

Schleusen- schiffer



Offizielles Organ des Schweizerischen Schleusenschiffer-Klubs/Club Suisse des Ecluseurs SSK-CSE



Mit der trailerbaren Pan Long

Von Nürnberg bis Aschaffenburg

L'écho de l'écluse

Quo vadis Burgunderkanal?

Altes Fahrgastschiff

Der Lebenslauf der MS San Martino

Paare auf dem Wasser

Rückblick auf fünf tolle Jahre



Wim van der Valk
CONTINENTAL YACHTS

- 100% exclusive tailor made design
- 4 series of yachts in several versions
- excellent handling and comfort
- wheelhouse / flybridge / convertible

- steel / aluminum
- 15 - 27m
- full displacement / planing
- round bilged / hard chine

- conventional drive / IPS drive (Volvo Penta)
- IPS drive: 50% less noise / 35% less fuel
- speeds upto 35 knots

Continental I

Continental II

Continental Trawler

Excellence & Performance

Wim van der Valk Yachten - Schweiz

A: Schachenallee 29
CH-5000 Arau, Switzerland

T: +41 (0) 62 834 6058
F: +41 (0) 62 834 6059

E: Uantener@wimvandervalk.ch
I: www.wvdv.ch

Besuchen Sie uns an der Boot Düsseldorf vom 23. – 31. Januar 2010, Halle 06, Stand A42

Port de Plaisance
21170 Saint Jean de Losne
France

Tel: +33 380 392 300
Fax: +33 380 290 467
www.h2ofrance.com

H2O

les spécialistes du fluvial

H2O

Das sind mehr als 20 Mitarbeiter die aus ihrer Begeisterung für Boote und die Binnenschifffahrt bei uns professionelle Arbeit leisten.

Unser Hafen

H2O ist ein Teil des grössten Binnenschifffahrtshafen von Frankreich. Alle unsere Pontons sind mit Elektrisch, Wasser und Anschlüssen für ADSL, WiFi ausgerüstet. Mit einem Hafenplatz bei uns sind Sie gut aufgehoben. Wie bieten Ihnen ein breites Band an Service und Dienstleistungen.

Verkauf von Booten

An unserem Verkaufssteiger von 144 Meter Länge präsentieren wir Ihnen permanent eine grosse Auswahl von Fluss- und Seeschiffen. Darunter auch für die Bewohnung umgebaute Penichen. Mit der Vertretung von Linssen Yachts bieten wir Ihnen auch Neubauten dieser renommierten holländischen Werft an.

Wir verkaufen gerne auch Ihr Boot. Wir kümmern uns um den gesamten Verkaufsvorgang, inkl. Werbung in den wichtigsten Bootszeitschriften und auf unserer Website, auch beraten wir Sie in Sachen Schiffspapiere, Eigentumsübertragung und Finanzierung.

Unser Zubehörladen

Hier finden Sie alles was Sie für den Ausbau und den Unterhalt Ihres Schiffes benötigen. Wir haben die Vertretungen von Vetus, Mastervolt, Volkswagen Marine, Plastimo, Electrolux und dem Bugschraubenspezialist Cupa.



Die Werkstätten von H2O

In unseren Werkstätten sind die Spezialisten für Hydraulik, Elektrisch, mechanische Arbeiten und Motorisation, für den Aus- und Umbau, sowie für Arbeiten an der Schale, wie Sandstrahlen und Malerarbeiten, tätig. Unser Bootshebewagen kann Schiffe bis 23 Meter Länge und 47 Tonnen Gewicht aufnehmen.

Bootsvermietung

Wir buchen für Sie europaweit Mietboote oder Hotelschiffe. Besuchen Sie unsere Web-site: www.wasserwege.com.



CUPA
boegschroeven

LINSSEN YACHTS
"Hier zijn de beste booten te koop!"
"We take your pleasure seriously!"

VOLKSWAGEN marine

Electrolux

MASTERVOLT
ENERGIE OP ZEE

Mitten im kalten Winter...



...und schon wieder sind unsere Gedanken bei den Booten und den Plänen für die neue Saison, schon wieder giggerig, obwohl noch lange nicht alle Winterreparaturen ausgeführt sind. Aber wie immer: «must go down to the sea again...». Wieder andere, ohne Reparatursorgen, sind noch daran oder haben sich schon für ein Charterangebot entschlossen. Wenn nicht: Da wäre doch die horizonterweiternde SSK-Sonderreise unter kundiger Führung zum Mekong in Vietnam und Kambodscha und dann im Herbst die Fahrt im Kroatischen Inselparadies. Für beide Reisen sind noch (wenige) Plätze für Kurzentschlossene frei. Für immer noch Unentschlossene wäre noch die Reise auf dem Main und dem Mainkanal, wie sie Ernst mit dem trailerbaren Wohnboot Pan Long durchgeführt hat und nun beschreibt.

Auf Seite 12 findet Ihr den Bericht über den Burgunder-Kanal, und solltet ihr diesen Kanal noch nicht kennen, müsstet Ihr unbedingt auch den in die engere Wahl ziehen, denn grosse Änderungen stehen an und eine gewisse Ungewissheit über die längere Zukunft lässt sich nicht verdrängen. Zudem schreibt Urs: Ich lade euch ein,

einen Abstecher ins Burgund in eure Törnplanung 2010 einzubeziehen und freue mich auf jeden Schleusenschiffer, der an der 34S le Banet Halt macht. Und wenn Ihr Euch dazu entschlossen habt, könnt ihr im Bulletin 2-10 aus dem Logbuch der Kinette wertvolle Informationen für die Feinplanung entnehmen.

Quält Euch etwa der Gedanke, den Wohnsitz vom Land aufs Wasser zu verlegen, findet Ihr unter der Rubrik «Paare auf dem Wasser» wertvolle Hinweise von Christian und Charlotte, die nun auf fünf tolle Jahre auf ihrer MS Kinette zurück schauen. In dieser Zeit haben sie viele Gebiete bereist.

Und noch das: Nächsten Sommer wird Euch auf dem Zürichsee die renovierte San Martino nicht entgehen. Der Eigentümer Stephano erzählt uns die Geschichte dieses schönen Bootes und wie er es unermüdlich renoviert hat und dann von Stapel laufen liess.

Also: Für jeden etwas.

Und so wünsche ich allen Lesern frohes Planen und ungetrübte Vorfreude auf die schiffige Saison

Schwirbelahoi

Inhalt

Editorial / Inhaltsverzeichnis / Impressum	Seite 3
Paare auf dem Wasser	Seite 5
Törn: Auf dem Main-Donau-Kanal und dem Main	Seite 7
L'écho de l'écluse: Comptages	Seite 12
Historische Schiffe: MS San Martino	Seite 15
News	Seite 20
Klubtörn 2009 auf der Charente	Seite 22
SSK-Sonderreise Mekongdelta – Kambodscha	Seite 25
Anmeldung SSK-Klubtörn 2010 Kroatien	Seite 26
Kurse	Seite 27
Regio-Berichte	Seite 28
Regio-Berichte / Anlässe	Seite 30
Bootsmessen 2010	Seite 34

Impressum Schleusenschiffer

Offizielles Organ des Schweizerischen Schleusenschiffer-Klubs / Club Suisse des Ecluseurs

Die viermal jährlich erscheinende Zeitschrift für alle Freunde der Kanal- und Flussschifffahrt.

Herausgeber

Schweizerischer Schleusenschiffer-Klub / Club Suisse des Ecluseurs
www.ssk-cse.ch

Redaktion

Peter Wittich, peter.wittich@ssk-cse.ch

Inserate

Fredy Weber, fredy.weber@ssk-cse.ch

Abonnemente, Sekretariat

Roland Häne
Bahnhofstrasse 13
CH-9402 Mörschwil
Telefon +41 71 278 45 24
roland.haene@ssk-cse.ch

Produktion, Versand

Hautle Druck AG
Zürcherstrasse 601
CH-9015 St.Gallen
Telefon +41 71 313 48 48
info@hautle.ch, www.hautle.ch

Insertionskosten

Grösse	CHF	€
1/4 Seite	375.–	250.–
1/2 Seite	262.–	175.–
1/3 Seite	198.–	132.–
1/4 Seite quer	172.–	115.–
1/8 Seite quer	127.–	85.–

Rabatte

2maliges Erscheinen	– 5%
4maliges Erscheinen	– 10%
SSK / CSE-Mitglieder zusätzlich	– 15%

Erscheinungsdaten

Nr. 1	zweite Hälfte Januar
Nr. 2	Mitte April
Nr. 3	Ende Juni
Nr. 4	Mitte Oktober

Abonnementspreis

4 Ausgaben inkl. Porto / Jahr CHF 38.–

Redaktionsschluss

Bulletin 2-2010	18. März
Bulletin 3-2010	27. Mai
Bulletin 4-2010	2. September

Vereins-Vorstand

Präsident Martin Hautle
Bahnhofstrasse 37a, 9402 Mörschwil, 071 866 12 40, martin.hautle@ssk-cse.ch

Sekretariat Roland Häne
Bahnhofstrasse 13, 9402 Mörschwil, 071 278 45 24, roland.haene@ssk-cse.ch

Kassier Urs Baumgartner
Langärstrasse 198, 8117 Fällanden, 044 825 57 35, urs.baumgartner@ssk-cse.ch

Beisitzer Peter Wittich
Wüste, 9472 Grabserberg, 081 771 39 03, peter.wittich@ssk-cse.ch

Beisitzer Ernst Birrer
Rainstrasse 4, 4132 Muttenz, 061 461 38 68, ernst.birrer@ssk-cse.ch

Regios

Aargau-Zentralschweiz vakant

Bern Stephan Steiner
Steinerstrasse 45, 3006 Bern, 031 352 79 29, st.steiner@bluewin.ch

Dreyländeregg Peter Kiefer
Therwilerstrasse 29, 4153 Rheinach / BL, 061 711 62 11, peter.kiefer@ssk-cse.ch

Dreyländeregg Paul Hasler
Oberwilerstrasse 73, 4106 Therwil, 061 726 96 26, paul.hasler@ssk-cse.ch

Ostschweiz Fredy Weber
Im Hof 10, 8590 Romanshorn, 079 417 42 64, fredy.weber@ssk-cse.ch

Zürich Peter Hess
Bocklerstrasse 28, 8051 Zürich, 044 801 90 13, peter.hess@ssk-cse.ch

Zürich Werner Brühwiler
im Schwizergut 5, 8610 Uster, 044 905 90 65, werner.bruehwiler@ssk-cse.ch

Suisse Romande vakant

Schleusenschiffer Peter Wittich
Wüste, 9472 Grabserberg, 081 771 39 03, peter.wittich@ssk-cse.ch

Shop Ernst Birrer
Rainstrasse 4, 4132 Muttenz, 061 461 38 68, ernst.birrer@ssk-cse.ch

Knotentafeln

- für Skippers Geburtstag
- zur Bootstaufe
- als Wandschmuck im Klublokal

Handarbeit von A bis Z!



Knotentafel gross
60x80 cm, 32 Knoten **Fr. 300.-**

Knotentafel mittel
40x60 cm, 21 Knoten **Fr. 200.-**

Knotentafel klein
30x40 cm, 14 Knoten **Fr. 100.-**

Alle Preise zzgl. Porto und Verpackung, Lieferfrist 1–2 Monate

Information und Bestellung:
ursula.thueler@bluewin.ch

Ursula Thüler, Hauptstrasse 60,
8224 Löhningen
Telefon 052 685 11 31

Kuhle-Tours

Boot & Wein (Open Ship) Marina Niderviller (Elsass-Lothringen)

Zu Boot, Baguette und Beaujolais führt am Wochenende Mitte April (am 17. und 18. April 2010) nur ein Weg: der nach Niderviller. In dem gemütlichen Ort in Elsass-Lothringen (120 Minuten von Basel) findet an diesem Wochenende der traditionelle Open Ship-Tag des deutschen Hausboot-Spezialisten Kuhnle-Tours statt. Probefahrten und Informationen rund um Ferien auf dem Wasser gibt es hier. Zeitgleich feiert der Ort in der Halle der Marina Niderviller seine Fête des Beaujolais, bei der Winzer aus ganz Frankreich ihre Weine zum Kosten und Kaufen mitbringen.

Das genaue Programm und eine Anfahrtsbeschreibung gibt es unter www.kuhnle-tours.ch oder der Telefonnummer (0800) 56 31-25.

Bootsferien

- Hausboote: führerscheinfrei, ohne Vorkenntnisse
- über 130 eigene Hausboote (Kormoran und vetus)
- Müritz, Berlin, Rügen, Bodden, Mecklenburgische Seenplatte, Elsass-Lothringen, Masuren
- **neue Basis in Sierck-les-Bains (Mosel)** (ideal für Einfachfahrten)

Boot & Wein
Niderviller
(Elsass-Lothringen)
17./18. 4. 2010

**Reisemobil-Stellplätze,
Ferienwohnungen
und Kleinboote**

KUHNLE-TOURS

Farbkatalog, Gratis-Tel. aus der Schweiz: 0800-563125
info@kuhnle-tours.ch
www.kuhnle-tours.ch

Marina Niderviller (Rhein-Marne-Kanal): Wasserliegeplätze, Winterlager, eigener Kran, Dieseltankstelle, Reisemobil-Stellplatz, Ferienwohnungen usw.

Seit fünf Jahren unterwegs

Eine Serie von

CHRISTIAN HUBER *Text/Bilder*



Vom Traum zum Schiffskauf

Als meine Frau und ich im Herbst 2002 zum ersten Mal ein Hausboot charterten, trafen wir in Joigny ein Schweizer Ehepaar, welches ganzjährig auf einer Luxemotor lebt. Wir tigerten solange um ihr Schiff herum, bis ihnen nichts mehr anderes übrig blieb, als uns zu einer Schiffsbesichtigung einzuladen. Von jenem Zeitpunkt an waren wir unheilbar mit dem Schiffsvirus infiziert, und wir begannen zu überlegen, ob wir nicht auch...

Eigentlich hatten wir immer geplant, nach meiner Pensionierung mit einem grossen Wohnmobil auf Reisen zu gehen. Aber nun zog uns das

Leben auf dem Wasser magisch an. Wir machten uns jedenfalls in aller Ruhe daran, die notwendigen Prüfungen (Schiffsführerprüfung, VHF-Prüfung) und den Dieselmotorenkurs zu absolvieren. Das gab uns auch Zeit, uns mit all den Fragen auseinander zu setzen, die sich uns plötzlich stellten. Wollten wir eine Yacht von höchstens



Charlotte und Christian Huber

15 Metern und nur im Sommerhalbjahr fahren, oder wollten wir unseren Lebensstil radikal ändern und ganzjährig auf einem – entsprechend gros-

sen – Schiff leben? Wie würden wir den Kontakt mit unseren (erwachsenen) Kindern und unseren Freunden aufrecht erhalten? Während meiner Berufstätigkeit hatte ich lange Arbeitstage und in der «Freizeit» viele repräsentative Verpflichtungen gehabt. Meine Frau war ebenfalls voll ausgelastet. Was würde auf uns zukommen, wenn wir Beide plötzlich so lange Zeit auf engem Raum zusammenlebten, vierundzwanzig Stunden im Tag, sieben Tage in der Woche?

Die Herausforderung, nach der Pensionierung etwas völlig Neues zu beginnen, reizte uns beide. Die Vorstellung eines «Ruhestandes» war für uns beide Horror. So begannen wir einige Monate vor meiner (vorzeitigen) Pensionierung, in Holland nach einem passenden Schiff Ausschau zu halten. Im Nachhinein betrachtet, hatten wir riesiges Glück, denn bereits das dritte Schiff, das wir am ers-



MS Kinette im holländischen Winterquartier

Paare auf dem Wasser



Salon



Küche und Sitzecke

ten Tag besichtigten, entsprach weitgehend unseren Vorstellungen und unseren finanziellen Möglichkeiten. Es handelte sich um eine Luxemotor von 22.57 Meter Länge und 4.05 Meter Breite, gebaut 1922 als Frachtschiff und 1995 zum Wohnschiff umgebaut.

