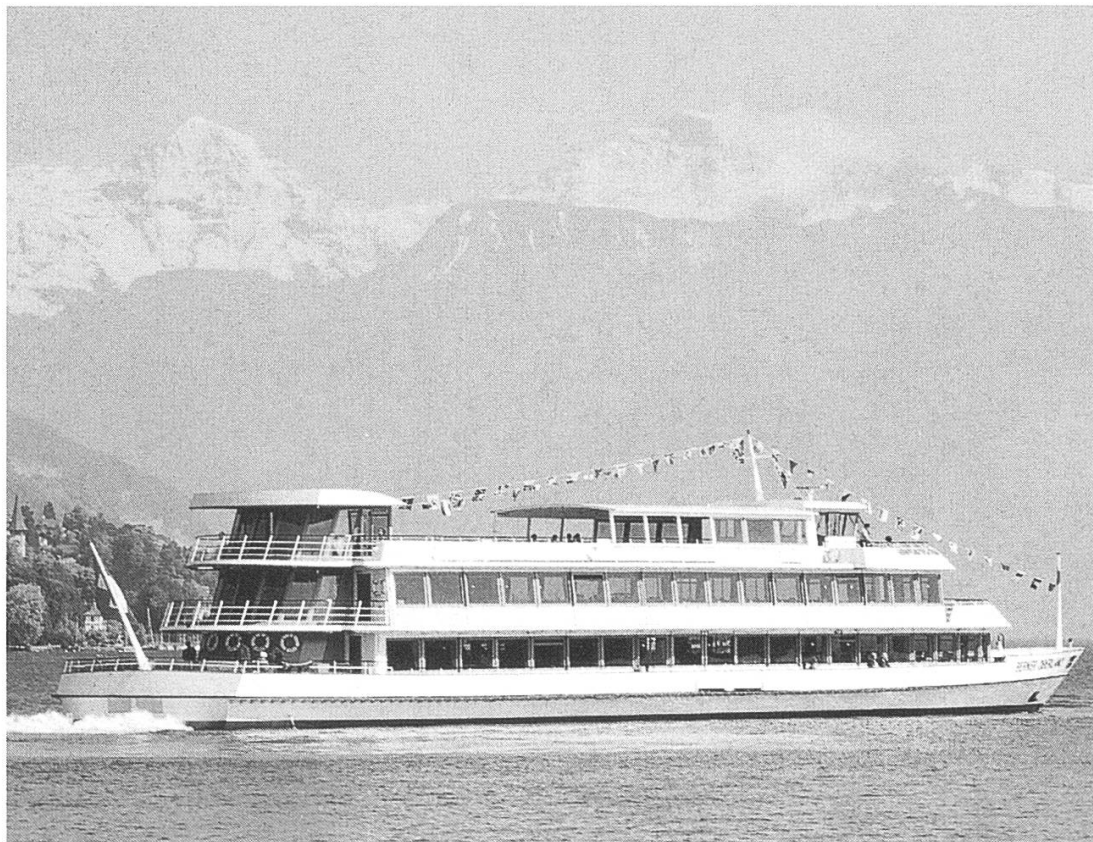
- Der Baustart bei der Meidericher Schiffswerft erfolgte im September 1994. Als erstes wurden die Spanten nach einer Schablone im Massstab 1:1 gefertigt und anschliessend so auf dem Deckblech des Hauptdecks befestigt, dass die Schalenbleche (Beplankung), die Schottwände und die Tanks (Triebstoff, Fäkalien) an- und eingeschweisst werden konnten.
- Dabei wurde die Schiffsschale bereits so unterteilt, dass strassengängige Transporteinheiten entstanden. Auch konnten so die Führungsstücke für die passgenaue Verbindung der einzelnen Sektionen angebracht werden. Gleichwohl konnte mit diesen Vorgaben der Bau der Schiffsschale als komplette Einheit gewährleistet werden. Sobald die Hecksektion so ihre Form erhalten hatte, wurde hier mit dem Einbau der Motoren und all den fast unendlich vielen Einzelbaugruppen gestartet.
- Infolge des enormen Hochwassers am Rhein Ende Januar, Anfang Februar 1995 mussten die Arbeiten in der Werft eingestellt werden. Durch diesen gewaltigen Anstieg des Rheins von ca. 8 m über den Normalpegel (zum Vergleich sind dies etwa drei Stockwerke) wurde die gesamte Werft überschwemmt. Dank guter Vorsorge (viele Maschinen wurden von den Fundamenten gelöst und auf provisorische Podeste zwischengelagert), aber auch grossem Einsatz bei den Aufräumarbeiten konnte die Produktion eigentlich bald wieder aufgenommen werden. Ab diesem Zeitpunkt wurde auch mit der Produktion der Aufbauten gestartet.
- Im Mai 1995 war der erste und grösste Transport fällig. Die Schiffsschale, unterteilt in elf Bausektionen und teilweise bereits ausgerüstet mit Motoren, Ruder, Wellen, Rohrleitungen und einer grossen Anzahl weiterer Apparate, wurde auf ein Rheinfraachtschiff verladen und so nach Basel verschifft. Ab hier erfolgte der Transport der bis 11 m langen, 6,5 m breiten und bis 40 t schweren Sektionen mittels Spezialstrassentransporten. Die dabei uns zugeteilte Fahrstrecke

