

Zeitschrift: Jahrbuch vom Thuner- und Brienzersee
Herausgeber: Uferschutzverband Thuner- und Brienzersee
Band: - (1948)

Artikel: Die Schifffahrt auf dem Thuner- und Brienzersee
Autor: Grimm, R.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1096519>

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>

Die Schifffahrt auf dem Thuner- und Brienersee

Auszug aus dem Vortrag Grimm, Direktor der BLS. *

Der Titel meines Vortrages ist vielleicht etwas zu weit gefasst. Es handelt sich heute nicht um fertige Projekte für die neue Ordnung der Schifffahrt auf dem Thuner- und Brienersee. Vielmehr geht es darum, einen Überblick über den Stand dieser Transportunternehmung zu geben und zu überprüfen, in welcher Weise die Entwicklung in der Zukunft gehen kann.

I.

Die Grundlage der Schifffahrtsunternehmung ist die eidgenössische Konzession. Konzessionsbehörde ist das Eidgenössische Postdepartement, nicht die Bundesversammlung, wie bei den Eisenbahnen. Die gegenwärtige Konzession datiert vom 1. April 1944 und dauert bis Ende des laufenden Jahres.

Die Konzession enthält eine Reihe von Verpflichtungen; sie gilt für beide Seen, ordnet die Zahl der Kurse und nennt die zu bedienenden Stationen. Vorgesehen ist in der Konzession der Sommer- und Winterbetrieb mit einer sich je nach der Saison abwickelnden Regelung. Die Betriebsbewilligung für die Indienstnahme der Schiffe ist obligatorisch, ebenso werden die Maximaltarife in der Konzession geordnet.

II.

Den Anstoss für die Gründung der Dampfschifffahrt auf dem Thunersee gab der linksufrige Strassenbau. Die Betriebsaufnahme auf dem Thunersee erfolgte im Jahre 1835. Die befahrene Strecke war Thun-Neuhaus. Oberst Knechtenhofer, der Besitzer des Gutes Neuhaus, fand sich

* Vortrag gehalten an der Generalversammlung des Uferschutzverbandes Thuner- und Brienersee vom 31. Januar 1948 im Oberlandhuus zu Unterseen.

konkurrenziert durch die linksufrige Thunerseestrasse. Er bestellte von sich aus bei der Maschinenfabrik Cavé in Paris ein eisernes Dampfschiff mit 16 PS und gab diesem ersten Schiff den Namen Bellevue. Der Verkehr beschränkte sich auf drei Kurse in der Woche während der Sommerszeit. Zwischenstationen wurden nicht bedient. Im Winter ruhte der Dampfschiffverkehr.

Ein zweites Schiff kam 1843 in Betrieb. Damit waren die Grundlagen für die spätere Schaffung der Aktiengesellschaft Thunersee-Bönigen gegeben.

Im Jahre 1839 wurde die Dampfschiffahrt auf dem Brienzersee eröffnet. Für diese Unternehmung hatte sich eine besondere Gruppe gebildet, die zunächst bei den Seegemeinden auf starke Opposition stiess. Brienz erblickte in der Aufnahme des Dampfschiffverkehrs eine grosse Gefahr, indem es das Entstehen eines Dorfbrandes wegen der möglichen Funkenauswürfe befürchtete. Trotzdem kam auch der Betrieb auf dem Brienzersee zustande. Die Kurse verkehrten zwischen Interlaken und dem Giessbach.

Im Jahre 1869 endlich, wurde die Oberländische Dampfschiffahrtsgesellschaft gegründet. Sie kam in Konkurrenz mit der alten Gesellschaft. Schliesslich fand man eine Lösung in der Fusion beider Gesellschaften.

Inzwischen waren die Eisenbahnen aufgekommen. Die Strecke Bern-Thun wurde am 1. Juli 1859 in Betrieb genommen. Daraus erwuchs ein starker Aufschwung des Tourismus, und in wenigen Jahren erfolgte die Gründung einer ganzen Reihe von oberländischen Bahngesellschaften. So

- 1872/74 die Bödelibahn (Därligen-Bönigen)
- 1888 die Brünigbahn (Luzern-Meiringen)
- gleichzeitig die Beatenbergbahn
- 1890 die Berner-Oberland-Bahnen
- 1892 die Brienzer Rothornbahn

Die Eröffnung all dieser Bahnen brachte dem Oberland einen ungeahnten Verkehr und befruchtete seine Volkswirtschaft massgebend.

