

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

2-2013  
CHF 8.20 | EUR 6.50  
www.ssk-cse.ch

# Schleusenschiffer

Die Hurtigruten: Schiffsreise durchs Land der Fjorde | 4  
Paare auf dem Wasser – ohne Planung und Agenda | 10  
Unterm Bodenbrett: Stromspeicher und Stromverbrauch | 16





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.wvdlv.ch

BEQUEM  
ONLINE  
BUCHEN

BASLER PERSONENSCHIFFFAHRT

www.bpg.ch



INFORMATION  
UND  
RESERVATION

## EXTRAFahrTEN

Basler  
Personenschiff-  
fahrt AG  
Westquaistrasse 62  
CH-4057 Basel  
+41 (0)61 639 95 00  
info@bpg.ch

Fahren Sie auf den Rheinwellen dem Alltag davon. Nehmen Sie Freunde oder Gäste mit auf Ihre eigene Extrafahrt, komponiert nach Ihren Wünschen: Sightseeing, Unterhaltung, feines Essen - gestaltet nach Ihren individuellen Vorlieben. Unsere Extrafahrten sind unvergessliche Extraklasse!



## Mit Energie in den Frühling



In dieser Ausgabe dreht sich Einiges um Energie und Strom. Wer kennt sie nicht, die Probleme und Problemchen mit Volt, Ampère und dergleichen? Res Diem betrachtet in seinem Beitrag «Strom, wem Strom gebührt» das Thema von der humoristischen Seite.

Heinz Dirnberger, unser Technik-Profi – bestens bekannt als Experte von unseren Dieselmotoren-Kursen oder dem SSK-Schrauberkurs – geht der Sache ernsthaft auf den Grund. In seiner Serie «Unterm Bodenbrett» berichtet er Wissenswertes über «Stromspeicher und Stromverbrauch». Vielleicht kann der Eine oder Andere schon in der kommenden Saison von den wertvollen Tipps profitieren. Weiter geht's dann mit der Technik-Serie von Heinz in einer der nächsten Ausgaben des Schleusenschiffers zum Thema «Batterie-ladungen».

Auch die Serie «Paare auf dem Wasser» wird fortgesetzt: Christian Huber porträtiert in diesem Heft Christian Würgler und Therese Christen, die seit April 2012 mit ihrer Fenna (Titelbild) unterwegs sind. Jürg Haupt kommt beim Thema «Elektro-Faltrad» ganz schön in Fahrt. Er erzählt von seiner Suche und einer Entscheidung, die er nicht bereut.

Catherine und Geri Giger berichten über die letzte SSK-Paris-Reise mit Besuch des «Salon-Nautic 2012» im Dezember und Peter von Rohr erzählt in seinem Reisebericht von Fjorden und der Hurgituten.

Aber nun genug von Schnee und Eis...dieser intensive Winter hatte uns wirklich lange genug im Griff...der Frühling kann kommen!

Ich wünsche allen einen energievollen Start in die hoffentlich bald wärmere Jahreszeit.

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 Flussschiffahrt **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 **Abonnement, Mitgliedschaft** Andrej Jäger, kassier@ssk-cse.ch **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

[www.ssk-cse.ch](http://www.ssk-cse.ch)

### Reiseberichte

4 Im Land der Fjorde

### Reportagen

10 Paare auf dem Wasser

14 Volt, Ampère und dergleichen

20 Mit dem SSK in Paris

### Rubriken

16 Unterm Bodenbrett: Praxistipps aus der technischen Ecke

24 Aus den Regionen: Erlebnisberichte

27 Gute Idee: Tipps von SSK-Mitgliedern

30 Programmhinweise

32 Anlässe SSK-CSE

34 Weiterbildungskurse

35 Adressen, Infos,  
Le dernier mot de l'écluseur

### Titelbild

Bug der Fenna. Foto von Christian Huber



gedruckt in der  
schweiz

# Die Hurtigruten



Unbeschreiblich schöne Landschaften und viele neue Eindrücke

Norwegen ist das Land der Fjorde. Am Ende eines Fjordes liegt meistens eine Hafenstadt. Diese Städte sind auf dem Landweg schwierig zu erreichen. Es gibt wenige Strassen und im Winter sind diese nicht immer befahrbar. Aus diesem Grund hat man sich für den Seeweg entschieden und die Hurtigruten eingeführt. Ursprünglich waren es Post- und Versorgungsschiffe, die auch Passagiere mitnahmen.

**Text und Bilder** Peter Rudolf von Rohr



DS VESTERÅLEN war das Schiff des Richard With. Es war noch ein Dampfschiff. Heute fahren alle mit Diesel.



» Der «Erfinder» der Hurtigruten war Richard With. Er hatte die Idee die Häfen auf dem Seeweg ganzjährig zu verbinden. Dies schien seinen Zeitgenossen zu gefährlich. Er hat sich schliesslich doch durchgesetzt. Am 2. Juli 1893 fuhr Withs Schiff DS VESTERÅLEN zum ersten Mal von Trondheim nach Hammerfest. Seither führt dieser Liniendienst über 2500 Seemeilen. Von Bergen bis Kirkenes, welches an der russischen Grenze liegt, werden 34 Häfen angefahren.

Heute sind es Passagierschiffe, die auch Post und Fracht befördern. Sie fahren noch immer unter der Norwegischen Postflagge und werden vom Staat mit 1,9 Milliarden NOK pro Jahr subventioniert. Das sind knapp 30 Millionen Franken pro Schiff im Jahr. Der Postdienst wird zunehmend per Flugzeug erledigt denn die grösseren Ortschaften haben einen Flugplatz. Krankentransporte erfolgen per Helikopter.

Ausser Touristen kommen auch zahlreiche Norwegische Passagiere an Bord, die das Schiff anstelle anderer Verkehrsmittel nutzen. Auch für kurze Strecken,

zum Beispiel für den Zahnarztbesuch, für Besuche von Verwandten oder einen kurzen Ausflug. In Häfen mit längerem Aufenthalt kommen oft Einheimische, meistens Pensionierte, zum Kaffeetrinken an Bord. So kommt man auf dem Schiff auch mit Einheimischen in Kontakt.

Insgesamt sind elf Schiffe im Einsatz. So ist gewährleistet, dass alle angefahrenen Häfen zwei Mal im Tag versorgt werden. Einmal nordgehend und einmal südgehend. Die Schiffe fahren nach Fahrplan und laufen immer jeden Hafen an. Bei Tag und bei Nacht. Wegen des Golfstroms sind alle Häfen eisfrei.

### Das Schiff

Bei der Buchung der Reise haben wir Wert darauf gelegt, mit einem Schiff und nicht mit einem schwimmenden Hotelkomplex zu fahren. Deshalb haben wir uns für die VESTERÅLEN entschieden. Sie ist 105m lang und 16,5m breit. Sie wurde 1983 als Frachtschiff konzipiert und 1988 durch Aufbauten mit Salons und



Das ist ein Schiff: die VESTERÅLEN..



...das ist ein schwimmender Hotelkomplex..

Kabinen ergänzt und ist heute das zweitälteste, noch im Dienst stehende Schiff nach der MS LOFOTEN. Die Kajüten sind klein, aber zweckmässig eingerichtet. Es gibt genügend Stauraum. Auch für die leeren Koffer. Auch eine Waschmaschine und einen Tumbler findet man an Bord. Ausser dem Restaurant gibt es noch ein Dutzend Aufenthaltsräume, meistens Salons mit Lederpolstermöbeln. Auf diesem Schiff gibt es sogar einen Salon für Raucher.

### Die Reise

Auf unserer Reise anfangs November waren zwischen 16 und 40 Passagiere an Bord. Mehr als fünfhundert hätten Platz gehabt. Die Reise dauert nordgehend sechs Tage und südgehend fünf Tage. Wir sind die ganze Route gefahren und waren insgesamt elf Tage an Bord. Von Bergen bis nach Kirkenes an der Russisch-Finnischen Grenze und zurück nach Bergen.

Vollpension an Bord ist im Preis inbegriffen. Es werden ausschliesslich Spezialitäten aus der Region serviert. Morgens und Mittags gibt es ein reichhaltiges Buffet mit kalten und warmen Speisen und zwei Desserts. Das Nachtessen ist ein Dreigangmenü... ich habe während der Reise drei Kilo zugenommen. Wir haben



Kjeungskajaer Fyr ist ein ehemaliger Leuchtturm. Hier hat der Leuchtturmwächter mit seiner Familie gelebt. Und mit einer Lehrerin, welche die Kinder unterrichtet hat. Seit 1987 ist der Leuchtturm nicht mehr in Betrieb und auch nicht mehr bewohnt. Er steht unter Denkmalschutz.

ein Weinpaket bestellt. So bekommt man jeden Abend eine Flasche Wein, die zum Essen passt. Was man am Tisch nicht trinkt, kann mitgenommen und in der Kabine oder in irgendeinem Salon getrunken werden.

Im November geht die Sonne um neun Uhr auf und um vier Uhr unter aber die Dämmerung dauert zwei Stunden. Je weiter man nach Norden fährt, desto kürzer werden die Tage. Als wir den Polarkreis nordgehend überquert haben, ist Neptun an Bord gekommen. Er hat uns in einer Taufzeremonie Eiswürfel in den Nacken gesteckt und uns ein Diplom überreicht. Südgehend wurde uns ein Löffel Lebertran eingeflösst, damit wir gesund bleiben. Wir haben mehrere Male die offene See überquert. Dabei hatten wir auch Seegang mit Wellen bis zu fünf Meter. Wir haben Seabands gekauft, welche man an den Handgelenken trägt. Sie

funktionieren mittels Akupunktur und sie scheinen zu nützen. Wir sind – im Gegensatz zu anderen Passagieren – nicht seekrank geworden. Bei einer der Überfahrten musste das Nachtessen verschoben werden, weil Geschirr und Besteck auf den Tischen herumrutschten. Als das Essen dann schliesslich stattfinden konnte, waren nur sieben Personen dabei.



...das ist die MS LOFOTEN



Das Restaurant an Bord der VESTERÅLEN



Alesund



Der Trollfjordsalon



Polartaufe mit Neptun



Munkholmen, eine kleine Insel vor Trondheim

### Der Eisbärenklub

Hammerfest galt lange als die nördlichste Stadt der Welt. Bis Honningsvåg die Stadtrechte bekommen hat. Hammerfest darf aber weiterhin den Titel nördlichste Stadt der Welt für sich in Anspruch nehmen. In Hammerfest gibt es den Eisbärenclub. Um Mitglied zu werden, muss man ihn besuchen. Der Club hat mehr als 320 000 Mitglieder und der Erlös dient dem Eisbärenmuseum und der Erhaltung der Altstadt. Wir sind jetzt stolze Mitglieder!

Die Reise haben wir, samt Flügen und Hotelübernachtungen, im Reisebüro Glur Reisen AG, Spalenring 111, 4055 Basel, [reisen@glur.ch](mailto:reisen@glur.ch) gebucht. Glur Reisen haben auch Hausbootferien, zum Beispiel in Finnland, im Angebot. Siehe [www.glur.ch](http://www.glur.ch) ◀



Peter Rudolf von Rohr

### Norwegen



Norwegen hat knapp fünf Millionen Einwohner. Die grössten Städte sind Oslo mit 586 000 und Bergen mit 310 000 Einwohnern. Der Norden ist sehr dünn besiedelt.

Das Land grenzt im Osten an Schweden und im Nordosten an Russland und Finnland. Es gibt zehn obligatorische Schuljahre. Dann kann eine Lehre absolviert werden oder ein Studium mit Anspruch auf einen staatlichen Ausbildungskredit. Ab der ersten Klasse wird Englisch unterrichtet. Wegen der Erdöl- und Erdgasförderung ist es ein reiches Land. Norwegen hat den höchsten Lebensstandard in Europa. Die Arbeitslosenquote liegt bei 4.3 Prozent – unter dem Europäischen Durchschnitt. Norwegen war in beiden Weltkriegen neutral, ist aber im Zweiten Weltkrieg von den Deutschen besetzt worden. Bei ihrem Abzug haben diese viele Städte und Anlagen zerstört. 1949 gehörte Norwegen zu den Gründungsmitgliedern der NATO. 2007 hat die Norwegische Luftwaffe den Schutz von Island übernommen. In Norwegen gilt die allgemeine Wehrpflicht. Sie dauert ein Jahr und beginnt im Alter von 18 Jahren.



# WASSERDICHTER 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

# Ohne Planung und ohne Agenda



Die Fenna – Klassische niederländische Linien

*Paare auf dem Wasser – eine Serie von Christian Huber*

Es begann mit einem überraschenden Besuch. Wir lagen mit unserer «Kinette» in Leerdam, als wir einen Anruf von Christian Würgler erhielten. Er habe unsere Position auf dem AIS gesehen, sei in Huizen, also nicht weit entfernt, ob er uns zusammen mit seiner Partnerin besuchen könne. Natürlich konnte er – und so verbrachten wir einen unterhaltsamen Nachmittag mit Christian Würgler und seiner Partnerin Therese Christen. Ein Nachmittag, der seine Fortsetzung am Abend bei Geschwellten und Chäs fand, so viel hatten wir uns zu erzählen.



