

#02/2024

SCHIFFFIG

Das Schweizer Schiffsmagazin



Schiffig Brunnen ≈ Die «Jolimont» vom Thunersee
Schiffspodcast ≈ 25 Jahre Trivapor ≈ Hasler Werft Rotzloch

SCHIFFIG Nr. 2 Juli 2024
ISSN 3042-4119
Schlüsselwort: Schiffig

Redaktion

Thomas Schmid (TS), Heinz Amstad (HA)
Yvonne Scheiwiller (YS), Peter Probst (PP)

Übersetzungen

Jürg Meister, Yvonne Scheiwiller

Mitarbeit

Stefan Hellstern (SH), Walter Affolter (WA)

Gestaltung

Ellin Anderegg

Produktion

Weber Verlag AG Thun

Redaktionsadresse

Sekretariat VSD-ASV
Bachstr. 69, 5436 Würenlos
redaktion@schiffig.ch

Adresse Abonnement

SCHIFFIG, Weber Verlag AG
Gwattstrasse 144, 3645 Thun
schiffig@weberverlag.ch

Jahresbeiträge

Für Mitglieder der Herausgeber-Organisationen
ist das Schiffsmagazin Teil der Vereinsleistung.
VSD: CHF 90.00, IG-SA: CHF 90.00
USN: CHF 100.00 (Schiffsführer B)

Einzelabonnement

Schweiz CHF 45.00, DE und AT CHF 55.00
übrige Länder CHF 70.00

IBAN

CH04 0900 0000 8500 0515 7
Vereinigung Schweizer Dampfbootfreunde VSD-ASV
8000 Zürich

Herausgeber

Vereinigung Schweizer Dampfbootfreunde
Association Suisse des Vapeurs
Associazione Svizzera dei Vaporetti



SCHIFFSAGENTUR

LEINEN LOS
FÜR DIE BINNENSCHIFFFAHRT



Zum Namen

Ist es Ihnen auch so ergangen? Als ich zum ersten Mal den Begriff «schiffig» von der Findungskommission für den Titel eines neuen Schweizer Schiffsmagazins hörte, war ich leicht irritiert. Doch bereits nach einmal «überschlafen» weckte mich der «Gwunder», um mehr herauszufinden über dieses Wort.

- In der Kirchenarchitektur unterscheidet man zwischen ein-, zwei- oder dreischiffigen Grundrissen.
- Im Spätmittelalter nannte sich eine Organisation von Schiffsleuten und Nauen, die auf dem Vierwaldstättersee Waren und Personentransporte ausführten, eine „Schiffig“.
- Seit 1999 gibt es in Brunnen eine IG, die sich um die Infrastruktur des Föhnhafens Brunnen kümmert; sie nennt sich «Nüü Schiffig», wobei der Name vom mittelalterlichen Begriff abgeleitet ist.
- «Schiffig» ist umgangssprachlich ein Adjektiv für ein positives, nautisches Erlebnis. Dieser Begriff hat allerdings noch keinen Eingang gefunden in den Duden und ist (noch) nicht in jedem Dialekt gebräuchlich.

Zu «schiffig» gibt es auch andere Assoziationen wie: «schiffen» (regnen oder urinieren) und «um etwas herum schiffen» (mit dem Schiff einem Hindernis/Problem ausweichen oder im übertragenen Sinn etwas umgehen).

Die Findungskommission hat sich mit rund einem Dutzend Namen auseinandergesetzt und am Schluss „obsiegte“ dieser Titel mit den Hauptgründen:

- Der Titel ist kurz und das Auge trifft auf die Silben S C H I F F.
- Das Magazin soll pffiffig, spritzig, süffig, dampfig, griffig - eben schiffig sein.
- Der Titel steht immer im Kontext mit Schiff; in der losgelösten Kommunikation sprechen wir vom Schweizer Schiffsmagazin.
- Werbe- und PR-Fachleute haben bei diesem Titel applaudiert, «endlich etwas Neues», argumentierten sie.

Heinz Amstad

**Titelbild**

Der Verein Trivapor wurde 1999 mit der Absicht gegründet, die «Neuchâtel» wieder in Betrieb zu nehmen - Ziel erreicht! (Bild O. Bachmann)

4 Tipps

6 Historie



Schiffig aus Brunnen

11 Entdecken



MS Jolimont

16 Marina

18 Mittelbild

23 Herausgeber

IG-SA
USN
VSD

28 Persönlich



Daniel Barben

30 Dampf



25 Jahre Trivapor

34 Werft & Technik

Hasler Bootswerft Rotzloch



1

Einweihung MS Oberhofen

Nach der Ausdünnung der Thunersee BLS-Flotte mit der Verabschiedung verschiedenster Schiffe kam MS Oberhofen Ende September 2023 zurück an die Eigentümer Ursula und Kurt Matter. Nun hat sich die neugegründete Berner Oberland Charterschiff AG dem Schiff angenommen. Am Samstag, 31. August 2024 erfolgt in Thun eine erneute Einweihung der «Oberhofen», zusammen mit der Buchvernissage eines gleichnamigen Bordbuches.



2

Bodensee-Überquerung mit MS Rhyspitz

Vom 29. Juni bis zum 8. September wird das gemütliche MS Rhyspitz jeweils am Donnerstag, Freitag und Sonntag die Kurse ans deutsche Ufer nach Hagnau und Immenstaad bedienen. Der Einstieg für die zweistündige Rundfahrt erfolgt in Altnau oder Güttingen am Schweizer Ufer. Mit GA und Halbtax beträgt der Fahrpreis 12 Franken. Gastronomisch wird etwas Besonderes geboten: ein originaler Wiener Eiskaffee, zubereitet von Gastgeber Willy Payer, welcher auch noch weitere Erfrischungen bereithält. Fahrplan siehe bodensee-schiffe.ch.



3

Plakate Genfersee-Schiffe

Die Association pour le Patrimoine Industriel (API) ist ein Verein, der sich dem künstlerischen, sozialen und kulturellen Leben von Genf verpflichtet. In der aktuellen Ausstellung «Le Bateau» zeigt sie Installationen und Plakate zum Thema Schiff. Noch bis zum 9. August 2024 ist die Sonderausstellung in der Rue du Vuache 25 in Genf zu besuchen, Öffnungszeiten Montag bis Freitag 10.00 bis 18.00 Uhr: www.patrimoineindustriel.ch.



4

Gipfelschiff MS Etzel

Seit dem Wegfall des ZSG Frühkurses bedient nun sporadisch MS Etzel die Zürichsee-Gemeinden am unteren Zürichsee mit einem attraktiven Pendlerkurs, so unter anderem am 9. und 23. August, 6. und 20. September oder am 4. Oktober. Fahrplan siehe unter gipfelschiff.ch



5

«Löwe von Laufenburg»

Bis zum 20. Oktober bietet MS Löwe von Laufenburg von Mittwoch bis Sonntag öffentliche Rundfahrten an, am Freitag jeweils eine Schleusenfahrt. Die Anlegestelle befindet sich am deutschen Ufer der Rheinbrücke in Laufenburg (Kanton AG). Da die Fahrten erst ab 10 Personen stattfinden, ist eine vorgängige Erkundigung ratsam: laufenburger-schiffahrt.de.

6

Hafenmuseum Basel

Das Hafenmuseum «Verkehrsdrehscheibe Schweiz» in Basel orientiert die Besuchenden über die Geschichte der Schifffahrt, über die Bedeutung der Logistik in Basel und über den Betrieb des Basler Hafens. Man findet in der kürzlich neu konzipierten Ausstellung viele Modelle von Schiffen, diverse Filme, Schaukästen und Touch-Tablets. Am 7. September 2024 (10.00 bis 14.00 Uhr) steht ein Aktionstag an: an einem Schiffsimulator nimmt man unter kundiger Führung selbst das Ruder an die Hand, lernt spleissen und knoten und Kinder lernen in Begleitung das Hafenmuseum spielerisch kennen (Start zu jeder vollen Stunde). Eine Solarfähre lädt ein zu Hafenrundfahrten (zu jeder vollen und halben Stunde, CHF 5.00) www.hafenmuseum.ch.



7

Zeller-Schiff

Ab dem 10. Juli bis zum 21. August bietet die URh in Zusammenarbeit mit Tourismus Radolfszell und den Gemeinden am Untersee immer Mittwochs vier Schiffspaare in den Zeller-See an. Die «Stein am Rhein» fährt ab Mannebach über die Stationen Berlingen, Gaienhofen, Steckborn, Iznang, Radolfszell (Wochenmarkt) und Reichenau (1300-Jahr Jubiläum) ab 09:30 bis 17:44 (Tageskarte CHF 19.00), weitere Infos unter urh/zeller-schiff.ch.

«Schiffig» – ein traditionsreicher Begriff mit langer Geschichte



Text: Thomas Schmid
Bilder: Weber Verlag Thun



Der Begriff «Schiffig» wurde seit dem Mittelalter als Bezeichnung für die Zunft der Schiffler verwendet. Am besten bekannt ist die «Schiffig» von Brunnen. Diese wurde erstmals 1357 vom Schiedsgericht in Beckenried in seinem Urteil über Streitigkeiten unter Schifflern erwähnt.

Bild links: 25 Jahre, bevor im Jahr 1837 das erste Dampfschiff nach Flüelen fuhr, malte Franz Xaver Triner dieses Urnseebild: die organisierten Nauengesellschaften hatten das Transportmonopol.

Bild oben: Die Treib diente für die durchreisenden Schiffler als Schutzhafen

Photo à gauche: 25 ans avant l'arrivée du premier bateau à vapeur à Flüelen en 1837, Franz Xaver Triner dressait ce tableau du lac d'Uri : les compagnies organisées de Nauen détenaient le monopole des transports.

Photo du haut: Le Treib servait de port de protection aux marins qui le traversaient.

Photo on the left: 25 years before the first steamship sailed to Flüelen in 1837, Franz Xaver Triner painted this picture of Lake Uri: the organized boat companies had the transport monopoly.

Photo above: The Treib served as a safe harbor for passing sailors.

Bis ins neunzehnte Jahrhundert gab es keine Landverbindung von Brunnen nach Flüelen, so dass der gesamte Nordsüdverkehr über den Gotthard auf dem Seeweg stattfinden musste. Dies erklärt die grosse Bedeutung der Schifflaute von Brunnen über Jahrhunderte hinweg. Der Schiffsverkehr auf dem Urnersee war schon damals streng reguliert. Die erste Verordnung des Schwyzer Rats über die Schifffahrt in Brunnen stammt aus dem Jahr 1518. Sie regelte die Transportkosten und das Schifffahrtsrecht, das den Einwohnern von Brunnen vorbehalten war. Die «Schiffig» stellte die ständige Verfügbarkeit der Schifffahrt sicher und erhielt im Gegenzug Privilegien. 1595 zählte die «Schiffig» von Brunnen 21 Schifflaute und 1618 bereits 47. Die enorme wirtschaftliche Bedeutung der «Schiffig» für Brunnen, lässt sich auch daraus ableiten, dass damals Brunnen aus nur 36 Häusern bestand. Offenbar war die Nachfrage nach Schifflauten so gross, dass mit dieser Aufgabe auch Frauen betraut wurden. Auf einem undatierten Stich mit der Sust von Brunnen nach 1820 wird ein Boot mit einer Stehruderin dargestellt. Auch politisch war die «Schiffig» die dominierende Kraft in Brunnen. So war offenbar «Schiffig- und Dorfgemeinde» oder die «Herren Schiff- und Dorfleute» gebräuchliche Umgangsformen.

