

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

4-2016
CHF 8.20 | EUR 6.50
www.ssk-cse.ch

Schleusenschiffer

Einzigartige Natur erleben: In der nördlichsten Ecke Hollands | 4
Paare auf dem Wasser: Wo ein Wille ist, ist auch ein Weg | 8
Reise im Land der Regenbogen – SSK-Törn auf dem Shannon | 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

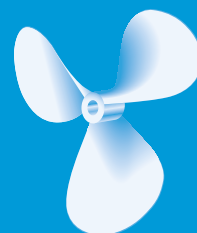
Bootsmotoren

**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

ROTI ZORA zu verkaufen!

Smelne Vlet 1200, Bau-Nr. 612, Jg. 2008, immatrikuliert BS 249, vorgeführt 2017, zugelassen auf Schweizer Seen, Länge ü.a. 12.78 m, Länge Wasserlinie 12.30 m, Breite 4.15 m, Tiefgang 1.15 m, Durchfahrthöhe mit Verdeck 3.50 m / min. 2.75 m, Verdrängung 15,83 t, Motor Vetus Deutz DT66, 6 Zylinder, 125 kW / 170 Pk, Fäkalientank, Doppelverglasung, Kabola Zentralheizung mit Radiatoren, Winterisolation, Waschmaschine / Trockner, Generator.

Das Schiff ist vollständig ausgerüstet und fahrbereit.

Wir verkaufen unsere werftgepflegte Yacht im Herbst 2017.

Sie hat uns Sommer und Winter in ganz Europa als Wohnung gedient.

Bis Frühjahr 2017 Besichtigung in Mulhouse möglich.

Auf deinen Anruf freuen sich Mirjam und Werner Maag.

Tel. +49 173 910 23 79 oder w.m.maag@bluewin.ch.



Preis CHF 240'000

Fünf volle, tolle Jahre



Als der ehemalige Redaktor des Schleusenschiffers, Peter Wittich, im November 2011 sein Amt niederlegte, haben wir gewusst, dass wir wieder von ihm hören werden und geahnt, dass er das Schreiben nicht lassen kann. Jetzt ist es soweit: Sein erstes Buch «Stöbern im Zettelkasten» ist erschienen. Natürlich ist es mir ein besonderes, ganz persönliches Anliegen, Euch dieses Werk ans Herz zu legen (Buchtipps auf Seite 33) und gleichzeitig auch nochmal Danke zu sagen für Peters super Arbeit für den SSK. Ich fühle mich immer noch geehrt, dass ich in seine Fussstapfen, die für mich eigentlich viel zu gross sind, treten durfte. Es ist, als wäre es erst gestern gewesen. Ich habe alte Hefte hervorgeholt und ein paarmal nachgezählt, denn ich konnte es nicht glauben, dass schon fünf volle Jahre vergangen sind, seit ich den Schleusenschiffer übernommen habe. Und es macht immer noch Spass. Vor allem, weil ich viele tolle Beiträge, Bilder und auch Gedankenanstösse von Euch erhalte. Vielen Dank an alle!

Grossen Spass hat mir auch die Irland-Reise mit dem SSK gemacht – obschon sich der Bericht von Res beim ersten Reinlesen anhört, als wäre es der reinste Pannen-Törn gewesen – die Bilder sprechen eine andere Sprache: Es war wunderschön auf dem Shannon! Und schon planen Frederick und Corinne den nächsten Herbst-Törn. Details findet Ihr auf Seite 38. Beachtet bitte, dass Eure Reservation erst gültig ist, wenn Ihr die Rechnung bezahlt habt. In der Kolumne «Le dernier mot de l'écluseur», auf der letzten Innenseite dieses Heftes, wird erwähnt, weshalb das jetzt so ist.

Schwirbel ahoi

Monika Martiny **Redaktion**

Reisebericht

- 4 Die nördlichste Ecke von Holland

Reportage

- 8 Paare auf dem Wasser
- 14 Der Verstellpropeller
- 22 SSK-Törn auf dem Shannon
- 30 Prominenter Besuch auf dem Baron de l'écluse
- 31 «Virus Navigatis Vaporis» Teil 2
- 32 Rhein-Rhône-Kanal

Rubriken

- 33 Buchtipps, Neumitglieder, Leserbrief
- 34 Aus den Regionen
OCH: Auf dem alten Rheinkanal
- 37 Dreyländeregge: Herbstausflug
- 38 Ausschreibung Herbsttörn 2017
- 39 Programmhinweise
SSK-CSE und Regios
- 40 Weiterbildungskurse
- 43 Adressen, Infos,
Le dernier mot de l'écluseur

Titelbild

Auf dem Herbst-Törn 2016 in Irland:
Die «SSK-Flotte» vor Clonmacnoise

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** Roland Häne, roland.haene@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





Die Seehund-Populationen haben sich hier bestens entwickelt und die von den Menschen eingebrachte Seuche scheint überwunden.

«Beleef» Lauwersoog, «Het Booze Wijf» und das Lauwersmeer



Die Lauwerszee vor dem Bau des Abschlussdeichs. Das Dorf Lauwersoog gab es noch gar nicht. Eindrücklich wie sich die Waddenzee tief in die Landschaft eingedrängt hatte.

Eine wahre Geschichte ums Erleben einer einzigartigen Natur und ein Paradies auch für Wassersportliebhaber und dazu zählen wir Schleusenschiffer uns ja allemal. Wer diese Gegend noch nicht bereiste, hat wahrlich etwas verpasst. Man muss sich dazu allerdings Zeit nehmen, vor allem um «Lauwersoog» zu erleben. Zugegeben, die Anfahrt in die nördlichste Ecke von Holland ist für kurze Ferien etwas lange. Aber es lohnt sich. Hier sind einige Gründe dafür und etwas Information über die Geschichte dieser einzigartigen Region und ihrer Sehenswürdigkeiten.

Text und Bilder Thomas Rettenmund

» Die Waddenzee

reicht von Den Helder, als dem südlichsten Punkt über die holländische, deutsche und dänische Nordseeküste hinauf bis nach Esbjerg in Dänemark. Die «Lauwerszee» war ursprünglich eine Bucht in der Waddenzee und erhielt ihren Namen durch den Fluss Lauwers,

der damals natürlich in die Nordsee mündete. Das ganze Gebiet entstand durch eine gewaltige Sturmflut im Jahre 1280. Die danach entstandenen Orte wie z.B. Dokkum, Zoutkamp, Leeuwarden, Groningen etc. wurden dadurch zu Seehäfen und -städten.

Dokkum

wies einen besonderen Status und eine bewegte Geschichte auf: Durch die damalige Lage mit Verbindung zur Nordsee war Dokkum von grosser strategischer Bedeutung, besonders der Handelsverkehr mit Spanien wurde überwiegend über diese Stadt abgewickelt. Zwischen 1581 und 1582 wurden Stadtmauern errichtet, und 1597 siedelte sich die Friesische Admiralität (entsprechend der heutigen Marine) in Dokkum an.

Zoutkamp

als ehemaliger Seehafen ist auch heute noch bekannt für die Krabbenfischerei. Jahrhundertlang hat Zoutkamp seine exponierte Lage an der Lauwerszee genossen und verflucht.

Die Sturmkatastrophe 1953

und die Weihnachtsflut von 1954 veränderten auf brutale Art alles in dieser Gegend. Der Wetterbericht vom 1. Februar 1953, der um 18 Uhr vom niederländischen Radiosender gesendet wurde, «Über dem nördlichen und westlichen Gebiet der Niederlande wütet ein schwerer Sturm von Nordwest/Nord ...», liess zwar auf eine unruhige Nacht, nicht aber eine Katastrophe schliessen. Es war auch beinahe niemandem bewusst, dass es sich bei der einsetzenden Flut um eine Springflut handelte. Gegen 22:30 Uhr hätte nach der Gezeitentabelle die Ebbe einsetzen müssen, doch das Wasser zog sich nicht zurück! Die Kraft des Sturms durchbrach die Gezeitenbewegung. Viele Menschen hatten bei Ebbe das Wasser noch nie so hoch stehen sehen; gleichwohl ergriffen nur wenige konkrete Massnahmen, die meisten gingen schlafen. Alleine in Holland starben in diesen wenigen Tagen über 1300 Menschen und unzählige Häuser wurden verwüstet oder vernichtet.

Nach dieser fürchterlichen Katastrophe wurde die Trockenlegung verschiedener, besonders kritischer Gebiete beschlossen. Im Norden wurde der Beschluss auch umgesetzt und man begann 1960 mit dem Bau eines 13 km langen Damms mit Schleusen. Am 25. Mai 1969 wurde die Bucht vom Meer abgeschlossen und eingedeicht, wodurch das Lauwersmeer entstand. Dokkum, Zoutkamp und andere Orte wurden Binnenstädchen und vom direkten Zugang zum Salzwasser abgetrennt.

Mit dem Deichschluss erfolgte auch die Trennung

vom Salzwasserzuström und das Wasser des Reitdiep, des Dokkumerdiep und der Dokkumer Ee konnte nicht mehr direkt in die Nordsee fliessen. Dadurch wurde das Wasser im neu entstandenen Lauwersmeer brackig und die Natur veränderte sich, eine neue Flora und Fauna entstand. Um dieses Gebiet zu schützen wurde am 12. November 2003 beschlossen, den Nationalpark Lauwersmeer einzurichten. Im Juni 2009 ist das gesamte Wattenmeer in die UNESCO-Liste des Welterbes der Menschheit aufgenommen worden.

Lauwersoog

ist somit ein junges Dorf und hat erst durch diesen Abschlussdamm auch die Funktion als Seehafen von z. B. Dokkum und Zoutkamp übernommen. Der Salzwasserhafen beheimatet heute eine beachtliche Fischereiflotte. Von hier führen die täglichen Fährverbindungen zur Insel Schiermonnikoog. Auf der Binnenseite hat sich nebst einem netten Dorf ein bedeutendes Tourismus- und Freizeitangebote für Naturliebhaber, Wassersportfreunde, Fischer, Wanderer usw. entwickelt.



Der Bau des Abschlussdeichs mit den Spülschleusen kurz nach der Fertigstellung. Vom Dorf Lauwersoog und der aktuellen Situation ist noch nichts sichtbar.

Jelle Bos

prägt diesen Ort besonders! Der erst 37-jährige, dynamische Jungunternehmer ist in wenigen Jahren zu einem der wichtigsten Arbeitgeber dieser Region geworden. Ihn simpel als cleveren Geschäftsmann zu bezeichnen wäre viel zu einfach. Jelle Bos ist ein besonderer Überzeugungstäter! Seine Motivation ist dieses Naturerbe auf eine schonende, ruhige und nachhaltige Weise zu entwickeln. Dafür setzt er sich mit unbändiger Energie, Phantasie und Überzeugungskraft ein. Zu seinen Unternehmen zählt nicht nur ein Marineservice- und Bergungsdienst – primär für die Berufsschiffahrt – oder Betrieb des Museumshafens, der Campingbetrieb mit dem Restaurant «Het Booze Wijf». Es gehört auch eine Bungalow-Siedlung für Eigentümer oder Mieter dazu. Auch entstand ein toller Outdoor-Spielplatz. Aber eben nicht einfach «ein Spielplatz» sondern, ganz der Mission von Jelle Bos verpflichtet, ein Erlebnisspielplatz um Kindern zu zeigen, was Wasserbewirtschaftung, Schiffe, Fischerei, Flora und Fauna bedeuten und mit dem Nationalpark Lauwersmeer in Beziehung steht.



Restaurant, Bistro, Duschen, Toiletten, Einkaufsgeschäft und Empfang befinden sich im zentral gelegenen Gebäude.

Im Sommer verbringen hier gut und gerne permanent 2000 Personen ihre Erlebnisferien. Und keiner läuft dem anderen auf den Fersen. Alles ist in einer mehr als grosszügigen Anlage im Grünen

diskret verteilt. Grosszügige Grünflächen und ein langer Sandstrand ermöglichen das Faulenzen, Baden, Schwimmen, Spielen im und ums Wasser. Aber die gesamte Anlage ist kein Rummelplatz, sondern ein stilles, feines Paradies. Die Ruhe, das Erleben der Natur hat hier



Langsam öffnet sich das Fahrwasser des Reitdiep und die Landschaft wird immer abwechslungsreicher. Schon bald riecht man Seetang, Salzwasser und Fischerei.

ständig Vorrang und darauf achten Jelle Bos und seine inzwischen über 80 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter minutiös und konsequent. Nicht unverdient wurde er deshalb im letzten Jahr zum Unternehmer der Provinz Groningen gekürt.

Der Museumshafen ist ganz den traditionellen Schiffen verpflichtet. Aber auch Yachten und Vergnügungsschiffe sind hier sehr willkommen. Es ist ein alter Hafen, nicht einfach eine moderne Marina wo Schiff an Schiff an Schwimmstegen liegen wie Sardinen in der Büchse. Dieser Hafen hat Stimmung.

