

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

3-2016
CHF 8.20 | EUR 6.50
www.ssk-cse.ch

Schleusenschiffer

Polenfahrt Teil 5: Über das Frische Haff | 4

Wie ein Schleusenschiffer auf die See kommt | 14

NAJADE – eine Göttin auf dem Bodensee | 22





Zuverlässige,
transparente
Sicherheit



LINDEMANN
MARINE

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

SSK-Mitglieder wenden sich direkt an Corinne Lindemann.

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

MT MARINE TECHNIK AG
H. Dirnberger

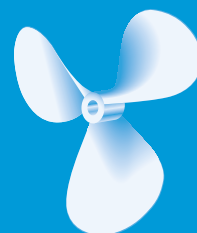
Bootsmotoren

**Verkauf, Service, Reparaturen,
technisches Zubehör und Motorenkurse**

Bächastrasse 69, 8806 Bäch
Telefon 044 784 77 42 / 079 209 77 42
info@bootsmotoren.ch / www.bootsmotoren.ch

**Kompetente
Beratung**

Ihr Spezialist für
Propeller und
Antriebsanlagen



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

Infanger Propeller AG

JETTEN
SHIPYARD

www.boot-styling.ch



Boot-Styling & Yachting GmbH
Seewiesstrasse 7
CH-9403 Goldach
Telefon +41 (0) 79/861 87 38
info@boot-styling.ch

RIA zu verkaufen!

Preis € 280 000,-

Luxe Motor von 1927, 2006/07 komplett neu aufgebaut.

Abmessungen: L 29.8m / B 5.05m / Durchfahrthöhe
3.38m (Steuerhaus abgeklappt 2.85m) / Tiefgang 1.35m

Die RIA ist ein sehr komfortables Wohn- und Reiseschiff.
Die ganze Technik ist auf dem Niveau der Berufsfahrt und
wurde 2007 komplett neu eingebaut. Die RIA ist rheinzerti-
fiziert, komplett ausgerüstet, fahr- und wohnbereit.

Weitere Informationen: ria@surli.ch / www.surli.ch
SSK-Mitglieder erhalten bei Kauf 1 Woche Fahrtraining.



Schleusenromantik



Das kleine Wörtchen «Romantik» hat's in sich... wie auf Knopfdruck tauchen die schönsten Bilder oder Erinnerungen an wunderbare Momente vor unserem inneren Auge auf: Ein Abend am idyllischen Flussufer, ein wunderbarer Sonnenuntergang, der Vollmond der sich im Wasser spiegelt, die Sonne, die vielversprechend durch den Morgennebel blinzelt...

Bei uns Schleusenschiffern finden romantische Augenblicke natürlich oft auf oder am Wasser statt, da uns dieses Element besonders in den Bann zieht. Was aber eine Schleuse mit Romantik zu tun haben soll, war mir bis jetzt ein Rätsel. Graue Steinbauten mit Metallelementen wirken meistens alles andere als romantisch. Doch Urs Baumgartner hat mir das aktuelle Titelbild mit dem Namen «Schleusenromantik» geschickt. Das hat mich auf die Idee gebracht nachzufragen, was andere Schleusenschiffer und Schleusenschifferinnen unter Romantik verstehen. Schickt mir doch Eure schönsten Schnappschüsse im Zusammenhang mit Wasser an monika.martiny@ssk-cse.ch. Ich bin gespannt...

Urs Gysin erzählt diesmal nicht von seinem romantischen Schleusenwärter-Häuschen am Canal de Bourgogne sondern vom Re-fitting seiner neusten Eroberung, dem «Le p'tit Baron», einer 40jährigen Valkvlet 1130. Wir können auch von Schleusenschiffern lesen, die es auf die See gezogen hat oder von einer Göttin, die auf den Bodensee geholt wurde. Interessant ist natürlich auch wieder der Bericht der Polenfahrt. Dies ist die letzte Folge der langen Reise von Ursula und Hans P. Thüler mit ihrer SAMANTHA. Und dies ist auch die letzte Ausgabe unseres Klubhefts vor der grossen Pause.

Auf einen langen Sommer mit vielen romantischen Momenten.

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 5

Reportage

- 14 Wie ein Schleusenschiffer auf die See kommt
22 Wie die Göttin der Binnen- und Fließgewässer den Weg an den Bodensee gefunden hat
28 L'écho de l'écluse
34 Aus dem Alltag eines Chief-Engineers

Rubriken

- 32 Aus den Regionen: Campus Galli mit der Regio OCH
35 Programmhinweise
36 Weiterbildungskurse
38 Kurzmeldungen: Putztag, Neumitglieder
39 Adressen, Infos, Le dernier mot de l'écluseur

Titelbild

Da hat jemand dem Frühling mit etwas Farbe kräftig nachgeholfen... Das Foto mit dem Namen «Schleusenromantik» kommt von Urs Baumgartner.

Polenfahrt 2014

Teil 5 (Schluss)



Über die Skarpawa zum Frischen Haff



Über das Frische Haff und zurück nach Danzig

«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

Wir nehmen Abschied von Danzig und fahren über die Skarpawa und die Wisła Królewiecka zum nächsten Zielort: Sztutowo (Stutthof). Dort erwartet uns eine Überraschung: Die Marina Baltyca liegt in einem romantischen Büchtchen, die Hafenmeisterin steht schon auf dem Steg und ruft uns ein herzliches Willkommen zu. Wir hatten uns angemeldet und füllen mit unserer Länge grad den ganzen Steg. Die Anlage ist privat und wird von Mutter und Tochter betrieben; das eher bescheidene Imbissangebot wird durch Freundlichkeit und Aufmerksamkeit wettgemacht ...

Eine Serie von Ursula und Hans P. Thüler

» ...In zwei Tagen hat Hans Geburtstag. Das Geburtstagsessen soll etwas Besonderes sein. Die Hafenmeisterinnen bieten mir nach kurzer Beratung an, im Ofen eine Ente für uns zu braten. Dazu werden sie für Hans eine Geburtstagstorte organisieren.

Sztutowo ist ein hübsches gepflegtes Örtchen und wir finden auch den «Bahnhof», wo eine historische Bahn verkehren soll, auf die sich Hans als Eisenbahn- und Tramfan schon lange gefreut hat. Die Endstation hier besteht aus einem Prellbock mitten in der Wiese, die Geleise sind überwachsen, beim «Wartehäuschen» (einem Dach auf zwei Stangen), finden wir aber tatsächlich den Fahrplan für 2014!

So besteigen wir am nächsten Tag um 11.55 Uhr zusammen mit erstaunlich vielen Mitreisenden die alte Zugkomposition mit zwei offenen Wagen und lösen beim Kondukteur Tickets bis zur Endstation. Vor jeder der zahlreichen Stellen, wo die Geleise eine Strasse kreuzen, verlangsamt der Zug seine Fahrt und warnt heranfahrende Autos mit langen, gellenden Pfeifsignalen, denn Bahnschranken sind keine vorhanden. Nach der lustigen Rumpelfahrt mit 15 Stundenkilometern kommen wir schliesslich in der totalen Pampa an. In der Nähe nur ein abgelegener Friedhof – zum Glück mit einem Toi-toi-Toilettenhäuschen, vor dem die Fahrgäste Schlange stehen. Das nächste Dorf ist weit entfernt, fast alle Passagiere wollen gleich mit dem nächsten Kurs wieder zurückfahren. So machen wir dieselbe Fahrt nochmals in entgegengesetzter Richtung, mit einem kurzen Aufenthalt in Stegna, einem Ostseebadeort.

Tags darauf fahren wir mit den Velos zum ehemaligen Konzentrationslager Stutthof, auf dem 1962 eine staatliche polnische Gedenkstätte eingerichtet wurde. Das ganze Gelände kann besichtigt werden. Vieles steht noch unverändert, von den Baracken über die Verwaltungsgebäude und die Gaskammer bis zum Krematorium, alles minutiös in drei Sprachen dokumentiert. Im Archiv befinden sich Tausende von erhalten gebliebenen Dokumenten und persönlichen Gegenständen der ehemaligen Häftlinge. Ein Ort des Grauens, der einem lange nicht mehr aus dem Kopf geht. Erst jetzt erfahren wir, dass die historische Bahn, die wir gestern für unseren vergnüglichen Ausflug genutzt haben, damals für den Gefangenentransport diente!

Unser Besuch fiel ausgerechnet auf Hans' Geburtstag, aber wir wollten uns trotzdem den bedrückenden Impressionen stellen, denn diese dunkle Seite der europäischen Geschichte darf nicht in Vergessenheit geraten. Die Vernichtungsstätte Stutthof wurde für 110 000 Häftlinge ein Ort des grauenhaften Todes – Männer, Frauen und Kinder aus 23 Ländern. In den Ausstellungen werden zusätzlich Dokumentarfilme vorgeführt, die das Martyrium der Opfer zeigen, aber auch spätere Gerichtsprozesse, in denen die Schuldigen verurteilt und bestraft wurden – obwohl es für solche unvorstellbare Gräueltaten ja eigentlich gar keine entsprechenden Strafen gibt. Stumm und betroffen verlässt man diesen traurigen Ort.

Der festlich gedeckte Tisch auf der Hafenterrasse, die liebevoll zubereitete, goldbraun gebratene Ente und die mit einem brennenden Kerzchen präsentierte Geburtstagstorte (die auch noch für die Familie Hafenmeister reicht) sowie das anschliessende spannende Fussball-WM-Spiel Schweiz-Argentinien bringen uns wieder zurück in die Gegenwart.

Nach drei Übernachtungen verlassen wir die schöne Marina und fahren durch Schilf und Seerosen zum Frischen Haff. Die Überfahrt zur Frischen Nehrung, nach Kały Rybackie, dauert nur eine gute Stunde, der Windgott ist uns günstig gesinnt. Unser Liegeplatz im alten Hafenbecken, direkt vor dem Hafembüro, das in Polen «Bosmanat» heisst (der Hafenmeister ist der «Bosman») kostet wiederum nichts. Man kann Strom nehmen, aber leider findet man im ganzen Hafen keine Zapfsäule, um Trinkwasser zu bunkern. Die sanitären



Am neuen Kai in Rybina



Die Hebebrücke in Rybina, rechts im Bild Boote der Charterfirma Nautic-Tours



Die Marina Baltica – klein, aber fein



Hans mit der sympathischen Eigentümerfamilie Jedrzejewski



Geburtstag an Bord



Die Hafenmeisterin hat für Hans zum Geburtstag eine Ente gebraten

wwwIm Laufe des nächsten Tages treffen die zahlreichen Teilnehmer der Geschwaderfahrt ein (Endziel Kaliningrad, russische Exklave), darunter viele Russen. Das Hafenfest mit Wurststand und Musik fällt aber buchstäblich ins Wasser: Es regnet und ein sehr kalter Wind lässt nur noch die Unentwegten ausharren. Schon wegen des Wetters sind wir froh, der Einladung zum Mitfahren nicht gefolgt zu sein!

Wir nutzen den Aufenthalt in Kały Rybackie für einen Besuch des örtlichen Museums über das lokale Fischereigewerbe, wo eine Gruppe deutscher Jugendlicher gerade dabei ist, alte Schiffsdieselmotoren zu restaurieren. Wir erledigen liegen gebliebene Arbeiten und studieren das umfangreiche Kartenmaterial, das uns ein englisch sprechender Mitarbeiter von Herrn Ptak überreicht hat. Er gibt uns auch seine E-Mail-Adresse, über die sich unsere Klubkollegen und andere Interessierte Karten, Flussführer und Informationen über das ganze Wasserstrassennetz Nordpolens kostenlos bestellen können. (Wir geben die Adresse gern weiter!)

In einer guten halben Stunde hat man die Frische Nehrung zu Fuss überquert. Das ist eine schmale Land-

zung von rund 70 km Länge und einigen hundert Metern Breite, die in nordöstlicher Richtung verläuft und das Frische Haff von der offenen Ostsee abtrennt.

Wir radeln zur Küste und geniessen den immer wieder erhebenden Blick aufs Meer. Mit dem munteren Strandleben, bestehend aus spärlich bekleideten Touristen (die mit den dicksten Bäuchen haben am wenigsten an!), Ständen mit den ewig gleichen Souvenirs und unzähligen, dicht bevölkerten Fressbeizen, können wir weniger anfangen ...

Ganze fünf Tage bleiben wir in dieser ruhigen Ecke. Irgendwie brauchen wir eine Verschnaufpause, damit sich die vielen Eindrücke der letzten Zeit setzen können.

Wir möchten aber gern noch etwas mehr vom Frischen Haff sehen. Nächstes Ziel ist Krynica Morska, der nächstgelegene Ort an den Frischen Nehrung. Allerdings kann man da nicht einfach die Küste entlang fahren, denn das Frische Haff ist ein Flachwasser mit Tiefen von zum Teil unter zwei Metern. Folgt man der Fahrrinne, kann man mit einer sicheren Wassertiefe von rund drei Metern rechnen. Zuerst fährt man in südlicher Richtung, dann verläuft die Fahrrinne in der Mitte des Gewässers nach Osten und zweigt schliesslich wieder nach Norden ab. Das heisst, auch wenn Kały Rybackie und Krynica Morska nur 14 km auseinanderliegen, muss man auf dem Wasser 14 Seemeilen = 26 km zurücklegen.

Krynica Morska hat einen schönen grossen Hafen mit neuen Steganlagen, die Hafengebäude sind noch im Bau. Wasser und Strom sind vorhanden, einmal mehr ist der Aufenthalt kostenlos.

Hier ist's jetzt richtig touristisch: Rummelplatz, ein Restaurant neben dem andern, ganze Strassenzüge mit Ständen, an denen Andenken, Strandhüte und Bernstein schmuck angeboten werden. Dazwischen sitzt ein Maler, der am Laufmeter mit seinen Farbspraydosen Strandmotive aufs Papier zaubert (die Bilder sind verkauft, bevor sie fertig sind!). Auch einem Bernsteinschleifer mit mobiler Werkstatt kann über die Schulter schauen und die kleinen Mädchen lassen sich mit farbigem Kunsthaar kleine Zöpfchen in die Haare flechten. Es gibt Gokarts sowie Treträder aller Grössen zu mieten oder man macht eine Fahrt mit der Bimmelbahn oder einem der zahlreichen, sechsplätzigigen Fahrzeuge, genannt «Strandexpress», die für ein paar Złoty zu jedem gewünschten Ziel fahren. Tagsüber sind die Feriengäste am Strand, abends ist Flanieren angesagt.



