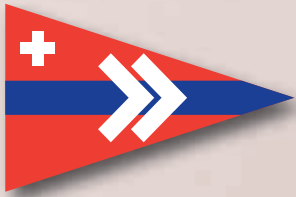


Schleusen- schiffer



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

Die Zeitreise eines ehemaligen Schmelzers

Basel – Rotterdam mit dem kleinen Tim

Ascona – Venedig mit Gummibooten

Hydrovia 09

Ab und zu mal ein Besuch lohnt sich

www.ssk-cse.ch im neuen Gewand

Einst ein Stück Kanal, nun gemütlicher Spazierweg

«La vallée des éclusiers»



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 aan de waterkant"
"We take your pleasure seriously"

VOLKSWAGEN marine

Electrolux

MASTERVOLT
ELECTRONIC BUS SERVICE

Im Schatten der Palmen unterm Kreuz des Südens



In Singapur findet ihr alles, was es sonst irgendwo gibt. Nur Schleusen gibt es nicht. Dem soll nun abgeholfen werden, da

in einer grossen Lagune neben jeglicher Art Wassersportanlagen eine grosse Marina gebaut wird. Gegen das Meer wird ein Damm errichtet, durch den der Verkehr mittels Schleuse ermöglicht werden soll.

...näher der Heimat gilt nun Frühling allerorte... die Boote klar, die Pläne geschmiedet, nehme ich an. Und wie versprochen, erscheint hier das Burgunder Logbuch der Kinette mit nützlichen Informationen. In diesem Zusammenhang ist auch die Reportage von der Ecluse 35 interessant.

Dann verbinden wir die Nordsee und die Adria mit zwei interessanten Berichten von Fahrten mit nicht ganz alltäglichen Mitteln. Regula Siegrist berichtet von einer abenteuerlichen Pionierfahrt mit Gummibooten, die unseren Hoffnungen auf eine zukünftige Wasserstrasse bis nach Venedig Nahrung gibt. Hans Baumann folgte in seinem vier Meter langen Motorboot Tim in einer Zeitreise seinen Fahrten als Schiffsjunge vor vielen Jahren von Basel bis Rotterdam.

Noch dies zum Rhein: Obwohl sich für uns an der Länge nichts ändert, notieren wir doch eine Nachricht aus Köln, dass der Vater Rhein dank eines Zahlendrehers unserer Väter nicht 1320 sondern nur 1230 Kilometer lang sein soll.

Einen Blick in die Vergangenheit wirft Res mit einer Beschreibung des Kanalabschnittes, der durch den Bau der *plan incliné d'Arzviller* stillgelegt wurde. «*La vallée des éclusiers*». Dieses Tal offeriert sich in der neuen Gestalt auch für schöne Sonntagspaziergänge.

Stolz präsentieren wir seit dem 1. April die neue Homepage. Wir werden bestrebt sein, euch mit regelmässigen Updates zu informieren. So besucht www.ssk-cse.ch doch ab und zu mal.

Mit der Ankunft der Fahrtsaison, kommt wieder die Frage nach Interessenten für Boat-sharing. Solche Eigener-Gemeinschaften trifft man hier und dort, auch für kleinere Boote. Gerne würde ich bei Kontaktsuche behilflich sein.

Aber nun: must go down to the sea again. Vielleicht treffen wir uns mal hier oder dort. Mit den besten Wünschen für die schöne Saison

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, Internet

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.-

Inhalt

Editorial / Inhaltsverzeichnis / Impressum	Seite 3
Paare auf dem Wasser	Seite 5
Törn: Auf historischer Hydrovia von Ascona nach Venedig	Seite 7
Kanalgeschichten: La vallée des éclusiers	Seite 12
M.S.Kinette: Das burgundische Logbuch	Seite 15
Abenteuerliche Bootsreise mit Tim: Meine Talfahrt	Seite 19
L'écho de l'écluse: Une passionnée des canaux	Seite 25
Erfahrungen: Die spinnen, die Schweizer!	Seite 27
Kurse	Seite 31
News	Seite 32
Regio-Berichte	Seite 33
Anlässe	Seite 35
Unsere neue Homepage: www.ssk-cse.ch	Seite 37

Redaktionsschluss

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

SSK / CSE-Organe

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

Redaktor 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, stephan.steiner@ssk-cse.ch

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

Dreyländereg 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

Unsere Gastautoren

Regula Siegrist war in den 70er Jahren die erste Reiseleiterin, die Touristen in die afrikanische Savanne führte. Heute lebt sie im Tessin und führt Touristen in die Schweizer Berge.

Hans Baumann ist Fotograf und Fachlehrer für Fotografie. Als Fortsetzung seiner frühen Karriere bei der Rheinschiffahrt, lebt er nun seinen Traum als stolzer Besitzer des historischen Schleppers Zephyr.

Bootsmessen 2010

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

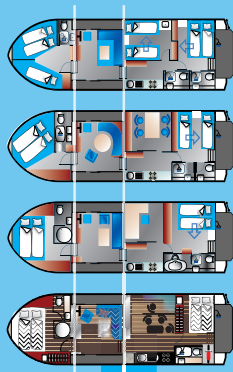
3. – 12.12.2010

Salon Nautique de Paris

Die Regio Dreyländereg organisiert die Reise

Bootsbau mit Ideen

Die Kormoran-Baureihe der Kuhnle Werft



Frei und unabhängig sein, die Welt entdecken und trotzdem nicht auf Komfort verzichten – mit einem speziell für Sie gebauten Hausboot: Die Kormoran-Baureihe besticht durch klassische Linien in den Größen 9,40, 11,40, 12,80 und 15 Meter. Dazu ist eine Kormoran robust, wartungsfreundlich und leicht zu handhaben. Und gar nicht mal so teuer.

Kuhnle Werft GmbH, Hafendorf Müritz, 17248 Rechlin (Müritz)
Telefon (03 98 23) 2 66-0, Telefax (03 98 23) 2 66-10

KUHNLE-TOURS S.A.R.L., Marina Niderviller, 57565 Niderviller, France
Tél. 00 33 (0)3.87.24.92.00, Fax 00 33 (0)3.87.24.92.04

Geben Sie Ihren Träumen ein Zuhause: eine Kormoran

KUHNLE WERFT

werft@kuhnle-werft.com
www.kuhnle-werft.com

Das Kochbuch für den Smootje

25 einfache aber feine
Rezepte für den Schiffskoch.
Preis: Fr. 38.--

Zu beziehen bei der Autorin
Katharina Bürki, Jegenstorf
Fax: 031 761 20 22
Mail: k.buerki@bluemail.ch



Wir haben die Frühpensionierung noch nie bereut

Eine Serie von

CHRISTIAN HUBER *Text/Bilder*



«Wir hatten keine sehr starke Bindung mehr an die Arbeit» antwortet Frits van Geijtenbeek lachend auf die Frage, warum er als Zahnarzt und seine Frau Nell als Juristin im öffentlichen Dienst bereits mit 57 Jahren in Pension gingen, um fortan den grösseren Teil des Jahres auf dem Wasser zu verbringen. Natürlich muss man sich dies leisten können, aber im Fall von Frits und Nell kamen verschiedene günstige Umstände zusammen: 2001 war es in den Niederlanden noch möglich, sich – mit finanziellen Einbussen – so früh

pensionieren zu lassen. Sodann konnten sie die Annexbauten ihres vor vielen Jahren günstig gekauften Bauerngehöftes sowie die Zahnarztpraxis ohne Schwierigkeiten vermieten. Dass sie ihr Leben nach der Pensionierung hauptsächlich auf dem Wasser verbringen würden, war für die beiden keine Frage gewesen. Der in Dordrecht geborene Frits war schon als Zehnjähriger mit seinem Kanu auf der Wantij durch die Otterschleuse ins Wochenendhäuschen eines Freundes gepaddelt. 1983 kauften Nell und Frits eine Stahljacht von 12 Metern Länge, die sie für ihre beiden Buben so kinderfreundlich wie möglich umbauten. 1991, nach der Wende, kauften sie zusätzlich ein ehemaliges DDR-Patrouillenboot mit einem riesigen IFA-Motor, dem ostdeutschen

Deutz. «Mein Bubenspielzeug» gibt Frits freimütig zu. Er konnte das 12 x 4 m grosse Boot für 12 000 Gulden kaufen und, nachdem er es renoviert hatte, drei Jahre später für 54 000 Gulden verkaufen. Im gleichen Jahr sah er in Migennes, wo er sein Patrouillenboot überwinterte, das ehemalige Bunkerschiff «Shell V», das seit seinem Stapellauf im Jahre 1931 seinen Namen behalten hatte. Nell und Frits wussten sofort: «Das ist unser Schiff!» Sie erkundigten sich, ob der Eigner es verkaufen wollte. Nach längeren Verhandlungen erstanden sie die 18 x 4 m grosse Shell V für umgerechnet 44 000 € und spendierten ihr 1996 einen neuen Deutz Sechszylinder mit 160 PS.

Nell und Frits fahren gerne und viel.



Paare auf dem Wasser



Nell und Frits van Geijtenbeek in ihrer 12-m-Stahljacht Shell V

Es gibt wohl keinen Kanal und keinen Fluss in den Niederlanden, in Belgien und in Frankreich, den sie nicht schon befahren haben und auch Deutschland zählt zu ihrem Fahrgebiet. 2008 befuhren sie die Donau bis Budapest. «Ein Abenteuer, das wir nicht missen möchten, aber nicht wiederholen werden» erklären sie spontan.

Im Februar und März haben wir zusammen mit Nell und Frits eine Tour von Gorinchem via Dordrecht, Rotterdam, Delft, Leiden, Haarlem, Amsterdam und Gouda zurück nach Gorinchem gefahren – ein für uns einmaliges Erlebnis: Leere Liegeplätze, keine Mietboote und keine Wartezeiten vor Brücken und Schleusen.

Nach dieser Städtetour werden Nell



und Frits mit ihrer Shell V in sechs Monaten quer durch Belgien und Frankreich nach Toulouse fahren und

im Herbst wieder zurück, getreu ihrem Motto: «Fahren ist schöner als im Hafen zu liegen!»

Auf historischer Hydrovia von Ascona nach Venedig

Sicher haben Sie schon von dieser einmaligen Reise gehört. Heute erzähle ich, wie wir als Teilnehmer die historische Wasserstrasse erlebten. Und dabei freue ich mich jetzt schon auf die Hydrovia 2010.

REGULA SIEGRIST *Text/Bilder*



Alles begann im Mittelalter, dank dem genialen Leonardo da Vinci. Es galt, tonnenweise Marmorblöcke aus den Bergen hinter dem Lago di Mergozzo via Lago Maggiore zu transportieren. Quer durch die Lombardei nach Osten schaufelte man einen Kanal bis nördlich Mailand zur Cantina, zwecks Bearbeitung der Blöcke für den im 15. Jahrhundert im Bau befindlichen Dom. Heute ist dieser Kanal versandet, kaum noch erkennbar, denn im Laufe der Zeit übernahmen Eisenbahn und Lastwagen den Handel. Einige Jahrhunderte Naturgewalt veränderten die Wasserwege. Solche geschichtliche Nachweise lassen seit Jahrzehnten eine Wiederbelebung der Hydrovia aufflackern. Namhafte Tessiner- und Italiener Persönlichkeiten streben in langwierigen Verhandlungen eine direkte Schifffahrt Locarno – Venedig an. Warum sollte diese Idee eine Utopie bleiben?



Die Flotte auf dem Lago Maggiore

Das Projekt

Also packte die Fondazione Monte Verità, Direktor Claudio Rossetti, «das Kind beim Schopf», suchte sich zusammen mit einigen Abenteurerfreunden einen Weg im Wildwasser des am Ende des Lago Maggiore ausfliessenden Ticino-Flusses Richtung Pavia. Monate später entstand ein erster Reiseentwurf, ein Flyer, dessen kurzer Text wohlweislich vieles offen liess. Ich meldete mich subito an. Binnen weniger Wochen waren die 16 Mitfahrerplätze ausgebucht. Zur sorgfältigen Vorbereitung dieser Erst-Reise gehörte ein Treffen

aller Beteiligten. Wir begutachteten respektvoll die nigelnagelneuen, roten Schlauchboote mit Motor, welche uns auf 650 km unbekanntem Gewässern heil nach Venedig schaukeln sollen. Später folgte die Aufforderung zum Üben mit Kajaks im Centro Sportivo in Tenero. Mühelos paddelten wir unter fachkundiger Instruktion vorwärts, rückwärts, um die eigene Achse, bald übermütig übten wir das Kentern. An jenem heissen Julinachmittag in Tenero auf spiegelglattem, glitzerndem See glitten unsere Einer-Kanus elegant kreuz und quer in der ruhigen Bucht. Noch ahnten wir nichts von Stromschnellen, Steinen, schwimmenden Ästen und anderen Hindernissen.

Nachdem wir das Schwimmmaterial kennenlernten, ging's ans Lebendige. Total zwanzig Menschen eine Woche lang auf vier Schlauchboote verteilt, bedingt guten Willen zur Kameradschaft, ab und zu spontanem Handanlegen, und auch mal im sportlichen Sinne zurückzustehen. Im Hafen der Insel Brissago taufte wir in feierlichem Rahmen Schlauchboote namens *Ascona*, *Cremona*, *Ferrara*, *Venezia*. In der Villa Emden feierten wir den Auftakt zur Reise am Vortag der Abfahrt anlässlich eines feinen Nachtessens. Claudio Rossetti und andere Hydrovia-Orga-



Auf dem Lago – Castello di Cannero



Mit Kanu auf dem Ticino

nisatoren wünschten uns eine gute Reise.

Aufbruch gegen Süden

Am nächsten Morgen bei schönstem Wetter und guten Meteovoraussagen für die ganze Woche finden sich alle 16 Teilnehmer, dazu vier Guides, im alten Hafen der Piazza Ascona ein. Pressemeldungen sorgten für eine Menge Neugieriger, die das historische Ereignis von der Hafenummauer aus anschauen wollen. TV- und Presse-reporter schiessen eifrig Bilder. Die Banda spielt fröhlich-melancholische Musik. Feuerwehr-Schnellboote zum Geleit, umkreisen in wilden Kurven die nach Süden tuckern den Gummi-boote, schlagen Wellen und spucken 30 Meter hohe, spektakuläre Wasserfontänen gen Himmel. Ein letztes «ciao cara, buon viaggio!» tönt von der Hafenummauer. Monte Verità guckt wohlwollend auf uns, bald verschwimmt die unverkennbare Silhouette der Ascona-Hafenzeile zum Pastellstrich am Horizont. «Arrivederci Ghiridone!» Stille. Nur die vier Motoren rotieren gleichmässig auf dem spiegelglatten Lago Maggiore. Jeder von uns versinkt in seine Gedanken: was lange währt wird endlich gut. Wir sind gestartet

Fabio, ein umsichtiger, kompetenter Guide und Bergführer ist Kapitän des einen Bootes. Massimo, der ver-

sierte Techniker und Berufsfotograf, lenkt ein Boot und die zwei anderen sind gesteuert von zwei Teilnehmern, ebenfalls mit Bootprüfung. Zur Crew gehört die sportliche Silvia, welche sich in liebenswürdiger Weise um das persönliche Wohl aller Teilnehmer kümmert. Mattia fährt den Bus mit Gepäck parallel zu Land. Es wird sich herausstellen, dass er immer im richtigen Moment an der richtigen Uferböschung auftaucht, oft zu unserer Rettung.