Schutzpatron der «Schiffig» war der heilige Nikolaus. Schon 1440 wurde in Brunnen eine Nikolausbruderschaft gegründet. Noch heute ist die 1433 erstmals erwähnte St. Nikolaus Kapelle auf der Altstaad-Insel in Meggen der Wallfahrtsort der Schifflaute auf dem Vierwaldstättersee. Neue Schiffe auf dem See erweisen dem St. Nikolaus die Referenz, in dem sie zu der Kapelle fahren und Signal geben.

Personen- und Frachttransport waren schon damals getrennt.

Die «Grosse Schiffig» betrieb den Warentransport vor allem auf der Strecke zwischen Brunnen und Flüelen mit 20 Meter langen Nauen und bis zu neun Mann Besatzung. Die Nauen wurden vornehmlich gerudert. Sie verfügten aber auch über ein kleines Rahsegel zum Segeln vor dem Wind, das vor allem auf dem Kurs nach Flüelen bei schönem Wetter wohl hilfreich war. Umgekehrt war der Föhn auf dem Kurs nach Brunnen von Vorteil, wenn er nicht zu stark blies. Die «Grosse Schiffig» betrieb aber auch den Marktnauen der regelmässig nach Luzern fuhr. Daneben gab es Halbnauen mit 6 Mann und kleinere Nauen für Wein mit 3 Mann Besatzung.

Die «Kleine Schiffig», auch «Geusler Schiffig» genannt war für den Personen-transport zuständig. Aus dem Begriff «Geus-

ler» entstand möglicherweise der heutige Ausdruck «Seegusler». Sie verfügte über Schiffe von 10 Meter Länge. Diese wurden mit einem Stehruder ähnlich den venezianischen Gondeln und einem kleinen Rahsegel angetrieben. Interessant ist, dass sich gemäss alten Stichen offenbar nie das Lateiner- oder Gaffelsegel durchgesetzt haben, die ein besseres Segeln am Wind erlaubt hätten. Dies mag mit den Hauptwindrichtungen Süd oder Nord auf dem Urnersee zusammenhängen, die auch der Richtung der Schifffahrt entsprach.

Der Niedergang der «Schiffig» kam mit der Dampfschifffahrt und der Axenstrasse.

Die Dampfschifffahrt ab 1837 und vor allem der Bau der Axenstrasse 1865 führten zum Niedergang der «Schiffig». Die personenintensive und langsame Schifffahrt mit Rudern war nicht mehr konkurrenzfähig. Zuerst traf es den Personentransport. Die kleine «Schiffig» löste sich schon 1850 auf. Im Warentransport bot die «Grosse Schiffig» den Dampfschiffen noch die Stirn. Mit dem Bau der Axenstrasse 1865 kam aber auch das Ende für die «Grosse Schiffig». Nur ein Jahr später wurde auch sie 1866 aufgelöst. Damit endete die traditionsreiche fast 500-jährige Vereinigung der Schifflaute von Brunnen.

«Schiffig» - un terme traditionnel

Le terme « Schiffig » est utilisé depuis le Moyen Âge pour désigner la guilde des marins. Le Schiffig von Brunnen est le plus connu. Cela a été mentionné pour la première fois en 1357 par le tribunal arbitral de Beckenried dans son jugement sur les litiges entre marins. En 2000, le groupe d'intérêt Föhnhafen a rappelé le terme traditionnel « Schiffig » et s'est donné le nom de « Nüü Schiffig ».

«Schiffig» - a term rich in tradition

The term „Schiffig“ has been used since the Middle Ages to describe the guild of sailors. The best known is the Schiffig of Brunnen. This was first mentioned in 1357 by the arbitration court in Beckenried in its ruling on disputes among sailors. In 2000, the Föhnhafen interest group remembered the traditional term „Schiffig“ and gave itself the name „Nüü Schiffig“.

WIEDERAUFLEBEN

Im Jahr 2000 erinnerte sich die Interessens-Gemeinschaft Föhnhafen an den traditionsreichen Begriff «Schiffig» und gab sich den Namen «Nüü Schiffig». Wenn auch der Zweck der Gemeinschaft nicht mehr derselbe ist, erlebt damit der Name «Schiffig» eine Renaissance und würdigt eine Jahrhunderte alte Tradition der Schifflaute von Brunnen.



Die Glasmalerei aus dem Jahr 1709 in der Kindlimordkapelle in Gersau zeigt eine Schiffig.

Le vitrail de 1709 de la chapelle Kindlimord à Gersau montre le « Schiffig ».
The stained glass from 1709 in the Kindlimord Chapel at Gersau shows the « Schiffig ».

Diese Sust, Verladeort der «Schiffig», wurde 1631 an der Schifflande in Brunnen erbaut und 1893 und 200 m entfernt wieder aufgebaut. Ce Sust, point de chargement du « Schiffig », a été construit en 1631 près du débarcadère à Brunnen et démolé en 1893. This Sust, loading point of the « Schiffig », was built in 1631 at the landing stage in Brunnen and demolished in 1893.



MS Jolimont – ein Thunersee-Schmuckstück mit Geschichte

Marc von Dach lebt in Zermatt, ist Lokführer bei der Matterhorn Gotthard Bahn MGB (inkl. Gornergratbahn GGB), hat eine eigene Firma für Schiffsdienstleistungen in Thun und ist Eigner und Kapitän eines nostalgischen Schmuckstückes auf dem Thunersee: MS Jolimont.

Text:
Heinz Amstad
Bilder:
Weber Verlag Thun

Ein herrlicher Eye-catcher auf dem Thunersee: 1911 für den Bielersee erbaut fährt die „Jolimont“ heute auf dem Thunersee.
Un merveilleux accroche-regard sur le lac de Thoune : construit en 1911 pour le lac de Biene, le « Jolimont » navigue aujourd’hui sur le lac de Thoune.

A wonderful eye-catcher on Lake Thun: Built in 1911 for Lake Biel, the „Jolimont“ now sails on Lake Thun.

Zermatt und Thun, Kapitän und Lokführer, wie kriegt man das unter einen Hut? Marc von Dach: „Eine gute Organisation sowie das Hinten-Anstellen von privaten Dingen ermöglichen diese für mich geschätzte Vielfältigkeit. Bei der Bahn haben wir Freitages-Wünsche, die berücksichtigt werden und die unregelmässigen Dienste haben für mich Vorteile: vormittags auf der Schiene, nachmittags auf dem Wasser.“

Marc von Dach, geboren in Biel, verbrachte seine ersten acht Lebensjahre im Seeland. Die Faszination an der Schifffahrt packte ihn schon früh: Mit drei sass er das erste Mal am Steuer eines Fischerbootes; mit sechs erkannte er nicht nur sämtliche Kursschiffe der Bielersee Schifffahrtsgesellschaft (BSG) am Hornsignal, sondern kannte auch den Schiffsfahrplan auswendig. Nach dem Wohnortwechsel ins Berner Oberland kam Marc im Alter von 14 Jahren zum ersten Mal mit dem Segelsport in Berührung. 1988 wurde er festes Crewmitglied auf dem Drachen SUI 222 bei Jürg Wittwer. Dieser, bekannt als einer der besten Drachensegler in der Schweiz, förderte

Marc von Dach während vier Jahren und ermöglichte ihm damit, das Regattasegeln von der Pike auf zu lernen¹.

Seit 2017 Kapitän, seit 2019 Eigner

Seit 2005 bietet Marc von Dach seine Dienstleistungen in Zusammenarbeit mit dem Verein Seerettung Thunersee (VST) an. Seit der Reorganisation im Frühling 2007 leistet Marc von Dach zusätzlich auch Pikettdienst sowie Patrouillenfahrten und steht dadurch in engem Kontakt mit der Seepolizei. Unzählige gekenterte Jollen, aufgelaufene Yachten, defekte Motorboote und in Not geratene Personen nehmen seine Dienstleistungen jedes Jahr von Mitte März bis Ende November in Anspruch. Zusätzliche Dienstleistungen wie die Organisation und Sicherstellung der Schwimmstrecken an Triathlons, Gigathlons und weiteren Sportveranstaltungen gehören ebenfalls zu seinen Aufgaben. In Zusammenarbeit mit der Seerettung Thunersee bietet er diverse Weiterbildungskurse an. Seine drei Einsatzboote, die er mit seinem Team betreibt, sind in Thun stationiert.



Eigner, Kapitän und Schiffshandwerker in einer Person: Marc von Dach steuert mit Freude die „Jolimont“ über den Thunersee. Propriétaire, capitaine et artisan du navire à la fois: Marc von Dach aime diriger le «Jolimont» sur le lac de Thoun. Owner, captain and ship craftsman in one: Marc von Dach enjoys steering the “Jolimont” across Lake Thun.

Ab März 2016 hat er seine Einzelfirma von Dach-Schiffsdienstleistungen ergänzt. Marc: «Das Element Wasser, meine langjährige Verbindung und Freundschaft zu vielen Partnern führten mich vom einstmaligen Hobby zur beruflichen Selbstständigkeit.» Seit Frühling 2017 betreibt Marc von Dach für Charterfahrten auf dem Thunersee das historische MS Jolimont, das er 2019 erwerben konnte. Diese Fahrten werden ganzjährig angeboten und deshalb trifft man den Geschäftsinhaber auch im Winter auf dem Wasser an.

