

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

4-2017
CHF 8.20
www.ssk-cse.ch

Schleusenschiffer

Eine 108 Jahre alte Barkasse reist an ihren Entstehungsort | 4

Vier Wochen chillen in Friesland | 14

Die korrekte Flaggenführung – worauf man achten sollte | 20





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

Klub-Törn oder Mitfahrgelegenheit?



Der SSK hat viel zu bieten. Beim Törn in der Camargue konnte ich miterleben, was unseren Klub sonst noch ausmacht: Die Hilfsbereitschaft – egal ob gegenüber Mitgliedern oder völlig Fremden. Da wurden festgefahrene Boote freigeschleppt und verzweifelte Frischkapitäne unterstützt. Keine Ahnung wie man ein Schiff in den

Hafenplatz manövriert? Auch hier helfen die erfahrenen Schleusenschiffer – Ehrensache! Mehr zum Herbsttörn 2017 werdet Ihr aber erst im nächsten Heft erfahren.

In dieser Ausgabe wollen wir noch mal den Sommer Revue passieren lassen und uns – nicht ganz ohne Wehmut – in die herrlich warme Zeit zurückversetzen. Bereits der Juni hat uns mit hohen Temperaturen verwöhnt, sogar in Deutschland. Ich durfte einige wunderbare und interessante Tage auf dem Rhein und der Lahn, an Bord der San Martino erleben. Über die ganze abenteuerliche Reise dieser 108 Jahre alten Barkasse, vom Zürichsee über Basel bis an ihren Entstehungsort nahe Hamburg, berichtet uns ihr Besitzer und Kapitän Stefano Butti. Rita und Roland Künzli haben den schönen Sommeranfang auf dem Boot ihres Sohnes, einer 8.50 m Doerak genossen. Sie haben Friesland erkundet und wagen nun einen Vergleich mit den französischen Fahrgebieten, in denen sie mit dem Freizeitschiff LEO unterwegs sind. Die Eignergemeinschaft von LEO sucht übrigens noch neue Mitglieder. Details auf www.ms-leo.ch.

Oder soll es doch lieber eine Mitfahrgelegenheit sein? Die Donau hinunter ins Schwarze Meer? Über Don und Wolga bis St. Petersburg? Mitreisende «Hand gegen Koje» sind willkommen; mehr dazu auf Seite 27. Die Ausschreibung auf Seite 33 lüftet endlich das Geheimnis, wo der SSK-Herbsttörn 2018 stattfinden wird.

Schwirbel ahoi

Monika Martiny **Redaktion**

Reiseberichte

- 4 San Martino besucht ihren Entstehungsort
- 14 Sommeranfang in Friesland

Reportagen

- 20 Flaggenführung: worauf man achten sollte
- 22 L'écho de l'écluse
- 26 Ein Vorurteil weniger

Rubriken

- 27 Kurzmeldungen: Neumitglieder, Vortrag Polen, Mitreisende gesucht
- 28 Aus den Regionen: OCH: Die Macht der Berggöttin Raitia
- 30 Dreyländeregge: Kraftwerk Augst
- 33 Ausschreibung Herbsttörn 2018
- 34 Programmhinweise SSK-CSE und Regios
- 36 Weiterbildungskurse
- 39 Adressen, Infos, Le dernier mot de l'écluseur

Titelbild

Mit der Barkasse San Martino in Hamburg
Foto von Stefano Butti



Impressum

Offizielles Organ des Schweizerischen Schleusenschiffer Klubs, Club Suisse des Ecluseurs. Die viermal jährlich erscheinende Zeitschrift für alle Freunde der Kanal- und Flussschiffahrt **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, 9100 Herisau, T 071 354 64 64, info@adag.ch



108-jährige Dame reist nach Hamburg

San Martino in Hamburg

Bei der Schlosswerft von Reinhold Holtz in Harburg bei Hamburg wurden 1909 drei Passagierschiffe für den Lago di Lugano auf Kiel gelegt. Eines dieser ersten Passagier-Motorboote der Schweiz erhielt den Namen «San Martino». 108 Jahre später fährt die Barkasse auf einer abenteuerlichen Reise an den Ort ihres Entstehens zurück, den alten Binnenhafen von Harburg, die ehemaligen Gräben der mittelalterlichen Festung an der südlichen Elbe.

Text und Bilder *Stefano Butti*

» Mit dem Tieflader vom Zürichsee an den Rhein

Schon lange träumte ich von einer Reise über die Flüsse und Kanäle Europas – ein eigentliches Ziel hatte ich nicht. Mein Traum bestand seit ich im Januar 2005 ein altes privates Fahrgastschiff in einem eher desolaten Zustand erworben hatte. Vom historischen Wert meiner Barkasse hatte ich damals keine Ahnung. Dafür davon, dass ihr die Bewilligung für Passagiertransporte entzogen wurde, weil der Schiffskörper nicht durch Schottwände unterteilt war. Die behördlichen Vorschriften ändern sich halt in 100 Jahren. Ich stand also vor der Wahl, den alten Schiffskörper entweder mit wasserdichten Querwänden zu versehen und damit sei-

ne historische Substanz zu zerstören, oder den Verwendungszweck meines Fahrzeugs anzupassen. Ich entschied mich für letzteres. Aus mehreren Gründen; aber sicher auch, weil ich mir schon lange ein Ferienhaus auf dem Wasser gewünscht hatte. Nun lag es also endlich vor mir und mit ihm auch der Traum von ausgedehnten Reisen auf dem europäischen Wasserstrassennetz. Während vier Jahren restaurierte ich in meiner Freizeit die «San Martino», die damals noch «Christoffel» hieß, in der Scheune meines Bauernhauses und recherchierte nebenbei in akribischer Geduldsarbeit ihre Geschichte bis zum Stapellauf in Harburg, südlich von Hamburg. Nun hatte ich also endlich auch ein Ziel für meine Reise: Es soll zurückgehen an den Entstehungsort meiner Barkasse, in den alten Binnenhafen nach Harburg, wo die Schlosswerft von Reinhold Holtz, Erbauerin des Schiffes, einst ansässig war. Bei meinem Vorgesetzten beantragte ich eine längere Auszeit, die aber aus betrieblicher Notwendigkeit immer wieder verschoben wurde, verständlicherweise, da ich in einem stark saisonal ausgerichteten Betrieb arbeite. Im Sommerhalbjahr sind Urlaube bei uns in der Regel nicht möglich. Zu meinem 25-jährigen Firmenjubiläum wurde mein Antrag jedoch bewilligt. Mit der Vorfreude eines kleinen Jungen organisierte ich den Transport der San Martino in den Auhafen nach Muttentz. Am Abend des 9. Mai 2017 schwamm mein Schiff tatsächlich im Rhein. Die weite Welt lag nun endlich vor dem Bug meines Bootes.



Am Kran im Auhafen



Im Auhafen Muttenz



Blick zu Tal



Zwei Schmerkner Wimpel auf dem Rhein



Lichtwahr Loreley



Verkehr auf dem Rhein



Auf dem Rhein



Kochen an Bord



Reben und Wälder am Rhein



Lahnschleuse



Anlegeplatz in Bad Ems

Es geht los

Den Mai über musste ich noch arbeiten und so lag die San Martino in Basel. Trotzdem gab es natürlich viel zu tun. Das Schiff wurde ausgerüstet. In Abständen brachte ich Fender an, die ich beidseitig über der Scheuerleiste um den Schiffskörper herum spannte. Auch ein Funkgerät musste eingebaut werden; einen Handsprechfunk hatte ich als zweites Gerät dabei. Oft übernachtete ich in Basel und lernte dabei auch die Stadt mit ihren traumhaften Ecken kennen und lieben. Zudem: Man schläft gut auf dem Fluss, wenn das Wasser um das Boot gurgelt und der immerwährende Strom an einem vorbeizieht. Am Sonntag 28. Mai ging mein Bruder, der mir während den Hafentagen ab und zu Gesellschaft geleistet hatte, von Bord, dafür traf Carmen, meine Freundin und Matrosin ein. Nach einem z'Nacht mit einer befreundeten Basler Familie ging es am Montag früh los. In gemächlicher Fahrt tuckerten wir den landschaftlich nicht sehr reizvollen Grand Canal d'Alsace zu Tal, unterbrochen von den ersten vier Schleusen. In Breisach ging Carmen wieder von Bord. Ich fühlte mich nun sicher genug, um mit meinem Schiff in den Schleusen alleine zurechtzukommen. Dafür traf ich Margrit und Karl Rickli vom Rickli Schiffsbetrieb in Schmerikon. Nachdem sie ihren Betrieb an Sohn und Schwiegertochter übergeben hatten, waren sie nun auch mit ihrem

Privatboot unterwegs. Was für ein Zufall: Zwei Zürichseeschiffe mit Heimathafen Schmerikon und entsprechendem Wimpel am Göschstock. Wir fuhren bis Kehl miteinander. Ich schaute mir Strassburg etwas ausgiebiger an, Margrit und Kari wollten weiterfahren und so trennten sich unsere Wege. Dafür traf ich zwei Schleusenschiffer mit ihrer «Benino»: Mary und Paul. Mit ihnen fuhr ich bis Maxau bei Karlsruhe. Sie legten am nächsten Morgen wieder früh ab, wollten in den Neckar an ein Schifffertreffen und durften deshalb nicht trödeln. Ich nahm es gemütlich und schwatzte noch mit dem einen oder anderen Rheinböötler und bunkerte Treibstoff, bevor ich mich, auf dem nun schleusenfreien Fluss, Richtung Meer aufmachte.

Der frei fließende Rhein

Nach der letzten Schleuse Iffezheim nimmt der Talstrom des Rheins merklich zu, die Fahrt wird rassig. Mein GPS zeigte öfters Geschwindigkeiten von 18 Kilometern über Grund. Beidseitig ist hier das Ufer mit Buhnen verbaut, die unter der Wasseroberfläche liegen.

