

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

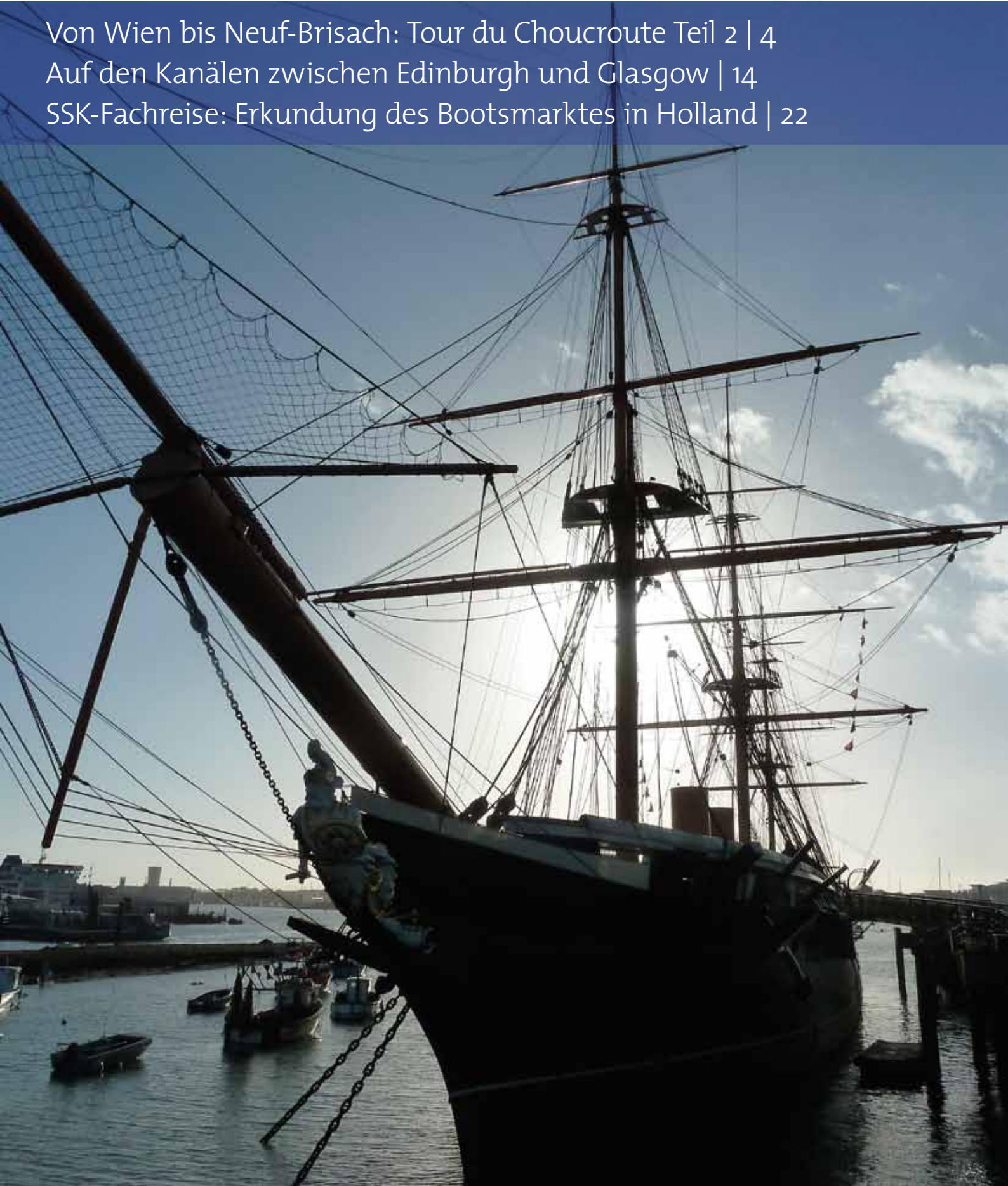
2-2014
CHF 8.20 | EUR 6.50
www.ssk-cse.ch

Schleusenschiffer

Von Wien bis Neuf-Brisach: Tour du Choucroute Teil 2 | 4

Auf den Kanälen zwischen Edinburgh und Glasgow | 14

SSK-Fachreise: Erkundung des Bootsmarktes in Holland | 22





Berlin · Hamburg · Müritz Mecklenburger Seenplatte

führerscheinfreie Yachten
Sportyachten
Sportboote



Yade Yachtcharter GmbH
Tel. +49 33921 174000
Fax +49 33921 174001

Büro: Neustrelitzer Str. 36
16831 Zechlinerhütte

Hafen: Alte Postablage
17279 Lychen

www.yade-yachtcharter.de
info@yade-yachtcharter.de



RB Yachting
Güterstrasse 74
CH - 4133 Pratteln
Tel. +41(0)61 821 60 10
Fax: +41 (0) 61 821 60 13
www.rbyachting.com | info@rbyachting.com

RB-Yachting aktuell

Wir bringen neue Farbe an Ihr Boot

Unsere neue einzigartige
Spritzkabine –
16 x 6 x 6 Meter –
ermöglicht Lackierungen
von höchster Qualität



Kommen Sie zu uns und lassen Sie sich überzeugen.

Winterlager | Kran 48 t | Hafenplätze | Internationale Transporte
Verkauf Neuboots und Occasionen | Schiffservice- und Reparaturen aller Art

Offizielle Vertretungen:

Aifo Iveco | Volvo Penta | Suzuki | VW | Marex | Vetus Deutz | Joda | Fairline | Smelne | Kabola Zentralheizungen

Die, der oder das Schiff?



Auf der Homepage unseres Mitglieds Markus Thommen (www.ms-jasmin.ch) findet man eine wunderbare Erklärung, warum Schiffe häufig Frauennamen tragen:

Ein Schiff wird «sie» genannt, weil:

- um sie herum immer eine grosse Hektik ist
- sie normalerweise immer von vielen Männern umschwärmt ist
- es viel Farbe braucht, um sie gut aussehen zu lassen
- nicht ihre Anschaffungskosten dir das Genick brechen, sondern ihr Unterhalt
- sie ganz schön herausgeputzt sein kann
- es einen erfahrenen Mann braucht, um sie korrekt hand zu haben
- sie ohne einen Mann am Ruder völlig unkontrollierbar ist
- sie ihre Aufbauten zeigt und ihr Heck versteckt
- und weil sie, wenn sie einläuft, immer zu den Boys (Bojen) steuert

Mein Schiff trägt übrigens den Namen «Le marrant»... warum wohl? Ein Beispiel: Wird «er» vernachlässigt, geht gar nichts mehr; er will gehegt und gepflegt werden.

Wie heisst Euer Schiff? Wie ist es zu seinem Namen gekommen? Was hat es für liebenswerte oder weniger liebenswerte Macken? Vor allem die Schleusenschiffer-Frauen sind hiermit aufgerufen, ein paar mehr oder weniger ernstzunehmende Zeilen zu schreiben – es würde mich sehr freuen, im nächsten Heft darüber zu berichten.

In dieser Ausgabe findet Ihr den zweiten Teil der «Tour de Choucroute» von Urs Baumgartner. «Falkirk re-visited» heisst es bei Peter Wittich. Sein Reisebericht lässt bei den Teilnehmern des SSK-Schottland-Törns 2011 Erinnerungen wach werden. In bester Erinnerung hat Res Diem die SSK-Hollandreise vom Februar dieses Jahres. Deshalb wird es auch 2015 wieder eine Nederland-Fachreise zur Erkundung des Bootsmarktes geben. Bericht und Ausschreibung auf den Seiten 22 bis 25.

Schwirbel ahoi

Monika Martiny **Redaktion**

Impressum

Offizielles Organ des Schweizerischen Schleusenschiffer Klubs, Club Suisse des Ecluseurs. Die viermal jährlich erscheinende Zeitschrift für alle Freunde der Kanal- und Flussschifffahrt **Herausgeber** Schweizerischer Schleusenschiffer Klub, Club Suisse des Ecluseurs **Redaktion** Monika Martiny, monika.martiny@ssk-cse.ch **Layoutkonzept** Roman Brändle, St.Gallen **Druckvorstufe** prepress@ssk-cse.ch **Inserate** 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](https://www.skype.com/name/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 27. Juli bis 19. September 2012
- 14 Falkirk re-visited

Reportage

- 22 SSK-Fachreise: Erkundung des Bootsmarktes in Holland

Rubriken

- 25 Ausschreibung: Erkundung des Bootsmarktes in Holland 2015
- 26 Buchauszug: Der Organist von San Marco und weitere venezianische Geschichten
- 28 Kurzmeldungen: Tipp, News, Neumitglieder
- 29 Aus den Regionen: Erlebnisberichte
- 35 Programmhinweise
- 36 Weiterbildungskurse
- 39 Adressen, Infos, Le dernier mot de l'écluseur

Titelbild

HMS Warrior im historischen Hafen von Portsmouth. Aufgenommen von Peter Wittich.





Grosse Saarschleife

Tour du Choucroute Teil 2

Am 27. Juli sind wir wieder in Wien auf dem Schiff, kämpfen in diesem Spinnenjahr gegen deren Dreck und bunkern. Am Samstag sind wir zum Hafenfest der Freunde Historischer Schiffe geladen. Wir treffen dabei auch die Besatzung der APOLLO, sie sind auf einem antiken Passagierschiff angereist, werden ab morgen wie wir die Donau amont fahren, zurück nach Linz.

Text und Bilder *Urs Baumgartner*

» **29. Juli bis 13. August 2012:**
Erste Wasserstrasse, Donau, Wien bis Kehlheim,
470 km, 14 Schleusen

Kurz vor 8 machen wir uns bei angenehmer Witterung mit gemischten Gefühlen auf den grossen Marsch die Donau hinauf. Wie werden wir die vielen km gegen die Strömung schaffen? Wie gewünscht und erhofft, ist der Wasserstand eher niedrig. Unterhalb der nahen Schleuse Greifenstein ist die Strömung wie immer mittelstark, danach oberhalb gering, wir können mit reduzierter Eigengeschwindigkeit von 10 km/h fahren. Für die 27 km bis Tulln brauchen wir 5 h. Im Privathafen bekommen wir einen schönen, teuren Platz. Es bleibt Zeit für eine Besichtigung der nahen Stadt, sie ist nicht unschön, sticht aber beim Überschuss an prachtvollen Orten in dieser Gegend nicht ins Auge.

30.7.: Wir fahren kurz nach 8 weiter, kämpfen unterhalb der Schleuse gegen eine starke Strömung. Das Kühlwasserthermometer zeigt 80°C an, 2°C mehr als üblich, wohl eine Folge der erhöhten Drehzahl. Bei km 1976,5 – die Donau mäandert hier stark und die Fahrrinne ist von Buhnen eingeengt – kontrolliere ich wieder. Ohje, die gute Laune wird arg getrübt, das Kühlwasser ist über 110°C heiss. Also sofort den Motor abstellen und Liisa beruhigen. Anker werfen scheint mir nicht ratsam, wer weiss, ob die Kette bei der starken Strömung nicht reissen würde. 4 km weiter unten hatte ich bei Kleinschönbichl im Hafen des Boot Club Zwentendorf einen für unsere Länge geeigneten Steg erblickt. Vielleicht gelingt es ja, das Schiff bis dorthin in der Fahrrinne zu halten, auch wenn dazu dann und

wann der Motor kurz wieder eingeschaltet werden müsste. Vor dem Hafen würde ich dann wieder ganz kurz den Schwirbel in Betrieb nehmen, um an den Steg zu gelangen. Ein kleines Schiff kommt entgegen, ich frage über UKW 10 seinen Kapitän, ob er eine bessere Lösung wisse. Nein, er ist nicht aus der Gegend. Bald sehe ich ein zweites Schiff nahen, es sieht von weitem fast wie ein Polizeiboot aus. Ein Blick durch den Feldstecher ist erfreulich, es ist die Apollo, der Mist scheint gegarettet. Klar nimmt der Apollo-Kapitän, ein Profi, uns an seine Seite und hält uns in der Fahrrinne. Beim Hafen wendet er und etwas oberhalb lösen wir die Leinen; bis zum Belegen muss der Motor nur wenige Sekunden arbeiten. Eu cochon (Schwein gehabt), vielen herzlichen Dank Kollegen! Knapp 2 h hat die kurze Reise gedauert, es ist 11 Uhr. Im Hafen ist niemand zu sehen. Aber nicht für lange, wenn etwas passiert, kommen immer bald Kollegen. Sofort wird ein Diesel-Spezialist aktiviert. Kurt (Kurt Marinemotoren- und Getriebeservice, Wien) trifft bereits um 12:30 ein. Der Grund der Störung ist bald gefunden, der Radialdichtung der Pumpe des inneren Kühlkreislaufes ist defekt, die Kühlflüssigkeit lief offenbar innert Sekunden in die Bilge. Der Retter in der Not baut die Pumpe aus, wird in seiner Werkstatt prüfen, ob er sie reparieren kann oder aber sie ersetzt werden muss. Am Abend gibt's Entwarnung, er wird die Dichtung ersetzen können, allerdings wird er die Pumpe erst am 1. August wieder einbauen können, hat morgen andere Termine. Am nächsten Tag schlafen wir aus, danach lasse ich mich in Zwentendorf scheren. Der Ort ist das Seldwyla von Österreich: Ein AKW wurde fertig gebaut, aber nie in Betrieb genom-



Apollo, Motorenschaden



Drapeau bleu

men, weil beschlossen wurde, auf AKWs zu verzichten. Atomstrom aus Tschernobyl ist vermutlich gesünder.

