

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

1-2014
CHF 8.20 | EUR 6.50
www.ssk-cse.ch

Schleusenschiffer

Tour du Choucroute mit Seitensprung nach Wien | 4
Unterm Bodenbrett: Batterieladung | 21
SSK-CSE Herbsttörn 2014: Die Lagunen von Venedig | 30



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 | Hafentplätze | 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



Gourmet Helg
aus Freude an gutem Essen

Damit Ihr Fest ein Erfolg wird!

vom Apéro bis zum Dessert – vom Lunch bis zum Festessen
 Wir empfehlen uns für Familien, Freunde, Firmen oder als Hochzeitslokal.



Unsere Spezialitäten

Gourmet-Chäsfondue
 Hirtenfondue
 Fondue Chinoise
 Grill und Raclette
 Bodenseebuffet
 Gourmetbuffet

+ eigene Partyräume für 50 und 110 Personen

Eigene Produktion

Gourmet-Spätzli
 Die leichte Dipp sauce
 Gourmet-Fertigfondue
 Käse-/Fleischplatten
 Konfitüren
 eigene Backwaren
 Crèmeschnitten
 Pommes-Gewürz
 Romishörnli

Unser Angebot à discrétion

Chäs-Fondue Fr. 21.–
 Raclette mit Fleisch Fr. 32.–
 Fondue Chinoise Fr. 32.–



Von November bis Ende März jeden Donnerstag und Freitag ab 17.30 Uhr. Ab 6 Personen bitten wir um eine Reservation.
 Auf Anfrage verwöhnen wir Gruppen ab 20 Personen auch an einem anderen Tag.

Laden Fonduestübli Allestrasse 52
 Neuhofstrasse 86a
 8590 Romanshorn
 Telefon 071 463 13 61
 Mobile 079 216 63 96
 Email info@gourmet-helg.ch
 Homepage www.gourmet-helg.ch

Einstimmung und Vorfreude



180 Schleusenschiffer trafen sich am 23. November 2013 in Rheinfelden. Die SSK-Generalversammlung wurde an Bord der MS Christoph Merian durchgeführt. Zitat eines Neumitglieds: «Ich war schon in vielen Vereinen und Verbänden, aber eine so lustige, prägnante und solide GV habe ich noch nie erlebt.» Es gab aber auch

traurige Momente: Die beiden langjährigen, legendären «Macher» Peter und Paul verabschiedeten sich aus dem Vorstand der Regio Dreyländeregge und Fredy Weber, der über Jahre hinweg Törns und vieles mehr für den Klub organisiert hat, gab seinen Rücktritt bekannt. Für ihren ausserordentlichen Einsatz nochmal ein riesiges Dankeschön!

Aber keine Sorge, die Nachfolger sind bereit. Die neuen Regio-obmänner Dreyländeregge heissen Albert Singer und Peter Wentz. Frederick Böttger, der bereits beim Herbsttörn 2013 mitgewirkt hat, übernimmt die Aufgabe des Törn-Organisators und gab auch gleich den nächsten Klubbtörn bekannt: Die Lagunen von Venedig werden unser Ziel sein. Als Einstimmung darauf stellt uns SSK-Miglied François Loeb Text-Auszüge aus seinem Buch «Der Organist von San Marco und weitere venezianische Geschichten» zur Verfügung. Einen ersten Ausschnitt findet Ihr in diesem Heft, weitere werden folgen.

Zur Einstimmung ins neue Jahr und Vorfreude auf die nächste Saison kann das SSK-Jahresprogramm beitragen, denn es werden wieder attraktive Klub-Aktivitäten angeboten. Von der Reise nach Holland im Februar bis zur Donau-Reise im November. Zu den verschiedenen Regio-Anlässen sind selbstverständlich immer alle Schleusenschiffer aus allen Regionen herzlich eingeladen.

Ich wünsche Euch einen guten Start ins neue Jahr mit vielen schönen Plänen.

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** Norbert Marquart, norbert.marquart@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

Reisebericht

- 4 Tour du Choucroute vom 12. Mai bis 28. Juni 2012

Reportage / Bilderbogen

- 12 SSK-Herbsttörn 2013
- 18 Schleusenschiffer-Reise Hamburg

Rubriken

- 21 Unterm Bodenbrett: Praxistipps aus der technischen Ecke
- 25 Aus den Regionen: Erlebnisberichte
- 27 Kurzmeldungen
- 28 Buchauszug: Zur Einstimmung auf den SSK Venedig-Törn 2014
- 30 Anlässe SSK-CSE
- 34 Programmhinweise
- 36 Weiterbildungskurse
- 39 Adressen, Infos, Le dernier mot de l'écluseur

Titelbild

Die Hafeneinfahrt der Fischer auf der Insel Burano im Norden der Lagunen von Venedig.
Copyright by PFIRSICHBLAU
(Ausschreibung des SSK-CSE Herbsttörns 2014 «Die Lagunen von Venedig» auf den Seiten 30–33)





Dürnstein

Tour du Choucroute mit Seitensprung nach Wien



Frankfurt

Ich war leider noch nie in Wien, in dieser üppigen Stadt voller Kultur und Prachtbauten in einer einstmalig sündhaft reichen und noch immer schönen Gegend. Geschaffen hat diese Pracht der, nach meinen bescheidenen Geschichtskennntnissen, nach dem Vatikan wohl die Nr. 2 der erfolgreichsten Weltkonzerne: jener der Habsburger. Diese bestimmten über 700 Jahre lang von Wien aus die Geschehnisse vieler Länder. Ein Wien-Besuch stand deshalb auf meiner Traktandenliste weit oben.

Text und Bilder Urs Baumgartner



Aschaffenburg



Unterwegs zwischen Aschaffburg und Miltenberg



Würzburg

» Und warum als Mitglied des ehrenwerten SSK-CSE nicht standesgemäss mit dem eigenen Schiff dorthin fahren, stolz wie ein Kaiser-Paar? Doch schon bei einer oberflächlichen Sichtung der verfügbaren Unterlagen wird klar, dass für diesen Ausflug eines ganz besonders wichtig ist: man muss Zeit haben. 1300 km weit ist der Wasserweg ab Breisach, die Donau strömt bei Normalwasserstand stellenweise gut 9 km/h schnell und Hoch- oder Niedrigwasser können die Fahrt tage- oder wochenlang verunmöglichen. Den starken Strömungen des Rheins dagegen kann man auf der Rückreise entfliehen, dafür den schönen Weg die Mosel amont wählen. Also wird's die Tour du Choucroute werden mit einem riesigen, herrlichen Seitensprung nach Wien.

Nach der Verrentung (wie der Fachausdruck lautet) auch der Dame des Schiffes, steht dem Abhacken des Traktandums Wien-Reise nichts mehr im Wege. Die Planung kann beginnen, was allerdings meiner berechtigten Faulheit halber ein schwieriges Unterfangen ist. Gut deshalb meine Erinnerung daran, dass Annebärbel und Arthur Müller 2009 diese Reise schon unternommen hatten, ebenfalls auf einem Verdränger. Ich organisiere bei mir ein Seminar, während dem mir die Freunde viele interessante Details dieser Fahrt erläutern und Arthur mir seine akribisch vorbereiteten Karten zur Verfügung stellt: alle geeigneten Häfen und Liegeorte sind markiert, nautisch anspruchsvolle Stellen und Abschnitte sowieso und seinem Reisebericht kann ich dann die wirklich gewählten Häfen entnehmen. Danke nochmals herzlich für die tolle Unterstützung! Gut, dass es unseren Verein gibt und man viel von anderen Mitgliedern profitieren kann!

6. bis 9. Mai 2012, Sonntag: Erste Wasserstrasse, Rhein ab Breisach bis Mainz, 6 Schleusen, 271 km

Wir fahren schon um 06.50 Uhr weg, wollen den Grand Canal d'Alsace, die eher langweilige «Pflichtstrecke» samt den 6 Schleusen an einem Tag durchfahren. Der Sonntag ist ideal für die Talfahrt, weil keine Gewerbliche aval, dafür aber viele amont fahren, um am Montag ihre Ladung löschen zu können. Viel Begeisterung kommt noch nicht auf, es ist kalt und öfters auch nass. In der Schleuse Gamsheim treffen wir Heldrun und Robert Spörri auf ihrer Aurora. Sie sind unterwegs nach Berlin. Gut zu wissen, dorthin möchten wir nächstes Jahr, ihre Erfahrungen werden helfen.

Nach der Schleuse Iffezheim drehen wir über Backbord in den Wehrkanal zum Hafen des MYC Baden-Ba-

den. Wichtig: unterhalb der Brücke nach der ersten, spätestens der zweiten grünen Boje die Fahrrinne in den Wehrrarm verlassen, geschieht das nach der dritten, droht das Auflaufen auf eine Bühne, was mir beinahe passiert wäre. Die lange Etappe beenden wir nach nur 11 Stunden Fahrzeit. Weiter führt die Reise in gut 4 Stunden nach Speyer. Das Fahren wird dank regem Montagsverkehr und starker Strömung sowie schlechter Sicht interessanter: im diesigen Licht wollen auch die Markierungen ordentlich in Grün und Rot sortiert und daraus die Konsequenzen in Bezug auf die Fahrrinne gezogen werden. In Speyer gönnen wir uns einen Ruhetag, besichtigen die schöne Stadt, auch natürlich neben dem Hafen den imposanten romanischen Dom. Der Hafen wird umständlich und unsympathisch privat verwaltet, frühe Anmeldung sogar mit Vorauszahlung wird gewünscht. Nach weiteren rasend schnellen 6h40 für 97 km, bei nur 8 km/h Eigenleistung, übernachten wir im Winterhafen Mainz beim Bootservice Hener, genau gegenüber der Mainmündung, am einzigen für unsere 13 m verfügbaren Platz.

10. bis 24. Mai 2012: Zweite Wasserstrasse, Main ab Mainz bis Bamberg, 387 km, 34 Schleusen

Für uns Neugebiet. Am Morgen überfällt uns ein Nachwuchskameramann des ZDF, muss so eine Art Prüfung bestehen, jemanden porträtieren, er hat uns ausgesucht. Wir gewähren ihm die benötigten ¾ Stunden und hoffen, dass er dank unserer ja nicht eben hässlichen Tuulikki gute Noten bekommen wird. Wir queren danach den Rhein in den Main und wundern uns über die niedrige Geschwindigkeit gegenüber dem Ufer, müssen uns wieder ans Privileg des langsamen Reisens gewöhnen. Im Westhafen Frankfurt wird uns nach 5h40 und 3 Schleusen ebenso gnädigst wie umständlich das Liegen am einzig verfügbaren Platz bei der Bootschule gewährt. Zwar wären noch so etwa weitere 200 Plätze verfügbar, aber die gehören den Besitzern der neu erstellten Eigentumswohnungen in diesem Hafengebiet und dürfen auch dann nicht vermietet werden, wenn die keinen Bedarf daran haben, ähnlich absurd wie in Speyer. Eine Schande für Frankfurt, es gibt keine anderen Sportboothäfen. Wir gönnen uns zwecks Stadtbesichtigung einen Ruhetag. Der Dom ist übel mit grässlichen Gebäuden umbaut und von der Altstadt ist nur wenig geblieben. Dafür spriessen Wolkenkratzer, jede bedeutende Firma besitzt mindestens einen davon. Viele jüngere, emsige Menschen prägen das Stadtbild,



Rathaus Bamberg

gut gekleidet die Herren in dunkeln Anzügen, die Hemdkragen selbstverständlich mit teuren Krawatten zugeschnürt. Wir «erklettern» bei nun heisser Witterung den 200 m hohen Prime Tower, also per Lift, um einen Überblick über diese Wirtschafts- und Geldstadt zu gewinnen.

Am 12.5. erreichen wir in fast 9 h und 3 Schleusen den Flosshafen Aschaffenburg – ein wunderschöner Platz nahe dem gewaltigen Schloss – beim Motorboot- und Wasserski-Club (an jedem Steg ist ein anderer Klub mit eigenem Vorstand, Organisation usw. tätig, typisch in dieser Gegend). Wir gönnen uns einen Ruhetag in diesem Städtchen am Tor zum Spessart, besichtigen das nach dem Krieg liebevoll wieder aufgebaute Renaissance-Schloss mit der Sammlung sakraler Gemälde und der einzigartigen Ausstellung authentisch gebauter Kork-Modelle römischer Monumentalbauten. Auch den Nachbau des Hauses von Castor und Pollux in Pompeji besichtigen wir, obwohl die Römer längst abgezogen sind. Danach stärken wir uns im 500 Jahre alten, wunderschönen Restaurant Schlossgass 16. Ich verzehere «Handkäs mit Musik», ein Glockenspiel aus der Nähe macht wirklich Musik dazu. Nun weiss ich, wie diese örtliche Spezialität schmeckt.

14.5. Wir schwimmen in 7 h durch 4 Schleusen in kühler Bise die 38 km nach Miltenberg. Der gewerbliche Verkehr auf dem Main ist gering. Sportboote wie unseres gibt es wenige und für die offenen Kunststoff-Rennboote ist es zu kühl, die fahren sowieso eher nur an den Wochenenden. Die Schleuse in Klingenburg ist besonders originell gekrümmt, wohl für Gelenkschiffe erfunden worden. Die Landschaft wird hügeliger, erste Weinberge liegen an den Hängen. Wir legen am öffentlichen Quai an, besichtigen das schöne Fachwerkstädtchen und geniessen den Abend an Bord.

4½ Stunden, 32 km und 2 Schleusen lang ist danach der Weg nach Wertheim unter dem frostigen Regiment der Eisheiligen. Die beiden Schleusen funke ich

aus etwa 4 km Entfernung an und melde die Ankunftszeit im Unterwasser in etwa 30'. «Komme für Sie runter», ist beide Male die Antwort, wir fahren ohne Verzögerung in die Kammern mit beruhigtem Wasser ein. Beim MJC legen wir an, kurz vor der Mündung der Taufer in den Main. Am nächsten Morgen tropft kalter Regen auf das warm geheizte Schiff. Der Nachmittag wird trocken, wir besichtigen das hübsche Städtchen.

