

Schleusenschiffer

» SSK Bulletin CSE «

Offizielle Mitgliederinformation Information officielle des membres
Schweizerischer Club Suisse
Schleusenschiffer Klub 1983 Nr.1 des Ecluseurs

Editorial

Die erste Nummer dieser Mitglieder-Information in neuer Aufmachung ist bewusst auf den "Salon Nautique" 1983 herausgebracht worden. Im Inhalt richtet sie sich an die Interessenten für die Kanal- und Schleusenschiffahrt im allgemeinen und natürlich an die zukünftigen Klubmitglieder im besonderen. Für diejenigen, welche schon Mitglied sind ist das eine und andere eine Erinnerung und Gedankenstütze, besonders im Hinblick auf die kommende Saison.

Die folgenden Ausgaben - es sind für 1983, bis zur Generalversammlung im November noch weitere 3-4 Nummern geplant - werden sich dann wieder mehr den klubinternen Problemen und natürlich der aktuellen Information widmen.

Darüber hinaus sollen aber in Zukunft auch diejenigen Mitglieder zum Zuge kommen, welche sich die Mühe machen über ihre Fahrten zu berichten und so die andern Mitglieder an ihren Erfahrungen teilnehmen lassen. Der Vorstand hofft natürlich, dass viele unserer Schleusenskipper über viele verschiedene und möglichst bisher wenig bekannte Fahrgebiete berichten. Das heisst allerdings, dass über Fahrgebiete, welche schon besprochen worden sind bei neuen Berichten in erster Linie diejenigen Informationen berücksichtigt werden, welche neu sind oder veränderte Situationen betreffen. Wie solche, für die Veröffentlichung bestimmte Fahrtberichte abgefasst, bzw. dargestellt werden sollen ist im "Kasten" auf der letzten Seite zusammengefasst.

Schliesslich sollen, gegen einen bescheidenen Unkostenbeitrag, unsere Mitglieder und allenfalls weitere Kreise die Möglichkeit haben ihre Dienste oder Produkte in Kleinanzeigen unsern Lesern anzubieten.

Calendrier 1983

des activités du Groupe romand

11 au 20 février au Palexpo de Genève,
Salon international du nautisme.
Tous les jours de 10 à 19 h., et
de 10 à 22 h. les 16 et 18 février.

Une permanence sera assurée au
stand dès 14 h.

12 mars à Villeneuve, chez P. Gillard.
Visite des salines de Bex.

7 mai supprimé au profit du :
12 mai sur le Haut-Rhin : Journée d'in-
formation du SSK/CSE. Thème de
la discussion : le bateau du club.

9 juillet à Reppaz / Orsières (VS), chez
R. Nikles. Week-end familial.

10 septembre à Vandoeuvres / Genève, chez
G. Maye.

automne week-end du SSK/CSE, probablement
sur le Lac de Thoune.

12 novembre probablement remplacé par
l'Assemblée Générale du SSK/CSE.

Comme nous l'avons toujours fait en toute
amitié, nous aurons le plaisir de partager
nos pique-niques, nos expériences fluviales
et la documentation que nous aurons pu réunir.

Nous envisageons d'étudier plus particulière-
ment les formalités douanières et l'usage des
pavillons. Nous attendons, bien entendu, vos
suggestions que nous espérons nombreuses.

Notre petit groupe ne demande qu'à grandir;
soyez donc tous les bienvenus !

Materialverkauf, Karten, Info-Blätter / Vente de matériel, cartes, feuilles-info



Fritz Meierhofer Dübendorfstrasse 113 8041 Zürich

Sekretariat: Titus Müller Brunnhalden 9327 Tübach

Groupe Romand: Roger Nikles Eugène Lance 53 1212 Grand Lancy

Redaktion »SSK Bulletin CSE«: Leo P. Wick Neuwiesenstrasse 10 5422 Oberehrendingen
Rédaction romande et traductions par Roger Nikles et Eliane Fabani

Träumen Sie von einem eigenen Schiff oder möchten Sie mit wenig Kapital eine Eignergemeinschaft gründen?

Verkaufsankündigung Panta Rhei



Das Schiff ist technisch in einem einwandfreien Zustand, gut unterhalten, wird regelmässig gefahren und im Winter ausgewässert.

Auf Anfang Saison 2019 (oder nach Absprache früher) verkaufen wir nach einer 25-jährigen Nutzung durch eine 4-Parteien-Eignergemeinschaft unsere mit viel Sorgfalt gepflegte Panta Rhei. Immatriculation LY 8955, Baujahr 1982 (ehemaliges Charterboot von Snaily), seit 1993 in Besitz der Eignergemeinschaft, L 13.2 m, B 4.0 m, TG 0.75 m, Gewicht 6 t, Aluminiumrumpf mit holz- und glasfaserverstärkter Polyesteraufbau, Liegeplatz Chagny/Burgund

Die Ausrüstung

Motor Diesel «Nanni», 5-Zylinder, 60 PS • 2x500 Liter Wassertank (je 1 auf stb und bb-Seite) • Dieseltank 1x500 Liter • Solarzellen (ca. 4 m² (2015), 220V Konverter (1000W) • Küche (3 Kochplatten und Herd, Gas), elektr. Kühlschrank (230V, 2015) • Essbereich für 6 Personen, Dusche/WC • 2 Doppelkabinen mit neuen Matratzen, grosser, heller Salon mit 2 Coach-Doppelbetten, Boden überall Holzparkett, neue Vorhänge, viel Stauraum • Cheminée, (geschlossener Schwedenofen mit Sichtfenster) • Gasalarm-Melder • Dach neu gestrichen (2015, 2016), Holzaussenanstrich neu (2017) • Tisch und 4 Klappstühle (Alu) für Aussenbereich • 2 neue Bordfahrräder (2017)



Versicherungswert **EUR 125 000** (Expertisenbericht erstellt von Versicherungsexperten)

Preisvorstellung **CHF 110 000** (inkl. Inventar wie Leinen, Fender, Rettungswesten, Küchenmaterial, Fahrräder u.a.)

Mit der Schiffsübergabe können wir nach Wunsch auch Grundlagen und unser langjähriges Erfahrungswissen zu Themen wie Vertragsgrundlagen, Jahresplanungen, Rollenverteilungen, Übergabeprozedere, Finanzen, technische Besonderheiten weitergeben, → d.h. wir würden Ihnen beim Aufbau einer eigenen Eignergemeinschaft helfen.

Kontakt

Besichtigungen in der Saison 2018 möglich nach Absprache

Klaus Schweingruber, Strässler 12, 8197 Rafz, schweingruber@beratergruppe.ch, +41 79 402 60 67

40 Jahre SSK



Der Schweizerische Schleusenschiffer Klub feiert Jubiläum. Das hat unseren Präsidenten veranlasst, über die Bücher zu gehen und ausgiebig zu recherchieren. In diesem Heft erfahrt Ihr alles über den überraschenden Gründungsgrund und die lebhaftige Geschichte unseres Klubs. Nicht immer ging es so friedlich zu, wie heute ...

Im April 1978 hat alles angefangen – mit drei Männern und einer Idee. Inzwischen zählen wir über 700 Mitglieder. Ohne Werbung zu machen, nur dank Mund-zu-Mund-Propaganda und unserem Klubheft, das wir auch in einigen Werften und Häfen auflegen, konnten wir in den letzten Jahren immer zwischen 60 und 120 Neumitglieder pro Jahr begrüßen. Es geht uns aber ganz und gar nicht um Quantität, sondern um Qualität. Ein kleiner, feiner Klub mit aktiven Mitgliedern und einer guten Kultur ist uns wichtiger als die Grösse. Wir freuen uns über jedes langjährige Mitglied genauso wie über jeden Neuzugang und sagen Danke für Eure Begeisterungsfähigkeit, Eure Toleranz und Eure Treue.

