

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

2-2012  
CHF 8.20 | EUR 6.50  
www.ssk-cse.ch

# Schleusenschiffer

Unterwegs in Belgien: Tag der Hebewerke | 8  
Schnupperlehre in Gezeiten-Gewässern | 18  
Der bezahlbare Weg zum eigenen Schiff | 26





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

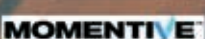
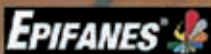
Wim van der Valk Yachten - Schweiz

A: Schachenallee 29  
CH-5000 Aarau, Switzerland

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

E: [Uantener@wimvandervalk.ch](mailto:Uantener@wimvandervalk.ch)  
I: [www.wvdv.ch](http://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](http://www.swiss-composite.ch) [info@swiss-composite.ch](mailto:info@swiss-composite.ch)

# Fortsetzung folgt...



Liebe Schleusenschifferinnen und Schleusenschiffer

Eure Reaktionen auf das neue Klub-Magazin kamen prompt und zahlreich: «Frischer Auftritt», «Echt super» oder «Ihr habt Gutes noch besser gemacht»; um nur einige Kommentare zu zitieren.

Die Komplimente für die neue Aufmachung des Schleusenschiffers gebe ich weiter an Regula Roseney Häne und Roli Häne. Sie investieren seit Jahren unzählige Stunden ins Layout und in die Bildbearbeitung. Sie sind es auch, die das neue Gestaltungskonzept mit Bravour umsetzen. Vielen herzlichen Dank! Ein grosses Merci auch an die anderen Helfer im Hintergrund.

Das positive Feedback freut uns natürlich sehr und motiviert uns, so weiterzumachen... und wie Ihr in dieser Ausgabe sehen könnt: Fortsetzung folgt...

Die Reise mit dem Charterboot, von der Max Pichler in der letzten Ausgabe erzählt hat, setzt Christian Huber nun in Gedanken fort. Er startet dort, wo Max und Käthi mit der Le Grignon umkehren mussten und träumt, was wäre, wenn... Eine Art Fortsetzung, oder besser gesagt Umsetzung davon, ist der darauf folgende Bericht von Thomas Winzeler. Er hat auf seiner Reise von Brüssel nach Paris einen Teil des Gebietes befahren, welches uns Christian Huber in Form seines Tagtraums beschreibt.

Mit dem Ende der Winterzeit ist es für viele von uns mit dem Träumen schon bald vorbei. Die neue Saison steht vor der Tür und Pläne können in die Tat umgesetzt werden. Wer weiss – vielleicht helfen da dem Einen oder Anderen die Tipps von Res Diem in seinem Beitrag «Der bezahlbare Weg zum eigenen Schiff».

Ich wünsche Euch allen einen tollen Frühling, erlebnisreiche Reisen auf dem Wasser oder einfach eine gute Fortsetzung des noch jungen Jahres.

Mit einem fröhlichen Schwirbel ahoi

Monika Martiny **Redaktion**

## 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

## Reiseberichte

- 4 Was wäre, wenn...?
- 8 Unterwegs in Belgien: Tag der Hebewerke
- 18 Schnupperlehre in Gezeiten-Gewässern

## Reportagen

- 24 Der Bosphorus Bypass

## Eignergemeinschaften

- 26 Der bezahlbare Weg zum eigenen Schiff

## Kurzmeldungen

- 28 News und Neumitglieder

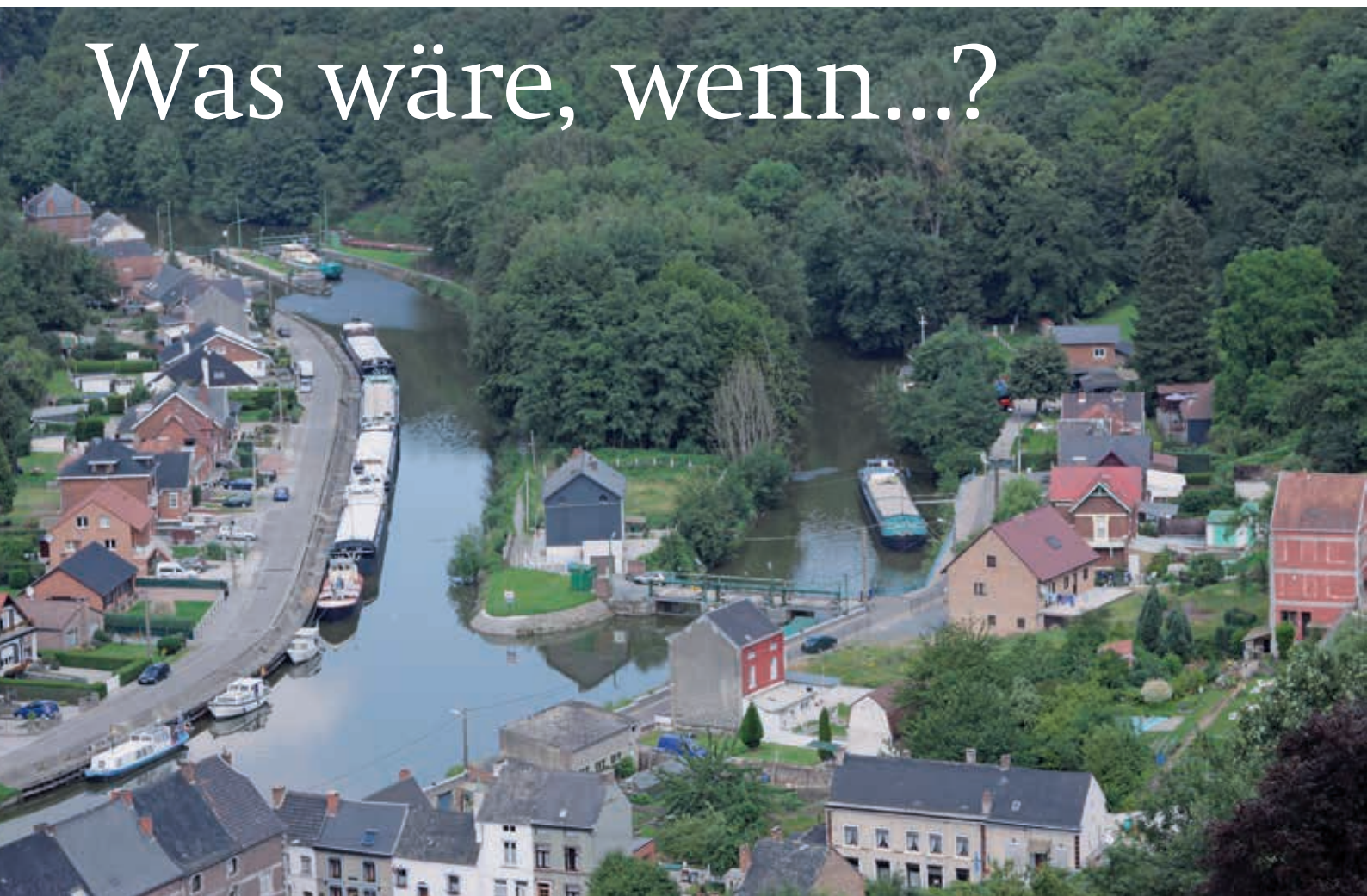
## Rubriken

- 29 Regio-Berichte
- 31 Programmhinweise des SSK-CSE und der Regios
- 32 Schleusenschiffertage
- 33 Weiterbildungskurse
- 34 Adressen und Infos

## Titelbild

Das stimmungsvolle Titelfoto hat Thomas Winzeler geschossen. Hier ist er mit seiner MS *Werd* unterwegs auf der *Éscaut*, von Belgien kommend, kurz nach der französischen Grenze. Der Himmel kündigt den bevorstehenden Wetterwechsel an.

# Was wäre, wenn...?



Thuin an der Sambre

Im Schleusenschiffer 1-2012 berichteten Max und Käthi Pichler von ihrer spannenden Fahrt mit einem Mietboot von der Somme nach Belgien. Wegen der defekten Sambre-Kanalbrücke bei Vadencourt konnten sie keine Rundreise auf der Sambre zurück nach Frankreich machen. Dieser Bericht hat mich dazu angeregt, das Garn weiterzuspinnen und in Gedanken von Charleroi aus die Sambre doch zu befahren.

**Text und Bilder** Christian Huber

## » Wenn wir von Charleroi aus die Sambre befahren würden...

Was würden wir dann erleben? Wir würden einen idyllischen, kanalisierten Fluss mit renovierten Schleusen befahren. Wir kämen in Thuin vorbei, das in seinen Glanzzeiten ein Zentrum der belgischen Binnenschifffahrt war. Dort wurden in fünf Werften Frachtschiffe im Freycinet-Mass (38.50 x 5.05 m) gebaut und repariert. Wir würden dann in den kleinen Hafen von Erquennes an der belgisch-französischen Grenze einlaufen, wo man einst beim Zoll gefragt wurde: «Rien à déclarer?»

Wir würden Erquennes wieder zurück Richtung Charleroi fahren weil die Haute Sambre ab Erquennes gesperrt ist. Dann würden wir aber nicht – wie die Pichlers – nach Namur zurück fahren, sondern über Backbord in den Canal Bruxelles-Charleroi einbiegen. Bei Seneffe, 26 km und 3 Schleusen nach Charleroi, würden wir den Canal du Centre in Angriff nehmen. Dieser Kanal wurde zwischen 1882 und 1917 als Verbindung zwischen dem Seine- und dem Scheldebecken gegraben. Man wollte damit eine direkte Achse Frankreich-Deutschland bauen. Die grosse Herausforderung für die Kanalbauer war der Höhenunterschied von 96 Metern zwischen den beiden Becken. Sie entschieden sich Ende des 19. Jahrhunderts für den Bau von vier Schiffshebe-

werken und sechs Schleusen, welche 2002 durch den Schiffslift von Strépy-Thieu ersetzt wurden. Dieser Schiffslift überwindet einen Höhenunterschied von 73,15 Metern. Sobald vom Kontrollturm aus die Lichter auf grün geschaltet worden wären, würden wir in die «Liftkabine» einfahren. In einer Wanne von 112 Meter Länge und 12 Meter Breite mit einem Gesamtgewicht von 8000 Tonnen würden wir in sechs Minuten nach unten schweben, am nach oben schwebenden, ebenfalls 8000 Tonnen schweren Gegengewicht vorbei. In Thieu angekommen, würden wir hart über Backbord in die gleichnamige Schleuse einfahren.

### **Vor uns lägen jetzt vier, zum Teil über 130 Jahre alte Schiffshebewerke**

Sie wurden zum Weltkulturerbe der UNESCO ernannt und erst kürzlich, nach sorgfältiger Restauration, wieder dem (sehr spärlichen!) Verkehr übergeben. Sie funktionieren einzig und allein mit Wasserkraft, ohne Elektrizität oder eine andere Energie. Zwei Wannens, deren hydraulischer Mechanismus unterirdisch nach dem Prinzip der kommunizierenden Röhren verbunden ist, besorgen den Transport. Die obere Wanne wird mit etwas mehr Wasser gefüllt, der Schieber geöffnet und lautlos schwebt die untere Wanne nach oben. Auch die wasserdicht schliessenden Tore werden lautlos mit Wasserkraft gehoben.