1.8.: Kurt erscheint vor 8 Uhr, montiert die geflickte Pumpe und justiert übergenau die Flucht der Keilriemenscheiben zueinander. Der Simmerring wäre falsch montiert gewesen, meint er, nun würde die Dichtung dreissig Jahre lang halten. Wirklich, das Ding hat doch 18 Jahre lang gehalten? Beim Probelauf nous tombe un pierre du coeur (plumpst uns ein Stein vom Herzen), der Motor ist heil geblieben. Schon nach 11 Uhr fahren wir um € 400 erleichtert weiter, kämpfen gegen die starke Strömung im Unterwasser der Schleuse Altenwörth. Die Einfahrt in die Schleuse dauert. Wir sollen vorne neben einem Frachter anlegen. Dessen Kapitän will aber lange den Schleusenwärter nicht verstehen, nicht begreifen, dass solange kein Sport-

boot an ihm vorbeifahren wird, bis er auch hinten belegt und den Schwirbel anhält. Wenn doch nur auch auf dem Rhein die Schleusenwärter dafür sorgen würden, dass kleine Schiffe nicht an die Schleusenwände geströmt werden! Hinter mir schleusen noch zwei äusserlich gesehen gereifte Herren in kleinen Rennbooten. Bei Grün für die Ausfahrt setzt sich zuerst der Gewerbliche in Bewegung, wie es die Regel ist, ich warte. Die beiden Rennbootkapitäne lösen die Leinen und drängeln hinter mir, um bald darauf mit Vollampf zwischen mir und dem Frachter durch zu pressen, einer der Helden testet hart meine Fender. Nach 4h20 und knapp 30 km erreichen wir den Hafen Krems. Liisa zieht's ins Städtchen und am Abend kochen wir etwas möglichst Rot/Weisses, verzehren es im Schein von roten Lampions mit weissen Kreuzen darauf.



Schubverband Inge



Fahrrinntonne in der Wachau



2.8.: Sonniges, heisses Wetter, es steht bei eher niedrigem Wasserstand der heisse Ritt durch die herrliche Wachau bevor. Leider können wir erst nach 35 km nahe Melk im Hafen Emmersdorf anlegen, jener bei Dürnstein ist für unser Schiff nicht geeignet. PC Navigo gibt für die Wachau bei Normalpegel 5 km/h Strömung an, in Wahrheit aber treffen wir bis zu gut 9 km/h an, entsprechend turbulent ist der Bach. Öfters gilt es, kräftig Kohlen zu schaufeln um mit bis zu 13 km/h Eigenleistung langsam amont zu kriechen, die Fahrrinntonnen wollen und wollen oft kaum hinter uns zu liegen kommen. Dafür bleibt viel Zeit für den Genuss der tollen Landschaft. Nach etwa 25 km wird die Strömung geringer, nach 7h40 sind wir am Ziel, die Durchschnittsgeschwindigkeit lag bei unter 5 km/h. Am Abend besuchen uns Walter Schweller und der Hafenermeister zusammen mit ihren Frauen. Herbert Minarik (SSK) hatte zusammen mit Walter in Melk die Schule besucht. Es wird ein interessanter Abend und ich erfahre noch Nützliches, auch dass in der Wachau ab Wien die stärkste Strömung herrscht. Bei hohem Wasserstand ist für Schiffe Typ Verdränger mit Wartetagen zu rechnen.

3.8.: Vor der Abfahrt funke ich die Schleuse neben dem Hafen an, sie ist für uns offen. Nach 10 Minuten schliessen sich hinter uns die Tore und versperren die schöne Aussicht auf das Stift Melk. Schon nach 30' fahren wir aus, herzlichen Dank den zuvorkommenden Donauschleusenwärtern! Vor der zweiten Schleuse überholt uns ein freches Rennboot ganz nahe, möchte wohl das Geschirr klirren hören. Ich zahle es ihm heim, verkünde etwas gar weit vor der Schleuse meine Ankunft an und prompt muss der Kerl eine gute halbe Stunde auf mich warten. Wir meiden Grein zugunsten des Hafens Steckerlfisch-Ardagger, dort soll für Schiffe bis 30 m Länge Platz sein. Tatsächlich müssen wir auch dort nach 6h30 und 46 km rückwärts anlegen und der Aus-

stieg ist noch knapper als in Grein. Wir geniessen den Abend in der Einöde hier auf dem Schiff.

4.8.: Ziel ist der 49 km entfernte Winterhafen bei Linz, wir werden 7h40 lang fahren. Der Pegelstand ist weiter unter Normal gesunken. Lange Zeit benötigen die letzten 8 km bis zur Schleuse Waldsee. Die Einfahrt in die zweite Schleuse, Abwinden, verzögert sich, ein Holländischer Schubverband fährt ein und beansprucht die ganze Länge. Der nette Kapitän lädt uns ein, seine 3 ½-jährige stolze Inge als Schwimmpoller zu nutzen, bietet sogar an, unsere Abfälle zu entsorgen. Drei Kapitäne sind an Bord, damit das Schiff rund um die Uhr fahren kann. Vermutlich ist in dem Gewerbe nur Geld zu verdienen, wenn mit grosser Ladung pausenlos gefahren wird. Meine Befürchtung, dass bei Linz im Sommer Liegeplätze nur schwer zu finden sind, ist unbegründet. Ganz offensichtlich «wandern» auf der Donau nur wenige Boote, der Strömung, rasch wechselnden Pegelständen und damit verbunden Sperrzeiten halber. Am 5.8. besuchen wir die Stadt. Die Apollo liegt unbemannt an ihrem Privatsteg, ich lege zum Dank ein paar Sachen in eine Kiste beim Club-Häuschen. Abends beleuchten Blitze fast pausenlos den Himmel, eine absurde Verschwendung von Energie.

6.8.: Linz ab 8:30, Schlögen ist 55,5 km, 8h30 entfernt. Mühsam sind die ersten 15 km bis zur Schleuse Ottensheim. Sogar ein Kanute überholt uns, er kann nahe am Ufer im Hinterwasser fahren. Der Schleusenwärter ist päpstlicher als Herr Benedikt in Rom, lässt uns bis zur vollen Stunde warten, wie es die Dienstvorschriften erlauben, um uns dann doch alleine zu schleusen. In der Schleuse Aschach herrscht kein Schleusenkönig, der freundliche Herr verspricht uns eine Extraschleusung, damit vor uns ein Tanker nicht warten muss. Selbstverständlich füllen wir den Tank im perfekten Hafen Schlögen mit günstigem Diesel. Leider sind wir nicht



Passau

auf einen Hügel gestiegen, um die Schlägener-Schlaufe zu bewundern, hatte wohl die Karte nicht gründlich genug studiert. Am 7.8. schalten wir einen arbeitsamen Ruhetag ein, auch weil die heftigen Gewitter der letzten Tage die Farbe des Donauwassers ocker verfärbt haben, die Strömung zugenommen hat.

8.8.: Schlögen – Vilshofen, 62 km, 2 Schleusen, 10h30. Wir starten um 07:15. Unterwegs bemühen wir uns weiterhin um nautisch einwandfreies Benehmen, zeigen wenn nötig beispielsweise den drapeau bleu, die technischen Raffinessen unserer entsprechenden Einrichtung zeigen die Bilder (Seite 6 und 7). Respekt haben wir vor der Einmündung des Inn unterhalb von Passau. Und wirklich, der grosse Bach schwemmt beträchtliche Wassermassen, den Überschuss der letzten Tage in die Donau, wir fahren durch turbulente, wellige Wassermassen und gegen eine starke Strömung. Eigentlich wollten wir bei Passau im Oberwasser der Schleuse Kachlet anlegen, doch die Aussicht, an der Aussenmauer des Hafens dem Schwell ausgesetzt zu sein, ermuntert uns zur Weiterfahrt. Oberhalb der Brücke Vilshofen finden wir im zwei Jahre alten Hafen Platz. Vom Hafenmeister erfahren wir Wertvolles für die weitere Fahrt durch die, ab Vilshofen bis Straubing noch nicht regulierte, 72 km lange, anforderungsreiche Strecke. Etwa 40 Havarien sollen sich auf diesem

Abschnitt jährlich ereignen. Wir bleiben zwei Nächte lang, besichtigen das Städtchen, ergänzen die Vorräte.

10.8.: Vilshofen – Schutzhafen Deggendorf, 35 km, keine Schleuse, 8h. Die Strömung ist 6 – 7 km schnell, wie versprochen. Dafür ist die Landschaft schön und die Donau mit einigen Tücken gespickt, was wohl auch den emsigen Funkverkehr oft in slawischen Sprachen erklärt. Für grössere Schiffe ist das Kreuzen in einigen Biegungen heikel, der vielen Untiefen, Felsen und Buhnen wegen. Erstaunlich viele Gewerbliche sind heute unterwegs, vielleicht hatte sie der niedrige Pegelstand vor den Gewittern der letzten Tage blockiert. Sie fahren ohne Rücksichtnahme ihren optimalen Weg, wir müssen uns fügen, werden manchmal mindestens an den Rand der Fahrrinne gedrängt. Wir fahren mit 11 – 13 km/h Eigengeschwindigkeit, damit wir gegen 5 km/h amont schleichen. Heftig heizen wir bei der Isarmündung ein, auch dieser Bach schwemmt viel Unwetterwasser in die Donau, der Pegel liegt bei Hofkirchen (unterhalb der Isarmündung) aber nur 60 cm über dem Niedrigwasserstand. Anlegen können wir gegenüber dem Sporthafen an einer niedrigen Spundwand ohne Infrastruktur, dafür gratis.

11.8.: Deggendorf – Oberwasser Schleuse Geisling, 62 km, 2 Schleusen, 8h20. Entgegen den Erwartungen



Koblenz, Deutsches Eck

strömt die Donau bis zur 15 km entfernten Schleuse Straubing mit etwa 3 km/h moderat. Eigentlich wollen wir bei der Schleuse oder im Wehrraum übernachten, dazu ist es dank der flotten Fahrt zu früh. Bei km 2344 ist auf der Karte ein Steg vorgesehen, in Wirklichkeit aber nicht. Die aktuelle Tel-Nr. der Schleuse Geisling hatte ich erfragt, rufe an und erkundige mich nach einer Möglichkeit zur Übernachtung im Schleusenbereich. Aber gerne dürfen wir am Warteplatz für Sportboote nächtigen, im Unter- oder Oberwasser, wie es uns gefällt. Wir wählen das Oberwasser, der perfekte, schöne Warteplatz liegt unmittelbar vor der Schleuse, weshalb die langsamen Ein- und Ausfahrten keinen Schwell erzeugen.

12.8.: Schleuse Geisling – Regensburg, 26 km, 0 Schleusen, 3h. Bei angenehmen 3/8 Cu-Bewölkung und wenig Strömung genießen wir die schöne Landschaft in vollen Zügen. Eine leichte Brise färbt die Donau sogar blau. Kurz vor Mittag kommen wir bereits im Hafen an. Anmelden konnte ich uns nicht, nur der Telefonbeantworter der Allianz-Versicherung antwortet. Nach 13 h erscheint der alte Hafentyrann und teilt uns nach einigen Beschimpfungen doch noch einen Platz zu, macht € 20/Tag auf die Kralle, Abfälle werden nicht entsorgt. Trotzdem genießen wir wieder einen Nachmittag in der schönen Stadt.