Geschichte der „Jolimont“

Mit der Baunummer 254 liefert die Werft J.G. Hitzler (Lauenburg) 1911 das erste (Benzin-) Motorschiff für den Bielersee. Guido Schuppisser, der spätere Eigner des Schiffes, recherchierte dessen Baugeschichte vor Ort, nachdem er in diversen Quellen widersprüchliche Angaben vorgefunden hatte: „Zur fraglichen Zeit gab es in Hamburg zwei verschiedene Werften unter dem Namen Hitzler. Die ältere, gegründet von Johann Georg in den 1880er Jahren mit Sitz an der Elbe in Lauenburg, existiert heute noch. Die zweite, mit Sitz in Hamburg selbst, gehörte seinem ältesten Sohn Theodor Hitzler; diese Werft existiert heute nicht mehr. Die Lauenburger Werft belieferte je nach Bestellgang auch Theodor Hitzler mit Neubauten. Beide Werften belieferten ausserdem die Exporthandelsagentur ‚Kaufmann & Deurer‘ in Hamburg, die diese

Schiffe nach ganz Europa vermittelten. Dies erklärt, weshalb in einigen Schiffsbüchern die ‚Kaufmann & Deurer‘ fälschlicherweise als Herstellerwerft erwähnt werden.“

Die neu gegründete Bielersee-Dampfschiff-Gesellschaft Erlach bestellte dieses Schiff ebenfalls bei Kaufmann & Deurer. Gebaut hat es dann die Lauenburger Werft, geliefert durch Theodor Hitzler. Das 60-Personenschiff wurde auf den Namen Jolimont getauft und war gleichzeitig das erste Boot der Bielersee-Dampfschiff-Gesellschaft, die im gleichen Jahr noch den Raddampfer Biel in Auftrag gab (Stapellauf 1913). Die „Jolimont“ war in erster Linie im Lokalverkehr zwischen Erlach, La Neuveville und der St. Petersinsel eingesetzt, täglich auch im Winter. Mehrfach gab es Propellerschaden wegen Eisgang zu beklagen.

Das Schiff wurde zwischenzeitlich auch als Schlepper eingesetzt. 1935/36 erhielt die „Jolimont“ einen Sulzer-Dieselmotor nach dem für Schiffe seltenen Boxersystem. Dieser Motorentyp brauchte wegen der gegenüberliegenden Anordnung der Zylinder viel Platz und der Start war bei den Schiffsführern alles andere als beliebt. Um den Motor zu starten, musste er jeweils zuerst mit Zündpatronen geladen und mit einer Handkurbel gestartet werden. 1944 fegte ein Sturm das Vordach des Schiffes weg und verletzte dabei Fahrgäste. Bedingt durch seine einfache Bauart wurde das Schiff immer weniger eingesetzt. Nach 43 Dienstjahren

MS Jolimont - Un joyau du lac de Thoune avec une histoire

Marc von Dach vit à Zermatt, est mécanicien de locomotive pour le Matterhorn Gotthard Bahn, possède sa propre entreprise de services maritimes à Thoune et est propriétaire et capitaine d'un joyau nostalgique, le MS Jolimont, sur le lac de Thoune.

La barcasse à moteur Jolimont fut construite en 1911 au chantier naval J. G. Hitzler à Lauenbourg pour le lac de Biene. Pour la Société des bateaux à vapeur du lac de Biene, le „Jolimont“ était surtout utilisé pour le trafic local entre Cerlier, La Neuveville et l'île Saint-Pierre, mais il a également été utilisé comme remorqueur et a reçu en 1935/36 un moteur diesel Sulzer à système boxer. En 1953, le „Jolimont“ fut retiré du service sur le lac de Biene et transbordé sur le Rhin. Dans les années 1970, le navire revenait sur les eaux jurassiennes sous le nom d' „Archaeopteryx“. Après plusieurs changements de propriétaire et de nouvelles installations à plusieurs reprises, le MS Jolimont navigue aujourd'hui sur le lac de Thoune .

MS Jolimont - A Jewel of Lake Thun with a history

Marc von Dach lives at Zermatt, is a locomotive engineer with the Matterhorn Gotthard Railway, has his own boat service company in Thun, and is the owner and captain of the nostalgic jewel MS Jolimont on Lake Thun.

The motor launch Jolimont was built in 1911 at the J.G. Hitzler shipyard in Lauenburg for the Lake Biel steamship company. The „Jolimont“ was mostly used for local traffic between Erlach, La Neuveville and St. Peter's Island on Lake Biel, but also rendered service as a tug and received a Sulzer diesel engine (boxer system) in 1935/36. In 1935, the „Jolimont“ was retired from her service on Lake Biel and went to the Rhine. In the 1970s, the ship returned to the Jura waters as the „Archaeopteryx“. After several changes of ownership and repeated refurbishments, the MS Jolimont is now operating on Lake Thun.



Schalenkontrolle und einen neuen Unterwasseranstrich für das Schiff in der BLS-Werft Thun im Winter 2022/23. Inspection de la coque et nouveau travail de peinture sous-marine du navire au chantier naval BLS Thoune à l'hiver 2022/23. Hull inspection and a new underwater paint job for the ship at the BLS shipyard in Thun in winter 2022/23.

und bescheidenen 202 223 km Fahrleistung wurde es von der BSG Ende 1953, nach der Inbetriebnahme der „Stadt Biel“, ausrangiert.

Seit 1955 in privaten Händen

Der Basler Anton Vogler erwarb die «Jolimont» 1955 und betrieb es als Ausflugsschiff unter dem neuen Namen «Basler Dybli» auf dem Rhein. Er liess das Schiff umbauen und mit neuen Aufbauten im Stil der 1950er Jahre ausstatten. Aus dieser Zeit ist wenig bekannt über das Schiff. Als Anton Vogler starb, kehrte das Schiff in den 1970er Jahren auf die Juragewässer zurück und fuhr fortan unter dem Namen „Archaeopteryx“. Eine Stilllegung der «Archaeopteryx» erfolgte im Zusammenhang mit dem Verkauf des Schiffes an die Aarewerft Lehmann in Solothurn im Jahr 1981. Hans-Rudolf Lehmann, der Betreiber der Aarewerft, hatte das Schiff erworben und seinem Sohn Marcel geschenkt. Er hoffte, dieser würde es nach seiner Bootsbauer-Ausbildung als Gesellenstück renovieren, was aber nie geschah. Lehmann baute in einem ersten Renovations-Anlauf die Aufbauten von Anton Vogler zurück.

1999 besichtigte der Schiffsfan Guido Schuppisser auf der Lehmann Aare-Werft ein Occasionsboot. Beim Schlendern durch die mittlerweile «gewachsene» Werftanlage entdeckte er einen interessanten Bug, der unter einer Blache hervorlugte. Beim näheren Hinschauen war für Schuppisser klar: Das Wrack unter der Plane auf dem Tieflader im Werftgelände in Solothurn musste die «Jolimont» sein. Angetan von diesem Fund änderte er seine Kaufabsichten schlagartig. Doch Marcel Lehmann wollte erst nicht verkaufen, brauchte dann aber das Geld für einen Hallenneubau. Der Deal gelang dank der Zusage, die Renovation in seiner Werft auszuführen. Ein Neubau der Aufbauten und die Umgestaltung des Interieurs im Stil der 1910er Jahre gaben dem Schiff nun sein drittes Erscheinungsbild. Nach mehrjähriger Verspätung konnte Schuppisser 2003 Solothurn mit dem Schiff in Richtung Dreiseenland verlassen und am 1. August wieder in «Jolimont» zurücktaufen. Der neue Heimathafen wurde Sugiez.

Zum Umbau erzählt Guido Schuppisser: «Die heutigen Aufbauten, das Interieur und die Detailsausstattung habe ich unter Zuhilfenahme zahlreicher historischer Vorbilder im Stil der 1910er Jahre gestaltet. Beschläge, Leuchten, Armaturen, Ankerwinde, Toilette, Ölofen usw. wurden aus aller Welt zusammengetragen. Das Öltankli für den Ofen hat mein Vater gespengelt, das Bugzier wurde von Walter Bünter in Vitznau gefertigt. Im Innern ist die Ruderpinne mit Rad und Kettenantrieb original, am Barkassenheck das Geländer. Der Anker stammt von einem unbekanntem, grös-

seren Schweizer Passagierschiff und wurde von Lehmann ans Schiff gebracht.»

Ab 2003 war Schuppisser mit der «Jolimont» privat unterwegs, 2008 erlangte er die amtliche Bewilligung für den Charterbetrieb mit der (freiwilligen) Herabsetzung der Anzahl Plätze auf 12. 2014 erlebte die «Jolimont» ein Gastspiel in einem ausgebaggerten Teich der BEA (Berner Gewerbe-Ausstellung), wo es, wie bereits 1989 MS Harder vom Brienersee, ein Publikumsmagnet war. 2015 endete das Engagement von Guido Schuppisser für das Schiff, da er es aus wirtschaftlichen Gründen vorübergehend in Sugiez stilllegen musste.

Von Dach kommt auf den Plan

2014 war ein gewisser Marc von Dach Fahrgast auf Schuppissers „Jolimont“ und von Anfang an begeistert vom Schiff. Er erkundigte sich über ein Joint Venture und bekundete sein Interesse an einer befristeten Pacht zum Probetrieb auf dem Thunersee. Die Verhandlungen dazu begannen 2016 und 2017 erfolgte die Dislokation auf den Thunersee (in Einigen eingewässert). Bis 2019 betrieb von Dach die «Jolimont», während Schuppisser Eigner blieb. 2019 kauft von Dach das Schiff und betreibt es seither als Charterschiff ab Thun.

Im August 2022 kam die „Jolimont“ für eine Schalenkontrolle und einen neuen Unterwasseranstrich in die BLS-Werft Thun. Marc von Dach über die Arbeiten nach der Dislokation und Übernahme: „Es wurde eine Heizung für den Ganzjahresbetrieb eingebaut, Radar und GPS erhöhen seither die Sicherheit, neu kam eine 230-V-Teilversorgung dazu, der Warmwasserboiler wurde ersetzt und der Innenausbau des WC erneuert.“ Laufend wurde das Holz vom bestehenden Lack entfernt und durch einen Ölaufbau versehen.

ADRESSE

MS Jolimont
Seestrasse 26,
3600 Thun
079 311 10 79
info@schiffsdienstleistungen.ch
www.ms-jolimont.ch

HINWEIS

Der vorliegende Text ist ein Auszug vom (B)Logbucheintrag der Schiffs-Agentur. Ergänzende Informationen, historische Bilder sowie der vollständige «Lebenslauf» ersehen Sie unter www.schiffs-agentur.ch (Kachel Blogbuch)



Blick ins Steuerhaus der „Jolimont“: Nostalgie und moderne Technik vereint.

Un regard sur la timonerie du « Jolimont » : nostalgie et technologie moderne alliées.

A look into the wheelhouse of the "Jolimont": nostalgia and modern technology combined.

Aare - Öufischiff

Auch kleinere Schiffsbetriebe brauchen eine finanzielle Rückendeckung, wenn sie touristische und volkswirtschaftlich bedeutsame Angebote einer Region abdecken. So ist es die Aufgabe des Vereins «schiffaare Solothurn» dafür zu sorgen, dass der Schiffsbetrieb Öufiboot sich auf sein Kerngeschäft konzentrieren kann. Der Verein ist zuständig, um neue Anlegestellen zu erhalten, politisch den Druck aufrecht zu erhalten, den naturschützerischen Regulatorien die Stirn zu bieten oder die derzeitigen Betreiber Iwan und Brigitte Pfyl, die für Mai 2025 ihren Rücktritt angekündigt haben, bei der Nachfolgeregelung zu unterstützen. An der Vereinsversammlung kam es zu einem Wechsel des zurückgetretenen Präsidenten Peter L. Meier (seit 2008). Der neue Präsident Bernhard (alias Bänz) Christen, Direktor des Tourismus Solothurn, wurde mit grosser Akklamation gewählt. HA



Passation de relais du président Peter L. Meier à Bernhard Christen de l'association schiffaare Soleure. Handover of the baton from president Peter L. Meier to Bernhard Christen of the schiffaare Solothurn association.

