

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

1-2012
CHF 8.20 | EUR 6.50
www.ssk-cse.ch

Schleusenschiffer

Ungewöhnliche Fahrt mit einem Charterboot | 4

Der SSK-Klubtörn in Schottland | 10

Neues von der grössten Bootsmesse Frankreichs | 29





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

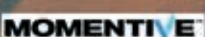
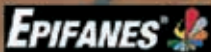
Wim van der Valk Yachten - Schweiz

A: Schachenallee 29
CH-5000 Aarau, Switzerland

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

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

- **Coelan und Epifanes Bootslacke**
- **VC-17 Antifouling, Pinsel, Roller**
- **West System Epoxydharze**
- **Polyesterharze, Gelcoats,**
- **alles was Sie für Ihr Boot brauchen**



suter-kunststoffe ag swiss-composite.ch

CH-3312 Fraubrunnen 031 763 60 60 Fax 031 763 60 61
www.swiss-composite.ch info@swiss-composite.ch

Neues Jahr – neue Gesichter



Liebe Schleusenschifferinnen und Schleusenschiffer

Die Klub-Saison 2011 konnte mit einem Highlight beendet werden: die Generalversammlung am Bodensee wurde von Mitgliedern regelrecht «überschwemmt». Der SSK-Vorstand war natürlich höchst erfreut über das riesige Interesse. Während andere Vereine über Mitgliederschwund klagen, konnten wir im letzten Jahr sogar zulegen.

Neue Gesichter gibt es auch im Vorstand zu melden. Für Mitglieder, die ihre Aufgaben weitergeben wollten, konnten Nachfolger gefunden werden (siehe Seite 39). Dazu gehört auch die Verfasserin dieses Editorials. Ich habe mich spontan auf den Aufruf für die Nachfolge des Redaktors gemeldet und freue mich, mich in einem so faszinierenden Umfeld engagieren zu können. Natürlich bin ich auf Unterstützung angewiesen, denn unsere Klub-Zeitschrift lebt vor allem von Euren Berichten, Bildern und Ideen.

Damit auch der Schleusenschiffer ein neues Gesicht erhält, haben wir den typografischen Gestalter Roman Brändle gebeten, das Layout zu überarbeiten. Wir hoffen, es gefällt Euch. Auf Eure Meinung (an monika.martiny@ssk-cse) sind wir gespannt.

Total motiviert habe ich mich in meine neue Aufgabe gestürzt, denn es sind tolle Beiträge eingegangen: zum Beispiel von Max und Käthi Pichler, die von ihrer Reise mit einem Charterboot erzählen (Titelbild) oder der Bericht über den Klub-Törn 2011 in Schottland. Auch Bewährtes darf nicht fehlen: Urs Gysin erfreut uns wieder mit dem «Echo de l'écluse». Die Programme der Regios und die geplanten Anlässe des SSK für 2012 lassen voller Vorfreude ins neue Jahr blicken.

Schwirbel ahoi


Monika Martiny **Chefredaktion**

Reiseberichte

- 4 Ungewöhnliche Fahrt mit einem Charterboot
- 10 Ferien im Schmalspur-Speise-Schlafwagen

Reportagen

- 16 Eine Wasserstrasse von der Nordsee zum Atlantik
- 20 Das teilbare Motorboot
- 22 Das Laternenfest in Halle
- 24 L'écho de l'écluse: Passages extraordinaires. La deuxième.
- 29 Die grösste Bootsmesse Frankreichs
- 30 New Basel – Rheinhatten – 3Land

Wissenswertes

- 26 Schiffsführerausweise für Schweizer

Kurzmeldungen

- 32 News rund um die Kanäle

Rubriken

- 33 Programminweise des SSK-CSE und der Regios
- 36 Weiterbildungskurse
- 38 Adressen und Infos
- 39 Vorstellung Vorstand

Titelbild

Unser Titelfoto wurde von Max Pichler vom Wasser aus aufgenommen. Die Zitadelle steht in Dinant, auf einem Felsen über der Maas.

Impressum

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, **Redaktion** Monika Martiny, monika.martiny@ssk-cse.ch **Layoutkonzept** Roman Brändle, St.Gallen **Druckvorstufe** prepress@ssk-cse.ch **Inserate** Fredy Weber, fredy.weber@ssk-cse.ch **Abonnemente, Sekretariat, Internet** Roland Häne, Bahnhofstrasse 13, CH-9402 Mörschwil, T 071 278 45 24, roland.haene@ssk-cse.ch, Skype: ssk-cse **Druck** Appenzeller Medienhaus AG, Kasernenstrasse 64, CH-9101 Herisau, T 071 354 64 64, appenzellerdruckerei@appon.ch

Ungewöhnliche Fahrt mit einem Charterboot



Tunnelfahrt nach 4354 m

Der Bericht einer aussergewöhnlichen Fahrt mit einem Charterboot, die den Vermieter überrascht hat und unterwegs für Staunen sorgte. In Cappy haben Max und Käthi Pichler bei Locaboat eine 1106-FB gemietet und damit ab dem 21. Mai 2010 eine vierwöchige Rundreise unternommen. Und das alles fünf Wochen nachdem Käthi einen Fuss gebrochen hatte und immer noch Stöcke brauchte.

Text und Bilder Max und Käthi Pichler

» Normale Chartergäste fahren von Cappy auf der Somme in Richtung Amien. So stellen wir bei der Bootübernahme mit Erstaunen fest, dass niemand, ausser Monsieur Cédric, dem Leiter der Basis, über unsere aussergewöhnliche Fahrt informiert war. Wir übernehmen unsere Le Grignon mit der Zusicherung, dass sie extra für uns umgebaut wurde. Wie sich herausstellte wurde anstatt eines grösseren Tanks nur eine Treibstoffuhr eingebaut. Auch der Inhalt des Wassertanks war nur so, dass wir unterwegs der Suche von Wasserhähnen grosse Priorität einräumen mussten. Das Finden eines schönen Liegeplatzes für die Nacht, nahe bei einem Restaurant, kann in der Vorsaison problematisch sein. Wir bewegen uns auf der Flugroute, der Hauptstrasse für die nach Süden ziehenden Nordländer. Und wie wir erfahren, sind diese organisiert. Per Telefon werden so Plätze zugewiesen, was erklärt, weshalb wir mehr als einmal nach der letzten Schleuse überholt wurden. Geschwindigkeitsbeschränkung? Nie gehört.

Canal du Nord – eine echte Frachterstrecke

Am Sonntag den 23. Mai 2010 fahren wir los. Käthi «muss» sofort steuern um sich an das Boot zu gewöhnen, denn das kann sie auch mit einem Fuss. Die erste Schleuse dient als Bewährung des «Einmann-Prinzips». Mit Hilfe der Schleusenwärterin funktioniert es perfekt. Bei der Einmündung in den Canal du Nord begegnen wir dem ersten Frachter mit Vorspann (= zwei zusammengebundene Frachter von je 38,5 Meter Länge). Langsam tuckern wir hinterher bis zum Hafen von Peronne, denn weiter oben wird, laut Aussage von Cederic, am Pfingstsonntag nicht bedient. Die Capitainerie ist geschlossen, das Stromkabel zu kurz und doch bezahlen wir zwölf Euro. Wie wir dann feststellten, waren die grossen Schleusen trotz Pfingsten in Betrieb, und wir hätten weiter fahren können.

Am Montag schleusen wir mit einem Frachter, da hinter ihm genügend Platz ist. Im 1058 Meter langen Tunnel von Panneterie wird das zu nahe Hinterherfahren zum Verhängnis und wir tanzen auf dem Wasserwirbel, getrieben vom ebenfalls zu dicht nachkommenden Frachter. Nach acht Stunden legen wir dann vor der Schleuse Noyon an. Am Dienstag sehe ich am frühen Morgen einen startbereiten Frachter, mit dem wir bis zur Einfahrt in den Canal latéral à l'Oise et l'Oise einbiegen. So gelangen wir nach kurzer Fahrt in die Aisne.

Aisne – Natur pur

Während den zweieinhalb Tagen auf der Aisne begegnen wir nur wenigen Frachtern. Dafür geniessen wir die schöne Natur des Flusses. An der Schleuse Carandeuu erhalten wir zur Schleusenbedienung ein Funkgerät. Am Dienstag befestigen wir in Vic-sur-Aisne an der schönen Anlegestelle mit gratis Wasser und Strom. Dafür geniessen wir das einfachste, dafür günstige Nachtessen in der untersten Bar, wo sie aus Mitleid mit der humpelnden Käthi extra für uns kochen.

Auf dem Weiterweg besuchen wir die Kathedrale in Vauxrot, ehe wir dann in Vailly-sur-Aisne den Anleger von Frachtern belegt vorfinden. Sie alle wollen um sieben Uhr Kies ausladen. So bleibt uns nur ein Frachter an einer Mauer, weit weg vom Dorf, der am Morgen nicht weg will. Zum Trost lese ich am nächsten Morgen an einer Tafel, dass dies eine antike Badi war. Und so tuckern wir gemütlich bis Berry-au-Bac, wo wir das Funkgerät zurückgeben, denn von nun an werden die Schleusen mit Drehschaltern bedient.

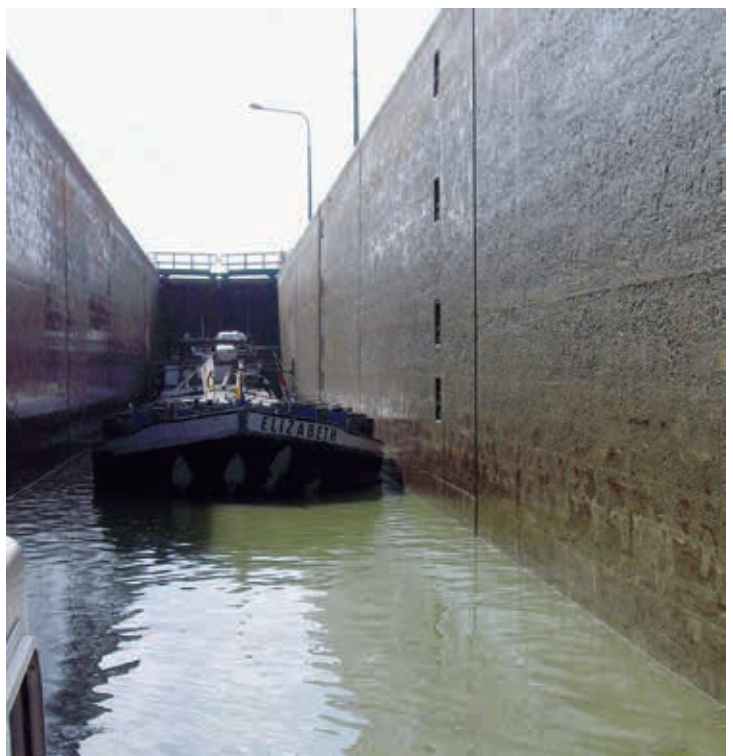
Den Abzweiger nach Reims, lassen wir auf Steuerbord und folgen dem Canal des Ardennes. Dann werden wir von einer holländischen Yacht überholt, die wir vor der ersten Schleuse wieder einholen. Ein Frachter, der beim Absinken mit den Ankern das untere Tor beschädigt hat steckt in der Schleuse. Nachdem wir uns bereits für die Nacht eingerichtet haben, erklärt man uns um 18:00, dass wir jetzt noch schleusen könnten. Da unser Nachtessen mitten in Vorbereitung ist, vereinbaren wir um 08:00 Uhr weiter zu fahren. Wie abgemacht steht die Schleuse auf grün. In Asfeld bewundern wir die schöne Kirche mit dem geigenförmigen Grundriss. Unser Tagesziel, Attigny, erreichen wir nicht, da bei der vorletzten Schleuse nur ein Schieber funktioniert. Einmal mehr heisst es selber kochen und zwar im Dorf Givry PK 21.



Die Einmann-Schleuserei will geübt sein



Die Pénichette Le Grignon erwartet eine interessante Reise



Erster Begeiter auf den Canal du Nord



Hafen von Chesne

In Attigny an der Kontrollschleuse 26 staunt man nicht schlecht, ein Charterboot aus Cappy zu sehen. Dann geht's los in die Schleusentreppe! Es klappt wunderbar. Ich mache den Leiterjob und Käthi bindet unten am Schiff fest, so kann ich von oben das Seil festhalten. Im regen Gegenverkehr schaffen wir die 25 Schleusen in fünf anstatt der angegebenen sieben Stunden. Von den Schleusenwärtern erfahren wir, dass die Schleusentreppe am Montag zwecks Revision für etwa zwei Wochen geschlossen wird. Auch davon wussten wir bis heute nichts. Zwei Tage später, und unser Traum der Rundreise wäre schon hier zu Ende gewesen.

Zum grossen Glück regnet es erst seit der letzten Schleuse. Zurück an Bord, nach verdientem Wirtshausbesuch, platzieren wir Pfannen um das tropfende Dach abzusichern.

Nach ruhigem Sonntagsfrühstück starten wir zur Talfahrt. Vor dem Tunnel St-Aignan mit der Doppelschleuse müssen wir aber lange warten, ehe wir dann schlussendlich in Pont-à-Bar beim Locaboat-Partner «Ardenne Nautisme» anlegen können. Aber Diesel wollen die uns auch nicht verkaufen. So warten wir bis morgen früh auf das Öffnen der offiziellen Tankstelle. Mit dem ruhigen Sonntag feiern wir «eine Woche unterwegs».

Um neun Uhr am Montagmorgen erscheint ein Mann von der Basis, der für uns im Namen von Cédric, fürs Auftanken und fachgerechte Bootskontrolle sor-

gen soll. Auf Grund der 94 Liter getanktem Diesel, wird klar, dass der Tank nicht doppelt so gross sein kann, und dass wir nur zwei anstatt der angegebenen vier bis fünf Liter pro Stunde verbrauchen. Der Schraubenwellenlagerbock (welch ein Wort) ist locker und wird nachgezogen aber sonst ist das Boot top. Ja und da ist noch die Bilgenpumpe, die mal läuft und dann wieder nicht. Man müsste nur den Schalter auf Automat stellen. Alles klar? Ja. Nun können wir weiter und fahren in die Meuse (Maas) ein.

Die Meuse, ein wunderbares Flussgebiet

Während der Weiterfahrt auf der Meuse, legen wir in Charleville-Mezieres für einen kurzen Ausflug in die Stadt an. Dann weiter zu Tal. Höhenzüge, mal rechts mal links, säumen den Fluss. Wir passieren Joingni-sur-Meuse und Braux bis zum Tagesziel Château Regnault, wo es eine Anlegestelle mit einer einzigen «Parklücke» von 12,5 Metern gibt. Schön wars, nur das Wetter schlecht. Und so soll es noch drei Tage bleiben.