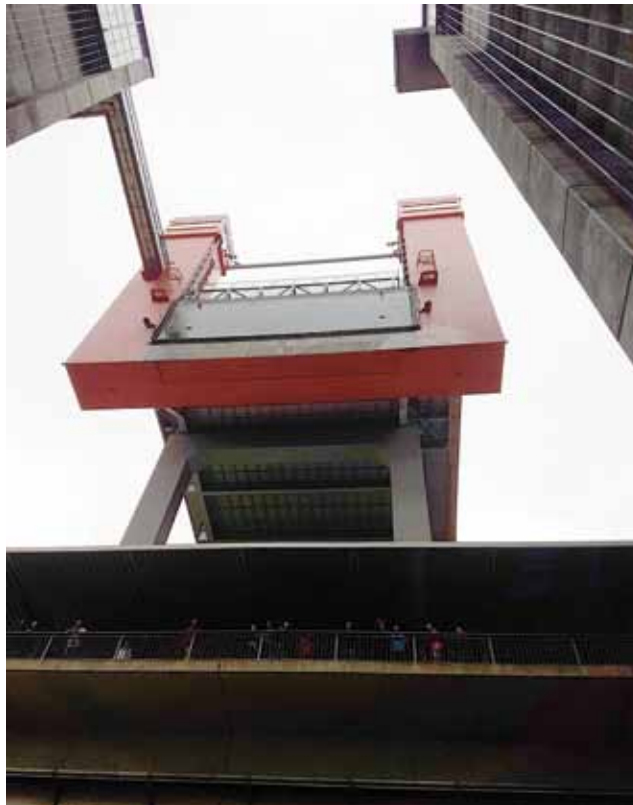
Beginn und Ende eines Bühnenfeldes werden durch sogenannte «Bober» angezeigt, den Rest muss man sich vorstellen können. Es braucht also ein vorausschauendes Fahren und auch die Berufsschiffe müssen unbedingt richtig gekreuzt werden. Sie können und wollen in der Strömung nicht ausweichen. Ich hatte aber auf der ganzen Reise kein einziges Mal ein Problem mit einem Berufsschiff. Dafür mit manchem rücksichtslosen Hobbyschiffer und seiner PS-Bolide! Auch bezüglich Seemannsgarn hätte der eine oder andere Böötler beinahe eine Weltmeisterschaft gewinnen können. Was ich da alles zu hören bekam: «Bist du lebensmüde mit diesem Schiff den Rhein zu befahren? Die Berufsschiffe werden dich zermalmen. Ich wünsche dir wirklich

SEHR viel Glück», etc. etc.; ich war teilweise stark verunsichert, aber wie gesagt, die Berufsschiffahrt war absolut kein Problem, am ehesten noch die Fahrgastschiffe auf der Loreley-Strecke, aber dazu später. Der alte Vater Rhein mit seinen Gestaden ist traumhaft. Zwischen Iffezheim und Mannheim hat es viele Altarme die mit Grundwasser gespeist werden und mit ihrem klaren Wasser zum Baden einladen. Die historischen Städte sind traumhaft, Speyer, Worms oder Mainz mit ihren Sehenswürdigkeiten... man will manchmal fast nicht mehr weiter. Auch die Preise in Deutschland sind moderat im Vergleich zur Schweiz. Ich kochte selten an Bord,

das Essen auswärts war preiswert und gut. In Mainz musste ich mein Fahrrad reparieren lassen, es hatte einen Platten und die Gangschaltung spielte verrückt; das hat mich ganze 20 Euro gekostet.

Loreley, Burgen und Wein

Nach Mainz lockt der Rheingau mit seinen Weinen und der lieblichen Landschaft. Auch hier klingende Namen: Eltville, Oestrich oder Rüdesheim, die zu einer Pause mit Flaschenkauf einladen. Und schliesslich Bingen, Tor zur strömungsreichen Gebirgstrecke, zum «wilden Gefähr!» In diesem Städtchen machte ich wieder eine längere Pause. Zum einen, weil ich in Bingen meinen nächsten Gast erwartete, Monika, unsere allseits bekannte SSK-Redaktorin, zum anderen, weil die gut gemeinten Gefahrenwarnungen sich halt doch irgendwie in meinem Gehirn festgesetzt hatten und sich in mir der verantwortungsbewusste Kapitän zurückmeldete. Ich unternahm also eine Dampferfahrt mit dem 1913 erbauten Radschiff Goethe und besichtigte auf diese Weise die folgende Strecke des Rheins in aller



Schiffshebewerk Lüneburg, oberes Tor und Einfahrt

Ruhe. Trotz ausgiebigem Bierkonsum – nun konnte ich ja endlich mal gefahrlos und legal an Bord eins trinken – prägte ich mir das Fahrwasser genau ein und verglich alles mit meinem Rheinatlas. Schnell wurde mir bewusst, dass die beste Zeit, um diesen Streckenabschnitt zu befahren, der frühe Morgen ist. Sobald die Fahrgastschiffe auftauchen wird es nämlich hektisch. Ich kenne das von meinem Beruf her: der Fahrplan drückt, der Verkehr und die Fahrgastfrequenzen nehmen zu; da nervt jedes zusätzliche Fahrzeug im Fahrwasser. Gegen 17 Uhr am nächsten Tag tauchten dann Monika und Doris auf. Wir gingen essen, ins Restaurant Zollamt direkt am Rheinufer, bevor uns Doris wieder verliess. Ich konfrontierte Monika mit meinem Plan, am nächsten Morgen in aller Herrgottsfrühe abzulegen und die Strecke bis St.Goar unter den Kiel zu nehmen. Ich war nun bereits drei Tage in Bingen und wollte weiter. Am nächsten Morgen um sieben Uhr stach die San Martino also in den Strom hinaus. Wir nahmen das Binger Loch, umschifften die gefürchteten Lochsteine und waren nun unterhalb dieser natürlichen Staumauer in Form eines Unterwasserfelsens. Das «wilde Gefähr» begann nun die San Martino anzuschieben. Mein GPS zeigte bereits 23 km/h über Grund, es wurden schliesslich 25, ja sogar 26. Es gab also kein Zurück mehr. Wenn ich aufdrehen wollte, würde mein «Sportboot» bestenfalls stillstehen; und auch dafür müsste der Hebel ganz auf dem Tisch liegen. Die Pfalz rauschte an uns vorbei, das hübsche Bacharach, viele Burgen und die diversen Felsen, die halb unter Wasser liegen, die Diebsteine, der Geissenrücken, die sieben Jungfrauen und wie sie alle heissen. Im Funk ertönte der Ton der signalisiert, dass die Funk- und Wahrschauanlage Oberwesel in Betrieb ist. Ein Container-Schubverband mit Vorspannboot kam uns entgegen. Monika



Lauenburg an der Elbe



Hafentag in Lauenburg



wollte fotografieren und schlängelte sich um mich herum, ich schnauzte sie an, sie solle sich hinsetzen, ich müsse mich jetzt konzentrieren. Schlussendlich kam die Loreley in Sicht und damit St.Goar, unser Zielhafen für diesen Tag. Ich drehte auf und drückte den Leistungshebel ganz nach vorne. San Martino schob sich langsam in die kleine Hafeneinfahrt und nahm fast einen Satz als die Strömung ihre Lateralfläche freigab. Wir machten in dem kleinen schmucken Hafen fest und setzten nun erst einmal gemütlich einen Kaffee auf, bevor wir das Städtchen besichtigten, mit der Fähre ans andere Ufer übersetzten und den Loreley-Felsen erklimmen.

Die romantische Lahn und Koblenz

Die Rheingegend ist hervorragend geeignet zum Wandern, es wimmelt von Burgen, Rebbergen, schönen Restaurants und Wanderwegen. Deshalb: unbedingt genug Zeit einplanen. Übrigens auch für die spontanen Hafenfeste, wie wir am Fuss der Loreley eines im ganz kleinen Rahmen erlebten, mit Live-Musik und Riesling aus der Region. In St.Goar blieb die San Martino wiederum zwei Nächte liegen bevor es weiterging. Wir wollten unbedingt noch in die Lahn. So nahmen wir die 30 Kilometer bis Lahnstein unter die Planken, vorbei an

Boppard und Braubach, und erreichten Kilometer 586, wo wir über Steuerbord in die Lahn einbogen. Beim Bootshaus Haifischbar machten wir erst einmal fest und erkundigten uns nach den Gepflogenheiten auf diesem Nebenfluss des Rheins. Die Chefin des Wirtshauses, eine ehemalige Piratenbraut, erklärte uns alles Wichtige, der selbsternannte Hafenmeister, mit dem grössten Boot an der Lahn, ergänzte ungefragt. Schliesslich legten wir wieder ab, die Lahn zu Berg bis Bad Ems. Dort erfreuten wir uns am teuersten Nachtessen auf unserer Reise, Poulet mit Risotto. Die Lahn war übrigens fast etwas zu romantisch für unseren Geschmack. Baden wollten wir auch nicht in diesem grünlichen, fast stehenden Gewässer; es schwammen überall kleine Phosphatschäumchen herum. Landschaftlich aber war es einmalig.