Als es in der EU noch Zollstationen gab

Nach dem Passieren des vierten Schiffshebewerks würden wir auf dem Canal du Centre hart über Backbord abbiegen und wären wenig später wieder oberhalb des Schiffslifts von Strépy-Thieu. Weil alles gratis ist, würden wir wieder per Lift nach unten schweben, diesmal aber auf dem Canal du Centre und dem Canal Nimy-Blaton-Péronnes zur Schelde fahren. Dann würden wir der historischen Stadt Mons, der Hauptstadt des Hennegau, einen lohnenswerten Besuch abstatten.



In der Wanne des Schiffslifts Strépy-Thieu



Hebewerk Nr.1 Houdeng-Goegnies – Technik von damals

### Wir hätten die Wahl

Sollen wir in Péronnes (direkt über Backbord in den Canal de la Sensée einbiegen oder auf der Schelde Richtung Antoing und Tournai fahren? Im ersten Fall wären wir bald wieder auf dem Canal du Nord, könnten aber als Alternative auch den Canal de St Quentin befahren, im zweiten Fall würden wir auf dem erst am 2. Juni 2011 wieder eröffneten Canal de l’Espierre nach Roubaix und von dort auf dem Canal de Roubaix nach Lille fahren (über die Fahrt auf diesem Kanal habe ich im Schleusenschiffer 4-2011 berichtet).

Nach einigen Tagen Aufenthalt in der pulsierenden Stadt Lille würden wir auf der Liaison grand gabarit Dunquerque-Escaut nach Arleux fahren. Dort, in der «Haupt-



Marktplatz in Antoing an der Schelde (Belgien)



In Arleux werden Knoblauchzöpfe geflochten

stadt des Knoblauch», würden wir uns mit ein paar Zöpfen des köstlichen geräucherten Knoblauchs eindecken, ehe wir auf dem Canal du Nord bis Péronne (nicht zu verwechseln mit dem oben erwähnten Péronnes) fahren würden. Dieses nicht besonders spannende Teilstück mit seinen 12 Schleusen haben wir schon in einem einzigen Tag absolviert, weshalb wir schon am Abend bei Péronne auf die Somme einbiegen könnten – zurück nach Cappy, an den Ausgangspunkt der Pichlers.

Auf diese Weise würden wir aus der Not der gesperrten Haute Sambre die Tugend einer weiträumigen Rundreise durch das einzigartige belgische Hennegau, über die Schelde, nach Roubaix und dem vibrierenden Lille machen. *Dazu ist der Winter ja da: zum Träumen...* ◀◀



Christian Huber  
[www.kinette.ch](http://www.kinette.ch)

# 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](mailto:info@mtsys.ch)



**MTSys**  
trockene Mauern  
gesundes Wohnklima  
[www.mtsys.ch](http://www.mtsys.ch)

[fishwisdom.com](http://fishwisdom.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](mailto:contact@atelier-fluvial.com) | [www.atelier-fluvial.com](http://www.atelier-fluvial.com)



# Unterwegs in Belgien: Tag der Hebewerke

«Ascenseur 4» im Canal historique



«...so wäre es wenn» könnte man sagen. Denn Thomas Winzeler hat einen Teil des Traums von Christian Huber erlebt; wenn auch etwas anders. Auch er hat den Schiffslift von Strépy-Thieu passiert und wollte auf dem Canal historique die vier, zum UNESCO Weltkulturerbe ernannten Schiffshebwerke genießen. Doch es kam anders... doch das lassen wir Thomas mit seinen eigenen Worten berichten.

**Text und Bilder** Thomas Winzeler-Sterk



Am Gästesteg von Ittre

» Nach drei eher verregneten Tagen in Belgiens Metro-pole Brüssel fahren wir den Kanal Richtung Charleroi hinauf. Je weiter wir uns von der Grossstadt entfernen, umso einladender wird die Landschaft: Säumten anfangs noch Industriegelände die Ufer, so sind diese nun durch eine sattgrüne Landschaft abgelöst worden und auch das Wetter zeigt sich zusehends von seiner besseren Seite. Wir schreiben den 9. September 2011.

Beide Lichtsignale an der Schleuse von Ittre stehen auf Grün und obschon dieses grosse schwarze Loch alles andere als einladend wirkt, fahren wir in den Schacht ein. Kurz darauf werden wir, bequem an Schwimmpollern gesichert, zügig um 14 Meter in die Höhe gehoben. Oben angelangt begrüsst uns der Schleusenwärter freundlich und bittet mich, ihm mit den Schiffspapieren auf sein Büro zu folgen. Etwas verwundert sammle ich die Dokumente zusammen und steige dann die Treppe zum Schleusenbüro hinauf. Wir haben doch die belgische Vignette bis Ende Jahr gelöst und gut sichtbar am Schiff angebracht...

Ich zeige dem Beamten also zuerst die Quittung der Vignette, was er mit einem Kopfschütteln und der Bemerkung, dass diese nur für den flämischen Teil Belgiens gelte, quittiert. Nachdem unsere Schiffsdaten in den Computer eingetippt worden sind, fehlt nur noch die Angabe der vorgesehenen Route. Ich muss mich also

jetzt und hier entscheiden: Entweder den Canal historique mit seinen vier Hebewerken aus dem letzten und vorletzten Jahrhundert oder Europas gigantischstes He-

bewerk Strépy-Thieu. Ich entscheide mich für den Canal historique. Der Schleusenwärter meint, damit hätte ich eine gute Wahl getroffen. Er habe denselben erst am vergangenen Wochenende einem Bekannten aus den USA gezeigt – und dieser sei davon riesig begeistert gewesen. Kurz nach der Eingabe sämtlicher Daten spuckt der Drucker dann auch schon unser Fahrdokument aus, welches mir mit der Bemerkung: «Es sind also genau 102 km auf Wallonischen Gewässern, bis Sie unser Land in Richtung Frankreich wieder verlassen», übergeben wird.

Zurück auf dem Schiff fahren wir aus der Schleuse aus und steuern den auf der Backbordseite liegenden Gästesteg von Ittre an. Bei einem kühlen «Grimbergen» in der Capitainerie freuen wir uns

auf den bevorstehenden «Tag der Hebewerke».

### Die Schiefe Ebene von Ronquières

Am nächsten Morgen legen wir kurz vor 10 Uhr ab. Die knapp vier Kilometer entfernte, untere Einfahrt des Plan incliné de Ronquières sehen wir schon nach ein paar Biegungen des Kanals und melden uns dort per Funk an. Sobald das Handelsschiff aus dem «bac» ausgefahren sei, wären wir an der Reihe, liess man von dort



Schleuse von Ittre: Die Signale stehen auf Grün



Einfahrt in den «Plan incliné de Ronquières»

verlauten. Wir können nun beobachten, wie die Wanne die letzten Meter der schiefen Ebene zurücklegt, die Tore geöffnet werden und das Handelsschiff ausfährt. Kurz darauf signalisieren uns die auf Grün gestellten Lichter, dass wir einfahren sollen. Die Einfahrt in die knapp 12 Meter breite und 84 Meter lange Wanne stellt dann auch absolut kein Problem dar – da sind wir von kleineren Schleusen her ganz anderes gewohnt! Ein Schild macht uns darauf aufmerksam, dass Schiffe hier vierfach gesichert werden müssen. Wir belegen vorerst wie gewöhnlich auf einer Schiffseite zweifach und diskutieren, wie jetzt zusätzlich noch belegt werden soll, als der nun auf dem Wannensrand erscheinende Angestellte lachend meint, diese Anweisung der Vierfachbelegung gelte nur für grosse Schiffe – das sei schon gut so, denn das Anfahren und Abbremsen würde sehr sanft von Statten gehen.

Kaum hatten sich die Tore am unteren Wannensende geschlossen, konnten wir uns davon auch überzeugen und nach einer kurzen Anfahrzeit ging es mit doch ganz flotten 1,2 m/s die rund anderthalb Kilometer lange schiefe Ebene hinauf. Dabei fährt die Wanne auf vier Schienen und wird von insgesamt acht Stahlseilen, welche über Elektromotoren angetrieben werden, gezogen. Die Optik, die sich dabei ergibt, mutet einerseits etwas eigenartig an: Da fahren wir doch, zusammen mit den, an der Wanne

*Insgesamt acht Stahlseile, welche über Elektromotoren angetrieben werden, ziehen die Wanne*

angebrachten, Laternenpfosten, an Bäumen und Sträuchern vorbei. Andererseits geniessen wir mit zunehmendem Gewinn an Höhe eine überwältigende Aussicht auf die Landschaft des Hennegaus.

Nach rund 20 Minuten Fahrzeit sind wir am oberen Ende angelangt und haben insgesamt 68 Meter an Höhe gewonnen. Nachdem die Wanne am Kanal angedockt und beide Tore geöffnet worden sind, können wir unsere Reise fortsetzen. Nur knappe acht Kilometer dauert unsere Weiterfahrt auf dem Kanal Bruxelles-Charlerois, bis wir nach Steuerbord in den Canal du Centre abbiegen.

#### **Historique – Aufbruch ins vorletzte Jahrhundert**

Da in der Gewässerkarte, auf dem ganzen historischen Streckenabschnitt, keine VHF Kanäle eingetragen sind, bediene ich mich ausnahmsweise des Handys und rufe das erste der vier Hebewerke an. Eine freundliche Männerstimme am anderen Ende bestätigt mir nochmals, dass der Kanal durchgehend befahrbar sei und dass wir bei unserem Eintreffen sofort in die backbordseitige Wanne des Lifts einfahren könnten. So verlassen wir den breiten Kanal nach kurzer Zeit wieder, fahren ein kurzes Stück im Canal du Centre historique bis zum ersten der vier Hebewerke. Diese werden hier treffend «Ascenseur» – also Lift genannt, da es hier im Unterschied zu Ronqui-



Auf vier Schienen die 1,5 km lange, schiefe Ebene hinauf



In der 12 Meter breiten und 84 Meter langen Wanne



Nach rund 20 Minuten 68 Meter höher



...«Ascenseur 1» von Houdeng-Geognies wurde 1888 in Betrieb genommen



Das erste der vier Hebewerke im Canal historique...

ère senkrecht in die Tiefe (respektive Höhe) geht. Der von uns nun erreichte Ascenseur 1 von Houdeng-Geognies ist der älteste dieser Lifte und wurde bereits 1888 in Betrieb genommen. Alle vier Hebewerke dieses Kanalabschnittes beruhen auf demselben hydraulischen Prinzip: Zwei gegenläufige Wannen, je von einem überdimensionalen Zylinder gehalten, sind über ein Ventil miteinander verbunden. Die obenliegende Wanne wird dabei mit 30 cm mehr Wasser als die untenliegende gefüllt, so dass diese entsprechend schwerer ist. Wird nun das Verbindungsventil geöffnet, so drückt die obere Wanne während ihrer Talfahrt die untenliegende fast geräuschlos nach oben. Dabei spielt es keine Rolle, wie schwer die zu hebenden und senkenden Schiffe sind, da hier das archimedische Prinzip zur Anwendung kommt...

