

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

1-2016  
CHF 8.20 | EUR 6.50  
www.ssk-cse.ch

# Schleusenschiffer

Polenfahrt Teil 3: Von Bromberg bis Marienburg | 4  
Berlin-Prag und zurück, über Elbe und Moldau | 14  
Hamburger Schiffe für die Schweiz: Die Hitzler Werften | 22





Wir übernehmen  
das für Sie!

**Gimmiumzüge**  
*So einfach ist umziehen*

Organisation und Ausführung  
von Privatumzügen und Geschäftsumzügen

8500 Frauenfeld  
Telefon 052 722 44 22  
www.gimmi.ch



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. 45 qualifizierte und motivierte Bootsspezialisten arbeiten in Hafen und Werkstatt, um die etwa 500 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 oder zu verkaufen vertrauen Sie auf H2O.** Mehr als 100 Boote im Angebot.  
Wir haben eine Liste von 4000 potenziellen Käufern in Frankreich und weltweit.

**Neu ! 7 Hektar Trockenlager, offen oder unter Dach**

Für weitere Informationen : [www.h2o-boot.de](http://www.h2o-boot.de). Haben Sie eine Frage ? Kontaktieren Sie uns unter +33 380 392 300 und [h2o@h2ofrance.com](mailto:h2o@h2ofrance.com)

## Zeit zum «Danke» sagen



Einmal mehr konnten wir uns an der SSK-Generalsversammlung über rege Teilnahme freuen. Auch am anschliessenden Nachtessen und am sonntäglichen Anlass. Danke für Euer zahlreiches Erscheinen! Im Hotel Beaulac in Neuchâtel wurden neue Statuten verabschiedet und die Neuorganisation des Vorstands vorgestellt. Das

GV-Protokoll steht auf unserer Homepage im internen Bereich zur Verfügung oder kann in gedruckter Version bei Res Diem angefordert werden. Die Statuten und die Organisationsstruktur sind auch im internen Bereich sowie unter der Rubrik «Mitgliedschaft» ersichtlich und können ebenfalls als Ausdruck beim Klubpräsidenten bezogen werden (res.diem@ssk-cse.ch).

Einen ganz herzlichen Dank an alle, die uns Berichte, Reportagen und Bilder zugestellt haben. Euer Einsatz hat es möglich gemacht, dass wir auch im 2015 wieder vier prallvolle Hefte produzieren konnten. Und es geht gleich weiter so: mit der Fortsetzung des Berichts über die Polenreise, einem Reisebericht «Berlin – Prag», dem zweiten Teil der Reportage über «Hamburger Schiffe für die Schweiz» sowie einem Jahresprogramm 2016, dass sich sehen lassen kann.

Vielen Dank auch an die Organisatoren des SSK-Törns, der SSK-Kurse und der zahlreichen Regio-Aktivitäten. Die Hollandreise und der Herbsttörn sind bereits wieder ausgebucht. Im Schleusenkurs und im Frauenfahrkurs gibt es aber noch freie Plätze. Neben den Höcks in Bern, den Hoggs in Basel, dem Fahrenstamm auf dem Bodensee und dem Stamm in Zürich konnten ein neuer Stamm in Aarau und ein neuer Stamm in der Zentralschweiz ins Leben gerufen werden (Bilder dazu auf Seite 31, Programmhinweise auf den Seiten 32/33). Und nicht vergessen, es sind immer alle Mitglieder herzlich willkommen; man freut sich überall auch über Gäste aus anderen Regionen.

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, Homepage** Roland Häne, Bahnhofstrasse 13, 9402 Mörschwil, T 071 278 45 24, roland.haene@ssk-cse.ch, **Skype** ssk-cse **Druck** Appenzeller Druckerei AG, Kasernenstrasse 64, 9101 Herisau, T 071 354 64 64, info@adag.ch

### Reisebericht

- 4 Mit der SAMANTHA unterwegs in Polen, Teil 3
- 14 Elbe und Moldau

### Reportage

- 22 Hamburger Schiffe für die Schweiz, Teil 2

### Rubriken

- 31 Aus den Regionen: Neuer Stamm in Aarau und in der Zentralschweiz
- 32 Programmhinweise
- 34 Ausschreibung Donaureise 2016
- 36 Weiterbildungskurse
- 38 Kurzmeldungen: Neumitglieder, Schleusenschiffer-Hochzeit
- 39 Adressen, Infos, Le dernier mot de l'écluseur

### Titelbild

Das «Konstanzerli» ist das älteste fahrbare Dieselmotorschiff des Bodensees, befindet sich in einem ausgezeichneten Betriebszustand und feiert in diesem Jahr sein 90-jähriges Jubiläum. Foto von Stefano Butti.



# Polenfahrt 2014

## Teil 3



Ein Höhepunkt unserer Reise: Schloss Malbork, UNESCO Welterbe seit 1997 (Quelle: commons.wikimedia.org, © Der Hexer/Carschten)



Von Bydgoszcz (Bromberg) bis Malbork (Marienburg)

### «Auf eigenem Kiel quer durch Polen»

Wir zeigen zwei Filme zu je 50 Minuten an  
Eurem Clubhock.  
Anfragen: T 052 685 11 31 / M 079 221 28 62

Nach den zwar recht anspruchsvollen kleineren Flüssen und Kanälen erwartete uns nun die Weichsel, die von Włocławek (K 675) bis zur Ostsee ungestaut nach Norden fließt. Nach dem Hochwasser, das unseren Aufenthalt in Bromberg um mehr als eine Woche verlängert hatte, waren wir zuversichtlich, dass wir für die Weiterfahrt auf der Weichsel in Richtung Danzig genügend Wasser unter dem Kiel vorfinden würden. Und so war es auch. Allerdings galt es andere Schwierigkeiten zu überwinden, bevor wir in Biała Góra endlich ins ruhige Fahrwasser der Nogat einbiegen konnten.

**Eine Serie von** Ursula und Hans P. Thüler

» Noch immer ist Hochwasser auf der Wisła (Weichsel) und die Schleuse Biała Góra, die uns die Zufahrt zur Nogat ermöglicht und uns das letzte Stück der Wisła erspart, ist weiterhin geschlossen. Für den untersten Abschnitt der Wisła haben wir kein Kartenmaterial, zudem wird uns die Nogat in Richtung Elbląg führen, einer Stadt, die wir auf Grund der vielversprechenden Bilder im Internet schon bei der Planung als eines der möglichen Reiseziele vorgesehen hatten.

Wir haben inzwischen Inspektor Kopeć angerufen, den wir vor einiger Zeit mit dem Schulschiff getroffen hatten. Er kommt gleich am nächsten Morgen an Bord, um unsere Fragen zur Weiterfahrt zu beantworten. Er



Unsere polnischen Freunde: Olek und Ela Kopeć mit Tochter Agata



Die Fahrrinne der Brda ist mit Holzpfosten markiert



Die Flößerei an der Brda – ein seltenes Gewerbe



Glücklicherweise haben wir unsere bordeigenen Sanitäranlagen ...



Der Motorbootklub Bydgoszcz nutzt einen ausgedienten Frachter als Clubhaus



Unser Liegeplatz beim Motorbootklub Bydgoszcz



Zufahrt zur Schleuse 1 in die Wisła

Blick auf Grudziądz



Die Landbaken sind manchmal schwierig auszumachen ...



Der wackelige Ponton ist die einzige Möglichkeit, in Grudziądz festzumachen

schlägt vor, uns mit seinem Auto zur Schleuse Nr. 1, der Zufahrt zur Wisła, zu fahren. Da Herr Kopeć nicht deutsch kann, ist es naheliegend, dass ich mitgehen darf; Hans hütet inzwischen Schiff und Hund. Das Hochwasser ist an der Schleuse deutlich sichtbar: Die Poller am Leitwerk unterhalb schauen nur noch ein paar Zentimeter aus dem Wasser, festmachen wäre im Augenblick unmöglich.

Anschließend werde ich zu Familie Kopeć zum Tee eingeladen. Tochter Agata ist auch zu Hause, sie studiert noch und spricht sehr gut englisch (Frühenglisch ab der ersten Primarklasse!). So ist die Unterhaltung einfach, sie übersetzt auf beide Seiten, dadurch ist ein gutes Gespräch möglich. Spontan lade ich alle zusammen für einen der nächsten Abende auf unser Schiff zum Essen ein und verspreche leichtsinnig, ein «echt schweizerisches Gericht». Frau Kopeć bietet zwar an, et-

was typisch Polnisches zu kochen und mitzubringen, aber das kommt jetzt wirklich nicht in Frage! Wir verabreden uns auf den Dienstag.

Der Gedanke an den beschränkten Platz in unserer Küche bringt mich in einer schlaflosen Nachtstunde auf die Lösung: Ein Kartoffelauflauf! Der lässt sich prima vorbereiten und braucht auch nicht so viel Platz auf dem Tisch. Gleich fällt aller Koch- und Organisationsstress von mir ab und ich schlafe beruhigt wieder ein.

Am Dienstagmorgen geht's auf Einkaufstour. Mit den Rädern fahren wir zum nahen Supermarkt REAL (mit 56 Kassen!!) und kehren voll bepackt zurück mit Bier (in Polen sehr viel beliebter als Wein), verschiedenen Arten von Salat, Kartoffeln, Speck, geräucherten Würsten und echtem GREYERZERKäse! Wir füllen die beiden grössten Auflaufformen, die wir haben und ich rüste zwei Schüsseln Salat.



Dieser Schubverband ist das einzige Gefährt, dem wir auf der Wisła begegnen



Hier entsteht der neue Jachthafen Grudziądz

Bis zum Abend bleibt mir noch ein bisschen Zeit. Die beiden Flusskarten für die Wisła, die uns Kapitän Nadolny bei unserem Treffen in Nakło leihweise zur Verfügung gestellt hat, wollen wir natürlich auch selbst besitzen. In verschiedenen Buchhandlungen hatte ich vergeblich nachgefragt. Nun ist das Planungsamt im Stadthaus meine letzte Hoffnung, denn dessen Adresse steht hinten in dem Kartenwerk. Der junge Mann, der sich um mein Anliegen kümmert – er kann englisch – ist sehr beeindruckt, dass wir die Reise von Strassburg nach Bydgoszcz auf eigenem Kiel gewagt haben und gibt sich viel Mühe mit mir. Zuerst will keiner seiner Bürokollegen etwas von so einer Karte wissen, dann aber macht's bei einer Mitarbeiterin «klick» und sie gräbt hinten in einem Schrank wenigstens eines der beiden Bücher aus: «Ein Geschenk für Sie!» Am nächsten Tag bringe auch ich ein Geschenk in Form von Toblerone.



In dieser Region wird jeweils nur ein Schleusentor geöffnet



Die neue Schleuse von «Biała Góra» ermöglicht uns die Zufahrt zur Nogat ...



... und daneben, nicht minder imposant, die alte Schleusenanlage

Unsere Gäste treffen pünktlich ein, wie das hier üblich ist, beladen mit Geschenken: Sernik (Quarkkuchen, eine polnische Spezialität), ein Flasche Wein und zwei ganz gediegene Tassen mit Bydgoszcz-Motiv und – das Beste – eine Cherrytomatenpflanze (samt Dünger!), die uns unterwegs vor Skorbut bewahren soll.

Es wurde ein sehr lustiger Abend. Herr Kopeć beschrieb unter anderem seine Fahrt mit den Mädchen der Schifffahrtsschule. Zu seinem Leidwesen hätten die Damen – er verglich sie mit einem Rudel Seehunde – Stunden in der Dusche verbracht und innerhalb weniger Tage acht Tonnen Wasser, acht Tonnen Wasser!, verbraucht.

Der Kartoffelaufmarsch fand grossen Anklang und wurde bis auf den letzten Rest weggeputzt. Nur das Bier hatten wir vergeblich gekauft. Alle tranken Wasser, einzig Herr Kopeć trank Wein mit uns, denn er konnte sich von seiner Tochter nach Hause fahren lassen. In Polen gilt nämlich punkto «Alkohol am Steuer» Nulltoleranz und alle, aber wirklich alle Leute, die wir kennen gelernt haben, halten sich strikt daran.

Aufgrund der Wasserstände wollen wir am nächsten Tag losfahren. Doch es regnet und ist so kalt und windig, dass Hans die Abfahrt verschiebt. Wir melden uns wieder ab an Schleuse 1. Einmal mehr verfolgen wir

den Lauf der Wisła auf Google Earth. Die Sandbänke sehen aus der Vogelperspektive zum Fürchten aus. Wollen wir das wagen? Sollen wir wenden? Wir checken Wetterberichte, Wasserstandsmeldungen, Erfahrungsberichte – und sind am Ende so unentschlossen wie zuvor.

Tags darauf sind wir froh, dass wir nicht losgefahren sind, denn infolge der Regenfälle sind jetzt alle Wisła-Pegel auf der Internetseite «[monitor.pogodynka.pl](http://monitor.pogodynka.pl)» mit gelben Dreiecken (Warnstufe) gekennzeichnet. Diese Informationsquelle haben wir zum Glück schon vor einiger Zeit entdeckt. Dort sind die Messstationen der polnischen Gewässer mit verschiedenfarbigen Dreiecken gekennzeichnet. Klickt man darauf, erhält man die stündlich gemessenen Werte der vergangenen drei Tage, sowie den Wasserdurchfluss, der auf die aktuelle Strömung schliessen lässt. Natürlich ist der Pegelstand nicht gleich Fahrinnentiefe, aber man kann sich so doch ein Bild über die Veränderung der Wasserstände machen.

An Auffahrt sind wir immer noch in Bydgoszcz. Wir dachten, dass dies im katholischen Polen ein Feiertag sei.

Davon ist aber nichts zu merken. Die Leute gehen zur Arbeit, die Schüler zur Schule, die Geschäfte sind geöffnet. Hingegen ist – das merken wir rund drei Wochen später in Danzig – Fronleichnam ein sehr hoher Feier-



Wer würde glauben, dass heute der 2. Juni ist!



Im Dinopark von Malbork



Am 3. Juni liegen wir noch gratis in der Marina Malbork – Saisonöffnung ist erst am 10. Juni!

tag. Da ist alles dicht. Dann sind viele Fenster geschmückt mit Heiligenbildern und Porträts von Papst Johannes Paul II. In den Vorgärten sind blumengeschmückte Altäre aufgestellt, dort halten die Prozessionen, die zahlreich durch die Strassen ziehen, für kurze Andachten an.

Mit unserer neusten Errungenschaft, einem Elektrokoher mit zwei Platten, der sich auf den Gasherd stellen lässt, können wir ordentlich Gas sparen, denn so häufig wie in Polen steht uns Bootsfahrern in keinem Land Strom zur Verfügung. An vielen Anlegestellen fehlt Trinkwasser, Elektrizität ist aber in der Regel gratis vorhanden – und im Gegensatz zu Frankreich sind alle Stromsäulen noch intakt!

Erst am darauf folgenden Freitag sind die Wasserstände wieder «fahrtauglich», zudem ist schönstes Fahrwetter. Wir wollen erst mal bis oberhalb der Schleuse 1 fahren, bevor wir uns der Wisła «ausliefern».

Zwischen Bydgoszcz und Schleuse 1 sind wir auf der Brda (Brahe). Auf Stadtgebiet durchfahren wir schön angelegte Ufer mit vielen hier angesiedelten Ruder- und Kanuklubs. Anstelle von Tonnen oder Baken ist die Fahrrinne mit ziemlich dicht nebeneinander gesetzten Holzpfosten markiert. Wir passieren ein riesiges Holzlager; der halbe Fluss ist bedeckt mit sogenannten Gestören, das sind Baumstämme, die für den Transport auf dem Wasser zu einer Art Flösse zusammengebunden worden sind.

Die Zufahrt zur Anlegestelle des Motorbootklubs Bydgoszcz müssen wir suchen, da das ganze Becken oberhalb der Schleuse 1 durchsetzt ist mit gelben und roten Bojen, Markierungen für die Regattastrecken der Ruderklubs. Der Hafenmeister weist uns einen Liegeplatz an der Längsseite des ausgedienten Frachters an, der als Klubhaus dient. Die Stege an der anderen Seite des quer im Fluss stehenden Schiffsrumpfes wären für uns viel zu kurz. Als Erstes versichert uns der Hafenmeister, wie sicher wir hier liegen und zeigt uns die vielen Videokameras, die auch hier wieder das Gelände von

allen Seiten her überwachen. Zudem sei das Tor nachts abgeschlossen, aber wir könnten einfach beim diensthabenden Hafenmeister klopfen, wenn wir mit Tessa am Abend spät oder am frühen Morgen «Gassi» gehen wollen. Duschen sind keine vorhanden, die Sanitäreinrichtungen bestehen aus einem Toi-toi-Häuschen und mit Trinkwasserbunkern müssen wir bis zur Schleuse warten. Die Geldquellen der EU sprudeln halt nicht für private Häfen! Die Anlage befindet sich in einem öden Industriegebiet, kein Laden und kein Restaurant weit und breit.