Schon früh hatten Bestrebungen für die fahrbare Verbindung beider Seen eingesetzt. Dem Projekt entstand eine lebhaftige Opposition. Dazu kam der Finanzmangel, und endlich entwickelten sich die Siedelungen, so dass die Bestrebungen auf die Verbindung beider Seen endgültig aufgegeben werden mussten.

In den Jahren 1890 bis 1892 wurde der Niveaukanal in Interlaken erstellt. Die Dampfschiffahrt erlebte die Ausdehnung bis nach Interlaken selbst. Der Niveaukanal erheischte einen Aufwand von nicht weniger als 2,3 Millionen Franken, woran der Bund unter dem Titel der Aarekorrektur einen Beitrag von Fr. 300 000.— leistete.

Mit der Schaffung des Niveaukanals entstand aber zugleich ein Konkurrenzkampf zwischen der Bahn und dem Schiff. Er dauerte bis in das Jahr 1912 und wurde um so schärfer, als 1893 die linksufrige Thunerseebahn Scherligen-Därligen und damit eine Schienenverbindung Thun-Interlaken-Bönigen entstand.

Im Jahre 1912 kam es schliesslich zu einer Fusion zwischen der Bahn- und Schiffsgesellschaft, und bereits 1913 erfolgte die Fusion der neuen Gesellschaft mit der Lötschbergbahn.

Durch den Bau der rechtsufrigen Thunerseebahn, deren Betriebseröffnung 1914 erfolgte, wurde die Dampfschiffahrt auf dem Thunersee ein neues Mal scharfer Konkurrenz ausgesetzt. Auf dem Brienzersee war es nicht anders. Die Brienzerseebahn wurde im Jahre 1913 eröffnet. Das Schiff glaubte, die Bahnkonkurrenz durch die Anschaffung eines neuen eleganten Dampfers dämpfen zu können. Aber wie die Statistik zeigt, vermochte der Schiffsbetrieb nicht die ihn schädigenden Einflüsse der Bahn auszuschalten.

In neuester Zeit sodann ist mit Hilfe von Staat und Gemeinden der Schifffahrtskanal in Thun erstellt worden, der eine unmittelbare Verbindung zwischen Bahn und Schiff beim Bahnhof Thun ermöglichte.

Was den Betrieb selbst anbetrifft, so hat Prof. Dr. Volmar in einer seiner Publikationen festgestellt:

«Es mag schliesslich festgestellt werden, dass auf den beiden Seen nie eine Behinderung der Dampfschiffahrt durch Eisbildung vorkam. Dagegen verhindern — allerdings nur selten — Stürme das Ausladen. Auch der Nebel behindert die Schifffahrt nur selten. Betriebsunfälle, die einem Passagier das Leben gekostet hätten, sind glücklicherweise nie vorgekommen.»

Die Dampfschiffahrt auf dem Thunersee weist heute das respektable Alter von 112 Jahren auf. Auf dem Brienzersee existiert sie seit 109 Jahren. Sie ist also älter, als der schweizerische Bundesstaat und darf wohl als die älteste Transportunternehmung auf den Schweizer Seen ange-

sprochen werden. Finanziell freilich war dieser Betrieb, wie wir noch sehen werden, ein überaus schlechtes Geschäft, und heute stehen wir vor einem Wendepunkt in bezug auf die weitere Gestaltung der Schifffahrt auf den beiden Seen.

III.

Welches sind nun die Zukunftsaussichten des Schiffsbetriebes?

Sie können selbstverständlich nicht mit Gewissheit vorausgesagt werden. Dazu kommen die Besonderheiten des Schiffsbetriebes auf unseren beiden Seen.

Da sind einmal die Verschiedenheiten des Einzugsgebietes. Am Thunersee ist die Besiedelung am rechten Ufer ausserordentlich stark, aber auch am linken Ufer hat sich eine respektable Entwicklung auf diesem Gebiete durchgesetzt. Der Thunersee liegt sodann zwischen zwei starken Verkehrszentren, und Interlaken ist das Eingangstor für die oberländische Gebirgswelt.