Christian Würgler und Therese Christen

## Vom Regattasegler zum Motorböttler

Christian Würgler war in seiner Jugend an Meisterschaften in ganz Europa ein erfolgreicher Regattasegler. Irgendwann merkte er, dass neben der Familie mit vier Kindern die Regattaseglerei zu aufwändig wurde. Aber das Wasser liess ihn nie los und so erwarb er aus einem Gegengeschäft das Motorboot «Fjord» im Zürcher Obersee. Nach einer «Success 1050» erstand er in Groningen eine «Pedro Solana 33», mit welcher er acht Jahre lang in den Ferien die Provinzen Groningen, Friesland und Nordholland bis Amsterdam befuhr. 2001 fand er in Italien sein Traumschiff, eine «Linszen Sturdy 40 AC». Mit ihr befuhr er das Mittelmeer, die Rhone hinauf bis nach Seurre, die Saône hinauf und hinab sowie den Canal du Centre bis nach Digoin. Nach dem Tod seiner Frau im Oktober 2005 verkaufte er die Linssen und verleg-

te sich wieder aufs Segeln mit Charterschiffen.

2008 lernte er seine heutige Partnerin Therese Christen kennen und ein Jahr später machten sie gemeinsam Segelferien in Kroatien. Bis zu diesem Zeitpunkt hatte Therese Christen noch nie mit Schiffen zu tun gehabt. Wir wollen uns nicht ausmalen, wie die Geschichte weiter gegangen wäre, hätte Therese keine Freude am Wassersport gefunden. Aber sie hatte und so machten sie sich gemeinsam auf die Suche nach einem Schiff.

### Ohne Planung und ohne Agenda

In seinem Berufsleben war Christian Informatiker bei IBM und arbeitete dann acht Jahre in der Firma seines Vaters, die mit Bootsmotoren zu tun hatte. Anschliessend absolvierte er eine Zweitausbildung im Personalbereich und war als Personalchef tätig. Therese war Hausfrau und Mutter von vier Kindern,

führte später ein paar Jahre einen Dorfladen und machte mit 45 die Lehre als Hauspflegerin. Danach war sie für die Spitex im Einsatz und arbeitete in einem Altersheim.

Christian seinerseits hatte während all dieser Jahre immer zielen müssen, dass er mit seinem Boot am Ende der Ferien am richtigen Ort war. Dabei hatte er die pensionierten Schiffer beneidet, die völlig entspannt von April bis Oktober ohne Planungs- und Zeitdruck fahren konnten. «Ohne Planung und ohne Agenda fahren, das wollte ich auch» meint Christian. «Von April bis Oktober fahren» hiess für Christian und Therese, dass sie ein grösseres Schiff brauchten. Ob Segler oder Motorschiff war noch offen. «Ich wollte einfach keinen Plastikjoghurtbecher» lacht Christian, wie er uns die Suche nach dem «richtigen» Schiff schildert. Diese Suche führte Therese und ihn nach Frankreich, in die Niederlande,



Der Salon der Fenna



Das Steuerhaus

nach Deutschland und sogar nach England. Die Niederlande sind vermutlich der grösste Markt für Schiffe und so flogen sie im letzten Winter rund acht Mal nach Amsterdam. Unterkunft fanden sie meist bei Bernadette und Heinz Gubler – wir haben sie und ihre «Dagens 2» ([www.dagens2.ch](http://www.dagens2.ch)) in einer früheren Folge der Serie «Paare auf dem Wasser» vorgestellt. Ihre Erfahrungen und Kenntnisse waren eine hilfreiche Ergänzung während den Verhandlungen und dem Kauf.

### Die Suche nach dem richtigen Schiff

Internet sei Dank wurden sie schliesslich in Elburg fündig, einem ehemaligen Fischerstädtchen an den Randmeeren, dem Seengürtel südlich von Flevoland (siehe auch den Reisebericht Nr. 69 auf [www.kinette.ch](http://www.kinette.ch)). Die Firma ESB, Elburger Scheeps Bemiddeling, hatte zwei praktisch baugleiche Schiffe im Verkauf. «Janine», Baujahr 1926, knapp 20 Meter lang, hatte ur-



Der Maschinenraum

sprünglich Torf und Getreide transportiert, bevor sie zum Wohnschiff umgebaut wurde. «Fenna», das zweite Schiff, war ein Neubau nach dem Vorbild der «Janine» mit den Massen 19.95 m x 4.95 x 3.50 bei einem Tiefgang von einem Meter. Den Ausschlag gab die grössere Stehhöhe auf der «Fenna».

Im April 2012 haben Christian und Therese die «Fenna» übernommen, seit Mitte Mai sind sie damit unterwegs. Sie sind in Friesland, Groningen, Drenthe, Overijssel, Utrecht und Südholland gefahren. Zusammen mit Heinz und Bernadette Gubler befahren sie die Hoo-geveense Vaart. Den Winter wird «Fenna» vermutlich in einem Hafen an den Randmeeren verbringen, Christian und Therese in ihrem Haus in Bonstetten ZH.

Zehn Tage nach unserem Gespräch in Leerdam liegen wir in Meerkerk, als auch die «Fenna» einläuft. Jetzt ist ein Abendessen an Bord der «Fenna» angesagt. Christian und Therese wollen am nächs-

ten Tag nach Dordrecht fahren, wir nach Rotterdam. Bis Dordrecht fahren wir demzufolge die gleiche Strecke. Es ist ein herzerwärmender Anblick: Zwei Wohnschiffe mit klassischen niederländischen Linien, die fröhlich flatternde Schweizerflagge am Heck, fahren nebeneinander auf dem träge dahinfließenden Rhein, der hier Boven Merwede heisst, mit schäumender Bugwelle zu Tal.

Wer die «Fenna» und ihre Crew weiter begleiten möchte: [www.fenna.ch](http://www.fenna.ch) ist einen Besuch wert!



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



Die Fenna läuft in Dordrecht ein

# Strom, wem Strom gebührt

«Wo Strom ist, ist Ärger» – sagt der Fritz, und der muss es wissen, denn er hat sich in seinem langen Leben schon oft ärgern müssen. Hat ihm nicht gerade kürzlich sein Schiff ohne jegliche Erklärung den so sehnlichst erwünschten Landstrom verweigert? Hat der Fritz daraufhin nicht aus den Tiefen seiner Werkzeugkiste das elektrische Messgerät hervorgezogen, nur um festzustellen, dass dieses höchst mangelhaft funktionierte, weil die Batterie ihren Geist aufgegeben hatte?

## Wo Strom ist, ist Ärger

Wir sahen selbst, was sich in diesen Stunden auch für den Fritz wieder bestätigte: Wo Strom ist, ist Ärger! War es Zufall, dass uns das Schicksal ausgerechnet in jenen Hafen verschlug, in welchem der Fritz mit dem Schicksal und seinem Messgerät haderte? War es Zufall, dass unser Schiff partout nichts von Landstrom wissen wollte, obwohl das Kabel angeschlossen war? Wo Strom ist...

Ich ging zum freundlichen Havenmeister. Dieser erklärte mir, wo ich den Schutzschalter und die Sicherungen wieder einschalten könne – was allerdings nur in ganz seltenen Ausnahmefällen nötig sei, denn normalerweise funktioniere in seinem Hafen alles tadellos. Ich tat, wie mir empfohlen war und siehe da, meine Herzallerliebste, die auf dem Schiff Wache stand, zeigte mir an, dass alles funktioniere. Ich drehte dem Landstromanschluss den Rücken zu, was dieser mit einem läppischen «Klack» quittierte – und auf unserem Schiff gab es keinen Landstrom mehr.

Argwöhnisch wie der Schweizer ist, sucht er den Fehler zuallererst beim Andern. Ich erfachte mich also, den Stecker meines unbekanntesten Schiffsnachbarn zu ziehen – in der Hoffnung, dass dieser mir nicht auf die Schliche kommen möge. Ich schaltete den Schutzschalter wieder ein – nur unser Schiff war noch am Strom – und wartete eine Weile. Diese Weile

dauerte solange, bis ich mir sicher war, dass das Problem beim Nachbarn lag. Schon überlegte ich mir, wie ich diesem den Fall möglichst diplomatisch auseinandersetzen könnte, da machte es hinter meinem Rücken «Klack». Kein anderes Schiff war am Strom – in mir dämmerte eine erschreckende Gewissheit!

## Ratschlag vom geplagten Fritz

Fritz, der mir in dieser schweren Stunde mit Rat und moralischer Unterstützung zur Seite stand, empfahl ein besseres Kabel, eines das unseres Mietschiffes würdig sei – wir verwendeten bisher das dünne Haushaltskabel des Eigners, das wir an Bord angetroffen hatten. Ein Bekannter borgte uns ein richtiges Schiffskabel aus und siehe da! Unser Schiff stand quasi wieder unter Strom. Vor lauter Freude über diesen Erfolg machte ich mich auf den Weg zum Fritz. Den Schnaps, den er mir zur Krönung meines Sieges über die Widerwärtigkeiten der Technik anbot, musste ich leider ablehnen, weil der mich wohl umgehauen hätte. Wenige Minuten später allerdings hätte ich ihn trotzdem dankend angenommen, denn mein Glücksgefühl hielt nur solange hin, bis ich in meinem Übermut auf die Idee kam, die 230V-Lampe im Badezimmer einzuschalten. Mit einem Blitz und einem Knall verabschiedete sich diese aus ihrem hellen Dasein. Schutzschalter und Sicherungen an Land und auf dem Schiff taten es ihr gleich.

Wo Strom ist, ist Ärger... allmählich begann der Fritz für mich prophetenhafte Züge anzunehmen. Ich klagte ihm mein Leid. «Finger weg von den 230V-Installationen», riet er mir gutgläubigem Laien. Wo Strom ist, ist nicht nur Ärger, es kann auch Schläge absetzen – und zwar ganz andere als man sich von seiner Eheliebsten gewohnt sein mag, wenn diese gerade unter Hochspannung steht.

## Wer kann helfen, wenn nicht der Schiffseigner?

Ich rief den Eigner an. Würde dessen Herz diesen erneuten Anruf überstehen? Hatte ich ihn nicht schon belästigen müssen, weil das Vakuum-WC auf dem Schiff partout kein Vakuum erzeugen wollte? Gut, dieser Fall hatte sich schliesslich gelöst, nachdem ich den WC-Hauptschalter wieder eingeschaltet hatte. Aber da war ja anschliessend auch noch die Sache mit dem Abwassertank gewesen, der sich hartnäckig geweigert hatte, seinen Inhalt wieder herzugeben. Die brave Saugpumpe hätte mühelos den ganzen Kanal leer gesaugt, nur gegen unseren Tank kam sie nicht an. Der bedauernswerte Eigentümer schnaufte und studierte am Telefon – der Tank liess sich davon nicht beeindruckt. Weshalb es beim nächsten Versuch unter tatkräftiger Mithilfe einer Havenmeesters dann plötzlich doch funktionierte, blieb für uns im Dunkeln.

Nun bat mich der Eigner, am Ende seiner Nervenkraft, in die

Text und Bild Res Diem



Res Diem

Werft zu fahren und die Stromprobleme seinem Vertrauselektriker zu überlassen. Ich tat wie geheissen und erhielt vom Fachmann den guten Ratschlag, die 230V-Badezimmerlampe künftig in Ruhe zu lassen, weil diese offensichtlich in einen grösseren Konflikt mit dem Bordnetz verwickelt sei. Im weiteren belehrte er mich, keinem Havenmeister zu trauen, der mit seinen 16 Ampère prahle – schon gar nicht, solange ich diese geballte Kraft über dieses dünne Haushaltskabel aufs Schiff bringen wollte. Den Drehregler auf dem Schiff sollte ich künftig besser auch auf 4 Ampère stehen lassen. Gestärkt durch diese guten Ratschläge ohne konkrete Taten, verliessen wir den ermutigenden Ort.