Am Abend gibt's aber noch Betrieb. Die Klubmitglieder und ihre Familien sitzen gemütlich zusammen, alle wollen unser Schiff besichtigen, dafür werden wir mit Erdbeertorte beschenkt und der Hafenmeister bringt uns einen weiteren Flussführer und eine Suppentasse mit Klubemblem als Andenken. Wir überreichen ihm einen der Klubstander vom Nautic Klub Kehl, die uns zum Verschenken bei besonderen Gelegenheiten kostenlos mitgegeben worden sind (die vom SSK müssen wir bezahlen!) – und kurze Zeit später kommt auch er mit einem Wimpel seines Klubs anmarschiert ...

Wir entschliessen uns für einen Bleibtag, zum Reetablieren sowie zur «mental Vorbereitung» auf die Wisła und melden uns für den Sonntag auf acht Uhr zum Schleusen an.

Beim Nachspaziergang mit Tessa werde ich noch von einer gemütlichen Runde, die im abendlichen Regen ausharrt, zum Sitzen eingeladen und ein bisschen ausgefragt. Man bietet mir Wodka an, den ich mir mit viel Cola verdünnen lasse. Dazu gibt's verschiedene selbst gebackene Kuchen. Ich bekomme hier das schönste Kompliment der ganzen Reise: Meine Aussprache sei besser als die von manchem echten Polen!

Den zweiten Wodka (ein Riesenglas voll!) kann ich anstandshalber zwar nicht ablehnen, aber nach ein paar winzigen Schlucken giesse ich den Rest in einem unbewachten Moment unter dem Tisch in die Wiese. Da die Runde schon ziemlich angeheitert ist, merkt es zum Glück keiner.



Die beeindruckende Schalterhalle des Bahnhofs Malbork



Auch in Polen haben die westlichen Einkaufsketten Einzug gehalten

Am Sonntagmorgen gilt es dann ernst: Kurz nach acht öffnen sich die Schleusentore. Mit zwei aneinandergeschlossenen Wasserschläuchen können wir den Wasserhahn am Schleusenhaus erreichen. Über eine halbe Stunde dauert es, bis der Tank voll ist, wir haben ja mehr als eine Woche lang von unserer letzten Tankfüllung gezehrt.

Wir durchfahren das Unterwasser der Schleuse und biegen in die Wisła ein. Uns ist zumute, wie wenn wir oberhalb des Rheinfalls stehen würden! Schnell erfasst uns die Strömung. Hans hat die Geschwindigkeit reduziert, damit er mehr Zeit zum Finden der optimalen Fahrrinne hat. Mit einer Tourenzahl von 1800 Umdrehungen (das ergibt normalerweise 9 km/h) machen wir 14 km/h über Grund, die Strömung beträgt also 5 km/h. Am Anfang sind wir ziemlich nervös, aber wenn man sich daran gewöhnt hat, dass die Wassertiefen stark schwanken können (das Echolot pendelt zwischen 7 m und 1,30 m), ohne dass man gleich in Panik ausbrechen muss, geht es ganz ordentlich. Auf dem breiten Fluss ist ein guter Feldstecher unverzichtbar, denn zum Teil stehen die Landbaken weit auseinander. Unser Teamwork bewährt sich: Der Käpten klebt mit einem Auge am Echolot und mit dem andern am anzupeilenden Landzeichen, ich suche mit dem Feldstecher die Ufer nach der nächsten Markierung ab. Es sind dieselben Zeichen wie auf Elbe und Oder, allerdings ist die Weichsel bedeutend breiter: Gelbe Kreuze bedeuten «Fahrrinne wechselt zur anderen Seite»; am linken Ufer zeigen grüne auf der Spitze stehende Quadrate, dass die Fahrrinne bis auf weiteres dort verläuft. Am rechten Ufer sind es rote liegende Quadrate.

Wir hangeln uns von Markierung zu Markierung. Die Zeichen kommen oft erst im letzten Moment hinter einem Baum zum Vorschein. Manche stehen so krumm,

dass man durchs Gebüsch nur Fragmente der weissen Stange sehen kann, andere sind wohl böswillig ausgerissen und hinter einem Busch versteckt worden. Hat man das Prinzip aber einmal verstanden, kann man auch ein bisschen raten ...

Nach 60 Kilometern kommt Grudziądz in Sicht, der erste für uns mögliche Anlegeort. O weh, die Einfahrt zum noch im Bau befindlichen Jachthafen ist von Arbeitsfahrzeugen versperrt und in den Nischen der neuen Kaimauer fehlen noch die Poller. Wo festmachen? Der nächste Hafen liegt 30 Kilometer flussabwärts! Ich brauche meine ganze Überzeugungskraft, um Hans zu überreden, schon jetzt, um 15 Uhr, an dem wackeligen, nur mit Seilen an einer Aufschüttung aus grossen Steinen befestigten Ponton für die Nacht anzulegen. Wir tun gut daran, denn später stellt sich heraus, dass im nächsten Hafen gar kein geeigneter Liegeplatz vorhanden gewesen wäre.

Passieren kann uns hier sicher nichts, denn einmal mehr wird die Baustelle rund um die Uhr von Aufpassern bewacht. Wir haben die Liegeerlaubnis für eine Nacht eingeholt.

Zum Glück sind wir früh startbereit, denn schon um halb acht Uhr wartet eine Paddlerin mit ihrem Kanu ungeduldig auf dem Ponton.

Es ist richtiges Pfui-Wetter, trüb, kalt und windig. Ich fahre mit Thermohose, dickem Pulli, warmer Kappe und dicken Handschuhen – und Hans hat seine rote Nase sicher nicht vom Schnaps! Wenn wir durchhalten, winkt uns aber in Białą Górą Erlösung.

Das Ausharren hat sich gelohnt. Da ich von unterwegs angerufen habe, steht die imposante Schleuse schon offen und im Unterwasser finden wir zu unserer Überraschung eine neue, wiederum kostenlose Marina mit schönen Stegen, Wasser und Strom. Danke, EU!

Heute Abend wird ein bisschen gefeiert, wiederum hat die SAMANTHA kein einziges Mal Grund berührt! – Ausser einem Arbeitsfahrzeug ist uns auf der ganzen Strecke kein einziges Schiff begegnet. Ein wenig müde fühlten wir uns schon, aber die Fahrt auf diesem Fluss war eindrücklich und wir haben uns bemüht, jeden Gedanken an eine Panne in dieser Einsamkeit energisch wegzuschieben. Wir sind es nicht mehr gewohnt, auf einem fast 500 m breiten Fluss mit solcher Strömung zu fahren.

Es ist ein herrliches Fahren auf der Nogat nach der Anspannung der letzten Tage: 1–2 km Strömung, Wassertiefe nie unter 2,10 m! Nur ein paar wenige Ruderer und ein kleiner Segler sind unterwegs, rundum Schilf, Vogelgezwitscher und Fröschequaken.

Die für heute einzige Schleuse ist schon offen. Hier, und das gilt für fast alle Schleusen im Weichselwerder (so heisst diese Region Nordpolens) wird jeweils nur EIN Flügel des Schleusentores geöffnet, aber seine Breite entspricht etwa der einer französischen Schleuse.

Und schon bald kommt Schloss Malbork in Sicht. Wow! Ein umwerfender Anblick vom Fluss aus! Das wollen wir natürlich aus der Nähe sehen. Das Gelände der Badeanstalt ist offiziell als Liegestelle markiert. Da noch nicht Saison ist, zweifeln wir daran, dass wir ungehindert an Land gehen können (und im Sommer bei Badebetrieb wär's wohl erst recht nicht lustig!). Eine weitere Möglichkeit wäre das Festmachen am Restaurantschiff «U Flisaka», aber da liegt leider schon ein Mietboot (aha, gibt's die hier auch?!).

Also fahren wir bis etwas ausserhalb der Stadt zur Marina. Einmal mehr liegen wir gratis, alles inklusive, sogar ein von der Gemeinde eingerichteter kleiner Park mit festen Fitnessgeräten gehört dazu (der unglaublich Zustrom hat, besonders nach Feierabend). Die Kasse sei erst ab 10. Juni eingerichtet, bis dahin sei das Liegen frei. Auch recht!

Beim Schloss treffen wir auf einen Touristenstrom ohne Ende und verschieben unseren Besuch schleunigst auf morgen früh. Dafür gehen wir auf der andern Flussseite im Restaurantschiff «U Flisaka» essen. Meine Vorspeise nennt sich «Vom Buffet» und besteht aus Kabissalat, Gurkensalat (auf polnisch «Miseria»!), Essiggurken und feinstem Parmaschinken direkt vom Bein geschnitten. Dazu habe ich mich für Pierogi entschieden, einem

polnischen Nationalgericht, das an Ravioli erinnert. Ich wähle die Variante mit einer Füllung aus Buchweizengrütze, Ei und Speck (fein!). Pierogi werden aber auch mit Fleischfüllung oder gefüllt mit Sauerkraut und Pilzen angeboten und sogar – o Graus – mit Erdbeeren oder Heidelbeeren! Hans geht auf Nummer sicher und entscheidet sich für Hühnchen und Pommes.

Am nächsten Morgen hält sich der Andrang zum Schloss tatsächlich in Grenzen, erst am Nachmittag sind wieder zahlreiche Schulklassen unterwegs. Ein Audioguide mit sehr interessanten Kommentaren führt uns durch die prächtig renovierte Anlage, in der auch original belassene Teile nicht fehlen. Freie Routenwahl im eigenen Tempo – toll!

An einigen Stellen wird immer noch gearbeitet und das bis etwa um 9 Uhr abends. Allerdings stellen wir später fest, dass lange Arbeitszeiten in Polen durchaus üblich sind: An vielen Baustellen wird bis fast zum Eindunkeln überaus fleissig und konzentriert gearbeitet. An verschiedenen Liegeplätzen, wo wir mehrere Tage geblieben sind, konnten wir förmlich sehen, wie die Objekte wuchsen.

Eine weitere Attraktion von Malbork ist der Dinosaurierpark. Auf dem etwa eine Stunde dauernden Spaziergang durch den Park trifft man auf rund 20 lebensgrosse und lebensechte Sauriermodelle, die via Bewegungsmelder mit den Augen rollen, Zähne zeigen, brüllen, grapschen oder Wasser speien.

Auch die Stadt Malbork interessiert uns und wir werden nicht enttäuscht. Es gibt viele hübsche kleine Geschäfte, Boutiquen und Marktstände – zu unserem Erstaunen sind auch viele Filialen uns bekannter Ladenketten hier zu finden, z.B. Kaufland, Leclerc und Jysk.

Zwei Tage später geht's weiter in Richtung Frisches Haff. <<

... Fortsetzung folgt in der nächsten Ausgabe des «Schleusenschiffers».



Malerische Stände im Stadtzentrum von Malbork laden nicht nur die Touristen zum Stöbern und Kaufen ein.



Ursula Thüler

## 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 Neuboote und Occasionen | Schiffservice- und Reparaturen aller Art

### Offizielle Vertretungen:

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

## WASSERDICHTER DECKUNG

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

**wölgott innovativ.**

**Appenzeller Druckerei**  
www.appenzellerdruckerei.ch

**La Marina restaurant**

Geniessen nach Herzenslust!  
Herzlich willkommen im kleinen Paradies an der Saône – anfangs Vogesenkanal. Lassen Sie sich von uns kulinarisch begeistern!

Ihr La Marina Team  
Albert, Ursula, Franziska, Florence

**Öffnungszeiten:**  
Restaurant: 10h00 – 22h30  
Küche: 12h00 – 13h30 und 19h00 – 21h00  
Dienstag Ruhetag  
restaurant@lamarina.fr www.lamarina.fr

Tel. 0033 (0)3 84 92 58 45  
Pré le saônier  
70500 Corre

**Linssen Classic Sturdy 360 OC**  
**CHF 185 000.–**

**Classic Sturdy 360 OC**, 1996, Stahl, sehr guter Zustand, 10.85 x 3.55 m, TG 1.10 m, 9000 kg, zugel. Personenzahl 15, 1 Kabine, 2 Kojen, zusätzliche Schlafmöglichkeit für 1–2 Personen im Salon, 440 l Frischwasser, 300 l Fäkalientank, Innenborder mit Welle, Volvo Penta TMD 41L, 6 Zyl. (Bodenseezulassung), 1x150 PS/110 kW, Diesel, 500 l Brennstofftank, 730 Motorstunden

**Liebhhaberboot** für europäische Binnen- und Küstengewässer geeignet, sehr gepflegt, sehr guter Zustand, Teakdeck, Bug- und Heckstrahlruder, mit Royal-Spezialausbau, Mahagoni Hochglanz, alles Ledersitze neu, Vorderkabine in Esche weiss, mit Dinette, Eberspächer Dieselheizung, Inverter, Landanschluss, Batterieladegerät, Cabrioverdeck mit Sonnenschutz, Jalousien, zusätzliche Bug- und Heckleiter, GPS mit Kartenplotter, Raymarine E90W Hybrid Touch, Autopilot mit Fernbedienung, Echolot, Sumloc usw. Radio Blaupunkt, 2 TV mit DVD, Elektro-WC, diverse Extras, Sommer- und Winterperrennung, vorgeführt im Sommer 2015, Hafenplatz für 2016

**Das Boot kann jederzeit nach Absprache besichtigt werden.** Weitere Informationen auf Anfrage bei Christian Nufer, 079 629 29 31 oder unter christian.nufer@bluewin.ch

Zuverlässige,  
transparente  
**Sicherheit**

**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

**LINDEMANN**  
MARINE

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

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

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

**Mehr Erfahrung**  
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**



# Berlin-Prag und zurück, über Elbe und Moldau

Prager Burg

Im Wonnemonat Mai 2013 sind wir ab Breisach, unterbrochen durch einen Zusatz-Schlingung bei plotschnasser Schafskälte durch den Neckar bis Plochingen und zurück, nach Berlin geschwommen, mit freudigen Erwartungen an die Schönheiten der vielgelobten, wunderschönen Seenplatten rund um die Stadt bis hinauf an die Ostsee, also die Märkischen- und die Mecklenburger-Gewässer, die Oder und die Peene. Die Wirklichkeit hat alle unsere Vorstellungen weit übertroffen, aber das sind andere Geschichten, sie füllen bei uns ein grosses bebildertes Bordbuch, welches beim Durchblättern jeweils unsere Erinnerungen auffrischt und in die richtige Reihe stellt.

**Text und Bilder** Urs Baumgartner

» So ganz ohne zusätzliche Hintergedanken sind wir nicht so weit gefahren. Ein Ausflug über die launische Elbe und Moldau nach Prag lockte mich seit langer Zeit. Prag ist die schönste unter den vielen mir bekannten Städten und der Weg auf den Gewässern dorthin muss traumhaft schön und auch interessant, also ein Erlebnis der besonderen Art sein. Für dieses Vorhaben sammelte ich Informationen und Unterlagen. Bei Arthur Müller wurde ich fündig, ihm gelang 2008 eine prächtige Fahrt von Anfang April bis Anfang Juni. Wie früher für einen kurzen Ausflug nach Wien schon, lieh er mir seine mit vielen äusserst nützlichen Hinweisen ergänzten Karten aus, auch seinen Reisebericht. In diese Aufzeichnungen sind auch viele Hinweise weiterer Prag-Reisender eingeflossen. Bei [www.elwis.de](http://www.elwis.de) abonnierte ich die tägliche Mitteilung von Pegelständen und Fahrrinntiefen auf der Elbe per E-Mail. 2013 war die Elbe lange Zeit nicht schiffbar, fürchterliche Überschwemmungen legten die Schifffahrt lahm, auch auf der Donau wüteten die Elemente. Sogar vom Neckar mussten wir fliehen und auch

auf dem Rhein drohte die Einstellung des Schiffverkehrs. Ab der Kanalbrücke über die Elbe bei Hohenwarthe, Mittellandkanal, konnten wir Mitte Juni das Ausmass der Überschwemmungen erahnen. Wir vergnügten uns deshalb südöstlich und nördlich von Berlin in den regulierten, also sicheren Gewässern. Unser Schiff überwinterten wir in einem gut geschützten Klubhafen bei Berlin im Wasser, sogar die Eisbildung verhindert dort eine Wellen erzeugende Anlage. 2014 mussten wir auf das Projekt Prag wieder verzichten, wegen zu geringen Wasserständen im Frühling. Fahrten durch Stettin bis hinauf auf die Peene und im August über die kurzzeitig schiffbare Elbe via Dömitz nach Schwerin und zurück durch die Müritz nach Berlin waren die Alternativen, darauf folgte ein zweiter Winter für die Tuulikki in Berlin. Nur im Frühling, wenn nasse Böden im Einzugsgebiet und eventuell dazu noch Schmelzwasser die Elbe alimentieren, kann die Reise nach Prag und zurück gelingen, ideal ab Berlin wären etwa sechs Wochen ab Anfang bis Mitte April.



