

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

3-2017
CHF 8.20
www.ssk-cse.ch

Schleusenschiffer

Canal du Midi: Navigation sur demande | 4

Reicht es oder reicht es nicht – Durchfahrtshöhen | 14

Flottensternfahrt auf dem Bodensee | 26





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

Der Weg ist das Ziel



Viele von uns freuen sich jetzt auf den bevorstehenden Urlaub oder sind sogar während der ganzen Sommersaison unterwegs. Wir können uns frei bewegen; auf Strassen, Flüssen oder Kanälen; mit Flugzeug, Zug, Auto, Motorrad, oder - wie es uns natürlich am besten gefällt - per Schiff. Wir haben das Privileg, selbst

bestimmen zu können, was wir von der Welt sehen wollen und wohin uns die Reise führen soll. Wo es uns gefällt, können wir rasten und sind willkommen. Ob als Einzelperson oder in Gruppen. Auf dem SSK-Törn zum Beispiel «überfallen» wir regelmässig mit zehn oder mehr Schiffen fremde Häfen und werden immer mit Wohlwollen empfangen. Das ist nicht selbstverständlich. Res gibt uns, auf seine gewohnt kritische Art, in der Kolumne auf der letzten Seite einen Denkanstoss dazu.

Urs Gysin ist meistens ausserhalb der Saison unterwegs, weil er während der Sommersaison die «Petite Restauration» und die «Gîte» am Burgunderkanal führt. Diesmal ist sein Beitrag besonders für die Mitglieder interessant, die beim bevorstehenden SSK-Herbsttörn mit dabei sein werden. Die Reise wird sie in dasselbe Gebiet führen, von dem Urs uns berichtet. Hoffen wir, dass ihnen die Durchfahrt immer gewährt werden wird.

Um Durchfahrt geht es auch in der Reportage von Christian Huber. Nämlich um die unter Brücken hindurch. Es ist offensichtlich nicht immer ganz einfach, herauszufinden, ob die Höhe nun reicht oder nicht. Aber solange die Durchfahrtshöhen niedriger angegeben werden als sie in Wirklichkeit sind, kann's ja nicht schiefgehen.

Auf freie (Durch)fahrt — geniesst es, unterwegs sein zu können.

Schwirbel ahoi

Monika Martiny **Redaktion**

Reportagen

- 4 L'écho de l'écluse
- 14 Zum Thema Durchfahrtshöhen

Rubriken

- 18 Aus den Regionen
- 30 Kurzmeldungen: Neumitglieder, ANPEI – Dolmetscherdienste
- 31 Programmhinweise SSK-CSE und Regios
- 32 Weiterbildungskurse
- 35 Adressen, Infos, Le dernier mot de l'écluseur

Titelbild

Foto von Urs Gysin:
Abendstimmung in Capestang, nach einem Tag im März mit 27°C

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





Navigation sur demande – un voyage en hiver

Winterstimmung: Aigues Mortes am frühen Morgen anfangs Februar



Nach zwei Monaten «Winterschlaf» unseres Valkvlet nahmen wir anfangs Februar die zweite Etappe unseres Wintertörns im Süden in Angriff. Ziel war es, den Canal du Midi in der Zeit der «Navigation sur demande» zu erfahren, d.h. dann, wenn die gewohnten Infrastrukturen an den Anlegestellen nur teilweise vorhanden und kaum andere Boote unterwegs sind. So hiess es «Leinen los» und auf dem Canal de Rhône à Sète weiter südwärts Richtung Midi.

Text und Bilder Urs Gysin

Der winterliche, von der fahlen Sonne erhellte Morgen, machte den Abschied vom Winterquartier entlang den Befestigungsmauern von Aigues Mortes zu einer fast mystischen Erfahrung. Bald wurde das Licht wärmer und tauchte die Provence in eine goldene Landschaft, mit Heerscharen von Wasservögeln. Diese Silberreihen wussten offenbar genau, wo vom Fang des Fischers was abfallen könnte.

«Navigation sur demande» heisst auch, dass man gut plant und realisiert, dass für ein Weiterkommen am Montag die Anmeldung bereits am Freitag vor 15h geschehen muss. Diese Erfahrung macht man einmal, und dann weiss man's! Wer via Kanalnetz in den Midi will, der kommt an der Passage der Brücke von Frontignan nicht vorbei. Und die wird in dieser Jahreszeit gerade

einmal pro Tag nachmittags um 16h auf Voranmeldung angehoben. Wir waren zeitig da und mit dem Stundenschlag auch der Brückenwärter. Nach der Passage fanden wir an diesem Freitag inmitten der «Überwinterer» gerade noch einen Schlupf um unsere 11.30 Meter am Quai anbinden zu können.

Anderntags war Markt am Ort – ein buntes Treiben belebte die Gassen des Zentrums und wir konnten im Freien unser Mittagessen geniessen. Die Wetterprognose war gut uns so nahmen wir am Sonntag die Überquerung des Etang de Thau in Angriff, ein Binnensee, der trotz (oder wegen) seiner geringen Tiefe bei Wind schon manchem Schiffer die Wucht der Natur näher gebracht hat. Ruhiges Wasser führte uns in der vorgegebenen Fahrlinie an den Austernzuchten vorbei

ans andere Ende des Sees und hinein in den Canal du Midi. Die erste Nacht verbrachten wir talseitig der ersten Schleuse 65 Bagnas.

Veränderung der Landschaft

Das Bild des Canal du Midi wird bekanntlich geprägt durch die allgegenwärtigen Platanen und die typischen Brücken mit ihren runden Bogen. In dieser Jahreszeit vermisst man natürlich die Fahrt durch den schattenspendenden Blättertunnel. Aber das ist auch gut so: man ist ja hungrig nach der wärmenden Sonne, die – zusätzlich zur Webasto-Heizung – für ein angenehmes Weiterkommen sorgt. Bald wird aber klar: Der Bäume sind nicht mehr viele! Es ist ein trauriger Anblick: Kilometerweise Strünke von gefällten Platanen – ein Pilzbefall machte die Fällung von Tausenden



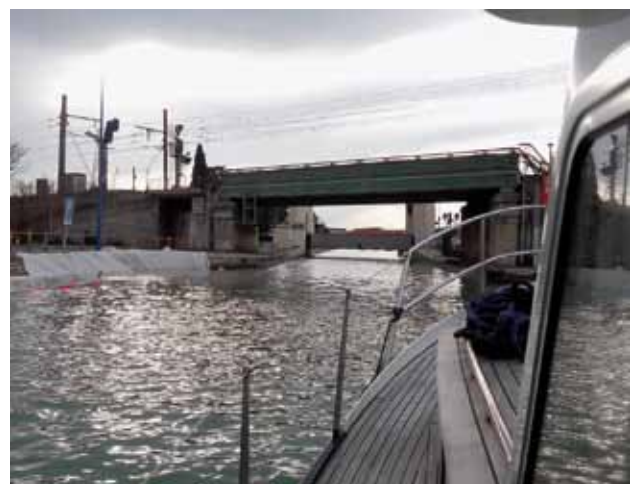
Die Reiher warten auf ihren Anteil am Fang



Gute Anlegemöglichkeit aval der Schleuse 65 (ohne Strom und Wasser)



Platanen an beiden Ufern – so kennt man den Midi



Die Hebebrücke von Frontignan – Öffnungszeiten beachten!



