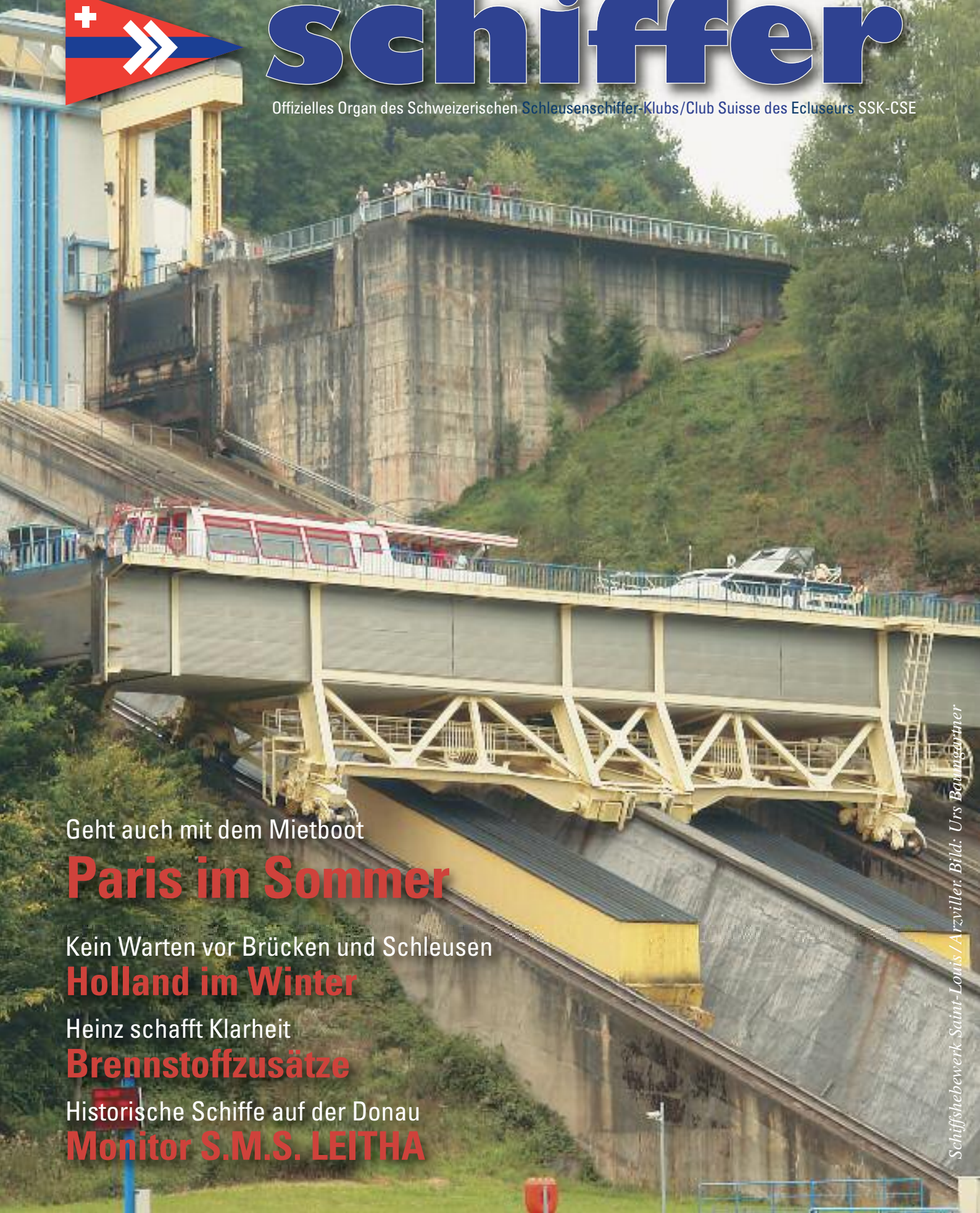


# Schleusen- schiffer



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



Geht auch mit dem Mietboot

**Paris im Sommer**

Kein Warten vor Brücken und Schleusen

**Holland im Winter**

Heinz schafft Klarheit

**Brennstoffzusätze**

Historische Schiffe auf der Donau

**Monitor S.M.S. LEITHA**



Wim van der Valk  
CONFIDENTIAL YACHTS

- 100% exclusive tailor made design
- 4 motor of yacht in several positions
- excellent handling and comfort
- wheelhouse / flybridge / convertible
- steel / aluminum
- 15 - 27m
- full displacement / planing
- round bilge / hard chine
- conventional drive / IPS drive (optional)
- IPS drive; 50% less noise / 85% less fuel
- speeds up to 35 knots

Confidential I  
Confidential II  
Confidential Terra

**Excellence & Performance**

Via www.VdV/Valk.nl • België | Schiedamschedijk 23  
OH-9000 Zandvliet, België  
T: +31 (0) 22 324 8082 | Uitslagweg 10 • Rotterdam, NL  
F: +31 (0) 22 324 8083 | I: www.vdv.nl

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, Elektrolux 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 Bootsbewegungsgerät kann Schiffe bis 23 Meter Länge und 47 Tonnen Gewicht aufnehmen.

## Bootsvermietung

Wir buchen für Sie europaweit Mietboote oder Hotelschiffe. Besuchen Sie unsere Website: [www.wasserwege.com](http://www.wasserwege.com).



**CUPA**  
Boogschroeven

LINSSEN YACHTS  
www.linssen.com

VOLKSWAGEN MARINE

Electrolux

MASTERVOLT  
www.mastervolt.com

# Stossen wir an auf eine gelungene Fahrten-Saison



*Wer nicht ein Boot sein eigen nennt, kennt nicht die schlaflosen Nächte, wenn die Stürme über den Hafen ziehen, oder wenn es in den Krallen eines Bootbauers liegt. Er kennt nicht den Stolz, die Freude, die nur dem Eigentümer vergönnt ist, denn «A man needs a boat», wie man in der Seefahrernation über dem Kanal so stolz zu sagen pflegt. Er weiss aber, wie viele Wochen er mit dem Verlust auf Stolz und Freude chartern kann.*

In diesem Sinne verging für die meisten der Sommer und die Boote sind im Winterschlaf. Andere haben die Charterprospekte für 2011 bestellt. Nicht so für Christian und ein paar andere Unentwegte. Erfährt aus seinem Bericht, wie man auch den Winter auf dem Boot voll geniessen kann. Oder wie man mit einem Charterboot nach und durch Paris kommen kann. Von amüsanten Begegnungen hören wir von der écluse 34S. Der Kroatien Törn war ein voller Erfolg. Wir werden im 1-11 darüber berichten.

Ganz in meiner Nähe, im Liechtensteinischen Landesmuseum in

Vaduz sind zur Zeit Bilder von Louis Bleuler (1792–1850) «Die Rheinreise – von den Quellen bis zur Mündung» zu bestaunen. Besonders stimmungsvoll sind die nächtlichen Salmfischer vor dem Loreleyfelsen (noch bis zum 16. Januar 2011).

Hurra, das Loch im Golf von Mexiko ist gestopft und der Kanu-Rheinrekord gebrochen. Letzteres im zweiten und ersteres im aberten Anlauf. Das chinesische Frachtschiff Glückspflaume hat als millionstes Schiff durch den Panamakanal geschleust. Und das erste «nur» Solarboot ist unter Schweizer Flagge unterwegs um die Welt von Monaco aus.

Leider müssen wir uns schon um die nächste Umweltkatastrophe Sorgen machen, von der zu befürchten ist, dass die Donau ihre blaue Farbe verlieren könnte. Möge es nicht so weit kommen.

Mit dem Blick auf das nächste Jahr, wünsch ich allen Lesern, Autoren und Inserenten einen angenehmen Winter, ein herzliches Dankeschön für die Unterstützung und auf Wiedersehen im nächsten Jahr

Schwirbelahoi

## Inhalt

Editorial / Inhaltsverzeichnis / Impressum . . . . .	Seite 3
Fahren im Winter: Eine holländische Winterreise . . . . .	Seite 5
Mit Mietboten nach und durch Paris: Eine wunderschöne Fahrt! . . . . .	Seite 12
Schiffe auf der Donau: Donaumonitor S.M.S. LEITHA . . . . .	Seite 19
Technik: Unterm Bodenbrett – Brennstoffzusätze (Teil 1) . . . . .	Seite 25
Box mit vier DVD: L'homme du Picardie . . . . .	Seite 27
L'écho de l'écluse: Passages extraordinaires . . . . .	Seite 29
Paare auf dem Wasser: «Wir haben mit unserer Pensionierung etwas Sinnvolles gemacht» . . . . .	Seite 33
Regio-Berichte . . . . .	Seite 34
SSK-CSE-Anlässe / Regioanlässe . . . . .	Seite 35
SSK-CSE-Weiterbildungskurse im kommenden Winterhalbjahr . . . . .	Seite 36
SSK/CSE: Erkundung des Bootsmarktes in Holland 2011 . . . . .	Seite 37
Die grosse Geduld: Sail 2010 . . . . .	Seite 38

## 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  
Skype: ssk-cse

### Produktion, Versand

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

## Insertionskosten

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

### Rabatte

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

### Erscheinungsdaten

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

### Abonnementspreis

4 Ausgaben inkl. Porto / Jahr CHF 38.–

## Redaktionsschluss

Bulletin 1-2011	15. Dezember
Bulletin 2-2011	16. März
Bulletin 3-2011	1. Juni
Bulletin 4-2011	7. September

## SSK-CSE-Organen

### 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

**Bern** Stephan Steiner

Steinerstrasse 45, 3006 Bern, 031 352 79 29, stephan.steiner@ssk-cse.ch

**Dreyländeregg** Peter Kiefer

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

**Dreyländeregg** Paul Hasler

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

**Ostschweiz** Fredy Weber

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

**Zürich** Peter Hess

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

**Zürich** Werner Brühwiler

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

**Suisse Romande** vakant

**Schleusenschiffer** Peter Wittich

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

### Unser Gastautor

*Herbert Klein*, Jahrgang 1956, Jurist und Buchverleger, ist seit früher Kindheit mit dem Wasser vertraut und wuchs am Traunsee (Österreich) auf. Ursprünglich Regattasegler mit zahlreichen auch internationalen Erfolgen, gehört sein Interesse mittlerweile historischen Schiffen. Gründungs- und mittlerweile Ehrenpräsident des Vereins «Freunde historischer Schiffe». Eigner des ehemaligen deutschen Polizeiboots FALKE, das eifrig auf den europäischen Binnengewässern bewegt wird. Autor von Büchern zum Schifffahrtsrecht und dem Segeln, Verleger (Neuer Wissenschaftlicher Verlag – [www.NWV.at](http://www.NWV.at)) zahlreicher Werke zur Schifffahrtsgeschichte. Kontakt: [klein@nwv.at](mailto:klein@nwv.at)

### Geschwaderfahrt nach Polen

HANS THÜLER *Text*

Bei der Planung meines Törns 2011, der uns – soweit es unsere Zeit erlaubt und die Wasserstände es zulassen – so weit wie möglich gegen Osten – das heisst nach und durch Polen führt, bin ich auf Folgendes gestossen:

Seit etwa zehn Jahren findet alle Jahre eine gut organisierte Geschwaderfahrt aus Richtung Berlin nach Santok statt.

Im Jahr 2011 wird dieser Törn vom 9. Mai bis 21. Mai stattfinden.

Wir werden versuchen, uns diesem Törn anzuschliessen, und starten deshalb anfangs April in Kehl.

Es besteht die Möglichkeit, nur eine Teilstrecke mitzufahren. Das haben wir im Sinn, und werden uns dann Richtung Osten, Weichsel, Danzig... absetzen, um zu sehen, was noch weiter möglich ist.

Wer Interesse an dieser organisierten Geschwaderfahrt hat, in ein uns doch weitgehend unbekanntes Gebiet, kann sich bei mir melden.

[hans.p.thueler@bluewin.ch](mailto:hans.p.thueler@bluewin.ch)

Telefon 052 685 11 31

**Katalog 2011 ist da!**

- Hausboote: fullersdienstfrei, ohne Vorkenntnisse
- über 100 eigene Hausboote Körnerau und Nebel
- Märkte, Berlin, Pöyten, Böhmen, Mecklenburg, jede Seeplatte, Elbe-Loddingen, Südtiroler Wein- & Essig, Mäuren

**Herausgeber:**  
Südtiroler Wein- & Essig

**Kontakt:**  
Hans Thüler (Rhein-Main-Kanal): Wasserlegete, Winterlager, Kran, Dieselantriebe, Felzanobil-Sattelplatz, Ferienwohnungen, Sportboote

**Bootsferien**  
**KARL-FORST**

Perfekt für alle Geräte-TU, von über Schweden 0300-3031 21  
[info@karl-forst.com](mailto:info@karl-forst.com)  
[www.karl-forst.com](http://www.karl-forst.com)

# Eine holländische Winterreise

CHRISTIAN HUBER *Text/Bilder*



*Wir leben mehr oder weniger das ganze Jahr auf unserem Schiff und es hat sich eingespielt, dass wir etwa sechs Monate im*

*Jahr fahren und die anderen sechs Monate in einem gut eingerichteten Hafen in Frankreich verbringen, gut aufgehoben in einer bunt gemischten internationalen Hafengemeinschaft. Bei einem angeregten gesellschaftlichen Leben vertreiben wir uns die Zeit, bis die Schleusenwärter und mit ihnen die Kanäle aus dem Winterschlaf erwachen.*

Den Winter 2009/10 verbrachten wir in den Niederlanden, um unser Schiff nach den neuen EU-Vorschriften zertifizieren zu lassen. Wegen seiner idealen Lage im Kreuzpunkt von Flüssen und Kanälen sowie seiner Nähe zu leistungsfähigen Werften wählten wir Gorinchem im sogenannten grünen Herz der Niederlande aus. Zusammen mit holländischen Freunden wollten wir eigentlich Silvester im Naturschutzgebiet des Biesbosch verbringen, fernab von Feuerwerk und den üblichen komasaufenden Jugendlichen. Aber Kälte und Eis liessen unsere Pläne buchstäblich einfrieren. Wir sassen mehrere Wochen im Hafen von Gorinchem fest.