Wir sind stolz darauf, dass unser Klubleben, im Vergleich zu früheren Jahren, äusserst freundschaftlich und ohne sinnlose Streitereien verläuft. So macht es wirklich Spass! Wir versuchen, die anfallenden Aufgaben auf möglichst viele Mitglieder aufzuteilen. Aus diesem Grund sind wir immer auf der Suche nach Aktiven. Wir vermuten, dass noch viele unentdeckte Talente in unseren Reihen schlummern. Also – melde Dich bei Res oder Deiner Regioleitung, wenn Du Dich für den Klub einsetzen möchtest.

Rechtzeitig zum Jubiläum ist unsere neue Website fertig geworden. Falls jemand keine Mail mit dieser frohen Botschaft erhalten hat heisst das, dass wir keine oder nicht die korrekte E-Mail-Adresse von ihm haben. Bitte meldet diese doch umgehend an kassier@ssk-cse.ch.

Schwirbel ahoi

Monika Martiny **Redaktion**

Impressum

Offizielles Organ des Schweizerischen Schleusenschiffer Klubs, Club Suisse des Ecluseurs. Die viermal jährlich erscheinende Zeitschrift für alle Freunde der Kanal- und Flussschifffahrt **Herausgeber** Schweizerischer Schleusenschiffer Klub, Club Suisse des Ecluseurs **Redaktion** Monika Martiny, monika.martiny@ssk-cse.ch **Layoutkonzept** Roman Brändle, St.Gallen **Druckvorstufe** prepress@ssk-cse.ch **Inserate** Roland Häne, roland.haene@ssk-cse.ch **Abonnement, Mitgliedschaft** Andrej Jäger, kassier@ssk-cse.ch **Sekretariat, Website** 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

www.ssk-cse.ch

Reiseberichte

18 Bremen – Lübeck – Hamburg

Reportagen

4 40 Jahre SSK

28 CO-Gase rund ums Schiff

30 Erkundung des Schiffmarktes in Holland 2018

Rubriken

34 Programmhinweise SSK-CSE und Regios

35 Programmhinweise Regios und Neumitglieder

36 Weiterbildungskurse

39 Adressen, Infos, Le dernier mot de l'écluseur

Titelbild

Erste Klub-Zeitschrift aus dem Jahre 1983



Die Klubgründung

Wer würde vierzig Jahre nach der Gründungsversammlung des SSK noch glauben, dass unser Klub seine Entstehung einzig und allein der Idee eines Klubschiffes zu verdanken hatte? Und wer würde noch glauben, dass genau dieses Geister-Klubschiff während Jahren für hitzige Diskussionen, überlange Generalversammlungen und Streitigkeiten jeder Art im Klub sorgte? Wahrscheinlich ist es die Ironie des Schicksals, dass der SSK auch heute noch kein eigenes Schiff besitzt.

Die Pläne des neuen Klubs

Langfristig

die Bereitstellung von genügend Schiffsplätzen für alle Klubmitglieder in verschiedenen Fahrgebieten. (Man bedenke, dass es damals erst wenige Charterbetriebe gab).

Mittelfristig

die Beschaffung eines ersten Klubschiffes innerhalb höchstens fünf Jahren, wenn möglich aber schon innerhalb zwei bis drei Jahren.

Kurzfristig

gab es eine ganze Reihe von Absichten:

- Bereitstellung von Navigationsunterlagen für verschiedene Fahrgebiete (Navigationskarten gab es noch nicht)
- Charter von Booten für die Schleusenschiffahrt
- Vermittlung von Mitfahrmöglichkeiten und Mitfahrwilligen
- Durchführung von Skipperkursen mit grossen Schiffen über 15 m Länge
- Durchführung von Schleusenkursen für Skipper kleiner Boote von 7–9 m Länge
- Durchführung von Fahrausbildungen

Am Anfang war das Schiff

In den siebziger Jahren gefiel es einigen Mitgliedern des Cruising Club Switzerland CCS nicht mehr, dass ihre Frauen mit den Kindern alleine zuhause bleiben mussten, während sie in Männergesellschaften Segeltörns auf dem offenen Meer genossen. Gäbe es denn nicht die Möglichkeit, so überlegten ein paar findige Köpfe, in den Niederlanden einen ausgedienten Frachter zu kaufen und mit sechs bis zehn Plätzen auszubauen, damit die Frauen und Kinder während des Törns dort wohnen könnten? Auf diese Weise müssten sie wenigstens nicht ganz alleine zuhause bleiben.

Eine abstruse Idee? Es gab immer Leute, die aussergewöhnliche Ideen verwirklichten. Und es gab halt auch immer andere, die trotz grossen Einsatzes an der Verwirklichung ihrer Ideen scheiterten. Die Initianten des SSK gehörten zu diesen tragischen Helden. Ein Schiff hat der von ihnen 1978 gegründete Klub nicht gekauft, aber dennoch hat er alle Irrungen und Wirrungen überstanden und zählt heute über 700 Mitglieder.

Die Namen der Idealisten? Leo P. Wick und Hansjörg Rohde. An einer Bootschau in Zürich zeigten sie Dias von Kanalfahrten, was damals noch ziemlich exotisch war. Spontan meldeten sich einige Interessenten. Auch der Propellerhersteller Willi Infanger hatte an dieser Bootschau einen Stand. Und wie es halt so ist, ziehen sich Idealisten, Fantasten und Spinner jeglicher Art oft gegenseitig an. So auch an jenem 28. Februar 1978.

Leo P. Wick, Hansjörg Rohde und Willi Infanger kamen ins Gespräch. Dieses drehte sich um eine Klubgründung. Mitglieder sollten einen Beitrittsbeitrag entrichten, aus dem dereinst ein Schiff gekauft werden konnte. Willi Infanger als Dritter im Bunde erklärte sich spontan bereit, die Vorarbeiten für eine Klubgründung zu machen. Einen Monat später legte er einen Statutenentwurf vor, am 4. April 1978 wurde die Einladung zur Grün-

dungsversammlung des Schweizerischen Schleusenschiffer Klubs an 28 Interessenten verschickt.

Die Gründungsversammlung

Die Gründungsversammlung fand am Samstag 22. April 1978 im Restaurant Terminus in Olten statt. Neben den drei Initianten nahmen sechs Interessenten teil, fünf weitere entschuldigten sich.

Willi Infanger führte als Tagespräsident durch die Versammlung. Nach der Bereinigung der Statuten erklärten die neun Anwesenden den «Schweizerischen Schleusenschiffer – Klub SSK» für gegründet.

Dass die Initianten Segler waren, zeigte sich im Protokoll der Gründungsversammlung, das mit «Schweizerischer Schleusenskipper-Klub SSK» überschrieben war.

Der erste Vorstand bestand aus Leo P. Wick als Präsident, Eric Brunner als Kassier, Rudolf Wohlwend als Sekretär und Protokollführer, Hansjörg Rohde als Chef der Klubschiff-Kommission. Als Revisoren wurden Walter Forrer, Erich Schwyn und Karl Tobler gewählt. Einzig der Tagespräsident Willi Infanger und der Teilnehmer Jakob Staubli blieben als Mitglieder ohne Funktion im neuen Verein übrig.