In den vergangenen 10 Jahren mussten gegen 18 000 Platanen gefällt werden



Budget für die Neubepflanzung: 200 Mio. Euros



Teilweise müssen die Ufer neu befestigt werden – Interessantes zum Thema findet man hier: www.replantonslecanaldumidi.fr



von Bäumen notwendig. Die Jahrhundertealten Wurzeln dienen noch der Befestigung des Ufers.

Mit einem über Jahre dauernden Programm ist man daran, die Aufforstung zu verwirklichen. Ein Kilometer Neupflanzung kostet im Schnitt eine Million Euro, teilweise werden auch andere Baumarten gesetzt. Die Identität der Landschaft wird verändert, das spezifische Cachet geht verloren und es wird Jahrzehnte dauern, bis sich das gewohnte Bild der schattenspendenden Bäume wieder auftut. In der touristischen Statistik macht sich unmittelbar ein gravierender Negativtrend bemerkbar. Hier ein paar aktuelle Bilder aus der Gegend von Capestang:

Andere, resistente Baumarten werden gepflanzt...



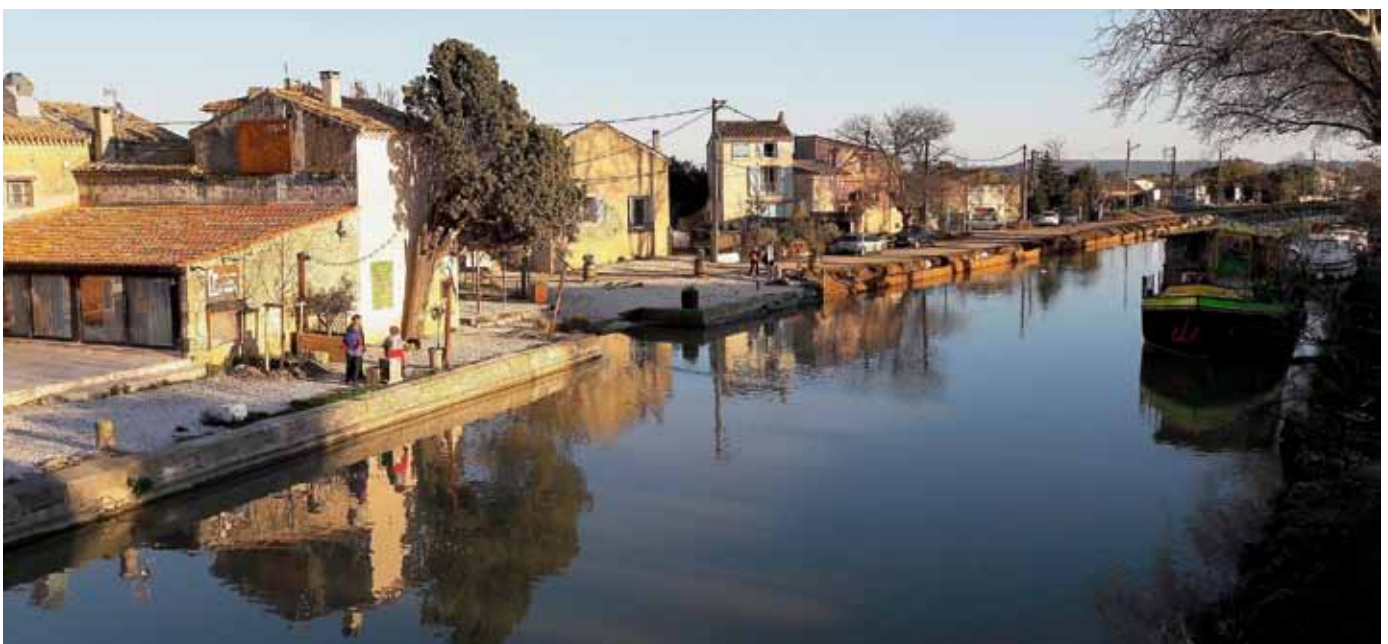
...die Landschaft wird sich verändern



Rund um die 7 Schleusen von Fonserannes entsteht ein Freizeitpark



Schöner Quai in La Redorte: Im Winter ohne Services, dafür gibt's genügend Platz



Winterliche Gelassenheit in der Aude



Der Strand lockt zu langen Spaziergängen



Die Pyrenäen sind in Sichtweite, die Segelschiffe im Winterschlaf



Es wird Ende Februar, die Sonne erwärmt Le p'tit Baron in Gruissan

Impressionen von unterwegs

Wir sind tagelang unterwegs, ohne ein fahrendes Boot zu kreuzen. Entsprechend flott geht die Reise voran und man hat Zeit, die Umgebung in Ruhe kennen zu lernen. Die Schleusentreppe nach Beziers wird aktuell zu einer landschaftlich reizvollen Touristenattraktion mit Park und Restaurant ausgebaut. Der alte Schräglift bleibt als statisches Monument erhalten.

Die Anlegemöglichkeiten sind in dieser Jahreszeit sehr unterschiedlich. Teilweise hat es jede Menge Platz, aber weder Wasser noch Strom, an anderen Orten wieder kein Platz, weil sämtliche Anlegemöglichkeiten durch Überwinterer belegt sind. Bei der Bootsvermie-

tung in Argens-Minervois hat es zwar jede Menge freie Plätze, aber man wird von einer forschenden Dame belehrt, dass der Hafen geschlossen und ein Anlegen ausgeschlossen sei. Bei Le Boat in Trèbes oder Nicols in Le Somail ist auch geschlossen, aber man findet eine pragmatische Lösung, inkl. Wasser und Strom. Nicht so in Carcassonne, wo ein Anlegen nur während den Büroöffnungszeiten der Behörde möglich ist. Wir sind aber am Freitag gegen 16h angekommen und da arbeitet ja bekanntlich kaum mehr jemand. Ein hilfsbereiter Engländer hat uns eingeladen, an seinem Schiff im Päckli anzubinden – Strom und Wasser waren auch vorhanden und das Alles kostenlos – weil die Behörde es so wollte.

Eigentlich wollten wir bis Castelnaudary weiterfahren. Ein Sturm mit gegen 100 km/h und entsprechend garstigem Wetter hat uns allerdings bewogen, in Bram Halt zu machen, einen Tag zu bleiben und uns danach auf die Rückreise hin zu gemütlicheren Gewässern zu machen. Ziel: Canal de La Robine/Port La Nouvelle.

Dort angekommen mussten wir feststellen, dass sämtliche Stege geschlossen waren. Grund: der Hafen wird ausgebaut.

So entschieden wir uns für eine kurze aber heftige Fahrt übers Meer nach Gruissan, wo wir ein paar Tage Meeresluft schnuppern und in der Ferne die schneebedeckten Pyrenäen bewundern konnten.



Frühlingserwachen vor Béziers



Am Canal de La Robine nördlich von Narbonne



Pont Canal über die Orb bei Béziers



Marseillan am Etang de Thau



Der Clochard Celeste hat in St. Gilles sein Winterquartier bezogen



Auf der Rhône geht's nord- und heimwärts

Zurück ging es auf dem mit Koniferen bepflanzten Canal de La Robine nach Narbonne, eine hübsche Stadt mit prima Anlegemöglichkeiten im Zentrum. Wir sind mittlerweile im März – der Frühling macht sich bemerkbar. Es blüht allenthalben, weiss übersäte Matten wechseln sich mit wilden Narzissen ab, die Mandelbäume entfalten ihre rosafarbene Pracht, auf der Kanalbrücke in Beziers sitzt man in der Sonne, in Marseillan am Etang de Thau lässt es sich gut sein, in St. Gilles trifft man auf den Clochard Celeste und die Rhône nimmt uns wieder auf für die Heimfahrt ins Burgund.