fürhte von Basel via Liestal, Oberen Hauenstein (!), Oensingen, Burgdorf, Krauchthal, Worb nach Thun. Gerade die Durchfahrt durch Waldenburg oder jede Umfahrung der heute so beliebten Kreisel führte zu spektakulären Szenen. Dank dem grossen Können der Transporteure konnten diese Nachttransporte ohne Störungen sicher zu unserer Werft im Dürrenast gebracht werden.

- Mittels eines grossen Pneukrans wurden die angelieferten Sektionen auf dem Aufzugwagen positioniert. Durch die angebrachten Führungen konnten diese sofort exakt zusammengefügt werden. Innert vier Tagen befand sich die Schiffschale so in der Halle.
- Nach dem Dichtschweissen des Schiffskörpers wurde dieser erstmals eingewässert und dabei die Aufbauten des Hauptdecks montiert. In der Halle wurde dieser Anteil wieder geschweisst. Auch das Oberdeck und die restlichen Aufbauten wurden nach einem erneuten Einwässern positioniert und unter Dach fertig geschweisst. Jede fertig geschweisste Partie wurde gerichtet und darauf sofort oberflächenbehandelt. Damit begannen die Einrichtungsarbeiten für Elektrisch, Heizung, Lüftung, Triebstoffversorgung, Wasserver- und -entsorgung.
- Anfang November 1995 konnte konzentriert mit dem Innenausbau auf dem ganzen Schiff gestartet werden. Diese umfangreichen und arbeitsintensiven Montagen wurden verteilt. Die Meidericher Werft war verantwortlich für den Oberdeckinnenausbau. Die Firma Gschwend, Steffisburg, erhielt von Meiderich den Auftrag für den Innenausbau Hauptdeck und die beiden Buffets. Der Schiffsbetrieb seinerseits baute das Steuerhaus aus und legte aussen auf dem Hauptdeck die Decklatten.
- Während dieser äusserst intensiven Phase waren oft um die fünfzig Fachkräfte vom Schiffsschlosser zum Maler und vom Elektriker zum Isolierfachmann gleichzeitig im Einsatz. Die Koordination und die Bereitschaft zum Miteinander wurden hier stark gefordert.
- Mitten in all diesen Arbeiten fuhren wir im Dezember 1995 zu ersten Probefahrten aus. Wir wollten damit für die Besatzung erste Anhaltspunkte und Erfahrungen gewinnen sowie das Schiff auf seine Leistungsfähigkeit prüfen. Ebenso wollten wir allfällige Unregelmässigkeiten rechtzeitig, das heisst hier

drei Monate vor Ablieferung, erkennen. Eine wichtige Erkenntnis aus diesen ersten Fahrten führte dazu, dass zum eingebauten Pumpjet (sog. aktives Bugruder) noch ein passives Bugruder eingebaut werden musste. Dies vor allem darum, weil bei den oft schwierigen Strömungsverhältnissen in der Aare zwischen der Schadau und der Einfahrt in den Hafenkanal die Ruderkraft des Pumpjets nicht ausreichte.

- Definitiv eingewassert wurde das MS Berner Oberland am 28. Februar 1996.
- Parallel zu den Probefahrttagen und anschliessendem Abnahmeprozess durch das Bundesamt für Verkehr begannen die Ausrüstungsarbeiten. Angefangen bei sämtlichen Bodenbelägen über Eckbänke, Vorhänge, Lampen, Sicherheitsmaterial, Tische und Stühle, Aussenbänke, Wimpelketten für Festbeflaggung ging das bis zu ca. 8 t Geschirr, Besteck und Gläsern der Schiffsrestauration.