Het Booze Wijf

«Das böse Weib» ist ein ausgezeichnetes Restaurant und liegt direkt neben dem gleichnamigen Hafen. Jelle Bos und sein Küchenchef legen Wert auf naturnah produzierte Nahrungsmittel. Um dies zu unterstreichen bezieht «Das böse Weib» den Fisch zum Beispiel täglich von einem einzigen Trawler. Am morgen früh berichtet der Fischer via SMS was er gefangen hat, der Küchenchef bestellt und am Abend sind diese Produkte mit Sorgfalt und Können auf dem Teller für die Gäste bereit. Es hat nicht immer alles, vor allem nichts aus der Tiefkühltruhe. Dieses Restaurant ist grosszügig, ganz in maritimen Look geschmackvoll eingerichtet, gemütlich und stimmungsvoll. Man muss es besucht haben. Die Bedienung ist äusserst freundlich und auch sprachgewandt. Zur Infrastruktur des Hafens gehört auch ein Einkaufsladen. Da findet der Smutje alles was für die Bordküche zu fehlen scheint.

Die Fahrt zum und vom Lauwersmeer

Das Stichwort ist «Natur pur!» Die Anfahrt von der Seite Groningen führt über das Reitdiep. Man kann dies in einem Tag erledigen, aber dann verpasst man Vieles. In der Mitte liegt ein schöner und gepflegter Hafen. Auch da ist ein gutes Restaurant vorhanden. Anschlies-

send verbreitert sich das Fahrwasser gemütlich und wird immer breiter. Vor Zoutkamp spürt man, dass das Lauwersmeer nicht mehr weit ist. Auf beiden Seiten des Fahrwassers schmiegen sich wunderschöne Schilfgürtel ans Wasser. Wasservögel, freilaufende schottische Hochlandrinder mit ihrem zotteligen Fell beachten die Fahrtenschiffer kaum. Kiebitze, Seeschwalben, Möven, Wildgänse und Schwäne überall. Diese Strecke ist relativ wenig befahren. Die Brücken werden alle sehr speditiv von der zentralen Stelle aus geöffnet. Wartezeiten sind kaum zu erwarten. Die Anfahrt von Leuwarden, via Dokkum ist genauso schön und kann auch in einem Tag gefahren werden. Aber wer einen Zwischenstopp in Dokkum nicht einplant, verpasst wirklich was. Dieses Städtchen hat ganz besonderen Charme und viele Sehenswürdigkeiten.

Fahren auf dem Lauwersmeer

Die Fahrrinnen sind sehr gut betont. Die mittlere Wassertiefe erlaubt auch Abweichungen, jedoch muss beachtet werden, dass einige Untiefen vorhanden sind. Aber auch diese sind sehr gut markiert. Aktuelle Karten sind ein «Must». Bei Westwind und/oder Gewittern kann hier aber eine ziemlich heftige See entstehen, ähnlich dem IJsselmeer. Also eine kurze, steile Welle und man muss sich bewusst sein, dass der Wind-Fetch hier stark ist, denn die Nordsee liegt unmittelbar in der Nähe.

Fahren ins Wattenmeer

Seegängige Schiffe können im sehr gut betonten Fahrwasser auch auf die Sandbänke vor Schiermonnikoog raus fahren. Dort findet man die Seehunde, welche auf den Sandbänken leben. Ihr Leben zu beobachten ist wunderschön. Ein Fernglas erlaubt noch besseren Einblick in die Herden und ihre sozialen Strukturen. Aber Achtung, die Gezeiten sind hier strikte zu beachten.



Der rot-weiße Leuchtturm ist auch heute noch wichtiger und markanter Orientierungspunkt in der Waddenzee. Ständig verlagern sich hunderttausende Tonnen von Sand und das Fahrwasser wird ständig neu betonnt. Aktuelle Karten sind hier wichtig, noch wichtiger ist die Augen offen halten und nach der Farbe des Fahrwassers zu navigieren.



Stunden vor und nach dem Höchstwasserstand ist die Fischereiflotte hier noch sehr aktiv. Das Fahrwasser zur Kornwerderzand-Schleuse ist auch bei Ebbe befahrbar, sofern man einen Tiefgang von 1.4 m nicht überschreitet. Aber die Strömung bei ablaufender Flut ist dann besonders kräftig und erreicht locker mal 8–10 km/h.

Ebenso die Windrichtung. Ebbe oder Flut gegen den Wind kann auch für grössere und stark motorisierte Schiffe happig werden. Wer nicht mit dem eigenen Schiff raus fahren will, kann auch mit den Ausflugsschiffen für ca. 20 EURO dorthin gelangen. Je nach Gezeiten dauert die Fahrt zwischen 4-5 Stunden. So oder so, ein wahrlich tolles Erlebnis.

Fahren zu den Inseln im Wattenmeer

Das ist für erfahrene Skipper mit dem entsprechend gut ausgerüsteten Schiff möglich. Aber auch hier ist zu beachten, dass einige Flachs nur kurz vor oder nach Hochwasser passierbar sind. Und in einem Tag schafft man kaum alle, d.h. man muss zwischendurch ankern. Trockenfallen geht nur mit Flachbodenschiffen. Sich auf den bestens organisierten Bergungsdienst von Jelle Bos zu verlassen ist sicher keine Option. Im Notfall aber, und die Escape erlebte dies vor zwei Jahren, ist es gut zu wissen, dass die Koordination im «Pan Pan Fall» bestens funktioniert.

Fazit

Für dieses Gebiet ist Zeit und Musse absolut zu empfehlen. Dann erlebt man die Wirkung dieses einmaligen Naturgebietes mehr und mehr. Auch sind Spaziergänge, Velotouren in gemächlichem Tempo wunderschön. Die Augen sollte man offen haben. Ebenso die Nase, dann spürt man die salzige Nordsee, die Küste und das Wattenmeer ganz besonders direkt. Gesellige Menschen mit grosser Ruhe und Ausstrahlung prägen diese Gegend und sind sehr gastfreundlich. Ansprechen; und schon ist man im persönlichen Kontakt. Schiffe mit Schweizerflagge sind eher selten und werden aufmerksam und neugierig wahrgenommen. Oftmals mussten wir erklären, dass wir nicht den Rhein herunter gefahren sind, sondern in diesem Gastland unseren Heimathafen haben. Und das ist gut so. «



Neben dem modernen Yachthafen «Noordergat» liegt der stimmungsvolle Museumshafen von «Het Booze Wijf». Doch moderne Yachten sind hier als Gäste ebenso willkommen.



Wo ein Wille ist, ist auch ein Weg

Die CATANIA im Zuidoostersingel in Harlingen ...

Paare auf dem Wasser – eine Serie von Christian Huber



... und in voller Fahrt auf dem Van Harinxmakanaal

Wie ein schweizerisches Ehepaar vor der Pensionierung mit bescheidenen Mitteln, aber mit viel Eigenleistung, Zähigkeit und Durchhaltewillen seinen Lebenstraum verwirklicht.

Was Zähigkeit und Durchhaltewillen bewirken können, hat das Ehepaar Hans Peter und Brigitte Wille gezeigt. Nomen est omen und so ist denn ihr Wahlspruch «Wo ein Wille ist, ist auch ein Weg». Wir lernten die Beiden kennen, als sie mit ihrer «CATANIA» im Zuidoostersingel in Harlingen lagen. Sie

hatten während mehrerer Jahre Mietbootferien in Frankreich verbracht. Dabei war Ihnen klar geworden, dass sie selber ein Schiff besitzen und nach ihrer, irgendwann einmal fälligen, Pensionierung darauf grössere Teile des Jahres verbringen wollten. Und ebenso war ihnen klar geworden, dass ihr Budget einerseits und das Schiff ihrer Träume andererseits nicht zueinander passten. Die Lösung hiess «Eigenleistung».

Bei ihrer Suche nach einem ausbaufähigen Schiff war ihnen die bekannte friesische Werft SRF (Scheepsbouw en Reparatie Friesland) in Harlingen empfohlen wor-

den. Diese Werft bot ihnen einen alten, 29 Meter langen Kasko mit Motor – einem DAF 1160 – für 25 000 Euro zum Selbstausbau an. Der Kasko war zwar von unbestimmbarem Alter und äusserlich ziemlich heruntergekommen, aber der Stahl selbst war in tadellosem Zustand. Aber neunundzwanzig Meter? Das war den Willes zu lang, weshalb SRF in der Schiffsmitte ein 6.5 Meter langes Rumpfstück her-austrennte – was bei Stahlrumpfen ein Standardverfahren ist – und die beiden übrigen Teile wieder zusammen schweisste. Der nunmehr 22.5 Meter lange Rumpf wurde sandgestrahlt und mit Epoxy so-



Am Anfang war es nur ein alter Kasko



Im Steuerhaus der CATANIA



Schaltschrank im Maschinenraum



«Ich wollte im Maschinenraum die Hände waschen können» (Hans Peter Wille)



Das Armaturenbrett im Steuerhaus ...



... mit Blick ins aufgeräumte Innenleben



Küche und Salon Richtung Bug gesehen



Hans Peter und Brigitte Wille



Eigenerkabine

wie Antifouling behandelt. Beim Sandstrahlen kamen auch die alten Markierungen zum Vorschein, aus welchen sich das Alter des Kaskos bestimmen liess: Das Schiff war 1898 gebaut worden. Dann erhielt der Rumpf ein Steuerhaus nach den Entwürfen der Willes, worauf der Überwasser-Teil des Schiffs geschliffen, grundiert und mit Zweikomponenten-Farbe gestrichen

wurde. Jetzt war das Schiff aussen fix – und innen (noch) nix.

Hier nun beginnt die eigentliche Geschichte, wie Hans Peter und Brigitte Wille mit einem bewundernswerten Durchhaltevermögen und enorm viel Eigenleistung zu einem Schiff kamen, das sie sich sonst nicht hätten leisten können und das in dieser Qualität sehr, sehr teuer wäre.

Sowohl Brigitte als auch Hans Peter Wille bezogen im Jahre 2013 einen sechsmonatigen, unbezahlten Urlaub sowie mit ihrem kleinen Wohnmobil einen Standplatz auf einem Harlinger Camping. In diesen sechs Monaten entrosteten sie das Schiff innen, strichen, isolierten, beplankten es und verlegten die Böden. Dabei muss man erwähnen, dass Hans Peter Wille ange-



Küche und Salon Richtung Steuerhaus gesehen



Gästekabine

stellter Elektromeister und offensichtlich nicht nur auf seinem Fachgebiet handwerklich begabt ist. Brigitte Wille ihrerseits arbeitet seit 2000 im Eidgenössischen Departement des Auswärtigen (EDA) in der Lohnabrechnung. Das sei reine Büroarbeit, aber sie habe immer gern mit den Händen gearbeitet. Das habe ihr im Winterhalbjahr in der Schweiz jeweils gefehlt – «Am

Abend hast Du nicht gesehen, was Du gemacht hast».

Das alles dauerte länger, als sie geplant oder gehofft hatten. So beschlossen sie kurzerhand, ihre Stellen zu kündigen, ein Appartement in Harlingen zu mieten, danach auf dem Schiff zu wohnen und dieses fertig auszubauen. Jetzt kam der Elektromeister Hans Peter Wille zum Zuge. Im Winter 2013/14 hat-

ten er und Brigitte die notwendigen Schaltschränke zuhause aufgebaut, palettiert, verpackt und dann nach Harlingen transportieren lassen. Im Sommerhalbjahr 2014 wurde verkabelt, es wurden die Schaltschränke eingebaut und angeschlossen – teilweise unter tatkräftiger Mithilfe der beiden erwachsenen Töchter. Dann folgte der Einbau von Küche, Toilette, Dusche usw.

Wir haben uns stundenlang mit den Willes unterhalten – über ihre Erfahrungen, ihre Hochs und ihre Tiefs während der ganzen Arbeit. Eines wurde dabei offensichtlich: Dass sie gemeinsam während so langer Zeit auf ein Ziel hingearbeitet haben, hat sie zu einem Team zusammen geschweisst, das durch dick und dünn zusammenhält.



Christian Huber
www.kinette.ch

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

Warum eine Yacht aus der Rheben Serie wählen?