Wir fahren also in die Wanne ein und machen fest. Knappe sechzehn Meter unter uns fährt soeben eine, zum Ausflugsschiff umgebaute, Peniche in die andere Wanne ein. Nachdem sämtliche Tore geschlossen worden sind, sollte oben auf der Verbindungsbrücke von Hand das Ventil geöffnet werden. Da offensichtlich irgend etwas klemmt, geschieht vorerst aber gar nichts. Der junge Angestellte auf der Verbindungsbrücke werkelt verzweifelt und unter Einsatz all seiner verfügbaren Körperkräfte am Ventilmechanismus herum. Als er diesen endlich in Gang setzen kann ruft er uns erleichtert zu: «Diese antike Technik macht mich noch eines Tages zum Fossil!» Endlich gleiten wir langsam in die Tiefe und auf halbem Weg begegnen wir der nach oben schwebenden Peniche mit ihren zahlreichen, begeistert fotografierenden Touristen. Unten angekommen, werden wir von einem, scheinbar ebenfalls aus dem letzten Jahrhundert stammenden, Herrn in weissem Hemd und Krawatte empfangen. Er schliesst durch gekonntes Betätigen einiger Hebel den ganzen Vorgang ab und wünscht uns eine gute Fahrt.

Langsam tuckern wir auf dem romantischen Kanal weiter, bis uns nach einer Biegung die Weiterfahrt von einer geschlossenen Drehbrücke versperrt wird. Was nun? Nach längerem Warten fährt ein weisser Citroën der Kanalverwaltung vor. Der Beamte steigt aus und erklärt uns, dass die Weiterfahrt wenig Sinn mache, da die Hubbrücke zwischen den nächsten beiden Ascenseurs defekt sei und mit einer Reparatur vor Montag nicht zu rechnen wäre.

### Zurück in die Gegenwart

Da die Aussicht, das ganze Wochenende irgendwo mitten auf einem Kanal zu verbringen bei uns nicht gerade auf Begeisterung stösst, beschliessen wir, hier zu wenden, den ersten Lift wieder hochzufahren, zurück in den Canal du

Centre und dann den Ascenseur de Strépy Thieu zu benutzen.

Wir wenden also und fahren zurück zum Ascenseur 1. Da auf diesem Kanalabschnitt nebst den Hebewerken auch die Kommunikation weitgehend noch den historischen Gegebenheiten entspricht, fragt man uns verwundert, weshalb wir denn schon wieder zurückfahren wollen. Wir berichten, was uns zur Umkehr bewogen hat, was von einem jüngeren Mitarbeiter wie folgt kommentiert wird: «Das ist ja wieder typisch, die Brücke ist doch erst von einer flämischen Firma renoviert worden.» Wir fahren also unverzüglich wieder in dieselbe Wanne ein, mit welcher wir vorher den Lift in entgegengesetzter Richtung be-

*Alle vier Hebewerke dieses Kanalabschnittes beruhen auf demselben hydraulischen Prinzip*



Keine Weiterfahrt auf dem historischen Kanal

nutzt haben und werden wieder in die Höhe befördert. Oben angelangt fahren wir den historischen Kanalabschnitt zurück und biegen dann nach Backbord in den Canal du Centre ein.

Nach sechs eher langweiligen Flusskilometern gelangen wir zur Einfahrt des Hebewerks von Strépy-Thieu. Da die Lichtsignale auf rot stehen melden wir uns per Funk und erhalten die Anweisungen, die Einfahrt des am anderen Ufer liegenden Ausflugsschiffes abzuwarten und dann ebenfalls einzufahren. Gespannt warten wir, bis es so weit ist und fahren dann in die 118m lange und 12m breite Wanne ein. Im Gegensatz zu den bisherigen Hebewerken findet das hier nicht unter freiem Himmel statt: Die gigantische Überdachung vermittelt vielmehr das Gefühl, in einer riesigen Halle zu sein. Kaum eingefahren, schliessen sich hinter uns die Tore und mit zunehmendem Geräuschpegel der brummenden Motoren treten wir unsere Fahrt in die Tiefe an. Unsere Wanne wird von 144 Stahltrossen gehalten, welche es ermöglichen, eine Höhendifferenz von etwas über 78 Meter zu



Handarbeit ist gefragt. Das Ventil klemmt.



Warten auf die Einfahrt ins Hebewerk von Strépy-Thieu



Im komfortablen Hafen von Thieu mit Sicht auf Strépy-Thieu



Ein gigantisches Bauwerk



In wenigen Minuten 73,15 Meter in die Tiefe



Blick zurück auf Strépy-Thieu



überwinden. Durch die seitlichen Öffnungen des Baus haben wir eine zwar etwas eingeschränkte aber trotzdem einmalige Aussicht auf die umliegende, künstlich angelegte Landschaft. Auf halbem Weg wird uns diese allerdings kurzfristig durch die, an uns vorbei nach oben gleitenden, Gegengewichte versperrt. Knapp zehn Minuten hat unsere Fahrt gedauert, bis die Motorengeräusche jetzt zunehmend leiser werden und die Wanne sanft stoppt: Wir sind unten angekommen und kurz darauf öffnen sich auch schon die vor uns liegenden Tore. Ein letzter Blick nach oben, an die jetzt fast 100 Meter über uns liegende Decke, macht uns nochmals die gigantischen Ausmasse dieses Bauwerks bewusst. Dann starten wir den Motor und fahren hinter dem Ausflugsboot aus der Wanne.

Unser neues Ziel, den Hafen von Thieu, können wir heute leider nicht mehr erreichen. Die kleine Verbindungsschleuse ist um diese Zeit schon nicht mehr in Betrieb. An der Quaimauer können wir aber gut für eine Nacht festmachen. Bei der Schleusung am nächsten Tag erfahren wir, dass die Ecluse Havre, weiter unten am Canal du Centre, defekt und für mindestens fünf Tage ausser Betrieb sei. So verbringen wir fast eine ganze Woche im komfortablen Hafen von Thieu, mit der einmaligen Aussicht sowohl auf Strépy-Thieu, wie auch auf den letzten der vier alten Ascenseurs, bevor wir unsere Reise Richtung Paris weiter fortsetzen...◀◀

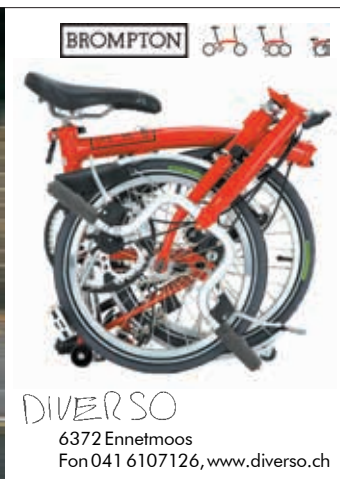
**Thomas Winzeler-Sterk**

Geniessen Sie die Fahrten von Ronquière und Strépy-Thieu als Videos und auf [www.ms-werd.ch](http://www.ms-werd.ch)

# Chavanne Yacht & Bootswerft



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



## 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](mailto:info@bootsmotoren.ch) / [www.bootsmotoren.ch](http://www.bootsmotoren.ch)



## Marina de Corre - Ihr Privathafen

in freundlicher Atmosphäre

**Neu:** Winterlager in der Halle oder auf dem Trockenplatz  
**Neu:** Slipwagen für Boote bis 25 Tonnen

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

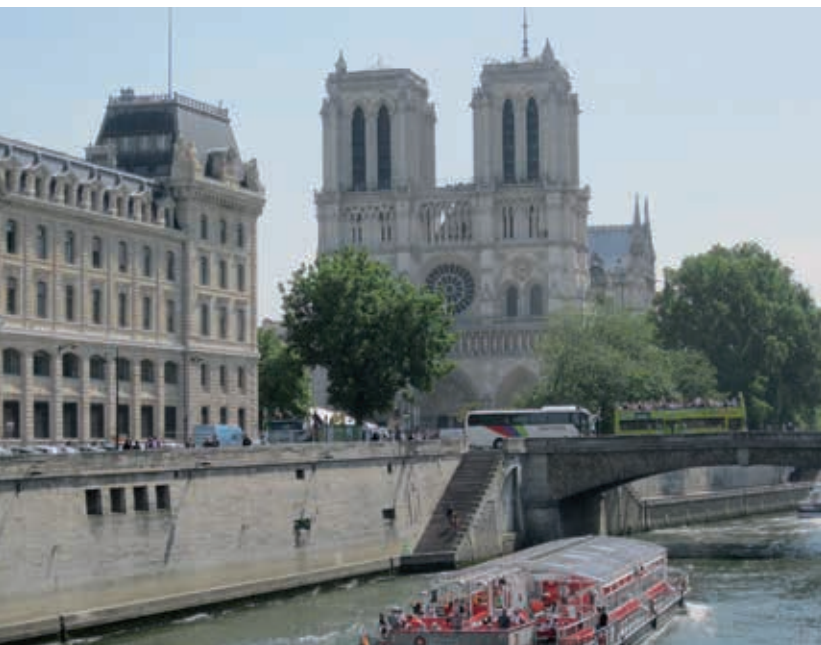
Doris und Jean-Pierre sind immer für Euch da!  
0033 3 84 92 61 61, [contact@fluvialoisirs.com](mailto:contact@fluvialoisirs.com)



# Schnupperlehre in Gezeiten-Gewässern

Im Frühjahr 2011 fahren wir wieder einmal mit unserem ICHTUS von Auxerre die Yonne hinunter bis Montereau und dann auf der Seine nach Paris. Im Hafen Arsenal finden wir für zwei Wochen einen nicht ganz billigen aber sicheren Hafenplatz.

**Bilder** Annebärbel Müller, **Text** Arthur Müller



Paris im Mai

## Die Geschichte über «Die Bürger von Calais»

Calais drohte eine bedingungslose Kapitulation und damit die Plünderung und Zerstörung. Um dies zu verhindern, stellten sich, gemäss der Chronik, sechs der angesehensten Stadtbürger als Geiseln zur Verfügung. Sie sollen am 4. August 1347 barfuss, nur mit einem Hemd bekleidet und einem Strick um den Hals, vor den englischen König getreten sein. Dieser habe beabsichtigt, sie zur Vergeltung für die Verluste seiner Belagerungstruppe hinrichten zu lassen. Nur die flehentliche Bitte der ebenfalls anwesenden englischen Königin soll die sechs Männer gerettet haben.