Genfersee - CGN

Ergänzung zu MARINA in Ausgabe 1/24: Zum doppelseitigen Mittelbild der Ausgabe 1/24 war ein Text vorgesehen über den erfolgreichen Winter-einsatz des DS Rhône. Dieser Text musste dann aus aktuellen Gründen je-

nem über den spektakulären Vorfall der «Simplon» weichen. Dabei fiel leider auch der Name des Fotografen weg. Ernst Mischler gelang dieses abendliche Winterbild am 1. Januar 2024 bei der Station Bellevue in Genf.



Prise spectaculaire du vapeur hivernal, réalisée par Ernst Mischler le 1er janvier 2024 à Bellevue/Genève (voir aussi photo du milieu du numéro 1/24). Spectacular winter steam, photographed by Ernst Mischler on January 1st, 2024 at Bellevue/Geneva (see also center photo of issue 1/24).

Genfersee - ABVL

An der Generalversammlung der Association des amis des bateaux à vapeur du Léman ABVL wurde der bisherige Vizepräsident Yves de Gunten zum Präsidenten der ABVL gewählt. Der Ver-

waltungsratspräsident Benoît Gaillard dankte dem bisherigen Präsidenten Maurice Decoppet ausdrücklich für das erfolgreiche Wirken bei der ABVL. HA



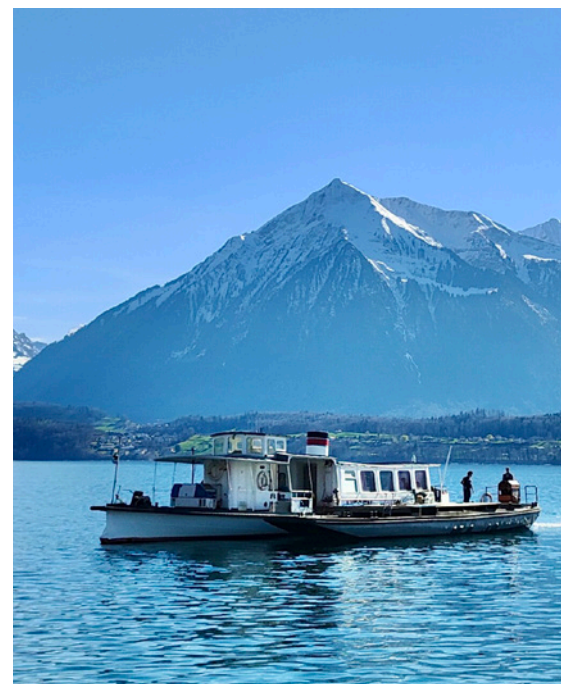
L'assemblée générale de l'Association des amis des bateaux à vapeur du Léman (ABVL) a élu Yves de Gunten (à gauche) pour succéder à Maurice Decoppet (à droite).

The general meeting of the Association des amis des bateaux à vapeur du Léman (ABVL) has elected Yves de Gunten (left) as the successor to Maurice Decoppet (right).

Thunersee - BLS

Viel Arbeit bei der BLS-Schiffahrt: Sowohl MS Bubenberg als auch DS Blümlisalp verweilten im Winterhalbjahr zu grösseren Revisionen in der Werft. Im Frühling kam so MS Beatus vermehrt wie-

der zu Kurseinsätzen. Und vor seinem Namensgeber kam auch das Arbeitsschiff Niesen hier am 14. März 2024 zu Einsätzen, um anstehende Arbeiten am See zu erledigen. SH



Rarement vu : le bateau de travail Niesen devant la montagne du même nom.

Rarely seen: the workboat Niesen in front of its namesake mountain.

Legende zum Mittelbild: Während den Unterhaltarbeiten im Winter wurde beim Dampfschiff Blümlisalp ein Riss im Kolben entdeckt. Das Originalbauteil von 1906 musste nachgebaut werden.

Dampfschiffexperten konnten die Original-Pläne ausfindig machen, so dass ein Nachbau innert nützlicher Frist erfolgte. Das beliebte Dampfschiff steht in der Hochsaison wieder zur Verfügung.

Murtensee - LNM/BSG

Durch unglückliche Umstände konnte die LNM zum Saisonstart kein Schiff für die Tour im Murtensee bereitstellen. Nach Absprachen der Nautiker konnte ein Kursausfall verhindert werden, und die BSG stellte für die drei ersten Saisontage MS Engelberg zur Verfügung - hoffentlich Symbol einer künftig engeren Zusammen-

arbeit. Auf dem Bild vom 12. April sehen wir MS Engelberg in Vallmand mit einer gemischten Mannschaft der BSG und LNM. SH



Combinaison intéressante à caractère symbolique : le navire BSG Engelberg employé sur un parcours LNM avec un équipage mixte.

Interesting combination with symbolic character: the BSG ship Engelberg employed on an LNM course with a mixed crew.

Neuenburgersee - LNM



DS Neuchâtel est devenu une unité indispensable au LNM.

PS Neuchâtel has become an indispensable unit at LNM.

Während dem Sommerfahrplan bedient MS Idée Suisse in der Regel die Kurse 411-416, MS Ville d'Estavayer verkehrt ab Yverdon und MS Ville d'Yverdon wird auf der Dreiseinfahrt ab Murten eingesetzt. Die anderen Schiffe teilen sich die Kurse nach Murten und Portalban/Cudrefin. Leider konnte DS Neuchâtel

aus technischen Gründen im Mai nicht wie gewünscht eingesetzt werden und bediente die Lokalkurse ab Neuchâtel, hier im Bild am 10. Mai kurz vor seinem Heimat-hafen. Der 1. August wird mit einer Flottenparade gefeiert. Dazu gibt es Bestrebungen, das MS Cygne wieder in Betrieb zu nehmen. SH



Thunersee - DS Beatus

Altes Schiff in neuem Glanz: Vor 63 Jahren wurde dem Hotel Beatus in Merligen zur Eröffnung ein Modell des Dampfschiffes Beatus im Massstab 1:50 überreicht. Dank der Initiative von Joseph Mazzel und Walter Jau und der Unterstützung durch den Hoteldirektor Sebastian Moser bekam nun das restaurierte Modell einen neuen

und attraktiven Standort. Wer von der Hotelrezeption in den Panoramasaal tritt, kann das Schiffsmodell nun in einer beleuchteten Vitrine bestaunen. In die Holzplatte davor ist eine originale, gegossene Treppenzierleiste des DS Beatus eingelassen. Anlässlich einer Feier ist das Schiffsmodell am 23. Mai 2024 am neuen Platz feierlich enthüllt worden. WA



Soumis à une rénovation soignée : modèle du DS Beatus dans une nouvelle splendeur et un emplacement attrayant dans l'hôtel Beatus à Merligen.

Underwent a careful renovation: model of the DS Beatus in new splendor and attractive location in the Hotel Beatus at Merligen.

Vierwaldstättersee - SGV

Mit dem Umbau auf Elektroantrieb erhält das 95 Jahre alte, kleinste Schiff der SGV-Flotte, das eMS Rütli, eine gesicherte Zukunft. Der aus dem Jahr 1988 stammende dritte Dieselmotor wurde durch einen leistungsfähigen Elektromotor mit 180 kW Leistung ersetzt. Versorgt wird dieser mit einer Batterie von 260 kWh, was etwa 3 bis 5 Batterien für Elektroautos entspricht. Damit hat das Schiff eine maximale Reichweite von rund 80 km. Das genügt für den bisherigen täglichen Einsatz mit Rundfahrten im Luzerner Seebecken. Auch äusserlich wurde das Schiff aufgefrischt und die Inneneinrichtung sanft renoviert, so dass das Schiff sein klassisches Ambiente beibehält. Dem flüchtigen Fahrgast wird höchstens auffallen, dass die «Rütli» nun fast geräusch- und vibrationslos durch das Wasser gleitet. Ein kleiner Wermutstropfen bleibt aber: Die fürs «Rütli» charakteristische schrille (Lokomotiven-) Pfeife, musste einem profanem Typophon weichen. TS



Le plus ancien bateau à moteur de la flotte a obtenu la première propulsion entièrement électrique de la flotte SGV : l'eMS Rütli (1929).

The first fully electric propulsion system in the SGV fleet was installed on the oldest motor ship in the fleet: eMS Rütli (1929).

AeS - Ägerisee

MS Ägerisee wird am 7. Oktober 2024 ausgewasert und nebst den periodischen Unterwasser-Revisionen im Winter 2024/25 in ein Elektro-schiff umgebaut. Nach 18 500 Stunden sind die Dieselmotoren nach 20 Jahren ans Ende gekommen. Die Neumotorisierung kostet 1,55 Millionen Franken und wird finanziert durch die Gemeinden Unter- und Oberägeri sowie der Zuger Kantonalbank, die (so auch auf dem Zugersee) auf eine jahrzehntelange Partnerschaft zurückblicken darf. Das Ge-

samtgewicht der Batterien beträgt 2,5 t. Die Shiptec Luzern realisiert mit der «Ägerisee» das grösste Elektroschiff der Deutschschweiz. Auf dem Bild die strahlenden Gesichter bei den Verantwortlichen der Ägerisee-Schiffahrt an der Medienkonferenz: VR-Präsident Gerhard Pfister (der Parteichef der Mitte Schweiz kommt aus Oberägeri), Daniela Hausheer (Geschäftsleitung der ZKB), Benj Schacht (Leiter Betrieb) und Philipp Hofmann (Geschäftsführer der Ägerisee-Schiffahrt). HA



Le MS Ägerisee sera converti en bateau électrique en hiver 2024/25.

MS Ägerisee will be converted into an electric ship in winter 2024/25.

SGZ - Zugersee



Le MS Rigi du Lac de Zoug a reçu un nouvel intérieur après 30 ans.

The Lake Zug ship Rigi was given a new interior after 30 years.

Aus dem Verkaufserlös der «Schwyz» II hat die Zugersee-Schiffahrt im letzten Winter ihre «Rigi» innen völlig neu gestaltet. Gleichzeitig wurden das Soundsystem und die Be-

leuchtung modernisiert. Neu hinzugekommen ist der Ausbau der Oberdeck-Laube, die nun eine Lounge und eine Bar bekam. HA

Bodensee - Oldtimer-Schiffe



Le MS Uldingen a été transféré à Lindau et y est utilisé pour diverses tournées, ici le 1er mai 2024.

MS Uldingen was moved to Lindau and is used there for various excursions, here on May 1st 2024.