Mittellandkanal-Brücke über die Elbe bei Magdeburg



Gierseilfähre, Fahrrinnenbacken an den Ufern

### Mit Deinen 1,2 m Tiefgang kannst Du Prag vergessen!

Bei mir bekannten Pragfahrern des SSK-CSE hatte ich mich zusätzlich erkundigt, zum gegenseitigen Austausch von Erfahrungen ist unser ehrenwerter Klub doch prädestiniert. Mir ist schon bewusst, dass ich riskiere, durch Niedrigwasser irgendwo unterwegs für längere Zeit blockiert zu werden, durch Hochwasser auch. «Prag kannst Du mit Deinen 1,2 m Tiefgang vergessen», beschied mir eine wirklich anerkannte Koryphäe. Weil ich aber so gerne nach Prag schiffen möchte und ich vergessen habe, dass ich die Reise dorthin vergessen muss, fahren wir gegen Ende April dennoch wieder per Zug nach Berlin, mit diesem Ziel fest im Kopf. Seit Januar war der Wasserstand der Elbe für unsere Dimensionen immer komfortabel. Bernadette und Paul Hasler sind im April Richtung Prag aufgebrochen, ebenfalls ab der Region Berlin. Leider aber mussten sie das Vorhaben aus beruflichen Gründen abbrechen. Schade, ihr Abfahrtsdatum war ideal, wie unsere Erfahrungen zeigen werden.

### 1.– 3.5.15, Berlin – Magdeburg über Havel und Sakrow-Paretzer- sowie Silo- und Elbe-Havel-Kanal, 144 km, 5 Schleusen

Wir wollen möglichst zügig nach Prag fahren und danach auf der Rückreise die schönen Städte an der Elbe kennenlernen und bestaunen, falls es die Entwicklung der Wasserstände denn erlauben sollte. Die Fahrt durch die Havel und die Havel-Seen bis zum Elbe-Havel-Kanal ist zwar sehr schön, aber uns bekannt. Deshalb wählen wir den kürzesten Weg und fahren je Tag 7 Stunden weit mit gut 9 km/h Fahrt. Die Sonne scheint,

aber ein giftiger Nordwestwind sorgt für Kälte. Wir übernachteten in einer Marina am Quenzsee und danach ruhig an einer Spundwand im Kanal bei Burg, die Gewerblichen müssen langsam fahren, ihr Schwall stört nicht. Nach Burg gelangen wir durch die S Niegripp mit wenig Fallhöhe auf die Elbe in die Elbestrecke 6, Abstiegskanal Rothensee bis Niegripp. Das bedeutet zwar zusätzliche 9 km auf der Elbe gegen eine Strömung von etwa 5 km/h, erspart aber die Fahrten durch und die Wartezeiten vor den hohen Schleusen Hohenwarthe und Rothensee nach der Kanalbrücke über die Elbe. Auf der Elbe beginnt die Arbeit: die von der Strömung erzeugten Turbulenzen zwingen zu permanenten Steuer-ausschlägen. Aufmerksamkeit ist gefordert, auch weil die konsequente Einhaltung der Fahrrinne geboten ist. Die verläuft logischerweise praktisch immer auf den Aussenseiten der Kurven und ist mit Anfahrts- und Abfahrtsbaken (gelbe Kreuze und rot gerahmte Quadrate in horizontal-/vertikaler Lage rechts und links Kreuze und grün gerahmte Quadrate 45° verdreht) sowie Tonnen gut gekennzeichnet. Schneller als mit 12 km/h mögen wir mit Rücksicht auf den Dieserverbrauch ausser an wenigen Stellen der Elbe nicht fahren, das ergibt eine Geschwindigkeit gegenüber dem Ufer von 7 km/h. Bei der Eisenbahnbrücke vor Magdeburg, nun auf der Elbestrecke 5 (Saalemündung bis Abstiegskanal Rothensee), vorbei an den Herrenkrug-Felsen, wird's erstmals lustig: die Geschwindigkeit sinkt beinahe auf unter Null, wir müssen kräftig Kohlen schaufeln, es strömt mit etwa 10 km/h. Und ganz ohne Schweisstropfen zu vergiessen, ist das Schiff nicht auf Kurs zu halten – eine gute Einführung zum Fahren auf der Elbe ist das



Abendsturm bei den Elbterrassen Brambach

schon! Wir steuern in den Hafen auf der Zollelbe, der hat ganz bestimmt schon bessere Zeiten erlebt. Liegeplätze für unser Kaliber, 13 m, sind auf der Elbe rar und oft nur dürftig bedient und ausgestattet, weil wenig genutzt; dann und wann muss man sich bescheiden.

#### **4.–12.5. Magdeburg bis Postelwitz durch Wittenberg, Torgau, Mühlberg, Meissen und Dresden, 320 km, ohne Schleusen**

Die Fahrrinntiefen werden von ELWIS für neun separate Strecken von Schöna nahe der Grenze bis Lauenburg oberhalb Hamburgs angegeben. Magdeburg liegt im Abschnitt 5. Wir verlassen am Montag den öden Hafen und steigen durch die laut Beschreibungen nautisch anspruchsvollsten Stellen der Elbe mit Einbahnbetrieb für grosse Schiffe, signalisiert durch Ampeln, vorbei an den Felsen bei der Strombrücke und danach dem Dom. Die Strömung ist an diesen Engstellen schon imposant und ich muss heftig am Haspel kurbeln und wieder etwas Schweiß vergiessen. Wir kommen aber gut, wenn auch nur sehr langsam voran. Nach nur 2h20 Fahrt übernachteten wir im Hafen Schönebeck-Frohsee im Wassersportzentrum Henning, weil danach zu lange für uns kein Hafen mehr erreichbar ist. Es ist der wohl hässlichste, dafür aber mit € 28.00 teuerste und lauteste Hafen an der Elbe. Wasser tanken würde gefährliche Kletterübungen und das Verlegen des Schiffes erfordern.

Am Dienstag mühen wir uns weitere 46 km weit die Elbe hoch gegen nun wieder etwa 5 km/h normaler Strömung. Die Landschaft ist flach und der Grund sandig. Die breite Elbe haben wir fast immer für uns allein, nur

ganz selten kreuzen uns kleine Boote oder treffen wir auf Arbeitsschiffe. Eine Spezialität auf der Elbe sind die Gierseilfähren: vorbeifahren kann man nur, wenn sie an ihrem Stammpfahl weilen, auf welcher Seite der liegt, zeigt die Karte und machen auch die Backen an den Ufern klar. Bei km 291 mündet die Saale in die Elbe, es beginnt die in Bezug auf die Fahrrinntiefe heikelste Strecke 4, 91 km weit bis zur Elstermündung. Die Saale ist teilweise schiffbar, leider nicht mehr an den attraktiven Orten und die Infrastruktur für Schiffe soll bescheiden sein. Wir geniessen bei weiterhin Sonnenschein und kühlem Wind begeistert die Fahrt auf der einsamen Elbe. Ein Restaurant «Elbterrassen zu Brambach» ist auf der Karte bei km 269 vermerkt und dazu die Notiz: «Paul Hasler hat hier übernachtet, stabiler Anleger, gutes Essen». Also, wenn Bernadette und Paul die Beiz und den Platz anlässlich ihrer Hochwasserreise nach Dresden im April/Mai 2006 rühmen, wird der auch für uns gut sein. Tatsächlich, zwischen zwei Bühnen liegt in ruhigem, 5 m tiefem Wasser ein robuster, langer Gratis-Steg offensichtlich nur für uns allein bestimmt. Wir essen sehr gut und günstig, alles zusammen kostet kaum mehr als nur die Übernachtung in scheusslichen Hafen gestern! Auf der Rückfahrt werden wir wohl wieder dort einkehren – Heil dem, der einkehret! Beim Schlummertrunk an Deck fegt ein wilder Sturm über die Gegend und unser Schiff, ein grandioses Ereignis, an den bizarren Wolkenstrukturen können wir uns kaum satt sehen.

Am Mittwoch, 7. Mai, führt die Fahrt in fast 8 Stunden 54 km weit nach Wittenberg in das Marina-Camp Elbe, ein Hafen mit riesigem Camping-Platz und einem Res-



Dresden



Albrechtsburg und Dom



Überfahrt am Schreckenstein, Burg Strekov bei Ústí nad Labem (Bild: Adrian C. Richter) Schloss Pillnitz, km 43



restaurant. Wir können sogar Diesel tanken, der Pegel im Tank ist bereits auf 40% gesunken. Bei km 200 sind wir bei der Mündung der Schwarzen Elster in die Strecke 3, Riesa bis Elster, gelangt.

Nächstes Etappenziel ist Torgau, befahren des Hafens laut Karte nur nach Anmeldung zulässig. Barsch wird mir am Telefon von der Sächsischen Hafenbeamtenschaft beschieden, dass eine Übernachtung keinesfalls gestattet wird. Auch der Hinweis, dass ich meine Reise nach Prag abbrechen müsste, weil auch weiter flussaufwärts keine Anlegemöglichkeit innerhalb eines Tages erreichbar ist, erweicht das Herz des Hafengenerals nicht. Zum Glück hat Arthur Müller die Visitenkarte von Roland Siering, WSA Dresden, Aussenbezirk Torgau, in die Karte geheftet. Die Tel.-Nr. stimmt noch, aber niemand nimmt ab. Wenige Minuten später ruft Herr Siering freundlich zurück. Doch, doch, wir dürfen im Seitenarm, vor dem Hafen, am WSA-Ponton anlegen, können aber das Gelände nahe dieser schönen Stadt nicht verlassen, weil abends abgeschlossen wird. Also legen wir am Do zeitig ab, bis Torgau brauchen wir für die 60 km 9 h. Wieder eine einsame Landschaft, unterwegs selten Schiffe, selten Menschen. Dafür halten viele Schafe den Bewuchs an den Uferböschungen kurz, Bio-Rasenmäher wohl im Dienste des WSA, das ergibt gepflegte, durch die Hufe perfekt gefestigte Ufer und am Jahresende vermutlich Gigots für die Mitarbeiter statt oder zusätzlich zur Grati. Der Ponton des WSA ist komfortabel und liegt ruhig, unseren Dank an den freundlichen Roland S. legen wir schriftlich vor die Büro-Türe, ergänzt mit einer Schoggi.

Am 8. Mai führt die Reise nur 28 km weit bis Mühlberg, weil es weiter oben, in Riesa, für uns wieder keine Anlegestelle gibt, auch vom dortigen gewerblichen Hafen wurden wir schroff abgewiesen. Auf der Karte sind unterwegs auf dem Fluss verschiedene Anlegestellen vermerkt, aber in Wirklichkeit nicht mehr da. Sie wurden mit Fördergeldern erbaut. Im Winter oder bei drohendem Hochwasser müssen sie an Land gerettet werden, die Wiedermontagen hätten die Gemeinden selber bezahlen müssen, was sie sich ersparten, wie uns erklärt wurde. Mühlberg hat einen neuen Hafen bekommen, das hat uns das WSA berichtet, wir müssen deshalb ihren Ponton dort nicht beanspruchen. Es bleibt Zeit für einen Stadtbummel und eine Einkaufsaktion.

Samstags fahren wir 7 Stunden weit nach Meissen. Erste Hügel säumen die Ufer, oft mit Reben bepflanzt. Heute begegnen wir den ersten beiden Gewerblichen nach etwa 160 km Fahrt auf der Elbe. Bei km 122 endet rätselhafterweise die Fahrrinnenmarkierung mit Landbaken, nur noch Tonnen kennzeichnet sie. Zur Sicherheit aktiviere ich auf dem PC das Programm von Navigo samt GPS, die Fahrrinne ist auf der Karte sehr genau dargestellt. Im Winterhafen hatten wir uns angemeldet. Der Hafenbesitzer – er bewirtschaftet auch den Winterhafen Dresden – ist laut Warnungen sehr launisch, aber zum Glück nahm seine Frau das Telefon ab. Wir haben Bedarf an den Diensten eines Mechanikers, das organisiert die Hafenmeisterin unverzüglich, auch empfiehlt sie uns das Rest. Vincenz Richter neben der Frauenkirche, ein wunderschönes historisches Lokal mit eigenem Rebbeg im nahen Spaargebirge. Klar ge-



Marina Labe am Zernoseky See

niessen wir nach dem Stadtbummel zum guten Essen einen hervorragenden Dornfelder aus eigener Produktion.

10.5: Dresden ist unser Ziel, nur 27 km oder 4 h entfernt. Die Kürze hat wieder mit den Liegemöglichkeiten zu tun, aber natürlich auch mit der viel gerühmten Schönheit der Stadt. Stabil bleibt die Wetterlage, Sonne mit Cu-Bewölkung, aber ein giftiger Wind von hinten aus NW droht den Rücken zu gefrieren, ich schliesse bald das Zelt. Die Pegelstände sind etwas gesunken, bleiben aber noch immer komfortabel. Auch am Kopfsteig in Dresden ist reichlich Platz für uns einzige Gäste, angekündigt von Frau Hafenwart aus Meissen. Wir sausen per Fietsen in die Stadt, erhaschen erste Eindrücke und später ein Nachtessen.

Sonntag: 50 km weit entfernt bei Postelwitz, 8 km vor der Grenze zu Tschechien, steht die nächste geeignete Liegestelle auf der Strecke 1, Schöna bis Dresden. Dieser wohl schönste Abschnitt verläuft durch die sächsische Schweiz, die Elbe hat sich tief durch felsige Hügel gefressen. Auf die Bezeichnung der max. 500 m hohen Erhebungen hier als Hügel reagieren Einheimische eher beleidigt, sie wännen sich wirklich in der Schweiz mit Jungfrau, Matterhorn und so. Auch andere schätzen diese Landschaft, wir begegnen manchen überbreiten, meist über Schaufelräder angetriebenen Ausflugsschiffen, gestartet in Dresden, dort liegt etwa ein Dutzend davon und alle balgen sie um Kundschaft. In Postelwitz liegt am Steg zu unserem Erstaunen ein Kollege aus Berlin mit einem 15 x 5 m-Schiff auf der Rückfahrt von Prag. Das gelungene Boot hat lediglich 1 m Tiefgang und nur einen Motor. Die sind zur besten Zeit in Berlin losgefahren!

### Postelwitz – Prag über Elbe / Labe und Moldau / Vltava

Noch immer sind die Wasserstände gut, trotzdem das Wetter bleibt, wie es ist. Wir bringen am 12.5. die letzten 8 Elbe-km hinter uns, vorbei an den Riesenber-

gen, hoch und spitz fast wie das Matterhorn. Bald passieren wir den ehemals eisernen Vorhang die Elbe heisst nun Labe – und steigen, vom Hafenmeister in Postelwitz gut informiert, weitere 40 km amont, bei Děčín (Tetschen) durch eine zum Kreuzen heikle Engstelle mit starker Strömung bis zur ersten Schleuse bei Ústí nad Labem (Aussig an der Elbe), unter der Burg Strekov auf dem Schreckenstein. 1837 hat Adrian Ludwig Richter aus Dresden das berühmte Bild «Überfahrt am Schreckenstein» gemalt, wie ich später aus dem Reisebericht von Nico erfahren werde. Die Landschaft samt Burg hat sich dort seither kaum verändert. Die Schleuse kann oder mag weder Englisch noch Deutsch reden, aber sobald wir in ihr Blickfeld geraten, lassen die guten Geister dort das Wasser aus der kleinen Kammer laufen, sie scheinen sich über die eher seltenen Ankünfte zu freuen. An der niedrigsten Stelle hatten wir heute 90 cm Wasser unter dem Kiel, nach der Schleuse müssen wir uns bis zur Rückkehr dorthin keine Sorgen um Wasserstände mehr machen, auch kommen wir mit nur noch halber Kraft zügiger voran als zuvor in der Strömung und ohne deren Turbulenzen fährt das Schiff von alleine geradeaus, Entspannung also für den Steuermann. Nach weiteren 14 km erreichen wir den wunderschönen Zernoseky See, legen dort nach 10 Fahrstunden in der luxuriösen Marina an, sie bietet ein Hotel mit Restaurant, Tankstelle und WLAN-Netz (das erste unterwegs). Nach langem Verhandeln in Deutsch und Englisch und schimpfen auf Französisch wird uns für morgen Diesel versprochen, die Marina will unter neuer Leitung einer lauten Dame nur noch Benzin verkaufen. Unterwegs konnten wir nirgendwo tanken, der Unterhalt der Tankstellen auf der frei fließenden Elbe ist nach den letzten beiden Hochwasserkatastrophen zu teuer geworden. Also gönnen wir uns nach den an den letzten Tagen oft sehr langen Etappen einen Ruhetag. Am Mittag füllen wir 85% des Tank-Volumens auf. Wie gestern essen wir im Restaurant der Marina, das kostet weniger als selber kochen.