» In der Stadt der Liebe, es ist ja Mai, besuchen wir unter anderem auch das Musée Rodin und bestaunen hier einmal mehr Rodins berühmte Skulptur «Die Bürger von Calais». In uns tauchte nun der Wunsch auf, das Original dieser Skulptur, das vor dem Stadthaus von Calais steht, zu besuchen. Gedacht, getan!

## Auf der Somme

Wir legen am 23. Mai in Paris ab, fahren zwei Tage auf der Seine zu Tal bis Conflance und biegen hier in die Oise ein. Wir fahren drei Tage auf diesem schönen Fluss zu Berg bis zum etwas eintönigen Canal du Nord. Diese Gegend interessiert uns besonders, weil hier im Ersten Weltkrieg traurige Geschichte mit Millionen von Toten geschrieben wurde. All das kann in vielen Museen nachempfunden werden. Weil wir einen interessanten Bericht von unserer Klubkameradin Ursula Thüler über ihre Somme-Schiffahrt gelesen haben, beschliessen wir, in Péronne, noch die Somme hinunter zu fahren bis nach Saint-Valery-sur-Somme am Ärmelkanal.

Die Somme ist trotz knappem Wasserstand sehr schön und ruhig zu befahren. Wir werden abschnittsweise von einem Schleusenwärter begleitet. Das funktioniert sehr gut bis auf die Sektion um Amiens, wo wir oft stundenlang auf den versprochenen Begleiter warten. Der Schleusenwärter in Abbeville kommt pünktlich um neun Uhr wie abgemacht. Dann müssen auf dem schnurgeraden Kanal gegen Saint-Valery-sur-Somme für uns vier Brücken gedreht werden. Alles läuft reibungslos ab und so sind wir schon nach zwei Stunden vor der Seeschleuse von St.Valery. Wir machen am Steg oberhalb der Schleuse fest und warten hier, bis sie für uns öffnet. Gemäss unserer Karte wird sie eine



Die Bürger von Calais



Start in Auxerre

Stunde vor bis eine Stunde nach «pleine mer» bedient. Aufgrund unserer telefonischen Anmeldung lässt uns der freundliche Schleusenwärter aber bereits eineinhalb Stunden vor dem Höchststand der Flut einfahren. Es ist von Vorteil, wenn man einen Gezeiten-Kalender an Bord hat und darin für jeden Tag den Höchst- beziehungsweise Tiefststand des Meeresspiegels herauslesen kann, was für jeden Ort verschieden ist. Trotz aller Bemühungen haben wir aber keinen solchen Kalender kaufen können. Zum Glück sind die Gezeiten aber hier in den Tageszeitungen, zusammen mit den Wetterprognosen, publiziert; immer für den aktuellen und für den kommenden Tag. Alternativ kann man die Gezeiten auch aus dem Internet herunterladen. Wir haben uns mit Hilfe der Tageszeitung orientiert.

Wir erhalten im Hafen von St. Valery einen guten Platz. Die Flut hebt uns während gut sechs Stunden zirka sechs Meter in die Höhe und bei Ebbe geht es wieder hinunter. Das ist aber kein Problem, da wir an einem Schwimmsteg liegen. Wir bleiben ein paar Tage in St. Valery und machen natürlich eine Fahrt mit dem Dampfzug um die Bay herum. Ein unvergessliches Erlebnis!

Somme zu Berg machen wir ein paar Tage Halt in Amiens, einer wunderschönen Stadt mit auffallend vielen Studenten. Besonders die Kathedrale, die wir für die

### Unser Schiff

Holländischer Stahlverdränger Baujahr 1989 mit dem Namen ICHTUS (das ist Griechisch und heisst auf Deutsch Fisch) mit den Abmessungen 10,5x3,5m mit 1,1m Tiefgang, Höhe des Sommerverdecks über Wasser 3,4m, 10 Tonnen, mit Volvo Penta Dieselmotor 100 PS, UKW-Funk, registriert im Schiffsregisteramt Basel. Unsere Haftpflicht- und Kaskoversicherung gilt in Seehäfen bis zu deren äussersten Mole.

schönste in ganz Frankreich halten, beeindruckt uns sehr. Ein Ausflug durch die schwimmenden Gärten von Amiens, mit elektrisch angetriebenen Flachbodenbooten, ist hier ein Muss.

### Unterwegs nach Lille

Ab Péronne sind wir wieder auf dem Canal du Nord. Der Kanal-Tunnel von Ruyaulcourt ist 4,3km lang, breit und gut beleuchtet. Als Besonderheit hat er in der Mitte eine 1,2 km lange Ausweichstelle. Beim nächsten Übernachtungsplatz nach dem Tunnel, reisst uns morgens um 5.45 Uhr ein Frachtschiff mit lautem

Hupen aus dem Schlaf. Es möchte hier am Kai anlegen. Wir müssen wohl oder übel aufstehen und den Platz freigeben, obwohl wir kein Anlege-Verbot für Sportboote sehen können, weder am Ufer noch in der Karte.

Nach weiteren zwei Tagen erreichen wir die nordfranzösische Metropole Lille. Wir machen etwas unterhalb der Stadt, in Wambrechies neben der alten Genèvre-Brennerei fest, wo wir ein paar Tage verbleiben. Wir fahren mit dem Bus ins Stadtzentrum und machen eine Sightseeing-Tour. Wir hätten nicht geglaubt, dass es in Lille so viele prächtige Bauten, wie zum Beispiel die alte Börse, gibt. Die Zitadelle von Vauban ist so riesig, dass wir beinahe den Ausgang nicht mehr finden. Der Rückweg nach Wambrechies ist ein wahrer Hürdenlauf weil die Busse wegen einer «Manifestation» die Haltestellen in der Innenstadt nicht bedienen.

### Dem Ärmelkanal entgegen

Weiter geht es zügig dem Ärmelkanal entgegen. Bevor wir vom Verbindungskanal Dünkirchen-Schelde gegen Calais abbiegen, machen wir Halt in Watten. Gemäss unserer Karte sollte hier ein Anleger mit Strom und Wasser sein. Aber weder noch. Und prompt ist am

andern Morgen unsere nicht mehr so junge Starterbatterie leer. Wir müssen sie erst einmal mit dem Notstromaggregat aufladen. Die Schleusenwärterin von Hennuin hat uns bei den vier Hubbrücken vor Calais angemeldet aber aus unersichtlichen Gründen müssen wir vor der ersten fast zwei Stunden warten. Das ist jedoch nicht weiter schlimm, denn die zwei Gezeiten-Schleusen zum Seehafen von Calais öffnen ja erst ein-

einhalb Stunden vor «pleine mer» bis eine halbe Stunde nachher. Wir überlegen noch, ob wir am Schwimmsteg vor der ersten Gezeitenschleuse festmachen wollen. Aber hier hat es weder Strom

noch Wasser und die Jugendlichen, die hier herumtollen, machen uns nicht gerade einen vertrauenswürdigen Eindruck. Wir wollen doch immerhin ein paar Tage in Calais bleiben. Auch hier wäre ein Gezeiten-Kalender von Vorteil gewesen aber wir behelfen uns wieder mit der Tageszeitung, die man auch in den Bäckereien kaufen kann. Die Einfahrt in den Seehafen von Calais, durch die zwei Gezeiten-Schleusen und eine Hubbrück, sind bei Starkwind nichts für schwache Nerven. Das Besondere bei diesen Schleusen ist, dass sie wohl über Kanal 17 (und nicht über Kanal 10 bzw. 12 wie in der Karte vermerkt) angerufen werden können,

*Flut und Ebbe fahren uns so alle zwölf Stunden sechs Meter hinauf und wieder herunter.*



Die Stadt Gent, ein Juwel



Im schönen Brügge

dass sie aber vom Kommando-Turm, der den ganzen Fährverkehr nach England dirigiert, gesteuert werden. Deshalb herrscht auf diesem Funkkanal, gelinde gesagt, ein mehr als hektischer Betrieb.

Auch im Seehafen von Calais liegen wir wieder bequem an einem Schwimmsteg. Flut und Ebbe fahren uns so alle zwölf Stunden sechs Meter hinauf und wieder herunter. Das ist aber kein Problem ausser, dass beim Landgang die Rampe bei Ebbe halt erheblich steiler ist als bei Flut. Wir schauen uns hier natürlich vor dem Stadthaus, wie bereits in Paris geplant, das Original von Rodins berühmter Skulptur «Die Bürger von Calais» an.

Nach drei Tagen wollen wir den Seehafen wieder verlassen aber am Funk sagen sie uns, dass die Seeschleusen noch vier Tage in Revision seien!! Frust!! Auch im Büro unseres Hafens haben sie nichts davon gewusst. Aber eben, Binnenfahrer sind in einem Seehafen Exoten und scheinbar nicht so wichtig. Wir vertreiben uns die Zeit mit Schwimmen am wunderschönen Sandstrand von Calais. Zum Glück ist das Wetter schön. An einem nicht so sonnigen Tag mache ich mit der Fähre einen Ausflug nach England d.h. ich fahre zum Mittagessen nach Dover hinüber.

### **Brügge und Gent – beides wunderschöne Städte**

Nach Ablauf der Wartezeit in Calais ziehen wir weiter gegen Dünkirchen, Nieuwpoort und Oostende. Wir

fahren dabei auf Binnenkanälen die parallel zum Ärmelkanal angelegt sind. Meist fahren wir nicht in die grossen Städte hinein sondern machen in der Nähe fest. Am 6. Juli verlassen wir die Gegend des Ärmelkanals und fahren gegen Brügge. Der Hafen in Brügge ist perfekt und der Empfang überaus freundlich. In dieser wunderschönen Stadt verweilen wir ein paar Tage bis wir dann nach Gent weiterfahren. Auch Gent ist wieder ein Juwel von einer Stadt. Pech ist nur, dass der Filmapparat ausgerechnet in diesen beiden so schönen Städten aussteigt. Wir machen in jeder dieser Städte Besichtigungstouren per Bus, zu Fuss und per Boot, was immer ein besonderes Erlebnis ist.

### **Auf der Schelde nach Antwerpen**

Nach Gent wollen wir noch einen Abstecher nach Antwerpen machen, in die Stadt von Peter Paul Rubens. Nach der Seeschleuse von Gent (Sluis Merelbeke) sind wir in der Boven Zeeschelde d.h. wieder in Gezeiten-Gewässern. Man muss Ebbe und Flut gut beachten denn die Gezeitenschleusen werden nur zu Zeiten des Hochwassers herum geöffnet. Zum Glück habe ich in Gent von einer netten Schiffsnachbarin endlich einen Gezeiten-Kalender erhalten. Der ist Gold wert. So kann ich die Wasserhöhe an praktisch jedem Punkt der Schelde berechnen. Aber für uns ist das Ganze sehr ungewohnt. Damit wir mit dem ablaufenden Wasser gegen Antwerpen fahren können, müssen wir am Morgen schon kurz

nach sieben Uhr bei der Sluis Merelbeke sein. Das heisst für uns, Tagwache bereits um fünf Uhr. Je weiter wir auf der Schelde zu Tal fahren, umso schmaler wird das Fahrwasser und umso breiter die seitlichen Sandbänke. Als Binnenschiffer, die in Gezeiten-Gebieten etwas unerfahren sind, wissen wir jetzt nicht so recht, ob die

Brussel-Schelde» hoch. Wir sind froh, dass wir die Gezeiten-Gewässer jetzt wieder verlassen können.