Anders am Brienzersee. Das linke Ufer ist weder mit einer Fahrstrasse ausgestattet, noch zählt es einen Kranz von Dörfern. Hier sind lediglich Bönigen, Iseltwald und der Giessbach. Das rechte Ufer hat zwar einige Gemeinden, die sich bemühen, den Fremdenverkehr zu entwickeln. Aber im ganzen ist die Aufnahmefähigkeit des Einzugsgebietes beschränkt.

Sodann ist die Konkurrenz der Bahn zu berücksichtigen. Die Schnelligkeit und die Bequemlichkeit im Eisenbahnverkehr sind ausschlaggebend und selbstverständlich dem Schiffsverkehr überlegen.

Der Schiffsbetrieb auf den beiden Seen trägt zudem einen ausgesprochenen Saisoncharakter. Der Betrieb erreicht während der Sommermonate maximale Zahlen, während er im Winter, und besonders auf dem Brienzersee, auf ein bescheidenes Minimum sinkt. In der Sommersaison selbst wird man zwei verschiedene Verkehrsarten wahrnehmen. Der direkte Verkehr und der Vergnügungsverkehr, wobei aber die technische Ausrüstung der Schiffe einem typischen Schnellverkehr nicht Rechnung zu tragen vermag. In der Sommersaison ist der Betrieb ausserdem von der Witterung abhängig. Ein Umstand, der eine gute Dispositionsfähigkeit der Schiffsbetriebsleitung voraussetzt, um jederzeit betriebsbereit zu sein. Auch die tageszeitlichen Verschiebungen sind nicht ausser acht zu lassen.

IV.

Welches sind nun in grossen Zügen die Ergebnisse des Schiffsbetriebes?

Zunächst stellen wir, entsprechend dem Saisoncharakter, das Vorhandensein grosser Frequenzschwankungen fest. In den Jahren 1937 bis 1946 betragen die Schwankungen auf den beiden Seen:

<i>im Winter</i>	Thunersee Reisende	Brienzersee Reisende
Minima	50 000	16 000
Maxima	85 000	25 000
<i>im Sommer</i>		
Minima	420 000	104 500
Maxima	655 000	240 000

Auf dem Thunersee sind die Maxima im Sommer achtmal so gross als im Winter, und auf dem Brienzersee weisen die Maxima im Sommer gegenüber dem Winterverkehr eine fast zehnfache Grösse auf.

Die Finanzstruktur ergibt sich zunächst aus dem Anlagekonto. Die Bilanz des Thunerseebetriebes weist eine Summe von Fr. 5 007 000.—, jene des Brienzersees eine Summe von Fr. 1 110 000.— auf. In beiden Unternehmungen wurden Fr. 6 117 000.— investiert. Die Abschreibungen betragen rund 3,1 Millionen Franken, so dass noch ein Buchwert von rund 3 Millionen Franken besteht. Flüssige Mittel sind nur in beschränktem Umfang vorhanden, und endlich besteht noch eine variable Anleihe von Fr. 660 000.—.

Der Schiffsbetrieb ist vollständig im Besitz der Lötschbergbahn. Sie haftet für das Unternehmen, sie hat die Defizite zu bezahlen; Leistungen der Gemeinden an die Betriebskosten, wie sie bei andern schweizerischen Seen üblich sind, gibt es am Thuner- und Brienzersee praktisch nicht. Allerdings wollen wir gerne notieren, dass die Gemeinden bei der Finanzierung des Kanals in Thun ansehnliche Beiträge geleistet haben.

In der Gewinn- und Verlustrechnung sind die Zwangsausgaben zu berücksichtigen. Zu speisen ist der Erneuerungsfonds. Zu entrichten ist der Zins auf dem Anlagekapital. Dazu kommen die Teuerungszulagen an die Pensionierten und die Beiträge an die Lohnausgleichskasse, von 1948 an in gleicher Höhe an die Altersversicherung.

Der Schiffsbetrieb vermag die Zwangsausgaben der Gewinn- und Verlustrechnung leider nicht herauszuwirtschaften. In den Jahren 1928 bis 1946 hat die Lötschbergbahn auf dem Schiffsbetrieb einen Verlust von nicht weniger als 4 542 000 Franken erlitten, oder im Durchschnitt der 19 Jahre 239 000 Franken. Dieser Verlust musste aus den Erträgen des Bahnbetriebes gedeckt werden. Aber da die Betriebsergebnisse der Bahn während Jahren ungenügend waren, entstand durch den Schiffsbetrieb der Lötschbergbahn eine ausserordentlich schwere Belastung.