### Ein «elektrisches Problemchen» zum Abschluss

Ob die Ratschläge geholfen haben? Natürlich haben sie das! Sobald man den Strom nicht mehr verwendet, gibt es damit auch keinen Ärger mehr! Allerdings – fast schäme ich mich, unser unrühmliches Ferienende zu erzählen – gab es da ganz am Schluss doch nochmals ein klitzekleines elektrisches Problemchen. Ich war nämlich in Erwartung der elend langen Heimfahrt auf die glorreiche Idee gekommen, den Inhalt meiner Gedärme vorsorglich noch unserem so oft gerühmten Vakuum-WC anzuvertrauen. Dieses sträubte sich auf seine ganz eigene und überaus hinterlistige Weise dagegen, denn als ich zum letzten Mal in diesen vier Wochen auf das Spülpedal trat, verweigerte mir dieser Höllenapparat den sonst üblichen und gleichermassen ghassten wie erwünschten Vakuumknall. Statt dessen begann sich die Schüssel mit beängstigender Geschwindigkeit zu füllen. In meiner Not suchte ich Rat beim Armaturenbrett – und siehe da! Die WC-Sicherung war durchgebrannt und auch der elektrische WC-Hauptschalter hatte sich aus unerfindlichen Gründen wieder einmal verabschiedet! Wusste ich es doch, wo Strom ist... Ich klaubte eine neue Sicherung aus dem kärglichen Werkzeugkasten, schraubte sie ein, kippte den Hauptschalter zurück und wartete auf die erlösenden Geräusche aus den Innereien unseres

WCs – nichts. Doch natürlich, so ganz nichts war es dann doch nicht, denn der Hauptschalter kippte ohne weiteren Kommentar wieder auf Null. Die Sicherung allerdings überlebte es diesmal. Ich gab auf, denn schon kam der viel geplagte Eigner des Weges. Muss ich beschreiben mit welcher Miene er mein neuestes Missgeschick zur Kenntnis nahm? Wir überliessen ihn dem gut gefüllten WC und seinem Schicksal und machten uns auf den Heimweg – um eine bedeutsame Erfahrung reicher: Wo Strom ist, ist Ärger!



Der geplagte Fritz

# Stromspeicher und Stromverbrauch

Um meinen Strom-Artikel nicht überlang werden zu lassen und mich den modernen, zeitgemässen Gepflogenheiten anzupassen, habe ich entschieden, heute vorerst einmal über Stromspeicher und Stromkonsum zu schreiben und mir erst später Gedanken dazu zu machen, wie ich die Batterien wieder voll bekomme.

*Unterm Bodenbrett – eine Serie von Heinz Dirnberger*

An Bord gibt es verschiedene Möglichkeiten, zu Strom zu gelangen. Wir beziehen 230 Volt-Wechselstrom vom Landanschluss oder von einem Generator und formen ihn via Ladegerät zu Bordstrom (12 oder 24 Volt-Gleichstrom) um. Wir besitzen eine Solarzelle oder einen Windgenerator, der uns Bordstrom liefert oder wir lassen bei laufendem Motor den Alternator für uns Strom produzieren. Den erhaltenen Strom können wir entweder unmittelbar verbrauchen oder ihn, um später darauf zugreifen zu können, in Batterien speichern.

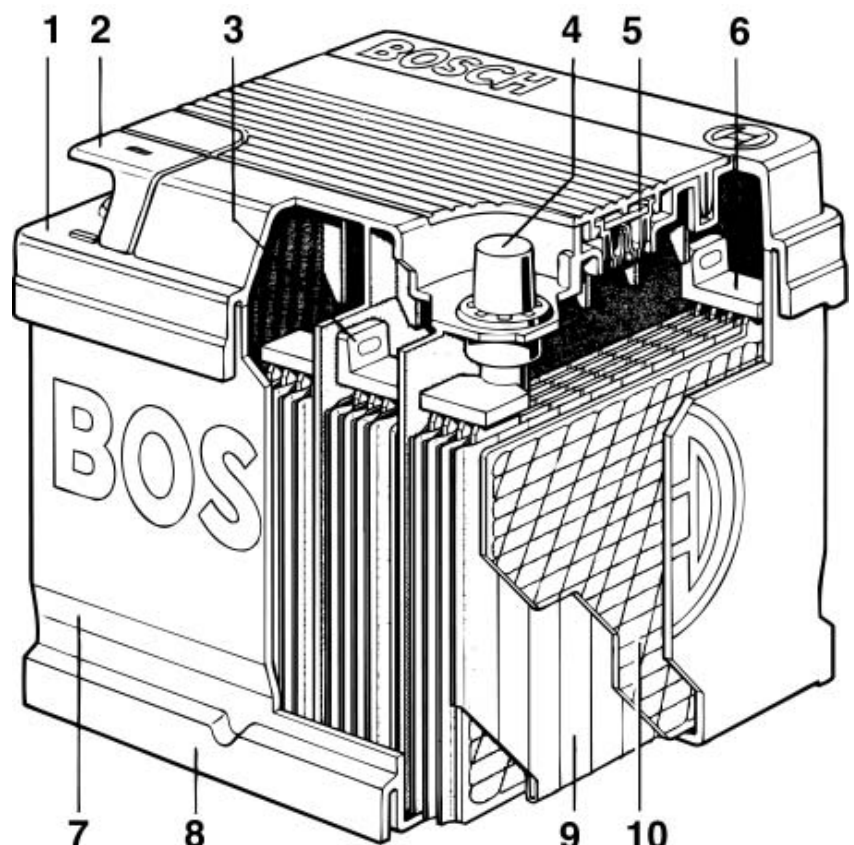
## Die Batterie (der Bleiakкумуляtor)

Der klassische Stromspeicher an Bord ist immer noch die Bleibatterie. Richtigerweise müssten wir allerdings von einem Bleiakкумуляtor sprechen, denn die Batterie ist mehrfach benutz- und wieder aufladbar.

Positive und negative Blei-Platten, je nach Batterietyp z.B. bleioxid- oder calziumbeschichtet, werden abwechslungsweise hintereinander gestellt. Damit sich die Platten nicht berühren und

kein Kurzschluss entstehen kann, werden Separatoren dazwischen gestellt. Das Ganze wird dann von einem Elektrolyt, bestehend aus verdünnter Schwefelsäure, umgeben. Eingebaut in einen Kunststoffkasten ergibt das eine Batterie mit einer Spannung von ca 2.1 Volt. Wenn wir sechs solche Batterien nebeneinander in einem grossen Kunststoffbehälter montieren und sie seriell miteinander verbinden ergibt das die klassische 12-Volt Auto- oder Schiffsbatterie. Wer sein Schiff mit 24 Volt-Spannung be-

1. Batteriedeckel
2. Polabdeckkappe
3. Direktzellenverbinder
4. Endpol, Batteriepol
5. Einfüllöffnung mit Deckel  
(nicht bei allen Batterien ersichtlich)
6. Plattenverbinder
7. Batteriekasten
8. Bodenleiste
9. Plusplatte in Folienseparator
10. Minusplatte



treibt nimmt zwei dieser 12 Volt-Batterien und verbindet sie abermals seriell miteinander.

Beim Batterienbau unterscheidet man nach zwei Kriterien. Einerseits nach dem verwendeten Elektrolyt und andererseits nach den verwendeten Materialien in den Bleiplatten. Beides beeinflusst die Batteriecharakteristik und somit deren Einsatzgebiet.

### Elektrolyte

*Die Bleibatterie mit Flüssig-Elektrolyt:*

Die herkömmliche, weit verbreitete Fahrzeugbatterie verwendet als elektrischen Leiter (Elektrolyt) zwischen den Plus- und Minusplatten eine Mischung aus Schwefelsäure und destilliertem Wasser. Diese Batterie ist billig, hat aber den Nachteil, dass sie beim Laden Flüssigkeit verlieren kann.

*Die Bleibatterie mit Gel-Elektrolyt:*

Der Elektrolyt dieser Batterie ist gallertartig eingedickt. Dadurch kann beim Laden oder beim Kippen der Batterie keine Flüssigkeit verloren gehen. Die Batterie ist komplett verschlossen.

*Die Bleibatterie mit Feststoff-Elektrolyt, AGM-Batterie:*

Der Elektrolyt der AGM-Batterie ist in AktivGlasMatten fest gebunden. Für diesen Batterietyp gilt, was für die Gel-Batterie auch Gültigkeit hat. Weil diese Batterie einen kompakten, harten Batterieblock bildet, kann sie zusätzlich hohe mechanische Beanspruchungen aushalten.

### Aufbau und Zusammensetzung der Bleiplatten

Im Wesentlichen unterscheidet man zwischen der Starterbatterie (amerikanische Bauart), der Verbraucherbatterie (europäische Bauart) und vielen Kombinationen beider Bauarten.

*Die Starterbatterie (amerikanische Bauart):*

Ihre Merkmale sind dünne Bleiplatten mit viel Oberfläche und zusätzliche «Ionenbeschleuniger», um kurzfristig eine grosse Strommenge aus der Batterie zu entnehmen. Dadurch lassen sich Starterbatterien aber nur langsam wiederaufladen. Starterbatterien haben einen

sehr geringen Wasserverbrauch und eine sehr niedrige Selbstentladung. Ihre Zyklenfestigkeit ist schlecht, das heisst, nach wenigen Tiefentladungen kann die Batterie nicht mehr aufgeladen werden und ist defekt!

*Die Verbraucherbatterie (europäische Bauart):*

Starke Plattengitter und dickere Platten machen die Batterien schwer und voluminös. Die Batterie kann regelmässig stark beansprucht und entladen werden, ohne Schaden zu nehmen. Dank der grossen Stromaufnahme ist sie schnell wieder nachgeladen. Die Zyklenfestigkeit ist klar besser, das Verhalten in Bezug auf Selbstentladung und Wasserverbrauch klar schlechter als bei der Startbatterie.

*Weitere Bauarten:*

Hybridlegierte Batterien sind eine Mischung aus Bauteilen der Starter- und der Verbraucherbatterie. Die positiven Gitter sind antimonlegiert und die negativen Gitter bestehen aus einer Calciumlegierung. Sie werden häufig auf kleinen Booten und in Wohnmobilen mit nur einem Stromkreis eingesetzt. Spiralzellenbatterien sind Batterien mit extrem hohen Kaltstartströmen. Traktionsbatterien sind zyklenfeste Batterien die sehr tief entladen werden dürfen. Röhrenplatten-Batterien sind noch zyklenfester, haben je nach Anwendung aber einen schlechten Wirkungsgrad. Und dann gibt es natürlich noch Solarbatterien und viele weitere Spezialbatterien.

Viele Bauvarianten werden als Flüssig-, Gel- und AGM-Batterie hergestellt. Dadurch entstehen die unterschiedlichsten Batterien für alle möglichen Einsätze.

Im Schiff brauchen wir sicherlich eine Starterbatterie und eine/mehrere Verbraucher- oder Traktionsbatterie/n. Es kommt vor, dass im Vorschiff eine dritte Batterie für Ankerwinde und Bugstrahler montiert ist. Weil diese beiden Geräte und ein Anlasser eines Motors ähnliche Stromverbraucher sind, müsste diese (Vorschiff-)Batterie ebenfalls eine Starterbatterie sein. Selbstverständlich bekommen der zweite Antriebsmotor und der

230 Volt-Generator ebenfalls je eine Starterbatterie für ihre Anlasser.

### Technische Begriffe zur Batterie

*Spannung, auf der Batterie angegeben in Volt (V):*

Wie schon erwähnt, beträgt die übliche Bordnetzspannung 12 Volt oder 24 Volt. Auf dem Markt richtet sich alles nach diesen Spannungen, wobei die meisten Geräte, Lampen, Pumpen usw auf 12 Volt-Spannung ausgelegt sind.

*Kapazität, auf der Batterie angegeben in Ampère (A):*

Die Kapazität könnte man als Fassungsvermögen der Batterie bezeichnen. Sie ergibt sich durch die Bleimasse in den Bleiplatten.

*Kälteprüfstrom, auf der Batterie angegeben in Ampèrestunden (Ah):*

Der Kälteprüfstrom ist das Mass für die Startfähigkeit. Der auf der Batterie angegebene Kälteprüfstrom ist der Wert in Ah, der der Batterie kurzfristig maximal entnommen werden kann. Dieser ist wichtig für Elektromotoren die viel Strom aufnehmen, aber nur kurze Zeit laufen. Zum Beispiel Anlasser, Ankerwinde, Bugstrahlruder usw. Der Kälteprüfstrom interessiert uns also meistens nur im Zusammenhang mit Starterbatterien. Für die Kälteprüfstrom-Messung gibt es eine europäische DIN-Norm und eine amerikanische SAE-Norm. Die Messmethoden und -resultate sind unterschiedlich.

*Selbstentladung:*

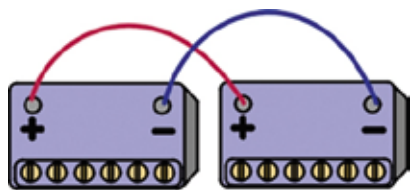
Leider hat auch eine unbenützte Batterie eine mehr oder weniger grosse Selbstentladung. Dadurch nimmt ihr Füllstand langsam ab und die Batterie muss gelegentlich nachgeladen werden, um nicht Schaden zu nehmen.

*Sulfatierung:*

Wird eine Batterie zu lange nicht geladen oder wird ihr zu viel Strom entzogen, kann sie so stark entladen werden, dass Sulfatbildung entsteht. Das Sulfat kann, wenn überhaupt, nur in kleinen Mengen und nur noch teilweise zurückgebildet werden. Nur spezielle Ladegeräte sind in der Lage, Batterien nach einer Tiefentladung wieder aufzuladen.