13.8: Regensburg – Marina Saal, 33 km, 2 Schleusen, 4h50. Bei Regensburg liegen die Hotelschiffe in Paketen, die Dinger vermehren sich rasant. Wir bewegen uns bei noch immer schönem Wetter in fast etwas wehmütiger Stimmung die letzten km die Donau amont. Der Hafen des Jachtclub Kehlheim sieht gut aus, doch zieht es uns in die teure Marina, dort können wir tanken. Wir haben den Weg gegen die Strömung in 75 Stunden an 12 Fahrtagen geschafft. Aval im Juni hatten wir für dieselbe Strecke 8 Tage und 43 Motorlaufstunden benötigt. Der Dieserverbrauch bachauf lag bei etwa 6 l/h.

14. bis 18. August 2012: Zweite Wasserstrasse, Rhein-Main-Donaukanal, Kehlheim – Bamberg, 171 km, 16 Schleusen

Nach nur noch kurzer Zeit auf der Donau fahren wir in den Kanal. Bis Bamberg übernachten wir in Berching, Nürnberg und bei Erlangen im Hafen Süss. Am zweiten Fahrtag, an Maria Himmelfahrt, überwinden wir durch sechs Schleusen eine Höhendifferenz von 120 m, das ist kaum zu übertreffen. In Nürnberg empfiehlt uns das Wetter einen gerne angenommenen Ruhetag mit Landgang am trockenen Nachmittag und Bamberg lockt auch zu zwei Tagen verweilen, die Stadt ist so wunderschön und die Hitze zum Fahren zu heftig.



Anaconda



Burg Metternicht

**21. bis 28. August 2012:
Dritte Wasserstrasse, Main von Bamberg bis zur
Mündung in den Rhein, 387 km, 34 Schleusen**

Wir legen an im Wehrarm Wipfeld (Privatsteg, der Hafen ist belegt), Würzburg, Lohr, Miltenberg, Aschaffenburg und Offenbach. In Würzburg bleiben wir zwei Nächte. Der Hafewart ist Trämmler, mir kommt eine Idee: der könnte doch im Tramdepot sicher die Kühlflüssigkeit aus meiner Bilge entsorgen. Ja, kann er, besorgt mir Pumpe und Bidon und bald bin ich die so etwa 20 l bei der Motorpanne ausgelaufener Sauce los. Auch die Altstadt besuchen wir wieder. In Aschaffenburg lockt uns die wunderschöne Gaststube der Schlossgass 16. Eigentlich wollten wir wieder im Winterhafen Frankfurt übernachten, hätten kurz vorher nochmals anrufen sollen. Das tun wir, aber niemand nimmt ab. Also legen wir am öffentlichen Quai von Offenbach an, einer Art Banlieue von Frankfurt, Deutsch spricht nur eine Minderheit und ein Grossteil der Frauen tragen Kopftücher. Am Abend kommt uns ein riesiger Schubverband mit dem bedrohlichen Namen Anaconda entgegen, will vor uns anlegen, hoffentlich sieht er uns!

**28. bis 29. August 2012:
Vierte Wasserstrasse, Rhein von Mainz bis Koblenz**

Zuerst fahren wir noch die restlichen etwa 40 km durch vier Schleusen bis zur Main-Mündung. Zum Abschied beweisen uns zwei Schleusenkönige noch, dass es auch anders als zügig gehen kann, wenn sie's nur wollen; wir warten ohne triftigen Grund gegen drei Stunden lang. Beim Main-km 0 schlagen wir das Buch zu und schliessen die wunderschöne Seitensprungepisode ab, sind wieder auf der Tour du Choucroute und sausen mit der Strömung den Rhein aval bis Bingen. Der Hafen dort ist gut, aber neben einer Bahnlinie laut, nächstes Mal werden wir wieder gegenüber in Rüdesheim anlegen.

29.8: Bingen — Koblenz, 69 km, 5h. Bei der Ausfahrt sichte ich einen talfahrenden Schubverband. Prima, ich hänge mich an, der fährt wohl nicht zu schnell und wird uns aval durch die Bergstrecke «beschützen», mit grösster Wahrscheinlichkeit wird uns kein entgegenkommendes Monster aus der Fahrinne drücken. Allerdings müssen wir etwas schneller durch diese herrliche Gegend fahren als wünschenswert, damit wir nicht abgehängt und danach öfters überholt werden. Die gute immer junge Loreley kämmt noch immer

unermüdlich ihr langes Haar und singt die ewig gleiche alte Leier, «Ich weiss nicht, was soll es bedeuten...». Das kann mich nicht mehr aus dem Häuschen bringen, habe keine Probleme, die Klippen zu umschiffen. Danach wird die Fahrinne wieder breiter, wir können unser Tempo fahren. Früh schon umkurven wir das Deutsche Eck in die Mosel. In der ersten Schleuse möchte uns ein aufgeregter Trailerkapitän gerne als Schwimmpoller nutzen. Ich verscheuche ihn, werde aber zum Glück erst am Abend bemerken, dass er meiner Steuerbordseite einen tiefen Kratzer geschenkt hat, hätte ihn sonst vermutlich erwürgt und müsste nun dafür sitzen. Wir bleiben die nächsten zwei Tage im Hafen des SMYC-Club Koblenz. Der Hafen liegt im Schwell, künftig werden wir wieder den Hafen in der Rhein-Lache aufsuchen. Wir besichtigen einiges in und bei Koblenz, sogar per Schwebbahn die preussische Festung Ehrenbreitstein. Sonderlich interessant ist die nicht, aber die Militärmusik Bern spielt in Uniform und die Aussicht hinab auf Rhein und Mosel ist phantastisch. Perfekt bedient werden wir bei einem Edel-Italiener, für uns haben sie extra das teuerste Bild aus dem Louvre entliehen und so schwelgt nun minun (meine) Liisa unter der Mona Lisa. Warum nur grinst sie so komisch? Schau Dir doch mal die Welt aus ihrer Sicht an, dann begreift Du's!

**2. bis 8. September 2012:
Fünfte Wasserstrasse, Mosel von Koblenz bis Konz,
200 km, 10 Schleusen**

Wir haben Zeit, fahren gemächlich die einzigartig schöne Mosel amont mit Halt in Brodenbach, Senheim, Traben-Trarbach, Neumagen-Drohn und Konz. Vor sieben Jahren hatten wir die Tour du Choucroute schon gefahren, dieser Abschnitt fasziniert erneut. Neuerdings kostet die Schleusung nur von Sportbooten nicht mehr 4 € und die Schleusenwärter haben sich sehr positiv entwickelt, sind sehr zuvorkommend und höflich. Ab Senheim fahren wir per Bus nach Beilheim und erschrecken dort: 270 Einwohner zählt der schöne Ort, zusätzlich so etwa 10 000 Tages-Touristen ab (Hotel) Schiffen, Autos und Bussen überschwemmen ihn. Wir fliehen bergauf in die Ruine Burg Metternicht, geniessen ein Glas Wein und eine herrliche Aussicht auf den Ort und die Mosel. Auch in Neumagen-Drohn bleiben wir zwei Nächte, tanken unter anderem auf eine Empfehlung hin bei einem örtlichen Winzer ebenso guten wie günstigen trockenen Moselwein.

8. bis 14. September 2012: Sechste Wasserstrasse, Saar/Canal des Houllières, 110 km, 33 Schleusen

Ab Konz fahren wir die wenigen Kilometer der Mosel bis zur Mündung der Saar und dann durch die Schleuse nach Saarburg. Am nächsten Tag geht's mit der S-Bahn nach Trier und am Abend schlemmen wir hervorragend auf der Terrasse der Saarburg. Nach soviel Fressen steht uns am nächsten Tag ein Sport-



ML & ML:
Minim Liisa und Mona Lisa

Tag zu. Wir richten gleich mit der grossen Kelle an, ein doppelter Triathlon soll's werden für Super-Iron-Woman und -Man: Zuerst fast 17 km weit schwimmen bis ins Oberwasser der Schleuse Mettlach, von dort per Pyörä (Fiets) 4 km weit trampeln und zum Schluss per Pedes gegen 200 m den Hunsrück zum Cloef hoch sprinten. Aus Zeitgründen verzichten wir beim exponierten Aufstieg sogar aufs Anseilen! Beim Cloef werden wir mit einer phantastischen Aussicht auf die grosse Saarschlaufe belohnt. Danach legen wir wieder los, zu Fuss und Pyörä zurück und dann weiter schwimmen bis Merzig. Die ganze Tortur, je zweimal schwimmen, radeln und rennen schaffen wir in nur 4h45. Wir dürfen selber befriedigt feststellen: Eine bemerkenswerte Leistung, wenn man's an unserem hohen Alter misst! Es folgen weitere Übernachtungen in Saarbrücken, Liisas Schwester und Schwager besuchen uns dort, in Zetting, Mittersheim und amont der S 1 an einem wunderschönen Platz mit Seesicht bei Diane-Capelle, PK 4,5. Neu muss die Durchfahrt durch die Treppe S 13 bis S 1 nicht mehr am Vortag angemeldet werden, die Schleusen sind automatisiert, die hübschen, fleissigen Studentinnen leider durch Apparate ersetzt worden.

15. bis 18. September 2012: Sechste Wasserstrasse, Canal du Marne au Rhin, 94 km 32 Schleusen

Dieser Kanal ist nicht nur uns bestens bekannt. Wir übernachteten neben der Ausfahrt im Unterwasser des Hebewerkes (die Zukunft wird zeigen, dass dies nicht immer der ideale Platz ist), in Saverne (die feine Taverne zur Katz lockt) sowie in Waltenheim. Oft fallen Mieter ohne Manieren auf, ihre Manöver sind nicht immer originell. Die Vermieter übernutzten den Kanal rücksichtslos, die Häfen sind überbelegt, besonders Saverne. Trotzdem alle dort übernachteten wollen, sind manche Plätze fest vermietet, teilweise blockieren Halbwracks die schönsten Plätze.

18. bis 19. September 2012: Siebte Wasserstrasse, Grand Canal d'Alsace, 70 km, 5 Schleusen

Wir durchfahren am 18. September zuerst noch die restlichen sieben Schleusen des Marne au Rhin und möchten bei Strasbourg durch die Schleuse Sud auf den



«Ein Glück für die Kunst»:
Aus dem Leben der Mona Lisa

kanalisierten Rhein fahren. Aber diese ist für einige Tage ausser Betrieb, wir kehren um und durchfahren die S Nord. Danach staut sich die Schifffahrt im Unterwasser der S Strasbourg, nur die kleine Kammer ist verfügbar. Nach 2 h Wartezeit werden wir zusammen mit einem Hotelschiff gehoben, die Wartezeit für grössere Schiffe beträgt inzwischen 6 h. Aus Zeitgründen übernachteten wir im Oberwasser beim YC Neuried. Wir werden

dort nett mit helfenden Händen und Gratisgetränken empfangen. Macht € 7,50, inkl. Strom und Wasser! Am nächsten Tag können wir die weiteren drei Schleusen sofort oder nach nur geringer Wartezeiten durchfahren, die S Strasbourg gibt offenbar den Takt an (alle grossen Kammern auf dem Kanal sind in Revision). Das Ziel, den Hafen Vogelgrün bei Neuf-Brisach, erreichen wir bereits kurz nach 16 h. Wir feiern, das war unsere bisher schönste Schifffahrt!

Wir räumen auf und füllen den Dieseltank für den Winter. Danach misslingt Liisa beim allerletzten Anlegemanöver nach 20 m Fahrt der Ausstieg, sie verfehlt den Steg, hält sich am Schiff-Geländer fest. Alles passiert im toten Winkel für mich unsichtbar, aber Frauen können ja schreien. Es beginnt eine dramatische Rettungsaktion, Liisas Füsse bleiben trocken, aber ein Auge hat sie wer weiss wo und wie angeschlagen, ein Veilchen wird erblühen. Ich mag die vielen Fragen und vorwurfsvoll häusliche Gewalt missbilligenden Blicke überhaupt nicht.

Die Dichtung der Wasserpumpe übrigens hat genau bis zur Einwinterung gehalten, zum Glück haben wir das noch im Hafen gemerkt.



Veilchen

Zusammenfassung:

Total Wien – Neuf-Brisach 1650 km, 148 Schleusen, 2 Tunnels, 1 Hebewerk, 204 Motorlaufstunden.