Willi Infanger spendete fünfhundert Franken als Anfangskapital und das erste Klubreglement wurde angenommen.

Von diesen Gründern ist 40 Jahre später einzig noch der damalige Tagespräsident Willi Infanger Mitglied in unserem Klub. Wir dürfen ihm und seinen Gefährten dankbar sein für ihre Initiative und ihr Durchhalten in all den schwierigen Zeiten!

SCHWEIZERISCHER SCHLEUSENSCHIFFER-KLUB (SSK)Einladung zur Gründungsversammlung

Ennetbürgen, den 4. April 1978

Anlässlich eines kürzlich geführten Gespräches mit einem der Initianten haben Sie Interesse am Schweizerischen Schleusenschiffer-Klub bekundet. Ich erlaube mir deshalb heute, Sie zur Gründungsversammlung dieses Klubs recht herzlich einzuladen.

Zeit: Samstag, den 22. April 1978, 10.00 Uhr

Ort: Olten, Rest. Terminus, Frohburgstrasse 7

Traktandenliste:

1. Wahl des Tagespräsidenten
2. Wahl von 2 Stimmenzählern
3. Beratung und Beschlussfassung über die Statuten
4. Beitrittserklärungen
5. Feststellung der erfolgten Gründung
6. Wahl des Vorstandes:
 - a) Präsident
 - b) Vizepräsident
 - c) Kassier
 - d) Protokollführer
 - e) Sekretär
 - f) weitere Mitglieder
 - g) 3 Rechnungsrevisoren
7. Uebernahme der Leitung durch den neugewählten Präsidenten
8. Beratung und Beschlussfassung über das Geschäftsreglement
9. Beratung des Tätigkeitsprogrammes:
 - a) langfristig 5 Jahre
 - b) mittelfristig 3 Jahre
 - c) kurzfristig 1 Jahr
10. Beschlussfassung über ein SSK-Signet
11. Aufstellung eines Budgets
12. Beschlussfassung über den Jahresbeitrag
13. Varia

M. P. Ammann

Für die Initianten:
W. Infanger, Ennetbürgen





Interessenten



Interessenten Rhode-Infanger-Wick



Willi Infanger überreicht Leo P. Wick den Kassenstock



Schleusenschiffer | 2-2018



Die Freuden und Leiden des ersten SSK-Präsidenten

Der (Halb-)Jahresbericht des Präsidenten Leo P. Wick, der an der Generalversammlung vom 24. November 1978 vorgelesen wurde, schloss mit dem Satz «Es ist eine Freude, Präsident eines solchen Vorstandes und eines solchen Klubs zu sein.»



Rechts der erste Präsident Leo P. Wick – links Nachfolger Erich Schwyn

Diese Freude hielt allerdings nicht allzu lange an. Nach sechseinhalb Jahren, gefüllt mit vielen üblen Erfahrungen, trat ein enttäuschter Präsident zurück. In seinem letzten Jahresbericht nahm er Bezug auf die Episoden «MS Carol», «MS Georges» und «MS Jacques», welche das Klima im Klub in hohem Masse beeinflusst hätten. Der Lohn begeisterten grossen zeitlichen Einsatzes für den Klub sei tiefe Enttäuschung und Ratlosigkeit gewesen. Die präsidiale Schlussfol-

gerung war: «Aus der damaligen Idee, geruhsame Ferienfahrten auf Flüssen und Kanälen für nicht-hochseesegelnde Angehörige zu veranstalten, ist ein ganz anderes Unternehmen entstanden. Entwicklungen, die nicht vorhersehbar waren, liessen den Betrieb von eigenen Klubbooten scheitern. Diese zentrale Idee werden wir wohl endgültig begraben müssen.»

Ein kleiner Trost sei immerhin, so schloss der Bericht, dass sich der SSK zu einem Dienstleistungsunter-

nehmen entwickelt habe, das für die Binnenschifffahrt mittlerweile die gleiche Bedeutung aufweise wie der Cruising Club Switzerland CCS für das Hochseesegeln. Damit sei es möglich, das Steuer nun dem Nachfolger Erich Schwyn anzuvertrauen.

Die Leidensgeschichte eines Klubschiffs

An der Gründungsversammlung wurde sogleich die Klubschiff-Kommission gegründet, die kurz darauf ihre erste Sitzung abhielt. Hätten die Gründer und Kommissionsmitglieder damals geahnt, was das Ergebnis ihrer grossen Bemühungen sein würde, wäre der Enthusiasmus wohl nicht gar so gross gewesen.

An der Vorstandssitzung vom 8. Juni 1978 wurde gemäss Protokoll diskutiert über Grösse, Breite, Tiefgang, Anzahl Kojen, Steuerstand, Treibstoff, Wassermengen, Motortyp, ein oder zwei Motoren, Bugstrahlruder, Bordnetz 24V, Generator für 220V für Boiler und Kochen. Die Kommission nahm daraufhin mit verschiedenen Brokern Kontakt auf. Gesucht wurde ein Schiff mit 15 – 18 m Länge und einer Breite von unter 5 m.

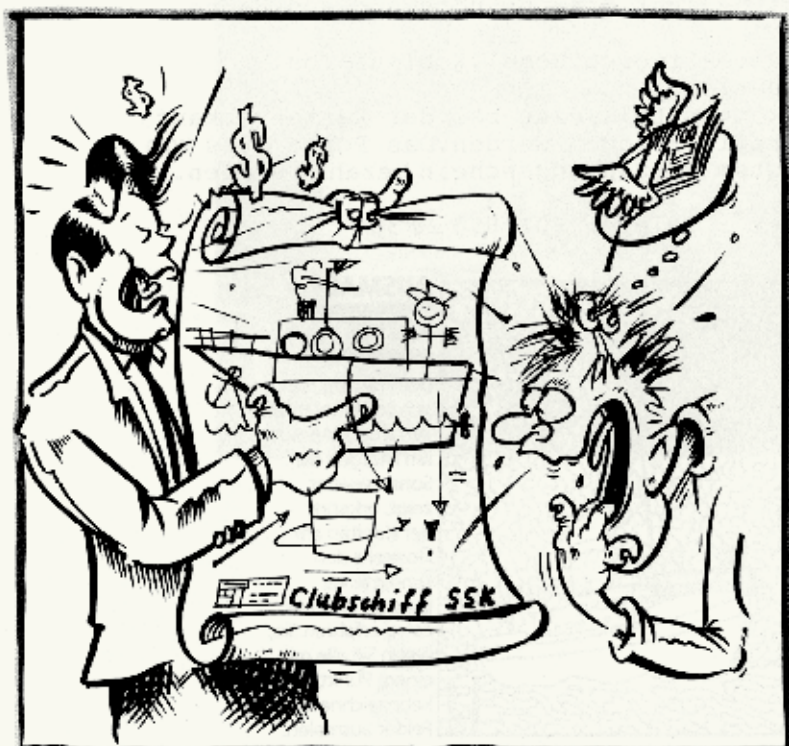
An der darauffolgenden Vorstandssitzung vom 27. Juli 1978 – die Sitzungen jagten sich! – konnte bereits berichtet werden, dass ein Delegierter unterwegs sei nach Holland um einen ehemaligen Getreidefrachter mit 58 Tonnen zu besichtigen, der für 20 000 Gulden zu haben sei. Falls das für den SSK eine Gelegenheit wäre, würden der

Vorstand und die Schiffskommission für die Kaufverhandlungen nach Leiden fahren. Für die Zwischenzeit solle der Präsident einen Emissionsprospekt erstellen und ein paar «Herren» suchen, die den Kauf finanzieren würden, bis der SSK genügend Geld dafür hätte. An der nächsten Sitzung wurde dieses Projekt allerdings mit keinem Wort mehr erwähnt, so dass anzunehmen ist, es sei erfolglos geblieben.