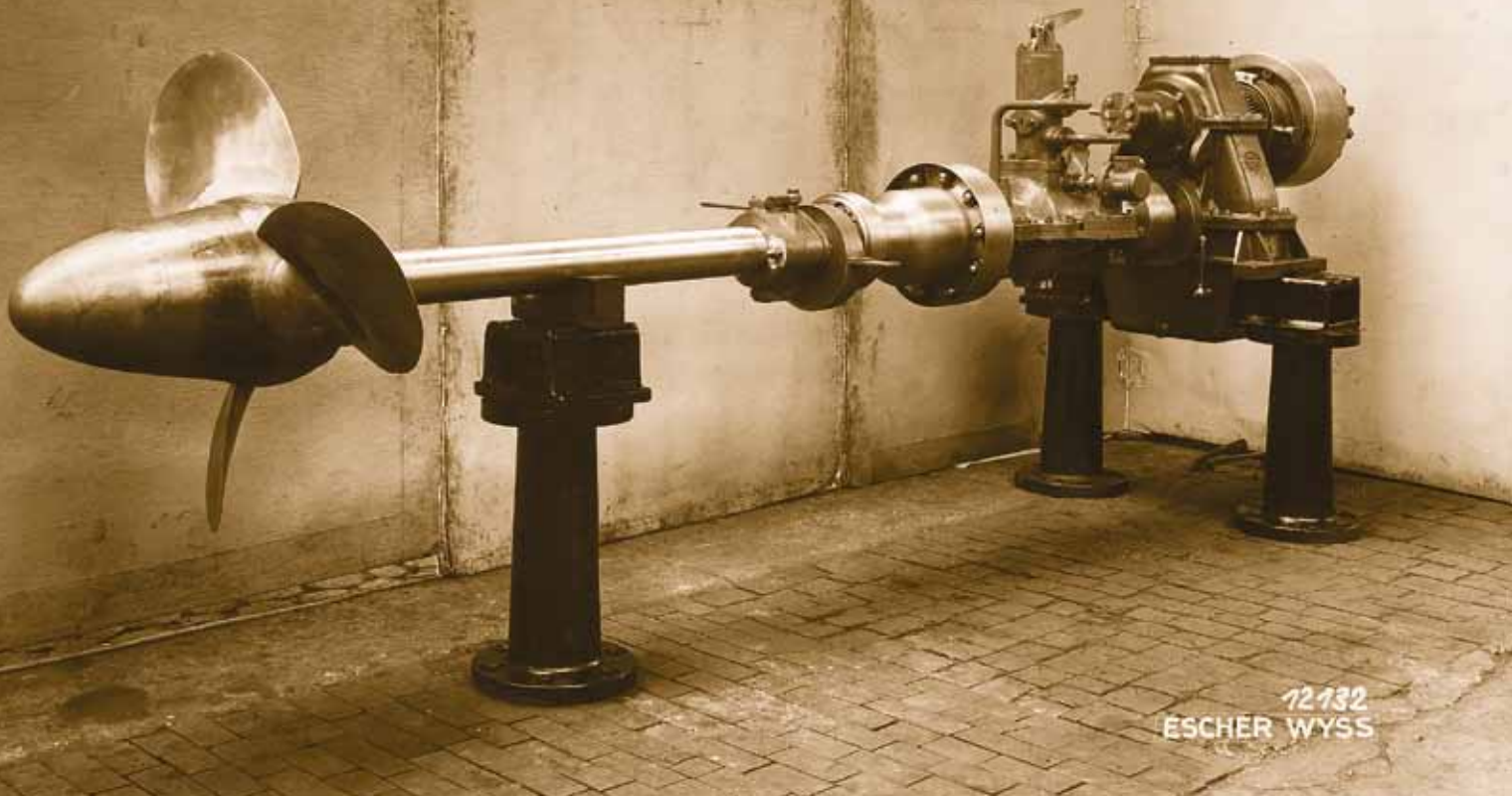


- Ein zeitgemäßes Design mit Blick auf die Historie.
- Mit Leidenschaft und Präzision entworfen.
- Von Fachkräften mit besten Materialien gebaut.
- Durchdacht bis ins Detail.
- Ausgezeichnete Fahreigenschaften.
- Sehr gutes Preis/Leistungsverhältnis.

Rheben YACHTING

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

Die Weltneuheit vom Zürichsee



Verstellpropeller Landischiffe

Bereits mit der Erfindung der Schiffsschraube versuchten erste Pioniere verstellbare Propellerblätter zu entwickeln. Doch erst 1934 gelang dies mit dem Motorschiff Etzel auf dem Zürichsee endgültig. Der weltweit erste hydraulische Verstellpropeller funktioniert bis heute einwandfrei. Trotzdem verschwindet diese innovative Antriebstechnik nun langsam von seinem Heimatgewässer.

Text und Bilder Stefano Butti



MS Etzel in der Werft, 1935, Archiv ZSG

Vom Schaufelrad zum Schraubenantrieb

Bereits mit den ersten Versuchen die Dampfkraft auch für die Schifffahrt nutzbar zu machen, erprobten ab 1750 findige Tüftler die Wirkungsweise der archimedischen Spirale als Schiffsantrieb. Patente wurden in Frankreich, England und Amerika ausgestellt. Allgemein gilt jedoch der böhmische Forstbeamte und Erfinder Josef Ressel als Urheber des Schiffsspropellers. 1827 liess er seine «Schraube ohne Ende zur Fortbewegung der Schiffe» patentieren und auf dem österreichischen Schiff Civetta vor Triest erproben. Aber auch andere findige Geister befassten sich intensiv mit dieser Entwicklung und si-

cher spielte auch der Zufall mit. Da ist beispielsweise der Engländer Francis P. Smith, der mit Unterstützung der britischen Admiralität sein Schiff Archimedes mit einem Schraubenantrieb ausrüstete. Doch während den Versuchsfahrten brach die archimedische Schraube entzwei. Es blieb nur ein Stumpf übrig der einem modernen Schiffpropeller ähnelte; und siehe da, die Geschwindigkeit der Archimedes erhöhte sich auf einmal beträchtlich! Wie es im Leben so ist winkt dem einen das Glück, während der andere vom Pech verfolgt ist: Geradezu tragisch ist die Geschichte des Franzosen Sauvage welcher in zehnjährigem Bemühen zwar ein brauchbares Prinzip einer Schiffs-



MS Etzel von Achtern

schraube entwickelt, sich dabei aber so ruiniert, dass man ihn ins Schuldengefängnis wirft. Als er ein Jahr später wieder entlassen wird, sieht er im Hafen ein Schiff der französischen Regierung, welches mit der von ihm entwickelten Schraube angetrieben wird. Während seinem Gefängnisaufenthalt sind Diebe in sein Haus eingebrochen und haben seine Zeichnungen gestohlen und an die Regierung verkauft. Doch auch in der Schweiz wurde an der Entwicklung der Schiffsschraube getüftelt. In Rapperswil entstand in der Werkstätte des Johann Jakob Lämmlin, also des gleichen Mannes, der bereits 1834 mit seinem Geschäftspartner Franz Carl Caspar die Minerva in England bauen liess und damit die Dampfschiffahrt auf dem Zürichsee begründete, der erste Schraubendampfer der Schweiz. Das Schiff namens Delphin soll aber die Geschwindigkeit eines geübten Fussgängers nie übertroffen haben. Es wurde deshalb auf Schaufelradantrieb umgebaut und auf den Walensee gebracht, wo es später in einer

Sturmnacht versank, 13 Menschen in den Tod riss und dadurch traurige Berühmtheit erlangte. Die bessere Wirkungsweise des Schiffspropellers, wie auch die besseren Eigenschaften bezüglich Seetüchtigkeit, verhalfen dem Schraubenantrieb schlussendlich aber doch zur Durchsetzung. Spätestens seit dem berühmten Tauziehen zwischen der «Alecto» und der «Rattler», zwei Schiffen der britischen Kriegsmarine mit gleicher Grösse und Maschinenleistung, das eine Rad-, das andere Schraubengetriebene, wurde die Überlegenheit des Schraubenantriebes sozusagen amtlich bestätigt: Die «Rattler» schleppte die sich heftig wehrende «Alecto» mit fast 3 Knoten Fahrt ab.

Die Weiterentwicklung des Schiffspropellers

Spätestens um 1850 wurde auch mit Schiffspropellern experimentiert, bei denen die Propellerflügel demontiert, weggeklappt oder gleich die komplette Schiffsschraube bei Nichtgebrauch strömungsgünstig platziert werden konnte.

Bei der englischen «Erebus» beispielsweise, einem umgerüsteten Kriegsschiff für die Expedition von Sir John Franklin durch die Nordwestpassage 1845, konnte die Schraube von Hand so gedreht werden, dass sie komplett im Totholz des Achterstevens verschwand und so beim Segeln keinen Widerstand verursachte. Falls die Zerstörung durch Eis drohte, war es sogar möglich durch das Einziehen der Schraubenwelle, die zweiflügelige Schraube unter Wasser abzukupeln und durch einen Schacht an Deck zu hieven, selbstverständlich alles von Bord aus. Der Ingenieur John Bourne schliesslich, publizierte bereits 1852 in London eine grössere Abhandlung über Schiffspropeller mit verschiedenen Beispielen von regulierbaren Schubkonstruktionen. Auch in Amerika wurde von zahlreichen Tüftlern mit der Weiterentwicklung der Schiffsschraube experimentiert. Überhaupt waren die Amerikaner bereits von Anfang an bei der Entwicklung von Schraubenschiffen massgeblich beteiligt. Bereits 1804 beispielsweise experi-



Steuerhaus und Verstellhebel MS Etzel



Servo MS Etzel

mentierte der nordamerikanische Colonel John Stevens mit einem «Propeller mit windmühlenartigen Flügeln». Da der Antrieb aber zur Hälfte aus dem Wasser hinausragte hatte sein Schiff einen sehr starken Radeffekt, also eine antriebsbedingte Heck-Querkraft. Kurzerhand baute Stevens einen zweiten gegenläufigen Propeller ein und das erste Zweischraubenschiff war geboren. Auch das erste Kriegsschiff mit Schraubenantrieb wurde in Amerika vom schwedischen Ingenieur Ericsson entwickelt. Die «Princeton» erhielt zwei hintereinander liegende, gegenläufige Propeller. Im Jahre 1843 gab es auf amerikanischen Seen und Flüssen bereits über 40 Binnenschiffe mit Propellerantrieb. Einzelne Erfinder versuchten sich damit, die Propellerflügel drehbar oder klappbar zu machen und damit bei einem reinen Segelbetrieb den Wasserwiderstand der Schraube auf ein Minimum zu beschränken. Gegen Ende des 19. Jahrhunderts wurden schliesslich bereits erste eigentliche Verstellpropeller gebaut. Eine weitverbreitete englische Entwicklung war die Bevissschraube. Sie konnte die Flügel bereits durch eine Drehstange in der Schraubenwelle bewegen und wurde auf kleineren englischen Marineschiffen verwendet. Deutsche Ingenieure wie Meissner oder Grob verbesserten dieses System. Diese eigentlichen ersten Verstellpropeller wurden auf kleineren Barkassen oder Booten mit

Petroleum- oder Benzinmotoren verwendet, waren aber in der Leistungsübertragung beschränkt und für die Verstellung der Propellerflügel musste die Schraubenwelle verschoben werden. Für grosse Schiffe konnten diese Systeme deshalb nicht angewendet werden. Unsere heutigen, hydraulisch verstellbaren Wendepropeller gehen auf die Entwicklungen im Wasserturbinenbau zurück.

Der Wasserturbinenbau in der Schweiz

Die ersten modernen Spiral-Wasserturbinen wurden vom amerikanischen Ingenieur James B. Francis entwickelt der bereits 1849 seine Turbine in den USA zum Patent anmeldete. Bei der Spiralturbine wird der Wasserstrahl durch ein schneckenförmiges Rohr in zusätzlichen Drall versetzt und anschliessend mittels verstellbaren Leitschaufeln auf die gegenläufig gekrümmten Schaufeln des Turbinen-Laufrades gelenkt. In der Ausführung für Flusskraftwerke ist der Einlaufbereich der Turbine nicht schneckenförmig sondern gerade ausgebildet und wird hier als Francis-Schacht-turbine bezeichnet. Mit verstellbaren Leitschaufeln in Flügelform kann die Leistung der Turbine reguliert werden. Die Francis-Turbine wird noch heute sowohl in Flusskraftwerken als auch in Speicherkraftwerken verwendet. Als Weiterentwicklung der Francis-Schacht-

turbine im Bereich einer axial angeströmten Niederdruck-Wasserturbine wurde vom österreichischen Ingenieur Viktor Kaplan im Jahre 1913 ein neuer Turbinentyp entwickelt. Bereits vom Aussehen her erinnert diese Turbine an einen Schiffspeller. Professor Kaplan baute die Verstellmöglichkeit (und somit die für die Stromproduktion notwendige Leistungsregulierung bei Lastwechseln des Generators) in den Turbinenrotor selber ein. Durch die verstellbaren Laufradschaufeln kann die Kaplan-Turbine bestens auf die jeweilige Wassermenge und Abflusshöhe eingestellt werden. Sie ist somit für Flusskraftwerke prädestiniert. Bereits 1923 wurde durch die Firma Voith eine Kaplan-Turbine mit über 1000 Kilowatt Leistung gebaut und von der Firma Kamewa in Schweden drei Jahre später ein Kaplan-Laufrad für 5000 kW. In der Schweiz entwickelte sich die 1805 als Spinnerei gegründete Firma Escher Wyss & Cie. zum führenden Unternehmen für den Wasserturbinenbau. Ab 1860 wurde die Spinnerei geschlossen und das Unternehmen war nun ausschliesslich im Turbinen-, Maschinen- und Schiffbau tätig. Um die Jahrhundertwende des letzten Jahrhunderts war Escher Wyss das weltweit führende Unternehmen im Hydraulikbereich und machte sich insbesondere in den Sparten Dampf- und Wasserkraft einen Namen.