Total Vogelgrün-Wien und zurück: 2944 km, 218 S, 2 Tunnel, 1 Hebewerk, 344 Motorlaufstunden, Verbrauch 4,5 l/h. <<



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



Boot-Styling & Yachting GmbH

Seewiesstrasse 7

CH-9403 Goldach

+41(0)71 223 89 89 · info@boot-styling.ch

www.boot-styling.ch

MOTOR-YACHTEN:

JettenYachting 



SEGEL-YACHTEN:

WINNER YACHTS



salona
performance cruiser



Geben Sie der Umwelt eine Chance mit
hochwirksamen Produkten von Dr. Keddo:

**Trinkwassersystem
Algenbewuchsentferner
biozidfreies Antifouling
Sanitärprodukte**

Wir informieren Sie:
Boot-Styling & Yachting GmbH
Tel.: +41 79 8618738
info@boot-styling.ch
www.boot-styling.ch
Dr. Keddo GmbH
Tel.: +49 2233 932370



Biozid sicher verwenden. Vor Gebrauch stets Kennzeichnung und Produktinformationen lesen.

Auf den Kanälen zwischen Edinburgh und Glasgow

Regnet es in Schottland (fast) immer? Was bietet der Union Kanal bis zu seinem Ende in Edinburgh? erinnert man sich noch an die SSK-Invasion vor zwei Jahren? Gibt es ihn noch, den mysteriösen Mann in der orangen Jacke, der die schönen Bilder schoss?

Text und Bilder Peter Wittich

» So fuhren wir im September nach Calais und überquerten den Kanal bis Dover in guter schiffiger Manier mit einer P&O Fähre. Linksverkehr, Achtung, im Kreisel kommen sie von rechts. Auf dem Weg nach Schottland besuchten wir mit Freunden aus alten Zeiten den romantischen Nordsee-Ferienort Southwold. Rechtzeitig zur Bootübernahme parkierten wir das Auto im bewachten Parkplatz in Falkirk.

Die Sonne liess das altbekannte Wheel in goldenem Herbstlicht erstrahlen. Auf dem Vorplatz um das Becken schwärmten sommerlich bekleidete Touristen, während sich auf dem Spielplatz Massen von glücklichen Kindern tummelten. An der Chipsbude und am Glacéwagen standen zufriedene Leute Schlange, während das Rad pausenlos Ausflugsboote hinauf und wieder hinunter drehte.

Mit strahlenden Gesichtern wurden wir als alte Bekannte freudig begrüsst. Ihr kennt ja den Weg. Suzanne-Marie II lag bereit, wie noch ein paar wenige Boote, die von neuen Crews bezogen wurden. Da das Linlithgow



Falkirk Wheel



Falkirk Marine Base



Blick durchs Wheel



Blick gegen Norden vor der Ausfahrt

Canal Center am Sonntagabend für die Wintersaison dicht machte, beschlossen wir entgegen der ersten Pläne, am Sonntagmorgen über das Wheel in den Union Canal bis zur Base zu fahren. Überwältigend war die herrliche Aussicht in die Schottische Landschaft während der Rotation der Wanne. Dabei unterhielten wir uns mit dem Betreuer über die Swiss Invasion vor zwei Jahren. So wurde mir bewusst, wie umsichtig das Unternehmen mit elf Booten vorbereitet wurde und wie man sich ernsthafte Sorge gemacht hatte, ob man sich wohl genügend versteht. Wie wir wissen, hat es ja bestens funktioniert.

Wir waren allein unterwegs, zuerst durch den Tunnel, dann im Schatten der alten Bäume, das Spiel der Sonnenstrahlen im Blätterdach genießend, bis wir vor einer Brücke heftig gestikulierend von einem Motorboot aus angefleht wurden. Sein Motor war kaputt und er müsse unbedingt am Abend in Linlithgow, unserem Tagesziel, sein.

Nun, im Reglement steht, dass Schleppen oder geschleppt werden auf keinen Fall erlaubt sei. Da ich es nicht übers Herz brachte, den armen Mann hängen zu lassen, nahmen wir seine Leine und erreichten mit reduzierter Reisegeschwindigkeit die Base um viertel vor fünf. Es blieb gerade noch Zeit um uns umzusehen. Das Museum wurde für Andrea und Leon extra nochmals aufgeschlossen, was vor allem letzterer sehr schätzte und den freundlichen Kurator mit Fragen überhäufte. Tea gab es nicht mehr, denn die waren schon mit Auf- und Ausräumen beschäftigt.

Weiter in Richtung Ost war Neuland. Die Erwartungen stiegen, so die Vorfreude auf die interessante, geschichtsträchtige Hauptstadt Schottlands. Das erste Tagesziel war Ratho, ein kleiner Ort am Rande der grossen Stadt. Am einzigen freien Liegeplatz stand eine Tafel, die den Platz als Wendepunkt für ein Restaurantboot reserviert. Wir belegten trotzdem, misstrauisch begutachtet von einer grossen Schar von Enten und Gänsen,



Kinderleicht ist es, ein Boot mit Pinne zu fahren



Bridge Inn und Hafen in Ratho vor Edinburgh



Hafen Edinburgh, vor der Ausfahrt mit der Capitainerie links



Mary Rose, was im Moment zu sehen ist.
Die Schläuche werden 2014 verschwinden



SS Glenlee im Riverside Museum in Glasgow



Dauerlieger in Edinburgh



Pub beim Grassmarket in Edinburgh: Der letzte Tropfen oder...



Das sah vor zwei Jahren noch anders aus. Nun streiten sich die Eigentümer mit der Versicherung. – Am Forth & Clyde Kanal



HMS Victory, Lord Nelsons Flaggenschiff. Er wurde tödlich verwundet in der Schlacht von Trafalgar



Dieselbe Anlage von Steuerrädern gibt es noch zwei Mal unter Deck. Ich liess mir sagen, dass nur je eine Anlage aktiv sei. Schade, wär doch was...

die sich dann schnatternd erhoben und unter Protest davon watschelten. Im Bridge Inn über dem Hafen, wo die Regie des Hafens liegt, wurde mir mitgeteilt, dass heute der Platz frei bleibe. Im besagten Restaurant haben wir dann so gut gegessen, dass ein Aufenthalt auf dem Rückweg einstimmig beschlossene Sache war. Und so hat dann Leon erneut mit Hochgenuss eine grosse Schottische Wurst (banger) mit grösstem Genuss verzehrt. Etwas zynisch nannten wir sie früher Sägemehlwürste. Hier muss nun aber eingeräumt werden, dass sich im Königreich die kulinarischen Gepflogenheiten weit vom ehemaligen «aus dem Wasser gezogen» entfernt haben.

Für den Rest der Reise bis nach Edinburgh benötigen wir nur noch etwas mehr als drei Stunden. Nach Anmeldung beim Hafenmeister fuhren wir unter der Leemington Lift Bridge (Hebebrücke) durch in das lange Hafenbecken. «Nur geradeaus bis zum Ende.» Dort, umgeben von modernen Gebäuden, gibt es ein paar Stege,

die aber alle belegt waren. Da wir im frischen Wind, der aus der Stadt blies, schon auf der falschen Seite lagen, misslang ein Wendemanöver. Also achteraus zur Mauer, wo wir für drei Tage belegten. Liegegebühren werden in Schottland keine erhoben. Ein Amerikaner hat uns dann von einem Wending erzählt, an dem mit Hilfe der Bugleine eine Wendung möglich sei. «Soll ich es für Euch tun?» «nein danke». «Damit hätte er wirklich allzu gerne brilliert!» schmunzelte seine Frau. Der Hafen ist ideal für Stadtbesuche. Den Heumarkt, direkt unter der Burg, erreichten wir in zwanzig Minuten. Hier halten die Stadtbusse, oder man gelangt zu Fuss weiter über eine Treppe direkt zum Eingang der Burg. In Edinburgh könnte man gut eine ganze Woche bleiben und hätte immer noch nicht alles gesehen, was man schon immer gerne gesehen hätte.

Die zweite Woche sah uns auf dem Forth & Clyde Kanal unterwegs von Falkirk nach Glasgow. War das schöne Wetter nun vorbei? Wolken und sogar Regen,



Bonny Bridge, erste Brücke nach Falkirk über den Forth & Clyde Canal

mit grossem Schirm an der Pinne. Aber nur für ganz kurze Zeit. Wir schleusten mit einem anderen Narrowboat, dessen Skipper von Birmingham schwärmte, «So viele Kanäle wie in Venedig, dort müsst ihr hin!» «Klar, werden wir. Nächstes Jahr... vielleicht!»

«Meine Frau kocht!» sagte er und verabschiedete sich nach der letzten Schleuse zum Steg in den Dullatur Marshes, weit von jeglicher Zivilisation, während wir bis zur Auchinstarry Marina weiter fuhren. Dort besuchte ich Dave, den mysteriösen Begleiter in der orangen Jacke auf seiner Yacht Mytho. Der hatte riesengrosse Freude. «Hab doch Euer Fähnchen erkannt». Er besuchte uns an Bord und unterhielt uns mit seinen Geschichten vom Kanal, aus seinem Leben und dass er gerade vor ein paar Tagen mit dem nun pensionierten Schleusenmann David über die Riesenflotte, die den ganzen Strassenverkehr in Südschottland für Stunden lahm gelegt hatte, geschnackelt habe. Die Zeit verging und am nächsten Morgen, ehe wir uns verabschiedeten, wusste er noch diese oder jene Geschichte. Ach ja, bei der Cadder bridge müsst Ihr unbedingt anhalten und den schweren eisernen Sarg «Mort safe» anschauen. Er war so schwer, dass nur mehrere Leute ihn heben konnten. Er wurde für einige Tage über ein frisches Grab gelegt um den Leichnam vor den Kanalskippern zu schützen, die als willkommenen Nebenverdienst, die medizinischen Schulen in Edinburgh und Glasgow mit Leichen versorgen. Ja und eben, alle vier Meilen

liegt eine Station wo die Pferde gewechselt wurden. Das haben wir dann bestätigt, Ruinen in unterschiedlichem Zustand des Zerfalls aber unter Denkmalschutz. Ausnahme ist der Stable of Kirkintilloch, bei dem wir dann auf dem Rückweg zwecks Dinner die Nacht verbrachten.

Auch bei British Waterways in Glasgow belegten wir an einem reservierten Liegeplatz. «Der kommt mit etwa 90% Sicherheit heute nicht». Das Risiko nahmen wir auf uns. Und auch am nächsten Tag. Es bewegt sich was im alten Hafen Dundas am Ende des Kanals. Denn das verlassene Becken wird für die Commonwealth Games 2014 in eine Anlage für Kanu und andere Wassersportarten ausgebaut. Könnte sein, dass daraus dann vielleicht doch noch eine Marina für Kanalfahrer entstehen könnte. In Glasgow besuchten wir das Riverside Museum, dem 2012 der Micheletti Preis als bestes Museum für Wissenschaft, Industrie und Technik Europas erteilt wurde. Es zeigt eine riesige Sammlung von Transportmitteln von Veteranenautos bis zu alten alpinen Steigeisen. Die meisten Autos waren Englische Modelle, ausser einem roten 2CV, hier bekannt als Ducky. Aber, wo war mein Ford Consul 1956? Highlight ist das dreimastige Segelschiff Glenlee, das als Museum zu bewundern ist. Es wurde 1898 in Glasgow als Frachtsegler gebaut und ist das letzte am Clyde gebaute Segelschiff das heute noch schwimmt.



There'll be bluebirds over the white cliffs of Dover Tomorrow, just you wait and see... Song aus der Zeit der nächtlichen Bombenangriffe im Zweiten Weltkrieg

Dann wieder Ende in Falkirk. A1 und M1 südwärts, strömender Regen, dichter Verkehr, Zwischenhalt in Corbridge südlich der Römischen Hadrian Mauer, dann noch ein Besuch in Portsmouth. Und das können wir als äusserst schiffiges Reiseziel wärmstens empfehlen. Da ist die HMS Victory, auf dessen Deck Lord Nelson während der Schlacht von Trafalgar 1805 von einer feindlichen Kugel tödlich verletzt wurde. Oder dann die Mary Rose, die 1509 für König Henry IIX gebaut wurde, bei Portsmouth sank und dessen Überreste nun in Jahrzehnte langer Arbeit für die Zukunft konserviert werden. 2014 sollten dann die Gerüste, Abdeckungen und Trocknungsschläuche entfernt werden um das Gefundene dem interessierten Publikum als gewaltiges Museum zu zeigen. Also, wartet noch, macht Euch auf Warteschlangen gefasst, was aber der Mühe wert ist. Wir werden sicher wieder dort in einer Schlange anzutreffen sein. 1982 haben wir die frisch ausgegrabenen und ans Ufer gebrachten Reste gesehen, wie sie in einem riesigen Plastikzelt gereinigt und mit Spezialflüssigkeit zur Konservierung besprüht wurden. Neben vielen Museen und Galerien gibt es noch die HMS Warrior (Titelbild), einen Dreimaster zu besichtigen. Sie wurde 1860 aus Stahl gebaut und mit einer riesigen Dampfmaschine ausgerüstet. Ihre vielen Bordkanonen sollen aber nie in einer Seeschlacht gefeuert worden sein.