Wie sich aus diesen Bemerkungen bereits ergibt, sind die Betriebseinnahmen durchaus ungenügend. So ist für das Jahr 1947 nach den vorläufigen Abschlusszahlen auf dem Thunersee mit einer Einnahme von Fr. 1 035 000 und mit Ausgaben in der Höhe von Fr. 805 000 zu rechnen. Auf dem Brienzersee ist das Verhältnis umgekehrt, die Einnahmen betragen 140 000, die Ausgaben aber 336 000 Fr. Während auf dem Thunersee für 1947, allerdings ein ausnahmsweise gutes Jahr, ein Betriebsüberschuss von 230 000 Fr. herausgewirtschaftet werden konnte, so beträgt der Betriebsverlust auf dem Brienzersee nicht weniger als 196 000 Fr. Wie sehr die Brienzerseebahn ihren Einfluss auf die Rentabilität der Brienzersee-Schiffahrt ausübt, geht aus folgenden Zahlen hervor. Vor Eröffnung der Bahn betrugen die Einnahmen etwa 0,5 Millionen Franken, in den Jahren 1928—1944 sind sie auf 250 000 Fr. gesunken. Die Einnahme pro Reisender ging in der gleichen Zeit von 1,04 Franken auf 60—80 Rappen zurück.

Auf dem Thunersee waren die Einnahmen pro Reisender 4—38 Rappen höher als die Ausgaben, während umgekehrt auf dem Brienzersee die Ausgaben um 39 Rappen bis 1.24 Fr. höher waren als die Einnahmen. Wir haben im Jahre 1946 jedem Passagier auf dem Brienzersee, unbekümmert um die befahrene Strecke, ein Geschenk von 1.24 Fr. gemacht. Ein kleiner Beitrag an das Znüni oder den Nachmittagstee.

V.

Welches sind nun die notwendigen Reformen, die sich aus unserer Betrachtung ergeben?

Der Schiffsbetrieb ist technisch veraltet. Auf dem Thunersee fahren 6 Dampfschiffe, deren Baujahre bis 1861 und 1871 zurückgehen. Daneben bestehen 5 Motorboote, die in den Jahren 1910—1940 gebaut wurden. Der Brienzersee weist 5 Dampfschiffe auf. Hier gehen die Baujahre

noch weiter zurück, und zwar bei dem ältesten Schiff bis 1857. Daneben gibt es ein Motorboot, das im Jahre 1911 erstellt wurde und den Nahverkehr bewältigt. Die Statistik zeigt, dass der Thuner- und Brienzersee das höchste Schiffsalter aller schweizerischen Seen aufweist.

Für die notwendigen Reformen sehen wir die Vermehrung der Zahl der Dieselboote als Ziel. Die neuen Boote sollen in mittlerer Grösse zur Aufnahme von 350—450 Personen gebaut werden. Ihr Betrieb ist schneller und überdies billiger, weil zur Bedienung weniger Personal erforderlich ist.

Ein Teil der Ländten heischt dringend gewisse Verbesserungen. Evtl. sind je nach der Entwicklung neue Ländten anzulegen. Es wird unser Bestreben sein, auf den grösseren Stationen die Billettausgabe in den Warteraum zu verlegen und nicht mehr auf dem Schiff selbst durchzuführen.

Die Werften bedürfen dringend einer Modernisierung. Die heutige Disposition und Ausrüstung der Werften selbst ist mangelhaft und erheischt einen übersetzten Aufwand.

Im engen Zusammenhang mit der Dampfschiffahrt steht die Spiezer Verbindungsbahn. Sie weist auch schon das respektable Alter von 40 Jahren auf. Sie wurde gebaut, um die Verbindungslücke zwischen dem See und dem Bahnhof Spiez zu schliessen, wird aber übrigens nur in der Hochsaison in Betrieb genommen. Das Anlagekapital der Bahn ist 263 000 Fr. Bis 1944 betrug das Aktienkapital 275 000 Fr., gegenwärtig ist es auf 72 000 Fr. reduziert. Die Differenz wurde vor zwei Jahren wiederum zu Lasten der Lötschbergbahn abgeschrieben.