Eine Winterreise mit vielen Eindrücken und Erfahrungen geht zu Ende. A la prochaine!

Text und Bilder Urs Gysin, La34S.
Ecluse du Banet, www.la34s.fr

Zu verkaufen ab Anfang Oktober 2017: Molenkruiser Tuulikki



Länge 13 m, Breite 3,9 m, Tiefgang 1,16 m. Verschiedene Raffinessen für das Befahren auch von Kanälen mit niedrigen Brücken. Beispiele: Durchfahrthöhen: Verdeck oben: 3,55 m, Schnell-Absenkeinrichtung auf ca. 3,15 m, Verdeck und Fenster umgelegt 2,5 m.

Volle Batterie-Ladeleistung schon ab 500 U/min. Baujahr 1994, sehr guter Zustand (Zweikomponenten-Neulackierung 2012), Motor DAF 100 kW. Heck-Kabine mit Doppelbett, Gästezimmer mit einem Doppel- sowie einem Einzelbett. Preis CHF 125 000.–.

Besichtigungsorte bis September 2017 können telefonisch vereinbart werden.

Urs Baumgartner, M 079 402 54 53, ursbaum@ggaweb.ch

Zu verkaufen Renovationsbedürftiges Holländisches Grachtenboot

Länge 8.50m, Breite 2.50m, Tiefgang 0.80m, Material Stahl. Dazu gehören 3 Volvo Penta MDB1 Motoren.

Ein Motor ist komplett. Die anderen beiden Motoren sind teilweise zerlegt und können als Ersatzteillager verwendet werden. Das Boot steht in FR-70500 Corre.

Verkaufspreis € 1500.–



Kontakt Silvia Gautier, Pré le Saônier 4, FR-70500 Corre, T +33 6 32 78 56 61 oder contact@gautier-electricite-marine.com

Lagerauflösung Gautier Électricité Marine, F-Corre

Verkaufskatalog unter http://www.gautier-electricite-marine.com/index_htm_files/Verkaufskatalog.pdf

Silvia Gautier, Pré le Saônier 4, FR-70500 Corre, T +33 9 66 96 44 76, M +33 6 32 78 56 61, contact@gautier-electricite-marine.com



Bed on Boat

einfach andere Ferien

Die neue Plattform für die **Vermietung von freien Kabinen** auf privaten Hausbooten.

- Jedes Schiff hat eine eigene Seite
- Einfacher Kalender mit Route und Verfügbarkeit
- Buchung, Bestätigung und Abrechnung automatisch über unsere Buchungsplattform

Für Fragen sind wir ab Mitte Juli wieder erreichbar:

Martin Sägesser & Isabelle Ruffli

Bed on Boat GmbH, Chloster 1, CH-8914 Aeugstertal

www.bedonboat.ch oder per e-Mail info@bedonboat.ch

Zu verkaufen

Bootsplatz 5x15 m

in der Marina de Corre/FR



ca. 2 Std. von Basel

Rufen Sie uns an: **079 279 68 58**

Albert und Ursula Gallati
ugallati@gmx.ch

Asante Yachten

Motorjachten - Segeljachten - Katamarane



Konstruktion
Beratung
Stahl / Alu
Baupläne
Kasko und
Komplett

Inge Stoerr-Künemund Im Wiesengrund 6 D 79859 Schluchsee
www.asanteyachten.de info@asanteyachten.de +49 7656 988501



Wir übernehmen das für Sie!

Gimmiumzüge

So einfach ist umziehen

Organisation und Ausführung
von Privatumzügen und Geschäftsumzügen

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



Die «Art de Vivre» unter der Brücke bei Schleuse 16 versant Saône

Reicht es oder reicht es nicht?

Erkundigt man sich bei den Voies Navigables de France (VNF) nach den Durchfahrtshöhen des Canal du Nivernais, erhält man folgende Antwort: «Pour celui qui veut effectuer le trajet complet des 174 kms du Nivernais, il doit avoir un bateau ne dépassant pas 30 m de long, 5 m de large, 1,20 de tirant d'eau et 2,50 m de tirant d'air».

Text und Bilder *Christian Huber*



Schleusenbrücke von Chaumigny



Kinette unter derselben Brücke

Canal du Nivernais: Was die Voies Navigables de France sagen

Deutsch: «Wer die ganze Länge des Canal du Nivernais befahren will, dessen Boot darf nicht länger sein als 30m, nicht breiter als 5 m, der Tiefgang darf nicht mehr als 1,20m betragen und die lichte Höhe nicht mehr als 2,50m ».

Etwas abweichend steht es in der Navicarte Nr. 19: Dort ist von Clamecy bis Decize eine maximale Durchfahrtshöhe von 2,71 m angegeben. Ist man behördengläubig, so verzichtet man demzufolge tunlichst auf eine Fahrt von Decize (genauer St-Léger-des-Vignes) nach Auxerre.

Was aber, wenn man genau weiss, dass schon Schiffe mit deutlich mehr tirant d'air als 2,5 Meter den Nivernais von Anfang bis Ende befahren haben? «Meten is weten» sagen die Holländer, also «Messen ist Wissen». Wir nehmen also den Canal du Nivernais in Angriff im Wissen, dass wir unser Steuerhaus notfalls bis auf 2,5 Meter hinunter abbauen können. Das Steuerhaus unseres Schiffes ist 2,9 Meter über Wasser und 3,2 Meter breit. Der

höchste Punkt des Steuerhauses ist der Suchscheinwerfer mit 3,18 Meter.

Wir lagen einige Tage in St-Léger-des-Vignes und füllten unsere Vorräte aus dem nahe gelegenen (die Deutschen nennen das «fussläufig») Supermarkt auf. Einen Tag benützten wir für eine Radtour auf dem Treidelpfad kanalaufwärts. Die Brücke bei der Schleuse 29 «Chau-migny» schien uns besonders niedrig. Der Schleusenwärter machte grosse Augen, als wir, mit Messband und Skizzenblock bewaffnet, an der Brücke herumturnten. Das Ergebnis unserer Messungen war jedenfalls, dass wir keine Probleme mit der Durchfahrtshöhe haben würden. So war es denn auch – bis hinauf zum Scheitelpunkt bei Baye.

Nach Baye, die Schleusentreppe von Sardy hinunter zur Yonne also, gilt die Brücke bei Schleuse 16 «Sardy» als die niedrigste, auch wenn sie nicht gebogen ist.

Wir beobachteten das Hotelschiff «Art de Vivre» beim Passieren der Brücke. Da wurden Köpfe eingezogen, das Steuerhaus war ohnehin vollständig abgebaut. Was die kön-

nen, können wir auch! Sozusagen aufrechten Ganges fuhren wir unter der Brücke durch.