Von Portsmouth ging's im Morgenverkehr via die berühmte A25, dem Ring um London, in Richtung Do-

ver. Die Staus sahen wir nur auf den Zufahrten zur Stadt, so waren wir viel zu früh am Terminal. Prachtwetter für die Überfahrt, letzte Fish and Chips und die Klippen von Dover verschwanden. Im Kreisel kommen die Autos wieder von links. Wie eigenartig.

Fazit ist, dass es nicht immer regnet, denn es tat dies nur an zwei Tagen. Der Union Kanal bis zum Ende ist eine Reise wert, denn das liegt nahe beim Stadtzentrum. Man erinnert sich gerne an die bis heute grösste Flotte, die sich in loser Formation auf den Kanälen bewegte und auch der mysteriöse Mann mit der Kamera, Dave heisst er, hat sich mächtig über den Besuch gefreut. Und wir werden sehr wahrscheinlich wieder... Na ja. «



Peter Wittich

GPSmap 526S
Kartenplotter mit integriertem Echolot

GARMIN
www.garmin.ch

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

Wer sucht, der findet?

«Leicht findet man einen, der was malt, doch schwierig einen, der es zahlt!» heisst es bei Wilhelm Busch und so ähnlich komme ich mir gegenwärtig auch vor. Ich suche zwar nicht einen, der zahlt, denn das will ich gerne selbst tun, aber ich suche jemanden, der einen kennt, der einen weiss, der ein Schiff hat, das er von ungefähr Mitte Juni bis Mitte September dieses Jahres nicht bewegen kann und darum froh ist, wenn er dafür einen Mieter findet. Ich will mein müdes Präsidentenhaupt während dreier Monate irgendwo zwischen Holland und Frankreich ausruhen und mich dabei von Frau und Hund begleiten lassen. Gabi und ich haben beide den Motorbootausweis, ich habe auch den Funkerausweis. Vielleicht fährt dem einen oder andern in einer schlaflosen Nacht ein Geistesblitz durch den Kopf?

Gabi und Res Diem
res.diem@ssk-cse.ch
G 052 320 94 90, Handy 076 366 85 42

WASSERDICHTER DECKUNG

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

MURETTE
Yachtversicherungen CCS

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

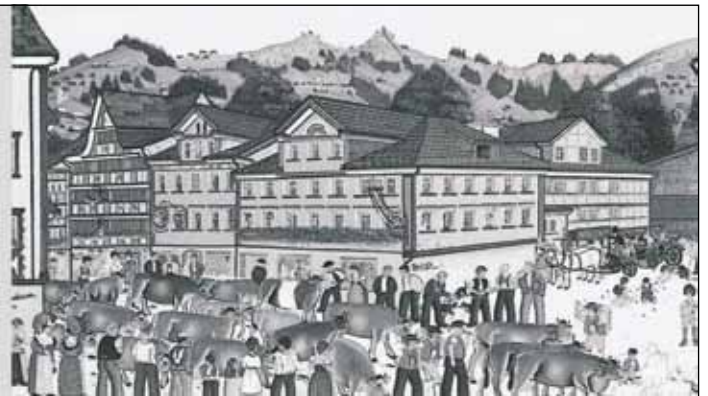
www.yachtcharter-werder.de
Ihr Partner für Berlin, Brandenburg und Mecklenburg Vorpommern

Berlin · Zehdenick · Müritz

**Yachtcharter
Werder**



Tel. 033 27/ 54 90 72 · Fax 033 27/ 66 91 31



**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



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



Die Holzsägemühle «De Jager» in Woudsend in der Abenddämmerung

Nederland 2014

22 Teilnehmer machten sich im Februar auf den Weg nach Holland. Die einen um ein Schiff für die kommende Saison zu suchen, die andern in der Hoffnung, in zwei oder drei Jahren das passende Schiff zu kaufen, die letzten schliesslich zum reinen Vergnügen oder in der löblichen Absicht, den Suchenden mit ungefragten Ratschlägen beizustehen. Auf dieser Reise geht es jeweils zu wie an der Fussball-WM – es gibt jede Menge Experten zum Thema.

Text Res Diem **Bilder** Bruno Manser, Gabi und Res Diem



Winterstimmung im Hafen neben dem Restaurant Hardersluis in Zeewolde

Wie immer waren die Teilnehmer bunt zusammengewürfelt und viele lernten sich erst im Car kennen. Doch ebenfalls wie immer hinderte das nicht, eine gute und zusammenpassende Reisegruppe zu formen, in der sich niemand fehl am Platz fühlte, und wo es keinem langweilig wurde.

Bei SRF in Harlingen sahen wir, wie alten Frachtern neues Leben eingehaucht wird, damit sie anschliessend als ganzjährig bewohnbare fahrende Heime eingesetzt werden können. Auch unter den Schleusenschiffern gibt es Kunden von SRF. Die Werbebroschüre dieser Werft ist ein Faltblatt im Kreditkartenformat, das in jedem Geldbeutel Platz findet. Das deutet darauf hin, dass nicht viel Geld für Repräsentation ausgegeben wird. In einer Zeit, in der viele renommierte und gegen aus-



Wohnräume werden wahr bei Scheepsreparatie Friesland (SRF) in Harlingen



Grosses Angebot bei Jachtbemiddeling Van der Veen in Terherne



Nachessen in einer ehemaligen Scheune: das Restaurant Malle Mok in Sloten

sen perfekt präsentierende Werften untergegangen sind, liegt hier vielleicht eine der Ursachen des Überlebens. In Harlingen jedenfalls ist die Belegschaft ausgelastet.

In einem Bootshaus in Sneek demonstrierte uns SSK-Mitglied Peter Mändli, wie er mit seinem 14,5m-Schiff nach dem Tod seiner Frau auch alleine fahren kann, weil er einen teleskopischen Ankerpfahl einbauen liess. Diesen kann er auf Knopfdruck bis zu einer Wassertiefe von sechs Metern absenken, worauf das Schiff an Ort und Stelle bleibt, bis die Leinen gelegt sind.

Veno-Yachting in Vollenhove, wo uns eine 18-Meter-Jacht im Bau erwartete, fanden wir nicht auf Anhieb. Das Industriequartier ist so neu, dass es drei verschiedenen

Navigationsgeräten unbekannt war. Als wir uns der gesuchten Hausnummer näherten, sahen wir eine neue silbergraue Halle ohne jegliche Beschriftung. Lediglich auf dem kleinen leuchtend orange lackierten Lieferwagen davor entdeckten wir den Schriftzug der Werft. Noch bescheidener war nur noch der Werftbesitzer Arjan Bruintjes selbst. Schiffe, auf denen Autos mitgeführt werden, sieht man gelegentlich, bei Veno aber besichtigten wir eine entstehende Luxusjacht, die am Heck das Bootshaus für ein Schnellboot eingebaut hatte. Gleichermassen neu und sauber präsentierte sich die Lackiererei in einer benachbarten mit vielen Lampen hell erleuchteten Halle. Weit mussten wir auch nicht gehen, um in einer anderen Halle eine quasi herrenlose 17-Meter-Casco zu bestaunen. Das finanzielle Schicksal hatte den Auftrag-

geber während der Bauzeit ereilt, jetzt wartet der Rohbau auf einen neuen Eigner, der den Innenausbau in Auftrag gibt.

An der grossen Messe «Boot Nederland» in Leeuwarden gab es neue Schiffe aller Art und Grössen und jede Menge Zubehör. Die Stahlverdränger, die uns am meisten interessierten, waren alle schön umeinander herum gruppiert, sodass ein direkter Vergleich sehr bequem war. Täuschte der Eindruck oder gab es dieses Jahr erneut mehr flache Jachten ohne Achterkajüte? Diese sind bei Holländern und Senioren sehr beliebt, bei Ausländern mit Wunsch nach einer richtigen Gästekabine dagegen weniger.

Grosses Angebot an Occasionen

Das grösste Angebot an Occasionen aber fanden wir in den ver-



Augenweiden im überdeckten Verkaufshafen «Het wakend oog» in Woudsend



Dieses Prunkstück in Vollenhove sucht einen neuen Eigner

schiedenen besuchten Verkaufshäfen, wo die Schiffe teilweise unter freiem Himmel im Wasser oder an Land, teilweise in einer Halle im Wasser oder im unbequemsten Fall am Trockenen auf Böcken auf uns warteten. Während die einen mit glänzenden Augen um ein uraltes einfaches 10-Meter-Schiff herumstrichen inspizierten andere eine fast neue 15-Meter-Jacht mit allem Luxus. Bei den vielen Diskussionen in den Häfen, im Car oder während des Essens spielten die unterschiedlichen Bedürfnisse

und finanziellen Möglichkeiten dann aber keine Rolle mehr. Da sassen sozusagen alle wieder im gleichen Boot.

Auch an unterhaltsamen Episoden mangelte es nicht

Beim Mittagessen auf der Hinfahrt in einer französischen Autobahnraststätte erfrechten sich ein paar Teilnehmer, ein Fläschchen Wein auf ihr Tablett zu stellen, ohne dass sie ein warmes Essen dazu wählten. Kein warmes Essen? Ebenso schnell wie kommentarlos

entfernte die Kassierin die Weinflasche vom Tablett – sie war es offensichtlich leid, Tag für Tag Hunderten von Kunden den gleichen Vers herunterzuleiern.

Im Restaurant 't Vatacan in Sneek, wo sich während eines Landgangs unverabredet immer mehr der Teilnehmer zum Apéro einfanden, sprach uns die Serviertochter leidlich gut schweizerdeutsch an. Sie hatte ein paar Jahre lang in der Nähe von Winterthur gearbeitet. Einmal, als in einem Restaurant nach längerer Wartezeit das Essen serviert wurde, sass Mary nicht am Tisch. Wir fragten Paul nach ihr, worauf er rhetorisch zurückfragte: «Wo ist Mary wohl, wenn sie nicht gerade am Husten ist?». Auch sonst war beim Essen für Abwechslung gesorgt. Eine riesige schön ausgebaute und dekorierte Scheune beherbergte uns ebenso wie die ehemalige kleine Kirche oder die Dorfbeiz, in der das Buffet in der dunkelsten Ecke aufgestellt war und wir nur dank mitgeführter Taschenlampen herausfanden, was es so alles zu Essen gab. Erfolg blieb unserem Chauffeur versagt, als er im chinesischen Restaurant auf die grosse gläserne Schiebetür zuzug und verzweifelt auf die Fernbedienung seines Carschlüssels drückte – die Tür des Restaurants wollte und wollte nicht aufgehen.

Am letzten Tag verschlug es uns in die Scheune eines Trödlers in Vinkeveen. Hätten wir den am ersten Tag bereits aufgesucht, wären wir wohl gar nicht mehr weiter gekommen. Einzig die Casco war dort nicht zu haben, den ganzen Rest für den Ausbau hätte man aber dort zusammenkaufen können.

Die organisatorischen Pannen behalte ich verschämt für mich, in der guten Hoffnung, dass sie sich nächstes Jahr nicht wiederholen, wenn vom 8. bis 14. Februar «Nederland 2015» stattfindet.



Res Diem



Die morgendliche Aussicht aus unseren Ferienbungalows über einen Seitenarm des Sneekermeers

Einladung zur SSK-Fachreise nach Holland

Sonntag, 8. Februar bis Samstag, 14. Februar 2015

Wer ein Schiff kaufen will oder sich auch nur im Hinblick auf einen späteren Kauf ein Bild des riesigen Angebotes an gebrauchten Stahlschiffen aller Art machen will, erlebt eine paradiesische Woche. In Verkaufshäfen und Werften sehen wir Hunderte von Schiffen, die zum Verkauf stehen. Individuelle Besuchswünsche werden nach Möglichkeit berücksichtigt. Kaufinteressenten können erste Kontakte zu Maklern und Eignern knüpfen.