Erste Erfahrungen

Bis anhin hatten wir lediglich Erfahrung mit Charterbooten. Als Letztes hatten wir «Leslie le Grand» von den Burgundy Cruisers in Vermenton gechartert, eine 15 Meter-Stahlyacht. Zum Fahren war sie, trotz Bugstrahlruder, so unhandlich, wie nur Engländer Schiffe bauen können. Wer mit einer solchen schwimmenden Schuh-schachtel fertig wird, meistert auch grössere Schiffe.

Das praktische Fahren mit unserem Schiff brachte uns der Voreigner bei. Wir hatten das grosse Glück, dass er mit seinem neuen Schiff direkt neben uns im Hafen lag. Er nahm sich einen ganzen Monat Zeit, um uns mit der Handhabung des Schiffs vertraut zu machen und uns in seine Technik einzuweisen. Dabei kam uns auch zugeute, dass Schiffe dieser Art, weil sie ursprünglich als Frachtschiffe fuhren, für die Handhabung durch zwei Personen gebaut sind. Zudem standen wir stundenlang an Schleusen und beobachteten die Berufsschiffer beim Manövrieren und bei der Arbeit mit

den Tauen. Dabei beeindruckten uns ihre Langsamkeit und ihre Ruhe trotz des enormen zeitlichen Drucks in der Berufsschiffahrt. Müssten wir die drei wichtigsten Grundsätze für gefahrloses und unfallfreies Manövrieren nennen, so wären dies Langsamkeit, Langsamkeit und Langsamkeit.

Leben an Bord

Von meiner Berufstätigkeit her war ich es gewohnt, rasch zu entscheiden und für diese Entscheide die Verantwortung zu übernehmen. Das ging von einem Tag auf den anderen nicht mehr. Wohin man fährt, wie lange man an einem Ort bleibt, was man besichtigt und wann es weiter geht – das alles muss für Beide stimmen. Nur wenn man bereit ist, Kompromisse zu machen und die gegenseitigen Bedürfnisse zu respektieren, funktioniert das Zusammenleben an Bord.

Dazu gehört auch der Umgang mit Konflikten. Leben an Bord ist angewandtes Konfliktmanagement und Reibungsflächen gibt es genug. Es sind meistens Kleinigkeiten, welche zu Auseinandersetzungen führen. Wir haben es schon immer so gehandhabt, alle Meinungsverschiedenheiten sofort zu besprechen und nichts in den nächsten Tag hinüber zu nehmen. Das ist auf dem Schiff noch wichtiger, denn wir sind beim Fahren und erst recht bei Anlege- und Schleusenmanövern auf-

einander angewiesen. So hat unsere Ehe nach 37 Jahren eine ganz neue Qualität erhalten.

Leben auf dem Wasser

Je länger wir unterwegs sind, desto weiter weg rückt die Vorstellung, dass wir uns an Land wohl fühlen könnten, auch wenn wir nach dem Verkauf unseres Hauses in der Schweiz eine kleine Wohnung als pieds à terre für alle Fälle gemietet haben und sie einige Wochen im Jahr bewohnen. Unsere Steuern bezahlen wir nach wie vor in der Schweiz und wir haben auch unsere Krankenkasse beibehalten. Den «Heimurlaub» benützen wir deshalb immer für medizinische Check-ups sowie Besuche bei Freunden, Bekannten und Verwandten. Unsere Kinder sowie die meisten unserer Freunde kommen jedoch mehr oder weniger regelmässig zu uns in die Ferien. Auf diese Idee wären sie nie gekommen, wenn wir in der Schweiz geblieben wären! Hinzu kommen internationale Freundschaften, die sich mit unserem Schiffsleben ergeben haben und die wir durch rege Kontakte pflegen.

Nach diesen fünf Jahren steht für uns jedenfalls fest, dass wir so lange fahren wollen, als es uns Spass macht, als die Finanzen reichen und als es uns unsere Gesundheit erlaubt.

Über unsere Fahrterlebnisse berichten wir laufend auf www.kinette.ch 

Auf dem Main-Donau-Kanal und dem Main

Bootsfahrt auf dem Main-Donau-Kanal und dem Main in 20 Tagen über total 370 km mit 28 Schleusen.

ERNST JOOS *Text/Bilder*



Am Mittwoch, 10. Juni machen wir unser trailerbares Wohnboot «Pan Long» nach 370 km Autobahnfahrt im Hafen des Motor-Yacht-Clubs Nürnberg startklar. Nachdem alles schön eingeräumt ist, fahren wir bei schönstem Wetter gleich noch zu einem ersten Besuch in die Stadt. Wir geniessen einen gemütlichen Rundgang und das erste Ferien-Nachtessen im Freien auf einer schönen Terrasse. Während der nächsten zwei Tage erkunden wir die altehrwürdige Stadt Nürnberg, welcher man die umfangreichen Zerstörungen, denen sie im Zweiten Weltkrieg ausgesetzt war, nicht mehr ansieht.

Die Abende verbringen wir gemeinsam mit Turi und Annebärbel Müller, welche uns mit ihrer ICHTUS auf



Im Hafen des Motor-Yacht-Clubs Nürnberg begegnen sich die soeben gewasserte Pan Long und die ICHTUS von Turi und Annebärbel Müller

ihrer Fahrt nach Wien hier kreuzen. Sie können uns frische Erfahrungen betreffend der Fahrt auf dem Main weitergeben, wir ihnen solche betreffend der Fahrt auf der Donau, welche wir vor zwei Jahren befahren haben.

Nürnberg, das ist Albrecht Dürer und Bratwürste – allerdings für unsere Begriffe sehr kleine, man bestellt



denn auch sechs oder zwölf davon –, Kaiser- und Lebkuchenstadt, Handels-, Handwerker- und Spielzeugstadt. Wir schlendern durch die schöne Altstadt beidseits der Pegnitz und besuchen nebst der imposanten Burg verschiedene Museen: Germanisches Nationalmuseum, Eisenbahnmuseum, Spielzeugmuseum, usw., und die drei wichtigsten Kirchen. In der Lorenzkirche beeindruckt uns das spätbarocke Sakramentshaus von Adam Kraft besonders. Auch ein echt bayrisches Mittagessen mit Schweinshaxe, Kartoffelknödel und Kraut im «Heilig Geist Spital», rittlings über die Pegnitz gebaut, gehört ins Programm.

Mit hohen Sparschleusen

Am Samstag, 13. Juni beginnt die Fahrt auf dem Main-Donau-Kanal in Richtung Bamberg. In vier Stunden fahren wir bis Forchheim. Vor der Schleuse Erlangen müssen wir mehr als eine Stunde warten, was wir als LUNCHpause ausnützen. Sonst geht's recht zügig durch die Schleusen, mit welchen wir zweimal 18.3 m (!) und einmal 12 m Höhe überwinden. Die sehr hohen Schleusen funktionieren als sogenannte Sparschleusen: die ersten 60% des Schleusenwassers werden beim Absenken in zwei bis drei seitlich angeordneten Becken aufgefangen. Beim nächsten Füllen



Die Sparschleusen mit Hubhöhen zwischen 17 und 25 m haben je zwei oder drei an der Seite terrassenförmig angeordnete Sparbecken, wodurch der Wasserbedarf der Kammer im Gegensatz zu einer Schleuse ohne Spareinrichtung um 60% verringert wird.

fließt dieses Wasser wieder in die Schleuse zurück, sodass lediglich 40% aus der Kanalhaltung benötigt wird. Am Nachmittag machen wir einen Rundgang durch das sehr schöne Städtchen Forchheim, wel-



Fischkästen von 1680 am Regnitz-Altarm im malerischen Städtchen Forchheim

ches nebst einem ruhigen, verträumten Hafen zahlreiche Riegelhäuser aufzuweisen hat. Das Wetter ist sonnig und warm. Sylvia hat reichlich passende Vorräte angelegt, und zaubert ein hervorragendes Nachtessen aus der Bordküche. Am Sonntag erleben wir auf einem morgendlichen Stadt-Bummel einen feierlichen Feldgottesdienst mit anschließender Prozession.



Hafen des alten Ludwig-Donau-Main-Kanals in Bamberg mit dem Schlachthaus und zwei historischen Kränen

Die Landschaft, die wir dann am Sonntag westwärts durchfahren, ist flach und nicht sehr interessant. Vor der Schleuse Forchheim (5.3 m) müssen wir auf einen Berufsfahrer warten. Anschliessend folgen wir diesem durch weitere zwei Schleusen (7.4 m und 10.9 m), was eine für uns sehr hohe Geschwindigkeit von über 10 km/h erfordert. Von der Stadt



Das Rathaus von Bamberg mitten in der Regnitz

Bamberg, die wir auf dem östlichen Regnitzarm durchqueren, sehen wir kaum etwas. Fünf Kilometer unterhalb Bamberg mündet die Regnitz – und damit der Main-Donau-Kanal – in den Main. Nach weiteren zwei Kilometern nimmt uns die gastfreundliche Marina Trosdorf auf. Dort genießen wir einen ruhigen Abend mit Lesen und hören Musik ab CD.

Bamberg und Abstecher zum Staffelberg

Am andern Morgen fahren wir mit dem Bus Nr. 6, der alle halbe Stunde fährt, nach Bamberg. Auf einer 2½-stündigen Stadtführung lernen wir die wechselvolle Geschichte, die schöne, sehr lebendige Altstadt und den Dom mit dem berühmten «Bamberger Reiter» kennen. Auch Hafen und Beginn des alten Ludwig-Donau-Main-Kanals mit dem genau gleichen, historischen Kran, wie er auch in Kehlheim, am östlichen Ende dieses Kanals zu sehen ist, sind immer noch vorhanden. Nach einem leichten Mittagessen im Rosengarten beim Dom, hoch über der Altstadt, ausgiebigem Bummeln und Einkaufen fahren bei einsetzendem

Regen zum Hafen zurück, und lauschen dann schön geschützt dem sanften Trommeln aufs Dach.

Am Dienstag ist Wandertag. Mit Bus und Bahn fahren wir nach Bad Staffelstein. Von dort geht's per pedes bei sonnig/windigem Wetter in einer guten Stunde auf den Staffelberg. Ein Gedenkstein erinnert an Viktor von Scheffel und an sein Wander-

lied: «Zum heil'gen Veit von Staffelstein, komm ich emporgestiegen, und seh' die Lande um den Main, zu meinen Füßen liegen.»

Der Staffelberg ist landschaftlich, geologisch und historisch interessant. Dessen Hochplateau war seit 3500 vor Christus bis in die Römerzeit immer wieder befestigt und besiedelt. Nach einem Lunch aus dem Rucksack wandern wir weiter zur wunderschönen Basilika «Vierzehnheiligen», welche Balthasar Neumann in spätem Barock erbaut hat. Wir genießen eine einfühlsame Führung – beinahe glauben wir nun an Wunder – genehmigen uns Kaffee und Kuchen, und fahren mit Bus und Bahn zur Marina Trosdorf zurück.

Ab nächstem Tag fahren wir auf dem Main. Die Schleusen sind immer noch sehr lang und breit, aber nur noch um die 5 m hoch. Meist gibt es zwei Kammern hintereinander, von denen je nach Bedarf beide oder nur eine benützt wird. Über 13 km und eine Schleuse fahren wir gemütlich nach Eltmann, wo der angenehm ruhige Yachthafen zum Ausspannen einlädt. Mit 37 km und drei Schleusen ist die nächste Etappe nach



In Franken, hier entlang der Volkacher Mainschleife, sieht man Reben soweit das Auge reicht

Törn von Nürnberg bis Aschaffenburg



Es ist wissenschaftlich bewiesen, dass das «Rotkäppchen» in Lohr gelebt hat. Auch das Wirtshaus im Spessart ist nicht weit entfernt, und zum Hafen des Sportbootclub Lohr sind es nur wenige Schritte.

Schweinfurt wieder länger. Immer grössere Rebberge begleiten unsere Fahrt. Wir lassen die bayrische Biergegend – in Bamberg gab's das spezielle Rauchbier – hinter uns, vor uns liegt nun die fränkischen Weingegend. Rindshuft-Plätzli mit Gemüse-risotto, welche die Bordküche heute Abend auf den Tisch zaubert, begleitet deshalb ein Volkacher-Dornfelder aus dem Bocksbeutel. In Schweinfurt besuchen wir am nächsten Morgen das Museum Georg Schäfer, welches die grösste Sammlung Spitzwegbilder besitzt, und fahren dann über 20 km und drei Schleusen nach Obereisenheim. Der idyllische, kleine Hafen ist mit dem Dorf durch eine motorisierte Seilfähre, welche einem jederzeit übersetzt, verbunden.

Fränkischer Wein

Am Samstag, 20. Juni wollen wir hier, im Zentrum des fränkischen Weines, die Rebberglanschaft auf einer Wanderung aus der Nähe kennenlernen. Bei schönstem Sonnenschein – im Radio hören wir immer wieder, dass es in der Schweiz in diesem Juni viel regnet – fahren wir mit dem Bus nach Escherndorf und wandern über Nordheim zur Hallburg. Dort ist im schattigen Burggarten ein Glas Riesling fällig, bevor es nach Volkach weitergeht. Soweit das Auge reicht sehen wir Rebberge. Städtchen und Dörfer machen einen wohlhabenden Eindruck. Offenbar ist der Weinbau ein gutes Geschäft. Nach einem kleinen Lunch

und einem Viertele «Volkacher-Kirchberg» und einem Abstecher zur Kirche Maria im Weinberg, wo eine wunderschöne Madonna von Tilman Riemenschneider zu bewundern ist, führt uns der Rückweg wiederum durch Rebberge über die Vogelsburg zurück nach Escherndorf. Das wohlverdiente Nachtessen geniessen wir dann auf der Terrasse des Hotels Schiff in Obereisenheim, von wo uns die Fähre zum Hafen zurückbringt.

Die folgende Etappe führt uns über 42 km und drei Schleusen nach Ochsenfurt. Da wir uns per Telefon bei den Schleusen anmelden, können wir in alle drei Schleusen ohne Wartezeit einfahren, und werden jeweils in 10 bis 15 Minuten hinuntergeschleust. Weil der Main hier zudem spürbare Strömung aufweist, erreichen wir Ochsenfurt bereits am frühen Nachmittag. Im malerischen Städtchen herrscht Sonntagsmarkt-Gedränge. Wir fühlen uns im gastfreundlichen Hafen so wohl, dass wir beschliessen, zwei Tage hier liegen zu bleiben. Von hier aus können wir Würzburg, das keinen gescheiterten Hafen in Stadtnähe anbietet, per Bahn besuchen. Am Montag spannen wir aus und machen lediglich eine kleine Rebbergwanderung über das Weinstädtchen Frickenhausen nach Marktbreit, der Geburtsstadt des Hirnpathologen Alzheimer. Zum Nachtessen gibt's – Freude herrscht – Spaghetti aus Sylvias Bordküche, begleitet von einem hiesigen Bocksbeutelwein. Während dem Nachtessen setzt ein sanfter Regen ein, dem wir in unserem warmen Häuschen andächtig lauschen.

Der Dienstag, 23. Juni ist kühl und bedeckt, aber es bleibt den ganzen Tag trocken. Wir fahren mit der Bahn in 20 Minuten nach Würzburg, wo unser erster Besuch der Fürstbischöflichen Residenz gilt. Wir erleben eine interessante Führung. Das Schloss wurde vom genialen Barockbaumeister Balthasar Neumann gebaut. Das monumentale Treppenhaus wird von einer riesigen stützenfreien, 600 m² (!) gros-

sen Decke überwölbt, und wurde von Tiepolo mit Fresken, welche die damals bekannten vier Erdteile darstellen, ausgemalt. Bei der Bombardierung Würzburgs blieb wie durch ein Wunder genau dieser zentrale und wertvollste Teil der Residenz von der Zerstörung verschont. Nach einem gediegenen Lunch im Restaurant Stachel – es sei das älteste original erhaltene Lokal in Würzburg, ein Geheimtipp – steigen wir noch zur Festung Marienberg hinauf, von wo wir einen umfas-



Am Fuss der Festung Marienberg befindet sich die Schleuse Würzburg. Gegenüber liegt die Stadt

senden Blick auf die Stadt geniessen und uns im Museum die Sammlung von Riemenschneider-Skulpturen ansehen. Zurück in Ochsenfurt sinken wir nach einem einfachen Nachtessen bald todmüde in die Kojen.