Kaum war das Eis in der ersten Februarwoche einigermassen aufgetaut, kamen unsere holländischen Freunde Nell und Frits van Geijtenbeek, die Eigner der «Shell V» (Bulletin 2-2010), mit der Idee, die historischen Häfen in den Provinzen Nord- und Südholland anzulaufen. Klangvolle Namen wie Dordrecht, Rotterdam, Delft, Leiden Haarlem, Amsterdam und Gouda machten uns den Mund wässrig.

Als wir am 8. Februar aus Gorinchem ausliefen, waren wir nicht ganz sicher, ob unsere Zurechnungsfähigkeit einer



*Auf der Merwede vor Dordrecht*

näheren Überprüfung standhalten würde. Wer fährt schon freiwillig, wenn sich ein anständiger Schleusenschiffer mit den Fotos der letzten Fahrsaison aufs Ofenbänkli zurückgezogen hat?

Natürlich hatten wir dieselben Befürchtungen, die auch voll Zurechnungsfähige in dieser Situation hätten: Können wir uns ausreichend vor der Kälte schützen, wenn wir auf Deck arbeiten müssen? Ist Tauarbeit bei Temperaturen um den Gefrierpunkt möglich? Brauchen wir während der Fahrt einen Thermoskrug mit Kaffee, Tee oder warmer Suppe? Soviel war gewiss: Wir würden durch Erfahrung lernen.

Nach drei Jahren Fahren in Frankreich machten wir zuallererst die angenehme Erfahrung, dass in diesem Teil der Niederlande – mit wenigen Ausnahmen – alle Schleusen und Hebebrücken grundsätzlich auch im Winter bedient werden. Selbst die Hafenmeister sind erreichbar. Sowohl unser als auch das Schiff unserer holländischen Freunde, die «Shell V», wurde vor rund 80 Jahren gebaut. Wir waren deshalb auch in jenen wundervollen historischen Häfen willkommen, in denen man jeden Moment erwartet, Kapitän Flint mit seinem Holzbeintauche auf, wie etwa im Wolwevershaven in Dordrecht oder im Veerhaven in Rotterdam. Wir haben Käptn Flint nicht getroffen. Aber wir lernten freundliche Hafenmeister, die

sich glücklich schätzten, uns einen reduzierten Wintertarif zu offerieren. Zu unserer Überraschung wurde uns bewusst, dass man in den Niederlanden im Grunde gar keinen festen Winterliegeplatz benötigt. In mehreren Häfen, die wir besuchten, hätten wir für eine sehr günstige Pauschalgebühr einen ganzen Monat lang liegen können – und Liegeplätze waren immer vorhanden.

In den Niederlanden – flächenmässig nicht sehr viel grösser als die Schweiz – ist alles nahe beieinander. Zwei Stunden Fahrt von Gorinchem auf der Merwede – so heisst der Rhein in diesem Abschnitt – hinunter bis Dordrecht, anderthalb Stunden von Dordrecht bis Rotterdam, eine weitere Stunde nach Delft, drei Stunden bis Leiden, fünf Stunden bis Haarlem und von dort in sechs Stunden nach Amsterdam – das ist alles!

Unsere erste Station war der Wolwevershaven in Dordrecht, wo nur Traditionsschiffe liegen dürfen. Es ist einer der schönsten Liegeplätze im historischen Stadtzentrum, aber man muss einen Tidenhub bis zu anderthalb Metern und den Schwell in Kauf nehmen, den die grossen Frachtschiffe, welche auf dem Rhein vorbeifahren, verursachen. Etwas ruhiger ist der von der Königlichen Ruder- und Segelvereinigung betriebene Nieuwe Haven gegenüber Rheinkilometer 977. Für eine



Swan» machen klar, dass man in eine Grossstadt einläuft. Während des gnadenlosen Bombardements durch die Deutschen im Jahre 1940 wurde das Stadtzentrum beinahe vollständig dem Erdboden gleichgemacht. Deshalb hat Rotterdam – anders als die meisten anderen niederländischen Städte – ein sehr modernes Stadtzentrum. Vor dieser Kulisse hat man das Gefühl, der historische Veerhaven stamme aus einer anderen Welt. Hier liegen einige alte Klipper, wundervolle Zwei- und Dreimaster. Historische Schiffe bezahlen nur die halbe Hafengebühr. Ganz in der Nähe des Veerhavens ist das «Maritiem Museum» mit seinem immensen Archiv. Wir fanden dort die «Geburtsurkunde» von Kinette, die 1922 als «Hoop op welvaart» vom Stapel lief. Der Name bedeutet «Hoffnung auf Wohlstand» – hoffen wir für den ersten Eigner, die Hoffnung habe sich erfüllt!



*Dordrecht, Wolweershaven*

Brückenöffnung meldet man sich auf UKW-Kanal 74, den Hafenmeister erreicht man auf Kanal 31. Bleibt man länger als nur ein paar Nächte, so ist es hier vielleicht etwas ruhiger.

Dordrecht ist die älteste Stadt der Niederlande. Hier versammelte sich im 16. Jahrhundert die erste protestantische Synode. Das war der Beginn der Reformation in den sieben Provinzen der damaligen Niederlande. Das historische Stadtzentrum von Dordrecht ist gut erhalten. Die Lage der Stadt ist aus nautischer Sicht wegen des Zusammenflusses dreier grosser Wasserstrassen interessant.

Die Fahrt von Dordrecht nach Rotterdam ist spektakulär: Ein breiter, trög dahin strömender Fluss, zahlreiche grosse Berufsschiffe und öffentlicher Verkehr in Form sehr schneller Zweirumpf-Passagierschiffe. Wir meldeten uns auf dem UKW-Blockkanal 79 «Posten Dordrecht» an und querten das grosse Fahrwasser unter freundlicher Assistenz durch den Verkehrsleiter von der Alten Maas zum Noord.

Je mehr man sich Rotterdam nähert, desto eindrücklicher ist der Anblick. Ultramoderne Wolkenkratzer erheben sich auf beiden Seiten des Wassers und riesige Brücken wie die neue «De

Zu Beginn unserer Winterreise waren wir ganz leicht nervös, wenn wir zusammen mit den wirklich grossen Brocken der Berufsschiffahrt unterwegs waren. Namentlich Hobbykapitäne, welche noch nie in den Niederlanden gefahren waren, hatten uns davor gewarnt, hier gelte das Recht des Stärkeren. Aber wir befolgten die elementaren Regeln – schaue mindestens soviel nach hinten wie nach vorne und bleibe hart Steuerbord – und fühlten uns mit jedem Kilometer sicherer. Im Zweifelsfall riefen wir einen Berufsschiffer auf dem Funk auf, was sehr geschätzt wurde. Als wir beispielsweise aus einem Nebenkanal in den sehr stark befahrenen Amsterdam-Rhein-Kanal einbogen, kündigten wir dieses Vorhaben auf UKW-Kanal 10 an. Der Kapitän eines Tankschiffes antwortete uns: «Kinette, der Weg ist frei. Kein Schiff berg- oder talwärts näher als 500 Meter.»

Nach unserer Erfahrung ist ein Frachtschiff mit einem Berufskapitän am Steuer bei weitem nicht so bedrohlich wie ein knapp 15 Meter langes Miet-

# Fahren im Winter



*Veerhaven Rotterdam*

boot aus Stahl mit einer unerfahrenen Crew, ohne Kenntnisse der Vortrittsregeln und ohne die geringste Kommunikationsmöglichkeit. Übrigens, wir haben während unseres gesamten Wintertörns keine einzige kritische Situation erlebt.

Die Fahrt nach Delft führte uns in ruhigere Gewässer. Hat man einmal die Parkschleusen in Rotterdam hinter sich, so befährt man die deutlich ruhigere und schmalere Schie. Allerdings sollte man sich nicht wundern, wenn einem ein leeres, rückwärts fahrendes Frachtschiff entgegenkommt. Die Schie ist nämlich zu eng, um nach dem Entladen zu wenden.

In Delft lagen wir im Zuidkolk, wo im Winter Landstrom, aber kein Wasser bezogen werden kann. Johan Vermeer hat den Zuidkolk in seinem weltberühmten Gemälde «Sicht auf



*Gespräch mit Berufsschiffern*

Delft» im 17. Jahrhundert verewigt. Wenige Tage nach unserer Ankunft bewunderten wir dieses Gemälde im



*Delft Zuidkolk*

Mauritshaus in Den Haag. Delft war eine der schönsten Städte, die wir während unserer Winterreise anliefen. Die schmalen Grachten sind gesäumt mit schönen, alten Häusern und der grosse Platz mit dem Stadthaus ist eine städtebauliche Preziose. Im Prinsenhof, heute ein Museum, wurde Prinz Wilhelm von Oranjen, «Vater des Vaterlands», im Jahre 1594 ermordet. Er war der erste

Oranjer, welcher in der Neuen Kirche beim Marktplatz begraben wurde. Bis auf den heutigen Tag haben hier alle Angehörigen des Königshauses ihre letzte Ruhestätte gefunden. In der Nähe befindet sich das «Arsenaal», das Zeughaus also, welches das grösste Armeemuseum der Niederlande beherbergt. Einzigartig ist die Sammlung mittelalterlicher Prunkpistolen mit Elfenbeingriffen und -kolben.

Den Haag erreicht man über einen Stichkanal, Liegeplätze gibt es im Laakhaven. Wir zogen es vor, auf der Vliet zu bleiben und am Quai von Voorburg anzulegen. Wir lagen hier sehr ruhig, wenn auch ohne Strom und Wasser. Von hier aus besuchten wir Den Haag mit dem Zug. Die Stadt, Sitz der niederländischen Re-

gierung, ist wirklich sehenswert. Leider hatten wir nur einen Nachmittag für den Besuch vorgesehen. Schande über uns, aber man kann nicht alles haben. Das nächste Mal werden wir mehr Zeit für Den Haag einplanen.

Die Fahrt von Voorburg nach Leiden führt durch die «Randstadt», wie die Niederländer die Provinzen Süd- und Nordholland nennen. Es ist der be-

# Fahren im Winter



*Grachten in Delft*



*Haarlem*

# Fahren im Winter

völkerungsreichste und am dichtesten bebaute Teil der Niederlande. Und noch immer wird gebaut und gebaut – bald werden auch die letzten Grünflächen verschwunden sein.

In Leiden konnten wir wegen der winterlichen Baggerarbeiten nicht im Passantenhafen anlegen. Der Bagger förderte übrigens nicht nur Schlamm, sondern auch Dutzende von Fahrrädern zutage. Der Hafenmeister wies uns einen Liegeplatz an, wo während der Saison ein Passagierschiff anzulegen pflegt. Hier lagen wir wohlversehen mit Landstrom, Wasser und in Fussdistanz vom Zentrum. Überhaupt brauchten wir unsere Fahrräder auf dieser Reise nur selten.

In Leiden ist die älteste Universität der Niederlande. Sie wurde im Jahre 1575 von Prinz Wilhelm von Oranien gegründet, als Anerkennung für den heldenhaften Widerstand, welchen die Leidener gegen die spanische Belagerung während des 80-jährigen Krieges im 16. und 17. Jahrhundert geleistet hatten. Heute noch wird die Befreiung, welche 1574 nach sechsmonatiger Belagerung erfolgte, in Leiden immer am 3. Oktober mit einem Volksfest gefeiert. Traditionell wird Hering und Weissbrot gegessen, dazu fließt Bier in Strömen. Wir blieben vier Tage in Leiden und besuchten einige sehr eindruckliche Museen. Wir hatten zu Beginn unserer Reise für 39 Euro pro Person einen sogenannten Museumspass gekauft, der freien Eintritt in beinahe alle Museen der Niederlande gewährt. Diesen Pass hatten wir schon nach kurzer Zeit amortisiert.