Dienstag der 1. Juni und wir fahren weiter zu Tal. Vor der Schleuse 46 schliesst ein Boot auf und wir fahren gemeinsam bis zum Kai in Revin. Beim Anlegen sieht die Frau vom anderen Boot unseren Schleusenschifferwimpel. «Was, Schweizer?» «Ja». Ich stelle mich vor, da sagt die Frau: «Mein Mann ist Berner, woher kommt denn ihr?» «Aus Liestal.» «Da sind wir vor zwei Tagen durchgefahren.» Sowas! Er stellt sich vor: «Weber.» Sein

*Alles in allem 234 Schleusen
und 856 km und 150 Motoren-
stunden.*

Grossvater hiess Willi Weber aus Liestal. Das Paar lebt in Kanada und kommt für zwei mal sechs Wochen nach Europa zum Bootfahren mit dem eigenen Boot.

Mit den neuen Bekannten fahren wir am Mittwoch bei schönstem Wetter und kurzen Schleusenzeiten von Revin bis Givet. Weil der Port Plaisance besetzt ist, legen wir an der Kaimauer ohne Service an. Ein Nachbar hat offensichtlich keine Freude an uns, denn er untersucht seinen Bug provozierend nach allfällig von uns verursachten Schäden. Wir haben ihn aber gar nicht berührt, und die rostigen Schlieren können nicht von uns sein! Wir hätten ja woanders parken können, meint er noch süffisant. Nach einfachem Nachtessen im Restaurant beenden wir den Tag mit Träumen bei Armangac auf dem Oberdeck.

Grenzüberquerung

Unterhalb Givet sind die grossen Hafenbecken, Endstation der 110 Meter Frachter von Belgien. Beim Vorbeifahren sehen wir einen grossen Kahn, der eben mit Schrott beladen wird. An der letzten Schleuse Frankreichs «Les 4 Cheminées» geben wir unser Funkgerät zurück, obwohl der Schleusenwärter meinte, wir kämen sowieso wieder zurück. (Wie recht er behalten sollte). Dann die erste Belgische Schleuse, die Stunde der Wahrheit naht, Käthi ist schon längere Zeit nervig, weil sie sich nicht vorstellen kann, was da an der Grenze wohl alles verlangt werden könnte. Ich muss ledig-

lich den Bootsausweis vorlegen und unsere Route in Belgien beschreiben. Dann bekomme ich einen Ausdruck mit Schiffsnamen und Fahrweg bis Namur, obwohl ich auch die Sambre angegeben habe. Im touristischen Dinant legen wir für einen kurzen Landgang am langen Kai an. Bei der nächsten Schleuse öffnen sich die Tore nach etwas Warten. Das Licht bleibt rot, langsam fahre ich weiter, bis Käthi Alarm schlägt, denn von hinten nähert sich der uns bekannte

Schrottfrachter. Ich verziehe mich sofort. Hinter dem Frachter dürfen wir dann auch einfahren. Wir folgen ihm, bis wir bei Yvoir an der Insel an einem wunderbaren Platz befestigen. Auf der Rückseite der Insel finde ich eine Capitainerie, wo ich abmache, morgen früh Wasser zu Tanken. Wir geniessen den schönen Abend zusammen mit einem Schwarm Schwimmgänsen und kochen «daheim», wie Käthi dem so sagt.

Als wir dann am Morgen das versprochene Wasser tanken wollen, ist der Capitain nicht anwesend. Mit guten Worten, einer Tafel Schokolade und einem Euro lässt sich das mit freundlichen Bauarbeitern regeln.

In Namur münden wir in die Sambre ein und legen mitten im Zentrum an. Nach kurzem Aufenthalt fahren wir weiter zu Berg bis Floreffe und legen an einer hohen aber geraden Mauer an.

Bei der Schleuse Auvélais werden wir freundlich aber bestimmt ausgefragt, und ich muss meinen belgischen «Passierschein» vorweisen. Der Beleg führt nur

Vier Männer versuchen verzweifelt den motorlosen Kahn festzumachen.



Rössliritti

bis Namur, weshalb wir auf der Sambre plötzlich «Wilde» sind. Der Offizier will nun wissen wohin wir wollen. «Auf der Sambre unsere Rundreise durch Frankreich abschliessen». Er aber klärt uns auf, dass dies eben nicht möglich sei und ruft wegen meines Unglaubens extra bei der VNF an.

Ende in Charleroi

Die schlimme Tatsache ist, dass der Pont d'Eau bei Vadencourt schon seit 2006 kaputt ist. Ein neuer Ausweis mit dem ganzen belgischen Wasserweg wird ausgefüllt! Wir kehren um und telefonieren unserer Basis in Cappy, die uns dann zum Glück bestätigt, dass die Schleusentreppe von Chesne bis Attigny wieder offen ist. Zum Glück, denn sonst wären wir gefangen gewesen. An der Kontrollschleuse Auvelais bekomme ich ein



Lichtspiel

neues Papier. Das Gespräch mit dem Offizier dauert etwas länger, und so bitte ich ihn, bei der nächsten Schleuse anzurufen, damit wir nach sieben Uhr noch durchkommen können. Die Schleuse ist dann tatsächlich nach sieben für uns noch in Betrieb, und hat schon grün. Aber oh Schreck, da liegt ein Tanker an unserer Mauer in Floreffe, und eine andere Anlegemöglichkeit gibt es nicht um zu unserer Beiz zu kommen. So müssen wir weiter bis vor die nächste Schleuse, wo wir endlich anbinden können.

Meuse zum Zweiten

Zügig geht's zurück nach Namur und weiter auf der wunderbaren Meuse zu Berg bis Dinant, wo wir bei der Tourist-Info anlegen. Wir dürfen nicht mehr trödeln, sondern fahren jetzt mit geplanten Tagesetappen. In Givet fassen wir wieder das Funkgerät. In Haybes finden wir eine schöne neue Anlage mit Strom und Wasser bei der Käthi problemlos aus- und einsteigen kann und dazu haben wir unser Tagesziel überschritten.

Am nächsten Tag spinnt die zweite Schleuse. Der VNF-Mann kommt und schleust uns manuell. Beim Ausfahren will mich das Tor «schnappen», ich rette uns

mit Vollgas, während der Schleusenwärter zum Schalter springt. Das gehört auch zum «Schifflichfahren». Dann schleusen wir gemeinsam mit einem Holländer weiter bis zur Monthermé-Deville. Der überholt uns und schnappt uns in Bogny den letzten freien Platz weg. Also weiter suchen, bis wir bei Joigny-sur-Meuse an einer Holzrampe festbinden können. Vom Metzger gibt's zum Trost zwei saftige Steaks zum Znacht, denn es war ein langer Tag mit neun Schleusen und 44 km.

In der Schleuse Montcy will ich die 3,40 Meter Leiter hoch klettern, doch der Schleusenwärter ruft aus dem Fenster: «An der Leiter anbinden!» Endlich legen wir an der Basis in Pont à Bar an, niemand ist mehr da. Aber sie haben uns zum Tanken erwartet. So tanken wir 138 Liter Diesel, bei leerer Tankanzeige und einem Volumen von 220 Liter.

Wir sind wieder auf dem Canal des Ardennes und stehen vor der ersten Einstiegschleuse zur Treppe schon im vierten Rang. Zähflüssiger als beim Aufstieg, schleusen wir zusammen mit einem Schweizerpaar, etwas kompliziert. Da spinnt auch noch eine Schleuse, das Tor geht nicht auf, und schon ist der Zyklus gestört. In Attigny ist am guten Kai wieder alles besetzt, bis auf eine Aussteigecke am Ende des Kais. Es gibt einfach weniger Anlegeplätze als Schiffe. Sie legen gratis an, nehmen gratis Wasser und Strom, essen an Bord und kaufen nur frisches Brot und eine Portion Pommes zum Mitnehmen. Wir waren die einzigen «Schiffer» im einzigen Restaurant. Das Nachtessen war Spitze!

Canal de l'Oise à l'Aisne

Totale Ruhe und die Sonne scheint am Sonntagmorgen. Nebel steigt aus dem Wasser, wir sind alleine. Berry-au-Bac, Gerät fassen, dann 20 km ohne Schleuse bis zur Abzweigung in den Canal de l'Oise a l'Aisne. Weiter zu Berg, durch den Scheiteltunnel, bis wir bei der ersten Talschleuse das perfekte Chaos erleben. Nach dem Prospekt sollen wir blau, nach der Tafel auf dem Gerät aber grün drücken. So legen wir oberhalb der Schleuse im Schleusenbereich an und warten auf den Schleusenwärter, der sich ebenfalls über den Fehler im Prospekt aufregt. Ich rekognosziere Beiz und Wege. Das Essen war sehr gut, natürlich waren wir wieder fast alleine.

Am Montag fahren wir gemächlich bis Guny nach Schleuse Nr.2, wo wir eine schöne Anlegestelle mit Picknickplatz finden. Wir haben kein einziges Sportboot, dafür drei Frachter angetroffen, die sehr diszipliniert fahren. In Pont l'Eveque am Canal latéral à l'Oise getrauen wir uns wegen dem starken Wind nicht in den Hafen, weil dieser besetzt aussieht. Da ich bei diesem Wind kaum rückwärts wieder hinaus fahren könnte, legen wir am Kai ausserhalb des Hafens an. Nach einem wohlverdienten Bier in der Hafenbar sehen wir einen Frachter, der auf unser Boot zugleitet. Vier Männer versuchen verzweifelt den motorlosen Kahn festzumachen. In letzter Sekunde stossen zwei Männer den Bug knapp an unserem Heck vorbei. Beinahe hätte unsere Reise ohne unser dazutun hier geendet. Bis zum Abend ist der Kai ganz besetzt.



Tanken in Pont à Bar

Canal du Nord in Richtung Nord

Wir starten direkt zur Schleuse Nr. 19 in den Canal du Nord. Da taucht hinter uns auch gleich ein «kurzer» Frachter auf, mit dem wir bis Peronne verbleiben. Dann biegen wir ein in die Somme und nach der Schleuse Sormont 7 melden wir uns beim Schleusendienst. Die Zentralstelle glaubt nicht, dass wir vor Feierabend um 18:00 bis Cappy kommen, so finden wir in Feuillères einen guten Liegeplatz. Von dort melde ich mich bei Cederic, der hörbar erleichtert war, dass wir wieder in nächster Nähe sind, und morgen in der Basis ankommen werden. Noch zwei Brücken am Donnerstagmorgen, wobei wir bei der letzten im starken Wind und mit unnötigen Verzögerungen gerade noch durch kommen, legen wir in Cappy an.

Wie konnte der grosse Fehler mit der Pont d'Eau geschehen? Aber eben, Im Fahrplan der VNF 2010 sind nach wie vor die Durchschleusungszeiten beim Pont d'Eau aufgeführt, obwohl dieser schon 2006 gebrochen ist und gesperrt wurde. Cédric hat sich aber nur auf diesen Fahrplan verlassen und nicht weiter nachgefragt. Ein Telefonanruf zu seinen Kollegen auf der Basis in Pont à Bar hätte genügt, denn diese wussten das, so wie

von der Revisionssperre an der Schleusentreppe. Wir tanken Wasser und fahren noch bis Corbie zur schönen Anlegestelle der Schleusengesellschaft. Nur wie man zum Jeton für Wasser und Strom kommt bleibt ein Rätsel.

Freitag der 18. Juni ist der letzte Fahrtag. Nach ruhiger Nacht tuckern wir gemütlich zurück nach Cappy, so wie man sich das «Schifflifahren» vorstellt. Ralf begrüsst uns und nimmt die Mängelliste zur Kenntnis. Die Feststellung meinerseits, dass für die Basis von Cappy die Welt bei Peronne aufhört, wird voll bestätigt. Es kommt alle zehn Jahre höchstens einmal vor, dass Spinner wie wir (meine Aussage) über Peronne hinausfahren, und dann erst noch für vier Wochen. «



Max und Käthi Pichler

Ferien im Schmalspur-Speise-Schlafwagen

Man schrieb das Jahr 50 v. Chr. Ganz Gallien war von den Römern besetzt. Ganz Gallien? Nein! Ein kleines Dorf mit unbeugsamen Kriegeren leistete dem Eindringling erbittert Widerstand – so erbittert, dass uns Asterix und Obelix noch heute ein Begriff sind. Wie es diesen beiden wackeren Kriegeren bei den Briten ergangen ist, das wissen wir, was aber hätte sie wohl erwartet, wenn sie es bis nach Schottland geschafft hätten?

Text und Bilder Res Diem

In Edinburgh, im Haus der Whisky Association an der Royal Mile, sieht man die weltgrößte Sammlung von Whiskys aller Arten.
Bild: Peter Wittich





» Seit unserem Schottland-Törn können wir uns dies lebhaft vorstellen! Als erstes wird man mit einem herzhaften «Hi Jimmy» begrüßt und gefragt, ob einer englisch spreche. Selbstverständlich spricht einer englisch, nur hat leider keiner die Frage verstanden, weil sie eben auf schottisch gestellt wurde. Und während man noch darüber sinniert, was dieser unverständliche Buchstabenalat wohl hätte bedeuten können, wird man bereits vom Strassenverkehr auf dem linken Fuss erwischt, denn hierzulande wird man von der falschen Seite her überfahren. Würde Shakespeare heute leben, hiesse es wohl nicht mehr «Sein oder Nichtsein, das ist hier die Frage», sondern viel eher «links oder rechts, das ist hier die Frage!» — was im Strassenverkehr dann sinnigerweise aber wieder aufs Gleiche hinausläuft.

Wir wagten uns in ein Restaurant. Wie lautete der unverständliche Menuvorschlag des Wirtes doch gleich? Fish and sheep? Fish ganz cheap? Fisch im Jeep? Wir bestellten Chicken — sicher ist sicher! Die Missverständnisse hatten schon am Flughafen von Edinburgh begonnen. Wir stiegen von der falschen Seite her vorne in den Reiseocar ein, fanden dann aber zu unserem Erstaunen die mittlere Ausgangstür auf der gewohnten rechten Sei-

Wir fanden uns damit ab, auf der falschen Seite der Strasse zu fahren und die Kreisel verkehrt zu umrunden.

te. Als jedoch einer beim Zwischenhalt auf die Idee kam, diese Tür auch zu benutzen, ertönte natürlich ein Alarmsignal, sofort gefolgt von einem harschen Verbot des Fahrers. Viel zu gefährlich! Die Tür ist nicht für die Benutzung gedacht, sie geht direkt auf die Mittellinie der Strasse. Fremde Länder, fremde Sitten!

Wir froren im Reiseocar, einer verlangte nach Heizung, 23° bitte, wenn es sich richten lässt. Aber natürlich lässt sich solches in einem modernen Reiseocar richten, nur verstanden wir nicht, weshalb es trotzdem immer kälter wurde. Kurz bevor sich an den Scheiben die ersten Eisblumen bildeten, wurde dieses Missverständnis geklärt. Wir sprachen von 23° Celsius, der Fahrer hatte 23° Fahrenheit oder Réaumur oder was auch immer verstanden.

Wir fanden uns damit ab, auf der falschen Seite der Strasse zu fahren und die Kreisel verkehrt zu umrunden, als es dann auf der Bootsbasis aber hiess, auf den schottischen Kanälen herrsche *Rechtsverkehr*, da dämmerte auch uns, was Asterix und Obelix schon vor über zweitausend Jahren herausgefunden hätten: Die spinnen, die Schotten!