Am nächsten Tag nehmen wir's gemütlich. Am Morgen absolviert Ernst eine Fototour durch das gut erhaltene Städtchen Ochsenfurt. Es präsentiert sich mit schönen Riegelhäusern, mit zahlreichen guten Geschäften, und weist eine rundum erhaltene Stadtmauer auf. Nach Lunch, Kaffee und Ausruhen fahren wir 9 km mainabwärts durch eine Schleuse nach Eibelstadt, wo wir den sonnigen Nachmittag in der schönen Marina Lewandowski verbummeln und abends im hafeneigenen Restaurant «Piccolo Mondo» ein feines, original italienisches Nachtessen geniessen.

Bis Wertheim sind anderntags 41 km und drei Schleusen zurückzulegen.

Törn von Nürnberg bis Aschaffenburg

Im Hafen Wertheim, der in der hier einmündenden Tauber liegt, erwartet uns grosser Ärger: der Hafen ist zum Land hin solide abgeschlossen, und unter den angeschriebenen Telefonnummern meldet sich niemand. So können wir weder an Land gehen noch WC und Dusche benützen. Der ebenfalls eingeschlossenen «Thetis»-Crew gelingt es, einen Schlüssel aus dem Schlüssel-Einwurf für abfahrende Boote zu angeln, sodass wir endlich doch noch zum Nachtesen ins malerische Städtchen ausfliegen können. Den Rückmarsch auf die Boote absolvieren wir – das einzige mal während der ganzen Fahrt – im Regen. Der nun endlich auftauchende Hafewart entschuldigt sich wortreich: er sei an einem Waldfest gewesen, und hätte sein Handy nicht läuten gehört. Er akzeptiert, dass wir nur die halbe Hafengebühr bezahlen.

Am Sonntag, 28. Juni fahren wir, nach der Besichtigung der imposanten Burgruine, über 32 km und durch zwei Schleusen bis Miltenberg. Die Fahrt durch den Spessart ist landschaftlich wieder sehr eindrücklich. Mal ist der Main breit wie ein See, mal ist er schmal und weist eine ansehnliche Strömung auf. Die Wartezeiten vor den Schleusen variieren von Null bis zu einer vollen Stunde. Längere Wartezeiten überbrücken wir mit Lunch oder mit Lesen. Der Hafen Miltenberg ist eng und voll belegt, aber schön gelegen, mit Aussicht aufs Städtchen und auf die nachts beleuchtete Burg. Er verfügt über ein modernes Hafengebäude, in welchem ein besonders zuvorkommender Hafewart residiert. Wir geniessen einen ruhigen Abend im Hafen, und erbummeln das hübsche Städtchen mit vielen gut erhaltenen Riegelhäusern am nächsten Morgen.

Am Ziel

Bis Erlenbach, einem schönen, ruhigen Hafen ohne zu Fuss erreichbares Dorf fahren wir 18 km und durch zwei Schleusen bei super Wetter. Dann kommt bereits unsere letzte Etappe: 20 km und zwei Schleusen bis Aschaffenburg, wo wir im recht grossen Flosshafen, der nur wenige Minuten vom Stadtzentrum entfernt ist, am Steg des «Motorboot- und Wasserski-club Aschaffenburg» fest machen. Damit haben wir das uns gesetzte Ziel erreicht, und müssen nun die geeignete Rampe zum Auswassern auswählen. Als erstes besichtigen wir die beiden Rampen, um zu entscheiden, an welcher wir Pan Long aus dem Wasser ziehen wollen. Beide sind nicht ideal: diejenige direkt neben unserm Steg hat drei Nachteile: sie reicht nicht sehr weit ins Wasser, ist relativ steil und liegt in einer Kurve. Bei der öffentlichen, unterhalb des Schlosses liegen-



Blick auf die Schleuse Eichel. Der Main windet sich hier in einer engen Schleife ums „Himmelreich“

Törn von Nürnberg bis Aschaffenburg

den an sich guten Rampe, muss anschliessend durch ein Spitzbogentor gefahren werden, dessen Höhe und Breite für das Dach unseres Schiffes auf dem Trailer nur wenige Zentimeter Spielraum lässt. Die Durchfahrt ist demzufolge sehr knifflig. Von einer Rampe zur andern bummeln wir entlang der parkartigen Uferpromenade wo viel junges Volk sich vergnügt. Dann beschaffen Bahnbillette für die Fahrt nach Nürnberg und genehmigen uns in der lebendigen Fussgängerzone ein kühles Eis. Wieder auf dem Boot zaubert Sylvia aus den letzten Vorräten ein Risotto con Funghi-Nachtesen auf den Tisch. Auch dem Frankenwein tun wir ein letztes Mal im Erzeugergebiet die ihm gebührende Ehre an. Die majestätisch beleuchtete Burg grüsst zu uns hinüber, und wir weinen auf einem Auge, weil eine schöne Ferienfahrt zu Ende ist, lachen allerdings gleichzeitig auf dem andern

Auge, weil wir uns auch auf den doch etwas grösseren Komfort zu Hause freuen.

Anderntags fahren wir mit der Bahn nach Nürnberg, wo wir den vom zuvorkommenden Hafenmeister Sack hinterlegten Torschlüssel zum Hafentor vorfinden, den Trailer anhängen und gleich zurückfahren. Nun geht's ans Packen und Beladen des Autos. Nur was wir fürs Schlafen und fürs Frühstück brauchen bleibt auf dem Schiff. Das Nachtessen nehmen wir auf der sonnigen Terrasse beim Griechen gleich am Hafen ein. Er hat uns gestern den fehlenden Weisswein fürs Risotto geschenkt. Vor dem Schlafengehen macht Ernst noch eine «Fototour by night», weil ihn das schön beleuchtete Schloss dazu reizt. Am Donnerstag, 30. Juni, wird das Schiff gleich nach dem Frühstück fertig aufgeräumt, und alles was Ge-

wicht hat ins Auto gepackt. Zum Auswassern haben wir die Rampe neben unserm Steg gewählt, auf der es uns mit einiger Mühe gelingt, das Schiff auf den Trailer und den Trailer auf die Strasse zu ziehen. Kurz vor 10 Uhr fahren wir los, und kommen einigermaßen zügig bis kurz nach Stuttgart. Dort gibt das Auto überraschend den Geist auf: infolge Verlust des Hydrauliköls im Getriebe können wir – Glück im Unglück – grad noch auf den Pannestreifen fahren und kommen direkt neben einer Notrufsäule zum Stillstand. Die Heimfahrt erfolgt dann per Abschleppauto: unser Scorpio huckepack auf der Brücke und das Schiff hinten angehängt erreichen wir Schaffhausen um 18:30 Uhr. Der zuvorkommende Fahrer manövriert das Schiff ordnungsgemäss neben unser Haus, und lädt den Scorpio anschliessend bei der Kreuzgarage ab. ◀



Im riesigen Flosshafen Aschaffenburg liegt man ruhig und stadtnah

L'écho de l'écluse

Comptages...

Ecluse 34S, Canal de Bourgogne

URS GYSIN Text/Bilder

Das Schleusenschifferjahr 2009 ist zu Ende und wir alle denken bereits an die neue Saison. Hier am Canal de Bourgogne ist es zurzeit sehr ruhig – einzelne Biefs sind abgesenkt, damit die notwendigen Erneuerungsarbeiten gemacht werden können. Weniger ruhig geht es in den für den Kanal verantwortlichen Büros der VNF von Dijon und Tonnere zu, wo die Budgets für das neue Jahr und der Abschluss 2009 erstellt werden. Zu letzteren gehören auch die «Comptages», Statistiken über die Nutzung der Wasserwege. Hast du Lust, mal einen Blick hinein zu werfen?

21 von 189 Schleusen zählen!

Von der 76S (S für Saone) in St-Jean-de-Losne bis zur 115Y (Y für Yonne) in Laroche-Migennes wird an insgesamt 21 Schleusen erfasst, wer in welcher Richtung auf dem Canal de Bourgogne unterwegs ist, fein säuberlich getrennt nach «Plaisance individuelle», «Plaisance passagers» und «Commerce», nach Franzosen und Ausländern, nach beladenen und leeren Frachtschiffen. Ein paar Kennzahlen, die auffallen:

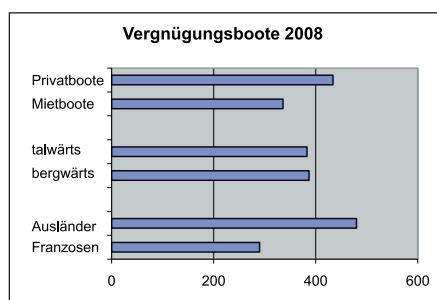
- Über alle Zählstellen gemittelt waren 2009 (Januar bis Oktober) rund 1000 Vergnügungsboote und Passagierschiffe unterwegs.
- Je näher man der Scheitelhaltung kommt, desto niedriger sind die Frequenzen. Sind es an den beiden Endpunkten bei der Einmündung in die Saone und in die Yonne rund 2000 Boote, die passieren, so zählt man in Pouilly-en-Auxois noch deren 400.
- Mit fast 500 Schleusvorgängen in der Kategorie Passagierschiffe schwingt die 1S Escommes oben aus. Diese Verzerrung erklärt sich wohl mit dem Ausflugsschiff «La Billebaude», das seinen Passagieren die Durchfahrt durch den 3333 Meter langen Tunnel von Pouilly-

-en-Auxois, inkl. das Schleusenerlebnis an der 1S bietet.

- Laut Statistik sind hier an der 34S Le Banet vom Januar – Oktober 2009 ganze 442 Plaisanciers, 126 Hotelschiffe und 1 Commercial durchgeschleust worden.

Die Vergnügungsboote

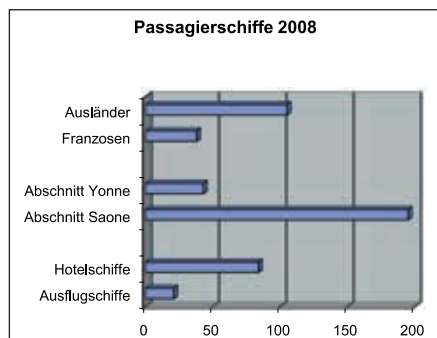
Gemittelt ergeben sich für die 21 Zähl-Schleusen folgende Frequenzen für 2008:



Mietboote sind gemäss dem aktuellen Angebot schwerwiegend auf der der Yonne zugewandten Seite anzutreffen. So haben 1572 Mietboote die Schleuse von Laroche-Migennes und lediglich 228 diejenige von St-Jean-de-Losne passiert. Die Fahrtrichtung sämtlicher Vergnügungsboote ist praktisch ausgeglichen. Rund 60% der Passagiere sind Ausländer.

Die Passagierschiffe

Gemittelt ergeben sich für die 21 Zähl-Schleusen folgende Frequenzen für 2008:



Die Hotelschiffe dominieren diese Kategorie. 80% der Schleusvorgänge finden auf der der Saone zugewandten Seite statt, $\frac{3}{4}$ der Passagiere sind Ausländer.

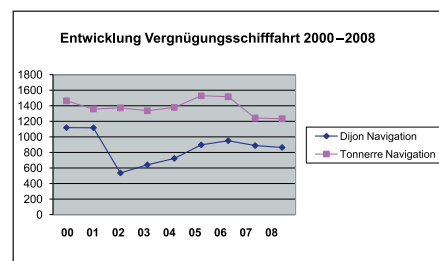


Die Frachtschiffe

Der Canal de Bourgogne hat bereits im letzten Quartal des letzten Jahrhunderts seine Bedeutung für den Frachtverkehr praktisch verloren. Schleusungen von «Commercials» finden nur noch an beiden Endabschnitten statt, bis zur 65S Bretenières resp. zur 112Y Moulin-Neuf. 2008 waren an den beiden Endschleusen noch ganze 198 Schleusvorgänge von beladenen Pénichen zu beobachten mit durchschnittlich gut 100 Tonnen Ladung.

Tendenz sinkend

Uns als Binnenschiffer interessiert bestimmt die längerfristige Entwicklung der Verkehrszahlen. Für die Vergnügungsboote und Passagierschiffe sieht diese wie folgt aus:



Seit der Jahrtausendwende ist der Verkehr auf dem Canal de Bourgogne um rund 30% eingebrochen. Eine grosse Zäsur fand 2002 statt: Wegen Wassermangel musste die Schifffahrt zwischen Pouilly (1Y) und Venarey (56Y) ab 21. Mai eingestellt werden! Als Konsequenz wurde nach der Aufgabe der Mietbootbasis in Pont d'Ouche auch diejenige in Plombière-



Neben dem Einbau einer Video-Überwachungsanlage wurde auch ein Lichtkonzept im 3333 m langen Tunnel der Scheitelhaltung von Pouilly-en-Auxois realisiert.



Glücklich, wer genug Wasser hat! 2002 musste dieser pitoreske obere Teil der Yonne-Seite bereits Ende Mai wegen Wassermangel geschlossen werden.

res-les-Dijon geschlossen. Nach einer Erholungsphase sind die Zahlen seit 2006 kontinuierlich rückläufig.

Ein Rechenbeispiel

Ich gebe es zu: irgendwie mag das Rechenbeispiel nur bedingt zu überzeugen. Dennoch, ich denke es ist legitim, sich mal Gedanken zu machen, was die Passage eines Schiffes durch den wunderschönen Canal de Bourgogne theoretisch kostet. Ganz einfach, damit wir uns bewusst sind, was der französische Staat jedes Jahr (nur auf diesem Streckenteil) investiert, damit wir unserem Hobby frönen können.

2009 setzten sich die Kosten für Unterhalt und Betrieb des Canal de Bourgogne wie folgt zusammen:

- Investitionen und Unterhaltsarbeiten, insbesondere Sicherheitsvorkehrungen an den Staubecken und am Kanal, Einrichtung einer Videoüberwachung im Scheiteltunnel
€ 3 450 000.–
- Personal- und allgemeine Unterhaltskosten
€ 1 000 000.–
- Total
€ 4 450 000.–

Wenn man davon ausgeht, dass gemäss Statistik pro Jahr rund 2500 Schiffspassagen den Kanal teilweise oder in der vollen Länge nutzen, macht dies pro Schiff die stolze Summe von € 1780.– aus. OK: nicht berücksichtigt sind die anteilmässigen Einnahmen aus der Vignette oder die generierte Kaufkraft in der Region für Konsum. Auch nicht die Aufwendungen der Communautés des Communes und der einzelnen Gemeinden z.B. für Anlege- und Picknickstellen.

Nicht wegzudiskutieren ist aber die Tatsache, dass der französische Staat sich seine Patrimoine etwas kosten lässt. Und dass wir als Schleusenschiffer davon profitieren können. Ein schlechtes Gewissen müssen wir deswegen nicht haben. Respekt schon.

Daten und Fakten zum Canal de Bourgogne:

<i>Länge</i>	242,058 km
<i>Schleusen</i>	189
<i>Topografie</i>	79,78 m in Laroche-Migennes bis 179,04 m in St-Jean-de-Losne mit der Überquerung der Scheitelhaltung in Pouilly-en-Auxois auf 378,05 m
<i>Zweck</i>	Verbindung zwischen Paris und Lyon, dem Norden und dem Mittelmeer
<i>Geschichte</i>	Während zwei Jahrhunderten, zwischen 1613 und 1812 fand die Diskussion über die Routenführung statt. Schlussendlich wurde der Variante über Pouilly-en-Auxois der Vorzug gegeben.
<i>Baugeschichte</i>	Baubeginn 1775 auf der Yonne-Seite 14. Dezember 1808: Eröffnung des Abschnitts Dijon – St-Jean-de-Losne 30. Dezember 1832: Eröffnung des gesamten Kanals
<i>Wasserzufuhr</i>	Der Burgunder-Kanal ist ein künstliches Bauwerk, das nur beschränkt direkt durch Quellen gespeist wird. Es gibt 6 Staueeen für die Alimentation des Kanals: 5 auf der Seite von Dijon Navigation und 1 seitens Tonnerre Navigation: <ul style="list-style-type: none"> – Stauwehr Grosbois I und II: 8,6 Millionen m³ – Stauwehr Panthier: 8,1 Millionen m³ – Stauwehr Cercey: 3,6 Millionen m³ – Stauwehr Chazilly: 2,2 Millionen m³ – Stauwehr Tillot: 0,5 Millionen m³ <p>Total 23 Millionen m³ verfügbares Wasser, davon 21 Millionen m³ Wasser für die Betreuung des Kanals (2 Millionen m³ als Fischerei-Reserve).</p> <p>Zusammen mit dem Stauwehr Pont et Massène (6 Millionen m³), beläuft sich das gesamte Wasserreservoir des Canal de Bourgogne auf ca. 30 Millionen m³ (was rund 500 Hektaren Wasserfläche entspricht).</p> <p>Zur Versorgung der Stauwehre und für die Alimentation des Kanals komplettieren 70 km Zuleitungskanäle diese eindruckliche Infrastruktur.</p>
<i>Organisation</i>	2 Subdivisions VNF (Dijon und Tonnerre) und ein Planungsbüro.
<i>Personal</i>	180 Personen (Schleusenwärter, Wehrwärter, Equipenchefs, Kontrolleure, Unterhaltpersonal, Büropersonal).

