



OSB Journal

Nr.120

Juni 2024



Offizielles Cluborgan des
Oldtimerschiffer Bodensee e.V.

Erhaltung maritimer Kulturgüter auf dem Bodensee

www.oldtimerschiffer-bodensee.com





Ausgabe Nr. 120, Juni 2024

Impressum

Redaktion & Anschrift OSB
Anzeigenannahme
Lukas Pfammatter
Fotodesigner & Werbegestalter SBF
Postfach 12
Seestrasse 73
CH-8267 Berlingen
bilderwerkstatt@bluewin.ch
0041 +79 430 20 61
www.bilderwerkstatt.ch

Auflage: 100 Exemplare

Erscheinungsweise: 4x jährlich
März/Juni/September/Dezember

Redaktionsschluss:
10. des Vormonats

Druck: Druckhaus Müller OHG
D-88085 Langenargen

Herausgeber:
Oldtimer Schiffer Bodensee e.V.
Friedrichshafen &
Oldtimer Boot Club Zürichsee ©.

Titelbild: Arbon Classics
Fotos: Lukas Pfammatter
www.bilderwerkstatt.ch

Gewerbliche- private Inserate auf Anfrage.

Gesucht-Gefunden: Preise auf Anfrage

Bankverbindungen:
Kontodaten auf Anfrage.

Alle Fotos und Beiträge sind urheberrechtlich geschützt! ©



Arbon Classics, Schauplatz der Superlativen!

Inhaltsverzeichnis:

Seite 1:	Am Ruder stehen
Seite 2:	Der Redaktor hat das Wort
Seite 3:	Der Präsident OSB hat das Wort
Seite 4:	Inserat M TEC SAILS
Seite 5:	Jahresprogramm OSB 2024
Seite 6:	Inserat St. Züst & A. Gradmann
Seite 7:	Rückblick OSB MV 2024
Seite 8:	Inserat Bootswerft Kollmar
Seite 9:	Rückblick Arbon Classics
Seite 10:	Inserat Karlheinz Kaiser
Seite 11:	Rückblick Arbon Classics
Seite 12:	Inserat TOPLICHT
Seite 13:	Wer verdient Klassiker zu sein
Seite 14:	Inserat Vintage Star Class
Seite 15:	Wer verdient Klassiker zu sein
Seite 16:	Inserat DS HOHENTWIEL
Seite 17:	DS Rheinfall (Einladung)
Seite 18 - 21:	Stiftung HBZ
Seiten 22/23/25:	Buchvorstellung
Seite 24:	Inserat Jollenkreuzer

Umschlag hinten GREEN ESTATE



www.oldtimerschiffer-bodensee.com

Rechte und Haftung:

Kopieren und Nachdruck nur mit ausdrücklicher schriftlicher Bewilligung beider Vorstände. Für unverlangtes Einsenden von Bild- und Textmaterial wird keine Haftung übernommen. Redaktionelle Bearbeitung der Beiträge vorbehalten. Einsender müssen alle Rechte für die Publikation der Bilder und Texte haben und mit der honorarfreien Wiedergabe im OSB Journal und auf der Webseite einverstanden sein OSB & OBCZ: 2016

Hinweis zur allgemeinen Haftung

Der OSB & OBCZ und die Redaktion ist bemüht, die Inhalte richtig darzustellen. Sollten trotzdem Fehler vorkommen, übernimmt die Redaktion keine Haftung und bittet um eine Mitteilung per Mail. Bitte beachten Sie auch den nachfolgenden Haftungsausschluss, für die gesamte Webseite und das Journal Gültigkeit hat. Personen, welche nicht abgebildet werden wollen, können dies bei der Redaktion schriftlich melden.

Haftungsausschluss

User und Leser des Journals und der Webseite erklären sich mit den folgenden Nutzungsbedingungen einverstanden: Die im Journal und der Webseite veröffentlichten Texte und Bilder wurden sorgfältig geprüft. Die Redaktion hat das Recht Inhalte zu ändern oder zu ergänzen. Die Webseite und alle Bilder und Texte sind urheberrechtlich geschützt. Soweit nicht anders angegeben, gilt der OSB & OBCZ als Urheber.

Verantwortlich für den Inhalt dieses Journals:

Lukas Pfammatter Kontakte Seite 1

Haftungshinweis

Trotz sorgfältiger inhaltlicher Kontrolle übernehmen wir keine Haftung für die Inhalte externer Beiträge und Links. Für den Inhalt der Beiträge und verlinkten Seiten sind ausschliesslich deren Urheber Betreiber verantwortlich. der OSB & OBCZ lehnt jede Haftung ab.

Am Ruder stehen:



Präsident:
Axel Egger
axel.egger.mba@gmail.com

Vizepräsident:
Karlheinz Kaiser
k.kaiser@yachtwerft-bodensee.de

Schriftführer:
Rainer Knapp
grknapp@web.de

Schatzmeister & Adressverwaltung:
Lukas Pfammatter
Postfach 12
CH 8267 Berlingen
bilderwerkstatt@bluewin.ch

Sektion Segelschiffe
Sektion Maschinenbetriebene Boote
Sektion Jugendsegeln

Beiträge, Fragen und Informationen bekommst Du beim Vorstand des OSB

Webseite:
<http://www.oldtimerschiffer-bodensee.com>
Verantwortlich für die Webseite: Lukas Pfammatter

bilderwerkstatt@bluewin.ch
Wichtige Links im Web:
www.bsvb.info/aktuell
www.bodensee-hochwasser.info
<http://www.fky.org>
<http://dampfboot.de/>
<http://www.smcf.de>
<http://www.wyc-fn.de>
<http://www.segeln-fn.de>
<http://www.gaffrigsailinginwa.org>
<http://www.tallship-friends.de>
<http://www.thurgau-bodensee.ch>
<http://www.klassikwelt-bodensee.de>
<http://www.messe-friedrichshafen.de>
<http://www.laedine.de>
<http://www.vss-ev.de>
<http://www.piekfall.info/index.htm>
Weitere Links auf unserer Webseite!

Das Journal ist das offizielle Publikations- Organ des Oldtimer-Schiffer-Bodensee e.V. mit Sitz in Friedrichshafen und des Oldtimer Boot Club Zürichsee mit Sitz in Rapperswil.

In diesem Journal werden sämtliche, der Redaktion bekannten Vereinsaktivitäten publiziert und falls nötig, auch mit Anmeldeformularen versehen.