Wir wurden aufgefordert, die uns zugewiesenen schwimmenden englischen Zahnstocher zu entern. Was soll zuerst durch die Eingangstür? Mann oder Gepäck? Wer nicht schon von Natur aus mit einem Röhrenblick bedient war, erhielt diesen als Eintrittsgeschenk und wer in einem Schmalspur-Eisenbahnwagen Platzangst bekommt, fühlt sich auch hier nicht wohl. Trautes Heim, Glück allein! My home is my castle! Der Mann im Manpower-Logo mit seinen vier Armen und Beinen im Kreis hätte sich hier wie zuhause gefühlt, er hätte jeden Punkt im Querschnitt ohne Mühe aus dem Stand heraus erreicht.

Wir machten uns zwischen den beiden englischen Ledersesseln dünn, gingen der Wand entlang an der erstaunlich grossen Dinette vorbei, wunderten uns über die geräumige und praktische Küche und fanden ein Bad vor, wie wir es bisher noch kaum je auf einem Boot gesehen hatten.

Genügend Platz, eine Duschkabine mit Glaswand und ein elektrisches WC. Dann aber war es vorbei mit der Herrlichkeit. Das Doppelbett, an die Wand gedrückt, erschien unseren Mitreisenden etwas gar schmal zu sein. Wir gingen weiter und fanden die zwei Einzelbetten! Über deren Breite schweigt des Sängers Höflichkeit. Unser Freund, trotz eines ganz frischen Bandscheibenvorfalles mit auf dem Boot, hätte wohl schon zu Schulzeiten kaum genug Platz auf diesem Bett gefunden. Seine Ehe liebste hingegen, die seit drei Nächten wusste, wie sich ihr leidender Gatte nachts wälzte, weigerte sich, im Doppelbett zu schlafen. So forderte das Einzelbett bereits in der ersten Nacht das erste Opfer. Unserem Freund missglückte eine seiner vielen gequälten Drehungen und er fand sich auf dem Boden wieder. Dem Vernehmen nach waren wir nicht die einzige Besatzung mit nächtlichen Platzproblemen. Unser lieber Mitreisende H.M. aus F. erwog, sein Nachtlager auf dem Dach des Narrow Boates aufzuschlagen, konnte sein Problem dann aber mit einer innenarchitektonischen Meisterleistung anderweitig lösen.

Aber auch auf der Fahrt hatten diese 18 m langen Boote ihre Tücken. Wer nach alter Gewohnheit so eben mal schnell auf dem Kanal wenden wollte, weil er sich bei der Verzweigung verfahren hatte, fand sich zwischen zwei Ufern eingeklemmt wieder – hämisch beobachtet von vierzig lieben Freunden auf zehn weiteren Booten. Und weil Kanalfahrer von Natur aus überdurchschnittlich hilfsbereit sind, fehlte es nicht an ermunternden Ratschlägen, wie der Havarist die Lage zu seinem Vorteil verändern könnte.

Wir wurden aufgefordert, die uns zugewiesenen schwimmenden englischen Zahnstocher zu entern.

Wir starteten in Falkirk, unterhalb des spektakulären Wheels, fuhren zuerst über den Forth and Clyde Canal nach Glasgow, kehrten dann nach Falkirk zurück, liessen uns vom Wheel in höhere Sphären tragen und folgten dem Union Canal bis nach Linlithgow, dem Geburtsort des englischen Königshauses. Wir kamen zu Brücken und Schleusen und wurden immer königlich bedient. Drei bis sechs Wärter standen an jeder Brücke oder Schleuse und teilten sich brüderlich die Arbeit. Wer jetzt aber denkt, das sei übertrieben, der lasse sich eines Besseren belehren. Es begab sich nämlich, dass zwei Boote nach der Talschleusung nicht aus der Schleusenkammer ausfahren konnten, weil sich die unteren Schleusentore nicht mehr öffnen liessen. Die Wassermengen, die über die oberen Tore in die Schleuse hineinflossen, waren grösser als die Wassermengen,

die durch die unteren Schieber wieder abfliessen konnten. So blieb der Wasserstand in der Schleuse immer etwas höher als darunter und die vereinigte Kraft der Schottenröcke reichte nicht

aus, um die unteren Tore auch nur einen Millimeter zu bewegen. Schliesslich erbarmten wir uns und boten unsere Hilfe an. Weil dies nichts kostete und die Gewerkschaft auch keine Bedrohung der Arbeitsplätze witterte, gewährte man uns gnädig Zugang zum Schleusentor. Zu siebt stiessen, drückten, stöhnten und ächzten wir, aber schliesslich zeigten wir den Wassermassen den Meister.

Paradoxerweise ist es ja gerade das Wasser, das auf den von Wasser umgebenen Booten oft am meisten Sorge bereitet. Zweihundertfünfzig Liter fasse der Frischwassertank, hiess es. Bunker Gelegenheiten seien leider nicht überall zu finden, hiess es weiter, und wo sie vorhanden seien, dauere es oftmals länger, bis das kärgliche Rinnsal den leeren Tank gefüllt habe. Aha! Keiner sagte etwas, denn jeder war still für sich selbst dabei, einen taktischen Schlachtplan zu entwerfen. Elf Boote mal eine kleine Ewigkeit zur Tankfüllung am einzigen Wasserhahn – die Woche ist um, bevor der letzte zu seinem Glück kommt! Und wie wir von den grossen Feldherren gelernt hatten, sprach natürlich keiner aus, was ihm gerade so durch den Kopf ging: Zuerst am nächsten Liegeplatz sein, den Wasserschlauch schon bei der Anfahrt im Anschlag halten und dann mit einem kühnen Hecht an Land und anzapfen, derweil die Restbesatzung noch mit den Leinen beschäftigt ist.



Aber eben – antizyklisches Verhalten hilft nur solange, wie sich nicht alle anderen auch antizyklisch verhalten.

Wir übten uns im Päcklein schnüren. Fünf dieser zwei Meter breiten Boote nebeneinander war das höchste der Gefühle. Wir genossen es ausgiebig, einmal vor einer Schleuse oder Brücke, dann wieder im Hafen von Glasgow oder vor dem ehrenwerten Restaurant «The Stables», dem wir mit vereinten Kräften zu einem Traumumsatz verhalfen. Aber auch das Verhalten bei der Päckleinbildung hat eine taktische Komponente, wie wir leider zu spät merkten. Wenn man voraussichtlich der Erste sein wird, der sich nach der Zeche in seine Gemächer zurückzieht, sollte man tunlichst der Letzte sein, der anlegt. Wir waren hingegen am späten Nachmittag gar noch stolz darauf gewesen, dass wir am Steg die Pole-Position errungen hatten. Mit einem einzigen Schritt waren wir auf dem Rückweg vom Restaurant auf unserem Boot und gleich darauf in den Federn. Dann aber folgte anstelle der gewünschten Nachtruhe der Eiertanz unserer Nachbarn über die Boote und wir bekamen die ganze Ladung ungefiltert mit. Zwei Meter Breite und drei Meter Gesamthöhe – man berechne den Neigungswinkel, wenn Nachbar H.M. aus F. den Fuss auf unser Boot setzt!

Der Anblick des Falkirk Wheel war schon bei Tag spektakulär, erst recht aber nachts mit Beleuchtung und Spiegelung im Hafenbecken davor. Die Einfahrt in die untere Wanne am nächsten Morgen, zu dritt nebeneinander, die langsame Drehung gegen oben und schliesslich die Ausfahrt waren ein Erlebnis, das nur noch von der Rückfahrt tags darauf übertroffen wurde.

In Linlithgow, am zweiten Wendepunkt unseres Törns, wandelten wir auf den Spuren des englischen Königshauses. Wie es damit bestellt ist, wurde uns unmissverständlich klar gemacht. Auf der einen Seite des Hügels, mit Ausblick über den schönen See, steht das gigantische Castle – leider nur noch eine leere Hülle ohne Dach und Inhalt, also quasi nur noch Schein statt Sein. Auf der anderen Seite des Hügels geht es naturgemäss ebenfalls bergab – das Schicksal eines jeden, der

den Höhepunkt erreicht hat. Eine alte Mauer säumt die Strasse, blaue Tafeln erinnern an die Namen aller Königinnen und Könige seit Queen Mary of Scots, verstorben im Jahr 1487. Sinnigerweise ist die aktuelle Queen schon ziemlich weit unten im Dorf zu finden, dort wo Krethi und Plethi haust. Wenn das nicht zu denken gibt!

Auf dem Rückweg nach Falkirk kamen wir aus dem kurzen Tunnel heraus, fuhren über die lange Kanalbrücke gegen die obere Wanne des Wheels und ins Nichts hinaus. Kurz vor dem Abgrund machten wir die Leinen fest und überwandem tapfer die Höhenangst beim schauerlich-schönen Ausblick in die Tiefe. 2001 ist das Wheel gebaut worden, seither konkurrenziert das verschlafene Dorf Falkirk das alte italienische Pisa.

Jede Ferienwoche geht einmal zu Ende und wir staunten, welche Gepäckmengen wir aus den schmalen Booten hinaus auf den Steg schleppten. Fast kamen wir dabei ins Schwitzen, denn rechtzeitig zum Schluss der Woche wurde es

allmählich warm, nachdem wir bei 11° – Celsius, um alle Missverständnisse zu vermeiden! – gestartet waren. Wir liessen uns nach Edinburgh fahren, quartierten uns wie gewöhnliche Touristen im Hotel ein und machten uns dann über die Stadt her. Weil wir Boat-People sind, besuchten wir natürlich die ehemalige königliche Yacht «Britannia», die seit 1997 im Hafen von Edinburgh liegt. Und siehe da: auch dort beschlich uns das gleiche Gefühl wie in Linlithgow: für ein paar Pfund Bares kann mittlerweile jeder Dahergelaufene aus des Königs Töpfchen naschen – really shocking, isn't it? «



The Stables



Res Diem

Ein grosses «Thank you» an Peter Wittich

Eine Wasserstrasse von der Nordsee zum Atlantik

1777 wurde der Forth and Clyde Kanal zwischen Glasgow und dem Firth of Forth, westlich von Edinburgh fertiggestellt. Damit waren die Industriegebiete rund um Glasgow mit Europa über die Nordsee verbunden.

1790 folgte der Anschluss an den Atlantik mit der Vervollständigung des Kanals von Glasgow bis zum River Clyde bei Bowering. Damit war eine direkte Verbindung der zwei wichtigen Meere ohne die gefährliche Passage um die Nordspitze Schottlands entstanden. Insgesamt führten 38 Schleusen, mit Scheitelpunkt bei Falkirk, über die Schottischen Lowlands.



Glasgow, Bürogebäude der alten Canal Company im georgischen Baustil. Heute Basis der British Waterways Scotland

1822 entstand dann mit dem 51 Kilometer langen Union Canal die Verbindung zwischen Glasgow und Edinburgh. Bei Falkirk musste mit einer Schleusentreppe von elf Schleusen ein Höhenunterschied von 34 Meter überwunden werden. Der Union Kanal wurde auf geniale Art und Weise entlang der Höhenkurve von 240 Fuss (73.1m) über Meer gebaut. Die vertikale Genauigkeit von einem Zoll (25mm) von Edinburgh bis zum Eingang zur

Schleusentreppe gilt als erstaunliche Leistung der Vermessungskunde. Aquädukte überqueren die Flusstäler des Almond, Avon (mit den 250m der zweitlängste im Vereinigten Königreich) und Leith. Mit einem Tunnel bei Falkirk umfährt man die Ländereien des Callender House. Schnellboote, gezogen von trabenden Pferden, transportierten Post und Passagiere von einer Stadt zur anderen. Um Zeit zu sparen, wechselten sie in Falkirk die Boote.



Alte Drehbrücke am Eingang zum Port Dundas in Glasgow



Klappbrücke. Im Hintergrund das (noch) offene Gelände des Port Dundas, nahe beim Stadtzentrum von Glasgow

Der Union Kanal diente aber hauptsächlich dazu, Kohle von den Bergwerken nach Edinburgh zu transportieren, ehe dann die Eisenbahn diesen Dienst übernahm.

Das Ende des Kanals

1963 wurde der Forth & Clyde Kanal beim Bau der Autostrasse A80 durchbrochen, um £ 16 000 beim Strassenbau zu sparen. Kurz darauf erlitt der Union Canal dasselbe Schicksal beim Bau der M8, westlich von Edinburgh. Beide Kanäle zerfielen und wurden zu verschlammten Kloaken. Die meisten Schleusen gingen kaputt oder wurden aufgefüllt. Die Schleusentreppe zwischen den Kanälen bei Falkirk wurde bereits 1933 aufgegeben und liegt nun begraben unter den Strassen von Falkirk.

Der Millenium Link

1994 entstand in der Wiege des British Waterways der Plan, die Kanäle als Millenium Link zu restaurieren und ein Hebewerk zur Überwindung der 34m Höhenunterschied zu bauen.

Aus einer grossen Zahl von teils wilden Ideen wurde dann das offene Rad zur Überwindung der Höhendifferenz bei Falkirk weiter entwickelt und gebaut. Die Grundform waren die zweischneidige keltische Axt und das Propellersymbol in Erinnerung an Glasgow's Schiffbau Ära. Das Hebewerk überwindet 25 Meter, für den Rest wurde eine Doppelschleuse erstellt.

Die zwei 50 Tonnen schweren Becken mit je 250 Tonnen Wasser

sind so perfekt balanciert, dass eine halbe Drehung nur 1,5 kWh Elektrizität, also ein paar Cents an Energie verbraucht. Durch grosse Zahnräder werden die Becken immer in horizontaler Lage gehalten. Eine halbe Umdrehung dauert fünf Minuten, mit Ein- und Ausfahrt fünfzehn.

British Waterways betreibt Ausflugboote, die Passagiere mit kurzen Fahrten in die Höhe schleusen. Dann geht die Fahrt über den 104 Meter langen Aquädukt, durch den 168 Meter langen Tunnel unter dem Römischen Antonius Wall bis zu einem Wendebecken und wieder zurück in die Base.

Ausser dem Hebewerk mussten entlang der beiden Kanäle 32 Hindernisse aus dem Weg geräumt werden. Schleusen und Brücken wurden umgelegt oder neu gebaut, da die ursprünglichen Orte verbaut wurden. Andere wurden renoviert und modernisiert.

In Linlithgow am Union Canal standen grosse Pferdeställe, aus denen nun das Union Canal Centre entstanden ist. Dort wurde unsere Flotte von der Linlithgow Union Canal Society grosszügig empfangen, obwohl die Saison schon vorbei war.

Weitere Pläne

Der Forth & Clyde Kanal endete ursprünglich im Port Dundas, nahe dem Stadtzentrum von Glasgow. Am Eingang steht das vorbildlich renoviert zweistöckige Bürogebäude der Canal Company im georgischen Baustil. Dort genossen die elf Boote der SSK Flotte British

Ein paar interessante Daten aus der langen Fact-Liste des Falkirk Wheel:

Für jede Reise durch die 11 Schleusen der Treppe wurden bis zu 3 500 Tonnen Wasser verbraucht. Das Wheel verbraucht kein Wasser und die Reise dauert nur 15 Minuten.