Quo vadis?

Die Verantwortung über den Canal de Bourgogne wird 2010 von den VNF auf die Region übertragen, so wie dies in anderen Gegenden geschieht (oder bereits geschehen ist), wo die Binnenschifffahrt «nur» noch touristischen Zwecken dient. Die Region wiederum beauftragt die VNF für den Betrieb und den Unterhalt des Kanals. Das Modell für den Canal de Bourgogne ist vorerst als Test auf drei Jahre angelegt.

Ist es die relativ hohe Anzahl Schleusen pro km, welche die Binnenschiffer davon abhält, den Burgunder öfters zu überqueren oder teilweise zu erkunden? An der Gastfreundschaft, an der Attraktivität des landschaftlichen, kulturellen und gastronomischen Angebots kann es kaum liegen!


Ich lade euch ein, einen Abstecher ins Burgund in eure Törnplanung 2010 einzubeziehen und freue mich



Hotelschiffe wie der sehr gepflegte «Le Premier» verkehren regelmässig auf der Saône-Seite des Burgunder-Kanals, hier an Schleuse 34S Le Banet.

auf jeden Schleusenschiffer, der an der 34S le Banet Halt macht.

Der versprochene Bericht über die Transformation eines verlotterten

Schleusenwärterhäuschen zu einem kleinen Paradies folgt im nächsten «Echo de l'écluse». Je compte sur vous! 

ATELIER FLUVIAL

CALE SECHE

**NOUVEAUX:
MENUISERIE**

dépannages toutes distances | transformation | mécanique | chaudronnerie | électricité

17, Quai du Canal de Bourgogne - 21170 Saint-Usage

tél: 03 80 270 300 / Fax: 03 80 270 301 / e-mail: atelier-fluvial@wanadoo.fr

Historische Schiffe – Der interessante Lebenslauf eines Motor-Fahrgastbootes

MS San Martino

STEFANO BUTTI *Text/Bilder*



Das 100-jährige Fahrgastschiff wird zum Privatboot

Vielleicht sind Sie ihm auch schon begegnet, nicht auf einem französischen Kanal und auch nicht auf der Donau, in Amsterdam, Bremen oder Hamburg. Noch nicht! Aber vielleicht auf dem Zürichsee. Vielleicht auch auf dem Rhein zwischen dem Rheinfluss und Eglisau. Vielleicht haben Sie sogar einen Manöver-, GPS- oder Radarkurs auf ihm gemacht. Mein hundertjähriges Boot hat schon viel erlebt, hiess schon «Christoffel» und «Rhenania». Zu seinem runden Geburtstag dieses Jahr hat mein mittlerweile guter Freund nun aber wieder seinen ursprünglichen Namen angenommen, «San Martino».

Geschichte des Schiffes

Auf Kiel gelegt wurde die «San Martino» im Frühjahr 1909 auf der Werft von Theodor Hitzler in Hamburg. Zusammen mit vier anderen kleinen Motorbooten für den Personentransport sollte sie in die Schweiz geliefert werden, genauer in die Südschweiz, an den Lago di Lugano oder Ceresio,



wie dieser See von den Einheimischen genannt wird. Eine private Schifffahrtsgesellschaft mit dem Namen Vedetta SA aus Lugano hatte beim Schiffsmakler Deurer & Kaufmann 1908 fünf Barkassen mit einer Tragfähigkeit von je 40 Passagieren

oder 3 Tonnen geordert. Das Handelshaus Deurer & Kaufmann aus Hamburg lieferte in ganz Europa und auch nach Ostafrika kleine Motorboote für den Lokalverkehr, vornehmlich mit Benzin, Diesel oder Petroleum Motoren ausgerüstet. Gebaut



Technische Daten der San Martino (heutiger Zustand)

Länge über Alles	14.35 m
Breite über Alles	2.65 m
Breite über Spanten	2.40 m
Schottwände	3
Tiefgang	ca. 0.90 m
Freibord	ca. 0.45 m
Gewicht	9 Tonnen
Motor	Volvo TAMD 22 P
Zylinder	4
Leistung	56 KW, 75 PS
Elektrische Anlage	12 Volt
Antrieb	Festpropeller, 3 Flügel, Wendegetriebe
Geschwindigkeit	ca. 18 km/h (volle Leistung)
Amtliches Kennzeichen	SG 341

Historische Schiffe – Der interessante Lebenslauf eines Motor-Fahrgastbootes

wurden diese Schiffe entweder bei Theodor Hitzler in Hamburg, oder bei seinem Vater, der Hitzler Werft in Lauenburg an der Elbe. Die Firma Vedetta SA, welche lokalen Hoteliers gehörte, wollte einen Bootsbetrieb in der Bucht von Lugano initiieren. Die fünf Schiffe mit Namen «Vedetta» (1908), «Monte Bré» (1909), «San Martino» (1909), «Caprino» (1909) und «Castagnola» (1910), bedienten die Stege Cassarate, Cortivo, Grotto Elvezia, San Domenico, Gandria, Grotto Pescatori, Caprino, Cavallino und San Rocco. Vier Boote wurden für den Kursbetrieb benötigt, eines war als Supplémentschiff und Werftboot in der Resérve oder für Warentransporte eingeteilt. Als zwischen 1934 und 1936 die Strasse nach Gandria gebaut wurde, stellten die Vedetta-Schiffe die einzige Verbindung zwischen Gandria und Lugano sicher, da auch der Fussweg infolge Stein-

schlags aufgrund der Bauarbeiten unpassierbar war. Die Vedetta-Schiffe gehörten zu Lugano wie das Tram zu Zürich. Am 3. Juli 1944 wurde die private Schifffahrtsgesellschaft «La Vedetta» aufgelöst und die vier verbliebenen Schiffe (MS Monte Bré wurde bereits 1912 verkauft) in die Società di Navigazione del Lago di Lugano, abgekürzt SNL, integriert, welche auch das Personal der Kleinreederei übernahm. Die vier Schiffe wurden ab diesem Zeitpunkt neu vom Bundesamt für Verkehr kontrolliert, wie sämtlichen Fahrzeuge von konzessionierten Transportunternehmen. Als 1951 die finanzielle Sanierung der SNL abgeschlossen war, kaufte die «Società» die bereits 7 Jahre zuvor übernommenen Boote von den Eigentümern der ehemaligen Firma «La Vedetta». Das MS San Martino wechselte für CHF 16 130.– den Besitzer. 1952 wurde die «San Martino»

um drei Meter verlängert und die Kabine neu mit 16 Sitzplätzen erstellt. Gleichzeitig wurde der ursprüngliche Motor, ein 2-Takt Benzinmotor der Motorenfabrik Bremen, durch einen 4 Zylinder Universal Motor (Typ LSCR mit 2450 ccm, Gewicht 298 kg, Getriebe 1:2,25, elektrische Anlage 6 Volt) ersetzt. Das Schiff wurde fünf Jahre später an Herrn Gustav Wirth in Eglisau am Rhein verkauft und verliess den Luganersee am 27. Juli 1957. In Eglisau wurde es als Fähre und Gesellschaftsboot eingesetzt und befuhr den Rhein zwischen dem Kraftwerk Rheinfelden, wo die Glatt einmündet und dem Rheinfall bei Neuhausen. Anfangs der siebziger Jahre änderte der neue Besitzer René Wirth, Nachfolger von Gustav Wirth, den Namen des Schiffes. Aus der «San Martino» wurde die «Rhenania». Der Verwendungszweck blieb derselbe, das Schiff wurde nun aber





speziell als Oldtimer angepriesen. Am 11. Oktober 1989 wechselte das Boot erneut den Besitzer. Schiffsführer und Nautiker Hans Neuhaus und Frau Hedwig Schadegg, Inhaber des Instituts für Hochseeravigation und Herausgeber der Zeitschrift See-meile, wurden nun die neuen Eigner. Die «Rhenania» wechselte bald darauf auf den Zürichsee und erhielt den Namen «Christoffel». Das Schiff wurde für Gesellschaftsfahrten und als Schulschiff eingesetzt. Nach zwei Jahren wechselte das Schiff seinen Standplatz. Vom rechten Ufer des Zürichsees, dem Gebiet Christoffel bei Herrliberg/Feldmeilen, übersiedelte das Boot nach Wädenswil, wo es lange Zeit im alten Hafen der Brauerei Wädenswil eine neue Bleibe fand. Im Frühling 1998 erhielt das Schiff, mit einem Volvo Penta Dieselmotor Typ TAMD 22 mit 70 PS Leistung, sein drittes Antriebsaggregat. Auch der Brennstofftank wurde gewechselt. Im Jahre 2004 änderte der Standplatz erneut. Weil im Brauerei-Areal in Wädenswil eine Überbauung geplant war, verlegte das Schiff zwangsläufig seinen Standplatz nach Schmerikon am Obersee und erhielt ein Sankt Galler Kennzeichen. Am 1. Januar 2006 wurde die «Christoffel» verkauft. Frau Hedi Schadegg, Witwe des 2003 verstorbenen Hans

Neuhaus, verkaufte das Schiff an Stefano Butti, auch ein Zürich-Seemann und Kapitän bei der lokalen Schifffahrtsgesellschaft. Am 4. August 2006 wurde die alte Barkasse ausgewässert und in die Scheune des neuen Eigners nach Lufingen transportiert. Bis am 20. Juli 2009, dem Tag der erneuten Wasserung, erhielt der Oldtimer dort eine umfassende Renovation, wobei diverse Schalenbleche ersetzt, eine neue Antriebswelle eingepasst, und das Schiff zum Privatboot umfunktionierte. Das 100jährige Jubiläum mit Wiederinbetriebnahme und Taufe fand am 6. August neben dem 75jährigen Nostalgie-Motorschiff Etzel in Zürich statt.

Was wurde aus den anderen «Vedetta»-Schiffen?

Die anderen vier Schiffe der ehemaligen Società La Vedetta aus Lugano erfuhren ähnliche Schicksale wie die San Martino. MS Monte Brè wurde bereits 1912 auf den Lac de Joux im Jura verkauft und unter dem Namen «Le Matin» betrieben. 1918 wechselte das Boot auf den Hallwilersee und hiess bis 1960 «Seetal» und danach «Hallwil». 1977 wurde das Schiff ausser Betrieb genommen und als Kinderspielplatz an Land abgestellt. 1980 kaufte ein Zürcher Garagist das vom Rost zerfressene Fahr-

zeug und liess es als Dampfboot «Sirius» wieder auferstehen. Die «Sirius» dampft nach langen Jahren erfolgreichen Einsatzes auf dem Zürichsee, heute unter einem neuen Eigner auf dem Murtensee. Die «Caprino» wurde 1966 ausser Betrieb genommen und 1973 bis auf die Schale demontiert und an eine private Eignergemeinschaft verkauft. Das weitere Schicksal dieses Schiffes konnte noch nicht genau recherchiert werden, vermutlich befindet sich das Boot in Norditalien. MS Castagnola versah bis in die neunziger Jahre Dienst auf dem Luganersee. Mitte Juni 1998 wurde das Schiff auf einen Tieflader verladen und nach Holland zu seinem neuen Eigner transportiert, welcher den Oldtimer nun in Amsterdam und Umgebung für private Zwecke nutzt. MS Vedetta schliesslich, mit Baujahr 1908 das älteste Schiff dieser Baureihe, verkehrt nach wie vor als Arbeitsboot und Werftbarkasse in den Diensten der Società di Navigazione del Lago di Lugano. Es feierte 2008 sein rundes Jubiläum und wurde zu Ehren dieses Anlasses für stündige Rundfahrten eingesetzt. Die Hitzler Werft baute viele Stahlboote ähnlicher Grösse für ganz Europa. Auch in die Schweiz wurden verschiedene Schiffe geliefert. Neben den Vedetta-Schiffen wurde beispielsweise die «Jolimont» für den Bielersee, oder auf dem Vierwaldstättersee die Boote «Mars», «Aero» und «Astra» bei Hitzler gebaut. Auch das erste grosse Dieselmotor-Schraubenschiff der Schweiz, die «Delphin» des Vierwaldstättersees stammte aus der Werft von Theodor Hitzler & Co., Hamburg.

Die Renovation in der Scheune

Neben der offiziellen Geschichte gibt es auch noch eine etwas jüngere, eher emotionellere, welche die werten Leser dieser Zeitschrift mindestens genau so interessieren dürfte. Sie beginnt 2005, im letzten Betriebsjahr des kleinen Fahrgastschiffes. Die alte Barkasse «Christoffel» hatte

Historische Schiffe – Der interessante Lebenslauf eines Motor-Fahrgastbootes

nämlich schon im letzten Betriebsjahr vielfach Wasser in der Bilge. Bei Regen lief dieses zwischen Fensterscheiben und Aufbau ins Bootsinnere, bei Sonnenschein durch die Stopfbüchse im Stevenrohr, vielleicht sogar unter dem Beton im Achterschiff. Im Januar 2006 wurde bei einer genaueren Untersuchung jedenfalls eine kleine Leckage gefunden, welche immerhin umgehend provisorisch abgedichtet werden konnte. Schnell wurde jedoch klar, dass die gesamte Schale mindestens genau untersucht, eher wahrscheinlich komplett saniert werden musste. Der hundertjährige Stahl hatte insbesondere am Heck und Bug starken Lochfrass. Wie jeder Metallbauer weiss, neigen kohlenstoffreiche Eisenlegierungen wie im Schiffsbau verwendet, zu punktueller Korrosion. Hundert Jahre kommerzieller Einsatz hinterlassen ihre Spuren! Der Plan war jedenfalls

schnell klar. Nachdem die Scheune im angrenzenden Wohnhaus des Eigentümers des Hauses wird eine temporäre Schiffbauhalle. Die Kapitänsuniform wurde also mit dem «Übergwändli» getauscht, diese Metamorphose veranlasst mich nun in der Ich-Form weiter zu schreiben. Im Frühling 2006 wurde die «Christoffel» bis auf die vorgeschriebene Ausrüstung ausgeräumt und der Transport nach Lufingen im Zürcher Unterland organisiert. Am 4. August 2006 frühmorgens um 5 Uhr war es dann soweit; einer abenteuerlichen Fahrt im Morgengrauen von Schmelikon nach Zürich folgte die Auswaschung bei der städtischen Seepolizei und der Strassentransport in die vorbereitete Werfthalle Lufingen. Die heikelste Phase war sicherlich das Einfahren des zehn Tonnen schweren und 14 Meter langen Bootes mittels Kran, Rollen, Balken und Holzkeilen

seitwärts in das Gebäude. Das Dach konnte ja schlecht abgebaut werden, zumindest hätte dies zu längeren Diskussionen in meinem Umfeld geführt. Nachdem das Achterschiff, welches noch etwas aus dem Haus herausragte, mit einer sturmsicheren Zeltkonstruktion überdacht wurde, konnte es endlich losgehen. Sämtliche Innenausbauten wurden entfernt, der Brennstofftank ausgebaut, der Betonballast im Vor- und Achterschiff herausgespitzt. Nun wurden Löcher gesucht. Der zum Werftarbeiter mutierte Reeder mittels Hammer, Spitzisen und seiner bestens bewährten «Schlagdrauf»-Methode, Kollege und Schiffingenieur Jonas Panacek etwas zivilisierter, mittels Ultraschallgerät. Wir fanden rund 20 schwache Stellen, teilweise sogar unter einem Millimeter Dicke. Insgesamt fünf Quadratmeter Schalenbleche mussten ersetzt werden. Nun

COELAN
Flüssigkunststoffe
www.coelan.ch

Ihr Boot wird es Ihnen danken!