An der Vorstandssitzung vom 8. September 1978 wurde hingegen beschlossen, dass alternativ zu einem 15 – 18 m-Schiff auch ein kleineres für vier bis sechs Personen zu evaluieren sei. Auch in der Finanzierungsfrage war man einen Schritt weitergekommen. Das Schiff sollte mit verzinslichen Anteilscheinen von CHF 500 oder CHF 1000 finanziert werden. Die Idee

von Pflichtanteilscheinen für Mitglieder wurde fallen gelassen. Hingegen sollte die Frage einer Kreditaufnahme bei einer Bank oder bei Privaten geprüft werden.

An der Generalversammlung vom 24. November 1978 legte die Klubschiff-Kommission ihren ersten Bericht vor. Darin lesen wir, dass Boote auf Basis des Leitbildes für CHF 80 000 – 90 000 gehandelt würden – das Eigenkapital des SSK betrug zu diesem Zeitpunkt rund CHF 2700, der Klub zählte 27 Mitglieder. Die Generalversammlung beschloss: «Falls ein Klubschiff angeschafft wird, soll es 8 – 10 Plätze und den erforderlichen Fahrkomfort aufweisen. Es soll ein Stahlschiff sein. Damit ein Schiff bei Gelegenheit ohne Verzögerung gekauft werden kann, soll die Kompetenz einem kleinen Kreis über-



In Sachen Klubschiff erlaubt sich Euer Redaktor, zur nächsten GV folgenden Antrag zu stellen:

- a) Es sei eine Kommission aus Vorstands- und Mitgliedern zu bilden. Mit dem Ziel, den Klubschiff-Fond in einen Club-Fond umzuwandeln. Ueber einen Text hierzu sei an der GV 1991 abzustimmen.
- b). Auch bei allfälligem Uebergang von Klubschiff-Fond in Club-Fond sei von Aktivmitgliedern künftig wie bisher, beim Eintritt einmalig Fr. 100.-- an den Fond zu zahlen.

tragen werden.» Die Anschaffung eines Schiffes schien da bereits mit einem kleinen Fragezeichen versehen zu sein. Parallel wurde nach einem Schiff gesucht, das der SSK langfristige mieten und an seine Mitglieder weitervermieten könnte.

An der Vorstandssitzung vom 26. April 1979 schien sich ein Lichtblick zu zeigen. Die MS Carol, die einem Klubmitglied gehörte und in Korsika lag, konnte vom SSK gemietet werden. Damit war der Grundstein zu einem grösseren Fiasko in der noch jungen Geschichte des SSK gelegt. Schon an der folgenden Sitzung vom 18. Juni 1979 beschloss der Vorstand, vom abgeschlossenen Mietvertrag mit dem Eigner wieder zurückzutreten, weil das Schiff nicht fahrtüchtig sei. Es kam dann allerdings nicht so weit, aber in der Saison 1979 kam keiner der Schleusenskipper in den Genuss einer Ferienwoche auf der MS Carol.

An der Vorstandssitzung vom 3. August 1979 wurde wieder über zwei Schiffe diskutiert. An der darauffolgenden Sitzung musste der Präsident allerdings berichten, dass ein Bootskauf mangels Geld «abverheit» sei. Wieder wurde über die Finanzierungsmöglichkeiten diskutiert und damit kam auch die Grösse des Wunschschiffes erneut zur Sprache.

Im Jahresbericht des Präsidenten an der Generalversammlung vom 17. November 1979 wurde erstmals Klartext gesprochen: «Bevor die Finanzierung [eines Schiffes] sichergestellt ist, ist es sinnlos auf Schiffsuche zu gehen.» Die Generalversammlung sah das offenbar genauso und verweigerte dem Vorstand den Wunsch, ein Schiff in eigener Kompetenz zu kaufen. Hingegen sollte der Vorstand die Finanzierung für den Kauf sicherstellen. Auch die missglückte erste Saison mit der MS Carol kam an der Versammlung zur Sprache.

An der Vorstandssitzung vom 4. Februar 1980 wurde bekannt gegeben, dass Eventualverpflichtungen über CHF 16 000 für die Finanzierung eines Klubschiffes

gezeichnet worden seien. Zum Geldfluss kam es dann allerdings nicht, denn für diesen stolzen Betrag gab es nichts zu kaufen.

Hingegen gelang es in den folgenden Wochen und Monaten trotz aller Widrigkeiten, die MS Carol unter dem Namen des SSK als Miet-schiff zu betreiben und damit einen Albtraum in Gang zu setzen. Der Rückblick auf die unerwarteten Probleme führte an der Vorstandssitzung vom 2. September 1980 zur Diskussion darüber, ob die MS nochmals für eine Saison gemietet werden sollte. Der Entscheid fiel dagegen aus. Ein Grund dafür mag gewesen sein, dass man bereits den



nächsten Fisch an der Angel hatte. Zwei nagelneue Schiffe eines anderen Mitgliedes, die MS Georges und die MS Jacques, sollten dem Klub 1981 zur Weitervermietung zur Verfügung gestellt werden. Gewitzt durch die ersten Erfahrungen mit der MS Carol wollte sich der Vorstand diesmal allerdings mit einer reinen Vermittlungsrolle begnügen.

An der Generalversammlung vom 29. November 1980 erklärte der Präsident: «Ein Klubschiff ist zwar noch nicht konkret in Sicht, aber mit der Zurverfügungstellung der MS Carol wurde ein Anfang gemacht. Die Zukunftsaussichten auf diesem Gebiet sind, wie Sie heute noch hören werden, gut.»

MS Georges und MS Jacques brachten 1981 statt des erhofften Erfolges ein Fiasko, die Moral des Vorstandes und der Schiffskommission sank in den Keller.

An der Generalversammlung vom 14. November 1981 erklärte ein Neumitglied, es habe keine Ahnung, was für ein Schiff eigentlich gekauft werden solle. Die Antwort des offensichtlich frustrierten Präsidenten lautete: «Da der Herr neues

Mitglied sei, könne er auch noch nicht alles wissen, zum Beispiel dass eine erste Umfrage ergeben habe, dass es ein Holz-Kunststoff-Stahlschiff aus Gummi sein sollte, angetrieben durch einen Benzin-Dieselmotor über mindestens vier Propeller.»

Ein Mitglied wusste auch, weshalb die damaligen Eventualverpflichtungen bloss CHF 16 000 ergeben hätten – weil kein konkreter Vorschlag für ein Schiff vorgelegen habe. Zwei Jahre zuvor an der GV war festgestellt worden, weshalb die damaligen Schiffskaufversuche misslungen waren: weil das Geld nicht vorgängig beschafft worden sei.

An der Generalversammlung vom 13. November 1982 bestätigte der Chef der Klubschiff-Kommission, dass die Suche weitergehe, das Klubschiff sei nicht abgeschlossen.