Beim Bau des Wheels mussten 15 000 Schrauben durch 45 000 Löcher gefügt werden. Das heraus gestanzte / gebohrte Abfallmaterial hat ein Gewicht von sieben Tonnen.

Waterway Gastfreundschaft und Sicherheit für eine Nacht.

Durch eine alte Klappbrücke gelangt man weiter zur Spiers Wharf, geprägt durch ein langes Industriegebäude mit Geschäftshäusern, einer Mühle und einer Brennerei, die in ein modernes Apartment Haus mit mondänen Cityflats umgebaut wurde. Ein langer Steg für Boote wurde neu gebaut. Die Weiterfahrt zum eigentlichen Port Dundas ist nur über zwei drei Meter hohe Schleusen möglich, die unter einer Strasse hindurch führen, mit deren Bau der alte Kanal durchtrennt wurde. Zeichen, dass sie je benutzt werden fehlen, denn im Port Dundas gibt's zurzeit nichts ausser ein paar Industrieruinen, eine rostige Drehbrücke, Kranbasen, Schienen, Bolter und ein altes Schiff auf dem Trocken. Es scheint Ideen für einen weiteren Ausbau zu geben, aber feste Pläne wohl wegen fehlender Mittel nicht.

Text und Bilder Peter Wittich



Mehrere einfache Schleusentore wurden eingebaut, um das ganze Auslaufen des Kanals bei Bombenschäden zu verhindern



Speirs Wharf. Die alten Industriegebäude wurden in Apartment Blocks (City flats) umgebaut

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



Brompton
Falvelo



DIVERSO

6372 Ennetmoos, Fon 041 610 71 26

Wir stellen aus am Suisse Caravan Salon Bern

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



Marina de Corre - Ihr Privathafen

in freundlicher Atmosphäre

Auf Ihre Yacht wartet ein Platz.
Mieten oder Kaufen, beides ist möglich.
www.fluvialoisirs.com

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

Holländische Motor Yacht Stahl 11,90 m – 1999

DRINGEND – muss gesehen werden, wie neu



Sehr gut ausgestattet, helles Holz, 11,90m x 3,85m x 1,05m, Motor IVECO AIFO 145CV, 6kw Generator. Bugstrahlruder mit Batt. 100 Ah., Klimaanlage, Heizung Webasto 5000, Ladegerät/Wechselrichter Mastervolt 2000W, Batterien AGM 3x 214 Ah., Kartenplotter Std. Horizon, TV mit CD, Décodeur, Radio Kassetten, CD-Wechsler, VHF Shipmate. Log / Echolot.

Heckkabine: Bett 1,55 x 2,00m, Sanimarin elekt. WC, sep. Dusche Vorne: Elektrisches WC, Waschmaschine/Trockner AEG 5kg. Küche: Vitroceram 4 Platten, leistungsstarke Dunstabzugshaube und reversibel. Essecke verwandelbar in Bett. Kühlschrank Waeco 110 l Salon: TV mit DVD-Player, Decoder, Radio-Cassette, CD-Player Fäkalientank

Durchgeführte Arbeiten 2008–2010 für EUR 60000.–
(Batterielader gewechselt, Bugstrahl, Welle und Dichtung, WC, Bimini, Kühlschrank)

Expertise 2008. Unterwasseranstrich 2010. Französische Flagge. Mehrwertsteuer bezahlt. Zu besichtigen in Corre, Franche-Comté

Preis EUR 159000.–

Tel. 0041(0)79 243 79 05 oder 0033(0)625 632 641
jacques193800@hotmail.com



Stahljacht Smelne 1200 DL

Baujahr 1988/89, Länge 12 m, Breite 3,60 m, 2 Volvo Penta 147 PS Diesel, Bugschraube, elektrische Ankerwinde, 2 Steuerstände, Teakdeck, Solaranlage, UKW, Toilette, separate Dusche, Heisswasser, Heizung, Rumpf-Verlängerung mit Stauraum und Fäkalientank, voll ausgerüstet. Liegeplatz Kehl kann übernommen werden.

VP CHF 119 000.–. Telefon 044/865 80 01



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



Das teilbare Motorboot

Auf meiner Fahrt über die Saale nach Halle hatte ich am 28. August 2011 eine Begegnung der besonderen Art. Bootsfahrer von der Saalegegend machten mich auf einen jungen Mann aufmerksam, der ein teilbares Motorboot konstruiert habe. Eigentlich wollte ich dieser Sache keine Beachtung schenken und die Geschichte als Seemannsgarn für unbedarfte Schweizer abtun.



Der Konstrukteur und sein Motor



Schaltung

Die Leute liessen jedoch nicht locker und versprachen, mir Tüftler und Kuriosität vorzuführen. Ich hatte schon andere Dinge, wie z. B. das Laternenfest, im Sinn, als neben meinem Schiff ein blaues, bescheidenes Motorboot anlegte und ein freundlicher junger Mann erklärte, er sei jetzt eben dieser Konstrukteur des zusammensetzbaren Motorbootes. Dieses Boot habe jetzt eben bei mir angelegt.

Christian Brusis heisst der junge Optimist. Er ist 37 Jahre alt und lebt in Salzatal an der Saale, wo er auch über einen Bootschuppen verfügt. «Das Problem bei dem Schuppen ist, dass er zwar breit, aber nicht besonders lang ist», erklärte mir Christian. «Deshalb sah ich mich gezwungen, nach einer Lösung für ein grösseres Boot zu suchen. Da der Schuppen mir gehört, habe ich logischerweise das Boot den Gegebenheiten entsprechend gebaut. Das heisst: Ein altes polnisches

«Polboot» von 5,65 m und einen selbstkonstruierten Motorenteil von 2,30 m. Im hinteren Teil habe er den Motor, einen original Wartburg 50 PS 3-Zylinder 2-Takt-Benziner und eine starre Welle eingebaut. Das Ganze wird mittels vier speziellen Schraubverschlüssen an das Polboot angeschlossen und sodann mittels diversen Kettenzügen betrieben.

2009 hat der stolze Konstrukteur sein teilbares Boot in Betrieb genommen. Es funktioniert, wie wir selbst beobachten konnten, tadellos. Im Sommer steht das Boot bei der Sommerresidenz von Christian auf der Saale. Vor dem Winter löst er die vier Schrauben und stellt seine Erfindung in zwei Teilen säuberlich in seinen Schuppen, wo das Boot/die Boote auf den nächsten Frühling warten...

Text und Bilder Hansjörg Vogel

Wir haben etwas gegen feuchte Wände.



Dank
MTSys:
Solche
Schadens-
bilder sind
Vergangen-
heit. Mit
Garantie.
Tipp:
Anfragen
statt
zuwarten.
Wir freuen
uns auf
Ihren
Anruf.

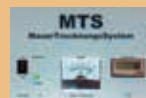


MTS, die geniale Lösung zur dauerhaften Mauertrockenlegung seit 1982

- ✓ 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.**

Swiss 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

fishwishon.com

ATELIER FLUVIAL

dépannages toutes distances | transformation | mécanique | chaudronnerie | électricité

slipway & cale sèche

S.a.r.l. Atelier Fluvial - 17, Quai du Canal de Bourgogne - 21170 Saint-Usage
Tél. 03 80 270 300 | Fax: 03 80 270 301
e-mail: contact@atelier-fluvial.com | www.atelier-fluvial.com

Das Laternenfest in Halle

Auf dem Rückweg von meiner Fahrt Berlin – Prag – Berlin, im August 2011, wurde mir geraten, auch die bei Km 290,8 in die Elbe mündende Saale bis Halle zu befahren. Die Strecke sei interessant und die Schleusen seien gut bedient.



Unterwegs auf der Saale



Gastgeber Lutz und Adolf vom Wassersportverein Bernburg



Es wurde und wird viel renoviert im ehemaligen Osten Deutschlands

Also schwenkte ich nach links in die Saale ein und fuhr 37 km die ruhig in grosszügigen Schleifen mäandernde Saale hinauf. Bei Calbe, Km 20, passierte ich die erste, erstaunlich grosse Schleuse und nahm mir vor, diese Ortschaft auf dem Rückweg zu besuchen. Bernburg war mein erstes Etappenziel. Dort durfte ich beim Motorbootsportverein anlegen und wurde herzlich willkommen geheissen. Gefragt, wohin denn meine Fahrt führen solle, erklärte man mir, dass sich eine Gruppe in Calbe getroffen habe, die eine von der Stadt Halle gesponserte Flottillenfahrt durchführe. Ich sollte mich doch dieser Flotte anschliessen, man lade mich herzlich dazu ein. Also wurde ich kurzerhand zum Flottillenmitglied und erhielt dadurch unentgeltliches Liegerecht und bei jeder Ankunft mindestens ein grosses Willkommensbier.

Die Saale wird von der Berufsschiffahrt kaum noch befahren, weil sie wie mancherorts von der Bahn und den LKWs konkurrenziert wird. Schade, ist doch der Gütertransport auf dem Wasser eine ökologisch und ökonomisch nach wie vor sehr sinnvolle Lösung. Es wird bekanntlich ein Minimum an Ressourcen pro Tonne transportierten Gewichts benötigt.

Zu DDR-Zeiten wurde die Saale rege genutzt, vor allem für den Transport von Steinkohle, Kali, Lette (Gestein zur Produktion von Zement) und Salz. Allerdings brachte die technisch veraltete Industrie damals grosse Umweltverschmutzung. Der Fluss sei so belastet gewesen, dass man nicht mehr gefahrlos baden konnte und Buben, die es trotzdem wagten, mit einem schwarzen Kragen aus dem Wasser gestiegen seien. An den Schleusen soll die Saale so geschäumt haben, dass man bis zu den Beinen mit Schaum bedeckt war.

Heute geht es dem Fluss und der schönen Landschaft bedeutend besser. Die alten Werke wurden aufgegeben und neue, mit den modernsten Umwelt-Techniken ausgerüstete Firmen haben deren Platz teilweise eingenommen. Die Saale hat sich teilweise ihr Bett in die Hügel geschliffen – roter Fels und bewaldete Hänge säumen die stillen Ufer. Auffällig ist die Ruhe auf diesem schönen Fluss, der nur selten von einer Brücke überquert wird. Fähren sind die übliche Verbindung zwischen den Ufern, meist steht da auch gleich eine kleine Kneipe für die Nutzer. Alsleben, Rothenburg, Kloschwitz und Wettin heissen die Anlegemöglichkeiten auf dem Weg zu unserem Ziel Stadt Halle bei Km 90 mit seinen rund 230 000 Einwohnern.

Insgesamt 7 Schleusen sind von der Mündung bis zum demnächst fertig gestellten Stadthafen Halle zu bewältigen. Teilweise werden die Schleusen dezentral von einer Schaltleitstelle aus ferngesteuert, andere sind noch direkt bedient. Allerdings scheinen die Schleusenzeiten bei Halle (Schleuse Trotha) nicht so klar geregelt zu sein, wie es in den Unterlagen beschrieben steht. Es lohnt sich daher auf jeden Fall, seine Fahrt rechtzeitig zu planen und die Schleusung per Telefonanruf anzumelden. Uns wurde für die Rückfahrt zum Beispiel kurzerhand beschieden, dass eine Schleusung erst um 9.40 Uhr möglich sei. Im Gegensatz zu der, in den Unterlagen aufgeführten Information: erste Schleusung ab 7 Uhr.

Extra für die Flottille wurde ein provisorischer Ponton entlang der Saale installiert. Ein Willkommens-trunk mit Flossfahrt wurde uns geboten. Anderntags ging es per Extrafahrt mit der Strassenbahn auf eine rund 40minütige Stadtrundfahrt, natürlich ebenfalls von der Gastgeberin Stadt Halle gesponsert. Mit einem Bootskorso und festlich geschmückten Booten bedankten

Fazit

Wer die Elbe befährt, sollte auch der Saale bis Halle einen Besuch abstatten. Der Fluss ist leicht zu befahren. Es gibt genügend Anlegemöglichkeiten, interessante Sehenswürdigkeiten und erstaunlicherweise praktisch noch keine Charterbootflotte. Es wird versucht, die Saale touristisch weiter interessant zu halten und bestehende Angebote auszubauen.

Unterlagen: Naturreisen in Sachsen-Anhalt, Blaues Band Reiseführer für den Wassertourismus in und um Sachsen-Anhalt, Band II, Verlag Janos Stekovics, ISBN 978-3-89923-115-1, www.steko.net



Feierstimmung

wir uns beim Gastgeber. Zahllose Menschen säumten das Saaleufer, um die verschiedenen Attraktionen und die kulinarischen Stärkungen an den, beidseitig des Ufers aufgestellten, Marktständen zu genießen. Den Höhepunkt bildete dann das Einwassern von hunderten schwimmender Laternchen, die gemächlich auf dem Saalewasser flussabwärts trieben. Zur Krönung liess ein prachtvolles Feuerwerk die Saale erstrahlen.



Extraanleger in Halle

Text und Bilder Hansjörg Vogel

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
1964-1968
We make your pleasure permanent!

VOLKSWAGEN marine

Electrolux

MASTERVOLT
L'ÉNERGIE SUR MESURE

Passages extraordinaires. La deuxième.



In Kürze wird der Canal de Bourgogne aus dem Winterschlaf geweckt. Geweckt werden auch Erwartungen an einen Sommer 2012, der seinen Namen verdient – als Kompensation für einen Juli 2011, den man lieber vergisst. Meteorologisch war das vergangene Jahr aussergewöhnlich und äusserst anspruchsvoll, was das Wassermanagement in den französischen Kanälen betrifft. Die extrem trockenen ersten sechs Monate waren auch im Vallée d'Ouche spürbar und man musste eine Zeit lang sogar bangen, dass dem Burgunderkanal das gleiche Schicksal blüht wie es der Canal du Centre erlebt hatte: Vorzeitige Schliessung wegen Wassermangel. Aber mit geschicktem Wassermanagement, verbunden mit zeitweisem Absenken des Pegels in den einzelnen Biefs haben es die VNF geschafft, den Betrieb aufrecht zu erhalten.



Alles dabei im High Tech-Kanu.



179 mal aus- und einwassern allein im Burgunder!



Und weiter geht's mit flottem Schlag...

Der «Betrieb» auf dem Kanal hat sich auch im letzten Jahr in Grenzen gehalten. Die Jahresendstatistik wird wohl eher von stagnierenden oder gar sinkenden Frequenzen zu berichten wissen. Das tut keinen Abbruch in Bezug auf die bereichernden Begegnungen, die uns die Schleusenschiffersaison auch 2011 an der Ecluse 34S du Banet gebracht hat. In der Gîte, in der Boutique und im Restaurationsbereich durften wir Gäste aus allen Herren Ländern empfangen – jede «Passage» hat ihren Eindruck hinterlassen. Hier möchte ich mich aber auf Begegnungen zu Schiff und auf dem Treidelpfad im letzten Sommer konzentrieren:

In drei Wochen vom Vierwaldstädtersee an die Seine.