- Coelan und Epifanes Bootslacke
- VC-17 Antifouling, Pinsel, Roller
- Epoxydharze, West-System
- Polyesterharze, Gelcoats etc.

suter-kunststoffe ag
www.swiss-composite.ch
Bernfeldweg 4 CH-3303 Jegenstorf Tel. 031 763 6060 Fax 763 60 61

Historische Schiffe – Der interessante Lebenslauf eines Motor-Fahrgastbootes



wurde professionelle Hilfe nötig. Kollege Beat Kaufmann und seine Jungs brachten Ihre Hydraulikpressen, Kompressoren, Schweißgeräte, Plasmaschneider, Nadelhammer und noch Diverses mehr, und schon bald hämmerte, kreischte, lärmte und roch es gewaltig. Ich hatte meine helle Freude. Die Nachbarn und meine Katzen auch! Aber was sein muss, muss sein. Trotzdem war ich selber auch froh, als die Jungs nach sechs Wochen ihre Zelte abbrachen. Und wie froh! Neues Metall fünf Millimeter dick glänzte an vielen Stellen. Ein neues Stevenrohr mit neuer Schraubenwelle, ein neues Schott sowie ein 18 cm Bugstrahlrohr beschleunigten meinen Puls. In Gedanken stand ich bereits am Ruder und dirigierte die Propellerumdrehungen. Aber es war noch ein weiter Weg bis dahin. Mein Part als Werftarbeiter begann wieder von neuem. Das 200 Kilo schwere Blech auf dem Achterdeck musste noch weg um die Rumpf-Deck Verbindung zu erneuern. Bleibarren und Teer mussten als neuer Ballast eingefüllt werden. Scheuerleisten, Reling, Ankerwinde und Klüse waren die folgenden Metallarbeiten. Fenster wurden eingepasst, Installationen eingebaut, Technik, Mechanik und Elektrik neu aufgebaut oder revidiert. Die Holzarbeiten folgten: Böden wurden gelegt, Wände gestellt, der Innenausbau begonnen. Im Vorschiff, welches früher offen war, konstruierte ich eine neue Kabine, das zukünftige Schlafzimmer. Der Motor,

welcher angehoben wurde um besseren Zugang zur Schale zu bekommen, musste wieder ausgerichtet und befestigt werden. Danach folgte der Aufbau des Motorenraumes inklusive Schalldämmung. Die Küche wurde eingebaut, das Bett im Vorschiff über dem Brennstofftank konstruiert. Und dann immer wieder diese Malerarbeiten! Unterwasser, Überwasser, Innen, Aussen, putzen, schleifen, spachteln, kleben, wieder schleifen, wieder malen, trocknen lassen, malen etc. etc. Was hier so schnell in einigen Sätzen und Worten zusammengefasst ist, dauerte insgesamt über zwei Jahre. Wie jeder Held des Alltags, hatte auch ich selbstverständlich noch andere Verpflichtungen. Mein Lottogewinn hat sich jedenfalls zum x-ten male auf später verschoben und 65 bin ich auch noch nicht. Aber mit jeder Farbschicht näherte sich langsam aber stetig das grosse Ziel. Als der Motor endlich probeweise nach mittlerweile drei Jahren wieder die ersten Arbeitstakte von sich gab, jubelte mein Herz. Ich konnte endlich den Telefonhörer in die Hand nehmen und die Stiftra anrufen. Am 20. Juli 2009 sollte endlich der ersehnte Tag sein. Der grosse Tag der Wasserung! Bis dahin kam aber noch der Endspurt. Vier Schichten Antifouling mussten noch aufgetragen, die Elektrik und Maschine gecheckt werden. Es durfte nichts schief gehen. Alles musste funktionieren. Alles! Und: Die Werfthalle welche nun drei Jahre lang mein erweitertes

Zuhause war, musste abgebrochen werden. Spätestens jetzt jubelten auch meine Nachbarn mit. An dieser Stelle sei nochmals ganz herzlich allen Personen in meinem Umfeld für ihr Verständnis gedankt! Endlich war es soweit. Der rote Kran kam um die Ecke gefahren und platzierte sich. Der Tieflader folgte wenig später. In zwei Stunden hatten wir die «San Martino» aus dem Haus gezirkelt. Wie die Messingbuchstaben im Sonnenlicht funkeln, ja das ganze Schiff vor frischer Farbe glänzt. Eine Augenweide! Ich war schon lange nicht mehr so nervös, und gleichzeitig so stolz. Wenn alles gut geht, sollte ich heute Abend der stolzeste Mensch auf dem Zürichsee sein, wenn es nicht gut gehen sollte..., daran konnte ich nicht denken. Nun es ging gut. Einige kleinere Kinderkrankheiten zwar, aber das ist schliesslich normal. Ich bin tatsächlich der stolzeste Mensch auf dem Zürichsee, zumindest jetzt noch. Allerdings nicht mehr



lange! Wenn alles gut geht, und ich hoffe das wird es erneut, wenn ich also meinen nächsten Plan in Angriff nehme und das habe ich fest vor, in zwei Jahren, dann werde ich mich auf jeden Besuch eines Schleusenschiffer-Kollegen freuen, irgendwo zwischen Paris, Köln, Amsterdam, Hamburg oder Berlin. Wenn ich dann einen roten Wimpel mit dem blauen Kanal, den zwei Schleusentoren und dem Schweizerkreuz erblicke, werde ich eine Flasche aus der Bilge holen und herüber rufen: «Hallo, Kapitän Stefano mit der alten, kleinen Barkasse San Martino lädt zum Apéro!» Schwirbel Ahoi! 🚩

Niederlande

Es gibt die Niederlande-Information für deutschsprachige Wassersportler www.wassersport.nl, so erzählte mir Albert Bertschinger nach der GV. Es lohnt sich wirklich mal dort hinein zu schauen, denn Du findest dort wertvolle und aktuelle Information über Holland. Dazu gibt es Links zu vielen Orten und Firmen, inklusive Händler und Makler.

Als pdf können alle Ausgaben seit 2005 herunter geladen werden.

Als interessantes Beispiel ist hier aus der Ausgabe 3-09 das seltsame Hobby des Pfarrers aus Drachten, der technisches Erbgut aus der Schweiz sammelt. Zu seiner Sammlung gehören das Passagierschiff MS MUNOT das von 1936 bis 1996 auf Untersee und Rhein, zwischen Kreuzlingen und Schaffhausen verkehrte und MS RHYBLITZ aus Basel. Dazu besitzt er zahlreiche Postautos von Saurer und FMW.

«Was, die Schweizer haben nicht nur Riccola und Appenzelkäse erfunden?» Unter dem Motto: Wer hat es erfunden? zeigt sich der Autor amüsiert, dass in den Alpen im letzten Jahrhundert Hightech entstanden ist, die nun für Nostalgiezwecke in den Niederlanden gemietet werden kann. Ganz genau bei: www.hofstrareizen.nl

Wir haben gehört, dass in Harderwijk eine attraktive Motorjacht zu verkaufen steht. Es handelt sich dabei um eine Altena 1160, Baujahr 1980. Sie hat einen 100 PS Mercedes Diesel, Bugstrahlruder, 400l Dieseltank, 520l Wasser in zwei Tanks. Webasto Heizung und einen Fäkalientank, der allerdings noch nicht angeschlossen ist. Das Boot hat fünf bis sieben Schlafplätze und wurde 2008 neu gemalt. Dazu hat es viele Extras und Ersatzteile, wie Schraube, Anker und Startmotor.

Mehr Informationen bekommt Ihr vom Eigentümer: mw.hoekstra@alice.nl 

Frankreich

Charles Gerard von H2O Plus, einem Schwesterunternehmen von H2O in St-Jean-de-Losne teilt in einer Pressemitteilung mit, dass sie in Auxonne auf der Saône Ende Saison 2010 den schönsten Binnenhafen Frankreichs einweihen werden. Die Arbeiten am Hafen für 150 Boote bis 15 Meter und weitere für Boote bis 40 Meter Länge werden anfangs 2010 beginnen. Der Hafen wird durch einen Damm vom Fluss getrennt und geschützt. «Dieser neue Hafen ist eine hervorragende Möglichkeit den Tourismus von Auxonne neu zu beleben».

Auxonne mit seinen 8000 Einwohnern liegt im Zentrum des französischen Wasserwege Systems. Über die Saône ist Auxonne direkt verbunden unter anderem mit dem Canal de Bourgogne, dem Marne Saône Canal, dem Rhone Rhein Canal und der Rhone.

Der Hafen wird vom Management in St-Jean geleitet. Ein Teil der Plätze wird für Durchreisende reserviert. Die restlichen Plätze stehen zum Verkauf oder werden vermietet.

VNF übergibt die Verantwortung der Kanäle «à petit gabarit» an die Regionen

Entnommen den Mitteilungen über die Regionen der ANPEI

Der «Conseil régional de Bourgogne» hat sich an seiner Plenarversammlung vom 28. September 2009 einstimmig für den Transfer der Verwaltung der Kanäle «à petit gabarit» in die Region ausgesprochen. Rechtlich ist ein solcher Transfer der Kompetenzen schon seit 2003 möglich. Einzige Bedingung ist, dass der endgültigen Übernahme eine Versuchsperiode von drei Jahren voraus geht. Das Burgund hat als nationale Premiere mit dem Staat eine entsprechende Vereinbarung ausgehandelt.

Zu verkaufen

Luxe Motor «St.Antonius»

€ 398 500.- (Verhandlungsbasis)

Wir verkaufen unseren sehr schönen und gut erhaltenen Luxe Motor «St.Antonius», L 28 m, B 4,94 m, H 3,35 m. Geeignet zum Fahren und Wohnen, auch für Eigergemeinschaft. 4 Kabinen je mit Dusche / Toilette, Salon und Küche, Büro im Achterschiff.

Infos unter
E-Mail: u.mani@bluewin.ch oder
Tel. +31 615 43 54 27 oder
Tel. +41 79 607 23 52



Irrtümlicherweise ist uns beim Inserat im 4/09 bei der Preisangabe ein Fehler unterlaufen.

So übernahm die Region am 1. Januar 2010 die Verantwortung für 567 km schiffbare Wasserstrassen. Betroffen sind der Canal de Bourgogne, der Canal du Centre, der Canal du Nivernais und der schiffbare Teil der Seille, sowie 125 km Wasserzuflüsse, 385 Schleusen, 15 Staureservoirs und 4 Etangs.

Die Kosten des Transfers belaufen sich auf ungefähr 10 Millionen Euros pro Jahr. Ein grosser Teil davon wird durch Subventionen des Staates gedeckt. Für den Unterhalt stellt die VNF das Personal zur Verfügung. Der «Conseil régional» beabsichtigt dadurch eine Wasserreserve von schätzungsweise 100 Millionen m³ Wasser zu erhalten, die zur Überbrückung von Trockenperioden verwendet werden kann.

Die Räte sehen auch noch andere wichtige Ziele, wie die Erhaltung des «patrimoine» sowie die touristische Entwicklung in der Umgebung der Kanäle. «Um die Touristen anzuziehen, muss man das Wasser zum Wein bringen... ohne aber die beiden zu mischen», so das linksradikale Ratsmitglied Didier Martin (er ist auch Präsident des «Comité Régional du Tourisme»).

Der «Conseil régional» zählt auf die Unterstützung der «4 conseils généraux de Bourgogne». Bis heute haben allerdings nur die Departemente «l'Yonne» und «la Nièvre» Interesse bekundet. <

Österreich

Donau – Fluch und Segen – Schiffstreffen

Mit einem Rückblick auf die erfolgreichen Hafentage 2009 im Emmshafen, erfolgt nun eine Einladung zum Grossereignis 2010. Mehr als 30 historische Wasserfahrzeuge oder Repliken von solchen haben teilgenommen. Das kleinste Fahrzeug war ein Sportboot aus den frühen 1960-er Jahren von 3.4m Länge, das Grösste der Streckenschlepper INOTA aus Ungarn. Eingeladen sind alle Boote, die sich zum gegebenen Zeitpunkt in

der Nähe befinden. Mehr Informationen findet Ihr unter:

www.ennshafen.at

Das Schiffstreffen (ST) 20-10 23. bis 30. Juli 2010 findet in diesem Jahr im Rahmen der Bundesländer übergreifende Gemeinschaftsausstellung, Donau-Fluch und Segen, statt. Die Ausstellung an zwei Orten, Argdeger in Niederösterreich (km 2083) und Ennshafen in Oberösterreich (km 2112), zeigt Wirtschaft, Kultur und Natur an der Donau. Sie ist offen vom 5. Mai bis zum 7. November 2010. <

Kuhnle-Tours nun auch an der Mosel: Kormorane schwärmen aus

Die knuffigen Stahlverdränger der Kormoran-Baureihe gibt es jetzt auch an der oberen Mosel. In Sierck-les-Bains, etwas mehr als zwei Stunden von Basel entfernt, eröffnet der Hausbootspezialist Kuhnle-Tours in der kommenden Saison eine Übergabestation. «Sierck-les-Bains ist ein idealer Ausgangshafen für kurze und lange Törns», sagt Firmenchef Harald Kuhnle. Die neue Basis ist mit dem Boot in fünf bis sieben Tagesetappen vom zweiten Frankreich-Standort (Niderviller/Elsass-Lothringen) erreicht, so kann man das Drei-Länder-Eck (Frankreich-Luxemburg-Deutschland) in zwei Etappen bereisen. Einmal von Niderviller an die Mosel und danach von der Mosel über die Saar nach Niderviller. «Praktisch, wenn man nur eine Woche Zeit hat», betont Kuhnle.

Obwohl das Heimatrevier des Charterunternehmens – Mecklenburg-Vorpommern – gerade erst zum beliebtesten Urlaubsziel der Deutschen wurde, verlässt sich Kuhnle-Tours nicht allein auf das Zugpferd Müritz. «Die Masurischen Seen sind landschaftlich genauso schön und es gibt viele neue gut ausgestattete Häfen», berichtet Kuhnle. Zur kommenden Saison wird die Flotte dort erweitert, so dass auch Crews mit bis zu neun Personen auf einem Boot Ferien zwi-

schen Angerburg (Wegorzewo) und Johannsburg (Pisz) machen können. Kuhnle-Tours bietet Hausboote in verschiedenen Grössen für zwei bis zwölf Personen an. Übergabestationen sind in Deutschland an der Müritz, in Stralsund, in Schwerin, in Zeuthen bei Berlin und an der Unteren Havel. In Frankreich werden die Boote von und nach Niderviller und jetzt auch an und ab Sierck-les-Bains vermietet. Einfachfahrten sind möglich. In Deutschland und Frankreich sind Hausboottörns zum grössten Teil fäherscheinfrei. Mehr Informationen gibt es im neuen Katalog Bootsferien 2010, zu bestellen unter:

Kuhnle-Tours GmbH
Hafendorf Müritz
17248 Rechlin
Telefon (0800) 56 31-25
Fax 00 49 (0)3 98 23 - 2 66-10
E-Mail: info@kuhnle-tours.ch
www.kuhnle-tours.ch

Der Stromtester der Leben retten kann.

Für alle Freizeitkapitäne
und Camper die sicher
gehen wollen.

Auf einen Blick sehen, ob
Steckdosen Strom führen
und korrekt verdrahtet
sind.*



Zu beziehen für Fr. 48.50 oder
€ 30.50 gegen Rechnung bei:

Walter Braak, Schöngrund 22,
6343 Rotkreuz

Selbsterklärende Betriebsanleitung beiliegend.
*Bei sehr heller Umgebung schlechter ablesbar.

Törn 09 – Erlebnisbericht aus der Sicht eines Gastes

Klub Törn 2009 auf der Charente

MONIKA MONNEY *Text*
DIVERSE TEILNEHMER *Bilder*

Nach zweitägiger Anreise mit unserem Auto, treffen wir kurz vor dem Reisebus mit den übrigen Teilnehmern auf der Basis in Jarnac ein.

Die Begrüssung ist äusserst herzlich und wir werden aufgenommen, als hätten wir schon immer dazugehört.