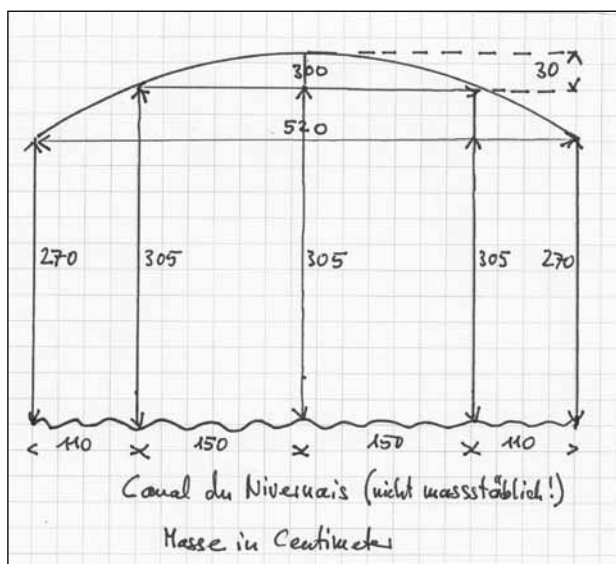
Als eine der niedrigsten Brücken, wenn nicht die niedrigste überhaupt, gilt die Brücke von Mougny bei PK 62.

«Meten is weten» haben wir gesagt. Also wird erneut vermessen und mit den Zahlen unserer holländischen Freunde Nell und Frits van Geijtenbeek verglichen. Das Resultat ist eine Skizze. Ich bitte um Nachsicht für den Urheber, er ist nicht gelernter Tiefbauzeichner. Aber ein Metermass ablesen kann er.

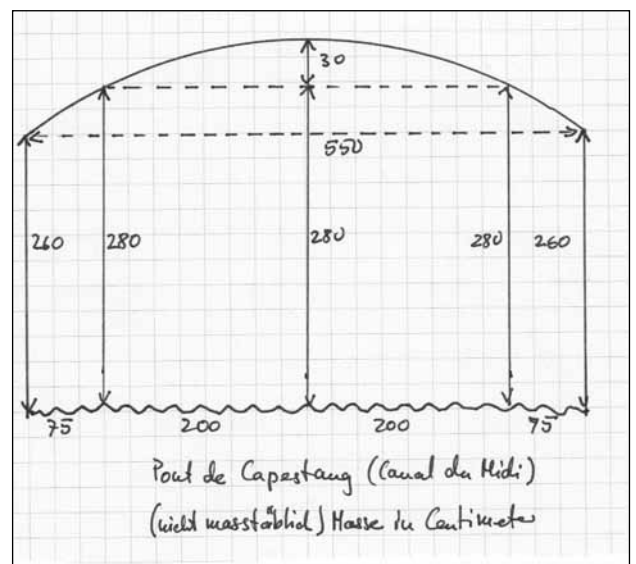
Man sieht unschwer, woher die Angabe einer maximalen Höhe von 2,71 Meter stammt. Die Schreibtischtäter haben einfach die maximale Höhe verwendet, welche auf der gesamten Breite der Durchfahrt vorhanden ist. Fährt man also ein Schiff in der Form einer Schuhschachtel von 5 Metern Breite und 2,70 Metern Höhe, also ein Boot, dessen Steuerhaus 5 Meter breit ist, dann – aber nur dann! – stimmen die offiziellen Angaben. So konnten wir also den Canal du Nivernais gegen alle Theorie ohne Probleme befahren.



Das «Normalmass» der Nivernais-Brücken



Tiefstes Brückenmass des Canal du Nivernais



Die Brücke von Capestang

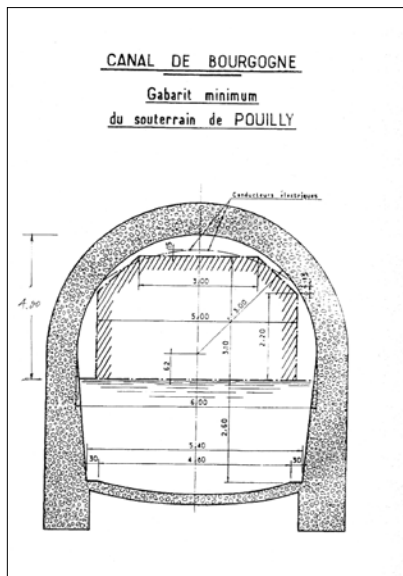
Der Canal de Bourgogne und die Voûte de Pouilly

Bleiben wir noch etwas im Burgund und sehen wir uns den Souterrain de Pouilly, den 3,33 km langen Tunnel auf dem Scheitelpunkt des Canal de Bourgogne an, der von Pouilly-en-Auxois nach Vandenesse (genauer gesagt nach la Lochère) führt. Es gibt ein älteres Profil des Tunnels und, soweit mir bekannt, ist seither kein Profil mehr gezeichnet worden.

Glaubt man diesem (offiziellen) Profil, so sieht es ähnlich aus wie – gemäss Navicarte – bei den Brücken des Nivernais: Die maximale Breite von 5 m ist nur bis 2,70 m Höhe gegeben, nachher beginnt schon der Bogen. Dennoch haben wir den Tunnel ohne Berührung und ohne das Steuerhaus abzubauen, durchquert.

Des Rätsels Lösung liegt darin, dass das Profil aus jener Zeit stammt, da der Burgunderkanal noch kommerziell genutzt wurde und zwar von (beladenen) Pénichen mit dem entsprechenden Tiefgang, gemäss Profil bis zu 2,60 m. Das ist schon längst Geschichte, der Wasserstand wurde abgesenkt und damit die Durchfahrtshöhe erhöht.

Eine Besonderheit des Pouilly-Tunnels ist das Fehlen eines seitlichen Gehweges, dem entlang man einen Fender schleifen lassen und so «die Spur halten» könnte. Wir montierten deshalb bei den Bugpolern auf Steuerbord und Backbord je ein «Distanzholz».



Der Souterrain de Pouilly

Wären wir nämlich aus der Spur geraten, hätten wir mit grosser Wahrscheinlichkeit die Seiten des Steuerhausdachs beschädigt.

Wenn wir schon beim Burgunderkanal sind: Man sollte ihn unbedingt befahren (und sich dabei Zeit lassen!), solange er überhaupt noch befahren werden kann. Er ist neben dem Nivernais einer der schönsten Kanäle Frankreichs in einer der schönsten Landschaften Frankreichs. Wegen seiner zahlreichen Schleusen wird er von Mietbootfahrern gemieden. Sie wollen in einer Woche so weit wie möglich fahren, Urs Gysin hat einmal die gesamten jährlichen Unterhalts-, Betriebs- und Personalkosten des Burgunderkanals ausgerechnet, durch die Anzahl Schiffspassagen dividiert und ist dabei auf eine Summe von grob gerechnet 1780 Euro gekommen. Mit anderen Worten: Jedes Boot, das sich auf dem Burgunderkanal bewegt, wird vom französischen Steuerzahler mit diesem Betrag subventioniert. «La Grande Nation», die schon lange bankrott ist, wird sich das nicht mehr lange leisten wollen.

Und wenn Ihr den Canal de Bourgogne befahrt und bei der Schleuse 34 versant Saône «Moulin Banet» am Anlegequai übernachtet, werdet Ihr von unserem Mitglied Urs Gysin, der das Schleusenwärterhäuschen liebevoll renoviert und zusammen mit seiner Partnerin Doris rundherum allerlei Aktivitäten entwickelt hat, freundlich empfangen und an gewissen Tagen in der Petite Restauration bewirtet!

Der Canal du Midi und die Brücke von Capestang

Noch enger geht es unter der niedrigsten Brücke des Canal du Midi zu, der Brücke von Capestang. Wir selbst haben den Canal du Midi nie befahren. Aber unsere bereits genannten holländischen Freunde haben uns die nachstehend abgebildete Skizze mitgebracht.

Man ersieht aus diesem Profil unschwer, dass wir selbst die benötigte Brücke von Capestang passieren könnten, würden wir den Suchscheinwerfer abmontieren.