Das ehemalige Konzentrationslager Stutthof – der Eingang ...



... und eine Schlafbaracke



Die Schifferkirche von Kały Rybackie ... fast ein Museum





Die historische Schmalspurbahn in Sztutowo



Endstation Sztutowo

Zur Abwechslung tauchen auch wir abends ein paar Mal ein in den Touristenstrom. Wir essen auswärts – erstaunlich gut –, lassen uns vor der Bimmelbahn an den Strand und mit einem Strandexpress zum weithin sichtbaren roten Leuchtturm fahren, von dem aus man eine gewaltige Aussicht auf Ostsee und Haff hat. Als Höhepunkt lädt mich Hans zu einer Fahrt mit dem Trike (motorisiertes Dreirad) ein. Oha, mit soviel Speed hatte ich nicht gerechnet! Gnadenlos werde ich mit bis zu 70 km/h pro Stunde über holperige Pflastersteinstrassen gekarrt, Protest zwecklos. Nur gut, dass wir mit Helmen ausgerüstet worden sind! Mit der Zeit macht's mir dann aber sogar Spass und nach einer Stunde liefern wir das Gefährt heil, aber gut geschüttelt und gerüttelt, wieder ab.

Das Wetter bleibt schön und sehr heiss, trotzdem muss man abends die Fenster schliessen, denn Tausende kleiner grüner Schnaken sammeln sich im Licht der Hafenlaternen auf dem Weiss unseres Schiffes. Der starke Nordwestwind, der mit 5 Beaufort bläst, macht die Hitze etwas erträglicher, aber er verhindert auch unsere Weiterfahrt – eigentlich haben wir längst genug vom Touristenrummel. Dafür können wir einmal

mehr den Fleiss der Bauarbeiter bewundern. In den wenigen Tagen unseres Aufenthaltes sehen wir ganze Hafengebäude entstehen. Pech ist nur, dass der ganze Schleifstaub und die kleinen Styroporspäne, die beim Zuschneiden des Isolationsmaterial entstehen, waagrecht durch die Luft genau in unsere Richtung geweht werden, sodass innerhalb kurzer Zeit alles, aber auch alles im Schiff mit einer feinen weissen Schicht bedeckt ist. Putzversuche sind zwecklos, nach einem halben Tag sieht es aus wie vorher. Dazu ist eines Morgens das WC verstopft. Hans muss alles auseinanderschrauben: Ein Fisch hat sich in der Wasseransaugleitung verfangen! Es stinkt grauslich. Und drei Stunden später passiert dasselbe nochmals!

Unser Aufenthalt zieht sich weiter in die Länge. Inzwischen hat das Wetter umgeschlagen. Es ist kalt und der Wind bläst mit 6 Beaufort. Die Firma, die unser Boot nach Stettin überführen wird, will den Transport jetzt schon am 21. Juli machen, da bleiben uns noch 9 Tage. Wir wären gern noch nach Frombork ans Südufer des Frischen Haffs gefahren. Die wunderbare Kathedrale, die wir auf der Autofahrt mit Waldemar und Lidia kurz besichtigt hatten, hat uns beeindruckt. Es



Im Hafen von Katy Rybackie



Der tollkühne Mann in seiner rollenden Kiste



Was es alles gibt!



Krynica Morska – die grosse neue Marina

ist aber sicher klüger, am nächsten einigermaßen windarmen Tag zurück in Richtung Danzig zu fahren, denn von Frombork aus sind rund 32 km auf dem Haff zurückzulegen, da könnten uns die unberechenbaren Winde schnell einen Strich durch die Rechnung machen. Den Transporttermin dürfen wir keinesfalls verpassen!

Ich nutze einen der nächsten Tage noch für einen Tagesausflug nach Frombork mit dem Ausflugsschiff, das natürlich bei jedem Wetter fährt, und kann in der Kathedrale sogar noch ein wunderschönes Konzert auf der weit herum berühmten Orgel geniessen sowie das Kopernikuseum durchstreifen. Hans ist «zu Hause» geblieben, denn einen ganzen Tag lang können wir Tessa nicht allein lassen.

Endlich, am 14. Juli, geht der Wind im Laufe des Vormittags zurück, auf den Nachmittag sind noch 1–2 Beaufort angesagt. Wir werden erst mal Tolkmicko anlaufen, der Ort liegt genau gegenüber am Südufer des Haffs. Zwar ist dort ein langes Stück der Kaimauer frei, aber die Hafenarbeiter schicken uns, warum auch immer, weg. Der Kai gegenüber, wo das Liegen erlaubt wäre, ist voll belegt, es bleibt uns nichts anderes übrig, als zu wenden und die Fahrt in westlicher Richtung – nach Danzig – fortzusetzen. Das passt uns gar nicht, denn auf dem offenen Wasser finden wir doch mehr Wellen vor als erwartet. Zum Glück kommt der Wind aus Nordwest, sodass wir für die längste Teilstrecke «auf See» mit Wellen mehr oder weniger von vorn rechnen können. Nach ein paar Seemeilen dreht sich aber der Wind, wir haben mehr und mehr Seitenwellen, welche die SAMANTHA ziemlich ins Schaukeln bringen. Ich sichere erst einmal alles, was herunterfallen könnte. Ein Zurück gibt's ja nicht, bei dem Wellen-

gang zu wenden, ist nicht ratsam. Mit Schrecken stellen wir fest, dass sich der Himmel vor uns mit dunklen Wolken überzieht, die rasch näher kommen. Es bläst ein scharfer Wind. Das sieht ganz nach einem Gewitter aus. Wir sind mutterseelenallein auf der grossen Wasserfläche. Die Tonnen, welche die Fahrinne anzeigen, sind bei dem Wellengang kaum auszumachen, mit dem zappeligen Feldstecher ist das Anpeilen eines Zieles unmöglich. Beim Start (und laut Wetterprognose) hat doch alles so gut ausgesehen!

Je weiter wir westwärts kommen, desto mehr nehmen Wind und Wellen ab. Die schwarze Wand hat sich gelichtet. Wir atmen auf. Mit einem polnischen Notruf wäre ich wohl arg ins Schleudern gekommen ...

Wir fahren noch bis zur bereits bekannten Anlegestelle in Rybina und schätzen die ruhige Fahrt auf der Skarpawa.

In Danzig liegen wir diesmal in der Marina Gdańska, mit einer umwerfenden Aussicht auf den gegenüberliegenden Kai mit dem Krantor. Endlich kommen wir hier zu einer gründlichen Bootsreinigung: Ich rücke dem Baustaub zu Leibe, der sich in allen Ritzen festgesetzt hat, Hans schrubbt aussen, bis das Schiff wieder einigermaßen sein ursprüngliches Weiss erreicht hat. Schlechte Nachrichten erreichen uns: Das Schiffshebewerk in Arzville, zwei Tagesetappen von unserem Heimathafen Kehl entfernt, ist neun Wochen nach der Wiedereröffnung schon wieder ausser Betrieb. Und das bis Ende Jahr!

Die restliche Zeit bis zum Transport nutzen wir noch für alle möglichen Erledigungen, z. B. Einkaufen, denn wir wissen ja nicht genau, wo wir in Stettin «landen» werden. Die Transportfirma hat uns eine Marina am Dąbie-See als Zielort angegeben, weil dort ein Kran



Tolle Aussicht vom Leuchtturm in Krynica Morska

vorhanden sei. Nach Karte scheint die ziemlich abgelegenen zu sein.

Ich besichtige noch das Uphagen-Haus, eines der wichtigsten Baudenkmäler Danzigs. Das alte Bürgerhaus ist seit 1910 ein Museum. Raumaufteilung und Inneneinrichtungen sind seit dem 18. Jahrhundert unverändert geblieben. Mich haben die «Themenzimmer» am meisten beeindruckt, deren Wandtäfelungen rundherum mit wunderschönen, naturgetreuen Abbildungen versehen sind: Es gibt ein Insektenzimmer, ein Blumenzimmer, ein Musikzimmer mit Singvögeln und vieles mehr. Auch die Küche ist vollständig eingerichtet.

Zufällig entdecken wir, dass in der Filharmonia Bałtycka täglich Klavierkonzerte stattfinden. Dafür ist jetzt auch Hans zu haben (er ist nicht gerade der Museumsfan – ausser wenn es um die Schifffahrt geht!) und wir hören ein wunderbares Konzert mit einem genialen Pianisten, der alle dargebotenen Werke von Beethoven bis Chopin auswendig spielt.

Am Sonntag, 20. Juli, machen wir uns auf den Weg zur Galeon-Werft, wo wir morgen um zwölf Uhr ausgewassert werden sollen. Kaum angelegt, taucht auch schon der Security-Mann auf, der am Wochenende das Gelände bewacht. Nachdem wir uns ausgewiesen haben, teilt er uns mit, der Kran werde uns schon um sieben Uhr morgens aus dem Wasser heben! Oha, da müssen wir uns mit den Vorbereitungen aber beeilen, wir müssen ja alles niet- und nagelfest verstaub und festgezurrert haben, wenn es über Land geht.

Hans packt das Beiboot kieloben auf das Vordeck. Auf einmal ist er aber nicht mehr sicher, dass es dort wirklich gut aufgehoben ist. Also nehmen wir es an Land, lassen die Luft raus und befestigen es auf dem

Achterdeck. Ich verpacke alles in Klappkisten, was herumfliegen könnte, und lege Papier zwischen Gläser und Geschirrtteile. Alles andere morgen – der Wecker ist auf halb fünf Uhr gestellt.

Nach sieben Uhr kommen schon die Kranarbeiter, kurz darauf erscheint der Tieflader. Dann geht es Schlag auf Schlag und ehe wir es uns versehen, ist die SAMANTHA huckepack auf der Brücke des Riesengefährtens abgestellt und zwar heckvoran – «Convoi exeptionnel». Der Fahrer muss ordentlich pröbeln, bis das Unterwasserschiff so unterstüzt ist, dass keine Kippgefahr droht. Man merkt aber sofort, dass er ein Profi ist, der weiss, wie es geht. Schliesslich transportiert die Firma ja auch die teuren Boot der Galeon-Werft, die müssen schliesslich heil ans Ziel kommen! Nachdem wir auch noch mit vier Bändern am Auflieger festgezurrert sind – es geht inzwischen gegen Mittag zu – fährt der Fahrer mit dem Zugwagen weg. Um 9 Uhr abends soll es losgehen (solche Transporte dürfen auch in Polen nur nachts unterwegs sein). Bis dann werde auch das Begleitfahrzeug mit dem «Piloten» eintreffen. Schon im Vorfeld hatten wir abgeklärt, dass wir mitfahren können und sind froh darüber, denn sonst hätten wir noch ein Auto dazumieten müssen. Andrzej, der Fahrer, stellt uns zu unserer Überraschung frei, in den Autos mitzufahren oder an Bord zu bleiben (in Deutschland oder der Schweiz ist das verboten). Beides werde garantiert problemlos ablaufen – er werde gut auf uns aufpassen, wir könnten uns so sicher wie in Abrahams Schoss fühlen. Wir entschliessen uns für den Verbleib im Schiff. Dann können wir gemütlich Kaffee oder sogar ein Glas Wein trinken und lesen oder vielleicht sogar ein Nickerchen machen.



Frombork



Der Dom von Frombork ...



... und seine berühmte Orgel aus dem 17. Jahrhundert

Nun geht es weiter mit den Vorbereitungsarbeiten. Da wir «verkehrt herum» auf dem Auflieger platziert sind, entschliesst sich Hans, auch die Windschutzscheibe und die Solarzellen abzumontieren, wer weiss, ob sie dem Fahrtwind standhalten würden. Durch Frottiertücher geschützt, stellen wir alles in unserer Schlafkajüte ab. Die Festmacher kommen aufgerollt in Kehrichtsäcke und werden ebenfalls im Schiff untergebracht. Der Platz wird immer enger, überall steht etwas herum.

Die Fender werden auf dem Gangbord festgebunden, das Sonnendach heruntergeklappt und ebenfalls verzurrt. Wir sind noch am späten Abendessen, als kurz vor acht Uhr auch schon der Fahrer auf dem Werftgelände herumgeistert, kurz darauf trifft das Begleitfahrzeug ein. Vorsichtshalber tauschen wir mit dem Fahrer noch unsere Handnummern aus. Um halb zehn setzt sich dann der Konvoi in Bewegung. Uns wird jetzt doch ziemlich mulmig, zumal das Werftgelände sehr holperig ist und wir ganz schön durchgeschaukelt werden. Bei einem Haar drückt die Zugmaschine noch den Spiegel am Wachhäuschen beim Geländeausgang ab, aber der «Pilot» ist zu Stelle und verhindert einen Schaden – es geht um Millimeter. Präzisionsarbeit!

Wir hoffen, dass die Fahrt etwas ruhiger wird, wenn wir erst mal auf der Überlandstrasse sind. Doch die Federung lässt zu wünschen übrig und Polens Strassen haben viele Unebenheiten ... Alles klappert und vibriert. Es ist noch hell, auf der Autobahn zieht die Umgebung mit 80 Stundenkilometern und erst noch rückwärts an uns vorbei – ein ganz fremdes Gefühl! Das Begleitfahrzeug fährt voraus und hält an heiklen Stellen den Verkehr auf, bis wir durchgefahren sind. Zudem hat der Pilot die Möglichkeit, wenn nötig mit einer Fernbedienung die Aufliegerachsen zu-

sätzlich zu steuern, ein Vorteil auch bei schwierigen Rückwärtsmanövern. Mit der Zeit gewöhnen wir uns mehr oder weniger an das Rumpeln und Klappern und schrecken nur noch auf, wenn wir über einen gar rauen Strassenbelag fahren. Am schlimmsten war die grob gepflasterte (endlos lange!) Zufahrt zu der Tankstelle, wo die Fahrer eine halbe Stunde Pause einlegten.