Am 18. geht's in gut 6 h durch 3 Schleusen 40 km weit bis Lohr, danach in 9½ h 56 km weit durch 5 Schleusen nach Würzburg. Der Verkehr nimmt zu, vor den ersten 3 Schleusen warten wir hinter einem Schubverband einige Zeitlang. Danach orientiert uns der Kapitän der Joh. Nepomuk darüber, dass er zusammen mit 7 Kollegen amont fahre, in den Schleusen aber nur je einer dieser Monsterverbände Platz habe, lädt uns zum Überholen ein, wir haben noch Platz hinter den Riesen. Im Yachthafen nahe dem Zentrum konnten wir uns nicht anmelden, finden aber dennoch Platz. Das Gelände wurde zwecks Erstellung von Wohnungen verkauft. Der Club wird vertrieben, sobald die Baubewilligung vorliegt, hoffentlich dauert das noch lange. Am nächsten Tag pedalen wir bei endlich warmem Wetter über die alte Mainbrücke zum Rathaus und besichtigen die grandiose Altstadt zwischen Spessart und Rhön, den romanisch/barocken Dom, die Basilika Neumünster, den Marktplatz und die gewaltige Residenz, ein UNESCO Weltkulturerbe mit wunderschönen Stukkaturen, Wand- und Deckengemälden sowie Fresken und riesengrossen Gobelins.

Am 20. schnaufen wir in Würzburg noch zum Käpfele hoch, einer üppigen barocken Wallfahrtskirche.

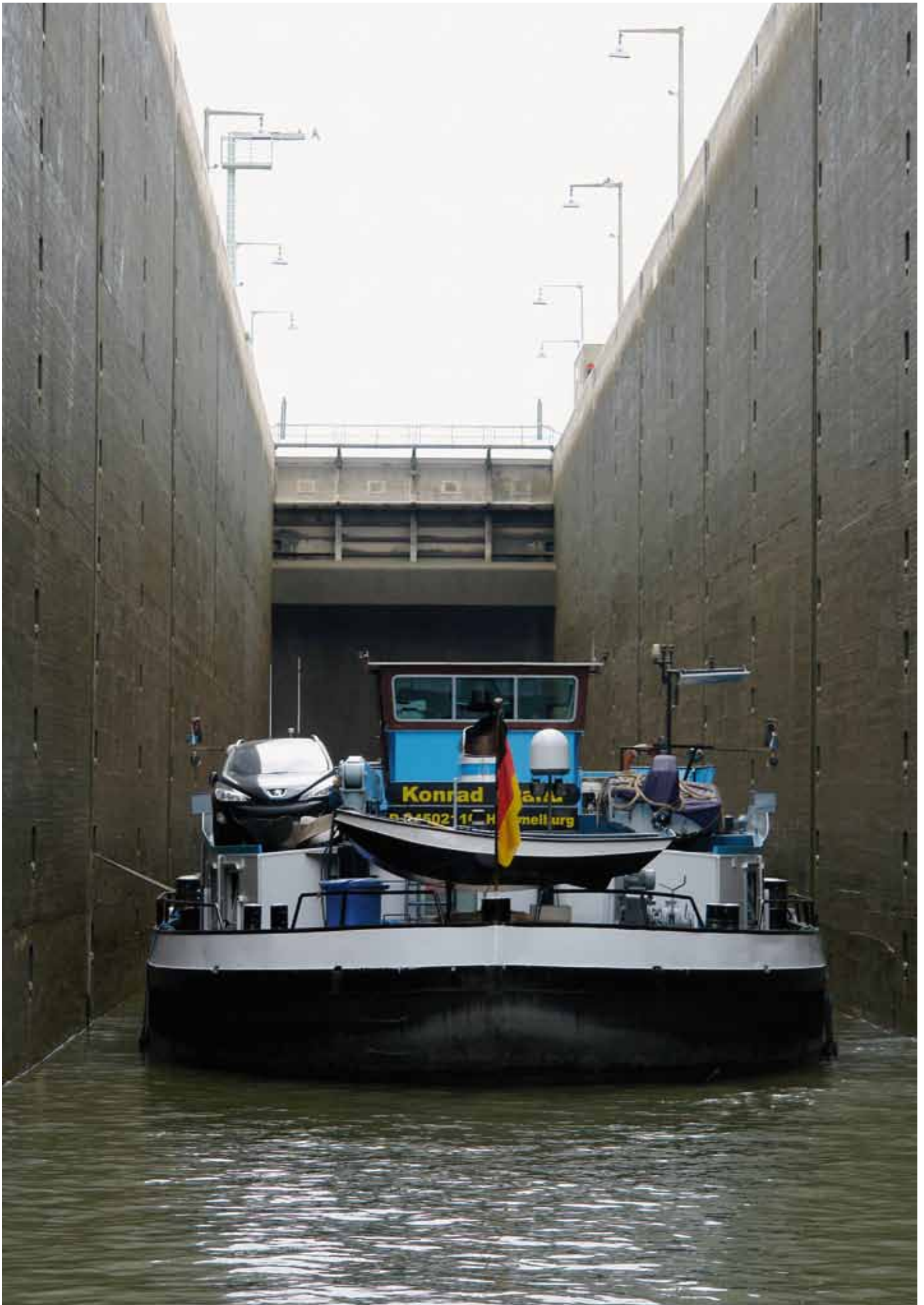
Zwar wären noch so etwa weitere 200 Plätze verfügbar, aber die gehören den Besitzern der neu erstellten Eigentumswohnungen.

Auch die Aussicht hinunter auf die Stadt ist prächtig. Danach schiffen wir die 9 km und 1 Schleuse nach Eibelstadt, es ist warm und Sonntag, Rennbootfahrer sind in Horden unterwegs. Im Hafen Lewandowsky neben der gleichnamigen Schrottver-

wertungsfabrik tanken wir an der angeblich einzigen Möglichkeit auf dem Main. Am Montag vertreibt uns die Kakophonie der Verschrottungsmaschinen im Verein mit den musikalischen Aktivitäten von Fröschen nach Mainstockheim, 5h10, 3 Schleusen und 29 km weit, vorbei an Wäldern, Weinbergen und hübschen Dörfern. Im schönen Hafen des MYC Ansbach ist für «grosse» Gäste der bestgeschützte Platz zuhinterst im Hafen bestimmt, vergelt's Gott!

Den nächsten geeigneten Platz finden wir am 22.5. nach 8¼ h, 5 Schleusen und 41 km am Kai beim alten Kran in Schweinfurt. An sich ein schöner, wenn auch exponierter Platz. Leider lärmen Tag und Nacht Güterzüge über die nahen Geleise. Dennoch bleiben wir zwei Nächte, besichtigen die Stadt, bunkern Vorräte. Um 19.00 Uhr legt ein Kollege an. Sie seien im April in Griechenland gestartet und via Schwarzes Meer und Donau gefahren! Morgen werden die Verrückten um 06.00 Uhr wieder aufbrechen; wollen wohl einen Rekord aufstellen.

Bamberg ist am 24.5. knapp 8 Stunden und 54 km entfernt, ein Gewerblicher öffnet uns alle 4 Schleusen. Wir werden im MBC bei der Mündung der Regnitz in den Main erwartet. Zwei Tage lang bleiben wir in dieser



Auf dem RMD-Kanal



Cartoon aus dem Buch «Ein Glück für die Kunst»: Jüngling mit Eiscornet

prächtigen Stadt, besichtigen sie mit einem Führer zu Fuss, danach den Kaiser-Dom mit dem berühmten mittelalterlichen Bamberger Reiter und hören dort am Samstag ein Orgelkonzert. Die Bamberger Symphoniker sind leider nicht aktiv. Zwischendurch schwenken wir ins historische Wirtshaus Schenkerla und stärken uns mit eben einem Schenkerla, einem dunklen Raubbier, das in Bamberg seit 1405 gebraut wird. Die einzige verbliebene Schleuse Nr. 100 des 1836 eröffneten König Ludwig-Donau-Main-Kanal muss ich auch sehen, denn der Kanal wurde im zweiten Weltkrieg beschädigt und nicht wieder aufgebaut.

27. Mai bis 1. Juni 2012: Dritte Wasserstrasse, Rhein-Main-Donau-Kanal, 171 km, 16 Schleusen

Der gezähmte Main liegt hinter uns, die Donau ist nicht mehr sehr weit. 1992 wurde der RMD-Kanal eröffnet, der Verkehr bleibt aber weit hinter den Erwartungen zurück. Mit verantwortlich dafür sind die vielen Unterbrechungen der Schifffahrt auf der Donau, besonders der 72 km langen, noch nicht regulierten und deshalb zu wenig tiefen Strecke zwischen Straubing und Vilshofen halber. Wie auf dem Main sind nicht sehr viele Häfen für unsere Schiffgrösse geeignet, deshalb geraten die Tagesetappen gelegentlich etwas gar lang. An Wanderboot-Gästen sind die Städte nicht interessiert, an jenen der grossen Flussdampfer aber schon, für die wird alles getan. Wir fahren in nur 6 h die 42 km weit bis zum kleinen Hafen Süss. Alle 4 Schleusen stehen für uns alleine offen, ihre Fallhöhe steigt bis auf 12 m. Manchmal haben wir fast ein schlechtes Gewissen,

*Das Werk «Jüngling mit Eiscornet»
dient Experten als Beweis
für den Einfluss der italienischen
Renaissance auf den jungen
Albrecht Dürrer.*

diese gigantische Wasserstrasse mit 55 m Spiegelbreite fast alleine zu nutzen. Wir radeln an diesem Pfingstsonntag noch nach Erlangen, Liisa auf dem Naistenpyörä und ich auf dem Miestenpyörä, so haben wir die Teile gross gekennzeichnet, damit sie sicher niemand klaut. Aus dem Finnischen übersetzt heisst das schlicht Damenvelo und Herrenvelo. Erlangen wurde nach dem Krieg wieder aufgebaut, nicht sehr schön, aber heute, Pfingstsonntag, wird ein grosses Bierfest zelebriert, viele Damen im Dirndl und Burschen in Lederhosen beleben den Ort.

Am 28. geht die Reise 23 km weit durch 1 Schleuse zum MYC Nürnberg. Allerdings erst nach der Reparatur der neuen Toilette. Die Spülwasserzufuhr zu dieser wichtigen Einrichtung war unterbrochen, weil der Filter zu wenig feinmaschig ist und deshalb der nachgeschaltete Polzeifilter verstopfte. Die Toilette muss ausgebaut und der Schutzfilter gereinigt werden. Herr Süss hilft mir freundlicherweise dabei, nicht ganz selbstverständlich am Pfingstmontag! Danach klaue ich Liisa eine Strumpfhose, schneide den Fuss ab und stülpe den über den Filterkorb. Nun ist die Filterfeinheit mehr als gewährleistet.

Am 29. besuchen wir die nach dem Krieg zu grossen Teilen in alter Pracht wieder erstandene Altstadt von Nürnberg, die Frauenkirche und die Kirche St.Lorenz. Rechtzeitig vor unserer Ankunft wurde im Germanischen National-Museum die phantastische Ausstellung «Der junge Albrecht Dürer» eröffnet. Ganz Europa ist zu Gast, dicke, dünne, kurze und lange verdecken meist die Sicht auf die Bilder. Besonders interessiert uns das wenig bekannte Werk «Jüngling mit Eiscornet». Experten dient es als Beweis für den Einfluss der italienischen Renaissance auf den jungen Albrecht Dürer. Nach dem etwas anstrengenden Kulturgenuss gönnen wir uns Nürnberger Bratwürste aus der angeblich ältesten Bratwurstküche im Rest. «Zum Gilden Stern».

30.5.: Wir steigen durch die restlichen 5 Schleusen, ihre Fallhöhe nimmt stetig zu, ab 19 m treffen wir zu unserer Freude aber Schwimmpoller an. Die beiden höchsten überwinden 24,7 m, eine davon durchfahren wir einsam alleine. Ich rechne: 24,7 m Höhe x 12 m Breite x 190 m Länge ergibt 56316 m³ Wasser für einen Hub, das Doppelte, wenn sie zuvor extra für uns geleert werden müsste. Zuhause haben wir in 20 Jahren etwa 3000 m³ Wasser verbraucht und dafür über Fr. 20 000.00

bezahlt. Das Schleusen auf dem RMD-Kanal ist gratis, zum Tarif der Gemeinde Fällanden berechnet würde eine Füllung der Schleuse Leerstetten so etwa Fr. 375 000.00 kosten! Das Wasser wird in den RMD-Kanal-Schleusen durch die Schleusenwände zu- und abgeführt. Beim Hochfahren wird es gelegentlich un-

möglich, das Schiff an der Wand zu halten. Wir lassen uns in den Fällen etwa so zwei Meter von den Schleusenwänden wegschleppen, das mittlere und hintere Seil fest an einem Schwimmpoller und mit dem Motor fahre ich dann abwechselnd vor oder rückwärts in die beiden Seile: So halte ich das Schiff parallel zur Wand. Wir fahren noch die erste Schleuse aval durchs schöne Alt-



Monstertransport auf der Donau zwischen Linz und Grein

mühltal und nach 55 km gefällt es uns im prima Hafen Berching. Wir nutzen am Folgetag die klubeigene Waschmaschine, ergänzen die Vorräte und geniessen den schönen, von einer Stadtmauer geschützten Ort.

Am 1. Juni erreichen wir nach fast 9 h, 54 km und 4 Schleusen endlich die schöne, nicht blaue, sondern grüne Donau! Es sind nur noch knapp 500 km bis ans Ziel! Und auch nautisch wird es gewiss spannend. Wir übernachteten unterhalb Kelheim in der Marina Saal, die bietet viel, auch Diesel, liegt leider aber neben einer Hauptstrassen-Brücke.

2. bis 14. Juni 2012:

Vierte Wasserstrasse, Donau, Kelheim bis Wien, 470 km, 14 Schleusen

Unser Ziel heute ist Regensburg, für 36 km und 2 auf Funkkontakt hin geöffnete Schleusen dauert das bloss 4 h bei nur so etwa 7 km/h Eigenleistung, die Donau schiebt nach den vielen Niederschlägen der letzten Zeit wacker, bei den Gedanken an die Rückreise schaudert mir ein wenig. Die Donau, hier noch ein launischer Gebirgsfluss, schlängelt sich wunderschön durch weite und auch enge, felsige Täler. Nach der Schleuse Regensburg drehen wir zurück in den Südarml gegen starke, verwirbelte Strömung unter der engen steinernen Brücke durch zum sehr schön und zentral gelegenen Motorboot- und Wassersportverein. Die Gnade anzulegen aber muss erbettelt werden. Wir gönnen uns 2 Tage zur Besichtigung auch dieser schönen Stadt, einschliesslich des Schifffahrtsmuseums auf Booten. Am 3. Tag verschieben wir die Abfahrt des kalten, stürmischen und sehr nassen Wetters wegen.