Zwischen Schaffhausen und Bregenz verkehren eine Vielzahl historischer Schiffe, welche im täglichen Kursbetrieb eingesetzt werden. Hier eine Übersicht über den Einsatz der «Pensionäre» (Baujahr 1959 und älter) während der Hauptsaison bis zum 6. Oktober. Die Angaben sind ohne Gewähr. An Festspieltagen in Bregenz (diverse Daten), am Konstanzer Seenachtsfest (10.8.) sowie am Seeha-

senfest Friedrichshafen (13.7) kommt es zu Abweichungen.

MS Stein am Rhein (URh), Donnerstag 29.6. bis 8.9. K527/546/555

MS Zürich (SBS), täglich «Dreiländereck» K7042/72/73, 312/305/306/313/7043

MS Thurgau (SBS) Kurse Insel Mainau K7040/7011/7012/7041 und 7044/7021/7022/7045

MS Karlsruhe (BSB), täglich K101-106

MS Schwaben (BSB), täglich K111-114

MS Baden (BSB), in der Regel K130/131 133/134, tageweise auch K 121-127 für MS Graf Zeppelin

Die beiden grossen 60er-Jahre Schiffe Stuttgart und München verkehren in der Regel im Überlingersee respektive ab Lindau.

MS Austria (VLB), täglich K150-153

MS Uldingen wurde nach Lindau verlegt und ist dort für diverse Rundfahrten im Einsatz, hier am 1. Mai (Bild). MS Reichenau wurde leider stillgelegt. SH

Bodensee - URh

Am 5. Juni erreichte der Bodensee die Marke von 4.92 in Konstanz. Werte um 4.00 sind in dieser Jahreszeit normal. Für die URh ist dieser Pegel eine Herausforderung, müssen doch die Schiffe «richtig stehen», da die Brückendurchfahrt bei Diessenhofen

unmöglich wird. So pendelte MS Munot ab dem 2. Juni zwischen Schaffhausen und Diessenhofen, während die restlichen Schiffe zwischen der oberen Brücke in Diessenhofen bis Kreuzlingen verkehrten. SH



„Land unter“ sur le lac de Constance et le Rhin : les MS Arenenberg et MS Stein am Rhein attendent sur la jetée supérieure de Diessenhofen passagers venant du MS Munot en aval du pont.

„Land under water“ on Lake Constance and the Rhine: MS Arenenberg and MS Stein am Rhein await their guests at the upper jetty at Diessenhofen; they have changed from the MS Munot below the bridge.

Bodensee - «Arbor Felix»

Im Rahmen der Arbon Classic 2024 feierte das Oldtimerschiff Arbor Felix am 25./25. Mai sein 90. Betriebsjahr. 1934 im Auftrag vom Schiffsbetrieb Arthur Zels durch die Werft Vogt-Gut in Arbon erbaut, fuhr das Schiff bis in die Siebzigerjahre den Kurs Arbon - Horn - Rorschach. Nach dem Tod von Zels gab es diverse Handänderungen, bevor dann 1993 der Oldtimer zur neugegründeten Gesellschaft Zelg AG von Michael Bopp kam und gründlich renoviert wurde. HA



Le propriétaire et capitaine du « Arbor Felix » Michael Popp (à droite) est soutenu par ses enfants Mara (service) et Kilian ainsi que Köbi Grob (tous deux skipper). The owner and captain of the « Arbor Felix » Michael Popp (right) is supported by his children Mara (service) and Kilian as well as Köbi Grob (both skippers).

Bodensee - BSB



L'élégant bateau à moteur Konstanztz de la BSB a fêté son 60e anniversaire le 24 mai.

The BSB's elegant motor ship Konstanztz celebrated her 60th birthday on May 24th.

Am 24. Mai organisierte die BSB eine würdige Jubiläumsfahrt für das Motorschiff Konstanztz, welches an diesem Datum seinen 60. Geburtstag feierte. Kassier Michael Siegwart moderierte die Fahrt mit wissenswerten Anekdoten und Geschich-

ten rund um Schiff und See. Mit Musik und Geburtstagskuchen wurden die Längskurse 141-144 gefahren, auf welchen das Schiff neben den Rorschacher Kursen 301-304 noch die ganze Sommersaison anzutreffen ist. SH

Korrigenda

Die vielen positiven Rückmeldungen zur Erstausgabe 1/24 des Schweizer Schiffsmagazins haben uns gefreut und motivieren, weiterzumachen. Trotz grosser Sorgfalt haben sich Fehler eingeschlichen. So muss es im

Artikel über die Schifffahrtsgesellschaft Züri-Rhy AG Seite 14 (1. Absatz) «Rheinsfelden» heissen (statt Rheinfeldern) und das Flaggschiff (auf Seite 16) ist die «Rhystern» (nicht wie in der Bildlegende erwähnt die «Rhenus»).



Corrigenda concernant le n° 1/24 : page 14 au lieu de Rheinfeldern le lieu s'appelle Rheinsfelden et à la page 16 le bateau amiral n'est pas Rhenus, mais Rhystern. Corrigenda regarding No. 1/24: Page 14 instead of Rheinfeldern the place is called Rheinsfelden and on page 16 the flagship is not Rhenus, but Rhystern.

IG Schiffs-Agentur



Die Schiffs-Agentur betreibt die umfassendste Buchhandlung von nautischen Büchern der Schweiz. Neuerscheinungen, aber auch vergriffene Titel im Antiquariat, haben wir physisch vor Ort und können damit unsere Kunden zeitnah beliefern.

In der Nautikbörse findet man Münzen, Schiffsbriefmarken, Pins, nautische Gegenstände und vieles mehr, sortiert nach den neuesten Eingängen. Mit der Suchfunktion findet die Kundin ein gesuchtes Sujet.

Das Sortiment und Bestellungen laufen ausschliesslich online. Mitglieder der IG Schiffs-Agentur erhalten auf alle Shopartikel 10 % Ermässigung.

Auch über die Rad-schiffflotte des Genfer-sees gibt es zahlreiche Bücher.

Il existe également des livres sur la flotte de bateaux à roues du Léman.

There are also books about the Lake Geneva paddle wheelers.

Nächste Daten:

Sa, 27. Juli 2024

Clubausflug auf dem Rhein mit MS Löwe von Laufenburg (inkl. Mittagessen), für IG-Mitglieder kostenfrei

Do, 8. August - Mo, 19. August

mit der «Stockholm» (1953) auf Spitzbergen-Expedition, Kooperation mit Ship'n'Train Bern, CHF 11 400.00

Do, 29. August 2024

Apéro-Abendfahrt MS Schwan ab Zug, mit Manuela Hager (Sängerin, Diregimentin), CHF 26.00

Kontakt

IG Schiffs-Agentur
Chamerstr. 34
6300 Zug
www.schiffs-agentur.ch

Union Swiss Nautic USN



An der 1. ordentlichen Mitgliederversammlung vom 18. März 2024 auf dem Bielersee wählten die Verbands-Mitglieder Beat Plüss, Geschäftsführer der SNG Luzern, zu ihrem neuen Präsidenten. Die ordentlichen Traktanden wurden ebenso gutgeheissen wie das Tätigkeitsprogramm 2024. Dieses sieht vor, dass die Anzahl Verbandsmitglieder verdoppelt wird, die Öffentlichkeitsarbeit einen Schwerpunkt bildet (Mitherausgeberschaft vom Schweizer Schiffsmagazin SCHIFFIG), alle kantonalen Schifffahrtsämter den Verband kennen und ein Weiter- und Ausbildungskonzept erarbeitet wird, das sich an den Bedürfnissen der Mitglieder orientiert.

Bei den Änderungen der Statuten gab es aus der Mitgliederrunde zahlreiche Änderungen, die eine Mehrheit fanden. So bleibt bis auf Weiteres der Verbandssitz in Teufen/ZH. Neu können auch eidgenössisch konzessionierte Schiffsbetriebe aufgenommen werden. Alle Aktiv-Mitglieder haben neu eine Stimme (keine Mehrfachstimmen mehr je nach Grösse des Betriebes).

Regional breit abgestützt vertritt der Vorstand der Union Swiss Nautic die Interessen der angeschlossenen Schiffsbetriebe.

Avec une large base régionale, le conseil d'administration de l'Union Swiss Nautic représente les intérêts des compagnies de navigation.

With a broad regional base, the board of the Union Swiss Nautic represents the interests of the affiliated shipping companies.

Auswahl an Angeboten von USN-Mitgliedern

Sa und So, bis 13. Oktober
Thunersee Shuttle-Schiff
Thun Hofstetten, Strandbad,
Hünibach
Ab CHF 4.00
www.solarschiffthun.ch

Do, 1. August
Obersee-Brunchfahrt mit
MS Seestern, Schmerikon
ab 10:00,
CHF 56.00
www.rickli-schiff.ch

Bis 7. September
Sihlsee-Gruppenangebot an
den Aufführungstagen des
Welttheaters Einsiedeln
CHF 750.00 (1.5 h) bis 36
Gäste
www.sihlsee-schiffahrt.ch

Kontakt
USN
Rheinstrasse 10
8428 Teufen
info@unionswissnautic.ch
www.unionswissnautic.ch

Vereinigung Schweizer Dampfbootfreunde



Die Juragewässer sind das grösste schiffbare Revier der Schweiz. Die Strecke auf dem Wasserweg von Yverdon nach Solothurn misst knapp 90 km. Murten-, Neuenburger- und Bielersee sind durch den Broye-, respektive den Zihlkanal miteinander verbunden. Die Aare ist dank einer Schleuse in Port bis nach Solothurn auch für Passagierschiffe befahrbar. Der Bau dieser grosszügigen Schleuse erfolgte in den Dreissigerjahren im Hinblick auf den damals geplanten Transhelvetischen Kanal.

Sechs Dampfboote des VSD-ASV haben ihre Heimathäfen an den Juragewässern: Die «Sirius» in Murten am Murtensee, die «Butterfly» in Grandson am Neuenburgersee, die «Louisiane» in la Neuveville, die «Isle of Jura» in Täuffelen am Bielersee und die «St. Urs» und die «Vaporosa» an der Aare in Solothurn.

Das diesjährige Dampfboottreffen des VSD-ASV findet vom 2. - 6. September auf den Juragewässern mit Basis in Murten statt. Neben Dampfbooten mit Ihren Besatzungen sind auch Vereinsmitglieder ohne eigenes Dampfboot zum Mitfahren willkommen. Nähere Informationen und Anmeldungen bei Mimi Schmid-Blösch: schmid-blösch@bluewin.ch oder 032 622 01 30.

Von links nach rechts die Dampfboote Isle of Jura, St. Urs, Lagavulin und Louisiane am Anker auf dem Neuenburgersee.

De gauche à droite les bateaux à vapeur Île du Jura, Saint-Urs, Lagavulin et Louisiane au mouillage sur le lac de Neuchâtel.

From left to right the steamboats Isle of Jura, St. Urs, Lagavulin and Louisiane at anchor on Lake Neuchâtel.