Dortmund-Ems- und Mittellandkanal

Koblenz ist dafür das Leben pur. Unser Tipp zum Liegen: Yachthafen Rheinlache in parkartiger Umgebung und nicht weit von Stadtzentrum und Bahnhof entfernt. Hier trennten sich unsere Wege für kurze Zeit. Ich musste über das Wochenende nach Hause und Martiny passte auf Martino auf. Ich hatte ein bisschen ein schlechtes Gewissen, aber in Koblenz gibt es zum Glück viel zu entdecken. Eine Seilbahn führt auf die Festung Ehrenbreitstein hinauf und die Stadt bietet an Einkauf und Gastronomie alles, was das Herz begehrt. Unseren letzten gemeinsamen Abend verbrachten wir in einer dieser schmucken Kneipen am Rheinufer. Am nächsten Mittag holte Doris ihre Kollegin ab und ich war wieder allein. Allein und im Stress. Spätestens am 6. Juli musste ich in Hamburg sein, ich hatte dort abgemacht und den Hafenplatz bereits reserviert; der einzige Termin auf meiner Reise. Nun war bereits der 22. Juni und vor mir lagen noch gut 800 Kilometer. Also Leinen los! In Köln hatte ich Probleme mit dem Getriebe. Nach einem Ölwechsel wagte ich die Weiterfahrt. In Düsseldorf wurde ich von der Polizei kontrolliert und in Duisburg, bei Kilometer 780, bog ich in den Hafenskanal ein und gelangte so zum Rhein-Herne-Kanal und schliesslich nach Essen. Das nächste Highlight auf meiner Reise war das alte Schiffshebewerk Henrichenburg mit seinem Museumshafen. Hier lernte ich ein pensioniertes Ehepaar kennen mit dem ich die nächsten Tage bis nach Bevergen, der Abzweigung in den Mittellandkanal fuhr. Das Wetter verschlechterte sich und Regen setzte ein. Eine ganze lange Woche pausenlos nass und kalt. Hinzu kam, dass ich nun alleine unterwegs war; die erste echte Krise stellte sich ein. Es waren auch fast keine Privatboote mehr unterwegs, nur noch Berufsschiffe. Ein einziges Mal traf ich an einem Rastplatz ein Privatschiff das in die gleiche Richtung wie ich fuhr. Ein junger Berliner mit seiner «Oma» mit Baujahr 1892, seinem Schiff. Ein skurriles Fahrzeug. Alte Schale mit schönen Linien, darauf ein Aufbau, sehr rudimentär aus alten Brettern zusammengenagelt, anstatt Fensterscheiben Plastikplanen in den Öffnungen der Kabine mit Reissnägeln befestigt, dafür überall Blumen und Herzen aufgemalt. Tja: zum Wasserwandern braucht es nicht viel, ein altes Fahrzeug und einen Traum! Der Mittel-



San Martino in Hamburg – das kleinste Schiff im Hafen

landkanal war im Übrigen nicht so eintönig wie ich im Vorfeld immer wieder vernommen hatte. Mit offenen Augen entdeckt der Reisende vieles; zum Beispiel wie Millionen von aufsteigenden Blasen nachts den Kanal zum Blubbern bringen. Trotzdem jubelte ich, als die San Martino bei Kilometer 233 in den Elbe-Seitenkanal einbiegen konnte und über die Schleuse Uelzen, mit 23 Metern Hubhöhe, sowie das Hebewerk Lüneburg/Scharnebeck, mit knapp 40 Metern Höhenunterschied, wieder auf Flussniveau abgestiegen war. Die Elbe war erreicht, ich konnte das Meer riechen!

Endlich! Hamburg!

Im musealen Städtchen Lauenburg machte ich eine Dampferfahrt mit dem historischen Raddampfer Kaiser Wilhelm und liess mein durchnässtes Schiff in der hübschen Marina drei Tage an der Sonne trocknen. Ausserdem besuchte ich die bekannte Hitzler-Werft, die in früheren Tagen viele Schiffe in die Schweiz geliefert hat, darunter auch ein Schwesterschiff der San Martino. Am 5. Juli legte ich ab, die Elbe zu Tal nach Hamburg. Vier Stunden später machte ich bereits im City-Sporthafen Hamburg fest. Nach ausgiebiger aber höflicher Polizeikontrolle wegen des G20-Gipfels reiste ich bereits am nächsten Tag mit der Eisenbahn weiter nach Flensburg zum Dampfschiff-



Hamburger Hafenparty



Nach der Hafenparty



Ziel erreicht – ungefähr hier wurde das Schiff einst gebaut

Festival, wo ich meine Kollegen traf. Mit dem historischen Eisbrecher Stettin ging es wieder zurück nach Hamburg. Nun standen diverse Kollegenbesuche und Hafenerundfahrten mit feuchtfröhlichen Bordfesten an. Am 21. Juli 2017 legte die San Martino schliesslich im City-Sporthafen Hamburg ab. Die kleine historische Barkasse gelangte in den Köhlbrand, vorbei am Containerterminal und unter der Köhlbrandbrücke hindurch, in die industriell geprägte südliche Elbe hinein. Um elf Uhr bei Ebbe meldete ich mich bei der Schleuse Harburg an, bezahlte das Schleusengeld von € 4.50 und lief mit meiner San Martino erhobenen Hauptes in den alten Binnenhafen ein. Ich machte an der ehemaligen Zitadelleninsel an einem vergammelten Holzsteg fest und schoss ein Foto. Hier also wurde mein Schiff vor 108 Jahren gebaut. In der Werft von Reinhold Holtz, die heute nicht mehr existiert aber den Platz für die Nachfolgefirma Jöhnk lieferte. Der Vorarbeiter der Jöhnk-Werft fragte mich, was ich denn hier suche, das sei Betriebsgelände. Als ich ihm, etwas aufgeregt und nicht ohne Stolz, die Geschichte meines Schiffes erzählte, sagte er trocken: «Tja, die haben ja viele Schiffe hier gebaut», und ging weiter. Tja, stimmt – sogar für die Binnenseen der Voralpen in der fernen Schweiz – auch wenn das heute fast niemanden mehr interessiert. «



Schlosswerft Harburg – der Entstehungsort von San Martino



Stefano Butti

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**

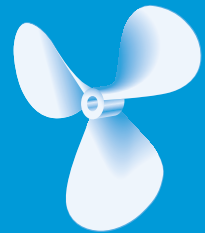
Bächastrasse 69, 8806 Bäch
Telefon 044 784 77 42 / 079 209 77 42
info@bootsmotoren.ch / www.bootsmotoren.ch

OCEANVOLT

Die elektrische Alternative zum Diesel
einfach zu installieren

Für neue Boote und Umrüstung
zuverlässig, sicher und leise

Lädt die Batterien während der Fahrt
einfach zu bedienen



Infanger Propeller AG

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

Elektroproblem an Bord...?



NAUTIC  TRONIC
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 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

Vier Wochen chillen



Unser Sohn hat letzten Herbst ein holländisches Traditionsschiff gekauft. Die 8,50 m Doerak ist für eine Familie mit vier Personen perfekt eingerichtet und kann dank der guten Heizung auch im Frühling und Herbst gefahren werden. Sie hat eine sehr gute Stabilität, so dass beim Einsteigen einer Person der Kaffee nicht ausgeschüttet wird. Wir konnten dieses Boot im Juni, während vier Wochen, bei nur drei Regentagen, genießen und haben Friesland erkundet.

Text und Bilder Rita und Roland Künzli



Das Schiff – die Doerak «Jade»



Spezielles Entleerungsschiff



Eine typische Häuserzeile...



...mit einem stattlichen Gemeindehaus



Schöne Orte – Natürlich mit Windmühle

» Friesland

Vom Flughafen Schiphol aus erreicht man per Bahn, welche an allen relevanten Orten hält, in zwei Stunden Friesland. Es ist ein ideales Bootsferiengebiet. Man durchfährt schmale Kanäle sowie vielbefahrene Grosswasserstrassen und jede Art von Seen, die sinnigerweise Meere genannt werden.

Niedrige Durchfahrthöhen

In dieser Gegend ist es von Vorteil, wenn das Schiff nicht höher als 2.40 m ist. Dadurch werden viele kleinere Kanäle befahrbar, da die festen Brücken auf diesen sehr oft nur eine Durchfahrthöhe von 2.50 m haben (Angabe auf der Karte: «H25»). Da kann es schon mal ein bisschen knapp werden. Wir konnten eine ungewöhnliche Lösung beobachten: Alle Radfahrer, die die Brücke überqueren wollten, wurden an Bord gebeten. Durch das zusätzliche Gewicht konnte das Schiff seine Höhe reduzieren und passieren.



Diese Crew konnte erst weiterfahren, nachdem alle Radfahrer, welche zufälligerweise die Brücke passierten, auf das Schiff umgestiegen waren.

Schöne Natur

Die Natur ausserhalb der Dörfer und Städte ist überall sehr schön. Hinter den Schilfgürteln an den Kanälen wird eine intensive Landwirtschaft betrieben. Dies sieht sehr aufgeräumt aus. Bei Fahrten von einem Ort zum andern hat es unterwegs immer schöne Anlegestellen. Es herrscht überall Sauberkeit. Die Anleger sind mit Abfallcontainern ausgerüstet, die durch ein spezielles Schiff regelmässig geleert werden. Naturschutzreservate sind hier nicht verbotene Zonen, sondern sind mit jeder Menge Liegeplätzen ausgestattet. In diesen Gebieten hat es Wälder, die vor dem Wind schützen. Ich selber geniesse den frischen Wind und die brennende Sonne.

Die Gemeinden

Die Städte und Dörfer besitzen immer einen ursprünglichen Kern mit den typischen Backsteinhäusern, einer belebten Hauptstrasse, Geschäften und Gaststätten. Alles ist sehr nett und behaglich. Natürlich

hat es in jedem Ort einen Hafen mit allen Annehmlichkeiten. Der Einkauf für Schiffsreisende ist kein Problem.

Traditionsregatten

Auf den diversen Meeren gibt es während der Sommerzeit Segelregatten mit den traditionellen holländischen Plattboden-Segelschiffen mit Seitenschwertern. Diese Segler waren schnell unterwegs, mit Vorwindkurs, wobei immer Crewmitglieder im Bug sass. Ich nehme an, dass das Heck möglichst hoch gehalten wird damit sich dieses nicht festsaugt. Wir hatten per Zufall einen Liegeplatz am Ende einer Insel und diese Landzunge musste umfahren werden. Dabei konnten einige Segler problemlos an der Ecke vorbei kreuzen, andere mussten jedoch direkt vor uns eine Wende machen. Und siehe da, am Samstag waren nur Männer mit Anzug und Krawatten an Bord. Am Sonntag wurde dieselbe Regatta nochmals gefahren doch diesmal waren ganze Familien an Bord. Wer hat sich da wohl durchgesetzt?



Regattabriefing in Grou



Vorwindkurs

Bootsferien in Friesland oder in Frankreich?

Man kann diese Gebiete nicht miteinander vergleichen; es haben beide ihre Reize... von der Esskultur wollen wir für einmal nicht sprechen.