Etwa 100 m vor der Hafeneinfahrt drehe ich energisch über Backbord, um nicht am Ziel vorbei geschwemmt zu werden.

6.6.: Wir sausen bei noch immer etwas durchzogenem Wetter, 119 km weit durch 2 Schleusen in 10 h nach Hofkirchen, der Vice-Hafenmeister hatte den Hafen empfohlen und uns dort angemeldet. Die Strömung schiebt heftig, der hohe Wasserstand erfordert Slalomfahren um viel schweres Treibholz. Sorgfältig umschiffen wir die Einbahnstelle bei der Einmündung der Isar, das Wasser wird wellig, bräunlich und gefühlt noch schneller. Etwa 100 m vor der Hafeneinfahrt drehe ich energisch

über Backbord, um nicht am Ziel vorbei geschwemmt zu werden. Die etwas anspruchsvolle Einfahrt vorbei an einem Unterwasserfelsen (Liisa hatte ich wohlweislich nichts davon erzählt) gelingt gut, benötigt aber hohe Motorleistung, aufgrund der wilden Strömung.

7.6.: 6h50 für die 69 km durch 2 Schleusen bis Schlögen. Wir warten die Auflösung des Nebels ab und schälen uns dann dank steigenden Temperaturen nach und nach aus den Winterkleidern. Nach der Einmündung des Inn bei Passau wird die Strömung noch stärker und bewegter, das Wasser färbt die Donau von Braun auf Gelblich, die Alpen entledigen sich der vielen Niederschläge. Das Tal wird enger, steiler und höher, entsprechend nehmen die Burgen zu. Einige Abschnitte sind anspruchsvoll, mit Felsen so einige cm unter der Wasseroberfläche. Es empfiehlt sich, genau der markierten Fahrwinne zu folgen. Der Hafen Schlögen ist perfekt, die Beizen im kleinen Ort voll belegt. Wir treffen ein Paar aus FR, Rosaline und Michel auf ihrer Piano-Piano, auch ein Verdränger. Der Apéro wird bei ihnen serviert.

8.6.: Linz ist 54 km weit durch 2 Schleusen, wir werden 5 ½ h benötigen. Zuerst tanken wir günstigen



Kirche im Stift Melk



Im schönsten Kafi, im Kunsthistorischen Museum Wien

Diesel, wir haben Zeit. Nebelschlangen kriechen die Hänge entlang. Danach fahren wir zusammen mit Piano Piano zuerst durch das steile, dichtbewaldete, mäandrende Tal mit Wassertiefen bis 20 m, dann über die gestauten, sehr breiten Seen. Im Winterhafen finden wir Platz, decken der aufgekommenen Hitze halber Stube und Zelt mit der Sommerplane und gönnen uns einen ruhigen Nachmittag. Piano's kommen heute zu uns zum Apéro. Kaum begonnen, tobt sich ein grausam stürmisches und nasses Gewitter aus. Wir fürchten grundlos ums Zelt und die Plane. Morgen werden wir vor dem erneuten Gewitter Linz besuchen.

10.6.: 54 km und 2 Schleusen bis Grein, 4¾ h. Die Donau ist nach dem Gewitter wieder sehr schnell, die Witterung noch immer nass. Die Staustufen vor den Schleusen sind so etwa 300 m breit. In beide Schleusen können wir nach Schubverbänden einfahren, bestehend aus je 4 Leichtern, jeweils zwei nebeneinander,

macht 22 m bei 24 m Schleusenbreite, die Ein- und Ausfahrten dauern. Der Eine vor uns hat einige hundert piekfeine Mercedes wohl für die neureiche Öl-Oligarchie am Schwarzen Meer geladen, ein uns amont kreuzender Verband ebenso viele Karossen der Billigmarke Dacia für die armen Europäer. Der Hafen ist knapp für unsere Länge.

11.6.: Melk ist 42 km entfernt, 2 Schleusen und 4 h. 143 cm fehlen noch bis zum Höchstwasserstand. Noch immer fahren wir mit den Kollegen aus Paris bei nun angenehmem Wetter. Den Hafen Emmersdorf empfehlen wir gerne weiter. Wir trampeln zum ebenso schönen wie geschichtsträchtigen Benediktiner-Stift Melk. Für € 2.00 Aufpreis auf den Eintritt wird eine Führung angeboten, wir nehmen gerne an, fürchten aber eine grosse Gruppe, das Stift ist ein Besuchermagnet. Es wird überraschend eine Privatführung durch diese gigantische barocke Anlage; besonders imponieren die reiche Bibliothek und die fast etwas zu üppige Kirche.

12.6.: 2h10 für 35 km ohne Schleuse durch die herrliche Wachau nach Krems. Der Wasserstand ist weiter gestiegen, kurze Wellen lassen unser Schifflin oft Bocksprünge üben; gegen diese Strömung zurück? Bei Dürnstein denke ich an das Everblack «Bidla Buh» des kürzlich verstorbenen grossen Wiener-Kabarettisten Georg Kreisler. Er hat recht: «Grad bei Dürnstein ist die Donau doch so wunderschön». Nur leider ist der Hafen dort für unser Schiff nicht geeignet. Morgen wird das Wetter wieder regnerisch, wir lassen die Piano's ziehen, besuchen Stein und Krems, auch das tolle Karikaturen-Museum, welches grösstenteils Janosch, Manfred Deix und Gustaf Peichl gewidmet ist.

14.6.: Wir schwimmen freudig weiter an unser Ziel, zum nur noch 66 km und 2 Schleusen entfernten Kuchelauer-Hafen bei einem Vorort von Wien, ein Klacks von 5h40 bei der rasanten Strömung von gut 8 km/h. Über den VHS, «Freunde historischer Schiffe» hatte ich mich angemeldet, der Verein hatte im Schleusenschiffer zum Besuch eingeladen. Wir werden oberhalb des Yachthafens für kleinere Boote im Winterhafen empfangen. Bald sitzen wir bei herrlichem Wetter im grossen Hafenrestaurant und verhandeln mit dem Chef, Kapitän Peter Veseley, einen vernünftigen Preis für etwa 6 Wochen Liegezeit aus.

1300 km weit sind wir in 135 Motorlaufstunden gefahren und 69 Schleusen haben wir passiert. Bis jetzt die phantastischste Schiffsreise durch eine kulturell überreiche Gegend, alles ganz ohne Probleme, dann und wann war allerdings erhöhte Konzentration erforderlich. 14 Tage lang werden wir Wien geniessen, Museen, Schlösser, Konzerte usw. und dann für den Juli nach Hause fliegen (in einer Stunde statt 1,5 Monaten wie mit dem Schiff). Im Juli ist's zu heiss, zu viele Schiffe tummeln sich auf dem Wasser. Der Wasserstand der Donau soll bitte für die Rückfahrt sinken! <<

Fortsetzung (Teil 2) folgt im nächsten Schleusenschiffer...



Liisa und Urs Baumgartner

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

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 | www.atelier-fluvial.com

Mit dem SSK auf der Themse



Talwärts Richtung Goring



Auf der Terrasse des Waterfrontcafe's in Benson



Eine Langstreckenregatta...



...mit hunderten von Booten



Hilfsbereite, tolle Schleusenwärter



Grossartiger Apéro direkt am Themseufer



Restaurant Angel on the Bridge

Geradezu unchristlich früh musste aus den Federn, wer am Samstag, 28. September mit dem SSK-CSE nach England reisen wollte. Es fanden sich 33 Personen auf dem Flughafen Kloten zum Flug nach London Heathrow ein. Mit ganz wenig Verspätung hob unser Flugzeug in Richtung England ab und brachte uns in kurzer Zeit nach London. Der Bus-transfer nach Benson war zwar verspätet, tat der guten Laune der Schleusenschiffer/innen aber keinen Abbruch.

Texte Martin Hautle und Fredy Weber

Bilder Martin Hautle, Christine und Jürg Kohler, Fredy Weber

In Benson auf der Basis, genannt Waterfront Cafe erwarteten uns vier weitere Böttler, nämlich jene aus Flims, Mailers und Minariks bevorzugten die Autoreise, sicher auch keine schlechte Idee. Das Wetter war angenehm mild. Auf der Terrasse des Waterfrontcafes liess es sich gut speisen und auf die Bootsübergabe warten. Dann legte Schiff für Schiff ab, um talwärts Richtung Goring, zu unserem Treffpunkt am Waterfront Restaurant THE LEATHERN BOTTLE zu kommen.

Dass Rudern englischer Nationalsport ist, war sofort klar. Eine Langstreckenregatta mit hunderten von Booten, veranlasste uns auszuweichen und ganz langsam zu fahren. Genau hier, abgedrängt von den vielen Ruderern steckten Birrers dann auch prompt fest.

Beim grossartigen Apéro direkt am Themseufer konnten wir uns erholen. Anschliessend gab es ein sehr feines Nachtessen mit guter Weinauswahl. Der Anfang des Törn's war super gelungen, vor allem weil auch das Wetter ganz unenglisch schön und mild, mitmachte.

Wie das bei den Schleusenschiffern so üblich ist, wurde am Sonntagmorgen recht früh gestartet, wussten wir doch noch nicht so recht, wie viel Zeit das Schleusen in Anspruch nehmen würde. Über Pangbourne und Reading erreichten wir aber schon am frühen Nachmittag Henley-on-Thames. Auf den Holzbänken des Angel on the Bridge haben dann einige ein deftiges Nachtessen genossen.

Am Montag gings weiter von Henley-on-Thames mit Ziel Windsor Castle. Einige sehr schnuckelige Schleusen und hilfsbereite, tolle Schleusenwärter sorgten für Abwechslung.

Auf einer etwas breiteren Themse gings weiter durch parkähnliche, sanfte Landschaften. Das Wetter spielte, abgesehen von einigen wenigen Schauern durchaus mit. Bei der Einfahrt in Windsor präsentierte sich das Schloss bereits wieder im Sonnenschein.

Am Dienstagmorgen stand die Besichtigung von Schloss Windsor auf dem Programm. Wer das verpasste, liess ein absolutes Highlight aus. Einfach eine Wucht. Gigantisch, und von glorreicher Vergangenheit zeugt die ganze Anlage. Grossteils renoviert nach dem Grossbrand vom Jahre 1992 erstrahlen viele Räume in neuem Glanz und zeugen von stilgerechter Renovation von Superhandwerkern. Wer konnte und noch mochte, besuchte später noch die Collegestadt Eton.

Am Mittwoch verliessen wir Windsor, den Umkehrpunkt und fuhren flussaufwärts Richtung Marlow. Hier war auf den Abend ein weiteres gemeinsames Nachtessen im Restaurant ZIZZI angesagt. Einmal mehr haben unsere Fahrtenobmänner ein gutes «Händli» bei der Auswahl des Speiselokals bewiesen. Speziell war auch der Ausklang in der Hauptstrasse von Marlow.

Am Donnerstag fuhren wir von Marlow nach Reading, flussaufwärts weiter. Wiederum war Flussfahrt mit Genuss angesagt. Die einzelnen Tagesetappen waren im Allgemeinen mit 4 bis 6 Stunden Fahrzeit eher kurz und erlaubten auch einen Mittagshalt oder einen Landausflug.

Reading ist mittlerweile eine grosse Stadt mit weltweit bekannten Firmen, zum Beispiel Oracle, geworden. Das gemeinsame Nachtessen direkt am Fluss beim Inder verlangte von unseren Teilnehmern doch etwas Mut bei der Bestellung, war doch nicht so recht klar, was auf den Teller kam. Aber die Speisen waren ausgezeichnet.

Am Freitag nahmen wir den letzten Flussabschnitt unter den Bug. Bis Benson, zur Basis, war es nicht mehr sehr weit. Wir trafen recht früh an der Charterbasis ein, wo die meisten von unseren neun Schiffen noch Diesel tanken konnten. Nicht so unser Schiff, die wir als fast Letzte noch ein Stück weiter themseaufwärts fahren sollen. Mit dem Resultat: die Betreuer von der Basis haben sehr pünktlich Feierabend gemacht.

Am Samstagmorgen musste die Caprice Besatzung noch etwas früher aufstehen, um den Tank zu füllen. So oder so, blieb noch genug Wartezeit bis uns der Bus abholte, um uns nach London zu bringen.



Einfahrt in Windsor



Schloss Windsor



Besichtigung am Dienstagmorgen



Nach dem Nachtessen im Restaurant ZIZZI



Flussaufwärts von Marlow nach Reading





Ein absolutes Highlight



Ausklang in der Hauptstrasse von Marlow





Letztes gemeinsames Nachtessen



Wir danken dem Organisator dieses sehr gelungenen Törns.



London wir kommen. Auf dem Hop on hop off-Bus gibt es viel zu sehen.



Das «alte» London...



Camden Lock Market – eines der beliebtesten Ziele unserer Schleusenschiffer in London



...und das «neue» London



Camden Lock Market



Die «feudale» Heimfahrt

Impressionen der Schleusenschiffer-Reise 2013 nach Hamburg vom 31. Oktober bis 3. November



Skyline von Hamburg mit unserem Hotel Empire Riverside



Der alte Elbtunnel 21 Meter unter mittlerem Hochwasser



Impressionen von der Hafentour
landseitig direkt bei den Gigan-
ten des Meeres



Museumshafen in der Hafencity



Besuch bei Duckdalben, der Deutschen See-
mannsmission, mit der Übergabe des SSK-
Standers



Historisches Wartehäuschen Döns, hier genossen wir
ein urchiges Abendessen



Der Fotograf der Hamburg-Reise Andrej Jäger



Unter dem Bug der OOCC Bangkok...



...und jetzt der Blick von hinten



...Blick aus der Distanz



Die Evergreen Ever Lawful ist eingerichtet um mit Stacheldraht die Piraten abzuhalten



Im Trockendock eine russische Privatyacht



Container, Container...