Am Donnerstag, 14.5., regnet und stürmt es ausnahmsweise am Morgen, wir beeilen uns nicht, es ist auch ungemütlich kalt. Um 10:15 erst legen wir ab und fahren hinter einem Schubverband durch 3 Schleusen bis Roudnice nad Labem (Raudnitz) durch eine wieder weitere Landschaft mit sanften Hügeln. Schon bei der Einreise nach Tschechien ist uns aufgefallen, dass Wohlstand in dem Land eine andere Dimension hat als bei uns, das zeigt sich ausserhalb von Prag deutlich am Zustand der Häuser, an jenem der Schiffe sowieso. Aber auch auffällig sind einige praktisch immer unbesetzte Anlegestellen für Schiffe auch unserer Grösse. Wir legen bei der Stadt nach der Schleuse in einer kleinen, befestigten Bucht an, Liisa kauft etwas ein (ein kg Brot kostet fast 70 Rappen), ich behüte das Schiff.

15.5.: Wieder das übliche sonnige, nun aber windstille Wetter. Abfahrt um 07:50 auf der spiegelglatten, einsamen Labe, eine wieder wunderschöne Reise. Nach 3 Schleusen biegen wir bei Melnik in den 10 km langen Moldaukanal ab, steigen am Anfang durch die schöne Schleuse Höřín. Nach dem Kanal nun auf der Moldau bzw. Vltava, nach der zweiten S und 7h40 Fahrzeit, sehen wir am linken Ufer ca. bei km 20 die Marian Vltava, die es nach meiner alten Papier- und der aktuellen



Prag, Karlsbrücke



Prag



Statue Karlsbrücke

Navigo-Karte eigentlich nicht geben dürfte. Eine schöne Anlage, wir bleiben, testen am Abend die nette Hafeneisbeiz. Das Essen ist gut, die Verständigung harzt etwas, weil wir noch immer kein Tschechisch können. Auf der Rückreise könnten wir noch den Ort Nelahozeves samt Schloss besichtigen, Antonin Dvořák wurde hier geboren.

### Traum-Ziel Prag

Samstag, 16.5. Prag, unser Traum-Ziel ist nur noch 36 km und 5 Schleusen weit entfernt! Bei der Abfahrt schliessen sich uns zwei Kollegen an, eines davon ein Mietboot: in Prag gibt's tatsächlich einen Bootsverleiher, ich glaube, er herrscht über zwei Boote. Bei Kaiserwetter fahren wir durch die prächtige Hügel- und Waldlandschaft und dann Prag. Im Flussbecken zwischen den beiden Stadtschleusen, um die berühmte, sehr belebte Karlsbrücke herum, bewegen sich oder dümpeln zahlreiche Ausflugsschiffe, nur selten erkennt man ihre Absichten. Die letzte, die Doppelschleuse Smíchov ist begehrt, wir warten einige Zeitlang, aber mit schönster Aussicht auf die Stadt. Die Blütezeit der Marina Tatran lag in der Vergangenheit, wir bekommen aber Platz an einem ordentlichen Steg, Strom und Wasser mit Kabel- und Schlauchverlängerungen auch. Zufrieden feiern wir die Ankunft an diesem Traumziel mit einer von Arthur Müller gespendeter Flasche Rotkäppchen und schwelgen dazu in den Tönen der Missa di Gloria von Puccini.

Die nächsten 5 Tage lang geniessen wir das traumhaft schöne, vorwiegend von der Gotik und dem Barock geprägte Prag, die Goldene Stadt. Zwei Tage lang besucht und führt uns sehr kompetent Eva, sie hatte in Prag Sprachen studiert und promoviert. Aktuell wohnt sie in Nürnberg, dort hatte sie im Hafen bei unserer Wien-Reise vor drei Jahren unsere finnische Flagge erblickt und uns auf Finnisch angesprochen, sie kann auch diese Sprache. Wir schlenderten durch den Königlichen Weg vom Pulverturm über den Altstädter Ring und die

Karlsbrücke und danach hoch zur Burg usw., usw., auf eine detaillierte Schilderung verzichte ich, von Prag schwärmen viele Quellen kompetenter als ich. Für den 17. bis 20. Mai ist gutes Wetter vorgesehen, danach soll es drei Tage lang ununterbrochen heftig regnen. Wir freuen uns sehr auf das Nass, der Wasserstand der frei fließenden Elbe in Deutschland ist in einzelnen Abschnitten schon knapp, unter 1,2 m. Klub-Kollegen mit Plänen zur Saale verzichten auf ihre Vorhaben. Gerne wären wir noch länger geblieben, auch die weitere für uns noch schiffbare Vltava bis zur Staumauer nach vier Schleusen hochgefahren, die Landschaft oberhalb Prag muss phantastisch sein! Aber erstens kommt es anders, und zweitens als man denkt (W. Busch).

### Die Flucht: rette sich wer kann, sauve qui peut!

Um ein Uhr morgens am 21. Mai erwache ich, hatte vom versprochenen Regen geträumt, der nun auf unser Deck prasseln sollte. Leider sind keine Tropfgeräusche zu hören. So um 03:00 aber fällt spärliches Nass vom Himmel, einige Tropfen, kein richtiger Regen. Am Mittag ist bereits wieder Schluss. Das sind schlechte Aussichten, wenn's trocken bleibt, was wahrscheinlich ist, liegt in einigen Tagen für unseren Tiefgang zu wenig Wasser in der Elbe; rette sich wer kann, sauve qui peut!

22.5. Wir verlassen um 07:45 Prag. Gerne würden wir beim Tankschiff zwischen den Stadtschleusen Diesel bunkern, doch schläft dort das Personal noch. Dafür schwirbeln auch noch keine Ausflugsschiffe kreuz und quer durchs Stadtbecken, die Schleusen arbeiten nur für uns, freundlich und schnell. Im 10km-Kanal zur Elbe legen wir bei km 4 in einer kleinen Ausbuchtung mit Steg an, er gehört der Marina Vltava, Anlegen ohne Erlaubnis verboten. Wir rufen an, selbstverständlich dürfen wir dort übernachten. Gerne hätten wir ja wieder in der Marina angelegt, aber es pressiert. 50 km, 6 S, 7:30h.

Samstag: in 8h10 eilen wir zuerst durch die letzte Moldau-S mit prächtigem Blick auf das Schloss Melnik

und danach weitere 5 S 60 km weit bis zur Marina Labe auf dem Zernosseky-See. Laut Elwis wird's morgen unterhalb der Staustufen schwierig, eine heikle Prüfung für den Steuermann ist zu erwarten. Ich möchte gerne bei der S Ústí nad Labem anrufen, der letzten, mich dort um die Wasserstände morgen erkundigen. Dies mit Hilfe des Kellners der Marina, er spricht etwas Deutsch. Um sicher zu gehen, mache ich Skizzen über Fahrrinne, Eintauchtiefe usw. Auf dem Weg zum Hotel-Büro sehe ich ein Schiff Namens AEGIR unter deutscher Flagge und mit Brit und Nico als Bewohner nebst einem Schleusenhund als Bewacher, das ist nach uns angekommen. Also zuerst mal dort fragen. Bingo, Nico Cüppers kommt bald darauf zu uns, er lebt in Dresden als Inhaber von [www.elbe-taxi.de](http://www.elbe-taxi.de) (Wassertaxi). Wir lernen, dass die Wasserstand-Prognosen von Elwis für die oberste Strecke nur bedingt verlässlich sind, vielleicht, weil mit den tschechischen Stellen nicht kommuniziert wird. Also konsultieren wir im Internet jene Quellen. Diese Prognosen sind für morgen etwas besser: das Wehr Ústí plant, mehr Wasser, als von Elwis erwartet, durch die letzte Staustufe zu lassen.

Pfingstsonntag: Wir nutzen die Gelegenheit, verlassen den schönen Hafen um 07:00. Vor der Grenze ist ausser einem ferngesteuerten Bagger-Roboter kaum jemand auf dem Wasser, an Land arbeiten Bauarbeiter. Auf deutscher Seite dann wieder Wohlstand: hunderte Gummiboote lassen sich an diesem schönen Feiertag bachab treiben, volle Konzentration ist gefordert, um weder die Fahrrinne im steinigen Untergrund zu verlassen, noch mit den treibenden Booten zu kollidieren. Die Fähren befördern pausenlos Passagiere zu schönen Orten jeweils am anderen Ufer und die ganze Ausflugs-Flotte aus Dresden ist unterwegs in der Sächsischen Schweiz. Aus der Gesellenprüfung für den Steuermann aber wird nichts, es verbleiben uns im Minimum 70 cm unter dem Kiel. Dresden erreichen wir nach 10 h und 113 km. Am Pfingstmontag bleiben wir in Dresden, die Prognosen aus Tschechien bleiben ordentlich, bewundern noch einen Tag lang die schöne Stadt, selbstverständlich auch die nach der Wende wieder aufgebaute Frauenkirche, phantastisch, dass dieser Meisterleistung zustande kam! Einige Regentropfen fallen, das muss genügen.

26.5. Nico kam gestern zurück, dank dem Tiefgang der AEGIR von 60 cm hatte er keine Eile. Er besucht uns am Morgen, bringt uns per Boot 60 l Diesel. Am Nachmittag fahren wir die 26 km bis Meissen und nutzen dort den Nachmittag für einen weiteren Besuch der wunderbaren Altstadt; gerne wären wir länger geblieben, hätten dort auch noch etwas Porzellan zerbrochen. Auf dieser Etappe treffen wir den geringsten Wasserstand auf dieser Reise an, üppige 40 cm unter dem Kiel.

27.5. Wir setzen den geordneten Rückzug fort, 11h30, 134 km weit bis Wittenberg, dort möchten wir wieder tanken. Noch vor der Tankstelle bremst der Grund. Zwei kräftige Kollegen zerren mit Riesenkräften unser Schiff durch den Schlick an den Steg, trotz unserer Bitte um Abbruch der Übung. An die Tankstelle können wir nicht. Bleiben wir hier und fällt der Pegel noch ein wenig, sitzen wir morgen fest, trotzdem in der Fahrrinne noch genügend Wasser fliesst. Also bedanken wir uns bei den Kollegen und legen wieder ab. 3 km weiter oben hatte uns aus einem Hafen für kleine Schiffe, dem



Schleuse Hořín, Schloss Melník



Marine-Sportclub Wittenberg

Marine-Sportclub Wittenberg bei km 212, ein Herr an den Steg gewunken. Wir fahren zurück und belegen am Kopfsteig des Hafens zwischen zwei Bühnen mit Hilfe vom Land aus, 5 m Wasser bleiben unter dem Kiel! Die Leute sind begeistert, wird sind die ersten Besucher unter Schweizer-Flagge. Die Aussicht auf die Elbe vom Klubhaus und vom Schiff aus ist fantastisch.

Do, 28.5. Noch immer kein Regen. Ich erkundige mich bei der Revierzentrale Magdeburg über die zu erwartenden Fahrrintentiefen, vor allem im heiklen Abschnitt F4. Da die Elbe mit ca. 5 km/h fliesst, werden wir uns in etwa in gleichen Wassermassen wie gestern bewegen. Langsam wird der Wasserstand sinken, auch morgen sollten wir eigentlich noch fahren können. Wir werden aber nichts anbrennen bzw. aufhocken lassen.



Deshalb setzten wir unsere Flucht zügig fort. Wir hatten irgendwann bemerkt, dass die Gierseilfähren mit Funk ausgerüstet sind. Also melden wir uns jeweils rechtzeitig an, fast immer kann uns ohne Wartezeit die Durchfahrt zuvorkommend ermöglicht werden. Auf die verlockende Übernachtung beim Hotel Elbtterrassen ver-

## Zusammenfassung

Berlin-Tegel/Prag und zurück 1323 km (davon 755 km auf der frei fließenden Elbe), 38 Schleusen, 1 Hebewerk, 152 Motorlaufstunden, Verbrauch 5,45 l/h (amont 6,9 l, aval 3,5 l).

zichten wir, eilen bei manchmal stürmischem Wind und Regenschauern durch die wilden Engstellen bei Magdeburg und danach die neue Niedrigwasser-Schleuse bis vor das historische Hebewerk Rothensee, wieder eine Monstertappe, gut 10h, 127 km, 1 S. Das Hebewerk hat Feierabend, wir legen bei wildem Gewitterregen davor an, atmen auf, sind dem drohenden Niedrigwasser entkommen. Am nächsten Tag schlafen wir aus. Nach 9 telefoniert uns der Hebewerk-Herr (ich hatte gestern nach Feierabend angerufen) und offeriert uns eine Extrafahrt in seiner historischen Einrichtung hinauf in den Mittellandkanal. Gerne nehmen wir an, danach fahren wir gemächlich in 3 Tagen zurück nach Berlin-Tegel.

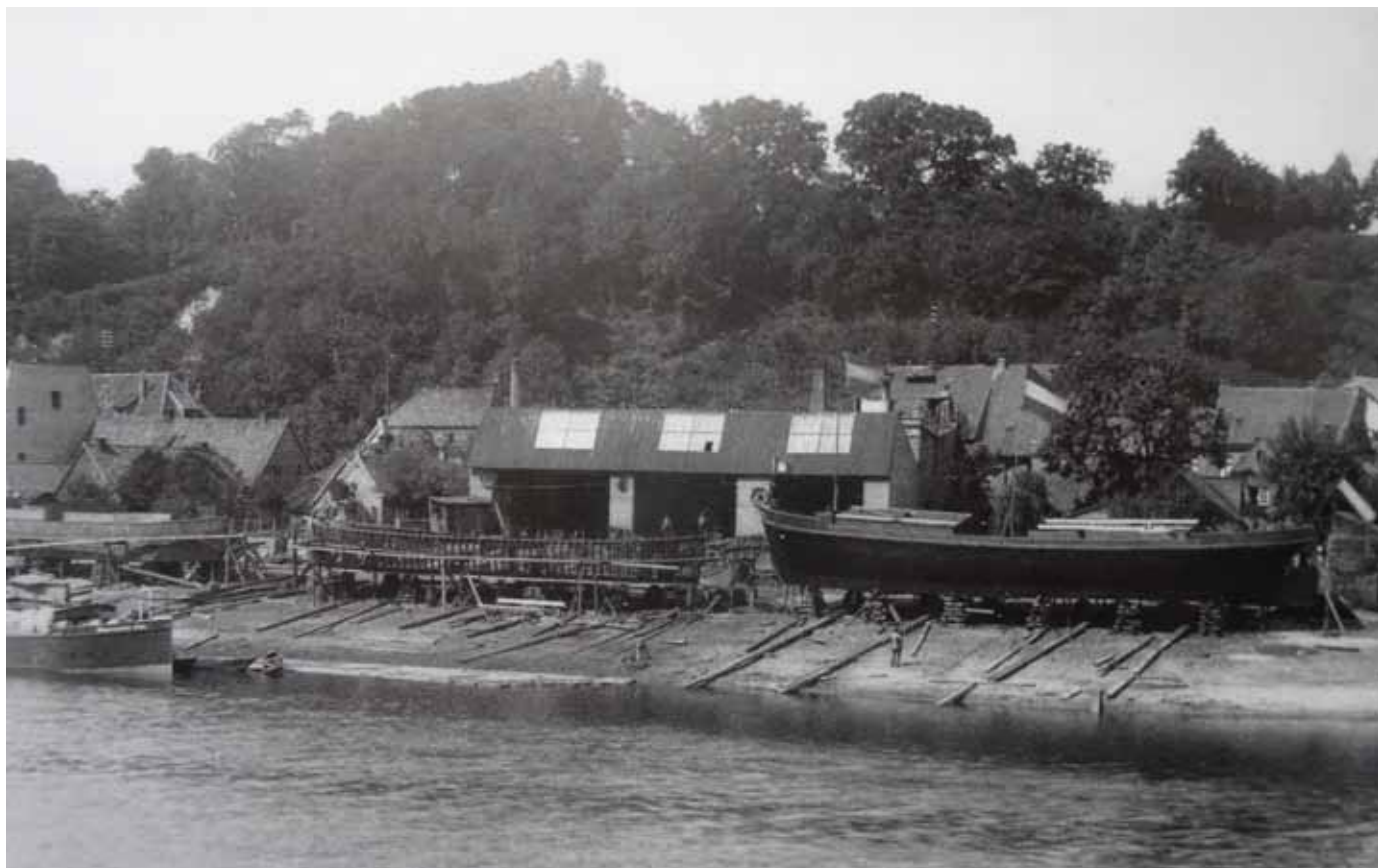
### Gut, hatte ich vergessen, dass ich Prag mit 1,2 m Tiefgang vergessen muss!