Gegenüber dem Anlagekapital ist die Frequenz dieser Bahn ausserordentlich dürftig. Vor dem Krieg betrug sie in den kurzen Saisonmonaten bis 49 000 Personen, in den letzten Jahren schwankte sie zwischen 20 000 und 40 000 Personen. Etwa 20 Prozent der Schiffsbesucher benützen das Bähnchen. Die Einnahmen vermögen auch hier die Ausgaben nicht zu decken. So hatten wir 1946 an Einnahmen 12 000 Fr. zu verzeichnen, währenddem die Ausgaben 15 000 Fr. betrugen. Es handelt sich also auch hier um ein ausgesprochenes Verlustgeschäft.

Man wird darum die Frage zu prüfen haben, ob der Charakter einer Verbindungsbahn nicht durch den eines Trambetriebes zu ersetzen sei. Diese Frage ist gegenwärtig in Prüfung. Gleichzeitig ist eine evtl. Umstellung des Strassenbahnbetriebes auf einen Autobusbetrieb zu erwägen.

Die Fahrplangestaltung und die Kursfolge ist auf beiden Seen verschieden. Wegen der voneinander abweichenden Voraussetzungen, kann hier keine Schablone angewendet werden. Fahrpläne und Kursfolgen müssen den Aufwendungen im Verhältnis zu den Einnahmen angepasst werden. Heute wissen wir, dass auf dem Schiff mit Verlustpreisen gearbeitet wird. In der Regel vermag der Betriebseinnahmen-Überschuss auf dem Thunersee nicht einmal den Ausgabenüberschuss auf dem Brienzersee zu decken. Beim Thunersee wird sich sodann die Frage der Vermehrung der Längskurse und damit die Beschleunigung des Verkehrs stellen. Beim Brienzersee ist die Kurszahl und die Kursfolge der stark reduzierten Reisendenzahl anzupassen und eine Rationalisierung des Betriebes anzustreben.

Wir sind momentan in Verhandlungen für die Anschaffung eines Dieselschiffs auf dem Brienzersee. Allerdings ist dieses Schiff nur gegen einen recht hohen Preis erstellbar. Die Kosten dürften zwischen 600 000 und 700 000 Franken liegen. Ob die Lötschbergbahn imstande sein wird, diesen Betrag von sich aus aufzubringen, oder ob sie an die Mitwirkung von Staat und Gemeinden appellieren muss, wird sich in den nächsten Monaten klären. Auf dem Thunersee ist vor allem eine Verbesserung der Ländten und auch hier eine Anpassung der Fahrplangestaltung an die Frequenz erforderlich. Es fragt sich beispielsweise, ob die Aufwendungen der Vor- und Nachsaison noch in einem tragbaren Verhältnis stehen zu den Einnahmen. Andererseits haben wir selbstverständlich auf die Bedürfnisse der Hotellerie gebührend Rücksicht zu nehmen, aber das bedeutet keineswegs, dass die Bahn kurzweg alle Opfer bringt, deren Auswirkungen andern zugute kommen.

VI.

Ein besonderes Problem ist die rechtsufrige Thunerseebahn. Heute, zu gleicher Zeit, da wir tagen, findet die Generalversammlung der Gesellschaft statt. Es wird ein Antrag des Überganges von der Strassenbahn zum Trolleybus unterbreitet werden. Dazu soll die Anschaffung einiger Autobusse kommen. Der Trambetrieb Steffisburg-Thun soll bestehen bleiben. Ebenso der Gütertransport auf der Strecke Thun-Interlaken.

Die Finanzierungsfrage ist noch vollständig offen. Weder Bund, noch Kanton, noch Gemeinden haben in dieser Richtung irgendwelche Be-

schlüsse gefasst. Die Bahn selbst besitzt an eigenen flüssigen Mitteln einen Betrag von 500 000 Franken, der für die Umstellung reserviert werden kann.

Über diese Umstellung liegt ein Gutachten vor. Danach würden die Kosten der Erneuerung der Bahn einen Betrag von 4 580 000 Franken ausmachen, der Trolleybus dagegen 3 575 000 Franken erfordern. Diese Kostenannahme beruht auf den Dezember-Preisen 1947. Dazu kommt die Erneuerung der Strasse als Voraussetzung für einen geordneten Trolleybusbetrieb. Diese Kosten werden auf vier Millionen Franken geschätzt. Ich für mich persönlich bezweifle, ob die vier Millionen Franken genügend sind, wenn man die Korrektur der Strassenverhältnisse in einzelnen engen Dörfern und den Abbruch von Gebäuden ins Auge fasst.