So ungefähr zwei Stunden Schlaf gab es, die restliche Zeit schauten wir uns die «Aussicht» an und versuchten die Dinge, die sich durch die Erschütterungen selbstständig machen wollten, wieder zu fixieren. Keine einzige Vorbereitungsarbeit war vergebens gewesen! Die Hülle für den Sitz des Aussensteuerstandes, die wir vergessen hatten wegzunehmen, und die sich im Fahrtwind bedrohlich blähte, konnte ich erst an einer roten Ampel «retten». Denn während der Fahrt gelang es nicht einmal Hans, die Tür zu öffnen, der Druck des Fahrtwindes war zu stark.

Wir waren überaus froh, als wir nach einer Fahrt von rund 380 Kilometern um halb fünf Uhr in der Dämmerung in Stettin ankamen. Natürlich war um die Zeit noch niemand zum Einkranen da. Die Fahrer nahmen in ihren Fahrzeugen noch ein Auge voll Schlaf, wir tranken Kaffee und beobachteten den langsam erwachenden Yachthafen.

Mit dem kurz vor acht Uhr eintreffenden Pneu-kran gab's dann doch noch ein Problem, denn er hatte kein Tragkreuz dabei. Wir hatten extra Fotos geschickt, welche Art von Kran wir haben wollten, was uns auch bestätigt wurde. Nach längerem Hin und Her – wir wollten unter allen Umständen verhindern, dass unser GFK-Rumpf dem seitlichen Druck beim Anheben ausgesetzt war – wurden bei der Kranfirma zwei Eisenträger bestellt, die das Kreuz ersetzen konnten.



Die Stadtmarina Danzig – unser letzter Liegeplatz vor dem Auswassern

Unser Boot

Unser Boot:	SAMANTHA
Länge:	11 m
Breite:	3,60 m
Lichte Höhe:	3,30 m/2,50 m
Tiefgang:	1 m
Gewicht:	8 t
Motorisierung:	66 PS

Kartenmaterial und Adressen

Wir verfügen inzwischen über umfangreiches Kartenmaterial, das jedoch in der Schweiz bzw. in Deutschland nirgends erhältlich war. Die meisten Karten der polnischen Gewässer kann man gratis beziehen. Wer solche Materialien benötigt, kann sich bei uns melden, wir helfen gern mit Adressen weiter (ursula.thueler@bluewin.ch).

Adressen von Charterfirmen in Polen:

www.kuhnle-tours.de
www.nautic-tours.de
www.vistulacruises.eu
www.river-and-boat.de
www.panek-touristik.de



Ursula Thüler

Schliesslich wurde die SAMANTHA sanft und heil ins Wasser zurückgesetzt. Die Wartezeit, bis das Auto mit den Eisenträgern eintraf, hatte verständlicherweise niemanden begeistert, aber nach dem Begleichen der Transport- und Krankkosten, begleitet von einem grosszügigen Trinkgeld, waren alle zufrieden und verabchiedeten sich mit einer verschwitzten Umarmung.

Den Rest nahmen wir trotz des Schlafmangels mit Schwung: Dingi und Windschutzscheibe montieren, Putzen, Einräumen, Fender «entbinden», und dann hatten wir nur noch einen Wunsch – schlafen!

Zwei Tage später, mit dem Passieren der Grenze zu Deutschland, nahm unsere Reise durch Polen ein Ende. Noch nie haben wir ein Gastland so ungern verlassen. Vielleicht, weil wir noch nie eine Reise gemacht haben, auf der alles so neu, so gut und so anders war, als wir es erwartet hatten.

Wenn dieser Bericht im «Schleusenschiffer» erscheint, sind wir wieder unterwegs in Polen. Wir fahren die Oder hinauf in Richtung Wrocław (Breslau). Eine Wiederholung der Reise von 2014 ist leider nicht möglich, weil zwei Schleusen auf dem Bromberger Kanal wegen Revisionsarbeiten das ganze Jahr über ausser Betrieb sind. ◀



Vorbereitung des Landtransportes von Danzig nach Stettin

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.



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

Doris und Jean-Pierre sind immer für Euch da!
0033 3 84 92 61 61, contact@fluvialoisirs.com

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 contact@gautier-electricite-marine.com

Die neue Rheben Allure 1300 AC

- Ein zeitgemäßes Design mit Blick auf die Historie.
- Mit Leidenschaft und Präzision entworfen.
- Von Fachkräften mit besten Materialien gebaut.
- Durchdacht bis ins Detail.
- Ausgezeichnete Fahreigenschaften.
- Sehr gutes Preis/Leistungsverhältnis.
- **5 Jahre Garantie auf das gesamte Schiff!**



Rheben YACHTING

Klaaskamp 3, 8531 XE Lemmer
www.rheben.nl tel: +31 6 23 75 73 97

Die Rheben Allure 1300 AC, wie auf der Boot Holland 2016 präsentiert

Schleusenschiffer auf die See



Vorgeschichte

Viele Jahre sind wir in unseren Ferien mit Charterbooten in Frankreich unterwegs gewesen, bevor wir uns – auf unsere Pensionierung hin – in Friesland ein eigenes Boot anschafften. Uns gefiel es in den Niederlanden, deshalb liegt unsere L'ARC-EN-CIEL im Winter in einer Halle in Sneek. Nicht weit nordwestlich davon, hinter den Deichen und sozusagen vor der Haustür – die Nordsee. Mit der Aussicht vom Deich in Harlingen wuchs die Idee, nicht nur auf Flüssen und Kanälen fahren zu können. Dieser Wunsch wurde aktualisiert durch die vielen Seefahrtstrassen, die in Deutschland den Binnenschiffer schon ziemlich weit im Landesinnern stoppen. Als pensionierte Schleusenschiffer haben wir ausserhalb der Fahrsaison Zeit und deshalb besuchte Dani im Winter 13/14 den Theoriekurs zum Hochseepatent.

Text und Bilder *Elsbeth und Dani Huber*

Lange Wochen war unser Stubentisch mit Seekarten, Gezeitentafeln, Leuchtturmverzeichnissen und nautischen Instrumenten belegt. Danis Kopf rauchte. Das Lernen und Üben hat sich gelohnt; er hat die Prüfung mit Bravour bestanden. Nun fehlte nur noch der Nachweis der praktischen Seefahrt. Wir entschieden uns, die praktische Ausbildung auf dem eigenen Boot in der Ostsee zu absolvieren. Im Herbst 2014 nahm Dani mit dem Motorbootclub Lübeck Kontakt auf und erkundigte sich, ob in ihrem Verein ein Instruktor für eine Ausbildungsfahrt zur Verfügung stehe. Uns wurde Werner Raht empfohlen. Ein Briefwechsel entwickelte



L'ARC-EN-CIEL im Stadthafen Rostock



Alles wird seetauglich verstaut ...



...oder seetauglich befestigt

sich und wir vereinbarten bald, dass Werner uns während maximal drei Wochen in die Seefahrt einführen würde. Werner war während 12 Jahren als Steuermann und Ausbilder in der Bundesmarine tätig und eröffnete später eine eigene Sportbootschule. Deshalb kennt er die Ostsee wie seine Westentasche. In einem Brief schrieb er uns: «Ich hoffe, das Wetter ist im Juni nicht gar so grauslich, die Ostsee ist nämlich kein Ententeich». Dies haben wir später selbst erfahren.

Alles muss weg

Kaum haben wir unser Boot in Lübeck vertäut, klopft es an der Bordwand, ein stattlicher, älterer Herr steht vor der Tür. Wir machen Bekanntschaft mit Werner Raht. Werner lernt unsere L'ARC-EN-CIEL kennen und stellt ganz nüchtern fest: «Alles, was da rum steht, muss für den Seetörn weg». Viele Einzelheiten werden noch besprochen und wir beide gehen in den folgenden Tagen daran, unsere Dekogegenstände bruchsfest zu verpacken. Auch Elsbeths Geburtstagsbouquet muss dran glauben. In den Schränken verlegt Dani Antirutschmatten und baut Kartonrahmen, um Teller und Tassen zu fixieren. Selbst Wasserwärmkrug und Kaffeemaschine finden einen Platz im Geschirrschrank. Zurrleinen für Tisch, Hocker, Kühlschrank, Staub-

sauger werden montiert, auf dem Oberdeck die Stühle mit Leinen verstrebt und die Fahrräder seetauglich befestigt.

Mit der Fehmarnbelt auf die Ostsee

Am Ende der Woche überrascht uns Werner mit einer Fahrt auf dem historischen Feuerschiff Fehmarnbelt. Die Fehmarnbelt wurde 1908 als Segelschiff gebaut und 1931 mit einem Dieselmotor ausgestattet, der heute noch läuft. Ab 1956 diente das Schiff als schwimmender Leuchtturm und lag im gleichnamigen Fehmarnbelt. Bei jedem Wetter zeigte sie den Kapitänen und Steuerleuten den Weg von der Kieler-Bucht in die südliche Ostsee. Die Besatzung war gross (45 Personen), denn das Schiff war an 365 Tagen im Jahr im Einsatz. Seine Position musste immer wieder verifiziert und die schweren Anker neu gesetzt werden; dies bei jedem Wetter und im stärksten Sturm. Heute übernimmt eine simple, elektronisch gesteuerte Lichtboje diese Aufgabe. Das alte Feuerschiff wird von einem Verein gehegt und gepflegt. Die Vereinsmitglieder sind überwiegend alte Seebären. Die Fahrt gibt uns nicht nur einen Eindruck des Betriebs auf einem grossen altehrwürdigen Schiff, sondern wir lernen auch unseren Instruktor bei seiner Lieblingsbeschäftigung,

dem Steuern, von der er sagt, dass dies sein Leben sei, kennen. Es ist die erste Fahrt im Jahr, so sind nur Vereinsmitglieder und ihre Angehörigen an Bord. Deshalb dürfen wir unsere Nase in alle Ecken stecken. Während der Fahrt halten wir uns am liebsten auf der Brücke auf. Hier beobachten wir den echt seemännischen Betrieb, der mit grosser Genauigkeit in traditionellem Stil ausgeübt wird. Befehle werden erteilt und über den alten Maschinentelegraphen und ein Sprachrohr an den Chief im Maschinenraum durchgegeben. Die Fahrkünste eines Seglers, der erst das Feuerschiff überholt und dann die Fahrt plötzlich verlangsamt, wird auf der Brücke deftig kommentiert, Schallsignale werden gegeben und Logbucheinträge gemacht. Dazu kommt der Funkverkehr mit Trave Travic, der Revierzentrale in Travemünde, die den Schiffsverkehr in der westlichen Ostsee überwacht. Danis Bewunderung gilt dem alten Dieselmotor, der vom Chief in stundenlangender Arbeit liebevoll gepflegt wird. Der Achtzylinder-Reihenmotor läuft so langsam, dass man das Spiel der Ventile sehr gut beobachten kann. Vom Motor gibt es keine Pläne mehr und Ersatzteile sind schon lange nicht mehr erhältlich. Nur noch das umfassende Wissen der bejahrten Profis hält den Motor



Feuerschiff mit schwimmendem Leuchtturm



Das Hauptfeuer



Der Kapitän

Logbuch-Eintrag, Seewetter- und Karten-Studium

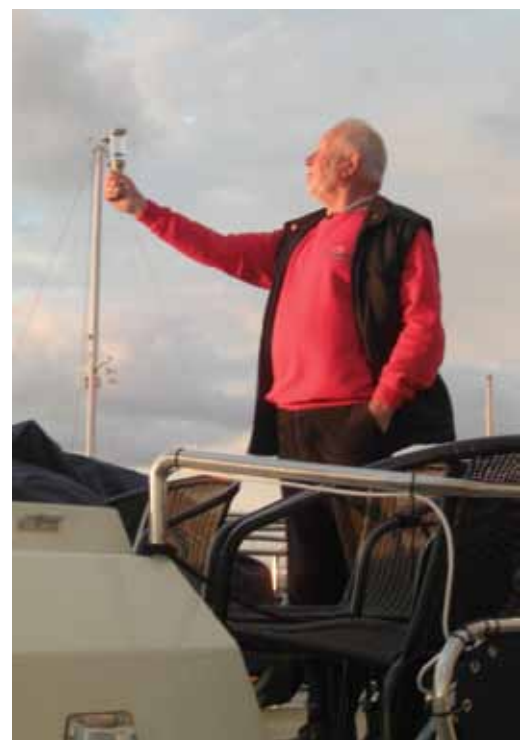
Der Steuermann (unser Instruktor)



Der Instruktor ist an Bord



Der Achtzylinder-Reihenmotor



Werner misst die Windstärke



Alle unsere Navigationsgeräte werden getestet



Esstisch wird zum bürokratischen Schlachtfeld



Am Ende der Tage belohnen uns die wunderbaren Sonnenuntergänge, wie dieser hier in Gedser, den sämtliche Schiffer still und andächtig genießen.

am Leben und Laufen. Sind diese Praktiker mit ihrer Erfahrung nicht mehr, wird die Fehmarnbelt nur noch ein totes Museumsstück sein. Wir fahren die Trave hinunter, passieren Travemünde und drehen eine grosse Runde in der Lübecker Bucht – unsere erste Begegnung mit der Ostsee. Auf dem Rückweg lädt der Kapitän über die Bord-sprechanlage zu einer feinen Erbsensuppe ein. Gegen fünfzehn Uhr fahren wir in den Museumshafen Lübeck ein. Das Anlegemanöver dauert und ist sehr spannend, verfügt das Schiff doch über keinerlei Hilfsaggregate. In grösster Ruhe gibt der Kapitän seine Kommandi und langsam, aber sicher nähert sich die Fehmarnbelt ihrem Liegeplatz. Auf dem hohen Bug stehen die Matrosen mit Wurffleinen bereit. Mit mächtigem Schwung fliegen diese an Land, werden entgegengenommen und daran die schweren Trossen an Land gebracht.