In Friesland ist es überall schön und angenehm. Die Infrastruktur ist auf einem Topniveau. Die Landschaft ist flach, selten eine Schleuse und die wenigen sind normalerweise offen.

In Frankreich ist die Infrastruktur auf einem einfacheren Niveau. Die verschiedenen Gegenden sind jedoch sehr interessant zu durchfahren. Man muss natürlich den Schleusenmanövern positiv gegenüber stehen. Ich schätze diese. Man ruft die Crew zusammen und bewerkstelligt dann dieses Manöver gemeinsam. Die Marschtüchtigen und die Hündeler lieben diese Unterbrechung und gehen dann oft auf dem Treidelpfad zur nächsten Schleuse voraus.

Mitte August sind wir im Raum Paris mit unserem «LEO» unterwegs. Dann befahren wir die Kanäle von Paris welche mitten durch die Stadt führen. Und fahren bergwärts auf der Seine durch die Stadt. Dies ist natürlich etwas vom Feinsten. «



Nach einer Wende vor unseren Augen (man beachte die Kleidung)



Neuerungen bei der AXA Wasserfahrzeugversicherung /

- Neuer attraktiver Wasserfahrzeug-Tarif
- Haftpflicht-Versicherungssumme CHF 10 Mio. als Standard
- Neue Boots-Rechtsschutzversicherung für CHF 70.– Jahresprämie
- Versicherungssumme in der Boots-Rechtsschutzversicherung bis CHF 300 000.–
- Neuer Deckungsbaustein Maschinenversicherung deckt Schäden als Folge von äusseren Einwirkungen und inneren Ursachen

Im Schadenfall Telefon 0800 809 809

Wir beraten Sie gerne.

AXA Partneragentur Lindemann GmbH

Ihr Ansprechpartner:

SKK-Mitglied Corinne Lindemann

corinne.lindemann@axa.ch

Telefon 071 858 06 02



Weltneuheit die 42 MPC

JETTEN
SHIPYARD

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

Die korrekte Flagge?

Es fällt auf, dass viele Schweizer Eigner ihr Schiff in Holland registrieren und dann die Schweizerische Flagge führen. Das Argument, die Staatsbürgerschaft des Eigners sei massgebend für die Flaggenführung ist nicht richtig. Was gilt denn nun?

Text und Bilder Rolf Rütli

Einleitend zwei Begriffe, welche oft falsch interpretiert werden: Der Flaggenstaat ist der Staat, in welchem das Schiff registriert ist. Das Schiff hat die Nationalität des Flaggenstaates. Dieser ist für Richtlinien der Ausrüstung, Bemannung etc. zuständig. Er stellt die notwendigen Dokumente aus.

Den Begriff «Heimathafen» gibt es offiziell nicht. Der Hafen, welchen die Schiffe am Heck angeschrieben haben ist der Registerhafen (Port of Registration), also dort wo das Schiff im Flaggenstaat registriert wurde. Fälschlicherweise wird oft geglaubt das Schiff liege meistens dort, sei also sozusagen dort beheimatet. Viele Schiffe laufen aber ihren Registerhafen nie an.

Übergeordnet massgebend ist das «Seerechtsübereinkommen der Vereinigten Nationen», welchem die meisten Staaten beigetreten sind. Dieses legt unter anderem fest:

«Schiffe besitzen die Staatszugehörigkeit dessen Flagge zu führen sie berechtigt sind», «Schiffe fahren unter der Flagge eines einzigen Staates» und weiter unten «ein Schiff, das unter den Flaggen von zwei oder mehreren Staaten fährt, von denen es nach Belieben Gebrauch macht, kann keine dieser Staatszugehörigkeiten gegenüber dritten Staaten geltend machen; es kann einem Schiff ohne Staatszugehörigkeit gleichgestellt werden.»

Nun kann man natürlich argumentieren «das interessiert mich nicht». Unter dem Motto, wo kein Kläger ist kein Richter. Das kann sich aber im Fall eines unvorhergesehenen Ereignisses sehr rasch und

dramatisch ändern. Ich habe das vor vielen Jahren selbst erlebt: Nach einer schweren Havarie war nur schon das Telefongespräch des Botschaftssekretärs mit dem Herrn Hafenskapitän eines mediterranen Landes, in blütenweisser Uniform, sehr hilfreich. Die Bitte, man möge die havarierte schweizerische Yacht unterstützen und den notwendigen Schutz gewähren hat uns sehr geholfen und weitergebracht. Auch die anschliessend notwendigen rechtlichen Schritte (Seeprotest etc.) konnten nur dank der Unterstützung unserer Auslandsvertretung reibungslos abgewickelt werden.

Aus schweizerischer Sicht gibt es zwei verschiedene Fälle: Man unterscheidet zwischen der Schweizerischen Fahne und der Schweizerischen Seeflagge. Erstere ist quadratisch. Anwendung, Proportionen und Farbe sind seit dem 1.1.2017 im «Wappengesetz» definiert. Nach diesem neuen Gesetz ist es nicht erlaubt, die Schweizerfahne an fremden Schiffen zu hissen. Seit dem Zweiten Weltkrieg kennen wir noch die Schweizerische Seeflagge. Diese ist rechteckig und darf ausschliesslich von Schiffen gefahren werden, welche im Register beim Seeschiffahrtsamt, SSA in Basel eingetragen sind. Der Missbrauch ist gemäss dem Schweizerischen Seeschiffahrtsgesetz, welches zusammen mit der Yachtverordnung massgebend ist, strafbar.

Zusammenfassend: Eine falsche Flaggenführung ist nicht nur gesetzwidrig, sondern wirft auch Fragen auf in Bezug auf korrekte Seemannschaft und den Respekt gegenüber dem Flaggenstaat und der Schweiz.

Registrieren unter Schweizer Flagge?

Oft wird argumentiert das sei äusserst kompliziert. Das stimmt absolut nicht. Im Verlauf meiner nautischen Karriere habe ich vier Schiffe beim SSA registrieren und den Flaggschein jeweils auch verlängern lassen. Bei Gebrauchs Schiffen verlangt das SSA ein Gutachten über die Seetauglichkeit. Ein solches wird





ja in den meisten Fällen ohnehin vom neuen Eigner gefordert, bevor der Kauf endgültig abgeschlossen wird. Für werftneue Schiffe braucht es kein Gutachten. Das CE Zertifikat und der Nachweis, dass eine Rettungsinsel an Bord ist, genügen. Im Übrigen verpflichtet sich der Eigner die Ausrüstungsvorschriften einzuhalten. Wenn der Flaggschein nach drei Jahren erneuert werden muss, kann der Eigner nach einer Checkliste die notwendigen Angaben zum Zustand der Yacht und zum Unterhalt selbst machen.

Viele Yachten fahren jedoch nur auf Binnengewässern. In diesem Fall sind die Anschaffung und der Unterhalt einer Rettungsinsel nicht sinnvoll. Für solche Fälle kann man beim SSA beantragen, dass im Flaggschein eine Beschränkung des Fahrtengebietes eingetragen wird. Dann braucht man keine Rettungsinsel.

Ich habe die Erfahrung gemacht, dass das SSA sehr professionell und

speditiv arbeitet. Wenn alle Unterlagen vollständig sind, hat man den Flaggschein schon nach wenigen Tagen. Hobbyschiffer sind Individualisten und wissen meistens selbst was für ihr Schiff richtig und gut ist. Achtung lieber Freund, das SSA hat nicht Auftrag die massgebenden Gesetze und Verordnungen mit dir zu diskutieren, sondern sie zu vollziehen. Man muss die Unterlagen wie vom Gesetz gefordert bereitstellen, dann läuft das reibungslos. Auf der Homepage des SSA findet man alle notwendigen Angaben.

Ein oft genanntes Argument ist allerdings nicht von der Hand zu weisen: Die Gebühren des SSA sind verglichen mit denen des Europäischen Auslandes relativ hoch. Verglichen mit der Anschaffung und den laufenden Kosten einer Yacht ist das meiner Meinung nach jedoch nicht matchentscheidend. Ehrlich gesagt, mir ist es das wert. Ich fahre unsere Seeflagge mit Freude und Stolz.



Les épaves – quo vadis?

Idylle am Canal du Midi.



Wir Schleusenschiffer sind wohl das, was wir sind und tun, weil wir ein Faible für die Binnengewässer haben, den sozialen Wert unseres Hobbys oder unserer Lebensweise schätzen, gerne Reisen und Neues entdecken wollen, die Natur und das gemächliche Vorwärtskommen genießen, uns für Schiffe, ihre Technik, ihre Tücken und Freuden interessieren.

Text und Bilder Urs Gysin

Wir investieren viel in unsere Schleusenschifferwelt: Herzblut und Geld, Zeit und Schweiß – und bekommen unendlich viel zurück: Begegnungen mit anderen Menschen und Kulturen, gemütliches Beisammensein mit Gleichgesinnten, Anregungen von Andersdenkenden ...

Substanzielle Grundlage für unser Tun ist und bleibt das Schiff. Man mietet oder kauft es, renoviert es, pflegt es, nutzt es, genießt es, verkauft es – oder lässt es liegen und verrotten: sie werden zu Schiffswracks – zu Strandgut, zu épaves...

Schiffe sterben! Schiffe bergen?

Bereits anlässlich unserer Winterreise 2015/16 nach Holland sind wir etlichen Schiffswracks begegnet und haben uns bei jedem Anblick

gefragt: Was mag der Grund sein, dass hier ein Schiff – unser aller Traum – sich selbst überlassen und dem Tode geweiht ist? Welche Geschichte steckt wohl dahinter? Sie können nicht reden, die stählernen, aus Kunststoff gefertigten oder gar aus Holz gezimmerten Boote, die dem Untergang im wahrsten Sinne des Wortes geweiht sind.