Wirklich, einen Tag länger wäre die Fahrt auf der Elbe für uns noch möglich gewesen, danach erreichte die Fahrrinntiefe in den heiklen Abschnitten bis etwa vier Tage lang in der zweiten Augushälfte keine 1,2 m mehr, nachher bis zum 17. November wieder nicht. Infolge der historisch tiefen Wasserstände waren viele Schiffe blockiert, die Ausflugflotte in Dresden und auch Fähren lange stillgelegt. Trotzdem wir unterwegs gerne noch viel länger an den schönen Orten verweilt wären, sind wir mit dieser phantastischen Reise überglücklich und zufrieden. Dankbar auch über meine Vergesslichkeit: es ist gut, dass ich vergessen hatte, dass ich Prag mit 1,2 m Tiefgang vergessen muss! Es mag überheblich klingen, aber auf der ganzen Reise störte kein einziges nennenswertes Problem, wir sind nie aufgehockt, haben auch keinen einzigen Kratzer eingefangen (das wird dann wieder auf einfacheren Wässerchen passieren). Wir hatten das Glück, von den Erfahrungen von Klub-Freunden profitieren zu dürfen (Annebärbel und Arthur Müller habe ich schon erwähnt, dazu auch von Ursula und Hans P. Thüler sowie Bernadette und Paul Hasler). Und auch das Glück, vor schwierigen Tagen bei besten Adressen an perfekte Informationen zu geraten: bei Nico Cüppers (er hat sich von unserer Reise zu einem Turn nach Prag im Oktober motivieren lassen, siehe [www.nicnet.de/wordpress](http://www.nicnet.de/wordpress)), verschiedenen Wissensträgern bei lokalen WSA-Ämtern und der Revierzentrale Magdeburg. Anderen Schiffen ist es in dieser trockenen Saison weniger gut ergangen; wochen- bis monatelang wurden Hotelschiffe blockiert, beispielsweise in Dresden die nigelnagelneuen, extra für die Elbe konstruierten Viking Beyla und Viking Astrild, Tiefgang nur ca. 0,95 m und in Torgau die Swiss Ruby, Tiefgang 1,1 m. Die Kapitäne dieser Schiffe, sie fahren unter Schweizer-Flagge, sind womöglich auf weniger gute Adressen gestossen als wir. Das kostet, Hotelschiffe auf der Elbe werden sich kaum so ungebremst vermehren wie auf anderen Gewässern. ◀



Liisa und Urs Baumgartner

# Die Hitzler-Werften



Hitzler-Werft in Lauenburg um 1920

Anfangs des letzten Jahrhunderts traten die ersten Motorboote in Erscheinung. Ein Grossteil dieser modernen Schiffe bauten die Schlosswerft Holtz oder die Hitzler-Werften. Das Handelshaus Deurer & Kaufmann lieferte die deutschen Exportschlager nach ganz Europa, auch in die Schweiz.

**Text und Bilder** *Stefano Butti*



Castagnola & Gottardo

## Die Gründung der Hitzler Werft in Lauenburg an der Elbe

Ende August 1885 kaufte der aus Württemberg stammende Johann Georg Hitzler, im Alter von 37 Jahren, ein Grundstück in Lauenburg, auf dem er ein Wohnhaus und eine Werkstatt erbaute. Johann Georg war gelernter Schlosser und später Obermeister in einer Pulverfabrik. Als sein Arbeitgeber expandierte und eine neue Pulverfabrik in Geesthacht an der Elbe erbaute, dislozierte Johann Georg mit seiner Frau und den gemeinsamen Kindern nach Norddeutschland. An der Elbe lernte Johann Georg die beiden Brüder Franz und Matthias Burmester kennen. Die Reederei Burmester betrieb während des Sommerhalbjahres einen Raddampferbetrieb zwischen Lauenburg und Hamburg. Was den Gebrüdern Burmester allerdings fehlte, war ein Werkstattbetrieb zur Wartung und Reparatur ihrer Schiffe. Durch finanzielle Unterstützung kombiniert mit einer grossen Portion Überredungskunst, schafften es die umtriebigen Reeder, Johann Georg Hitzler von den Vorteilen einer selbständigen Erwerbstätigkeit zu überzeugen. Im Winter 1885/86 wurden mit einigen wenigen Handwerksgehilfen an den Burmester-Dampfern die ersten Reparaturen ausgeführt. Um die auftragsschwache Zeit im Sommer zu nutzen, pachtete Hitzler vor seinem Haus ein Ufergrundstück und begann mit dem Bau eines 300 Tonnen tragenden Schleppkahns. Dieser sogenannte «Berliner-Masskahn» (Schiffstyp/Leichter für die Berliner Gewässer) konnte als Baunummer 1 noch vor der Fertigstellung an den Lauenburger Schiffer Johannes Dreves verkauft werden. Die Hitzler-Werft war nun definitiv geboren. 1892 trat der erste Sohn des Firmengründers mit Namen Theodor in den väterlichen Betrieb ein. Da Theodor gelernter Maschinenbauer war, hielt nun auch der Bau von selbstfahrenden Fahrzeugen Einzug. Das erste Motorboot war das mit einem 2 PS leistenden Daimler-Motor ausgerüstete Fährboot «Anna». Überhaupt war Theodor beflügelt vom Pioniergeist seines Vaters. Nach der Lehre im väterlichen Betrieb genoss er eine umfassende Ausbildung in Schiffs- und Maschinenbau an den Technischen Hoch-



Luftschiffstation Aero



Hitzler Prospekt



Kontoblatt Aero

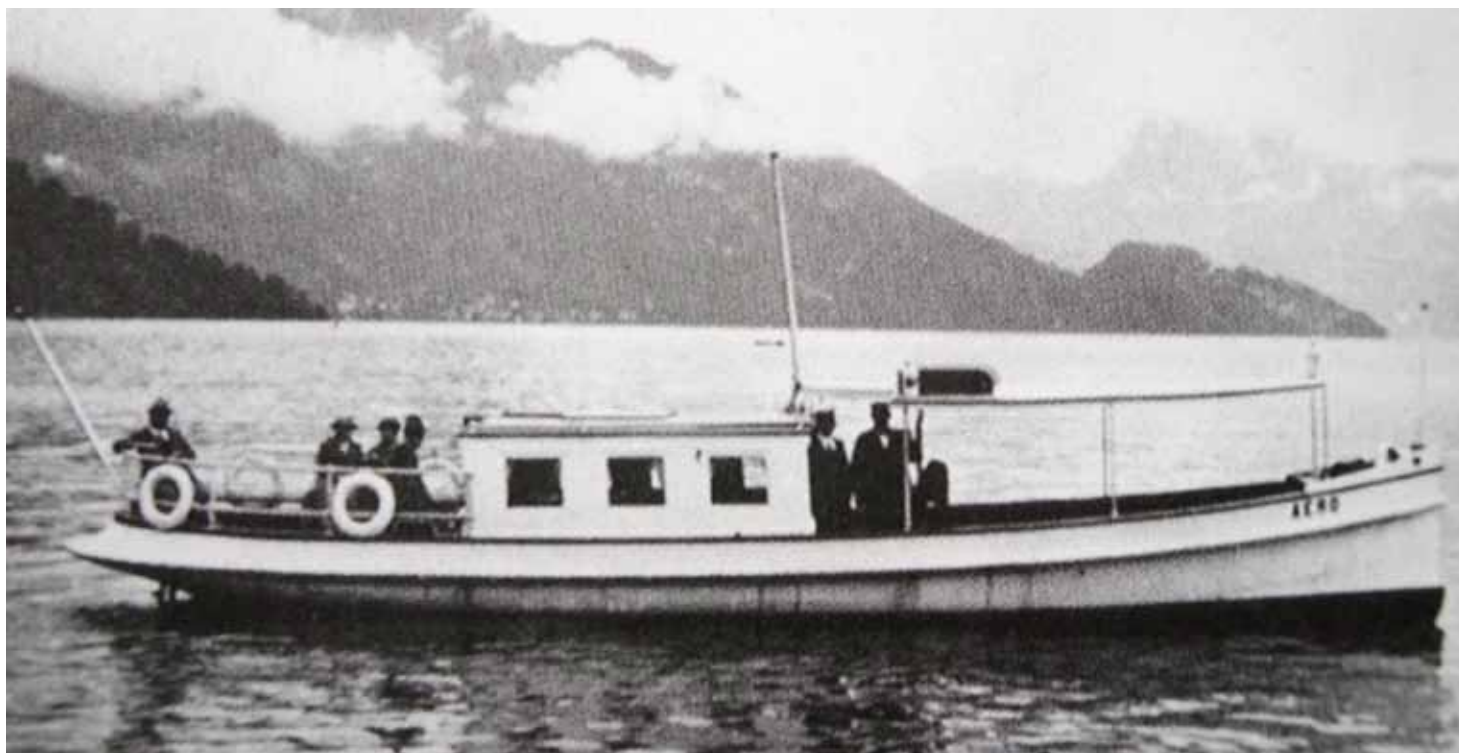


Hitzler-Schwimmdock

schulen in Charlottenburg und Chemnitz. Im Sommer, während den Semesterferien, leitete er die Schiffsbauarbeiten in Lauenburg. 1904 konstruierte und baute er auf eigene Rechnung ein Schwimmdock mit 500 Tonnen Tragfähigkeit. Drei Jahre später kaufte er die Mahnke Werft in Hamburg-Veddel und machte sich mit dieser selbstständig.

### Theodor Hitzler, Hamburg

Der älteste Sohn des Lauenburger Werftgründers nahm damit einen Grossteil des Kleinboot-Geschäfts mit nach Hamburg, wo er mit dem Schiffsmakler Deurer & Kaufmann eng zusammenarbeitete. Aber auch mit der Werft J.G. Hitzler arbeitete Theodor eng zusammen und zeitweise führte er sogar beide Werften gleichzeitig, nachdem sein



MS Aero Vierwaldstättersee

Vater immer öfters krankheitsbedingt ausfiel. 1909, ein Jahr vor seinem Tod, verkaufte der Werftgründer Johann Georg Hitzler seine Lauenburger Schiffswerft an seine beiden anderen Söhne Georg und Franz. Theodor konnte sich nun vollumfänglich auf seine eigene Werft konzentrieren und überführte nun auch sein Schwimmdock nach Hamburg. Die Werft von Theodor Hitzler in Hamburg führte vorwiegend Reparaturen aus, baute aber insgesamt auch 74 kleinere Schiffe bis 400 Tonnen, darunter viele schwimmende Geräte wie Bagger, Bergungskräne und sogar ein schwimmendes Waschhaus und eine Schwimmkombüse. Mit dem MS Delphin vom Vierwaldstättersee lieferte Theodor Hitzler 1912 unter der Baunummer 119 (wobei die erste Ziffer lediglich zur Unterscheidung mit Hitzler/Lauenburg diente) das erste als Dieselmotorschiff konzipierte Fahrzeug der Schweiz nach Luzern. Die kleineren Boote «Aero», «Astra», «Mars», «Castagnola» und «Jolimont» stammten hingegen nicht wie in der Fachliteratur oft fälschlicherweise publiziert von Th. Hitzler Hamburg, sondern aus der Lauenburger Werft J. G. Hitzler. Schlussendlich arbeiteten aber die beiden Hitzler-Werften sowieso er-

folgreich zusammen und Aufträge wurden buchstäblich gegenseitig hin und her geschoben. Im Alter von 76 Jahren verpachtete Theodor Hitzler seine Hamburger Werft an seinen Neffen Franz Hitzler Junior, mittlerweile Inhaber der Lauenburger Hitzler-Werft. Der Hamburger Betrieb wurde noch bis 1962 als Reparaturwerft weitergeführt und danach geschlossen.

### Die Hitzler Werft an der Donau

Im Jahr 1915 bekam Theodor Hitzler den Auftrag diverse Schleppdampfer in Einzelteilen zerlegt von der Elbe mit der Bahn an die Donau zu transportieren und dort erneut aufzubauen. Für den Zusammenbau der Schiffe vor Ort kaufte er ein Grundstück in Deggendorf und errichtete dort eine Slipanlage. Die Werft wurde 1918 wieder verkauft. Später entstand daraus die bekannte Deggendorfer Werft und Eisenbau GmbH, welche auch schon verschiedene Schiffe in die Schweiz geliefert hat. Höchstwahrscheinlich bereute Theodor aber schon bald darauf seinen Verkaufsentscheid. Bereits 1921 gründete er nämlich, mit Beteiligung der Lauenburger Werft welche Maschinen und Fachpersonal zur Verfügung stellte, eine neue Werft in

Regensburg. Die Leitung der Regensburger Hitzler-Werft übernahm der Jüngste der vier Söhne von J.G. Hitzler, Walter Hitzler, erst als angestellter Geschäftsführer, ab 1930 auch als Eigentümer. Damit gab es drei selbstständige Schiffswerften im Besitz der Söhne von Johann Georg Hitzler: Die väterliche Werft J.G. Hitzler in Lauenburg, die Schiffswerft Theodor Hitzler in Hamburg-Veddel und die Schiffswerft Th. Hitzler, Inhaber Walter Hitzler in Regensburg. Die Regensburger Hitzler-Werft begann ihre Arbeit mit dem Bau von Kleinfahrzeugen und Fahrgastschiffen (unter anderem mit dem Bau der Bodensee-Schiffe «Konstanz» und «Stadt Radolfszell», 1925), und baute ab 1939 auch grosse Donaukähne und Schlepper. Insgesamt wurden 297 Schiffe in Regensburg fertiggestellt, viele auch für den Bodensee und die Bayrischen Seen. Der Betrieb wurde 1994 wegen Insolvenz geschlossen. Das Archiv dieser Werft befindet sich heute im Donau Schifffahrts-Museum in Regensburg und kann auf Anmeldung besichtigt werden.

### Technische Innovationen

In den Gründerjahren der Werft von J.G. Hitzler wurden vor allem



Gunten ist jetzt in Frankreich

Leichter und ab 1900 mit der Ablieferung des Binnen-Frachtdampfers «Bürgermeister Klug» auch grosse selbstfahrende Binnenschiffe gebaut. Die Eröffnung des Elbe-Trave Kanals, welcher Lauenburg mit Lübeck verbindet, bescherte der Werft eine vorzügliche Lage am Zusammenfluss dieser beiden Wasserstrassen. Ab 1915 stieg die Werft mit dem Bau von zwei Fischdampfern auch in den Seeschiffbau ein und die 1924 abgelieferte «Lauenburg» war das erste grosse Güter-Dieselmotorschiff auf der Elbe. Überhaupt waren die Hitzler-Werften sehr innovativ. Nicht nur gegenüber der neuen Motorentechnik waren die Schiffbauer sehr aufgeschlossen, ab 1928 begann die Werft in Lauenburg auch mit dem Bau von eigenen Kleindieselmotoren vor allem für den Antrieb von Nebenaggregaten wie Lade- oder Ankerwinden. Bereits ab 1912 wurden auch Wendegetriebe, welche in den zwanziger Jahren für eine Leistung von bis zu 250 PS konstruiert wurden, in Lauenburg gebaut. 1926 wurde von Schiffbauingenieur Adolf Lüchau das Hitzler-Ruder entwickelt und 1930 infolge Weltwirtschaftskrise im auf eigene Rechnung gebauten Binnengüterschiff J.G. Hitzler eingebaut. Das

Hitzler-Ruder wurde bis 1960 in über 3000 Exemplaren für die verschiedensten Schiffgrössen gebaut und verschwand erst, als im Schiffbau die hydraulischen Ruderanlagen zum Standard wurden. Auch Tunnelruder und Stampfanlagen für Eisbrecher wurden bei Hitzler entwickelt und patentiert. Überhaupt entwickelte sich die Lauenburger Schiffswerft ab 1960 immer mehr zur ersten Adresse für Spezialschiffe wie Schlepper, Eisbrecher oder Bohrinsel-Versorgungsschiffe. Auch heute noch baut die Werft neben klassischen Binnenfrachtern und allerlei Stahlkomponenten für den Kraftwerks- oder Wasserbau, vor allem Spezialschiffe und Schlepper.