Fazit: Lasst Euch von den Durchfahrtshöhen, wie sie in den offiziellen Unterlagen festgehalten sind und in Schifferskreisen unbezogen kolportiert werden, nicht abschrecken! Messt Euer Schiff genau aus und vergleicht das Ergebnis mit den hier gezeigten Profilen. Dann wisst Ihr, ob Ihr diese wundervollen Kanäle befahren könnt oder ob sie Euch verwehrt bleiben.

Und weil es ohne Disclaimer nicht geht: Die angegeben Masse haben meine niederländischen Freunde (Capestang) sowie meine Frau und ich (Nivernais) nach bestem Wissen und Gewissen erhoben oder besser gesagt erturnt. Die Höhenmasse beziehen sich auf den Kanalpegel zur Zeit der Messung. Dieser Kanalpegel kann tiefer, aber auch höher sein. Selbstverständlich ist es Jedermann unbenommen, nach der Methode «Augen zu und durch» eine Brücke zu passieren. Allerdings auf eigene Verantwortung. Und wenn Ihr selbst messt und andere Zahlen erhält, so lasst es mich wissen.



Der improvisierte Abstandhalter



«Spurhalter» im Tunnel

Dreyländeregg

Rheinsaline Schweizerhalle

Pünktlich um 18 Uhr wurden die 41 SSK-Mitglieder freundlichst im Keller-Showroom der Schweizerhalle von einer sehr charmanten Hostess der Saline empfangen und mit Theorie über das «weisse Gold» versorgt.

Text und Bilder Willy Flühmann

Ich meine, der Binnenschiffer ist glücklich, mit seinem Boot nicht mit Salz in Berührung zu kommen. Jedoch ist der Mensch gar nicht lebensfähig ohne Salz. Das wussten die wenigsten unserer Mannschaft und sehen nun Salz mit ganz anderen Augen.

Unsere drei Salinen in der Schweiz (Bex, Riburg und Schweizerhalle) produzieren ca. 600 000 Tonnen Salz für die unterschiedlichsten Verwendungszwecke. 30–

50% Auftausalze, 20–35% Salz für Gewerbe und Industrie, 10% Speisesalz, 8% Regeneriersalz, 5% Landwirtschaftssalze, 4% Pharmasalz und 3% Wellness-Salz. Ein Mensch braucht ca. 4–6 Gramm Salz pro Tag. Salz ist ein Naturprodukt aus der Erde und auch in den nächsten 300 bis 500 Jahren zur Genüge vorhanden. Es ist nicht zerstörbar, mit keinem bekannten Mittel, auch nicht mechanisch.

In der Schweiz wird Salz über 20–25 Bohrlöcher, angelegt auf einem Bohrfeld, mittels im Erdreich verlegten Rohren, gewonnen. In den drei Salinen in der Schweiz wird es weiterverarbeitet in die verschiedensten Fein- und Speziessalze. Speisesalz wird mit Jod angereichert. Der Jodgehalt wird bei uns in der Schweiz durch die Kommission, bestehend aus Vertretern aller Kantone bestimmt. Es sind neu 20 mg/kg Salz. Zusätzlich wird dem Spei-

sesalz noch Fluorid für gesunde Zähne beigemischt. Es sind alle Kantone Miteigentümer der Vereinigten Salinen Schweiz und keine private Investoren. Der Rohstoff Salz ist notwendig für die Produktion von über 10 000 Artikeln.

Nachdem die Theorie beendet und zusätzlich durch einen sehr lustigen Kurzfilm vertieft war, wurden wir in zwei Gruppen geteilt auf einen spannenden Rundgang eingeladen. Im 24-Stunden-Betrieb wird hier Salz produziert. Im Schnitt werden 7000 t Endprodukte täglich per LKW in die Schweiz und in die EU transportiert. Der ganze Infoabend ging knapp zweieinhalb Stunden, die wie im Flug vorbeigingen. Da sich unsere Magen langsam knurrend bemerkbar machten, verabschiedeten wir uns bei unserer charmanten Begleiterin in den Katakomben der Rheinsalinen Schweizerhalle.





Im gegenüberliegenden Restaurant Saline war für den SSK natürlich reserviert, mit der Gewissheit, dass Kartoffelstock, Mischgemüse und Schweinsbraten allgemein gerne verspeist wird. Man konnte an den einzelnen Tischen rege Diskussionen erkennen. Nachdem das Personal langsam begann, die Stühle auf die Tische zu stellen, wusste auch der harte Kern des SSK, dass es Zeit war, den Heimweg anzutreten «gäll

Esthi». Esthi Wenz bekam zum Abschluss noch einen herzlichen Applaus, weil es ihre Idee gewesen war, die Saline zu besichtigen. Danke Esthi.

Einen schönen Sommer wünscht euch Willy Flühmann.

OCH

Besichtigung historische Dampfbarkasse

Ende letztes Jahr hat das Führungsteam der Regio Ostschweiz von einer alten Dampfbarkasse erfahren, die in der Hartmann-Werft im vorarlbergischen Hard restauriert worden sein soll. Das könnte doch die Schleusenschiffer interessieren, dachten wir uns. Migg Bollhalder machte sich schlau darüber und stiefelte uns einen tollen Tagesausflug zusammen.

Text und Fotos Thury Bölsterli

Wir trafen uns am späten Morgen im grenznahen Gaissau auf dem Parkplatz des Schiffsrestaurants Hu Bin, wo die Autos abgestellt werden konnten. Es regnete Bindfäden, aber das berührte uns nicht. Wir würden ja heute fast ausschliesslich unter Dach sein. Ein Car holte uns ab und brachte uns zum Feuerwehrmuseum nach Hard. Dieses war durch den Feuerwehr-Oldtimer-Verein Hard vom Fundament an bis hoch zum Dachgiebel komplett in Eigenarbeit erbaut und eingerichtet worden.

Wie kommen wir Schleusenschiffer überhaupt dazu, ein Feuerwehrmuseum zu besuchen? Wollten wir nicht die Dampfbarkasse sehen? Karl Hartmann von der Hartmann-Werft, in der diese Dampfbarkasse restauriert wurde, ist Mitglied in ebendiesem Verein. Und er meinte, diese zwei Besichtigungen liessen sich doch prima miteinander verbinden. Warum nicht? Schnell begeisterten wir uns für die zahlreichen alten Feuerwehrautos im Erdgeschoss, alle in perfekt restau-

riertem Zustand und fahrtüchtig. Im Obergeschoss war dann eine Unmenge an alten Gerätschaften, Handspritzenwagen, Uniformen und allerlei weiteres Zusammengetragenes aus vielen vergangenen Jahrzehnten zu bestaunen (ich weiss von einem Schleusenschiffer, der es sich mit einem der alten Messinghelme gut auf seiner alten Harley vorstellen könnte).

So langsam machte sich dann aber da und dort ein leichtes Nörgeln spürbar: «Wo bleibt eigentlich der obligate Apéro? So langsam hämmer dänn scho chli Durscht! Händ ihr dä vergässe?» Sicher nicht! Als Karl Hartmann meinte, wir hätten nun genug gesehen, bat er uns in das angebaute «Füürwehrstübli». Dort bereiteten uns Mitglieder des Oldtimer-Feuerwehr-Vereins einen reichhaltigen Imbiss mit allerlei Getränken und verschiedenen sehr feinen Sandwiches (von den Vereinsmitgliedern selbst gemacht).