Stern MS Etzel mit Flügeln



Nabe geöffnet, Flügel entfernt



Nabe geöffnet, Kolben entfernt

Aerodynamiker Jakob Ackeret

Treibende Kraft und somit der massgebliche Entwickler des hydraulischen Verstellpropellers oder Wendepropellers wie er diesen selber nannte, war der Aero- und Hydrodynamiker Jakob Ackeret. Er wurde 1898 in Zürich als Sohn eines Schlossermeisters geboren und studierte später an der ETH Zürich Maschinenbau. Aus einem Studienaufenthalt in Göttingen (Deutschland), wo sich Ackeret mit der Flugzeug-Aerodynamik beim Hochgeschwindigkeitsflug befasste, wurden schliesslich mehrere Jahre. 1926 leitete er dort den Ausbau des neu gegründeten Kaiser-Wilhelm-Instituts für Strömungsforschung. 1927 kehrte Ackeret nach Zürich zurück und wurde Chefhydrauliker bei der Escher Wyss AG und ab 1934 Professor und Leiter des Instituts für Aerodynamik an der ETH Zürich. Jakob Ackeret war an der Entwicklung des Schweizer Kampfflugges P-16 beteiligt, der zwar nie gebaut, dafür aber als Learjet eines der erfolgreichsten Businessflugzeuge der Welt wurde und führte die Masseinheit Mach (nach dem österreichischen Physiker Ernst Mach benannt) für die Schallgeschwindigkeit ein. Ackerets Hauptarbeitsgebiet war die Strömungslehre. Am Institut für Aerodynamik an der ETH wurde durch ihn ein Strömungskanal sowie ein Überschall-Windkanal eingerichtet. Bei der Escher Wyss AG befasste er sich mit der Kavitation von Wasserturbinen sowie dem Bau von Dampf- und Gasturbinen.

MS Etzel und die Entwicklung des Verstellpropellers

Als Leiter des Labors für Hydraulik und Strömungsmaschinen bei der Escher Wyss AG befasste sich Ackeret intensiv mit der Kaplan-Turbine und somit den verstellbaren Schaufeln dieser Niederdruckturbine für Wasserkraftwerke. «Sollte es einer sowohl Schiffe wie auch Turbinen bauenden Firma nicht möglich sein, die im Turbinenbau gewonnenen Erkenntnisse auf die Schiffsschraube zu übertragen?», fragte sich Ackeret. Hinzu kam der Wunsch der Zürcher Dampfbootgesellschaft im Hinblick auf die Schweizerische Landesausstellung 1939 eine technische Inno-



Linth Propeller Bb, Nullstellung

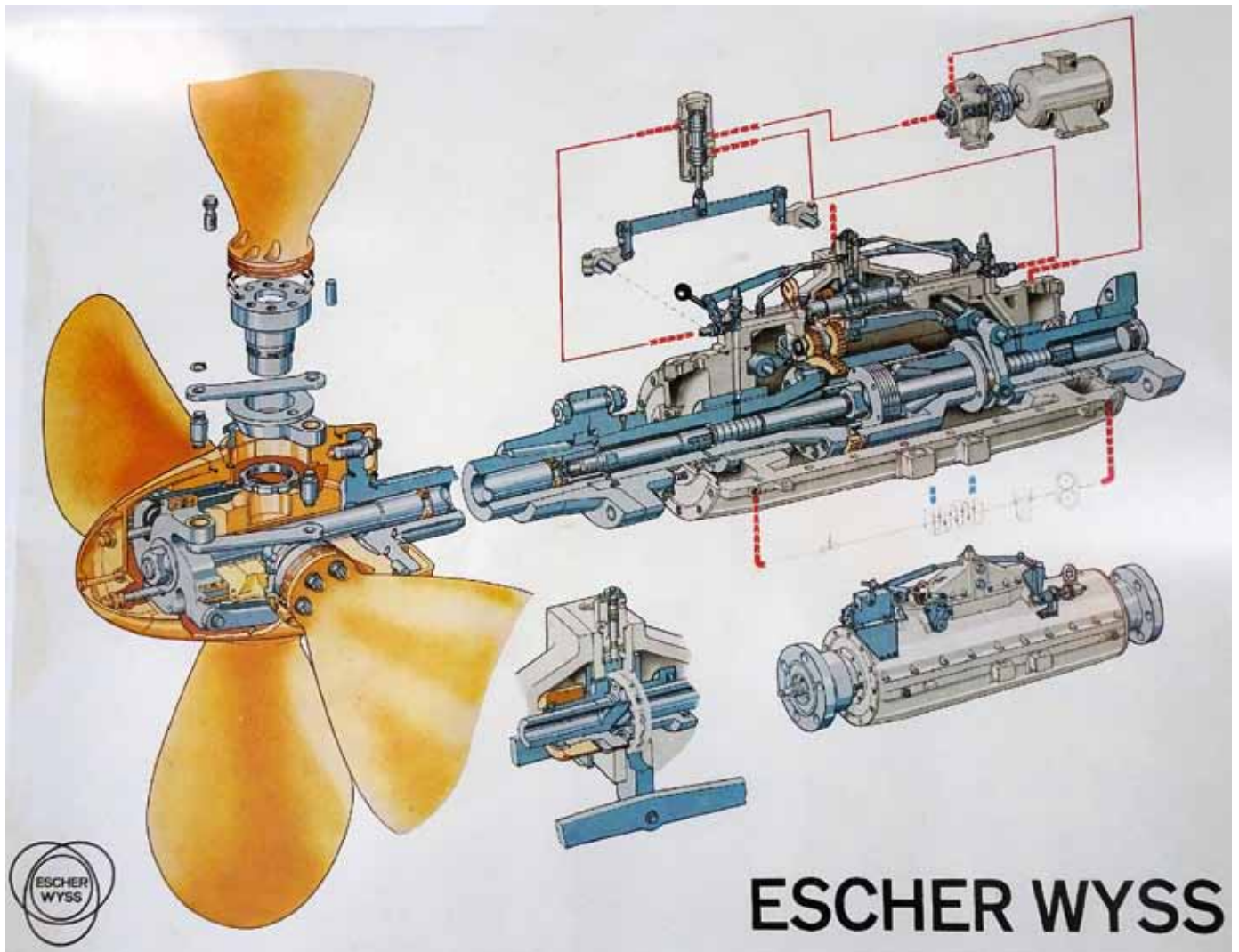


Stefano & Chrigi, Propellermech. Der Etzel

vation als Publikumsattraktion zu präsentieren, ganz im Zeitgeist der Zwischenkriegsjahre. Der Verwaltungsrat der ZDG prüfte bereits seit 1931 die Anschaffung eines neuen Bootes für die Querverbindung im oberen Seeteil und befasste sich unter anderem auch mit einem Schiff mit Voith-Schneider Antrieb. Dieser neu entwickelte Schiffsantrieb war nach Versuchen in Rotterdam 1931 auf dem Fahrgastschiff Kempten am Bodensee erstmals in Betrieb genommen worden. Anfangs der Dreissiger-Jahre, also mitten in der Wirtschaftskrise, kamen in Zürich Know-How, Innovation, Infrastruktur und Kapital zusammen. Die ZDG beauftragte schliesslich 1933 die Firma Escher Wyss mit dem Bau des neuen Schiffes. Die Tragfähigkeit des Schiffes sollte 200 Personen betragen, die Grösse dieser neuen Einheit war somit einer grossen Dampfschwalbe ebenbürtig. Das MS

Etzel war abgesehen von seinem innovativen Antrieb auch das erste als Dieselmotorschiff konzipierte Fahrzeug für den Zürichsee, die anderen beiden Motorschiffe Uto und Wädenswil waren umgebaute Dampfer. Zudem wurde bei Escher Wyss zum ersten Mal eine Schiffschale geschweisst statt genietet. Dies nachdem bereits die Schiffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees 1931 mit dem MS Mythen und seiner elektrischen geschweissten Hülle in Fachkreisen grosses Aufsehen erregt hatte. Am 1. März 1934 wurde das neue Schiff Etzel von der Escher Wyss Schiffbauhalle zum Hafen Enge transportiert und vom Stapel gelassen; am 8. Juni nahm es seinen Dienst auf dem Zürichsee auf. Der erste Verstellpropeller funktionierte auf Anhieb einwandfrei. Anfängliche Bedenken, die Schiffsführer könnten eventuell Mühe mit der Bedienung

oder den Besonderheiten dieses neuartigen Antriebssystems haben, erfüllten sich nicht. Professor Ackereit schrieb in seiner Analyse: «Die Steuerleute eignen sich in kurzer Zeit die Fähigkeit an, mit dem Boot mit Wendepropeller zu fahren.» Im Zusammenhang mit der Entwicklung des hydraulischen Verstellpropellers muss aber richtigerweise auch Ingenieur Elov Englesson der schwedischen Firma Kamewa erwähnt werden. Die Firma Kamewa, die aus der Mechanischen Werkstatt in Karlstadt hervorging, war ebenfalls im Turbinenbau tätig und Lizenznehmerin für die Kaplan-Turbinen in Skandinavien. Englesson legte wichtige Grundlagen zur technischen Umsetzung des Wendepropellers und forschte ebenfalls an dessen Entwicklung. 1944 wurde mit der «Suecia» der schwedischen Reederei Johnson das weltweit erste



Schema Sântis Propeller Escher Wyss

seegehende Schiff mit einer Verstellpropelleranlage von Kamewa ausgerüstet.

Funktionsweise des Wendepropellers

Vereinfacht beschrieben funktioniert der weltweit erste hydraulische Verstellpropeller für Schiffe wie folgt: Die vom Antriebsmotor direkt angetriebene Schraubewelle wird im letzten Viertel durch die Propellersteueranlage unterbrochen bzw. endet hier im Achterschiff. Diese Propellersteueranlage besteht aus einer Hydraulikpumpe, die direkt über die Wellendrehung angetrieben wird, sowie einer Ventileinheit die der Schiffsführer direkt vom Steuerstand aus bedienen kann. Ab der Propellersteueranlage führen nun in der hohlen Schwanzwelle Kanäle für das Hydrauliköl zur Propellernabe. Der hintere Teil der Propellernabe ist als

Zylinder ausgebildet. In diesem sitzt der Hydraulikkolben. Durch die Kanäle in der Schraubewelle, die vor und hinter dem Kolben enden, kann nun das unter Druck stehende Hydrauliköl dazu verwendet werden, den Kolben vor oder zurück zu bewegen (da das ganze System hydraulisch betrieben wird, wird auch vom Servomotor gesprochen). Dieser Kolben bewegt nun über eine Kolbenstange einen Stern. An diesem sind als Hebel ausgebildete Laschen angebracht die nun die einzelnen Propellerblätter wechselseitig anwinkeln können. Da eine stufenlose Schubverstellung sowohl auf Voraus als auch auf Zurück gewünscht wird, muss der Hydraulikkolben in jeder Stellung gehalten werden können. Dies besorgt die Propellersteueranlage, die den Öldruck je nach Schubvorgabe des Schiffsführers beidseitig auf den Hydraulikkolben verteilt und die-

sen somit in der gewünschten Stellung hält. In späteren Entwicklungsschritten wurde der Hydraulikkolben in die Propellersteueranlage integriert und die Kolbenstange durch die ganze Länge der Schwanzwelle nach Aussenbord zum Propeller geführt. Dadurch wurde die Bauweise kompakter und die Propellernabe kleiner und somit strömungsgünstiger.

Vor- und Nachteile des Systems

Sobald die Schiffsmaschine gestartet wird, dreht sich auch die auf Nullschub gestellte Schiffsschraube. Das Wendegetriebe entfällt somit und bei grossen Maschinen, bei denen die Konstruktion eines Wendegetriebes Leistungsbedingt nicht mehr möglich ist, entfällt das Umsteuern des Antriebsmotors. Der Antrieb kann somit bei Marschdrehzahl des Schiffsmotors stufenlos von Voraus auf Zurück umge-

stellt werden, das Schiff also schnell, langsam, vorwärts und rückwärts fahren. Damit ist eine erhebliche Zeitersparnis verbunden, der Bremsweg wird also verkürzt. Zudem ist das System vorteilhaft für unterschiedliche Belastungen, beispielsweise für kleinere Containerschiffe (Feeder) die einmal leer und einmal beladen fahren. In Fließgewässern wird beim stehenden Schiff der Propeller durch das vorbei strömende Wasser nicht bewegt, da die variable Steigung (Pitch) auf Null gestellt werden kann. Somit entstehen keine Mechanischen Belastungen an der stehenden Antriebsanlage. Der augenscheinlichste Nachteil des Verstellpropellers ist seine aufwändige mechanische Bauweise. Der Mechanismus erfordert einen gewissen Wartungsaufwand und beispielsweise Propellerschäden infolge Grundberührungen oder ähnliches ziehen einen hohen Reparaturaufwand nach sich. Die energetische Effizienz des Vortriebes ist zwar über weite Teile seines Leistungsbereiches gut, jedoch trotzdem nicht ganz so optimal wie

Firma Schottel in Leistungsstufen bis 30 000 kW und 8 Meter Propellerdurchmesser hergestellt. Auch im Flugzeugbau ist der Verstellpropeller, welcher zeitgleich mit dem Wendepropeller für Schiffe entwickelt wurde, heute der absolute Standart bei Propellerflugzeugen. Im Gegensatz zu den Marinen Anwendungen ist die Leistungssteigerung (Startstrecke, Steigleistung und Endgeschwindigkeit des Flugzeugs) im aeronautischen Bereich gegenüber einer unverstellbaren Luftschraube enorm. Dies wegen der viel höheren Umdrehungszahl eines Flugzeugpropellers.

