

**Zeitschrift:** Wasser Energie Luft = Eau énergie air = Acqua energia aria  
**Herausgeber:** Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband  
**Band:** 84 (1992)  
**Heft:** 9

**Artikel:** Sichere Fahrt auf der Aare  
**Autor:** Brunschwiler, J.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-940580>

#### Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

#### Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

#### Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 22.02.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

## Sichere Fahrt auf der Aare

Um Ufer zu befestigen, Bäume am Wasser zu fällen, Profile des Flussgrundes aufzunehmen, Taucher am Einsatzort zu unterstützen oder Besuchern einen Einblick in die schöne Natur des Flussraumes zu geben, benötigten die Wynauer Werke ein robustes, universell einsetzbares Arbeitsboot. In Zusammenarbeit mit der Bootswerft Lehmar AG konnte das richtige Boot gefunden werden.

Seit dem Bau der Wynauer Kraftwerke taten hölzerne Weidlinge ihre guten Dienste. Diese wurden früher bei einem Bootsbauer in Aarwangen erworben. Nachdem dieses Handwerk aus der Region verschwand, wurden die letzten Holzboote in Mumpf (AG) am Rhein gekauft. Bis 1990 standen noch zwei nicht motorisierte Weidlinge der Jahrgänge 1975 und 1982 sowie das mit einem 50-PS-Aussenbordmotor angetriebene blaue Fährboot mit Jahrgang 1979 im Einsatz. Der seit längerer Zeit nicht mehr eingesetzte Weidling von 1975 wurde kürzlich zur Nachprüfung aufgeboten. Eine genaue Kontrolle förderte so grosse Mängel zutage, dass an eine Reparatur nicht mehr zu denken war. Da der Austausch von Bord- und Bodenbrettern nur noch von Meisters Hand ausgeführt werden kann, sind diese Einpassarbeiten kaum mehr zu bezahlen. Auch erhebliche Mängel am Motorboot zwangen zur Suche nach einem neuen Arbeitsboot.

Die schnelle Alterung und der notwendige Unterhalt sowie der Mangel an Holzbootbauern erforderte die Suche nach einer Alternative in der Materialwahl. Berichte über Schäden an Aluminiumbooten durch das nicht mehr neutrale Aarewasser führten zu einem Entscheid zugunsten von einem Boot aus GFK (Vollpolyester laminiert). Dass der Markt bei den Arbeitsbooten nicht so vielfältig ist wie bei den üblicherweise bekannten Segel- und Motorjachten, war schon im voraus bekannt. Trotzdem war es erstaunlich, dass kein Boot gefunden werden konnte, das den technischen und finanziellen Vorstellungen der Kraftwerksbetreiber entsprach. In Marcel Lehmann jun. der Bootswerft Lehmann (heute Lehmar AG) in Solothurn konnte jedoch ein Bootsbauer gefunden werden, der gewillt ist, die Lücke im Markt der Arbeitsboote zu schließen. Da die Deutsche Lebens-Rettungs-Gesellschaft zur gleichen Zeit Interesse an einem Boot mit ähnlichem Ausstattungskomfort bekundete und dafür ein Prototyp hergestellt wurde, war es möglich, Änderungsvorschläge einfließen zu lassen. Eine Probefahrt mit diesem Prototypen auf der Aare bei Wynau bestätigte die Richtigkeit dieser Wahl.

Der Sturmboot-erfahrene Lehmann betrachtete die Armeeverision als ideale Basis für den Bau eines Arbeits-



Bild 1. Das Arbeitsboot Lehmar Patrol 570 im Einsatz für das EW Wynau.

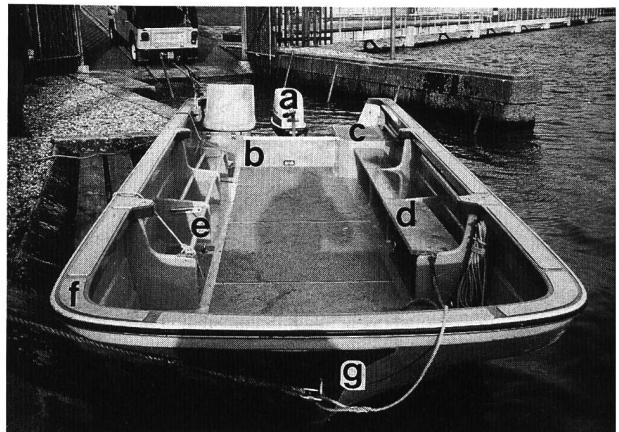


Bild 2. Innenansicht des Bootes: a) Motor mit Pinnensteuerung, b) Kasten mit Stauraum, c) Kasten mit 2x20-l-Tank, d) Sitzbank oder e) Alurohre zur Befestigung von Transportgut oder Arbeitsbühne, f) Abdeckung der Bordkante mit rostfreiem Stahl, g) Verkleidung des Kiels mit rostfreiem Stahl.

Tabelle 1. Technische Daten

Marke, Typ	Lehmar Patrol 570
Länge, Breite	5,70 m, 2,08 m
Gewicht ohne Motor	570 kg
Platzzahl zugelassen	9 Personen
Max. Motorenstärke	120 PS

und Rettungsbootes. Er konstruierte mit dem Patrol 570 ein Boot, das sich durch eine optimale Stabilität in Extrem-situationen und eine sehr gute Ausnutzung der zur Verfügung stehenden Bootsfläche auswies. Trotz der fast rechteckigen Form des Innenraumes sind die Fahreigenschaften gut. Die eigentliche Stärke liegt in dieser Beziehung sicher im Bereich der auf der Aare zulässigen 15 km/h! Dass das Boot auf der internationalen Ebene für Aufsehen sorgte, war der Fachpresse zu entnehmen. In der Schweiz waren zum Zeitpunkt der Evaluation bereits einige Boote in den Diensten von Polizei, Ölwehren und Tauchklubs. Aus Deutschland winkte ein Grossauftrag der nationalen Lebens-Rettungs-Gesellschaft.

Da für den Einsatz auf der Aare 55 PS weitaus genügen, wurde das Boot mit einem schon vorhandenen Motor bestückt. Weil das Gesetz jedoch für alle Boote mit einer Leistung von mehr als 30 kW den Einbau einer Fernsteuerung vorschreibt, musste eine Bewilligung vom Schiffsfahrtsamt für die Steuerung direkt von der Pinne (direkt am Motor) eingeholt werden. Der Innenraum blieb so zur Nutzung frei.

Das Boot ist selbstlenzend, da das Kielwasser dank einem Doppelboden über der Wasserlinie von selbst abfliesst. Die zwischen den beiden Böden gegenseitig abgeschotteten Luftkammern machen das Boot unsinkbar. Im Oktober 1991 wurden die Arbeiten am Boot mit den letzten Anpassungen abgeschlossen. Die Schiffsführer sind vom Boot begeistert, denn sie hatten früher trotz kräftigen Oberarmen Mühe, die alte, verzogene «Gurke» bei grosser Belastung längere Zeit gerade auf dem Fluss zu steuern. So konnte zur Freude auf beiden Seiten in kooperativer Weise ein Boot gefertigt werden, welches sicher auch anderen Anwendern gute Dienste leisten wird.

Quelle: J. Brunschwiler †: Sichere Fahrt auf der Aare. «Nachrichten für die Mitarbeiter Wynau Werk» Nr. 122, Jan. 1992, S. 8–10.