Es geht los

Am nächsten Tag steigt unser Instruktor an Bord unseres Boots. Auf bereits bekanntem Weg geht es die Trave hinunter. In Travemünde füllen wir an der Bunkerstation unseren Tank. Nun geht es hinaus aufs offene Meer. Wir passieren die Hafemole am 1.6.2015 um 11.55. Der Himmel ist bedeckt. Der Wind steht aus Südsüdwest mit 3–4 Beaufort. Das Barometer zeigt 1016. So genau wird von jetzt an unser Logbuch geführt. Auf unserer ersten Fahrt testet der Instruktor alle unsere Navigationsgeräte und vergleicht sie mit seinen eigenen, mitgebrachten. Die Reaktion des Boots auf den lebendigen Wellengang wird geprüft und wohlwollend kommentiert. Wir fahren unter holländischer Flagge und nicht wie bisher unter schweizerischer. Unser Schiff hat seinen Heimathafen in Holland, deshalb führt es, insbesondere nach deutschem Recht, das holländische Ho-

heitszeichen. Werner ist überzeugt, dass wir die Wahrscheinlichkeit einer Kontrolle durch die Behörden an Bord minimieren, wenn wir die Flagge eines EU-Staates führen. Damit wir uns nicht ganz heimatlos fühlen, führen wir eine kleine Schweizerflagge am Bug.

Die Ostsee und die Wasserstrassen um die dänischen Inseln sind sehr gut bewacht. Jeden Tag begegnen wir den Küstenwachbooten der deutschen Bundespolizei oder der dänischen Heimgarde. Diese Behörden führen genau Buch, wer über die Gewässer fährt und passieren uns regelmässig sehr nah. Ob sie wohl Schwierigkeiten haben mit unserem französischen Namen? Die Kontrollen an Bord bleiben aus und wir fahren unbehelligt durch die Ostsee. Während der ganzen Reise (mit wenigen Ausnahmen) hatten wir Winde westlicher Richtung von der Stärke 4 bis 6 mit einzelnen wesentlich stärkeren Böen. Die Wel-



Wellen zu fotografieren ist ziemlich schwierig. Sie sehen auf dem Foto immer viel zu brav und geglättet aus...



... den spannenden Moment, in welchem das Boot am meisten krängt, erwischt man nie.

lenhöhen variierten zwischen 50 cm und drei Metern. Dabei erfahren wir, dass unsere L'ARC-EN-CIEL sehr zuverlässig auch durch hohe und steile Wellen stampft. Eindrucksvoll ist es auch, wenn grosse Wellen hörbar unter uns durchrauschen. Den Test unserer Seefestigkeit haben wir nach einigen Anfangsschwierigkeiten ganz anständig bestanden.

Hin und her über die Ostsee

Wir überqueren die Mecklenburger Bucht und erreichen den südlichsten Punkt der dänischen Inseln bei Gedser. Ein besonderes Erlebnis dieser Überquerung ist es, das erste Mal nur noch Wasser um sich zu sehen, bis uns nach einiger Zeit die dänischen Windgeneratoren begrüßen. Der Sportboothafen von Gedser grenzt an ein Naturschutzgebiet, durch das wir nach dem Anlegen wandern. Die unendlich langen einsamen und unverbauten Strände Dänemarks werden uns während der ganzen Reise immer wieder begeistern. Zurück auf dem Boot folgt die Administration. Zuerst werden die Notizen, die wir während der Fahrt laufend machen, ins Logbuch eingetragen. Danach wird der Seewetterbericht für den folgenden Tag heruntergeladen, studiert und interpretiert. Darauf geht es ans Kartenstudium, die Diskussion der verschiedenen Kursmöglichkeiten in Abhängigkeit von den zu erwartenden Winden und dem Wellengang folgt. Wir legen verschiedene Kurse fest, sodass am nächsten Morgen nach der Konsultation des aktuellen Seewetterberichts ein Entscheid schnell getroffen werden kann. Für Dani ist dies alles sehr spannend und lehrreich, da Werner in den Diskussionen seine ganze Erfahrung einbringt und jeden Kurs umfassend kommen-

tiert. Grundsatz der Zusammenarbeit ist: Dani ist Skipper und Navigator, Elsbeth steuert und leistet perfekte Seilarbeit. Werner ist Steuermann, Berater und manchmal auch Assistent beim Festmachen. Ist die Arbeit getan, gleicht unser Esstisch einem bürokratischen Schlachtfeld. Zusammen kochen wir das Nachtessen, das wir sehr geniessen. In der Regel frühstücken wir reichhaltig und behelfen uns während der Fahrt nur mit etwas Brot und Keksen. So wächst der Appetit bis am Abend gewaltig.

Am nächsten Morgen geht es um neun Uhr weiter. Die Temperaturen sind tief und der steife Wind kühlt uns aus. Daher tragen wir unsere Winterkleider. Wie eben geschildert, verlaufen unsere Tage scheinbar gleichförmig: Frühstücken, 6–10 Stunden Fahrt, Einlaufen, Spazieren und Einkaufen, Administration erledigen, Nachtessen, Schlafen gehen. Die Fahrten sind aber äusserst spannend und abwechslungsreich. Insbesondere ändern der Charakter und die Farbe der See und des Himmels alle zehn Minuten und wir staunen immer wieder über Wind, Wolken, Wellen und Wetter.

Anfangs der zweiten Woche auf See laufen wir bei Warnemünde in die Warnö ein und erreichen den grössten Hafen der ehemaligen DDR, Rostock. Werner profiliert sich als wunderbarer Fremdenführer und macht uns auf alle Besonderheiten der Seewasserstrasse aufmerksam. In Rostock liegen wir wunderbar im alten Hafen direkt am Zentrum. Von dort unternehmen wir am nächsten Tag schöne Spaziergänge in die Altstadt.

Elsbeth verlässt uns und reist in die Schweiz zurück, um Heimatluft zu schnuppern, Besuche zu machen und insbesondere unseren Enkel zu

geniessen. Kaum hat sie den Zug bestiegen, legt die Restbesatzung (Werner und Dani) ab und dampft auf Nordkurs quer über die westliche Ostsee nach der Insel Mön, wo wir nach sechzig Seemeilen Fahrt spät am Abend eintreffen.

Nordwärts durch den Sund

Am andern Morgen runden wir die Kreidefelsen der Mons Klint am Ostende der Insel Mön. Wir fahren nach Norden und erreichen den Sund, die Meerenge zwischen Dänemark und Schweden. Der Sund wird von einer gewaltigen Brücke überspannt. Auf dem Bild ist, scheinbar klein, die Durchfahrt für grosse Schiffe zu erkennen. Tatsächlich beträgt die Durchfahrts Höhe jedoch 55 Meter. Noch höhere Schiffe können ganz am dänischen Ufer passieren. Auf der Insel Pleberholm versinkt die Strasse in einem Tunnel, der den westlichen Teil des Sunds unterquert. Allerdings ist der Grösse der Schiffe eine andere Grenze gesetzt. An dieser Stelle ist die Wassertiefe mit 8 Metern sehr gering. Hier befindet sich eine Schwelle, die die Ostsee deutlich von der Nordsee trennt und die für den Wasserhaushalt der Ostsee von grosser Bedeutung ist. Insbesondere verhindert die Schwelle grössere Gezeiten in der Ostsee, da sie den Wasserdurchfluss bremst. Da viele Flüsse in die Ostsee fliessen ist der Salzgehalt relativ gering. Trotz der Schwelle ist die Strömung sehr hoch.

Bei Westwind wird das Wasser der Ostsee in den Finnischen und Bottnischen Meerbusen gedrückt und aus dem Atlantik fliesst Wasser nach. Dadurch entsteht eine starke Strömung nach Süden. Sobald der Wind auf Süd oder Ost dreht, geschieht das Umgekehrte. Die Wasserverschiebungen des

Windes übertreffen die Gezeiten mehrfach.

Der Wind weht ausnahmsweise aus Südsüdost und verursacht so eine deutliche Nordströmung (ca. 1.5 Knoten = 3km/h) im Sund, wie man an der schrägen Stellung der Tonnen gut erkennt. Wir kommen also schnell nach Norden. Weil es um Seefahrt und zu absolvierende Seemeilen geht, fahren wir stolz an Kopenhagen vorbei und grüssen die Türme der Stadt aus der Ferne. Dänis kulturbeflissenes Herz schmerzt etwas, aber man kann nicht alles haben.

Spannende Begegnung

Sehr spannend ist die Begegnung mit einem Kreuzfahrer der Aida-Linie im Sund vor Kopenhagen. Wir stellen fest, dass wir zum Kreuzfahrtschiff eine stehende Peilung haben und uns somit auf Kollisionskurs befinden. Unser AIS rechnet die Zeit bis zur Begegnung und die dabei erreichte kleinste Distanz: Kleinste Distanz sechs Meter in sieben Minuten zehn Sekunden. Wir korrigieren unseren Kurs sofort nach Steuerbord. Nicht so der kleine Segler vor uns. Als er unsere Kursänderung bemerkt, weicht er ebenfalls nach Steuerbord aus und korrigiert seinen Kurs aber wieder nach Backbord, weil er offensichtlich meint, noch vor dem Kreuzfahrer passieren zu können. Eine Kollision kann nur dadurch verhindert werden, dass der Kapitän des Kreuzfahrers den Einsatz der Bugstrahldüse anordnet, wie man das auf dem rechten Bild gut erkennen kann und der Segler überstürzt nach Steuerbord flieht. Werner meint, wenn der unvorsichtige Segel-Kapitän die Beurteilung seiner Seefahrtskünste auf der Brücke des gewaltigen Kreuzfahrtschiffes gehört hätte, wäre er wohl im Schiffsboden versunken. Wieder hat sich gezeigt, wie wichtig es ist, zeitig und deutlich auszuweichen.

Im Kattegat

Wir passieren die engste Stelle im Sund zwischen dem schwedischen Helsingborg und dem dänischen Helsingör. Der Wunsch nach dem Besitz der beiden Burgen auf jeder Seite des Sunds war der Grund aller Seekriege, die auf der Ostsee geführt wurden. Wir fahren dicht

am dänischen Ufer und bestaunen die alte Festung Helsingör mit dem wunderbaren Renaissanceschloss Kronborg. Nun geht es hinaus ins Kattegat, entlang der Nordküste Seelands. Wir geniessen das Liegen in den Fischerhäfen. In kleinen Verkaufsbuden kann man Fische des neusten Fangs erstehen, was Werner begeistert. Wir leben hier von Fisch und Kartoffeln. Wunderschön sind die Molen aller Häfen, da sie ausschliesslich aus Findlingen, die aus dem Meer gefischt wurden, gebaut sind.

Als wir Odden Havn verlassen, erleben wir den einzigen Tag ohne Wind und Wellen. Es ist herrlich warm und angenehm. Westlich von Odden erstreckt sich eine lange Landzunge und anschliessend ein gewaltiges Riff nach Nordwesten. Wir können einen langen Umweg um das Riff vermeiden, wenn wir eine schmale, nur 150m breite Durchfahrt finden, die auf der Karte verzeichnet und mit zwei kleinen Tonnen markiert ist. Dies ist eine besondere navigatorische Aufgabe, die allerdings durch das ruhige Wetter erleichtert wird. Beim Passieren des Riffs fällt uns wieder die gewaltige Strömung auf, die durch die Durchfahrt fliesst. Es ist grosse Vorsicht am Platz und wir sind froh, als wir das Riff hinter uns gelassen haben. Im Weiteren begegnen wir vielen Stromkanten. Dies sind Grenzzonen zwischen liegenden und fliessenden Wässern. Unser Kurs wird beim Durchfahren einer solchen Stromkante regelmässig wesentlich verändert, was navigatorisch interessant ist und zu mancher Korrektur Anlass gibt.

Nach Süden

Durch den kleinen Belt fahren wir wieder nach Süden. Nun aber gegen die Strömung, daher werden die Fahrtage lang. Neben den Fahrten bei unruhiger See, die wir reichlich erlebt haben, steht auch eine Nachtfahrt auf dem Programm. Werner schlägt vor, diese zwischen der dänischen Insel Aerö und dem deutschen Ort Heiligenhafen zu unternehmen. Es gibt in der Kieler Bucht, die wir dabei überqueren, sowohl auf der deutschen, wie auch auf der dänischen Seite viele Leuchttürme. Die Grossschiffahrtswasserstrasse führt



Kreidefelsen der Mons Klint am Ostende der Insel Møn



Der Sund wird von einer gewaltigen Brücke überspannt



Auf Kollisionskurs mit der Aida



Die alte Festung Helsingör



Fischerhafen Gilleleje



Fischhafen Odden



Abendstimmung vor dem Ablegen in Söby



Eine grosse Fähre begrüsst uns bei der Einfahrt in die



Die Molen sind ausschliesslich aus Findlingen, die aus dem Meer gefischt wurden, gebaut



Tonne in der Strömung mit Stromfahne. Dahinter gut sichtbare blaue Stromkante

Route / Boot / Instruktor

Lübeck (D) – Travemünde (D) – Neustadt (D) – Grossenbrode (D) – Gedser (DK) – Kühlungsborn (D) – Rostock (D) – Klintholm (Insel Mön DK) – Dragör (Insel Amager, südlich von Kopenhagen DK) – Gilleleje (Nordküste Seeland DK) – Odden (Nordküste Seeland DK) – Ballen (Insel Samsö DK) – Assens (Insel Fünen DK) – Söby (Insel Aerö DK) – Heiligenhafen (D) – Lübeck.