### **Hitzler-Schiffe in der Schweiz**

Wie bereits im ersten Teil dieses Artikels erwähnt, als die Schlosswerft und die Schiffe von Reinhold Holtz etwas beleuchtet wurden, waren zu Anfang des 20. Jahrhunderts die kleinen Motorboote richtiggehende deutsche Exportschlager. Diese Schiffe waren modern und komfortabel, einfach zu warten und zu bedienen und dank ihrer Grösse mit einfachen Mitteln in einem Stück zu transportieren. Schlussendlich darf sogar behauptet werden, dass dank diesen kleinen effizienten Motorschiffen

manche unserer Schifffahrtsgesellschaften ihre Defizite verringern, vielleicht sogar ein drohendes Insolvenzverfahren verhindern konnten. Über die Maklerfirma Deurer & Kaufmann wurden etliche dieser Boote nach ganz Europa und sogar Afrika und Südamerika geliefert. Auch in die Schweiz kamen diese handlichen Fahrzeuge gleich mehrfach.

### **Genossenschaft Aero Luzern, MS Aero, 1910**

Fasziniert vom Besuch des Luftschiffes LZ 4 am 1. Juli 1908 in Luzern gründete ein Konglomerat von Luzerner Hoteliers die Genossenschaft AERO, das erste gewerbsmässige Luftfahrtunternehmen der Schweiz. Am 24. Juli 1910 fand die feierliche Eröffnung der Luftschiffstation im Tribschenmoos statt. Das erste Luftschiff mit Namen «Ville de Lucerne», eine 60 Meter lange französische Konstruktion, bot Platz für 8 Personen und stieg ab Sommer 1910 bei guten Wetterverhältnissen täglich in den Himmel. Zusammen mit einem später dazugekommenen zweiten Luftschiff wurden bis 1913, als die Luftschiffe durch Wasserflugzeuge ersetzt



MS Castagnola

wurden, über 400 Personen unfallfrei befördert. Als Zubringer zur Luftschiffstation wurden drei Hitzler-Motorboote mit Namen «Aero», «Astra» und «Mars» eingesetzt, welche von der heutigen SGV betrieben wurden. Die Schwesterschiffe «Aero» (Bau-Nr. 238) und «Astra» (Bau-Nr. 239) trafen am 30. Juli 1910 in Luzern ein und nahmen bereits am 6. August den Betrieb zur Luftschiffstation auf. Gleichzeitig wurde auch das baugleiche dritte Schwesterschiff «Castagnola» (Bau-Nr. 240) nach Lugano zur Società la Vedetta geliefert. Ein Jahr später wurde von der SGV (bzw. der damaligen DGV) ein grösseres Nachfolgemodel mit Namen «Mars» bestellt, ebenfalls für die Verwendung als Zubringer zum Luftschifflandeplatz. Auf dem Bielersee folgte mit der «Jolimont» ein viertes Schiff des Lauenburger 12 Meter Typs als erstes Motorschiff der heutigen BSG. Wiederum ein Jahr später wird in Luzern das erste grosse Dieselmotorschiff der Schweiz, die «Delphin» aus Norddeutschland angeliefert; dieses allerdings nicht aus Lauenburg sondern von Theodor Hitzler in Hamburg. Sozusagen auf einen Schlag wurden die Hitzler-Werften zum führenden ausländischen Schifflieferanten der Schweiz. Das (zusammen mit «Astra» und «Castagnola») erste Hitzler-Schiff der Schweiz, die «Aero» verkehrt nach

wie vor auf dem Vierwaldstättersee als privates Vergnügungsschiff. Die anderen Hitzler-Erzeugnisse erlebten vielfach aber grosse Odysseen und befuhren viele verschiedene Gewässer wie die nachfolgenden Erläuterungen zeigen.

#### MS Astra/Gunten, 1910

Als zweites Schiff für die Zubringerdienste zur Luzerner Luftschiffhalle wurde MS Astra zusammen mit der Baugleichen «Aero» per Eisenbahn ab Bauwerft J.G. Hitzler in Lauenburg nach Luzern geliefert, wo beide Boote am 30. Juli 1910 eintreffen und am 6. August in Betrieb gingen. Die Probefahrten für alle drei Schiffe (MS Castagnola für den Luganersee war das dritte Schiff) fanden bereits auf der Elbe statt. Das Motorschiff Astra wurde 1914 um 2 Meter verlängert und 1920 auf den Thunersee verkauft. Dort erhielt es den Namen «Gunten». Viele Jahre leistete es Kursdienste auf dem Thunersee, auch als Winterschiff. Ab ca. 1975 wurde das «Gunteli» fast ausschliesslich noch für Extrafahrten eingesetzt und 1998 ausser Dienst gestellt und an eine Privatperson als Wohnschiff auf die Französischen Kanäle verkauft. Nach einem kurzen Ausflug nach Deutschland ist das Fahrzeug heute wieder auf den französischen Wasserstrassen mit Heimathafen Saint-Jean-de-Losne am Canal de Bour-

gogne unterwegs. Das ehemalige Kurschiff gehört heute einem Werftbesitzer. Dieser nutzt das Boot mit seiner Familie.

#### MS Castagnola, 1910

Die «Società anonima dei Battellini a Motore la Vedetta», abgekürzt Società la Vedetta, welche von lokalen Hoteliers als Taxiboot-Betrieb 1909 in Lugano gegründet wurde, musste infolge Gründung einer neuen Gesellschaft in Konstanz eines ihrer Schiffe (das ehemalige MS Österreich der in Konkurs geratenen Konstanzer Motorboot Gesellschaft) wieder an den Bodensee zurück geben. Aus diesem Grund fehlte ein Schiff in Lugano. Via Schiffsmakler Deurer & Kaufmann wurde ein Ersatzfahrzeug geordert und schliesslich von J.G. Hitzler ein 12 Meter Motorboot (Baugleich «Aero» und «Astra» und auch zusammen mit diesen geliefert) erbaut. Das Schiff wurde 1944 in die Flotte der SNL integriert und 1998 in die Niederlande verkauft. Heute fährt das Schiff mit Heimathafen Eernewoude in Friesland nach wie vor als Salonboot unter seinem alten Namen «Castagnola».

#### MS Jolimont/Baslerdybli/Archaeopterix/Jolimont, 1911

Mit der Baunummer 254 lieferte die Hitzler-Werft in Lauenburg 1911 das erste Motorboot für den Bieler-

Betrieb. Da das Schiff jedoch, insbesondere bezüglich Fahrgeschwindigkeit, nie restlos befriedigte und Pläne für einen Umbau scheiterten, wurde die «Delphin» 1943 abgebrochen und als Alteisen verwertet.

### **MS Konstanz und MS Stadt Radolfszell, 1925**

Mit den Baunummern 13 (MS Konstanz) und 14 (MS Stadt Radolfszell) wurden bei der jungen Werft von Theodor Hitzler in Regensburg, sozusagen im Zweigbetrieb an der Donau, 1925 zwei kleinere Fahrgast-schiffe auf Kiel gelegt. Auftraggeberin war die Bodan-Werft in Kressbronn, die als Generalunternehmerin den Bau der beiden Schiffskörper mit Aufbauten (Casco) im Unterauftrag vergab. Das MS Stadt Radolfszell war das erste Motorschiff der Deutschen Reichsbahn und ersetzte das Dampfschiff mit gleichem Namen. Das Schiff bediente den Untersee zwischen Konstanz und Radolfszell. Die Maschinenanlage arbeitete jedoch unzuverlässig. Deshalb wurde das Schiff bereits 10 Jahre später wieder an die Bodan-Werft zurückgegeben, ausgeschlachtet und im «Tiefen Schweb», der tiefsten Stelle des Bodensees versenkt. Das 22,5 Meter lange MS Konstanz wurde für den Motorboot-Betrieb der Stadtwerke Konstanz in Betrieb gestellt und sollte den Lokalverkehr im Konstanzer Trichter bewältigen. Die Konstanz wurde aber noch im gleichen Jahr an die Schweizerische Schifffahrtsgesellschaft Untersee & Rhein vermietet und auf der Strecke Konstanz / Stein am Rhein und später auch bis Schaffhausen eingesetzt. 1936 kaufte die URh das Schiff und betreibt es heute als historischen Zeitzeugen. Es wird vor allem für Gesellschaftsfahrten gerne gebucht. Das «Konstanzerli» ist das älteste fahrbare Dieselmotorschiff des Bodensees, befindet sich in einem ausgezeichneten Betriebszustand und feiert in diesem Jahr sein 90-jähriges Jubiläum.

### **Eine weitere Hamburger Werft, Breuning & Söhne, MS Schwan**

Der in Hamburg-Wilhelmsburg ansässige Familienbetrieb Breuning & Söhne, der zwischen 1892 und 1922 mindestens 10 Barkassen und Zollboote fertigte, baute ein weite-

see. Die neugegründete Bielersee Dampfschiffgesellschaft, Nachfolgefirma der Union-Dampfschiffgesellschaft, orderte dieses Boot direkt bei J.G. Hitzler in Lauenburg. Das Schiff wurde dann allerdings an Theodor Hitzler geliefert und gelangte via Deurer & Kaufmann nach Erlach an den Bielersee. Gemäss einem Dokument aus dem Bundesamt für Verkehr war das Schiff ursprünglich sogar als weiteres Schiff für die Società La Vedetta in Lugano vorgesehen. 1955 wurde die «Jolimont» nach Basel auf den Rhein verkauft und erhielt dort den Namen «Baslerdybli». Als Privatyacht kam das Schiff in den siebziger Jahren wieder auf den Bielersee zurück und verkehrte unter dem Namen «Archaeopterix». Später wurde das in die Jahre gekommene Fahrzeug an eine Werft verkauft und schlussendlich auf einem verrosteten Tieflader deponiert, wo es bald zum Wrack mutierte. Unternehmer und Schiffsliebhaber Guido Schuppisser kaufte das Boot und renovierte es von 2000 bis 2003 umfassend. Heute ist die «Jolimont» wieder unter ihrem ursprünglichen Namen als Nostalgie-Salonboot mit Heimathafen Sugiez auf den drei Juraseen unterwegs.

### **MS Mars/Iseltwald/Mary Ann, 1911**

Als grösseres Nachfolgemodel für den Transport der Luftschiff-Fahr-

gäste wurde in Luzern das 15 Meter lange MS Mars bei J.G. Hitzler geordert und schlussendlich via Theodor Hitzler und Deurer & Kaufmann geliefert. Durch Eintausch für ein Güterschiff (MS Mercur) kam das Boot 1918 auf den Brienzersee und erhielt dort den Namen «Iseltwald». 1934 wurde das Schiff um 3 Meter verlängert und ein Dieselmotor eingebaut. Mit der Inbetriebnahme eines grösseren Schiffes wurde das alte Brienzersee-Winterschiff schlussendlich ausser Dienst gestellt und nach Murten an eine Privatperson verkauft. In stark umgebauter Form verkehrte das Schiff dort als Privatyacht «Mary Ann». 2010 wurde die «Mary Ann» an einen Schiffsmakler verkauft und nach Mulhouse transportiert. Ein Ostschweizer Haustechnik-Unternehmer kaufte das nostalgische Fahrzeug, entfernte die Aufbauten und begann mit der Substanzerhaltung und Renovation des Fahrzeugs. In Ermatingen am Bodensee ist die Schiffsschale nun wieder zum Verkauf ausgeschrieben.

### **MS Delphin, 1912**

Mit der Baunummer 119 lieferte Theodor Hitzler 1912 sein erstes Schiff in die Schweiz. Die vorgefertigten Teile gelangten im Sommer nach Luzern und ab Frühling 2013 ging das erste als Dieselmotorschiff konzipierte Fahrzeug der Schweiz in



Jolimont



MS Mars im Ursprungszustand



MS Mars Schiffsschale



MS Konstanz

## Quellenangaben:

Die Neubauten der Hitzler-Werft, Lauenburg  
1886–2011, Hitzler/Detlefsen 2011  
Von der Hansekogge zum Containerschiff, Cai  
Boie 2001  
Schiffahrt auf dem Vierwaldstättersee,  
Gwerder/Liechti/Meister  
Schiffahrt auf dem Thuner-/Brienzersee,  
Gwerder/Liechti/Meister  
Archive Hitzler-Werft und G. Schuppisser  
Archive Dampferzeitung  
Eigene Recherchen des Autors und im Internet

Weitere Informationen:  
[www.ms-jolimont.ch](http://www.ms-jolimont.ch)  
[www.mssanmartino.ch](http://www.mssanmartino.ch)  
[www.msschwan.ch](http://www.msschwan.ch)  
[www.hitzler-werft.de](http://www.hitzler-werft.de)

res Schiff welches später in die Schweiz geliefert wurde. Die Quellen sind allerdings nicht vollumfänglich gesichert, mindestens ein Breuning-Schiff (MS Schwan II/Zugersee) gelangte aber von Hamburg in die Schweiz. Im Jahre 1911 wurde nämlich eine 14 Meter lange, 3 Meter Breite und rund 12 Tonnen schwere Barkasse bei Breuning & Söhne in Wilhelmsburg auf Kiel gelegt. Sie erhält den Namen «Elise» und wird an die Bavaria Brauerei Hamburg abgeliefert. 1922 fusioniert die Bavaria Brauerei mit der zweiten Hamburger Grossbrauerei namens Actien Brauerei. Im Zuge dieses Zusammenschlusses wurden diverse Geschäftsbereiche neu organisiert und auch Fahrzeuge verkauft. Gleichzeitig lieferte für den Kurverein Oberägeri der bekannte Schiffsmakler Deurer & Kaufmann aus Hamburg ein preiswertes Occasionsfahrzeug. Die Technischen Daten des gelieferten Schiffes vom 20. Mai 1922 nennen eine Länge von 14,4 Meter. Ein Zusammenhang der «Elise» mit dem Schiff welches nach Oberägeri geliefert wurde, lässt sich im Moment nicht beweisen, passt allerdings zeitlich wie auch bezüglich Schiffgrösse und Bauwerft offensichtlich. Es darf deshalb vermutet werden, dass es

sich um dasselbe Boot handelt. Das neue Ägerisee-Schiff wird jedenfalls auf den Namen «Morgarten» getauft und im Sommer 1922 in Betrieb genommen. Der Betrieb des für den Ägerisee eher etwas zu gross geratenen Schiffes verschlang aber viel Geld und 1928 musste das Schiff an den Thunersee verkauft werden. Dort wurde die «Morgarten» um 2,80 Meter verlängert und im unteren Seeteil für Lokalkurse eingesetzt. 1949 wurde das Schiff auf den Brienzersee überführt und erhielt den Namen «Harder». Für den Kursverkehr wurde das Schiff aber bald zu klein und die BLS-Schiffsbetriebe erwägten das Fahrzeug ins Ausland zu verkaufen. Dank dem Orion Club Zug und der Zugersee Schifffahrtsgesellschaft gelangte das Schiff 2001 wieder zurück in den Kanton Zug und wurde in Anlehnung an das ähnlich aussehende und bis 1978 auf dem Zugersee in Betrieb gestandene MS Schwan, in «Schwan» umgetauft. Durch ein starkes Gewitter sank das Schiff vor zwei Jahren und wurde danach wieder gehoben und gründlich renoviert und modernisiert. Die erste «Schwan» übrigens, auch ein ehemaliges Hamburger Schiff, wurde 1920 von Deurer & Kaufmann an den Zugersee gelie-

fert, gelangte später auf den Rhein, Frankreich und Belgien als Kanalschiff und drei Jahre später auf den Zürichsee. 1984 wurde das Schiff schliesslich nach Holland verkauft. Ein gutes Beispiel, wie diese kleinen Schiffe von Eigner zu Eigner herumgereicht wurden und ihre Spur deshalb oft verloren ging. Ein Grund mehr, um auf jedes in der Schweiz verbliebene Exemplar dieser Motorschiffpioniere stolz zu sein. Sie modernisierten einst den Tourismus in unserem Land; die älteren aus der Schlosswerft von Reinhold Holtz jeweils noch mit der typischen Schlosswerft-Bugzier versehen, die jüngeren aus den Hitzler Werften Lauenburg oder Hamburg bereits ohne Bugzier, jedoch ohne Zweifel und unablässig den Siegeszug des Verbrennungsmotors ankündend, nicht nur in Hamburg und der weiten Welt, sondern auch in unserem kleinen Alpenland Schweiz.