Verstellpropeller für die Zürichsee- flotte

Mit dem Motorschiff Etzel und den später dazugekommenen Schiffen der Landesausstellung 1939 begann für die Schifffahrt auf dem Zürichsee eine neue Ära. Sämtliche Schiffsneubauten der Schifffahrtsgesellschaft (ZSG) bis in die Siebzigerjahre hinein wurden mit Verstellpropellern ausgerüstet. Die Schiffe Linth, Glärnisch, Säntis, Limmat, Bachtel, Helvetia und Wä-

deshalb vom Käufer des Schiffes, der Firma Hensa-Schifffahrt, durch einen Festpropeller ersetzt. Mit dem Verstellpropeller zog auch eine sehr effiziente Betriebskultur in die ZSG ein. Durch die guten Manöver- und Bremsseigenschaften konnten viele Landstellen bedient und trotzdem in einem absehbaren Zeitraum zur Endstation in Rapperswil gelangt werden. Auch die bei Propellerschiffen übliche Heckquerkraft (Radeffekt) versetzte sämtliche Einheiten der öffentlichen Zürichsee- flotte nun immer auf die gleiche Seite (Steuerbord). Dadurch konnten die Schiffsführer gegenseitig jeweils genau abschätzen wie das vorangehende Schiff drehte und das eigene Manöver bereits frühzeitig einleiten. Selbstverständlich bezeichneten einzelne Kritiker diese Betriebskultur als «Wasserbusbetrieb», in Tat und Wahrheit aber galt sie lange Zeit als höchst effizient und Markenzeichen der Zürichsee-Schifffahrt. Ob dies wirklich auch dem Wunsch des erholungssuchenden Fahrgastes entspricht, sei mal dahingestellt, da bei einer Schifffahrt ja grundsätzlich nicht der möglichst effiziente Transport sondern der Genuss des Moments im Vordergrund stehen sollte. Als um die Jahrtausendwende die langsam laufenden, durch ihren langen Hub äusserst Drehmomentstarken Schiffsdieselmotoren nach und nach durch moderne Schnellläufermotoren ersetzt wurden, passten die neuen Aggregate nicht mehr optimal zum Verstellpropeller-Antrieb.

Die Zukunft gehört dem Festpropeller

Bereits mit dem Startvorgang eines schnellaufenden Motors beginnen die Unterschiede. Da dieser beim modernen Motor mit einem elektrischen Anlasser erfolgt anstatt mit Druckluft, wird hier bereits eine Kupplung nötig um den Antriebsstrang von der Maschine abzukuppeln. Einem elektrischen Anlasser ist es (zumindest bei grösseren Schiffen) nicht möglich zusammen mit dem Motor auch noch die tonnenschwere Propellerwelle inklusive Propellersteueranlage zu drehen. Im Fahrbetrieb wird zudem ein Untersetzungsgetriebe nötig, da die hohe Umdrehungszahl des neu-



Verstellhebel Bachtel

bei einem Festpropeller der in seinem Nenndrehmoment arbeitet. Schiffe die über lange Strecken mit konstanter Geschwindigkeit fahren und eher selten Manöver ausführen müssen, werden deshalb normalerweise mit Festpropellern ausgerüstet. Die grössten Verstellpropeller für Schiffe werden heute von der

denswil erhalten Anlagen von Escher Wyss, das kleine MS Stäfa wurde 1944 von der Firma Sulzer kostenlos mit dem ersten und einzigen Sulzer-Verstellpropeller bestückt. Dieser wurde ab 1977 im Motorschiff Ufenau weiterverwendet, befriedigte schlussendlich aber im Betrieb nie restlos und wurde

en Dieselmotors nicht mehr mit der langsamen Umdrehungszahl der Schraubenwelle in Einklang zu bringen ist. Zudem fehlt einem heutigen stationären Typenbau-Dieselmotor das hohe Drehmoment eines herkömmlichen Schiffsdiesels in Kreuzkopf-Bauweise. Bereits mit den Neumotorisierungen der vergangenen Jahre wurden bei Verstellpropeller-Schiffen deshalb in gewisser Weise Kompromisse eingegangen. Die logische Konsequenz ist nun der Austausch des gesamten Antriebsstranges. Hinzu kommt, dass die Anlagen wartungsintensiver und damit teurer sind als herkömmliche Festpropeller-Anlagen. Schlussendlich werden auch Firmen die sich mit dieser Technik noch gut auskennen immer rarer und die Betriebsvorschriften für die Schifffahrt strenger. Auf dem Zürichsee sind deshalb die Einheiten Helvetia und Limmat bereits auf Festpropeller umgerüstet worden, bei den Schiffen Wädenswil und Linth ist die Umrüstung beschlossen und wird in den nächsten Winterperioden umgesetzt. In Zukunft werden

also alle grossen Zürichsee-Motorschiffe von festen Propellern angetrieben werden. Der Verstellpropeller-Antrieb ist also auf seiner einstigen Hochburg, dem Zürichsee, da wo diese innovative Technik einst ihre Weltpremiere feierte, langsam aber sicher dem Untergang geweiht. Der kleine Oldtimer Bachtel sowie die mittlere Einheit Säntis werden bei der ZSG zukünftig also die einzigen Vertreter dieser Escher Wyss Antriebstechnik sein, bevor auch diese Schiffe oder zumindest ihre Antriebsanlagen mittel- bis langfristig ersetzt werden dürften.

Erster Verstellpropeller nachhaltig gesichert

Hingegen ist mit dem MS Etzel, welches heute von der Genossenschaft MS Etzel erfolgreich betrieben wird, der weltweit erste hydraulische Verstellpropeller noch immer in regelmässigem Einsatz. Die «Versuchsanlage» Etzel funktioniert nach wie vor tadellos. An der Etzel-Generalversammlung 2012 wurde die Genossenschaft MS Etzel nun auch professionell organisiert

und strukturiert. Dabei wurden die Gesellschaftsstatuten angepasst und der Erhalt der historischen technischen Anlagen des MS Etzel sowie die nachhaltige Finanzierung derselben thematisiert und statutarisch verankert. Damit dürfte immerhin der weltweit erste hydraulische Kaplan-Wendepropeller der Schifffahrtsgeschichte nun definitiv und nachhaltig auf seinem Heimatgewässer gesichert sein.

Quellenangaben

Geschichte der Schifffahrt, J. Brennecke
Schifffahrt auf dem Zürichsee, Gwerder/Liechti/Meister
Die Zürichsee Schifffahrt, Hunziker/Knöpfel
Artikel Tec21 7/2008, L. Haller
Diverse Unterlagen des Autors, MS Etzel und ZSG



Stefano Butti

FONDUE-STUBE ROMANSHORN

zum alte Fabrikli Neuhofstrasse 86a

jetzt wieder jeden Donnerstag und Freitag ab 17.00 Uhr geöffnet





Chäs-Fondue à discretion <small>über 10 Sorten</small>	Fr. 24.–
Fondue Chinoise à discretion <small>5 Sorten Fleisch und grosses Beilagenbuffet</small>	Fr. 32.–
Grill-Raclette à discretion <small>7 Sorten Fleisch, 4-5 Sorten Käse und grosses Beilagenbuffet</small>	Fr. 32.–
Gruppen ab 20 Personen täglich auch mittags	
Reservierungen unter 071 463 13 61	
Wir sind kinderfreundlich	

Reise im Land der Reg

In Irland erlebe man jeden Tag alle vier Jahreszeiten, hat mir ein Ire einst glaubhaft versichert, und ich wäre der Letzte, der diese Erkenntnis in Frage stellen würde.

Text Res Diem, **Bilder** Andrej Jäger, Christian Peters, Markus Kloter



enbogen





Vielleicht gerade deshalb erstaunte es mich, als die Heizung auf unserem Boot eines Tages streikte und wir den Techniker anfordern mussten. War es dessen Schicksal oder war es meines, das mich dazu bewegte, die Weinflecken auf dem Oberdeck genau in jenem Augenblick mit einem grossen Eimer Wasser wegzuspülen, als besagter Techniker am Heck des Schiffes aus den Innereien auftauchte? Schwamm drüber! Vielleicht war ihm die kleine Dusche sogar willkommen gewesen, nachdem er beim Nachbarschiff den halben Dieselvorrat aus dem Motorraum hatte absaugen müssen. Nein, das hatte nichts da-

mit zu tun gehabt, dass ihn tags zuvor schon eine andere Besatzung aufgeboten hatte, weil der nicht verschliessbare Tankdeckel angeblich abgeschlossen gewesen sei. Solche Irrtümer gibt es halt. Aber nicht jedes Mal musste der gute Mann ausrücken, wenn es technische Probleme gab. Als nämlich auf einem der Schiffe der Anlasser keinen Wank mehr tat, konnte dieses Problem mit den probaten Hausmitteln eines hilfsbereiten Mitreisenden gelöst werden. Dieser zog den Hammer aus seinem Handgepäck — hä ja, das Nötigste hat man schliesslich immer dabei — und verpasste dem Anlasser damit am richtigen Ort ei-





nen Hieb, worauf selbiger sofort wieder Vernunft annahm.

Aber eigentlich hatte es mit den Pannen schon begonnen, bevor wir den ersten Fuss auf ein Boot setzten. Wir mussten Warteschlangen in der Luft drehen, wir mussten Warteschlangen vor dem Gepäckband drehen und wir mussten Warteschlangen im Car drehen, der uns zur Basis bringen sollte. Zwei Teilnehmer, die mit separatem Flug angereist kamen, blieben verschollen. Als wir schliesslich wegfahren konnten, war der halbe Nachmittag schon vorüber, der Supermarkt drohte mit Schliessung um vier Uhr und um halb sechs Uhr mussten wir mit al-

len Schiffen unter der geöffneten Brücke durch sein, wenn wir nicht das Nachtessen samt dem Liegeplatz für die erste Nacht verpassen wollten. Das Schicksal spielte mit den Nerven der Organisatoren Harfe. Eine Minute vor vier Uhr stürmten wir den Supermarkt, verunmöglichten mit unserer Übermacht dessen Schliessung und um fünf Uhr trafen wir auf der Basis ein – nichts wie weg, die Brücke kannte keine Gnade!

Beim Nachtessen in einem irischen Pub – wohl der einzigen Unterhaltungsmöglichkeit in weitem Umkreis – begannen wir, die Woche zu geniessen. Die Atmosphäre

war grossartig, der Lärm noch grossartiger und auch das Essen stand dem in nichts nach. 52 Schleusenschiffer, deren zehn Mietboote im Hafen lagen, fühlten sich so richtig wohl. Der nächste Morgen begann mit blauem Himmel auf der einen Seite und dunklen Wolken und einem wunderschönen Regenbogen auf der anderen. Der Wind blies Sonnenstrahlen und Regentropfen gleichermaßen vor sich hin, weisser Schaum krönte die Wellen auf dem See, den wir als erstes überquerten. Die Welt war farbenprächtig. Ein blauer Fender kam auf dem torfhaltigen dunkelbraunen Wasser des Shannon zwischen den gelbgrünen



Herbstblättern angeschwommen. Ging uns nichts an — der gehörte zu einem Mietboot von Carrick-Craft. Unser Vermieter Emerald Star zierte seine Boote mit hellgrünen Fendern, wieder ein anderer zog rote vor. Ordnung muss sein, dann weiss jeder, wohin er gehört.