Ein «Old Town» Canadienne-Kanu von rund 5 Metern Länge, aus

modernsten Materialien gefertigt, landet unterhalb der Schleuse. Zwei kräftige Burschen hieven es an Land, unterlegen eine zweirädrige Achse und schieben es zum oberen Tor. Das Schweizerkreuz am Bug lässt mir ein «Grüezi» anstatt eines «Bonjour» über die Lippen kommen. Die beiden Mittelfünfziger sind unterwegs von Alpnach nach Paris. Sie haben sich zum Ziel gesetzt, ihre drei Wochen Ferien für dieses respektable Unterfangen einzusetzen. Auf ihre Marschtabelle sind sie etwas im Rückstand. Nach eigenen Schätzungen meinen sie aber, dass sie es wohl irgendwo in die Seine, aber kaum bis nach Paris schaffen werden. Trotzdem reicht es für einen längeren Schwatz und eine kleine Stärkung bevor die beiden Abenteurer die Paddel mit kräftigem Schlag wieder ins Wasser stossen...

Seit 1968 unterwegs mit Sack und Pack

Treidelpfade sind nicht nur bei Velofahrern beliebte Achsen um von A nach B zu kommen. Die überschaubar geringen Höhenunterschiede entlang den Wasserwegen machen die Reise bequemer als auf Landstrassen. Das sagt sich auch der flotte Wandermann, der mit seinem Esel, vollgepackt mit all seinen Habseligkeiten, im August Richtung Saone vorbeizieht. Der 63-Jährige ist vor 43 Jahren der Communauté Emäus beigetreten, einer von Abbé Pierre gegründeten Organisation, die sich randständiger Menschen annimmt, ihnen eine Beschäftigung und Unterkunft bietet. Vor allem in Frankreich gibt es Communautés in allen Regionen.

Vor drei Monaten ist er am Atlantik aufgebrochen, zwei Monate hat er noch vor sich für seine Reise die ihn nach Strassburg und Sélestat im Elsass bringt. Dort wird er bei Emäus wohnen und arbeiten. Und wenn genügend Geld beisammen ist, wird er wieder gegen Süden aufbrechen, diesmal mit Ziel Mittelmeer. Die Flasche Rotwein, die ich ihm in die Satteltasche gesteckt habe, wird sein Nachtessen bestehend aus einem Stück Brot und einer Büchse Thon sicher bereichern...

Per Einrad entlang den Kanälen

Gleichen Tags zieht eine andere, ungewöhnliche Gruppe am Banet vorbei. Es ist ja schon eine ansehnliche Leistung, mit einem normalen Velo samt Gepäck die Kanäle des Burgunds abzuklappern. Hier kommt aber ein knappes Dutzend Einradfahrer angefahren, unter ihnen der amtierende Weltmeister im Monocycle. Sie stammen aus den Alpes Maritimes und haben sich vorgenommen, in ihrem Urlaub jedes Jahr einen anderen Kanal zu erkunden. Nach einer Stärkung an Schleuse 34S begleite ich die Truppe auf den nahegelegenen Camping Municipal in St-Marie-sur-Ouche. Per Zufall ist der Bürgermeister vor Ort und mit ein bisschen Überredung schwingt er sich selber aufs Einrad.

Jetzt, da der Burgunder seinen Betrieb in Kürze aufnimmt, wollen wir uns freuen auf neue, alltägliche und spezielle Begegnungen, die das Leben am Kanal speziell lebenswert machen. Und auf ein Wiedersehen mit den guten Geistern der VNF, die mehrmals am Tag, ausgerüstet mit Manivel, auf ihrem Roller vorbeikommen: À bientôt Michel, Janine, Bertrand...

Text und Bilder Urs Gysin
Ecluse 34S, Canal de Bourgogne



Der Weltmeister im Einradfahren zeigt, was er kann.



Le monocycle... Pas si facile! Der Bürgermeister ist froh über die Unterstützung von links und rechts.



Der Esel stammt aus der Ardèche und ist seit 18 Jahren treuer Weggefährte.

Schiffsführerausweise für Schweizer

An der SSK-GV vom 29. Oktober 2011 sind Fragen zum Thema Schiffsführerausweise aufgeworfen worden, welche für einige Verwirrung gesorgt haben. Ich möchte an dieser Stelle die heutige Situation zusammenfassen.

Zusammenstellung Heinz Dirnberger



Hafen von La Cotinière auf der Ile d'Oléron, Frankreich. Foto: Roland Häne

In der Schweiz gibt es für Binnen-Schiffsführer die fünf Ausweiskategorien A bis E

- A** Schiffe mit Maschinenantrieb, soweit sie nicht unter die Kategorien «B» oder «C» fallen
- B** Fahrgastschiffe
- C** Güterschiffe mit Maschinenantrieb, Schubschiffe und Schlepper
- D** Segelschiffe
- E** Schiffe besonderer Bauart und solche, die nicht unter eine der Kategorien «A» bis «D» fallen

» Grundsätzlich wird in dem Land in dem wir wohnen geprüft, ob wir fähig sind ein Fahrzeug zu führen. Das gilt für Wasser- wie auch für Strassenfahrzeuge. Die Fahrbewilligung erteilt ebenfalls der Staat in dem wir leben. In der Schweiz sind die einzelnen Kantone für die Ausstellung dieser Ausweise zuständig. Mit entsprechender Begründung kann eine Bewilligung eingeholt werden, um die Führerprüfung in einem anderen Kanton abzulegen.

Fahren auf europäischen Binnengewässern

Wer auf ausländischen Binnengewässern fahren will, muss das «Internationale Zertifikat für Führer von Sport- und Freizeitschiffen» lösen, welches auf die EU-Resolution Nr. 40 abgestimmt und somit in Europa anerkannt ist (Christian Huber hat im Schleusenschiffer schon ausführlich

darüber berichtet). Dieser Ausweis wird vom Schiffahrtsamt des Wohnkantons ausgestellt und erlaubt uns, ein Motorboot «A» oder ein Segelschiff «D» auf europäischen Binnengewässern zu führen. Die Kategorien «B», «C» und «E» sind in diesem Ausweis nicht vorgesehen. In der Praxis sind Sportboote in der Schweiz nicht wesentlich länger als 15 Meter. In unserem Gesetz wurde deshalb auf eine Limitierung der Schiffslänge verzichtet. In einigen EU-Staaten ist ein Sportboot allerdings mit einer Maximallänge von 15 Metern umschrieben. Für längere Sport- und Freizeitschiffe ist dort eine zusätzliche Führerprüfung vorgesehen.

Gültigkeit ausländischer Ausweise in der Schweiz

Sind ausländische Ausweise nur für Ausländer oder auch für uns Schweizer brauchbar?

Einige unter uns sind im Besitz eines Führerausweises aus Frankreich, Deutschland oder Holland, weil sie dort gelebt und ihren Ausweis in die Schweiz mitgebracht haben, oder weil sie als Schweizer ihre Fahrprüfung bewusst im Ausland abgelegt haben.

Wie auf der Strasse gilt auch auf dem Wasser: Wer in der Schweiz wohnt, muss seinen ausländischen Ausweis in einen schweizerischen Ausweis der Kategorie «A» oder «D» umschreiben lassen, um auf unseren Gewässern fahren zu dürfen. Wer in Europa lebt, kann mit seinem ausländischen Ausweis in der Schweiz Schiff fahren. Theoretisch verhält es sich umgekehrt genau so. Das heisst, wir Schweizer müssen unseren Binnenschein «A» oder «D» nur ins «Internationale Zertifikat für Führer von Sport- und Freizeitschiffen» umschreiben lassen und damit ist für das Fahren von Schiffen bis 15 Meter alles in Ordnung.

Vorsicht bei Schiffen über 15 Metern Länge

Für das Führen von Schiffen über 15 Metern Länge gibt es zusätzlich einiges zu beachten:

Es gibt kantonale Unterschiede beim Erstellen unseres «Internationalen Führerscheins». Unter Punkt 11 im Ausweis tragen einige Kantone Längen- oder Gewichtsbeschränkungen ein. Andere Kantone ermöglichen uns mit dem Vermerk «keine Limiten» das Führen von Sportschiffen über 15 Meter. In einigen EU-

Staaten wird der Vermerk «keine Limiten» nicht gerne gesehen, denn dort sind Schiffsführerbewilligungen häufig durch Maximallängen oder maximale Schiffsgewichte limitiert.

Bei den Sport- und Freizeitschiffen über 15 Metern Länge werden bei Ausweiskontrollen auf Europas Wasserstrassen unterschiedliche Massstäbe angelegt. Ich weiss von Schweizern, dass ein im Ausland erworbener Ausweis in Europa akzeptiert wurde, nur weil das Schiff in einem EU-Staat immatrikuliert war. Ich kenne aber auch Schweizer, die ihr Schiff in Europa stehen lassen mussten, bis eine Person mit einem, aus der Sicht des Beamten, korrekten Ausweis an Bord kam. Diese unterschiedliche Akzeptanz von schweizerischen und von Schweizern im Ausland erworbenen Ausweisen hat deshalb schon manchen von uns dazu animiert, zusätzlich zu unserem «Internationalen Zertifikat» noch eine Schiffsführerprüfung im Ausland abzulegen.

Alternative für niederländisch Sprechende

Der niederländische Vaarbewijs ist momentan sicher einer der in Europa am besten akzeptierten Führerausweise für Freizeitschiffe über 15 Meter. Wer ihn erlangen möchte, muss eine feste Wohnadresse in den Niederlanden vorweisen können. Denn auch beim Vaarbewijs gilt wieder: Der Führerausweis wird vom

«Wohnortstaat» ausgestellt. Glücklicherweise wird ein Schiff in Holland als offizieller Wohnort akzeptiert. Wer also in Holland auf seinem Schiff überwintert, kann den Schiffsstandort als Wohnort anmel-

Grundsätzlich wird in dem Land in dem wir wohnen geprüft, ob wir fähig sind ein Fahrzeug zu führen.

den und den Vaarbewijs erlangen (Sprachkenntnisse sind gefragt, da die Prüfung in der Landessprache abgenommen wird).

Warum dürfen die Mietboote ohne Ausweis gefahren werden?

Alle Mietbootfahrer erhalten einen eingeschränkten Bootsführerschein für Schiffe bis 15 Meter Länge. Der Vermieter verpflichtet sich gegenüber dem Staat, in den Mietvertrag einen verantwortlichen Bootsführer einzutragen. Diesem Bootsführer wird bei der Übergabe das Schiff erklärt und es wird ihm gezeigt, wie man ein Schiff anbindet (belegt scheint mir hier ein zu nautischer Begriff). Der Bootsführer erhält Karten des zu befahrenden Wasserweges und diverse Sicherheitsanweisungen in mündlicher und/oder schriftlicher Form. Zum Schluss gibt's eine kurze Probefahrt und die Unterschrift des Bootsvermieters. Alles zusammen gilt dann als zeitlich (für die Dauer der Miete) und örtlich (die erlaubten

Zu verkaufen sehr gepflegte

Linssen 36 SL

Baujahr 1989, 11x3.45 m, 130 PS Ford Lehman Motor, 2005 Neulackierung und Teak-Achterdeck durch Linssen, 90l Fäkalientank, 400l Trinkwasser- und 400l Dieseltank, Webasto-Heizung, separate Dusche/WC. 3x100 Ah Batterien Verbraucher, 1x100 Ah Batterie für Motor, VHF-ATIS-Funk und vieles mehr. Urlaubsklar.



Liegt zur Zeit in St-Jean-de-Losne.
Diskussionsbasis EUR 98 000.–
 Tel. 0041 44 720 03 41 oder
 Mail lamedro@bluewin.ch

Fahrstrecken sind definiert) begrenzte Führerprüfung für genau das Schiff, auf welchem man eingewiesen wurde. – Die hohe Kunst der Minimalisierung eines Bewilligungsverfahrens!

So kommt es dann, dass mein Bruder oder meine Kollegin ein Miet-schiff bis 15 Meter fahren darf, mein Privatschiff von 7, 8 oder 9 Metern aber nicht. Denn für mein Schiff fehlt ihm/ihr der Führerausweis.

Welchen Ausweis brauche ich, wenn ich aufs Meer möchte?

Achtung, das Meer beginnt manchmal schon früher als erwartet. Gewässer mit Tidenhub –vom Meer her kann das viele Kilometer einen Fluss hinauf der Fall sein – können von einem Staat bereits als «maritim» bezeichnet werden und dürfen mit unserem Binnenausweis nicht oder nur unter bestimmten zusätzlichen Auflagen befahren werden.

Wer aufs Meer hinaus will, braucht einen Hochseeausweis. Dieser Hochseeausweis hiess in der Schweiz bis ins Jahr 2006 «B-Schein» und galt für das Führen eines Schiffes nach terrestrischer Navigation. In den achtziger Jahren, als ich mich um diese Papiere bemüht habe, gab es auch noch einen «C-Schein» für jene, die noch die Astronavigations-Prüfung absolviert hatten. Diese «B-» und «C-Scheine» gab es dann für Motor- und/oder Segelschiffe auf Hochsee. Die etwas unglücklichen Bezeichnungen führten immer wieder zu Verwechslungen mit den Binnenscheinen «A» bis «E».

Seit 2007 kann man in der Schweiz zwei Hochseeausweise erlangen:

«Den Hochseeausweis für das Führen von Segelschiffen mit oder ohne Maschinenantrieb»

«Den Hochseeausweis für das Führen von Motorschiffen»

Diese Hochseeausweise entsprechen ebenfalls den Richtlinien der internationalen Resolution Nr. 40 der EU und werden von anerkannten Schulen und dem Cruising Club ausgestellt.

Alle schweizerischen Binnen- und Hochseeausweise nach EU Resolution Nr. 40 sind also international anerkannte Papiere. Leider können sie nicht auf einem gemeinsamen Dokument eingetragen werden. Es brauche zwei separate Papiere, hat man mir erklärt. Und so habe ich wohl oder übel mitgeholfen, die Arbeitsplätze in zwei Amtsstuben zu erhalten.

Fazit

Letztendlich gilt es noch zu beachten, dass jeder Führerausweis nur eine gewisse Befähigung ausweist. Wo wir mit welchem Schiff tatsächlich fahren dürfen, hängt noch von vielen weiteren Faktoren ab.

Ziehen wir noch einmal die Situation auf der Strasse als Vergleich herbei. Nehmen wir einen Auto- oder Lastwagenfahrer, der zum ersten Mal im Leben auf Schnee fährt, wenn er mit seinem Fahrzeug im Winter in unsere Berge fährt. Auch wenn das einigen von uns vielleicht nicht gefällt, können wir keinem Europäer verbieten mit seinem vom Land XY ausgestellten Fahrausweis im Winter über unsere verschneiten Bergstrassen zu «gleiten». Was wir aber tun können und was auch getan wird, ist eine Mindestausrüstung für sein Fahrzeug vorzuschreiben

(Winterpneus, Schneeketten-Obligatorium je nach Wetter und Strasse).