Beiträge seitens der Mitglieder sind sehr erwünscht. Bilddaten bis 2 GB können mit Angabe des Redaktions-E-Mails via: www.wetransfer.com übermittelt werden.
Bitte Redaktionsschluss beachten!

Alle Beiträge sowie sämtliche Fotos sind urheberrechtlich geschützt und für eine Weiterverwendung ist die schriftliche Einwilligung der Redaktion zwingend notwendig. Bei zur Verfügung gestellten Fotos setzen wir die Verwendung zwingend voraus.

© Fotos und Reproduktionen in dieser Ausgabe: Lukas Pfammatter, Yvonne Scheiwiler, OSB-Archiv. OBCZ Archiv
(Inserate ausgenommen)



Das Seemuseum Kreuzlingen stellt diesen Lacustre aus. (siehe Buchvorstellung ab Seite 22)



Der Redaktor hat das Wort

Liebe Mitglieder-innen, liebe Mitglieder.

Das Frühjahr hat es mit uns gut gemeint, für einmal haben sich die Vermutungen bestätigt, dass der Boden- und Untersee nicht wie befürchtet, immer weniger Wasser führt, nein zu Saisonbeginn konnten alle Steg- und Bojenplätze mit ungewöhnlich viel Reserve unter dem Kiel belegt werden.

Auch unsere Mitgliederversammlung war wie üblich besucht, der Sitzungsraum war gut gefüllt und alle Traktanden (TOP) konnten einstimmig abgearbeitet werden.

Erfreulicherweise ist auch das Interesse an „gesucht - gefunden“ nach wie vor gross und immer wieder treffen Anfragen ein.

Die Ausgabe des OSB Journal 120 ist umfangreich wie nie zuvor, es treffen mehr Beiträge ein als wir platzieren können und so wird das Journal zunehmend interessanter. Als Redaktor versuche ich, möglichst allen Oldtimer gerecht zu werden, ob unter Segel oder maschinenbetriebene oder unter Dampf.

Der für unser OSB-Programm grösster Anlass in diesem Jahr ist „arbo classic“ auch wieder Geschichte, der Besucherstrom ist doch sehr beeindruckend und immer wieder gibt es interessante Kontakte. Arbo Classic und der Oldtimersteg wie die BTW sind für uns betreffend Neumitgliederkontakte sehr interessant, da wir unsere Anliegen 1:1 präsentieren können. Da braucht es keine Flyer und keine Inserate, der interessierte Besucher sieht uns so wie wir eben sind, und dies in sogenannter Echtzeit. Dann kann jeder selber entscheiden, ob er sich in unserem Verein wohlfühlt.

Es freut mich besonders, eine Buchvorstellung im nautischen Bereich aus den Reihen unserer Mitglieder vorstellen zu dürfen. Yvonne Scheiwiler ist uns von Begegnungen an der arbo classic bekannt.

Dann haben wir am 31.8.2024 ab 14.00 Uhr in Berlingen eine Einweihung der neuen Vitrine am dortigen Dampfkessel, welcher als Publikumsmagnet direkt an der Schiffflände steht. Auf Anmeldungen sind wir angewiesen, damit der Apéro nicht zu mager ausfällt. Also Ihr seid herzlich Willkommen.



Der Präsident OSB hat das Wort



Wo sind sie denn?

Beim Schreiben dieser Worte bin ich auf der arbon classics. Es sind sieben OSB-Schiffe da und wir haben eine gute Zeit miteinander. Wir waren vom Organisationskomitee der arbon classics zum Apéro auf der Österreich eingeladen und das war bei herrlichem Wetter und guter Stimmung ein ganz sehr schönes Erlebnis. Einige haben sich entschuldigt, dass sie nicht kommen können, da das Schätzle noch gar nicht eingewassert sei. Diverse Reparaturen und Veränderungsarbeiten sind noch nicht abgeschlossen. So scheint es auch anderen nicht-Oldtimern zu gehen. Wenn ich bei diversen Häfen vorbeischaue und mich mit den Hafenmeistern unterhalte und sie auf die ganzen freien Plätze anspreche, erhalte ich überall nur Mutmassungen nach dem Motto wo sind sie denn? Allerhand, nicht nur schiffsbedingte Verzögerungen, machen die Zeit mit dem Schiff auf dem Wasser rar. Zu allererst hört man Arbeitsbelastung, dann familiäre Verpflichtungen (Enkeldienst) und leider auch immer mehr gesundheitliche Störungen, die die Saison auf dem Wasser entgegen mancher Pläne verkürzen. Umso wichtiger ist die Zeit mit dem Schiff, denn nicht mehr selbstverständlich. Gerade unsere Kulturgüter bieten die einmalige Chance den „slow down“ ohne grossen Reise- oder Buchungsaufwand auf eigenem Kiel zu verwirklichen. Hier am Bodensee, ohne Tide und sonstige grosse nautische Restriktionen, können wir auf's Wasser und die Zeit geniessen. Und wenn ihr die neue Ausgabe des OSB-Journals in den Händen haltet und nicht gerade auf dem Wasser seid, auch dann viel Lesevergnügen. Lukas hat diesmal eine etwas umfänglichere Ausgabe zusammengestellt, die manchen Leckerbissen enthält.

In diesem Sinne, Leinen los und mehr Zeit auf dem Wasser verbringen!

Nochmal eine gute Saison 2024 und immer eine Handbreit Wasser unter'm Kiel wünscht Euch

herzlichst
Euer Axel



Kompetenz vor Ort
persönliche Beratung ¹⁾
auf Sie zugeschnittene Segel ¹⁾
Produktion in Lindau



1) Testen Sie doch, was dies bedeutet ...

M Tec Sails - Markus Rösch
Zechwaldstrasse 1
88131 Lindau
Telefon +49 (0) 8382 947850
Email: markus@mtecsails.de
www.mtecsails.de

Jahresprogramm OSB 2024



Definitives Jahresprogramm, aktuell immer auf unserer Webseite.

Samstag 31. August 2024 Schifflande Berlingen, 14.00 Uhr:

Einweihung der neuen Vitrine beim 1995/96 geborgenen Dampfkessel des Raddampfers „RHEINFALL“, welcher vor Berlingen 1869 explodiert ist.

Anwesend: Dorfverein, Vertreter der Gemeinde, hoffentlich einige Dampfboote.