Wir steuern den Borromäischen Inseln zu, wo uns ein mediterranes Fisch-Mittagessen erwartet. Anschliessend lauschen wir den Erklärungen des Palast-Guides, bestaunen etwa 20 Barock-Säle im Borromäer-Schloss aus dem 17. Jahrhundert, Isola Bella. «Salpare!» und schon gleiten wir Richtung Süden, vorbei am San Carlo Borromeo, der uns als kirchturmhohe, begehbare Statue über den See zuwinkt. Gegen Abend treffen wir in Sesto Calende im Südzipfel des Sees ein. Ein kurzer Boots-ausflug führt durch eine märchenhafte Aue zu den Schleusen. Es ist ein magischer Moment der Dämmerung, wo sich das Licht des erhellten Himmels in den hohen Baumwipfeln bricht. Bald hüllt uns tiefe, undurchdringliche Dunkelheit ein. Einzige Lichter sind die Sterne in einer schmalen Öffnung zwischen riesen-

haft schwarzen Bäumen, die sich über uns zu schliessen scheinen wie das Rote Meer über den Truppen des Pharaos.

Auf dem Ticino

Nach verdienter Nachtruhe im guten Mittelklasshotel fährt uns frühmorgens der Kleinbus zur Böschung, wohin bereits zehn Kajaks transportiert wurden. Kurze Instruktionen der Nationalpark Rangers ermutigen uns, Helm und Schwimmweste anzulegen, den wasserdichten Seesack auf unsere Kajaks zu schnüren und in gebührendem Abstand auf dem Ticino-Fluss hinterher zu paddeln. Anfänglich gelingt es uns gut, der Fluss zeigt sich als harmlos, ruhig dahinfliegend. Aber hey, das ist kein neu erbauter Kanal von Leonardo da Vinci! Der Ur-Ticino bohrt sich seinen eigenen wilden Weg durch Felsbrocken, über Geröll, saugt sich in die Tiefen der Kurven, versteckt ausgerissene Bäume, wovon scheinheilige, bleistiftgrosse Ästchen hervorgucken und nur danach trachten, uns brutal aufzuhängen! «Paddeln, paddeln» ruft der Ober-Ranger. Wild gestikulierend zeigt er nach links, den richtigen Weg weisend. Mit vorstehenden Augen und hängender Zunge geben wir das letzte. Zu spät. Der tosende Wildbach ist stärker als wir. Das Ästchen dreht das Kajak in Sekunden-schnelle kopfüber. Im Strudel des Kenterns höre ich ein Gluckern, – kommt das von mir? Die Schwimmweste zieht mich schnell an die Oberfläche. Durch tiefende Augen erkenne ich mein ausgerissenes Kajak, es gondelt rücklings gondelnd flussabwärts davon. Der corpus delicti, ein versunkener Baum, lässt mich los, ich kraule zum Ufer, stolpere über fussballgrosse Steine, trockene Brombeerstauden bohren sich in die Waden, ich wate mit zitternden Knien durch einen reissenden Nebenfluss – krampfhaft gestützt auf mein gerettetes Paddel. Einige meiner Kameraden treiben noch im Fluss, mit Schwimmweste aufrecht sitzend.

Törn von Ascona nach Venedig

Nach der verhängnisvollen Flusskurve empfängt uns der junge Ober-Ranger mit suffisantem Lächeln – und mit meinem Kajak samt Seesack! Ein Strand mit kugelrunden Kieselsteinen unter der prallen Sonne lädt zur Rast ein. Alle stürzen sich auf das verdiente Picknick aus dem wasserdichten Seesack, was doch von gesunder Unternehmungslust zeugt.

Gegen Abend erreichen wir wohliger erschöpft die Umgebung von Turbigo, wo der Ticino seinem natürlichen Lauf entrissen und in Staubecken aufgehalten wird, um mit Druck die Turbinen anzutreiben.

Track durch verwunschene Auen und Fluren. Nach etlichen Irrwegen entdecken wir den geeigneten Platz, aber am gegenüberliegenden Flussufer! Zwei einheimische, äusserst hilfsbereite Fischer weisen uns den Weg. Anstatt mit Kajaks, nun wieder mit Gummibooten – ein Gefühl von Luxus – geht's weiter flussabwärts Richtung Pavia.

Pavia und auf den Po

Der Ticino gebärdet sich als stattlicher Strom mit mächtig aufgeschwemmten Sand- und Geröllmassen, ein Hindernislauf. Überhitzte

Mit Koffer und Seesack bahne ich mir den Weg zum komfortablen Zimmer, zwischen Gänsen und Hühnern, deren Gockel vor Aufregung am nächsten Morgen um drei Uhr zur Tagwache schreit! Später höre ich seltsames, verhaltenes Gackern vor der Zimmertüre. Beim vorsichtigen Öffnen blicken mich zwei verdutzte Truthähne an, die eben meinen Aschenbecher neugierig inspiziert. Ganz zu meinem Erstaunen bekomme ich diesmal keine Rüge, keine vorwurfsvollen Blicke... von wegen rauchen.

Nach einem ausgiebigen Früh-



Brondolo Schleuse

Frühmorgens führt uns Mattia auf schmalen, verwinkelten Strässchen Richtung Süden. In den bewässerten Reisfeldern entdecken wir Fischer! Es gilt, den verschiedenen Wasserkraftwerken der italienischen Enel auszuweichen. Wir suchen eine geeignete Uferböschung zum Einstieg in die Boote. Wir lotsen Bus und

Bootmotoren streiken zeitweise, einer gibt den Geist auf. Hitziger Wortwechsel über mögliche Ursachen der Panne, Motorenersatz, Werkstätten, die nach Feierabend noch Hand bieten. Aber irgendwie geht's weiter nach Pavia zum Gut des Agriturismo Sofi Turna, ein spezielles Haus mit viel ländlichem Charme.

stück sind wir gestärkt für die Bootfahrt unter der prachtvollen gedeckten Brücke, Wahrzeichen Pavias, bis zu den städtischen Hafenmauern. Dort treffen wir unsere Stadtführerin. Ich geniesse ihre lehrreichen Erklärungen über Pavias Kunstschatze. Auf dem Ponton des lokalen Yachtclubs verzehren wir unser «Frisch-

Törn von Ascona nach Venedig

produkte-Picknick», ein Schmaus. «Salpare!» im letzten Stück Ticino-Fluss des Parco Lombardo. Von Westen her erreicht uns majestätisch der mit undefinierbaren Stoffen reich geschwängerte Fiume Po. Fischer, Badestrände, Wasservögel, alle sind verschwunden, selbst die kräftigen Graureiher bleiben zurück im Parco Lombardo. Unsere Kapitäne können etwas entspannen, nur noch selten trachtet ein toter Baum oder angeschwemmte Sandbänke danach, unsere Gummiboote zu schikanieren. Trotzdem, jeder späht konzentriert auf etwaige Kräuselung im Wasser, auf verdächtige Wasserströmungen oder aufragende Steinbrocken. Vergiftete Wasserspritzer wischen wir von der Haut, man weiss ja nie. Zügig erreichen wir unser Hotel in San Nazzaro, Landwirtschaftsgebiet der Umgebung von Cremona.

Schleusen bis Cremona

Heute passieren wir Schleusen, neue Erlebnisse. Eine davon bediente zur Zeit des aktiven Handels auf Wasserstrassen in den sechziger Jahren bis zu 800 Schiffe pro Tag. Jetzt drängen sich eng aneinandergeschmiegt vier kleine Gummiboote vom Tessin in eine Schleusenkammer, in der fast der Dom von Mailand Platz hätte! Die Passage musste vorgängig beim vollamtlichen Schleusenmeister angemeldet und bei Ankunft rückbestätigt werden. Am Po-Ufer verrotten alte, ehrwürdige Handelsschiffe still vor sich hin, alles Vergangenheit, es ist eine Geisterfahrt. Jetzt teilt sich der Po in zwei Verkehrswege, bezeichnet durch unkenntlich verrostete Wegweiser, vielleicht heisst es «Venedig». Telefonische Rückfrage beim Schleusenmeister klärt das Rätsel wider Erwarten nicht auf. Wir fahren links, der Nase nach, es war richtig. Bald taucht Cremona auf, unser nächstes Ziel. Stadt der süssen Torrone, der hohen Türme und der Geigenbauer wird uns von einer kompetenten Stadtführerin gezeigt. Zudem dürfen wir einem traditionellen Gei-

genbauer bei seinem Kunsthandwerk zuschauen. Er erläutert die Vorzüge verschiedener Hölzer, verleimt Kleinstteile und klärt uns auf über die Minimalchance, noch irgendwo auf der Welt einer Stradivari-Geige zu begegnen. Voll guter Erinnerungen an diese lebendige Stadt «salparen» wir weiter auf dem Po, fahren in der Provinz Emilia Romagna ein, wo wir unbedingt den lokalen Lambrusco goutieren wollen.

Sei es der Lambrusco, sei es die unausgewogene Gewichtsverteilung, jedenfalls stehen unsere Gummiboote schief im Wasser, was eine reibungslose Fortbewegung beeinträchtigt. Auf Aufforderung von Silvia haben wir alle unser Körpergewicht zu offenbaren, worauf sie minuziöse eine gerechte Verteilung der Menschenkilos pro Boot kalkuliert. Mit heiligem Respekt wird eine verschworene Nichttrennung von Paaren berücksichtigt, also durften fortan die Einzelreisenden als Jolly von einem Boot ins andere hüpfen. In diesem Takt erreichen wir Ferrara.

Die «europäische Fahrradstadt Ferrara» entdecken wir traditionsgemäss auf der Velovia entlang der mittelalterlichen Stadtmauer!

Bis ans Meer

Als letzte Etappe auf dem Po bis zum Meer stehen uns vier Schleusen bevor. Wir befürchten zwischen Meeresriesen eingeklemmt zu werden. Ach wo, wiederum Geisterfahrt, vier kleine Tessinerboote werden in diesen «Wasserkathedralen» mit verschwenderischer Energie hochgehoben. In den Schilffeldern des Valle di Comacchio teilt sich der Po in viele Verästelungen, bald unterscheiden wir nicht mehr zwischen Fluss und Meer. Unsere Boote schaukeln wie kleine Nusschalen auf dem wogenden Element, eine leibliche Wahrnehmung der Macht und Wucht des Meeres. Petrus ist gnädig, das Wetter ist uns immer noch hold. Nach und nach holt uns Italiens Kapitalismus in Form von gigantischen Luxusyach-



Gondolieri in Venedig (Bild: Peter Wittich)

ten; kreuz und quer kurven sie um unsere verschaukelten Bötchen herum. Wie bitte? die Beaux lächeln uns von hoch oben mitleidig zu! Fa niente, wenn die wüssten.

Glücklich angelegt bei der Piazza von Chioggia, schleppen wir uns samt Schwimmwesten und blauem Seesack zum direkt aufs Meer blickenden «Luxushotel Grande Italia». Dank zentraler Lage dieses herrlichen Hotels lädt uns direkt vor der Türe die Piazza, der Puls der pittoresken Stadt, zum gemütlichen Schlendern ein. Genüsslich lutschen wir Eis, genehmigen einen Aperitif, sind wieder Teil der Zivilisation!

Die Luxusnacht war viel zu kurz. Tagwache um halb sechs! Es gilt, die Meeresstrasse Chioggia-Venedig noch vor dem aufsteigenden Morgenwind zu überqueren. Am Horizont erscheinen märchenhafte Kuppeln und Türme der Serenissima. Nach gut zwei Stunden empfängt uns der Canale Grande, welch überwältigendes Gefühl! Wir verweilen hier in Gedanken versunken, grosse Dankbarkeit steigt auf und wir müssen uns nicht fragen: «warum sind wir hier?». Die Antwort liegt vor uns, hinter uns, in der Atmosphäre, in uns selbst.

Ende in Venedig

Mit gebührendem Stolz lenken unsere Bootsführer die kleine Flotte ins pulsierende Herz von Venedig. Die für ihr raffiniertes Manövrieren berüchtigten Gondolieri können unsere Tessiner Hochsee-Kapitäne nicht einschüchtern. Geschickt weichen sie den eiligen Motoscafi aus, überholen

Törn von Ascona nach Venedig

eine schwarze, mit schillerndem Gold verzierte Gondola und schliesslich legen wir direkt vor dem Rathaus an.

Denn wir werden erwartet!, erwartet zum Empfang vom Bürgermeister in Persona!

Ausser TV-Kameras, Radio- und Zeitungsreporter erwartet uns auch Claudio Rossetti. Fast scheint mir, dass ihm ein schwerer Stein vom Herzen fällt angesichts seiner fröhlichen, unversehrt angekommenen Gäste. Wir sind aufgefordert, die hochehrwürdigen Rathaus-Hallen zu durchschreiten um im byzantinischen Empfangsraum Platz zu nehmen. Schnell die Haare kämmen, die durchnässten Shorts und Shirts zu rechtzupfen. Quietsch-quietsch lär-

men die byzantinischen Stühle unter dem Druck der nassen Hintern. Um die Schuhe herum bilden sich kleine Wasserlachen. Wir triefen vor uns hin, während Claudio Rossetti dem freundlichen Mufti den Zweck unserer Reise Ascona-Venedig erklärt:

«Nicht nur Abenteuer, vor allem tatkräftiger Durchbruch der theoretischen Planungen, der jahrzehntelangen Verhandlungen zwischen Italien und Schweiz betreffend Wiederbelebung der historischen Hydrovia. Reden ist Silber, Handeln ist Gold. Wir kommen wieder!» Der beeindruckte Gastgeber heisst uns jederzeit herzlich willkommen.