Weiter nach Haarlem. Wir fahren jetzt durch das Gebiet, wo Tulpen angebaut werden. Leider waren wir etwas zu früh – keine blühenden Tulpenfelder und auch noch keine Narzissen. Aber von Mitte April bis Mitte Mai ist die Landschaft längs dem Kanal ein einziger farbiger Teppich. Als wir das Pumpwerk «Cruquius»



*Dampfpumpwerk Cruquius*

an der Ringvaart südlich Haarlem passierten, entschlossen wir uns spontan zu einem Besuch. Wir legten mit unseren beiden Schiffe nebeneinander am Besuchersteg an. Der Besuch dieses historischen Dampf-Pumpwerkes ist ein absolutes Muss. Hier erfährt man eindrucklich, wie es dieses zum grössten Teil unter dem Meeresspiegel liegende Land schafft, dass die Niederländer trockene Füße behalten. Freundliche Freiwillige begleiten die Besucher und erklären die Funktion der riesigen Dampfmaschine mit ihren gewaltigen Pumparmen, welche aus dem Rundgebäude herausragen. Als seinerzeit dieser Polder trocken gelegt wurde, wurden mit diesem technischen Dinosaurier gewaltige Mengen Wasser gepumpt.

In Haarlem lagen wir im Stadtzentrum, durch welches der Fluss Spaarne fließt. Beim Einlaufen in die Stadt passiert man mehrere Hebrücken. Mit zwei oder mehr Schiffen sollte man übrigens dicht hintereinander fahren, um die Durchfahrtzeit und damit den Verkehrsunterbruch so kurz wie möglich zu halten.

Haarlem ist die Stadt des Malers Frans Hals (17. Jahrhundert). Im Mu-

seum, welches seinen Namen trägt, findet man mehrere seiner Werke. Frans Hals malte in einem beinahe impressionistischen Stil hauptsächlich Porträts. In der Nähe unseres Liegeplatzes war auch das älteste Museum der Niederlande, das Teyler-Museum. Es ist seit dem 18. Jahrhundert praktisch unverändert. In Haarlem sind die Liegeplätze mit Strom und Wasser versehen, auch wenn im Winter noch nicht alles funktioniert.

Auf dem grossen Marktplatz vor der gewaltigen Sankt Bavo-Kirche – eine der grössten Kirchen der Niederlande – erlebten wir, wie eine riesige Menschenmenge den niederländischen Sportlern, welche von den olympischen Winterspielen zahlreiche Medaillen nach Hause brachten, einen begeisterten Empfang bereitete. Während Stunden wogte auf dem Marktplatz ein oranges Menschenmeer.

Die Schleuse in Spaarndam war wegen Reparaturarbeiten geschlossen. Wir fahren deshalb von Haarlem auf der Spaarne zurück und auf der Ringvaart zum Nieuwe Meer vor Amsterdam, durch Amsterdam zur IJ und dann in einem grossen Bogen durch die Stadt zurück zu den Ams-



*Amstelschleusen in Amsterdam*

telschleusen beim Carré-Theater. Eine Woche lang im Zentrum von Amsterdam zu liegen ist eine Geschichte für sich. Wir gingen in die Oper, wohnten einer Vorstellung der «Drei Baritone» im Carré-Theater bei und besuchten das Van Gogh-Museum, die Ermitage und weitere Museen. Amsterdam bietet natürlich viel mehr, als man in einer Woche sehen kann. Eigentlich hätten wir noch länger bleiben wollen, aber eine Anfrage aus Chur, ob ich die Geschäftsprüfungskommission des Grossen Rates bei einer schwierigen Untersuchung beraten könne, beendete unseren Aufenthalt. Wenn das Vaterland ruft, versagt meine sonst gut entwickelte Fähigkeit, Nein zu sagen. So fuhren wir denn in einem einzigen Tag die 60 Kilometer auf dem viel befahrenen Amsterdam-Rheinkanal bis in die Nähe von Utrecht, wo Kinette während meiner Zeit in Chur längsseits am Schiff eines Freundes liegen konnte.

Unsere Freunde Nell und Frits verlegten die Shell V von den Amstelschleusen Richtung Norden an die Staalkade und damit noch etwas näher ans Stadtzentrum. Sie fuhren später in die gleiche Richtung wie wir, wählten aber die längere Route über die Amstel, den Aarkanal und die Gouwe, passierten die Juliana-schleuse in Gouda und legten am Quai in Gouda gegenüber der Windmühle an. Das ist ein guter Platz, um einige Tage zu liegen. Wegen der Gezeiten liegt man an Dalben, nur wenige Gehminuten vom Stadtzentrum mit dem berühmten Stadthaus und dem grossen Marktplatz. Gleich um die Ecke ist auch der Hafen mit einigen historischen Schiffen. Von Gouda aus fuhren die van Geijtenbeeks in einem halben Tag über die holländische IJssel, den Noord, die Boverm Merwede und die Merwede zurück nach Gorinchem.

Und was wurde aus unseren Befürch-

tungen, die wir vor Antritt der Reise hegten? Weil sowohl Kinette als auch Shell V ein heizbares Steuerhaus haben, war das Fahren komfortabel. Unsere Kleidung war die übliche Winterkleidung. Auf der ganzen Reise passierten wir so wenig Schleusen, dass es kaum Tauarbeit auf Deck gab. Der Thermoskrug mit einem warmen Getränk ist beim Fahren sowieso immer zur Hand, aber wir hätten es auch ohne geschafft.

Die kurzen Tage schränkten unsere Reisezeiten nicht im geringsten ein. Am Morgen genossen wir ohnehin das warme Bett. Wenn wir fuhren, liefen wir – nach einem anständigen Frühstück – nicht allzu früh aus. Während der Saison empfiehlt es sich, mit einem grossen Schiff spätestens um zwei Uhr nachmittags anzulegen. Im Winter ist dies nicht nötig, die leeren Liegeplätze warteten förmlich auf uns. Dass wir wegen des Wetters unsere Pläne geändert hätten,

war kein Thema. Die Berufsschiffahrt ist im südlichen Teil der Niederlande auf den von uns befahrenen Wasserstrassen das ganze Jahr unterwegs. So bleiben Brücken- und Schleusenwärter in Bewegung und die Fahrwasser offen.

Im Winter in den Niederlanden zu fahren heisst, keine Wartezeiten vor Hebebrücken und Schleusen, freie Liegeplätze an den attraktivsten Orten, ausgeruhte Hafenmeister und keine Touristenhorden in Museen und Galerien. Wir haben in diesem Monat mehr Rembrandts, Vermeers, van Goghs, antike Schiffschronometer und historische Schiffsmodelle gesehen als je zuvor. Und – ich gestehe es freimütig – zumindest die Illusion, etwas zu erleben, das die meisten Freizeitschiffer nicht kennen, ist ein schönes Gefühl. So schön, dass wir bereits die nächste Winterreise planen.

*Dieser Artikel entstand mit Unterstützung von Nell van Geijtenbeek und erschien erstmals unter dem Titel «Wintry Dutch Cruising» in «Blue Flag», dem Magazin der DBA, The Barge Association.*

*Alle Fotos Copyright by Christian Huber. [www.kinette.ch](http://www.kinette.ch)*

## Worauf sollte man bei einer Winterfahrt achten?

Wichtig ist eine gute, zuverlässige Heizung, auch im Steuerhaus. Weil man nicht immer Liegeplätze mit Stromanschluss findet, sind gute (Gel oder AGM) Akkus mit ausreichender Leistung kein Luxus. Solarzellen funktionieren auch im Winter, sofern sie schneefrei gehalten werden. Das Deck haben wir soweit möglich schnee- und eisfrei gehalten. Zur Sicherheit ist das Tragen einer vollautomatisch aufblasenden, ohnmachtssicheren Rettungsweste der 150N-Klasse dringend empfohlen. Unmittelbar nach dem Anlegen haben wir jeweils die Badeleiter montiert – es ertrinken immer wieder sogar Berufsschiffer, weil sie, einmal über Bord gefallen, weder an Land noch aufs Schiff kommen können. Bei der Fahrtplanung muss man die kurzen Tage berücksichtigen – es wird spät hell und früh dunkel. Ferner muss man Brücken- und Schleusenbedienungszeiten anhand des Wateralmanaks 2 und notfalls einem Telefon mit Rijkswaterstaat abchecken.

**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“**



**Kontaktdate:**

**Brunnenösch 4  
D-88605 Sauldorf  
Tel.: (0049) 757 89 33 711  
Fax: (0049) 757 89 33 767  
[info@wendling-verdecke.de](mailto:info@wendling-verdecke.de)**

**Homepage:  
[wendling-verdecke.de](http://wendling-verdecke.de)**

**Port de Plannet Privé  
EN BLANQUART  
21170 SAINT USAGE  
Tel : 03.80.29.11.06  
[www.captainjo.com](http://www.captainjo.com)**

**LOCATION DE VOYAGES -  
ENTRETIENS & REPARATIONS -  
BOAT & PLOT & A SEC AVEC VIEL ET SAND-  
TAIRES - MISE EN VOYAGE -  
ELECTRICITE MARINE - RECONSTRUCTION -  
MANUTENTIONS - DEBARQUEMENT VOTRE NEVE**

# Mit Mietbooten nach und durch Paris

## Eine wunderschöne Fahrt!

*Der nachstehende Bericht ist absichtlich mit vielen technischen Details versehen, um zu zeigen, dass eine Fahrt nach und durch Paris keine Hexerei ist und auch für Nicht-Bootsbesitzer durchaus machbar ist: **Allez à Paris! C'est magnifique!***

KURT SCHULER *Text/Bilder*



In unserem Lionsclub unternehmen wir seit 1999 alle zwei Jahre eine einwöchige Fahrt auf Frankreichs Kanälen. Es sind mittlerweile sieben abwechslungsreiche Fahrten geworden und so reifte der Wunsch, einmal mit dem Hausboot nach und durch Paris zu fahren.

### Vorbereitungen

Es stellte sich vorerst die Frage der Machbarkeit. Die Paris nächstgelegene und aus der Schweiz am schnellsten erreichbare Bootsvermietung (Locaboat) befindet sich an der Yonne in Joigny. Die Strecke bis Paris (Notre Dame) beträgt 90 Kilometer auf der Yonne mit 15 Schleusen (hievon 12 mit schrägen Wänden) und dann 102 Kilometer auf der Seine mit weiteren neun Schleusen. Die Kalkulation ergab eine minimale Fahrzeit von 22 Stunden plus mindestens sechs Stunden Schleusenzeit. Auf der Yonne öffnen die Schleusen um 9 Uhr, schliessen um 19 Uhr – mit einer Mittagspause von einer Stunde. Zudem werden einige Schleusen am Wochenende nur auf Voranmeldung bedient. Auf der Seine sind die Schleusen (die meisten als Doppelschleusen ausgebaut) durchgehend von 7–19 Uhr in Betrieb. Kurz auf einen Nenner gebracht, mit etwas Reserve für Schleusenpannen und Bootspannen mussten drei Tage allein für die Hinfahrt vorgesehen werden. So wurde klar, dass die Fahrt diesmal auf zehn Tage verlängert werden musste, wollten wir doch mindestens zwei Tage in Paris bleiben. Da wir im Juni 2009 starten

wollten, begannen die Vorbereitungen im Sommer 2008.

Vorerst galt es zwei entsprechend grosse Boote zu chartern. Unsere Crew legt Wert darauf, dass jeder Lion über eine eigene Kabine verfügt – und da acht mitfahren wollten brauchte es zwei grosse Boote. Diese Boote sind auf der Basis eher rar und daher frühzeitig zu bestellen.

In Paris sind die Anlegestellen beschränkt auf zwei geeignete, im Zentrum gelegene Anlegestellen. Wir reservierten also bereits im August 2008 im Port de l' Arsenal zwei Liegeplätze. Dieser Hafen liegt im Canal St.Martin und ist nur etwa 800 Meter von Notre Dame entfernt.

Dann noch die Sache mit dem Funk: Paris schreibt nebst einem internationalen Bootsführerschein (wird von der Kantonalen Seepolizei ausgestellt), während der Fahrt die dauernde Funkbereitschaft auf Kanal 10 vor. Also meldete sich der Verfasser bei Fredy Weber zum UKW-Rheinfunkerkurs an, bestand am 12.1.2009 die Prüfung und kaufte zwei Handfunkgeräte.

Schliesslich wollte der Hafenmeister noch die Namen unserer Schiffe wissen, was zu langwierigen Rückfragen bei der Basis führte, die uns vorerst die Fahrt nach Paris schlichtweg verbieten wollte. Da aber in den allgemeinen Geschäftsbedingungen



*Saint Aignan und La Collancelle*

der Locaboat nichts dergleichen zu finden ist, willigten sie schliesslich ein. (Man hätte besser gar nicht erst gefragt!)

### Die Anreise

**1. Tag:** Am Freitag, den 12. Juni 2009 war es endlich soweit: Wir erreichten nach 550 Kilometer Autofahrt um die Mittagszeit Joigny, kauften Proviant für drei Tage, übernahmen um 14 Uhr die beiden Boote, eine Pénichette 1400 FB und eine Pénichette 1500 FB und um 16.30 Uhr wurden die Leinen gelöst. Bis zum Feierabend schafften wir gerade mal 16 Kilometer und zwei der verflixten Schleusen mit den schrägen Wänden.