Ebenfalls verbannen wir den unerwünschten Verkehr mit Nachtfahrverboten, Lärm- und Gewichtsbeschränkungen von unseren Strassen oder wir erlauben nur einigen Auserlesenen eine Strasse zu benutzen, indem sie nur für Anwohner, für Zubringer, für Land- und Forstwirtschaft oder für Postautos freigegeben wird. So ähnlich verhält es sich mit den europäischen Wasserwegen. Grundsätzlich reicht unsere Motorbootprüfung (schweizerischer Ausweis «A»), ausgestellt als internationales Zertifikat nach EU Resolution 40. Es gibt aber Wasserwege, die zusätzliche Anforderungen an uns stellen. Zum Beispiel ein Rhein-Patent oder einen Binnenfunkausweis oder Ausrüstungsbedingungen für Schiffe ab einer bestimmten Grösse. Dazu kommen noch all die unterschiedlichen zusätzlichen Vorschriften in den einzelnen EU-Staaten.

So versuchen alle die Sicherheit auf ihren Wasser- und Landstrassen zu erhöhen. Wenn ich uns Schweizer auf Europas Binnengewässern beobachte, kann ich manchmal den Berufsschiffern nachfühlen, denke an die Postautochauffeure in unseren Bergen und verstehe, dass unsere Freiheit da und dort eingeschränkt wird, um den Profis freie Fahrt zu ermöglichen. «



Heinz Dirnberger



www.la34s.fr

La 34S.

Lust auf Schleusenluft am Canal de Bourgogne?

Unsere charmante Gîte ist genau das Richtige für Erholung pur mitten in der Natur.

Lassen Sie sich verzaubern von der unvergleichlichen Atmosphäre der Ecluse 34S du Banet im idyllischen Vallée d'Ouche. Idealer Ausgangspunkt für Entdeckungstouren im Burgund, zu Fuss, per Velo oder motorisiert. SSK-Mitglieder profitieren von 10% Ermässigung auf den Mietpreis.

La 34S Ecluse du Banet
Chemin de Champagne
F-21410 Gisse-sur-Ouche

Tel. +33 6 48 23 47 72
info@la34s.fr
Eigene Anlegestelle mit 230V

Ihre Gastgeber:
Urs Gysin & Doris Mosimann
Soyez les bienvenus!

Die grösste Bootsmesse Frankreichs

Auch im letzten Jahr konnte die vier Hallen belegende Bootsmesse, trotz restriktiver Wirtschaftslage, eine ermutigende Bilanz aufweisen. Bezüglich des Vorjahres sind 8% mehr Besucher gezählt worden, davon 2/3 männliche und 1/3 weibliche. Leicht rückläufig war der Segelsport, was reichlich durch die Motorboote kompensiert werden konnte. Der ganze Salon stand unter dem Zeichen der ökologischen, umweltverträglichen Boote. Das Publikum ist darauf sehr sensibilisiert. Als Gastregion konnte die Bretagne mit einem festlichen und tatkräftigen Programm begeistern.

Fluvial Nautic

In diesen wahrlich nicht sehr grossen Sektor gehören auch wir Schleusenschiffer. Wo seid ihr all die kleineren Bootsvermieter geblieben? Bei meinem ersten Besuch vor 6 Jahren zählte ich noch ein gutes Dutzend Mietboot-Aussteller, heute sind es noch deren 4! Nachfrage, Wirtschaftskrise und Konkurrenz zeigen ihren Tribut. Und trotzdem hört man von den verbliebenen Ausstellern positive Schilderungen.



Im Sektor der Schleusenschiffer

«Les Canalous» feiern in diesem Jahr ihren 30. Geburtstag. Sie warten am Nautic mit einem neuen Bootskonzept auf. Der Begriff «La Toue Cabannée» bestätigt den Eindruck einer Art Bootshütte. Der Schein trägt! Dahinter verbirgt sich ein umwelttechnisch modernisier-



La Toue Cabannée – ein neues Bootskonzept

tes, naturnahes Wohnboot, alles aus natürlichen wieder verwendbaren Materialien, gut isoliert und mit einem sauberen und leisen Elektromotor ausgerüstet.

«Le boat», der Marktführer, stellt ebenfalls mit einer Neuheit aus. Das Boot «Vision 1500» fällt mit seinen Kabinenfenstern auf, die einen grosszügigen Blick auf den Kanal bieten. Gute Isolation, hoher Einrichtungs-Standard und der bei Mietbooten nicht erwartete Hybrid-Motor runden den Eindruck eines Bootes der neuen Generation ab. «Le boat» will seine Leaderstellung weiter ausbauen, indem ein historischer Zusammenarbeitsvertrag mit den weltweit führenden Bootskonstruktoren der Bénéteau-Gruppe und mit dem Bootsentwickler «Seaway» unterzeichnet wurde.

«Linszen France Fluvial» in Vermont befindet sich in Frankreich ebenfalls auf dem Vormarsch. Am Canal de Bourgogne eröffneten sie in St. Florentin eine neue Basis. Linszen ist in Europa der grösste Anbieter bei den Stahl-Motorjachten 8–15 m. Am Nautic konnten Linszen-Fans die neue Sedan 30.9 besichtigen.

Bar à Huîtres

Ein kleiner Gourmand-Mittags- halt bei M. et Mme. Badet vom Bassin de l'Arcachon lohnt sich alleweil! In der Bar à Huîtres lassen sich bei nautischem Ambiente Austern, Crevetten und Bulots (Wellhornschnecken, Red.) geniessen. Madame (sie legt Wert darauf als productrice des huîtres und nicht als Restaurateurin angesprochen zu werden) hat immer

Voranzeige: Besuch des «Salon Nautic 2012»

Für die Liebhaber eines unvergesslichen, adventlich-beleuchteten, erlebnisreichen und kulturellen Pariser-Weekends werden wir am 8./9.12.2012 den Besuch des Salon Nautics 2012 anbieten. Im Vordergrund stehen TGV, Hotel am Gare de Lyon, Bistro am Port de l'Arsenal, Batobus, Musée de la Marine, Nachtessen in typischem Pariserlokal, Salon Nautic und kultureller Abschluss mit kompetenter Führung. Detail-Einladung folgt. Reservieren Sie sich das Datum!

ein humorvolles Wort bereit. Zu mir meinte sie lachend: «On m'a dit que Monsieur dansait la dernière fois sur les tables?» Begreiflich, dass dem Schreibenden der diesjährige Besuch des Nautic in schmunzelnder Erinnerung blieb.

Text Peter Kiefer



ENGINE POWER - 53 rue d'Amont - 21170 ECHENON

**Ihr Motorenmechaniker
Region St-Jean-de-Losne
und ganzes Burgund**

**Dépannage Bateaux –
Rénovation moteur –
Intervention toute distance**



Westquai, der rückgebaut und dann mit «Rheinhatten» überbaut wird. Vorne: Hafenbecken 1, das nach dem Rückbau der Hafenbahn verlängert wird



Hafenbecken 2, das bezüglich Hafenanlagen verdichtet werden soll



Areal für Hafenbecken 3, Container-Terminal und Hafen-Bahnhof

New Basel Rheinhatten 3Land

Grosse Namen für spektakuläre Hafen- und Stadtprojekte. Die Erinnerungen eines Schleusenschiffers an den früheren Rheinhafen gehen tief. Was waren schon die Vorbereitungen zum Auslaufen des Schiffes, im Vergleich zu den Abenteuern, die rheinabwärts erlebt werden konnten. Nach dem Verlassen des Hafens ergriff einem das Gefühl der Weite und der grossen Freiheit, obwohl es noch 800 Kilometer bis zum Meer waren. Der SSK hat am Rheinknie seinen Platz gefunden. Dort hatten wir viele schöne Erlebnisse: Beziehungen zu den Schiffen «Leventina» und «Lai da Tuma», Funker- und Radarkurse, schiffige Generalversammlungen. Der heutige Hafen setzt am Rhein einen Riegel, der bis zu einem gewissen Grad auch in den Köpfen vorhanden ist. Jetzt sind Öffnungen in Sichtweite!

Triumphzug der stählernen Kisten

Gut verpackte Waren bis ans andere Ende der Welt, oder eben auch nach Basel, transportieren zu können, war mit diesen Containern eine Errungenschaft der 60er-Jahre. Das war der Beginn der Globalisierung. Stahlcontainer revolutionierten die Welt und auch den Rheinhafen. Als Schiffer haben wir schon vielen Gefahren standgehalten, aber diesem Container müssen wir uns beugen. Schon heute gibt es auf den Weltmeeren Ungetüme von 400m Länge und 60m Breite, die bis zu 15000 Container laden können. Nach Basel kann man jedoch heute, angesichts der Brückendurchfahrthöhen, mit den Bin-

nenschiffen nur erst zweilagig hoch Container transportieren.

Im «Seemannskeller» im Rheinhafen treffen sich die älteren Seebären, welche sagen, der Container habe die Schifffahrt kaputt gemacht.

Oder eben doch! Birgt die bevorstehende Rheinhafen-Transformation nicht auch Chancen für unsere Stadt? Wird Kleinhüningen, das vom Kanton bisher stiefmütterlich behandelt wurde, damit nicht endlich aufgewertet? Der Container wird Basel noch stark verändern. Für Basel ist dies die Gelegenheit, neu erfunden zu werden. Die Stadt hat diesen Traum schon lange, da sie in ihren eigenen Grenzen kaum

mehr wachsen kann. Und damit würde Basel konkurrenz-, wettbewerbsfähig und zukunftssicher bleiben.

Aus Rangierbahnhof wird Umschlagsdrehscheibe

Mit Gateway bezeichnet man das Einfahrtstor zu einer Umschlagsdrehscheibe im kombinierten Verkehr die alle drei Träger Wasser, Schiene, Strasse optimal verknüpft. Im kantonalen Richtplan bestimmte die Regierung bereits das brachliegende Areal des ehemaligen badischen Rangierbahnhofes östlich der Autobahn als idealer Standort hierfür. Moderne Gateways brauchen wesentlich weniger Platz als

die herkömmlichen Rangierbahnhöfe. Die Umschlagswege sind kürzer geworden und das heisst Zeitgewinn. Aus der Sicht der SBB-Cargo würde Basel Nord diese Bedingungen bestens erfüllen. Damit würde Basel Nord zum grössten Terminal zwischen dem Ruhrgebiet und Mailand werden.

Auf geht's! – Die Planung wird konkretisiert

Bis anhin galt das Ganze als Luftschloss. Heute aber beginnt die Zeit für die Hafenplanung bereits zu drängen. Ausgangspunkt, welchen die Regierungsräte Christoph Brutschin und Hans-Peter Wessels sowie Hans-Peter Hadorn, Direktor der Schweizer Rheinhäfen (SRH) im Juli 2010 vorstellten, ist die Notwendigkeit die Hafenlogistik zu optimieren und effizientere Umschlagsmöglichkeiten für die Verkehrssysteme Schiff, Schiene und Strasse zu schaffen. So müsse die mehr als 80 Jahre alte Hafen-Infrastruktur den Anforderungen des modernen Containerverkehrs angepasst werden. Dieser wachse stetig – es ist die Rede von doppelt so gross – und die Rheinhäfen, als grösste Containerdrehscheibe der Schweiz, bräuchten dringend Kapazitätserweiterung.

Zu berücksichtigen gilt es auch das Auslaufen der Baurechtsverträge aller bestehenden Logistik-Betriebe auf der Westquai-Halbinsel im Jahre 2029.

Der Blick der Planer richtet sich auf die, zum grossen Teil brach liegenden, Flächen des früheren badischen Rangierbahnhofes zwischen dem Badischen Bahnhof und der Autobahn. Nach den vorliegenden Ideen soll dort – nach Unterquerung der Autobahn-Zollbrücke – mit einem Kanal in der Verlängerung des Hafenbeckens 2, ein neues, drittes Becken sowie ein Umschlagsplatz für Container entstehen. Zudem würde der Bahnhof der Hafenbahn, der derzeit am Klybeckquai liegt, dorthin verlegt.

Das neue Hafenbecken wäre zwar deutlich kleiner als die bisherigen. Dennoch könnten darin täglich zwei Schiffe gelöscht werden. Die Erfordernis nach kurzen Wegen zwischen Schiff, Bahn und Strasse ist dort bestens erfüllt. «Der Hafensandort und die Logistikregion Ba-

sel werden damit langfristig gesichert und entwickelt», befindet die Regierung in einer Pressemitteilung.

«Rheinhaten» nach der Hafenerverlegung

Klar ist allerdings, dass die Hafenanlagen entlang des West- und Klybeck-Quais nach und nach rückgebaut werden. Die Migrol wird ihr Tanklager im Jahre 2012 zurückbauen. Das frei werdende Gelände wird städtebaulich genutzt. Die Rede ist von 3000 zusätzlichen Einwohnerinnen und Einwohnern und von ebenfalls 3000 Arbeitsplätzen. Die Verlagerung der Hafen-Infrastruktur auf die Ersatzstandorte wird im Gegenzug eine Reurbanisierung mit einer hochwertigen städtebaulichen Entwicklung auslösen. Am Orte des Westquais soll mitten im Rhein in den nächsten Jahrzehnten eine Wohninsel mit Hochhäusern – eben dieses «Rheinhaten» – entstehen.

Gemäss einer Testplanung vom Kanton und der SRH bestehen grosse Chancen für das neue Hafenviertel. Für den Kantonsbaumeister Fritz Schumacher ist die Entwicklung dieses schweizweit einzigartigen Areals, für die gut und gerne 20 bis 30 Jahre veranschlagt wird, eine der faszinierendsten Aufgaben. Besonderen Wert werde auf ein hochwertiges Nebeneinander von Wohnen, Arbeiten, Bildung, Kultur und Freizeit gelegt.

Gigantische grenzüberschreitende Projekte

Im aufstrebenden Norden von Basel soll darüber hinaus eine neue Rheinbrücke zwischen der neuen Wohninsel und dem französischen Huningue entstehen. Für das Zusammenwachsen der trinationalen Region werden sich damit ungeahnte Perspektiven bilden. In den Nachbarstädten Weil am Rhein und Huningue sollen unterschiedliche Quartiere entstehen und Raum für mehrere 10 000 Bewohner bieten. Im 3Land werde man für die Entwicklung der neuen Hafenanlagen zusammenarbeiten. Entsprechende Absichtserklärungen sind unterzeichnet worden.

Rund um Basel entstehen grosse Einkaufszentren. Aber auch Basels

Innerstadt erhält neue Zentren wie Markthalle, Südpark und Erlentamm. Grosse Konkurrenz wird der Innerstadt unter der Bezeichnung «Le Diamant» im nahen Elsass erwachsen. Zwischen dem EuroAirport und der Autobahn soll dort ein 90 000 Quadratmeter grosses Zentrum entstehen (dreimal grösser wie die Stückli!). Auch in Weil am Rhein sollen an der dortigen «Hangkante» grosse neue Zentren gebaut werden. Im Auge hat man dabei nicht nur die deutsche und französische Kundschaft, sondern ganz klar auch jene aus Basel. Ein Wettbewerb der Regionen! Wird dadurch nicht in der Nordwestschweiz der Detailhandel noch stärker in Bedrängnis kommen und woher kommen all die Leute?

Im Sinne einer Zwischennutzung soll das Zusammenwachsen von Hafengelände, City und grenznahem Ausland organisch vorangetrieben werden. Bereits im Jahre 2012 soll hiezu in Basel die heute halböffentliche Uferstrasse zu einer Rheinpromenade umgestaltet werden.