Wir legen im Canale Grande Nähe Bahnhof an, verlassen unsere liebe gewordenen Boote, und spazieren zu

einem guten Hotel, der letzten Übernachtung unserer Reise. Es bleibt etwas Zeit Venedig zu entdecken. Abends fahren wir per Motoscafo zum Fischrestaurant für unsere Abschiedsfeier. Anderntags nach dem Mittagessen heisst es, auch von Venedig Abschied zu nehmen. Die Heimfahrt – gewohnt reibungslos mit dem Hotelbus – endet nach vier Stunden in Ascona. 🚩

Regula Siegrist, Ascona, ist Autorin des Buches «Reisen um nicht anzukommen, sondern um unterwegs zu sein», Shauri yake Mama, ISBN 3-908260-18-3 (Erlebnisse als Reiseleiterin in Kenia)



La vallée des éclusiers

Siebzehn Schleusen gegen eine schiefe Ebene

RES DIEM *Text/Bilder*



1968 war ein Schicksalsjahr, nicht nur für Studenten, Hippies, Polizisten und Politiker. Im Mai, während der Pariser Studentenunruhen, schlug die Stunde des Schicksals in einer entlegenen Ecke des Hexagons auch für 17 Schleusenwärter und ihre Familien. Eine Handvoll stolzer Ingenieure, die dem Streikaufruf ihrer Kollegen keine Folge geleistet hatten, nahmen den «Plan incliné d'Arzvil-

ler» – die auf einer schiefen Ebene fahrende Schleuse – probeweise in Betrieb und gruben damit den Schleusen 1 bis 17 des canal de la Marne au Rhin regelrecht das Wasser ab.

Hatte eine Péniche zuvor einen Tag benötigt, um das steile und abgelegene Tal zu passieren, so dauerte die Fahrt mit der neuen Errungenschaft nach der definitiven Inbetriebnahme 1969 gerade noch etwa zwanzig Minuten. Zu einer Zeit, als sich die Kanal- und Flustransporte bereits im Niedergang befanden, war das eine Ersparnis, die sich kein Kapitän entgehen lassen konnte.

Das bergseitige Tor der Schleuse 1 nach dem Souterrain d'Arzwiller blieb fortan geschlossen, das Wasser floss allmählich durch die nicht mehr unterhaltenen Tore ab, übrig blieben Tümpel und Rinnsale, die im Verlauf der folgenden Jahrzehnte von der Natur allmählich zurückerobert wurden.

Was mag aus den Schleusenwärttern geworden sein, nachdem sie den Schwirbel zum letzten Mal aus der Hand gegeben hatten? Hielten sie den Anblick ihrer überflüssig gewordenen Schleuse lange aus? Sie, die während Jahrzehnten von morgens bis abends Kontakt mit Schiffern hatten, diese über Generationen hinweg kannten, selbst als Nachrichtenbörsen fungierten und sich der sozialen Kontakte nicht erwehren konnten. Wie lange wohl empfanden sie die plötzliche Einsamkeit als wohltuend und erholend?

Wie weit mochten die Ersparnisse gereicht haben, nachdem der letzte Schleusenwärterlohn verbraucht war? Wo fand sich eine neue Anstellung, wenn als Referenz dreissig Jahre Bedienung einer Schleuse genügen musste? Wie kam man aus einem für die ohnehin unbezahlbaren Autos schlecht erschlossenen Seitental in die nächste Fabrik?

Der «Plan incliné d'Arzwiller» wird seit über vierzig Jahren als technisches Wunderwerk gerühmt, ist zu einer Attraktion für Touristen und Freizeitkapitäne geworden – von seinen Opfern spricht niemand mehr. Die teilweise verfallenen und leerstehenden Schleusenwärterhäuschen mit ihren verblässenden aufgemalten Zahlen, die verrosteten und schief hängenden Schleusentore erzählen heute noch den Teil der Geschichte, den wohl niemand hören wollte.

Fast vierzig Jahre dauerte es auch, bis einer auf die Idee kam, aus dem vernachlässigten Treidelweg, der seit den Dreissigerjahren mit Schienen für die kleinen Zugtraktoren versehen war, einen schönen und gepflegten Spazier- und Fahrradweg zu machen




Kanalgeschichten





und diesen mit einem passenden Holzzaun gegen die Überreste des einstigen Kanals abzugrenzen. Nach Jahrzehnten im Dornröschenschlaf wurde «la vallée des éclusiers», das Schleusenwärtertal, zu neuem Leben erweckt.

Mittlerweile sind auch einige der Schleusenwärterhäuschen wieder restauriert und die Umgebung ist liebevoll bepflanzt. Noch sind stellenweise die Brücken und Geleise der Zugtraktoren zu sehen, noch rosten die Schleusentore vor sich hin, sind die überwachsenen Mauern in ihrem verfallenen Zustand belassen. Für wie lange noch?

Wer zwischen Niderviller und Lutzelbourg achtlos an den Verzweigungen zu den ehemaligen Schleusen 1 und 17 vorbeifährt, statt anzulegen und den anderthalbstündigen Spaziergang zu machen, hat etwas verpasst! 



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

Das burgundische Logbuch

CHRISTIAN HUBER *Text/Bilder*

www.kinette.ch



Von April bis Oktober 2008 fuhren wir von Briare auf dem dem Canal de Briare und dem Canal du Loing bis zur Seine bei St-Mammès, dann die Seine aufwärts bis Montereau, wo wir in die Yonne einbogen und in Migennes den Canal de Bourgogne in Angriff nahmen. Für den Burgunderkanal liessen wir uns sechs Wochen Zeit. Anfangs Oktober kamen wir in St-Jean-de-Losne an, fuhren die Saône zu Tal bis Chalon-sur-Saône und dann über den Canal du Centre nach Roanne, wo wir den Winter verbrachten. Selbstverständlich kann man auch nur Teilstücke dieser Strecke befahren. Wer es so einrichtet, dass er zur Zeit der Weinlese im Burgund ist, wird die Farbenpracht der bunten Rebenblätter nie mehr vergessen. Keiner dieser Flüsse und Kanäle bietet Schwierigkeiten, die ein einigermaßen erfahrener Skipper nicht meistern könnte, es gibt praktisch keine Berufsfahrt mehr und auf dem Canal de Bourgogne waren wir – in der Hochsaison! – praktisch allein. Die Zukunft dieser einmaligen Wasserstrassen ist deshalb alles andere als gesichert. Man sollte sie befahren, solange dies noch möglich ist. Wer ein Boot mieten will, hat auf dieser Strecke zahlreiche Möglichkeiten.

Auszüge aus dem Logbuch von M.S. Kinette

- **Briare.** Liegemöglichkeiten im Sporthafen (Fingerpontons, <15 m) und am Quai beim Pont Canal. Kostenpflichtig. Strom und Wasser. Alle Einkaufsmöglichkeiten. Mosaik- und Kanalschiffahrtsmuseum.
- **Ouzouer-sur-Trézée.** Langer Quai unterhalb Schleuse 7 im Dorf. Gratis. Strom und Wasser. Die üblichen Einkaufsmöglichkeiten.
- **Étang de la Gazonne.** Unterhalb oder oberhalb Schleuse 13. Gratis.

Keine Einrichtungen. Keine Einkaufsmöglichkeiten. Nur Natur – das aber verschwenderisch. Einer der schönsten Liegeplätze in Frankreich.

- **Châtillon-Coligny.** Quai und Fingerpontons (diese nur für Yachten). Gratis. Strom und Wasser. Alle Einkaufsmöglichkeiten. Museum.
- **Montargis.** Langer Quai oberhalb Schleuse 33. Kostenpflichtig. Strom und Wasser. In der Regel gut besetzt, leider viele Dauerlieger und wenig Passantenliegeplätze. Ausweichmöglichkeit unterhalb Schleuse 33 langer Quai vor Commissariat de Police.

- **Saint-Mammès.** Pontons für Yachten. Steg für Hotelschiffe, Anlegen für Schiffe möglich. Kostenpflichtig. Strom und Wasser. Einkaufsmöglichkeiten. Tankstelle und Schiffsbedarfs-Geschäft gegenüber.
- **Montereau.** Fingerpontons und Ponton für Yachten <12 m (wir waren auch 12 m...). Kostenpflichtig. Strom und Wasser. Ausweichmöglichkeit gegenüber unterhalb Brücke. Gratis. Quai mit Pollern. Keine Einrichtungen. Alle Einkaufsmöglichkeiten. Fayence-Museum.



Problemloses Kreuzen auf dem Canal de Bourgogne

Gratis. Keine Einrichtungen. Alle Einkaufsmöglichkeiten. Sehr schönes Städtchen.

- **Souppes.** Quai. Kostenpflichtig. Strom und Wasser. Lärm- und Geruchsmissionen von Zuckerfabrik nebenan möglich.
- **Nemours.** Quai oberhalb Schleuse 12. Kostenpflichtig (mit Jetons). Strom und Wasser. Alle Einkaufsmöglichkeiten.
- **Moret-sur-Loing.** Pontons für Yachten. Steg für Hotelschiffe, Anlegen für Schiffe möglich. Kostenpflichtig. Strom und Wasser. Alle Einkaufsmöglichkeiten. Sehr hübsches Städtchen.

• **Pont-sur-Yonne.** Ein etwas zerbrechlich wirkender Ponton. Gratis. Keine Einrichtungen. Einkaufsmöglichkeiten.

- **Sens.** Unterhalb Brücke rechtes Ufer langer Quai. Weit auseinander liegende Poller, schwierig für Yachten. Gegen die Strömung anlegen! Gratis. Strom und Wasser (bei der Strasse, versenkte Anschlüsse, Bajonett-Anschluss nötig). Oberhalb Brücke, linkes Ufer. Steg. Gratis. Einrichtungen vorhanden, Benützung fraglich (Dauerlieger). Alle Einkaufsmöglichkeiten. Sehr schöne Kathedrale. Etwas lärmig. Gelegentlich werden Schiffe nachts von

Nachtbuben und -mädchen losgeworfen. Gut vertäuen!

- **Villeneuve s/Yonne.** Langer Quai oberhalb Schleuse 6. Gratis. Strom (nur zwei Steckdosen für 220 V), kein Wasser. Sehr hübsches Städtchen. Alle Einkaufsmöglichkeiten, Supermarkt. Sehr gutes Restaurant «La Lucarne des Chouettes» direkt am Quai. Im Besitz von Leslie Caron und von ihr geführt. Die Kreationen von Chefkoch Daisuke Jnagaki sind ein Traum.
- **Migennes.** Quai oberhalb Schleuse Laroche (Canal de Bourgogne). Kostenpflichtig. Diesel, Strom und Wasser von der Mietbootbasis Connoisseur. Alle Einkaufsmöglichkeiten. Atac mit Gasflaschendepot 300m. Nicht besonders ruhig, weil direkt gegenüber Bahnhof, Tag und Nacht Güterzüge.
- **Brienon.** Quai unterhalb Brücke. Gratis. Jetons à €2 für Strom (4h) oder Wasser (500l).
- **St-Florentin.** Quai bei Mietbootbasis Rive de France. Kostenpflichtig. Strom und Wasser. Markt am Montag. Gute Einkaufsmöglichkeiten, Intermarché in Velodistanz. Renaissance-Kirche mit kürzlich aufgefrischten, sehenswerten Fenstern aus dem 16. Jahrhundert.
- **Flogny.** 50 Meter langer Quai unterhalb Brücke. Achtung, an den beiden Enden untief. Gratis. Wasser, kein Strom. Sehr ruhig. Dorf mit den üblichen Einkaufsmöglichkeiten in der Nähe.
- **Schleuse 99 Charrey:** Schleusenwärter verkauft günstigen Chablis sowie eigenen Honig.
- **Tonnerre.** 120 Meter langer Quai am linken Ufer des Bassins zwischen den Schleusen 95 und 96. Gratis. Der unterste Teil ist für Hotelschiffe reserviert. Sonst weder Ringe noch Poller. Strom und Wasser. Markt am Samstag. Leclerc gegenüber. Nur eine einzige Bäckerei (!). Sehenswürdigkeiten Fosse Dionne und Hôtel Dieu (1293 von Margarete von Burgund gegründetes Hospiz).



Herbstliche Farbenorgie am Canal du Centre

- **Tanlay.** 80 m langer Quai oberhalb Schleuse. Ringe. Gratis. Strom und Wasser. Gepflegte und sehr günstige Crêperie du Port. Einkaufsmöglichkeiten im Dorf. Sehenswürdigkeiten Château de Tanlay und Abbey de Quincy.
- **Ancy-le-Franc.** 45 m langer Quai am rechten Ufer. Hotelschiffe haben Priorität. Ringe. Gratis. Strom und Wasser. Im Notfall Pneus herunterhängen, Häringe einschlagen und oberhalb Quai am Grasufer anlegen (wir lagen zwei Tage lang so). Gute Einkaufsmöglichkeiten. Sehenswürdigkeit Château d'Ancy.
- **Ravières.** 150 m langer Quai am rechten Ufer. Hotelschiffe haben Priorität. Poller und Ringe. Gratis. Strom, Wasser, Toiletten, warme Dusche. Markt am Dienstag. Die notwendigsten Geschäfte. Von den Lebensmittelgeschäften nur «Le petit marché Raviérois» empfehlenswert. Nähe Quai Restaurant «Tante Lisette», sehr gut und sehr preiswert.
- **Buffon.** 30 m langer Liegeplatz mit 3 Pollern im Abstand von 22 resp. 8,5 m direkt beim Parkplatz der Grande Forge de Buffon. Keine Einrichtungen. Gratis. Keine Geschäfte im Dorf Buffon. Restaurant «Le Marronnier». Sieht von aussen gepflegt aus.
- **Montbard.** Unterhalb der Schleuse 64 am rechten Ufer 2 Pontons für Yachten und langer Grasquai mit Ringen und Pollern für grosse Schiffe. €15/Nacht. Strom und Wasser.
- **Montbard.** Oberhalb der Schleuse 64 am linken Ufer. Langer Quai mit Pollern und Ringen. €15/Nacht. Alle Einkaufsmöglichkeiten. Markt am Freitag.
- **Venarey-les-Laumes.** Basis der Mietbootfirma Nicols. Strom und Wasser. €15/Nacht (die Kostenangaben beziehen sich immer auf ein Schiff von mehr als 20 m Länge!). Einkaufsmöglichkeiten, Bank und Bahnstation in Les Laumes.
- **Marigny-le-Cahouët.** Direkt oberhalb Schleuse 27. Liegeplatz mit Pollern. Keine Einrichtungen. Gratis. Beschränkte Einkaufsmöglichkeiten im Dorf. Restaurant im Schleusenwärterhaus Nr. 26 «Chez d'Eau».
- **Vandenesse-en-Auxois.** Quai am linken Ufer. Poller und Ringe. €3/Nacht für Wasser und Elektrisch. Häufig von Hotelschiffen belegt. Sehr beschränkte Einkaufsmöglichkeiten. Kein Bäcker. Sehenswürdigkeit: Das 2,5 km entfernte Dorf Châteauneuf.
- **Pont d'Ouche.** Bassin am rechten Ufer mit Pontons und Quai mit

Auszüge aus dem Logbuch von M.S. Kinette

Ringen. €5/Nacht für Wasser und Elektrisch. Snack-Bar «Chez Bryony». Anständiges Essen zu anständigem Preis. Keine Einkaufsmöglichkeiten.

