

Zeitschrift: Jahrbuch vom Thuner- und Brienzersee
Herausgeber: Uferschutzverband Thuner- und Brienzersee
Band: - (1976)

Artikel: Trajektschiffe auf dem Thunersee
Autor: Sutter, Emil
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1096658>

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>

Trajektschiffe auf dem Thunersee

Wie kürzlich aus der Presse zu vernehmen war, haben die SBB ihren Trajektverkehr auf dem Bodensee zwischen Romanshorn und Friedrichshafen eingestellt. Damit ist auf den schweizerischen Gewässern eine Form des Gütertransportes verschwunden, die in der 2. Hälfte des letzten Jahrhunderts einige Bedeutung gefunden hatte. So durchpflügten auch auf dem Thunersee während fast 20 Jahren zwei Trajektschiffe die Fluten von Scherzligen nach Därligen.

Am 12. August 1872 nahm die Bödelibahn den Betrieb vorerst zwischen Därligen und Aarmühle (dem heutigen Interlaken West) auf. Die Endstation der Thunersee-Schiffahrt musste infolgedessen von Neuhaus nach Därligen verlegt werden. Nachdem die Bödelibahn gedroht hatte, eigene Personenschiffe auf dem Thunersee einzusetzen, konnten die Verkehrsverhältnisse in einem Vertrag neu geregelt werden: Der ganze Frachtgutverkehr auf dem Thunersee wurde der Bödelibahngesellschaft überlassen. Die Schiffahrtsgesellschaft behielt nur noch den Eilgut- und Gepäckverkehr. Dafür verzichtete die Bödelibahn einstweilen auf den Personenverkehr auf dem Thunersee.

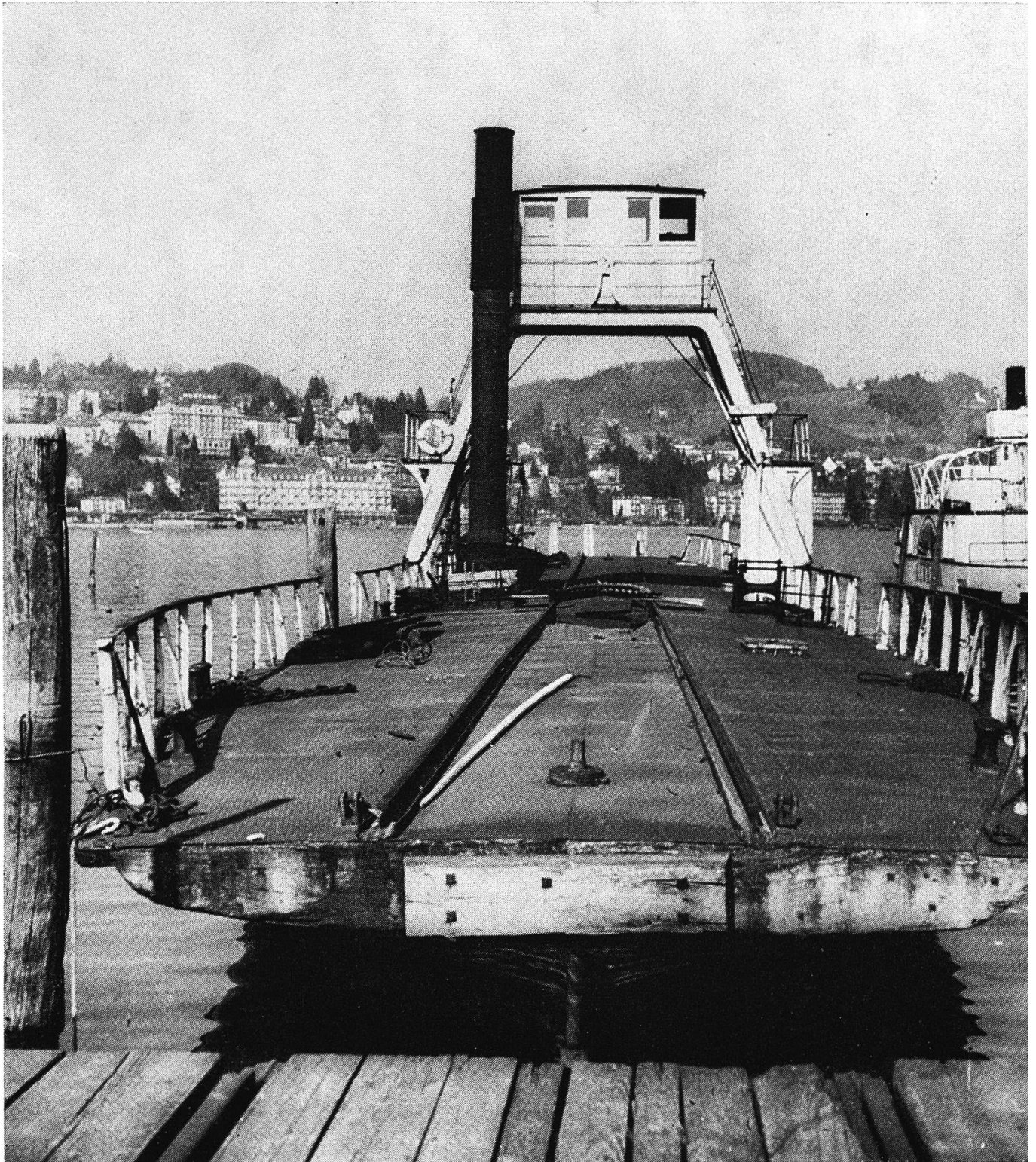
Zur Bewältigung des Güterverkehrs auf dem Thunersee bestellte die Bödelibahn bei der Firma Escher-Wyss in Zürich ein Fährschiff, das 1873 dem Betrieb übergeben wurde. Dieses Schiff hatte in der Mitte des ca. 40 m langen Decks ein Geleise, auf dem bequem 4 bis 5 beladene Eisenbahnwagen Platz fanden. In Scherzligen und Därligen liess sie zudem die entsprechenden Landungsanlagen erstellen, deren Spuren noch heute in Därligen zu erkennen sind. Damit konnten die Eisenbahnwagen «ohne Umlad ihres Inhaltes von einem Ende des Sees zum andern, resp. von den Schienen der Schweizerischen Centralbahn in Scherzligen auf diejenigen der Bödelibahn in Därligen verbracht werden». Die genaue Anpassung an das Anschlussgeleise am Lande konnte durch Gewichtsverlagerung mittels zweier Wasserballasttanks im Bug und im Heck des Schiffes reguliert werden. Die Fahrzeit von Scherzligen nach Därligen betrug je nach Ladung 100 bis 120 Minuten.