Verstärkt hat sich diese Frage bei mir, als wir vor bald einem Jahr im Midi unterwegs waren – der einstigen «Königsroute» der Binnenschiffer. Wo das Auge hinschaut: Schiffswracks noch und noch! Für uns Schleusenschiffer ist nach unserem Tod eine ehrenhafte Bestattung auf einem Friedhof oder vielleicht das Verstreuen der Asche in einem Gewässer angesagt. Die Schiffe haben es da offensichtlich schwerer. Wenn

sie mal nicht mehr tun, werden sie oft achtlos links liegengelassen – ihrem finalen Schicksal überlassen.

Emotion, Ökologie und Landschaftsschutz

Abgesehen davon, dass verrottende Boote ans Gemüt gehen, die Umwelt belasten und (mit Ausnahmen) kein schöner Anblick sind, hat mich die Frage interessiert, wie das Thema Schiffswracks eigentlich in Frankreich geregelt ist. Hier gibt es ja für alles eine Verordnung, ein Gesetz oder sonst was Juristisches. Ob die Durchsetzung dann auch stattfindet, steht in einem anderen Kapitel. Das gehört eben zum «Charme de la France».

Also habe ich die Verantwortlichen der VNF auf regionaler Ebene mit meinen Fragen durchlöchert



Auch Schönheiten kommen ins Alter ...



Badewanne, 9 Meter 60 cm lang, günstig abzugeben!

und darf nachfolgend in Interviewform auf das Thema eingehen: Gesprächspartner waren Anaïs Cachot, Responsable juridique et domaniale und Antoine Chardonnel, Responsable UTI Bourgogne bei den Voies Navigables de France VNF in Dijon.

Madame Cachot, Monsieur Chardonnel, wie ist das Stationieren von Booten in Frankreich geregelt? National oder regional?

Das Stationieren wird auf regionaler Ebene geregelt, auf Stufe der zuständigen «Direction territoriale en charge de la gestion des eaux». Das kann die zentrale Behörde Voies navigables de France VNF oder allenfalls eine politische Region sein.

Wie sind die zeitlichen Limiten und die Bedingungen für ein freies Anlegen an einem Ort?

Das Anlegen von Booten ist prioritär in den für diesen Zweck vorgesehenen Zonen gestattet. Und dies an einem klar ersichtlichen Anlegepunkt (Bollard oder Ring). Berücksichtigt werden müssen die Zonen mit Anhalteverbot (Gefahr) und das Einhalten des generellen Polizei-Reglements (RGP). Kurzzeitiges Stationieren ist überall erlaubt unter der Bedingung, dass der Schiffsverkehr gewährleistet ist und die Infrastruktur nicht beeinträchtigt wird (z. B. kein Anlegen an Spundwänden).

Wer erteilt die Bewilligung für ein längerfristiges Anlegen?

Das hängt vom Anlegeort ab: In einem Hafen oder an einer Anlegestelle hat der zuständige Betreiber die Entscheidungskompetenz in der ihm überlassenen Zone. Falls kein Betreiber vorhanden ist, erteilt VNF fallweise die Bewilligung für das Stationieren auf der Basis eines zeitlich befristeten Vertrages (COT: con-

vention d'occupation temporaire). Entlang der Uferzonen, an einem Bollard, Pfahl oder Ring, muss ein längerfristiges Stationieren (mehr als ein Monat) zwingend vom Bürgermeister der zuständigen Gemeinde bewilligt werden (CG3P). Im Anschluss erstellt VNF einen Mietvertrag (COT) für die Zeitdauer der Stationierung.

Was sind die Schritte der zuständigen Behörden, wenn ein Schiff aufgegeben und einfach liegengelassen wird?

Es gibt zwei Szenarien:

Der Besitzer ist nicht bekannt.

VNF oder der konzessionierte Betreiber des Hafens leiten ein «Prozedere eines verlassenen Schiffes» (CG3P) ein. Am Schiff wird während sechs Monaten ein Anschlag platziert und anschliessend wird das Dossier an die Präfektur weitergeleitet. Diese verfügt einen Erlass über das Verlassen eines Schiffes und überträgt den Besitz des Bootes an VNF. Nach einer Frist von zwei Monaten kann VNF über das Boot verfügen und es auf eine Werft überführen zwecks Verschrottung oder eventuell eines Verkaufes, wenn der Zustand dies zulässt (Régularisation administrative de l'immatriculation).

Der Besitzer ist bekannt: VNF bemüht sich darum, die Stationierung zu «regularisieren». Bei Nichtzustandekommen eines ordentlichen Vertrages kann eine Betreuung eingeleitet werden, im Anschluss ein CGV (Constat den Grande Voirie), ein COST (Constat d'occupation sans titre) und – wenn das Thema nicht abgeschlossen werden kann und man agieren muss (z. B. Untergang des Schiffes) – Entfernung durch VNF und Versand der Rechnung für die aufgelaufenen Kosten an den Besitzer.



Bereit für den Ausflug auf den Schrottplatz



Wurde der Wohnsitz vom Wasser aufs Land verlegt?



Ziemlich schräg!



(Noch) nicht ganz so schräg ...



Da hat's wohl ganz tüchtig gebrannt



Seit ein paar wenigen Jahren verlassen – Ende eines wohl englischen Traums



Kanal U-Boot bereit zum Abtauchen



Gemeinschaftsgrab...

Wer kommt für die Entfernung einer Schiffsleiche auf, wenn der Besitzer nicht identifiziert werden kann oder verstorben ist?

Die Kosten müssen wohl oder übel durch die Behörde, also VNF, getragen werden.

Gibt es eine Schätzung über die Anzahl der Boote, die aktuell in ganz Frankreich entfernt werden müssten und der entsprechenden Kosten?

Nein, es gibt keine Schätzung darüber. Es gibt bestimmt grosse regionale Unterschiede bezüglich Handlungs- und entsprechendem Finanzierungsbedarf. Was uns anbetrifft, so versuchen wir so oft wie möglich mit Werften zusammenzuarbeiten um die Kosten niedrig zu halten durch den Erlös aus Metall und der Verwertung von Ersatzteilen.

Merci, Anaïs Cachot und Antoine Chardonnal für Ihre Informationen und die Zeit, die Sie sich für die Leser des «Schleusenschiffer» genommen haben.

Eine Problematik, die international und galoppierend auf uns zukommt

Bereits vor zwei Jahren hat der im holländischen Friesland lebende Basler Fachjournalist Hans-Jörg Betz in seinem Magazin die Thematik aufgenommen. Hier ein kurzer Ausschnitt:

«In Amsterdam fand kürzlich eine internationale Konferenz über Yacht-Recycling statt. Der Anlass machte deutlich, dass Schrottboote auch in anderen Ländern ein Thema sind. Jachthäfen und Gemeinden

werden immer mehr mit zurückgelassenen Booten aller Art konfrontiert. Es handelt sich dabei vor allem um alte und verwahrloste Wasserfahrzeuge in Polyesterbauweise. Stahlschiffe trifft man weniger an. Die Eigner haben an den Booten kein Interesse mehr oder sind verstorben. Mögliche Erben wollen nichts davon wissen und auch keinesfalls für die entstehenden Kosten aufkommen, die bei einer umweltgerechten Entsorgung zweifellos anfallen. Viele Boote können auch nicht mehr verkauft werden, wurden in den 70er- und 80er-Jahren gebaut, sind von Osmose befallen und haben keinerlei ökonomischen Wert mehr. Bei Stahlbooten zahlt der Schrotthändler immerhin noch einen Kilopreis, sodass zumindest die Kosten für den Abtransport gedeckt sind. Das Thema ist scheinbar aktuell wie noch nie, denn in der RAI in Amsterdam befassten sich Experten aus 25 Ländern mit Yacht-Recycling. Die Branchenvereinigung HISWA tendiert für ein geschlossenes System, denn nicht nur Stahl, sondern auch Polyester ist ein Wertstoff. Gemäss HISWA Direktor Geert Dijks muss von der Kielleitung, über den Bau, die Abfuhr und das Recycling ein Kreislauf entstehen. Zwischen heute und 2030 werden in den Niederlanden 75 000 Schrottboote anfallen. Viele davon dümpeln bereits heute in Kanälen und Häfen vor sich hin. Die Eigner kümmern sich nicht mehr um ihren Besitz und können auch nicht mehr aufgefunden werden, da Boote unter 15 m Länge und mit einer Höchstgeschwindigkeit von bis zu 20 km/h nicht registriert werden müssen. Hafenbetreiber und Gemeinden bleiben deshalb meist auf den Abfuhr- und Entsorgungskosten sitzen».

Das erwähnte Fachmagazin ist heute zur elektronischen Informationsplattform mutiert, mit laufend neuen Einträgen. Ein gelegentlicher Klick auf www.wassersport.nl lohnt sich.

Das Thema Schiffsleichen wird uns und unsere kommende Generation also noch ein bisschen beschäftigen. **Adieu aux épaves – vivent les bateaux vivants!**

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



Bild 12



Bild 13



Bild 14

Ein Wort zu zwei Beispielen als Schlusspunkt:

Bild 12 In Ausnahmefällen können nach meinem Empfinden Schiffsleichen ästhetisch durchaus ihren Reiz haben, dann, wenn es sich um historische Objekte handelt, etwa ein alter Frachtkahn aus den Anfängen der Stahlschiffe, der irgendwo in der Pampas eingewachsen vor sich hindümpelt. Attraktiver ist es aber bestimmt, wenn sich jemand ein Herz nimmt und ein Wrack zu neuem Leben erweckt. Ein tolles Beispiel dafür ist dieses Holzschiff, das aktuell am Ufer des Canal de la Robine zu neuem Leben erweckt wird.

Bild 13 Ob es dieses namenlose Boot auch schaffen wird, steht wohl noch etwas in den Sternen. Es war während etlichen Jahren vergammelnd in unserem Dorf stationiert und musste auf Geheiß der Behörde nun den Ort verlassen. Da es nicht mehr fahrtauglich ist, wurde es – wie in früheren Zeiten (allerdings im Zickzackkurs) – von Menschenhand an unserer Schleuse vorbeigetredelt mit dem Ziel, in Longvic, im ehemaligen Frachthafen südlich von Dijon anzulegen und das Schiff auf Vordermann zu bringen.