Programm

Sonntag

Fahrt nach Holland im modernen Reiseacar, Übernachtung im Hotel in der Region Maastricht

Montag

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

Dienstag – Donnerstag

Besuch der Messe «Boot Holland» in Leeuwarden, Besuch von Verkaufshäfen und Werften, Übernachtungen in Ferienbungalows am Sneekermeer

Freitag

Besuch von Verkaufshäfen und Werften, Übernachtung im Hotel in der Region Maastricht

Samstag

Rückfahrt in die Schweiz

Kosten

Pro Person ca. CHF 1150.–; Zuschlag für Nicht-Mitglieder: CHF 100.– (der Zuschlag wird zurückerstattet, wenn innerhalb eines Monats nach dem Anlass der Klub-Beitritt erfolgt)

Inbegriffen

Fahrt mit dem Reiseacar, Übernachtungen, Morgenessen, Mittag- und Nachtessen ohne Getränke, Messe-Eintritt

Übernachtungen

Einzelzimmer für Einzelpersonen, Doppelzimmer für Paare

Anmeldung

an 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.

Das Erbstück

Das Buch «Der Organist von San Marco und weitere venezianische Geschichten» wurde von unserem Mitglied François Loeb geschrieben und im Prospero Verlag publiziert. Diesen Auszug drucken wir mit freundlicher Genehmigung des Autors ab, zur Einstimmung auf den SSK-Törn nach Venedig.

Ich habe eine Gondola geerbt...

... nein, nicht in Venedig. Das Glück war mir hold, ich konnte einen Erbonkel in Südamerika mein Eigen nennen. Er hatte diese Gondola besessen. Ein altes Stück. Aus dem Jahre 1633. Bezeugt. Verbürgt. Hergestellt vom damals bekanntesten Gondelbauer. Eine grosse Werft besass er. Jeder Schiffsbauer Venedigs wollte damals bei ihm beschäftigt sein. Ja, bis zum grossen Brand – ich habe mich in den Akten informiert –, den grossen Brand, der Venedig beinahe in Schutt und Asche legte. Und den Gondelbauer das Leben kostete. Grausam das Leben kostete. Denn völlig unschuldig wurde er für schuldig erkannt, das Feuer absichtlich gelegt zu haben. Einer jungen Geliebten wegen. Der er nicht nur Gondeln vor die Füsse legen wollte. Nein, die ganze Stadt.

Er war damals schon bejahrt. Ein halber Greis. Oder doch zumindest ein Viertel. Und musste seinen geliebten Fehltritt mit dem Leben bezahlen. Er brannte wie die Stadt. Jedoch vor dem Dogenpalast. Einsam. Umgeben von Tausenden, schreckliche Verwünschungen ausstossende Mitbürger eines wilden Mobs, die in ihm endlich den Sündenbock für den Verlust ihres Hab und Guts gefunden hatten. Sein Sohn wurde unter Androhung fürchterlicher Strafen aus der Dogenstadt verbannt, flüchtete nach Florenz, wo selbst dessen Sohn dann dem Wasser treu blieb, die Weltmeere befuhr und durch seine Taten unsterblichen Ruhm erlangte.

Meine Erbgondel – ob sie mein

Vorfahre, der Entdecker, nach Südamerika brachte, um Venedig zu schaden und die Welt mit Gondeln zu überschwemmen, bleibt ein Geheimnis – befand sich im fernen Südamerika auf einer Ranch mit grossem Löschwasserteich, auf dem die venezianische Gondola schwamm, und war dort als Weitegereste wertvoll und einmalig, hatte sie doch so viele Gefahren überwunden, dass ihr durchaus der

ses, sich beinahe eines Reliquienstatus erfreuenden Bootes kommen, die Ranch und alle andere Habe des Erbonkels gehen an andere Verwandte. Was aber soll ich nur mit dieser Gondola anstellen? Der Testamentsvollstrecker hat mir einen eingeschriebenen versiegelten Brief gesandt, in dem er mich zur Abholung des Erbstücks innert Monatsfrist einlädt, ansonsten werde die Erbschaft auf meine Kosten eingelagert und er wolle darauf hinweisen, dass diese in Übersee nicht unerheblich seien. Ob ich bereit sei, einen Kostenvorschuss zu leisten? Mit dieser kecken Frage schliesst sein Brief, nicht ohne mir seine Hochachtung und Ergebenheit bekundet zu haben – was soll sonst das Wort «sincerely» bedeuten?

Ratlos bin ich schon. Als Strassenreiniger ist mein Einkommen, obwohl ich für drei Plätze in Cannereggio mit den anschliessenden Gassen, Gässchen und Höfen zuständig bin, zu klein, um einen Flug auf den fernen Kontinent zu buchen. Zudem hat der Brief, wohl weil er eingeschrieben war und nicht die Hausnummer meiner bescheidenen Behausung trug, über zwei Wochen vom Verlassen der Notariatskanzlei bis zu mir benötigt, sodass bereits in we-

nigen Tagen Lagerkosten anfallen würden, die ich mir keinesfalls leisten kann.

Nachts träume ich bereits von der Gondel, die als Bug ein grimmiges Gesicht zeigt, immer dasselbe, und mit den Zähnen bleckt, ja mich aufzuzehren droht, sodass ich je-



Tapferkeitsorden der Venezianischen Gondelbauer-Gilde zu verleihen wäre, hätte es eine solche Auszeichnung je gegeben.

Nun soll ich, einfacher venezianischer Bürger, Abkömmling eben jenes damals zu unrecht verurteilten Gondelbauers, in den Besitz die-

weils schweissgebadet aufschrecke und mich glücklich schätze, physisch so weit von ihr entfernt zu sein. Das Heck habe ich noch nicht entdeckt, fürchte aber, dass es Schreckliches verbergen mag – Geschlechtsteile, die den Horror verzehnfachen können? Einen Scheiterhaufen, in dem der Erbonkel sich windet? Hätte ich doch nur keine Erbschaft gemacht! Hätte es doch nie einen Erbonkel im fernen Amerika gegeben! Oder wenigstens keinen, der eine historische Gondel besass. Seit der Ankunft der Nachlassnachricht bin ich richtig nervös und kribbelig. Träume bei der Arbeit, die doch meiner vollen Konzentration bedarf. Vorgestern habe ich bereits eine Rüge meines Vorgesetzten erhalten, weil ich eine Calle auf meinem frühmorgendlichen Gang einfach übersehen habe.

Ich stehe schon in aller Herrgottsfrühe auf. Mein Beruf bringt das mit sich. Und ich muss mit den Hühnern ins Bett. Im Sommer ist das alles leicht, da treffe ich auch einige Menschen beim Morgengrauen – was für ein Wort! – auf meinem Gang zu meinem Arbeitsfeld. Als Feld kann ich das zweifellos benennen, denn ohne mein Zutun würde der Abfall wachsen und wachsen und in kürzester Zeit meine geliebte Stadt zudecken, in neapolitanische Abgründe ziehen. Das ist es, was ich verhindere. Wenn auch nur auf kleinem Raum. Doch ohne mich ...

Im Winter aber, wenn die Nächte wie jetzt nicht enden wollen, wird das tägliche Aus-dem-Bett-Steigen zur Qual. Niemand ist in den Strassen so früh unterwegs. Höchstens den Bäcker treffe ich gegen sechs

Uhr, der, von seinem mehlbestäubten Mantel fest umwickelt, seine Zeitung an der Vaporettostation holen geht. Und wenn dann noch Sorgen wie diese verflixte Erbschaft dazukommen, übersieht man rasch ein Gässchen und hat danach einen Eintrag in des Vorarbeiters Rapportbuch, das dieser minutiös – ich denke, seine Vorgesetzten ehre hängt davon ab – führt.

So geht's mir auch heute, bei diesem Licht, viel Schmutz und durchdringendem Wind – mein Erbstück lässt mich nicht mehr los. Ich bin ihm sozusagen hörig. Die Gondel verfolgt mich auf Schritt und Tritt. Das Heck hatte letzte Nacht die Form einer riesengrossen Pottwalschwanzflosse, die nicht auf Wasser und Wellen schlug. Nein. Sie schlug auf mich ein. Liess mich nicht mehr als wenige Minuten am Stück schlafen, und ich konnte mich ihrer nicht erwehren. Kann ich eine Erbschaft ausschlagen? Und wie führe ich das ohne Englischkenntnisse durch? Ein «No, grazie mille», wird da nicht reichen. Und dann holen mich die Lagerkosten mit ihren scharfen Krallen, die mein Leben zerfleischen können, ein. Ich blicke in meinen Kanalabschnitt, auf dem drei reich verzierte Gondeln dümpeln, ihren Schlaf der Gerechten zu geniessen scheinen. Kann eine Gondel per Flugzeug befördert werden? Und was kostet das? Wer zahlt es? Wäre es nicht einfacher, wenn die Erbgondel mit der prächtigen Walschwanzflosse selbst die Überfahrt ausrichten würde? Doch wie gelangt sie zum Meer? Der Löschwasserteich ihrer Farm ist kaum damit verbunden. Oder vielleicht doch? Das Wasser kommt ja

von irgendwo. Eine Quelle? Und wie wird die Quelle gespeist? Vom Regen. Und Regen entsteht durch Verdunstung. Kann mein Erbstück nicht verdunsten und als Wolke zu mir in sein neues Zuhause gelangen? Ich schaue zum fahlen Himmel. Leises Morgenrot zierte jetzt den Horizont. Und tatsächlich, da ist ein Wolkengebilde, das einer Gondel ähnelt. Ich ergreife ein Regenlasso, das vor meinen Augen vom Himmel hängt. Schwinde es nach Cowboy-Art. Beim dritten Wurf habe ich die Wolke eingefangen. Ziehe sie langsam zur Erde. Halte mich an einem Laternenpfahl. Doch er gibt nach.

Ich schwebe. Die Wolke ist stärker als ich. Im Aufwind gleite ich empor. Die Gondel zieht mich zu sich hinauf. Das Morgenrot flammt nun, als sei es ein loderndes Feuer. Mein Vorfahre ruft: «Komm her! Hab keine Angst! Rette mich vor dem grausamen Holzstoss. Du wirst es nicht bereuen!» Ich reiche ihm meine heisse, fast glühende Hand, entreisse ihn dem Feuer, flüchte mit ihm zu seiner letzten Gondel. Sie hat die riesige Schwanzflosse eines Pottwals. Sie schlägt uns durch die aufgebrauchten Wolken, die uns zum Meer geleiten, und dann auf der Wellen Spitzen ins ferne Amerika. Wie gut, dass ich nun weiss, wie die Gondel den Löschwasserteich im fernen Amerika als ihre Heimat auserkoren hat. Ich werde es ihr zeitgleich gleichtun. Mein Name ist Amerigo Vespucci.



François Loeb



Luxus Motorjachtcharter in Friesland – Holland



www.sanziyachtcharter.de

Tel: +31 515 421687

Tipp

LED-Scheinwerfer

Tipp von unseren Mitgliedern Veronica und Herbert Minarik:
Ein kabelloser LED-Scheinwerfer ist energiesparend und ideal für den Gebrauch an Bord. Am Bug aufgestellt, beleuchtet er einen Tunnel taghell. Sehr praktisch ist er auch bei Arbeiten am Schiff (z.B. Motorraum/Innenraum) oder um etwas speziell auszu-leuchten. Bei Abnahme mehrerer Scheinwerfer gibt es SSK-Rabatt. Details auf www.topled.ch

News

Wiedereröffnung Schiffshebewerk Arzviller

Pressemitteilung der VNF

Seit dem folgenschweren Unfall am 4. Juli 2013 im Plan Incliné von Arzviller (wir haben im Schleusenschiefer 4-2013 davon berichtet), blieb das Schiffshebewerk geschlossen. Die örtlichen Behörden «Voies Navigables de France» haben jetzt offiziell die Benutzer über die Wiedereröffnung des Schiffshebewerks am 2. Mai 2014 informiert.



Bild Florian Sulzer

Ab diesem Datum wird die Navigation auf dem Kanal de la Marne au Rhin und damit auch die Einwegfahrten zwischen Saverne und Harskirchen (Neuheit 2014) möglich.