Die ebenfalls sehr sehenswerte Stadt Antwerpen besuchen wir von Klein Willebroek aus. Wir übersetzen von Klein Willebroek gratis mit der Personenfähre über die Rupel nach Boom und fahren mit dem Bus ins Stadtzentrum. Besonders beeindruckt uns hier der monumentale Hauptbahnhof, das prachtvolle Stadthaus und die schönen Kirchen.

### Im königlichen Yachtclub von Brüssel

Von Klein Willebroek aus sind wir schon nach gut drei Stunden Fahrzeit in Brüssel. Im königlichen Yachtclub von Brüssel finden wir einen schönen Anlegeplatz und das Tram fährt ganz in der Nähe. Auch in dieser Stadt bleiben wir ein paar Tage. Wir machen wie immer eine Citytour, fahren auf das Atomium (natürlich mit einem Schindlerlift) und bestaunen das Europa-Viertel mit seinen Stahl- und Glasbauten.

Über die Erlebnisse auf der Rückfahrt von Brüssel in unseren Heimathafen Neuf-Brisach am Rhein schreiben wir ein anderes Mal. Am 10. September 2011 treffen wir im Laufe des Nachmittags nach einer ganz tollen und erlebnisreichen

Fahrt wohlbehalten, dankbar und glücklich in Neuf-Brisach ein. Wir haben in diesem Jahr 2145 km und 393 Schleusen abgefahren und alles ist gut gegangen. «



Prächtige Bauten in Lille

Schelde hier überhaupt auch bei Ebbe befahrbar ist. Aber es geht ganz wunderbar. Kurz vor Antwerpen biegen wir in die Rupel ein und dann schleusen wir bei Klein Willebroek aus den Gezeiten-Gewässern in den «Zeekanaal



Atomium in Brüssel



Bahnhof Antwerpen



Die Kathedrale von Amiens



**Annebärbel und Arthur Müller**  
 beide mit Führerausweis Kat. A  
 Schiffe. Wir sind gerne für weitere  
 Auskünfte bereit: T 052 337 28 11  
 a\_a\_mueller@bluewin.ch

### Wir haben auf dieser Fahrt die folgenden Karten verwendet:

Für Frankreich: Guide Vagnon de tourisme fluvial Nr. 3 (Bourgogne-Centre-Nivernais) und Navicarte Nr.2 (la Seine amont), Nr. 1 (la Seine aval), Nr. 24 (Picardie), Nr. 14 (Nord-Pas-de-Calais)

Für Belgien: Fluvicarte Nr. 23 (Belgique) und de rouck geocart, Bevaarbare Waterwegen/Voies Navigables Nr. 1–4 sowie de rouck geocart, voies navigables Belges, atlas & guide de navigation.

Die belgischen Wasserstrassenkarten, die wir in der Schweiz kaufen konnten, sind für unsere Begriffe eher rudimentär. Zum Glück haben wir gleich nach der Grenze zu Belgien in einem Hafen einen guten und detaillierten, leider etwas veralteten Katalog geschenkt erhalten. Später konnten wir noch eine neue Version kaufen für die Kleinigkeit von 50 Euro.

In dem Grenzgebiet von Frankreich-Belgien müssen wir ständig die Karten wechseln und die Orientierung in den Karten ist etwas mühsam.

Gezeiten-Kalender Calais «Annuaire des marées» 2011

Gezeiten-Kalender Antwerpen «Hoog- en Laagwater» 2011



Fahrt mit der Dampfbahn

# Der Bosphorus Bypass

War es ein Wahlversprechen oder reden sie noch davon? Wir werden es sehen... Der Ministerpräsident der Türkei, R. T. Erdogan, unterbreitete im April 2011 den kühnen und zugleich aussergewöhnlichen Plan, etwa 70 Kilometer westlich von Istanbul einen Kanal vom Marmarameer in das Schwarze Meer zu graben. «Ein Projekt, gewaltiger als der Suez- und der Panamakanal» sagte er. Canal Istanbul, soll das Bauwerk heissen.

**Text und Bilder** Peter Wittich

## Das Projekt

Der Kanal soll 47 Kilometer lang, 150 Meter breit und 25 Meter tief sein. Diese Ausmasse würden ungehinderten Verkehr für Schiffe der Neuen Panamax Klasse (Panamax II: 366 x 49 x 15,2 m) in beiden Richtungen erlauben. Die zu durchquerenden Gebirgszüge sind etwa 200 Meter hoch und sollen dünn besiedelt sein. Die Erdverschiebung werden mit über eine Billion Kubikmeter berechnet. Schleusen sind keine vorgesehen.

Für die Planung rechnen sie zwei Jahre, die Finanzierung soll von einheimischen Quellen und internationalen Investoren geregelt werden. Um Landspekulationen zu vermeiden, wird die genaue Routenführung geheim gehalten

Der geplante Kanal würde den engen Bosphorus entlasten, durch den täglich bis zu 150 Schiffe jeder Klasse passieren. Die vielen grossen Schiffe, die LNG, Rohöl und Chemikalien mitten durch die Stadt Istanbul transportieren, gelten als tickende Zeitbombe, die jederzeit eine grössere Katastrophe auslösen könnten. So sind während der letzten 15 Jahren bereits 115 000 Tonnen Rohöl in den Kanal geflossen.



Einfahrt in den Bosphorus



Die blaue Moschee



Allgemeines Ausfahrverbot am Sonntagmorgen



Vor der Brücke – die Spannung steigt



Weniger als einen halben Meter Luft

**Mit einer mobilen Bohrinself durch den Bosphorus**

An einem Sonntagmorgen im Juni 1999 stehen wir mit dem riesigen Schleppzug am Eingang zum Bosphorus. Die ersten Sonnenstrahlen erleuchten die Moscheen und das Topkapi Museum, die Perlen Istanbul. Zwei Schleppboote sind an der Leine befestigt, zwei weitere halten mit Leinen am Heck die schwimmende Bohranlage auf Position. Ein fünfter umkreist uns, um bei Not eingreifen zu können. Auf meinem Bildschirm sind alle Schiffe als helle Punkte zu sehen. Die Route, mit dem aktuellen Radarbild bereichert, ist mit einer Toleranzarea eingezeichnet. Alarm, sollte sich «unser» Punkt der Toleranzlinie nähern, was während der ganzen sechsstündigen Reise nie geschieht. Jeglicher Verkehr, auch mit Ruderbooten, ist während der ganzen Zeit untersagt.

Der Tiefgang der Anlage ist so eingestellt, dass zwischen dem umgelegten Bohrturm und der ersten Brücke weniger als einen halben Meter Luft ist.

Nervöses Warten, denn der Helikopter mit dem Premier Minister ist weit und breit nicht zu sehen und mit den Sicherheitskräften herrscht Funkstille. Gereizt schreitet der Operationsleiter auf der Brücke auf

und ab, schiebt seinen Kautabak von einer Wange in die andere. Bis er sagt: «let's roll». Und los geht's. Die Presse und die Regierung verpassen die Durchfahrt der ersten Brücke. Die Vorhut von Booten und der Reserveschlepper patrouillieren. Nachdem ich mich versichert habe, dass alles nach Plan geht, kann auch ich von meinem Platz aus grosser Höhe die Villen und Gärten am Ufer des Bosphorus bewundern. Europa Backbord, Asien Steuerbord.

**\*Mobile Bohrinself**

Das sind schwimmende Bohrinselfn, die mit 12 Ankern an Ketten auf der Position gehalten werden, um Erdölbohrungen auszuführen. Bei einer Wassertiefe von 1000 m ist die Länge der Ankerketten, je nach Beschaffung des Grundes, bis zu 3000 m lang. Nach Abschluss der Bohrung werden die Anker eingeholt und die Anlage wird zur nächsten Bohrung gezogen.



**Peter Wittich**  
Das Schleusenschiffer-Team freut sich, dass unser ehemaliger Redaktor weiterhin fleissig für uns schreibt. Danke Peter!



Geschafft... Ausfahrt ins Schwarze Meer

# Der bezahlbare Weg zum eigenen Schiff

Wie lange dauert die Fahrsaison? 26 Wochen? Wie viele Wochen Ferien gesteht mir Nicht-Pensionär meine Umwelt zu? Komme ich auf sechs Wochen im Jahr, die ich zudem alle auf dem Schiff verbringen will? Bin ich so wohlhabend, dass ich ein Schiff für mich ganz alleine kaufen kann, um es dann während sechs Wochen im Jahr zu benutzen und während 46 Wochen brachliegen zu lassen?

Geteiltes Leid ist halbes Leid, geteilte Freude doppelte Freude. Nach diesem Motto leben Eignergemeinschaften seit eh und je. Wie genüsslich ist es doch, wenn ich die Rechnung für die Motorenrevision in vier Teile zerreißen kann, nur einen davon bezahlen muss und die anderen drei zur gefälligen Erledigung weiterzureichen kann. Wie schnell geht doch die Inbetriebnahme im Frühling, wenn ich erst einen Viertel der Arbeit getan habe und das Schiff trotzdem schon reisefertig ist. Und welche Erleichterung fühle ich, wenn die WC-Spülung ihren Geist aufgibt, wenn mein lieber Miteigner an Bord ist, während ich vom häuslichen Sofa aus mit meinen bedauernden Ge-

danken bei ihm bin. Vier Eigner – die Chance dass es mich trifft beträgt 25%!

## Über zehn Jahre positive Erfahrungen

Kürzlich haben drei Vertreter von Eignergemeinschaften unter der Moderation von Urs Saurenmann über ihre Erfahrungen berichtet – und diese waren fast durchwegs positiv. Heinz Dirnberger vertrat die Eignergemeinschaft LEO, die 1981 gegründet wurde. Klaus Schweingruber kam aus der Eignergemeinschaft Panta Rhei, die 1995 entstand und Urs Gysin repräsentierte die Eignergemeinschaft Baron de l'écluse, die es seit 1998 gibt. Alle drei Gemeinschaften bestehen seit über zehn Jahren, haben mehrere Wechsel von Miteignern erlebt und funktionieren immer noch derart gut, dass ihre Vertreter dieses Modell vorbehaltlos weiterempfehlen und ihren Entscheid zum Beitritt nie bereut haben.

kann sich an der Jahresversammlung gegenseitig langweilen soviel man will, wenn man die gleichen Vorstellungen von Unterhalt und Reinigung des Schiffes hat, kann die Gemeinschaft wunderbar funktionieren.