Nach der Bootsuteilung geht's zum Einkaufen. Peter und ich bleiben an Bord um die Instruktionen über uns ergehen zu lassen. Nach Erledigung dieser Prozedur und dem erfolgreichen Verstauen der Einkäufe, begeben wir uns ins Restaurant Le Savoyard, ennet der Brücke zum individuellen Nachtessen.

Dann, am Sonntagmorgen gegen halb zehn, starten die ersten Boote zu Berg. Wir dürfen hinter Fredy Weber und seiner Besatzung losfahren und gemeinsam mit ihm die Schleusen passieren. Schon nach der ersten legen sich die kleineren Aufregungen und wir tuckern gemütlich auf dem Wasser dahin. Die Charente fliesst gemächlich durch eine abwechslungsreiche Landschaft. So passieren wir im Laufe des Tages sechs Schleusen. Da bei Châteaufort sur Charente die unteren Anlegeplätze besetzt sind, werden zwei Boote weiter geschleust.

Wir begeben uns ohne Peter auf einen ausgedehnten Spaziergang am Flussufer entlang. Aino und Monika liessen es sich nicht nehmen zwischendurch ins kühle Wasser zu tauchen. Zum gemeinsamen Nachtessen trifft man sich in der Cave «Chez Ludo», wo auch Wein degustiert und für die Weiterreise eingekauft wird.

Am Morgen geht es weiter nach Angoulême. Im Laufe des Tages sind neun weitere Schleusen zu bewältigen, die wir wiederum mit Fredy passieren dürfen. Wegen einer Fehlinterpretation von Markierungen im Fluss, sitzen wir kurz auf einer Kiesbank auf, können uns aber aus eigener Kraft wieder befreien. In Angoulême be-



sichtigen wir die Altstadt und die Kathedrale St-Pierre.

Dann geht es bereits wieder bei schönem warmem Wetter zu Tal in Richtung Cognac. Wir sind zweites Boot hinter der Orion mit Urs und seiner Crew. Nach Anlegen im kleinen Ort St-Simon, zeigt es sich, dass die einzige Beiz im Ort ausgerechnet heute Ruhetag hat. Also Apéro und Nachtessen auf dem Schiff. Dafür noch ein erfrischendes Bad in der sehr sauberen und klaren Charente.

Es geht weiter zu Tal. An der Basis Jaranac vorbei, noch drei Schleusen und wir landen schon um zwei Uhr in Cognac. Und so bleibt genügend Zeit für die letzten Einkäufe bis wir uns zum gemeinsamen Nachtessen bei Jugendstil Atmosphäre im Coq d'Or wieder treffen.

Abstecher nach Rochefort

Um halb neun fahren wir mit dem Bus nach Rochefort nahe der Atlantikküste. Wir besuchen das Arsenal Maritime und den Trockendock, wo seit 12 Jahren am Bau der Hermione gearbeitet wird, der Replik einer alten Fregatte, die 2011 vom Stapel laufen soll und die historische Reise La Fayette's (1780) nach Boston nacherleben soll (www.hermione.com – red). Gemeinsames Mittagessen im Museumsres-

taurant, wo ich zum Schreiben dieses Berichtes «verknurrt» wurde. Auf der Weiterfahrt zur Ile d'Oléron machen wir einen kurzen Halt in Brouage und



Die **Schwebefähre von Rochefort** wurde am 29. Juli 1900, nach 27 Monaten Bauzeit eröffnet und verbindet die Stadt mit Échillais. Sie ist eine der drei heute noch existierenden Schwebefähren von Ardonin, dem insgesamt neun Schwebefähren zugeordnet werden können. In Gebrauch ist dieses historische Monument heute jedoch nur noch für Fussgänger und Zweiräder.

Eine **Schwebefähre** ist eine Hängebahn über ein Gewässer. Sie schwebt nicht, sondern hängt an Seilen oder starren Trägern und fährt oberhalb des Wassers von einem Ufer zum anderen. Weltweit sind von ursprünglich rund 20 Schwebefähren noch acht erhalten, davon drei in Grossbritannien (Newport, Middlesbrough und Warrington), eine in Frankreich (Rochefort), eine in Argentinien (Buenos Aires, Stadtteil La Boca), eine in Spanien zwischen Portugalete und Getxo und zwei in Deutschland.



besteigen die Reste der Stadtmauer. Von hier aus sieht man die vielen kleinen Becken, die sogenannten Claire, wo die Austern vor dem Verkauf noch zirka zwei Monate gewässert werden.

Nach einem längeren Aufenthalt in La Cotinière, der zur individuellen Besichtigung benutzt wurde, gaben wir uns der Austerndegustation in Marennes hin.

Ein weiteres MUSS ist neben der Muscheldegustation die Besichtigung der Cognacfabrik Hennessy. Dort erfahren wir unter anderem, dass die Firma dieses Jahr 24000 neue Eichenfässer à ca. 300 Liter bestellt hat. Eine beeindruckende Zahl. Zur Degustation erhalten wir ein winziges Schlücklein der preisgünstigsten Marke. Viel mehr gibts gegen Bezahlung. Das war am Morgen des letzten Tages.

Am Nachmittag nehmen wir die Rückfahrt zu Berg zur Basis in Jarnac unter den Kiel. Und so endet eine wunderschöne, vom Wetterglück begünstigte Woche. Am Samstagmorgen ist noch Abgabe der Boote, welche problemlos von statten geht. Dann heisst es Abschied nehmen von den Andern, welche die Heimreise wieder gemeinsam mit dem Bus antreten.

Danke, dass wir dabei sein durften. Es war echt toll.

Donat, Monika, Aino und Peter 





+ NASTA MARINE SA
LINSSEN YACHTS CENTER SCHWEIZ

*Slow down...
...and start living*

LINSSEN  YACHTS
Since 1949
We take your pleasure seriously

Nasta Marine SA, Route du Port 21, CH-1470 Estavayer-le-lac, +41 26 663 26 26, www.nastamarine.ch, info@nastamarine.ch

Linsse Grand Sturdy 29.9 AC

© Linsse Yachts - www.linsse.com

SSK-Sonderreise vom 5. bis 28. März 2010

Mekongdelta – Kambodscha, noch 2 Plätze frei!

Zusammen mit Intertrek, water-ways haben wir ein Programm ausgearbeitet, das uns die Flusswelt auf dem Mekong hautnah erleben lässt.

Phuc, unser Führer in Vietnam, kennt das Delta wie seinen Hosensack. Er wird uns an Orte führen zu denen die Touristen sonst kaum gelangen.



Im Resort unterstützt ihn seine Familie. Die Mutter kocht, der Vater besorgt den Unterhalt der Häuser und sein Bruder ist Bootsführer.

Anmeldung und Auskünfte: **Fredy Weber, Im Hof 10, 8590 Romanshorn, Tel. 071 463 47 13/079 417 42 64**
E-mail: weber.robinson@bluewin.ch

Chavanne Yacht & Bootswerft



Wir fertigen Ihren Traum nach Ihren Vorstellungen in Aluminium oder Stahl.
Hellbühlstrasse 34, CH-6102 Malters, Telefon +41 41 340 23 83, Fax +41 41 340 23 84
www.chavanne-yachten.ch

Klubtörn 2010 – 25. September bis 2. Oktober 2010

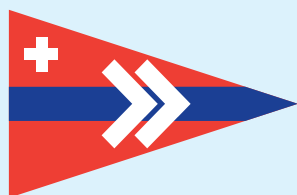
Anmeldung SSK-Klubtörn Kroatien

Unser Törn findet in einem zauberhaften Gebiet entlang der Küste, zwischen Zadar und Sibenik und den vorgelagerten Kornaten statt. Ausgangspunkt ist Sukosan.

Samstag, 25. September 2010 Übernahme der Boote auf der Basis in Sukosan
26. September bis 1. Oktober gemäss Fahrprogramm mit dem Ausflug zu den Wasserfällen der Krka als Höhepunkt
Samstag, 2. Oktober 2010 Bootsabgabe

Unsere Boote Adria Vektor, mit 3 Kabinen und 2 Nasszellen

Kosten: Bootspreise: € 1110.00 – 1270.00 bei einer 4er Belegung Fr. 440.– bis 500.– p.P.
Anreise: Am Samstag per Flug nach Zadar ab Basel ca. Fr. 600.– p.P.



Zweite Möglichkeit per Privatauto
mit je einer Übernachtung auf der Hin- und Rückreise individuelle Abrechnung
Abreise am Freitag 24.9.10, Ankunft am Sonntag 3.10.10

Für gemeinsame Essen und Besichtigungen Fr. 180.– p.P.

Am Ende der Reise ist noch der Treibstoff zu bezahlen.

**Bis heute haben sich 20 Mitglieder für diesen Törn angemeldet. Es sind noch einzelne Kojen frei.
Es können sich auch noch ganze Crews anmelden.**

SSK-Klubtörn vom 25. September bis 2. Oktober 2010

Anmeldung (so bald wie möglich) wegen zusätzlicher Bootsreservation

Name Vorname

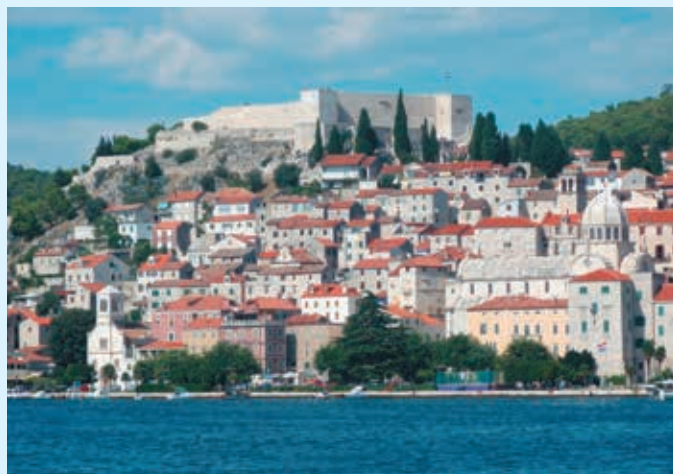
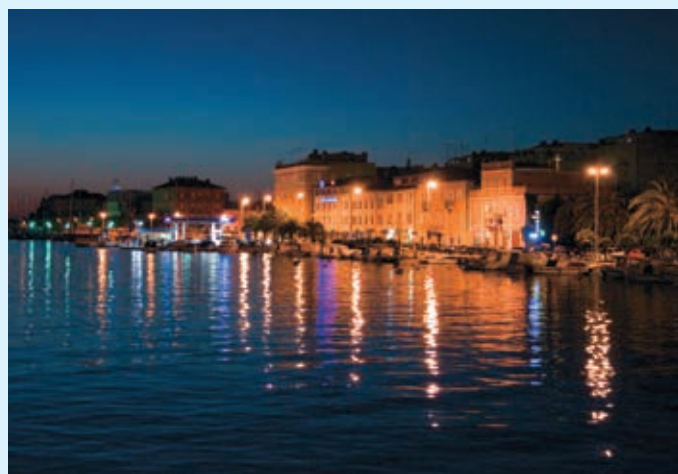
Name Vorname

Adresse:

Telefon: E-mail:

An Fredy Weber, Im Hof 10, 8590 Romanshorn

Tel. 071 463 47 13/079 417 42 64 E-mail: weber.robinson@bluewin.ch



SSK-Dieselmotorenkurse 1 + 2

bei Heinz Dirnberger, Bächaustrasse 69, 8806 Bäch

Diese Kurse werden seit über 25 Jahren durchgeführt. Die immense Erfahrung von Heinz Dirnberger fliesst in den Lehrstoff ein. Nach dem Besuch der Kurse ist der Dieselmotor für Sie kein Buch mit sieben Siegeln. Sie wissen wo Sie selber Hand anlegen können und sind in der Lage einfache Störungen zu beheben.

Kurs 1, Grundkurs

Kursinhalt

- Motoren: ihre Arbeitsweise und ihr Einsatzgebiet
- Aufbau und Funktion des Motors
- Ventile: Funktion und Arbeitsweise
- Kühlsysteme: Einkreis-, Zweikreis- und Kielkühlung, Impellerwechsel, Temperaturüberwachung
- Ölkreislauf: Öl- und Ölfilterwechsel, Öldrucküberwachung
- Brennstoffsystem: Nieder- und Hochdrucksystem, Entlüften, Förder- und Einspritzpumpe, Einspritzdüsen
- Allgemein: Verschleiss- und Korrosionsschutz, Neuheiten, Literatur

Datum noch sind an verschiedenen Daten Plätze frei
Auskunft durch Fredy Weber

Kosten Fr. 120.– für SSK / CSE Mitglieder
(Subvention durch den Klubfonds)
Fr. 180.– für Nichtmitglieder

Kurs 2, Dieselmotoren- und Elektrokurs

(Voraussetzung zur Teilnahme: besuchter Grundkurs 1)

Kursinhalt

- Motorsteuerung, Ventile einstellen
- Bessere Energieausnutzung, Turbolader, Auspuffanlagen
- Thermostate, Boiler, Wasserheizungen, Zusatzpumpen
- Dieselfilteranlagen, Einspritzdüsen-service
- Störungssuche am Motor mit Hilfe von Störungstabellen
- Batterietypen, Batterieladung ab Landstrom, ab Motor bzw. Alternator
- Trenndioden, Trennrelais, Selektionsrelais
- Wasser- und Ölalarm, Alarmanlagen selbstgemacht
- Notstart, Notlauf, Notstop

Datum noch sind an verschiedenen Daten Plätze frei
Auskunft durch Fredy Weber

Kosten Fr. 200.– für SSK / CSE Mitglieder
(Subvention durch den Klubfonds)
Fr. 280.– für Nichtmitglieder

Schleusenkurs und Plauschwochenende in St-Jean

Der Schleusenkurs ist selbstverständlich auch offen für alte Hasen, die wieder einmal ein schiffiges Wochenende in St-Jean-de-Losne verbringen möchten. Wenn Sie Ihren Aufenthalt verlängern möchten oder früher anreisen, sind wir Ihnen gerne bei der Suche nach zusätzlichen Übernachtungsmöglichkeiten behilflich.

Freitag, Samstag, Sonntag 23.–25.4.2010 in St-Jean-de-Losne. Für Kapitäne, die wenig oder gar keine Erfahrung in der Führung eines Schiffes haben, bietet der SSK ein Wochenende an Bord eines Mietbootes an. Zusammen mit einem erfahrenen SSK-Instruktor haben Sie die Möglichkeit in gelöster Atmosphäre die Handhabung des Schiffes und das Passieren der Schleusen optimal kennenzulernen. Sie dürfen selbstverständlich auch mitkommen wenn Sie sich wieder einmal ein geselliges Wochenende mit Gleichgesinnten auf den Binnengewässern Frankreichs gönnen möchten.

Für ungetrübte Freude an Bord und die Sicherheit aller Crew-Mitglieder ist es nicht genug, mit dem Schiff vertraut zu sein. Es sind zusätzlich auch eine Reihe von Regeln auf dem Wasser zu beachten. Der Schleusenschifferklub vermittelt Ihnen an diesem Wochenende mit einem an der Praxis orientierten Theoriekurs von ungefähr einer Stunde Dauer dieses Wissen. Sie erhalten dazu eine SSK-Infobroschüre, worin Sie alles, was Sie gelernt haben, nachlesen können. Am Freitagabend treffen wir uns auf der Basis der Crown-

Blue-Line, beziehen die Boote und mache Einkäufe für das Morgenessen und die Verpflegung unterwegs. Um 18.30 Uhr versammeln wir uns zum Theorieunterricht mit nachfolgendem Apéro. Auf Wunsch organisieren wir anschliessend ein gemeinsames Nachtessen (nicht im Preis inbegriffen).

Wir starten am Samstagmorgen von der Basis in St-Jean-de-Losne zur neu als Kunstwerk gestalteten Schleuse 75 (Dr Jekyll & Mr Hyde) in St-Symphorien. Auf dem Canal du Rhône au Rhin passieren wir einige Schleusen und erreichen am späteren Nachmittag Dôle, wo wir auf dem Boot übernachten. In einem der Restaurants lassen wir uns kulinarisch verwöhnen (Nachtessen im Kurspreis inbegriffen). Am Sonntag geht es dann gemütlich zurück nach St-Jean-de-Losne auf die Basis.