25. bis 29. September 2024, INTERBOOT

Oldtimersteg wird definitiv durchgeführt

Stegfest Samstag 28. September nach der Rangverkündigung der Oldtimerregatta

Oldtimerregatta SMCF Samstag 28.9.2024



Inserate



Stefan Züst · Bootsbauhandwerk

www.holzboot.ch



AG Farbenmarkt
Farbengroßhandel

A. GRADMANN

A. GRADMANN Handels GmbH
Farbenmarkt - Farbengroßhandel
Carl-Benz-Straße 8
D-78467 Konstanz
Tel.: +49-7531-55561
info@gradmann.de

HEMPEL

DE IJSSSEL
COATINGS

OWATROL

SANTORIN

sonett
ÖKOLOGISCH KONSEQUENT

International
yachtpaint.com

EPIFANES



Rückblick MV OSB 2024



Unsere Mitgliederversammlung OSB 2024, welche am 23. März im Hotel City Krone Friedrichshafen, bei bestem Segelwetter stattfand, war erwartungsgemäss wie üblich gut besucht, der Saal war bis auf 2 Plätze gefüllt.

Rainer Knapp führte routiniert durch die TOP`s und soweit alle Punkte wurden einstimmig verabschiedet. Die Unterlagen der MV 2024 sind jeweils auf unserer Webseite im geschützten Bereich ein zu sehen. Dies sind der Jahresbericht des Präsidenten, unser EURO-Gesamtvermögen, der Haushaltvoranschlag OSB 2024 und das Versammlungs-Protokoll.

Der Schatzmeister hat darauf hingewiesen, dass ebenfalls im geschützten Bereich die OSB-Mitgliederschiffsliste mit Fotos und Daten zu sehen sind und es sehr erfreulich wäre, wenn Mitglieder ein Foto der Crew und die Handynummer wie auch die Mailadresse hinterlegen, diese Daten sind dem Schatzmeister ein zu reichen. Da wir ja nicht wie ein Ortsverein im gleichen Hafen liegen, kann dies bei der Kontaktnahme auswärts behilflich sein. Ist aber nach wie vor auf freiwilliger Basis.

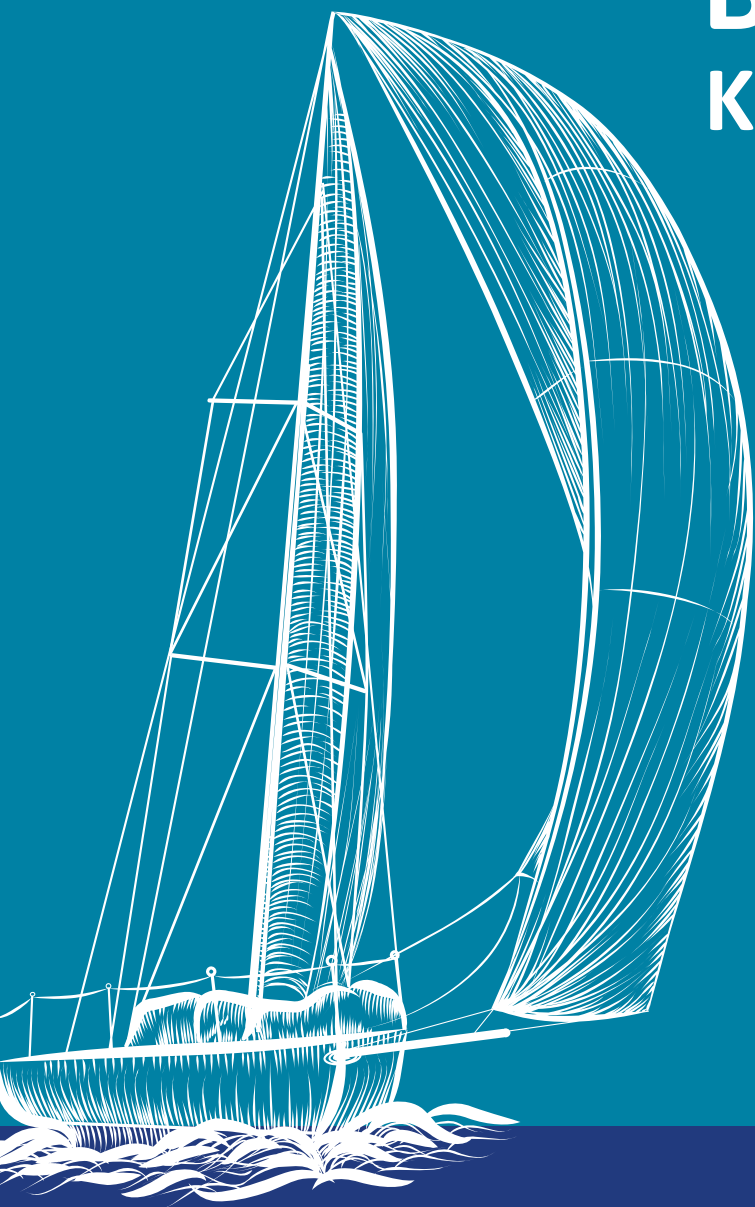
Weiter hat Hans-Ulrich Züllig über die neue Ausgabe der ARBON CLASSICS berichtet, ein Anmeldeformular war umgehend für die Schiffe ist auf unserer Webseite aufgeschaltet, da der Platz beschränkt war. Man beachte auch den Rückblick in dieser Ausgabe auf Seite 9.

Zum Schluss hat Lukas Pfammatter mit einem Kurzfilm das indische Bundesland Gujarat vorgestellt und mit Film- und Fotoaufnahmen die Werft in Mandvi vorgestellt, wo für uns in unvorstellbarer Grosse Holzboote von Hand, meist mit Manneskraft in 5 - 6 Jahren hergestellt werden. Zu der Zeit waren gut 6 solche Boote gleichzeitig im Bau. Das Grössenverhältniss kann man aufgrund der untenstehenden Bilder erahnen.