Stefano Butti



SANZI - YACHT CHARTER

www.sanziyachtcharter.de

Luxus Motorjachtcharter in Friesland – Holland

Tel: +31 515 421687



## 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](http://www.fluvialoisirs.com)

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

## Werden Sie jetzt SSK-CSE-Mitglied

### Beitrittsformular

- Ich möchte SSK-CSE-Einzelmitglied werden (1 Person CHF 120.– pro Jahr)
- Wir möchten SSK-CSE-Partnermitglied werden (2 Personen CHF 150.– pro Jahr)

Abonnement Schleusenschiffer ist in den Mitgliederbeiträgen inbegriffen.

Frau  Herr

Name\*

Tel. Festnetz

Vorname\*

Webseite

Geburtsdatum

Schiffsname

nur interner Gebrauch

Heimathafen

Mobiltelefon

E-Mail\*

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

Adresse\*

Korrespondenzadresse

**Regiozuteilung**

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

Adresszusatz

Gewünschte Regiozuteilung

PLZ\*

**Klubstander**

Mitglieder erhalten einen Klubstander.

Ort\*

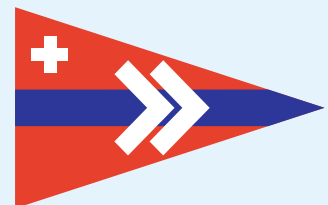
Gewünschte Grösse

Land

- 63x33 cm
- 45x22 cm

Korrespondenzadresse

\*Pflichtfelder



Postadresse SSK-CSE, Andrej Jäger, Grottenweg 49, 5316 Leuggern

Mail [kassier@ssk-cse.ch](mailto:kassier@ssk-cse.ch) oder T 056 245 06 59

## Neuer Stamm in Aarau

Der SSK hat einen neuen Stammtisch in Aarau. Bereits der erste Termin war ein voller Erfolg! 20 Personen trafen sich in der Pizzeria La Spezia zum Nachtessen und gemütlichen Beisammensein. Dass gleich so viele auftauchten, das hat doch den Einen oder Anderen etwas überrascht, sogar unseren optimistischen Klub-Präsi Res. Man darf gespannt sein, wie's weitergeht in der Regio Aarau ...

Auch Du bist herzlich willkommen am Stamm – jeden zweiten Montag im Monat um 19 Uhr an der Bahnhofstrasse 88 in Aarau.



## Das erste Mal in der Zentralschweiz

In Pfäffikon wurde ebenfalls ein neuer Stamm ins Leben gerufen. Hier waren es sogar 30 SSKler, die zum regen Gedankenaustausch zusammenkamen. Das Bedürfnis steht also ausser Diskussion. Viele Ideen für zukünftige Anlässe sind entstanden. Jetzt wissen wir es: auch in der Zentralschweiz gibt es viele aktive und kreative Schleusenschniffer. Zum Beispiel hat sich ein Teilnehmer bereit erklärt, die Besichtigung eines Passagierschiffes im Bau zu organisieren. Weiter so ...!

Man trifft sich ab sofort jeden dritten Dienstag im Monat um 19 Uhr im Restaurant Schiff an der Unterdorfstrasse 21 in Pfäffikon.



## PROGRAMMHINWEISE

Aktuelle Daten laufend auf unserer Homepage [www.ssk-cse.ch](http://www.ssk-cse.ch)

### SSK-CSE

**So, 14. bis Sa, 20. Februar 2016**

#### Niederland 2016

Reise nach Holland zur Erkundung des Bootsmarktes mit dem SSK.

#### Ausgebucht!

Wir führen eine Warteliste im Fall allfälliger Abmeldungen.

Anmeldung für Warteliste an Res Diem, Trottenstrasse 8, 8542 Wiesendangen, [res.diem@ssk-cse.ch](mailto:res.diem@ssk-cse.ch), (G) 052 320 94 90, (M) 076 366 85 42.

**Samstag, 24. September bis Sonntag, 2. Oktober 2016**

#### SSK Herbsttörn 2016 – Historisches Irland

1 Woche Einwegfahrt auf dem Shannon River mit Lough Ree und Lough Derk, von Portumna nach Carrick on Shannon, 1 Tag in Dublin mit Sightseeing-Tour inkl. Hotel-Übernachtung.

Der Herbsttörn war sehr schnell ausgebucht! Der grösste Teil der Buchungen erfolgte bereits vor der GV. Wir führen eine Warteliste im Fall allfälliger Abmeldungen.

Anmeldungen für die Warteliste an Frederick Böttger, Lochstrasse 27, 9404 Rorschacherberg, E-Mail: [frederick.boettger@ssk-cse.ch](mailto:frederick.boettger@ssk-cse.ch), Telefon +41 78 770 33 00

**Samstag, 26. November 2016**

#### Generalversammlung SSK-CSE

Die Regio Ostschweiz organisiert die 39. Generalversammlung in Schaffhausen. SSK-CSE-Mitglieder reservieren sich den Termin.

## Regios



**Jeden 2. Montag im Monat, 19 Uhr  
Nachtessen und gemütlicher Austausch**

La Spezia ristorante & pizzeria, Bahnhofstrasse 88, 5000 Aarau

### Bern

**Donnerstag, 11. Februar 2016**

#### Höck

Fred Iseli, Thun: Bootsmotoren «Fit zur Winter- und Sommerzeit». Restaurant Dählhölzli, Tierparkweg 2, an der Aare in Bern

**Samstag, 19. März 2016**

#### Höck

Details folgen

**Sa bis Mi, 9.–13. April 2016**

#### Mit MS France durch das Seinetal

5-tägige Flussfahrt Paris – Rouen – Honfleur und retour.

Anmeldungen an [juerg.spielmann@sunrise.ch](mailto:juerg.spielmann@sunrise.ch) oder Jürg Spielmann, Robinsonweg 67, 3006 Bern. Die Teilnehmerzahl ist beschränkt.

### Dreyländeregg

**Mittwoch, 3. Februar 2016, 19 Uhr**

#### Von der Türkei nach Kroatien

Vortrag von Goffredo Loertscher. Wer Goffredo kennt weiss, dieser Vortrag wird spannend.

Restaurant Schiff Hochbergerstr. 134, 4057 Basel

**Mittwoch, 2. März 2016, 18 Uhr und 19 Uhr**

#### Knoten und Spleissen

In der «Verkehrsdrehscheibe Schweiz» (Museum im Rheinhafen). Ein pensionierter Rheinschiffer führt uns in dieses Können ein. Anschliessend Nachtessen in unserem Stammlokal.

**Mittwoch, 6. April 2016, 19 Uhr**

#### Von der Seine zum Wattenmeer

Vortrag von Peter Kiefer. Mit dem Schiff von Frankreichs Metropole in die Provinz Frieslands unterwegs auf kleinen und grossen Kanälen und Flüssen. Restaurant Schiff, Hochbergerstr. 134, 4057 Basel

**Dienstag, 10. Mai 2016, 18 Uhr**

#### Langschiffahrt auf dem Rhein

Wir sind Gast beim Wasserfahrverein Muttentz/Schweizerhalle. Gemütliche Schifffahrt vorbei an grossen Tank- und Frachtschiffen, von Augst nach Birsfelden und retour. Nachtessen in

der Klausen vom Gastgeber. Zum Apéro und zum Dessert spielt unsere Hausmusik Willy Wernhard. Bootshaus Wasserfahrverein Muttentz in Schweizerhalle

**Sommerhoggs, jeweils ab 18 Uhr**

**Mittwoch, 1. Juni 2016**

**Mittwoch, 6. Juli 2016**

**Mittwoch, 3. August 2016**

Restaurant Schiff Hochbergerstr. 134, 4057 Basel

**Samstag, 10. September 2016, 8 Uhr  
Baslerreise nach Zürich**

Ein absolutes Muss ist dieser Ausflug an den Zürichsee: Wir fahren mit unserem Car nach Horgen und besuchen ein Bergwerk. Mit der Bergwerkbahn gehts ins Innere des Berges zum Apéro. Mittagessen in Horgen. Anschliessend fahren wir nach Rapperswil. Nach einem Umtrunk geht's weiter mit dem Schiff nach Zürich. Der ganze Anlass wird musikalisch umrahmt von unserem Hausmusiker. Nach Möglichkeit fahren wir mit dem Raddampfer.

**Mittwoch, 5. Oktober 2016**

#### Bewusstes Fahren, Tricks und Gags

Vortrag von Bernard Stamm. Als pensionierter Rheinschiffer weiss er, welche Tricks und Gags der Steuermann verantworten kann. Wer Bernard und seine Vorträge kennt weiss, an diesem Abend haben wir volles Haus. Ein Vortrag von Bernard Stamm hat das gewisse Etwas. Restaurant Schiff Hochbergerstr. 134, 4057 Basel

**Mittwoch, 2. November 2016**

#### Die Elbe

Vortrag von Paul Hasler. Unser ehemaliger Regio-Obmann berichtet von seinen Fahrten auf der Elbe. Die Elbe ist eine der wenigen Wasserstrassen mit Ebbe und Flut. Restaurant Schiff, Hochbergerstr. 134, 4057 Basel

**Mittwoch, 7. Dezember 2016**

#### Niggi Näggi Hogg

Gemütlicher Hogg zum Jahresende. Jeder Teilnehmer erhält ein Präsent. Der Abend wird musikalisch umrahmt von unserem Hausmusiker Willy Wernhard; Details folgen

Alle unsere Anlässe sind neu am ersten Mittwoch im Monat ausser Mai und September. Gäste sind immer gerne willkommen! Die Obmänner freuen sich auf Eueren Besuch.

## OCH

### Monatlicher Fährstamm

Wir treffen uns jeweils ab 18 Uhr in der Pizzeria «Loftorante CAMPANIA» Neustrasse 20, vis-à-vis SBB-Bahnhof Romanshorn. Jede Pizza am Freitag nur CHF 10.-. Keine Reservation erforderlich.

Autofähre 19:36 Uhr ab Romanshorn Autoquai nach Friedrichshafen und zurück. Rückkehr nach Romanshorn 21:22 Uhr.

Die nächsten Termine, jeweils am letzten Freitag im Monat:

**26. Februar 2016**

**25. März 2016 (Karfreitag)**

**29. April 2016** (letzter Stamm vor der Sommerpause 2016)

### Samstag, 6. Februar 2016

#### Laternliweg Schwägalp

Mit Vortrag von Peter Wittich. Anschliessend Fondueplausch mit Verdauungsrundgang über den romantischen (und hoffentlich verschneiten) Laternliweg. Leichter Spaziergang ca. 40 Minuten. Programm ist in Arbeit, Einladung per E-Mail.

### Samstag, 23. April 2016

#### Mittelalterliche Klosterstadt Messkirch

Wir versuchen's nochmal! Anfangs des 9. Jahrhunderts wurde im Kloster Reichenau der Plan einer Klostersied-

lung entworfen und dem Kloster St.Gallen zum Geschenk gemacht. Der Plan wurde nie verwirklicht. Bis heute. Seit ca. 30 Jahren wird auf einem Waldstück bei Messkirch mit mittelalterlichen Mitteln ebendiese Klosteranlage nachgebaut und die Arbeiten werden voraussichtlich nochmal so lange dauern. Wir tauchen ein in ein Stück Geschichte und schauen uns diese Baustelle an. Programm folgt.

### Samstag, 15. Oktober 2016

#### Werdenbergkanal

Wir planen eine Fahrt auf dem Werdenberger Binnenkanal. Wer an diesem Anlass teilnimmt, hat den meisten Schleusenschiffern einen Kanal voraus! Details folgen.

### Sa, 10. Dezember 2016, ab 18 Uhr

#### Chlaushöck

Wieder bei Guido Helg Gourmet, Neuhofstrasse 86, 8590 Romanshorn. Anmeldung bitte bis Dienstag, 6. Dezember 2016 an:

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



## Zentralschweiz

### Jeden 3. Dienstag im Monat, 19 Uhr

#### Nachtessen und gemütlicher Austausch

Restaurant Schiff, Unterdorfstrasse 21, 8808 Pfäffikon

## Zürich

### Donnerstag, 4. Februar 2016, 19 Uhr

#### Winterstamm

8305 Dietlikon, Restaurant Bahnhof / Pizzeria San Marco, Bahnhofstrasse 33

### Mittwoch, 24. Februar 2016, 20 Uhr

#### Mit der BABA JAGA zum Bosporus und zurück

Heidi und Stephan Werndli erzählen und zeigen uns die Bilder ihrer 400-tägigen Reise.  
8604 Volketswil, Parkhotel Wallberg, Eichholzstrasse 1

### Donnerstag, 3. März 2016, 19 Uhr

#### Winterstamm

8305 Dietlikon, Restaurant Bahnhof / Pizzeria San Marco, Bahnhofstrasse 33

### Mittwoch, 9. März 2016, 19 Uhr

#### Schiffsantrieb von der Planung bis zur Überraschung

Unser Klubgründer Willi Infanger zeigt uns, weshalb Propeller nicht gleich Propeller ist.  
Eine Anmeldung ist nicht erforderlich.  
Gasthof Hirschen, Zürichstrasse 2, 8340 Hinwil (www.hirschenhinwil.ch)

### Donnerstag 7. April 2016, 19 Uhr

#### Winterstamm

8305 Dietlikon, Restaurant Bahnhof / Pizzeria San Marco, Bahnhofstrasse 33

**SHIP TO STORE**  
**MATSKI**  
[www.marineservice.ch](http://www.marineservice.ch)  
Tel. 032 621 91 21

# Kurzreise auf der Donau mit drei Hauptstädten Wien – Budapest – Bratislava

**28. Oktober bis 1. November 2016 – 4 Nächte auf der «MS Vivaldi»**

- 28.10.2016** Besammlung am späten Vormittag am Flughafen Zürich (individuelle Anreise) Abflug am Mittag nach Wien. Ankunft in Wien am frühen Nachmittag, Transfer zum Schiff im Bus mit einer Überraschung unterwegs. Einschiffung um 18:00, Begrüßungscocktail, Vorstellung der Crew. Nachtessen an Bord mit dem Thema «Österreichische Spezialitäten»
- 29.10.2016** Vollpension an Bord, am Vormittag Stadtbesichtigung in Wien, dann Schifffahrt nach Budapest
- 30.10.2016** Vollpension an Bord, Budapest Stadtbesichtigung in Budapest, freier Nachmittag
- 31.10.2016** Vollpension an Bord, Bratislava Stadtbesichtigung in Bratislava, Galaabend und Fahrt nach Wien
- 01.11.2016** Ankunft in Wien, Morgenbuffet an Bord, Ausschiffung um 09:00, Bustransfer zum Flughafen; Abflug um die Mittagszeit und Ankunft in Zürich am Nachmittag, individuelle Heimreise

## Angebot

Flug Zürich – Wien und zurück mit einer renommierten Fluggesellschaft in der Economy Class. Pro Person ein Handgepäck und pro Paar ein aufzugebendes Gepäck 20 kg. Transfer in Wien mit einem privaten Bus zum Schiff und wieder zum Flughafen. Flussreise mit Vollpension «all-inclusive». Fast alle Getränke zum Essen und an der Bar (Ausnahmen sind Champagner und exklusive Weine). Beginnend am 28.10. mit Begrüßungscocktail, Abendessen und Vollpension, endend am 1.11. mit Frühstück. Ausflüge mit Audiosystem in Wien, Budapest und Bratislava inbegriffen! – Keine weiteren Kosten an Bord. Bordwährung EURO. Trinkgelder individuell!



Wien



Budapest



Bratislava

## «Unser» Schiff – MS Vivaldi

Baujahr 2009, Länge 110 Meter, Breite 11.40 Meter, Anzahl Doppelkabinen 88, Kapazität 176 Passagiere, Bar und Salon für 176 Personen, Speisesaal mit 176 Plätzen, Klimatisierung im ganzen Schiff und in den Kabinen, Zentralheizung, Elektrizität 230V, kostenloser WiFi-Zugriff in der Bar und im Salon an Bord.



