

fraujoch oder ins Skigebiet. Beispielsweise wird die Fahrzeit Bern – Eigergletscher weniger als zwei Stunden betragen. Dadurch sollen weniger Wintersportgäste ins schnell erreichbare Wallis abwandern, so die Hoffnung.

In Wilderswil wird in nächster Zeit eine Betriebszentrale eingerichtet, von der aus die gesamte Bahninfrastruktur zwischen Interlaken und dem Jungfraujoch überwacht und gesteuert wird. Mit der Inbetriebnahme der neuen Seilbahnen kommt ein Parkleitsystem für die ganze Jungfrau-Region hinzu.

Längerfristig möchten die BOB nördlich von Wilderswil auf dem Areal des früheren Militärflugplatzes eine grosse Park-&-Ride-Anlage erstellen. Autofahrer könnten dann an einer noch zu bauenden neuen Haltestelle auf die Züge umsteigen, statt die Strassen nach Grindelwald und Lauterbrunnen zu verstopfen, so

die Idee. An Spitzentagen würden bei Bedarf Zusatzzüge geführt. Das Projekt wird voraussichtlich in den STEP-Ausbauschnitt 2030/2035 aufgenommen.

Für die den BOB angegliederte Schynige-Platte-Bahn (SPB), die dieses Jahr ihr 125jähriges Bestehen feiert, wird eine Übernahme von bei der Wengernalpbahn (WAB) nicht mehr benötigten Triebwagen BDhe 4/4 geprüft, um die mehr als 100 Jahre alten Lokomotiven He 2/2 abzulösen. Davon verspricht man sich einen geringeren Wartungsaufwand und kürzere Fahrzeiten; im Herbst sollen Versuche stattfinden.

Unabhängig davon wird sich der BOB-Verwaltungsrat in nächster Zeit wieder mit der mittel- bis langfristigen Zukunft der SPB befassen müssen. Die Erträge decken zwar die Betriebskosten und den Unterhalt, reichen

aber nicht für grössere Investitionen, wie sie etwa als Folge geologischer Instabilitäten auftreten könnten. In einem solchen Fall „wäre die SPB auf Hilfe der Öffentlichkeit angewiesen“, heisst es im Geschäftsbericht 2017 der BOB. Auch ein „Totalersatz durch eine Seilbahn“ wird nicht ausgeschlossen.

Die BOB AG, zu der auch die SPB gehört, ist nicht Teil der börsenkotierten und hochrentablen Jungfrau Holding AG, sondern bildet mit dieser lediglich eine „Allianz“. Die Geschäftsführung obliegt einer gemeinsamen Geschäftsleitung; die Jungfrau Management AG, an der die BOB AG beteiligt ist, stellt gruppenweite Dienstleistungen wie die IT-Infrastruktur bereit.

Gegen aussen treten alle Unternehmen unter der Dachmarke „Jungfrau – Top of Europe“ auf. (mr)

Schneller zum Bürgenstock mit einem Katamaran

Nach zweijähriger Planungs- und Bauzeit hat die Schifffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees (SGV) am 24. Mai 2018 ihren zweiten Katamaran auf den Namen „Bürgenstock“ getauft und auf die Jungfernfahrt geschickt. Die Investitionskosten belaufen sich auf rund 6 Millionen Franken. Im Rahmen der Neuen Regionalpolitik des Bundes (NRP) unterstützen der Bund und die Kantone Nidwalden und Luzern den Bau mit einem zinslosen, rückzahlbaren Darlehen von 2,5 Millionen Franken.

Die Anforderungen waren speziell. Die Fahrgäste wollen schnell und bequem die Bürgenstock-Hotels erreichen. Deshalb wurde ein Hybridantrieb gewählt. Die beiden Antriebsanlagen sind in je einem der Schwimmkörper untergebracht. Im Luzerner Seebecken wird das Schiff nur elektrisch mit maximal 10 km/h fahren; die Dieselmotoren bleiben abgeschaltet. Die Nickel-Metallhydrid-Batterien von 2 x 7176 Ah werden anschliessend auf der Fahrt über den Kreuztrichter wieder aufgeladen und speichern 2 x 92 kWh Energie. Dort zeigt das aus Aluminium und Faserverbundwerkstoffen aufgebaute Schiff seine Sportbootqualitäten. Es erreicht bis zu 35 km/h, was mindestens auf dem Oberdeck deutlich zu spüren und zu hören ist, und schafft die Strecke nach Kehrsiten-Bürgenstock in 23 Minuten. Die wichtigsten Daten lauten:

Kapazität	300 Fahrgäste
Besatzung	2 Personen
Design, Engineering und Bau	Shiptec AG, Luzern
Kielliegung	September 2017
Leistung	2 x 552 kW Dieselmotoren 2 x 180 kW Elektromotoren
Höchstgeschwindigkeit	35 km/h
Wasserverdrängung	94,53 Tonnen
Länge / Breite über alles	38 m / 10,40 m