Bild 14 Ob es wohl gelingt? Im Moment liegt der Kahn seit Wochen auf halber Wegstrecke in Velars vertäut. Übrigens: «Pas de photo – c'est privé!» hat der wackere Treidler schamvoll zu mir herübergerufen.

Bild 15 Doch der bunte Regenbogen, der den abendlichen Rahmen für die Übernachtung des besagten Kahn's bei uns an Schleuse 34 bildete, lässt doch hoffentlich hoffen... Ein Zeichen des Himmels?



Bild 15

Das falsche Image der Bootsfahrlehrer



Mit meinen 69 Lebensjahren und über 50 Jahren Freizeitschipper-Erfahrung habe ich viel erlebt und mir auch viele Gedanken gemacht. Mit unserem Schiff MS Dingi Basel befahre ich mit meiner Frau und der Bordkatze Layka die Juragewässer. An unserem Standort Solothurn/Bellach konnte ich auch die ansässigen Fahrschulen beobachten und klassifizieren.

Text und Bilder Peter Wentz

Mein Bild eines typischen Fahrlehrers war bis jetzt: braungebranntes Aussehen, Shorts, Sonnenbrille in den Haaren und die meiste Zeit in der Hafengebiss, umgeben von Blondinen. Nicht zu vergessen das grosse Honorar.

Aber nach einer eingehenden Studie musste ich meine Meinung grundsätzlich ändern: Bootsfahrlehrer ist ein Knochenjob; nicht zu vergessen ist die grosse Verantwortung.

Ein Fahrschüler kommt immer, oder meistens, zur abgemachten Zeit, ob die Sonne scheint oder Petrus die Blumen giesst. Der Fahrlehrer muss bei jedem Wetter gute Laune zeigen. Und er muss geduldig sein und ruhig bleiben, auch wenn der Schüler nach fünf Lektionen immer noch meint «Steuerbord» habe etwas mit der Steuerverwaltung zu tun. Grosses Bedauern widme ich auch den Booten und den Motorengetrieben. Zum Glück sind die Beiden eine Sache und können nicht sprechen. Nicht vergessen

möchte ich die Präsenzzeit. Ein Bootsfahrlehrer hat – in der Saison – eine Siebentagewoche und arbeitet oft bis zum Sonnenuntergang. Der Fahrlehrer trägt auch die Verantwortung, dass der Schüler gut vorbereitet zur Prüfung schreitet. Eine gute Schule hat keine durchfallenden Schüler. Ein gutes Fahrschulboot ist immer sauber und mechanisch intakt.

Ich persönlich finde es schlecht, dass es zum Führen eines Schiffes mit kleiner Motorleistung keine Fahrbewilligung braucht. Es werden sogar Partyboote bis elf Personen an Schiffsführer ohne Permis vermietet. Solche Freizeitkapitäne gehen oftmals mit den Vorschriften leichtsinnig um oder kennen sie gar nicht. Dies stellt immer eine grosse Gefahr dar. Erfahrene Bootsführer und die Kapitäne der Berufsschiffahrt erleben solche Schiffsführer immer wieder als eine ernstzunehmende Behinderung.

Ich empfehle allen Lehrganginteressenten: berücksichtigt eine an-



erkannte Bootsfahrschule und entscheidet euch nicht für einen wilden Billig-Anbieter. Den beglaubigten Fahrlehrern wünsche ich viel Erfolg und macht weiter so.

Kpt. Dingi Basel Peter Wentz

SSK-CSE-Neumitglieder

- Rothenberger Hansueli** 6207 Nottwil
- Raguth Georg** 8630 Rüti
- Reymann Michael & Büsgen Helga**
DE-40627 Düsseldorf
- Stäubli Jürg & Herzog Liliane**
4562 Biberist
- Mändli Daniel & Jäger Jacqueline**
8212 Nohl
- Eberhardt Urs** 4051 Basel
- Nussberger Werner** 4123 Allschwil
- Graf Dominik & Vetter Claudia**
8800 Thalwil
- Süess Hannes** 8488 Turbenthal
- Fischer Alois J. & Schwarz Fischer Nicole** 6440 Brunnen
- Andres Raphaela & Marcel**
3947 Ergisch
- Giger-Baumann Marisa**
9403 Goldach
- Horvath George** 6006 Luzern
- Koradi Jakob** 9100 Herisau

Herzlich willkommen im Klub!

Filmabend «Quer durch Polen»

2014 sind wir mit unserem Boot (11 x 3.60 m, TG 1.00 m) von Hohen- saaten über Bromberg nach Danzig gefahren. Die Törnberichte wurden in fünf Teilen im Schleusenschiffer (Nr. 3-2015 bis 3-2016) veröffentlicht.

Unsere Reise haben wir auch mit einem abendfüllenden Video doku- mentiert.

Bei Interesse an einer Vorführung mel- det euch unter Telefon 052 685 11 31 oder ursula.thueler@bluewin.ch



Mitfahrende gesucht

Unser Plan ist es, 2017 bis 2019 die Donau hinunter ins Schwarze Meer und den Don und die Wolga bis St. Petersburg zu reisen. Die ge- schätzte Fahrzeit beträgt ca. 200 Tage. Die Reisezeit wird 300 Tage und mehr sein. Bei einer Strecke von ca. 9838 km. Da in der Winterzeit nicht gefahren werden kann ist eine Unterbrechung im November/De- zember 2017 geplant. Die Reise wird dann wieder im März/April 2018 fort- gesetzt. Auf der Basis Hand gegen Koje + Umlage sind wir gerne bereit andere Abenteurer auf dieser Reise mitzunehmen. Interessierte melden sich bei HeinStoer@aol.com

Reiseplan

Im September 2017 geht es los. Wir werden auf der Mosel ca. 179 km stromabwärts fahren, dann den Rhein von km 592 bis 496 bergauf, ca. 100 km. Den Main flussauf bis km 384, dann in den Main/Donaukanal der mit einer Länge von 170 km zu Buche schlägt. 179+100+384+170=833 km. Legt man eine Tagesleistung von 30 km zu Grunde ist dieser Abschnitt mit ca. 30 Tagen anzusetzen.

Dann erst kommt die Donau, bei Kell- heim km 2415 bis zur Mündung in das Schwarze Meer. Geplant ist nur eins: Ankommen. Zeitplan sind auch hier ca. 30 km pro Tag. Somit eine Reise- zeit von 70 Tagen. Nun ist das Jahr 2017 zu Ende.

2018 starten wir im März/April

ins Schwarze Meer. Hier sind ca. 1850 km auf der See zu überwinden. Geplante Reisezeit: zwei Monate. Etwa 60 Tage.

Nun geht es in den Don, es wird wohl Juli sein. Der Fluss hat eine schiffbare Länge von 1360 km. Hier fahren wir bis Wolgograd ca. 580 km um die Wolga zu erreichen; ca. 20 Tage.

Mütterchen Wolga erreichen wir also voraussichtlich im August 2018.

1787 km flussaufwärts bis Nischni Novgorod. Hier muss man nun ent- scheiden ob man nach Moskau ab- biegt. Geplant: 60 Tage.

Wir werden über die Oka nach Mos- kau fahren. Oka ist das Fahrgebiet 1007 km bis Moskau. 30 Tage.

2019 oder so

Von Moskau den Kanal Mosky Kanal 369 km bis zur Wolga die hier in ei- nem Stausee gefangen ist. 10 Tage.

Nun fahren wir über den See in den Wolga Baltic Kanal. Nach 1007 km kommt man in St. Peterburg an.

Das Schiff

«Hein Stör»
Baujahr 1978
Motorjacht mit 2 Motoren
Mercedes Benz OM321
Aus einer Werft in Duisburg
Baustoff Aluminium
Breite 3,30 m, Länge 13,44 m, TG 1,20 m
Geschwindigkeit bis 24 km/h
Reisegeschwindigkeit 8–12 km/h
Gewicht ca. 11 t

Die Crew

- Norbert** aus 55758 Langweiler
- Adelheid** geboren 9.8.1951
- Bordhund Boomer** geboren 2.4.2011

OCH

Die Macht der Berggöttin Raitia

11 SSKler auf kulturellen Abwegen im Montafon – Treffpunkt Hafen Fussach, am österreichischen Bodenseeufer – gemeinsame Busfahrt ins Silbertal – Nachtessen unter freiem Himmel – Besuch des Sagenfestspiels: «Die Macht der Berggöttin Raitia» – Ausklingen im Festzelt – Rückfahrt zum Hafen – individuelle Fortsetzung der Ferien auf dem Bodensee.

Text und Bilder Christian Schawalder

Der Vorarlberger SSKler, Kurt Tschofen, machte uns an verschiedenen Veranstaltungen der Regio Ostschweiz einen Besuch der Montafoner Sagenfestspiele im Silbertal schmackhaft. So treffen sich denn am 30. Juli elf Mitglieder mit ihren Booten im Hafen von Fussach. Kurt und sein Sohn holen uns mit zwei Kleinbussen ab. Die Fahrt führt uns ins malerische Vorarlberg. Bei romantischer Abendstimmung geniessen wir bei der Schwester von Kurts Frau Renate, auf der Terrasse des Hotels Hirschen, das 3-Gänge-Menü «Raitia». Natürlich darf der eigens für das Festspiel abgefüllte Wein nicht fehlen. Gesättigt von hervorragendem Speis und Trank scheint – jedenfalls für den Schreibenden – die Gefahr gross, bei der Aufführung ab und zu einzunicken.

Nach kurzem Spaziergang bietet sich uns in traumhafter Hanglage die Festspielbühne mitten in einer wildromantischen Natur. Auf 20 000 m² ist von früheren Aufführungen nach und nach ein traditionelles Dorf mit Bauernhäusern, Ställen und einer Kapelle entstanden. Ein kleiner See und ein imposanter Wasserfall machen das Bühnenbild perfekt. Bis 450 Zuschauer sitzen auf der überdachten Tribüne, während die Akteure – auch bei Regen – im Freien spielen.