**2. Tag:** Am Samstag, den 13. Juni fuhren wir bei schönstem Wetter und Temperaturen bis 31 Grad an schönen Städtchen wie Villeneuve-sur-Yonne, Sens, Pont-sur-Yonne und



*Pont-sur-Yonne*

# Mit Mietbooten nach und durch Paris

Coulon-sur-Yonne vorbei bis zur Mündung der Yonne in die Seine bei Montereau-faut-Yonne. Die vorreservierten Schleusen Nr. 13–22 waren tatsächlich für uns in Betrieb! Wir waren praktisch allein unterwegs und so schafften wir die 13 Schleusen und 76 Kilometer problemlos. Nur zu gerne hätten wir in einem der reizenden Städtchen Halt gemacht, aber es zog uns mit aller Macht nach Paris.



Montereau-faut-Yonne

**3. Tag:** Am Sonntag, den 14. Juni erlebten wir, wie sich die Franzosen auf der Seine vergnügen: wir kreuzten Schiffe aller Art, wurden von Scootern umfahren, mussten auf waghalsige Schwimmer und Ruderboote aufpassen und gerieten in eine Segelregatta. Zahlreiche sehr schöne Häuser mit prächtig angelegten Gärten zeigten an, dass wir uns der Hauptstadt näherten. Der einsetzende Regen verschaffte uns dann aber freie



Regatta auf der Seine

Fahrt und wir legten 73 Kilometer zurück und passierten sechs Schleusen.

Nun waren nach Paris nur noch 30 Kilometer und drei Schleusen zu bewältigen!

**4. Tag:** Am Montag, den 15. Juni legten wir bei regnerischem Wetter ab. Die eher tristen Vororte mit den Industriebauten beherrschten nun die Szene und erschienen bei Regen noch trostloser.

Und dann – um zehn Uhr bei strömendem Regen, lag Notre Dame voraus!



Montag, 15. Juni 2009, 10 Uhr: bei strömendem Regen Notre Dame voraus!

Die letzte Schleuse hob uns 3.10 Meter von der Seine in den Canal St.Martin und damit in den Port de l' Arsenal wo wir unsere reservierten Bootsplätze zugewiesen bekamen.

Wir machten uns für den Landgang fein und schwärmten aus. Ei-



Bereit für den Landgang

nige kamen dann erst spät wieder an Bord!

## Aufenthalt in Paris

### **5. Tag: Als Kapitäne 20 Kilometer auf der Seine durch Paris**

Bei schönstem und warmem Wetter begaben wir uns gemeinsam mit einem Boot auf eine ausgedehnte Stadtrundfahrt. Den Nachtschwärmern tat die frische Luft – soweit Paris die bieten kann – nur allzu gut. Es war wirklich traumhaft, als eigene Kapitäne durch die wunderschöne Stadt zu fahren und in aller Ruhe die prächtigen Gebäude und zahllosen Brücken vom Wasser aus zu besichtigen. Der Schiffsverkehr war nur mäßig und an den Bateaux-Mouche kamen wir problemlos vorbei, auch in den Engnissen um die Ile de la Cité. Kanal 10 blieb ruhig, kein einziger Funkspruch war zu hören. Char-



Port de l' Arsenal Paris, im Hintergrund Turm der Place de la Bastille

# Mit Mietbooten nach und durch Paris



*Rundfahrt auf der Seine*

terboote sahen wir keine und der Berufsverkehr hielt sich in engen Grenzen und beschränkte sich auf die Anlieferung von Kies und Zement an die Betonwerke am Ufer der Seine.

Der spätere Nachmittag wurde zu individuellen Landgängen genutzt, bevor wir uns am Abend für ein gemeinsames Nachtessen im «Train Bleu» in Schale stürzten.

## **6.Tag: Auf dem Canal St.Martin: Unten durch und mitten durch Paris**

Alle von uns waren schon mehr als einmal in Paris gewesen und hatten auch schon mit einem Bateau-Mou-

che eine Rundfahrt auf der Seine gemacht. Nun hatten wir die Rundfahrt auf der Seine als eigene Kapitäne genossen und wollten Paris auf einem uns noch unbekanntem Weg erkunden. Dazu eignet sich der Canal St.Martin hervorragend:

13 Kilometer lang, mit einem Tunnel unter der Place de la Bastille und vier Doppelschleusen führt der Kanal 30 Meter höher als die Seine bis hinaus in das moderne Quartier «La Vilette».

Am Ende des Port de l’Arsenal geht es gleich 2580 Meter durch den Tunnel unter der Place de la Bastille

in die erste Doppelschleuse und mitten in ein sehr schönes Quartier, umsäumt von alten Häusern und Alleen. Brücken werden weggedreht oder angehoben und eilige Fussgänger haben ihre eigenen Brücken. Der Canal St.Martin gehört der Stadt Paris und erhebt bescheidene Schleusengebühren, die am Ende der Fahrt erhoben werden.

Für alle die Paris mit dem Boot besuchen, ist der Canal St.Martin ein absolutes Muss.



*Mittagslunch und sie riefen: Roger! Roger!*



*Gleich nach dem Tunnel unter der Bastille die erste Doppelschleuse des Canal St.Martin*

# Mit Mietbooten nach und durch Paris

Dass die am Ufer ihren Mittagslunch verzehrenden Pariser lautstark Roger! Roger! riefen, als sie unsere Schweizerflagge erblickten, erfüllte uns mit besonderer Freude und auch die Begegnung mit Klubkollege Christian Huber auf seiner «Kinette» war ein besonders Erlebnis in fremden Landen!

Ein Blick auf die Marschplanung zeigte, dass es Zeit werde, die Rückfahrt anzutreten. Wir waren voller schöner Eindrücke und wollten die

Rückreise etwas entspannter angehen und verliessen deshalb das unvergessliche Paris gegen Abend auf der Seine, amont Joigny. Noch zwei Schleusen und 22 Kilometer schafften wir an diesem Tag.

## Die Rückreise

**7. Tag:** Am Donnerstag, 18. Juni fuhren wir mit voller Kraft Seine aufwärts und erreichten am Abend nach 79 Kilometer und sechs Schleusen bei Montereau-faut-Yonne wieder die

Yonne. Diesmal fehlten die Freizeitschiffer. Dafür waren mehr Lastkähne unterwegs und flössten uns schon ein wenig Respekt ein, umso mehr als deren Kapitäne – ihrer Priorität bewusst –, die Fahrinne nach ihrem Gusto wählten und ohne weiteres Signal schon mal steuerbord-steuerbord gekreuzt werden wollten!

**8. Tag:** Am Freitag, 19. Juni nahmen wir es in Anbetracht der nur noch kurzen Strecke etwas gemächlicher,



# Mit Mietbooten nach und durch Paris



*Fussgängerbrücke Canal St.Martin*



*Canal St.Martin: Drehbrücke*



*Canal St.Martin: Hubbrücke*



*Begegnung mit SSK-Kollege Christian Huber auf MS Kinette*



*Geschätzte 3000 Tonnen Kies auf der Seine für Paris*



*Lastkahn und nicht Schleusenmauer (Schleusenrösse 180 m x 11,4 m)*



*Napoleon zeigt Richtung Yonne*



*Joigny voraus!*



Die letzte «schräge» Schleuse vor Joigny

genossen die schöne Landschaft und legten auch einmal eine Pause ein, um gemütlich zu verpflegen und dem Spiel mit den Kugeln zu frönen. Gegen Abend legten wir in Sens nach 41 Kilometer und acht Schleusen an. Das Küchenpersonal hatte heute seinen freien Tag und so verpflegten wir uns in der schönen Stadt mit einheimischen Spezialitäten. Den Abend beschlossen wir endlich wieder einmal mit einem ausgiebigen Jass, der viele € in die Schiffskasse spülte.

**9. Tag:** Am Samstag, 20. Juni besichtigten wir in aller Ruhe die schöne Stadt Sens mit ihrer bemerkenswerten gotischen Kathedrale und den alterwürdigen Gebäuden. Am frühen Nachmittag verliessen wir Sens, fuhren 17 Kilometer aufwärts durch vier Schleusen und legten in Villeneuve-sur-Yonne, einem malerischen kleinen Städtchen an.

**10. Tag:** Am Sonntag, 21. Juni lagen nur noch 19 Kilometer und drei Schleusen bis zur Basis vor uns. Wir nahmen es nun sehr gemächlich und machten schliesslich zum Abgewöhnen noch einen Abstecher bis zum Eingang des Canal de Bourgogne. Und zum Abgewöhnen wurden wir noch kurz und heftig verregnet.

Um 18 Uhr waren unsere Boote vertäut, die Seesäcke wurden gepackt, die Boote an den Vermieter abgegeben und ein Schlusssessen im «Rive gauche» genossen.

Eine ereignisreiche Fahrt ging damit ohne Zwischenfälle oder Probleme glücklich zu Ende. Es war für den Verfasser die 15. Fahrt und seine tausendste Schleusenpassage wurde entsprechend begossen. 🚣

## 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.

# Wir haben etwas gegen feuchte Wände.



**MTS, die geniale Lösung zur dauerhaften Mauer-trockenlegung seit 1962**

- ✓ Kostengünstige Mauer-trockenlegung
- ✓ 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.**

**Swiss Schweizer Produkt**

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



**MTSys**  
brochüre Mauer-trockenlegung  
[www.mtsys.ch](http://www.mtsys.ch)

## Chavanne Yacht & Bootswerft



**Wir fertigen Ihren Traum nach Ihren Vorstellungen in Aluminium oder Stahl.**

Hellbühlstrasse 23, CH-4102 Plitters, Telefon +41 41 240 23 63, Fax +41 41 240 23 64  
[www.chavanne-yachten.ch](http://www.chavanne-yachten.ch)

## Donaumonitor S.M.S. LEITHA

PROF. MAG. HERBERT KLEIN *Text/Bilder*



Mitte des 19. Jahrhunderts bestand die beim Wiener Kongress gefundene Friedensordnung für Europa seit beinahe 50 Jahren,

wurde aber immer schwächer. Der aufkeimende Nationalismus bedrohte das von vielen Völkern besiedelte Kaiserreich Österreich aus dem Inneren, das Streben Preussens nach der Vorherrschaft im deutschen Bund von aussen, und zwar so sehr, dass zu befürchten war, dass die preussischen Truppen bis in die Reichshaupt- und -residenzstadt Wien durchbrechen könnten. Die Rivalität zu Italien erzwang eine rasch wachsende Flotte

Fluss Europas. Der zu dieser Zeit nur wenig regulierte Strom hatte im Oberlauf den Charakter eines Gebirgsflusses mit hoher Strömungsgeschwindigkeit. Die durchschnittliche Wassertiefe betrug zwar rund zwei Meter, seichte Stellen, Furten und Schotterbänke erschwerten die Schifffahrt und begrenzten den Tiefgang auf etwa 1,2 m. Lediglich die mittlere Donau von Komarno bis zum Eisernen Tor galt als gut schiffbar. Dieses galt damals noch als nahezu unpassierbar und eine Bergfahrt schafften gerade einmal die stärksten Dampfschiffe mit einem einzigen Anhang. Zahlreiche flussbauliche Massnahmen, der Bau des Sip-Kanals sowie die Regulierung der Donau im Wiener Raum schufen auf

eilig requirierte Dampfschiffe einschliesslich der kaiserlichen Yacht ADLER: Die Erfahrungen damit waren schlecht, weil diese Schiffe viel zu schwach gebaut waren, um auf ihren Decks Kanonen nennenswerter Kaliber aufstellen zu können. Erst die amerikanischen Erfahrungen aus dem Bürgerkrieg zeigten, dass gepanzert und niedrig gebaute Kriegsschiffe mit wenig Tiefgang und der schweren Artillerie drehbar in einem Turm aufgestellt (Johan Ericsson, USS MONITOR, 1862)



USS MONITOR 1862, Geschützturm (Quelle: Wikipedia)

durchaus sinnvoll waren. Dennoch galt der Nutzen solcher Schiffe auf dem eng begrenzten Fahrwasser der Flüsse als mehr als zweifelhaft.

### Bau und Konstruktion

Und so dauerte es in der Monarchie auch bis 1871, bis erst das Schwesterschiff MAROS und wenig später die LEITHA vom Stapel der «Pest Fiumaner Schiffbau Actien Gesellschaft» in Budapest lief. Wegen der Pleite der Werft liess die Marine die Schiffe beschlagnahmen und in der Werft der 1.DDSG am anderen Donauufer fertig bauen. Konstrukteur war der k.k. Schiffbau-Inspector Josef Ritter von Romako, ein Bruder des bekannten Malers Anton R. Es gelang ihm, die knappen Parameter sehr geschickt auszunutzen: nur 1,1 m Tiefgang, etwa 8 bis 9 kn schnell (ca. 14 bis 16 km/h). Zwei Hochdruck-Zwillingsmaschinen mit 2 Lokomotivkessel der Wiener Maschinenfabrik Siegel trieben das Schiff an.