## Zuteilung von Zuständigkeiten und Benutzungszeiten

Derjenige innerhalb der Gemeinschaft, der einen Taschenrechner sein eigen nennt und damit trefflich umzugehen weiss, wird in der Regel zum kaufmännischen Verantwortlichen bestimmt, der für die Rechnung und das Organisatorische zuständig ist. Im Winterhalbjahr organisiert er jeweils die Jahresversammlung, in welcher Zahlen gewälzt, Entscheide gefällt und Einsatzpläne für das folgende Jahr beschlossen werden. Erstaunlicherweise ist es dabei nicht die Zuteilung der Benutzungszeiten, die zu Problemen führt, dieses Prozedere geht in allen Gemeinschaften seit Jahren und Jahrzehnten problemlos. Während in der einen Gemeinschaft die Zuteilung für die ganze Fahrsaison im Voraus gemacht wird, so wird in der anderen nur ein Teil der Saison fest geplant und einige Wochen bleiben frei für spontane Feriengelüste.

## Festlegung des Fahrgebietes

Wenn es Meinungsverschiedenheiten gibt, dann ist es in aller Regel das Fahrgebiet, auf das man sich für die kommende Saison festlegen muss und das dann naturgemäss für alle Beteiligten bindend ist. Aber auch hier lässt sich immer ein

## Hilfestellung bei der Bildung von Eignergemeinschaften

Die Mehrheit der Mitglieder im Schweizerischen Schleusenschiffer Klub besitzt kein eigenes Schiff. Für diejenigen unter diesen Besitzlosen, die sich für Eignergemeinschaften interessieren, führt der Klub eine Interessenten-Liste, die er den darin aufgeführten Mitgliedern zur Verfügung stellt, damit sie gegenseitig von ihren Wünschen und Bedürfnissen Kenntnis erhalten. Das Anmeldeformular für die Aufnahme in diese Liste findet sich auf der Homepage des Klubs unter der Rubrik «Eignergemeinschaften». Dort gibt es auch ein Angebot von bestehenden Eignergemeinschaften oder Schiffseignern, die neue Miteigner aufnehmen.

## Zusammensetzung von Eignergemeinschaften

Spannend ist, wie die Eignergemeinschaften zusammengesetzt sind. Entgegen allen Erwartungen bestehen sie nicht einfach aus guten alten Freunden. Teils waren es flüchtige Bekanntschaften, die sich zur Zweckgemeinschaft zusammengefunden haben, teils wurden neue Mitglieder gar per Inserat gesucht und gefunden – und auch das hat funktioniert. Zwar teilen die Miteigner Tisch und Bett aber eben nicht gleichzeitig und das macht das Leben oft einfacher. Man

Kompromiss finden. Während bei den Einen im voraus abgesprochen ist, wer von wo nach wo fährt, wird bei den Andern der Zielort offen gelassen. Der Abfahrtsort wird dann bekannt, wenn der Vorgänger weiss, wo er ankommen wird. Auch dieses System funktioniert, wenn alle Beteiligten flexibel genug sind.

### Unterhaltsarbeiten

Auch die Fragen des Unterhalts- und der Renovationsarbeiten geben selten zu Diskussionen Anlass. Wenn sich ein Miteigner durch besondere technische Begabung hervortut, wird er zum technischen Verantwortlichen bestimmt, der gewisse Kompetenzen hat. Wenn es um bedeutendere Investitionen geht, wird unter den Eignern abgestimmt. Unterschiedlich ist die Regelung bei der Arbeitsteilung im Schiffsunterhalt. Während an einem Ort die Arbeiten entschädigt und unterschiedlicher Einsatz damit finanziell ausgeglichen wird, gilt am anderen Ort die Regelung, dass nach Möglichkeit alle gleichviel arbeiten und Unterschiede durch Naturalgaben oder anderweitige Gefälligkeiten ausgeglichen werden sollen. Die rechtliche Seite wird mit einem Vertrag abgedeckt, der je nach Risikobereitschaft der Miteigner rudimentärer oder detaillierter ausgestaltet ist. Und weil ausserhalb eines Prozesses ohnehin Faustrecht gilt, ist es auch schon vorgekommen, dass rechtlich eigentlich gar nicht zulässige Vertragsbestimmungen faktisch trotzdem funktionieren haben, weil sich alle Beteiligten fraglos daran gehalten haben.

### Ein rechtsgültiger Vertrag kann viel Ärger ersparen

Trotz aller Begeisterung für ein funktionsfähiges Eigentumsmodell wollen wir die Gegenseite nicht ausser Acht lassen. Es gibt und gab auch Eignergemeinschaften, die nicht funktionieren. Die Gründe dafür liegen oft im Kleinen. Nicht immer ist es Molières Geizkragen oder der Miesepeter, der sich in jedem Dorf findet, der versehentlich als Miteigner aufgenommen wurde und nun die die Atmosphäre vergiftet. Manch lieber Freund verschwendet beim Abschied vom

Schiff einfach keine Gedanken darauf, dass der Nächste gerne eine WC-Rolle vorfinden würde, die ausser Karton auch noch ein wenig Papier aufweist, das wenigstens bis zur Ladenöffnung am kommenden Montag hinhält. Auch hat nicht jeder Verständnis dafür, dass sich einer seinen Ferienbeginn durch die kalte eingekrustete Spaghettipfanne seiner Vorgänger verderben lässt. Ganz zu schweigen vom überwältigenden Gefühl des Nachfolgers, der mit dem Zug und all seinem Gepäck am vereinbarten Tag am vereinbarten Ort eintrifft, um festzustellen, dass der Vorgänger seine Reisepläne leider kurzfristig geändert hat.

Schlechte Erfahrungen sind nur dann ein Problem, wenn nicht bei der Errichtung der Gemeinschaft schon eine Möglichkeit geschaffen wurde, missliebige Miteigner wieder in Ehren und Anstand gegen ihren Willen loszuwerden. Ein rechtsgültiger Vertrag, der diesen Notausgang ins Auge fasst und mit all seinen finanziellen Konsequenzen regelt, kann viel Ärger ersparen. Wer auch im rechtlichen oder finanziellen Bereich eher zum Abenteuerer neigt, kann sich das Geld für den Vertrag sparen. Jeder muss für sich selbst den Weg finden, der zu ihm passt.

**Text und Bilder** Res Diem



LEO



Panta Rhei



Baron de l'écluse

### Informationen sind auch erhältlich bei:

res.diem@ssk-cse.ch

Vorstand SSK

heinz.dirnberger@ms-leo.ch

Eignergemeinschaft LEO

schweingruber@beratergruppe.ch

Eignergemeinschaft Panta Rhei

urs.gysin@bluewin.ch

Eignergemeinschaft Baron de l'écluse

News

**Pannenhilfe auf dem Rhein-Rhone-Kanal**

In L'Isle-sur le Doubs finden alle Schleusenschiffer auf dem Rhein-Rhone-Kanal, direkt neben der Ecluse 26, Hilfe bei allen technischen und anderen Problemen. Die «dépannage bateaux», etwas ähnliches wie der TCS in der Schweiz, jedoch für Skipper aller Couleur, ist bei VNF wohlbekannt und wird jeweils bei Pannen aufgegeben.

Dépannage bateaux TechImpEx France, Eckhard E. Schmidt, 6, Quai de la Saline, F-25250 L'Isle-sur-le-Doubs, Tel. +33 (0) 381 92 71 21, techimpex@tcnet.ch

**Interessantes aus Deutschland**

Gemeldet von SSK-Mitgliedern  
Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung plant eine Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, mit dem Ziel, die Kosten zu senken. Diese beinhaltet eine neue Klassifizierung der Gewässer, die auf einer Prognose für den Güterverkehr 2025 beruht. Im Kern will das Ministerium nur noch die Wasserstrassen ausbauen, die laut Prognose die zukünftig grössten Tonnagen zu erwarten haben. Gewässer, die hauptsächlich touristisch und sportlich genutzt werden, fallen in letzter Konsequenz dem Sparstift zum Opfer. So zählt die Aller zum Beispiel zu den Gewässern, denen als sogenanntes «Restgewässer» die Entwidmung droht. Nebenprodukt ist die Klassifizierung in ein touristisches Netz. Hier werden land-

schaftlich reizvolle Reviere, wie die Müritz und die Lahn, erfasst. Wie diese jedoch bewirtschaftet werden sollen, weiter durch den Bund oder durch Dritte, ist im Augenblick unklar. Eine Umlage der Kosten auf die Nutzer, also die Wassersportler, erscheint möglich.

Gegen diese Reform wollen sich der Deutsche Motoryachtverband e.V. und die angeschlossenen Landesverbände wehren und startet eine Aktion. Mehr darüber unter [www.stoppt-die-reform.de](http://www.stoppt-die-reform.de)

**Kuhnle Tours**

**Flughafen-Shuttle zum Boot**

Von Rostock-Laage per Shuttle ins Hafendorf Müritz  
Um Mecklenburg-Vorpommern durch die Luft zu erreichen, muss man vom Frühling an kein Kranich mehr sein: Jeweils Donnerstag bis Sonntag wird der Flughafen Rostock-Laage von Köln, Frankfurt, Stuttgart, München und Zürich aus angefliegen. Das beste daran: Nach dem Auschecken wartet von März bis Oktober für jeden Flug ein Shuttlebus, der die Gäste direkt ins Hafendorf Müritz zum Hausboot bringt.

«Da der Flughafen Berlin-Tegel schliesst, haben wir eine Alternative, die auf kurzem Weg zu erreichen ist», freut sich Geschäftsführer Harald Kuhnle, der den Zubringerverkehr mit initiierte. Er ist davon überzeugt, dass seine Gäste das Angebot gerne wahrnehmen, weil man sich zum Einen die

lange Anfahrt mit dem Auto sparen kann und zweitens das Gepäck nur einmal vom Flughafen in den Bus umgeladen werden muss. Mehr Informationen gibt es unter Telefon: (03 98 23) 2 66-0 oder auf [www.kuhnle-tours.de](http://www.kuhnle-tours.de)

**SSK-CSE Stander**

Den beliebten und wetterfesten SSK-CSE-Stander gibt es in zwei Grössen zu kaufen:



Gross (ca. 63x33 cm) CHF 25.–  
Klein (ca. 45x22 cm) CHF 18.–  
Der Versand (+ Porto) an unsere Mitglieder erfolgt mit Rechnung. Bestellungen bitte direkt per Mail an: [kassier@ssk-cse.ch](mailto:kassier@ssk-cse.ch)

**SSK-CSE-Neumitglieder**

**Simone Flach & Jakob Schenkel**

8408 Winterthur

**Roman Bopp**

5027 Herznach

**Monika Schmitz & Kurt Leu**

FR-68220 Hegenheim

**Anita & Leo Schmid**

8415 Berg am Irchel

**Angela Aschwanden & Markus Klotter**, 8965 Berikon

**Esther & Peter Müri**

8134 Adliswil

**Karolina & William Blanc**

2545 Selzach

**Antoinette Anderegg & Renato Rossi**

4402 Frenkendorf

**Ursula & Christoph Häberling**

9452 Hinterforst

**Konrad Matter**

5222 Umiken

**Theres und Hans Ruckstuhl**

9602 Bazenheid

**Lorraine Simpson & Urs Meyer**

4153 Reinach

**Anne-Marie & Bernard Stamm**

4058 Basel

**Andreas Hoffmann**

5234 Villigen

**Beatrice & Jakob Zurbuchen**

8340 Hinwil

Herzlich willkommen im Klub!