Frisch gestärkt liessen wir uns per Car weiter zur Hartmann-Werft fahren. Der Patron himself führte uns durch seine Werft und erzählte uns dabei so einiges über die Entstehung und das Angebot seiner Firma. Karl Hartmanns Vater hatte an dieser Stelle eine Sägerei betrieben. Der junge Karl half darin mit, aber die Sägerei war nicht so sein Ding. Bald begann er nach der Arbeit kleinere Motor- und Segelboote zu bauen, oft bis spät in die Nacht. Daneben bildete er sich für die Gesellenprüfung als Bootsbauer weiter. Etwas wurmte den jungen Karl gewaltig: Er baute die Boote nur und der frischgebackene Eigner liess sie dann bei einem

Ausrüster mit Motor, Segeln und was es sonst noch so alles braucht bestücken. Dieser Ausrüster verdiente in einer Stunde mehr an der Ausrüstung als er selbst mit dem wochenlangen Bau. So begann Karl, die Sägerei in eine Werft umzurüsten, die alle nur erdenklichen Wünsche, die ein Schifferherz begehrt, erfüllen kann. Bald einmal gab es aber Anbieter wie Jeanneau, Sunseeker, Bayliner und weitere mehr, die in Massen günstiger produzieren und anbieten konnten. Der Bootsbau in der Hartmann-Werft kam vorerst zum Erliegen. Wie sollte es nun weitergehen? Die Lösung war schnell gefunden: Haben diese Schiffe ein Leck oder sonst einen Schaden, kommt kein «Herr Jeanneau» und auch kein «Herr Bayliner». Da kommt dann der Karl Hartmann. Heute ist sein Betrieb spezialisiert auf Polyesterarbeiten, Wartung, Restaurationen, Umbauten und Abänderungen. So ganz konnte Karl Hartmann das Bootsbauen aber doch nicht lassen, und er stiess auf eine weitere Nische: Boote, die man nirgends einfach so kaufen kann. Jedes Jahr werden hier etwa drei Boote, die spezielle Eigenschaften oder Masse haben müssen, in Auftrag gegeben. Diese werden zum Beispiel für Forschungsunternehmen oder bei Einsätzen in speziellen Gewässern benötigt. Geht nicht gibt's nicht. Dies sei ein lukratives Geschäft, da so eine Spezialanfertigung schnell mal um die 250 000 Euros koste. Und im hintersten Winkel der Werft stehen auf Böcken zwei Jaguar-Oldtimerautos, die Herr Hartmann so nebenbei auch noch restauriert.



Aber wo ist jetzt die Dampfbarkasse, wegen der wir eigentlich herkommen? Karl Hartmann führt uns durch den strömenden Regen unter unzähligen Segelbooten auf Anhängern hindurch zu einem Schuppen am, oder besser gesagt halb über, dem Hafenbecken. Schnell merkt man, dass dieser eigens und «massgeschneidert» für das Dampfboot gebaut wurde. Im Teil auf dem Land befindet sich eine kleine Werkstatt mit Brennholzlager und im Teil über dem Wasser klafft ein riesiges Loch im Fussboden. Die see-seitige Wand lässt sich in ihrer ganzen Höhe aufschieben. Die Barkasse kann so ins Bootshaus und über einen zuvor im Wasser versenkten Lagerbock einfahren, ohne dass der

hohe Schornstein umgelegt werden muss. Damit wird dann das Schiff mittels vier elektrischer Winden durch das Bodenloch ins Trockene und auf Arbeitshöhe gehoben. Und da hing sie nun in voller Pracht an ihren Seilen: die stolze Dampfbarkasse. Vor einigen Jahren stiess einer von Karl Hartmanns Söhnen auf ein Zeitungsinserat in England, in dem ein altes Dampfboot zum Kauf angeboten wurde. Dieses wurde dort vor ca. 140 Jahren als Geschenk eines Earls an seine Frau (oder vielleicht doch eher an sich selbst?) in Auftrag gegeben. Die Hartmänner erwarben das gute Stück, liessen es an den Bodensee transportieren und restaurierten es drei Jahre lang. Und das Ergebnis

ist schlicht überwältigend. Es glänzt und blitzt und blinkt, wohin man seinen Blick schweifen lässt. Alles ist auf Hochglanz poliert und lackiert und die freistehende Dampfmaschine lässt die Herzen der Technikfreaks höher schlagen. Die Augen der Schleusenschiffer leuchteten bei diesem Anblick wie in Kindertagen vor dem ersten Weihnachtsbaum. Karl lenkt unsere Aufmerksamkeit auf einen kleinen Nebenkessel, der über dem Hauptkessel montiert und mit diesem verbunden ist. Er fasst nur wenige Liter, und an ihn ist ein kleiner Wasserhahn angebracht. «Was denkt ihr, wozu der dient?» Grosses Schulterzucken. «Kleiner Tipp: Das Boot wurde in England gebaut.» Ja





klar, für den Five o'clock tea muss das Teewasser ja irgendwo herkommen. Und noch eine weitere Finesse wurde uns verraten: am Schiff sind nicht wenige Teile aus Messing und einige davon schwer erreichbar. Messing muss fleissig poliert werden, sonst läuft es sehr schnell an und bildet Grünspan. Auch für dieses Problem fanden die innovativen Hartmänner eine doch recht ausgefallene Lösung: Messing sieht aus wie Gold. Ergo sieht Gold auch aus wie Messing. Gold läuft aber nicht an und bildet auch keinen Grünspan. Also wurden exponierte Messingteile wie zum Beispiel die Kaminkrone kurzerhand vergoldet. Somit hat sich der Putzaufwand um ein Vielfaches reduziert. Aber kein Wunder, schlägt dann die Dampfbarkasse mit einem Versi-

cherungswert von 800 000 Euro zu Buche. Ich wundere mich nur, wo Karl Hartmann, mittlerweile auch nicht mehr der Jüngste, die scheinbar unerschöpfliche Energie hernimmt, eine Werft zu führen, darin zu arbeiten und nebenher noch ein Feuerwehrmuseum aufzubauen, alte Feuerwehrautos, zwei Oldtimer und auch noch ein Dampfboot zu restaurieren. Und ein Ausspruch von ihm hat mich besonders beeindruckt. Bei einem Segelboot, dessen Heckspiegel gerade altersgerecht umgebaut wurde, bemerkte er leise in seinem Vorarlberger Dialekt: «Der het fascht koa Geld, dem mached mer's a bissel günschtiger.»

Langsam meldete sich der Hunger wieder (und auch der Durst). Per

Car ging's zurück zum China-Restaurant Hu Bin in Gaissau, wo uns die Küche mit einem reichhaltigen asiatischen Buffet à discretion verwöhnte.

Dieses Restaurant passt sehr gut zu unserem schiffigen Anlass, ist es doch in einem ausrangierten Fahrgastschiff untergebracht. Diese MS Höri ging 1927 in Dienst und versah Kursschiffahrten im Unter- und später im Überlingersee. Bei Luftangriffen auf Ludwigshafen im Juli 1944 wurde das Schiff schwer beschädigt und sank im Hafen. Es wurde wieder gehoben und zur Reparatur nach Konstanz und später Kressbronn geschleppt. Ab 1950 bis 1969 war es wieder im Fahrgastdienst eingesetzt. Am 1. Juni 1969 wurde die MS Höri, die mittlerwei-



le in MS Überlingen umgetauft war, ausgemustert wurde an den Segelklub «Marina Lindau» verkauft und zunächst im Lindauer Hafen abgestellt. Vor über 20 Jahren ging das Schiff an die Familie Hu weiter. Sie vertäuten es am Ufer des Alten Rheins zwischen Rheineck und Gaissau und eröffneten darin ein florierendes, weit herum bekanntes China-Restaurant.