...und nochmals Container



Fröhliche Gesellschaft auf der Rickmer Rickmers, Peter Kiefer und Marguerite Kiefer



Sylvia & Beni Gautier, Gabi und Res Diem



Führung durch die Hafencity



Reiseleiter Tony Schläppi in Aktion



Historisches Wartehäuschen Döns / Museumshafen Oevelgönne



Tony Schläppi überreicht als Dank den SSK-Stander an Marc Mueller

Batterieladung

In der Schleusenschiffer-Ausgabe 2-13 hat Heinz Dirnberger über Stromspeicher und Stromverbrauch geschrieben. Nun berichtet er uns, wie wir die Batterien wieder voll bekommen.

Unterm Bodenbrett – eine Serie von Heinz Dirnberger

Wenn Batterien alt werden sollen, müssen sie baldmöglichst nach einer Stromentnahme nicht nur nachgeladen, sondern möglichst vollständig aufgeladen werden. Jeder laufende Bootsmotor lädt die Batterie(n) und auf fast allen Schiffen ist ein Batterieladegerät ab Landstrom (110 Volt oder 230 Volt) vorhanden. Weit verbreitet sind auch Solarzellen und Windgeneratoren. Auf Segelschiffen werden als Alternative Wellengeneratoren oder Hydro-/Schleppgeneratoren eingesetzt. Seit einigen Jahren ist es möglich, mit methanol- oder gasbetriebenen Brennstoffzellen-Stromerzeugern die Bordbatterien nachzuladen. Alle diese Geräte laden die Batterien mehr oder weniger schnell und mehr oder weniger ideal auf. Gesteuert werden die Ladegeräte von einem Regler oder Kleinrechner, dessen Funktionsweise in der sogenannten Kennlinie umschrieben wird. Marke und Preis der diversen Lader spielen eine untergeordnete Rolle. Entscheidend ist die Ladekennlinie, denn Flüssig-elektrolyt-, GEL- und AGM-Batterien benötigen unterschiedliche Ladevorgänge mit unterschiedlichen Ladeschlussspannungen. Zur Erläuterung habe ich die gängigsten «Batterielader» und die drei bekanntesten Kennlinien herausgesucht.

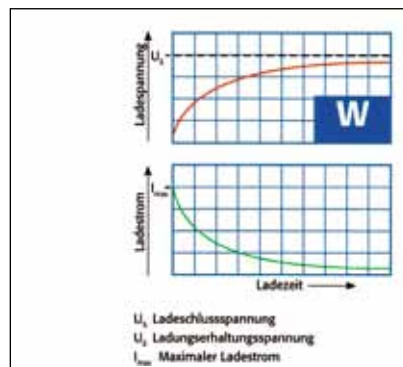
1. Das Batterieladegerät ab Landstrom

Bei den Batterieladern ab Landstrom (230 Volt) findet man eine grosse Vielfalt an Ladekennlinien. Im Prospekt, spätestens aber im technischen Beschrieb des Ladegerätes ist angegeben, nach welcher Kennlinie das Gerät die Batterie(n) lädt. Ebenfalls finden wir dort die Angabe, ob das Ladegerät nur für die Ladung eines Batterietypen

(Flüssigelektrolyt- oder GEL- oder AGM-Batterie) ausgelegt ist oder ob es über eine Umschaltmöglichkeit verfügt und der zu ladende Batterietyp voreingestellt werden kann.

1.1. Batterieladung nach Kennlinie «W»

Mit einem «W» Kennlinien-Regler ausgestattete Ladegeräte reduzieren den Ladestrom schon kurze Zeit nach Beginn des Ladevorgangs. Ihr einfach aufgebauter Regler ist seit über 50 Jahren auf dem Markt. Leider kann mit diesen Ladern die Ladeschlussspannung (U_s) nie erreicht werden. Die Batterie wird deshalb nur auf 70 – 80 % geladen.

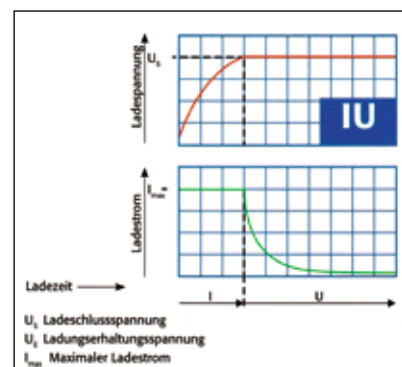


«W» Kennlinie

1.2. Ladung mit einer «IU» Kennlinie

Der Buchstabe «I» steht für Strom (Ampère). Zuerst wird mit einer konstanten Stromleistung (Ampèremenge) geladen. Dadurch steigt die Batteriespannung (Volt) an und die Batterie wird in relativ kurzer Zeit bis an die Ladeschlussspannung (ca. 80 % der Batteriekapazität) geladen. Dann schaltet die Steuerung des Laders in die «U» Phase. Der Buchstabe «U» steht für Spannung (Volt). Damit die erreichte Ladeschlussspannung konstant bleibt, wird die Strommenge (Ampère) reduziert. Dadurch wird die Batterie vollständig aufgeladen ohne überla-

den zu werden. «IU» Kennlinien-Lader arbeiten relativ schnell und laden die Batterie zu 100 % auf. Ihr Nachteil: Wenn die Batterie zu 100 % geladen ist, verbleibt die Spannung auf dem hohen Niveau der Ladeschlussspannung. Wird der Ladevorgang jetzt nicht gestoppt und die Ladespannung (Volt) nicht reduziert oder wird kein Strom aus der Batterie bezogen, muss die Batterie den weiter fließenden Ladestrom durch Wärmezeugung abbauen. Dabei geht bei Batterien mit Flüssigelektrolyt Flüssigkeit verloren und AGM- oder GEL-Batterien überhitzen. Deshalb dürfen «IU» Kennlinien nur eingesetzt werden, wenn sie überwacht werden oder wenn mindestens ein Verbraucher dauernd Strom von der Batterie bezieht.

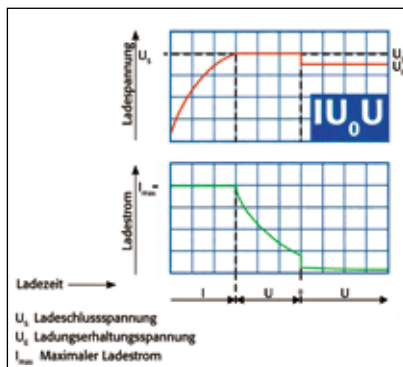


«IU» Kennlinie

1.3. Elektronisch geregelte Ladung mit «IUoU» Kennlinie

Wer von seinen Batterien etwas erwartet, sollte möglichst alle Batterieladevorgänge mit einer «IUoU» Kennlinie durchführen. Beim Landstromladegerät ist das problemlos erreichbar, denn schon günstige Ladegeräte sind heute mit solchen oder noch weitergehenden Kennlinien ausgerüstet. Die «IUoU» Kennlinie beginnt gleich wie die «IU» Kennlinie: Sie lädt relativ schnell bis ca. 80 % und füllt danach die

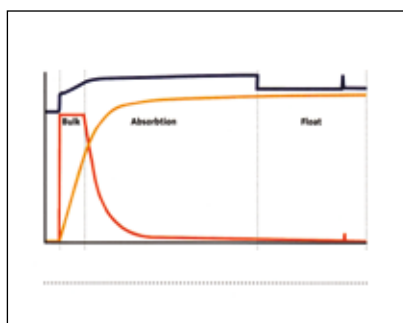
Batterie komplett auf. Jetzt schaltet das «IUoU» Gerät von der höheren Ladeschlussspannung (U_s) auf eine tiefere Erhaltungsspannung (U_e) um. Dieses Umschalten von « U_s » zu « U_e » wird mit dem Kleinbuchstaben «o» bezeichnet. Die «IUoU» Kennlinie sorgt für eine vollständige Batterieladung und hält die Batterie anschliessend in diesem Zustand ohne die Batterie zu schädigen. Wir sprechen von einer Dreistufenladung. «IUoU» Ladegeräte können ohne Überwachung immer angeschlossen bleiben.



«IUoU» Kennlinie / Dreistufenladung

Wie die Dreistufenlader laden auch die Vierstufenladegeräte grundsätzlich mit einer «IUoU» Kennlinie. Um eine Batterie während einer langen Erhaltungsladung nicht inaktiv werden zu lassen, setzen Vierstufenlader in der zweiten U-Phase (U_e) regelmässig einen Peak. Das heisst, die Batterie wird für kurze Zeit wieder auf die Ladeschlussspannung (U_s) hochgeladen, um dann wieder in die Erhaltungsspannung (U_e) zurückzukehren.

Drei- und Vierstufenlader funktionieren dank einem chip-gesteuerten Regler, der sich laufend Informationen von der zu ladenden Batterie holt und damit die Ladestromstärke regelt. Starterbatterien und Verbraucherbatterien brauchen also je einen eigenen Rechner/Regler.



Vierstufen «IUoU» Kennlinie

Vorsicht geboten ist beim Kauf von Ladegeräten mit mehreren Ladeausgängen. Sie sind vorgesehen, um mehrere Batteriegruppen mit einem Gerät zu laden. Gute Ladegeräte beinhalten für jeden Ladeausgang einen Rechner/Regler. Wir kaufen eigentlich zwei oder drei komplette Ladegeräte in einem Gehäuse. Hersteller, die alle Ladeausgänge «IUoU» geregelt anbieten, erwähnen das in ihren Prospekten explizit. Billige Ladegeräte mit zwei Ladeanschlüssen besitzen nur einen Rechner/Regler. Es wird also nur an einem Ladeausgang mit einer «IUoU» Kennlinie geladen. Der zweite Ausgang ist nur ein Nebenausgang und wird mit einer schlechteren Kennlinie bedient. Bei vergleichbaren Ladern mit drei Anschlüssen werden ebenfalls Rechner/Regler gespart. Auch hier sind nicht alle Ausgänge «IUoU» geregelt. Bei allen diesen Ladegeräten sind die «IUoU» Ausgänge meistens mit dem Wort «Master» gekennzeichnet.

2. Der Alternator / Batterieladung ab laufendem Motor

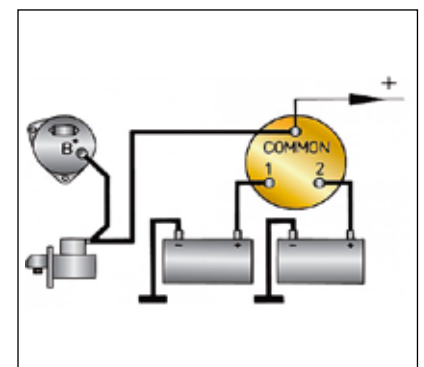
Jeder Bootsmotor ist mit einem Alternator ausgerüstet. Er wurde ursprünglich fürs Automobil konzipiert. Nach dem Motorstart die Batterie wieder nachzuladen ist nur sein Nebengeschäft. Hauptsächlich hat er bei laufendem Motor direkt Strom für Licht, Heizung usw. zu liefern. Dafür reicht ein einfacher Regler mit «W» Kennlinie, mit dem über 90% der Alternatoren ausgerüstet sind. Im Schiff dagegen, soll der Alternator vor allem Batterien laden. Um mit einer «W» Kennlinie überhaupt einigermaßen leistungsfähig zu laden, braucht es eine hohe Motorendrehzahl. Vollständig aufgeladen werden die Batterien aber trotzdem nie (siehe Kennlinienschema Kapitel 1.1.). Seit über zwanzig Jahren gibt es Hochleistungsregler, die die Batterieladung ab Alternator verbessern. Allerdings handelt man sich damit auch Nachteile ein: Der modifizierte Alternator kann nicht mehr von jedem Autoelektriker repariert werden und der Alternatorhersteller gewährt keine Garantie mehr.

Der höhere Komfortanspruch der Bootseigner hat ein weiteres Problem ausgelöst: Fast alle Schiffe

werden mit mindestens zwei Batteriegruppen (Starterbatterie/n und Verbraucherbatterie/n) ausgerüstet, aber nur die wenigsten Motoren sind auch mit zwei Alternatoren bestückt. Die ohnehin nicht üppige Alternatorladung wird auf zwei Batteriegruppen aufgeteilt. Je nach Stromverteilung geht dabei nochmals viel Energie verloren. Es ist erschreckend, mit wie wenig Strom vom laufenden Dieselmotor wir uns zufrieden geben!

2.1. Manuelle Ladestromverteilung auf mehrere Batteriegruppen

Die technisch einfachste Lösung den Alternator-Ladestrom zu verteilen, ist immernoch die handbediente Schaltung. Richtig bedient funktioniert sie recht gut. Geladen werden die Batterien mit der «W» Ladekennlinie des Alternators. Die Batterien werden nie ganz voll.



Wahlschalter und Schema

2.2. Automatische Ladeverteilung auf mehrere Batteriegruppen

2.2.1. Die Trenndiode

Noch heute werden viele Yachten mit einfachsten Trenndioden ausgerüstet. Sie trennen den vom Alternator gelieferten Strom automatisch. Geladen wird immer noch mit der Ladekennlinie «W» des Alternators. Ladungen über Trenndioden sind sehr langsam. Weil die

Trenndiode den Ladestrom nur bedingt ungleich verteilen kann, reduziert der Alternator (gesteuert vom Zustand der Starterbatterie) den Ladestrom recht früh. Die Verbraucherbatterie wird deshalb immer zu wenig geladen. Zusätzlich verliert die Ladespannung an der Trenndiode bis zu einem Volt. Dadurch sind die Batterien auch nach stundenlanger Fahrt höchstens zu 70% geladen. Diese Situation kann durch eine zusätzliche Kompensationsleitung soweit verbessert werden, dass die Batterieladung wenigstens wieder der Ladung eines «W» Kennlinien-Alternators entspricht. Um diese Leitung anzuschliessen, muss an den meisten Alternatoren eine Veränderung vorgenommen werden. Weil dadurch aber die Werksgarantie des Alternators erlöschen kann, verzichten Werften häufig auf den Einbau der Kompensationsleitung und das neue Schiff wird mit völlig unzureichender Alternatorladung ausgeliefert!

2.2.2. Das Trennrelais

Das Trennrelais sorgt dafür, dass bei stillstehendem Motor beide Batteriegruppen getrennt sind. Wenn der Motor läuft und der Alternator zu laden beginnt, schaltet das Trennrelais alle Starter- und Verbraucherbatterien zusammen, um alle Batterien gemeinsam mit der «W» Kennlinie des Alternators zu laden. Auch das Trennrelais ist keine gute Lösung um Ladestrom zu verteilen. Entgegen der Grundregeln im Umgang mit Batterien werden Starter- und Verbraucherbatterien und unterschiedlich grosse und alte Batterien zusammengeschlossen!