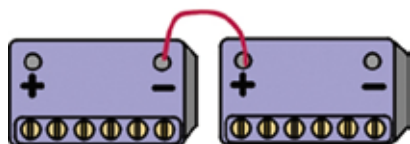
## Batterieschaltungen

Parallelschaltung:



Häufig, vor allem bei der Bordnetz-/ Verbraucheratterie, reicht die Kapazität einer Batterie nicht aus, um den Strombedarf abzudecken. Dann werden von mehreren 12 Volt-Batterien jeweils die Pluspole miteinander und jeweils die Minuspole miteinander verbunden. Die Spannung bleibt bei 12 Volt, aber die Kapazität wird verdoppelt, verdreifacht usw.

Serie- / Reihenschaltung:



Wenn die Spannung einer 12 Volt-Batterie nicht ausreicht, kann man aus zwei 12 Volt-Batterien eine 24 Volt-Batterien zusammensetzen. Dazu wird der Pluspol der 1. mit dem Minuspol der 2. Batterie verbunden.

Selbstverständlich ist auch die Kombination von Serie- und Parallelschaltung möglich. Dadurch werden Spannung und Kapazität erhöht.

## Stromverbrauch

Bevor wir nun beginnen, Strom zu verbrauchen, sollte noch einiges beachtet werden:

1. Um eine konventionelle Batterie nicht zu beschädigen, darf der Füllstand 50–60 % nicht unterschreiten. Das heisst, die nutzbare Kapazität liegt weit unter der auf der Batterie angegebenen Nennkapazität. Die Batterie muss also in ausreichender Grösse berechnet sein und sollte immer schnellstmöglich nachgeladen werden. Bei einer unbelasteten Batterie heisst das in Volt (Spannungswert): Die Batterie ist zu 100 % voll, wenn sie eine Spannung von 12,6 Volt und

höher aufweist. Bei 12,4 Volt beträgt der Füllstand der Batterie noch ca 75%. Die nicht zu unterschreitende 50% Grenze ist bei 12,2 Volt erreicht. Wenn die Batterie noch 12,0 Volt anzeigt, ist sie nur noch zu 25% geladen und bei 11,7 Volt ist die konventionelle Batterie leer.

Es gibt Traktionsbatterien, deren Nennkapazität zu beinahe 100% genutzt werden kann, ohne der Batterie zu schaden. Das heisst, diese Batterien dürfen bis 11,7 Volt Ruhespannung benützt werden, bevor sie wieder geladen werden müssen.

Unter starker Belastung, zum Beispiel beim Starten des Motors oder beim Betätigen von Winden und Pumpen kann es vorkommen, dass die Spannung konventioneller Batterien kurzfristig unter 11 Volt abfällt. Sobald die Last weg ist, muss sich die Batterie aber sofort erholen und die Spannung wieder auf über 12 Volt steigen. Erholt sie sich nicht umgehend, wurde der Batterie zu viel Last entnommen und Teile der Batterie wurden beschädigt. Die Batterie büsst dadurch Nennkapazität und Lebenserwartung ein.

2. Wenn mehrere Batterien seriell oder parallel zusammengehängt werden, gilt dieser Batterieverbund als eine grosse Batterie. Alle einzelnen Batterien in diesem Verbund müssen baugleich und gleich alt sein und alle Verbindungskabel zwischen den einzelnen Batterien müssen genügend dimensioniert und möglichst gleich lang sein.

3. Warme Standorte können die Lebensdauer einer Batterie massiv negativ beeinträchtigen. Wenn die Batterien also im Motorraum stehen, sollten sie wenigstens möglichst tief im Schiffsrumpf platziert sein. AGM-Batterien sind besonders wärmeempfindlich und dürfen nicht im Motorraum stehen.

4. Nutzen Sie möglichst viele «Gratisstrommengen». Ich weiss, gratis ist gar nichts. Aber aus der Sicht der Batterie gibt es Gratisstrom und der entsteht zum Beispiel so: Sie fahren und der Dieselmotor leistet xy Kilowatt, um das Schiff zu bewegen (1 Kilowatt KW sind 1,36 Pferdestärken PS). Der auf

dem Motor aufgebaute Alternator ist beispielsweise ein 100 A-Alternator. Das heisst, er könnte maximal 100 Ampère laden. Effektiv wird er aber nur ganz selten und wenn, dann nur für kurze Zeit 100 A laden, denn der Innenwiderstand der Batterie bremst die Batterieladung schnell ab. Werden also momentan beispielsweise 40 Ampère in die Batterien geladen so können wir dem Alternator bis zu 60 Ampère direkt fürs Bordnetz entziehen, ohne dabei die Batterien zu belasten. Keine Belastung, kein Zyklus gleich keine Batteriealterung - daher auch der Name Gratisstrom. Hat das Schiff 12 Volt-Spannung, so entsprechen 60 Ampère Strom einem Verbrauch von immerhin 720 Watt Leistung. Zusätzlich zu den xy Kilowatt für den Schiffsantrieb muss also der Dieselmotor noch 0,72 KW (nicht ganz ein PS) leisten. Dadurch steigt der Dieselölverbrauch leicht an. Bei laufendem Motor eine Stunde lang 720 Watt aus dem Alternator zu entziehen und zu verbrauchen, kostet uns also, je nach Motor und Drehzahl, 1,5 bis 2 dl Dieselöl, aber keine Batteriealterung. Selbstverständlich kann auch via Landstrom und Batterieladegerät Strom an der Batterie vorbei direkt fürs Bordnetz bezogen werden. Auch dieser Stromverbrauch ist aus Sicht der Batterie Gratisstrom und lässt die Batterie nicht altern.

Nun wünsche ich allen eine gute Fahrseason und bedachtes Stromkonsumieren, damit er ausreichend, bis wir die Batterien wieder laden.



Heinz Dirmberger  
heinz.dirmberger@ms-leo.ch

OB SCHWEIZER SEEN ODER FRANZÖSISCHE BINNENGEWÄSSER.  
IHRE LINSSEN SCHAFFT ALLES!

*It's me! Your new Linssen!*

**+ NASTA MARINE SA**  
LINSSEN YACHTS CENTER SCHWEIZ

LINSSEN  YACHTS  
Since 1949

We take your pleasure seriously®

Informieren Sie sich über das  
vielseitige Linssen Stahlyacht Programm auf:  
[WWW.NASTAMARINE.CH](http://WWW.NASTAMARINE.CH)  
Tel. +41 26 663 26 26, [info@nastamarine.ch](mailto:info@nastamarine.ch)



MARK III SERIE 9ER SERIE RANGE CRUISER SERIE TNCS SERIE

## Holländische Stahljacht – MS Reine / Polaris Vedette 115



11,46 m / 3,37 m / 1,10 m – 1975 Motor : DAF DD 575 M 106 PS / Diesel, 3700 Motorstunden 2 Bugkojen, Pantry, Salon mit Innensteuerstand, Eignerkabine mit 2 Kojen. Popdeck mit Aussensteuerstand, Badeplattform mit Davits, Teakdeck, Bugstrahler. Stromwandler 230 V, Warmluft-Heizung, Warmwasser. Expertise 2005. Technisch viel Neues (alle Belege vorhanden) **VP: EUR 48 000.-**  
zu besichtigen zurzeit in: St-Jean-de-Losne / FR

Telefon: 076 334 15 40 oder [fp.jeanmaire@bluewin.ch](mailto:fp.jeanmaire@bluewin.ch)

## Englischer Klassiker zu verkaufen Princess 37s

Privat und aus erster Hand, wegen Auslandsaufenthalt.

11,20x3,97, Jg. 1980, nur Süßwassergebrauch, Gesamtrefit 2008: Motoren, Interieur, Schale inkl. Osmose!  
2 Dieselmotoren Ford Mermaid 6Zyl. à 120PS  
Eignerkabine, Doppelkabine, Küche, 2 Badezimmer mit el. Toiletten, Salontisch kann in Doppelbett verwandelt werden. Frischwasseraufbereitung von Katadyn, kein Bunkern von Wasser nötig! Generator Fischer Panda 230/400V, 3,6 Kw. Standheizung Diesel, Webasto Thermotop 3500.  
Durchfahrthöhe ohne Geräteträger lediglich 3,30 Meter  
Beiboot Suzumar 3,10m (2010) mit 4PS Yamaha  
Zubehör, Werkzeuge, Ersatzteile im Überfluss

Für weitere Informationen und Bilder über das Boot,  
[www.princess37.ch](http://www.princess37.ch), oder 079 250 20 70



# Nautisch-kulturelle Parisreise



Port de l'Arsenal, an der Bastille zwischen der Seine und dem Canal St.Martin



Das Wahrzeichen von Paris dürfen wir natürlich nicht verpassen

Schon zum dritten Mal hat Peter Kiefer ein SSK-Wochenende in Paris angekündigt. Neben den Mitgliedern aus dem Dreyländeregg sind auch wieder unsere Freunde aus der Regio Zürich eingeladen. Wir Basler Teilnehmer treffen uns am verschneiten Morgen des 8. Dezembers 2012 im Bistro «Train Bleu» zu Kaffee und Gipfeli. Dann besteigen wir den TGV, in dem bereits die Zürcher angereist sind und fahren gemeinsam weiter nach Paris.

**Text** Catherine und Geri Giger

**Bilder** Andrej Jäger und Catherine Giger

Die neue TGV-Hochgeschwindigkeitsstrecke führt uns über Dijon und damit teilweise entlang dem Canal de Bourgogne. Das gibt uns natürlich sogleich die Gelegenheit zum Fachsimpeln und unsere alten Geschichten über dieses Fahrwasser mit seinen vielen Schleusen auszu packen. Wir treffen rasend schnell, noch vor dem Mittag, im Gare de Lyon ein. Martin Kiefer, der ortskultur- und geschichtskundige

Sohn unseres Reiseleiters, holt uns ab und begleitet uns zu unserem Hotel in Paris-Bercy. Dort können wir die Zimmer beziehen und unser Gepäck deponieren.

Fürs Mittagessen hat sich die Reiseleitung einen Ort ausgesucht, der einigen von uns Schleusenschiffern bestens bekannt ist: das Restaurant «Le Grand Bleu», gelegen am Port de l'Arsenal. Auch wir haben vor eineinhalb Jahren einige

Tage mit unserem Tasman hier gelegen und den zentralen Hafen mitten in Paris als Basis für unsere Ausflüge sehr genossen.

Kaum haben wir den letzten Bissen herunter geschluckt, drängt Peter zum Aufbruch. Wir sind eine stattliche Reisegruppe von mehr als dreissig Teilnehmern, deshalb auch ein wenig schwerfällig und es dauert, bis alle durch die U-Bahn «geschleust» sind. Den Nachmittag verbringen wir im Musée National de la Marine. Wir geniessen eine tolle, kompetente Führung eines jungen Parisers, der uns mit Begeisterung die Historie der französischen Schifffahrt zeigt. Von der Terrasse neben dem Museum hat man einen atemberaubenden Blick auf den Eiffelturm. So müssen wir natürlich auch noch einen Fotohalt einschalten, der sich lohnt, wie das Beispiel zeigt.

Vor unserer Dinner-Kreuzfahrt auf der Seine bekommen wir die Möglichkeit, im Hotel einen kurzen Moment die müden Beine auszustrecken und uns ausgehtauglich umzuziehen – welch überraschender Anblick unserer chicen Damen! Am Quai Branly, wo wir unser Bateau Parisien besteigen, haben viele solcher Schiffe angelegt und es ist nicht immer einfach, das richtige zu finden. Zum Glück haben wir Fensterplätze mit «Privilège-Service» reserviert, das Schiff ist komplett ausgebucht. Und schon bewegen wir uns auf der Seine mitten durch die Weltstadt Paris, vorbei an den vielen beleuchteten Gebäuden entlang des Ufers. Leider werden wir oft geblendet von kreuzenden Schiffen, die mit ihren starken Scheinwerfern die Sehenswürdigkeiten in gleissendes Licht tauchen. Beim Gala-Dinner lassen wir uns kulinarisch verwöhnen; das Essen ist erstaunlich gut, wenn man bedenkt, wie viele Leute gleichzeitig gepflegt werden müssen. Wir geniessen alle die tolle Rundfahrt und unterhalten uns angeregt. Ziemlich müde von dem voll gepackten Tag, erreichen wir um Mitternacht unser Hotel. Zum Glück sind die jungen Gäste, die sich am Mittag mit Riesenlärm auf ihr Konzert im Palais Paris-Bercy eingestimmt haben, vermutlich noch im Ausgang. Jedenfalls können wir alle recht gut schlafen.



Alle lauschen gebannt den Erklärungen von Martin



Napoleons prunkvolles Inspektionsschiff im Seefahrtsmuseum



Wir sind alle froh, in der Gemäldesammlung unsere müden Beine ausruhen zu können



Martins Erklärungen zum Tour St-Jacques scheinen spannend zu sein



Place des Vosges



Eindrücklicher Blick auf den L'Arc de Triomphe



Unser Organisator Peter Kiefer scheint da Vorfahren in der Zeit von Toulouse-Lautrec gehabt zu haben.