Nächste Daten:

Mo - Fr 02.-06.09.24
Juraseen
Dampfboottreffen in Murten

So 15.09.24
Realp Dampfbahn Furka
Bergstrecke DFB
10.20 Abfahrt Realp
12.35 Ankunft Oberwald
12.42 Oberwald - Realp mit
MGB
Mittagessen in Kantine DFB
14.30 Depotführung Realp
CHF 87.20 (Halbtax)
Anmeldung bis
15. August bei Isabelle Sahli
isa.sahli@bluewin.ch,
032 396 32 38

Kontakt
Sekretariat VSD
Bachstrasse 69
CH-5436 Würenlos
dampfbootfreunde@bluewin.ch
www.dampfbootfreunde.ch



Vereinigung Schweizer Dampfbootfreunde
Association Suisse des Vapeurs
Associazione Svizzera dei Vaporetti

Daniel Barben und sein Schiffspodcast

Text: Yvonne Scheiwiler
Bilder: Daniel Barben

Seit drei Jahren betreibt der Thuner Daniel Barben den Schiffspodcast «Dani fährt Schiff», auf dem er Interviews mit Menschen postet, welche in irgendeiner Form mit Schiffen zu tun haben.

Das Logo von Daniel Barbens Schiffspodcast.
Le logo du podcast naval de Daniel Barben.
The logo of the nautical podcast of Daniel Barben.



Daniel Barben vor dem Motorschiff Stadt Thun.
Daniel Barben devant le bateau à moteur Stadt Thun.
Daniel Barben in front of the motor ship Stadt Thun.





Eines von Daniel Barbens Lieblingsbildern von Schiffen, DS Blümlisalp.
DS Blümlisalp, l'une des images de navires préférées de Daniel Barben.
 One of Daniel Barben's favorite pictures of ships, DS Blümlisalp.

Kennengelernt habe ich Daniel Barben, als er mich anfragte, ob er mich wegen meinem Buch über die «Historischen Schiffe auf Schweizer Gewässern» interviewen dürfe. Schnell schaute ich mir seine Webseite mit den Podcasts an und entdeckte einmal mehr die reiche Welt der Schiffe und Schiffsfreunde des Berner Oberlandes; Daniel Barben ist nämlich ein «Seebueb» des Thunersees.

Der 48 Jahre alte Daniel Barben ist von Haus aus Jurist. Da die Juristen die Handwerker der Geisteswissenschaften sind und bereits im 1. Semester lernen, sich in die verschiedensten Fragen und Fachgebiete einzuarbeiten, hat er seinen beruflichen Werdegang in Richtung Journalismus, Informatik und Infografiken eingeschlagen. Er arbeitet heute in der Visualisierung von grossen Datenmengen insbesondere für Tamedia, ist auf mehreren sozialen Medien präsent und hat für «Multimedia Storytelling» den European Newspaper Award erhalten.

Viefältig unterwegs

Barbens bisherige Interviews sind sehr vielfältig: Er holt das Wissen von alten Seebären und versierten Dampfschiff-Maschinen ab, fragt Buchautoren, Fotografen und Historiker aus oder besucht Museen, welche den Fokus auf Schiffen haben. Da-

niel Barben bietet einen wichtigen Beitrag zum Wissenstransfer und Wissenserhalt in der Nautik. Er vermittelt Spezialwissen völlig unaufgeregt, auf eine sympathische Art und doch effektiv, indem er nautisch Interessierte und Fachleute reden lässt und im besten Sinne «ausnimmt». Beim einen Hörer oder der anderen Hörerin wird dadurch vielleicht die Leidenschaft für Schiffe geweckt. Er erreicht auf alle Fälle andere Menschen, als dies durch eine Veröffentlichung, die man lesen muss, möglich ist. Hören kann man passiv, während lesen einen aktiven Aufwand bedeutet.

Zu Daniel Barbens Interviews gehört jeweils viel persönlicher Einsatz. Er erzählt: «Oft bin ich vor einer Aufnahme nervöser als meine Gäste. Besonders gelassen war die Crew des Dampfbootes Valhalla in Brienz: Kaum traf ich bei der Anlegestelle ein, konnte ich gerade noch das Aufnahmegerät einschalten und schon sass ich auf dem Schiff und feuerte unter Anleitung den Kessel ein. Dabei haben wir zusammen geplaudert und wie nebenher eine spannende Podcastfolge aufgenommen.»

Die Zukunft der Schifffahrt

Zur Zukunft der Schifffahrt meint er: «Ich bin sehr dankbar, dass der Schiffspodcast in den Werften und auf den Schiffen mit of-

fenen Armen empfangen wird. Die Nautikerinnen und Nautiker brennen für ihre Arbeit und erzählen gerne davon. Das macht trotz allen Hürden Mut für die Zukunft der Schifffahrt.»

Das Interview mit mir hat auf dem Thunersee stattgefunden, auf einer Schifffahrt von Interlaken nach Thun. Die Hintergrundgeräusche lassen auch die Hörschaft am «Sound» einer Schifffahrt teilnehmen. Mit Smartphone und Mikrofonen ausgerüstet, kann Daniel Barben seinen Podcast überall produzieren. Jeweils am ersten Montag jeden Monats wird ein neuer Podcast veröffentlicht. Die inzwischen über 20 Podcasts sind alle frei abrufbar. Daniel Barben ist immer an neuen Geschichten und Interviews interessiert und man kann sich bei ihm melden, wenn man jemanden kennt, den man interviewen sollte. Sehr willkommen sind auch Romands und Tessiner, welche deutsch sprechen.

Die «Italie» und Winterstimmung am Genfersee: Daniel Barben ist mit Mikrophon und Fotoapparat auf allen Seen unterwegs.
Ambiance « Italie » et hiver sur le lac Léman : Daniel Barben se promène sur tous les lacs avec micro et caméra.
 The "Italie" and winter atmosphere on Lake Geneva: Daniel Barben is travelling on all the lakes with a microphone and camera.



Podcast Daniel Barben et podcast naval

Depuis trois ans Daniel Barben offre des podcasts navals en allemand. Juriste par éducation, il travaille comme journaliste, informaticien et en infographie. Il a obtenu le European Newspaper Award en «Multimedia Storytelling». Les rendez-vous de Daniel Barben sont très variés : Visite au tower du port de Bâle, la présentation de capitaines, de machinistes, d'auteurs de livres, de constructeurs de bateaux en modèle et aussi des musées navals, de bateaux coulés et de bateaux revaporisés.

Daniel Barben and his ship podcast

For three years Daniel Barben has been posting nautical podcasts in German. Lawyer by education, he works as journalist and information scientist. He won the European Newspaper Award in «Multimedia Storytelling». His interviews are of a great variety : A visit to the tower of Basel Harbour, the presentation of captains, engineers, book authors, model makers of ships, of nautical museums, sunken ships and of revaporised boats.

25 Jahre Trivapor: die Rettung der «Neuchâtel»

Der Verein Trivapor hat zum Zweck, das Dampfschiff Neuchâtel auf den drei Juraseen als attraktives Kulturgut in Betrieb zu erhalten. Die Geschichte dieses Schiffes und des Vereins soll hier vorgestellt werden.

Text: Sébastien Jacobi, Sekretär von Trivapor
Bilder: Oli Bachmann, Vize-Präsident von Trivapor

1969 stillgelegt, 1999 die Rettung organisiert und seit 2014 wieder in Betrieb: DS Neuchâtel.
Arrêté en 1969, sauvetage organisé en 1999 et de nouveau opérationnel depuis 2014 : DS Neuchâtel.
Decommissioned in 1969, rescue organized in 1999 and back in operation since 2014: DS Neuchâtel.



Nach der Inbetriebnahme der Eisenbahnlinien entlang des Neuenburger- und Bielersees (1859/60) schrumpft die Schifffahrt auf bescheidene Reststrecken: auf dem Neuenburgersee zum Südufer und nach Murten, auf dem Bielersee von Neuenstadt nach Erlach und zur St. Petersinsel. Ab Biel gibt es sporadisch Dampfboote zur St. Petersinsel, aber keinen Fahrplanbetrieb. Mit dem Erfolg des internationalen Tourismus nach 1900 wollen die Neuenburger der Schifffahrt einen neuen Schwung verleihen, dies mit Kursfahrten von Biel bis nach Yverdon. Damit würde den Touristen eine abwechslungsreiche Fahrt angeboten. Dafür werden zwei Halbsalondampfer bei Escher Wyss bestellt, die „Neuchâtel“ (Einweihung 1912) und die Fribourg (Einweihung 1913).

Der Durchgangsverkehr der Neuenburger von Biel nach Yverdon beginnt 1913, endet aber frühzeitig im Sommer 1914 wegen Hochwasser (Brückenhöhe zu knapp) und wegen dem Ersten Weltkrieg. Eine solche Verbindung ist dann später nie mehr angeboten worden. Seither sind die beiden Schwesterschiffe Neuchâtel und Fribourg praktisch nur sonntags im Ausflugsverkehr zu finden.

1954 Umstellung der Feuerung

Die Kohlenfeuerung wird bei der «Neuchâtel» durch eine Ölfuerung ersetzt.

1965 DS Fribourg kommt an Land

DS Fribourg wird ausser Betrieb genommen und in Portalban als Restaurant auf festem Boden verwendet (heute noch als solches in Betrieb).

1969 Stilllegung DS Neuchâtel

Die «Neuchâtel» kommt ausser Betrieb. Der Kessel sollte ersetzt werden, aber man kauft lieber ein neues Dieselschiff. Das Dampfschiff wird verkauft und als Restaurant im Hafen von Neuenburg vertäut. Zu diesem Zweck werden Kessel und Maschine ausgebaut und verschrottet.

1999 Gründungsjahr Trivapor

In der Tageszeitung „L'Express“ vom 17. Juni wird das Restaurant-Schiff Neuchâtel zum Verkauf angeboten. Denis Barrelet, Bundeshausjournalist (1945-2007), reagiert sofort: Er gründet am 23. August den Verein Trivapor und organisiert eine Petition für den Kauf des Schiffes. An zwei Samstagen werden nahezu 3 000 Unterschriften gesammelt. Doch das Vorhaben hat keine Chance: Das Boot ist bereits verkauft. Ein bekannter Koch kauft es und beginnt das Restaurant zu betreiben, zuerst mit Erfolg. Anschliessend erlebt das Restaurantschiff eine wechselhafte Geschichte.

2005 Dampfmaschine gekauft

Der Verein Trivapor hat noch kein Schiff, aber beschafft sich in Rotterdam die Maffei-Dampfmaschine der «Ludwig Fessler» (1926), die 1972 verdieselt wurde und auf dem bayerischen Chiemsee im Einsatz steht. Der einzigartige Erfolg, diese historisch wertvolle Dampfmaschine zu erwerben, verleiht dem Projekt grosse Glaubwürdigkeit und ermöglicht es Trivapor, neue Mitglieder zu gewinnen und sich insbesondere die Unterstützung von Marc Oesterle (1932-2023) zu sichern. Als grosszügiger Mäzen hat er bei der Finanzierung der Renovationsarbeiten für die Neuchâtel eine entscheidende Rolle gespielt.