BOOTSBAU mit LEIDENSCHAFT

**Bootswerft
Kollmar GmbH**



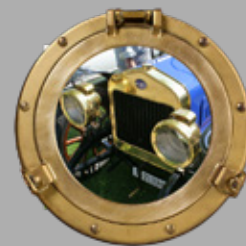
- Holz und GfK –
Neubau und Reparaturen
- Teakdecks, Holzbearbeitung
- eigene Lackiererei
- Restaurierung, Refit
- Fullservice
inklusive Bootslagerung
- Motorenwartung,
Elektrik, E-Motoren

Öschweg 45 | 88085 Langenargen

Tel. +49 7543 2452 | info@bootswerft-kollmar.de

www.bootswerft-kollmar.de

Rückblick Arbon Classics



Einfach sehenswert und auf jeden Fall war es einen Besuch wert



Die 9. arbon classics vom 25./26. Mai ist gerade Geschichte und die grosse Schau über die Mobilität vergangener Zeiten hatte schon sehr viel zu bieten. Die Wunder der Technik sind zwar auch in verschiedenen Museen zu bewundern, hier jedoch leben sie auf, schwimmen, fliegen, fahren und knattern, man sieht, sie funktionieren heute noch bestens. Im Voraus war ich gespannt auf das Dampfschiff DS SEERHEIN, jedoch habe ich es leider nicht gesehen..

Dieses Jahr war auch das Thema Sonderschau Tankwagen beim Saurer Museum angekündigt. Wie die Veranstalter erwähnen, war alles unterwegs mit einer Geschwindigkeit von 2 km/h bis 1700 km/h. Das war allerdings auch zu hören...

Im alten Hafenbecken war u.a. auch der Oldtimer Schiffer Bodensee zu Gast, so ergaben sich wiederum interessante Kontakte und Gespräche. Ein durchaus bemerkenswerter Anlass der auf Basis freiwilliger Arbeit und Organisation durchgeführt wurde und sich jedes Mal mehr ausdehnt, bis in die Altstadt von Arbon. Der bescheidene Beitrag von CHF 5.00 für einen Button bezahlt man gerne um all diese Prachtexemplare zu betrachten. Leider ist an diesem Wochenende auch der erneute Versuch das DS Sämtis zu bergen, gescheitert.

Der OSB ist als Verein beim Verein arbon classics Mitglied.

(Fortsetzung Seite 11)



Yacht-Service Karlheinz Kaiser

*Vollservice ist unsere Stärke
Qualität unsere Passion!*



- Holzarbeiten
- Reparaturen
- Osmosebehandlung
- Pflege & Instandhaltung
- techn. Erweiterungen
- Rigg- & Motorenservice
- Re-Fit von Oldtimern
- mobile Werft
- Winterlager



Karlheinz Kaiser
Säntisstr. 31
88079 Kressbronn

mobil 0172 / 8322773
fon 07543 / 9346542
fax 07543 / 9600645

www.yachtwerft-bodensee.de

k.kaiser@yachtwerft-bodensee.de

Rückblick Arbon Classics

Einfach sehenswert und auf jeden Fall war es einen Besuch wert



Besonderheiten aus dem Ausstellungsgelände 2024



TOPLICHT

Schiffsausrüster für traditionelle Schiffe und klassische Yachten • Werftausrüstung

Ausrüstung für Klassiker



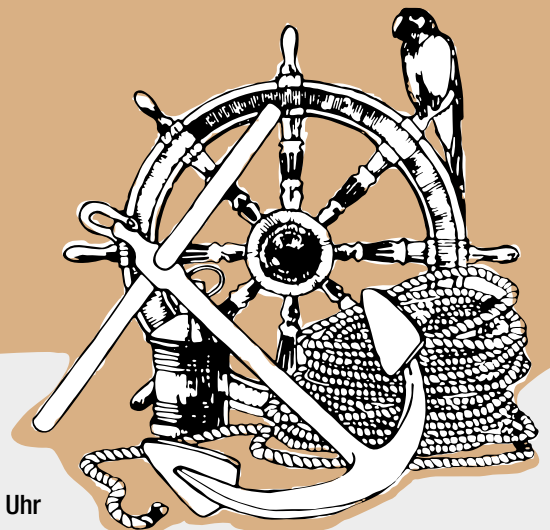
... alles, was das
Segler-Herz begehrt.

www.toplicht.de



TOPLICHT GmbH
Schiffsausrüstung | Werftausrüstung
Notkestraße 97, 22607 Hamburg

Öffnungszeiten: Mo - Fr: 09.00 - 18.00 Uhr | Sa: 09.00 - 13.00 Uhr



Wer verdient Klassiker zu sein?



Ein provokativer Blick unters Deck

Um es vorweg zu nehmen, dies ist kein Versuch, an den Statuten des OSB zu knabbern. Jedoch möchte ich aufgrund vielen Gesprächen während des ganzen Jahres, dieses Thema einmal abhandeln. Es geht darum, aus welchem Material ein Klassiker oder Oldtimer bestehen soll, muss, kann. In unseren Statuten steht klar, Holz oder Stahl, nebst allen anderen Definitionen.

Auch ist klar, dass wenn es durch die Anerkennung von GFK-Klassiker im OSB eine starke Zunahme gäbe, Anlässe wie die BTW, Arbon oder den Oldtimersteg in FN in dieser Form nicht mehr durchführbar wären. Noch erinnere ich mich an die erste BTW mit über 80 Teilnehmenden Schiffen.

Ich staunte nicht schlecht, an der ersten BTW 1991, als ich den Gaffelkutter von Klaus Kramer betrat, er war doch mein Gaffel- Lehrmeister, als er mir erklärte, sein Rumpf sei aus GFK.

Inwendig glich das wunderschöne Boot doch eher einem Museumsschiff, komplett ausgestattet von TOPLICHT Hamburg.

Zweifellos ein wunderschöner Anblick, jedoch der Rumpf eben nicht aus Holz oder Stahl.. Trotzdem hat er die BTW und Oldtimertreffen in Bodman bereichert schon mal mit der Optik. Das Deck, das Rigg und der gesamte Innenausbau eben wie ein Original. Mitgesegelt natürlich ausser Konkurrenz.

Ab und zu versucht auch mal jemand mit einem optisch schönen Klassiker bei uns Mitglied zu werden, aufgrund unserer definierten Statuten natürlich ohne Erfolg. Trotzdem gibt es einerseits Bootsbauer in England, Schweden, Norwegen und Dänemark die Boote mit anderen Materialien anbieten, trotzdem nach alten Vorbildern ihre Boote bauen, aber eben....

Selber habe ich nach meinem Holzpirat von 1945, welcher ich ab 14 Jahren segeln durfte, später einen norwegischen Klassiker gesegelt, welcher als Fibberglas gebaut war, bis ich dann eben auf die TARA umgesattelt habe.