Langsam wird es dunkel und die Kulissen erstrahlen im mystischen Licht der Scheinwerfer, untermalt von einfühlbarer Musik.

Zur Geschichte: Aufgrund widriger Umstände der Natur können die Bauern ihr Vieh nicht auf die Hochalpen treiben und müssen im Maiensäss bleiben, was zusätzliche, harte Arbeit bedeutet. Albeina, die Tochter einer Bauernfamilie, reist aus der Ferne an, um zu helfen. Doch das Schicksal meint es nicht gut mit ihr. Sie wird Opfer von Naturgewalten und erkrankt schwer. Kein Naturheiler kann ihr helfen und Vater Ferdy (unser Kurt, brillant in einer der Hauptrollen) verzweifelt fast am Schicksal seiner Tochter. Doch die junge Frau glaubt fest daran, dass die Berggöttin Raitia, die ihr erschienen ist, helfen wird. So bleibt sie, zusammen mit einem jungen Nachbarn, nach dem

Sommer auf dem Maiensäss zurück und wartet auf ein Zeichen von Raitia. Der geneigte Zuschauer macht sich spätestens jetzt so seine Gedanken! Der Schreibende kann versichern – er ist mittlerweile wieder hellwach –, dass die Zwei die Sache gut geregelt bekommen.

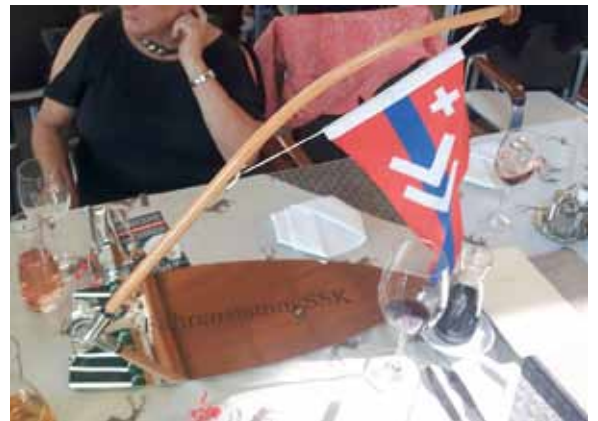
Nach der Inszenierung gönnen wir uns noch ein kühles Blondes bei Renate im Festzelt. Dass es dann zwei oder drei werden, hat vermutlich die Berggöttin Raitia veranlasst. Ein kräftiges Gewitter verschiebt unsere Rückreise nach Fussach. So gegen zwei Uhr nachts versinke ich in den wohlverdienten, traumlosen Schlaf in meiner Koje. Ein rundum schöner Abend, im Kreise von Gleichgesinnten, findet so seinen Abschluss.

Kurt und Renate, wir danken euch – obwohl ihr als Schauspieler und in der Organisation voll engagiert wart – für eure herzliche Betreuung, Gastfreundschaft und Grosszügigkeit, in der Hoffnung auf weitere solche kulturellen und kulinarischen Spezialitäten. Schawi

Raitia

Für alle, die das Spektakel versäumt haben, bietet sich nächstes Jahr nochmals die Gelegenheit, das unvergleichbare Sagenfestspiel im Silbertal zu erleben. www.sagenfestspiele.at





Dreyländeregg

Kraftwerk Augst

36 SSKler der Regio Dreyländeregg trafen sich beim Kraftwerk Augst. Sie wurden von Klub-Mitglied Urs Rycheiner und seinem Arbeitskollegen Michael Bogatz für eine Führung durch das Kraftwerk in Empfang genommen.

Text und Bilder Willy Flühmann

Die Kraftwerke Augst (CH) und Wyhlen (D) wurden 1908 bis 1912 gebaut und der Schweizerteil durch die Stadt Basel bezahlt. 1990 bis 1994 wurde das Kraftwerk umgebaut und mit sieben neuen Turbinen ausgerüstet. 80 Jahre lieferte Augst den Strom für die Stadt Basel und ist seit 1988 im Besitz der Kraftwerk Augst, zu 80% Aargau und zu 20% Basel Land.

Alle Turbinen zusammen ergeben eine Leistung von 250 Gigawatt Stunden. Im Vergleich zum KKW Leibstadt mit 9300 GWh. Augst hat total elf Eingänge für Turbinen. Loch eins bis sieben sind die neuen Strafloturbinen, Loch acht und neun noch alte Francisturbinen, Loch zehn ist eine Fischzucht, da der Eingang zubetoniert ist. Loch elf, ebenfalls zubetoniert, ist als Museum im Innern begehbar, mitsamt der ehemals wasser-

führenden Schächte und der dazu gehörigen original Francisturbine. Es braucht schon ein wenig Mut, die steile Treppe nach unten zu steigen, da die Sohle zwölf Meter unter dem Rheinpegel ist, aber es ist ein sehr eindrückliches Erlebnis.

Die einzelnen Löcher sind mit vertikal angeordneten Rechen versehen und werden täglich, mittels eines verschiebbaren Krans, vom Schwemmgut des Rheins befreit. Dieses wird in einen grossen Trog befördert und am Ende in Containern entsorgt. Damit ist der Wasserdurchfluss zu den Turbinen gewährleistet. Es sind pro Jahr ca. 300 Tonnen Abfall, die mit ca. CHF 45 000 zu Buche schlagen. Diese Daten sind auch im gegenüberliegenden Kraftwerk Wyhlen, auf deutscher Seite, zu verzeichnen.

Das Stauwehr ist zur einen Hälfte CH und zur anderen Hälfte D, wobei in der Mitte ein Schild montiert ist mit der Aufschrift «Landesgrenze». Insgesamt hat es zehn riesige Tore, welche die Wasserführung von 750 Kubikmetern pro Sekunde begrenzen und bei Hochwasser angehoben werden können, um damit den Wasserstand zu regulieren. Ca. 30 Tage pro Jahr müssen diese «Schütze» aktiviert werden. Beim Eingang des

Kraftwerks wurde 2004 der Fischpass gebaut. Während zwei Jahren wurden ca. 10 000 Fische und 22 Arten gezählt, was beeindruckend ist. Nebst der Fischzucht ist auch noch eine Storchfamilie angesiedelt, deren Nest beim Umbau auf das Bürogebäude versetzt werden musste. Die Umsiedlung erfolgte wegen dem Einbau der Photovoltaik-Anlage auf dem gesamten Maschinenhallendach. Schwalben sind ebenfalls treue Gäste. Seit 1999 sind, in extra an der Fassade montierten Nistkästen, auch Mauersegler heimisch geworden. Die angebaute Schleuse Augst ist die oberste Grossschiffahrtsschleuse des Rheins. Diese misst eine Länge von 110 m und eine Breite von 12 m. Bedient wird sie von der Schleuse Birsfelden. Die Kosten dafür werden zwischen KW Augst und KW Wyhlen Deutschland geteilt.

Nach der Besichtigung von Maschinenhaus, Kommandozentrale, Stauwehr, Reinigungsanlage und Museum, begaben wir uns auf das sogenannte Inseli welches sich talseitig dem Unterwasser des Maschinenhauses und des Stauwehrs befindet. Dort erwartete uns ein Grill, gefüllt mit leckeren Steaks, Pouletschenkeln, Bratwürsten und Wildsaubratwürsten, hervorragend grilliert durch unseren Grillmeis-



ter Urs. Im Innern des schönen Gebäudes wurden wir an hübsch gedeckten Tischen mit von Mitgliedern angerichteten Salaten verköstigt. Die Geselligkeit im Klubhaus war wieder einmal grandios und wurde nach dem feinen Essen nur noch durch das reichhaltige Dessertbuffet, gesponsert ebenfalls durch ein Mitglied, und selbstgefertigten Süßigkeiten unterbrochen. Danach wurden mit zunehmendem Pegel (gemeint ist der Schallpegel) weiter die Erlebnisse der Sommertörns erzählt und kom-

mentiert. Ab 22.30 Uhr begab sich die Gesellschaft langsam auf den Heimweg.

Wir bedanken uns ganz herzlich bei Urs und seiner Partnerin für den irrsinnig tollen Abend. Auch Michael danken wir ganz herzlich. Die Eindrücke und das gesamte Programm, welches uns geboten wurde, werden wir noch lange in Erinnerung behalten und von den feinen Grilladen träumen. Einmal mehr ein toller Hogg des Dreyländereggs, organisiert von Albert Singer und Urs Rychener.





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**

Asante  *Yachten*

Motoryachten - Segelyachten - 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 bringen Dein Schiff
dahin, wo Du Ferien machen willst!
Und nachher wieder sicher zurück.**

**Das erste Mal auf
anspruchsvollen
Wasserstrassen?
Wir begleiten Dich!**

**Neues Schiff?
Wir zeigen
Dir, wie Du
damit gut
fahren kannst
(bis 39m).**

**Wenig Funkerfahrung?
Wir zeigen Dir, wie die
Profis funken.**

**Ein Schiff kaufen, ver-
kaufen oder umbauen?
Wir beraten Dich gerne.**

Urs Saurenmann
ria@surli.ch
www.surli.ch
+49 174 764 30 89

SURLI



Flussschiffahrt



ZU VERKAUFEN

Unsere Luxemotor «Jana» ist ein Nachbau der 2004 fertig gebaut wurde. Das Schiff ist 23.1m x 4.85m x 3.38m x 1.05m, 85 To. Das Schiff ist sehr gepflegt und einem super Zustand. Das Schiff steht z.Zt. in Belgien. Es kann jederzeit besichtigt werden und kann allenfalls sofort übernommen werden. Der Preis wird EUR 265'000 sein und ist verhandelbar. Kontakt: Dolores & Lennart Alm +46705605280, sydolly@live.se. Wir sprechen Schwedisch, Englisch und Deutsch.



wassersport.nl online

in Nederland



Mitten durch Berlin

22. bis 29. September 2018

Bei unserem SSK-CSE Herbsttörn 2018 «Mitten durch Berlin» werden wir Deutschlands Hauptstadt und das nahe Umland – natürlich vom Wasser aus – entdecken. Die 183 Kilometer langen, innerstädtischen Wasserstrassen bieten, bei wenig Schleusen, ein perfektes Wegenetz. Die Stadt verfügt über zwölf Wasserwege, mit denen man fast jede Attraktion der Hauptstadt erreichen kann.