# Bootsferien

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

Direktflug ab Zürich und Müritz-Shuttle!

Schnell und günstig vom Flughafen Rostock-Laage an die Müritz

Farbkatalog, Gratis-Tel. aus der Schweiz: 0800-563125  
[info@kuhnle-tours.ch](mailto:info@kuhnle-tours.ch),  
[www.kuhnle-tours.ch](http://www.kuhnle-tours.ch)

Marina Müritz und Hafendorf Müritz: Wasserliegeplätze, Winterlager, Werft, Travellift, Ferienwohnungen und -häuser, Bootsverleih usw.

## Regio-Berichte

### Dreyländeregg

#### Perlen des Mittelmeers

Zurück von einer Bootsreise durch Kanada und der Ostküste der USA, lud Goffredo Loertscher zu einer neuen Vortragsreihe ein. Der Aufhänger «Perlen des Mittelmeers» lockte am 15. Februar 2012 insgesamt 32 SSK-Mitglieder und Gäste an. Sie lauschten den Erzählungen des Skippers mit grossem Interesse.

**Text** Ernst Birrer

Mit seiner Motoryacht, einer Fairline Phantom 48, ausgerüstet mit zwei 575 PS starken Motoren, war er in Palma de Mallorca zu einem längeren Törn aufgebrochen. Es ging rund um die Inseln und entlang der Küsten von Spanien, Frankreich, Italien und weiter nach Griechenland.

Mit grosser Erfahrung und gutem Blick für das Schöne und Reizvolle hat Goffredo Loertscher unbeschreiblich aussagekräftige Bilder eingefangen und sie zu einem prachtvollen Vortrag zusammengestellt. Traumorte mit idyllischen Gassen und reichem Blumenschmuck, schöne kleine Buchten mit klarem Wasser, klingende Namen wie Barcelona oder Monaco mit ihren Hafenanlagen und den riesigen Yachten, fanden die Aufmerksamkeit der Anwesenden. Der erste Zwischenhalt der Vortragsreihe wurde in Italien, im schönen Portofino gesetzt.

Für uns Schleussenschiffer sicher eine etwas andere Optik des Schifffahrens, aber ein Anlass zum Zurücklehnen und Geniessen. Gespannt warten wir auf die Fortsetzung.

### Dreyländeregg

#### Die Rheinkorrekturen

Nach dem, vom Schleussenschiffer Klub offerierten Apéro, begrüsst Peter Kiefer die neuen Mitglieder ganz herzlich und empfahl Goffredo Loertschers Broschüre über dessen aussergewöhnliche Bootsreise. Dann war es an Werner Hoffmann und seinem spannenden Vortrag über die Rheinkorrekturen.

**Text** Suzette Moes **Bild** Werner Hoffmann

Bis im 19ten Jahrhundert suchte der Rhein sich seine eigenen Wege: als Furkationszone (parallele Wasserläufe) und flussabwärts ab Karlsruhe als Mäander. Folgeschwere Überschwemmungen, Krankheiten wie Malaria und Typhus, Landgewinnung waren Gründe dafür, dass Pläne entstanden den Rhein zu korrigieren. Viele Ideen wie z.B. Deiche oder ein einziges Flussbett, wurden aus politischen Gründen vorerst nicht umgesetzt.

Die eigentliche Rheinbegradigung kam erst mit Johann Gottfried Tulla (1770–1828), einem badischer Ingenieur. Nach seinem, vom Markgrafen ermöglichten, Studium an der École Polytechnique in Paris, gründete er in Karlsruhe eine Ingenieurschule. Tulla und seine Nachfolger ermöglichten die grossen Rheinkorrekturen. Merkmal Tullas sind zwei Reihen von Dämmen mit 1 bis 2 km Abstand, zum Schutz vor Hochwasser. Trotz vielen Widerständen der Bevölkerung, weil z. B. die Staats- und Eigentumsgrenzen verschoben wurden, oder von Preußen und der Niederlande, die eine Versandung befürchteten, kam es zu wesentlichen Rheinkorrekturen. Diese ermöglichten die Schifffahrt und liessen Pläne aufkommen, diese bis nach Basel weiterzubringen. Schwere Folgen blieben nicht aus. Durch das neue Flussbett wurden die Distanzen kürzer, die Strömung stärker und so nahm die Erosion zu. Es kam zu Versandung, zu wandernden Kiesbänken und zur Senkung des Grundwasserspiegels. Positive Folgen aber waren die Gewinnung von fruchtbarem Ackerland und das Ausrotten von Krankheiten wie z.B. Malaria. Die Schiffbarmachung des Rheines von Mannheim flussaufwärts via Straßburg wurde während des ersten Weltkrieges eingestellt. Doch 1928 starteten die Arbeiten bis nach Basel (Projekt Köchlin), die durch den zweiten Weltkrieg gestoppt und 1960 fertig gestellt wurden. Der heutige Seitenkanal (Grand Canal d'Alsace) wird durch die EDF (Électricité de France) unterhalten, die zahlreiche Wehre zur Stromgewinnung erbaut hat und so die Gratisbenützung der Schleusen ermöglicht.

Für all diejenigen, die noch mehr über die Begradigung des

Rheines wissen möchten, verwies Werner Hoffmann zum Schluss seines ausgezeichneten und spannenden Vortrages, auf eine informative Präsentation die man in Breisach/Vogelgrün einsehen kann.

### OCH

#### Museumsbesuche vom 25.02.2012 in Lichtensteig

Als der Organisator um 11.00 Uhr eintraf, waren die angemeldeten Schleussenschiffer bereits in angeregter Unterhaltung beim Aperitif, einem feinen Weissen aus dem Waadtland. Das modern umgebaute Restaurant NUI überraschte, kannten es doch die meisten als ehemaliges Restaurant Brauerei Burth vom Ausgang in Jugendzeiten, von Apéros nach dem Skifahren oder von früheren Arbeitsplätzen in Lichtensteig.

**Text** Migg Bollhalder **Bild** Peter Wittich

Für Gesprächsstoff sorgten die frisch zurückgekehrten Holland-Reisenden. Sie erzählten von Werft-Besuchen und es wurde gefachsimpelt über die neusten Bootstechnologien und die purzelnden Preise. Schnell war es 12.00 Uhr und das freundliche Personal lud zu zwei schön gedeckten Tischen im halb abgetrennten Speisesaal. Als Vor-



speise wurde ein farblich schöner, gemischter Salat serviert. Der Chef des Hauses empfahl uns einen sehr köstlichen Pinot Noir aus der Bündner Herrschaft. Als zweite Vorspeise zauberte die Küchenmannschaft feinste Jakobsmuscheln vom

Grill auf die Teller. Auch der Hauptgang, Poulet an einer exzellenten Balsamico-Sellerieschaumsauce mit jungen Salbeikartoffeln, vermochte zu überzeugen.

Die Zeit verflog im Nu und schon machten wir uns auf den kurzen Fussmarsch ins Städtchen, wo wir vor verschlossenen Türen beim Toggenburger Heimatmuseum eintrafen. Unser Termin war von einem der zwei zuständigen Museumsführer vergessen worden. Nach einer kurzen Wartezeit stand uns jedoch der Kurator, Herr Büchler, persönlich für eine Führung zur Verfügung. Er erklärte uns ausführlich und voller Eifer die Geschichten der einzelnen Episoden, welche in verschiedenen Zimmern ausgestellt sind. Man fühlte sich um Jahrhunderte zurückversetzt und staunte, wie einfach die Leute im Toggenburg früher gelebt hatten: über die einfachen und doch sehr nützlichen, vielseitigen Küchengeräte, über die Lebens- und Schlafgewohnheiten, die bemalten Möbelstücke, den Unterschied zwischen Toggenburger- und Appenzeller-Bauernmalerei... ja selbst eigene Uhrenhersteller nannte das Toggenburg sein Eigen.

Um 16.00 Uhr wurde es Zeit, das nächste Museum aufzusuchen. Im mechanischen Musik-Museum von Fredy Künzli wartete bereits dessen Tochter auf uns. Beim Eingang wurden wir, wie könnte es anders sein, mit Musik begrüsst. Tamara führte uns gekonnt durch die verschiedenen Zimmer und erklärte uns die Anfänge und die ständige Verfeinerung der damaligen mechanischen Musikorgeln, welche sich in den

**GPSmap 526S**  
Kartenplotter mit integriertem Echolot

**GARMIN**  
www.garmin.ch

**schiffswerk.ch**  
laden · lager · werft  
Steckborn · 052 761 28 55

30er-/50er-Jahren des letzten Jahrhunderts zu den vielseitigsten Musikorchestrien entwickelten. Interessant war festzustellen, dass solche Instrumente meistens in Dresden, aber auch in Holland gebaut wurden. Die ausgeklügelte Technik von damals faszinierte, konnten doch bis zu acht Instrumente eines Original Orchesters nachgeahmt werden. Im

Anschluss an die Führung wurde uns ein Abschlusstrunk, offeriert vom SSK, serviert. Nach einer kurzen Diskussion über die vielen neuen Erkenntnisse aus alten Tagen, verabschiedeten wir uns, in Erwartung des nächsten gemütlichen Zusammentreffens.



Krankheitshalber sind wir gezwungen unseren Seebaer zu verkaufen

## Pedro Bora 41

12.2 x 3.9 m, Erstwasserung September 1988, Motoren 2 x Volvo je 150 PS, Mitsubishi 33 PS mit Generator 230 Volt 18 kW, Bugstrahler 5 PS, 1200 l Diesel und ca. 800 l Trinkwasser. Kochen elektrisch, kein Gas an Bord, Zentralheizung mit 11 Radiatoren, Waschmaschine und Geschirrwashmaschine, Eiswürfelbereiter, 2 Kühlschränke und 1 Tiefkühler, separate Dusche. Innenausbau Teak, Eignerraum mit 2 Kojen, im Bug 2-V-Gästekoje. Unser Seebaer ist bereit zum grossen Törn. Diverse Werkzeuge, Ersatzteile und Geschirr bleiben an Bord.

Auskünfte: Rolf Auer, Telefon 044 734 33 63

# Programmhinweise

## SSK-CSE

### Anlässe 2012

#### 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.

#### 2.–3. September 2012

#### Schleusenschiffertage

Details in dieser Ausgabe

#### 22. September – 1. Oktober 2012

#### Klub-Törn 2012 Masurische Seen

Anmeldefrist bereits abgelaufen

#### Samstag, 24. November 2012

#### Generalversammlung SSK

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

## Regios

### Bern

#### 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

#### Dreyländeregg

#### 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 Schleusenschiffern 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 8./9. 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, 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.