Peter und Jean-Pierre beim Fachsimpeln am Salon Nautic



Ist dies wohl Res' neues Traumschiff?

Nach dem Frühstück am Sonntagmorgen bringt uns die Metro zum Messegelände, wo wir uns den Salon Nautic anschauen. Für uns Schleusenschiffer bietet die französische Messe allerdings nicht sehr viel, sind in der Ausstellung vor allem Segelboote und Motoren mit viel Power zu sehen. In den zwei Stunden bis zum Mittagessen bleibt uns ja auch nicht viel Zeit, uns intensiv mit etwas zu befassen. Jedenfalls treffen alle pünktlich um 12 Uhr bei der Bar à Huîtres ein, wo die Liebhaber frischer Austern und Meeresfrüchte so richtig auf ihre Rechnung kommen. Wer will, kann auch den Nachmittag noch an der Messe verbringen, doch wird dieses Angebot kaum genutzt.

Die meisten fahren mit der Gruppe zurück in die Stadt, wo

eine Fahrt auf dem Riesenrad auf dem Place de la Concorde lockt. Wir geniessen die tolle Aussicht auf die Champs-Élysées und zücken einmal mehr unsere Fotoapparate. Danach stösst Martin wieder zu uns und führt uns durchs Marais-Quartier. Er weist uns auf diverse Kleinode und Sehenswürdigkeiten in diesem verspielten, ursprünglich jüdischen Quartier hin und gibt Anekdoten zum Besten. Allerdings müssen wir bald einsehen, dass wir uns als Gruppe nur schlecht durch die Menschenmenge fortbewegen können, geschweige denn in einem gemütlichen Beizlein einen Kaffee geniessen. Es sind viele Pariser in den Strassen unterwegs, da im Advent die Geschäfte am Sonntag geöffnet sind. So teilen wir uns in Gruppen und Grüppchen auf und treffen uns

erst im Hotel zur Gepäckübernahme wieder. Am Gare de Lyon kaufen die Meisten noch Verpflegung für unterwegs ein, und dann heisst es: Adieu Paris!

Wir alle dürfen auf zwei sehr abwechslungsreiche, interessante Tage zurückblicken. Wir möchten an dieser Stelle, sicher im Namen der ganzen Gruppe, den Organisatoren Peter Kiefer, Paul Hasler, Ernst Birrer und Res Diem für ihre Arbeit nochmals ein herzliches Dankschön aussprechen.



Catherine und Geri Giger

## Regio-Berichte

### Dreiländeregg

#### Besuch im Unterlinden-Museum

Wer aus irgendeinem Grund nach Colmar fährt, kommt um einen Besuch des Unterlinden-Museums nicht herum. Das ist sozusagen Pflicht! So sah das auch der SSK-Vorstand und verband die Info-Tagung mit der VNF-Regionaldirektion mit einem kulturellen Teil, einer geführten Besichtigung des Isenheimer Altars.

**Text und Bilder** Werner Hoffmann



Der Flügelaltar von Matthias Grünewald, das wohl berühmteste Renaissance Kunstwerk, war eigentlich gar nicht als «Kunstwerk» geschaffen worden, sondern als bildliche Darstellung der Verkündigung von Glaubensinhalten in einer Zeit, als nur etwa 5 – 10 Prozent der Bevölkerung lesen und schreiben konnten. Die Kreuzigung, die Auferstehung, die Verkündigung durch den Engel, die Geburt Jesus und die Versuchung des heiligen Antonius werden ausdrucksstark dargestellt. Um dieses Werk zu verstehen, muss man seine «Anwen-



«dung» und seine «Besitzer» dem Betrachter vorgängig näher bringen.

Der Altar wurde um das Jahr 1516 von Nithart Gothart (der vermutete Name des Künstlers) für das Antoniterkloster in Issenheim gemalt. Wer Grünewald war, sein Lebensweg, seine Ausbildung und sogar sein Geburtsort und Geburtsdatum sind nicht gesichert bekannt. Die meisten seiner Werke gingen im Dreißigjährigen Krieg oder in der Französischen Revolution verloren. Sein Hauptwerk für den Antoniterorden blieb uns zum Glück durch alle Kriegswirren erhalten.

Der Antoniterorden war ein sog. «Krankenorden», der ein weit verzweigtes Netz von Spitälern unterhielt. Er bezog sich auf den Eremiten und Asketen Antonius, dem besondere Heilkräfte nachgesagt wurden. Jedes Spital war auf eine bestimmte Krankheit spezialisiert. Das Antoniterspital in Issenheim pflegte Kranke, die an «Mutterkorn-Vergiftung» erkrankt waren. Diese schreckliche Erkrankung, «Antoniusfeuer» genannt, die durch ein Pilzgeflecht im Roggen ausgelöst wurde, konnte erst im 18. Jhd. schlüssig entlarvt werden. Da Issenheim auch für Basel und Strasbourg zuständig war, wurden viele Verletzte der Schlacht bei St. Jakob (1444), die an Wundbrand litten, auch dort eingeliefert. Die Kranken litten unter hohem Fieber, unerträglichem Juckreiz und Durchblutungs-Störungen, die bis zum Absterben einzelner Gliedmassen führten. So mussten in diesem Spital auch Amputationen durchge-

führt werden. Wer in das Spital eintrat, wurde schon im Aufnahme-Ritual auf die fast hundertprozentige Wahrscheinlichkeit vorbereitet, dass er oder sie den Krankensaal nicht mehr lebend verlassen würde. Demzufolge musste er auf alle seine Besitztümer zu Gunsten der Antoniter verzichten. Die Antoniter behandelten die Kranken mit einem Balsam und dem sog. «Antoniterwein» (eine Art Rotwein mit vielen Kräutern und Essenzen) der gefässerweiternd wirkte. Sie wurden auch getröstet! Nach dem damaligen Verständnis wurde die Krankheit als Strafe für ein sündhaftes Leben betrachtet. Aber, die Kranken wurden als «Märtyrer der Liebe Gottes» bezeichnet. Ihnen kam schon zu Lebzeiten die Gnade zu, ihre Schuld abbüssen zu dürfen. So konnten sie nach ihrem Ableben geläutert vor Gottes Gericht treten! So wurde es ihnen erklärt. Die Altarbilder wurden mit den treffenden Erklärungen zur Tröstung beigezogen.

Jetzt können wir die Brücke zum Alter schlagen. Der Altar wurde im Krankensaal so aufgestellt und die Betten so ausgerichtet, dass jeder Kranke quasi Tag und Nacht mit den Altarbildern konfrontiert war und stets an den Gottesdiensten teilnehmen konnte. Entsprechend kräftig war die Wirkung der Bilder: Leuchtende Farben, überzeichnete Dimensionen und Perspektiven. Meister Matthis (Grünewald) suchte nicht die «korrekte» Wiedergabe, sondern den möglichst starken Ausdruck. Durch die Schwenkflügel konnten am Altar die entsprechenden Bilder für das jeweils anstehende Kirchenfest zusammengestellt werden.

Nach dem Besuch waren alle Teilnehmer ordentlich beeindruckt. Man war sich einig, dass die Themen «Isenheimer-Altar», «Grünewald», «Antoniusfeuer» und «Antoniter» mit einem einzigen Besuch des Museums nicht in ihrer ganzen Tragweite erfasst werden konnten.

Wer übrigens ein fast identisches mittelalterliches Spital besichtigen möchte, der kann das tun in Beaune, im Burgund. Dort ist das «Hôtel Dieu» der Öffentlichkeit zugänglich!

### Perlen des Mittelmeers

Goffredo Loertscher berichtete am Mittwoch, 13. Februar 2013 im Seemannskeller über seine Reise auf dem Mittelmeer. Mit seiner Motorjacht gings von Portofino um den Stiefel Italiens, durch den Kanal von Korinth ins Aegäische Meer. Rund 20 Schleusenschiffer durften diese spannende Reise in Form von Lichtbildern miterleben.

**Text** Marina und Rolf Gerber

Es war höchst interessant, die Traumorte rund um den Stiefel Italiens, wie zum Beispiel Portofino in seiner vollen Farbenpracht, auf den



gestochen scharfen Lichtbildern so authentisch zu sehen zu bekommen. Auch die Architektur und Küstenlandschaft des Südens mit den kubischen Häusern, die archaischen Formen und die warmen und starken Farben, haben uns sehr fasziniert. So konnten wir aus nächster Nähe diese Dörfer und Häfen bewundern. Überraschendes wurde auch berichtet: zum Beispiel dass die Hafengebühr in Porto Cervo, Sardinien stolze 450 Euro pro Nacht kostet. Dieser Betrag reicht fast aus, um in Frankreich eine Jahresvignette (je nach Grösse des Schiffs) zu lösen. Nochmals herzlichen Dank an Goffredo Loertscher für die einmaligen Bilder. Es war ein erlebnisreicher Abend; Abwesende haben viel verpasst. Das ganze Ereignis endete bei einem italienischen Nachtessen mit Tortellini und Salbei. Besten Dank auch an die Organisatoren Paul Hasler, Peter Kiefer und Tony Schläppi.



### Sicherheit auf dem Schiff

Die Regio Dreyländeregg konnte am 6. März 2013 einen sehr lehrreichen und spannenden Sicherheitsvortrag von Urs Saurenmann verfolgen. Über 55 Personen haben sich im Basler Seemannskeller zusammengefunden.

**Text** Tony Schläppi

Es ist doch so – und hier sind sich alle einig – wir tun doch alles für die Sicherheit an Bord, für Mensch und Schiff. Aber Hand aufs Herz, ist dem immer so? Gehen nicht manchmal, mit der Routine im Laufe des allgemeinen Tageswerks



auf dem Schiff, gewisse Sicherheitsaspekte vergessen? Ist man sich wirklich darüber bewusst? Der Vortrag von Urs Saurenmann führte einige wichtige Punkte in Erinnerung. Hier ein kleiner Auszug:

#### Wichtige Regeln

- Mache alles langsam, nimm es mit der Ruhe.
- Wenn du nicht sicher bist, tu es nicht.
- Die Sicherheit kommt zuerst (Mannschaft/Gäste/Schiff)
- Schleusentalk ist lustig, aber konzentriere dich aufs Manöver.
- Dosierte Gas geben

#### Auch einige Hinweise zum Scheusenkigen wurden aufgefrischt

- Einfahren in der Reihenfolge der Ankunft
- Es gibt keinen Grund herumzuschreien
- Sei höflich zu allen Menschen
- Helfe anderen Schiffen
- Sei rücksichtsvoll zu Mensch und Material

### Was darf man auf keinen Fall in der Schleuse

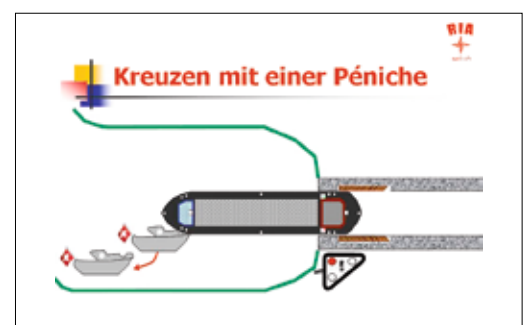
- Hände und Füsse dazwischen halten
- Brüske Manöver (aufs Heck achten)
- Leinen fix belegen
- Mit dem Bootshaken rumfuchteln
- Ans Land oder aufs Boot springen
- Nicht herumrennen

Viele weitere praktische Tipps und Ideen hat uns Urs wieder in Erinnerung gerufen. Die meisten kennt man, sind aber oftmals in Vergessenheit geraten. Unfälle vermeiden ist oberstes Ziel.

### Häufige Ursachen von Schiffsunfällen

- Unaufmerksamkeit
- Falsches Einschätzen einer Situation
- Überforderung des Schiffsführers
- Zu schnell fahren
- Alkohol und Drogen
- Wetter, Wind, Strömung
- Technische Probleme
- Verkehrssituation

Die meisten Unfälle geschehen auf Grund von menschlichen Problemen und Unzulänglichkeiten. Hier soll und kann man ansetzen. In diesem Sinne wünschen wir uns alle eine unfallfreie und sichere Saison und nehmt Urs Saurenmanns Credo zu Herzen: Vieles ist selbstverständlich...aber denkst du immer daran? Die Routine kann dein Feind sein!



*Kurzmeldung*

**Was liess die «Waldhof» wirklich kentern?**

In der Ausgabe des Schleusenschiffers 2-2011 haben wir ausführlich über die Havarie bei der Loreley berichtet. Die Ursache jedoch blieb lange ungeklärt. Gemäss der Rhein-Neckar-Zeitung vom Februar 2013 haben Experten nun den Grund für das folgenschwere Unglück gefunden.