Gaffelkutter „Lise von Buz“
Baujahr 1989, GFK-Rumpf

Holz, Stahl, Alu oder GfK , alt bleibt alt, oder?

Beitrag von Markus Mayer. Es legt ein wunderschöner Holz 45 er am Oldtimersteg an. Passt in die Formel. Ist aber formverleimt und hat ein leistungsfähiges Alurigg. Eine große wohnliche Kajüte. Aber die Form hat mit den tradierten eleganten Linien der 45 er gar nichts am Hut. Ist das ein Klassiker nur weil er aus Holz ist und in die Vemessung passt? Eine Sonderklasse in Kunststoff, identischer, klassischer Riss, elegante Linien. Wie viel Holz muss dabei sein um es zum Oldtimer zu machen? Ein 22er mit 99% originalen Mahagoni-Planken, aber mit modifiziertem Alu-Rigg? Was lässt man bei der Segelgarderobe noch durch? Baumwolle, Dacron in 6 inch Bahnen, leicht mit eingefärbten Gilb dekoriert. Augen von Hand eingenäht oder einfach verpresst mit V4a Ösen?

Fortsetzung Seite 15



VINTAGE
STAR
CLASS



2024 RACES

MAY 25-26, 2024
BREGENZ, LAKE CONSTANCE
AUSTRIA

AUG 31-SEPT 1, 2024
ZURICH, LAKE ZURICH
SWITZERLAND

Wer verdient Klassiker zu sein?

Ein provokativer Blick unters Deck



Masten aus Holz, mit Carbon inlays, Alu, Carbon mit Holzoptik? Selbstholende Zweigangswinschen aus Edelstahl oder nur Tufnol oder Bronze als Basismaterial? 9 Latten aus Holz oder GFK oder Karbon? Ein Stahlschiff, one of, aber gerade 40 Jahre alt? Ein Kutter nach den alten überlieferten Linien der nordischen Fischerboote in der Werft lange Zeit erst in Holz geklinkert, dann in GFK vervielfacht.? Muss der Motor ein Schwungrad von 20 KG haben? Ein Lacustre in GFK, aber mit Holzaufbau incl. Deck? Ein Bijou- 30er aus der Form von der Reichenau? Ein Neubau mit großem Nahmen ohne eine einzige Schraube aus dem alten Boot? Aus Holz aber formverleimt? Wer hat noch mehr Beispiele und Input um die Extreme auszutesten? Warum ich frage? Ganz einfach. Es kommt meine Meinung nach eine Welle von gut gepflegten oder aber bereits kernsanierten Klassikern aus Kunststoff auf uns zu. Wollen wir die Regeln dafür gemeinsam aufstellen, gerne auch in Anlehnung an bewährte Konzepte? Und den mutigen Ersten eine Heimat bieten mit Raum zur Entwicklung? Nachhaltigkeit wird meiner Meinung nach genau so erzeugt und gefördert. Ich denke es würde uns nur stärken. Die ganzen Viertel und Halbtonner, zum Beispiel ein Stück veritable Yachtgeschichte. Auch haben sich da ja schon viel schlaue Leute Gedanken gemacht. Klar, jedem dürfte mit dem Verfasser klar geworden sein was der Auslöser war. Der Kauf und die Restauration meiner MOLLY. Zunächst: wir sind keine Museumskuratoren. Es fehlt an Geld, Möglichkeiten, Zeit und evtl. auch an Sachkunde. Vor allem haben wir ein anderes Ziel als ein Museum. Kurz: Nicht die Bewahrung der Asche sondern die Weitergabe des Feuers ist unser Bestreben. Ein Museum, eine Witklichkeit in vollem Betrieb, unter zweckbestimmter Benutzung. Aber mit Zugeständnissen an die Benutzbarkeit und Sicherheit unserer schwimmenden Kulturgüter. Und der Förderung unserer segelnden Gemeinschaft. Seid versichert, es liegt mir nichts ferner als irgend jemand auf die Schot zu treten oder einen Kratzer in Lack zu machen. Es geht auch nicht um Vorteile für mich. Aber lassen wir uns auf eine Diskussion ein. Es kann uns nur weiterbringen. Wer eine Idee zu einem Format hat wie wir die Stimmen dazu aus unserer Mitgliedschaft auswerten könnten, bitte melden. Lasst nicht den Lukas immer die ganze Arbeit machen.

Herzlichste Grüße,

Markus von derPUSTEBACK (Sommer)MOLLY (Winter)

Historische Schifffahrt Bodensee



DAMPFSCHIFF

HOHENTWIEL

1913

MOTORSCHIFF

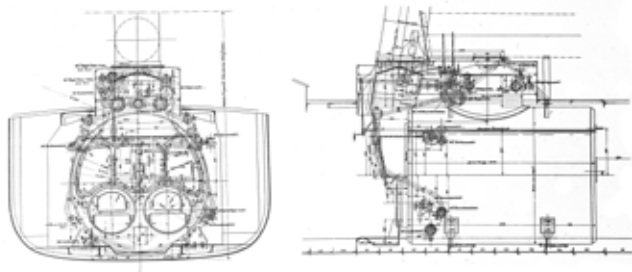
OESTERREICH

1928

www.hs-bodensee.eu

DS „Rheinfall“

Kleine Einweihungsfeier mit Apéro am Untersee/Berlingen



Der Glattdecker „Rheinfall“, später umbenannt in „Neptun“, war ein Glattdeck-Dampfschiff mit Schaufelradantrieb, das auf dem Bodensee und dem Hochrhein verkehrte.

Das Schiff wurde von der Firma Escher, Wyss & Cie. erbaut und 1865 zusammen mit dem Schweslerschiff Arenaberg von der Schaffhausener Dampfboot AG in Dienst gestellt. Es verkehrte auf der Strecke von Schaffhausen nach Konstanz, wobei Schaffhausen der Heimathafen war.

Am 20. Dezember 1869 kam es bei der Wegfahrt von Berlingen, nahe der Anlegestelle, auf dem Schiff zu einer Kesselexplosion, bei der sieben Personen sowie mehrere Rinder getötet und weitere verletzt wurden. Das Schiff sank sofort. Der Kessel wurde 1995 geborgen und steht als Denkmal an der Schiffsanlegestelle. Der Unfall wurde 1935 auf dem Gemälde „Schiffsuntergang vor Berlingen“ des Malers Adolf Dietrich als Szene nachgestellt. Noch heute hängt an der Anlegestelle Berlingen die Schiffsglocke der „Rheinfall“ zur Erinnerung.