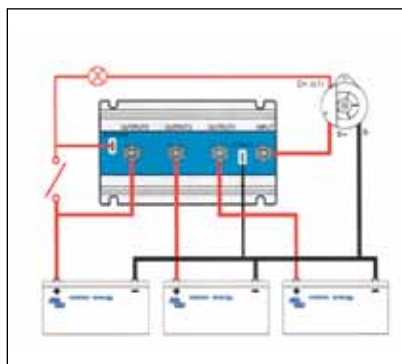
2.2.3. Der MOS-FET-Halbleiter Ladeverteiler

Gut sind MOS-FET- oder ARGO-FET-Ladeverteiler. Sie können den Strom vom Alternator fast verlustfrei auf zwei oder drei Batteriegruppen verteilen. Der Spannungsverlust beträgt zu vernachlässigende 0.02 – 0.1 Volt. Es braucht keine Alternator-Kompensationsleitung mehr. Der angelieferte Strom kann zu ungleichen Teilen an die einzelnen Batteriegruppen verteilt werden. Die Batterie, welche am meisten Strom benötigt, erhält

entsprechend mehr Ladestrom als die andere/n. Ein Nachteil bleibt aber: An der «W» Ladekennlinie des Alternators können diese Ladeverteiler nichts ändern.



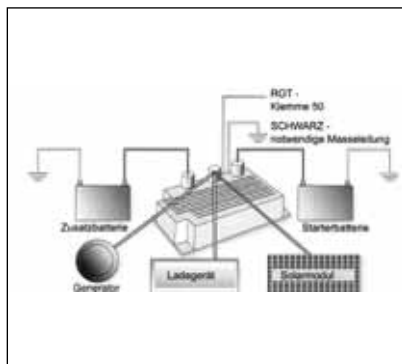
Sterling MOS-FET-Ladeverteiler



Schema des Victron MOS-FET-Ladeverteilers

Es gibt MOS-FET-Ladeverteiler, die neben Strom vom Alternator auch Strom aus Landstrom-Ladegeräten, von Windgeneratoren und von den Solarzellen aufnehmen können und ihn auf mehrere Batteriegruppen verteilen. Hier werden die Ladekennlinien durch den jeweiligen Stromlieferanten bestimmt.

MOS-FET-Ladeverteiler sind recht günstig. Ihr grösster Vorteil liegt darin, dass sie ohne grossen Arbeitsaufwand Trenndioden und Trennrelais ersetzen können.



Schema eines Ladeverteilers mit verschiedenen Ladestromlieferanten

2.2.4. Der Ladebooster

Die momentan beste Batterieladung und Ladeverteilung erreichen Ladebooster. Das sind elektronische Ladeverteiler mit integriertem Rechner. Sie laden mit «IUoU» Kennlinie (Kennlinienschema siehe Kapitel 1.3.). Einige von ihnen erhöhen zusätzlich sogar die Alternatorspannung, um in möglichst kurzer Zeit unabhängig der Motordrehzahl die Batterien zu laden. Mit Ladeboostern ist es möglich, mit dem Standardalternator des Bootsmotors mehrere unabhängige Batteriegruppen mit «IUoU» Kennlinien zu laden!



Sterling Ladebooster

Zusammenfassung (Alternatorladungen)

Um eine leistungsstarke Batterieladung vom Bootsmotor zu erhalten, führt kein Weg an einer «IUoU» Ladekennlinie vorbei. Dazu gibt es verschiedene Lösungen.

Drei Beispiele:

1. Man lässt den Originalalternator wie er ist und schaltet einen Ladebooster dahinter.
2. Man ersetzt den Originalalternator durch einen Hochleistungsalternator mit IUoU Kennlinie und verteilt den Ladestrom anschliessend verlustfrei.
3. Man installiert mehrere Alternatoren.



Beispiel-Motor mit Originalalternator (rechts) und nachgerüstetem (weiss/blauem) «IUoU» Kennlinienalternator für die Verbraucherbatterien

Wer heute noch mit viel Dieselöl wenig Strom erzeugt ist also selber schuld...

3. Die Solarzelle und der Windgenerator

Solarzelle und Windgenerator sind unabhängig von Brennstoff und Hafeninfrastuktur. Sonne oder Wind gibt es fast immer und fast überall. Die Ladeleistung der Solarzellen hat sich in den letzten Jahren verbessert. Moderne Solar-

zellen produzieren auch an bewölkten Tagen noch Strom. Windgeneratoren laden deutlich mehr Strom in die Batterien, brauchen aber viel Platz an Bord und ihre Rotorblätter können je nach Fabrikat störenden Lärm erzeugen. Der Strom aus Solaranlage und Windgenerator wird normalerweise direkt in die Verbraucherbatterien geladen, damit die hafenumabhängige Liegezeit verlängert werden kann. Entscheidend ist auch hier wieder die Kennlinie

des Ladereglers: Einerseits soll möglichst viel gewonnene Energie in die Batterien gelangen, andererseits muss der Regler während langen Schiffsstillstandzeiten dafür sorgen, dass die Batterien nicht überladen werden.



Heinz Dirnberger
heinz.dirnberger@ms-leo.ch

LEO sucht neue Miteigner!



Als Ergänzung zu unserer bestehenden Eignergemeinschaft suchen wir Miteigner, die sich für ein Schiff mit viel Charme und Geschichte begeistern können. «LEO» ist funktionell eingerichtet, bietet viel Platz auf und unter Deck. Ein gutmütiges Familienschiff, das auch problemlos zu zweit gefahren werden kann. Details auf www.ms-leo.ch. Günstiger Einkauf (Schiffsanteil) und jährlicher Betriebskostenbeitrag. Für Fragen jeglicher Art melden Sie sich bei heinz.dirnberger@ms-leo.ch oder unter Telefon 055 442 67 53.

Echtes Teak-Deck oder doch ein Kunststoffteak-Deck?

Sie haben bereits ein Teak-Deck auf Ihrem Schiff und es ist in die Jahre gekommen, oder Sie haben noch nichts auf dem Deck und möchten es rutschfester haben?

Das widerstandsfähige Permateek kann in jeder Form und Kontur hergestellt werden und wird vollflächig aufgeklebt.

Permateek ist ein synthetischer Decksbelag, der die Qualität und das Aussehen von einem echten Teak hat. Permateek ist rutschfest, ob nass oder trocken, pflegeleicht und sieht aus wie ein echtes Teak. Saison für Saison reduziert es die Kosten, da der Unterhalt praktisch Null ist. Es ist beständig gegen Flecken, da es nicht porös ist und nichts aufnehmen kann. Es ist einfach zu reinigen. Bei grober Verschmutzung kann es mit Hochdruck gereinigt werden. Nicht jedes Kunststoffdeck wird gleich gefertigt. Bei Permateek legt man Wert auf Qualität und Langlebigkeit. Daher wird das Material komplett verschweisst und vollflächig verklebt. Daher ist Permateek auch kein Baumarkt-Produkt und kann nur durch einen professionellen Partner verarbeitet werden.



Altes Teak-Deck
Die meisten Teak-Decks sind durch die Sonne, Umwelteinflüsse und Alterung angegriffen. Die Erhaltung eines solchen Decks erfordert arbeitsintensive Pflege. Wenn die Verschraubungen aber undicht geworden sind, ist sofortiges Handeln nötig.



Neues Kunststoff-Deck
Die heutigen Materialien sehen so echt aus, dass fast kein Unterschied zu einem neuen Deck zu erkennen ist. Die Differenz sehen Sie erst nach einiger Zeit. Wo sich das echte Teak-Deck zu einem grauen Holzdeck verfärbt, bleibt das Permateek-Deck in der Farbe. Das Anfertigen eines Permateek-Decks ist ein Stück Handwerk! Daher ist der preisliche Unterschied auch nur gering.

PERMATEEK
BOOTS-DECK MIT GERINGEM WARTUNGS-AUFWAND

Oder darf es ein Teppich sein?



Marine Tuft-Teppich
Weicher und schalldämmender Teppich für fast alle Anwendungen und Grössen. Verschiedene Farbkombinationen ermöglichen ein schönes Aussehen.

MARINE TUFT
stilvoll - behaglich - beständig
In- und Outdoor Teppich

Die einen lieben ihn, die anderen verachten ihn. Doch eines ist sicher, ein Teppich von Marine Tuft ist etwas Besonderes.

Weich unter den Füßen, leichter zu reinigen als konventionelle Boots- und Nadelfilzteppiche. Passend für die meisten Einrichtungen, da in der Breite 2 und 4 Meter erhältlich. Marine Tuft Teppiche können entweder lose ausgelegt oder am Unterboden verklebt werden. Hergestellt aus Grundmaterialien höchster Qualität. Schimmel- und UV-resistent. Farbbeständig gegen Salzwasser, Licht und Chlorbleiche. Schalldämmend.

Boot-Styling & Yachting GmbH

Seewiesstrasse 7, CH-9403 Goldach, +41 (0)71 223 89 89
info@boot-styling.ch, www.boot-styling.ch

Regio-Berichte

OCH

OCH-Sumpftour 2013 / Rheinschauen Samstag, 26. Oktober 2013

Der Organisator Migg holte uns nach der Bahnfahrt durch den nebelgrauen Herbstmorgen um 09.30 Uhr mit seinem Kleinbus am Bahnhof St. Margrethen ab und brachte uns zum Schloss-Weingut Kessler, hoch über dem Bodensee gelegen, das als Drei-Generationen-Familienbetrieb geführt wird. Doch auch hier herrschte noch stockdicke Nebelsuppe, was uns den bestimmt wunderbaren Blick über den herbstlichen See verwehrte.

Text und Bilder Thury Bölsterli

Eine stattliche Anzahl OCH-ler und OCH-lerinnen war schon anwesend und die Gutsherrin, Frau Kessler herself, begrüßte uns herzlich. Bei einer Degustation brachte sie uns ihre interessanten, biologisch angebauten und unverfälschten Weine näher und erklärte uns so einiges über den Rebbau. Ich meine, ich hätte doch auf einigen Bestellformularen den Kugelschreiber tanzen gesehen.

Die Weinverköstigung wurde vom OCH-Veranstaltungsteam auch dazu genutzt, den Anwesenden mal ein bisschen auf den Zahn zu fühlen: Ist die Basis mit uns zufrieden, was können wir besser machen, was gefällt nicht, was würde gerne einmal unternommen werden und so weiter. Negative Kritik hagelte es erfreulicherweise keine, aber wir konnten so manche Tipps und Anregungen für künftige Anlässe entgegennehmen.

Anschliessend ging's weiter über die Grenze ins Vorarlbergische Lustenau zum Mittagessen im Hotel Restaurant Krönele. Das Essen war sehr gut und für uns Schweizer ungewohnt preiswert. Der Service äusserst freundlich, unkompliziert und jugendlich frisch. Es ist beileibe nicht selbstverständlich, dass eine 25-köpfige Gruppe aus der umfangreichen und vielfältigen Speisekarte à la carte bestellen kann. Obwohl querbeet bestellt wurde, erhielten alle ihr Essen ziemlich zügig und immer tischweise zusammen. Chapeau!

Endlich vertrieb die angekündigte Sonne den Herbstnebel und

liess das Quecksilber im Thermometer steil nach oben klettern. Am Nachmittag besuchten wir die Ausstellung Rheinschauen. Ein fachkundiger Führer erklärte uns die Geschichte des unteren Rheintals in Zusammenhang mit dem Fluss, das Zustandekommen der grenzüberschreitenden Rheinregulierung und deren Umsetzung sowie die geplanten Arbeiten in der Zukunft. Wurden doch dadurch die verheerenden Überschwemmungen, die die Menschen in diesem Talabschnitt bis zu zwanzigmal pro Jahrhundert heimsuchten und bedrohten, weitestgehend eingedämmt. Wenn in Zukunft nichts weiter unternommen würde, in Bezug auf die Sediment- und Geschiebe-Ablagerungen, könne man in 200 Jahren trockenen Fusses über den Bodensee von Altenrhein nach Lindau spazieren.

Im Anschluss fuhren wir mit dem Rheinbähnle von Lustenau bis zur Rheinmündung am Bodensee und wieder zurück. An Bord gab es selbstverständlich ein Apéro mit reichhaltigem Imbiss, der aber hinsichtlich des opulenten Mittagmahls nur beschränkte Würdigung erfuhr. Während der ruckeligen Fahrt über den Rheindamm wurde einem sehr schnell bewusst, dass dieses Bähnlein nicht zum Touristentransport gebaut wurde, sondern ausschliesslich für den Abtransport des Aushubs aus dem Fluss und für die Anlieferung des Auffüllmaterials für den Dammbau.

Wir erlebten nach einem nebligen Morgen einen ereignis- und herrlich sonnenreichen, milden Spätherbsttag, der sicherlich von manchen nicht so schnell vergessen wird. Ein herzliches Dankeschön an den Organisator Migg Bollhalder.



Zürich

Schleusenschiffer auf dem Zürichsee

Text und Bilder Res Diem

An der Rapperswiler Hafenummauer lagen sie vertäut, die beiden kleinen Dampfschiffe Geordie und Minette. Schräg gegenüber am Steg wartete das Motorschiff San Martino. Gebaut zwischen 1895 und 1909 sind diese drei Prunkstücke von ihren Eignern liebevoll restauriert worden. Wir Schleusenschiffer waren zu einer Rundfahrt auf dem Zürichsee unter blauem Oktoberhimmel eingeladen. Unser Mitglied Stefano Butti, Eigner der San Martino und hauptberuflich Kapitän bei der Zürichsee-Schiffahrtsgesellschaft, hatte diesen Anlass organisiert. Zusammen mit den Eignern der beiden Dampfschiffe empfing er uns auf dem Passagierschiff «Rosenstadt» zu ei-



Geordie und Minette

nem Apéro. Wir erfuhren viel Interessantes aus der Vergangenheit und der Restaurierung der drei Schiffe, ehe wir uns darauf ver-

teilten und zur letzten Fahrt der Saison ablegten, die für uns zugleich den Start in die Winterklubsaison bedeutete.