Bei einem guten Schluck und allerlei Klönschnak liessen wir Schleusenschiffer dann diesen interessanten, wie auch äusserst gemütlichen Anlass ausklingen und machten uns so langsam wieder auf den Heimweg, die einen früher, die andern etwas später. Danke Migg für die wieder einmal mehr perfekte Organisation dieses Anlasses.



Bootsplatz im Privathafen von Corre an der Saône (F)

4 x 12 m, Elektro und Wasseranschluss

**Kontakt Franz Wyss
M +4179 345 76 10, Mail fwyss.pr@bluewin.ch
oder Auskunft bei der Capitainerie im Hafen Corre**

WASSERDICHTER DECKUNG

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

MURETTE 
Yachtversicherungen CCS

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



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

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



SANZI - YACHT CHARTER

www.sanziyachtcharter.de

Luxus Motorjachtcharter in Friesland – Holland

Tel: +31 515 421687

MT MARINE TECHNIK AG
H. Dirnberger

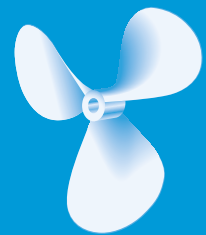
Bootsmotoren

**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

Höchste Qualität

Ihr Spezialist für
Propeller und
Antriebsanlagen



Infanger Propeller AG

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

RB
YACHTING

RB Yachting
Rheinstrasse 81
CH - 4133 Pratteln

Tel. +41(0)61 821 60 10
Fax +41(0)61 821 60 13

www.rbyachting.com | info@rbyachting.com

RB-Yachting aktuell

**Wir bringen
neue Farbe
an Ihr Boot**

Unsere neue einzigartige
Spritzkabine –
16x6x6 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 | Vetus Deutz | Kabola Zentralheizungen

OCH

Bodensee-Flottensternfahrt

Am Samstag, 29. April 2017 fand die alljährliche Sternfahrt der Bodensee-Schiffahrtsgesellschaften zum Saisonauftakt statt. 21 Mitglieder der SSK-Regio Ostschweiz nahmen als Gäste daran teil.

Text und Bilder Thury Bölsterli

Vor Hagnau trafen sich je zwei schweizerische, drei deutsche und ein österreichisches Kursschiff und fuhren dann in Formation zur Blumeninsel Mainau. Dort wurden die Teilnehmer von den Inselbesitzern

Graf und Gräfin Bernadotte mit einer Ansprache herzlich begrüsst und nach einem kurzen Inselrundgang legten die Schiffe mit ihren jeweiligen Gästen an Bord wieder ab, um auf dem See den Stern zu bilden. Ein besonderes Schiff stiess noch dazu: Ein Zeppelin-Luftschiff, das im Tiefflug über der Formation verharrete. Zum Schluss fuhr jedes Schiff mit jedem Schiff Bug an Bug, wo sich zwei Matrosen per Handschlag Glück für die kommende Saison wünschten und sich gegenseitig eine Flasche Champagner überreichten – Ganz grosse Manövrierkunst! Bilder sagen mehr als Worte ...









SSK-CSE-Neumitglieder

Dejung Urs und Beatrice

8200 Schaffhausen

Stoerr-Künemund Inge und

Stoerr Christian

DE-79859 Schluchsee

Sägesser Martin und Rufli Isabelle

8914 Aeugstertal

Spadin Bruno und Margrit

6315 Oberägeri

Seidel Robert M.O.

FR-21170 Saint-Jean-de-Losne

Mangold-Steiner Roland und Denise

4402 Frenkendorf

Glanzmann Markus und Karin

6415 Arth am See

Herzlich willkommen im Klub!

ANPEI – Dolmetscherdienste

Dolmetscher-Dienste auf französischen Binnengewässern

Der Verband ANPEI (l'Association Nationale des Plaisanciers en Eaux Intérieures) hat sich die Förderung und Pflege der Vergnügungs-Schiffahrt zum Ziel gesetzt. Dazu gehören auch Förderung und Pflege der Freundschaft auf dem Wasser und gegenseitige Hilfeleistung.

Link zur ANPEI-Website

<http://www.anpei.org/index.php>

ANPEI hat ein kleines Team von deutschsprachigen Mitgliedern zusammengestellt. Diese Vergnügungsschiffer können helfen, wenn Ihr auf französischen Gewässern Schwierigkeiten habt und nicht ganz klar kommt mit der französischen Spra-

che. Wer die Hilfe eines Dolmetschers braucht – egal ob mit dem eigenen Boot oder mit einem Charterboot – einfach eine SMS oder ein Mail schicken. Wenn es wirklich eilt, anrufen.

Für Nord-Ost-Frankreich

Pierre PEETERS

pierre.peeters3@gmail.com

+33 (0)6 88 55 43 64

Patrick ZANDER

patrick.anpei@gmail.com

+33 (0) 6 71 25 54 70

Für Süd-Frankreich

Jozef HILGERSOM

jos.hilgersom@gmail.com

+33 (0)6 83 24 57 32

Für West-Frankreich

François MEYER

meyer.francois@sfr.fr

+33 (0)6 81 02 54 31

Elektroproblem an Bord...?





Swiss Technology and Quality Aboard

NAUTICTRONIC-GmbH | Tramstrasse 66 | 4142 Münchenstein 1
www.nautictronic.ch | info@nautictronic.ch | +41 (0) 61 411 48 20



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

SEIDEL MONTAGE - BATEAU TYR



Ihr Allrounder in Burgund & Franche-Comté



+33 663 53 55 61

+41 764 08 88 23

INFO@SEIDEL.CH

WWW.SEIDEL.CH

PROGRAMMHINWEISE

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

SSK-CSE

Fr, 18. August bis So, 20. August 2017

Burgundertreffen 2017 in Saint-Jean-de-Losne

Freitag: Grillabend bei Fredy Weber im Robinson in Saint-Symphorien-sur-Saône. *Samstag:* Schiffsausflug mit Übernachtung am Zielort. *Sonntag:* Ausklang

Wer in der Gegend herumschippert ist herzlich eingeladen.

Anmeldung nur telefonisch/SMS an Fredy Weber 079 417 42 64.

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

SSK Herbsttörn 2017

CAMARGUE – sonniges Südfrankreich Canal du Midi – Etang de Thau – Canal du Rhône à Sète.

Einwegfahrt von Port Cassafieres bis Beaucaire – 3 Schleusen, 145 km. Der Herbsttörn ist bereits wieder ausgebucht. Wir führen eine Warteliste. Bitte schriftlich anmelden: frederick.boettger@ssk-cse.ch

Samstag, 25. November 2017

Generalversammlung des SSK-CSE Hotel Krone, Lenzburg

Für GV-Teilnehmer gilt im Hotel Krone www.krone-lenzburg.ch ein Übernachtungspreis inkl. Frühstück von CHF 140.– im Einzelzimmer, CHF 170.– im Doppelzimmer. Voraussetzung: bei der Reservation angeben, dass man Teilnehmer der SSK-GV ist.