Zwei Jahre nach dem Unfall, im Jahr 1871, wurde das gesunkene Schiff gehoben, repariert und unter dem neuen Namen „Neptun“ erneut in Dienst gestellt. 1922 sank es ein weiteres Mal bei Reparaturarbeiten in der Werft, wurde aber erneut gehoben und weiter betrieben, bis es schliesslich 1939 verschrottet wurde.

1969; Beim Bau der Stedi-Seemauer und der dazugehörigen Aufschüttung wird der Kamin des Raddampfers geborgen und zur Schau gestellt.

1995; Im März wird nach monatelangen Vorbereitungen der Dampfkessel vor Berlingen von der Tauchsportgruppe Kreuzlingen angehoben und mit einem Pneukran gehoben.

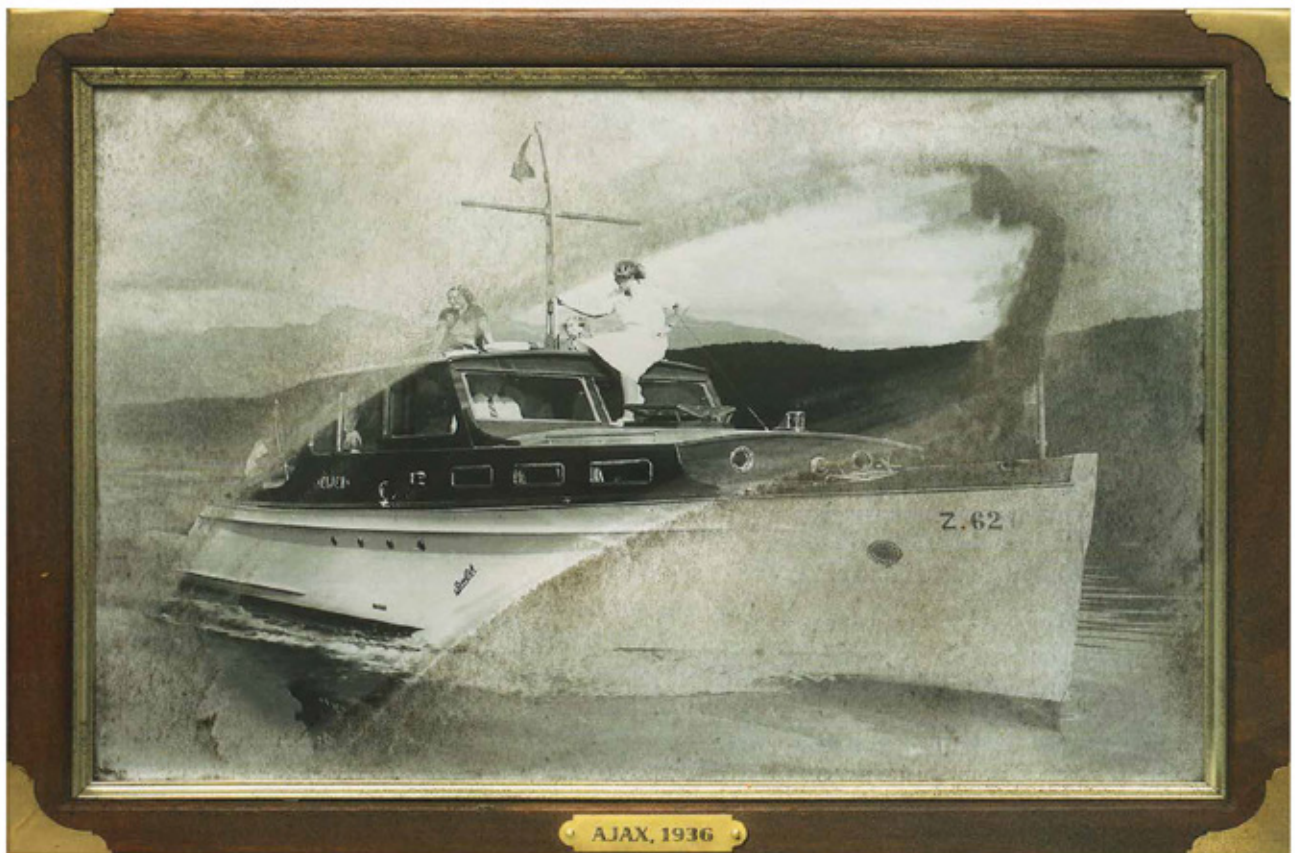
1996; Seit März ist der konservierte Dampfkessel als Kulturgut von der Gemeinde Berlingen ausgestellt.

2023 wurde der Schaukasten durch Lukas Pfammatter (bilderwerkstatt.ch) erneuert.

Bildquellen: Stadtarchiv Schaffhausen und Archiv bilderwerkstatt.ch.

Die Einweihungsfeier findet am 31 August 24 an der Schifflände Berlingen am Untersee TG 14.00 Uhr statt. Bei guter Witterung begrüßen wir einige Dampfboote am Steg. Kleiner Apéro mit Snaks. Anmeldung beim Redaktor bitte auf bilderwerkstatt@bluwin.ch

*Unsere 10 historischen Boote aus Zürcher
Produktion sind bald 1000 Jahre alt*



**HISTORISCHE
ZÜRICHSEE
BOOTE** 

Stiftung HZB

seit 2007

Zwei Fahrgastschiffe für jedermann *Zürichsee: TUGENIA, 1904*



Das elektrische Salonboot wurde von Johannes Faul 1904 in Zürich-Wollishofen gebaut. Es ist 10m lang und 2m breit und als kleines Fahrgastschiff (Taxiboot) für 12 Personen plus Schiffsführer zugelassen.

Das Boot kostet 280 Fr. pro Stunde.

Buchung über www.taxiboot.zuerich

<https://taxiboot.zuerich>



Pfäffikersee: HECHT, 1911



Das elektrische, offene Fahrgastschiff wurde 1911 von Emil Leemann in Pfäffikon ZH gebaut. Es ist 10m lang und 1.90m breit und als kleines Fahrgastschiff (Taxiboot) für 12 Personen plus Schiffsführer zugelassen.

Eine Rundfahrt ab/bis Pfäffikon ZH kostet 180 Fr. und dauert ca. 1h.