Die Kosten für diesen Theorie- und Praxiskurs betragen Fr.470.– pro Person. Mitglieder des SSK/CSE erhalten 10% Rabatt. Wenn Ihnen dieses SSK/CSE-Angebot gefällt, melden Sie sich bei untenstehender Adresse an. Anmeldung bis spätestens Ende März 2010.

Anmeldung mit Name und Adresse, Telefon Privat und Mobile sowie Mail-Adresse an:

Fredy Weber, Im Hof 10, 8590 Romanshorn, Tel. 071 463 47 13, Natel 079 417 42 64, weber.robison@bluewin.ch

Regio Dreyländeregg

PETER KIEFER *Text/Bilder*

Ein ganz besonderes Schleusenschiffer-Erlebnis, der

Salon nautique de Paris

vom 5. – 13. Dezember 2009

Zu spätem Zeitpunkt im Jahr stellt der Salon nautique de Paris nach wie vor ein besonderes Highlight dar, eingebettet in einer im Advent vorweihnachtlich, schön geschmückten Weltstadt. Ein Besuch lohnt sich für Schleusenschiffer allenthalben, denn so schöne typische Pariser-Angebote und ein hoch stehendes Kulturerlebnis lassen sich damit verbinden.

Der Salon nautique de Paris ist die letzte grosse Bootsmesse des Jahres. Wegen der Wirtschaftskrise gingen die Aussteller gesamthaft um rund 7% zurück, was die Schwierigkeiten in der Jachtsportbranche widerspiegelt. Bei den Schiffsherstellern wird nun mehr Wert auf Qualität und Verarbeitung bei gutem Preis-Leistungs-Verhältnis gelegt. Damit profitiert die Branche von der Krise.

Neue Wege geht der Motorenhersteller Nanni, der einen dieselektrischen Schiffshybridmotor mit Lithiumbatterien präsentiert. Überhaupt scheinen Elektroboote eine neue zukunftstrendige Marktnische einzunehmen.

Der nachfolgende Bericht bezieht sich auf einen relativ kleinen Sektor



der ganzen Ausstellung. Er umfasst Eindrücke aus den Bereichen Fluvial, Tourisme, Location und Portuaire, welche gesamthaft etwa 20% der 93 000 m² grossen Ausstellung einnehmen.

Fluvial

Diese Branche steht uns Schleusenschiffern am nächsten. Was dem Besucher beim Betreten sofort auffiel, war die geringe Zahl der zum Besichtigen ausgestellten Charterboote! Es war nur eine «Tango» von Le Boat und eine «Toupon 32» von Les Canalous zu sehen. Die Wirtschaftskrise scheint sich hier besonders stark auszuwirken. Vor zwei Jahren waren es noch zwanzig Aussteller, in diesem Jahr sind es noch deren vier! Bei Marine-Anjou-Rivières freute man sich, dass sie dank der familiären Atmosphäre und der beliebten Penichette-Boote immer noch da seien. Bei Le Boat wird eine neue Basis bei Gand in Belgien eröffnet. Les Canalous stationieren neue Boote in ihrer Pariser-Basis.

Grosse Aussteller wie Nicols und Locoboat fehlten. Alle sind mit neuen Katalogen präsent und das Interesse der Besucher war anhaltend gross.

Tourisme

Wie jedes Jahr waren die französischen Regionen gut vertreten. Schöne Prospekte, interessante Ange-

bote und sympathische Betreuungen wurden angeboten. Es war ein grosses Vergnügen, die Stände von Finistère, Pays de la Loire, Calvados, La Manche, Lot et Garonne, zu besuchen. Gastregion war in diesem Jahr Galicien mit besonders schönen Unterlagen aber leider mit zurückhaltendem volkstümlichem Ambiente. Am Eröffnungstag gab es hie und dort Pressekonferenzen, die mit einer Austern-Degustationsplatte und einem Glas Weisswein den Abschluss fanden. Die Besucher wurden oft mit Spezialangeboten verwöhnt.

Location

Man konnte meinen, Frankreich stehe im Mittelpunkt der ganzen Welt. Schiffsfahrten nach Fernost und ins östlichen Mittelmeer waren mit einem grossen Angebot und Spezialarrangements vertreten. Immer wieder zu faszinieren vermochten die französischen Qutremer-Destinationen von Gouadeloupe bis Réunion, für Franzosen oft mit innerstaatlichen Verbindungen zu bereisen. Auch hier waren an manchen Ständen bunte folkloristische Einlagen zu sehen.



Bar à Huîtres

Beim Mittagessen sollte man sich diesen kulinarischen Hochgenuss nicht entgehen lassen. Besonders begehrt ist die Delikatesse in den Monaten, die ein «r» enthalten, also von September bis zum April. Zu empfehlen ist der Besuch der Bar von Madame Christine Badou. Sie legt Wert darauf «Productrice» zu sein. Mit herbem bretonischem Charme und Disziplin leitet sie das Restaurant, in dem sie frisch geerntete Austern in wunderbarer Qualität offeriert.

Regio OCH

ARTHUR MÜLLER *Text/Fotos*

PETER WITTICH *Texte*

ROLAND HÄNE *Bilder*

Berewegge, Chäs ond Brot oder OCH-Sumpftour 2009

Samstag, 7. November 2009

Am Samstag, 7. November 2009 haben sich über dreissig männliche und weibliche Schleusenschiffer in Appenzell zur traditionellen Sumpftour getroffen.

Beim Begriff Sumpftour denkt wohl jeder, dass die Scheusenschiffer da wohl in Appenzell herumgesoffen haben oder so. Aber weit gefehlt! Die diesjährige Sumpftour war einmal mehr eine anspruchsvolle kulturelle Veranstaltung, organisiert von Fredy Weber und Lionella Kaiser.

Die Teilnehmer haben sich kurz nach neun Uhr in der Confiserie Laimbacher getroffen um sich nach der kurvenreichen Fahrt durchs Appenzellerland bei einem Kaffee zu erholen.

Beim einen oder andern gab es zum Kaffee auch noch eine Appenzeller Spezialität z. B. eben Berewegge oder Ähnliches.

So gestärkt haben wir uns dann vor der Kirche, genauer gesagt auf dem sich drehenden Kunstwerk auf dem Kirchplatz, zur Ortsführung besammelt. Da wir so viele waren, haben die zwei waschechten Innerrhoder Ortsführerinnen unsere Meute in zwei Gruppen professionell durch den Ort geführt. Wir haben nur gestaunt über die interessanten geschichtlichen Zusammenhänge die uns diese Führerinnen nahe gebracht haben. Und die wunderbar bemalten Giebel und Fassaden, die historischen Wirtshausschilder! Einzig das neue Gebäude am Landsgemeindeplatz hat uns, wie übrigens auch vielen Appenzellern, ganz und gar nicht gefallen. Aber man kann ja alles, was gebaut ist auch wieder einmal abreisen.

Und wo bleiben nun Chäs ond

Brot? Auch da kamen wir nicht zu kurz. Unsere Ortsführung war nämlich eine kulinarische Ortsbesichtigung. Wir haben Halt gemacht und die Appenzeller Spezialitäten degustiert vor dem Käseladen mit einer herrlichen Käseauswahl, der Bäcker-



Wir versuchen den Berewegge

rei mit Berewegge und weiteren Köstlichkeiten, der Metzgerei mit Appenzeller Pantli und so und auch in der historischen Apotheke mit dem vorzüglichen Heilmittel Kapuziener Bitter. Ist sehr zu empfehlen!

Nach all diesen Häppchen haben wir die diesjährige Sumpftour im Restaurant Traube bei einem wohlverdienten gemeinsamen Mittagessen abgeschlossen.



Christine und Felix hats geschmeckt

Herzlichen Dank den beiden Organisatoren Lionella und Fredy für diesen tollen Anlass!

OCH Chlaus in Romanshorn

Samstag, 5. Dezember 2009

Nicht mehr im traditionellen Euelhüsli sondern in Guidos Fondue-Stübli mitten in Romanshorn. Eigentlich hatte ich mich im Vorfeld gefragt, ob das hinhaue, da ich eigent-

lich geglaubt hatte, dass eben genau das Hüsli der Magnet war, der jeden Dezember so viele Mitglieder in den Wald auf dem Seerücken gezogen hatte. Weit gefehlt, denn auch das Stübli war zum Bersten voll. Etwa 40 bestgelaunte Schifferinnen und Schiffer versammelten sich zum Raclette-Plausch à discrétion mit vier Sorten Käse, sechs Sorten Fleisch und verschiedenen Gemüsen. Heftig wurde auf den Rechauds gebraten und dann mit Hochgenuss verzehrt und weg gespült.

Die frohen Unterhaltungen wurden bereichert durch Ursula Thüler, die aus dem Buch ihres Vaters, Jakob Bryner «Meine Jugend auf Burg Hohenklingen» interessante und amüsante Stellen vorlas. Hohenklingen, die Burg hoch über dem Rhein bei Stein am Rhein sollte jedem Schiffer bekannt sein.

Die Neumitglieder und solche, die das erste Mal am Chlaus teilnahmen, überraschten mit Gesangkünsten,



Knotenkenntnissen und Trinkfestigkeit und verdienten sich damit das Rotkäppli. Wir heissen alle Neumitglieder herzlich willkommen im SSK/CSE und hoffen, sie an unseren weiteren Anlässen zu sehen.



Erster Stammtisch in Kefikon

Am Freitag den 8. Januar haben Hans und Sonja Frei in ihrer Weinstube in Kefikon zum Winterstamm in der Re-



gion Frauenfeld-Winterthur eingeladen. War es ein Versuch? Nein, es war ein Erfolg, denn acht Mitglieder von nah und fern fanden den Weg nach Kefikon. Wir werden mehr davon hören.

Regio Bern

ESTHER STEINER *Text*

Herbstliche Reise ins Elsass

Im Andenken an Rolf Stähli †

Es begann im letzten Winter, als François Loeb extra für unseren Club in einer Vinothek in Bern eine Vorlesung aus einem seiner Bücher hielt. Loeb, ehem. Nationalrat, ist mit seinem Warenhaus für uns Berner ein Begriff! Nach seiner Pensionierung ist François Loeb ins Elsass ausgewandert, wo er als langjähriges Mit-

glied des SSK in Breisach ein Schiff besitzt: Ein gemütliches Schiff, mit einem hellen Raum, einem grossen Tisch zum Schreiben und einem knisternden Cheminéeofen. Hier, auf den schaukelnden Wellen des Rheins, entstehen Geschichten über Schiffe und Schleusen und andere Geschichten, die das Leben schrieb.

Und weil sein Schiff im Hafen von Breisach steht und es dort die tolle Clubpräsidentin Heike gibt, die bereit war, mit ihrem Schiff für uns zu fahren, wurde eine Reise ins Elsass für ein verlängertes Wochenende organisiert.

So kamen am Freitag 22 jüngere und ältere Teilnehmer nach Breisach. Wir waren in einem Hotel am Wasser untergebracht, wo am Abend elsässische Spezialitäten auf uns warteten. Am Samstag fuhr die eine Gruppe mit dem Schiff von François nach Colmar, die andere mit dem Bus, die



dann an einer äusserst interessanten Stadtführung teilnahm. Colmar wurde uns in Elsässerdialekt lieb gemacht.

Wir erfuhren viel über Geschichte und Kultur. Am Nachmittag schipper-ten wir verteilt auf beide Schiffe gemütlich bei Kuchen und Kaffee wieder zurück. Über dem Wasser des Kanals flog ab und zu ein Eisvogel, der wie ein blauer Kobold wieder im Gebüsch verschwand! Das Wetter war kühl: Regen, Graupelschauer, ab und zu Sonne. Doch das kann echte Seemänner und Seefrauen nicht erschüttern! Zurück im Clubhaus in Breisach wartete ein toller Apéro auf uns; und anschliessend gab es ein elsässisches Nachtessen. Wir hatten viel Zeit, um miteinander zu plaudern und Erfahrungen auszutauschen. Es waren neue Mitglieder unter uns, die wir kennen lernen konnten. Die älteren erzählten vom verstorbenen Rolf Stähli, dem wir durch seine Erbschaft diese Reise zu verdanken haben!

Am Sonntag führte uns der ortskundige François noch durch die alte Stadt Breisach mit Besichtigung des Doms und seinem schön geschnitzten hölzernen Altar. Wir hörten, dass in früheren Jahrhunderten schon viele Schweizer im Elsass wohnten, Häuser und Land bekamen, damit sie mit-helfen, das Land zu bebauen, um die Nahrung sicher zu stellen, nachdem die Pest viele Menschen dahin ge- raffte hatte.

Es war ein gelungenes Wochen-ende mit vielen Eindrücken und schönen Kontakten!

SSK / CSE-Anlässe

Am 21. November war GV in Basel. Sie wurde begleitet von einem tollen Rahmenprogramm, das dazu ausge-richtet war, den Teilnehmern die Stadt am Rhein mit Vorträgen und Darbietungen näher zu bringen. Und dazu gehörte eine Clique mit Tam-bouren und Pfeifern, sowie ein Be-such des Tinguely Museums am Sonntag. So verliessen fast alle Basel mit dem Bewusstsein, einen schönen Anlass erlebt zu haben. Herzlichen Dank an die Regioleitung vom Drey-länderegg.



à vendre

Bateau Fluvial Pavillon N.L.

11x3.2 m, T.E. 0,80, T.A. 2,4, coque acier, moteur Perkins diesel 70 cv, 5-6 couchages, carénage 2007.

Détails, photos voir annonce 3973 www.fluvialnet.com. Avec place de port à Pont de Vaux France. Prix € 45 000.- à discuter. Tél 0041 (0)79 205 39 24

Februar 2010

Es sind noch Anmeldungen für die **Dieselskurse** möglich.

Kursdaten erfahren Sie bei:

E-mail: weber.robinson@bluewin.ch

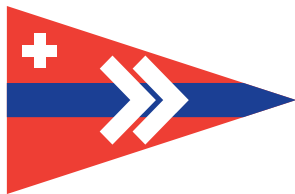
oder per SMS 079 417 42 64

14. – 20. Februar 2010

Erkundung des Bootsmarktes in Holland, Busreise

05. – 28. März 2010

SSK Sonderreise Vietnam und Kambodscha



24./25. April 2010

Schleusenkurs und Plauschwochenende in St-Jean-de-Losne

siehe Detailausschreibung in diesem Heft

13. – 15. August 2010

Burgundertreffen in St-Jean-de-Losne

für alle, die zu diesem Zeitpunkt in der Nähe sind, mit oder ohne Schiff

Freitagabend Grillparty im «Robinson» St-Symphorien.

Samstag: Programm nach Absprache.

Anmeldung kurzfristig möglich: +41 79 417 42 64

25. September bis 2. Oktober 2010

SSK Klubbörn in Kroatien

Noch Anmeldungen möglich, siehe Ausschreibung in diesem Heft

25. – 27. Oktober 2010

Radarkurs auf dem Feuerlöschboot in Basel

siehe Ausschreibung in diesem Heft

November 2010 – Januar 2011

Dieselmotorenkurse 1 + 2

Voranmeldungen sind bereits heute möglich, Kursdaten allerdings noch nicht bekannt

weber.robinson@bluewin.ch

Januar 2011

Funkerkurs in Basel

UKW-Sprechfunkzeugnis für den Binnenschiffahrtfunk
Voranmeldungen möglich

weber.robinson@bluewin.ch

Samstag, im November 2010

SSK-Generalversammlung

Organisation und Durchführung wird

zu einem späteren Zeitpunkt mitgeteilt. Teilnahme im Sinne einer «Go-together-Aktion». Unbedingt vormerken. Einladung folgt.

Regioanlässe

Regiogruppe Bern

Programmorschau 1. Semester 2010

Im Regio-Vorstand haben wir wieder eine Reihe von Ideen zusammengetragen. Regelmässig werden wir uns zu einem Höck in der uns alt vertrauten und doch neuen Schmiedstube treffen. Ergänzt sollen diese durch spezielle Treffen.

Geplant ist im März eine Stadtführung unter dem Motto «Entlang den Gewässern der Stadt Bern». Für den Mai ist ein Besuch des Schifffahrtsmuseum und eines Simulators in Basel geplant. Mit einer Sternfahrt auf dem Neuenburgersee möchten wir dann den Beginn der neuen Saison einläuten resp. einfahren.

Für die einzelnen Anlässe werden spezielle Einladungen versandt. Anregungen und Vorschläge für das 2. Semester nehmen wir gerne entgegen.