6. Gastronomie

Sobald die Grobplanung und somit die grundsätzliche Gestaltung des MS Berner Oberland festlag, musste auch über das Gastronomiekonzept intensiv diskutiert werden. Durch die gegenüber bisherigen Schiffen grosse Anzahl Innenplätze, durch die Anordnung der Küche sowie der beiden Buffets im Heckbereich, durch die Anforderung, sowohl den Bankettansprüchen wie den täglichen Kurseinsätzen gerecht zu werden, drängte sich der Beizug eines Gastroplaners auf. In diesen Gesprächen zwischen der Schiffsrestauration, dem Innenarchitekten (für die Integration der Buffets in den Gesamtinnenausbau), dem Gastroplaner sowie dem Schiffsbetrieb konnten eine optimale Ausnutzung des zur Verfügung stehenden Platzes erreicht wie auch die kommenden Abläufe weitgehend bestimmt werden. Erstmals auf einem Schiff des Thuner- und Brienzersees konnte die Küche auf dem Hauptdeck – und dadurch mit Tageslicht – realisiert werden. Um die recht langen Wege für das Servicepersonal zu reduzieren, wurde für die Ausgabe von Tages- oder Einheitsmenüs je Deck eine Anrichtestation mit Warmhaltung und Tellerwärmer eingebaut. Sämtliche Apparate in der Küche, im Unterdeck liegenden Bereitstellungsräume in den beiden Buffets entsprechen dem neusten Standard der Gastrotechnik.

Um die Attraktivität an der Oberdeckbar zu steigern, sind die gängigen Getränke im Offenausschank erhältlich. Sogar auf dem Sonnendeck können bei schönem Wetter kalte Getränke und Glacen ausgegeben werden.

7. Abnahme und Inbetriebsetzung

Dank den beschriebenen sehr frühen Probefahrten mit der dazu erforderlichen Inbetriebnahme der wichtigsten Aggregate erfolgte das eigentliche Aufstarten sämtlicher Anlagen rasch und ohne grosse Probleme. Da das MS Berner Oberland sehr gute Fahr- und Manövriereigenschaften aufweist, fanden sich unsere Kapitäne und Steuerleute sehr schnell zurecht. In Anbetracht der grossen Menge technischer Apparate und den vielen Neuerungen gegenüber bisherigen Schiffen ist die Inbetriebnahme dieses komplexen Systems sehr gut verlaufen. Nebst der guten Zusammenarbeit aller beteiligten Firmen und Lieferanten führen wir diesen guten Start vor allem auf die sehr intensive und äusserst interessierte Mitarbeit unseres eigenen Personals zurück. Durch dieses Mitarbeiten, aber auch durch das Mitdenken im Sinne der kommenden Nutzung entstand eine sehr grosse Identifikation mit diesem neuen Schiff.

Als eidgenössisch konzessionierter Schiffsbetrieb obliegt das Abnahmeverfahren und somit die Zulassung dem Bundesamt für Verkehr (BAV). Nebst den Fahr- und Stoppeigenschaften sind die Einhaltung der Bauvorschriften, die sicherheitstechnische Ausrüstung sowie die Stabilitätsverhältnisse von grosser Bedeutung. Nebst dem umfangreichen Abnahmebericht erstellt das BAV den Schiffsausweis. Dieser Ausweis erteilt dem Schiffsbetrieb die Betriebsbewilligung und regelt die zugelassene Passagierzahl sowie die Besatzungszahl.

Um auch der Schiffsrestauration die Gelegenheit für eine «Feuerprobe» der vielen neuen Apparate und Einrichtungen zu bieten, fand am 18. März 1996 eine Einweihungsfahrt mit den Angestellten des Schiffsbetriebs vom Thuner- und Brienzersee und dem Kader der BLS statt.

Mit diesen Erfahrungen gerüstet, durften wir am 21. März 1996 zur feierlichen Taufe und anschliessenden Jungfernfahrt schreiten. Als Taufpatin konnten wir Frau Regierungsrätin Dori Schaer-Born gewinnen. Vor einem grossen Publikum wurde das neue Schiff auf den Namen «Berner Oberland» getauft. Mit einer illustren Gästeschar stach das neue Schiff, begleitet vom MS Bubenbergr, zu seiner Jungfernfahrt in den Thunersee. Bereits hier zeigte sich der grosse Vorteil der neuartigen Gestaltung der Innenräume, da die offiziellen Reden während der Fahrt und fürs ganze Publikum einsichtbar gehalten werden konnten.