Typ: European Voyager 1300
Werft: Aquanaut, Sneek
CE-Zertifizierung: B
Länge: 13 m
Breite: 4.35 m
Durchfahrtshöhe: 3.3m
Tiefgang: 1.1 m

Werner Raht, WR-Sportbootschule
Lindenstrasse 15, D-23558 Lübeck



Die Lisa von Lübeck, ein nachgebautes Hanseschiff



Sonnenaufgang vor Fehmarn



Trave



Lübeck

quer über unseren Weg, sie ist mit Tonnen markiert, die auch ihre Feuer haben und zuletzt gibt es noch militärische Sperrgebiete, die ebenfalls mit Feuern gesichert sind. So sind wir in einer navigatorisch anspruchsvollen Gegend und werden mit der Identifikation der Leuchfeuer viel zu tun haben. Allerdings ist der Wetterbericht schlecht. Es werden Windstärken um 5–6 Beaufort erwartet und die Wellenhöhe wird zwischen 2–3 Metern sein. Da die Aussichten für die nächsten Tage noch viel schlechter sind, entscheiden wir uns auszulaufen. Den grössten Teil des Weges werden wir die Wellen schräg von hinten haben. Anfangs müssen wir aber beinahe zwei Stunden direkt gegen den Wind und die Wellen fahren. Als die Sonne im Meer versinkt, sind wir nach Norden unterwegs und umrunden die Nordspitze von Aerö, dann fällt die Nacht ein. Nun ist es aber beinahe der längste Tag im Jahr und so wird es die ganze Nacht nicht vollständig dunkel, denn die Dämmerung verschiebt sich über Nord nach Nordost, wo die Sonne wieder aufgehen wird.

Die ganze Nacht über sehen wir die Wellen durchaus und wir hören sie vor allem. Die Wellenhöhe liegt am oberen prognostizierten Wert. Immer wieder spritzen Brecher über das Boot. Die L'ARC-EN-CIEL bewährt sich wunderbar.

In kurzen Abständen kontrollieren wir die Position und identifizieren Feuer, die auftauchen und wieder verschwinden. Leider ist nicht viel Verkehr auf dem Kiel-Ostsee-Weg, den wir gegen drei Uhr morgens kreuzen. So sind wir die ganze Nacht alleine unterwegs. Werner sitzt eisern am Steuer, wie sich das für einen alten Seemann gehört. Dani ist Kapitän und macht die Navigation wie immer in den letzten Tagen. Früh am Morgen fahren wir in den riesig grossen Sportboothafen in Heiligenhafen ein und sind froh, einen guten ruhigen Platz zu finden. Leise vertäuen wir unser Boot und gehen zu Bett. An Schlaf ist aber nicht zu denken, wir sind viel zu aufgekratzt. Erst der Mittagsschlaf bringt etwas Erholung.

Zurück in Lübeck

Am letzten Fahrtag überqueren

wir die Lübecker Bucht und fahren wieder in die Trave ein. Wir bunkern Treibstoff (734 Liter) und erreichen Lübeck um 16:50 Uhr. Unsere Seereise ist zu Ende.

Wir haben auf unserer Seereise 545 Seemeilen (1000 km) zurückgelegt. Dazu haben wir 87 Stunden gebraucht und haben 14 Häfen angefahren. Die Eindrücke unserer Reise sind überwältigend. Werner Raht leistete grossartige Arbeit. Er hat eine hervorragende Begabung, Freude am Meer zu wecken, Sicherheit und ein breites Wissen zu vermitteln. Wir hatten Gelegenheit, auch unsere eigenen Grenzen kennen zu lernen und diese in der Tagesplanung zu berücksichtigen. Mit diesen Erfahrungen und Erkenntnissen werden wir uns in Zukunft alleine auf die See hinaus wagen, allerdings bei etwas sanfteren Bedingungen.



Elsbeth und Dani Huber
L'ARC-EN-CIEL

NAJADE – Eine Göttin auf dem Bodensee



...noch 36 Stunden bis Romanshorn

25 Jahre sind wir auf Bodensee und Mittelmeer gesegelt. Aus verschiedenen Gründen ist die Zeit gekommen, auf ein Motorboot umzusteigen. Mit dieser Entscheidung beginnt für uns 2014 eine spannende und arbeitsintensive Zeit, bis wir im Herbst 2015 zur ersten Fahrt auf dem Bodensee aufbrechen können.

Text und Bilder Brigitte Lanz

Ein Bootswechsel auf dem Bodensee hat so seine Tücken: Unser Hafensplatz ist 3.22 m breit und 10.50 m lang. Neue Boote der 10-Meter-Klasse sind alle breiter, also kommt nur ein altes Boot in Frage. Für eine Neuzulassung sind die 2015 noch verschärften Boden-

seeabgasvorschriften für Motoren einzuhalten. GFK-Boote (in der Mehrzahl Gleiter und Halbgleiter) mit Bodenseezulassung und passender Grösse wären zu finden, nur wollen wir keinen solchen Kunststoff-Flitzer. Stahl-Verdränger sind rar, zu teuer und oft auch schon wieder zu breit. Was also tun? Ein Schiff aus dem Zentrum des Stahlschiffbaus an den Bodensee holen – ein Direktimport aus Holland. Damit beginnt das Abenteuer.

Unsere ehemaligen Segelklub-Kameraden und heutigen Schleusenschiffer Jean und Vreni Keller erzählten uns bei einem winterlichen Treffen von den Schleusenschiffern und den organisierten Holland-Reisen. Wir hatten uns im Internet schon intensiv mit dem Angebot auseinandergesetzt, aber die Teilnahme an einer or-

ganisierten Tour mit erfahrenen Leuten ist bestimmt nicht verkehrt. Wir stöberten auf der SSK-Homepage und beschlossen kurzerhand, Mitglied zu werden und buchten auch gleich die Holland-Reise 2015 – wir erwischten noch die letzten zwei Plätze. Diese Reise war für uns sehr lehrreich und wir hätten vieles nicht bedacht ohne die Ratschläge der erfahrenen Teilnehmer. Ein passendes Schiff fanden wir auf



Puschels aus Grou, garantiert nie mehr kalte Füße...



Vor dem Kauf ist noch eine Unterwasserinspektion angesagt



Die NAJADE verlässt nach 33 Jahren endgültig ihren Heimathafen Dordrecht.

dieser Reise nicht — aber in Grou «Puschels» für warme Füße an kalten Tagen auf dem See. Damit war der erste Schritt zum Bootskauf vollbracht — ganz zur Verwunderung einiger Teilnehmer.

Im April 2015 machten wir uns wieder auf nach Holland. Dieses mal mit zehn Terminen von Süd bis Nord in der Tasche. Wir hatten uns im Internet zehn passende Schiffe herausgesucht, die es nun zu besichtigen galt. Wir waren gespannt, was wir antreffen würden. Es waren allesamt alte Schiffe aus den 80er Jahren. Wir hatten klare Vorstellungen vom Grundkonzept des Schiffes und konsequent nur solche



Unterwegs nach Sneek, Übernachtung in Weesp

Schiffe herausgesucht. Zudem war klar, dass der Motor ausgetauscht und Fäkal tanks eingebaut werden müssen. Damit das ganze Projekt finanziell nicht aus dem Ruder läuft, musste dieser Aufwand bei der Beurteilung immer mitberücksichtigt werden.

Roermond: Das erste Schiff — eine Ten Broeke — war sehr gepflegt. Die Bordwände waren aber übertrieben wellig, was uns sehr störte. Das grösste Hindernis war aber die Länge. Bei den Holländern kommt es auf ein paar Zentimeter mehr oder weniger nicht an. Bei uns am Bodensee entscheiden sie über Sein und Nichtsein. Das Boot war wegen der Badeplattform 40 cm länger als angegeben und damit aus dem Rennen.

Als nächstes stand ein Einzelbau in Dordrecht auf dem Programm. Das Schiff hat seine eigene, sehr emotionale Geschichte. Wir waren die ersten Interessenten nach dem Tod des Erbauers. Der Makler machte uns auf die besonderen Umstände aufmerksam. Wir wurden dann von der Witwe zu Kaffee und Kuchen auf das Nachbarschiff eingeladen. Es war ein spezieller Nachmittag. Als wir dann die NAJADE besichtigten, war uns irgendwie schon klar, sie ist es. Wir zeigten grosses Interesse, gaben aber zu verstehen, dass wir noch einige andere Schiffe besichtigen und uns Ende Woche nochmal melden werden.

Die nachfolgenden Schiffe waren alle in mässigem bis schlechtem, innen z. T. völlig vergammeltem Zustand, d. h. wir hätten neben den Kosten für den Motorwechsel auch noch sehr viel in Innenausrüstung und Technik investieren müssen. Bilder im Internet zeigen selten die ganze Wahrheit, aber darauf waren wir gefasst. Die NAJADE war da eine löbliche Ausnahme. Doeve Jachtmakelaars hatte ein 1a-Dossier erstellt und das Schiff sah auch in der Realität so aus.

Acht weitere Schiffe später kamen wir am Donnerstag in Sneek an. Klar war, dass wir so schnell kein passenderes Schiff in einem solch perfekten Zustand finden würden, auch wenn es etwas über dem Budgetrahmen lag. Kaufen? Das JA lag unausgesprochen in der Luft, wir hatten uns beide in die Göttin verguckt. Ob allerdings das

Schiffahrtsamt Kreuzlingen auch mit uns einig sein würde, musste erst geklärt werden. Da es sich um einen Einzelbau handelt und in Holland die Registration nicht vorgeschrieben ist, hatte das Schiff, ausser dem umfangreichen Dossier des Maklers und der ICP, keinerlei Papiere, kein Handbuch, keine Werftunterlagen. Schiffe mit erster Inverkehrssetzung nach 1999 müssen am See eine CE-Zertifizierung haben, die NAJADE hat Baujahr 1982, nur ist das nicht amtlich nachgewiesen. Ich rief also das Schiffahrtsamt an und erklärte unsere Situation. Am anderen Ende war die Zurückhaltung fast hörbar. Ich sendete das Maklerdossier per Mail in den Süden und rief etwas später wieder an. «Das Schiff ist wirklich in dem Zustand wie im Dossier?» «Tausendmal Ehrenwort, wir haben alles ganz genau angeschaut.» «Wollt Ihr damit in den Seerettungsdienst einsteigen, so wie das gebaut ist?» «Eh, nein, aber ein stabiles Schiff kann ja nie schaden.» Wir besprachen alle für die Zulassung heiklen Punkte (erste Inverkehrssetzung, Motor, Tank etc.). Am Schluss gab mir der Mitarbeiter das OK, das Schiff im Grundsatz mit diesen Unterlagen zu akzeptieren und ein provisorisches Dossier

anzulegen: Schritt eins geschafft! Auf zum Yanmar-Vertreter. Das Schiff hatte einen zehnjährigen Industriediesel eingebaut, Zustand «wie aus dem Ei gepellt». Eigentlich wollten wir dieses Thema in Südholland klären. Im Internet suchten wir uns die Yanmar-Vertreter heraus und klapperten diese Richtung Süden ab. Da war kein Betrieb darunter, der uns zusagte. Also wieder in den Norden nach Sneek ins Quartier t'Ges zu Abma's Jachtwarf (inzwischen kennen wir jede Baustelle auf holländischen Autobahnen...). Dieser Betrieb hatte uns von Anfang an einen guten Eindruck gemacht. Wir kamen mit Werftinhaber Ron bei Kaffee und Kuchen (wie könnte es auch anders sein) sofort in Gespräch und er machte uns vom Papier weg eine Eintausch-offerte für den Motor. In der Schweiz hätten wir den Motor zum Schrotthändler bringen müssen. Der Einbau von Heckstrahlruder und Fäkaltank wurde dann auch gleich noch besprochen.

OK, das wäre auch geklärt, das Schiff ist aber immer noch nicht gekauft und wir immer noch in Sneek – Anruf beim Makler – es ist Freitagnachmittag. Wir müssen spätestens Sonntagmittag losfahren, Montag ist arbeiten angesagt.

Zwei Telefone später (Preisnachlass muss er noch mit der Eignerin klären) hat er einen Krantermin für Samstag organisiert. Auf die übliche Anzahlung wird wegen des engen Zeitrahmens verzichtet; auch nicht selbstverständlich. Ich rufe im Hotel Dordrecht in Dordrecht an, wir checken in dieser Woche zum dritten Mal ein. Der Kommentator des Mitarbeiters: «Ihnen gefällt es aber besonders gut in unserem Haus» ...keine weiteren Fragen. Als wir abends ankamen, wurden wir mit Namen begrüsst und konnten sofort unser Zimmer beziehen. Es gefiel uns wirklich in dem Hotel.

Samstagmorgen, das Wetter ist kühl und windig, aber wenigstens trocken. Wir treffen uns im Hafen mit Eignerin und Makler. Der befreundete Stegnachbar übernimmt die Überfahrt auf die andere Flussseite der Nieuwe Merwede. Auf dem Fluss selber fahren wir, aber das Manövrieren zum Slipwagen überlassen wir lieber dem Freund (der Vertrag ist noch nicht unterzeichnet). Das Schiff ist auf dem Slipwagen und genau in dem Moment fängt es aus vollen Kübeln an zu giessen, als ob sich das Schiff gegen den Verkauf wehren will. Es ist wirklich erbaulich, ein Schiff von unten nach oben zu begutachten, wenn dabei immer die Dusche läuft. Der Zustand ist einwandfrei, also Schiff wieder ins Wasser und ab in den Heimathafen – und siehe da, es hört auf zu regnen. Auf eine Expertise haben wir verzichtet, da der Motor eh gewechselt werden musste und der Zustand des restlichen Schiffes einwandfrei war. Wir sitzen im Schiff, jetzt gilt es Ernst. Wir bekommen den Vertrag in Deutsch und sprechen nochmals alle Punkte und Zahlungsmodalitäten durch. Für die Eignerin bedeutet es den endgültigen Abschied von einem bewegten Kanalbootleben, für uns den Beginn einer neuen Bootsära – Tränen fliessen auf beiden Seiten.

Im Mai ging es wieder los, Richtung Holland: Mit dem Auto nach Sneek, Übernachten in Heerenveen, am nächsten Tag mit dem Zug nach Dordrecht, wo wir von Rina abgeholt wurden. Kaffee und Kuchen – dieses Ritual musste sein. Nachdem wir sicher waren, auch alle nötigen Karten beisammen zu haben, ging



Vier Tage nach dem Auslaufen in Dordrecht hängt NAJADE in Sneek bereits in den Gurten



TG 6284

Umbauabnahme bei schönstem Frieslandwetter



Ankunft in Romanshorn, wir sind ganz aus dem Häuschen...