Freitag, 18. Februar 2010

Höck in der Schmiedstube



**Fachsimpeln, Kanalgeschichten erzählen
oder sich einfach im Alpstein erholen?**

Jedem Mitglied des SSK offerieren wir
einen Rabatt von 20 % auf die Übernachtung.
Zimmer ab Fr. 60.–/Person inkl. Frühstück.

Sönd willkommen!!

**Hotel Löwen Appenzell AG
R. Bircher & H. Rothenberger
9050 Appenzell**

Telefon 071 788 87 87 Fax 071 788 87 88

**E-Mail: loewen_ai@bluewin.ch oder
info@loewen-appenzell.ch**

Homepage: www.loewen-appenzell.ch

Regiogruppe Dreyländeregg

Mittwoch, 20. Januar 2010, 19 Uhr

Regio-Vereinsabend mit Fondue-Essen

im Restaurant «Rheinhafen», Kleinhüningeranlage 2, Basel. Film von Heinz Ziehe «7 Kilometer Rhein in Basel», geschäftlicher Teil mit Jahresrück- und -vorblick, Vorschläge der Teilnehmer, gemeinsames Fondue-Essen.

Mittwoch, 10. März 2010, 19 Uhr

Törnabend mit Hans Bilgen

im Restaurant «Rheinhafen», Kleinhüningeranlage 2, Basel. «Mit einem Giganten der Weltmeere vom fernen Shanghai nach Rotterdam», ein faszinierender Erlebnisbericht. Gemeinsamer Imbiss.

Mittwoch, 14. April 2010, 18 Uhr

Für einmal nicht Dampfschiff sondern Dampflokomotive

Idyllisch am Rheinbord gelegen,

versteckt hinter Bäumen, liegt das Areal von der Stiftung «Ysebähkli am Rhy» www.ysebähkli-am-rhy.ch. Nach einer Einführung in die Dampfmaschinen Technik, fahren wir gemütlich 2–3 Runden mit dieser tollen Gartenbahn und lassen uns dann im Clublokal kulinarisch verwöhnen. Ort: an der Rheinstrasse zwischen Pratteln und Augst.

Samstag, 5. Juni 2010, 20 Uhr

Seemannslieder-Konzert

Wir besuchen das Seemannslieder-Konzert des Männerchors Reinach mit Apéro und Konfekt. Nähere Angaben folgen mit separater Einladung.

Samstag/Sonntag, 4./5. Dezember 2010

Nautische Paris-Reise, zusammen mit Regio Zürich

Nach dem Erfolg von 2008 wiederholen wir auf vielseitigen Wunsch die

Paris-Reise mit TGV, Hotelübernachtung im Zentrum, Führung durch das Musée du Louvre zum Thema «Schiffahrt in der Kunst», Diner auf einem der Bâteaux Parisiens mit Unterhaltung, Besuch des Salon Nautique de Paris 2010.

Programmänderungen vorbehalten

Wir erwarten zahlreiches Erscheinen. Anregungen werden immer gerne entgegengenommen. Peter und Paul

Regiogruppe OCH

Freitag, 22. Januar

Besichtigung St.Galler Tagblatt

Wir treffen uns um 18:15 Uhr am Freitagabend auf dem Parkplatz des St.Galler Tagblattes an der Fürstentlandstrasse 122, in St.Gallen. Besichtigung des Newsrooms, anschliessend gemeinsames Nachtessen. Von 22:30–00:30 Uhr erleben wir live die Produktion der Samstagausgabe des Tagblattes im Druckzentrum Winkeln (DWZ) unter der Führung von Max Rindlisbacher.

NEU: Stammtischrunden

Freitag, 29. Januar

19:36 Uhr Fähre ab Romanshorn
Unser OCH-Mitglied Urs Näf (Kapitän bei der BSG) hat einen Winterstamm in der Region Oberthurgau angeregt. Mit der Fähre 19:36 Uhr ab Romanshorn nach Friedrichshafen und zurück. Ankunft in Romanshorn 21:22 Uhr. Versuchen wir es. Diejenigen, die Lust auf eine Stammtischrunde auf der Fähre haben verpassen die Abfahrt am Freitagabend um 19:36 Uhr nicht.

Samstag, 27. Februar

Hallo Biber ! Ostschweiz

Exkursion mit Philip Taxböck. Anschliessend Fischessen im «Isebähkli» in Güttingen. Philip Taxböck ist Projektleiter für «Hallo Biber ! Ostschweiz» bei Pro Natura Thurgau. Auf der ca. zweistündigen Exkursion versucht er, uns den Biber und

Werden Sie SSK/CSE-Mitglied!

Klubbeiträge:

Einzelmitglied CHF 120.–/Jahr, Paar-Mitglied CHF 150.–/Jahr

- Ja, dieser Klub interessiert mich. Sendet mir bitte Unterlagen.
 Ich möchte SSK/CSE-Einzelmitglied werden
 Wir möchten SSK/CSE-Paar-Mitglied werden

Name/Vorname

Adresse

PLZ/Ort

E-Mail

Datum/Unterschrift

Ausschneiden und per Post schicken an:

Roland Häne, Bahnhofstrasse 13, 9402 Mörschwil
oder mailen an:

roland.haene@ssk-cse.ch oder per Telefon 071 278 45 24

Anlässe

seine Lebensweise sowie die in diesem Zusammenhang auftretenden Fragen und Herausforderungen im Zusammenleben mit dem Menschen zu erläutern.

Wir treffen uns am Samstag, 27. Februar 2010 um 10:15 Uhr zwischen den zwei Bommer-Weiheren bei der Planetenwegtafel. Zufahrt von der alten Strasse Kreuzlingen-Neuwilen – Lipperswil. Bei Schwaderloh, knapp vor Neuwilen zweimal links halten nach Bommen und zu den Bommerweiheren.

Regionalgruppe ZH

Freitag, 12. Februar, 19:00 Uhr

Seilerei Kislig, Breitestrasse 18, 8400 Winterthur. Die Seilerei Kislig, einer der ältesten Handwerksbetriebe in Winterthur steht seit 1878 an der Breitestrasse 18 nahe dem Stadtzentrum. Der unscheinbare Holzbau in mitten eines Wohnquar-

tiers entpuppt sich beim Betreten als imposantes 100 m langes Gebäude mit unvergesslicher Atmosphäre. Wir besichtigen die Seilerei und können selber ein Seil anfertigen, anschliessend Apéro.

<http://www.seile.ch>

Samstag, 13. März, 08:00–12:00 Uhr
Brandgefahr im Boot

Internationale Ausweise und Bewilligungen. Stützpunkt der Kantonalen Seepolizei, Seestrasse 87, 8942 Oberrieden

Teil 1: Brandgefahr im (Haus-)Boot
Referent Herr Schmid Dienstchef
Stv. Kant. Seepolizei

Risiken erkennen, Gefahren vermeiden, Lehren für den Skipper

Teil 2: Internationale Ausweise und Bewilligungen

Peter Jucker, Schiffsinspektor Kt.ZH
Internationale Abkommen, europäische Vorschriften, Prüfintervalle

Die ursprünglich vorgesehene Übung zum Thema «Brandbekämpfung an Bord» konnte wegen stark gestiegenen Kosten der Feuerwehrrübanganlage nicht realisiert werden.

Die Seepolizei in Oberrieden, hat sich bereit erklärt, bei genügend Teilnehmern, einen Kurs über die Sicherheit an Bord zu erteilen und dabei auch das Thema «Feuer an Bord» zu behandeln. Zudem erfahren Sie das Neueste zu Internationalen Ausweisen und Bewilligungen für Bootsführer und Boote.

http://www.kapo.zh.ch/internet/ds/kapo/de/ueber_uns/organisation/seepolizei.html

Freitag, 16. April

evtl. Schiffslände Maur Reisebericht

Reisebericht über eine Schiffsreise, ein Referent wird noch gesucht. Wir danken für Hinweise und Angebote!

Brompton Falvelo
Wir stellen aus am Suisse Caravan Salon Bern
DIVERSO
6372 Ennetmoos, Fon 041 610 71 26

Zuverlässige,
transparente
Sicherheit



LINDEMANN
MARINE

Immer eine Handbreit Wasser unterm Kiel
mit der neuen Wassersportversicherung **BELMARINE**.
Verlangen Sie eine unverbindliche Offerte!

SSK-Mitglieder wenden sich direkt an Corinne Lindemann.

LINDEMANN VERSICHERUNGEN GMBH | Markthalle Altenrhein | CH-9422 Staad
Tel. +41 (0)71 855 81 81 | Fax +41 (0)71 855 42 79 | info@lindemann-versicherung.ch
lindemann-versicherung.ch

MT MARINE TECHNIK AG
H. Dirnberger
Bootsmotoren
Verkauf, Service, Reparaturen,
technisches Zubehör und Motorenkurse
Bächaustrasse 69, 8806 Bäch
Telefon 044 784 77 42 / 079 209 77 42
info@bootsmotoren.ch / www.bootsmotoren.ch



Nautic Travel

REISEGARANTIE

- Segelyachten
- Motoryachten
- Kreuzfahrten
- Flussreisen
- Flussboote

Nautic Travel AG · Engelplatz 1 · 8640 Rapperswil · Tel. 055 220 80 30

Bootsmessen 2010

23. – 31.1.2010 Boot Düsseldorf
Europas grosse Bootsschau

12. – 17. 2.2010 Boot Holland Leeuwarden
Der holländische Stahlbau lässt grüssen

2. – 7.3.2010 HISWA Amsterdam
Amsterdam ist immer eine Reise wert

19. – 27.9.2010 Interboot Friedrichshafen
Mit der Fähre über den Bodensee

25. – 29.11.2010 Boot und Fun Berlin
Auch Berlin liegt am Wasser

3. – 12.12.2010 Salon Nautique de Paris
Die Regio Dreyländeregg organisiert die Reise



Vedette hollandaise «VERANO 39» 1999 acier

Etat neuf. Intérieur clair. Couchage 2 + 2; 11.90 x 3.85, TE 1 m, TA 2.95 m; Moteur IVECO AIFA 145CV 1400h; Générateur «Paguro» 6 KW avec batterie AGM 100 Ah 2008; Prop. d'étrave 125 Kgf VETUS avec batterie 214 Ah 2008; Climatisation. Chauffage WEBASTO 5000; 3 x Batteries

AGM 214 AH 2008; Chargeur/onduleur 2000 W Mastervolt 2008; Chambre à coucher (lit 160x 2.00 m); s.d.b ensuite WC électrique VETUS 2008/douche séparée; Chambre avant WC électrique VETUS 2008; MLL AEG avec séchoir; Cuisine en U. Vitroceram 4 plaques. Frigo WAECO 110l 2009; Glacière WAECO 60l; TV lecteur CD et décodeur. Radio cassettes, chargeur disques; Lecteur de carte Standard Horizon. VHF Shipmate; Log/Echosondeur Duet Nasa; Taud neuf 2009. Bâche complète d'hivernage; 450l eau 450l gasoil Eaux noires 150l; Prix 179 000 € TVA européenne payée.

Possibilité de place d'amarrage, à Corre.; Visible à Corre. Franche-Comté.

E-mail: j.s.golay@bluewin.ch Tél. +41 79 243 79 05



Zu verkaufen

Motor Yacht Kutter Küste/Binnen, Stahl, 12.80 m

Baujahr 1992; bewohnbar sommers und winters; Breite 4.20 m, Tiefgang 1.10 m, Brücken-Durchfahrts-Höhe 3.10 m; 2 Motoren 55 PS Nissan Diesel Baujahr 1998, ca. 500 Betriebsstunden; Diesel-Tanks 2x 1500 Liter; BugstrahlRuder Vetus 3 kW; sehr solide Konstruktion: Boden Stahl 20 (zwanzig!) mm; unter der Wasserlinie: 10 mm; über der Wasserlinie: 5 mm; Aufbauten: 4 mm;

Steuerhaus: IrocoHolz mit Stehfalz-Dach aus Kupfer; Elektrik: Drehstrom-Lichtmaschinen 2x 12 V/65 A, Batterie-Bänke 1x 300 Ah, 1x 285 Ah und 2x 90 Ah separat für die Starter, Landstrom CEE 230V/16 A, Ladegeräte 1x 50 A, 1x 25 A und 1x 6 A; Generator Fischer Panda, Diesel, wassergekühlt, schallisoliert, 230V/4kW; Öl-Ofen Dickinson 4.7 kW mit zusätzlicher Luft-Umwälzung; Umluft-Gas-Heizung Propex 2.6 kW; GasHerd 3flammig mit Backofen, Kühlschrank Isotherm ASU 130 Liter; Waschmaschine Zanussi 230V/3 kg; Wassertanks Edelstahl 2x 200 Liter; 2 Schlafplätze vorn, 2 Schlafplätze achtern; 2 Toiletten; Dusche; Abwassertank 500 Liter; BiminiTop; Funk VHF mit DSC und ATIS; Auto-Stereo-Radio mit CD und MP3-Spieler; Echolot; unsinkbares Beiboot. € 85 000; Liegeplatz: Nordfrankreich, Nähe Belgien. Kontakt E-mail: nautilus009@gmx.net

Geniessen Sie schon oder stressen Sie noch?



Mit Pedro Yachten geniessen Sie das Leben auf dem Wasser und die Gewissheit, eine gute Wahl getroffen zu haben.

Vertretung für die deutsche Schweiz,
das Tessin und Norditalien



Yachting Verbano Team GmbH
Marcel Arzner
6573 Magadino

Telefon +41 91 795 24 56
Fax: +41 091 795 29 63
info@yachting-verbano.ch

RB YACHTING

RB Yachting
Güterstrasse 74
CH - 4133 Pratteln
Tel. +41(0)61 821 60 10
Fax: +41 (0) 61 821 60 13
www.rbyachting.com | info@rbyachting.com

RB-Yachting aktuell

Wir bringen neue Farbe an Ihr Boot

Unsere neue einzigartige
Spritzkabine – 16 x 6 x 6 Meter –
ermöglicht Lackierungen
von höchster Qualität



Kommen Sie zu uns und lassen Sie sich überzeugen.

Winterlager | Kran 48 t | Hafenplätze | Internationale Transporte
Verkauf Neuboote und Occasionen | Schiffservice- und Reparaturen aller Art

Offizielle Vertretungen:

Aifo Iveco | Volvo Penta | Suzuki | VW | Marex | Vetus Deutz | Joda | Fairline | Smelne

Wir haben etwas gegen feuchte Wände.



Dank MTSys:
Solche Schadensbilder sind Vergangenheit. Mit Garantie.
Tipp: Anfragen statt zuwarten.
Wir freuen uns auf Ihren Anruf.

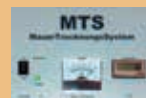


MTS, die geniale Lösung zur dauerhaften Mauertrockenlegung seit 1982

- ✓ Kostengünstige Mauertrockenlegung
- ✓ Beseitigt und verhindert Modergeruch, Schimmel, Pilze
- ✓ Bessere und gesunde Wohnqualität
- ✓ Einsparung von Heiz- und Renovationskosten
- ✓ Werterhaltung der Liegenschaft
- ✓ Ein System für ein ganzes Gebäude
- ✓ **Herstellung und persönliche Beratung aus einer Hand, für die ganze Schweiz.**

Schweizer Produkt

MTSys GmbH, Casa Gabriel, Postfach 106, 7017 Flims
Telefon 081 911 12 88, E-Mail: info@mtsys.ch



MTSys
trockene Mauern
gesundes Wohnklima
www.mtsys.ch

fishwish.com

HABEN SIE IHRE YACHT RICHTIG VERSICHERT?

Für die Werterhaltung in einem Schadenfall ist es entscheidend, den richtigen Deckungsumfang festzulegen.
Wir helfen Ihnen dabei. Rufen Sie uns an – unsere Beratung ist kostenlos.



MURETTE-INFOLINE:
+41 (0) 31 357 40 40
oder info@murette.com

Ihre Vorteile:

Feste Taxe - Klare Bedingungen - Markt- und risikogerechte Prämien - Geltungsbereich bis weltweit
Kompetente Abwicklung auch im Schadenfall

MURETTE 
Yachtversicherungen CCS

Thunstrasse 18, CH-3000 Bern 6, Tel. +41 (0)31 357 40 40, www.murette.com