

Angetroffen

Wie ein 50-Jähriger
Praktikant wurde



Michel Schwarz Es ist ein ungewöhnlicher Weg, den Michel Schwarz gewählt hat. Während beinahe 30 Jahren wirkte er in Thun und zwischenzeitlich auch im Kandertal als Lehrer – «mit Leib und Seele», wie er selbst sagt. Dann merkte der Thuner allmählich, dass sich das bernische Schulsystem in eine Richtung entwickelte, die ihm nicht mehr passte. Seinen 50. Geburtstag, den er im letzten Jahr feierte, nahm Schwarz zum Anlass für einen Neustart. «Mein Ziel war, weiter mit Menschen zusammenzuarbeiten.» Er suchte online nach möglichen Jobs – und wurde bei der Stiftung Silea im Gwatt fündig. Seit November und noch bis April arbeitet Schwarz in der Abteilung Glütschbach, wo er als Praktikant die beiden Gruppenleiter bei der Betreuung der geistig und körperlich beeinträchtigten Menschen unterstützt.

Dass er sich vom Vorsteher einer eigenen Schulklasse quasi zum Befehlsempfänger zweier jüngerer Kollegen zurückgestuft hat, stört den Hobbygärtner nicht: «Ich vermisse das Chef-Sein nicht und habe kein Problem mit meinen Vorgesetzten.» Von den Beeinträchtigten komme zudem viel Positives zurück; der Umgang sei respektvoll. Überdies würden ihm die Erfahrungen als Lehrer an seiner aktuellen Wirkungsstätte helfen. Er könne sich daher gut vorstellen, auch in Zukunft in dieser Branche zu arbeiten. Seine Freunde fanden den Entscheid von Schwarz mutig, unterstützten ihn aber dabei. Und wie schlägt sich der frühere Lehrer und Neupraktikant eigentlich finanziell durch? «Die Lohnbusse ist natürlich gross. Dafür geniesse ich nun mehr Lebensqualität, bin zufriedener. Geld steht bei mir definitiv nicht an erster Stelle!»

In seiner Freizeit legt sich Michel Schwarz unter anderem für die Thuner Kadetten ins Zeug: Seit rund 10 Jahren engagiert er sich als Leiter des Armbrustschützenkorps. Der Ausschiesset im Herbst ist für ihn jeweils ein Fixpunkt. Ohnehin ist der im Lerchenfeld Geborene ein Thuner durch und durch. «Ich kann mir fast nicht vorstellen, je von hier wegzugehen. Thun ist eine überblickbare, persönliche Stadt und bietet trotzdem alles: den See, die Berge und eine wunderschöne Altstadt», findet er. Würde er gezwungen, umzuziehen, liesse sich der 50-Jährige gemeinsam mit seiner Frau am ehesten im Seeland oder im Périgord im Südwesten Frankreichs nieder.

Gabriel Berger

Mit neuen Schiffen und Globi in

Thuner- und Brienzensee Die BLS Schifffahrt war 2019 erneut rekordverdächtig gut unterwegs. Jetzt stehen verschiedene Neuerungen an. Und das «Spiezerli» soll endlich auf den Thunersee zurückkehren.

Marco Zysset

Mit 1,1 Millionen Fahrgästen beförderte die BLS Schifffahrt im Jahr 2019 auf dem Thuner- und dem Brienzensee fast gleich viele Personen wie im absoluten Rekordjahr 2018. «Es freut uns, dass wir erneut ein positives operatives Ergebnis erzielen konnten», sagt Claude Merlach, Leiter der BLS Schifffahrt. Umso wehmütiger betrachtet er die Tatsache, dass der Winter 2020 wegen der grossen Seeabsenkung kaum rekordverdächtige Frequenzen bringen wird. Zur Erinnerung: Um Bauarbeiten im Uferbereich des Thunersees zu ermöglichen, senkt der Kanton bei entsprechenden Gesuchen den Seepiegel alle vier Jahre im Winter bis auf 557,0 Meter ab. Das sind 20 Zentimeter mehr als in «normalen» Wintern – zu tief für die Einfahrt der Passagierschiffe in die Kanäle in Thun und Interlaken und in die Werft am Lachenkanal. So verkehren die Schiffe noch bis zum 3. April nur zwischen Hünibach, wo das Schiff täglich um 11.51 Uhr ablegt, und Neuhaus, wo es um 13.25 Uhr ankommt und zehn Minuten später wieder in Richtung Thun ablegt.