Sicher wird bis zur Realisierung all dieser Veränderungen noch viel Wasser den Rhein hinunter fließen. Wir Schleussenschiffer werden nicht sogleich nur Baustellen im Rheinhafen vorfinden.

Es ist zu hoffen, dass wenn die Schleussenschiffer dereinst, vermutlich mit ihren Elektro- und Solarbooten, den Rheinhafen besuchen werden, auch noch eine Spur der alten Hafenromantik vorfinden werden. Wie auch die Hafenlokale aussehen mögen, die Zeit sollte dann stillestehen, damit an deren Baren ein, zwei Biere hinter die Binde gekippt und von den alten und neuen Zeiten berichtet werden kann. Auch der Klönschnak braucht seinen Raum!



Text und Bilder Peter Kiefer

Gute Idee

Gegen schwarze Gesichter

Vielleicht geht es euch auch wie mir: Jedes Mal, wenn im Motorenraum eine vermeintlich kleine Arbeit ansteht, sind danach – nebst dem nagelneuen T-Shirt – auch Arme und Gesicht schwarz verschmiert. Bis anhin kamen dann scharfe Reinigungspasten oder gar Verdünner zum Einsatz. Neuerdings verwende ich Baby-Reinigungstücher der Marke Dodot basic. Diese wohlriechenden, feuchten Reinigungstüchlein erfüllen ihren Zweck auch bei fett- und ölverschmierten Erwachsenen – und erst noch hautschonend.

Christian Fischer

News

Unterwegs zum «Salon Nautic de Paris 2011»

Wer sich auf den Weg nach Paris macht, egal ob an den Salon Nautic oder aus anderen Gründen, kann mit einigen Neuheiten rechnen.

Neuer TGV Rhin – Rhône

Die am 11.12.11 in Betrieb genommene neue Hochgeschwindigkeits-Verbindung über Dijon erlaubt es, von Basel aus, Paris in 3 Stunden zu erreichen! In der Franche-Comté hebt der TGV

seine Fahrgeschwindigkeit auf über 300 km/h an, während er die übrige Strecke eher gemässigt befährt. Alles in allem fährt er langsamer als der bisherige TGV über Strasbourg und die Champagne. Die Fahrkarten sind rund 10% teurer als bisher. Positiv fällt das neue doppelstöckige Rollmaterial auf. Jeder Platz hat jetzt wirklich ein Fenster und die Aussicht ist gut.

Batobus

Seit einiger Zeit verkehren auf der Seine Linienschiffe, eine Art «Bateaux Mouches». Diese Schiffe sind für die Touristen sehr reizvoll und können mit den normalen Metro-Tickets befahren werden. Die Fahrt auf der Seine stellt eine wundervolle Alternative zu den anderen Verkehrsmitteln dar. Über acht Anlegestellen kann das freundliche Personal bieten, welches auch Fragen zu den Sehenswürdigkeiten beantwortet.

Blue Cars

Schon stehen in Paris über 1000 Fahrzeuge zur Verfügung, auch einige für die Besucher der Stadt. Frankreichs Präsident Nicolas Sarkozy ist ja dafür bekannt, dass er sich mit al-

lem Elan auf immer neue Projekte stürzt. So will er sein Land zum Vorreiter bei den Elektroautos machen.

Peter Kiefer

Frankreich

Boot und Wein

Saisonauftritt in Elsass-Lothringen 14. und 15. April 2012

Einen guten Grund für einen Kurzflug nach Elsass-Lothringen gibt es am Wochenende nach Ostern: In der Marina Niderviller, keine Autostunde von der deutschen Grenze entfernt, steigt dann das Event Boot & Wein. Eigentlich müsste es Boot, Wein und Oldie-Autos heissen, denn neben 15 französischen Winzern und Hausbooten gibt es auch klassische Automobile vom Militärjeep bis zum schicken Cabriolet zu sehen.

Das genaue Programm und eine Anfahrtsbeschreibung gibt es unter www.kuhnle-tours.ch.

SSK-CSE-Neumitglieder

Sara Birrer, 4132 Muttenz
Gaby und René Durler, 8134 Adliswil
Jürg Forrer, 4415 Lausen

Herzlich willkommen beim SSK-CSE!

Es wurde geheiratet

Berlingen – Am 16. Dezember 2011 versuchte unser OCH-Mitglied René Farner, in aller Stille seine Marinalva zu ehelichen. Der Tatplan flog aber in letzter Minute auf,

und so konnte dem frisch vermählten Brautpaar noch in flagranti auch im



Namen des SSK die besten Wünsche für die Zukunft ausgesprochen werden.

Herzlichen Glückwunsch, Ihr Lieben! Möge Euch eine lange, glückliche

gemeinsame Zukunft beschieden sein.

Programmhinweise

SSK-CSE

Anlässe 2012

Kurse 2012

Details auf unserer Website und auf der Seite Weiterbildungskurse in dieser Ausgabe

12. – 18. Februar 2012

Erkundung des Bootsmarktes in Holland

Besuch der Ausstellung «Boot Holland» in Leeuwarden (die «Boot Holland» hat sich zu einer der bedeutendsten Messen entwickelt). Besuch von Werften, Maklern und Verkaufshäfen. Reise: Komfortabler Car mit

Chauffeur. Leistungen: Fahrtkosten, Übernachtungen (in Sneek übernachteten wir in gemieteten Ferienbungalows), alle Nachtessen, Mittagessen am Anfahrts- und Rückreisetag. Reiseleitung, Koordination von Besuchsterminen, Beratung, Dolmetscherdienste, spontane Terminabsprachen, Organisation von Expertisen, etc.

Kosten: CHF 1090.–. Anmeldung bis am 28. Januar 2012 an SSK-OCH, Fredy Weber, Im Hof 10, 8590 Romanshorn, T 071 463 47 13, M 079 417 42 64, weber.robinson@bluwin.ch

17. – 19. August 2012

Burgundertreffen in St-Jean-de-Losne

Auch 2012 findet der traditionelle Anlass für alle SSK-Mitglieder wieder statt. Grillabend am Freitag im «Robinson». Am Samstag ist ein Ausflug mit den Booten geplant. Übernachtung am Zielort und Ausklang am Sonntag. SSKler, welche zu diesem Zeitpunkt in der Nähe herumschippeln, sind herzlich eingeladen am Treffen teilzunehmen. T 0041 79 417 42 64 nimmt Anmeldungen bis 16. August 2012 gerne entgegen.

22. September – 1. Oktober 2012

Klub-Törn 2012 Masurische Seen

Details in dieser Ausgabe

Samstag, 24. November 2012

Generalversammlung SSK

Organisiert von der Regio Zürich
Das sonntägliche Rahmenprogramm dürfte Ihr nicht verpassen.

Regios

Bern

Sonntag, 12. Februar 2012

Aarefahrt

Ausflug auf dem wenig bekannten Flussabschnitt von Solothurn nach Flumenthal.

April 2012

Kurs in Brandbekämpfung

durch die Berner Feuerwehr

Mai 2012

Ausflug in den Jura

zu den unterirdischen Seen bei Le Locle

Juni-Höck

Vor dem Beginn der Törn-Saison findet im Juni noch ein Höck in Bern statt

Dreiländeregg

Mittwoch, 8. Februar 2012, 19 Uhr

Die Rheinkorrekturen

Wie kam es dazu, dass wir heute ohne Mäandern und Felskontakte nach Basel schiffen können? Werner Hoffmann, der fundierte Kenner der

verschiedenen Rheinkorrekturen, berichtet uns über diese spannende Entwicklungsgeschichte. Apéro und gemeinsamer Schleusenschiffer-Imbiss. 19 h, Apéro im Restaurant «Rheinhafen», Kleinhüningeranlage 2, Basel.

Mittwoch, 7. März 2012, 19 Uhr

Schleusenschiffer blicken in die Welt

Frisch pensioniert und wie ein junger Abenteurer mit seinem Motorrad rund um die Welt unterwegs. Der SSK-Schleusenschiffer Peter Hess erzählt uns nach dem Apéro anhand interessanter Bilder von seiner spektakulären Motorradreise.

Nach dem gemeinsamen Imbiss navigiert uns Goffredo Lötscher durch die schönsten Perlen des Mittelmeers und führt uns zur See durch traumhaft schöne Orte und Landschaften. Restaurant «Rheinhafen», Kleinhüningeranlage 2, Basel.

Samstag, 15. September 2012

Regio-Ausflug Solothurn – Aare – Altreu

Wir besuchen die «Elfer»-Stadt, schiffen die Aare hinauf und besuchen die Storchensiedlung in Altreu. Die beiden Schleusenschiffer Peter und Esther Wentz führen uns mit viel Herzblut durch diesen auch in nautischer Hinsicht interessanten und unvergesslichen Tag.

Mittwoch, 3. Oktober 2012, 17.15 Uhr

Container-Logistik im Basler Rheinhafen

An diesem Abend erhalten wir einen interessanten Einblick in den modernen Güterumschlag im Basler Rheinhafen. Wir haben Gelegenheit an vorderster Front die komplexe Container-Logistik zu erleben. Der Anlass wird von Peter Sauter von den Schweizerischen Rheinhäfen und von unseren Schleusenschiffen Ernst und Ursula Birrer organisiert. Abschliessend Schleusenschiffer-Imbiss im Restaurant «Rheinhafen». Der Treffpunkt für den Anlass wird noch mitgeteilt.

Mittwoch, 14. November 2012

VNF wohin? – Unser Partner auf den Kanälen Frankreichs

Alle kennen wir die «Voies navigables de France»! Vom Einlösen der Vignette bis zum Offenhalten der Wasserstrassen. Der kompetente Vertreter der Division Strasbourg berichtet uns aus erster Hand über die Arbeit, die

Zukunft und die Veränderungen bei der VNF.

Details werden noch mitgeteilt.

Samstag / Sonntag 1./2. Dezember 2012 (?)

Paris-Reise 2012 mit Besuch des Salon Nautic

Alle zwei Jahre bildet der Besuch des Salon Nautic de Paris einen Höhepunkt und zugleich Jahresabschluss. Wir reisen über die neue TGV-Linie in drei Stunden nach Paris. Samstag-Nachmittag besuchen wir die Nouveaux Halles und das Marais-Quartier. Abends geniessen wir Paris by Night anlässlich einer Seine-Rundfahrt. Am Sonntag steht der Besuch des Salon Nautic im Zentrum. Den Anlass führen wir mit der Regio-Zürich zusammen durch.

Ostschweiz

Samstag, 25. Februar 2012

Frühlingsanlass

11 Uhr Treffpunkt in Lichtensteig zum Apéro/Mittagessen. Am Nachmittag Führung durch das Toggenburger Heimatmuseum und Fredys mechanisches Musikmuseum, mit anschliessendem Ausklungs-Apéro. Einladung folgt.

Samstag, 21. April 2012

Euelhüsli lebt!

Auf mehrfache Anregung hin versuchen wir, wieder einmal einen Anlass im altbewährten Euelhüsli in Lanzenneunforn durchzuführen. Es wird einen Wettbewerb mit nautischem Postenlauf (ohne Zeitmessung) geben, anschliessend Grillplausch oder Waschkesselkochen. Preiswerte Übernachtung im Euelhüsli (wenige Zimmer und Massenlager) möglich. Details folgen.

Samstag, 12. Mai 2012

Bodensee – Sternfahrt

Romanshorn – Meersburg – Romanshorn. Besichtigung Schloss Meersburg. Wer kann, kommt mit dem eigenen Schiff, für die anderen findet sich ein Plätzli zum Mitfahren. Details folgen.

Samstag, 27. Oktober 2012

Sumpftour

Programm folgt.

Ostschweiz

Samstag, 8. Dezember 2012

Chlaushöck

Wie gehabt und bewährt bei Guido Helg in Romanshorn. Ab 17.30 Uhr Apéro, anschliessend Raclette mit Tischgrill. Wir hoffen, auch an diesem Anlass wieder neue Rotkäppchen in unseren Reihen aufnehmen zu dürfen. Einladung folgt.

Zürich

**Freitag 27. Januar 2012, 19.30 Uhr
Restaurant Waldhaus-Katzensee, Zürich**

Der bezahlbare Weg zum eigenen Schiff

Vertreter dreier Eignergemeinschaften berichten

**Freitag 17. Februar 2012, 19.30 Uhr,
Hotel Römertor, Winterthur**

Licht und Wasser in Paris

Film und Reisebericht über eine Fahrt in die Licherstadt Paris

**Samstag 17. März 2012, 9.30 Uhr,
Zürich-Wollishofen**

Augenweiden im Trockendock

Besuch in der Werft der Zürichsee Schifffahrtsgesellschaft

**Wochenende 24. März / 25. März
2012, Mulhouse**

**Wochenende 31. März / 1. April 2012,
Mulhouse**

Frühlingsfahrt auf dem Canal du Rhône au Rhin

Zwei gemütliche Tage auf der RIA von Mulhouse nach Dannemarie Die Anmeldefrist läuft Ende Januar ab.



Schleusenschiffertage 2012

Samstag / Sonntag, 1. und 2. September 2012

Von Schaffhausen nach Stein am Rhein, Ermatingen und Kreuzlingen-Konstanz Ausschreibung im Schleusenschiffer 2-2012 und 3-2012



Mit der Schifffahrt Untersee und Rhein

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

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.

Katalog 2012 ist da!

- Hausboote: führerscheinfrei, ohne Vorkenntnisse
- über 130 eigene Hausboote (Kormoran, Aquino, vetus, Haines, Gruno ...)
- Frankreich, Mosel, Saar, Müritz, Mecklenburgische Seenplatte, Berlin, Märkische Seen, Finowkanal, Oder, Rügen, Bodden, Masuren

Boot & Wein
Niderviller (Elsass-Lothringen)
14./15. 4. 2012

KUHNLE-TOURS

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

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

Die Grossen Masurischen Seen (Polen)

Samstag, 22. September bis Montag, 1. Oktober 2012



Programm

Samstag, 22. September 2012: Flug nach Warschau mit dem Masuren-Shuttle zur Basis nach Piaski

Sonntag bis Freitag auf dem Nordtörn von Piaski, Spirding, Nikolaiken, Rhein, Lötzen, Steinort nach Angerburg und zurück

Samstag, 29. September 2012: Shuttle nach Warschau

Samstag und Sonntag: Aufenthalt in Warschau

Montag, 1. Oktober 2012: Rückflug in die Schweiz

Sehenswürdigkeiten

Viele malerische Städtchen, Ureinwohnersiedlung «Galindia», Führerhauptquartier Wolfsschanze

Beschreibung

Die Masurischen Seen sind ein Bootsrevier, das seinesgleichen sucht. Das Essen an Land macht Spass und das Preis-Leistungsverhältnis ist mehr als in Ordnung. Die Masuren, wie auch ganz Polen, haben eine wechselvolle Geschichte hinter sich. Die Einheimischen beschreiben sich selbst verschmitzt: «Wo sich aufhört der Kultur, da sich anfängt der Masur.» Erkunden wir selbst, was als Steigerung der Kultur noch alles möglich ist.