Geordie in Fahrt



Steuerstand Geordie



An Bord der San Martino...



...mit Eigner und Kapitän Stefano Butti



Marina de Corre - Ihr Privathafen

in freundlicher Atmosphäre

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

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

Doris, Jean-Pierre, Silvia und Béni sind immer für Euch da!
Besitzer im Restaurant de la Marine sind Ursula und Albert.
0033 3 84 92 61 61, contact@fluvialoisirs.com

Frühbucher-Rabatt

In den letzten Jahren wurden Spätbucher mehr belohnt als die Charterer, welche bereits frühzeitig ein Schiff reservierten. Dies ist bei Turfskip in Friesland für die Saison 2014 anders.

Tipp von Franz Jeker

Turfskip (www.turfskip.com) bietet neu einen saftigen Frühbucher-Rabatt:

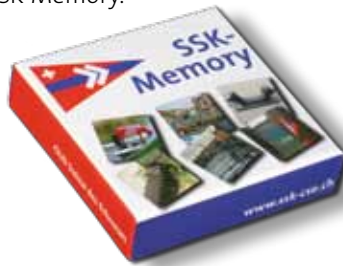
Buchung

mehr als 6 Monate im voraus	20%
4 – 6 Monate im voraus	17,5%
2 – 4 Monate im voraus	15%
Rabatt auf den Mietpreis	

Zum Vergleich die Lastminute-Rabatte	
21 – 15 Tage vor Abfahrt	5%
14 – 8 Tage vor Abfahrt	10%
7 – 0 Tage vor Abfahrt	15%
Rabatt auf den Mietpreis	

SSK-Memory

Ab sofort gibt es den Klassiker unter den Spielen als exklusives SSK-Memory.



18 Bilder-Paare gilt es schnellstmöglichst aufzudecken. Das extra-handliche Memory für Gross und Klein darf auf keinem Schiff fehlen.

Das SSK-Memory kostet für Mitglieder CHF 15.– inkl. Porto, für Nichtmitglieder CHF 20.– inkl. Porto.

Jetzt bestellen per Mail an kassier@ssk-cse.ch.

Der Versand erfolgt mit Rechnung.

SSK-CSE-Neumitglieder

Christian Furlenmeier, 4057 Basel

Daniel Hemmeler

6920 Emmenbrücke

Margrit Schmid und Christian Stoll

4059 Basel

Silvia und Marcel Meyer, 8610 Uster

Kurt Fenner, 5082 Kaisten

Antoinette und Beat Meyer

9100 Herisau

Franz Kiefer, 4102 Binningen

Ursula und Guido Helg

8590 Romanshorn

Volker Sperling, 3237 Brüttelen

Christine Christen und Ralph

Luchsinger, 8442 Hettlingen

Jutta Casimir Schenkel und This

Schenkel, 8048 Zürich

Iryna und Jürg Zimmermann

4133 Pratteln

Jürg Kaspar, 8304 Wallisellen

Herzlich Willkommen im Klub!

WASSERDICHTER DECKUNG

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



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

«Der Organist von San Marco und weitere venezianische Geschichten»

Das Buch wurde geschrieben von unserem Mitglied François Loeb, publiziert im Prospero Verlag. Abdruck mit freundlicher Genehmigung des Autors.

Menschenschlag

«Kennst du die Taubensaga von San Marco?»

Diese Frage stellt mir mein alter Bekannter – er könnte mein Vater sein –, mit dem ich morgens um halb acht vor der Arbeit meinen kleinen Schwarzen genieße.

«Nein», antworte ich, dieses Wort als Einladung betonend, mir die Sage zu verraten.

Mein Freund oder doch beinahe schon Freund – wir kennen uns seit sieben Monaten, wenn ich mich recht erinnere – ist ein virtuoser Erzähler und lässt mit seinen Worten Elefanten wie Mücken neckisch tanzen.

«Nun», hebt also Carlo an, «Tauben sind nicht so dumm, wie wir Menschen es in unserem Hochmut zu wissen meinen. Nein, ganz im Gegenteil, sie wissen dank ihrer Flugkünste mehr als wir am Boden verharrenden Wesen. Jedenfalls in Venedig und insbesondere am Markusplatz. Weisst du, dass die Tauben die Lagunenstadt erdacht und erfunden haben? Ja, du kannst ungläubige Blicke um dich werfen. Ich sehe schon, du bist einfach auch so ein hochtrabender Mensch, der alles und jedes als gegeben betrachtet.»

Carlo ist ein fabelhafter Fantast, dem keiner das Wasser reichen kann, denke ich bei seinen einfühlenden Worten.

«Nun, wenn du es sagst, muss es wohl so sein», entgegne ich mit ruhiger Stimme, denn ich will die Fortsetzung dieses neuesten Märchens über Venedig aus seinem Munde erfahren. Gebannt blicke ich

phie ist der volle Genuss, der sich in der Langsamkeit gründet. Sekunden perlen um Carlos Nase, bilden eine neckische Kette, während er immer noch seinen Mund bei verriegelten Lippen leise bewegt. Geduld ist eine

Gabe, ohne die kein Genuss von Carlos Geschichten möglich ist. Heisst er denn wirklich Carlo? Für mich steht fest, dass sein wahrer Name sehr viel romantischer klingen muss. Sansibar würde zu ihm passen, denn er verströmt den Duft von fernen Ländern, einen Hauch fernöstlichen Gewürzes. Ach, wie atme ich diesen mit Freude ein, lasse ihn in meiner Nase tanzen, versuche ihn zu halten, doch niemals gibt er mir die Nasenhand.

«Ja, so ist es», fährt Sansibar fort, «schau doch nur, wie sich die Tauben ob der gereichten Nahrung in unserer Stadt erfreuen. Ein Tauben-Garten-Eden ist Venedig für sie. Und das alles haben die Tauben für uns und sich selbst geschaffen. Und das kam so: Eine Hungersnot breitete sich einst aus, dem Mittelmeer entlang. Tauben fielen

hungernd, und nicht etwa gebraten, vom grau verhängten Himmel.»

Kräusellachfalten umspielen jetzt die markanten Züge Sansibars, denn er kostet bestimmt den Duft gebratener Tauben in seiner so an keine Grenzen gebundenen Vorstellung.



auf seine Lippen, doch diese kräuseln sich nur leicht. Kein Brosame eines Buchstabens fällt von ihnen. Stumm führt Carlo sein Tässchen an die Lippen, öffnet diese, schlürft von dem bittersüssen Getränk, führt den Kaffee in seinem Gaumen still spazieren, denn seine Philoso-

«Kein Korn war entlang der Küste mehr zu finden. Die Menschen stritten um das unfruchtbare Land. Setzten es in Flammen. Da berief die schneeweisse Taubenkaiserin, die vergeblich für den Frieden unter den Menschen geflogen war, eine Versammlung mitten in der Lagune, die nicht brennen konnte, ein. Einer ihrer Flügel war von der Friedensarbeit schon versengt, so dass sie auf einer Taubenschaukel, von ihren Untertanen geflogen, zum Versammlungsort kam. Ihr Krönchen sass schief auf dem kleinen Kopf. Das Gurren war ihr vergangen. Millionen Tauben, vermutlich noch mehr, vielleicht Milliarden, aber so weit kann selbst ich nicht zählen», bemerkt nun Sansibar, der sein Lächeln auf dem ausgestreckten Mittelfinger sorgsam hütend trägt, als ob auch diesem bereits ein Flügel abgebrannt.

«Die Kaiserin hob ihren unversehrten Flügel, und das milliardenfache Gurren erstarrte zu einem aufmerksamen Schweigen, wenn du weisst wie dieses tönt.»

Ich wage nicht zu sprechen, schüttelte nur mein Haupt.

«Nun, es ist die Stille der Ewigkeit, die wie ein Lied der stummen Vergangenheit erklingt.»

«Das kann ich mir nicht vorstellen.»

«Niemand kann das. Einzig die Tauben. Da siehst du, dass diese uns überlegen sind.»

Nun, die beschriebene Stille

dehnte sich, als sei es ein undurchdringbarer Nebel über die Lagune, aus der kein Stückchen Land, Feuerängste hegend, die kühle Luft zu betrachten wagte. Da befahl die Kaiserin ihren Taubenvölkern, an Land zu fliegen. Einmal, zweimal, tausendfach, jeweils ein Körnchen Erde aus dem Feuer zu ergattern, um es dann gemeinsam in das Lagenwasser zu werfen. So wollte sie, die Kaiserin der Tauben, den Menschen ein neues Reich erschaffen, frei von Feuer, frei von Ängsten, sicher bis in die Ewigkeit. Und so eilten die Tauben an Land, pickten zwischen den Flammen Körnchen Erde. Liessen sie ins seichte Meerwasser fallen. Und siehe da, der Wunsch der Taubenkaiserin wurde erfüllt. Langsam, doch sicher hoben sich Landhügel aus dem Wasser der Lagune. Bildeten kleine Inseln, die immer grösser wurden, bis die Menschen sich vom Festland her in Sicherheit bringen konnten. Frei von Feuer, frei von Angst.»

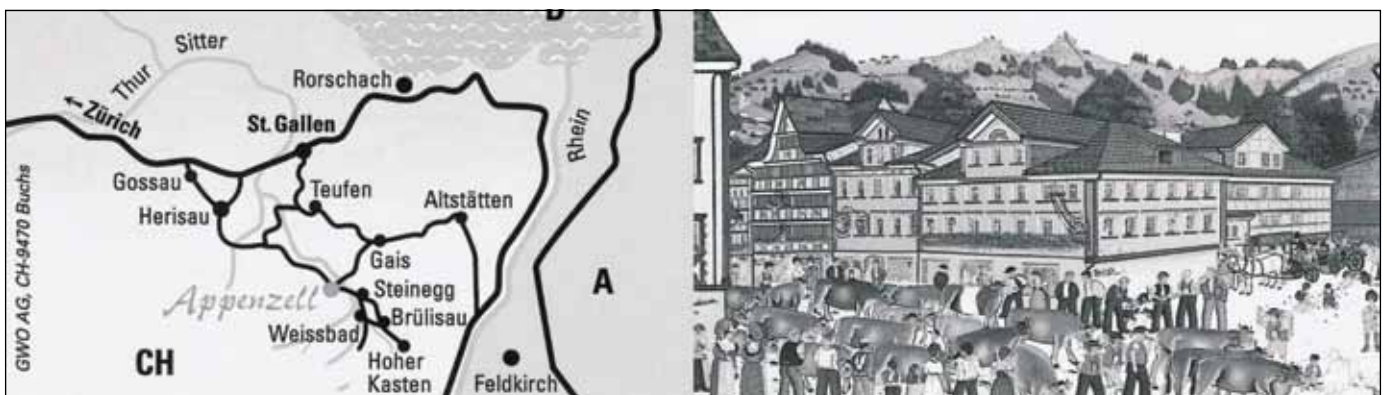
Ernsten Blickes sah mich Sansibar nun an. Eine goldene Träne glitzerte in seinem linken Auge, trat ans Tageslicht, zerfiel in tausend winzige salzige Wassertropfen, denn mein Gegenüber war jetzt erfüllt von Trauer.

«Zwar zeigen wir Dankbarkeit. Noch heute. Füttern die Tauben auf dem Markusplatz tagtäglich. Haben es uns zur Pflicht gemacht, dass unsere Gäste daran Gefallen finden, auf dass wir die übernommene

Fütterungspflicht nicht allein erfüllen müssen. Ein schwarzer Schatten aber bleibt», jetzt rannen tausend Tränen aus des Erzählers rechtem Auge, zersprangen nicht, kullerten auf den steinigen Boden und benetzten ihn, «ein Doge, seine grosse Macht erprobend, befahl, die weisse Taube ihm lebend oder auch tot vor seinen Thron zu legen, denn er sei der Kaiser und befehle der gesamten Welt. Ein anderes Wesen, das behaupte die Stadt erschaffen zu haben, sei es auch nur eine weisse Taube, habe da nichts zu suchen. Und so starb die Kaiserin der Tauben eines hoffnungslosen, meuchelnden Todes. Der köstliche Frieden war dahin, Kriege überzogen und überziehen unseren Planeten, und heute noch, wenn du genau hinhörst, vernimmst du auf den Dächern unserer Stadt, auf den Plätzen und vor dem Markusdom die Klagen des Taubenvolkes über den üblen Menschenschlag. Und wir Menschen, insbesondere wir Venezianer, warten seither erneut auf eine schneeweisse Taubenkaiserin. Wenn du nach ihr suchst, wirst du sie finden. Zumindest eine ihrer weissen Federn, die dir den Frieden bringen wird.»



François Loeb



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

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

Sönd willkommen!!

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

Telefon 071 788 87 87 Fax 071 788 87 88

**E-Mail: loewen_ai@bluewin.ch oder
info@loewen-appenzell.ch**

Homepage: www.loewen-appenzell.ch

SSK-CSE Herbsttörn 2014: Die Lagunen von Venedig

Samstag 27. September bis Samstag 4. Oktober 2014



Auf der Brenta Riviera säumen Prachtvillen die Ufer der Wasserstrassen und die Architektur ist beeindruckend

Wir fahren von Casale sul Sile und Treviso nach Burano und von dort durch die Lagune nach Venedig. Wir befahren den Brenta Kanal vorbei an Dolo und Stra nach Padua. Retour fahren wir über San Erasmo, Venedig, Murano nach Casale sul Sile.

Sehenswürdigkeiten

Prachtvillen säumen die gepflegten Ufer der Brenta Riviera in der Nähe von Stra, wo die Reichen und Berühmten in Italien Ihr Luxusleben führen. Bei einem Besuch der Villa Pisani werden wir staunen! Aber das ist noch lange nicht alles. Auf dem Programm unseres SSK-Törns in Italien steht unter anderem ein Besuch in Venedig mit seinen unzähligen historischen Sehenswürdigkeiten, den schicken Geschäften und den ausgezeichneten Restaurants!