## Strecke und Reederei



## Preis pro Person in der Doppelkabine CHF 1025.–

Einzelreisende in Doppelkabine Zuschlag CHF 195.–

Annulations- und Assistance-Versicherung pro Person CHF 51.25/Einzel 61.– (ELVIA)

## Teilnehmerzahl mindestens 20 maximal 36

## Anmeldeschluss 15. Mai 2016

Der Eingang der Anmeldung und das Datum der Vorauszahlung bestimmt die Nummer der Kabine!

## Auskunft und Anmeldung

mit Angabe der Teilnehmer, Adresse und Telefonnummer, gewünschte Versicherung an Jürg Spielmann, Robinsonweg 67, 3006 Bern oder wenn möglich per E-Mail an juerg.spielmann@sunrise.ch. Telefon 031 941 53 69 oder Mobile 079 782 69 28.

## SSK-CSE Kursangebote 2016

Grundsätzlich zu allen Kursen: Der Zuschlag für Nichtmitglieder wird zurückerstattet, wenn innerhalb eines Monats nach dem Kurs der Klubbeitritt erfolgt. Aktuelle Daten, Kosten und Details jeweils unter: [www.ssk-cse.ch](http://www.ssk-cse.ch)

### Dieselmotorenkurs 1

#### Daten

Samstag, 30. Januar 2016  
Freitag, 5. Februar 2016

#### Beschreibung

Die folgenden Themen werden behandelt:

- Aufbau und Funktion des Motors
- Kühlsysteme: Einkreis-, Zweikreis- und Kielkühlung, Impellerwechsel, Temperaturüberwachung
- Ölkreislauf: Öl- und Ölfilterwechsel, Ölqualitäten, Öldrucküberwachung
- Brennstoffsystem: Nieder- und Hochdrucksystem, Entlüften
- Allgemein: Verschleiss- und Korrosionsschutz, Neuheiten, Literatur

#### Vorkenntnisse

Keine

#### Dauer

1 Tag (9.15–12.30, 14.00–17.30)

#### Treffpunkt

Ab 8:45 Uhr, MT Marine Technik AG, Bächaustrasse 69, 8806 Bäch.  
Kursbeginn 9:15 Uhr  
[www.bootsmotoren.ch](http://www.bootsmotoren.ch)

#### Leitung

Heinz Dirnberger, MT Marine Technik AG, 044 784 77 42, [info@bootsmotoren.ch](mailto:info@bootsmotoren.ch)

### Dieselmotorenkurs 2

#### Daten

Samstag, 6. Februar 2016  
Freitag, 12. Februar 2016

#### Beschreibung

Die folgenden Themen werden behandelt:

- Bessere Energieausnutzung, richtige Motorisierung und Marschfahrt
- Einflüsse auf die Motorlebensdauer und Optimierung
- Thermostate, Boiler, Heizungen, Zusatzpumpen
- Dieselfilter, Brennstoff, Brennstoffzusätze
- Motor-Störungssuche mit Störungstabellen
- Batterietypen, Batterieladung ab Landstrom oder ab Alternator
- Trenndioden, Laderelais, Ladeverteiler
- Elektrischeschema des Motors, Wasser- und Ölalarm

#### Vorkenntnisse

Besuchter Dieselmotorenkurs 1

#### Dauer

1 Tag (9.15–12.30, 14.00–17.30)

#### Treffpunkt

Ab 8:45 Uhr, MT Marine Technik AG, Bächaustrasse 69, 8806 Bäch.  
Kursbeginn 9:15 Uhr  
[www.bootsmotoren.ch](http://www.bootsmotoren.ch)

#### Leitung

Heinz Dirnberger, MT Marine Technik AG, 044 784 77 42, [info@bootsmotoren.ch](mailto:info@bootsmotoren.ch)

### Dieselmotorenkurs 3 (Praxiskurs)

#### Daten

Samstag, 13. Februar 2016

#### Beschreibung

Heute arbeiten wir! In der Praxis wird an drei Motoren und am Elektrik-Tisch geschraubt und gemessen, selbstverständlich unter Anleitung und wo notwendig mit Unterstützung. Die Themen sind:

- Wartung: Service, kleine Reparaturen, Ventile einstellen usw.
- Messungen und Kontrollen im Elektriksystem
- NOT-Start, -Lauf, -Stop
- Motorüberwachung trotz Elektrikausfall

#### Vorkenntnisse

Besuchte Dieselmotorenkurse 1 und 2

#### Dauer

1 Tag (9.15–12.30, 14.00–17.30)

#### Treffpunkt

Ab 8.45 Uhr, MT Marine Technik AG, Bächaustrasse 69, 8806 Bäch.  
Kursbeginn 9:15 Uhr  
[www.bootsmotoren.ch](http://www.bootsmotoren.ch)

#### Leitung

Heinz Dirnberger, MT Marine Technik AG, 044 784 77 42, [info@bootsmotoren.ch](mailto:info@bootsmotoren.ch)

## Gautier

### Electricité Marine

### Yacht- und Bootselektrik

**Wir kümmern uns an Bord um alles was Kabel hat:**

- |                                |                                   |
|--------------------------------|-----------------------------------|
| X Batterie- und Ladetechnik    | X Umbauarbeiten                   |
| X Solaranlagen                 | X Refit der elekt. Installationen |
| X Schalter und Leuchten        | X Heizungsanlagen                 |
| X Antennen- und Funkanlagen    | X Klimaanlage                     |
| X Boots- und Autoüberführungen | X Schemadokumentationen           |

Bénédict et Silvia Gautier

Pré le Saônier 4, FR-70500 Corre mobile 0033 (0)6 32 78 65 95

Téléphone 0033 (0)966 96 44 76 Fax 0033 (0)3 84 76 44 76

[www.gautier-electricite-marine.com](http://www.gautier-electricite-marine.com) [contact@gautier-electricite-marine.com](mailto:contact@gautier-electricite-marine.com)

## Radarkurs bei der Berufsfeuerwehr Basel

*Kursinhalt Theorie (ca. ½ Tag)*  
Radartheorie, Auswertung des Radarbildes, Radarbildstörungen, Bedienung des Radargerätes, besondere polizeilichen Vorschriften.

*Kursinhalt Praxis (ca. 2½ Tage)*  
Fahren mit Radar auf dem Feuerlöschboot und unter erschwerten Bedingungen.

### Daten und Kosten

gemäss aktueller Angabe der Berufsfeuerwehr Basel unter [www.rettung@bs.ch](mailto:www.rettung@bs.ch)

**Diesen Kurs bitte direkt buchen über** Sekretariat Dienstleistungen/Feuerlöschboot, Frau Sandra Baumgartner-Gruber, Kornhausgasse 18, Postfach, CH-4003 Basel, [sandra.baumgartner@jsd.bs.ch](mailto:sandra.baumgartner@jsd.bs.ch), [www.rettung.bs.ch](http://www.rettung.bs.ch).

## UKW-Rheinfunkerkurs in Basel-Birsfelden

*Kurs zur Erlangung des UKW-Binnenschiffkategorieausweises, Prüfung vor Ort durch das BAKOM.*

Das UKW-Sprechfunkzeugnis für den Binnenschiffahrtsfunk (UBI) ist international gültig und ist die unabdingbare Voraussetzung für die Nutzung von Schiffsfunkanlagen auf dem Rhein und den Binnenwasserstrassen in Europa – sowohl für die Berufs- als auch für die Sportschiffahrt.

Themen: Grundkenntnisse und wesentliche Merkmale des Binnenschiffahrtsfunks wie Verkehrskreise, Verbindungsarten, Arten von Funkstellen, zugeteilte Kanäle und Grundkenntnisse der Frequenzen und Frequenzbändern. Betriebsverfahren im Sprechfunk wie Not, Dringlichkeit, Sicherheit, Routine, Anrufverfahren, Bestätigung beim Empfang einer Meldung und Besonderheiten beim Anruf. Anwendung der Standardphraseologie und der internationalen Buchstabiertabelle. Notwendige Dokumente und Publikationen.

### Nächster Kurs

Samstag, 14. Januar bis Montag, 16. Januar 2017.

## PC-Navigo Kurs

An einem eintägigen Kurs lernst Du das Planen von Reisen und das Fahren mit der GPS-gesteuerten Software PC-Navigo. Die vielen Tipps und Tricks in der Handhabung wie auch das Zusatzmaterial, das am Kurs abgegeben wird, ermöglichen Dir einen einfachen Einstieg in die Praxis der elektronischen Routenplanung und Navigation.

## Schleusen-/ Manövriekurs

### Beschreibung

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

### Vorkenntnisse

Erste Erfahrungen im Führen von Schiffen ist von Vorteil.

### Dauer

2½ Tage; Freitagabend bis Samstagabend

### Treffpunkt

Freitag, 17 Uhr, Basis Le Boat in Saint-Jean-de-Losne / Frankreich.

Die Liste der TeilnehmerInnen wird rechtzeitig vorgängig verschickt, damit Fahrgemeinschaften gebildet werden können.

### Leitung

Urs Näf, Kapitän der Schweizerischen Bodenseeflotte, T 071 463 78 09, [ursnaef57@bluewin.ch](mailto:ursnaef57@bluewin.ch)

### Nächster Kurs

Freitag, 15.4. bis Sonntag, 17.4.2016

Kosten und Anmeldung unter [www.ssk-cse.ch](http://www.ssk-cse.ch)

## Frauenfahrtraining

### Beschreibung

Fahrtraining von Frauen für Frauen auf einem 11-m-Schiff mit Starrwelle. Alle Manöver werden geübt. Kleingruppe mit maximal 6 Teilnehmerinnen.

### Vorkenntnisse

Erste Erfahrung im Führen von Schiffen von Vorteil.

### Dauer

2 ½ Tage, Freitagnachmittag bis Sonntag

Details auf [www.ssk-cse](http://www.ssk-cse) unter SSK-Kurse «Fahrtraining von Frauen für Frauen»

## Fahren und Manövrieren mit einem Luxemotor

*Unser exklusives SSK-CSE-Kursangebot mit der «Cornelia Helena». Eine ganze Woche Fahren und Manövrieren mit einem Luxemotor. Ausgangspunkt: «alte Schleuse» St-Jean-de-Losne.*

*Die Reise geht Saône-aufwärts. Fahren sämtlicher Manöver durch die Kursteilnehmer (Kapitän Ruedi hat eiserne Nerven!).*

*Der Kurs wird durchgeführt bei mindestens vier Teilnehmern – maximale Teilnehmerzahl fünf.*

### Auskünfte und Anmeldungen für diesen Kurs

bitte direkt an Ruedi Küng, [kuengeweggis@hotmail.com](mailto:kuengeweggis@hotmail.com)



Luxemotor Cornelia Helena



### Schleusenschiffer-Hochzeit

#### Herzliche Gratulation!

Am 15. September 2015 haben sich Katja Strobel und Albert Singer im altherwürdigen Rathaus in Rheinfelden (CH) das Ja-Wort gegeben. Zum anschliessenden Apéro kamen nebst Arbeitskollegen und Freunden auch durstige Schleusenschiffer, um auf das neue Brautpaar anzustossen.

Beim obligatorischen Fototermin am darauffolgenden Samstag, liess es sich das Brautpaar nicht nehmen, auch ein paar schöne Bilder am geliebten Wasser zu machen. Denn am Wasser lernten sie sich kennen, über einen gemeinsamen Bootsurlaub festigten sie ihre Liebe und ihre weitere Zukunft möchten sie zusammen auf einem Hausboot verbringen.

Der SSK gratuliert herzlichst und wünscht dem Paar alles Gute und viel Freude am, mit und auf dem Wasser.



### SSK-CSE-Neumitglieder

**Ute Holzwarth & Ralph Grimmel,**

70565 Stuttgart

**Markus J. Hauri, 8280 Kreuzlingen**

**Rita und Wolfgang Geuggis,**

4450 Sissach

**Lucy Spuler und Peti Polin,**

3812 Wilderswil

**Huber Stephan Michael,**

8952 Schlieren

**Heinrich Lüscher, 4800 Zofingen**

**Urs Müller, 9000 St.Gallen**

Herzlich willkommen im Klub!

## SSK-CSE-Organe

### Zentralvorstand



**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  
Grottenweg 49  
5316 Leuggern  
T 056 245 06 59  
kassier@ssk-cse.ch

### Redaktion



Monika Martiny  
Route du Lac 404  
1787 Mur (Vully) VD  
M 079 622 54 89  
monika.martiny@ssk-cse.ch

### Inserateverantwortlicher



Norbert Marquart  
Schlossweg 1  
9322 Egnach  
M 079 861 87 38  
norbert.marquart@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

### Regiovorstand

**Bern** Stephan Steiner  
Ramuzstrasse 9, 3027 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

**Dreyländeregg** Willy Flühmann  
Rebgartenweg 39, 4104 Oberwil  
T 061 403 13 10, willy.fluehmann@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
1/1 Seite	375.–
1/2 Seite quer	262.–
1/2 Seite hoch	262.–
1/3 Seite quer	198.–
1/3 Seite hoch	198.–
1/4 Seite quer	172.–
1/4 Seite hoch	172.–
1/8 Seite quer	127.–

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

### Abonnementspreis

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



### Tagesfreundschaften

Da gibt es doch die unglaubliche Geschichte der beiden Engländer, die nach einem Schiffbruch auf einer einsamen Insel strandeten und nicht miteinander sprechen konnten, weil niemand da war, der sie einander vorgestellt hätte.

Zum Glück geht es uns besser – ich meine nicht wegen des Schiffsbruchs, sondern wegen der Vorstellung. Wenn wir unterwegs auf unseresgleichen treffen, brauchen wir keine Formalitäten – bestenfalls einen Klubwimpel, der die Schwellenangst wegwimpelt.

So entstehen Tagesfreundschaften und wenn man das Glück hat, gleichzeitig in die gleiche Richtung zu fahren, kennt man sich am nächsten Tag bereits ein wenig besser und weil man sich besser kennt, erzählt man sich auch ein bisschen mehr.

So haben wir doch auf unserer Frühlingsfahrt wieder ein paar Schleusenschiffer kennengelernt, an denen wir auf der Strasse grusslos vorbeigegangen wären. Und wir haben auch die Tagesfreunde der letzten Jahre wieder getroffen – ganz zufällig, vom Schicksal so bestimmt. Und obwohl wir uns an gesellschaftlichen Massstäben gemessen kaum kannten, war die Wiedersehensfreude doch jedes Mal gross, schliesslich gab es da bereits ein paar gemeinsame Erlebnisse.

Bei der Ankunft im Zielhafen landeten wir auch wieder ganz zufällig neben Tagesfreunden des Vorjahres und diese liessen es sich nicht nehmen liessen, uns nach dem Schiffsputz spontan zum Nachtessen einzuladen. Was sind wir Schleusenschiffer doch für Glückspilze!

Res Diem



### Jetten Sedan Serie – sicher und zuverlässig

Die Jetten Sedan Serie ist mit jeder Menge Komfort und Luxus ausgestattet. Kennzeichnend für die Stahl-Motorjachten von Jetten sind die doppelt isolierte Panoramaverglasung, die elegante Linienführung, der niedrige Kraftstoffverbrauch und die nahezu geräuschlosen Motoren in Kombination mit ausgezeichneter Manövrierfähigkeit und Kursstabilität.

Der grösste Wohlfühlfaktor bei der Sedan besteht darin, dass die Jachten dieser Serie niveaugleich sind. Diesen Vorteil wissen Bootsliebhaber zu schätzen, die Qualität und Komfort suchen. Das Cockpit ist geschützt und kann dank der Flügeltüren des Salons in das sowieso schon geräumige Interieur einbezogen werden. Erhältlich von 30 bis 44 Fuss. Fragen Sie uns einfach an, lassen Sie Ihre Boots-Träume Wirklichkeit werden.



Boot-Styling & Yachting GmbH  
 Seewiesstrasse 7, CH-9403 Goldach  
 Telefon +41 (0)71 223 89 89  
[info@boot-styling.ch](mailto:info@boot-styling.ch), [www.boot-styling.ch](http://www.boot-styling.ch)

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



**suter-kunststoffe ag**  
**swiss-composite.ch**

CH-3312 Fraubrunnen 031 763 60 60 Fax 031 763 60 61  
[www.swiss-composite.ch](http://www.swiss-composite.ch) [info@swiss-composite.ch](mailto:info@swiss-composite.ch)