Kosten

Flug, Transfer, Bootsmiete, zwei Übernachtungen in Warschau, vier gemeinsame Nachtessen, Ausflüge, Besichtigungen. Preis pro Person: ca. CHF 1350.– (Basis Eurokurs 1,25; nicht inbegriffen sind die Treibstoffkosten)

Anmeldungen

Fredy Weber, Im Hof 10, CH 8590 Romanshorn,
T 071 463 47 13 / M 079 417 42 64
weber.robinson@bluewin.ch

Anmeldeschluss: 11. Februar 2012

Nachstehend die verfügbaren Boote. Die endgültige Bootszuteilung kann erst nach Anmeldeschluss in Absprache mit den Teilnehmern vorgenommen werden.

Es stehen uns folgende Boote zur Verfügung:

Bootstypen von Kuhnle-Tours

1 Kormoran 1280, für 6 Personen, 3 Kabinen, 3 Nasszellen



2 Kormoran 1140, für 4 Personen, 2 Kabinen, 2 Nasszellen



1 Kormoran 940, für 2–3 Personen, Dreier Kabine, 1 Nasszelle



1 Vetus 900, für 2–3 Personen, Dreier Kabine, 1 Nasszelle



Bootstypen von Locaboat

1 Europa 600, für 6 Personen, 3 Doppelkabinen, 3 Nasszellen



2 Europa 400, für 4 Personen, 2 Doppelkabinen, 2 Nasszellen





SSK-Schleusenkurs in St-Jean-de-Losne an der Saône

Für Kapitäne, die wenig oder gar keine Erfahrung in der Führung eines Schiffes haben, bietet der SSK ein Wochenende an Bord eines Mietbootes an. Sie haben die Möglichkeit, mit Unterstützung eines erfahrenen SSK-Instruktors, die Handhabung des Schiffes und das Passieren der Schleusen optimal kennenzulernen.

Beschrieb

Für ungetrübte Freude an Bord und die Sicherheit aller Crew-Mitglieder reicht es nicht aus, mit dem Schiff vertraut zu sein. Es sind zusätzlich eine Reihe von Regeln auf dem Wasser zu beachten. Der SSK vermittelt Ihnen an diesem Wochenende mit einem intensiven, an der Praxis orientierten Theoriekurs von ungefähr einer Stunde Dauer, dieses Wissen. Sie erhalten dazu eine SSK-Info-Broschüre, worin Sie alles, was Sie gelernt haben, nachlesen können.

Am Freitag zwischen 16 und 17 Uhr treffen wir uns auf der Basis von Le

Boat, beziehen die Boote und machen Einkäufe für das Frühstück am nächsten Morgen und die Verpflegung unterwegs.

Um 18.30 Uhr versammeln wir uns zum etwa einstündigen Theorieunterricht.

Auf Wunsch organisieren wir anschliessend ein gemeinsames Nachtessen (nicht im Preis inbegriffen).

Wir starten am Samstagmorgen von der Basis in St-Jean-de-Losne zur – neu als Kunstwerk gestalteten – Schleuse 75 (Dr. Jekyll & Mr. Hyde), in St-Symphorien.

Auf dem Canal du Rhône au Rhin passieren wir einige Schleusen und erreichen am späteren Nachmittag Dôle, wo wir auf dem Boot übernachten. Im Restaurant «Au Moulin des Ecorces» lassen wir uns kulinarisch verwöhnen (Nachtessen im Kurspreis inbegriffen).

Am Sonntag geht es dann gemütlich zurück auf die Basis.

Daten

Freitag, 13. April 2012

Samstag, 14. April 2012

Sonntag, 15. April 2012

Kosten

Theorie-/Praxiskurs CHF 470.–
Mitglieder erhalten 10% Rabatt.

Anmeldung

Bis spätestens Ende Februar 2012 an:
Fredy Weber, Im Hof 10,
CH-8590 Romanshorn,
T 071 463 47 13, M 079 417 42 64
weber.robinson@bluewin.ch

SSK-CSE Weiterbildungskurse 2012

Dieselmotorenkurse 1 und 2

bei Heinz Dirnberger, in Bäch
Diese Kurse werden seit über 25 Jahren
von Heinz Dirnberger durchgeführt; sei-
ne immensen Erfahrungen fliessen in
den Lehrstoff ein.

Nach dem Besuch der Kurse ist der
Dieselmotor für Sie kein Buch mit sie-
ben Siegeln mehr. Und Sie wissen wo
Sie selbst erfolgreich Hand anlegen
können!

Beschrieb für Kurs 1

Es sind keine Vorkenntnisse notwen-
dig. In der Theorie und Praxis werden
schwerpunktmässig folgende The-
men gemeinsam erarbeitet: Aufbau
und Funktion des Motors, Arbeitswei-
se und Einsatzgebiete; Funktion und
Arbeitsweise der Ventile, der Kühlsys-
teme und des Ölkreislaufs; Öl- und
Ölfilterwechsel, Öldrucküberwa-
chung; Entlüften; gezielte Fehlersu-
che bei typischen Motorenproblemen;
praktische Tipps zu Themen wie
Werkzeug an Bord, Ersatzteile für den
Motor, Schmiermittel (Motorenöle,
Getriebeöle, Fette) und auch die abso-
lut notwendigen Handbücher und
technischen Unterlagen an Bord wer-
den erläutert sowie auf die Standard-
literatur zur Themenvertiefung ver-
wiesen.

Beschrieb und Voraussetzung für Kurs 2

Besucher Grundkurs 1. In Kleingrup-
penarbeit kann jeder Teilnehmer und
jede Teilnehmerin alle Arbeiten selbst
durchführen und somit den Kursver-
lauf mitbestimmen. Inhaltlich werden
z.B. abgedeckt: die Motorsteuerung;
das Einstellen der Ventile, Thermosta-
te, Boiler, Heizungen, Zusatzpumpen;
Motor-Störungssuche mit Störungs-
tabellen; Batterietypen, Relais-, Was-
ser- und Ölalarm; Alarmanlagen
selbstgemacht; Notstart, -lauf, -stop.

Kurs 1 (Grundkurs)

Samstag, 11. Februar 2012
(noch 4 Plätze frei)

Kosten

Mitglieder CHF 120.–
(subventioniert durch den Klubfonds)
Nichtmitglieder CHF. 200.–

Kurs 2 (Dieselmotoren- und Elektrikkurs)

Samstag, 17. März 2012
(noch 3 Plätze frei) oder
Samstag, 24. März 2012
(noch 5 Plätze frei)

Kosten

Mitglieder CHF 200.–
(subventioniert durch den Klubfonds)
Nichtmitglieder CHF 300.–

Kosten im Paket

Kurskosten, Prüfungsgebühr, Unter-
kunft u. Verpflegung 2 Übernachtun-
gen, 2 Mittagessen, 2 Frühstücke,
Nachtessen auf eigene Kosten
Mitglieder CHF 660.–
Nichtmitglieder CHF 710.–

Ort

Der Kurs findet in einem Seminar-
raum des Hotels in Basel-Birsfelden
statt.

UKW-Rheinfunkerkurs des SSK in Basel

*UKW-Sprechfunkzeugnis für den Bin-
nenschiffahrtfunk – mit BAKOM-Prü-
fung*

Kosten

Mitglieder CHF 480.–
Nichtmitglieder CHF 530.–

Der Kurs ist ausgebucht und wurde
am 14.–16. Januar 2012 veranstaltet.
Vormerkungen für Januar 2013 sind
ab sofort möglich.

Voranmeldungen

für alle aufgeführten Kurse (ausser
PC-Navigo Kurs) jederzeit möglich an:
Holger Kermer, Hölderlinstrasse 23,
CH-9008 St. Gallen.
M 079 642 59 51 (SMS)
T 071 245 56 37
Holger.Kermer@ssk-cse.ch

PC-Navigo Kurs

An einem eintägigen Kurs auf dem Schiff
RIA (www.surli.ch) lernen Sie das
Planen von Reisen und fahren mit der
GPS gesteuerten Navigationssoftware
PC-Navigo

Die vielen Tipps und Tricks in der
Handhabung wie auch Zusatzmate-
rial, das am Kurs abgegeben wird,
ermöglichen einen einfachen Einstieg
in die Praxis der elektronischen Rou-
tenplanung und Navigation.

Beschrieb

Folgende Themenbereiche sind vorge-
sehen: Theoretische Grundlagen für
Programminstallation, Bedeutungen
von Symbolleiste, Menüs, Befehlen;
Planung mit PC-Navigo; Schiffsdefini-
tion in der Flottenliste, Planung von
kurzen und längeren Reisen Navigie-
ren mit PC-Navigo; der Navigations-
modus und weitere Bildschirminforma-
tionen. Fahren mit PC-Navigo;
Tipps und Tricks und vieles mehr.
Workshop-Praxis abgestimmt auf die
Teilnehmenden; Planung der eigenen
Reise auf dem Notebook; Reisepla-
nung anhand eines Übungsbeispiels;
für Teilnehmende ohne Notebook be-
steht die Möglichkeit das Übungsbei-
spiel mit der Kursleitung durchzuar-
beiten.

Daten

Samstag, 4. Februar 2012

Kosten

inkl. Kursmaterial und Pausen-
getränke
Mitglieder CHF 180.–
Nichtmitglieder CHF 240.–

Anmeldung

Bitte direkt an: Urs Saurenmann,
Relais Nautique, Bateau RIA,
FR-68210 Wolfersdorf,
T +33-6-42-12-18-26;
bitte Anfragen immer an:
ria@surli.ch

SSK-CSE-Organe

Klub-Vorstand

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

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

Kassier Andrej Jäger
Chilemattweg 10, 5316 Leuggern
T 056 245 06 59, kassier@ssk-cse.ch

Redaktorin Monika Martiny
Route du Lac 404, 1787 Mur (Vully) VD
T 031 925 25 74, M 079 622 54 89
monika.martiny@ssk-cse.ch

Beisitzer Res Diem
Trottenstrasse 8, 8542 Wiesendangen
T 052 337 22 14, res.diem@ssk-cse.ch

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

Beisitzerin Ruth Haber
Postfach 11, 8117 Fällanden
T 044 825 44 74, ruth.haber@ssk-cse.ch

Regionen

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

Bern Erika Prothmann
Oberdorfstrasse 17, 4536 Attiswil
T 032 637 33 67, erika.prothmann@ssk-cse.ch

Bern Bruno Bürki
Iffwilstrasse 19, 3303 Jegenstorf
T 031 761 20 39, bruno.buerki@ssk-cse.ch

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

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

Ostschweiz Arthur Bölsterli
Gachnangerstrasse 8, 8546 Islikon
M 076 366 54 17, arthur.boelsterli@ssk-cse.ch

Ostschweiz Lionella Kaiser
Höchster Strasse 4, 9016 St.Gallen
T 071 288 49 79, lionella.kaiser@ssk-cse.ch

Ostschweiz Migg Bollhalder
Meisenweg 20, 9500 Wil
M 079 407 22 33, migg.bollhalder@ssk-cse.ch

Zürich Res Diem
Trottenstrasse 8, 8542 Wiesendangen
T 052 337 22 14, res.diem@ssk-cse.ch

Inserate

Grösse		CHF	EUR
1/1 Seite	182 × 264 mm	375.—	300.—
1/2 Seite quer	182 × 130 mm	262.—	210.—
1/2 Seite hoch	89 × 264 mm	262.—	210.—
1/3 Seite quer	182 × 85 mm	198.—	355.—
1/3 Seite hoch	53 × 264 mm	198.—	355.—
1/4 Seite quer	182 × 63 mm	172.—	140.—
1/4 Seite hoch	89 × 130 mm	172.—	140.—
1/8 Seite quer	89 × 63 mm	127.—	100.—

Rabatte

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

Abonnementspreis

4 Ausgaben inkl. Porto pro Jahr CHF 38.—

Redaktionsschluss Erscheinung

Nr. 1	31. Dezember	Ende Januar
Nr. 2	15. März	Mitte April
Nr. 3	31. Mai	Ende Juni
Nr. 4	30. September	Ende Oktober



Werden Sie jetzt SSK-CSE-Klubmitglied oder abonnieren Sie die Klubzeitschrift «Schleusenschiffer»

Klubbeiträge Einzelmitglied CHF 120.— pro Jahr, Paarmitglied CHF 150.— pro Jahr

- Ich möchte SSK-CSE-Einzelmitglied werden (Abonnement «Schleusenschiffer» ist im Mitgliederbeitrag inbegriffen)
- Wir möchten SSK-CSE-Paarmitglied werden (Abonnement «Schleusenschiffer» ist im Mitgliederbeitrag inbegriffen)
- Ich möchte ein Abonnement der SSK-CSE-Klubzeitschrift «Schleusenschiffer» für CHF 38.— pro Jahr

Name, Vorname

Strasse, PLZ, Ort

Telefon, Mobile

E-Mail

Schiffsname

Datum, Unterschrift

Postadresse SSK-CSE, Roland Häne, Bahnhofstrasse 13, 9402 Mörschwil
roland.haene@ssk-cse.ch oder T 071 278 45 24

Die Vorstandsmitglieder des SSK-CSE



Martin Hautle, Präsident

Martin ist seit 1979 Mitglied des SSK-CSE und präsidiert den Klub seit 2008. Eigentlich wollte er auf Ende Saison 2011 zurücktreten, hat sich aber an der GV 2011 bereit erklärt, seine Amtszeit um ein Jahr zu verlängern.



Res Diem, Beisitzer

Res ist seit 2009 Mitglied des SSK. 2010 übernahm er die Funktion als Obmann der Regio Zürich und trat als Beisitzer in den Vorstand ein.



Roland Häne, Vizepräsident / Sekretariat

Roli ist seit 2005 Mitglied des SSK. Seit 2009 amtiert er im Vorstand als Vizepräsident.



Ruth Haber, Beisitzerin

Ruth ist 2009 dem SSK beigetreten. Zum Vorstand gehört sie seit 2010.



Ernst Birrer, Beisitzer

Ernst ist bereits seit 20 Jahren im Klub. Er ist Mitglied der Leitung der Regio Dreyländeregge und als Beisitzer im Vorstand seit 2008.

Neue Gesichter:



Andrej Jäger, Kassier

Andrej wurde am 29. Oktober 2011 als neuer Kassier in den Vorstand gewählt. Seit 2004 besitzt er die MS SYDNEY mit welcher er 2006 von Basel nach Amsterdam und 2007 von Basel nach Stockholm geschippert ist. Er ist seit fünf Jahren Mitglied des Schleusenschiffer-Klubs. Seit über 20 Jahren ist er als Buchhalter tätig und seit 2007 selbständig mit eigenem Büro.



Monika Martiny, Redaktion

Monika tritt die Nachfolge von Peter Wittich an. Seit 13 Jahren ist sie Besitzerin des Hausbootes LE MARRANT und seit 2009 Mitglied des SSK. Sie ist ausgebildete Kommunikationsleiterin und seit über 12 Jahren in diesem Beruf aktiv.



WASSERDICHTE DECKUNG

In jedem Fall optimal versichert. Kompetent, effizient und persönlich beraten.

MURETTE
Yachtversicherungen CCS

Thunstrasse 18 | CH-3000 Bern 6 | +41 (0) 31 357 40 40 | info@murette.com | www.murette.com

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 | Hafенplätze | 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 | Kabola Zentralheizungen