Kosten

Preis pro Person ca. CHF 950.– (Basis Eurokurs 1.25); Nichtmitglieder + CHF 100.–
Inklusiv Bootmiete, Besichtigung Murano Glasbläserei, drei gemeinsame Nachtessen (ohne Getränke) und Ausflüge.
Exklusiv Anreise (individuell) und Treibstoffkosten

Anmeldungen

Ralf Frederick Böttger
Lochstrasse 27
9404 Rorschacherberg
Telefon 078 770 33 00
E-Mail: rfb@bluewin.ch

Anmeldeschluss: 15. Februar 2014

Verfügbare Boote

Caprice 6 Betten | 2 Kabinen | 2 Badezimmer
 Unser elegantes und modernes Boot Caprice bietet auf 12,0 m Länge innen wie aussen sämtliche Annehmlichkeiten, ein Oberdeck mit Sitzgelegenheiten und einen geräumigen Salon im Heck!



Elegance 6 Betten | 3 Kabinen | 3 Badezimmer
 Die 13,1 m lange Elegance ist ein wunderschönes, geräumiges und gut ausgestattetes Hausboot. Stilvoll und elegant!



Minuetto 8 Betten | 3 Kabinen | 2 Badezimmer
 Die Minuetto wurde für einzigartige Hausbooturlaube in venezianischen Gewässern entwickelt. Dieses stilvolle, 13,5 m lange Boot ist eine schwimmende Villa mit privaten Kabinen und einem grosszügigen Salon!



Bitte Belegungswünsche bei der Reservierung angeben, wir versuchen diese zu berücksichtigen. Die endgültige Bootzuteilung kann allerdings erst nach Anmeldeschluss vorgenommen werden.



Städte und Dörfer auf unserer Reiseroute

1 Woche

Hin- und Rückfahrt
12 Schleusen | 18 Brücken

Casale – Venedig – Padua – Chioggia

und zurück



Casale sul Sile

Casale sul Sile, eine wunderschöne Stadt nahe Treviso. Wir besuchen den grossen Naturpark am Fluss Sile und seine wunderbaren Landschaften; eine perfekte Mischung zwischen Stille und Schönheit.



Treviso Casier

Treviso, eine historische, mittelalterliche Stadt, wo wir eine Pause geniessen können. Wir entdecken die zahlreichen verwinkelten Gassen, bevor wir uns in einem guten Restaurant ausruhen und die örtlichen Spezialitäten auf der Grundlage des roten Salates Radicchio probieren.



Torcello

Torcello ist eine einladende Insel, die einst sehr bedeutend und stark besiedelt war. Heute ist es ein idyllisches Eiland mit schönen, sehenswerten Denkmälern, wie der grossen Basilika Santa Maria Assunta. Wir werden dort Schönheit und Ruhe finden.



Murano

Murano ist eine wunderbare Stadt und einen Besuch wert. Wir werden die charmante Basilika Santi Maria e Donato aus dem siebten Jahrhundert und die spezielle örtliche und farbenfrohe Architektur entdecken. Hier wollen wir übernachten – die Kanalufer sind bei Nacht einfach zauberhaft.





Burano

Wir entdecken in Burano die bunten Häuser, die in einem künstlerischen Mosaik-Stil gestaltet wurden. Auch der Besuch im Spitzenmuseum und bei den Spitzenherstellern wird gefallen. Wir werden Burano-Biscuit probieren, eine unwiderstehliche typische Süßigkeit der Region, die aus Butter hergestellt wird.



San Erasmo

San Erasmo ist eine friedliche und leuchtende Insel. Entlang unserer Bootsfahrt sehen wir den Torre Massimiliana, eine alte Festung, die von Napoleon zur Verteidigung der Lagune erbaut wurde. Wir pausieren hier am einzigartigen Strand der Lagune. Hier wird ein Teil des venezianischen Weins hergestellt. Wir sollten ihn probieren!



Venedig

Venedig – ein Kleinod an Geschichte und Architektur. Wir entdecken einen der schönsten Orte der Welt, berühmt für seine Festivals und Bootsfahrten entlang der zahlreichen Kanäle. Wir spazieren durch das Stadtzentrum und entdecken die zahlreichen prächtigen Monumente.



Oriago

Oriago ist die erste Stadt des Brenta-Kanals von Venedig nach Padua. Dort sehen wir ein besonderes Gebäude, die Villa Pisani «Malcontenta», die von Andrea Palladio als Exemplar des palladianischen Stils entworfen wurde.



Dolo

Dolo und sein wunderbares, historisches Zentrum mit restaurierten Wassermühlen, in denen kleine Geschäfte Spezialitäten verkaufen. Wir spazieren in der Fußgängerzone, wo es viele Restaurants gibt. Wir können hier auch alte venezianische Villen besichtigen.



Padua

Willkommen in Padua, einer leuchtenden und grünen Stadt. Wir besichtigen die Kathedrale San Antonio aus dem 13. Jahrhundert, die zu Ehren des Heiligen Antonius errichtet wurde. Wir schlendern über die «Prato della Valle», ein prächtiger runder Platz in der Fußgängerzone nahe eines Freilichtmuseums, wo antike Skulpturen die Wasser-Kanäle des Platzes schmücken.

Programmhinweise

SSK-CSE

Sonntag bis Samstag, 9.–15.2.2014 Erkundung Bootsmarkt Holland 2014

Diese Reise gibt den Teilnehmern einen guten Überblick über den Bootsmarkt in Holland und über das vielfältige Angebot an neuen und gebrauchten Motorbooten und umgebauten Frachtern.

Für Kaufinteressenten ist es eine Möglichkeit, erste Kontakte zu Maklern und Eignern zu knüpfen.

Programm

Sonntag: Fahrt nach Holland im modernen Reiseacar, Übernachtung im Hotel Roosterhoeve in Roosteren.

Montag: Weiterfahrt nach Friesland ins Zentrum der holländischen Schifffahrt, Besuch von Werften, Verkaufshäfen und Maklern, Übernachtung in Ferienbungalows am Sneekermeer.

Dienstag–Donnerstag: Tagesausflüge. Besuch der Messe Boot Holland in Leeuwarden, Besuch von Werften, Verkaufshäfen und Maklern, Alternativprogramm Ortsbesichtigungen, Übernachtungen in Ferienbungalows am Sneekermeer.

Freitag: Rückfahrt nach Roosteren, Besuch von Werften, Verkaufshäfen und Maklern, Übernachtung im Hotel Roosterhoeve in Roosteren.

Samstag: Rückfahrt in die Schweiz.

Kosten

CHF 1090.– pro Person. Zuschlag für Nicht-Mitglieder CHF 100.– (der Zuschlag wird zurückerstattet, wenn innerhalb eines Monats nach dem Antritt der Klub-Beitritt erfolgt).

Inbegriffen

Fahrt mit dem Reiseacar, alle Übernachtungen, Mittagessen am Hin- und Rückreisetag, alle Nachtessen (ohne Getränke), Reiseleitung und Dolmetscherdienst.

Anmeldung

Res Diem, Trottenstrasse 8, 8542 Wiesendangen, res.diem@ssk-cse.ch, G 052 320 94 90, M 076 366 85 42. Die Teilnehmerzahl ist beschränkt, Anmeldungen werden in der Reihenfolge des Eingangs berücksichtigt.

Nur noch wenige Plätze frei.

Dienstag bis Sonntag, 4.–9.11.2014 Donau-Reise 2014 auf dem Passagierschiff A-Rosa-Donna

Programm

Dienstag: Bahnfahrt nach Passau, Einschiffung

Mittwoch: Wien

Donnerstag: Budapest

Freitag: Bratislava

Samstag: Krems, Melk

Sonntag: Passau Abfahrt Bahn

Details auf unserer Homepage www.ssk-cse.ch

Kosten

Pro Person in der Doppelkabine Deck 2 mit französischem Balkon (C), mit Halbtaxabo in der Doppelkabine CHF 1095.–, ohne Halbtaxabo in der Doppelkabine CHF 1140.–, Zuschlag Einzelkabine CHF 245.–

Inbegriffen

Bahn: Rückfahrkarte mit Platzreservation, Lunchpaket mit Getränk auf der Hinreise (kein Restaurant im Zug), Menu nach Wahl (ohne Getränk) auf der Rückreise
Schiff: VollpensionPlus und «Premium all inclusive», ausser Champagner und Alkoholika

Nicht inbegriffen

Landausflüge, Trinkgelder

Auskunft und Anmeldung

Jürg Spielmann, Robinsonweg 67, 3006 Bern, Telefon 031 941 53 69 oder Mobile 079 782 69 28, juerg.spielmann@sunrise.ch

Anmeldeschluss

1. Februar 2014.

Die Reise wird nur bei genügender Teilnahme durchgeführt. Die Teilnehmerzahl ist beschränkt, Anmeldungen werden in der Reihenfolge des Eingangs berücksichtigt.

Regios

Bern

Mittwoch, 5. Februar 2014, 19.30 Uhr Höck

Restaurant Schmiedstube mit fakultativem Nachtessen ab 18.30 Uhr.

Samstag 8. März 2014, 15.30 Uhr

Werft-Besichtigung SGV Luzern
Wir besichtigen die Werft der Schiff-

fahrtsgesellschaft Vierwaldstättersee, zusammen mit der Regio Zürich. Bei einem Apéro im legendären LUZ stimmen wir uns auf einen gemütlichen Abend ein und geniessen anschliessend auf dem Motorschiff «Waldstätter» eine Essensfahrt mit feinen «Fajitas».

Treffpunkt vor dem KKL in Luzern.

Anmeldung bis spätestens 28. Februar 2014 an Stephan Steiner (stephan.steiner@ssk-cse.ch).

Mittwoch, 18. März 2014

Höck

Details gemäss separater Einladung

Dreyländereg

Mittwoch, 12. Februar 2014, 19 Uhr

Die Entdeckung der Langsamkeit

Die grosse Reise von Friesland über Belgien ins Elsass mit einer komfortablen Luxemotor. Dominique und Urs Saurenmann berichten über ihre Abenteuer auf dem Wasser und zeigen dazu spannende Bilder. Restaurant Schiff, Hochbergerstrasse 134, 4057 Basel

Mittwoch, 5. März 2014, 19 Uhr

Vom Ijsselmeer nach Berlin, von der Planung bis zur Durchführung

Von Catherine und Geri Giger. Ein Boots-Törn quer durch Europa muss geplant und vorbereitet werden. Aufgrund der vorgesehenen Route sind Bedingungen und Anforderungen, unter anderem bezüglich Führerausweise abzuklären. Auch sollte die Überwinterungsmöglichkeit am Zielort bestimmt werden. Das Schönste und das was in Erinnerung bleibt sind aber die wunderbaren Impressionen von der eigentlichen Fahrt. Restaurant Schiff, Hochbergerstrasse 134, 4057 Basel

Mittwoch, 2. April 2014, 19 Uhr

Reise in den Norden, Überraschung Ostsee

Einmal mehr navigiert uns Goffredo Loertscher, nun durch die Ostsee und den faszinierenden Norden Europas. Restaurant Schiff, Hochbergerstrasse 134, 4057 Basel

Samstag, 24. Mai 2014

Regio Ausflug ins 3-Seenland

Ausflug in die 3-Seenlandschaft unter der Leitung von Bernard Stamm und Peter Wentz.

Bustransfer ab Basel an den Murtensee (Praz, Môtier oder Sugiez), Wein-Degustation mit Imbiss, Einschiffung, Fahrt über 3 Seen und 2 Kanäle, Mittagessen auf Schiff, Halt auf der St. Petersinsel
Ausschiffung in Twann/Wingreis, Umtrunk und Rückreise nach Basel.

11.–14. September 2014
Hafenfest Basel

Portrait der Schleusenschiffer

Der Anlass ist noch in Planung. Informationen folgen.

Mittwoch, 8. Oktober 2014

Abendrundfahrt auf dem Rhein

Stehapéro im Hafen, Abendrundfahrt mit dem Rhy Taxi, Nachtessen in Deutschland oder Elsass unter der Leitung von Peter Wentz.

Mittwoch, 29. Oktober 2014

Burgunderanlass mit Fluviale Corre

Silvia und Beni Gautier erzählen von der Haute Saône.
Restaurant Schiff, Hochbergerstrasse 134, 4057 Basel

Mittwoch, 12. November 2014

Strom an Bord

Ein grosses Thema, präsentiert von Beni Gautier.
Restaurant Schiff, Hochbergerstrasse 134, 4057 Basel

Mittwoch, 10. Dezember 2014

Chlaushöck

Gemütlicher Höck zum Jahresende, detaillierte Infos folgen.

OCH

Samstag, 1. Februar 2014

Dornier- Museum Friedrichshafen

Samstag, 22. März 2014

Bergwerk Gonzen Sargans

Organisation ist in Arbeit. Details folgen.

Samstag, 13. Dezember 2014

Chlaushöck

Wie gehabt und bewährt bei Guido Helg Gourmet, Neuhofstrasse 86, 8590 Romanshorn.
Ab 18 Uhr Apéro, anschliessend Raclette mit Tischgrill (CHF 32.– pro Person). Der Apéro, Mineralwasser und Kaffee werden 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.

Anmeldung bitte bis Dienstag, 9. Dezember 2014 an:

Thury Bölsterli, M 076 366 54 17, arthur.boelsterli@ssk-cse.ch, oder
Lionella Kaiser, T 071 288 49 79, lionella.kaiser@ssk-cse.ch, oder
Migg Bollhalder, M 079 407 22 33, 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. Retour in Romanshorn um 21.22 Uhr.

Vor der Ausfahrt treffen wir uns jeweils ab 18 Uhr in der Pizzeria «Loftorante CAMPANIA» vis-à-vis SBB-Bahnhof Romanshorn.

Keine Reservation erforderlich. SSKler aus allen Regios sind herzlich eingeladen.

31. Januar 2014, 19.36 Uhr

28. Februar 2014, 19.36 Uhr

28. März 2014, 19.36 Uhr

25. April 2014, 19.36 Uhr

Zürich

Donnerstag 6. Februar 2014, 19 Uhr

Winterstamm

Restaurant Bahnhof / Pizzeria San Marco, Dietlikon

Freitag 7. Februar 2014, 20 Uhr

Stricken, lesen, schlafen... wie überlebt eine Frau den Winter auf einer 12m-Vlet?

Mirjam Maag erzählt vom Winterleben auf der «Roti Zora».

Hotel Römertor, Guggenbühlstrasse 6, 8404 Winterthur, fakultatives Nachtessen ab 18 Uhr

Freitag 21. Februar 2014, 20 Uhr

Auf dem Canal du Nivernais / Von Berlin nach Malchin

Ursula und Hans Thüler zeigen Ihre Filme.