Die ersten Meter im Bodensee...

Die NAJADE – woher sie kommt

Der Rumpf wurde in der Jonkerpaans Jachtwarf Dordrecht geschweisst und anschliessend durch Ruud, damals Werftmitarbeiter, mit viel Liebe zum Detail ausgebaut und fertiggestellt. Er gab dem Schiff den Modell-Namen Musketiervlet 10.00 GSAK, den es so kein zweites Mal gibt. Die Werft stellte den Betrieb 1980 ein und der Name wurde 2013 aus dem Kataster der Stadt Dordrecht gelöscht.

Multiknickspant
Rumpf 12/8/6mm Stahl
Aufbau 4mm
3,18 breit, 10,00 lang
1,25 Tiefgang
11 Tonnen schwer



es los Richtung Sneek, und das im Schnellzugstempo: Gorinchem Richtung Amsterdam-Rijnkanaal, Wasserautobahn hoch, Muiden, vom Zwarte Meer direkt zum Tjeukemeer und nach Sneek zu ABMA's Jachtwarf, das ganze in vier Tagen. Wir hatten Wetterglück und die Reise war, trotz des Abspulens der Strecke, wunderschön. Da für unser Projekt NAJADE die Jahresferien gebraucht wurden, lag kein gemütlicher Überführungstörn drin. Wir hatten früher schon sowohl Süd- wie Nordholland mit Charterbooten ausgiebig bereist, deshalb war das halb so schlimm. In Sneek räumten wir das Schiff, soweit wie unser VW-Bus Platz hatte, aus, dann wurde gleich ausgewässert und wir düsten wieder Richtung Bodensee. Vorgängig präsentierte uns Ron aber noch eine schöne Holzkiste, darin glänzten uns 110 Yanmar-PS entgegen.

In den folgenden Wochen wurde zwischen Bodensee und Sneekermeer fleissig hin- und hergemailt. So konnten alle Fragen laufend geklärt werden, Fotos halfen, Missverständnisse zu vermeiden. Das hat wirklich wunderbar funktioniert. In der Zwischenzeit lief die Kom-

munikation mit dem Schifffahrtsamt ebenfalls auf Hochtouren. Mit den Motorendaten konnte ich die, für den Bodensee obligatorischen, Wartungsdokumente bestellen und durfte mir dann eine TG-Nummer aussuchen, damit die Kleber noch in Holland angebracht werden konnten. Die Position der Kontrollschilder wurde dann mittels Photo-shop und Mail mit Holland koordiniert.

Ende August ging's erneut gen Norden, diesmal zu Probefahrt und Abnahme. Wir waren gespannt, was wir vorfinden würden. In Ron und seinem Team hatten wir uns nicht getäuscht: Das Schiff war sauber, keine Kratzer, keine Flecken (sogar die naturweissen Vorhänge hatten sie abgenommen und feinsäuberlich in Plastiksäcke verpackt), und das alles nach den Schweissarbeiten für den Heckstrahler, das neue Motorenfundament, den Motorenwechsel selber und die ganzen Änderungen der Leitungsführungen für den Fäkal-tankanschluss. Bei strahlendem Sonnenschein ging's zur Probefahrt ins Sneekermeer – alles perfekt. Ein Mitarbeiter meinte, der Rumpf habe tatsächlich eine 12mm-Stahl-



November 2015 in Friedrichshafen – die letzte Ausfahrt vor dem Winter

wand. Das hatte er wohl nicht geglaubt, obwohl er die Daten hatte. Offenbar wurden einige Trennscheiben Opfer der Stahldicke. Wir verabschiedeten uns vom Team – das nächste Mal werden wir NAJADE am Bodensee wiedersehen.

Zu Hause avisierte ich den Transporteur Van de Wetering, Loosdrecht, mit dem wir vorgängig schon Preis und Vorgehen abgesprochen hatten. Auch mit diesem Team inklusive dessen Verzollungsagenten Hermes & Richard, Basel, klappte alles einwandfrei. Ich bekam auf alle Fragen kompetent und prompt eine Antwort. Das war sehr beruhigend, importiert man doch nicht alle Tage 11 Tonnen Bootstahl aus Holland.

Am 22. September 2015 um 14:25 kam die NAJADE mit der Fähre in ihrem neuen Heimathafen an. Wir empfangen den Chauffeur gleich am Zoll. Ich begleitete ihn in die Spedition und zum Zoll, Martin holte inzwischen den Hafenmeister, um die Einwasserung zu besprechen. Da wir keinen Trailer haben, musste das Schiff direkt vom LKW eingewässert werden. Das ist aber nur erlaubt, wenn das Schiff beim Schifffahrtsamt angemeldet

ist. Nachdem ich die Verzollungsbestätigung endlich ausgehändigt bekam, düste ich mit den ganzen Unterlagen nach Kreuzlingen. Das Schifffahrtsamt gab mir das OK zur Einwasserung – noch vom Büro aus telefonierte ich nach Romanshorn und gab grünes Licht – das Schiff hing schon in den Gurten. Als ich wieder in Romanshorn ankam, schwamm die NAJADE bereits am Steg. Zwei Klubkameraden hatten geholfen Leinen zu übernehmen und festzumachen. Wir verholten die Göttin noch an unseren Platz, dann war durchatmen und ein kühles Bier angesagt. Dank des schönen Herbstwetters konnten wir unsere Errungenschaft sogar noch ein paar Mal ausfahren, bevor es in den Winterschlaf ging.

Die NAJADE war angekommen. Zu ihrer ehemaligen Eignerin halten wir weiterhin Kontakt.

Fazit

Ein Selbstimport ist mit einigem Aufwand verbunden, aber bei guter Vorbereitung und den richtigen Partnern problemlos machbar. Die Zusammenarbeit mit dem Schifffahrtsamt Kreuzlingen war wirklich hervorragend und ich bekam

jede Unterstützung. Dies dank rechtzeitiger Abklärungen und guter Dokumentation. Diese verdanken wir Doeve Makelaars, Vlaardingen, www.sander-doeve.nl. Inhaber Jtse Doeve hat uns als Käufer absolut kompetent beraten, für Versicherungsschutz gesorgt und die ICP bei der ANBW bestellt. Über ihn würden wir jederzeit wieder ein Schiff kaufen. Die ABMA's Jachtwerf, Sneek, www.abma-sneek.nl, hat absolut zuverlässig gearbeitet. Sympathisch ist der Ansatz, alles Bestehende wenn immer möglich zu behalten. Wir mussten uns auf das Team um Ron und Lars Walta verlassen, was alles zu ersetzen war. Wir erlebten am Schluss keine bösen Überraschungen. Zu guter Letzt sorgte das Team von Van de Wetering Transport, Loosdrecht, www.vandewetering.nl dafür, dass unsere NAJADE mit allen nötigen Papieren versehen, problemlos über den Zoll kam.



Brigitte Lanz

Transformation ...



Wenn es mich heute, an diesem doch sehr trüben Tag Ende Mai reizt, in die Tasten zu greifen, dann geschieht dies aus der Motivation heraus, Schleusenschifferkollegen ein paar persönliche Erfahrungen und Beobachtungen weiter zu geben im Zusammenhang mit den Schritten, die sich nach dem Kauf eines gebrauchten Bootes ergeben. In unserem Fall handelt es sich um unsere 40jährige Valkvlet 1130, die wir im April 2015 in Frankreich erstanden haben und für unsere Zwecke und Bedürfnisse optimieren wollten.

Text und Bilder Urs Gysin

Als wir uns für den Kauf dieses Schiffes entschieden hatten, war uns von Anfang an klar, dass wir substanzielle Investitionen tätigen wollen, um die doch in die Jahre gekommene, gut unterhaltene Valkvlet auf unsere Bedürfnisse anzupassen – sowohl im Komfort wie auch in der Technik. Ebenso klar war, dass wir nicht Hals über Kopf Entscheide treffen, sondern zuerst das Boot im Detail kennen lernen wollten. Und so kam die Idee auf, die La34S. Ecluse du Banet für den vergangenen Winter dicht zu machen und den „Le p'tit Baron“ nach Friesland zu überführen – zurück in sein Geburtsland – um dort die erforderlichen Arbeiten machen zu lassen. Gleichzeitig reizte der Gedanke, ein uns bislang mehr oder weniger unbekanntes Land kennen zu lernen.



Die alte Küche unten...



...wird zur Büroecke mit Kleiderschrank, Tür und Wand Steuerbord zur Kabine wurden entfernt – ein neues Raumgefühl entsteht



Hier kommt die neue Küche hin



Die neue Küche im Salon, unter Verwendung der bewährten, gerippten Chromstahlabdeckung der 70er-Jahre und mit Abzughaube



Der neue Anstrich ist noch frisch



Kasten zu gross, Bank zu klein – wurde korrigiert



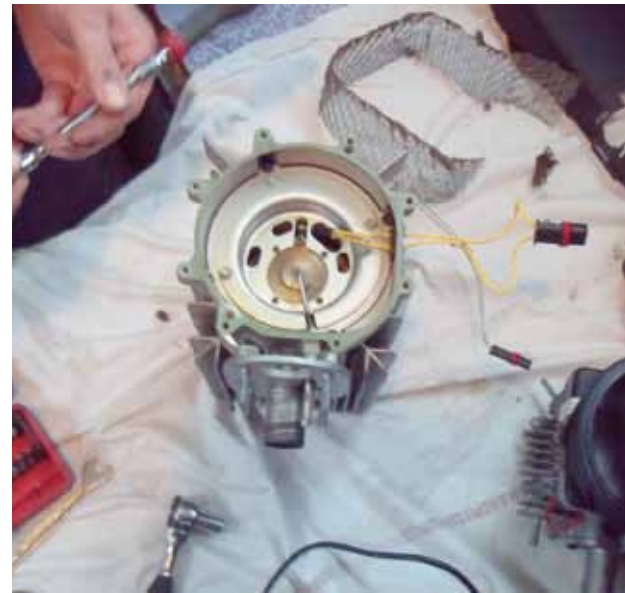
Anfahrt talwärts auf das Hebewerk Strey-Thieu



Neue Farbe und Schrift sind aufgetragen



Ein Teil des Bugstrahlers wurde ersetzt



Revision der Webasto-Heizung in Paris



8 Wochen Navigation im Spätherbst gen Norden sind prädestiniert, die Schwachpunkte und das Verbesserungspotenzial zu identifizieren und darauf aufbauend einen Auftrag für die ausgewählte Werft zu formulieren.

Energie-Optimierung vor der Abfahrt

An technischer Ausrüstung war bei der Übernahme im Wesentlichen das folgende an Bord:

- Motor: Nanni-Diesel 6 Zylinder, 70 PS (Keel-Cooling), 3 300 Betriebsstunden, Getriebe und Kupplung
- 2 Fuel-Tanks mit total 650 Liter Fassungsvermögen
- Bugstrahler
- Bilgepumpe
- 1 Solarpaneele (reicht aus für den Betrieb eines Kompressor-Kühlschranks)
- Anschluss für Landstrom 230V
- Leuchtmittel aus verschiedenen Epochen (12V-Schraub-Birli, Halogen-Birli, Fluoreszenzröhren)
- Heizung Webasto
- Instrumentierung: Tourenzähler, Betriebsstundenzähler, Voltmeter für Starter- und Betriebsstrom, Temperaturanzeiger Kühlwasser, Ruderstandanzeiger
- Marifon/VHF
- Searchlight
- Frischwassersystem mit 650 Liter Reservoir und Druckbehälter
- Küche/Bad: Durchlauferhitzer Gas für Warmwasser (2 Gasflaschen im Heck), 2 klappbare Gas-

brenner zum Kochen, Schüttstein, WC/Dusche (Grauwassertank unter der Wasserlinie) und WC (Handpumpe, kombiniert mit Evakuations-Duschwasser), Lavabo in der Achtern-Kabine.

Da wir schon einige Jahre Bootserfahrung hinter uns hatten war für uns von Anfang an auch klar: wir wollen eine gewisse Autonomie punkto elektrischer Versorgung, d.h. der Einbau eines Inverters und der entsprechenden Batterien ist auf jeden Fall gesetzt. Und so haben wir uns durch Benni Gautier aus Corre, Schiffselektriker, Clubkollege (und noch viel mehr) beraten lassen, was zu tun ist. Zusammen mit dem Einbau des Victron Inverters/Chargers wurden gleichzeitig einige Verbesserungen am elektrischen System realisiert, um die Betriebssicherheit zu optimieren, d.h. dem heutigen Standard anzupassen und einige Bricolages des Voreigners in die Norm zu bringen.

Die Wahl der Werft

Da für uns zu diesem Zeitpunkt erst im Ansatz klar war, welche Arbeiten ausgeführt werden sollen, haben wir nach einem Betrieb in Holland gesucht, der sowohl den mechanischen/elektrischen Teil, wie auch die Schreiner- und Malerarbeiten unter einem Dach erledigen kann. Kontakte aus der SSK-Erkundungsreise nach Holland vom Februar 2015 sowie Empfehlungen





Ankunft in Pouilly-en-Auxois bei Hagelschauer



Die andere 34 am Burgunderkanal – Schleuse 34Y versant Yonne

von niederländischen Freunden wurden angeschrieben. Schlussendlich entschieden wir uns für Dragt Yachtservice in Woudsend, wo die Pegasus, ein Schiff ähnlicher Bauart eines SSK-Mitglieds, in Arbeit war.

Am 7. Oktober hiess es «Leinen los» an Schleuse 34S. mit dem Ziel, ca. Ende November in Friesland anzukommen. Am 1. Dezember haben wir in Woudsend festgemacht und zwei Tage später kam «Le p'tit Baron» aus dem Wasser und in die Halle. Über die Reise nach Holland habe ich in der Ausgabe 2/2016 des Schleusenschiffers ausführlich berichtet.