Programm

Wir fahren von Zeuthen auf der Dahme nach Köpenick, weiter auf der Spree Richtung Berlin und in den Teltowkanal und passieren die Glienicke-Brücke mit dem Ziel Potsdam. Anschliessend geht es weiter auf der Havel, dem Templiner See und dem Schwielowsee vorbei an Caputh, nach Werder / Havel. Von dort richten wir den Bug nach Norden, weiter über den Grossen Zernsee, dann östlich in den Sacrow-Paretzer-Kanal, den Wannsee und auf der Spree nach Spandau, Charlottenburg und Berlin Mitte, vorbei am Kanzerlamt und

Reichstag. Zurück fahren wir weiter auf der Spree und der Müggelspree in den Müggelsee und über den Dämeritzsee nach Erkner. Über den Gosener Kanal gelangen wir anschliessend in den Seddinsee und auf der Dahme zurück nach Zeuthen.

Kosten

CHF 1290.– pro Person (Nicht-Mitglieder + CHF 150.–), inkl. Bootsmiete, Flug von und in die Schweiz, alle Transfers, 3 Nachtessen inklusive Getränke, Diesel bzw. Betriebskosten und Kautions. Die Teilnehmerzahl ist begrenzt.

Anmeldung

Bitte per E-Mail an:
corinne.lindemann@ssk-cse.ch
T +41 78 770 33 00
Anmeldeschluss: 1. Februar 2018

Anmeldungen sind verbindlich und werden in chronologischer Reihenfolge berücksichtigt. 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, 11. Februar bis Samstag, 17. Februar 2018

Erkundung des Schiffsmarktes in Holland mit dem SSK

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

Es sind noch Plätze frei!

Anmeldungen an Res Diem, Trottenstrasse 8, 8542 Wiesendangen, res.diem@ssk-cse.ch, G 052 320 94 90, M 076 366 85 42.

Samstag 22. September – Samstag 29. September 2018

SSK-Herbsttörn 2018 «Mitten durch Berlin»

Wir entdecken die Hauptstadt Deutschlands und das nahe Umland von Zeuthen aus. Es geht über Köpenick und Potsdam Richtung Berlin. Zurück über den Müggelsee und den Dämeritzsee nach Erkner, dann über den Gosener Kanal, den Seddinsee und die Dahme zurück nach Zeuthen. Kosten CHF 1290.– pro Person. Details siehe Seite 33.

Anmeldungen bitte an: corinne.lindemann@ssk-cse.ch
M +41 78 770 33 00

Die Teilnehmerzahl ist begrenzt. Anmeldungen sind verbindlich und werden in chronologischer Reihenfolge berücksichtigt.

Anmeldeschluss: 1. Februar 2018

Regios

Aargau

Winterstamm

Gasthof zum Schützen, Schachenallee 39, 5000 Aarau www.gasthofschuetzen.ch
Zehn Minuten zu Fuss vom Bahnhof; viele öffentliche Parkplätze hat's direkt beim Restaurant.

Montag, 12. Februar 2018 ab 18 Uhr

Montag, 12. März 2018 ab 18 Uhr

Montag, 9. April 2018 ab 18 Uhr

Bern

Sonntag, 3. Dezember 2017

Chlausehöck

Waldhütte Mühleberg

Mittwoch, 17. Januar 2018

Höck

Mittwoch, 14. Februar 2018

Themen-Höck (in Planung)

Samstag, 17. März 2018

Ausflug an den Hagneckkanal

Das Wasserkraftwerk Hagneck am Bielersee ist mehr als ein Zweckbau. Es eröffnet verschiedene Blickwinkel auf das Bauwerk und die angrenzende Aare-Landschaft.

Sonntag, 15. bis Freitag, 20. April 2018

Flussfahrt-Reise, Portugal

Porto, Dourotal, Salamanca mit Croisieurope.
Organisation Jürg Spielmann
M 079 782 69 28

Mittwoch, 2. Mai 2018

Themen-Höck (in Planung)

Juli 2018

ev. Sternfahrt auf dem Neuenburgersee (in Planung)

Freitag, 19. Oktober 2018

SSK Regio Bern, Hauptversammlung

Dreyländereg

Mittwoch, 6. Dezember 2017, 19 Uhr

Niggi Näggi Hogg

Gemütlicher Höck zum Jahresende, detaillierte Infos folgen
Rest. Schiff, Hochbergstrasse 134, 4057 Basel

Ostschweiz

Samstag, 9. Dezember 2017, 18 Uhr

Chlausehöck

Wieder bei Guido Helg Gourmet, Neuhofstrasse 86, 8590 Romanshorn
Ab 18 Uhr Apéro, anschliessend Raclette mit Tischgrill.

Monatlicher Führenstamm

Jeden letzten Freitag 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

24.11.2017; 29.12.2017; 26.1.2018; 23.2.2018; 30.3.2018 (Karfreitag); 27.4.2018 (letzter Führenstamm vor der Sommerpause)

27. Juli 2018 Sommer-Führenstamm

fakultatives Nachtessen à la carte im Restaurant Hafen statt Pizzeria. Teilnahme am Nachtessen bitte bis Dienstag, 24. Juli 2018 bekanntgeben an madeleine.hautle@m.m.hautle@swissonline.ch zwecks Tischreservation.

Zentralschweiz

Stamm

Nachtessen und gemütlicher Austausch.
Restaurant Orion, Hauptstrasse 19, 8832 Wollerau.

Dienstag, 19. Dezember 2017

Dienstag, 16. Januar 2018

Dienstag, 20. Februar 2018

Dienstag, 20. März 2018

Dienstag, 17. April 2018

Zürich

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



**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

SEIDEL MONTAGE - BATEAU TYR

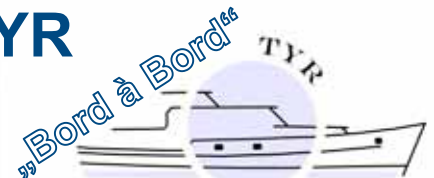


Ihr Allrounder in Burgund & Franche-Comté

+33 663 53 55 61

+41 764 08 88 23

INFO@SEIDEL.CH



WWW.SEIDEL.CH

FONDUE-STUBE ROMANSHORN

zum alte Fabrikli Neuhofstrasse 86a

jetzt wieder jeden Donnerstag und Freitag ab 17.00 Uhr geöffnet



Chäs-Fondue à discretion Fr. 24.–
über 10 Sorten

Fondue Chinoise à discretion Fr. 32.–
5 Sorten Fleisch und grosses Beilagenbuffet

Grill-Raclette à discretion Fr. 32.–
7 Sorten Fleisch, 4-5 Sorten Käse und grosses Beilagenbuffet

Gruppen ab 20 Personen täglich auch mittags

Reservationen unter 071 463 13 61

Wir sind kinderfreundlich

SSK-CSE Kursangebote 2018

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-Binnenfunkerausweises, 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

Schleusen-/ Manövrierkurs

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

2 Tage; Freitagabend bis Sonntagabend

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



Glienicker Brücke Berlin

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*

Vorname*

Geburtsdatum

nur interner Gebrauch

Mobiltelefon

E-Mail*

Korrespondenzadresse

Adresse*

Adresszusatz

PLZ*

Ort*

Land

Korrespondenzadresse

*Pflichtfelder

Tel. Festnetz

Webseite

Schiffsname

Heimathafen

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

Regiozuteilung

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

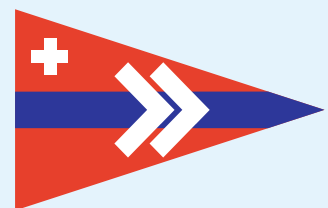
Gewünschte Regiozuteilung

Klubstander

Neumitglieder erhalten einen Klubstander.

Gewünschte Grösse

- 63x33 cm 45x22 cm



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 076 366 85 42
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 Würgler
Bettstenstrasse 3, 8305 Dietlikon
T 044 777 88 43, christian.wuergler@ssk-cse.ch

Bern Peti Polin
Kreuzimaadweg 26, 3812 Wilderswil
M 079 325 23 65, peti.polin@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



Der nautische Guggelikampf

Der Fritze war ein begnadeter Schiffer, genauso wie sein bester Freund, der Franze. Was lag da näher als eine gemeinsame Ferienwoche auf einem Mietboot, sozusagen auf neutralem Terrain?

Der Fritze opferte sich für die Einführung, denn er war der bessere Taktiker. Und seine Rechnung ging auf. Als sich der Instruktor verabschiedete, blieb er ganz einfach am Steuer sitzen und der Franze machte ein langes Gesicht.

Die Fahrt ging los – unter dem Kommando von Fritze. Weil dessen Psyche aber schon in den Mietbootfahrermodus umgeschaltet hatte, missriet das erste Anlegemanöver. Zum Glück hatte er schon zuvor eine Bemerkung über das unmögliche Fahrverhalten fallen lassen.

Der Franze allerdings war da schon dem Siedepunkt nahe und weil sein Fingerspitzengefühl für Schiffe besser war als dasjenige für Menschen, konnte er sich eine Belehrung nicht verkneifen. Das nahm ihm der Fritze krumm und der Tag endete schweigsam.

Am nächsten Morgen litt der Franze unter geplanter Bettflucht und klammerte sich ab sechs Uhr ans Steuer. Der Fritze sah sich als Taktiker überlistet und sann auf Rache. Er würzte das Ablegemanöver von Franze mit ungebetenem Ratschlägen, worauf dieses prompt misslang. Zwei Köpfe wurden rot.

Der Nahkampf war lanciert und weil eine Kapitulation so quasi in einem Seegefecht nicht infrage kam, wurde der Kampf gnadenlos geführt. Es gab drei Verlierer: Den Fritze, den Franze und die Freundschaft.

Res Diem