Welche Fender das kleine Boot schützten, das hinter den sich öffnenden Toren der doppelbreiten Schleuse zum Vorschein kam, weiss ich nicht mehr. Wir wunderten uns lediglich darüber, dass es nicht aus der Schleuse ausfuhr und dass sich die Besatzung am Bug und am Heck weiterhin an ihren Leinen festhielt. Es gab daneben genügend Platz für

uns, also fuhren wir ein und hilfsbereit, wie die Schleusenschiffer halt eben so sind, erkundigte sich einer nach allfälligen Problemen. Nein, nein, wurde uns beschieden, es sei alles in bester Ordnung! Weshalb sie denn nicht aus der Schleuse ausfahren? Das wussten die Beiden auch nicht. Es war ihre allererste Schleuse und vermutlich warteten sie, bis der Schleusenwärter ihre Leinen löste. Dieser seinerseits tat mit gut versteckter Schadenfreude nichts dergleichen und hätte die beiden wohl den ganzen Tag über hinauf- und wieder hinuntergeschleust, wenn wir ihnen nicht ein paar Tipps gegeben hätten. Aller

Anfang ist schwer! Der Bug ihres Schiffes kam schliesslich los und trieb schon gegen die Mitte der Schleuse, als die Dame am Heck immer noch verzweifelt am falschen Ende ihrer Leine zog. Unser Kapitän gab ihr einen weiteren Ratschlag, worauf die Gute von der Physik überlistet wurde, als sie ihre ganze Kraft auf das richtige Ende der Leine anwandte. Glücklicherweise verklemmte sie sich beim Sturz im offenen Durchgang zur Badeplattform, sonst wäre unser Rettungsring zum Einsatz gekommen.

Aber eigentlich sollte ich ja nicht über die Fehler anderer spotten, nachdem ich mich einen Tag lang



still vor mich hin gewundert hatte über die vielen Italiener mit ihren verblassten grün-weiss-roten Heckflaggen. Irgendwann dämmerte mir dann, dass es sich eben nicht um verblasste italienische Flaggen, sondern um originale grün-weiss-orange irische handelte. Auch wieder Schwamm drüber! Wenig Glück war den Anglern unter uns beschieden, wir warten noch immer auf die Fänge, die sie uns präsentieren wollten. Einer zog statt des dicken Fisches nur noch die leere Leine ohne Hacken heraus, beim anderen war ein angriffiger Schwanz der einzige Interessent, worauf der brave Schleusenschiffer die Flucht ergriff.

Wer beim Anlegen vor der schönen Wineport Lodge ausserhalb von Athlone den Weg des geringsten Widerstandes gefahren und sich vom Wind an den Steg hatte blasen lassen, musste dies später beim Versuch der Wegfahrt büßen. Der Wind war stärker geworden und machte den Kapitänen das Leben schwer. Manche mussten ihr ganzes Können aufbieten, um wieder frei zu kommen. An der anschliessenden Fahrt über den Lough Ree hätte jeder Segler seine helle Freude gehabt, unsere Boote dagegen hüpfen bei gefühlten hundert Beaufort eher freudlos über die Wellen, während das Geschirr in Schubladen und



Schränken bedenklich hin und her rumpelte. Spektakulär und von der Schadenfreude lieber Freunde begleitet war auch die Einfahrt in den kleinen Hafen von Dromod bei kräftigem Rückenwind. Wir gaben unser Bestes und lagen schliesslich mit unserer Armada zu zweit oder zu dritt nebeneinander hinter den schützenden Mauern. Die braven Maler, die ausgerechnet diesen Tag ausgesucht hatten, um die Hafentoller neu zu streichen, rieben sich ungläubig die Augen. Wankelmütig wurden sie allerdings nicht. Auftrag ist Auftrag und schliesslich schaute zwischen den vielen Leinen hindurch doch noch hie und da ein

Stück Poller hervor, das angepinselt werden konnte.

Vom Besuch der Gin- und Whiskey-Distillery am letzten Morgen hatten sich einige die Einkäufe ihres Lebens versprochen – unser Schicksal wollte es anders. Zwar erhielten wir reichlich Gin, Schokolade, getrocknete Früchte und andere Produktionszutaten zur Degustation, der begehrte Whiskey dagegen blieb in seinen Fässern. Die Distillery existierte leider noch nicht so lange, dass dieser bereits ausgereift gewesen wäre und eine Lizenz zum Verkauf von Gin an Private gab es zu unserem Entsetzen auch nicht. So zogen wir weitgehend nüchtern

wieder ab und vertrösteten uns auf das nächste der zahlreichen wunderschönen Pubs. Die irischen Pubs sind eine Legende für sich, es gibt eine Unzahl davon und eines ist schöner als das andere. Jeder Tag gab uns zwei oder drei Gelegenheiten, uns immer und immer wieder selbst davon zu überzeugen. Wo wir auch hinkamen, erhielten wir von unseren beiden hervorragenden Organisatoren Corinne und Frederick ein paar Tipps, in welchem der Pubs welche Spezialitäten auf uns warteten. Hätte ich die Reise organisieren müssen, wäre ich wohl heute noch nicht fertig mit Rekognoszieren.



Léon Gaignebet mit seiner Frau

Der Baron gibt sich die Ehre

Wenn ein Baron auf Reisen Gäste empfängt, gibt er sich nicht mit Krethi und Plethi zufrieden, wo kämen wir da auch hin? Man umgibt sich gerne mit seinesgleichen, damit man sich gegenseitig im Glanz des anderen sonnen kann. Wenigstens ist das bei einem echten Baron so. Bei einem selbsternannten fehlt diese heimliche Absicht und wenn sich ein Gast als besonderer Mensch entpuppt, kommt dies für den Gastgeber selbst überraschend.

Text und Bilder Res Diem



Holzschnitt saline royale



Modell Crazy House



Crazy House Tel Aviv

Jedenfalls dachte das Baronenehepaar aus unserem Klub nicht an Eigennutz, als es an einer französischen Schleuse ein paar Worte mit einem älteren Ehepaar wechselte, das auf seinem Sonntagsspaziergang den «Baron de l'écluse» bewunderte. Ein Wort gab das andere und schon sassen die beiden Spaziergänger als Fahrgäste bis zur nächsten Schleuse am Bug. Die Freude und Dankbarkeit war gross. So gross, dass ein paar Wochen später eine Dankeskarte zusammen mit einem kunstvollen selbst gefertigten Holzschnittdruck eintraf. Und weil Freundschaften nur entstehen können, wenn man Bekanntschaften auch pflegt, riefen die beiden Barone ihre damaligen Gäste ein paar Monate später an, als sie wieder in der Gegend waren und beim dritten Kontakt liess es sich sogar einrichten, dass die Franzosen einen ganzen Tag lang mitfahren konnten. Dabei lernte man sich besser kennen, erfuhr das eine oder andere übereinander und allmählich dämmerte es den Baronen, dass einer ihrer Gäste kein gewöhnlicher

Pensionär war. Nicht dass er selbst viel über seine Vergangenheit erzählt hätte, aber was er für sich behalten hatte, gab das Internet hin-

terher freiwillig preis.

Léon Gaignebet, so der Name des Gastes, wurde 1938 in Syrien geboren, arbeitete anfangs der sechziger Jahre zwei Jahre lang in Japan als Assistent eines Professors an einer Universität, erlernte bei dieser Gelegenheit die Holzschnittkunst und schloss schliesslich in Frankreich ein Archi-

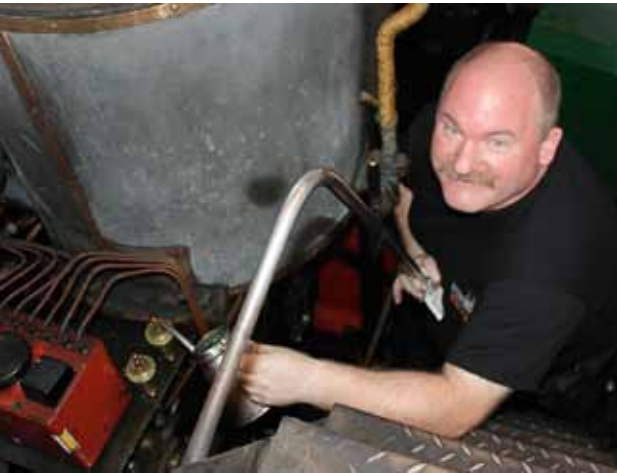


Léon Gaignebet am Steuer

tekturstudium ab. Weil er immer ein Künstler war, entwarf er Möbel, schrieb Poesie und stellte seine Holzschnitte unter anderem im Pariser Centre Pompidou aus. Aber auch als Architekt vollbrachte er Aussergewöhnliches, so das berühmte gewordene «Crazy House» in Tel Aviv mit seinen vier unterschiedlichen Fassaden.

Eben, wenn Barone Gäste empfangen, sind das keine gewöhnlichen Leute! Und wären die Barone zuhause geblieben, hätten sie eine interessante Bekanntschaft verpasst. Vive le canal!

Der Chief-Ing. klärt auf



In der letzten Ausgabe haben wir auf Seite 34 eine Reportage ohne Angabe des Autoren abgedruckt. Beim selbsternannten Chief-Ing. handelt es sich um Matthias Staehelin.

Das Schiff ohne Abbruchdatum

Im Jahre 1980 versuchten meine Eltern mich von meinem «Virus Navigatis Vaporis» zu kurieren, indem sie unseren Sommerferienort vom Ufer des Vierwaldstättersees ins Berner Oberland verlegten. Aeschi ob Spiez war zwar ein schönes Feriendorf, doch der Thuner- und Brienersee waren nicht weit, so dass sich das Virus bald wieder bemerkbar machte.

Text und Bild Matthias Staehelin

Mit den «Motorgöpplern» auf dem Thunersee konnte ich absolut nichts anfangen, jedoch schlug mein Herz höher, als ich das Dampfschiff «Lötschberg» in Interlaken entdeckte. Der Plan meiner Eltern, eine Wanderung in Richtung Wilderswil und Zweilütschinen zu machen, wurde durch meine Beharrlichkeit zu Nichte gemacht. Da gab es ein Dampfschiff und dieses musste durch mich erkundet, inspiziert und kennengelernt werden – das war für mich viel wichtiger als wandern. Nach der zwanzigsten Drohung, dass ich an Ort und Stelle stehen bleiben würde, bis ich grau werden würde, liessen sich meine Eltern erweichen und der Familien-Wandertag wurde in einen Dampfschiffstag umgebaut. Die Fahrt mit dem DS «Lötschberg» führte von Interlaken Ost nach Brienz und zurück.

Nachdem die Terrorstufe 1 abgeschlossen war, folgte Stufe 2. An der Schiffskasse wurde ein Büchlein mit dem Namen «Schiffahrt auf dem Thuner- und Brienersee» verkauft. Dieses Heft stach mir natürlich sofort ins Auge und ich wollte es, nach einer Durchsicht an der Schiffskasse, unbedingt haben. Also begann ich meine Eltern auf dem Vorderdeck zu bearbeiten, bis mein Vater einlenkte. Ich musste versprechen, mit dem Heft meine Lesequalitäten zu verbessern. Das eigentliche Lesen wurde rasch zur Nebensache, als ich entdeckte, dass das Dampfschiff «Blüemlisalp» als einziges mit keinem Abbruchdatum versehen war. Ich entwickelte die Theorie, dass das Schiff noch irgendwo existieren musste. Mein Vater versuchte immer wieder, meinen Detektivsinn zu bremsen, doch ich blieb dabei: «das Schiff ist noch irgendwo!»

Meine Eltern waren in der letzten der drei Ferienwochen so genervt von meinen Theorien und Mutmassungen, dass sich mein Vater mit mir und meiner Schwester auf die Spurensuche begab. Die erste Station war das Verkehrsbüro in Spiez. Dort wurde mir unter vorgehaltener Hand gesagt, dass ein Schiff im «Chandergrien», in einem ehemaligen Baggerloch, liegen würde. Jedoch wusste man offiziell nicht, was für ein Schiff das war.

Die Reiserichtung war nun schon klar, sie führte in Richtung Thun ins Chandergrien. Dank dem, durch Pfadi und Militär, gut entwickelten Spürsinn meines Vaters waren das Zielgebiet auf der Landkarte und ein möglicher Fundort rasch ausgemacht. Nahe dem Kanderdelta führte ein Feldweg mit Fahrverbot weg von der Hauptstrasse. Das Auto wurde kurzerhand abgestellt und der Weg in Richtung Wasser zu Fuss fortgesetzt. Nach kurzem Marsch standen wir vor einem mit Gittertor abgesperrten Baggerloch, in dem ein Dampfschiff schwamm, welches in einem sehr desolaten Zustand war und mit massig Stacheldraht geschmückt war. Sofort war mir klar, dass es sich dabei nur um die «Blüemlisalp» handeln konnte, das Dampfschiff, welches im Büchlein kein Abbruchdatum hatte.



Blüemlisalp im Chandergrien



Testfahrt mit Fidelio

Als Gäste durften meine Frau Esther und ich eine schöne Kanal- und Rheinfahrt mit Anne-Marie und Bernard Stamm in Angriff nehmen. Das ganze zweitägige Unternehmen war eine Testfahrt für Fidelio und seine zwei Motoren.