2007 endlich geschafft

Nach der Expo 02 wirft der Wirt das Handtuch und endlich kann das Schiff am 21. Februar 2007 durch Trivapor erworben werden.

2010 die Renovation beginnt

Das Schiff wird am 18. September nach Suzie verlegt, am 16. Oktober in ein improvisiertes Trockendock gebracht und renoviert.

2014 die zweite Jungfernfahrt

Nach dem vollständigen Wiederaufbau kann das Dampfschiff vom 2. bis zum 4. Mai auf den Drei-Seen eingeweiht werden. Mit der Schifffahrtsgesellschaft des Neuenburger- und Murtensees (LNM) wird ein Vertrag über den Betrieb der «Neuchâtel» abgeschlossen: Der Betrieb des Schiffes soll an mindestens vier Tagen pro Woche erfolgen, die Fahrten gemäss gewöhnlichem Fahrplan und zum Normaltarif ausgeführt werden. Die LNM verpflichtet sich zur Übernahme der laufenden Wartung des Schiffes, mit Ausnahme seines Antriebs (Kessel, Dampfmaschine und Schaufelräder), für den Trivapor verantwortlich zeichnet. Daraus ergeben sich für den Verein jährliche Ausgaben von mehreren zehntausend Franken. Dies ist nur dank der Grosszügigkeit der Mitglieder möglich.

2024 zum Jubiläum Mitglieder gesucht

Nach zehn Jahren Betrieb wird am Schiff eine Generalrevision in der LNM-Werft in Neuchâtel-Maladière durchgeführt. Die Situation der «Neuchâtel», die sich im Besitz der Stiftung «Trivapor-Marc Oesterle» befindet, ist einzigartig in der Schweiz. Sämtliche anderen Raddampfer auf Schweizer Seen sind im Eigentum von Schifffahrtsunternehmen. Damit die «Neuchâtel» lebt und bleibt, wie sie ist, muss man Trivapor weiter unterstützen und Jung und Alt dazu bewegen, dem Verein beizutreten. In den Jahren 1996 bis 1998 neuwertig restauriert und ist eines der Prunkstücke der Sammlung.

ADRESSE

Trivapor
contact@trivapor.ch
Postfach 1624
2001 Neuchâtel

HINWEIS

Das Dampfschiff verkehrt nicht in der Woche vom 22. bis 28. Juli 2024; der Maschinist hat dann Ferien!



Die „Neuchâtel“ kam im Winter 2023/24 in die Werfthalle der LNM zur Unterwasser-Revision. Le « Neuchâtel » est venu au chantier naval LNM pour une inspection sous-marine à l'hiver 2023/24. The „Neuchâtel“ came to the LNM shipyard for underwater overhaul in winter 2023/24.

25 ans de Trivapor : sauver le «Neuchâtel»

Les bateaux à vapeur demi-salon Neuchâtel (1912) et Fribourg (1913) ont été construits pour créer un service touristique de Bienne à Yverdon qui cesse avec la Première guerre mondiale. Ensuite, ces deux vapeurs naviguent le dimanche, de Neuchâtel vers Estavayer-Yverdon et vers l'Île-de-Saint-Pierre. En 1954, le « Neuchâtel » est doté de la chauffe au mazout. En 1965, le « Fribourg » cesse de naviguer et prend place en plein village de Portalban comme annexe d'un restaurant. En 1969, la chaudière du « Neuchâtel » doit être remplacée, mais la Société de navigation renonce au profit d'un nouveau bateau. Le « Neuchâtel » est vendu et transformé en luxueux restaurant flottant. En 1999, il est mis en vente et un comité nommé Trivapor se forme pour l'acquérir, mais il devra attendre le 21 février 2007. Entretemps, Trivapor se procure la machine à vapeur du « Ludwig Fessler » (Chiemsee, Bavière). Le « Neuchâtel » est reconstruit par Shiptec (Lucerne), il est inauguré en mai 2014.

ANALOGIE

Der «Blümlisalp» auf dem Thunersee erging zu Beginn ähnlich wie der «Neuchâtel», indem sie von einem Verein gerettet worden ist. Schliesslich wird sie aber für einen symbolischen Franken an die Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn (BLS) überlassen, welche für die Schifffahrt auf dem Thuner- und Brienzsee zuständig ist.

25 years of Trivapor: saving the «Neuchâtel»

Except from a peak period in the mid 1850ies, steamboats played a rather minor role on the Jura lakes. The last steamer, PS Neuchâtel was decommissioned in 1968 and transformed into a floating restaurant. This was on sale in 1999 and Denis Barrelet, aware of the chance, founded the association TRIVAPOR in order to save the boat - unfortunately too late. But over the years, Trivapor succeeded in raising funds and in recovering the engine of PS Ludwig Fessler. These obvious achievements motivated and ultimately lead to the purchase of the hull and finally to the glorious reconstruction of the boat.

PODCAST

Sébastien Jacobi wird im Juli-Schiffs-podcast von Daniel Barben (siehe vorgehenden Beitrag) interviewt.



Hasler Bootswerft Rotzloch: Seit über 95 Jahren Schiffbau

Autor: Heinz Amstad
Bilder: Bernd Nies, Archiv Hasler, Heinz Amstad

Rotzloch hat bedeutende Tage hinter sich: historisch beim Franzosenüberfall in Nidwalden oder verkehrsmässig, indem hier die SGV-Dampfer bis 1995 auf ihrer Alpenachse regelmässig anlegten. Vor 50 Jahren zog Rotzloch mit einem bekannten Dancing das Partyvolk an. Heute schürft die Steinag Rotzloch AG Kieselkalk ab für Gleisschotter und Strassenbrechsand, leben 50 Männer in einem Asylantenheim (kürzlich in einem Kinofilm dokumentiert) und Bootsbauer Thomas Hasler unterhält eine Werft in der dritten Generation.

Thomas Hasler führt das Bootsbauunternehmen in der dritten Generation; Im Hintergrund ein paar «Musterchen» der Bootswerft.
Thomas Hasler gère et conduit son entreprise en troisième génération. L'arrière-plan met au jour quelques réalisations récentes.
Thomas Hasler manages his yard in third generation. In the background a few recent realisations.



Auch der kleine Seitenraddampfer Liberty Belle von Beat und Marta Bolzern erfuhr im Rotzloch eine Totalerneuerung.

Le petit vapeur à aubes Liberty Belle, propriété de Beat et Marta Bolzern, fut rénové de fond en comble à Rotzloch.

The small paddle steamer Liberty Belle, owned by Beat and Marta Bolzern, was thoroughly overhauled at Rotzloch.

Sein Grossvater Heinrich Hasler hatte im Jahre 1927 im Rotzloch die ersten Schiffe gebaut. 1961 übernahm Vater Walter Hasler den Betrieb und seit 1998 ist nun Thomas Hasler zusammen mit seiner Frau Sandra am Ruder. Wurden früher ausschliesslich Holzboote gebaut, änderte sich dies ab den 1950er-Jahren: Der Stahlbau verdrängte den klassischen Holzbau. Später kamen als Werk-Rohstoffe Aluminium und Glasfasermaterialien hinzu. «Egal, ob aus Holz, Stahl oder Aluminium, entstanden sind in unserer Werft stets Schiffe der besonderen und individuellen Art», stellt Thomas Hasler erfreut fest. Weit über 200 Schiffe sind im Rotzloch in dieser Zeit vom Stapel gelaufen und schwimmen seither auf verschiedenen Schweizer Seen, einige davon sogar auf internationalen Gewässern. «Sie alle sind bis auf wenige Ausnahmen Einzelanfertigungen. Eine Ausnahme betrifft die Lieferung von zehn typengleichen Rettungsbooten für die Schweizer Armee.»

Der Start der heutigen Hasler-Werft ist der Autofähre Beckenried - Gersau zu verdanken. Der Stansstadter Unternehmer Alois Waser-Bucher beauftragte bereits 1927 Kaspar Burkhardt, Schiffbauer aus Üriikon bei Stäfa (Zürichsee), eine Autofähre zu bauen. Diese soll Beckenried (Ortsteil «Bode») mit Gersau (Ortsteil Wehri) verbinden, sodass für die Autos künftig der Umweg um den ganzen Vierwaldstättersee wegfällt. Zu diesem Zweck mietete die Zürcher «Schiffmacherei» Kaspar Burkhardt im nidwaldnerischen Rotzloch, am rechten Ufer des Alpachersees, ein Stück Land, das der Schreinerei Gosso gehörte. Für das eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement in Bern, das zuständig war für die Erteilung der Konzession für eine fahrplanmässige Schifffahrtslinie, war der Konzessionsantrag einer Autofähre Neuland und man

traute der Sache nicht so recht, zumal sich die Luzerner DGV in der Vernehmlassung vehement gegen die Eröffnung einer solchen Fährverbindung ausgesprochen hatte.

Da Alois Waser aber die Fähre bereits bestellt und Burkhardt deshalb den Mietvertrag im Rotzloch abgeschlossen hatte, musste die „Schiffmacherei“ wegen fehlenden Fahrerlaubnissen der zukünftigen Fähre umdisponieren. Das «Zweig-Geschäft Rotzloch» begann Vierwaldstättersee-Nauen zu überholen, reparieren, ergänzen und verbessern.

Übernahme der Werft Burkhardt durch Heiri Hasler

Aufgrund der Bestellung von Waser legte Burkhardt mit dem Bau der Fähre 1928 auch ohne Bewilligungen der neuartigen Transportart «Autos auf Schiff» los, nachdem im September im gleichen Jahr auf dem Bodensee die zweite mitteleuropäische Autofähre (nach jener auf dem Comersee) zwischen den beiden deutschen Städten Konstanz und Meersburg eröffnet wurde. Die Schale der Fähre entstand in der Werft von Burkhardt in Üriikon. Nach deren Fertigstellung wurde sie in vier Teilen über den Landweg nach Luzern transportiert, dort wieder zusammengesetzt und von einem Nauen ins Rotzloch zu Vorarbeiter Heinrich Hasler gezogen. Daraufhin erfolgte dort der Auf- und Ausbau der Fähre.

Bis das eidg. Eisenbahndepartement die Konzession ausstellte und die Fähre schliesslich ihren Betrieb aufnehmen konnte, stand sie einige Zeit betriebsbereit im Rotzloch. Am 8. Juni 1930 konnte dieser doppelsteuerbare Schiffstyp als erste «Kraftwagenfähre» der Schweiz den Betrieb aufnehmen. Ursprünglich war geplant, dass Heinrich Hasler nach dem Bau der Autofähre zurück nach Üriikon gehen würde. Der Bedarf an Renovationsarbeiten an

Nauen war jedoch so gross, dass er im Rotzloch sesshaft wurde. Einer Schrift der Ritterhaus-Vereinigung Üriikon-Stäfa ist zu entnehmen, dass der damals knapp 40-jährige Burkhardt erkrankte und seine «Dependance» im Rotzloch 1927 an seinen Vorarbeiter Heiri (Heinrich Emil) Hasler übergab. Heiri Hasler hatte bei Burkhardt bereits seine Lehre als Bootsbauer absolviert.