Sonntag, 11. Februar bis Samstag, 17. Februar 2018

Erkundung des Schiffmarktes in Holland mit dem SSK

Diese Reise gibt den Teilnehmenden einen guten Überblick über den Schiffmarkt in Holland. Für Kaufinteressenten ist die Reise eine Möglichkeit, erste Kontakte zu Maklern und Eignern zu knüpfen.

Anmeldungen an Res Diem, Trottenstrasse 8, 8542 Wiesendangen, res.diem@ssk-cse.ch,

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

Regios

Aargau

Wir treffen uns jeweils im reservierten Säli im Gasthof zum Schützen, Schachenallee 39, 5000 Aarau. 10 Minuten zu Fuss vom Bahnhof. PPs hat's direkt beim Restaurant. www.gasthofschuetzen.ch

Nicht verpassen: erster Stamm nach der Sommerpause

Montag, 9. Oktober 2017 ab 18 Uhr

Bern

Sonntag, 2. Juli 2017

Sternfahrt auf dem Neuenburgersee
Organisation Erika Prothmann,
M 079 657 39 58

Freitag, 20. Oktober 2017

Hauptversammlung SSK, Regio Bern

15.–20. April 2018

Flussfahrt-Reise, Portugal

Porto, Dourotal, Salamanca mit Croisieurope

Organisation: Jürg Spielmann,
M 079 782 69 28

Dreyländeregg

Mittwoch, 5. Juli 2017, 18 Uhr

Mittwoch, 2. August 2017, 18 Uhr

Sommerhogg

Mittwoch, 6. September 2017, 18 Uhr

Besichtigung Kraftwerk Augst

Führung durch das Kraftwerk Augst unter der Leitung von Urs Rychener. Anschliessend Grillplausch in der Festhütte auf dem Areal des Kraftwerks.

Samstag, 14. Oktober 2017

Ausflug in den Jura mit Schifffahrt auf dem Lac des Brenets

Anlass noch in Planung

Mittwoch, 1. November 2017, 19 Uhr

Kommunikation an Bord

Vortrag von Robert Spörri. Kommunikation an Bord der Aurora mit Sprache; Bordfunk, Telefonie, Bild; Fernsehen, GPS, AIS, Internet... Apps auf dem Smartphone.

Rest. Schiff, Hochbergerstr. 134, Basel

Mittwoch, 6. Dezember 2017, 19 Uhr

Niggi Näggi Hogg

Gemütlicher Höck zum Jahresende, detaillierte Infos folgen.

Rest. Schiff, Hochbergstrasse 134, 4057 Basel

OCH

Monatlicher Führenstamm

Jeden letzten Fr im Monat mit der Autofähre 19:36 Uhr ab Romanshorn nach Friedrichshafen und zurück. Ankunft Romanshorn 21:22 Uhr. Vor der Ausfahrt treffen wir uns jeweils ab 18 Uhr in der Pizzeria «Loftorante CAMPANIA» an der Neustrasse 20, vis-à-vis SBB-Bahnhof Romanshorn. Jede Pizza am Freitag für nur CHF 11.50! Keine Reservation erforderlich. Stammtischrunde auf der Fähre, Abfahrt um 19:36 Uhr.

jeweils freitags

28.7.2017 Sommer-Führenstamm

mit Nachtessen im Restaurant Hafen **27.10.2017** (erster Führenstamm nach der Sommerpause), **24.11.2017**, **29.12.2017**

Samstag, 14. Oktober 2017

Entdeckungstour Überlingen

Wir planen eine «etwas andere» Führung durch die mittelalterliche Bodenseestadt Überlingen, an der wir den Allermeisten unbekannte Orte entdecken werden.

Samstag, 9. Dezember 2017, ab 18 Uhr

Chlaushöck

Wieder bei Guido Helg Romanshorn. Ab 18 Uhr Apéro, anschliessend Raclette mit Tischgrill.

Zentralschweiz

Nicht verpassen: erster Stamm nach der Sommerpause

Dienstag, 17. Oktober 2017, 19 Uhr

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

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

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

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

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



Weltneuheit die 42 MPC

JETTEN
SHIPYARD

Mobil: +41 798 61 87 38
n.marquat@jettenshipyard.com
www.jettenshipyard.com

Werde jetzt SSK-CSE-Mitglied

Beitrittsformular

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

Abonnement Schleusenschiffer ist in den Mitgliederbeiträgen inbegriffen.

Frau Herr

Name*

Tel. Festnetz

Vorname*

Webseite

Geburtsdatum

Schiffsname

nur interner Gebrauch

Heimathaften

Mobiltelefon

E-Mail*

Korrespondenzadresse

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

Adresse*

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

Adresszusatz

Gewünschte Regiozuteilung

PLZ*

Ort*

Klubstander
Neumitglieder erhalten einen Klubstander.

Land

Gewünschte Grösse
 63x33 cm 45x22 cm

Korrespondenzadresse

*Pflichtfelder



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

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

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

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 Vreni Daepf-Hürlimann
Zelgliweg 23, 4704 Niederbipp
T 032 637 26 20, vreni.daepf@ssk-cse.ch

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

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

Dreyländeregg Willy Flühmann
Rebgartenweg 39, 4104 Oberwil
T 061 403 13 10, willy.fluehmann@ssk-cse.ch

Ostschweiz Arthur Bölsterli
Gachnangerstrasse 8, 8546 Islikon
M 076 366 54 17, arthur.boelsterli@ssk-cse.ch

Ostschweiz Lionella Kaiser
Höchster Strasse 4, 9016 St.Gallen
T 071 288 49 79, lionella.kaiser@ssk-cse.ch

Ostschweiz Migg Bollhalder
Meisenweg 20, 9500 Wil
M 079 407 22 33, migg.bollhalder@ssk-cse.ch

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



Schiffer oder Zigeuner?

Ein schweres Leben hat derjenige, der anders lebt als Andere in seiner Umgebung. Wie man sich in den Augen Anderer verhalten soll, ist abhängig von Ort und Zeit. Was an einem Ort und zu einer Zeit Anerkennung bringt, wird an einem anderen Ort und zu einer anderen Zeit bestraft.

Es gibt Völker, die eine Zeitlang an einem Ort bleiben, ihre Jurten dann abbrechen und mit ihren Herden weiter ziehen. Wehe aber dem, der hier und jetzt auf die gleiche Idee kommt. Stossen wir eines Tages unerwartet auf eine Gruppe von Wohnwagen, fährt uns der Schreck in die Glieder. Zigeuner! Das Wort spricht Bände. Wer bei uns keinen festen Wohnsitz hat, ist zutiefst verdächtig.

Ich frage mich jetzt nur, weshalb wir Schiffer bislang von diesem Pauschalverdacht verschont geblieben sind. Liegt es daran, dass wir uns auf dem Wasser fortbewegen und unsere Liegeplätze somit ohnehin im Niemandland sind? Oder liegt es daran, dass wir meist alleine unterwegs sind und uns erst an den Liegeplätzen improvisiert zusammenrotten?

Vielleicht haben wir auch einfach das Glück, dass Schiffe weniger bedrohlich aussehen als Wohnwagen? Oder ist es bisher schlicht nicht bis zu uns durchgedrungen, was die ortsansässige Bevölkerung jeweils alles so denkt und fürchtet, wenn wir am Klubtörn mit einer ganzen Horde Schiffe in einem Dorf anlegen?

Es gibt vieles auf dieser Welt, das über meinen Verstand hinausgeht und manchmal habe ich einfach das Glück, dass die unverständliche Reaktion oder Nicht-Reaktion meiner Mitmenschen zu meinen Gunsten ist!

Res Diem