Winter wird beliebter

Nachdem mehrere Versuche der BLS, die Möglichkeiten für die grosse Seeabsenkung einzuschränken, erfolglos geblieben sind, sagt Merlach: «Jetzt müssen wir halt damit leben – im Wissen darum, dass die Schifffahrt in der Nebensaison und damit auch im Winter immer beliebter wird.» Zum einen gebe es auch in der Schweiz immer mehr Leute, die keinen Wintersport betreiben und deshalb für ihre Ausflüge Alternativen zur Skipiste oder zur Eisbahn suchen würden. «Und wir stellen fest, dass immer mehr Gäste aus dem Ausland – namentlich aus Asien – im Winter in die Region reisen und auf unsere Schiffe kommen.»

«Die nähere Zukunft wird von Hybrid-Antrieben geprägt sein.»

Claude Merlach
Leiter BLS Schifffahrt

fahrt in der Nebensaison und damit auch im Winter immer beliebter wird.» Zum einen gebe es auch in der Schweiz immer mehr Leute, die keinen Wintersport betreiben und deshalb für ihre Ausflüge Alternativen zur Skipiste oder zur Eisbahn suchen würden. «Und wir stellen fest, dass immer mehr Gäste aus dem Ausland – namentlich aus Asien – im Winter in die Region reisen und auf unsere Schiffe kommen.»

Comeback steht bevor

Auf der Zielgeraden sind laut Claude Merlach, Leiter der BLS Schifffahrt, die Sanierung und die Wiederinbetriebnahme des «Spiezerli». Nachdem im letzten Herbst die neu gebaute Dampfmaschine eingebaut worden ist, stehen in den nächsten Wochen Testfahrten an. Ziel sei, sagt Merlach, dass das Schiff diese Saison wieder in Verkehr gesetzt werde. «Allerdings müssen bis dahin noch ein paar Herausforderungen gemeistert werden», so Merlach weiter. Unter anderem stehe die Abnahme durch das Bundesamt für Verkehr noch aus.

Nicht zuletzt deshalb will die BLS Schifffahrt ihre Aktivitäten in diesem Bereich laut Merlach verstärken. Denn: «Wir müssen unseren Umsatz steigern, um mittel- und langfristig auf eine solide wirtschaftliche Basis zu kommen.» Deshalb arbeitet die BLS neuerdings im Verkauf in Südkorea mit den Jungfraubahnen zusammen, «weil diese in diesem Boommarkt schon sehr viel Vorarbeit geleistet haben und wir gegenseitig voneinander profitieren können. Berge und Seen lassen sich optimal verbinden», wie Claude Merlach sagt. Gleichzeitig ist das Schifffahrtsunternehmen via lokale Partner neu in Indien und China mit Verkauf- und Marketingaktivitäten präsent – mit dem Ziel, Gruppen aus diesen Ländern auf einen der Oberländer Seen zu holen. «Mit Verkaufsanstrengungen allein ist es indes nicht getan», sagt Merlach. «Wir müssen auch unser Angebot laufend überprüfen.» So haben sich Kurzrundfahrten von einer Stunde Länge auf dem Brienzensee auf Anhieb etabliert, «weil sie zwischen dem Ausflug aufs Jungfraujoch und dem Uhrshopping noch Platz finden». Mit 43 000 Fahrgästen trugen diese Rundfahrten im Jahr 2019 – in der ersten Saison – über 10 Prozent des ganzen Passagieraufkommens auf dem Brienzensee bei.

Kooperation wird gesucht

Claude Merlach betont indes, dass das Unternehmen das Wachstum nicht nur in Fernost suche. Namentlich der Markt rund um die norditalienische Stadt Domodossola, welche die BLS seit 2016 mit dem Regioexpress Lötschberger bedient, werde intensiv bearbeitet. «Wir möchten zudem lokale Partnerschaften vertiefen – sei es im Rahmen der Frühlingsaktion mit Niesen, Niederhorn, Stockhorn und Beatushöhlen oder in der Art, wie wir sie mit der Rebbaugenossenschaft Spiez und ihrem Blümli-Wein pflegen.» Am Brienzensee sieht Merlach Potenzial in der Zusammenarbeit mit den Anbietern historischer Sehenswürdigkeiten wie dem Hotel Giessbach – wo bereits heute eine Kooperation besteht –, dem Freilichtmuseum Ballenberg oder der Brienz-Rothorn-Bahn. Und: Mit dem Ziel, vermehrt wieder Familien auf die Schiffe zu locken, lanciert die BLS heuer eine Partnerschaft mit den Machern der Globi-Kinderbücher. «Wir

starten mit dem bestehenden Kinderangebot, den betreuten Kajüten auf den Dampfschiffen in die Saison – aber haben schon jetzt weitere Ideen», verrät der Leiter der BLS Schifffahrt. Globi werde dabei eine wichtige Rolle spielen. Merlach fügt an: «Mich freut an dieser Sache besonders, dass die Idee von einer Mitarbeiterin eingebracht wurde.»