#### 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 26. Oktober 2012, 18.30 Uhr

#### Hot-Stone-Grill auf dem Greifensee

#### Samstag / Sonntag, 8./9. 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 zusammen mit der Regio Dreyländeregg durch.



ENGINE POWER - 55 rue d'Amont - 21170 ECHENON

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

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

## Schleusenschiffertage 2012, So / Mo, 2. / 3. September 2012

*In Abänderung der Voranzeige im Heft 1-2012 haben wir die Schleusenschiffertage um einen Tag verschoben. Sie finden neu am Sonntag, 2., und Montag, 3. September statt. Der Grund dafür ist: zu vernünftigen Preisen sind von Samstag auf Sonntag schlicht keine Hotelzimmer verfügbar. Für diejenigen, die den Montag nicht frei nehmen können, besteht die Möglichkeit, sich bereits am Sonntagabend zu verabschieden. Anmeldeabschluss ist der 14. Juli. Wegen der Reservation der Hotelzimmer aber bitte so schnell wie möglich anmelden!*

### Die Schleusenschiffertage 2012 beinhalten eine der schönsten Stromfahrten Europas

Sie führen uns auf dem Rhein von Schaffhausen über Diessenhofen nach Stein am Rhein und auf dem Untersee nach Ermatingen und über den Seerhein nach Konstanz-Kreuzlingen. Unterbrochen wird die Schiffsreise von einem Landausflug ins historische Städtchen Stein am Rhein und auf die Burg Hohenklingen.

Das Nachtessen in Ermatingen findet, je nach Teilnehmerzahl, in der Krone am Hafen oder im historischen Hotel Adler statt. Beide Adressen garantieren eine ausgezeichnete Küche.

Wir übernachten in unmittelbarer Nähe des Schlosses Arenenberg, in den modernen Hotelzimmern des Berufsbildungszentrums Arenenberg.

Ein weiterer Höhepunkt ist die Besichtigung des Napoleonmuseums auf Schloss Arenenberg mit der, vor einigen Jahren wiederhergestellten Parkanlage. Auf dem Weg nach Konstanz-Kreuzlingen unterbrechen wir die Fahrt auf dem Seerhein für das Mittagessen im bekannten Gastronomiebetrieb Drachenburg und Waaghaus in Gottlieben. ... **gute Gründe den Anmeldealon sofort auszufüllen!**

### Programm

Mit der Schifffahrt Untersee und Rhein von Schaffhausen nach Stein am Rhein, Ermatingen und Kreuzlingen-Konstanz. Eine der schönsten Stromfahrten Europas.

#### Sonntag, 2. September 2012

11.00 Uhr  
Einschiffen in Schaffhausen (Parkmöglichkeiten werden noch mitgeteilt). Fahrt auf dem Rhein nach Diessenhofen und Stein am Rhein. Apéro an Bord.

13.15 Uhr  
Stein am Rhein, Mittagessen auf Burg Hohenklingen. Nach dem Mittagessen Stadtrundgang.

17.23 Uhr  
Weiterfahrt auf dem Untersee nach Ermatingen.

19.00 Uhr  
Gemeinsames Nachtessen in der «Krone» Ermatingen.

21.30 Uhr  
Transfer zum Hotel auf dem Arenenberg.

#### Montag, 3. September 2012

10.00 Uhr  
Führung durch das Napoleonmuseum.

11.15 Uhr  
Apéro im Schlossgarten.

12.27 Uhr  
Weiterfahrt per Schiff ab Mannenbach bis Gottlieben.

13.30 Uhr  
Mittagessen im «Waaghaus» in Gottlieben.

ab 16.00 Uhr  
Verabschiedung möglich, Zug ab Gottlieben nach Schaffhausen oder Kreuzlingen und weiter nach Hause.

oder  
17.25 Uhr  
Weiterfahrt mit dem Schiff nach Kreuzlingen Hafen.

18.15 Uhr  
Letzter Umtrunk in der «alten Badi» in Kreuzlingen-Hafen.

### Anmeldung Schleusenschiffertage 2012, So / Mo, 2. / 3. September 2012

Name, Vorname

Name, Vorname

Strasse, PLZ, Ort

Telefon, Mobile

E-Mail

Datum, Unterschrift

- Wir / ich nehme(n) an beiden Tagen teil (So/Mo, 2./3. September 2012). Kosten für Fahrt, 2 Apéros, 2 Mittagessen, 1 Nachtessen, Übernachtung, Museumsbesuch mit Führung **CHF 295.– pro Person**
- Wir / ich nehme(n) nur am Sonntag, 2. September, teil. Fahrt, Apéro, Mittagessen und Nachtessen **CHF 150.– pro Person**
- Ich besitze ein Halbtaxabo (gibt eine Rückerstattung)       Wir besitzen ein Halbtaxabo (gibt eine Rückerstattung)

#### Anmeldungen bis 14. Juli 2012 an:

SSK-CSE, Arthur Bölderli, Gachnangerstrasse 8, 8546 Islikon, arthur.boelderli@ssk-cse.ch oder M 076 366 54 17

## SSK-CSE Weiterbildungskurse 2012/2013

### Dieselmotorenkurse 1+2

bei Heinz Dirnberger, in Bäch. Diese Kurse werden seit über 27 Jahren von Heinz Dirnberger durchgeführt; seine immensen Erfahrungen fliessen in den Lehrstoff ein.

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

#### Beschrieb für Kurs 1

Es sind keine Vorkenntnisse notwendig. In der Theorie und Praxis werden schwerpunktmässig folgende Themen erarbeitet: Aufbau und Funktion des Motors, Arbeitsweise und Einsatzgebiete; Funktion und Arbeitsweise der Ventile, der Kühlsysteme und des Ölkreislaufs; Öl- und Ölfilterwechsel, Öldrucküberwachung; Entlüften; gezielte Fehlersuche bei typischen Motorenproblemen; praktische Tipps zu Themen wie Werkzeug an Bord, Ersatzteile für den Motor, Schmiermittel (Motorenöle, Getriebeöle, Fette) und auch die absolut notwendigen Handbücher und technischen Unterlagen an Bord werden erläutert sowie auf die Standardliteratur zur Themenvertiefung verwiesen.

#### Beschrieb und Voraussetzung für Kurs 2

Besucher Grundkurs 1. In Kleingruppenarbeit kann jeder Teilnehmer und jede Teilnehmerin alle Arbeiten selbst durchführen und somit den Kursverlauf mitbestimmen. Inhaltlich werden z.B. abgedeckt: die Motorsteuerung; das Einstellen der Ventile, Thermostate, Boiler, Heizungen, Zusatzpumpen; Motor-Störungssuche mit Störungstabellen; Batterietypen, Relais-, Wasser- und Ölalarm; Alarmanlagen selbstgemacht; Notstart, -lauf, -stop.

#### Daten und Kosten

werden rechtzeitig publiziert

### Fahren und Manövrieren mit einem Luxemotor

Unser neuestes SSK-CSE-Kursangebot mit der «Cornelia Helena»

Eine ganze Woche Fahren und Manövrieren mit einem Luxemotor.

Ausgangspunkt: «alte Schleuse» St-Jean-de-Losne. Die Reise geht Saône-aufwärts. inkl. Unterkunft und Morgenessen.

#### Beschrieb

Fahren sämtlicher Manöver durch die Kursteilnehmer (Kapitän Ruedi hat eiserne Nerven!). Zusätzliche Kosten für Mittags- und Abendverpflegung (Einkäufe zum Kochen an Bord oder Restaurantbesuche). Min. Teilnehmerzahl 4, max. Teilnehmerzahl 6.

#### Daten

##### September 2012

Samstagmittag bis Samstagmittag

#### Kosten

ungefähr CHF 690.–

#### Anmeldung

Holger Kermer, holger.kermer@ssk-cse.ch

T 071 245 56 37 oder 079 642 59 51

### UKW-Rheinfunkerkurs des SSK in Basel

UKW-Sprechfunkzeugnis für den Binnenschiffahrtfunk – mit BAKOM-Prüfung

Kurszusammensetzung max. 14 Personen. Vormerkungen für 2013 sind ab sofort möglich; noch 9 Plätze frei.

#### Kosten im Paket

Kurskosten, Prüfungsgebühr, Unterkunft und Verpflegung, zwei Übernachtungen, zwei Mittagessen, zwei Frühstücke. Nachtessen auf eigene Kosten.

Mitglieder CHF 660.–

Nichtmitglieder CHF 710.–

#### Ort

Der Kurs findet in einem Seminarraum des Hotels in Basel-Birsfelden statt; Januar 2013.

### PC-Navigo Kurs

An einem eintägigen Kurs auf dem Schiff RIA ([www.surli.ch](http://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 Zusatzmaterial, das am Kurs abgegeben wird, ermöglichen einen einfachen Einstieg in die Praxis der elektronischen Routenplanung und Navigation.

#### Beschrieb

Folgende Themenbereiche sind vorgesehen: Theoretische Grundlagen für Programminstallation, Bedeutungen von Symbolleiste, Menüs, Befehlen; Planung mit PC-Navigo; Schiffsdefinition in der Flottenliste, Planung von kurzen und längeren Reisen Navigieren mit PC-Navigo; der Navigationsmodus und weitere Bildschirminformationen. Fahren mit PC-Navigo; Tipps und Tricks und vieles mehr. Workshop-Praxis abgestimmt auf die Teilnehmenden; Planung der eigenen Reise auf dem Notebook; Reiseplanung anhand eines Übungsbeispiels; für Teilnehmende ohne Notebook besteht die Möglichkeit das Übungsbeispiel mit der Kursleitung durchzuarbeiten.

#### Daten

werden rechtzeitig publiziert

#### Kosten

inkl. Kursmaterial und Pausengetränke

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](mailto:ria@surli.ch)

### 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](mailto:Holger.Kermer@ssk-cse.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.—	160.—
1/3 Seite hoch	53 × 264 mm	198.—	160.—
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	31. Oktober	Ende November



## 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



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

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

**Sönd willkommen!!**

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

**Telefon 071 788 87 87 Fax 071 788 87 88**

**E-Mail: [loewen\\_ai@bluewin.ch](mailto:loewen_ai@bluewin.ch) oder  
[info@loewen-appenzell.ch](mailto:info@loewen-appenzell.ch)**

**Homepage: [www.loewen-appenzell.ch](http://www.loewen-appenzell.ch)**

**Port de Plaisance**  
21170 Saint Jean de Losne  
France

**Tel: +33 380 392 300**  
**Fax: +33 380 290 467**  
**[www.h2ofrance.com](http://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](http://www.wasserwege.com).



**CUPA**  
boegschroeven

**LINSSEN YACHTS**  
We make your pleasure permanent!

**VOLKSWAGEN marine**

**Electrolux**

**MASTERVOLT**  
L'ÉNERGIE C'EST MESSURE

# 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