Offene Hausboote

Tag der offenen Tür bei Charter-spezialist Kuhnle-Tours
Am Wochenende nach Ostern (26./27. April 2014), startet die Basis im Hafendorf Müritz in die Hausbootzeit. Neben den Charterbooten gibt es eine Gebrauchtbootbörse, Werftbesichtigungen und Vorführungen des



grossen Krans. Der Sonntag beginnt um 11 Uhr mit einem Sportschiffertagsgottesdienst. Für Gäste, die mit dem Boot anreisen, ist das Liegen am Veranstaltungswochenende gratis. Mehr zum Programm und Anfahrtspläne gibt es unter www.kuhnle-tours.de

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

- Ursula und Beat Waeffler**
8200 Schaffhausen
- Ursula und Jean-Marc Siegrist**
1814 La Tour-de-Peilz
- Aisha und Christian Merz**
5617 Tennwil
- Esther Chatelain und Christoph Tobler**, 7018 Flims
- Maya und Gunhard Mattes**
5620 Bremgarten
- Annemarie Gloor und Simon Zahnd**
3063 Ittigen
- Dorothea und Walter Maurer**
4132 MuttENZ

Herzlich Willkommen im Klub!

Jetzt bei Ihrem Watski Premium Händler:

Der neue Watski Katalog ist da!

WATSKI
Gothardt
2014

Den Watski Premium Händler in Ihrer Nähe finden Sie auf: www.watski.de

Alle Produkte auch online...

...auf www.watski.de – im Internet auswählen, beim Händler abholen!

Marineservice Solothurn
Martin Heidelberger
MuttENstrasse 13
CH - 4500 Solothurn
Tel. 032 621 91 21
www.marineservice.ch

Regio-Berichte

Regio Dreyländeregg

Vortrag über die MS Leo

Wieder einmal haben sich 34 Schleusenschiffer/-innen im Seemannskeller zu Basel eingefunden um, nach einem kleinen Apéro, aufmerksam dem Vortrag von Heinz Dirnberger (MT Marine Technik AG) zu Thema MS Leo zu lauschen.

Text Sara Birrer

Heinz berichtete amüsant und sehr kurzweilig über den Leo (die Eignergemeinschaft hat beschlossen, dass ihr Schiff männlich ist) und seinen Werdegang.

Ich würde dem Referenten und dem Schiff nicht gerecht, wenn ich versuchen würde hier eine Zusammenfassung abzugeben. Die rund 100-jährige Geschichte und die damit zusammenhängende Entwicklung des Schiffes ist so interessant, dass ich jedem nur empfehlen kann, diese auf der Homepage www.ms-leo.ch nachzulesen.

Nach dem Referat wurden wir noch aktiv gefordert. Heinz hat 8 verschiedene Flüssigkeiten vom Leo mitgebracht, die es zu «erschnüffeln» galt. Davon zu kosten, wäre nicht ratsam gewesen, da es sich nebst Wasser, Whisky und Olivenöl vor allem um Diesel, Hydraulik, Motorenöl und dergleichen handelte. Definitiv ein kleiner Vorteil für die Männer.

Der Beste mit sieben von acht richtigen Antworten gewann ein Candlelight-Dinner für zwei Personen bestehend aus einer Büchse Ravioli, einem Fläschchen Wein und 2



Teelichtern. Herzlichen Glückwunsch!

Mit einem guten Nachtessen liessen wir den Abend ausklingen. Herzlichen Dank an Heinz Dirnberger für einen kurzweiligen und lehrreichen Abend.

Erster Höck im neuen Stammlokal

Am 15. Januar 2014 konnten die Obmänner Peter Kiefer und Paul Hasler 51 Schleusenschiffer zum Neujahrs-Apéro mit anschliessendem Nachtessen begrüßen. Mit einer Gedenkminute wurde an Tony Pichler gedacht, welcher leider im Herbst seine letzte Reise angetreten hat.

Text und Bild Peter Wentz

Leider haben die beiden Obmänner Peter & Paul den letzten Jahresbericht 2013 verfasst, denn mit diesem Anlass werden Sie das Ruder an die Nachfolger Albert Singer, Peter Wentz und Tony Schläppi übergeben. Mit einem grossen Applaus, einem Gutschein für ein Nachtessen und einem guten Tropfen wurden die Abgänger verabschiedet. Die neuen Obmänner stellten das Jahresprogramm vor, ihren eigenen

Werdegang haben sie in Kurzform vorgetragen. Das ganze Programm 2014 wurde bereits 2013 geplant. Im Mai werden wir das Dreiseeland besuchen und im Oktober eine kleine Schifffahrt ab Basel machen. Nun war es soweit: das erste Nachtessen im neuen Stammlokal wurde serviert. Nach der Essenspause hat Max Pitasch uns mit Bildern und einem, nicht ganz jugendfreien, Film sein Schiff vorgestellt.

Die neuen Obmänner hatten bereits im Herbst 2013 mit ihrer Arbeit im Hintergrund begonnen. Sie mussten leider einen Stammlokalwechsel vornehmen denn der Seemannskeller wurde einfach zu klein und war durch anwesende Gäste zu laut. Wie wir uns heute überzeugen konnten, wurde aber mit dem neuen Lokal, dem Restaurant Schiff, ein guter Ersatz gefunden. In Zukunft werden alle Höcks hier stattfinden.

Gäste sind bei uns immer herzlich willkommen.

peter.wentz@ssk-cse.ch



OCH

**Anlass Faszination Luftfahrt:
Dornier-Museum Friedrichshafen
Samstag, 1. Februar 2014**

Text Thury Bölsterli Bilder Roland Häne

Kein schiffiger Anlass? Na wartet's mal ab! Am späteren Samstagmorgen trafen sich die OCH-ler, wiederum erfreulich zahlreich erschienen, auf der Autofähre «Friedrichshafen» zur Fahrt über den Bodensee von Romanshorn ans gegenüberliegende deutsche Ufer. Im Bordrestaurant «genossen» wir den für die Ostschweizer üblichen Begrüssungsapéro. Jawohl, genossen in Anführungszeichen! Die Bedienung



hinter dem Schanktresen weigerte sich aus irgendwelchen für uns nicht nachvollziehbaren Gründen strikte, pro 7,5-dl-Flasche mehr als vier Weingläser herauszurücken. Ein gutes Drittel von uns war dadurch gezwungen, das Schlücklein Wein aus ersatzweise ausgehändigten Mineralwasser- und sogar Biergläsern zu trinken. Doch damit des Quälens nicht genug: Uns wurde der bestimmt sauerste Weisswein aufgetischt, der auf der gesamten westlichen Hemisphäre zu finden war. Wen wundert's, dass beim Anlegen in Friedrichshafen nicht alle Gläser leer waren?

Flugboot oder Wasserflugzeug? Mit dem Stadtbus ging's in Friedrichshafen weiter Richtung Flugplatz zum benachbarten Dornier-Museum. Eine charmante und äusserst sachkundige Führerin begrüsst

uns dort und geleitete uns mit ihren interessanten Ausführungen kompetent durch die Ausstellung.

Die Firma zur Flugzeugkonstruktion entstand 1914 innerhalb des Zeppelin Konzerns unter der Leitung des angestellten Ingenieurs Claude Dornier. Bald darauf konnte er sich und seine Abteilung aus dem Konzern lösen und daraus die Dornier Metallbauten GmbH gründen. Da Flughäfen in dieser Zeit noch recht dünn gesät waren, legte Dornier sein Hauptaugenmerk auf die Konstruktion von Flugbooten, die auf Seen oder auf dem Meer starten und landen konnten. Von Anfang an rüstete er deren Rümpfe mit Seitenstabilisatoren aus, um sie auch bei rauer See einsatzfähig zu halten. Flugboot? Heisst das nicht eher Wasserflugzeug? Wer je eine jener frühen Dorniers gesehen hat, erkennt dar-

in eher ein flugfähiges Boot als ein schwimmfähiges Flugzeug.

Wer kennt sie nicht, die legendäre und für ihre Zeit gigantische Do X, mit ihren zwölf Kolbenmotoren in Doppelreihe über der Tragfläche angeordnet? Sie war damals, von 1929 – 1931 gebaut, weltweit das grösste wirklich flugfähige Flugzeug. Genauso lang wie ein heutiger Airbus A-320! Zum Starten wurde sie in den Wind gedreht, um mit dem Auftrieb des Gegenwinds den schweren Rumpf leichter aus dem Wasser zu bekommen. Bei Flaute war das um einiges schwieriger. Die findigen Piloten liessen sich dann wenn möglich gerne von einem ebenfalls auslaufenden Schiff überholen, um dessen Heckwelle als «Startrampe» zu nutzen. Und Achtung, jetzt kommt das Allerschiffigste an der Do X: Wegen ihres



auf drei Decks unterteilten Rumpfs wurde sie von den amtlichen Behörden nicht mehr als Flugboot, sondern nur noch als Flugschiff zugelassen. Und ein Schiff, Flug- hin oder her, das sich

frei auf dem Wasser bewegen kann, braucht auch einen Kapitän zur See. Folglich war es Vorschrift, dass der Flugkapitän einer Do X zusätzlich auch noch brevetierter Schiffskapitän sein musste!

Postverbindung zwischen Europa und Südamerika. Eine weitere Kuriosität liefert uns die deutsche Fluggesellschaft Lufthansa. Ab 1934 stellte sie mit Dornier-Flugbooten die Postverbindung zwi-

schen Europa und Südamerika sicher. Natürlich war die Distanz zu weit für Non-Stop-Flüge. Die Luft-hansa stationierte unterwegs zwei Versorgungsschiffe, die «Schwab-land» vor der Küste Gambias und die «Westfalen» in der Mitte des Südatlantiks. Die Postflieger steuerten diese Schiffe an und landeten auf dem Wasser. Mit einem Kran wurden sie zum Auftanken an Bord gehievt, und anschließend mittels einer Katapultrampe im wahrsten Sinne des Wortes zurück in die Luft geschleudert. Die Piloten liebten diese Blitzstarts gar nicht. Es habe ihnen jeweils die Zunge fast bis zum Erbrechen in den Rachen gepresst, und es hätte sich angefühlt, als würden die Augen durch den Hinterkopf aus dem Schädel gedrückt. Leicht nachvollziehbar, warum diese Art der Zwischenlandung bei Passagierflügen nie angewandt wurde. 1938 wurden diese Flugboote durch modernere, langstreckentauglichere Maschinen ersetzt.

Dornier-Flugboote im Krieg. Während des Zweiten Weltkriegs wurden mit Hilfe von Dornier-Flugbooten nicht weniger als 12 000 Menschen aus Seenot gerettet. Allerdings brachten bei Dornier gebaute Kampfflugzeuge mit ihren Bomben und Bordgeschützen aber auch Tod und Verheerung unter die Menschen. Die Ausstellung verschweigt auch die unrühmlichen Kapitel des Konzerns im Dritten Reich nicht. Wie in den wohl meisten grossdeutschen Industriebetrieben wurden auch hier aus den besetzten Ostgebieten verschleppte Zwangsarbeitskräfte unter menschenunwürdigen Bedingungen eingesetzt.

Nach Kriegsende wurde Claude Dornier von den Alliierten in Frankreich in Haft gesetzt, aber schon wenige Monate später als «entnazifiziert» wieder entlassen. Sein Lebenswerk jedoch lag wegen der Bombardierungen Friedrichshafens in Schutt und Asche. Er konnte die Firma langsam wieder aufbauen, und mit der Entwicklung und Produktion von Kleinflugzeugen für unerschlossenes Gelände und sogar einem Senkrechtstarter wieder an frühere Erfolge anknüpfen.





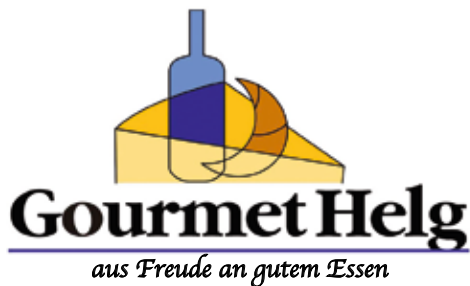
In den späten 70er-Jahren war der Konzern auch in den Sparten Raumfahrt und Verteidigungstechnik sehr erfolgreich. Auch aus diesen Zeiten konnten wir zahlreiche sehr interessante Exponate bestaunen.

Ende der 80er-Jahre begann dann nicht zuletzt wegen Streitigkeiten unter den Dornier-Erben der langsame aber stetige Niedergang des Firmenimperiums. Die mittlerweile sehr vielfältigen Produktionsbereiche wurden aufgesplittet und sind heute als nicht mehr eigenständige Abteilungen in diversen globalen Grosskonzernen integriert.

Nach gut eineinhalb Stunden entliess uns dann unsere Führerin zum späten Mittagessen ins Museumsrestaurant. Bis zur Busabfahrt für die Rückkehr zum Fährhafen war nach dem Essen noch eine Stunde Zeit, in der die meisten nochmals die Ausstellung durchstreiften. Das eine oder andere Ausstellungsstück wurde nochmals genauer und in aller Ruhe unter die Lupe genommen.