Der Güterverkehr in das aufstrebende engere Berner Oberland entwickelte sich erfreulich. Im ersten vollen Betriebsjahr waren es bereits 16 500 Tonnen. Transportiert wurden vor allem Lebensmittel für die blühende Hotellerie in Interlaken, Getreide, Baumaterialien und — heute bereits in Vergessenheit geraten — Grindelwaldner Gletschereis, das auf dem Schienenwege sogar bis nach Basel und Paris geleitet wurde. Der gute Gang der Geschäfte veranlasste die Bödelibahn, 1886 ein zweites Fährschiff zu bestellen. Diese beiden Schiffe waren die ersten Schraubenschiffe auf den Oberländer Seen.

Technische Daten

	<i>Trajektschiff I</i>	<i>Trajektschiff II</i>
Länge über alles	40,0 m	43,0 m
Breite über alles	6,7 m	6,7 m
Tiefgang	1,4 m	1,4 m
Fassungsvermögen	4—5 Wagen	5—6 Wagen
Maschinenleistung	60 PSi	110 PSi
Besatzung	5 Mann	5 Mann

Am 1. Juni 1893 fuhren die ersten Züge der Thunerseebahn von Thun über Spiez nach Interlaken. Damit war auch das Schicksal der beiden Trajektschiffe besiegelt. Beide wurden von der Schifffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees erworben. Das eine stand bis 1930 in deren Dienst und wurde alsdann der Seeverlad- und Kieshandels-AG in Luzern verkauft. Das andere war schon in früheren Jahren an die Dampfschifffahrtsgesellschaft des Comersees veräußert worden.



Trajektschiff II, in späteren Jahren im Dienst auf dem Vierwaldstättersee