Komfort und Funktionalität nach unseren Bedürfnissen und Wünschen

Der Kauf eines Schiffes ist wohl in jedem Fall mit einer gewissen Kompromissbereitschaft verbunden: Grösse, Verwendungszweck, Budget, ästhetische Aspekte müssen in Relation gebracht werden. Und man muss sich bewusst sein: ein vierzigjähriges Schiff wurde unter den damaligen Rahmenbedingungen konzipiert.

Unsere achtwöchige Reise hat uns in manchen Vorstellungen bestätigt, welche Veränderungen wir in Auftrag geben wollen. Und das Gespräch mit den Fachleuten vor Ort hat zu der einen oder anderen Lösung geführt, an die wir nicht à priori gedacht haben. Die wesentlichen Arbeiten im Überblick:

Innenausbau

- Verlegung der Küche von unten in den Salon – zulasten der fünften Schlafmöglichkeit; Reduktion des ausziehbaren Bettes auf eine verstellbare Zweierbank. Ausziehschubladen anstelle von Schranktüren zur besseren Nutzung der ganzen Tiefe.
- Öffnung der vorderen Kabine für mehr Raum zum Ankleiden (anstelle der ehemaligen Küche) sowie eine Büroecke, Einbau eines grosszügigen Kleiderschranks, optische Trennung zum Wohnbereich.
- Optimierung der Beleuchtung und Einbau von LED-Spots
- Neue, freundliche Sitzpolster und Vorhänge (weg vom dunkelblauen Mief der 70er-Jahre)

Technische Veränderungen

- Schiff gasfrei: Einbau eines 70-Liter-Boilers, beheizt mit dem Kühlwasser oder mit Landstrom, neue Mischbatterie in der Küche, 2 Induktions-Kochplatten, Einbau-Backofen elektrisch, Umluft-Abzughaube, Kaffeemaschine.
- Einbau eines richtig dimensioniertes Expansionsgefässes für das Kühlwasser
- Ersatz der seit einigen Jahren defekten Instrumente (Tiefenmesser, Geschwindigkeitsmesser, Kompass)
- Einbau von Heizlüftern an den Frontscheiben Back- und Steuerbord (wir sind meist im Winterhalbjahr auf grosser Fahrt)

Unterhaltsarbeiten

- Unterschiff reinigen und neuer Antifouling-Anstrich, Anoden teilweise ersetzt
- Auswechseln der Bugstrahlerschraube (hatte zu viel Spiel)
- Neue Bemalung Rumpf und Aufbau mit 2-Komponenten-Farbe, sämtliches Holzwerk neu lackiert
- Teakdeck kontrolliert und ein paar wenige Leisten ersetzt und neu verfugt
- Ölwechsel und Niveauekontrollen

Unsere Erfahrungen

Wir hatten die Möglichkeit, während den ganzen Arbeiten mehr oder weniger vor Ort zu sein. Und das war gut so. Jeden zweiten bis dritten Tag waren wir auf der Werft und so konnten ad hoc Detailsentscheide getroffen werden, die anstanden.

Der handwerklich perfekte Schiffsschreiner hat die Eigenheit, dass er nicht nach Plänen arbeitet. Man bespricht die Wünsche und er macht. Nur kann auch mal was in die Hose gehen (siehe Bild Kücheneinbau), weil man den Wunsch etwas anders interpretiert. Dann ist es gut, dass man die Notbremse ziehen kann, sonst ärgert man sich später jeden Tag...

Aber auch bei technischen Fragen findet man im Laufe der Arbeiten neue Lösungsansätze und es ist absolut von Vorteil, wenn man diese vor Ort besprechen und entscheiden kann. Auf jeden Fall hatten wir

es mit Handwerkern zu tun, die viel Erfahrung in das Projekt eingebracht haben. Die Werft hat früher Schiffe gebaut, konzentriert sich heute aber weitgehend auf Wartung und Abänderung. Alle drei Hauptakteure – Hans, Erwin und Rick – arbeiten unter demselben Dach, aber jeder auf eigene Rechnung. Hätten wir dieselben Arbeiten in der Ursprungswerft in Auftrag gegeben, wäre der Saldo auf unserem Konto heute ein Stück niedriger.

Bei der Endabnahme ist uns ein Detail nicht aufgefallen: Die Funkantenne wurde neu montiert. Und zwar fix, ohne Gelenk zum Umliegen. Da merkt man, dass man in Holland – und die magische Höhe für das Befahren der französischen Kanäle nicht unbedingt präsent ist. Aber auch dies wurde mit einer Intervention bereits 60 km von der Werft entfernt anstandslos in Ordnung gebracht.

Die Rückreise hat uns bestätigt, dass sich die Investitionen in die Anpassung an unsere Bedürfnisse und zusätzlichen Komfort gelohnt haben. Wenn wir nicht fahren und nicht am Landstrom angeschlossen

sind, haben wir eine elektrische Autonomie von zwei bis drei Tagen. Was nicht heisst, dass man nun über ein Schiff verfügt, das einem nicht ab und zu in Trab halten würde.

Auf der Rückreise mussten wir in Paris die Webasto-Heizung durch einen Spezialisten revidieren lassen – nachdem man uns in Holland versichert hat, dass eine Revision nicht nötig ist. Und kurz vor unserer Heimkehr an den Burgunderkanal hat ein Material-Bruch in der Kupplung bewirkt, dass als Konsequenz das Getriebe Schaden nahm. Wir kamen noch heil nach Hause, haben inzwischen aber Getriebe und Kupplung ersetzen lassen. Denn wir wollen ja technisch fit und sorgenfrei die kommenden Tage und Törns in Angriff nehmen – inshallah – wir haben eben ein Schiff...

Alles in allem: **Transformation réussie!**

Ich stehe für Auskünfte und persönlichen Erfahrungsaustausch unter +33 6 48 23 47 72 oder bei uns an Schleuse 34S. gerne zur Verfügung.

Text und Bilder Urs Gysin, La34S.

Ecluse du Banet, www.la34s.fr



«Gepflegte» Schrägshleuse auf der Yonne



Stimmungsvoller Morgen in Pont d'Ouche



Die letzte Übernachtung in Pont d'Ouche

Regioberichte

OCH

Karolingische Klosterstadt Messkirch Samstag, 23.04.2016

Anfangs des 9. Jahrhunderts wurde von Mönchen im Kloster Reichenau der Plan einer optimalen Klostersiedlung entworfen. Dieser wurde dem Kloster St. Gallen zum Geschenk gemacht. Der Plan existiert noch heute aber er blieb nur durch Zufall erhalten. Schreibmaterial war zu jener Zeit sehr teuer und die leere Rückseite des Plans wurde für eine andere Niederschrift genutzt. Erst dadurch erhielt das Pergament in St. Gallen den Status «erhaltenswert».

Text und Bilder Thury Bölsterli

Der Plan der Klosteranlage wurde jedenfalls nie verwirklicht. Bis heute! Seit drei Jahren wird auf einer Waldlichtung im deutschen Messkirch in der Nähe des Bodensees mit mittelalterlichen Mitteln ebendiese Klosteranlage nachgebaut und die Arbeiten daran werden vermutlich noch ca. 30 Jahre fort-dauern. Die Regio Ostschweiz tauchte ein in ein Stück Geschichte und besuchte diese Baustelle. Der Tag begann regnerisch und kühl. Die OCH-ler versammelten sich in Konstanz auf dem Parkplatz des Sealife's zur Fahrt mit dem Car nach Messkirch. Während der Fahrt kredenzte uns Migg Bollhander einen feinen Federweissen zum



Apéro und seine Frau Angie reichte selbstgemachte Schinkengipfeli dazu. Pünktlich zur Ankunft auf dem Campus Galli setzte der Regen aus und die Sonne drückte sogar etwas durch. Eine Führerin erwartete uns schon und mit einer Filmschau vermittelte sie uns erste Eindrücke über die Baustelle und zeigte auf, wie und warum das Ganze initiiert wurde. Dann ging's zu Fuss auf das Baustellengelände und wie durch eine Zeitreise fühlte man sich sofort um 1100 Jahre zurückversetzt. Alles lief ab wie im Mittelalter.

Vor dem eigentlichen Baubeginn reisten jeweils die Handwerker mit ihren Familien an und es musste zuerst eine Infrastruktur zum Leben auf der Baustelle geschaffen werden. Gemeinsam wurden Wohnhütten gebaut, Gemüsegärten und Getreideäcker angelegt und bepflanzt und für Gross- und Kleinvieh Weiden, Ställe und Gehege errichtet. Und immer noch konnte der eigentliche Bau nicht beginnen. Zuerst musste das benötigte Werkzeug hergestellt, Holz für Gerüste geschlagen und Seile aus im Wasser aufgeweichten Baumrindenfäden oder Brennesselfasern gedreht werden. Jeder leistete dazu seinen Beitrag. Die Schmiede schmolzen Erz und gossen daraus Hammerköpfe und Beilklingen, die Zimmerleute und Schreiner fertigten derweil die Stiele dazu. Und auch auf dieser Baustelle wird es nicht anders gehalten. Auf dem ganzen Gelände ist kein einziger Hammer vom Baumarkt zu sehen, auch gekaufte Schnüre und Seile findet man nirgends. Was benötigt wird, wird vor Ort hergestellt.

Der anderthalbstündige Rundgang führte uns vorbei an Schreinerei, Korbflechterei, Seilerei, Töpferei, Schmiede, Imker, Drechsler, Friedhof, Kräutergarten etc. Beim Klosterbau wurde damals vor der eigentlichen Kirche zuerst eine kleinere Holzkapelle gebaut. Man wollte ja so schnell als möglich mit Gottesdiensten beginnen können. Da waren auch die Steinmetze am Behauen von Quadersteinen und Zimmerleute hauten mit Beilen Balken aus Baumstämmen zu. Wer wollte, konnte sich selbst einmal als Steinmetz versuchen. Der Zimmerer berichtete uns, dass für das Zuhauen eines 15 Meter langen Balkens schnell mal ein Arbeitstag draufgeht. Überhaupt war es sehr interessant, von den Arbeitern zu erfahren, mit was für Schwierigkeiten sie zu kämpfen hatten und dass sie zu einem guten Teil erst lernen mussten, mit den ungewohnten mittelalterlichen Werkzeugen richtig und möglichst effizient umzugehen. Die Arbeiter sind übrigens zum Teil festangestellt, teils leisten sie Freiwilligenarbeit in ihrer Freizeit und nicht wenige sind Harz4-Empfänger in einem Beschäftigungsprogramm. Und für alle gilt die Vorschrift, sich während der Arbeit mittelalterlich zu gewandern.

Zum Schluss versammelten wir uns unter einem Zeltdach bei der Küche. Kaum darunter angekommen öffnete Petrus seine Schleusen wieder. Immerhin hatten wir die Führung trockenen Hauptes durchgebracht. In einem Tongeschirr wurde uns eine dicke Linsensuppe mit einer Schweinsrauchwurst darin gereicht, dazu ein Becher Klostertier. Sogar die Speisen und das





Bier werden hier nach Rezepten aus der damaligen Zeit zubereitet und nur mit den damals bekannten Gewürzen und Kräutern abgeschmeckt. Das mittelalterliche Bier fand geteilten Zuspruch. Den Einen schmeckte es hervorragend, Andere bevorzugten eher das heutige. Aber trinkbar war es für alle.

Weiter ging's mit dem Car nach Überlingen zu einem feinen Essen, Fisch oder Fleisch, jeder nach seinem Geschmack. Die Portionen waren riesig und ein Verdauerli zum Kaffee wirkte da dann durchaus heilsam. Gegen Abend verliessen wir das gemütliche Restaurant und gingen zur Schiffflände. Mit dem Kursschiff «Graf Zeppelin» setzten wir bei Starkwindwarnung über durch den Überlingersee und Konstanzener Trichter. Es regnete querab wie aus Kübeln und stürmischer Wind wühlte den See mächtig auf (sagt man auf dem Schiff eigentlich auch «es schifft», oder heisst da dann «es landet?»). Trotzdem hat eine Schifffahrt bei solch widrigem

Wetter auch seinen Reiz. Aber warm und trocken unter Deck wurde dann noch Kaffee und dazu ein riesiges, mastiges Stück Kuchen gereicht, das den Magen dann jetzt aber wirklich an seine Belastungsgrenze führte. In Konstanz ging dann dieser unterhaltsame, abwechslungs- und lehrreiche Anlass mit seiner kleinen Zeitreise zu Ende und die Schleusenschifferwege trennten sich wieder.

Ich jedenfalls wünsche mir, dass das doch sehr ehrgeizige Projekt Campus Galli nicht irgendwann zum Erliegen kommt, zum Beispiel wegen Geld- oder Interessenmangel, und habe mir vorgenommen, diese spannende Baustelle in ca. 10–15 Jahren erneut zu besuchen. Bin jetzt schon gespannt auf die Fortschritte. Ein herzliches Dankeschön für die wiederum, eigentlich schon zur Gewohnheit gewordene, perfekte Durchführung an das Organisatorenpaar Migg und Angie Bollhalder.

Zu verkaufen holl. Motorjacht SUCCES



Baujahr 1979, L 11.30/B 3.40/T 1.10, DAF Diesel 100 PS 6 Zyl., komplett eingerichtet inkl. Inventar, werftgepflegt. **CHF 50000.-**. Bilder unter www.gautier-electricite-marine.com. Eigener Bootsplatz im Privathafen Corre Frankreich kann käuflich übernommen werden. Für weitere Fragen Franz Wyss, Mobil: 079 345 7610



Hier erhalten Sie den aktuellen **Watski-Katalog 2016**

WATSKI

2016



Alle Produkte auch online...



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



Marineservice Solothurn

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

Der Chief-Ing. berichtet

Teil 1: «Virus-Vaporis-Navigatis» – wie alles begann

Nachdem ich neu zum SSK gestossen bin und ich wohl eher einer der Wenigen bin, welcher aktiver Berufsschiffer ist, möchte ich Euch gerne in einer regelmässigen Kolumne aus meinem Berufsalltag als Chief Engineer (auch Chief-Ing., LI oder einfach «Meister» genannt) berichten.