- *Gissey-sur-Ouche*. Bassin am rechten Ufer. Gratis. Keine Einrichtungen. Idyllischer Liegeplatz. Keine Einkaufsmöglichkeiten.
- *Velars-sur-Ouche*. 30m langer Betonquai direkt unterhalb Schleuse Nr. 45. 2 Ringe. Gratis. Keine Einrichtungen. TGV-Strecke und Autobahn in der Nähe, aber nicht wirklich hörbar. Supermarkt direkt beim Liegeplatz. Bäcker im Dorf.
- *Dijon*. Liegeplätze am linken Ufer für Hotelschiffe. Daran anschliessend Pontons für Passanten-Yachten. Kostenpflichtig. Strom und Wasser. Am rechten Ufer 300m langer Quai mit Pollern. Gratis. Keine Einrichtungen. Dijon bietet alles, was das Herz begehrt, nur keine Liegeplätze über 15m. Sehenswürdigkeiten: Unbedingt Musée des Beaux Arts besuchen. Restaurants: Unzählige. Ganz unter uns zwei Tipps: L'Épicerie, 5 place Emile Zola (03 80 30 70 69) und Le Gril Laure, 56/58 rue St-Jean (04 78 37 30 10)
- *Saint-Usage und Saint-Jean-de-Losne*. Zahlreiche Liegeplätze in verschiedenen Häfen und am Quai der Saône. Kostenpflichtig. Schiffswerften, Schiffszubehör, Tankerschiff. Gute Einkaufsmöglichkeiten.
- *Seurre*. Yachthafen, Ponton und Quai unterhalb Schleuse «Seurre 7» am linken Ufer. Strom und Wasser. Kostenpflichtig, ausgenommen Quai. Pumpstation für Fäkalientanks. Einkaufsmöglichkeiten.
- *Verdun-sur-le-Doubs*. Yachthafen. Strom, Wasser, Wi-Fi. Kostenpflichtig. Alle Einkaufsmöglichkeiten.
- *Gergy*. Ponton am rechten Ufer beim Rest. «Au fil de l'eau». Strom und Wasser. Kostenpflichtig. Einkaufsmöglichkeiten. Markt am Dienstagmorgen.
- *Chalon-sur-Saône*. Schiffe über 15m Länge, ausgenommen Hotel-

schiffe, sind hier erklärermassen nicht willkommen. Wir machen deshalb keine Angaben.

- *Fragnes (Canal du Centre)*. Einer unserer Lieblingsplätze. Langer Quai mit ausreichend Strom- und Wasser-Zapfstellen. Kostenpflichtig. Direkt an der Voie verte (Veloweg). Restaurant «Fleur de sel» sowie Bäcker direkt neben der Anlegestelle. Das Restaurant war dieses Mal sehr mittelmässig, der Bäcker ist unvermindert Spitze. Mit dem Velo ist es 4.5 km bis Chalon-sur-Saône.
- *Chagny*. Grosses Bassin am linken Ufer. Wasser. Gratis. Alle Einkaufsmöglichkeiten. Berühmtes Spitzenrestaurant «Lameloise» (Degustationsmenü €130. Telefon für Reservation 03 85 87 65 65). Markt am Sonntagmorgen. Etwas weiter kanalaufwärts Mietbootbasis «Escarg'Eau».
- *Santenay*. Quai mit Pollern am linken Kanalufer. Keine Fazilitäten. Gratis. In Gehdistanz zum Weindorf Santenay mit zahlreichen Kellereien, Restaurants und Bars.
- *Saint-Léger-sur-Dheune*. Pontons und Quai am rechten Ufer bei der Mietbootbasis «Locaboat». Strom und Wasser. Kostenpflichtig. Supermarkt «Atac». Markt am Dienstagmorgen. Restaurant «Au p'tit Kir», geführt von der ehemaligen Hotelbootmanagerin Kate Hull. Sehr



Kanalbrücke über die Loire bei Digoin

freundlich, sehr empfehlenswert, hervorragendes Preis-Leistungsverhältnis.

- *Montchanin*. Poller beim Werkgebäude der VNF. Keine Fazilitäten. Gratis. Alle Einkaufsmöglichkeiten

in Montchanin. Werft für Reparaturen (Einmannbetrieb) am gegenüberliegenden Ufer (ehemalige Mietbootbasis). Eigentümer Jeff Renel. Sehenswürdigkeiten: Industriemuseen in Le Creusot. Kanal-museum in Écuisses.

- *Blanzy*. Quai am rechten Ufer. Strom und Wasser. Gratis. Alle Einkaufsmöglichkeiten. Sehenswürdigkeit: Museum über den Kohlebergbau.
- *Montceau-les-Mines*. Pontons am linken Ufer (eher für Yachten). Anlegemöglichkeiten für Grossschiffe am linksufrigen Schrägquai direkt nach dem Yachthafen. Strom und Wasser. Kostenpflichtig. Grosser Markt am Samstagmorgen. Alle Einkaufsmöglichkeiten, Supermärkte.
- *Génélard*. Grosses Bassin im Unterwasser der Schleuse 16. Quai mit Ringen am linken, mit Pollern am rechten Ufer. Strom (16 und, am linken Ufer mit dem entspr. Stecker, 32 Amp!) und Wasser. Gratis. Eher bescheidene Einkaufsmöglichkeiten. «Centre d'interprétation de la ligne de démarcation» (Museum zur Geschichte der Demarkationslinie). Sehenswertes Ortsmuseum in Palinges.
- *Paray-le-Monial*. Quai mit Pollern am rechten Ufer. Strom und Wasser. Kostenpflichtig. Alle Einkaufsmöglichkeiten. Markt am Freitagmorgen. Sehenswürdigkeit: Basilika aus dem 11. Jahrhundert, Musée Paul Charnoz.
- *Digoin*. Yachthafen und Quai mit Ringen am linken Ufer. Strom und Wasser. Kostenpflichtig. Alle Einkaufsmöglichkeiten. Sehenswürdigkeiten: Musée de la Fayence und Musée de la Loire.
- *Artaix*. Bassin mit Pollern. Strom und Wasser. Gratis. Depot de pain im Dorf.
- *Roanne*. Grosses Hafenbecken mit Ringen und Pollern. Strom, Wasser und Telefonfestnetz. Kostenpflichtig. Alle Einkaufsmöglichkeiten einer Stadt. Reges gesellschaftliches Leben der im Hafen überwinterten Schiffseigner (rund 9 Nationen). ◀

Wir haben etwas gegen feuchte Wände.



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

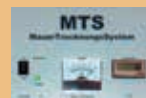


MTS, die geniale Lösung zur dauerhaften Mauertrockenlegung seit 1982

- ✓ 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

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

Meine Talfahrt

«Ich wünsche diesem kleinen Boot weiterhin gute Fahrt!» grüsste der Schleusenwärter von Iffezheim aus dem Fenster, als der vier Meter lange «TIM» zu Tal ausfuhr.

HANS BAUMANN Text/Bilder

www.schleppboot-zephyr.ch



Eigentlich ist die Geschichte, wie es zu meiner abenteuerlichen Bootsreise gekommen war, ebenso interessant wie der Bericht über die Reise selbst. Wenn ich nun diese Gelegenheit wahrnehme und darüber schreibe, stelle ich fest, wie sehr diese Fahrt mit Erinnerungen an meine Jugend verbunden war – so als wäre es erst gestern gewesen.

Bereits als Junge hinterliess René Gardis Buch «Hans, der junge Rheinschiffer» einen prägenden Eindruck auf mich. Erst recht als ich dann in der SJW-Jugendausgabe Nr. 787 «Rheinschiffer, Ahoi!» die spannenden Schilderungen eines Schmelzers (Schiffsjunge in Ausbildung) verfolgte war für mich klar: Da muss ich auch hin!

So entschied ich mich als 16-Jähriger für die Lehre bei der Schweizerischen Reederei AG in Basel. Mein Vater fand an dieser Idee keinen Gefallen, denn für ihn war Matrose kein anständiger Beruf. Dennoch gab er mir eine Chance und bemerkte mürrisch: «Hans, ich unterschreibe dir jetzt auf Wohl oder Übel diesen Lehrvertrag, werde dir aber nicht böse sein wenn du wieder nach Hause zurückkehrst».

Nach einem dreimonatigen Einführungskurs auf dem Schulschiff «Leventina», folgte die praktische Ausbildung auf einem regulären Güterschiff, mit dem für einen Schmelzer sehr umfangreichen Arbeitsgebiet. Leider war ich den geforderten Leistungen körperlich nicht gewachsen, so dass ich die Lehre bereits nach einem Jahr aus

gesundheitlichen Gründen abbrechen musste. Trotzdem hatte ich von der Vielseitigkeit des Schifferlebens enorm viel profitiert. Während ich danach jahrzehntelang als Werbefotograf und Fachlehrer für Fotografie tätig war, lebte ich den Traum von der Schifffahrt als leidenschaftlicher Segler.

Im Jahr 2002 begegnete ich in Südengland in einer Werft einem kleinen, vier Meter langen Yachtlaunch, Baujahr 1946. Fasziniert von seiner Einfachheit und Zweckmässigkeit kaufte ich das Boot als Zubringer für meine ebenfalls klassische Yacht auf dem Thunersee.

Angesichts des schlechten Zustands entschied ich mich für eine Generalüberholung. Unter anderem musste ein Teil der Klinkerbeplankung ersetzt werden. Besonders stolz war ich auf den neuen, 10 PS starken Zweizylinder-Dieselmotor von Volvo Penta, der meinem «TIM» zu sicherer Fahrt verhalf. Auf dem Thunersee begann ich immer längere Fahrten zu unternehmen. So nahm denn der Plan mit eigener Maschinenkraft eine Talfahrt von Basel nach Rotterdam konkrete Formen an.

Dann auf den Rhein

Der schiffbare Rhein ist stromabwärts in Kilometer-Abschnitte unterteilt. Kilometer Null liegt bei Konstanz am Ausfluss des Rheins aus dem Bodensee, Kilometer 1032 bei der Mündung zur Nordsee. Meine Talfahrt von Basel nach Rotterdam dauerte acht Tage bei einer Tagesleistung von durchschnittlich sieben Stunden. Angesichts der geringen Grösse der Barkasse war die Ausrüstung für Essen und Schlafen an Bord minimal. Die elektrische Kühlbox und drei 10-Liter Dieselbehälter sorgten für eine gewisse Unabhängigkeit vom Land.

Kilometer 164, an einem frühen Samstagnachmittag im Juli 2005: Alle Utensilien waren eingeräumt, die Wasserung von «TIM» an der

Rampe beim Kraftwerk Birsfelden soeben vorgenommen. Alles war bereit zur grossen Fahrt. Auf der kurzen Strecke durch Basel bis zum Dreiländereck Kilometer 170, die mir lange und einsam vorkam, wurde mir bewusst, auf was ich mich da eingelassen hatte. Noch 830 Kilometer bis Rotterdam!

Die erste Ablenkung trat ein, als ich mich der Schleuse Kembs näherte und mich, wie die professionellen Schiffer, per Mobilfunk anmeldete: «Motorboot TIM, vier Meter, zu Tal bis Seehafen», verkündete ich nicht ohne etwas Stolz. Am anderen Ende blieb es still. Umso überraschender öffnete der Schleusenwärter ohne Wartezeit für den kleinen «TIM» eine der grossen Kammern. So fühlte ich mich für die Weiterfahrt wieder sehr gestärkt. An diesem ersten Tag reichte mir die Zeit noch bis Breisach (Kilometer 220).

Die Passage der nächsten Schleusen verlief problemlos und die Schleusenwärter waren mir wohlgesinnt. Dies bestätigte sich, als der Wärter bei der Ausfahrt aus der Schleuse Iffezheim (Kilometer 333) das Fenster öffnete und hinunter rief: «Ich wünsche diesem kleinen Boot weiterhin gute Fahrt!».

Dass dieser Wunsch einen ersten Hintergrund hatte, wurde mir erst bewusst, als der natürliche Lauf des Rheins begann und die Strömung immer stärker wurde. Besonders nahe an der Wasseroberfläche kam dies sehr zum Ausdruck. So kam ich mir beim Passieren der Fahrwassertonnen vor wie bei Schmelzwasser auf der Aare zwischen Thun und Bern. Die Breite der Fahrrinne zwischen Iffezheim und Mannheim beträgt nämlich nur etwa 90 Meter, verglichen mit 130 bis 240 Meter im Oberrhein. Die starke Strömung hatte aber auch ihr Gutes, denn während die Bergfahrer still zu stehen schienen, konnte ich die Seiten des A4-Rheinatlanten auf der Motorenkiste nur so durchblättern. Im Sinne eines Berufsschiffers grüsste ich die Berg-



Einwasserung Kraftwerk Birsfelden



*Klar zur Fahrt
Km 164*



*Mittlere Rheinbrücke Basel
Km 167*



*Schleuse Kembs
Km 179*



*Schleuse Iffezheim
Km 334*



*Talstrom Oberrhein
Km 344*



*Zufahrt zum Goldkanal
Km 347*



*Alter Hafen von Speyer
Km 400.5*



*Einfahrt ins Bingerloch
Km 528*



*Loreley
Km 554.3*



*Unterhalb Loreley
Km 555*



*Koblenz – Deutsches Eck, Moselmündung
Km 592*



*Im Siebengebirge
Km 627*



*Köln
Km 689*



*Sportboothafen Neuss
Km 735.6*



*Manfred Miethchen
Kapitän im Ruhestand*



*Ruhrgebiet
Km 775*



*Kraftwerk bei Möllen
Km 799.2*



*Yachthafen Emmerich
Km 853.8*



*Neder-Rijn
Km 913*



*Wijk bij Duurstede
Km 928*



*Lek
Km 965*



*Einfahrt Rotterdam
Km 998*



*Rotterdam
Km 1004*

Abenteuerliche Bootsreise mit «TIM»

fahrer und reagierte vorbildlich auf ihre blauen Tafeln. Ein wahres Erlebnis!

Durch die im 19. Jahrhundert vorgenommene Flussbettkorrektur des Oberrheins entstanden Altrheingewässer, die teilweise für die Sportschifffahrt zugänglich sind und mit ihrer natürlichen Umgebung zu erholsamen Aufhalten einladen. Zudem gibt es viele Kieswerke mit Baggerseen.

Ein beliebtes Naherholungsgebiet ist der Goldkanal, ein in den 1930er-Jahren für die Goldgewinnung ausgebagelter Altrheinarm nördlich der Murgmündung. Die Einfahrt in den Goldkanal nutze ich für eine Mittagspause. Im Gegensatz zum Strom und dem Verkehr genoss ich die wunderbare Stille, die einzig durch das vielseitige Zwitschern der Vögel in den vielen Bäumen sanft unterbrochen wurde. Ich fühlte mich wie im Paradies.