Buchung über www.stiftunghzb.ch/hecht-buchen

www.stiftunghzb.ch/hecht-buchen



Sechs Boote im Bootssharing, für Mitglieder mit Ausweis



ANNIE, 1912 vom Emil Leemann in Pfäffikon ZH gebaut, ist ein offenes «Pläsierboot» mit faltverdeck. Sie ist 9.50m lang und 1.92m breit und für 13 Personen inkl. Kapitän zugelassen und hat ihre Heimat in Wädenswil.

FRÖSCH, 1921 von Suter & Portier in Meilen gebaut, ist ein Backdeckkreuzer mit Kabine. Sie ist 8.50m lang und 2.30m breit und für 14 Personen inkl. Kapitän zugelassen und hat ihre Heimat in Stäfa.



MONA LISA, 1926 von Suter & Portier in Meilen gebaut, ist ein «45er Nationaler Kreuzer» mit Kabine. Sie ist 10.50m lang und 2.20m breit und für 6 Personen inkl. Skipper zugelassen und hat ihre Heimat im Hafen Rapperswil.

AJAX, 1936 von John Faul in Horgen gebaut, ist ein Wee-kend-Kreuzer mit Kabine, Salon und offenem Heck. Sie ist 10.50m lang und 2.50m breit und für 13 Personen inkl. Kapitän zugelassen und hat ihre Heimat in Wädenswil.



FLANEUR, 1945 von Felix Portier in Meilen gebaut, ist ein offenes Runabout mit Torpedheck und Originalmotor. Sie ist 8.50m lang und 1.98m breit und für 7 Personen inkl. Kapitän zugelassen und hat ihre Heimat auf der Halbinsel Au.

HANALEI II, 1952 von den Gebrüdern Faul in Horgen gebaut, ist ein kleines, offenes Runabout mit Originalmotor. Sie ist 5m lang und 1.67m breit und für 3 Personen inkl. Kapitän zugelassen und hat ihre Heimat im Schanzengraben in Zürich.



Zwei Ruderboote im Bootssharing, für Mitglieder (kein Ausweis nötig)



VICTOR, 1921 von Johannes Faul in Horgen gebaut, ist ein Stehruderboot mit Stehrudern hinten, Sitzrudern vorne und einer Bank für Gäste. Es ist 5.53m lang und 1.42m breit und für 4 Personen zugelassen und hat seine Heimat auf der Halbinsel Au.

Mitglied werden, um die Boote selbst zu steuern (Bootssharing)

Wenn Sie über die entsprechenden Führerscheine (Kat. A für Motorboote bzw. Kat. D für Segelboote) verfügen und dem Oldtimer Boot Club Zürichsee (www.obcz.ch) als Aktivmitglied beigetreten sind, können Sie Kapitän bzw. Skipper werden. Dazu leisten Sie einen Beitrag ans Stiftungskapital und absolvieren eine Ausbildung auf AJAX bzw. MONA LISA mit Prüfung. Für die Ruderboote braucht es keinen Ausweis, aber auch eine Einführung. Detaillierte Informationen finden Sie auf www.stiftunghzb.ch



REGULA, 1931 von Suter & Portier in Meilen gebaut, ist ein Stehruderboot mit Stehrudern hinten, Sitzrudern vorne und einer Bank für Gäste. Es ist 5.20m lang und 1.35m breit und für 5 Personen zugelassen und hat seine Heimat an einer Steganlage in der Limmat in Zürich.

Unsere Boote mieten?

Im Gegensatz zu den beiden Fahrgastschiffen vermieten wir unsere Sharing-Boote nicht an Externe. Mitglieder des Oldtimer Boot Clubs Zürichsee können Gönner werden, indem sie einen Gönnerbeitrag leisten. Je nach Höhe des Beitrags bedankt sich die Stiftung mit einer Ausfahrt und stellt dafür einen Kapitän. Informationen dazu finden Sie auf www.stiftunghzb.ch



<https://stiftunghzb.ch>

STIFTUNG HZB HISTORISCHE ZÜRICHSEE BOOTE
HARDEGGSTRASSE 21B 8049 ZÜRICH SCHWEIZ
AHOI@STIFTUNGHZB.CH
WWW.STIFTUNGHZB.CH

Spendenkonto
Zürcher Kantonalbank, 8001 Zürich
IBAN CH22 0070 0114 8023 9028 7

Buchvorstellung

«Historische Schiffe auf Schweizer Gewässern» unseres Mitglieds Yvonne Scheiwiller



2022 ist ein Buch über historische Schiffe herausgekommen. Es geht dabei um über 60 Jahre alte Ruderboote, Segelyachten, Dampf-, Motor- und Elektroschiffe sowie Lastkähne und «Schiffe des Theseus». Zu den «Schweizer Gewässern» gehören alle Grenzgewässer und insbesondere auch der Bodensee.

Ob das Alter von 60 Jahren richtig ist, um Schiff als historisch zu definieren, kann man sich fragen. Man kann aber noch ganz andere Fragen stellen: jene zum Beispiel, ab wann ein altes Schiff zu einem neuen wird: wenn es die ursprüngliche Dampf-

maschine verliert oder eine neue bekommt? Wenn die Holzschale gegen eine aus Stahl ausgetauscht wird? Wenn das historische Interieur eines Seglers zerstört wird? Diese Fragen können nicht beantwortet werden – schon die Alten Griechen suchten mit der Denkfigur des «Schiffs des Theseus» eine Antwort zu finden. Die Antwort, welche hier gegeben wird, ist jene, dass ein altes Schiff sich selbst bleibt, wenn seine Geschichte plausibel weitererzählt werden kann. Das bedeutet zum Beispiel, dass das im 2. Weltkrieg stark zerstörte Motorschiff ÖSTERREICH immer noch die alte ÖSTERREICH ist. Auch die in den 1950er Jahren stark veränderten Motorschiffe THURGAU und ZÜRICH sind noch die alten, natürlich auch die HOHENTWIEL und die erstaunliche Anzahl von deutschen und österreichischen Motorschiffen aus den 1930er Jahren.



Die MÖVE ist die letzte Zeugin der Güterschleppboote, stammt von 1877 und war bis 2005 als Infrastrukturschiff im Dienst.