Text und Bilder Peter Wentz

Nach grösseren Reparaturen und Servicearbeiten war diese erste grosse Fahrt eine Herausforderung für Schiff und Besatzung. Pünktlich um 08.30 Uhr waren wir in Hagenbach angekommen. Die 43 Fuss Yacht Fidelio war bereits startklar. Bei der Einschiffung war ein guter Cafégeruch wahrnehmbar. Anne-Marie hatte bereits das Frühstück aufgetischt und die Croissants haben viel zum guten Start ins Abenteuer beigetragen. Kurz vor neun hatte der Kapitän Bernard die zwei Mercedes-Motoren gestartet und die erste Schleuse mit der Nummer 23 wurde angesteuert. Schleuse um Schleuse fuhren wir zu Tal. Seine grosse Erfahrung als pensionierter Rheinschiffer zeigte Bernard bei Schleusenein- und -ausfahrten. Ab Schleuse 30 durfte ich als 2. Kapitän meines Amtes walten. In der Schleuse 35 erklärte uns der beglei-

tende Schleusenwärter, dass er jetzt Mittagsrast mache. Somit konnten auch wir einen schmackhaften Anne-Marie-Imbiss zu uns nehmen. Um 13.15 Uhr tauchte der Schleusenwärter mit seinem Renault wieder auf und die Fahrt konnte weiter gehen. Die zwei 130 PS starken Motoren zeigten speziell bei den Bremsmanövern ihre Wirkung. Bei der Schleuse 41 schob der Schleusenwärter das Trinkgeld in die Tasche und verabschiedete sich. Ab Mulhouse bis Nyffer waren wir auf der Grossschiffahrtsstrecke. Nur ein Bergfahrer begegnete uns. In Nyffer war die Kleinschleuse bereits geöffnet. Bei der Einfahrt konnten wir diverse Schleusenschiffer-Schiffe, welche in Nyffer beheimatet sind, bewundern. Bei der Ausfahrt der Schleuse bogen wir in den Grand Canal-Dalsace ein. Nach Schleuse Nyffer übergab

ich das Steuer wieder an Bernard. Die Schleuse Kembs hatte uns nicht lange warten lassen und wir konnten nach der Schleusung den letzten Teil nach Weil in Angriff nehmen. Um 18.00 haben wir beim Yachtclub Weil festgemacht und im Clubrestaurant ein fürstliches Nachtessen zu uns genommen. Nach der Übernachtung zu Hause war die Einschiffung in Weil um 07.30 Uhr geplant. Aus gesundheitlichen Gründen (starke Erkältung) konnte Esther die Rückfahrt nicht mehr antreten. Als neuer Teilnehmer war Stamms Tochter Carola zu uns gestossen. Leider mussten wir vor der Schleuse Kembs 60 Minuten warten, da kein Talfahrer unterwegs war. Endlich durften wir einfahren und am Schwimmpoller festmachen. Nach dem Schliessen des Obertors musste ich den 1. Kapitän Bernard informieren, dass der Schleusenwärter auf dem Weg zu uns sei. Was wollte er nur? Warum hat er sein schönes warmes Büro verlassen? Bei uns angekommen erklärte er, dass Anne-Marie und Tochter Carola, welche sich auf dem Vorderdeck befanden, eine Schwimmweste tragen müssten.

Merke

Bei Schleusungen tragen Crewmitglieder, welche sich auf Deck oder Gangway aufhalten, immer eine Schwimmweste (französische Kanäle nicht Pflicht, aber von Vorteil).

Nach einer Talfahrt von etwa 30 Minuten bogen wir in die Schleuse Nyffer ein. In Mulhouse machten wir oberhalb der Schleuse 39 einen Mittagshalt. Es hat sich gezeigt dass nicht nur der Kapitän Bernard, nein, auch der Smutje Anne-Marie erste Wahl war. Nun konnten wir die Bergfahrt in Angriff nehmen. Leider hatte der Steuerbordmotor Gras und Schmutz angezogen und eine Überhitzung durch schlechte Kühlung war zu befürchten. Somit fuhren wir ab Schleuse 37 nur noch mit dem Backbordmotor zu Berg. Aber bei 130 PS spielt das keine Rolle. Um 17.45 haben wir Hagenbach erreicht und im Heimathafen angelegt. Eine solche Schifffahrt ist einfach ein Erlebnis. Wir möchten Anne-Marie und Bernard unseren herzlichen Dank aussprechen.



Buchtipp



Unser ehemaliger Schleusenschiffer-Redaktor Peter Wittich hat bei seinem Abschied von einem Kasten mit vielen verstaubten Schubladen erzählt. Nun hat er einige geöffnet und die Inhalte in Geschichten verwandelt. Jetzt ist sein erstes Buch erschienen. Es handelt von der Suche nach Erdöl seit

den sechziger Jahren im Nigerdelta, in Tunesien, der Osttürkei oder vor der Mississippi-Mündung, was zu interessanten Begegnungen und aufregenden Abenteuern geführt hat. Biafra hatte nur für ein paar Jahre existiert. Aber der Streit um gerechte Anteile am Öleinkommen und Kompensation für Umweltschäden der Ogoni, eine Minderheit im Nigerdelta, bewegen die Gemüter heute noch. Illustriert mit eigenen Zeichnungen und Fotos.

STÖBERN IM ZETTELKASTEN

Als die Welt noch eine andere war von Peter Wittich
 ISBN: 978-3-7103-2769-8
 228 Seiten, 13,5 x 21,5 cm
 CHF 29,50 (exkl. Versand)
 ab sofort auch als E-Book erhältlich

SSK-CSE-Neumitglieder

Hofmann Markus und Hemmann

Simone 9032 Engelburg

Rütti Rolf und Erica

St.Gallerstrasse 16, 8853 Lachen

Fronebner Remo und Jublé Eveline

9200 Gossau

Weiss Dieter und Angela

4102 Binningen

Gubler Roland und Franziska

8552 Felben-Wellhausen

Zwysig Andreas und Lydia

8266 Steckborn

Kälin Paul und Béa 8038 Zürich

Gahlinger Roland und Silvia

8522 Häuslenen

Meyer Carl und Marek Marcela

8604 Volketswil

Grob Gaetano und Juon Irene

8303 Bassersdorf

Herzlich willkommen im Klub!

Leserbrief

Ich möchte sehr gerne etwas laut sagen, aber gerne auch durch die Blume: Wahrscheinlich und hoffentlich empfinde ich dasselbe wie (fast) alle Schleusenschiffer-Kollegen und -Kolleginnen: der Schleusenschiffer ist einsame Klasse, war schon immer hervorragend und wird von Nummer zu Nummer



praktisch immer noch besser! Ich kenne keinen Verein ähnlicher Grösse mit einer besseren und schöneren Vereinszeitschrift. Herzlichen Dank dafür an die frühere und die aktuelle Redaktion und alle am löblichen Werk Beteiligten! Und riesigen Dank auch an die Autoren/Autorinnen, sie werden dank den tollen publizierten Berichten zu weiteren, oft noch interessanteren Beiträgen ermuntert.

Es ist die Vielzahl der Artikel verschiedener Autoren, die den Schleusenschiffer bereichern. Wohl am liebsten werden die Reiseberichte verschlungen. Von «neueren» Mitgliedern mit eher noch wenig Erfahrung gerne jene aus der Nähe auf klassischen Routen, die sie bald selber bereisen werden. Für Mitglieder mit mehr Erfahrung klingen Berichte über Fahrten in bisher kaum erschlossene Gebiete wie Musik in den Ohren. Eine Krönung dieser Gattung Beiträge ist die Schilderung der Polen-Reise in fünf Teilen von Ursle und Hans P. Thüler. Ich habe sie mit Begeisterung verschlungen und gratuliere zu dieser phantastischen Fahrt, perfekt geplant und souverän durchgeführt. So ein klein wenig neidisch über den Schneid dieser erlebnishungrigen Freunde könnte man schon werden, aber noch besser lassen wir uns von ihrem Tatendrang beflügeln! Liebe Autoren m+f, macht alle weiter so und berichtet darüber!

Urs Baumgartner

NEW

WATSKI
2016

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

WATSKI

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

OCH

Abenteuerliche Flossfahrt auf Ostschweizer Kanal

Samstag, 15.10.2016

Unter wolkenverhangenem Himmel trafen sich 38 OCH-ler um 11 Uhr beim Bahnhof St. Margrethen. Noch ahnte niemand was uns wirklich diesen Samstag erwarten würde. Es war ganz grosses Kino.

Text und Bilder Roland Häne

Organisator Migg Bollhalder mit seiner Frau Angie begrüßten die grosse SSK-Meute und gaben Informationen über den weiteren Verlauf nur häppchenweise bekannt. Die Spannung stieg ins Unermessliche. Nach kurzer Verschiebung auf einen nahegelegenen Parkplatz am

Fluss – nichts Schiffiges war zu erkennen – wurden wir mit einem Taxi-Kleinbus und weiteren Fahrzeugen auf der Autobahn rheintal-aufwärts chauffiert. Kaum in Kriesern angekommen setzte Regen ein. Es wurde auch immer dunkler und gespenstischer.

Dann sahen wir sie: Vier Holzflosse mit Bänken und Tischen im alten Rheinkanal vertäut. Zuerst ein Schock für alle: Darauf sollen wir SSK-ler uns flussabwärts getrauen? Die Wasseroberfläche ist ja nur 10 cm unterhalb der Füsse!

Die mutigen Passagiere wurden auf vier Schiffe verteilt. Jeweils zwei waren miteinander verbunden worden. Migg und seine mitorganisierenden Helfer Nöbi Keller mit Sohn Manuel beruhigten und instruierten

die künftigen Flossfahrer. Als wir die Schwimmwesten erblickten wurde es uns aber wieder mulmig. Es regnete immer noch leicht. Unter einer Blache versteckt entdeckten wir Speis und Trank vom Feinsten: Heisse Wienerli mit Senf oder Ketchup, frische Brötli, Weine in Rot und Weiss, Bier, Jagertee und sonstige Getränke.

Dann der Start: Zusätzliche Helfer lösten die Tauer und bereits auf den ersten Metern flussabwärts löste sich die Anspannung. Vorne und hinten steuerten erfahrene Flösser mit langen Rudern. Lautlos gleiteten wir den alten Rheinkanal hinab – ein Traum – man muss es einmal erlebt haben.

Fast alle von uns sind ja schiffig und kennen die Manöver auf und







neben dem Wasser zur Genüge. Aber die Stille auf einem Holzfloss war einmalig. Wir SSK-Teilnehmer waren während der rund dreistündigen Non-Stop-Fahrt begeistert! In der Zwischenzeit verschwanden die Wolken und strahlender Sonnenschein wärmte die Flossfahrenden. Am Ausstieg in St.Margrethen bestaunten wir die aufwändige und professionelle Auswasserung der Holzflosse.

Der nächste Höhepunkt: Auf der österreichischen Seite des Alten Rheins in Gaissau besuchten wir das schwimmende Schiffsrestaurant Hu Bin. Mit einem sehr feinen chinesischen Menu wurde am späteren Nachmittag der geniale Anlass abgeschlossen.

Liebes Organisationsteam: Ihr habt uns unvergessliche schiffige Erlebnisse und neue Eindrücke beschert. Dafür tausend Dank an alle Beteiligten! Wir möchten wieder kommen...

Dreyländeregg

Basler auf dem Zürichsee

Am 10. September 2016 haben 26 Dreyländeregger den Herbstausflug an den Zürichsee angetreten. Pünktlich um 9 Uhr stand der Car beim Bahnhof SBB Basel zum Einstieg bereit.

Text und Bilder Peter Wentz



Es ist üblich, dass bei Ausflügen von uns Baslern der Sonnengott auf unserer Seite steht. So war an diesem Samstag der Himmel mehr als blau. Über die Autobahn, via die Zürich-Umfahrung, trafen wir an unserem ersten Ziel in Horgen ein. Auf dem Programm stand die Bergwerksbesichtigung Käpfnach. Leider konnte der Car am Ort nicht

abgestellt werden und somit startete der Chauffeur mit den Damen A. Stamm und S. Birrer zu einer Caféfahrt. Der grosse Rest wurde in zwei Gruppen geteilt, die eine Hälfte hatte zuerst Theorie, der andere Teil wurde ins Bergwerk eingefahren. Bei der Theorie wurde klar, unter welchen schwierigen Bedingungen hier Kohle abgebaut wurde. Trotz des damaligen hohen Lohnes sind die Arbeiter in der Regel nur ein Jahr dieser Tätigkeit nachgegangen. Bei der Einfahrt mit der Bergbahn wurde immer deutlicher: Bergwerksarbeit wäre nichts für Freizeitschipper. Von 1784 bis 1910 wurde hier Kohle abgebaut. Wir danken dem Bergwerkverein Käpfnach für die tolle Führung.