Die Tagesfahrt endete bei Kilometer 430 in Mannheim, wo ich meinen «TIM» in einem kleinen Yachthafen im Sandofer Altrhein festmachte.

Der nächste Abschnitt der Talfahrt war geprägt von Industrie- und Naturlandschaften, die sich gegenseitig abwechselten. Das Fahrwasser war jetzt wieder breiter (etwa 120 Meter), weshalb es eine Zunahme an schnellem Berufsverkehr gab. Die Heckwellen der überholenden Schiffe waren teilweise bedrohlich und erinnerten mich an das räumliche Rollen beim Segeln zur See. So wurde die Reise zu einer dauerhaften Schaukeelfahrt. Im Verlaufe des gleichen Tages änderte sich ab Kilometer 482 das Landschaftsbild erneut: Nierstein, das erste linksrheinische Weinstädtchen mit den charakteristischen Rebhängen wurde sichtbar und kündete die Fahrt durchs Rheingebirge an.

Unterhalb von Mainz, bei Kilometer 500, endete die Tagesfahrt im ruhigen Schiersteinhafen. Ich machte «TIM» beim dortigen Ruderclub fest. Die Begrüßung durch die neugierigen Clubmitglieder war sehr herzlich

und als sie meine Absicht erfuhren, auf dem kleinen Boot zu übernachten, boten sie mir eine Schlafpritsche in einem Nebenraum des Clubhauses an.

Das Bingerloch

Das schwache Morgenlicht und der bedeckte Himmel deuteten auf eine Wetterverschlechterung hin, so dass ich vor der Abfahrt das Ölzeug anzog und das Verdeck so weit vom Bug zurückzog, dass noch genügend Platz zum Bedienen der Pinne vorhanden war.

Es waren noch 24 Kilometer bis zur Einfahrt ins Gebirge, wozu ich genau zwei Stunden benötigte. Mehrere Auen (Rheininseln) trennten jetzt das Fahrwasser und verwandelten den Strom in eine idyllische Landschaft.

Rüdesheim gilt als beliebtes Ausflugsziel und Ausgangspunkt für Fahrten auf der landschaftlich spektakulären Gebirgsstrecke zwischen Köln und Koblenz. So war es nicht verwunderlich, dass zahlreiche festgemachte Hotel- und Ausflugsschiffe das Ortsbild prägten.

Die eigentliche Einfahrt in das Gebirge zwischen Hunsrück und Taunus ist gut sichtbar. Im gebogenen Bingerloch beträgt die Fahrwasserbreite nur noch 120 Meter, so dass dieser Abschnitt für alle Schiffer als einer der interessantesten und anspruchsvollsten gilt. Zu meiner Zeit als Schiffsjunge Anfang der 1960er-Jahre benötigten hier viele bergwärts fahrende Motorschiffe ein zusätzliches Vorspannboot (Schlepper), um die starke Strömung bewältigen zu können.

In besonderer Erinnerung bleibt mir das Bingerloch als der Ort, an dem ich vor 48 Jahren symbolisch in die Berufsschifffahrt aufgenommen wurde: Damals an Bord der MS «Bodio» hielt mein Schiffsführer Heinrich Beekmann eine zeremonielle Ansprache, ehe er mir allzeit gute Fahrt wünschte und mich mit



einem Eimer warmem Maschinenkühlwasser «taufen» liess.

Nach einer Tagesleistung von einhundert Kilometer endete die spannende, aber nasse Fahrt bei Kilometer 605 im Pionierhafen Neuweid unterhalb von Koblenz. Im offenen Boot bei Dauerregen beneidete ich die Bootsfahrer mit Kabinenschiffen. Als wäre dies nicht genug gewesen, stand noch ein langer Fussmarsch im Ölzeug zum nächsten Restaurant und Hotel bevor. Auch für den nächsten Tag war die Wettervorhersage regnerisch.

Ein Blick aus dem Fenster am nächsten Morgen liess dann aber erahnen, dass die Wetterlage doch besser war als angekündigt. Dazu profitierte ich von einer Mitfahrgelegenheit zum Hafen, so dass ich früher als geplant ablegen konnte.

Die heutige Etappe führte durch das Siebengebirge, einem der ältesten, von zahlreichen Burgen gesäumten Naturpark Nordrhein-Westfalens. Auf dem Drachenfelsen bei Königswinter thront das bekannte Schloss Drachenburg. Ein Zwischenhalt für diese Sehenswürdigkeit hätte sich gelohnt, doch setzte ich aus Sehnsucht nach Holland die Fahrt ohne Unterbruch fort.

In Oberwinter bei Kilometer 639 drehte ich doch kurz bei, da dieser Fleck mit zahlreichen Erinnerungen

Abenteuerliche Bootsreise mit «TIM»

an meine damalige Schifffahrtszeit verbunden ist. Mein Schiffsführer liess sich dort am Rheinufer ein kleines Haus für seinen Ruhestand bauen. Jede Fahrt wurde so geplant, dass über Nacht der Stockanker vor seinem Haus fallengelassen wurde. Entweder kamen wir erst spät am Abend an oder die Maschinen wurden tagsüber etwas gedrosselt. Die Mannschaft musste dann etliche persönliche Gegenstände ins Haus tragen, die unser Schiffsführer von Holland mitgebracht hatte.

Bei Kilometer 659.9 knirschte es plötzlich unter dem Kiel denn ich war auf eine Kiesbank aufgelaufen, die unsichtbar etwa 50 cm unter der Wasseroberfläche gelauert hatte. Spätestens jetzt zahlte sich die geringe Grösse des Bootes aus, denn ich brauchte nur auszustiegen und konnte die Barkasse mühelos in die Fahrinne zurück verholen, die Maschine starten und weiterfahren.

Etwas frustriert über meinen Fahrfehler stellte ich fest, dass sich die eigentliche Einfahrt 300 Meter weiter unten befand. Die vermeintliche Einfahrtsbake war in Wirklichkeit eine rechtrheinische Ufermarkierung, die zufällig bei beiden Einfahrten stand.

Köln vorbei

Der Rhein wuchs nun zum breiten Strom und ab Bonn wurde die Uferlandschaft flacher. Spektakulär war die Durchfahrt von Köln mit dem markanten Dom und der alten, genieteten Eisenbahnbrücke. Viele der alten Hafenanlagen und Silohäuser wurden in den letzten Jahren stilvoll und unter Wahrung des ursprünglichen Charakters in Wohnungen umgebaut.

Diese Tagesfahrt reichte bis zum ruhigen Sportboothafen Neuss oberhalb von Düsseldorf (Kilometer 735.5). Zwei alte Schiffe prägten das Hafengebilde. Es waren dies der ehemalige Minenräumer «Pulrcha Nussia», der jetzt als Clubschiff des Marine Vereins Neuss dient, und das Schleppboot «Argo», das dem Ha-

fenmeister Manfred Mietchen als Unterkunft dient. Er war bis zu seiner Pensionierung ein Rheinschiff-Kapitän.

Ein Clubmitglied stellte sich für eine Einkaufsfahrt zur Verfügung und sorgte dafür, dass ich auf dem geschützten Achterdeck des Clubschiffes übernachten konnte.

Als ich mich dem Schleppboot «Argo» näherte, um mich als Gästeliegender anzumelden, kam es mir vor, als hätte dieses erst gestern einen Schleppeinsatz gefahren, was in mir Erinnerungen an meine Schifferzeit weckte. Mit Respekt trat ich an Bord, worauf eine Frau die Tür öffnete und fragte was ich wolle. Kurz darauf rief sie ihren Mann und teilte mir mit, der «Kapitän» komme gleich selbst (nur auf Schleppbooten und grösseren Personenschiffen gab es Kapitäne, andernfalls waren es Schiffsführer).

Kapitän Mietchen gab sich zunächst etwas reserviert, doch als ich ihm von meiner Zeit als Junge bei der Schweizerischen Reederei AG erzählte, teilte er mir spontan und mit glänzenden Augen mit, er habe zusammen mit seiner Frau, einem Matrosen und Maschinisten viele Schleppdienste für die «Roten» gefahren. Seine «Argo» sei jetzt nur noch sein Zuhause, doch die Maschine bliebe gewartet und betriebsbereit.

Bis Düsseldorf waren es noch neun Kilometer und wenig später passierte ich diese vom markanten Sendeturm dominierte unterrheinische Stadt. In der Stadtmitte erinnerte ich mich an die guten Zeiten der Fotografie, als wir in den sechziger Jahren im Auftrag einer Düsseldorfer Werbeagentur für Volkswagen arbeiteten.

Mit einer stattlichen Geschwindigkeit von vierzehn Kilometer über Grund benötigte ich drei Stunden bis Ruhrort, ein früher von der Kohlen-Eisenindustrie stark geprägtes Gebiet. Ich kann mich noch gut an die staubigen Zeiten erinnern, als Güterwaggons Rohkohle für das Gaswerk Basel in die Laderäume kippten. Da-

mals wurde auch Eisenerz aus der Mietenregion ins Ruhrgebiet gefahren und als Rohdraht wieder zu Berge gebracht. Die Luft im Ruhrgebiet war so verschmutzt, dass wir unser Schiff auf der Bergfahrt von Rotterdam nach Basel erst nach der Durchfahrt reinigten.

Heute gibt es im Ruhrgebiet keine Kohlenförderung mehr. Die noch benötigte Kohle für das Energie- und Fernheizwerk Mannheim wird aus fernen Ländern importiert. Die übrigen Industrieanlagen wurden erneuert und sind sauberer geworden.

Mein Tagesziel war der Yachthafen Emmerich an der deutsch-niederländischen Grenze (Kilometer 853.8). Emmerich galt als Zollhafen und die Laderäume für Transitfahrten wurden damals von Zollbeamten plombiert. Heute bietet der Hafen sämtliche moderne Versorgungsmöglichkeiten und Liegeplätze bis 25 Meter. Wie ein Smart-Fahrer fand ich für meinen «TIM» eine kleine Nische vor dem romantischen Clubschiff mit Restaurant.

Nun in Holland

Nun waren es noch vierzehn Kilometer, ehe sich der Rhein in zwei Arme teilt – in die südwärts verlaufende Waal und in den nordwärts verlaufenden Nederrijn. Meine ordentliche Handschrift im ausführlichen Logbuch lässt erkennen, dass ich für die Fahrt nach Rotterdam den ruhigen Nederrijn wählte.

Bei Kilometer 891 passierte ich die erste Schutzschleuse von Triel, die Tidenunterschiede zwischen 1.6 und 2.35 Meter regelt. Danach durchquerte ich die typische holländische Landschaft mit idyllischen Dörfern und grossen Agrarflächen. Viele weidende Kühe, Pferde und Schafe säumten das Ufer, während holländische Segler die leichte Brise nutzten. Bei fast gleicher Geschwindigkeit kam ich mit einigen von ihnen ins Gespräch.

Der Yachthafen Rijn en Lek bei Kilometer 826 war infolge des schönen Wochenendewetters so belegt, dass selbst für den kleinen «TIM» kein

Abenteuerliche Bootsreise mit «TIM»

Plätzchen mehr zu finden war. Gerne hätte ich mir im Restaurant auf dem ehemaligen Gütermotorkahn (ohne Maschinenantrieb) am Abend vor dem Ziel etwas Spezielles gegönnt. So blieb mir nichts anderes übrig als an einem kleinen Steg anzulegen, der dafür in der schönsten Natur lag.

Während die Sonne langsam unterging wurde mir wieder einmal bewusst, wie auch mit einfachsten Mitteln und Improvisation ein schönes Leben möglich ist. Der glückliche Moment wurde durch eine Gratis-Darbietung von Gänsen untermauert. Aus greifbarer Nähe konnte ich beobachten, wie sich die Gänsegruppe in einer Kolonne formierte, den Kopf auf- und abbewegte und gleichmässig mit einem unbekanntem Ziel davon paddelte. Nun wusste ich, weshalb wir vom Gänsemarsch oder den Gänsefüssen sprechen.


Auf halbem Weg zwischen Arnhem

und dem Meer teilt sich der Nederrijn in zwei weitere Kanäle. Der Hauptkanal trägt den Namen Lek und führt nach Rotterdam, während ein kleinerer Kanal Namens Oude Rijn in Richtung Utrecht abzweigt. Ich blieb auf dem Hauptstrom und war fasziniert von der Schönheit seiner ursprünglichen Gliederung in die Landschaft. Speziell ist die Kreuzung mit dem Amsterdam-Rijnkanaal, welche stark an eine Kreuzung zwischen Haupt- und Nebenstrasse erinnert.

Rotterdam – am Ziel

Unterhalb der Schleuse Hagestein setzte eine Talströmung ein. Dass sich mein Ziel in greifbarer Nähe befand wurde mir bewusst, als ich meinen Rheinatlas zur letzten Seite umblätterte. Auf der Karte sieht Rotterdam aus wie ein Baumblatt: der Strom bildet die Hauptader, aus der unzählige schiffbare Gewässer, Seitenkanäle und

Becken entspringen. Um dem hektischen Hafenverkehr so lange wie möglich zu entgehen, wählte ich den Weg durch den Bakkerskil-Seitenkanal. Die Einfahrt in die Nieuwe Maas, so nennt sich der Strom auf seinem letzten Abschnitt vor der Nordseemündung, war für mich der Vorhang zum stürmischen Finale. Nicht nur mit dem entgegenkommenden Wind hatte ich zu kämpfen, sondern auch gegen die Wellen von sämtlichen Schiffskategorien.

Die letzten acht Kilometer bis zum Veerhaven (Kilometer 1002) führten durch die beeindruckende Hafenlandschaft inmitten moderner Architektur. Beim Passieren der grossen Seeschiffe wurde mir bewusst, dass die Reviergrenze für meinen «TIM» erreicht war. Dankbar und stolz über die zurückgelegte Strecke, legte ich beim Rotterdamer Yachtclub an. Ich hatte es geschafft! 



COELAN
Flüssigkunststoffe
www.coelan.ch

Ihr Boot wird es Ihnen danken!

- Coelan und Epifanes Boots-lacke
- 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

Une passionnée des canaux



Ecluse 34S, Canal de Bourgogne

URS GYSIN *Text/Bilder*

Ghislaine Mougenots Wirken und Denken dreht sich mit Herz und Seele ums Wasser. Sie ist «Chef d'équipe» der Voies Navigables de France (VNF) und verantwortlich für einen Sektor des Canal de Bourgogne – von Plombières-les-Dijon bis Gisse-sur-Ouche. Und sie lebt zusammen mit ihrem Gatten, der ebenfalls bei den VNF arbeitet, auf der «Vaillant», eine auf 29,5 m verkürzte Freicinet-Péniche.