Donaumonitor im Eisernen Tor. Postkarte der Marine-Schauspiele 1917 (Archiv Klein)

zur See, die sich auch recht erfolgreich behaupten konnte. Der ungarische Nationalismus erzwang im «Ausgleich» die Gleichstellung Ungarns mit Österreich, die Marine war seither (k)aiserlich österreichisch (u)nd (k)öniglich ungarisch, offenbarte aber auch das Fehlen mobiler und kampfkraftiger Einheiten auf der damaligen Hauptverkehrsader Donau.

### Das Revier

Mit 2860 km Länge ist die Donau nach der Wolga der zweitlängste

der oberen und mittleren Donau einigermassen gleichbleibende Schifffahrtsbedingungen. Die untere Donau, damals noch türkisches Herrschaftsgebiet, erreicht eine beträchtliche Breite und Tiefe bei geringer Strömung, wobei aber auch heute noch die Schifffahrt durch Niedrigwasser gefährdet ist.

### Politischer Hintergrund

Als man 1866 befürchten musste, dass die Preussen bis nach Wien durchbrechen würden, armierte man

Die Bewaffnung bestand aus zwei gezogenen 24-pfündigen Hinterlader-Marinegeschützen (15 cm) System Warendorf der Mariazeller Eisenwerke in Gusswerk. Ein Original befindet sich in Budapest, zwei weitere in Gusswerk.

Die Panzerung sollte aus schmiedeeisernen Panzerplatten aus England bestehen. Eine österreichische Erfindung eines Verbundpanzers aus Schmiedeeisen und Stahl ergab aber bei geringerem Gewicht eine bessere Widerstandskraft, weshalb MAROS noch den englischen Schmiedeeisenpanzer erhielt und LEITHA den modernen österreichischen.

Um Gewicht zu sparen, hatten die Bordwände wenig Freibord. Dafür war aber das Deck stark gewölbt, heute noch ein deutlich sichtbares Erkennungsmerkmal, womit die für Maschine und Bedienung erforderliche Höhe geschaffen wurde.

Kommando- und Geschützturm (System Coles) wurden aus England bezogen. Der Geschützturm drehte sich mit dem Kommandoturm um dasselbe Lager. Leider war die Passung des Geschützturmes schlecht, sodass die Bedienung sehr personalaufwändig war. Der runde Kommandoturm befand sich über dem Geschützturm und bot einen besseren Schutz als der Geschützturm. Der Steuerstand achtern davon in Mittellinie war gänzlich ungeschützt. Die Sicht nach vorne war durch den Kommandoturm begrenzt.

Trotz vieler Mängel, es war beispielsweise nicht möglich, das Feuer nach achtern zu richten, die Toiletten links und rechts vor dem Geschützturm mussten bei Gefechtsbereitschaft jeweils demontiert werden, keine leichte Bewaffnung, erhielt Österreich-Ungarn mit diesen beiden Schiffen die stärksten Einheiten auf der Donau, denen die anderen Anrainer erst zu Beginn des 20. Jahrhunderts gleichwertige Einheiten entgegenstellen konnten.

In der Folge wurden die Schiffe mehrfach umgebaut. 1881 erhielt die LEITHA eine 25 mm-Palmcrantz-Mitralleuse mit einer Lafette vorne und achtern. 1887 ergab ein Umbau jenen Bauzustand, der jetzt bei der Restaurierung erreicht werden soll. Die Toiletten wurden vom Vorschiff neben den Maschinenraum verlegt und auf sie wurde je eine vierläufige 25 mm Nordenfelt-Mitralleuse (System Palmcrantz) mit blechernem



Die LEITHA im Zustand 1887–1893, dem Ziel der Restaurierung (Bild: Archiv Margitay-Becht)

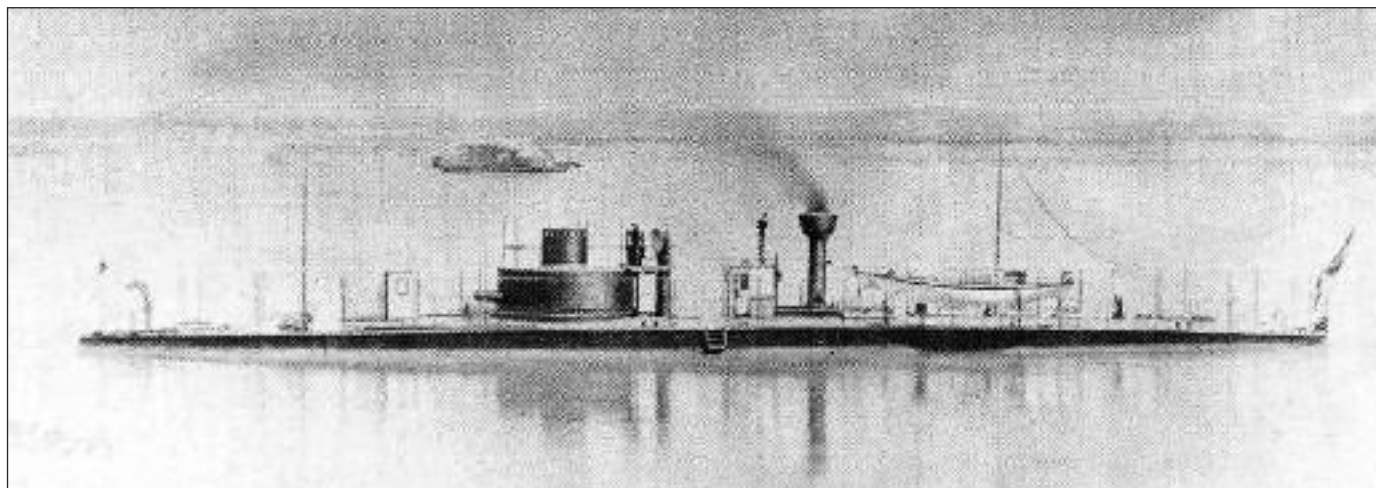
Schutzschild gesetzt, die sowohl den Bug-, wie auch den Heckbereich bestreichen konnten.

Ein Generalumbau 1893 brachte eine erneuerte Maschinenanlage sowie eine neue schwere Bewaffnung mit einer 12 cm-Schnellfeuerkanone L/35 von Krupp. 1897 wurden die beiden Mitrailleusen durch zwei 47 mm Hotchkiss Revolverkanonen ersetzt, die mit einem grösseren Kaliber und Sprenggeschossen eine deutlich bessere Wirkung im Ziel hatten. Im Krieg wurde am Heck noch eine ältere 7 cm L/45 Schnellfeuerkanone aufgestellt.

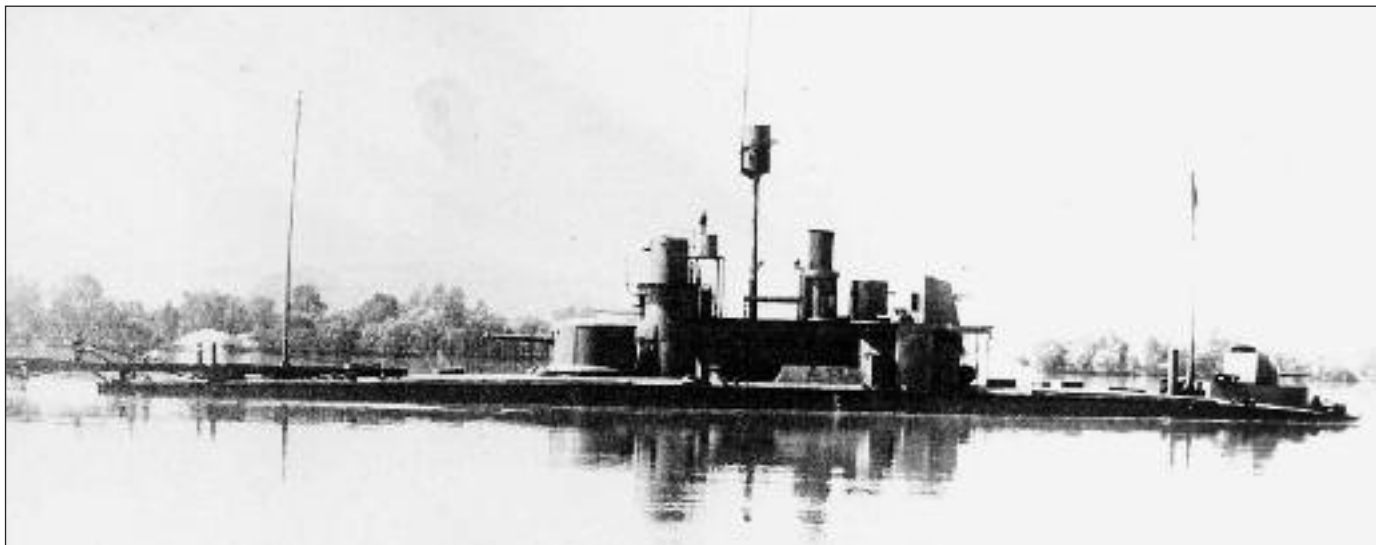
## Militärischer Einsatz

Der militärische Einsatz vor dem WKI beschränkte sich auf eine Flottdemonstration vor Belgrad und eine aktive und verlustreiche Beteiligung an der Okkupation Bosniens. Die Monitore wurden in der Save zur Unterstützung der Heereseinheiten eingesetzt und bildeten mit dem Spitalschiff TRAISEN I und dem Schleppdampfer TRAUN die «Save-Monitorgruppe» in Brcko. LEITHA beschoss am 12. September 1878 in Unterstützung der Operationen des 13. Armeekorps Brcko.

Mehr schlecht als recht ausgestattet und erhalten, begann für den Monitor, zu diesem Zeitpunkt immerhin schon 42 Jahre alt, 1914 der erste Weltkrieg. Eilig wurde sie ausgerü-



Das älteste bekannte Foto der LEITHA aus 1875 (Foto: Rottmayer, Österreichisches Staatsarchiv Wien)



LEITHA im Zustand ab 1915 mit dem 7 cm – Geschütz am Heck (Foto: Archiv Baumgartner)

tet und dienstfähig gemacht und kam an der Save zu ersten Einsätzen. Trotz zahlreicher Beschädigungen überdauerte LEITHA den Krieg. 1917 wurde die LEITHA abgerüstet und in Budapest aufgelegt.

## Nach dem 1. Weltkrieg

Im Verlauf des kommunistischen Putsches ab März 1919 wurde LEITHA nun als LAJTA wieder betriebsfähig gemacht und erst auf Seiten der «roten» Räteregierung Bela Kuhns und dann ab Juni 1919 auf der Seite der «Weissen» in der Gegenrevolution eingesetzt. Ende Juni 1919 wurde sie erst in Baja und dann in Neusatz (Novi Sad) interniert und 1921 der Donaukommission zur Desarmierung zur Verfügung gestellt. 1921 gelangte sie nach Budapest und am 28. Jänner 1921 in die Werft Korneuburg, wo Waffen und Technik ausgebaut wurden. Der nunmehrige Ponton wurde an die Budapester Firma Antal Fleischmann verkauft und in den Elevator JÓZSEF LAJOS umgebaut.

Ende der dreissiger Jahre änderte sich der Firmename in «Delmár Emil, Walter és Tivadar építési vállalkozó Dunakotrási és Dunahajózási Vállalat». Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde der Elevator JÓZSEF LAJOS von der staatlichen Firma «Folyaszabalyozo es Kavicskotro Val-

lalat» (abgekürzt: FOKA) übernommen und unter der Bezeichnung FK 201 in Betrieb gesetzt. Viele Jahre baggerte sie Donauschotter aus den Barge ans Ufer, bis 1981 Dr. Karoly

Mehrere Anläufe zur Renovierung des Schiffs misslangen und vererbten dann als Folge der politischen Veränderungen in Ungarn ganz, lediglich der Elevator-Aufbau



FK-201 ex LEITHA als Schutenentleerer (Foto: Archiv Margitay-Becht)

Csonkareti und Prof. Fritz Prasky die FK 201 als LEITHA identifizieren konnten. Professor Prasky recherchierte die Geschichte der Donaumonitoren und auch dieser Bericht stützt sich im Wesentlichen auf seine Arbeit: «Donaumonitoren Österreich – Ungarns – Von 1872 bis zur Gegenwart» (Neuer Wissenschaftlicher Verlag, Wien, 2004, 224 Seiten, gebunden mit rund 240 s/w-Abbildungen. ISBN 3-7083-0124-2, € 64,-)

wurde abgebaut und der Rumpf konserviert, bis 1988 der Zahnarzt und Ship-lover Dr. András Margitay-Becht die Initiative zur Rettung des Schiffes ergriff. Als die FOKA 1992 privatisiert wurde und an die Schweizer «Holderbank Kies und Beton AG» ging, schien das Schicksal des ehemaligen Donaumonitors hoffnungslos! Aber Dr. Margitay-Becht konnte seinen «Liebling» unter kräftiger Mithilfe des jetzigen



*Remorkör NESZMELY im Werfthafen Komarno 2010 (Foto: Klein)*



*S.M.S. LEITHA in der Werft Komarno während der Restaurierung 2010 (Foto: Klein)*



Stapellauf

ungarischen Aussenministers Dr. János Martonyi gerade nochmals retten.