Die wesentliche Ursache der Havarie sei die nur teilweise Befüllung der sieben Ladetanks gewesen, teilte die Bundesanstalt für Wasserbau mit. Deshalb habe das Schiff in der Nähe der Loreley die Stabilität verloren. Die Fachleute hatten lange gerätselt, warum der Tanker trotz der instabilen Ladung noch von Ludwigshafen bis zum Unfallort kommen konnte. Um das Schiff zum Kentern zu bringen, mussten weitere Faktoren hinzugekommen sein. Ein Punkt war, dass die Waldhof wegen des Gegenverkehrs die Kurve sehr eng nehmen musste. Ausserdem sorgte Hochwasser für eine starke Strömung. Doch

all das hätte noch nicht für das Unglück ausgereicht. Deshalb forschten die Wissenschaftler im wahrsten Sinne weiter in die Tiefe. An der Unglücksstelle ist der Rhein bis zu 22 Meter tief. Das führte zu Strömungen, die unter dem Schiff eine Art Unterdruck erzeugt haben. Dies habe der Waldhof den entscheidenden Stoss versetzt. Jedes andere Schiff mit einer korrekten Ladung kann solche Situationen aber problemlos aushalten.

*Agenda*

Hier findet Ihr die wichtigsten «schiffigen Termine» von SSK-CSE, Messen und anderen Klubs in einer Grobübersicht:

16.8.–18.8.2013 (SSK-CSE)

**Burgundertreffen**

3.9.–8.9.2013 (Bootsmesse)

**HISWA in-water boat show Amsterdam**

21.–29.9.2013 (Bootsmesse)

**Interboot Friedrichshafen**

28.9.–7.10.2013 (SSK-CSE)

**Klubtörn**

31.10.–3.11.2013 (SSK-CSE)

**Kulturreise Hamburg**

23.–24.11.2013 (SSK-CSE)

**GV mit Sonntagsprogramm**

30.11.2013 (andere Klubs)

**CCS Generalversammlung**

6.–15.12.2013 (Bootsmesse)

**Salon Nautique Paris**

**SSK-CSE-Neumitglieder**

**Karina und Peter Bregenzer**

8909 Zwillikon

**Brigitte und Donat Bamert**

6438 Ibach

**Käthy und Urs Florian Hug**

8856 Tuggen

**Heidi und Markus Flury**

4543 Deitingen

**Astrid Rüegg-Hug**

8872 Weesen

**Fiammetta Lohri und Rudolf Schmid**

Schönbühl

Herzlich Willkommen im Klub!



Zuverlässige,  
transparente  
**Sicherheit**



**LINDEMANN**  
MARINE

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

**SSK-Mitglieder wenden sich direkt an Corinne Lindemann.**

**LINDEMANN VERSICHERUNGEN GMBH** | Markthalle Altenrhein | CH-9422 Staad  
Tel. +41 (0)71 855 81 81 | Fax +41 (0)71 855 42 79 | info@lindemann-versicherung.ch  
[lindemann-versicherung.ch](http://lindemann-versicherung.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 / www.bootsmotoren.ch

**Kompetente  
Beratung**  
Ihr Spezialist für  
Propeller und  
Antriebsanlagen



**Infanger Propeller AG**  
Breitenweg 6  
CH-6370 Stans  
Telefon +41 41 620 15 71  
info@infanger-propeller.ch  
www.infanger-propeller.ch

**Infanger Propeller AG**

# Das Elektrofahrrad an Bord

Ein Tipp von Jürg Haupt



Nach dem Kauf unserer «Moule» (Privater Vlet 12,50) stand schnell die Frage nach einem geeigneten Faltrad für unsere Landausflüge und Einkaufstouren zur Diskussion. Allerdings war meine Begeisterung, mich nach sehr langer Zeit wieder auf Rädern zu bewegen kleiner als klein und die Erinnerungen an vergangene Qualen stiegen in mir hoch. Also einigten wir uns auf ein Faltrad um meiner «Co-Skipperin, Festmacherin, Köchin und Machtalles» in ihrer grosszügig angesetzten Freizeit das Einkaufen etwas zu erleichtern.

fand ich verschiedene Elektrofahrräder. Nach intensivem Studium all der Anpreisungen, den wenigen Tests und all der Berichte mit E-Bike-Wissen haben wir unsere Rahmenbedingungen niedergeschrieben:

- mind. 20"-Rad
- Nabenübersetzung
- grosse Reichweite
- muss mein Gewicht tragen können (ufff)
- akzeptables Eigengewicht
- breiter Komfortsattel
- komfortabler Lenker

fest. Es entsprach weitestgehend unseren Vorstellungen, übertraf diese sogar in wesentlichen Punkten.

- Es ist ein Rad mit Vorderradantrieb, denn wir wollten nicht auf die Nabenübersetzung verzichten und ich konnte nirgends ein Elektrofahrrad mit Hinterradantrieb und Nabenübersetzung, oder gar Mittelmotor finden.
- Es ist mit 20"-Rädern ausgerüstet was gegenüber kleineren Rädern einen grossen Vorteil bringt.
- Es sind drei Akkuvarianten erhältlich. Wir haben die stärkste (36V, 12Ah), mit der grössten Reichweite gewählt (bis theoretische 80 km).
- Es ist für 120 kg ausgelegt.
- Es gibt zwar leichtere Elektrofahrräder, doch kaum in dieser Grösse und Stabilität. Auch können wir die 23 kg Eigengewicht auch auf dem Schiff noch gut handhaben.
- 8-Gang Nabenschaltung
- Rücktrittbremse (etwas gewöhnungsbedürftig, doch möchten wir diese heute nicht mehr missen)

Bei Elektrorädern gibt es grundsätzlich zwei Unterstützungstechniken. Die eine Technik stellt eine Regelung mit verschiedenen Unterstützungsstufen in Relation zur eigenen Tretleistung zur Verfügung (z.B. 50%, 100%, 150%, 200%), während die andere Technik eine Regelung mit verschiedenen Unterstützungsstufen unabhängig von der eigenen Tretleistung zur Verfügung stellt.

Bei beiden Lösungen ist von Gesetzes wegen bei einer Geschwindigkeit von 25 km/h einfach Schluss mit der Motorunterstützung.

Die zweite Technik, wie sie auch bei unseren «Vitali Tour» realisiert ist, funktioniert wie ein Tempomat. Wenn «Stufe 1» eingeschaltet ist versucht der Antrieb zum Beispiel eine Geschwindigkeit von 12 km/h, bei «Stufe 2» eine solche von 16 km/h, etc. zu er-



Elektrofahrräder verpackt und gestaut am Bug

Die Suche nach dem Faltrad war noch im Gange, als ich beim «Googeln» immer wieder auf Pedelec's, also Elektrofahrräder welche dem Fahrrad gleichgestellt sind, stiess. Für eine solche Lösung wäre ich schon eher zu begeistern, liess ich verlauten. Ist es denn nicht möglich, ein Faltrad nachzurüsten? oder gibt es gar Elektrofahrräder bereits auf dem Markt? Flugs waren die Suchkriterien angepasst. Von Nachrüstern wurde vielerorts abgeraten, die bestehenden Fahrräder seien nicht auf die neuen Anforderungen ausgelegt, war mancherorts zu lesen. Auch habe ich keinen Nachrüstsatz für die bei Falträdern üblichen 12" bis 20" Radgrössen gefunden. Schnell

Nach umfangreichen Abklärungen haben wir beschlossen, bei Saisonende auf unserer Heimreise von Friesland (NL), beim Hersteller in Deutschland vorbeizufahren und uns für einen Tag mit den vorhandenen Elektrofahrrädern zu befassen. Wir hatten Glück an jenem Herbsttag – es war wunderbares Wetter. Wir unternahmen längere Fahrten durch die herrlichen Gegend mit den herbstlichen Rebbergen und nach kurzem stand auch für mich fest: wenn wir ein Elektrorad kaufen, dann werden es zwei sein. Auch ich war begeistert. Nach unserer Rückkehr konnten wir mit dem Hersteller noch die letzten Unklarheiten beseitigen. Unser Favorit, das «Vitali Tour», lag

reichen. Die gewählte Geschwindigkeit wird, vorausgesetzt das Gelände lässt es zu, auch ohne eigene Tretleistung erreicht, wie bei einem Mofa; man muss lediglich die Pedalen etwas «mitlaufen» lassen (Tretlager Bewegungs-Sensor).

Wir sind begeistert von unseren Elektrofalträdern und würden sie um keinen Preis mehr abgeben. Wir sind nicht mehr die jüngsten, doch so konnten wir in der vergangenen Saison schon einige grössere Ausflüge von 40 und mehr Kilometern geniessen. Wir fahren meist eine Kombination mit «Eigenleistung» und Motorun-

terstützung. Wenn wir noch frisch sind, schalten wir in Gegenden ohne Steigung die Motorunterstützung zeitweise aus um bei Steigungen einfach die für den Erhalt der Geschwindigkeit notwendige Leistung dazuschalten; wenn es dann steiler den Berg hochgeht werden Beide, Mensch und Antrieb etwas mehr gefordert und wenn wir gegen Ende einer längeren Tour ermüdet sind lassen wir uns einfach «fahren».

Noch Fragen? Ich bin gerne bereit diese zu beantworten.

Jürg Haupt, my-moule.ch



Elektrofaltrad bereit zur Fahrt

Quellen:

- vitalbike.de/elektrofaltrad-vitali/#jump
- faltraeder.com



## 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, Jean-Pierre, Silvia und Béni sind immer für Euch da!  
Neue Besitzer im Restaurant de la Marine sind Ursula und Albert.  
0033 3 84 92 61 61, [contact@fluvialoisirs.com](mailto:contact@fluvialoisirs.com)



### 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.– (inkl. Porto Schweiz) pro Jahr

Name, Vorname

Strasse, PLZ, Ort

Telefon, Mobile

E-Mail

Schiffsname

Datum, Unterschrift

**Postadresse** SSK-CSE, Andrej Jäger, Chilemattweg 10, 5316 Leuggern  
[kassier@ssk-cse.ch](mailto:kassier@ssk-cse.ch) oder T 056 245 06 59

# Wir haben etwas gegen feuchte Wände.



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



## **MTS, die geniale Lösung zur dauerhaften Mauertrockenlegung seit 1982**

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

## **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](http://www.mtsys.ch)

fishwish.com

# ATELIER FLUVIAL

dépannages toutes distances | transformation | mécanique |  
chaudronnerie | électricité | menuiserie

## 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)

## SSK-CSE

16.–18. August 2013

### Burgundertreffen des SSK-CSE

Willkommen in St-Jean-de-Losne!  
Auch 2013 treffen wir uns wieder in St-Jean-de-Losne zum alljährlichen Treffen. Grillabend am Freitag im «Robinson». Am Samstag ist ein Ausflug mit den Booten auf dem Programm. Übernachtung am Zielort und Ausklang am Sonntag. Wer zu diesem Zeitpunkt in der Nähe herumschippert ist herzlich eingeladen am Treffen teilzunehmen.

T 0041 79 417 42 64 nimmt bis 15. August 2013 gerne Anmeldungen entgegen. (Anmeldungen bitte nur per SMS oder Telefon. Anmeldungen per Mail können nicht gelesen werden).

28. September bis 7. Oktober 2013

### SSK-Herbst-Törn nach England

Details in diesem Heft.

23. November 2013 in Rheinfelden

### Generalversammlung SSK-CSE

Auch das spannende Sonntagsprogramm am 24.11.2013 dürft Ihr auf keinen Fall verpassen! Alle Klubmitglieder erhalten wie gewohnt rechtzeitig ihre persönliche Einladung.

## Regios

### Bern

Samstag, 4. Mai 2013

#### Les Moulins souterrains du Col-des-Roches / Le Locle

Wir unternehmen einen eintägigen Ausflug zu den unterirdischen Wassern und schliesslich noch eine Schifffahrt auf den Wassern des Jura.  
Details gemäss spezieller Einladung.

Freitag, 18. Oktober 2013

#### Hauptversammlung

Details gemäss spezieller Einladung.

Montag 4. bis Freitag 8. November 2013

#### Herbstreise – Flussschifffahrt

Die schon bald zur Tradition gewordene Herbstreise führt uns diesmal auf die grossen Flüsse des Rheins, des Mains und der Mosel.

Details können beim Vorstand oder bei Jürg Spielmann (juergspielmann@sunrise.ch) erfragt werden.

Sonntag 1. Dezember 2013

#### Chlousehöck in der Waldhütte zu Mühleberg

Details gemäss spezieller Einladung.