Erblich vorbelastet

Ghislaines Grossmutter war Schleusenwärterin am Rhein-Rhone-Kanal. Von klein auf hat sie Binnenschiffahrts-Luft geschnuppert und der Wunsch, selber einmal am Wasser zu wohnen, hat sie durch die ganze Ausbildung als Säuglingsschwester hindurch begleitet. Das Glück wollte es, dass Sie sich in einen Schleusenwärter verliebt, den sie später heiratet. Er wurde zum Equipen-Chef befördert und sie fand eine Anstellung als «Remplaçante», als Saisonauhilfe am Canal de Bourgogne. Der Einstieg in ihren Traumberuf war also fürs Erste geschafft.

Als dann eine Stelle frei wurde hat sich Ghislaine dem «Concours» gestellt und sich um eine fixe Anstellung als Schleusenwärterin beworben. Ihren Beruf hat sie 10 Jahre lang in La Bussière-sur-Ouche, ein paar Schleusen bergwärts hier von der Ecluse 34S, ausgeübt – ihr Ehemann ist in der Zwischenzeit zum Controlleur Entretien bei Dijon Navigation berufen worden.

Noch näher zum Wasser

Die Freude und Befriedigung am Beruf ging noch weiter: seit geraumer Zeit ist beim Ehepaar Mougenot der Wunsch gereift, ihren Wohnsitz auf das Wasser zu verlegen. Als dann nach längerem Hin und Her eine Bank bereit war, bei der Finanzie-

rung mitzumachen, konnte 1998 die Péniche Vaillant erworben, ausgebaut, bezogen und in Gisse-sur-Ouche vertäut werden. Zeitgleich wurde Ghislaine zur Equipen-Chefin befördert.

stellte, Ferienvertretungen, Absenzen, die Verträge und Schulung der «Remplaçants» etc. müssen unter einen Hut gebracht werden, damit der Betrieb möglichst kundenfreundlich abgewickelt werden kann. Adminis-



Zwei Saisons – zwei Aufgaben

Die Saison auf dem Canal de Bourgogne dauert von Mitte März bis gegen Mitte November. Ausserhalb dieser Zeit ist «Navigation sur demande» möglich, allerdings nur mit besonderer Bewilligung und nur wenn weder unterhaltsbedingt ein Bief abgesenkt werden muss noch die Eisdecke zu dick ist!

Die Hauptaufgaben einer Equipen-Chefin besteht in der Saison in der Organisation des ganzen Betriebes auf dem verantworteten Streckenabschnitt. Sie steht gerade fürs Wasser-Management im Kanal und für die notwendigen Massnahmen bei Hochwasser. Dazu kommen laufende Unterhaltsarbeiten wie das Schmieren und Malen der Schleusen und vor allem die Einsatzplanung des Personals, «Agents» genannt. Fest Ange-

trative Aufgaben wie die Statistik über die vorbeiziehenden Boote («Comptages», siehe letzte Ausgabe des Schleusenschiffers) oder das Bewirtschaften der Fliessgewässer runden das Pflichtenheft ab.

In den vier Wintermonaten steht die Planung und Realisation der Unterhaltsarbeiten im Vordergrund. Aber auch das Wasser braucht weiterhin Aufmerksamkeit: der Durchlauf bei den Schleusen muss überwacht und reguliert werden. Bei Hochwasser müssen im richtigen Zeitpunkt die Überläufe geöffnet, allenfalls gezielte Flutungen eingeleitet und speziell gebaute Umleitungen des Flüsschens Ouche aktiviert werden. «Hors saison» heisst auch vermehrte Sitzungen mit den übergeordneten Stellen und zusätzliche administrative Aufgaben.



Rundum glücklich und engagiert.

Fragt man Ghislaine, welchen Wunsch sie rund um ihren Aufgabenbereich hat, meint sie: «Je suis parfaitement contente avec mon travail.» Sie hat

sich mit ihrem Gatten zusammen den Traum vom Leben auf dem Wasser erfüllt – genau so wie wir Schleusenschiffer, einfach ein wenig anders. Den

Leitspruch, den sie sich aufs eigene Schiff gemalt hat, können auch wir uns hinter die Ohren oder ins Bordbuch schreiben – avec passion!



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

Die spinnen, die Schweizer!

Eine Wallfahrt ins Mekka der Schifffahrt

RES DIEM *Text/Bilder*



Ich muss im Zeichen des Kängurus geboren sein. Wie liesse sich sonst meine Neigung erklären, mit leerem Beutel grosse Sprünge zu machen? Meine Frau bestätigt mir denn auch seit Jahren, ich sei ein Spinner. Das stimmt vermutlich, sonst wäre ich wohl nicht auf den Gedanken verfallen, mich einer Horde Unbekannter anzuschliessen, mit diesen im Reiseкар nach Holland zu fahren und dort während einer knappen Woche Boote und nichts als Boote anzuschauen. Boote, die ich mir eigentlich gar nicht leisten kann. Vom Hörensagen wusste ich immerhin, dass wahrscheinlich nicht jeder Mitreisende ein Boot kaufen würde. Das gab mir wenigstens eine kleine Daseinsberechtigung. Schliesslich musste sich jemand opfern, um den Kaufwilligen in dieser schweren Stunde der Entscheidung mit seinen ungebetenen Ratschlägen zur Seite zu stehen – weshalb nicht ich? Mit meinem reichen Erfahrungsschatz – erworben in stunden- und tagelangem Selbststudium im Internet und auf dem häuslichen Sofa –



kenne ich mich bei Booten natürlich aus wie kaum ein Zweiter!

Wir haben uns also in Frauenfeld in überschaubarer Zahl auf die Reise gemacht, haben bis Basel an fast jeder Hausecke angehalten um weitere Gefährten zusteigen zu lassen und sind schliesslich nach stundenlanger Fahrt und des gegenseitigen Kennenlernens nördlich von Maastricht im Hotel Roosterhoeve in Roosteren angekommen. Bis dahin hatten wir bei weitem noch kein Boot gesehen, sondern nur frisch verschneite Strassen, hätten also demnach auch keinen Grund gehabt,

einen Rum oder ähnliches Gebräu zu trinken, aber wie das unter Matrosen und anderen Schiffen so der Brauch ist, hält man sich nicht lange mit Formalitäten auf. Kaum sass man mit seinesgleichen zu Tisch, ging es zu und her wie bei Breughels Hochzeitsmahl und so sollte es für den Rest der Woche auch bleiben. Zum Wohl!

Am nächsten Morgen begann die Jagd auf alles, was einen Kiel und Wasser darunter hatte. Knurrte noch jemandem der Magen? Auf der grossen Luxemotor, die wir als erstes heimsuchten, wäre er gut bedient gewesen, hatten die Eigner doch freundlicherweise einen Rest Spaghetti ihrer letzten herbstlichen Mahlzeit in der Küche übrig gelassen. Entsetzt über das Ergebnis der eigenen Entdeckungsfreude machten wir uns über das verschneite und saumässig rutschige Deck wieder aus dem Staub. Aller Anfang ist schwer!

In der Jachtmakelaardij Hermezeil lag das nächste Objekt unserer Begierde – ein weiterer grosser Kahn, der auf dem Inseratenfoto mehr als gediegen ausgesehen hatte. Bis der Eigner mit viel Verspätung eintraf, hatten wir genügend Zeit, uns von unserem Schrecken wieder zu erholen. Die verwahrloste Yacht in der Nähe mit ihren halb verrotteten seit-



Erfahrungen

lichen Türen, deren Fenster fehlte, zeigte mir Anfänger deutlich, was auf einen allzu sorglosen Besitzer wartet. Schwamm drüber!

Den bisherigen Einschüchterungsversuchen trotzend, betraten wir die Werfthalle von Euroship in Heerwarden – um zuerst mit einem vertrauten ostdeutschen Trabi Bekanntschaft zu machen, der dort zwischen zwei nagelneuen Luxemotor-Rümpfen einer ungewissen Zukunft entgegen dämmerte. Wir erkletterten die beiden Rümpfe, die auf den Wunschausbau ihrer künftigen Eigner warteten, besichtigten die restaurierte und auszubereite Casco einer Tjalk und träumten über ausgebreiteten Prospekten von einer unbezahlbaren Zukunft. Euroship bietet vom zugeschnittenen Stahl für das selbst gezeichnete Boot des Schweisskundigen bis zur fertig ausgebauten Yacht für eine halbe Million Euro alles an. Man nehme!

Beim Nachtessen in Joure stiess der letzte Nachzügler zu uns, nachdem er uns im Privatauto durch halb Europa nachgehetzt war. Ob er sich beim anschliessenden Sturm auf die Schlummertrunkabteilung des Supermarktes beteiligte, ist der Nachwelt nicht überliefert. In der Nähe des Schifffahrts-Mekkas Sneek quartierten wir uns kurz darauf für vier Nächte in einer Ferienbungalow-Siedlung ein, versuchten in unserem neuen Heim ebenso krampfhaft wie erfolglos die Heizung in Gang zu bringen und standen am nächsten Morgen ratlos mit unserem mitgebrachten Pack Kaffeebohnen vor der Filterkaffeemaschine. En Guete!

Hinterher wissen wir, wie sich Odysseus damals gefühlt haben musste, als er ohne dies zu wissen die Odyssee erfand. Kreuz und quer fuhren wir durch Holland, suchten Verkaufshäfen und einsam da liegende Pénichen heim, überfielen in Kompaniestärke zwei ahnungslose Schweizer, die sich auf ihrer wunderschönen Luxemotor «St. Antonius» einen ruhigen Abend gewünscht hätten,




Erfahrungen

zwangen sie mit unserer Übermacht zu einer Führung und verschleppten sie schliesslich ins China-Restaurant. Apropos Restaurant: Wenn ich jemals wieder in die Ferien fahre, nehme ich einen Fredy mit! So etwas Praktisches wie einen Fredy hat es seit der Erfindung des Tischleindeck-dich nicht mehr gegeben. Wo wir auch sassen, assen oder einkaufeten, stand an der Kasse ein Fredy und bezahlte die Rechnung! Wir hatten unsere liebe Not, unsere eigenen Euros an den Mann zu bringen. Schleusenschiffer im Glück!

Bei Gerard van Aalsten kam die Wahrheit ans Licht. Ein paar als Bootsuchende verkleidete Mitreisende entpuppten sich unversehens als stolze Yachtbesitzer, die uns einzig und allein darum begleiteten, weil sie ihren hier überwinterten Yachten «goede middag» wünschen wollten! Bei van der Veen Jachtbemiddeling in Terherne schlug das Schicksal zu. Zwei harmlos ausse-



oder beides zusammen. Sobald sich nämlich von weitem ein Zwist zwischen Eheleuten anbahnte, bot er geflissentlich an, die wohl bald alleinstehende Verlassene zu ehelichen, weil deren Boot dermassen attraktiv

Clubmitglieder mehr, erlebte eine faszinierende und sehr unterhaltsame Woche, weiss seither, wo ich bei meiner nächsten privaten Reise hin muss, revidierte meine Ansicht über mein Traumboot, stolperte am letzten Tag nach dem Ende aller Hoffnungen völlig unerwartet sogar darüber und bin seither nur noch bedingt ansprechbar – das hängt ganz vom Thema ab. Vielen Dank unserem unermüdlichen Organisator Fredy Weber! 



hende Reisegefährten verschwanden mit klopfenden Herzen und glänzenden Augen im Schlepptau eines dienstbeflissenen Maklers hinter einer gläsernen Wand – an der sich kurz darauf auf unserer Seite 24 Nasen plattdrückten. Diskretion ist Ehrensache!

In einem ganz besonderen Fall ist bis zum Schluss der Reise nicht klar geworden, was unser lieber Kollege wirklich suchte: ein Boot, eine Frau

sei. Die gleichen Erwägungen spielten natürlich auch bei den zahlreichen Witwen, die ihre grossen wunderbar eingerichteten Tjalken und Luxemotoren feilhielten. Wäre es nicht sinnvoller, der Witwe zu neuem Glück zu verhelfen und somit das Schiff als Mitgift zu erhalten, als dafür seine Barschaft zu opfern? O tempora, o mores!

Ob sich die Spinnerei gelohnt hat? Aber natürlich! Ich kenne ein paar



Und das wäre noch zur «Einkaufstour 2010» zu sagen.

FREDY WEBER *Text*

Wir sind mit 25 Personen nach Holland gefahren. Die Erwartungen waren hoch.

Anders als in den vorangehenden Jahren wurden auch grosse Schiffe für den dauernden Verbleib an Bord gesucht, was viel Flexibilität von der Organisation und den Teilnehmern verlangte. Diese Wohnschiffe liegen verstreut über ganz Holland und mit jedem Eigner musste ein Termin abgesprochen werden, der in unser Reiseprogramm passte.

Wir haben einige wunderschöne Schiffe gesehen. Speziell denke ich an den Clipper in Sloten. Original eingerichtet, ein fahrendes Museum mit einer beeindruckenden Schifffrau,



die beinahe ihr ganzes Leben auf dem Wasser verbracht hat. Aus Altersgründen möchte sie nun in eine Wohnung an Land ziehen. Die gleiche Ausgangslage ebenfalls mit einem Clipper hatten wir in Zwartsluis. Hier war das Schiff aber bereits als Wohnung für den Ruhestand ausgebaut worden. Alle Papiere für die grosse Fahrt waren aber auf dem neuesten Stand und die Schifffrau liess keine Zweifel offen, dass sie in der Lage wäre, sofort abzulegen.

Beeindruckt von der Grösse und Komplexität der Schiffe haben unsere Teilnehmer ihre Vorstellungen von ihrem Traumschiff im Laufe der Reise doch etwas korrigiert.

Auch haben alle gesehen, dass eine Foto eine Besichtigung vor Ort niemals ersetzen kann.

Eine schöne Foto und ein attraktiver Preis erwecken Erwartungen. In vielen Fällen erlebt man dann bei der Besichtigung eine Enttäuschung. Allerdings sollte man auch die positiven Seiten eines Schiffes suchen und nicht nur allen möglichen Ausschlussgründen nachspüren. Dann kann es möglich werden, dass man sich plötzlich in ein Schiff verliebt.

Das Angebot für normale Holländer bis 12, 13 Meter Länge ist riesig. Die Preise sind zur Zeit verhandelbar. Mancher Eigner ist gezwungen zu verkaufen. Bei den Neubauten haben viele Werften ihre Kapazität heruntergefahren und versuchen Refit-Aufträge zu bekommen.

Eine Entdeckung war für mich die neue Doerak-Werft in Sneek. Zu annehmbaren Preisen bekommt man hier robuste, praktisch ausgebaute Schiffe ohne allzu viel GiGi mit denen man in der Fahrsaison sicher gut bedient ist.