Vom Bund wird ein neues Gesetz über die Gewährung von Umstellungsarbeiten an nicht rentable Bahnen ventiliert. Es dürfte aber noch reichlich Zeit vergehen, bis dieses Gesetz in Kraft treten kann.

Die Frage der Umstellung ist zunächst Sache der Bahn. Dass die Bahn die Mittel dazu nicht aus eigener Kraft aufbringt, liegt auf der Hand. Vor allen Dingen wird der Kanton Bern mithelfen müssen, wenn das Projekt überhaupt zustande kommen sollte. Der Kanton Bern hat aber nicht nur diese Sorgen. Er muss Millionenbeträge aufwenden für die Jurabahnen, für die Bahnen im Oberraargau, muss seine Hilfe gewähren an die Berner Oberland-Bahnen und eines Tages werden die Anforderungen für den Umbau des Bahnhofes Bern an ihn herantreten. Kommen dazu noch die bedeutenden Umbaukosten für die Strasse, so kann man sich ungefähr ein Bild machen, mit welcher Freude der Kanton Bern und seine Steuerzahler die zugemutete Mithilfe aufbringen werden.

VII.

Aus diesen Überlegungen heraus haben wir die Frage der Verlegung des Bahn- und Strassenverkehrs auf das Wasser studiert. Selbstverständlich sind gewisse Nachteile einer solchen Umstellung nicht zu verkennen. Die Zahl der Haltestellen beim Schiffsbetrieb ist geringer, es gibt keinen direkten Einstieg von der Strasse, die Distanzen zwischen Stationen und Domizilen sind grösser, das Anhalten und der Ein- und Ausstieg an manchen Orten komplizierter.

Andererseits ergeben sich aber auch unbestreitbare Vorteile. Die Strasse wird frei. Die Bahn könnte ihren Betrieb von Steffisburg bis Hünibach aufrecht erhalten. Das Transportvolumen beim Schiff ist nicht geringer als beim Tram. Bei den neuen Schnellbooten ist die Geschwindigkeit grösser als beim Trambetrieb. Vorgesehen wäre ein kombinierter Betrieb mit Schnellkursen und Vergnügungsfahrten. Es müssten moderne Schiffe angeschafft werden, deren Betriebskosten deshalb anders zu bewerten sind, weil sie auch im Winter in Verkehr genommen werden können.

Finanziell erscheint diese Art des Betriebes tragbarer zu sein als das Projekt, das jetzt vorgelegt wird. Aber selbstverständlich ist die Sache abhängig von den Finanzierungsmöglichkeiten der Bahn. Wenn der Kanton Bern, die bernischen Gemeinden und der Bund die nötigen Mittel aufbringen können, wird die Bahn auf den Trolleybus umgestellt werden. Sollte diese Finanzierung nicht möglich sein, so drängt sich das Problem der Erneuerung und Verbesserung der Anlagen auf, oder schliesslich der Übergang auf den See.

VIII.

Grundsätzlich möchte ich erklären: Der Schiffsbetrieb auf beiden Seen ist weiterhin aufrecht zu erhalten. Eine Modernisierung und Rationalisierung drängt sich auf. Der Anfang wird auf dem Brienzersee gemacht. Der Austausch des Personals zwischen Bahn- und Schiffsbetrieb ist auszubauen. Die Fahrpläne sind den effektiven Bedürfnissen anzupassen. Bei der Tarifffrage ist zu beachten, dass das Unternehmen auf die Dauer nicht Verlustpreise gewähren kann, sofern nicht öffentliche Subventionen ihr zugesichert werden.

Diese Verbesserungen und die Rationalisierung können nicht von einem Tag zum andern erfolgen. Es stellt sich hier eine planmässig zu erfüllende Aufgabe. Sie ist mit Energie und Tatkraft an die Hand zu nehmen. Voraussetzung dazu ist die Mithilfe der öffentlichen Hand und die Zusammenarbeit zwischen ihr und dem Unternehmen.