### Dreiländeregg

Im späteren Frühjahr oder im Frühsommer für die Daheimgebliebenen:

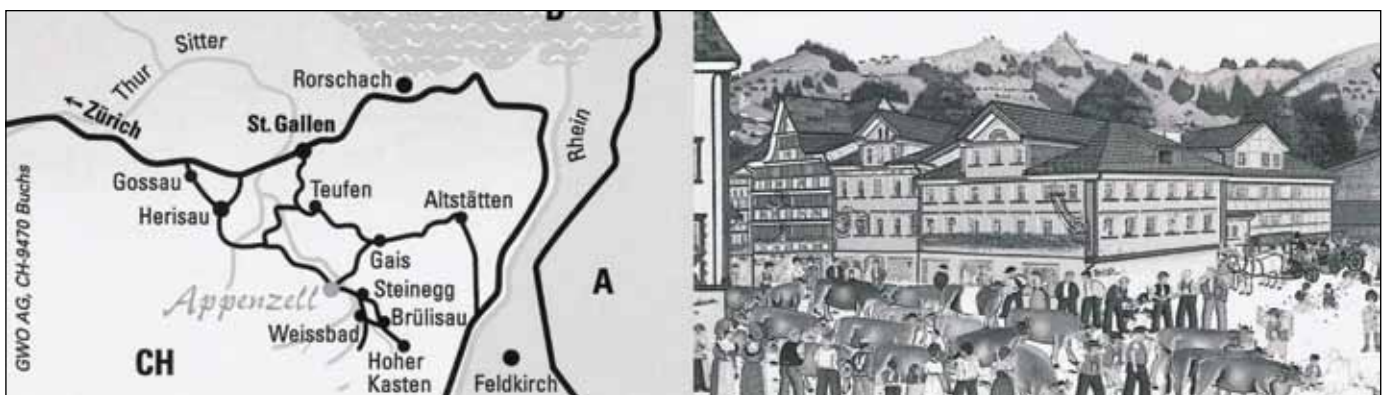
#### Abendrundfahrt auf dem Rhein

Ob mit der Basler Rheinschifffahrt, dem Froschkönig, der Hertenfähre oder Dillier's Rhytaxi wird sich noch herausstellen. Wer möchte bei der Organisation mithelfen? Auf alle Fälle dürfen wir uns auf den Anlass freuen und den Abend geniessen.  
Ort: Wird mit der Detaileinladung bekanntgegeben.

Samstag, 14. September 2013

#### Regio-Ausflug nach Belfort

Die Stadt voller Geschichte und Sehenswürdigkeiten: Le Lion, die Altstadt, die Vauban-Zitadelle und die Kanalprojekte. Mit historischen Monumenten, an der Pforte zur Frenche Compté gelegen, wartet uns Belfort und dessen Umgebung auf. Werner und Susanne Hoffmann begleiten uns auf dem interessanten Tagesausflug, der nicht zuletzt auch mit in dieser Gegend eigenen kulinarischen Spezialitäten aufwartet.



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@bluwin.ch oder  
info@loewen-appenzell.ch

Homepage: www.loewen-appenzell.ch

**Mittwoch, 2. Oktober 2013, 18 Uhr**  
**Burgunder-Highlights**

Unsere Schleusenschiffer Bénédict und Silvia Gauthier haben die Weichen auf ihrem Lebensweg nochmals neu gestellt. Sie werden uns von ihrem neuen nautischen Engagement an der Haute-Saône in Corre berichten. Dazu sehen wir uns Lichtbilder von der wunderschönen Flusslandschaft an.

Ort: Seemannskeller, Südquaistrasse 21, 4057 Basel, T 061 631 58 18

**Donnerstag, 31.10. bis Sonntag, 3. November 2013****Hamburg – an die Waterkant**

Die dritte Paris-Reise der Regio Dreyländeregg war zugleich die letzte. Fortan werden wir uns, dank der fundierten Stadtkontakte unseres Tony Schläppi, nach Norden wenden und die Hansestadt Hamburg besuchen. Die Perspektive für einen ungewöhnlichen und erlebnisreichen Städtebesuch sieht aus Sicht des Schleusenschiffers sehr gut aus! Bitte reserviert Euch das Datum! Die Detailsinladung wird rechtzeitig folgen.

**Mittwoch, 13. November 2013****Der Schiffsmotor: Bootshygiene und Rauchfarbe**

Wer könnte uns zu diesem Thema kompetenter Auskunft geben als unser Schleusenschiffer-Mitglied Heinz Dirnberger vom Zürichsee. Er versteht es, das Thema gesamtseitlich darzustellen, so dass auch unsere Damen Gefallen daran finden sollten.

**23.–24. November 2013****SSK-CSE-Generalsversammlung in Rheinfelden**

Unsere Regio hat dieses Jahr die Ehre, die Schweizerische Generalversammlung unseres Klubs organisieren zu dürfen. Wir erwarten zu diesem Grossanlass an die 150 Teilnehmer aus der ganzen Schweiz. Persönliche Einladung folgt.

**Ostschweiz****Samstag, 11. Mai 2013****OCH-Bodensee-Sternfahrt**

Romanshorn – Wallhausen – Romanshorn.

Das Programm steht und wird nächstens hier bekanntgegeben.

Wer kann, kommt mit dem eigenen Schiff. Gäste an Bord sind herzlich willkommen. Es wurde bisher noch immer genügend Platz gefunden.

**Samstag, 26. Oktober 2013****Sumpftour «Rheinschauen»**

Wir besuchen die Ausstellung «Rheinschauen», mit nostalgischer Bähnlfahrt auf dem Rheindamm, dem Fluss entlang.

Einen Vorgeschmack darauf findet Ihr unter [www.rheinschauen.at](http://www.rheinschauen.at).

Auch hier folgen die Details.

**Samstag, 7. Dezember 2013****Chlauchhock**

Wie gehabt und bewährt bei Guido Helg Gourmet, Neuhofstrasse 86, 8590 Romanshorn.

Ab 18 Uhr Apéro, anschliessend Raclette mit Tischgrill (CHF 29.– pro Person). Der Apéro, Mineralwasser und Kaffee wer-

den vom OCH offeriert. Das Essen und die übrigen Getränke gehen zu Lasten der Teilnehmenden. Dieses Jahr gibt es wieder Anwärter auf die gefürchtete Prüfung, um als Rotkäppchen in unsere Reihen aufgenommen zu werden. Anmeldungen bitte bis Dienstag, 3. Dezember 2013.

Alle Anmeldungen bitte an:

Thury Bölsterli, M 076 366 54 17, [arthur.boelsterli@ssk-cse.ch](mailto:arthur.boelsterli@ssk-cse.ch), oder  
Lionella Kaiser, T 071 288 49 79, [lionella.kaiser@ssk-cse.ch](mailto:lionella.kaiser@ssk-cse.ch), oder  
Migg Bollhalder, M 079 407 22 33, [migg.bollhalder@ssk-cse.ch](mailto:migg.bollhalder@ssk-cse.ch)

Jeweils am letzten Freitag im Monat

**Fährenstamm**

Mit der Autofähre 19:36 Uhr ab Romanshorn Autoquai nach Friedrichshafen und zurück. Ankunft in Romanshorn 21:22 Uhr. Vor der Ausfahrt treffen wir uns jeweils ab 18 Uhr in der Pizzeria «Loftorante CAMPANIA» an der Neustrasse 20 vis-à-vis SBB-Bahnhof Romanshorn. Keine Reservation erforderlich. SSKler aus allen Regios sind herzlich eingeladen.

Nach der Sommerpause wieder am:

**25. Oktober 2013, 19:36 Uhr**

**29. November 2013, 19:36 Uhr**

**27. Dezember 2013, 17:36 Uhr\***

(\*Abfahrt Fähre bereits um 17:36 Uhr, Pizzen nach der Ausfahrt)

**Zürich**

Das Programm der Regio Zürich wird nächstens auf unserer Homepage [www.ssk-cse.ch](http://www.ssk-cse.ch) aufgeschaltet.

## Saisonstart

Buntes Programm, Testfahrten und gutes Essen

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



Open Ship

Hafendorf Müritz  
27. – 28.4.2013

Neu: Mit  
Gebrauchtbootmesse





KUHLE-TOURS

Marina Niderviller (Rhein-Marne-Kanal), Marina Müritz und Hafendorf Müritz: Wasserliegeplätze, Winterlager, Bootsverkauf, Werftservice, Kran, Ferienwohnungen, Bootsverleih, Marina Müritz: Travellift und Dieseltankstelle, Marina Niderviller: Reisemobil-Stellplätze ...

Farbkatalog, Gratis-Tel. aus der Schweiz: 08 00 – 56 31 25, [info@kuhnle-tours.ch](mailto:info@kuhnle-tours.ch), [kuhnle-tours.ch](http://kuhnle-tours.ch)

## Schleusenschiffer-Reise nach Hamburg

**Donnerstag, 31. Oktober bis Sonntag, 3. November 2013**

*Hamburger Hafen, Fischmarkt, Alster, Elbe und viele andere, einzigartige, charmante Erlebnisse werden wir in Hamburg auf uns wirken lassen.*

Diese massgeschneiderte nautische Entdeckungsreise führt uns in der Hansestadt zu vielen einzigartigen und eindrucklichen Sehenswürdigkeiten. Die kulinarische Seite von Hamburg erleben wir auf eine vielfältige geniesserische Art und lassen uns von den vielen internationalen Einflüssen und kulinarischen Glanzpunkten verführen. Wer will kann die Reise individuell verlängern, d. h. schon am Mittwoch anreisen (Hotel Zimmer Kontingent vorhanden) und die Hanseboot besuchen, welche zu dieser Zeit in Hamburg stattfindet. ([www.hanseboot.de](http://www.hanseboot.de)) Wir werden alle drei Nächte im wunderbaren und ideal gelegenen Lifestyle- & Designhotel Empire Riverside ([www.empire-riverside.de](http://www.empire-riverside.de)), hoch oberhalb der St. Pauli-Landungsbrücken, logieren.

### Reiseleitung

Tony Schläppi, Liestal, T 079 656 78 08

### Lokaler Führer

Marc Müller Stadtführer und Hamburg Spezialist (teilweise), Lea Schläppi (teilweise)

### Reiseablauf

Individuelle Buchung der An- und Abreise nach Hamburg. Die An- und Abreise ist im Reisepreis nicht enthalten. Die geführte Hauptan- und -rückreise findet mit easyJet Flug ab Basel statt. Wer nicht geübt ist, die Internetbuchung selbst durchzuführen und sich das nicht zutraut, darf auf die Assistenten von Tony Schläppi zählen.

### Kosten

für easyJet Flug ab Basel ca. CHF 400.– oder viel weniger, je früher man bucht, desto billiger der Flug. Es stehen folgende Möglichkeiten zur Verfügung:  
1. Individuelle Reise mit Swiss ab Basel oder Zürich ca. CHF 500.– (je früher man bucht, desto billiger)

2. Individuelle Reise mit der Bahn ca. CHF 380.– (auch hier gibt es evtl. Spezialangebote)

### Programm:

#### Donnerstag, 31. Oktober 2013

ca. 19.00 Abflug ab Basel Euroairport mit easyJet Direktflug (die Flugpläne für den Herbst 2013 sind noch nicht veröffentlicht)

ca. 20.50 Ankunft mit easyJet Flug in Hamburg

Bustransfer mit unserem Charterbus zum Hotel Empire Riverside an der Elbe Einchecken

Willkommens-Drink in der Bar in unserem Hotel (wir stossen auf ein unvergessliches Erlebnis an)

Individueller Ausklang des Abends

#### Freitag, 1. November 2013

08.00 – 09.00 Geniesserfrühstück in unserem Hotel

09.13 – 09.30 Transfer mit unserem Bus zum Jungfernstieg

09.45 – 11.45 Kanaltour auf der Alster  
12.00 – 14.00 Einfacher Lunch im Alsterpavillon (mit Alsterblick) am Jungfernstieg

14.00 – 15.00 Geführte und kommentierte Stadtrundfahrt durch Stadtführer Marc Müller

15.00 – 18.00 Auge in Auge mit den Giganten des Meeres – die etwas andere Hafensrundfahrt, den Hafen mit kompetenter Führung von der Landseite aus erkunden

18.30 Ankunft in unserem Hotel Riverside

19.30 Spaziergang zum Museumsschiff Rickmer Rickmers – das Wahrzeichen Hamburgs

20.00 – 22.30 DAS Schleusenschiffer Kapitän-Dinner auf der Rickmer Rickmers

Spaziergang zurück zum Hotel oder Spaziergang zu den tanzenden Türmen an der Reeperbahn (für die Ausgehfreudigen)

ca. 23.00 Individueller Cocktail in der Bar Heaven (in den tanzenden Türmen) Individueller Rückweg zu Fuss

#### Samstag, 2. November 2013

08.00 – 09.00 Geniesserfrühstück im Hotel

09.00 Zu Fuss zur Speicherstadt, HafenCity und zum Maritimen Museum

09.45 – 11.30 Besuch des Maritimen Museums mit Themenführung  
11.30 – 13.00 Geführter Rundgang mit unserem Spezialisten Marc Müller durch die HafenCity, Speicherstadt und Innenstadt

13.00 – 16.00 Eigene Charter-Barkassen-

fahrt ab Rathaus inkl. Schleusung zur Elbe es werde kleine Snacks und Getränke angeboten

16.00 Ankunft an den Landungsbrücken und zurück zu Fuss zu unserem Hotel

17.00 – 17.30 Transfer zum Museumshafen Oevelgönne mit der öffentlichen Fähre [www.museumshafen-oevelgonne.de](http://www.museumshafen-oevelgonne.de)

17.30 – 19.00 Führung durch den Museumshafen

19.00 – 21.30 Einzigartiges Buffet im Wartehäuschen Döns in Oevelgönne

21.30 – 22.00 Spaziergang zur Icebar  
22.00 Cocktail in der Icebar (aussergewöhnliche Bar, es ist alles aus Eis)

individuelle Rückweg zu Fuss oder mit Taxi

#### Sonntag, 3. November 2013

07.00 – 09.00 Fischmarkt (wer Lust hat und aufstehen mag!)