Ich wurde im Jahre 1971 als erstes Kind in die Wiege meiner Eltern gelegt – ich sage heute noch, dass mich der Storch dort versehentlich abgelegt hat – und wusste damals noch nicht, dass ich einer alten Basler Familie angehöre. Die Jahre zogen ins Land und ich erfuhr eine strenge Erziehung, die bereits sehr früh darauf hin zielte, dass ich als Stammhalter einmal in die Fussstapfen meiner Vorväter steigen sollte. Mein Urgrossvater war Professor für römische Geschichte, mein Grossvater Advokat und Notar und mein Vater tat es meinem Grossvater gleich. So sollte ich diese Tradition fortführen, wozu ich aber nach einem Schlüsselerlebnis im Jahre 1977 keine Lust mehr hatte.

Unsere noch junge Familie konnte jedes Jahr die Sommerferien im Haus von Freunden meiner Eltern, direkt am Ufer des Vierwaldstättersees in Vitznau, verbringen. Innerhalb kurzer Zeit kannte ich jedes Dampfschiff an seiner Silhouette und anhand des Kluges seiner Dampfpeife. Spannend war es immer, wenn sich zwei Dampfschiffe kreuzten und die Begegnungssignale vor Vitznau ertönten. Jedes Jahr gab es in den Sommerferien einen Ausflug aufs Schiff und man fuhr – ich habe ja auch so lange getrotzt bis meine Eltern nachgaben – mit dem Dampfschiff von Vitznau nach Flüelen und zurück. Das für mich wohl grösste Schlüsselerlebnis hatte ich dann am 07.07.1977 auf dem Dampfschiff «Schiller» (das alte Karton-Billett habe ich immer noch).

Ich weiss noch heute, dass es ein regnerischer Tag war, der Seewasserstand war sehr hoch. Fasziniert von der sich im Schiff drehenden Kurbelwelle mit den daran ange-



brachten Treibstangen, stand ich da und starrte unentwegt in den Maschinenraum. Meine Eltern versuchten immer wieder, mich von dem faszinierenden Schauspiel der Maschine weg zu ziehen. Meine Anwesenheit an der Maschinenraum-



öffnung schien Ruedi Bühlmann – damals 1. Maschinist – nicht entgangen zu sein. Meine grosse Stunde kam zwischen Brunnen und Vitznau, als er mich fragte, ob ich denn einmal in den Maschinenraum kommen wolle.

Ich habe danach meine Hände eine Woche lang nicht gewaschen,

um den Geruch des Oeles an meinen Händen zu behalten. Dieser Besuch im Maschinenraum des DS «Schiller» war für mich ein so eindrückliches Erlebnis, dass mein Berufswunsch sofort fest stand: «Ich will Maschinist werden!» Ich konnte damals nicht ahnen, dass Ruedi Bühlmann dreizehn Jahre später einmal mein Lehrmeister in Sachen Dampfmaschine werden würde.

Am ersten Schultag nach den Sommerferien durften alle Kinder immer von ihren Erlebnisse berichten. Die einen erzählten von den Ferien am Meer, die andern von den Ferien in den Alpen. Ich erzählte von Vitznau und vor allem von den Dampfschiffen. Ich war also vom «Virus-Vaporis-Navigatis» befallen, welches ich bis heute in mir trage.

Fortsetzung folgt...

PROGRAMMHINWEISE

Abgedruckte Daten und Zeiten ohne Gewähr – aktuelle Infos auf unserer Homepage www.ssk-cse.ch

SSK-CSE

Fr, 19. bis So, 21. August 2016

Burgundertreffen 2016 in Saint-Jean-de-Losne

Freitag: Grillabend bei Fredy Weber im Robinson in Saint-Symphorien-sur-Saône

Samstag: Schiffsausflug mit Übernachtung am Zielort

Sonntag: Ausklang

Wer in der Gegend herumschippert ist herzlich eingeladen.

Anmeldung nur telefonisch/SMS an Fredy Weber 079 417 42 64 (E-Mails können nicht gelesen werden).

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

SSK Herbsttörn 2016 – Historisches Irland

Ausgebucht! Wir führen eine Warteliste im Fall allfälliger Abmeldungen. Anmeldungen für die Warteliste an Frederick Böttger, frederick.boettger@ssk-cse.ch, M +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.

Sonntag, 12. bis Samstag 18. Februar 2017

Erkundung des Bootsmarktes in Holland mit dem SSK

Die Teilnehmerzahl ist beschränkt, Anmeldungen werden in der Reihenfolge des Eingangs berücksichtigt.

Anmeldungen an Res Diem, res.diem@ssk-cse.ch,

G 052 320 94 90, M 076 366 85 42.

Regios

Aargau

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

Gasthof zum Schützen, Schachenallee 39, 5000 Aarau.

Bern

Freitag, 21. Oktober 2016

Hauptversammlung Regio Bern

Donnerstag, 17. November 2016

Höck

Details folgen

Sonntag, 4. Dezember 2016

Chlousehöck

in der Waldhütte von Mühleberg

Dreyländereg

Mittwoch, 6. Juli 2016, 18 Uhr

Mittwoch, 3. August 2016, 18 Uhr

Sommerhoggs im Restaurant Schiff

Hochbergerstrasse 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 Rad-dampfer.

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.

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. Alle unsere Anlässe sind am ersten Mittwoch im Monat ausser Mai und September.

OCH

Monatlicher Führenstamm

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

jeweils freitags

29.7.2016; 28.10.2016; 25.11.2016;
30.12.2016; 27.1.2017; 24.2.2017;
31.3.2017; 28.4.2017

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 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

**Aktuelle Daten auf www.ssk-cse.ch
unter «Regio-Anlässe»**

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



Dieselmotorenkurs 1

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

Leitung

Heinz Dirnberger, MT Marine Technik AG, 044 784 77 42, info@bootsmotoren.ch

Dieselmotorenkurs 2

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

Leitung

Heinz Dirnberger, MT Marine Technik AG, 044 784 77 42, info@bootsmotoren.ch

Dieselmotorenkurs 3 (Praxiskurs)

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

Leitung

Heinz Dirnberger, MT Marine Technik AG, 044 784 77 42, info@bootsmotoren.ch

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

Diesen Kurs bitte direkt buchen über

Sekretariat Dienstleistungen/Feuerlöschboot, Frau Sandra Baumgartner-Gruber, Kornhausgasse 18, Postfach, CH-4003 Basel, sandra.baumgartner@jsd.bs.ch, www.rettung.bs.ch.

UKW-Rheinfunkerkurs in Basel-Birsfelden

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

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

Themen: Grundkenntnisse und wesentliche Merkmale des Binnenschiffahrtsfunks wie Verkehrskreise, Verbindungsarten, Arten von Funkstellen, zugewiesene 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.

Details auf www.ssk-cse.ch

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.

Details auf www.ssk-cse.ch

Schleusen-/ Manövriercurs

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 Sonntagabend

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 SBS Schifffahrt AG, T 071 463 78 09, ursnaef57@bluewin.ch

Details auf 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.ch 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



Luxemotor Cornelia Helena

Putztag

Schleusenschiffer beteiligen sich an der «Opération Village Propre»

Wer unter den «Böötler» kennt ihn nicht, den tollen Yachthafen im nur 20 Kilometer von Basel entfernten Kembs. Kembs ist eine französische Gemeinde mit rund 4900 Einwohnern im Département Haut-Rhin in der Region Elsass.

Text und Bilder Andrej Jäger

Seit einigen Jahren liegt unser Schiff da und wir geniessen die Ferienstimmung, wann immer nur möglich. Damit das aber auch so bleibt, organisiert die Gemeinde seit 1990 jedes Jahr einen Putztag, an welchem sich auch der Yachtclub Kembs beteiligt.

Der Hafenmeister Gabriel Florange verteilte, nach den durch ihn offerierten Croissants, Greifer, Handschuhe

und Abfallsäcke. Wir stellten Gruppen zusammen und wurden einer durch die Gemeinde definierten Route zugeteilt. Dieses Jahr war der Yachtclub Kembs mit 16 Personen (davon 8 Personen = 50% Mitglieder des SSK) vor Ort und sammelte den einen oder anderen Müll zusammen.

Die Total 168 Personen sammelten rund 750 kg Sperrmüll, 500 kg Schrott, 300 kg Faserzement, 26 Pneus teilweise mit Felgen, sowie rund 800 kg (159 Säcke) Hausmüll. Beim anschliessen den Mittagessen im Gemeindehaus wurden wir persönlich vom Gemeindepräsidenten begrüsst und die Arbeit der Gäste aus dem Yachthafen wurde herzlich verdankt. Selbstverständlich fehlte auch die Einladung für das nächste Jahr nicht.

Ist eine tolle Aktion und wie jedes Jahr, nach diesem Putzeinsatz, sehen wir auf unseren Spaziergängen in unserem Heimatdorf jede Menge Müll, welche aufgelesen werden könnte.

SSK-CSE-Neumitglieder

Matthias Staehelin, 2542 Pieterlen
Rolf & Christine Schweizer,
4123 Allschwil

Bernard Scheidegger & Anneliese Ogi,
3627 Heimberg

Adrian Berchtold & Michèle Borgeaud, 8852 Altendorf

Christian Ryser, 8832 Wollerau

Herzlich willkommen im Klub!



Zu Verkaufen „IRINA“

Schiff Typ: Bronswerk, Jahrgang 1970

Gewicht:	8000 Kg
Revidiert:	2006
Länge:	9,85 m
Breite:	2,95 m
Höhe ü.W.:	3,50 m
Abgeklappt:	2,50 m
Tiefgang:	0,90 m
Rumpf:	Stahl
Motor:	Diesel
Marke/ Typ:	Mercedes
Leistung:	75 PS
Baujahr:	1985
Standplatz:	F-70500 Corre
Preis:	CHF 35'000.-

Schiff ist in sehr gutem Zustand. Weitere Informationen, betreffend Ausbau können gerne angefordert werden.

Kontaktadresse:
Hans Frei
Dorfstrasse 11
8546 Kefikon

Tel. 052 375 17 96
Mobile 079 671 68 65
Mail: info@bodega-frei.ch



Wir übernehmen das für Sie!



Organisation und Ausführung von Privatumzügen und Geschäftsumzügen

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

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
Seestrasse 324
3658 Merligen
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

Inserate

Grösse

1/1 Seite	182 × 264 mm
1/2 Seite quer	182 × 130 mm
1/2 Seite hoch	89 × 264 mm
1/3 Seite quer	182 × 85 mm
1/3 Seite hoch	53 × 264 mm
1/4 Seite quer	182 × 63 mm
1/4 Seite hoch	89 × 130 mm
1/8 Seite quer	89 × 63 mm

Rabatte

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

CHF

375.–
262.–
262.–
198.–
198.–
172.–
172.–
127.–

Regiovorstand

Aargau Christian Würgler
Bettstettenstrasse 3, 8305 Dietlikon
T 044 777 88 43, christian.wuergler@ssk-cse.ch

Aargau Rolf Thomann
Ringstrasse 27, 4600 Olten
T 062 212 83 41, rolf.thomann@ssk-cse.ch

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

Dreyländereg Albert Singer
Liebrütstrasse 41, 4303 Kaiseraugst
T 061 811 34 82, albert.singer@ssk-cse.ch

Dreyländereg Peter Wentz
Gempenstrasse 5b, 4143 Dornach
T 061 701 80 93, peter.wentz@ssk-cse.ch

Dreyländereg 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

Zentralschweiz Beat Jezler
Maienwies 12, 8852 Altendorf
T 055 442 86 20, beat.jezler@ssk-cse.ch

Zürich Res Diem
Trottenstrasse 8, 8542 Wiesendangen
T 052 337 22 14, res.diem@ssk-cse.ch

Zürich Bea Zurbuchen
Kindergartenstrasse 20, 8623 Wetzikon
bea.zurbuchen@ssk-cse.ch

Zürich Jürg Allenspach
Wurzerstrasse 5a, 8421 Dättlikon
juerg.allenspach@ssk-cse.ch

Abonnementspreise

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

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



Erfinder und dergleichen

Erfinderische Köpfe landen selten auf den staatlichen Lohnlisten, es sei denn, sie gehören zur Gattung der Steuererfinder – der einzigen Künstlergruppe, die ihre Kreationen immer und überall zu Geld machen kann, und dies natürlich auch bei denjenigen, die sich vor der Härte des Land-Lebens aufs Wasser flüchten.

Da verbarriadierte mir doch auf meiner allerersten Schifffahrt in Holland bereits nach wenigen hundert Metern eine Brücke das Fahrwasser. Und wie schon bei den alten Römern üblich, wurde auch diese Brücke gut bewacht. Nicht von Soldaten zwar, aber immerhin von einem mit langer Angelrute bewaffneten Uniformierten, der mich geschäftstüchtig angrinste.

Die Brücke öffnete sich und ich wollte mich schon höflich bedanken, als mir ein bunt bemalter Holzschuh um den Kopf flog, via Angelrute ferngesteuert vom erwartungsvoll dreinblickenden Brückenwärter. Ich verstand den feinen Wink, erwischte den Schuh und warf den Brückenzoll hinein.

Dann begann ich zu überlegen. Für wen wurde die Brücke damals eigentlich gebaut? Für die Schiffe oder für den Strassenverkehr? Wieso musste ich als Schiffer für die Öffnung der Brücke bezahlen? Wäre es nicht viel logischer, wenn der Strassenverkehr für deren Schliessung zu blechen hätte?

Seit dieser Erkenntnis kann ich mir gut vorstellen, wie sich da ein schiffshassender autofahrender hinterlistiger Steuererfinder den Bauch hält vor Lachen ob all der Deppen, die ihm während Jahrzehnten schon auf den Leim geschippert sind!

Res Diem



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



BATEAUX A VENDRE

PORTS DE PLAISANCE

ENTRETIEN ET REPARATION

MAGASIN ACCASTILLAGE

Wir von H2O sind seit unserer Gründung (1987) unerlässlich darum bemüht uns und den Service für unsere Kunden zu verbessern. 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. Haben Sie eine Frage ? Kontaktieren Sie uns unter +33 380 392 300 und h2o@h2ofrance.com

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



suter-kunststoffe ag
swiss-composite.ch

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