In der Werkstatt des Weidlingsbauer Urs Köhler in Thayngen

Immer wieder vor kommen auch Rekonstruktionen von Schiffen. Besonders interessant ist hierbei der in Immenstaad beheimatete Lastsegler ST. JODOK, der eine Rekonstruktion eines in den 1920er Jahren verschwundenen Typs eines Bodensee-Segelschiffs ist. Grundsätzlich gelten Rekonstruktionen als schlecht, weil sie suggerieren, ein Original könne jederzeit wieder gebaut werden und man müsse den Originalen keine Sorge geben. Es ist wichtig, die Originalschiffe in gutem Schuss zu halten. Wenn aber einmal ein Schiffstyp ganz verschwunden ist, so mag eine Rekonstruktion immerhin das Gefühl des Segelns auf einem Lastkahn aufleben lassen. Es ist spannend, mit der ST. JODOK bei plötzlich aufkommendem Starkwind in einen rettenden Hafen zu segeln. Freunde von Lastsegelschiffen sollten unbedingt nach Lausanne und Genf fahren, wo noch zwei Originale der «Barques à voile latine» erhalten sind und Segeltörns anbieten.

Die Kapitel des Buches sind gleich geordnet wie das Kursbuch: Es beginnt in der Westschweiz mit dem Genfersee und dem Lac de Joux sowie dem Lac des Brenets, geht via die Juragewässer zu den Seen des Berner Oberlandes, dem Vierwaldstättersee und den Seen des Tessins, zum Zürichsee und endlich zum Bodensee und dem Rhein um bei den kleinen Bündner Seen Lej da Segl und Lago di Poschiavo zu enden.

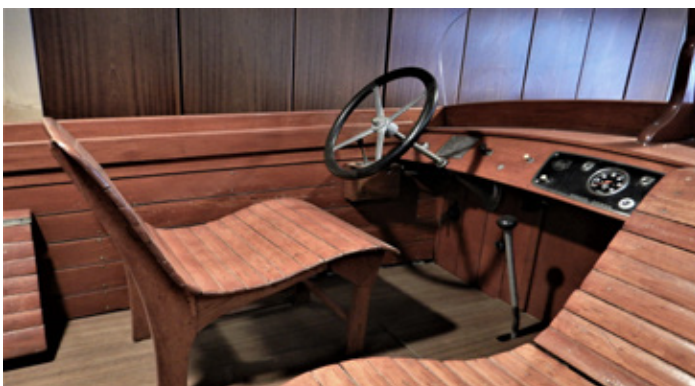
Buchvorstellung

«Historische Schiffe auf Schweizer Gewässern» unseres Mitglieds Yvonne Scheiwiller



Die AUSTRIA ist trotz Jahrgang 1939 eine elegante Erscheinung

Weitere Kapitel drehen sich um den traditionellen Bootsbau am Beispiel eines Weidlingsbauer in Thayngen oder von Stefan Züst, um Armeeschiffe und U-Boote der «Savanturiers» Piccard, um die Schiffsmaschinen des Dampfzentrums Winterthur oder um Unterwasserarchäologie. Eine Schiffsgattung wird bei jedem See speziell erwähnt: Die Last- und Arbeitsschiffe. Man lernt, dass Kiesschiffe je nach See verschiedene Namen haben: Nauen (Vierwaldstättersee), Ledischiff (Zürichsee), Bock (Berner Oberland) oder Chaland (in der Romandie). Im Buch kommen auch die Lastschiffe im Neuen Rhein vor oder in Bregenz, das Güterschleppboot MÖVE in Konstanz, das ehemalige Kiesschiff ELISA, die Fähren KONSTANZ und ROMANSHORN, die alten Kiesschiffe im Hafen von Güttingen und die ALTENRHEIN in Staad. Auch das Seemuseum Kreuzlingen mit der Dampfmaschine eines ehemaligen Baggerschiffs, dem Lacustre von Corsier-Port und der JURA mit ihrem Unterwasser- und Museumsleben werden vorgestellt.



Der frühe Runabout ELSY ist 98 Jahre alt und stammt aus der Brunnert-Grimm-Werft.



Im Eingangsbereich des Seemuseums Kreuzlingen befindet sich diese Zwillings-Compound-Dampfmaschine eines ehemaligen Baggerschiffs.

Inserat

zu verkaufen: Lemwerder 30er Jollenkreuzer „Störtebeker“

Technische Daten:

LüA 9.85m

Breite 2.76m

Gewicht 3t

Tiefgang 75cm bei aufgeholtem

Stahlschwert

Rigg: neu 2014 Kastenprofil

aus Douglas und Sipo

Besegelung: Gagffel-Gross

(2014) durchgelattet, Genua, Fock,

Sturmfock, Spinnaker

Aussenbordmotor

Mercury 6ps (10 Betriebsstunden)

Preis: CHF 18 000.00

Kontakt:

Thomas Freund, Zürich

t.freund@arborag.ch

+41 79 743 4418



Buchvorstellung

«Historische Schiffe auf Schweizer Gewässern» unseres Mitglieds Yvonne Scheiwiller



Auf dem Rhein gibt es auch einige Trouvaillen zu finden: So bietet die KONSTANZ von 1925 in Schaffhausen die Möglichkeit an, auf ihr zu übernachten. Der Komfort ist eingeschränkt aber die Umgebung ist atemberaubend: unter der alten Eisenbahnbrücke und in Nachbarschaft mit Holzweidlingen. Auch die Oldtimerboote des ehemaligen Bootsbauers Brunnert-Grimm in Gottlieben werden vorgestellt. Empfohlen wird auch eine Weidlingsfahrt von unterhalb des Rheinfalls bis nach Eglisau, wo der Fahrgast gelegentlich den Weidling verlassen muss und selbst über das Wehr gehen, während der Weidling transportiert wird.

Das Buch ist bei der Autorin erhältlich: Yvonne.Scheiwiller@gmx.ch.

Fotos (alle aus dem Buch von Yvonne Scheiwiller)



FÜR VERANTWORTUNGSVOLLES BAUEN UND LEBEN IN DER REGION

HAUSBAU | OBJEKTBAU | PROJEKTENTWICKLUNG | VERTRIEB



Auch in der Immobilienwirtschaft braucht es ganzheitliche, innovative Ideen, die unsere Zukunft sichern. Wir bei Willi Mayer machen genau das – gemeinsam mit unserem Immobilien-Kompetenz-Center GREEN ESTATE. Unser Anspruch: Wohnstandards optimieren, Bewährtes bewahren und Lebensräume mit Emotionen füllen.



Willi Mayer

Häuser fürs Leben