Flotte wird verkleinert

Trotz neuen Angeboten, welche Mehreinnahmen generieren sollten, bleibe der Druck bei den Ausgaben gross, sagt Claude Merlach. Für ihn ist klar: «Wir müssen effizienter werden.» In

«Die Schifffahrt in der Nebensaison und damit im Winter wird immer beliebter.»

Claude Merlach
Leiter BLS Schifffahrt

der zweiten Februarhälfte wird die BLS deshalb – wie im letzten Frühling angekündigt – ihre Pläne für die Zukunft der Schifffahrt darlegen. Es ist kein Geheimnis, dass die Flotte auf den beiden Oberländer Seen dabei eine zentrale Rolle spielt. Denn: Die meisten Schiffe stammen aus den 1950er- bis 1970er-Jahren und entsprechen in vielerlei Hinsicht nicht mehr den heutigen Anforderungen. «Dabei sprechen wir nicht nur von Wirtschaftlichkeit und Ökologie, sondern auch von Aspekten wie den Anforderungen, die das Behindertengleichstellungsgesetz stellt», sagt Claude Merlach. Er macht denn auch keinen Hehl daraus, dass die Flotte verkleinert wird und Schiffe aus dem Verkehr gezogen werden sollen – stellt aber gleichzeitig in Aussicht, dass bei der Beurteilung nicht nur Rentabilität und Entwicklungspotenzial eine Rolle spielen, sondern auch die historische Relevanz. «Klar ist, dass die beiden Dampfschiffe Teil der Flotte bleiben.»

Antrieb wird sparsamer

Mit Blick auf das veränderte Kundenverhalten – zum Beispiel die Nachfrage nach einem ganzjährigen Betrieb – sei aber auch ein



Wegen des tiefen Seepiegels ist die BLS derzeit nur mit der MS Schilthorn auf

Ziel, die Flotte mit neuen Schiffen zu ergänzen, die im Gegensatz zu der bestehenden Flotte wintertauglich seien, sagt Claude Merlach. «Beispiele auf dem Vierwaldstättersee zeigen, dass da viel Potenzial liegt.» Gemeint ist nicht nur eine zeitgemässe Architektur der Schiffe, sondern auch wesentliches Einsparungspotenzial bei den Antrieben. «Die nähere Zukunft wird von Hybridantrieben geprägt sein – weil die erprobt sind und ihre Tauglichkeit unter Beweis gestellt haben», wie Merlach sagt, «während bei Wasserstoff- oder reinen Elektroantrieben noch zu viele Fragen offen sind.» Gleich-

zeitig sei klar, dass eine solche Beschaffung nicht ohne die Unterstützung des Kantons Bern möglich sei.

Bevor ein neues Schiff mit einem Hybridmotor auf dem Thuner- oder dem Brienzensee zum Einsatz kommt, könnte aber eine alte Bekannte zur Vorreiterin werden. «Die MS Jungfrau auf dem Brienzensee muss nächstes Jahr neu motorisiert werden, und der Einbau eines Hybridantriebs ist eine Option, die wir prüfen», sagt Claude Merlach. «Der wäre zwar in der Anschaffung bis zu 50 Prozent teurer – würde aber auch rund 50 Prozent Sprit sparen.»



Das Spiezerli in der BLS-Werft. Foto: Christoph Gerber

Das «Spiezerli» wurde 1901 als Schraubendampfer erbaut und 1945 umgebaut, 1951/1952 musste die Dampfmaschine einem Dieselmotor und der Schornstein dem Dieselmotor weichen. 1993/1994 folgte der letzte Umbau, nach einer Abschiedsfahrt wurde es 2008 stillgelegt. Zur Rettung des «Spiezerli» startete der Verein Freunde der Dampfschifffahrt Thuner- und Brienzensee im Herbst 2010 die Aktion «Rettet das Spiezerli» und sammelte bis heute mehr als 4 Millionen Franken. 2012 begann die Sanierung. Nachdem zunächst geplant war, das Schiff mit Diesel-

motor zu renovieren, fiel nach langem Hin und Her der Entscheid, eine neue Dampfmaschine einzubauen. Mittlerweile belaufen sich die Sanierungskosten auf rund 5 Millionen Franken – weshalb die Sammlung der Freunde der Dampfschifffahrt Thuner- und Brienzensee weiterhin läuft. Die BLS, welche das Schiff betreiben wird, ist überzeugt, dass es vorab als Charterschiff kostendeckend betrieben werden kann. Für die Bevölkerung sind öffentliche Rundfahrten angedacht. (maz)

www.spiezerli.ch