An der Vorstandssitzung vom 13. August 1983 kam der Präsident zur Erkenntnis, das Thema Klubschiff könne

für zwei oder drei Jahre auf Eis gelegt werden. Allein schon die vielfältigen Vorstellungen der Mitglieder erlaubten es nicht, an einen Kauf zu denken, von den Vorstellungen über den Preis ganz zu schweigen. Ein Jahr später an seiner letzten Generalversammlung als Präsident wurde er noch deutlicher: «Diese zentrale Idee [eines Klubschiffes] werden wir wohl endgültig begraben müssen.» Das sollte ihn aber nicht davon abhalten, sich zwei und drei Jahre später an den Generalversammlungen 1985 und 1986 gegen den Antrag zur Auflösung des Schiffsfonds zu stellen. In seiner Begründung legte er dar, dass der Betrieb eines eigenen Klubschiffes in Frankreich immer noch möglich sei. Zu diesem Zeitpunkt war der Kauf eines Schiffes im Vorstand aber bereits kein Thema mehr. Diskutiert wurde nur noch über die Verwendung des Schiffsfonds, der weiterhin munter gespielen wurde.

1989 flammte das Projekt Klubschiff nochmals kurz aber heftig auf. In der Ausgabe 2/89 des «SSK Bulletin CSE» war das Protokoll der

Sondersitzung des SSK-Vorstandes vom 1. April 1989 abgedruckt. Diese Sitzung war dem einzigen Thema Klubschiff gewidmet. Sie begann um 12 Uhr mittags, um 20.48 Uhr beschloss der Vorstand einstimmig, dass sich der SSK für fünfundvierzigtausend Franken mit 45% an einer Péniche beteilige, an welcher der bisherige Eigner einen Anteil von 55% behalten wolle. Das wichtigste Argument für diesen Kauf schien die Bereitschaft der achtundzwanzigjährigen Tochter des Eigners gewesen zu sein, den Benutzern des Schiffes für jedwelche Bedürfnisse zur Verfügung zu stehen. Natürlich war auch eine Bild jener Tochter im Bikini abgedruckt. Aber eben, die angebliche Sitzung habe am 1. April stattgefunden, was allerdings nicht alle Leser bemerkten. Der Redaktor sah sich daraufhin zu einer Klarstellung in einer späteren Ausgabe genötigt.

Allmählich schien zumindest der Aktuar abgehärtet zu werden, was die Themen Klubschiff und Schiffsfonds betraf. Im Protokoll der Generalversammlung vom 11. November 1989 vermerkte er: «In der obligaten Diskussion über Sinn oder Unsinn des Schiffsfonds prallen die gegensätzlichen Meinungen wieder aufeinander.»

An der Generalversammlung vom 17. November 1990 lag der Antrag vor, den Schiffsfonds in einen allgemeinen Klubfonds umzuwandeln, dessen Zweck nicht mehr auf die Finanzierung eines Klubschiffes beschränkt sei. In der Begründung des Antrags ist zu lesen, die Idee des eigenen Klubschiffes sei eine Illusion und ein Fiasko. Die Versammlung lehnte den Antrag ab, hiess allerdings einen anderen gut, der verlangte, dass in den nächsten fünf Jahren an der Generalversammlung nicht mehr über den

Schiffsfonds diskutiert werden dürfe. Das hinderte die hitzigen Schleusenschiffer aber keineswegs daran schon früher rückfällig zu werden. Bereits an der Generalversammlung vom 12.11.1994 stand die Verwendung des Schiffsfonds wieder auf der Traktandenliste und vier Anträge dazu lagen vor. Zu denen gesellte sich ein fünfter Antrag, der eine Abstimmung mit dem Hinweis auf den Beschluss 1990 verhindern wollte. Aber wie das in der hohen Politik halt so ist: Die Generalversammlung beschloss formell zuerst die Aufhebung des damaligen Beschlusses von 1990 und machte so den Weg frei für eine Statutenänderung, die den Schiffsfonds in einen allgemeinen Klubfonds umwandelte.

Damit wurde ein Kapitel, das Mitte der Siebziger Jahre seinen Anfang genommen hatte, nach zwanzig Jahren unruhlich abgeschlossen.

LETZTE MELDUNG:

Sondersitzung des SSK-Vorstandes am 1.4.89

Auf Antrag von Peter Hoch und Heini Hänel kam am 1. d.M. der Vorstand zu einer Sondersitzung (12:00 h - 22:45 h) zusammen. Einziges Traktandum: Entscheidung über den Vorschlag von H.P. Thüli, ein etwanliges Angebot in Sachen Klubschiffkauf zu diskutieren und zu beschliessen.

H.P. Thüli erläuterte in erster Phase die Situation: er steht in engem Kontakt mit Herrn Harry Engemann, seines Zeichens Lotse und Berufsschiffer in Basel, gleichzeitig Eigner der Péniche "VIRUNGA". Harry E. will nicht verkaufen, aber eine Eignergemeinschaft gründen, bei der er die Mehrheit der Anteile behalten will.

Der heutige Wert der VIRUNGA ist mit ca. sfr. 100'000.-- angesetzt. H.E. stellt sich einen Eigenanteil von ca. 55 % vor. Er erklärte sich bereit, jeweils bei Bedarf als Schiffsführer zur Verfügung zu stehen. Allerdings nur bis in den Bereich max. 500 Fluss- bzw. Kanal-km ab Basel. Seine -benedicte Nicola (Jahrgang 1961) ist ebenfalls bereit, der SSK-Mitgliedern in Künäse, beim Müsche waschen und allen sonstigen Bedürfnissen gerne zu helfen und beizustehen.

Nachfrage von Heinz Schweizer: was ist darunter genau zu verstehen?

Hans P. Thüli: Nicola ist, wie bei Skuter-Töchtern üblich, praktisch universell einsetzbar, willig und fähig zu allem.

B. Marini hat Bedenken, dass:

- a) eine Péniche zu gross als SSK-Club-Schiff ist.
- b) die Mitglieder den kurzfristigen geplanten Kauf eines 45%-Anteils nicht mitmachen wollen.
- c) eine soch attraktive Frau wie Nicola (die mit ihren Vater meist auch auf der VIRUNGA wohnt), eigentlich eher woanders hin als auf ein SSK-Club-Schiff gehöre.

Hans P. Thüli kann alle beruhigen, Nicola hat einen fasten Freund bei den Schweiz. Hochseeflotte.

Alle hatten eine Péniche für die ideale Grösse und sind fest überzeugt, dass die Mitglieder die Vorstandsentscheidung voll mittragen.

Viele Detail-Diskussionen folgten: von Unterhalt, den laufender Kosten, der Belegung, Rentabilität etc. etc.

Einzelheiten folgen im nächsten Bulletin in Detail.

Am 20:48 h beschliesst der Vorstand einstimmig:

- 1) An der Motorpéniche VIRUNGA beteiligt sich der SSK-CSE mit einem 45%-Anteil, entsprechend sfr. 45'000.--. Der entsprechende Vertrag sei vor P. Hoch innerl. 10 Tagen aufzustellen und mit dem Vorstand zu koordinieren.
 - 2) Vertragsunterzeichnung von B. Marini und P. Hoch bis max. Ende April 1989.
 - 3) Detail-Info an alle Mitglieder über Nutzung und alle weiteren Möglichkeiten, insb. Schiffsunternicht etc., bis max. 15. Mai 1989.
 - 4) Infolge des Kapitalbedarfs wird der Mitgliederbeitrag auf ca. sfr. 250.-- für aktive und sfr. 80.-- für passive Mitglieder erhöht. Die genauen Beiträge ermittelt P. Hoch kurzfristig.
- Rückwirkend ab 1.1.1989 werden diese neuen Beiträge fällig. (Bitte noch nichts nachzahlen, neue Beitragsrechnung abwarten!)