Jetzt hat Ungarn von der EU Geld für ein Projekt der Regionalförderung bekommen, das den Aufbau eines Schifffahrtsmuseums, eines Lehrzentrums für Binnenschiffer und eines Sommer-

lagers für die Ship-lover in Neszmely, am rechten Ufer, bei Stromkilometer 1729, etwa 20 km unterhalb von Komárom, ermöglicht. Neben der LEITHA werden dort die Remorköre ZOLTAN (1869 Linz) und NESZMELY (ex BAKONY II, letztes in Ungarn gebautes Rad-Dampfschiff 1957), DEBRECEN ex KASSA (Fluss-See-

Schiff 1939), PETŐFI ex SZENT LÁSZLÓ (1923), SOPRON (Kataraktenschlepper 1960), VÖCSÖK (Tragflächenboot 1963) zu sehen sein. Beteiligt am Projekt ist auch das neszmélyer Weinkombinat «Hill-Top», eine erste Empfehlung (<http://www.hilltop.hu/index.php>). Das Projekt ist mit 370 Millionen Forint (ca. € 13,5 Mio.) aus der EU finanziert, 10% der Kosten werden von Attila Sztankó, Eigentümer der «Európa Schifffahrt Gesellschaft» (Europahajó Budapest, <http://europahajo.hu/europa-hajo>) und Hill-Top aufgebracht. Die Taufe der LEITHA als LAJTA, allerdings mit der korrekten deutschen Beschriftung, wird am 18. oder 19. August 2010, 138 Jahre nach der Indienstellung, die Gattin des ungarischen Staatspräsidenten vornehmen.

Ich wünsche der LAJTA (ex S.M.S. LEITHA), den anderen Museumschiffen sowie dem gesamten Projekt immer einen Handbreit Wasser unter dem Kiel! 🚩



Im Inneren der LEITHA 2007 (Foto: Klein)

**Brompton Falvelo**

Yacht Zubehör 712004

BROMPTON, ca

**DIVERSO**

6372 Emmenoss, Fon 041 610 71 26

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**  
I.V.S. RINE

Immer eine Handbreit Wasser unterm Kiel  
mit der neuen Wassersportversicherung BELMARENE.  
Verlangen Sie eine unverbindliche Offerte!  
**SSK-Mitglieder wenden sich direkt an Corinne Lindemann.**

LINDEMANN VERSICHERUNGEN GMBH | Industrielle Alleenstr. 1 | CH-8422 St. Gallen  
T & F +41 (0)71 855 8181 | Fax +41 (0)71 855 4278 | info@linde-mann-versicherung.ch  
[linde-mann-versicherung.ch](mailto:linde-mann-versicherung.ch)

**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

# Unterm Bodenbrett – Brennstoffzusätze (Teil 1)

Praxistipps aus der technischen Ecke

Eine Serie von HEINZ DIRNBERGER



Nach dem Erscheinen meines letzten Beitrages im «Schleusenschiffer» habe ich wieder einige Reaktionen erhalten.

Urs hat mich darauf aufmerksam gemacht, dass ich mit dem Wort Stopfbüchse etwas locker umgegangen bin, obwohl da oder dort der Oberbegriff Wellendichtung perfekter gewesen wäre.

René hat mir per Mail geschrieben, dass ich bei der Wahl der Grafit-Stopfbüchsen schnur die Hochseeschiffer nicht berücksichtigt habe. Zugegeben, beim «Schleusenschiffer» habe ich nur an die Süsswasserfahrer gedacht, möchte die Salzwasserserkapitäne aber natürlich nicht vernachlässigen. Wer sein Schiff also im Salzwasser bewegt, muss wissen, dass Grafit elektrisch leitend ist. Die Chromstahl-Propellerwelle hat damit kein Problem, an der Stopfbüchse kann das aber zu elektrolytischer Korrosion führen. Wer dieses Risiko ausschliessen will, muss anstelle von Grafit schnur Talgschnur verwenden. Im Prinzip ist sie in der Anwendung gleich wie Grafit schnur, sie ist aber härter und läuft schneller trocken. Dadurch lässt sie sich schwerer einbauen und muss häufiger, regelmässiger und langsamer dicht- beziehungsweise nachgezogen und manchmal auch nachgefettet werden. Kein Vorteil ohne Nachteile!

Urs und René, danke ich fürs Mitdenken.

Heute möchte ich die kursierenden Meinungen zum Thema Brennstoffzusätze für den Dieselkraftstoff um meine Meinung und um ein paar Tatsachen erweitern. Weil das Thema etwas umfangreich ist, habe ich es in

zwei Teile aufgeteilt. Erstens gibt das im «Schleusenschiffer» freien Platz für diverse Berichte mit schönen Bildern, für die ich mich bei allen Machern der rundum gelungenen Zeitschrift einmal herzlich bedanken möchte! Zweitens macht das die trockene Theorie etwas leichter verdaulich – sozusagen zwei mal eine Lightversion...

Wenn wir allen Werbepersonen glauben wollten und alle wunderwirkenden Zusätze verwenden würden, hätte im 1150-Litertank unseres Schiffes, neben den diversen Additiven, vermutlich nur noch ein einziger Kanister Diesel Platz. Dafür würde aber unser Motor am Auspuff weder stinken noch rauchen, hätte sicher weit über 100% Leistung und würde ohne jeglichen Unterhalt unendlich laufen! Wer glaubt, die Gebrüder Grimm seien die grossen Märchenerzähler gewesen, sollte einige Versprechen in Brennstoffzusatz-Werbetexten lesen oder in Segel- oder Motorbootkreisen eine Diskussion zu diesem Thema anhören!

Im Prinzip ist die Sache ganz einfach. Wenn alles zusammenpasst, braucht es keinen Dieselzusatz! Und damit könnte mein heutiger Artikel eigentlich bereits beendet sein.

Die Verwendung eines Dieselzusatzes kann aber dennoch Sinn machen. Bei den wenigsten Schiffen und Motoren, und ohnehin nicht bei der Art und Weise wie wir sie benützen, passt eben alles zusammen. Richtig eingesetzt zeigen hier Additive durchaus ihre Wirkung. Es gibt vier Gruppen von Zusätzen die, je nach Schiff, Motor oder Fahrweise helfen, den Motor länger störungsfrei laufen zu lassen: Winterzusätze, Verbrennungszusätze, Wasserabsorber/-binder und Bakterienhemmer. Selbstverständlich gibt es innerhalb jeder Gruppe von Fabrikat zu Fabrikat Differenzen. Ebenfalls gibt es Brennstoffzusätze, die Wirkstoffe von mehreren Gruppen beinhalten. Ich werde also nur

die Grundfunktionen der jeweiligen Dieselzusätze erläutern.

## Winterzusätze

Winterzusätze sind sogenannte Frostflow-Mittel. Sie verhindern das Ausflocken von Paraffin im Dieselöl bei Temperaturen um und unter 0 °C und werden in Europa in den meisten



Winterzusätze

Ländern dem Winterdiesel beigemischt. In der Schweiz wird Winterdiesel mit integriertem Frostflow von Oktober bis April verkauft. Nur wer mit Sommerdiesel bei Minustemperaturen unterwegs sein will, muss also einen Winterzusatz beimischen.

## Verbrennungszusätze

Verbrennungszusätze helfen, Pumpen und Düsen zu schmieren und sauber zu halten. Sie reduzieren das Verkocken (Verkleben) der Düsen. Der Motor läuft dadurch sauberer und bringt bei gleichem Verbrauch etwas mehr Leistung. Viel wichtiger ist aber, dass sich die Lebensdauer der Düsen bei tiefen Betriebstemperaturen verlängert. Diese Eigenschaft wirkt sich vor allem bei Turbomotoren, die häufig in der unteren Hälfte des gesamten Drehzahlbereiches gefahren werden, sehr positiv aus.

Ich empfehle Verbrennungszusätze vor allem Fahrschulen und Kanalfahrern, denn sie fahren häufig in niedrigen Drehzahlen und einige von ihnen sogar mit einem Turbomotor.

## Wasserabsorber und Wasserbinder

Der Wasserabsorber trennt Wasser und Dieselöl voneinander und unterstützt so den im Schiff eingebauten Wasserabscheider. Achtung! Beim Benzinmotor verwendet man einen Wasserbinder, der allfälliges Wasser mit Benzin verbindet und es so der Verbrennung zuführt. Im Automobilzubehör gibt es zwar auch für Dieselfahrzeuge Wasserbinder, welche aber nur Kleinstmengen von entstehendem Kondenswasser binden können. Weil dort der Tankinhalt häufig umgesetzt wird, entsteht nur so wenig Kondenswasser, dass diese Methode ausreichend funktioniert. Im Schiff liegt das Dieselöl viel länger im Tank und es entsteht viel mehr Kondenswasser. Wasser in diesen Mengen darf nicht mehr in Einspritzpumpe und Düsen gelangen und muss deshalb vom Dieselöl getrennt und entsorgt werden. Viele



Wasserabscheider und Vorfilter Kombianlage

Schiffstanks verfügen über einen Grundablass um Wasser und Schmutz direkt aus dem Tank entfernen zu können. Zwischen Tank und Motor ist der Wasserabscheider eingebaut um Restwassermengen vom Dieselöl zu trennen. Wer einen Wasserbinder in den Schiffsdieseltank

schüttet, arbeitet also gegen den Wasserabscheider und riskiert dabei Schäden in der Dieseleinspritzanlage! Zur Unterstützung des Wasserabscheiders kann dem Dieselöl ein Wasserabsorber beigemischt werden.

Das war's für den Moment – von Mikroorganismen im Dieselöl, der sogenannten Dieselpest, werde ich im nächsten «Schleusenschiffer» berichten. <img alt="red arrow icon" data-bbox="718 298 735 310"/>

[heinz.dirnberger@ms-leo.ch](mailto:heinz.dirnberger@ms-leo.ch)

## Bootsmessen 2010

25. – 29.11.2010

**Boot und Fun Berlin**

Auch Berlin liegt am Wasser



**COELAN**  
Flüssigkunststoffe  
[www.coelan.ch](http://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](http://www.swiss-composite.ch)  
Bernfeldweg 4 CH-3303 Jegenstorf Tel. 031 763 6060 Fax 763 60 61

Box mit vier DVD

## L'homme du Picardie

vorgestellt von RES DIEM



Die gute alte Zeit der französischen Péniches kennen wir zu meist nur noch vom Hörensagen. Wenn

uns heute auf unseren Fluss- und Kanalfahrten ein 38 m-Freycinet begegnet, hat das Seltenheitswert – ausser es handelt sich um ein zum Hotel- oder Wohnschiff umgebautes Exemplar. In den Sechziger Jahren war das noch anders, auch wenn die Flusstransporte ihre Blütezeit schon damals längst hinter sich hatten.

Wer wie ich manchmal der alten Zeit nachträumt, wird an der damaligen französischen TV-Serie «L'homme du Picardie», die seit kurzem auf DVD erhältlich ist, seine helle Freude haben. 1968 in 40 kurzen Folgen zu

je 13 Minuten in Frankreich und später unter dem Titel «De schipper van de Picardie» auch in Holland ausgestrahlt, beschreibt diese fast neunstündige Geschichte das Leben des



Joseph Durtol, der mit seiner Frau und der erwachsenen Tochter auf seiner Péniche «Picardie» unterwegs ist, während der Sohn bereits als angestellter Kapitän einer grösseren Gesellschaft selbst eine Péniche führt.

Das soziale Leben auf dem Fluss,

in den Schleusen und Frachtbörsen wird ebenso eindrücklich dargestellt wie der Generationenkonflikt zwischen Vater und Tochter, die es mit aller Kraft aufs Festland und in eine «normale» sesshafte Lebensweise zieht. Die finanziellen Sorgen dieser originalen Schleusenschiffer ziehen sich wie der rote Faden durch die Geschichte und – man höre und staune – schon damals soll es Berufsschiffer gegeben haben, die ihren Kahn ganz arglos gekauft haben, ohne ihn zuvor aus dem Wasser zu nehmen, was sich früher genauso rächen konnte wie heute noch, nur stand in einem solchen Fall damals nicht der Luxus sondern die Existenz auf dem Spiel.