10.00 Auschecken im Hotel

10.15 Transfer zur Kaffeerösterei in der Speicherstadt mit eigenem Bus

10.30 – 13.00 Hanseatisches Frühstück in der Kaffeerösterei in der Speicherstadt [www.speicherstadt-kaffee.de/](http://www.speicherstadt-kaffee.de/)

Nachmittags Transfer zum Flughafen mit unserem eigenen Bus

### Kosten

Voraussichtlicher Preis (Stand 31.12.2012) CHF 1500.– / Person im Doppelzimmer, Einzelzimmerzuschlag: CHF 270.– Änderungen sind vorbehalten

### Anmeldung

Per Post: Tony Schläppi, Hasenweg 7, 4410 Liestal

Für telefonische Anfragen und Auskünfte: M 079 656 78 08

Per Mail: [tony.schlaeppi@ssk-cse.ch](mailto:tony.schlaeppi@ssk-cse.ch)

Nach Eingang der Anmeldung sende ich Euch einen Einzahlungsschein mit der Bitte den Betrag von CHF 500.– pro Person einzuzahlen. Den Restbetrag bitte bis Ende September 2013 einzahlen.

Die Anmeldung muss folgendes enthalten:

Name / Vorname / Adresse / T und M und E-Mail.

Weiters ob Doppelzimmer oder Einzelzimmer gewünscht ist und ob eine Annullationskostenversicherung benötigt wird.

Ich habe zur Kenntnis genommen, dass ich die Anreise und Rückreise bis Hamburg und zurück selbst organisieren resp. buchen muss.

Wir / Ich werden wie folgt nach Hamburg an- und abreisen:  
Mit Flug (Fluglinie, Datum, Zeiten) oder Zug (Abfahrt, Ankunft, Bahnhof):  
Anreise / Abreise / Unterschrift

Diejenigen Teilnehmer die vor der Gruppe anreisen (Hanseboot, usw.) und ein Hotelzimmer benötigen (im Empire Riverside habe ich ein Kontingent), können sich bei Tony Schläppi melden (M 079 656 78 08).

## SSK-Herbsttörn (Themse, England)

Aus verschiedenen Gründen mussten wir vom ausgeschriebenen Irlandtörn nach England auf die Themse wechseln. Ebenfalls hat sich das Datum um eine Woche verschoben:

**Samstag, 28. September bis Samstag, 4. Oktober 2013, Törn auf der Themse, 5.-7. Oktober, Aufenthalt in London.**

### Programm

**Samstag, 28.9.2013**

Flug mit SWISS nach London Heathrow, Bustransfer zur Basis von LeBoat in Benson

**Samstag bis Freitag**

Benson – Goring – Henley – Windsor / Eton – Marlow Reading – Benson

**Samstag, 5. Oktober bis Montag, 7. Oktober**

Aufenthalt in London im Ibis-Hotel, Earls Court, fünf Minuten von der U-Bahn-Station West-Brompton (sechs Stationen zur City Westminster)

**Montag, 7. Oktober**

Rückflug mit SWISS nach Zürich.

### Kosten

ca. CHF 1 250.- / Person,

### Leistungen

Flug, Transfer, Bootsmiete, drei gemeinsame Nachtessen, zwei Übernachtungen im Ibis Earls Court in London sowie Eintritt Schloss Windsor, 24 h Hop on – Hop off Ticket in London (nicht inbegriffen sind die Treibstoffkosten)

### Organisation

Commodore Frederick Böttger und Assistent Fredy Weber

**Es sind noch 2–3 Plätze offen. Interessenten melden sich bitte per SMS oder Anruf auf M 079 417 42 64 bei Fredy Weber. Bei SMS oder verpasstem Anruf erfolgt Rückruf.**

**Bitte nur von Handys aus anrufen, deren Nummern nicht gesperrt sind.**



**GPSmap 526S**  
Kartenplotter mit integriertem Echolot

**GARMIN**  
www.garmin.ch

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

## SSK-CSE Kursangebote 2013 / 2014

### Anmeldungen und Auskünfte

Holger Kermer, Hölderlinstr. 23, 9008 St.Gallen  
M +41 79 642 59 51 oder T +41 71 245 56 37  
holger.kermer@ssk-cse.ch

### Fahren und Manövrieren mit einem Luxemotor

*Unser exklusives SSK-CSE-Kursangebot mit der «Cornelia Helena» – auch im nächsten Jahr!*

Eine ganze Woche Fahren und Manövrieren mit einem Luxemotor. Ausgangspunkt: «alte Schleuse» St-Jean-de-Losne. Die Reise geht Saône-aufwärts. Fahren sämtlicher Manöver durch die Kursteilnehmer (Kapitän Ruedi hat eiserne Nerven!). Der Kurs wird durchgeführt bei mindestens 4 Teilnehmern – maximale Teilnehmerzahl 5.

#### Daten

**Samstag – Samstag, 24.–31.8.2013**

#### Kosten

ca. CHF 700.– pro Person inkl. Unterkunft und Morgenessen. Zusätzliche Kosten für Mittag- und Abendverpflegung (Einkäufe zum Kochen an Bord oder Restaurantbesuche).

### Fahrtraining von Frauen für Frauen

*auf einer Penichette 1160 FB mit Starrwelle. Verlängertes Wochenende Freitag bis Sonntag in einer Kleingruppe mit Fahrlehrerin. Kursort ist Lutzelbourg/Lutzelbourg (Elsass/Alsace)*

#### Daten

**Fr – So, 27.–29. September 2013**

und

**Fr – So, 25.–27. Oktober 2013**

Details zum Kursaufbau und Preis auf unserer Homepage, sobald verfügbar. Voranmeldungen an: res.diem@ssk-cse.ch

### SSK-CSE Dieselmotorenkurse 1 + 2 + 3

*bei MT Marine Technik AG in Bäch. Diese Kurse werden seit über 25 Jahren durchgeführt. Die immense Erfahrung*

*von Heinz Dirnberger fliesst in den Lehrstoff ein.*

Nach dem Besuch der Kurse ist der Dieselmotor für Sie kein Buch mit sieben Siegeln mehr. Sie wissen, wo Sie selber Hand anlegen können und sind in der Lage, einfache Störungen zu beheben.

Kurs 1 – Grundkurs

Kurs 2 – Aufbaukurs

Kurs 3 – Der Schrauberkurs

#### Die Kurse starten im Oktober 2013

Details auf unserer Homepage oder im nächsten Heft

### Radarkurs 2013 bei der Berufsfeuerwehr Basel

*Kursinhalt Theorie (ca. 1/2 Tag)  
Radartheorie, Auswertung des Radarbildes, Radarbildstörungen, Bedienung des Radargerätes, besondere polizeilichen Vorschriften.*

*Kursinhalt praktisch (ca. 2 1/2 Tage)*

*Fahren mit Radar auf dem Feuerlöschboot und unter erschwerten Bedingungen.*

#### Daten und Kosten

**18.–20. November 2013 (Kurs 36)**

CHF 900.– exkl. Verpflegung

**16.–18. Dezember 2013 (Kurs 37)**

CHF 900.– exkl. Verpflegung

**4. November 2013 (Wiederholungskurs)**

CHF 278.– inkl. Verpflegung

#### Diesen Kurs bitte direkt buchen über

Sekretariat Dienstleistungen / Feuerlöschboot

Frau Sandra Baumgartner-Gruber, Kornhausgasse 18, Postfach,

CH-4003 Basel

www.rettung.bs.ch

sandra.baumgartner@jsd.bs.ch

### UKW-Rheinfunkerkurs in Basel-Birsfelden

*UKW-Sprechfunkzeugnis für den Binnenschiffahrtsfunk*

Die Lernunterlagen werden ca. einen Monat vor Kursbeginn zugestellt.

Kursziel ist es, die direkt an den Kurs stattfindende Prüfung (Dauer 50 Minuten) zu bestehen. Das UKW-Sprechfunkzeugnis für den Binnenschiffahrtsfunk (UBI) ist international gültig und ist die unabdingbare Voraussetzung für die Nutzung von Schiffsfunkanlagen auf dem Rhein

und den Binnenwasserstrassen in Europa.

Unterkunft und Kurs werden in Basel-Birsfelden sein.

#### Daten

**Samstag – Montag, 11.–13. Januar 2014**

BAKOM-Prüfung direkt am Montagmorgen. Voranmeldungen sind ab sofort möglich; die Kurskosten stehen zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht fest.

### 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 Zusatzmaterial, das am Kurs abgegeben wird, ermöglichen einen einfachen Einstieg in die Praxis der elektronischen Routenplanung und Navigation.*

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

Die Kursdaten für 2014 folgen auf unserer Homepage oder im nächsten Schleusenschiffer.

#### Kosten

inkl. Kursmaterial und Pausengetränke Mitglieder CHF 180.–, Nichtmitglieder CHF 240.–

#### Anmeldung / Infos für diesen Kurs

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

## SSK-CSE-Organe

### Klub-Vorstand



**Präsident**  
Res Diem  
Trottenstrasse 8,  
8542 Wiesendangen  
T 052 337 22 14  
res.diem@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**  
Tony Schläppi  
Hasenweg 7  
4410 Liestal  
M 079 656 78 08  
tony.schlaepi@ssk-cse.ch

### Redaktionsschluss Erscheinung

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

### 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** Werner Bauer  
Schärgummenstrasse 16, 3044 Innerberg  
T 031 829 49 00, werner.bauer@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

**Zürich** Bea Zurbuchen  
Untere Bahnhofstrasse 11, 8340 Hinwil  
bea.zurbuchen@ssk-cse.ch

**Zürich** Jürg Allenspach  
Wurzerstrasse 5a, 8421 Dättlikon  
juerg.allenspach@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 Schweiz pro Jahr	CHF 38.—
4 Ausgaben inkl. Porto Ausland pro Jahr	CHF 48.—



Alles Leben sei im Wasser entstanden, habe ich einst gelesen, und erst nach langer, langer Zeit seien die Urviecher an Land gekrochen und hätten sich dort weiterentwickelt zum homo sapiens, dessen erdverbundene Verkörperung im Bergbauern gipfelt, der das Wasser fast nur noch vom Hörensagen kennt.

Wenn ich mich unter meinesgleichen, also unter Schleusenschiffern, umschaue, beschleicht mich das Gefühl, einer Gattung anzugehören, deren Entwicklung unterwegs ins Stocken geraten ist. Wir haben uns nicht ganz vom Wasser lösen können und sind darum zum «homo eclusianis» geworden. Die noch immer erhaltene Urform dieser Gattung, die auf der Péniche wohnt und arbeitet, nennt sich selbst «les chie-à-l'eau», ganz verschämt übersetzt «die Wasser-Scheisser». Damit grenzen sie sich ab von der argwöhnisch beäugten Masse der «chie-à-terre».

Apropos chie-à-l'eau: Seit sich der homo eclusianis von hormongesättigten und genmanipulierten Lebensmitteln ernährt und den Gebresten seiner Alterung erfolgreich mit Chemie zu Leibe rückt, sind die Fische, die sich quasi am Seeventil seines Schiffes ernähren, immun gegen jegliche Krankheiten geworden und gedeihen hormonisch prächtig. Das kommt uns natürlich mit Verspätung via Fischhändler auch wieder zugute und mit der Zeit können wir auf den Apotheker ganz verzichten. Wenn das kein Fortschritt ist! Und da gibt es noch Dilettanten, die erzählen, es brauche Abwassertanks auf unseren Schiffen!

Res Diem

Port de Plaisance  
21170 Saint Jean de Losne  
France

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

# H2O

les spécialistes du fluvial

## H2O

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

## Unser Hafen

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

## Verkauf von Booten

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

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

## Unser Zubehörladen

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



## Die Werkstätten von H2O

In unseren Werkstätten sind die Spezialisten für Hydraulik, Elektrisch, mechanische Arbeiten und Motorisation, für den Aus- und Umbau, sowie für Arbeiten an der Schale, wie Sandstrahlen und Malerarbeiten, tätig. Unser 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  
STREEKVAAR  
Wij zijn voor uw plezier schiprijd!

VOLKSWAGEN marine

Electrolux

MASTERVOLT  
ENERGIE OP DE WATER

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



**COELAN**  
FLÜSSIGKUNSTSTOFFE

**EPIFANES**

**WEST SYSTEM**

**MOMENTIVE**

**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)