Ich denke wir hatten eine erfolgreiche «Einkaufstour», welche die Teilnehmer in ihrer Entscheidungsfindung weiter gebracht hat. Wenn die Nachfrage anhält, werden wir den Anlass auch 2011 nochmals durchführen.

Zu verkaufen Motorjacht



Jg. 1993, werftgepflegt
11 x 3,20 x 0,85 m
Aussen- und Innensteuerstand,
Bugkabine, Salon, WC-Dusche,
2+2 Schlafplätze
Motor Nanni Diesel, 62 PS, 2002 neu

Zu besichtigen: Port Savoyeux
(ca. 2 Std. von BS)

Jetzt sensationeller Preis Fr. 30 000.–

Auskünfte: Tel. 062 961 93 30
Natel 079 420 40 73

Bootssattlerei WENDLING GmbH



In regelmäßigen Vermaßungs- und Montagetouren sind wir an allen Schweizer Seen mit unserem Servicemobil unterwegs und anzutreffen. Mit unseren 14 qualifizierten Mitarbeitern, Näherei und eigener Edelstahlschlosserei produzieren wir unser Produkt mit modernsten Fertigungstechniken in unserem Haus selbst – Streng nach dem Motto:

„Qualität hat einen Namen“



Kontakt Daten:

**Brunnenösch 4
D-88605 Sauldorf
Tel.:(0049)757 89 33 711
Fax:(0049)757 89 33 67
info@wending-verdecke.de**

**Homepage:
wending-verdecke.de**

Weiterbildungskurse im kommenden Winterhalbjahr

Dieselmotorenkurse 1 und 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 mehr. Sie wissen wo Sie selber Hand anlegen können und sind in der Lage, einfache Störungen zu beheben.

Kurs 1, Grundkurs

Termine November bis März

Kosten für Mitglieder ca. Fr. 120.–
für Nichtmitglieder ca. Fr. 180.–

Kurs 2, Dieselmotoren- und Elektrokurs

(Voraussetzung zur Teilnahme: besuchter Grundkurs 1)

Termine November bis März

Kosten für Mitglieder ca. Fr. 200.–
für Nichtmitglieder ca. Fr. 280.–

Voranmeldungen möglich an:

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

UKW-Rheinfunkerkurs des SSK in Basel

(UKW-Sprechfunkzeugnis für den Binnenschiffahrtfunk)

Wochenende Samstag und Sonntag, Prüfung direkt am Montagmorgen im Hotel «Schlüssel».

Ort Hotel Schlüssel in Binningen

Termin Januar 2011

Kosten mit Unterkunft Fr. 580.–
ohne Unterkunft Fr. 380.–

Voranmeldungen möglich an:

Urs Saurenmann, Bateau RIA, FR-68210 Wolfersdorf, France, Tel. 0033 642 121 826, ria@surli.ch

neu neu neu neu neu neu neu neu neu neu neu neu neu

Radarschiffer Wiederholungskurs 1 Tag

Montag, 8. November 2010, bei der Berufsfeuerwehr in Basel, Kornhausgasse 18

Der Kurs eignet sich für Personen, die bereits einmal den dreitägigen Radarkurs besucht haben.

Kosten Fr. 275.–

Anmeldungen an:

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

neu neu neu neu neu neu neu neu neu neu neu neu neu

Navigo-Kurs

Ort Bateau RIA, im Hafen von Dannemarie

Termin November bis Februar

Kosten für Mitglieder Fr. 180.–
für Nichtmitglieder Fr. 240.–

Voranmeldungen möglich an:

Urs Saurenmann, Bateau RIA, FR-68210 Wolfersdorf, France, Tel. 0033 642 121 826, ria@surli.ch

Schweiz – Bodensee

In-water boat show Bottighofen 20. – 22. August 2010

Bootsbauer vom Bodensee haben sich vereint um eine Bootschau im umgebauten Bootshafen in Bottighofen zu organisieren. Den Trägerverein bilden die Werftbetreiber Eugen Munz, Bottighofen, Wilhelm Krüger, Gottlieben und Rolf Müller, Lengwil. Die Gemeinde Bottighofen hat sich zum Projekt bekannt und für die nächsten drei Jahre die Benutzung des Hafens zugesichert. Dazu soll der Kanton TG jede mögliche Unterstützung zugesagt haben.

Der SSK-CSE bemüht sich um einen Stand.

Die Organisatoren gehen davon aus, dass eine Bootsausstellung im Wasser, noch vor Saisonende bei Bootsfahrern, Seglern und weiteren wassersportorientierten Kreisen auf grosses Interesse stossen wird. Denn mit ähnlichen, kleineren, hauseigenen Events oder Ausstellungen, hat die Branche anderorts bereits beachtliche Erfolge erzielt.

www.inwater-boatshow.com

IWBS, Seestr. 46, 8595 Bottighofen

Niederlande

Btw für niederländische Boote

Um in eigener Angelegenheit Klarheit zu schaffen, habe ich mich anfangs Jahr mit einem Mitarbeiter von ANWB in Den Haag unterhalten. Zusammenfassend folgendes ohne Gewähr.

Boote, die in den Niederlanden vor 1985 gebaut wurden, sind von einer btw-Bezahlung ausgeschlossen. Dabei müssen folgende Bedingungen erfüllt sein:

- das Boot wurde vor 1985 in den Niederlanden gebaut
- der erste Eigentümer muss ein Niederländer (gewesen) sein

Fäkalien Tank News – zum aberten aber sicher nicht zum letzten Mal

Seit 1.1.2009 gilt für die Fäkalienentsorgung Folgendes: Das Überbordpumpen von Toilettenabwasser (vuilwater) ist in den Niederlanden auf

Binnen- und Seegewässern grundsätzlich verboten. Ausgenommen ist die «Braune Flotte» (das sind die traditionellen niederländischen Segelschiffe), die somit ihren Namen zu Recht verdient.

Wichtig zu wissen ist, dass das Verbot derzeit keine Verpflichtung beinhaltet, (private) Wasserfahrzeuge mit einem Schmutzwasser Aufnahme-System auszurüsten. Als Aufnahme-Systeme an Bord gelten Fäkalientank, mobile (chemische) Toiletten oder Ökotoiletten. Für neuere Boote, verkauft ab 2006, muss eines dieser Aufnahme-Systeme installiert sein.

Zukünftig werden auch Regelungen erlassen, die das Verbot des ungehinderten Ablassens des Abwassers für kommerziell genutzte Schiffe, wie z.B. Charterfahrt, die Braune Flotte, Rundfahrt- und Partyboote, beinhalten.

Die Entsorgung von Toilettenwasser hat in den bestehenden Entsorgungsanlagen der Häfen und Vereine zu erfolgen. In den Niederlanden seien etwa 500 Anlagen vorhanden. Ab 2009 müssen alle Jachthäfen mit mehr als 50 Liegeplätzen für Boote mit Kajüte über eine Entsorgungsstation verfügen.

Die WSP kontrolliert künftig Wasserfahrzeuge gezielt.

Smelne News

Nachdem Smelne im Februar 2009 Konkurs ging, hat der alte Besitzer die Werft zurückgekauft und schreibt:

Dass 2009 für uns ein turbulentes Jahr gewesen ist, ist all denen deutlich geworden, die mit unserem Betrieb, in welcher Weise auch immer, verbunden sind. Nach der Übernahme am 9. April 2009 sind wir wieder als Team gestartet, unter neuem Namen, aber mit der vertrauten Marke Smelne.

Unter der neuen Bezeichnung Smelne Yachtcenter BV konnten wir inzwischen verschiedene Neubauprojekte und Refits abliefern. Smelne Trading BV hat mit der Schiffsver-

mittlung diverse Schiffe neuen Eigentümern zugeführt. Bei Smelne Holding BV sind wir sehr zufrieden darüber, dass eine grosse Anzahl von Schiffen «ins Nest» zurückgekehrt ist, sei es für die Winterlagerung oder wegen Unterhaltsarbeiten. Rund hundert Schiffe waren froh, uns wiederzufinden.

Trotz der ungünstigen ökonomischen Situation in Europa konnten wir das Jahr 2009 zufriedenstellend abschliessen. Dies danken wir der Loyalität vieler Smelne-Fahrer und anderer Betroffener.

Deutschland

April 2008: Die neuen Umweltauflagen für grosse Boote

Hamburg (SP) «Ausrüstungspflicht mit Fäkalientanks und Aushang von Müllentsorgungsvorschriften – jetzt ist es amtlich», teilte der DSV mit. Schiffe über zwölf Meter Länge müssen zukünftig ein Merkblatt zur Müllentsorgung an Bord haben.

Mit Inkrafttreten der «Zweiten Verordnung zur Änderung umweltrechtlicher Vorschriften in der Seeschifffahrt» am 12. April 2008 werden die neuen Vorschriften zur Aus- und Nachrüstungspflicht mit Fäkalienrückhaltesystemen auf der Ostsee sowie zur Pflicht zum Aushang der Müllentsorgungsregeln nach MARPOL Anlage V zum Saisonbeginn wirksam.

Die Regelungen sehen wie folgt aus:

1. Nachrüstungspflicht mit Toilettenrückhaltesystemen auf der Ostsee. Alle Schiffe, die vor 2003 gebaut wurden und weniger als 11,50 m lang (Rumpflänge) oder weniger als 3,80 m breit sind (jeweils + 1 m zur bisherigen Regelung) sowie alle Schiffe, die vor 1980 gebaut wurden, sind von der Nachrüstungspflicht mit einem Toilettenrückhaltesystem befreit. Darüber hinaus kann im Einzelfall eine Befreiung von der Nachrüstungspflicht beim Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) beantragt werden, wenn durch Gutachten eines öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen

oder eines von einer gemäss Norm EN45013 akkreditierten Stelle zertifizierten Boots- und Yachtsachverständigen nachgewiesen wird, dass die Nachrüstung «technisch unmöglich» ist oder deren Kosten entweder 10% des Schiffswertes oder € 4 000,- übersteigen.

Alle anderen Sportboote, die die Ostsee befahren und eine Toilette an Bord haben, müssen mit einem Rückhaltesystem und entsprechender Vorkehrung für die landseitige Entsorgung (entsprechend ISO 8099) ausgestattet sein. Die Nichtbeachtung kann mit einem Befahrensverbot und einem Ordnungsgeld geahndet werden.

Inland Waterways International (IWI)

Frankreich: Der Rat zeigt sich besorgt, dass immer mehr Kanäle vernachlässigt, geschlossen oder deren Betrieb an lokale Behörden übergeben werden. IWI soll nun eine Strategie entwickeln, um wirkungsvoll zur Problemlösung beitragen zu können, um die Wasserwege in betriebsfähigem Zustand der Zukunft zu erhalten.

Grossbritannien: Die olympischen Spiele 2012 werden als «green event» ausgeschrieben. Baumaterial und Abfall sollen zu und von der Anlage nur per Bahn oder auf dem Wasser transportiert werden. Um den grossen Verkehr auf dem Kanal zu bewältigen, wurde bereits am 5. Juni 2009 die Neue Three Mills Lock am bow Back River in East London eröffnet. Durch den Bau dieser Schleuse, werden lokale Landstrassen von 170 000 Lastwagenfahrten befreit. Die Kosten belaufen sich auf mehr als 25 Millionen Pfund.

Boat sharing

Wieder einmal, nicht zum ersten Mal, kam die Frage auf, ob es wohl Interessenten gäbe, die an Boat sharing interessiert sind. Solche Eigner-Gemeinschaften trifft man hier und da und sie scheinen erfolgreich zu sein. Interessenten, Ansichten, Bemerkun-

gen nimmt die Redaktion gerne entgegen.

Regio-Berichte

Regio AG/ZCH

URS BAUMGARTNER *Text/Bilder*

Der Teufel steckt im Detail

Samstag, 20. März 2010

Zum Besuch des Gugelmann-Museums wurde geladen. Zugegeben, Schönenwerd liegt im Kanton Solothurn. Die Fahrt mit dem langsamen Regiozug ab der Hauptstadt Aarau dauert aber lediglich drei Minuten, so gehört das wichtige Dorf doch irgendwie auch zum Aargau.

Paul Gugelmann ersann und ersinnt und baute und baut fast sein ganzes Leben lang poetische, oft sehr poetische, lustige und auch ganz tief sinnige Maschinen. Wurde der Platz zu eng, packte er die älteren Werke in Kisten, er verkaufte sie nicht. Nach vielen Ausstellungen dämmerte dann auch den Schönenwerdern die Einzigartigkeit dieser Werke: der verlotterte Zehnten-Speicher des örtlichen Klosters wurde renoviert und in ein Museum mit dem Namen Paul Gugelmann gerettet – es ist nicht lange Jahre her – und der wirklich sehr sympathische Künstler schenkte ihm viele oder alle seiner bisher erschaffenen Werke. Wenn darüber disputiert würde, welches das sympathischste Museum in der Schweiz ist, würde ich für das Paul Gugelmann-Museum stimmen, auch wegen den ehrenamtlichen Betreuern, welche die Besucher enthusiastisch durch diese wunderbare poetische Maschinenwelt führen.

Fröhliche Mitglieder aus der Gastgeberregion trafen sich im Paul Gugelmann-Museum, Schleusenschiffer aus der Ostschweiz, aus der Regio Dreyländeregg und sogar extra aus den schneebedeckten Alpen Ange-reiste bereicherten den Anlass. So

liessen wir uns denn Musikmaschinen, darunter das einzige dampfbetriebene Grammophon der Welt, Fehlkonstruktionen – das sind bei Gugelmann menschliche Gehirne –



und andere Wundermaschinen erklären und bestaunen sie. Die Befürchtung, dass der Anlass nicht schiffig genug wäre, widerlegten das Narrenschiff und die Arche des Teufels. Auf dem Narrenschiff tritt der Eine den Kahn in die andere, der Andre in die eine Richtung, das Schiff bewegt sich nicht, nur die Narren werden irgendwann müde. Auf der Arche des Teufels rudern wilde Arbeitsteufel den Kahn selbstverständlich nach rückwärts, in die falsche Richtung, wir können das sehen, alle die poetischen Maschinen bewegen sich doch. Dann verweist der Führer auf das vergitterte Detail, öffnet das Gitter und voilà, der Teufel steckt im Detail: dort machen zwei Oberteufel mit Teufelsweibern wild neue kleine Teufel, damit der Weiterbestand der Vereinigung gefallener Engel gewährleistet ist.



Die SchleusenschifferInnen sind fasziniert, es geht bereits das Gerücht um, dass mindestens zwei von ihnen

sich um ein GA für den Besuch dieses Museums bemühen. Wer weiss, vielleicht können sie einst eine Karriere als Maschinisten und Betriebsmechaniker in diesem herrlichen Museum beginnen!