Hotel Römertor, Guggenbühlstrasse 6, 8404 Winterthur, fakultatives Nachtessen ab 18 Uhr

Donnerstag 6. März 2014, 19 Uhr

Winterstamm

Restaurant Bahnhof / Pizzeria San Marco, Dietlikon

Samstag 8. März 2014, 15.30 Uhr

Werft-Besichtigung SGV Luzern

Wir besichtigen die Werft der Schifffahrtsgesellschaft Vierwaldstättersee, stimmen uns bei einem Apéro im legendären LUZ auf einen gemütlichen Abend ein und geniessen anschliessend auf dem Motorschiff «Waldstätter» eine Essensfahrt mit feinen «Fajitas». Es sind auch Mitglieder und Interessierte aus allen übrigen Regionen herzlich willkommen. Anmeldung bis spätestens 28.02.2014 an Andrej Jäger, Chilemattweg 10, 5316 Leuggern, Telefon 056 245 06 59, Fax 056 245 06 58, kassier@ssk-cse.ch
Treffpunkt vor dem KKL in Luzern.

Freitag 21. März 2014, 20 Uhr

Vom Sextanten zum GPS

Peter Wittich erzählt aus der Praxis der Positionsbestimmung zur See, in den Mangrovensümpfen des Nigerdeltas und in der Sahara sowie über das Leben und die Arbeit auf Bohrseln.

Pizzeria da Fabio, Uster

Donnerstag 3. April 2014, 19 Uhr

Winterstamm

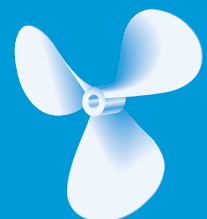
Restaurant Bahnhof / Pizzeria San Marco, Dietlikon

OCEANVOLT

Die elektrische Alternative zum Diesel
einfach zu installieren

Für neue Boote und Umrüstung
zuverlässig, sicher und leise

Lädt die Batterien während der Fahrt
einfach zu bedienen



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

SSK-CSE Kursangebote 2014

Schleusen- / Manövriercurs

Das Befahren von Schleusen mit den notwendigen Manövern und dem bestmöglichen Belegen wird zuerst in der Theorie erklärt und anschliessend auf den Mietbooten mit erfahrenen Instruktoren praktisch geübt.

Daten

11. bis 13. April 2014

Vorkenntnisse

Erste Erfahrungen im Führen von Schiffen ist von Vorteil.

Dauer

2½ Tage; Freitagabend bis Sonntagabend

Leitung

Urs Näf – Kapitän der schweizerischen Bodenseeflotte

Kosten

CHF 440.–
Zuschlag für Nichtmitglieder CHF 50.–
Dieser Zuschlag wird zurückerstattet, wenn innerhalb eines Monats nach dem Kurs der Klubbeitritt erfolgt.
Inbegriffen: Kursunterlagen, Übernachtung, Nachtessen im Restaurant am Samstag. Nicht inbegriffen: Nachtessen im Restaurant am Freitag – Morgenessen und Mittagslunches auf dem Schiff (gemeinsamer Einkauf vor Ort)

Mitnehmen

Schlafsack, Kleidung für gutes und schlechtes Wetter, Sonnencreme, Sonnenhut und Sonnenbrille

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 in diesem 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.

Auskünfte und Anmeldungen für diesen Kurs bitte direkt an:

kuengweggis@hotmail.com – Ruedi Küng

Daten

Samstag – Samstag, 6.–13. September 2014

Kosten

ca. CHF 700.– pro Person inkl. Unterkunft und Morgenessen. Zusätzliche Kosten für Mittags- 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. Alle Manöver werden geübt. Kleingruppe mit max. 6 Teilnehmerinnen. Leitung durch eine ausgebildete Bootsfahrlehrerin (bilingue deutsch / französisch). Kursort ist Lützelburg / Lutzelbourg (Elsass / Alsace).

Daten

Termin noch nicht festgelegt – voraussichtlich
11. bis 14. April oder 9. bis 12. Mai 2014

Kosten

CHF 750.–, Zuschlag für Nichtmitglieder CHF 100.–
Inbegriffen: Kursunterlagen, Fahrt von Basel nach Lützelburg und zurück im

Kleinbus, Übernachtungen mit Frühstück auf dem Schiff oder im Hotel, Mittagslunches auf dem Schiff, Fahrstunden. Nicht inbegriffen: Hin- und Rückfahrt Wohnort bis Basel, Nachtessen

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

In der Theorie und Praxis werden schwerpunktmässig folgende Themen gemeinsam erarbeitet:
Aufbau und Funktion des Motors, Arbeitsweise und Einsatzgebiet, Funktion und Arbeitsweise der Ventile, Kühlsysteme, der Ölkreislauf:
Öl- und Ölfilterwechsel, Öldrucküberwachung, Entlüften, gezielte Fehlersuche bei typischen Motorenproblemen, praktische Tipps zu Themen wie «Werkzeuge 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.

Daten

1. Februar 2014 – ausgebucht
8. März 2014 – ausgebucht
5. April 2014 – ausgebucht
3. Mai 2014 – noch 2–3 Plätze frei

Kosten

CHF 150.–; Nichtmitglieder CHF 200.–

Kurs 2, Aufbaukurs

In Kleingruppenarbeit kann jede/r Teilnehmer/in alle Arbeiten selbst durchführen und somit den Kursverlauf mit-

bestimmen. Inhaltlich werden z. B. abgedeckt: die Motorsteuerung, das Einstellen der Ventile, Thermostate, Boiler, Heizungen, Zusatzpumpen, Motor-Störungssuche mit Störungstabellen, Batterietypen, Relais Wasser- und Öllarm, Alarmanlagen selbstgemacht, NOT-start, -lauf, -stop.

Daten

18. Januar 2014 – ausgebucht
8. Februar 2014 – ausgebucht
15. März 2014 – ausgebucht
22. März 2014 – ausgebucht
12. April 2014 – ausgebucht

Kosten

CHF 240.–; Nichtmitglieder CHF 300.–

Kurs 3, Der Schrauberkurs

Alles zu den Themen, die in Kurs 1 und Kurs 2 in Theorie und praktischen Übungen erarbeitet wurden. Drei Zweiergruppen werden unter der Anleitung von Heinz Dirnberger an vorbereiteten Objekten schrauben, einstellen, kalibrieren, warten etc. Wer schon immer davon geträumt hat, mit seinem Bootsmotor auf Augenhöhe zu arbeiten, findet hier einen kompetenten Einstieg beim Entlüften, beim Öl- oder Impellerwechsel und vielem mehr.

Daten

15. Februar 2014 – ausgebucht
29. März 2014 – ausgebucht
Mai/ Juni 2014 – noch 6 Plätze frei
 Durchführung bei Nachfrage

Kosten

CHF 240.–; Nichtmitglieder CHF 300.–
 Grundsätzlich zu allen Kursen: Der Zuschlag für Nichtmitglieder wird zurückerstattet, wenn innerhalb eines Monats nach dem Kurs der Klubbeitritt erfolgt.

Radarkurs 2014 bei der Berufsfeuerwehr Basel

Kursinhalt Theorie (ca. ½ Tag)
 Radartheorie, Auswertung des Radarbildes, Radarbildstörungen, Bedienung des Radargerätes, Besondere polizeilichen Vorschriften.
Kursinhalt praktisch (ca. 2½ Tage)
 Fahren mit Radar auf dem Feuerlöschboot und unter erschwerten Bedingungen.

Daten

25.–27. November 2014 (Kurs 38)

Kosten

gemäss aktueller Angabe der Berufsfeuerwehr Basel (www.rettung@bs.ch)

Diesen Kurs bitte direkt buchen über:

Sekretariat Dienstleistungen/Feuerlöschboot, Frau Sandra Baumgartner-Gruber, Kornhausgasse 18, Postfach, CH-4003 Basel, sandra.baumgartner@jsd.bs.ch, www.rettung.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
 ausgebucht – Voranmeldungen für Januar 2015 laufen

Kosten

CHF 660.–, Zuschlag für Nichtmitglieder CHF 50.–
 Inbegriffen: Kursunterlagen, Übernachtungen mit Frühstück, Mittagessen und Kaffee, Prüfungsgebühr.
 – Es besteht auch die Möglichkeit, ohne ÜF den Kurs zu besuchen.

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 Handha-

bung 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 demnächst auf unserer Homepage

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.

Bitte Anfragen immer an: ria@surli.ch

Motorboot-Fahrschule
Ecole de Bateaux a Moteur
1568 Portalban



079 / 451 00 24
www.susis.ch

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

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



Werden Sie jetzt SSK-CSE-Mitglied

Beitrittsformular

- Ich möchte SSK-CSE-Einzelmitglied werden (Einzelmitglied pro Jahr CHF 120.–)
 Wir möchten SSK-CSE-Paarmitglied werden (Paarmitglieder pro Jahr CHF 150.–)

Abonnement Schleusenschiffer ist in den Mitgliederbeiträgen inbegriffen.

Frau Herr

Name*

Vorname*

Geburtsdatum

nur interner Gebrauch

Mobiltelefon

E-Mail*

Korrespondenzadresse

Adresse*

Adresszusatz

PLZ*

Ort*

Land

Korrespondenzadresse

* = Pflichtfelder

Tel. Festnetz

Webseite

Schiffsname

Heimathaften

Die gemachten Angaben werden auszugsweise auf der Mitgliederliste publiziert. Die Mitgliederliste wird nur den Klubmitgliedern zugänglich gemacht.

Regiozuteilung

Mitglieder sind einer Regio zugeteilt. Im Normalfall ist das die Regio, in welcher ihr Wohnort liegt. Abweichende Zuordnungen können gewünscht werden.

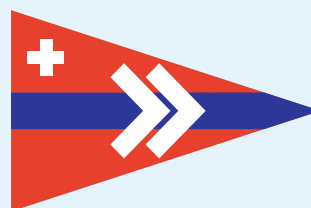
Gewünschte
Regiozuteilung

Klubstander

Mitglieder erhalten einen Klubstander.

Gewünschte Grösse

- 63x33 cm 45x22 cm



Postadresse SSK-CSE, Andrej Jäger, Chilemattweg 10, 5316 Leuggern

Mail kassier@ssk-cse.ch oder **T** 056 245 06 59

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 Schlaeppli
Hasenweg 7
4410 Liestal
M 079 656 78 08
tony.schlaeppli@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 Albert Singer
Liebrütistrasse 41, 4303 Kaiseraugst
T 061 811 34 82, albert.singer@ssk-cse.ch

Dreyländeregg Peter Wentz
Gempenstrasse 5b, 4143 Dornach
T 061 701 80 93, peter.wentz@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%

Inserateverantwortlicher
Norbert Marquart
Golfpanorama 10, 8564 Lipperswil
M 079 679 45 73, norbert.marquart@ssk-cse.ch

Abonnementspreis

4 Ausgaben inkl. Porto Schweiz pro Jahr	CHF 38.–
4 Ausgaben inkl. Porto Ausland pro Jahr	CHF 48.–



Vorfreude

Vorfreude sei die schönste Freude, heisst es, und das beunruhigt mich. Werde ich an unserem eigenen Schiff, sollten wir denn je eines kaufen, der-einst keine rechte Freude mehr haben? Was könnte mir die Freude daran vergällen? Gesperrte Kanäle wegen zu wenig Wasser? Wegen zu viel Wasser? Wegen nicht reparierter Schleusen? Oder lauert die Gefahr an einem anderen Ort?

Weil meine Vorfreude gross ist, besuche ich regelmässig die Homepages holländischer Werften und ebenso regelmässig stosse ich dabei ins Leere, weil wieder eine verschwunden ist – failliet, wie Google weiss.

Wie war das mit der Autoindustrie vor hundert Jahren? Tausende von Herstellern gab es, von denen jeder jährlich eine Handvoll Autos in Handarbeit produzierte – so wie die meisten Schiffswerften es auch heute noch tun. Wie sieht die Autoindustrie heute aus? Ein paar wenige Massenersteller, die immer mehr, immer billiger produzieren. Ein neues Auto kostet ein paar Monatslöhne – vor hundert Jahren waren es mehrere Jahreslöhne.

Heute kann sich fast jeder ein Auto leisten, nur findet er dafür keinen Parkplatz mehr und auf der Strasse gibt es auch bald nur noch Stehplätze. Auf welchem Weg befindet sich die Schiffsindustrie?

Wie glücklich bin ich doch, dass ich immer noch im Stadium der Vorfreude schwelgen darf. Für mein Traumschiff gibt es immer einen Liegeplatz und nie Stau auf den Kanälen.

Res Diem



Port de Plaisance 21170 SAINT JEAN DE LOSNE
Port Royal 21130 AUXONNE
Telefon : +33 380 392 300
Email : h2o@h2ofrance.com
Webseite : www.h2o-boot.de



BATEAUX A VENDRE

PORTS DE PLAISANCE

ENTRETIEN ET REPARATION

MAGASIN ACCASTILLAGE

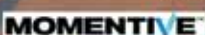
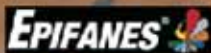
Wir von H2O sind seit unserer Gründung (1987) unerlässlich darum bemüht uns und den Service für unsere Kunden zu verbessern. 25 qualifizierte und motivierte Bootsspezialisten arbeiten in Hafen und Werkstatt um die etwa 400 Boote die uns anvertraut sind zu pflegen und zu reparieren. Unser erfahrenes Maklerteam kümmert sich erfolgreich um Kauf und Verkauf von neuen und gebrauchten Booten. Wir sind die richtige Adresse für Sie. Unser Bootszubehörladen ist wohlbekannt für seine grosse Auswahl. Wir freuen uns besonders darüber, dass viele unserer Kunden uns seit Jahrzehnten treu sind.

Um ein neues oder gebrauchtes Boot zu kaufen wenden Sie sich an H2O. Besuchen Sie unser vielseitiges grosses Angebot.
Sie wollen ein Boot verkaufen? Wir haben eine Liste von 4000 potenziellen Käufern in Frankreich und weltweit.

CONSEIL EXPERIENCE QUALITE ASSISTANCE

Für weitere Informationen : www.h2o-boot.de. Haben Sie eine Frage ? Kontaktieren Sie uns unter +33 380 392 300 und h2o@h2ofrance.com

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



suter-kunststoffe ag
swiss-composite.ch

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