Der Katamaran schafft ganzjährig den Anschluss an die 2017 wiedereröffnete Bürgenstock-Bahn, die mit exorbitanten Tarifen in der Kritik steht. Bereits seit Ende August 2017 hatte es einen Vorlaufbetrieb mit dem alten MS „Titlis“ im 1½-Stunden-Takt gegeben. Seit dem 26. Mai 2018 gelangen Hotelgäste und Tagesausflügler in nur 35 Minuten zu den Bürgenstock-Hotels, und das täglich ab Luzern von 7.15 Uhr bis 23.15 Uhr im Stundentakt. Bei einem Ausfall des Katamarans kann die SGV den Fahrplan nicht einhalten.

Rechtzeitig auf die Saison wurden auch die beiden beschädigten Motorschiffe repariert.

Das MS Diamant wurde nach der Havarie vom Dezember 2017 am 27. Mai 2018 erstmals wieder eingesetzt.

Das MS Mythen von 1932 ging nach einmonatigem Werftaufenthalt am 9. Juni 2018 wieder in Betrieb. Am 9. Mai 2018 hatte sich auf planmässiger Fahrt bei Gersau die Antriebswelle backbordseitig mit dem Propeller gelöst und war im See versunken. Durch das nun offene Stevenrohr mit 85 mm Durchmesser drang Wasser ein. Die rund 40 Passagiere konnten unverletzt aussteigen.

Die zwei 6,5 Meter langen Propellerwellen sind kraftschlüssig über einen Konus mit dem Getriebe verbunden. Im vergangenen Winter waren im Rahmen der Instandhaltung beide Antriebswellen ausgebaut, die Verbindungen geprüft und neu zusammengebaut worden. Damals wurden, ausser bekannten Schwingungsbewegungen im Heckbereich, keine Unregelmässigkeiten entdeckt.

Mit einem Tauchroboter die verlorene Welle zu bergen, gelang nicht. Auch die Untersuchung des im Schiff verbliebenen Getriebeteils auf Materialermüdungen brachte keine eindeutigen Hinweise. Beide Antriebsstränge wurden zerlegt, die Kraftschlüssigkeit der Verbindungen geprüft, backbordseitig eine neue Welle eingebaut und steuerbordseitig die alte Welle wieder verbaut. Zudem wurde bei beiden Wellen eine zusätzliche Sicherung eingebaut, die einen Verlust, verbunden mit Wassereintritt, verunmöglichen soll. Die Kosten der Reparatur belaufen sich auf rund 40 000 Franken.

Von Ende 2018 bis 2021 wird das Flaggschiff DS Stadt Luzern generalrevidiert, wofür mit Kosten von 12,5 Millionen Franken gerechnet wird. Der Verein Dampferfreunde hat eine Unterstützung in der Höhe von 4 Millionen Franken zugesagt. Mit der vorgesehenen Unterschutzstellung darf zudem mit

Der neue Katamaran „Bürgenstock“ der SGV (Foto: J. Lütthard).

einer Unterstützung der Kantonalen Denkmalpflege gerechnet werden.

Die SGV-Gruppe hat 2017 das beste Jahresergebnis ihrer Geschichte erreicht. Mit einem konsolidierten Umsatz von rund 75,8 Millionen Franken liegt die Gruppe deutlich über dem Vorjahr und auch über dem bisherigen Rekordergebnis von 2015. Das operative Ergebnis (EBIT) beträgt wie im Vorjahr 3,5 Millionen Franken. Die Gruppe beschäftigte 2017 664 Mitarbeitende (445 Vollzeitstellen).

Die Schifffahrt erzielte 2017 einen Umsatz von 39,9 Millionen Franken. Dank überdurchschnittlichen Frequenzen auf den Schiffen (+ 11 %) konnte der Verkehrsertrag auf 33,6 Millionen Franken (+ 7 %) gesteigert werden. Die Gastronomietochter Tavolago AG konnte mit einem Umsatz von 32,2 Millionen Franken (+ 8,6 %) erstmals die 30 Millionen-Franken-Marke übertreffen. Der Anteil aus der Gastronomie zu Land beträgt 55,3 %. Die Schiffstechnik (Shiptec AG) wies einen Rekordertrag von 20,1 Millionen Franken aus.

Direktor Stefan Schulthess ist zuversichtlich, dass die SGV mit der schnellen Schifferschliessung eine attraktive Verbindung zum Bürgenstock geschaffen hat, was auch dringend nötig ist, erreichte man doch im Vorlaufbetrieb im Herbst 2017 nur etwa die Hälfte der nötigen Fahrgastzahlen.

Die Aktionäre der SGV haben an der Generalversammlung vom 5. Juni 2018 einer neuen Holdingstruktur und der Einführung von Einheitsaktien zugestimmt. (pd/an)