Nach kurzer Carfahrt erreichten wir den Landgasthof Halbinsel Au. Auf der Terrasse im ersten Stock wurden wir zum Apéro erwartet. Der fehlende Apéro beim Bergwerk war jetzt dringend nachzuholen. Unser Hausmusiker Willy Wernhard umrahmte den Umtrunk musikalisch mit grossem Engagement. Der Wein, das Züri-Geschnetzelte, die Vor- und Nachspeise, das Personal... einfach alles war erste Wahl. Um 16 Uhr starteten wir Richtung Rapperswil. Beim Bahnhof verliessen wir den Car, um bis 16.50 Uhr den freien Ausgang zu geniessen. Punkt 17 Uhr sind wir mit dem Dampfschiff Stadt Zürich in See gestochen. Kaum hatte der Dampfer vol-



le Fahrt erreicht, hat unsere Hausmusik nicht nur die Schleusenschiffer sondern alle Anwesenden auf dem Vorderdeck unterhalten. Bereits auf halber Fahrt war das nicht mehr eine normale Schifffahrt sondern ein Partyschiff. Und jetzt kam der grosse Höhepunkt. Beim Anlegemanöver am Bürkliplatz spielte Willy das Basler Lied «Basel am Rhy». Nicht nur die Zaungäste applaudierten, auch die Schiffsbesatzung hatte ihre grosse Freude. Jetzt mussten wir leider die Heimfahrt antreten. Einen grossen Dank möchte ich aussprechen an unseren Hausmusiker Willy Wernhard und dem Juniorchef des Carunternehmens für seine umsichtige Fahrweise.





CAMARGUE – sonniges Südfrankreich

Canal du Midi – Étang de Thau – Canal du Rhône à Sète
30. September bis 7. Oktober 2017

Auf unserem SSK Törn 2017 in der Camargue passieren wir die Städte Agde, Marseillan, Mèze, Bouzigues, Sète, Frontignan, La Grande-Motte, Le Grau du Roi, Aigues-Mortes und Beaucaire. Wir erkunden mittelalterliche Städte und Klöster, geniessen die Weine des Languedoc und die feine Küche der Camargue mit Meeresfrüchten des nahen Mittelmeeres und der Salzlagenen.

Einwegfahrt von Port Cassafieres bis Beaucaire – 3 Schleusen, 145 km

Kosten

DZ CHF 980.– / Person
Nichtmitglieder + CHF 150.–

Inkl. Bootsmiete, organisierte Ausflüge und Transfers, 3 Nachtessen, Betriebskosten, exkl. Anreise (individuell)

Programm

Wir treffen uns, nach der eigenen Anreise am Samstagmittag, den 30. September, in Beaucaire nahe der wunderschönen Weinregion Costières de Nîmes, am Canal du Rhône à Sète. Mit

dem organisierten Shuttlebus fahren wir nach Port Cassafieres, unser Starthafen für die Einwegfahrt über den Canal du Midi, Étang de Thau und den Canal du Rhône à Sète.

Anmeldung

Frederick Böttger, Lochstrasse 27,
9404 Rorschacherberg
+41 78 770 33 00
frederick.boettger@ssk-cse.ch

Die Anmeldung wird erst nach dem Eingang der Zahlung definitiv. Bei nachträglicher Abmeldung besteht kein Anspruch auf Rückzahlung. Der Abschluss einer Reiserücktrittsversicherung ist Sache der Teilnehmer.

PROGRAMMHINWEISE

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

SSK-CSE

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.

Samstag, 30. September bis Samstag, 7. Oktober 2017

SSK Herbsttörn 2017

CAMARGUE – sonniges Südfrankreich Canal du Midi – Étang de Thau – Canal du Rhône à Sète Einwegfahrt von Port Cassafieres bis Beaucaire – 3 Schleusen, 145 km. Bitte schriftlich anmelden: frederick.boettger@ssk-cse.ch Frederick Böttger, Lochstrasse 27, 9404 Rorschacherberg M +41 78 770 33 00 **Plätze sind erst nach eingegangener Zahlung reserviert.**

Regios

Aargau

Freitag, 9. Dezember 2016, ab 18 Uhr

Chlausfahrt auf dem Rhein mit Spaghettiplausch

Schifflande Laufenburg

Jeden 2. Montag im Monat, 18 Uhr Winterstamm

Gasthof zum Schützen, Schachenallee 39, 5000 Aarau

Montag, 12. Dezember 2016

Thema noch offen

Montag, 9. Januar 2017

Warum und wie fährt man ein 25 m Schiff durch Europa

Thesi und Martin Eberhard erzählen von ihren Erlebnissen auf der «Verandern»

Montag, 13. Februar 2017

Ostseeküste und Götakanal

Therese und Christian Würzler berichten von einem weniger befahrenen Revier

Montag, 13. März 2017

Das ganze Jahr auf der Dagens2 – Der «langweilige» Mittellandkanal

Bernadette und Heinz Gubler erzählen von ihren Reisen und dem Leben auf dem 23-Meter-Schiff «Dagens2»

Montag, 10. April 2017

Letzter Winterstamm 2016 / 2017. Thema noch offen

Bern

Sonntag, 4. Dezember 2016

Chlousehöck

in der Waldhütte von Mühleberg

Samstag, 21. Januar 2017

Höck

evtl. Spleisskurs (in Abklärung)

Samstag, 4. Februar 2017

Ausflug zum Canal d'Enteroches

Organisation Vreni Daep/Hannes Schläfli

Donnerstag, 23. März 2017

Höck

evtl. Reisebericht von der Moldau, Prag und der Elbe (in Vorbereitung)

April 2017

Höck

evtl. Vortrag über Elektrik (in Vorbereitung)

Sa, 6. Mai und So, 7. Mai 2017

Ausflug an den Bodensee

Organisation: Vreni Daep, M 078 / 807 51 00 vdaep@quickline.ch

Samstag, 1. oder Sonntag, 2. Juli 2017 (je nach Wetter)

Sternfahrt auf dem Neuenburgersee

Organisation Erika Prothmann

Dreyländeregg

Mittwoch, 7. Dezember 2016

Niggi Näggi Hogg

Gemütlicher Hogg zum Jahresende. Alle unsere Anlässe sind am ersten Mittwoch im Monat ausser Mai und September.

Ostschweiz

Monatlicher Fährstamm

Wir treffen uns jeweils ab 18 Uhr in der Pizzeria «Loftorante CAMPANIA» Neustrasse 20, vis-à-vis SBB-Bahnhof Romanshorn. Jede Pizza am Freitag nur CHF 11.50. Keine Reservation erforderlich. Autofähre 19:36 Uhr ab Romanshorn Autoquai nach Friedrichshafen und zurück. Rückkehr nach Romanshorn 21:22 Uhr.

jeweils freitags

30.12.2016; 27.1.2017; 24.2.2017;

31.3.2017; 28.4.2017

28.7.2016 Sommer-Fährstamm

mit Nachtessen im Restaurant Hafen

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 Orion, Hauptstrasse 19, 8832 Wollerau

Zürich

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

SSK-CSE Kursangebote 2017

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, zugeteilte Kanäle und Grundkenntnisse der Frequenzen und Frequenzbändern. Betriebsverfahren im Sprechfunk wie Not, Dringlichkeit, Sicherheit, Routine, Anrufverfahren, Bestätigung beim Empfang einer Meldung und Besonderheiten beim Anruf. Anwendung der Standardphraseologie und der internationalen Buchstabiertabelle. Notwendige Dokumente und Publikationen.

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

2½ 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

Super van Craft Klaassen

Preis auf Anfrage



Kategorie	Motoryacht
Typ	Halbgleiter
Hersteller	Klaassen Motorboote
Modell	Super Van Craft
Baujahr	1967
Länge	14.10 m
Breite	4.15 m
Tiefgang	1.10 m
Gewicht	ca. 23 t
Zustand	gut
Anz. Kabinen	2
Anz. Kojen	4
Toiletten	1
Duschen	1, ausser Funktion
Material	Stahl/Teak/Mahagoni
Frischwasser Tank	1800 l
Antrieb	Wellenantrieb
2 Motoren 6 Zylinder	DAF
Motorleistung	2 x 150PS, 102,97kW
Treibstoff	Diesel
Brennstofftank	1600 l
Motorstunden ca.	2800 h

SUPER VAN CRAFT - der Bentley unter den Stahlbooten

Dieser gepflegte Klassiker aus dem Jahre 1967 ist ein Liebhaberobjekt mit durchgehendem Schandeck. Der Rumpf ist aus Stahl, das Deck und der Fahrstand sind aus Teak mit einem neuwertigen Verdeck.

Der Innenausbau ist exklusiv und in Mahagoni gehalten. Der Salon mit Tisch, Eckbank und einem Spiegel aus Muranoglas, Schreibpult und Fahrstand bietet genügend Platz und hat ein grosses Schiebedach.

Die Küche liegt auf gleicher Ebene und ist mit einem 3-flammigen Gas-Herd, Dampfzug und Kühlschrank ausgestattet.

Die Eignerkabine, achtern, hat viel Stauraum, zwei Einzelbetten 100 x 200 cm, ein Spiegeltisch mit Silberleuchtern. Das Bad mit Toilette und Waschbecken, ist klein aber fein, die Dusche ist derzeit nicht funktionstüchtig.

Die Bugkabine bietet 2 Schlafplätze in V-Form mit speziellem Lattenrost und maßgefertigten Matratzen, einem Lavabo, Stauraum.

Ausstattung

Badeleiter und Badeplattform, diverse Fender für Kanalfahrten, Teilverdecke, Winterverdeck für das ganze Schiff

Technik

Funk, Echlot, elektrische Bugschraube, Bilgenpumpe

Eberspächer Stand-Heizung, Gas-Durchlauferhitzer, 12 und 24 Volt Stromversorgung, 2 Ladegeräte, Landanschluss 220V mit 6 grossen Batterien

Das Schiff ist ein Oldtimer mit Charme der mit Liebe und technischem Verständnis gepflegt werden will.

Daniela Dora | E-Mail alidado@sunrise.ch | Mobile 0041 79 280 32 82

Das Schiff befindet sich in Frankreich, ca. 40 km von Basel entfernt.
Besichtigung nach Vereinbarung

Zu verkaufen Bootsplatz im Hafen Fluvial in Corre (F)

4x12 Meter, Elektro- und Wasseranschluss

Kontakt: Franz Wyss, M +41 79 345 76 10

fwyss.pr@bluewin.ch oder Capitainerie im Hafen Corre, +33 384 92 61 61



Wir übernehmen
das für Sie!

Gimmiumzüge
So einfach ist umziehen

Organisation und Ausführung
von Privatuzügen 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



Roland Häne
Bahnhofstrasse 13
9402 Mörschwil
T 071 278 45 24
M 079 549 63 18
roland.haene@ssk-cse.ch

Inserate

Grösse		CHF
1/1 Seite	182 × 264 mm	375.–
1/2 Seite quer	182 × 130 mm	262.–
1/2 Seite hoch	89 × 264 mm	262.–
1/3 Seite quer	182 × 85 mm	198.–
1/3 Seite hoch	53 × 264 mm	198.–
1/4 Seite quer	182 × 63 mm	172.–
1/4 Seite hoch	89 × 130 mm	172.–
1/8 Seite quer	89 × 63 mm	127.–

Rabatte

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

Regiovorstand

Aargau Christian Würzler
Bettstettenstrasse 3, 8305 Dietlikon
T 044 777 88 43, christian.wuerzler@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 Iris Schmidhauser
Nübruchweg 2, 8605 Gutenswil
T 044 945 45 39, iris.schmidhauser@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



Die Sintflut

Eigentlich hätten wir Schiffer an der Sintflut unsere helle Freude haben müssen, damals kapierte nämlich auch die letzte halbvertrocknete Landratte die Notwendigkeit der Schifffahrt. Wir wären mit unserem nautischen Wissen und unseren Schiffen begehrt gewesen, wie sonst nie.

Seltsamerweise habe ich aber gemerkt, dass auch die Hartgesottenssten unter uns die Sintflut immer lieber hinter sich als vor sich haben.

«Nach mir die Sintflut» hat mir jüngst an einem Schleusenschifferanlass einer grossspurig erklärt und damit zum Ausdruck gebracht, dass es ihn nicht im Geringsten interessiert, welche Probleme er mit seinen Taten den anderen hinterlässt – Hauptsache, er hat seinen Vorteil herausgeschlagen.

«Nach mir die Sintflut», denken wohl auch alle jene begeisterungsfähigen Schleusenschiffer, die sich spontan für den nächsten Herbsttörn oder die nächste Hollandtour anmelden – um sich ein paar Monate später ebenso spontan und hemmungslos wieder abzumelden, nachdem der Organisator Flüge, Schiffe und Hotelzimmer gebucht und anderen Interessenten abgesagt hat, welche die Woche mittlerweile anderweitig verplant haben.

Liege ich richtig mit der Vermutung, dass sich die betreffenden Leute selbst nie und nimmer für eine Aufgabe im Klub hergeben würden? Man lässt sich von den Anderen doch nicht verarschen!

Oh! Fast hätte ich vergessen zu schreiben, dass Teilnahmeplätze für den Herbsttörn und die Hollandtour künftig erst nach Bezahlung der Rechnung reserviert 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