Wie Julia Hasler, die Tochter von Thomas recherchierte, wurde die Werftanlage von 1927 bis 1932 noch von Kaspar Burkhardt gemietet. «Nach dem Tod von Kaspar Burkhardt hat mein Urgrossvater Heinrich Hasler den Mietvertrag übernommen.» Im gleichen Jahr ist Heinrichs Sohn Walter (Grossvater von Julia) geboren. Dieser erlernte später bei seinem Vater Heinrich das Bootsbauhandwerk. Er heiratet 1964 Martha Odermatt. Thomas, das zweite von vier Kindern aus dieser Ehe, wird später die Werft übernehmen.

Neue Generation, neue Arbeitstechniken

Mit der neuen Generation hat sich die Arbeit geändert. Die Nauen wurden neu aus Stahl gebaut. Viele der bestehenden Lastschiffe wurden umgebaut, verlängert, erhöht und tragfähiger gemacht. Auch Klinkerboote aus Holz und Einbäume aus Stahl wurden häufig in Auf-

trag gegeben. Während dieser Zeit verzeichnete die Werft die Blüte des Fahrgastschiffbaus: Von 1960 bis 1998 wurden unter Walter Haslers Leitung 17 Fahrgastschiffe gebaut: Sechs davon für die Firma Charles Bucher, wovon fünf heute noch auf dem Vierwaldstättersee im Einsatz stehen. Pionierarbeit, wie damals mit der «Tellsprung», war 1961 der Bau des ersten Passagierschiffes der Hasler Bootswerft, der noch heute verkehrenden «Aurora».

Der Auftraggeber für dieses 50-Personenschiff war Toni Zimmermann aus Vitznau. Thomas Hasler erinnert sich: «Der Vertrag wurde mit einer Konventionalstrafe abgeschlossen, falls es zu spät abgeliefert würde. Um dies zu vermeiden, wurde Tag und Nacht gearbeitet.» Nachdem die Schale fertiggestellt war, wurde sie auf der Strasse nach Aarburg zur Karosserie-Firma CWA von Anton Frech transportiert, welcher den Aufbau machte. Für den Innenausbau kam das Schiff in die Hasler-Bootswerft zurück. Die «Aurora» diente massgebend als Referenzobjekt für die Hasler Bootswerft.

Julia Hasler: «Nach dem Tod von Landeigentümer Gosso im Jahr 1962 kam es bei seiner Schreinerei zu einem finanziellen Engpass. Daraufhin konnte Walter Hasler die zuvor gemietete Halle mitsamt der Liegenschaft

Das Modell von Erich Liechti zeigt die erste Autofähre der Schweiz, zugleich war sie der Initialsbau der heutigen Hasler Bootswerft. *Le modèle réalisé par Erich Liechti visualise parfaitement le premier bac à automobiles en Suisse. Il s'agit de la première réalisation du chantier Hasler.*

Erich Liechti's model visualises perfectly the first car-ferry in Switzerland. She was the first realisation of the Hasler yard at Rotzloch.



ADRESSE

Hasler Bootswerft
6362 Stansstad
Hasler-bootsbau@
gmx.net
hasler-bootswerft@
bluewin.ch



Den Bootsbau Hasler zeichnet eine vielfältige Produktionspalette aus.
 La construction navale Hasler se caractérise par une gamme de production diversifiée.
 Hasler Boat Building is characterized by a diverse production range.



Die Heimat der Hasler Bootswerft liegt am Ufer des Industriegeländes Rotzloch bei Stansstad, auf politischem Boden von Ennetmoos.

Le chantier Hasler est domicilié auprès de la rive de l'espace industriel à Rotzloch, commune politique d'Ennetmoos.

The home of the Hasler yard is situated at the shores of the industrial estate at Rotzloch; political entity is the village of Ennetmoos.

von Frau Gosso kaufen. Kurz nachdem der Kaufvertrag unterschrieben war, stellte sich heraus, dass auch die Firma Schnyder-Plüss grosses Interesse an diesem Land hatte. Sie versuchten noch mit allen Mitteln, den Kauf rückgängig zu machen. Walter war jedoch entschlossen und schaffte es, trotz den Steinen, die ihm in den Weg gelegt wurden, das nötige Geld zum Kauf des Landes zusammen zu bringen. Es war mit einem Kaufpreis von 220 000 Franken damals das teuerste Land in Stansstad.»

Und nochmals eine Autofähre

Da die Frequenzen der «Tellsprung» in den Jahren 1959 bis 1961 fast um das Doppelte stiegen, beschloss der damalige Eigentümer Otto Gander, die revisionsbedürftige «Tellsprung» zu vergrössern. Von 1963 bis 1964 wurde die Fähre erneut in die Hasler Bootswerft gebracht, um dort in Zusammenarbeit mit der Bodan-Werft die «Tellsprung» II zu bauen. Thomas Hasler: «Es kann schon fast von einem Neubau gesprochen werden, da von der alten Fähre lediglich die beiden Endsektionen verwendet wurden.»

Da die Bodan-Werft gleichzeitig noch viele andere Aufträge hatte, konnte sie nicht genügend weitere Fachkräfte nach Rotzloch in die Schweiz schicken. Um eine Verzögerung zu verhindern, wurde die neue Schale deshalb nach der Fertigstellung zum Ausbau an einheimische Firmen von Beckenried übergeben, so dass sie am 16. Mai 1964 wieder in Betrieb genommen werden konnte.

Die dritte Generation

Thomas Hasler (1966 geboren) ist bereits im Rotzloch und mit dem Bootsbau aufgewachsen. Er machte in der Werft seines Vaters die Lehre als Bootsbauer, welche er im Sommer 1986 abschloss. Im Jahr 1990/91 bildete er sich am deutschen Meisterprüfungslehrgang in Hamburg weiter. 1995 machte Thomas sein eidg. Diplom als Bootsbaumeister. Während 11 Jahre war er auch Experte bei den schweizerischen Abschlussprüfungen der Bootsbauer. Thomas heiratete 1998 Sandra Zumbühl; zusammen haben sie die zwei Kinder Timo (1999) und Julia (2001).

Wiederum verschiebt sich der Markt: Während der Bau von Nauen wegfällt, boomt der private Bedarf an Booten, deren Unterhalt und Reparaturen. Die öffentliche Hand bestellt Feuerlösch- und Rettungsboote. Thomas: «Über die Jahre wurden immer mehr Bootshäfen gebaut und die Anzahl der Yachten, Segler und Motorboote nahm mit zunehmendem Konjunkturaufschwung und immensen Bautätigkeiten zu. Privatpersonen gehören neu zu einem grossen Teil zu unserer Kundschaft. Die Vielseitigkeit am Beruf ist in der Werft auch mit dem

Einzug der Elektronik enorm interessant und herausfordernd.» Fünf Angestellte und ein Lernender plus Sandra und Thomas Hasler, die beide zu 100 % kräftig Hand anlegen, packen die Herausforderung an.

Hasler Bootswerft Rotzloch: construction navale depuis plus de 95 ans

Le chantier naval Hasler se trouve sur un terrain historique et industrialisé au Rotzloch près de Stansstad. En 1927, le grand-père Heinrich Hasler déménagea au Rotzloch à cause de la commande pour la première ferry automobile sur le lac des quatre cantons. En ce temps, Heinrich Hasler était encore le collaborateur du patron Kaspar Burkhardt à Uerikon/ZH. L'exécution de cette commande se faisait attendre à cause de la nouveauté «transport d'automobiles sur des bateaux». Entretemps Heinrich Hasler commençait à construire des chalands. Le ferry Tellsprung voyait le jour en 1930. En 1932, Heinrich Hasler est devenu le patron du chantier naval et aujourd'hui c'est la troisième génération Hasler qui construit, répare et améliore des bateaux au Rotzloch.

Hasler Bootswerft Rotzloch: More than 95 years of naval construction

Hasler's yard is situated on a historical and industrialised site at Rotzloch near Stansstad on the south-west arm of Lake Lucerne.

In 1927, grandfather Heinrich Hasler from Uerikon (Lake Zurich) who was working there for the shipyard of Kaspar Burkhardt, moved to Rotzloch in order to realize there the construction of the first car-ferry on Lake Lucerne. This so far unknown construction took its time and the ferry Tellsprung was ready for service only in summer 1930. In the meantime, Heinrich Hasler started to build motor barges. In 1932 Hasler, who so far worked on behalf of Burkhardt, settled at Rotzloch on his own behalf. Today, the third generation builds, repairs and improves all types of boats at Rotzloch.

STATISTIK

Im Portfolio der Hasler Bootsbau AG sind über 200 Boote aufgelistet:

- 1 Autofähre,
- 1 Autofähre-Umbau,
- 2 Seilfähren,
- 1 Prototyp des Tagflügelbootes Rinn-speed/Esor Zumikon,
- 4 Segelyachten,
- 17 Nauen,
- 46 Berufsfischerboote,
- 20 Arbeitsboote (davon 4 Seereinigungsboote),
- 2 Dampfboote,
- 29 Privatboote (davon 16 Fischerboote),
- 20 Fahrgastsschiffe,
- 34 Aluboote (davon 23 Rettungsboote mit Bugklappe)

HINWEIS

Vertiefte Recherchen und weitergehende Informationen sowie Quellen sind im (B)Logbuch der Schiffs-Agertur.ch nachzulesen (Kachel (B)Logbuch).

SCHIFFFIG

So wird SCHIFFFIG auch zu Ihrem Leibblatt - verpassen Sie keine Ausgabe des Schweizer Schiffsmagazins von Anfang an!

Bestellen Sie noch heute:

Per Mail:

schifffig@weberverlag.ch

Per Handy:



Per Post:

**unten stehenden
Talon ausfüllen**



- Ich möchte Mitglied werden des VDS-ASV und erhalte SCHIFFFIG als Vereinsorgan frei Haus (CHF 90.00)
- Ich möchte Mitglied werden der IG Schiffs-Agentur und von diversen Vorteilen profitieren (u.a. Bezug von SCHIFFFIG) CHF 90.00
- Ich bin Schiffsführer der Kat. B und möchte im Verband Union Swiss Nautic USN dabei sein (inkl. Bezug SCHIFFFIG) CHF 100.00
- Ich möchte ein Einzelabonnement von SCHIFFFIG bestellen zu CHF 45.00*

Bitte
frankieren

Vorname _____

Name _____

Strasse _____

PLZ/Ort _____

E-Mail _____

**SCHIFFFIG
Weber Verlag AG
Gwattstrasse 144
3645 Thun**

* Einzelabonnement: Schweiz CHF 45.00, DE und AT CHF 55.00
übrige Länder CHF 70.00