Der Verband Berner Oberland Tourismus (BOT) empfing das MS Berner Oberland in Interlaken West. Während dieser herzlichen Begrüssung – gespickt mit vielen Überraschungen – wurde dem Täufling eine Berner Oberland-Flagge überreicht, welche, am Hauptmast aufgezogen, dokumentieren soll, welche Bedeutung der gewählte Schiffsname für die damit angesprochene Region sowie für den Schiffsbetrieb BLS, Thuner- und Brienzersee, hat. Mit ebensolcher Herzlichkeit wurden wir auch in Thun durch die Musikgesellschaft Strättligen und vom grossen Pferdefuhrwerk der Brauerei Feldschlösschen im Heimathafen willkommen geheissen.

Für den Schiffsbetrieb war dies der mit Spannung erwartete Höhepunkt einer äusserst intensiven Bauzeit.

Tabelle 4, technische Abnahmedaten

Länge über alles	57,0 m
Länge in der Wasserlinie	54,4 m
Breite über alles	12,0 m
Breite auf Spanten	9,6 m
Tiefgang max.	1,75 m
Kapazität	1000 Personen
Wasserverdrängung leer, betriebsbereit	415 t
Antriebsleistung	2 × 470 kW
Stromerzeugung	2 × 270 kVA
Geschwindigkeit max. leer	27 km/h
2 Festpropeller Durchmesser	1,3 m

8. Erfahrungen der ersten Saison

Nachdem bereits während der Bauphase regelmässige Medienorientierungen stattfanden, anlässlich von mehr als 70 Führungen ca. 1500 Interessierte begrüsst werden durften und wir am Tag der offenen Türe von weit über 10 000 Gästen überrollt wurden, war natürlich die Neugierde entsprechend geweckt worden. Ebenso haben wir uns bei dem potentiellen Markt für Bankette, Seminare, Präsentationen mit den notwendigen Unterlagen vorgestellt.

Aus Sicht per Ende September 1996 können wir eine sehr positive Bilanz ziehen. Diejenigen Kurse, welche vom MS Berner Oberland ausgeführt wurden, erfreuten sich eines grösseren Zuspruchs als in den Vorjahren. Die Abendrundfahrten waren oft stärker belegt als in den Vorjahren und konnten immer mit einem Schiff bewältigt werden.

Für Extrafahrten stand das MS Berner Oberland über 50mal im Einsatz. Dies bedeutet, dass wir die Anzahl der grossen Extrafahrten verdoppeln konnten. Für den Schiffsbetrieb wie auch für die Schiffsrestauration ergaben sich neue Dimensionen im Bereich der Vorbereitung, der Betreuung während dem Anlass und beim Retablieren. Durch viele Gespräche und vor allem durch die wachsende Erfahrung der Mitarbeiterinnen auf dem Schiff selber ist die Einführungsphase für so ein komplett neues Schiff sehr gut verlaufen.

Ebenso war die technische Verfügbarkeit erfreulich hoch. So konnte das Schiff doch nur an drei Tagen aus technischen Gründen nicht eingesetzt werden. Auch nautisch/fahrtechnisch brachte die zunehmende Erfahrung viele Verbesserungen. Die in einigen Bereichen diskutierte Wellenbildung konnte bereits erheblich reduziert werden. Weitere Anpassungen werden noch intensiv diskutiert. Dazu hat uns die Versuchsanstalt für Binnenschifffahrt in Duisburg attestiert, dass das Wellenbild für ein Schiff dieser Grösse absolut dem Stand der heutigen Technik entspricht und auch nicht anders ist als bei Schiffen vergleichbarer Abmessungen.

9. Ausblick

Wir freuen uns, dass wir mit diesem Schiffsneubau enorm viele anerkennende Reaktionen auslösen konnten. Es zeigt sich, dass gerade in wirtschaftlich eher ungünstigen Zeiten solche Impulse in einer insbesondere vom Tourismus abhängigen Region unbedingt notwendig sind. Die während der ersten Fahrsaison des MS Berner Oberland gemachten Erfahrungen werden nun in die Planung der nächsten Jahre einfließen. Gerade die öffentlichen Spezialanlässe wie Dichterlesungen und Operettenzauber bestärken uns hier noch vermehrt und zusammen mit Partnern Angebote zu schaffen.