Heini SSK-CSE



Nicole vor den Stützsegl der VIRUNGA

MS Carol

Ein Klubmitglied wollte seine in Korsika stationierte MS Carol verkaufen. Der Klub suchte ohne Geld ein Schiff zu kaufen. Man wurde sich einig, dass die MS Carol vorderhand für die Saison 1979 vom Klub gemietet und an die Mitglieder weitervermietet werden solle. Ein Klubmitglied und der Sohn des Eigners würden das Schiff von Korsika nach Frankreich überführen und bei dieser Gelegenheit auch gleich eine Betriebsanleitung erstellen.

Die Überführung im Frühling 1979 glückte, die MS Carol erreichte den Hafen von Ciotat östlich von Marseille am Mittelmeer. Von da aus sollte sie von einer weiteren Equipe nach Lyon überführt werden. Es blieb beim Wollen, denn als die Crew abends in Hafen eintraf, war der neue Hoffnungsträger des SSK gerade am Absaufen. Von einer weiteren Überführung konnte keine Rede sein. Durch einen Riss im Auspuffrohr war Salzwasser eingetreten und auch die elektrische Anlage war ausgefallen.

Die Reparaturen wurden vom Eigner beauftragt und von einer Werft nach längerer Zeit ausgeführt. Der zweite Versuch einer Überführung ins Burgund glückte. Allerdings war die Fahrsaison 1979 da schon zu Ende und unterwegs entstanden auch schon die ersten ungeplanten Kosten für Notfallreparaturen und Pannenhilfe. Die Hoffnung aber machte den Vorstand und die Schiffskommission wohl ein wenig zu optimistisch. Sie sahen für die kommende Saison 1980 eines der anderthalb Jahre zuvor beschlossenen Ziele erreicht. Der SSK hatte ein Schiff, das er günstig an seine Mitglieder vermieten konnte.

Für die Saison 1980 wurde das Schiff den Klubmitgliedern zur Mie-

te angeboten und diese rissen sich darum. Doch dann holte die Realität die Enthusiasten ein. Das Schiff wies Mängel auf, von denen zuvor niemand etwas bemerkt hatte. Nachdem zwei Klubmitglieder ihre Ferien auf der MS Carol wegen technischen Defekten abrechnen mussten, sah sich der Vorstand genötigt, den übrigen Mietern zu empfehlen, auf ihre Fahrten zu verzichten. Diese sahen den Fall aber offenbar weniger pessimistisch, jedenfalls war die MS Carol daraufhin mit wechselndem Erfolg noch zwölf Wochen unterwegs.

Allerdings traf derweil auch die gesalzene Reparaturrechnung einer Werft ein. Wer musste diese bezahlen? Der Eigner des Schiffes oder der Klub als Auftraggeber der Werft? Die Diskussionen gingen los.

An der folgenden Generalversammlung vom 29. November 1980

bedankte sich der Chef der Schiffskommission bei den ersten Mietern für ihre Loyalität, ihren Idealismus und ihr Improvisationstalent dank derer sie mit der bockigen MS Carol fertig geworden seien.

Irgendwann darauf fiel dann der Entscheid, dass der Klub künftig auf die Fortsetzung dieses Experimentes verzichten wolle, was aber nicht so einfach schien. Jedenfalls bemängelte der Kassier an der Vorstandssitzung vom 28. Januar 1981, dass diese Angelegenheit noch nicht erledigt sei und die MS Carol noch immer unter der Obhut des SSK in Saint-Jean-de-Losne vor sich hin roste.

Die Diskussionen zwischen dem verkaufswilligen Klubmitglied und dem ebenso motivations- wie geldlosen Klub zogen sich noch eine Weile dahin, bis ein endgültiger Schlusstrich unter das Kapital MS Carol gezogen werden konnte.

Die Seite für die Frau

Die Seite für die Frau enthält alle Informationen, die Sie benötigen, um die MS Carol zu mieten. Sie finden hier alle Informationen, die Sie benötigen, um die MS Carol zu mieten.

Liebe ist...



Die Liebe ist das schönste Gefühl, das wir kennen. Sie ist die Kraft, die uns verbindet und uns dazu bringt, alles für den anderen zu tun. Sie ist die Liebe, die uns zusammenhält und uns dazu bringt, alles für den anderen zu tun.

Belle-Epoque :

Die Belle-Epoque war eine Zeit der Prosperität und der Freude. Sie war die Zeit der großen Entdeckungen und der großen Erfolge. Sie war die Zeit der großen Künstler und der großen Denker.

Die Belle-Epoque war eine Zeit der Prosperität und der Freude. Sie war die Zeit der großen Entdeckungen und der großen Erfolge. Sie war die Zeit der großen Künstler und der großen Denker.

Tage :

- Eine perfekte Sommerreise : Am besten über die Alpen nach Italien. Die Alpen sind wunderschön und die Luft ist wunderbar. Sie sind die perfekte Sommerreise.
- Sommerreise : Am besten über die Alpen nach Italien. Die Alpen sind wunderschön und die Luft ist wunderbar. Sie sind die perfekte Sommerreise.
- Sommerreise : Am besten über die Alpen nach Italien. Die Alpen sind wunderschön und die Luft ist wunderbar. Sie sind die perfekte Sommerreise.
- Sommerreise : Am besten über die Alpen nach Italien. Die Alpen sind wunderschön und die Luft ist wunderbar. Sie sind die perfekte Sommerreise.

MS Georges und MS Jacques

In einer Klubinformation von Anfang 1981 wurde den Mitgliedern eröffnet, dass ein SSKler dem Klub zwei nagelneue Pedro 1000 zur Weitervermietung ab Saint Jean de Losne zur Verfügung stelle. Um raschmögliche Reservation wurde gebeten.

Gewitzt durch die Erfahrungen mit MS Carol, sollte der SSK diesmal nur für den administrativen Teil der Vermietung zuständig sein und alle anderen Arbeiten sollten von einer Werft auf Rechnung des Eigners übernommen werden.

An der Vorstandssitzung vom 28. März 1981 wurde stolz vermeldet, dass die beiden Schiffe für das laufende Jahr bereits beinahe ausgebucht seien. Auch erwäge der Eigner, ein drittes Schiff für den Canal du Midi anzuschaffen. Allerdings müssten Begriffe wie «Charter», «Vermietung» oder «Mietgebühr»

aus versicherungstechnischen Gründen in Zukunft vermieden werden.

Dann aber schien etwas Unerwartetes vorgefallen zu sein. Am 9. Juni 1981 schickte der Sekretär seinen Vorstandskollegen die Einladung zu einer Krisensitzung betreffend Charter MS Georges und MS Jacques.

Was war geschehen? Der französische Zoll hatte die beiden Pedro-Boote konfisziert und das zu Beginn der Fahrseason.

Die Abklärungen ergaben mehrere Unschönheiten. Erstens waren die Boote in der Schweiz registriert und durften damit nur zeitlich beschränkt in Frankreich fahren. Zweitens hatte es der Eigner versäumt, die Schiffspapiere während der Wintermonate beim französischen Zoll zu deponieren, was eine Möglichkeit gewesen wäre, deren Aufenthalt in Frankreich formell zu unterbrechen. Drittens missfielen die günstigen Mietpreise einem Klubmitglied, das selbst sein Geld mit der Vermittlung von Mietbooten verdiente und von den eigenen Kunden nun wegen der höheren Preise plötzlich als Gauner beschimpft wurde. Dieses Mitglied sah nur einen Weg zur ehrenvollen Rettung der eigenen Existenz: es gab am richtigen

Ort einen Tipp, der schliesslich bei der französischen Zollbehörde landete.