Besonderes Highlight auf der Heimfahrt. Auf der grössten und modernsten Bodenseefähre «Euregio» wurde der Schweizerische Schleusenschiffer Klub namentlich über Bordlautsprecher begrüsst. Als besonderes Highlight bot der diensthabende Kapitän, unser Klubmitglied Urs Näf, den Interessierten die Möglichkeit, ihm bei seiner Arbeit auf der Kommandobrücke während der Überfahrt über die Schulter zu schauen. Wer sich stattdessen lieber im Bordrestaurant noch ein Schlücklein gönnte, erlebte an der fleissigen, fixen und lustigen Bedienung, das es durchaus auch anders geht als auf der Hinfahrt auf der «Friedrichshafen». Zurück in Romanshorn zerstreuten sich die SSK-ler nach einem kurzweiligen, sehr interessanten Anlass bald wieder in alle Himmelsrichtungen.

Ein dickes Dankeschön an Lionella Kaiser für ihre super Idee und perfekte Organisation.



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

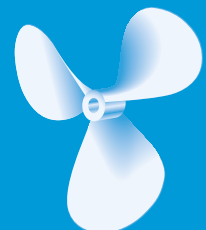
Bootsmotoren

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

Kompetente Beratung

Ihr Spezialist für
Propeller und
Antriebsanlagen



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

Infanger Propeller AG

PROGRAMMHINWEISE

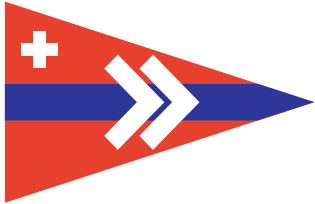
SSK-CSE

**Dienstag bis Sonntag,
4.–9. November 2014**

**Die Donau-Reise 2014 musste leider
abgesagt werden**

Samstag, 29. November 2014

Generalversammlung SSK-CSE 2014



Ab 15 Uhr im Seehotel Waldstätterhof
in Brunnen.

Schiffahrt auf dem Vierwaldstätter-
see am Sonntag Vormittag.

Die offizielle Einladung mit Anmelde-
formular für das fakultative Nachtes-
sen und das Sonntagsprogramm wird
anfangs November per Post ver-
schickt.

**Sonntag bis Samstag,
8.–14. Februar 2015**

**Erkundung des Bootsmarktes in
Holland 2015**

Detaillierte Ausschreibung in diesem
Heft auf Seite 25

Regios

Bern

Samstag, 24. Mai 2014

Ausflug ins Drei-Seen-Land

Zusammen mit der SSK-Regio Drey-
länderegg machen wir eine Drei-
Seen-Fahrt. Details siehe «Dreyländer-
egg».

Juni 2014

Sternfahrt auf dem Neuenburgersee
in Planung.

Freitag, 18. Oktober 2014

Hauptversammlung der Regio Bern
Separate Einladung folgt.

Donnerstag, 7. Dezember 2014

**Clousehöck in der Waldhütte zu
Mühleberg**

Details gemäss spezieller Einladung.

Dreyländeregg

Samstag, 24. Mai 2014

Ausflug ins Drei-Seen-Land

Fahrt mit Car nach Sugiez, Caféhalt,
Weiterfahrt nach Môtier, Weinkeller-
besichtigung und Degustation, Ein-
schiffung auf die Romandie 2, Fahrt
über 3 Seen und durch 2 Kanäle, wäh-
rend der Schifffahrt prima Mittagses-
sen. Halt auf der St.Petersinsel, kurze
Schifffahrt nach Twann Wingreis
nach einem Umtrunk Fahrt über den
Jura zurück nach Basel.
08.15 Uhr Abfahrt in Basel. Es besteht
die Möglichkeit 10.15 Uhr in Sugiez zu-
zusteigen.

Preise: Carfahrt, Weinkeller, Schiff-
fahrt, Mittagsessen. Ab Basel: Fr. 115.-.
Ab Sugiez: Fr. 85.- (Sie fahren mit dem
Schiff ab Twann direkt zurück nach
Sugiez)

Wir freuen uns auch Gäste aus ande-
ren Regios auf diesem Ausflug
begrüssen zu dürfen.

Anmeldung: peter.wentz@ssk-cse.ch

11. – 14. September 2014

Hafenfest Basel

Portrait der Schleusenschiffer

Der Anlass ist noch in Planung. Infor-
mationen 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, Hochbergerstr. 134,
4057 Basel

Mittwoch, 12. November 2014

Strom an Bord

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

Mittwoch, 10. Dezember 2014

Chlaushöck

Gemütlicher Höck zum Jahresende,
detaillierte Infos folgen.

Ostschweiz

Samstag, 13. Dezember 2014

Chlaushöck

Wie gehabt und bewährt bei Guido
Helg Gourmet, Neuhofstrasse 86,
8590 Romanshorn.
ab 18.00 Uhr Apéro, anschliessend Ra-
clette mit Tischgrill (Fr. 32.- pro Per-
son). 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 aufge-
nommen zu werden.

Anmeldung bitte bis Dienstag, 9. De-
zember 2014 an:

Thury Bölsterli, Natel 076 366 54 17,
arthur.boelsterli@ssk-cse.ch, oder
Lionella Kaiser, Tel. 071 288 49 79,
lionella.kaiser@ssk-cse.ch, oder
Migg Bollhalder, Natel 079 407 22 33,
e-mail migg.bollhalder@ssk-cse.ch

Fährenstamm

Mit der Autofähre 19.36 Uhr ab Ro-
manshorn Autoquai nach Friedrichs-
hafen und zurück. Retour in Romans-
horn um 21:22 Uhr. Vor der Ausfahrt
treffen wir uns jeweils ab 18.00 Uhr in
der Pizzeria «Loftorante CAMPANIA»
vis-à-vis SBB-Bahnhof Romanshorn.
Keine Reservation erforderlich. SSKler
aus allen Regios sind herzlich eingela-
den.

25. April 2014, 19.36 Uhr

Zürich

**ab Oktober 2014 jeden 1. Donnerstag
im Monat**

Stamm der Regio Zürich

Restaurant Bahnhof / Pizzeria San
Marco, Dietlikon

SSK-CSE Kursangebote 2014

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.

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).

Auskünfte und Anmeldungen für diesen Kurs bitte direkt an Ruedi Küng:
kuengweggis@hotmail.com



Die Cornelia Helena

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 Bootslehrerin (bilingue deutsch / französisch). Kursort ist Lützelburg / Lutzelbourg (Elsass / Alsace).

Daten

Der nächste Kurs wird voraussichtlich im Herbst 2014 stattfinden. Infos sobald vorhanden auf unserer Homepage www.ssk-cse.ch

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

Fragen zum Kurs und Anmeldung

Res Diem, Trottenstrasse 8,
8542 Wiesendangen, T 076 366 85 42,
res.diem@ssk-cse.ch

SSK-CSE Dieselmotorenkurse 1 + 2 + 3

bei MT Marine Technik AG in Bäch.

Diese Kurse werden seit über 25 Jahren durchgeführt. Die immense Erfahrung von Heinz Dirnberger fliesst in den Lehrstoff ein.

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

Kurs 1, Grundkurs

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.

Kurs 2, Aufbaukurs

In Kleingruppenarbeit kann jede/r Teilnehmer/in alle Arbeiten selbst durchführen und somit den Kursverlauf mitbestimmen. Inhaltlich werden z. B. abgedeckt: die Motorsteuerung, das Einstellen der Ventile, Thermostate, Boiler, Heizungen, Zusatzpumpen, Motor-Störungssuche mit Störungstabellen, Batterietypen, Relais Wasser- und Ölalarm, Alarmanlagen selbstgemacht, NOT-start, -lauf, -stop.

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.

Alle drei Kurse bis Mai 2014 ausgebucht. Nächste Kurse ab Oktober 2014; Daten folgen.

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@jds.bs.ch, www.rettung.bs.ch

UKW-Rheinfunkerkurs in Basel-Birsfelden

UKW-Sprechfunkzeugnis für den Binnenschiffahrtfunk

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 Binnenschiffahrtfunk (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, 10.–12. Januar 2015

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

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

spiel mit der Kursleitung durchzuarbeiten.

Daten

Die Kursdaten für 2014/2015 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

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

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

Motorboot-Fahrschule Ecole de Bateaux a Moteur 1568 Portalban



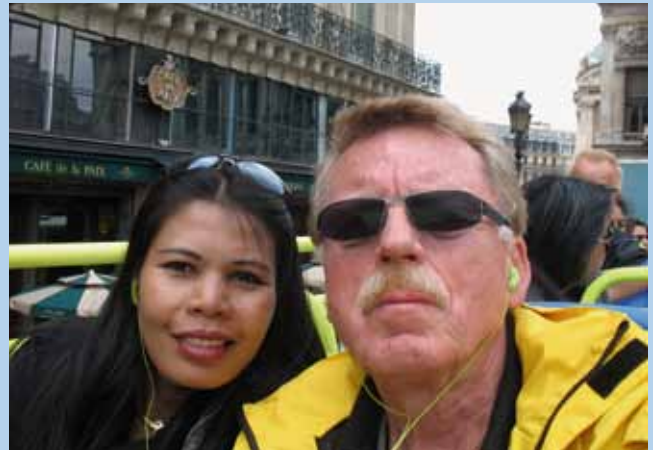
079 / 451 00 24
www.susis.ch

Hochzeit beim SSK

Unser OCH-Mitglied Walter Köppel hat geheiratet!

Am 19. November 2013 haben Walter und seine Sukanya im fernen Bangkok den Bund fürs Leben geschlossen. Die schiffige Thailänderin – aus dem nordöstlich von Bangkok gelegenen Lopuri – hat sich auf Walters «Cruzeiro do Sul» bestens eingelebt. Ab Mitte April sind sie wieder auf den Kanälen Frankreichs unterwegs.

Der SSK-CSE gratuliert den beiden ganz herzlich und wünscht dem Paar für die Zukunft immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel.



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

Heimathafen

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.

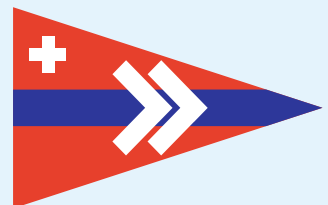
Gewünschte Regiozuteilung

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.—



Bootskauf in Holland

«Everybody's building ships and boats» sang Manfred Manns Earth Band 1967 in ihrem Lied «The mighty Quinn». Heute würde es wohl eher heissen «Everybody's selling ships and boats» und dann wäre das noch optimistisch, denn der Verkaufswille allein genügt bei weitem nicht mehr. Zu Hunderten stehen Schiffe in Holland zum Verkauf und manche davon kommen uns vom letzten Jahr her noch bekannt vor – ausser dem Preisschild, das seither zwei oder dreimal angepasst wurde.

«Käufermarkt» nennt man das, wenn auf jeden vagen Kaufinteressenten zehn verzweifelte Verkaufswillige kommen. Schleusenschiffers Freud, Schiffsbesitzers Leid, könnte man auch sagen.

Diese Situation erinnert mich an meine eigene Familiengeschichte. Nach dem frühen Tod meines Grossvaters war meine Grossmutter mit zwölf Kindern alleine ohne den Ernährer. Die Hypothekarzinsen konnte sie nicht mehr bezahlen. Sie war gezwungen, die meisten ihrer noch schulpflichtigen Kinder in fremde Haushalte zu geben, der Bauernhof wurde versteigert. Die Kaufinteressenten rieben sich die Hände. Keiner hatte ein Interesse, mehr als das Notwendigste zu bieten. Mein Vater war damals zwei Jahre alt. Er hat es während seiner ganzen Jugendzeit am eigenen Leib erlebt, was es für den Verkäufer bedeutet, wenn ein anderer auf seine Kosten ein Schnäppchen macht.

Soll ich mich jetzt an den tiefen Verkaufspreisen freuen und einem in Not geratenen Verkäufer sein Schiff zum Schnäppchenpreis abnehmen?

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

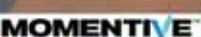
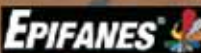
Wir von H2O sind seit unserer Gründung (1987) unerlässlich darum bemüht uns und den Service für unsere Kunden zu verbessern. 25 qualifizierte und motivierte Bootsspezialisten arbeiten in Hafen und Werkstatt um die etwa 400 Boote die uns anvertraut sind zu pflegen und zu reparieren. Unser erfahrenes Maklerteam 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