Danach führte der Weg durch die Stiftskirche, den Kreuzgang und den Garten mit prächtiger Aussicht auf die Aare, das Dorf und den Jura. Und auf den nahen AKW-Kühlturm.



Und selbstverständlich bedarf ein derartiger, anstrengender Anlass der wohlverdienten Stärkung. Die wurde im ganz nahen Storchen ebenso regiospezifisch wie perfekt serviert, Apéro, danach Aargauer Rüeblisuppe, weiter mit Zwetschgen gespickter Aargauer Säulibraten und zum Abschluss Zentralschweizer Dessert, Parfait von Willisauer-Ringli.

Regio OCH

PETER WITTICH *Text*
ROLAND HÄNE *Bilder*

Besuch beim St.Galler Tagblatt

Freitag, 22. Januar 2010

Zwanzig Nachtfalter wollten herausfinden, wie aus einem PC-Screen, bespickt mit vielen Vierecken, die um 19 Uhr noch weisse Flecken zeigen, um Mitternacht aus sechs Tonnen schweren Rollen mit 21 km weissem Papier das St.Galler Tagblatt entsteht, das dann in den richtigen Versandkisten landet und am frühen Morgen landesweit in die richtigen Briefkästen geht. Dies hat uns Max Rindlisbacher unter-



haltsam und gut verständlich auf einem Rundgang durch den Newsroom und das Druckzentrum Winkeln erklärt.

Er erzählte uns, woraus die einzelnen Schritte bestehen und zeigte uns den Konferenztisch, an dem die täglichen Redaktionssitzungen stattfinden, bei denen mit grossen Mengen von Kaffee beschlossen wird, was wo und eventuell wie dem Leser anvertraut wird. Wir sahen das Atelier der Bildredaktion, sahen die Lektoren hinter dem Glasfenster, darum bemüht fehlerlose Texte zu liefern.

Und da war noch das kleine Museum als Zeitzeuge der Geschichte von der Druckpresse über die Rotationspressen mit Bleiplatten und Stahlblech mit lichtempfindlicher Schicht.

Während die weissen Flecken auf dem Screen gefüllt wurden, genossen wir das gemeinsame Nachtessen im nahen Sistar.



Gestärkt betreten wir dann das Action Center (Druckzentrum) in Winkeln. Endlose Papierbahnen rasen in Windeseile über die Rollen. In die Höhe, dann wieder hinab und ganz am Ende wurden aus dem endlosen Papier formrichtige Blätter, die nochmals kritisch betrachtet, eventuell korrigiert oder akzeptiert wurden.

Und weiter laufen die Transportbänder an denen fertige Zeitungen hängend in die Transportbehälter gehen und dann in die richtigen Lastwagen oder Container verladen werden... schon adressiert.

Gute Idee, viel gelernt und viel gesehen. Herzlichen Dank den Organisatoren.

Mit Erstaunen nehmen wir zur Kenntnis, dass Recycling von Altpapier den grossen Nachteil mit sich bringt, dass nun unsere Wälder wegen Unterbenutzung überaltern.

Erster schwimmender Stammtisch der OCH

Der Einladung von Kapitän Urs zum ersten international schwimmenden Regio-Stamm auf seiner Bodensee-Fähre folgten am 29. Januar 2010 16 bestgelaunte Schiffer/innen. 19:36 trafen sie sich bei beissender Winterkälte am sonst verlassenem Fährenterminal. Zum Ablegen lud der Chef zum Besuch der Brücke ein. «Wau, so schnell geht das...». «Ja, bei starkem Wind kann es heikel bis unmöglich werden, sicher durch die schmale Ausfahrt zu fahren!» Und wieder begeisterten die hellen Punkte auf dem Radarschirm. Jedes dieser Ziele vermochte Urs zu identifizieren, oder als Fehlsignal abzutun. Viel Verkehr war nicht um diese (Jahres) Zeit.

Kleine Schlenker zeugten davon, dass Urs das Ruder für kurze Perioden abgegeben hatte.



Während sich die Experten auf der Brücke den schiffigen Belangen hingaben, unterhielten sich die übrigen Teilnehmer im Bordrestaurant mit zartem Bodenseewein und beteiligten

sich wohlgeplant an den verschiedenen Diskussionen. Wo habt Ihr Euch während der letzten Saison herumgetrieben und wohin geht's dieses Jahr? Das werden wir dann bei einer späteren Stammreise erfahren, denn: gute Idee, Urs, herzlichen Dank. Ja, es war toll und wir alle werden wieder kommen, jeden letzten Freitag eines jeden Monats.

SSK-CSE-Anlässe



Die Vietnamesen sind zurück!

Bericht folgt im Schleusenschiffer 3-2010

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 auch kurzfristig möglich: Tel. +41 79 417 42 64.

25. September bis 2. Oktober 2010

SSK Klubtörn in Kroatien

Wichtige Voranzeige

15. – 17. Oktober 2010

Schleusenschiffertage im Tessin

Anreise, Freitag, 15. Oktober 2010

Samstag, 16. Oktober 2010

Sonntag, 17. Oktober 2010

Nachmittag Heimreise

Programm im Schleusenschiffer 3-2010 Ende Juni.

Bitte Termin reservieren!

Samstag, 20. November 2010

SSK-Generalversammlung in Bern
Organisation und Durchführung wird zu einem späteren Zeitpunkt mitgeteilt. Teilnahme im Sinne einer «Gotogether-Aktion». Unbedingt vormerken. Einladung für Mitglieder 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 werden sollen diese durch spezielle Treffen.

Für den Mai ist ein Besuch des Schiffahrtsmuseum 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.

Regiogruppe Dreyländeregge

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.

Mittwoch, 8. September 2010, 17.15 Uhr

Apéro-Spätsommerabendfahrt auf dem Hoahrhein

Anlegestelle Rheinfähre Kaiseraugst – Herten beim Rheinweg, Kaiseraugst.

Auf vielseitigen Wunsch wiederholen wir die Apéro-Abendfahrt mit der Motorfähre «Kaiseraugst-Herten». Anschliessend Imbiss im Restaurant «Adler» Kaiseraugst.

Mittwoch, 6. Oktober 2010, 17.15 Uhr

Port of Switzerland

Hafenbesichtigung mit Peter Sauter, Leiter Schifffahrt und Hafenbetrieb.

Information zur Hafententwicklung, Rundblick vom Silo-Hochhaus auf Veränderungen an den Rheinhäfen, evtl. Besichtigung eines modernen Lastschiffes der Grossschifffahrt, Imbiss.

Sa/So, 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 «Schifffahrt in der Kunst», Diner auf einem der Bâteaux Parisiens mit Unterhaltung, Besuch des Salon Nautique de Paris 2010.

Regiogruppe OCH Stammtischrunden

Freitag, 30. April

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 ab Romanshorn nach Friedrichshafen und zurück. Ankunft in Romanshorn 21:22. Diejenigen, die Lust auf eine Stammtischrunde auf der Fähre haben verpassen die Abfahrt am Freitagabend um 19:36 nicht.

Sternfahrt der Regio OCH auf dem Bodensee

4./5./6. Juni 2010

Treffpunkt Freitag 4. Juni, 19:30 im Club Campania an der Neustrasse 20 beim Bahnhof Romanshorn zum Spaghettiplausch

Samstag, 5. Juni, 09:30 Uhr, Abfahrt ab SBB-Hafen zum zweiten Treffpunkt Planquadrat 1878, Höhe Münsterlingen ca. 11:00; Apéro an Bord. Weiterfahrt nach Unteruhldingen zum Mittagessen. 14:28 Abfahrt mit dem Erlebnisbus zum Affenberg Salem. Am Abend Rückfahrt in den Hafen Kreuzlingen. Es besteht die Möglichkeit zur Mitfahrt ab Romanshorn.

Anmeldungen an Fredy Weber

Handy 079 417 42 64 oder

weber.robinson@bluewin.ch



**Brompton
Faltrvelo**

Yacht Teststieger
11/2006

BROMPTON.ch

DIVERSO
6372 Ennetmoos, Fon 041 610 71 26

Wir stellen aus am Suisse Caravan Salon Bern



Zuverlässige,
transparente
Sicherheit

MT MARINE TECHNIK AG
H. Dirnberger

Bootsmotoren

**Verkauf, Service, Reparaturen,
technisches Zubehör und Motorenkurse**

Bächastrasse 69, 8806 Bäch
Telefon 044 784 77 42 / 079 209 77 42
info@bootsmotoren.ch / www.bootsmotoren.ch



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

Le canal des deux mers
Ein Spiel für 2-6 (11) Spieler

Tauche ein in die wunderbare Welt
und den Charme des Canal du Midi

Dieses Spiel lässt euch das Kanalsystem
im Süden Frankreichs erleben. Ziel ist es die Strecke
von Castets-en-Dorthe (nähe Bordeaux) bis nach Sète möglichst schnell
zu durchfahren. Wie bei einer realen Fahrt mit einem Hausboot durch die Kanäle
Südfrankreichs warten auch hier viele Überraschungen und Abenteuer auf die
Spieler.

Ausführliche Informationen und Shop unter www.meytronics.ch



Unsere neue Homepage www.ssk-cse.ch

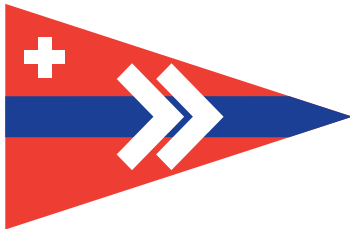
Sofort anklicken

Wir freuen uns, Euch die neue SSK-CSE-Homepage präsentieren zu können. Seit dem 31. März 2010 sind wir mit dem neuen Internetauftritt online!

Eine Klub-Homepage lebt aber auch von aktuellen Informationen der Mitglieder. Mit Spannung warten wir auf Eure Berichte und tollen Bilder an: roland.haene@ssk-cse.ch



Die neue SSK-Homepage: www.ssk-cse.ch



Werden Sie SSK-CSE-Mitglied!

Klubbeiträge:

Einzelmitglied CHF 120.-/Jahr, Paarmitglied CHF 150.-/Jahr

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

Name/Vorname _____

Strasse/PLZ/Ort _____

Telefon/Natel _____

E-Mail _____

Schiffsname _____

Datum/Unterschrift _____

Ausschneiden und per Post schicken an:

SSK-CSE, Roland Häne, Bahnhofstrasse 13, 9402 Mörschwil
oder mailen an:

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

www.nautic-travel.ch

Nautic Travel

REISEGARANTIE

- Segelyachten
- Motoryachten
- Kreuzfahrten
- Flussreisen
- Flussboote

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

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.

GARMIN. nüvi 550, ein solider und wasserdichter Allrounder.



Kombinierte See-
und Strassennavigation

Beratung und Verkauf
schiffswerk.ch
laden · lager · werft

8266 Steckborn · Tel. 052 761 28 55



Ankertrawler 43

Grosszügiges Stahlschiff gebaut von Hof Shipyard 2002
Geeignet für Langzeitbordaufenthalt

2 unabhängige Doppelkabinen mit Dusche und WC, 13,35x4,25 m, Tiefgang 1,35 m, 20 t. Motor Iveco 6 Zylinder 210 PS, 1000 l Dieseltank, 1000 l Wasser, Elektronetz 24 V, Victron Lade/Umformer 24 V 5000 W, Generator 6 kW, Boiler 50 l, Webasto Zentralheizung. Bugkabine WC/Dusche mit Waschmaschine, Küche mit Keramikochfeld, 3 Kochstellen, Abwaschmaschine, Mikrowelle, 2 Kühlschränke, Salon, *Eignerkabine* mit Dusche/Lavabo und WC/Lavabo, Heckterrasse mit Esstisch.

Preis € 250 000.- Kontakt: H. J. Nussbaumer 055/212 24 16



Wegen Aufgabe des Bootssports zu verkaufen

Stahljacht PEDRO 33

Baujahr 1983, 10.30 x 3.30, Tiefgang 1 m, 2. Steuerstand, starkes Bugstrahlruder, Heckkajüte. Ist für lange Reisen eingerichtet. Immatrikuliert: Schiffsregister Basel.

Rumpf wurde 2006 sandgestrahlt und neu bemalt. Motor Mercedes 603 Diesel 112 PS, totalrevidiert. Hydr. Getriebe mit Vetus Wellenanlage. Neuer UKW-Funk mit ATIS (CH- Konzession), neue Diesel- und Wassertanks je ca. 250 l, neuer Fäkalientank, el. Toilette, 2x Wechselrichter (1x 24-230 V / 1000 W, 1x 12-230 V/350 W) Ladegerät etc. Sehr viel Werkzeug etc., defektes Radar, sep. Duschaum, Küche Gas mit Gasbackofen, Mikrowelle, Nespressomaschine. Liegeplatz im Moment NL (Friesland), Fahren ab April in Richtung Belgien-Frankreich, können aber überall hin überführen!

Preis CHF 75 000.- Kontakt: +41 79 703 37 26



Zu verkaufen Succes 35 komplett ausgerüstet, 10.5 x 3.2 m

Tiefgang 1 m, Mercedes Motor 130 PS,
Unterwasser neu 2007 in gutem Zustand.

Verkaufspreis CHF 75 000.-

Alle Infos unter www.ms-sydney.ch

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 5, Tel. +41 (0)31 357 40 40, www.murette.com

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

Business Class – Express Service.

Mit Extra-Schub in die neue Saison: TDI 350-8

- Achtzylinder für höchste Komfortansprüche
- Piezo-gesteuerte Common Rail-Einspritzung
- 370 kg Trockengewicht bei 257 kW (350 PS)



SDI 40-4 • SDI 50-4 • SDI 60-4 • TDI 75-4 • SDI 55-5 • SDI 75-5
TDI 100-5 • TDI 120-5 • TDI 150-5 • TDI 165-5 • TDI 225-6 • TDI 265-6

Photo by Arne Smit – www.botenmagazine.nl



Importeur Schweiz:

AMAG Automobil- und Motoren AG,
Teile und Zubehör, 8107 Buchs ZH

Ihre Servicepartner Schweiz:

Pro Nautik AG, Romanshorn, Tel. 071 466 14 14
Bootswerft Heinrich AG, Kreuzlingen, Tel. 071 688 26 66
Staub Motorboote GmbH, Schmerikon, Tel. 055 462 20 70
M. Helbling AG, Schmerikon, Tel. 055 225 30 90
Hochmuth Bootsbau AG, Stansstad, Tel. 041 619 18 88
Faul Erlach AG, Bootswerft, Erlach, Tel. 032 338 13 39
RB Yachting GmbH, Pratteln, Tel. 061 821 60 10

Weitere Informationen unter: www.volkswagen-marine.ch

VOLKSWAGEN *marine*
SUPERIOR TECHNOLOGY



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