Zum zweiten Mal nach den Problemen mit der MS Carol im Vorjahr musste der Vorstand seinen Mitgliedern eine unangenehme Mitteilung machen. Aus der Ferienfahrt mit den reservierten Booten würde leider nichts werden.

Die Angelegenheit endete damit, dass sich der Eigner der beiden Schiffe mit dem französischen Staat auf irgendeine Weise einigte unter der Auflage, dass die beiden Schiffe Frankreich innert zwei Tagen zu verlassen hatten. Hilfsbereite Schleusenschiffer liessen alles stehen und liegen und überführten die MS Georges und die MS Jacques nach Holland.

An der Generalversammlung vom 14.11.1981 erklärte der Präsident: «Zwei nagelneue Boote sind uns von unserem Mitglied X zur Verfügung gestellt worden, viele Familien hatten die Boote bis in den Herbst hinein gebucht und unter grossen finanziellen Verlusten ging alles bachab.» Der Chef der Schiffskommission setzte noch einen drauf: «Erster Leidtragender war unser Pechvogel Y [eines der Gründungsmitglieder], der schon im Vorjahr mit der MS Carol in Saint-Jean-de-Losne nicht auslaufen konnte.»

Mit diesen Erklärungen und dem darauffolgenden Ausschluss des Mitgliedes, das den Stein ins Rollen gebracht hatte, wurde eine weitere hoffnungsvolle Initiative des noch jungen Klubs begraben.



Die Irrungen und Wirrungen einer Klubzeitschrift

Anlässlich der Gründungsversammlung 1978 wurde protokolliert, dass ein klubinternes Publikationsorgan nicht angestrebt werde. Wichtige Mitteilungen sollten mit Rundschreiben gemacht werden. Der SSK zählte bei diesem Beschluss neun Mitglieder.

Bereits 1979 begann der Aktuar ein einfaches Infoblatt für die Mitglieder zu verschicken. Drei Jahre später beschloss die Generalversammlung, ab 1983 ein richtiges SSK-Bulletin herauszugeben. Die Redaktionsverantwortung solle beim Präsidenten liegen.

Doch schon ein Jahr darauf beklagte sich der Präsident über das mangelnde Echo, auf die mühselige Arbeit, ein Klub-Bulletin herauszugeben. Er habe den damit verbundenen Arbeitsanfall unterschätzt. Die Weiterführung stellte er daraufhin allerdings nicht deswegen sondern aus Kostengründen in Frage. Das gefiel den Teilnehmern der Generalversammlung jedoch gar nicht. Spontan meldeten sich Sponsoren für die Druck- und Versandkosten und das Bulletin war gerettet. Auch konnte für das zweite Jahr ein neuer verantwortlicher Redaktor gefunden werden.

Während weiterer sieben Jahre erschien das «SSK Bulletin CSE» regelmässig und mit wachsendem Umfang. Dann aber kam es an der Generalversammlung 1991 zum ersten Eklat. Der Präsident stellte den Antrag, der Redaktor sei abzuwählen.

Vorausgegangen war diesem Antrag ein längerer Konflikt. Dem Vorstand missfiel es, dass der Redaktor auch Beiträge gegen ihn veröffentlichte. Er versuchte das zu unterbinden, worauf sich der Redaktor im Bulletin darüber beschwerte, man wolle ihm einen Maulkorb versetzen. Unter seiner Regie sei das Bulletin kein Sprachrohr des Vorstandes,

sondern eines der Mitglieder. Es dauerte nicht mehr lange, bis man nicht mehr miteinander sprechen konnte.

Eigentlich wäre der Antrag auf Abwahl an der Generalversammlung gegenstandslos gewesen, denn das Rücktrittsschreiben des Redaktors lag damals schon vor, aber auch die Demokratie kennt halt ihre Irrungen und Wirrungen. Jedenfalls wurde beschlossen, dass künftig ein Redaktionsteam unter Leitung des Präsidenten für die Herausgabe des Bulletins zuständig sei.

Drei Jahre lang hatte diese neue Regelung Bestand, dann wurde wieder ein einzelner Redaktor gewählt, der das Bulletin in Ruhe und Frieden acht Jahre lang produzierte, bis es zum zweiten Eklat kam.

Vorausgegangen war diesmal der von einer statutarischen Amtszeitbeschränkung erzwungene Rücktritt des Präsidenten, ohne dass ein Nachfolger in Sicht war. Der SSK wurde an einer dem Vernehmen nach eher konfusen Generalversammlung gleichsam kopflos. Die Protestschreiben von Mitgliedern gegen diese Versammlung trafen beim Redaktor ein, dieser kreierte in Eigenkompetenz flugs die neue Rubrik «Leserbriefe». Was er darin allerdings publizierte, löste geharnischte Reaktionen aus.

An der nächsten Vorstandssitzung wurde protokolliert, der Redaktor habe eine Eigendynamik entwickelt, die ihm nicht zustehe. Der Vorstand müsse über den Inhalt des Bulletins im Bild sein. Aber nicht nur die Ausgangslage war wieder die gleiche wie elf Jahre zuvor, auch die Massnahmen waren wieder die gleichen. Der Vorstand beschloss, künftig solle eine Redaktionskommission zuständig sein, der Alleingang eines Redaktors komme in Zukunft nicht mehr in Frage. Der Redaktor wurde mit sofortiger Wirkung von seiner Aufgabe entbunden.

Es fand sich ein neuer Kopf als Chef der Redaktionskommission. Dieser stammte aus der Welt der Printmedien, sein grosser Traum war

die Lancierung eines deutschsprachigen Pendant zum französischsprachigen «Fluvial». Er macht sich daran, die SSK-Zeitschrift weiterzuentwickeln. Die Ausgabe 1/2005 war die letzte, die mit «Bulletin» überschrieben war. Ab der folgenden Nummer hiess das Heft «Schleusenschiffer» und es war durchgängig vierfarbig gedruckt. Die zunehmende Professionalisierung war offensichtlich. Welche Entwicklung seit der ersten vierseitigen Schwarzweiss-Kopie im Jahr 1983!

Bis zur Ausgabe 3/2008 herrschten wieder ruhige Zeiten, allerdings nur vordergründig. Im Hintergrund brodelte es da schon wieder kräftig. Der Chefredaktor sah seine Zeit gekommen, anstelle der Fronarbeit für den Schleusenschiffer kommerzielle Arbeit für eine im ganzen deutschsprachigen Raum verbreitete Zeitschrift zu leisten. Entsprechend unterbreitete er dem Vorstand einen Vorschlag: Er wollte den «Schleusenschiffer» künftig unter einem anderen Namen auf eigene Rechnung herausgeben und dem SSK in jeder Ausgabe entgeltlich ein paar Seiten für Publikationen zur Verfügung stellen. Wohl um diesem Angebot die nötige Wirkung zu verleihen, trat er gleichzeitig als Chefredaktor zurück.

Zum dritten Mal in der fünfundzwanzigjährigen Geschichte der Klubzeitschrift missfiel das Verhalten des Redaktors einem Teil des Vorstandes. Dieser beschloss, die Entscheidung der kommenden Generalversammlung zu überlassen, womit für Schwung gesorgt war. Eine hitzige Diskussion endet schliesslich damit, dass sich die Mehrheit der Anwesenden für die Beibehaltung des Schleusenschiffers entschied. Der zurückgetretene Chefredaktor verliess den Raum und gleich auch den Klub.