«L'homme du Picardie» unter der Régie von Jacques Ertaud mit Christian Barbier als Schiffer Joseph Durtol. Box mit vier DVDs erhältlich bei [www.librairiefluvial.com](http://www.librairiefluvial.com). ◀



**RB YACHTING**  
Güterstrasse 74  
CH - 4133 Pratteln  
Tel. +41(0)61 821 60 10  
Fax: +41 (0) 61 821 60 13  
[www.rbyachting.com](http://www.rbyachting.com) | [info@rbyachting.com](mailto: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

**GARMIN.** nüvi 550, ein solider und wasserdichter Allrounder.



Kombinierte See-  
und Strassenavigation

Beratung und Verkauf  
**schiffswerk.ch**  
laden · lagern · werften

8200 Steckborn · Tel. 056 261 18 00



Hausboot Kormoran 11.40 x 3.85 / 0.75 m

Zu verkaufen

## Hausboot Kormoran 1140

Modernes Hausboot im traditionellen Stil, Baujahr 2008/2009, Salon und Steuerstand mittschiffs erhöht, zweiter Steuerstand auf dem grossen Sonnendeck, je eine Kabine im Bug und Heck (jeweils mit Doppelbett 140 cm, Schränken und Arbeitstisch), zwei Nasszellen, Bugstrahlruder, grosse Badeplattform mit Badeleiter und Aussendusche (Warm- und Kaltwasser), Anschluss für Landstrom, Anschluss für iPod, MP3-Player oder Laptop, Safe, Warmwasserheizung, Wassertank 1100 l, Schmutzwassertank 1500 l, Dieseltank 580 l, CE-Kategorie C, Motor Nanni Diesel 85 PS (rund 250 Betriebsstunden). Viele Änderungen gegenüber Charterversion.

Für das Boot ist sowohl die schweizerische als auch eine europäische Mehrwertsteuer bezahlt worden, es kann also überall frei zirkulieren. (Standort zur Zeit Niderviller/Lothringen). Es ist zur Zeit in Basel registriert. Das Boot wird mit einer Werksgarantie von einem Jahr zum Preis von 155 500.- € verkauft.

Auskünfte: Hans-Peter Kurz, [hp.kurz@bluewin.ch](mailto:hp.kurz@bluewin.ch) oder Kuhnle-Tours GmbH, Frau Chr. Aehlig, 00 49 (0)3 98 23 - 2 66-43



Stahlkutter 8.85 x 2.85 / 1.20 m

Zu verkaufen

## Liebhaberobjekt: Stahlkutter

Ideal für Binnen- und Küstengewässer. Mit 4 Stützsegeln. Ruderhaus und gesamter Innenausbau von 2004, Bugkabine, Salon, Ruderhaus mit Pantry, Aussensitzplatz. 2+2 Schlafplätze. Aussen- und Innensteuerstand. Komplette Naviausrüstung. Motor Nanni Diesel 37,5 PS von 2006, nur 270 Betriebsstunden. Zu besichtigen in Frankreich, 2 Stunden von Basel.

**Preis: 47 500.- €**

Auskünfte und detailliertes Exposé: Tel. 0033 384 68 77 74 (D+F)  
e-mail: [lepetitport@orange.fr](mailto:lepetitport@orange.fr)



## Zu verkaufen Holländer Stahljacht

12,85 x 3,65 m      € 125 000.-

2006 sandgestrahlt und lackiert  
Doppelverglasung, komplett isoliert.  
Alles elektrisch, kein Gas!  
Total unabhängig, 2 MB Motoren 90 pk.  
Telefon 0033 3 84 92 61 61



Ecluse 34S, Canal de Bourgogne

URS GYSIN Text/Bilder

Die Frequenz der vorüberziehenden Boote auf dem Canal de Bourgogne ist dieses Jahr wesentlich schwächer als im Vorjahr. Man fragt sich: warum? Und nimmt die generelle wirtschaftliche Lage zu Hilfe, die dafür verantwortlich sein mag, dass weniger Hotelschiffe verkehren, kaum Mietboote auf der Saône-Seite den pro Kilometer schleusenreichsten Kanal Frankreichs mit der höchsten Scheitelhaltung (höchst gelegener Abschnitt eines Kanals, Red.) befahren. Konstant scheinen die «neuen Professionellen» zu sein, also all jene, die sich ihr Boot zum permanenten Heim gemacht haben – zumindest in der wärmeren Saison.

Trotzdem: jedes Schiff, das vorbei kommt, hat das Potenzial für eine interessante Begegnung. Qualität kommt auch beim Schleusenschiffen vor Quantität! So möchte ich denn in diesem «Echo de l'écluse» zwei ganz besondere Begegnungen beleuchten – eben: passages extraordinaires. Ohne dabei die bereichernden Momente unter anderem mit Engländern, Holländern, Deutschen, Belgiern, Franzosen, Australiern, Neuseeländern, Schweizern und echten SSK-Schleusenschiffen zu vergessen.

## Das Nordlicht Richtung Süden: 3674 km im Ruderboot.

Ich hab meinen Augen nicht getraut, als ich dieses Bild sah:

Da kommt einer dahergerudert, anders als gewohnt auf einem Ruderboot mit Blickrichtung nach vorne, und schleust sich an der 34S abwärts Richtung Mittelmeer. Startpunkt der Reise war Stockholm, Zwischenziel Paris – Endziel ist Marseille! An Bord Christoph Jenny, geboren 1940 in der Schweiz, in Schweden wohnhaft seit 1976, pensionierter Lehrer und ehemaliger Grafiker. In drei Etappen ist er in seinem 4 Meter langen und –

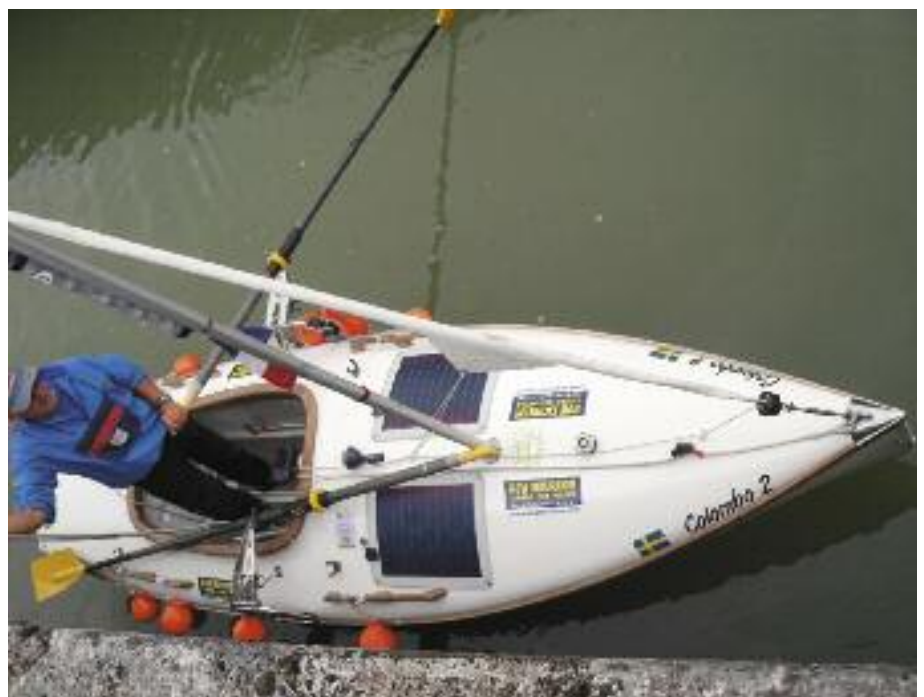


ausser der Sitzluke geschlossenen – Aluminium-Ruderboot unterwegs von Stockholm nach Marseille.

Christoph war früher schon mal unterwegs im Ruderboot von Schweden nach Epernay. Auf dem Velo hat er Schweden bis Isfahan im Iran, Nordindien bis Bhutan erfahren, Island und Sardinien umrundet, die Strecken von den Lofoten bis zum Nordkap, von Buenos Aires in Argentinien bis Valparaiso in Chile zurückgelegt. Auf

den Skis hat er das Arctic Circle Race in Grönland, 5 mal das Grenze-zu-Grenze-Rennen in Finnland und 10 mal den Wasalauf absolviert. Und jetzt haben eben die Beine etwas Pause und der Oberkörper ist gefragt... Er ist unterwegs im Geiste von Greenpeace, zielgerichtet, authentisch und selbstlos.

Die härteste Strecke bezeichnet er den Kampf mit Wellen, Wind, Strömung und Gegenwind auf dem offenen



Meer während der Überfahrt von Schweden nach Halmstad. Antrieb fürs Weiterkommen geben ihm immer wieder die Schönheit der Natur, die Varietät der Landschaften, der Dörfer und Städte und vor allem die Leute, die er unterwegs trifft. Darüber hinaus befriedigen ihn die Impulse, die er nicht zuletzt älteren Leuten geben kann, eigene Ziele zu setzen und zu realisieren, dass es nie zu spät ist, sich einen Traum zu erfüllen. Er hat seinen erfüllt: am 31. Juli ist er in Marseille angekommen. Félicitations. Schau doch mal rein auf [www.ongreentour.com](http://www.ongreentour.com).



## Der Südwind Richtung Norden: Split – Nordsee retour

Ein anderer Augenwischer: da steigt doch letzthin in der Schleuse 34S. du Banet ein hölzerner Segelmast hoch. Erster Gedanke: ein ehrwürdiger Jalk kehrt in seine Heimat Holland zurück. Weit gefehlt: was da auftaucht ist ein 12 Meter-Holzschiff, eine «leut», unter kroatischer Flagge mit einem gelegten Mast, der das 112jährige, in Sibenik gebaute Arbeitsschiff auf See mit seinem 40m<sup>2</sup> Segel flott vorantreibt. Jetzt ist das Tuch eingerollt, die Schwerter sind abmontiert, man fährt unter Motor.

Es ist unfreundlich, regnerisch und kalt an diesem Montagmorgen im August. Nichts Aussergewöhnliches für diesen Sommer 2010. Ich biete den beiden Skippern einen Kaffee an. Und aus dem 10-minütigen Hochschleusen wird eine gut halbstündige Begegnung mit zwei höchst interessanten Menschen.

An Bord Drasko Romac, ein be-



kannter Restaurateur aus Zagreb und Kopf des Kulturclubs «Kulturni spektakar» sowie Pjer Zardin, Poet, Komponist und Musiker, Sänger, Radfahrer, Cineast. Sie sind auf der Reise von Split rund um Italien bis nach Marseille, die Rhone und Saône hoch und nun auf dem Canal de Bourgogne auf dem Weg nach Paris. Von dort geht's weiter Richtung Holland, den Rhein und den Main hinauf, die Donau hinunter ins Schwarze Meer, durch den

Bosporus und rund um Griechenland zurück nach Split. 3 Monate haben sie sich für diese «Expérience de l'Europe en grande large» gegeben.

Schade, dass die Zwei weiterfahren mussten, nachdem sie sich in der Boutique unter anderem mit Pain d'épices eingedeckt hatten – mit Drasko und Pjer hätte ich gerne ein paar anregende Stunden verbracht und mehr erfahren wollen über ihre

Erlebnisse zu Meer, zu Fluss, auf dem Kanal und überhaupt. Wir haben die Adressen ausgetauscht – vielleicht ergibt sich ein kulturell-gastronomisches Wiedersehen in Zagreb...

Passages gibt es auch zu Lande. Auf dem rund 280 km langen, als Radweg ausgebauten Treidelpfad entlang dem Burgunderkanal tummeln sich vor allem Radfahrer. Familien auf Ferientour, Tagesausflügler aus der Region, vorwiegend Deutsche, Belgier, Holländer, Franzosen, Engländer, Iren, ab und zu Schweizer. Vivent les exemptions!

A la prochaine.

[www.la34s.fr](http://www.la34s.fr) 



## Marina de Corre - Ihr Privathafen

in freundlicher Atmosphäre

Auf Ihre Yacht wartet ein Platz.  
Mieten oder Kaufen, beides ist möglich.  
[www.fluvialoisirs.com](http://www.fluvialoisirs.com)

Doris und Jean-Pierre sind immer für Euch da!  
0033 3 84 92 61 61



**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](mailto:loewen_ai@bluewin.ch) oder  
[info@loewen-appenzell.ch](mailto:info@loewen-appenzell.ch)  
Homepage: [www.loewen-appenzell.ch](http://www.loewen-appenzell.ch)**



# «Wir haben mit unserer Pensionierung etwas Sinnvolles gemacht»

Eine Serie von CHRISTIAN HUBER  
MS Kinette [www.kinette.ch](http://www.kinette.ch)

Für Ludwig Ryser (71), den pensionierten Schulsekretär, ginge es auch ohne Yacht – aber nicht ohne Natur. Seine Frau Greth (68), welche vor ihrer Pensionierung in der Lohnadministration eines Industrieunternehmens arbeitete, fährt gerne mit ihrer Yacht, es macht ihr Spass. So ergänzen sie sich geradezu ideal. Zum Leben auf dem Wasser sind sie eher zufällig gekommen, als Mitfahrer auf einem Mietboot. Ludwig faszinierte die Nähe zur Natur, Greth packte nach einem verunglückten Anlegemanöver der Ehrgeiz, das richtig zu lernen. Nachdem sie für eine Woche ein Kuhnle-Schiff gechartert hatten, wollten sie das alles einmal ohne Zeitdruck erleben. Kam hinzu, dass sie beide ins Pensionierungsalter rutschten und aktiv bleiben, etwas Neues lernen wollten. Man kann nicht, so fanden sie übereinstimmend, ein ganzes Berufsleben aktiv und gefordert sein, um dann plötzlich mit der Pensionierung die Hände in den Schooss zu legen.

Der Entschluss kam spontan: «Wir lernen, Schiff zu fahren». Schiffsführerprüfung auf dem Zürichsee, SSK-Funkerkurs und Funkerprüfung, Dieselmotorenkurs – es folgte die «Fredy-Weber-Reise» nach Holland. Mit Un-

terstützung des Amsterdamer Schiffsvermittlers Ruud Thomas fanden sie 2005 ihr Schiff: eine Valk Vlet 1200. Die gesuchte Herausforderung hatten sie in jeder Beziehung gefunden: Ein neues Gerät, eine neue Welt. Freimütig geben sie zu, dass sie die ersten drei Monate als Katastrophe erlebten. Nichts klappte, sie fühlten sich überfordert und beim Versuch, sich zusammen zu raufen, flogen die Fetzen. Also setzten sie sich zusammen und versprachen sich gegenseitig, jeder könne jederzeit sagen, wenn er aufhören wolle. Sie lernten, begangene Fehler zu



analysieren. Was haben wir beim Anlegen falsch gemacht? Wie machen wir es nächstes Mal besser? Von diesem Moment machte Schiff fahren plötzlich Freude. Eigentlich hatten sie nur zwei Jahre mit ihrer Yacht fahren wollen, weshalb sie ihr Haus nicht verkauften, sondern vermieteten. Aber als

die Mieter den Mietvertrag nicht verlängerten, entschlossen sie sich ohne Zögern zum Hausverkauf und damit zum Leben auf dem Wasser, zumindest von anfangs Mai bis Ende Oktober. Im Winter sind sie ebenfalls aktiv. Im Januar fahren sie Ski, einmal waren sie auf der Hurtig-Route mit einem Postschiff unterwegs und einen ganzen Winter lang büffelten sie für den Hochseeschein. Jetzt fahren sie die fünfte Saison. Was waren die bisherigen Höhepunkte? Ludwig zögert keinen Moment: «Ich habe mit meiner Pensionierung etwas Sinnvolles gemacht. Das sind die schönsten Jahre meines Lebens – das ist Freiheit. Ich bin immer noch gefordert. Ich bin besonders stolz darauf, dass ich mit 70 noch den Hochseeschein gemacht habe!» Auch Greth muss nicht lange überlegen: «Auf den Hochseeschein bin ich natürlich auch sehr stolz. Aber mein Highlight ist es, durch die offene Dachluke aus der Eignerkajüte den Sternenhimmel zu sehen und am Morgen die Vögel zu hören.» Besonders intensiv erleben sie das in Friesland. Am liebsten fahren sie in Norddeutschland und in den Niederlanden. Frankreich haben sie als vergammelt erlebt, nichts funktionierte. Wie lange sie fahren wollen? Solange es die Gesundheit zulässt und solange es Spass macht! ◀▶

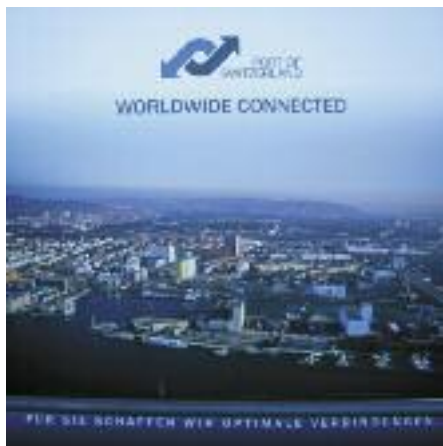


## Regio Dreyländeregg

FRITZ SCHÄREN *Text / Bilder*

### Port of Switzerland

Unter diesem Motto trafen sich am 6. Oktober 2010, bei schönstem Wetter, etwa dreissig interessierte Schleusenschifferinnen und Schiffer in Kleinhüningen vor dem Museum «Verkehrsdrehscheibe Schweiz und unser Weg zum Meer».



Nach der Begrüssung durch Peter Kiefer haben es dann die Herren Christian Baumann (Stv. Direktor der Schweizerischen Rheinhäfen) und Albert Fritz (Hafenguide und ehemaliger Schiffsführer) übernommen,



*Peter Kiefer, Christian Baumann, Albert Fritz*

uns über alle Aspekte der Rheinschifffahrt und deren Wichtigkeit für die Wirtschaft und die Versorgung unseres Landes aufzuklären.

Dazu verschoben wir uns auf die Terrasse des Bernoullisilos. Da der Lift nur für sechs Personen zugelassen ist (mehr hätten keinen Platz gehabt)



*Revierzentrale und Lai da Tuma*

dauerte es einige Zeit bis alle oben waren. Die Anderen haben in der Zwischenzeit das grossartige Panorama bewundert. Vom Jura über die Vogesen und den Schwarzwald war bei dem klaren Wetter alles zu sehen, vor allem natürlich auch der Rhein und der Hafen Kleinhüningen mit seinen Schiffen und Umschlagsanlagen.

Ausser dem Hafen Kleinhüningen gehören auch die Häfen Birsfelden und Muttenz Au zum Port of Switzerland. Der Hafen St.Johann wurde aufgehoben, das Areal wird jetzt durch die Novartis umgenutzt.

Über Chancen und Probleme der Rheinschifffahrt, wie es früher war



*Bernoullisilo*

und wie die Zukunft aussehen könnte, haben uns die zwei Profis mit sehr viel Engagement ausführlich informiert.

Klar ist, dass zur Versorgung der Schweiz die Rheinschifffahrt eine sehr wichtige Rolle spielt. Im Gegensatz zur Strasse und Bahn hat sie noch genügend Kapazitätsreserven. Leider ist diese Tatsache noch nicht überall ins Bewusstsein gedrungen und akzeptiert worden.

Nach einem vom Port of Switzerland gespendeten und von zarter Hand kredenzten Apéro (herzlichen Dank dafür) brachte uns der Silolift wieder nach unten. Die meisten Schleusenschiffer verholten ins Restaurant Rheinhafen zu einem Imbiss.

Ich danke unseren beiden Guides dafür, dass sie ihren Feierabend geopfert haben um uns auf kurzweilige Art umfassend zu informieren.

Weitere interessante Infos sind unter <http://port-of-switzerland.ch/site/> abrufbar.

Auch ein Besuch des Museums <http://www.verkehrsdrehscheibe.ch> gibt sehr viele Informationen und Eindrücke zum Thema Rheinschifffahrt.

## SSK-CSE-Anlässe

*Samstag, 20. November 2010*

### **SSK-CSE-Generalversammlung in Bern**

Teilnahme im Sinne einer «Go-together-Aktion». Unbedingt vormerken. Einladung für Mitglieder folgt.

### **Dieselmotorenkurs 1+2**

verschiedene Daten gemäss Ausschreibung

### **UKW-Rheinfunkerkurs in Basel**

22.–24. Januar 2011

### **Radarschiffer Wiederholungskurs**

8. November 2011

### **Navigo-Kurs**

November 2010 bis Februar 2011

### **Erkundung des Bootsmarktes in Holland 2011**

13.–19. Februar 2011

## **Regioanlässe**

### **Regiogruppe Bern**

*Sonntag, 5. Dezember 2010*

### **Chlousehöck**

Details gemäss spezieller Einladung

### **Regiogruppe Ostschweiz**

*Samstag, 6. November 2010*

### **Sumpftour**

*Samstag, 11. Dezember 2010*

### **Chlaus**

*Samstag, 29. Januar 2011*

### **Höck mit gediegenem Nachtessen und Filmpremiere**

«So bewegten sich die SSK-ler in Vietnam – Kambodscha»

Ort und Zeit wird mit persönlicher Einladung mitgeteilt und im Internet veröffentlicht.

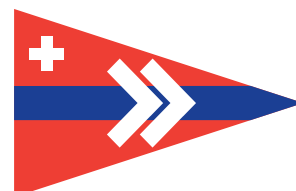
**Besuchen Sie unsere Homepage: [www.ssk-cse.ch](http://www.ssk-cse.ch)**

## **Werden Sie jetzt SSK-CSE-Klubmitglied oder abonnieren Sie die Zeitschrift «Schleusenschiffer»!**

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
- Ich möchte ein Abonnement der SSK-CSE-Zeitschrift «Schleusenschiffer» für CHF 38.–/Jahr.



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](mailto:roland.haene@ssk-cse.ch) oder per Telefon 071 278 45 24

# Weiterbildungskurse im kommenden Winterhalbjahr

## Dieselmotorenkurse 1 und 2

bei Heinz Dirnberger, Bächastrasse 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

<i>Termine</i>	Kurs 1 vom 06.11.2010	noch Plätze frei
	Kurs 1 vom 27.11.2010	noch 2 Plätze frei
<i>Kosten</i>	für Mitglieder	ca. Fr. 120.–
	für Nichtmitglieder	ca. Fr. 180.–

### Kurs 2, Dieselmotoren- und Elektrokurs

(Voraussetzung zur Teilnahme: besuchter Grundkurs 1)

<i>Termine</i>	Kurs 2 vom 18.12.2010	ausgebucht
	Kurs 2 vom 15.01.2011	noch 5 Plätze frei
<i>Kosten</i>	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](mailto:weber.robinson@bluewin.ch)

## UKW-Rheinfunkerkurs des SSK in Basel (UKW-Sprechfunkzeugnis für den Binnenschiffahrtfunk)

Samstag und Sonntag, 22./23. Januar 2011, Prüfung am Montag, 24. Januar 2011, 10 Uhr im Hotel «Schlüssel»

*Ort* Hotel Schlüssel, Schlüsseltgasse 1, 4102 Binningen

*Kurskosten* mit Unterkunft Fr. 580.–

*Inbegriffen* Prüfungsgebühren, zwei Übernachtungen, zwei Mittagessen, zwei Morgenessen (die Nachtessen gehen jeweils auf eigene Kosten)

*Kurskosten* ohne Unterkunft Fr. 380.–

*Inbegriffen* Prüfungsgebühren und zwei Mittagessen

Nichtmitglieder bezahlen einen Bearbeitungszuschlag von Fr. 50.–

Die Lernunterlagen werden etwa einen Monate vor dem Kurs zugestellt.

Anmeldungen und Auskünfte:

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

*Kosten* für Mitglieder Fr. 180.–

*Termin* November bis Februar

für Nichtmitglieder Fr. 240.–

Anmeldungen an:

Urs Saurenmann, Bateau RIA, FR-68210 Wolfersdorf, France, Tel. 0033 642 121 826, [ria@surli.ch](mailto:ria@surli.ch)



# Die grosse Geduld

## Sail 2010

PETER WITTICH *Text/Bild*

Eine einmalige Demonstration von Geduld bot sich uns zum Auftakt der Sail 2010 in Amsterdam. Von zehn Uhr an hätten die ersten Segelschiffe von Ijmuiden her gegen den Hafen von Amsterdam einlaufen sollen.


Es war ein wunderbarer Tag, schon etwas herbstlich kühl. Zehntausende säumten die Ufer, sassen auf Steinen, auf eigenen faltstühlen, in Rollstühlen, oder standen ganz einfach da. Plauderten fröhlich, warteten, Kamera schussbereit.

Wir sassen im Restaurant mit einem Seemannschor, zuerst Kaffee, dann pils en borrel. «Setz dich doch hier in die Sonne» ermunterte eine Mutter ihre junge, etwas ungeduldige Tochter, indem sie ihr einen Stuhl zurechtrückte. Erst um etwa zwei Uhr tauchte dann der erste Grosssegler auf. Applaus toste über das Wasser, tausende von Kameras klickten, vergessen war das Warten.

Im Gefolge kam dann einer nach dem anderen. Zwanzig Grosssegler, viele kleinere. Eine heftige Protestwelle löste die Crew einer privaten

Jacht aus, die nahe am Ufer den Anker warf, ihn dann aber schleunigst wieder einholte und weiter dümpelte.

Dann begab sich die ganze Menschenmenge in das Hafenbecken, wo die Segler verankert wurden. Die Fähren transportierten Besucher pausen- und kostenlos den ganzen Tag über den Ij. Im Hafenbecken gab es nur den Weg der Masse. Riesenschlangen an den Frittenbuden, an den Bierständen.

Später sickerte durch, dass ein Schleusentor der Ijmuiden Zeesluis klemmte. 





# Unvergessliche Hausbootferien!

Individuelle, ganz persönliche und unabhängige Beratung vom grössten Spezialisten in der Schweiz mit zwanzigjähriger Erfahrung. Lassen Sie sich auf unserer Website inspirieren und bestellen Sie unser Prospekt!

[hausboot.ch](http://hausboot.ch)

Für Bootferien in ganz Europa  
Telefon 062 775 43 65

# HABEN SIE IHRE YACHT RICHTIG VERSICHERT?

Für die Wertschaltung in einem Schadensfall 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](mailto:info@murette.com)

## Ihre Vorteile:

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

**MURETTE**  
Yachtversicherungen CCS



Thurgaustrasse 16, CH-3000 Bern 6, Tel. +41 (0)31 357 40 40 [www.murette.com](http://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](mailto:info@yachting-verbano.ch)