Die Ausgabe 4/2008 erschien unter einem neuen Redaktor. Die Klubzeitschrift kam wieder in ruhiges Fahrwasser.

»SSK Bulletin CSE«

OFFIZIELLE MITGLIEDERINFORMATION INFORMATION OFFICIELLE DES MEMBRES

Schweizerischer Schleusenschiffer Club Nr. 1/201 April 1988 Club Suisse des Ecluseurs

WETTBEWERB

1. Preis: 1000,-
2. Preis: 500,-
3. Preis: 250,-
4. Preis: 100,-
5. Preis: 50,-
6. Preis: 25,-
7. Preis: 10,-
8. Preis: 5,-
9. Preis: 2,-
10. Preis: 1,-

1. Preis: 1000,-
2. Preis: 500,-
3. Preis: 250,-
4. Preis: 100,-
5. Preis: 50,-
6. Preis: 25,-
7. Preis: 10,-
8. Preis: 5,-
9. Preis: 2,-
10. Preis: 1,-

1. Preis: 1000,-
2. Preis: 500,-
3. Preis: 250,-
4. Preis: 100,-
5. Preis: 50,-
6. Preis: 25,-
7. Preis: 10,-
8. Preis: 5,-
9. Preis: 2,-
10. Preis: 1,-

»SSK Bulletin CSE«

OFFIZIELLE MITGLIEDERINFORMATION INFORMATION OFFICIELLE DES MEMBRES

Schweizerischer Schleusenschiffer Club Nr. 2 April 1988 Club Suisse des Ecluseurs

10 Jahre SSK CSE 1978-1988

10 Jahre SSK CSE 1978-1988

10 Jahre SSK CSE 1978-1988

10 Jahre SSK CSE 1978-1988

»SSK BULLETIN CSE«

OFFIZIELLE MITGLIEDERINFORMATION INFORMATION OFFICIELLE DES MEMBRES

Schweizerischer Schleusenschiffer Club Nr. 2/20 April 1988 Club Suisse des Ecluseurs

BRD Nord

BRD Nord

BRD Nord

BRD Nord

»SSK BULLETIN CSE«

OFFIZIELLE MITGLIEDERINFORMATION INFORMATION OFFICIELLE DES MEMBRES

Schweizerischer Schleusenschiffer Club Nr. 1/90 März 1980 Club Suisse des Ecluseurs

Revier DDR Wasserstrassen-Paradies mitten in Europa

Revier DDR Wasserstrassen-Paradies mitten in Europa

Schiffsbauwerk Niederfarn

Schiffsbauwerk Niederfarn

Schiffsbauwerk Niederfarn

»SSK BULLETIN CSE«

OFFIZIELLE MITGLIEDERINFORMATION INFORMATION OFFICIELLE DES MEMBRES

Schweizerischer Schleusenschiffer Club Nr. 3/90 September 1980 Club Suisse des Ecluseurs

ST-JEAN-DE-LOSNE

ST-JEAN-DE-LOSNE

ST-JEAN-DE-LOSNE

»SSK BULLETIN CSE«

OFFIZIELLE MITGLIEDERINFORMATION INFORMATION OFFICIELLE DES MEMBRES

SCHWEIZERISCHER SCHLEUSENSCHIFFER CLUB Nr. 3 MARZ 1980 CLUB SUISSE DES ECLUSEURS

JUBILÄUMSAUSGABE

JUBILÄUMSAUSGABE

ENGLAND : SCHLEUSEN ZU GROSSMUTTERS ZEITEN

ENGLAND : SCHLEUSEN ZU GROSSMUTTERS ZEITEN

»SSK BULLETIN CSE«

OFFIZIELLE MITGLIEDERINFORMATION INFORMATION OFFICIELLE DES MEMBRES

SCHWEIZERISCHER SCHLEUSENSCHIFFER CLUB Nr. 1 Juli 1984 CLUB SUISSE DES ECLUSEURS

SCHLEUSENKURS 1994 ST-JEAN-DE-LOSNE CANAL DU RHONE AU RHIN

SCHLEUSENKURS 1994 ST-JEAN-DE-LOSNE CANAL DU RHONE AU RHIN

SSK | CSE BULLETIN

OFFIZIELLE MITGLIEDERINFORMATION INFORMATION OFFICIELLE DES MEMBRES

Schweizerischer Schleusenschiffer Club Nr. 4 Oktober / 98

Schoffwand 1998

Schoffwand 1998

Schleusenschiffer

Ausgabe 8 | 2006, Preis: 5,- € 8,20 € 8,30 €

Bretagne Auf der Vilaine Das Wassertrax-Ballett auf dem Isac

Bretagne Auf der Vilaine Das Wassertrax-Ballett auf dem Isac

Weissrussland / Polen Touristische Projekte & August-Verkehrskanal

Weissrussland / Polen Touristische Projekte & August-Verkehrskanal

Schweiz Auf dem Vierwaldstättersee Der Rhein-Rhone-Kanal am Ende

Schweiz Auf dem Vierwaldstättersee Der Rhein-Rhone-Kanal am Ende

SSK | CSE Veranstaltungen

Wenn Generäle sich versammeln

Ein General ist es gewohnt, zu befehlen, und nichts verabscheut er mehr, als wenn ihm widersprochen wird. Dieses Naturgesetz erklärt einige Ereignisse an den Generalversammlungen des SSK. Die Versammlungen dauerten oft lange, immer wieder gab es neues Streitpotenzial.

In einem Rückblick auf die Anfangsgeschichte 25 Jahre nach der Gründung steht: «Es ist übrigens eine Eigenart oder Unart des SSK, dass an

Generalversammlungen hitzig und endlos diskutiert wird. Übers Jahr sind die Mitglieder wieder sehr ruhig und konsumieren die vom Vorstand erbrachten Leistungen»

Die Generalversammlung 1982 war ein schönes Beispiel. Sie wurde um 14.15 Uhr eröffnet und schien anfänglich recht flott vonstatten zu gehen. Dann kam das Traktandum 7 «Anträge». Der Streit ging los und der zog sich hin. Jedenfalls dauerte er länger als der Saal reserviert war. Im Protokoll lesen wir dazu: «Leider erscheint jetzt auch noch der Wirt und ruft in den Saal, dass wir diesen sofort zu verlassen hätten, es sei schon halb sechs Uhr. In der allgemeinen

Aufregung kann der Präsident nur noch rufen: Die GV ist nicht beendet, sie wird nur unterbrochen. Sie erhalten eine neue Einladung!»

Im Protokoll der Generalversammlung 1990 lesen wir am Schluss: «Eine wieder einmal etwas bewegte und unter Zeitdruck stehende GV schliesst um 18.40 Uhr.» 1992 hiess es: «So nähert sich eine recht bewegte GV ihrem Ende.»

Schlimm muss es für einen General auch sein, wenn sich plötzlich Frauen in die Ränge vordrängen. Jedenfalls wurde an der Generalversammlung 2003 protokolliert: «Edith wurde als Regioobmännin gewählt.»

Vorstandsmitglieder des SSK

Präsidium

22.04.1978	10.11.1984	Leo P. Wick
10.11.1984	22.11.1986	Erich Schwyn
22.11.1986	12.11.1994	Bernhard Marini
12.11.1994	24.11.2002	Paul Brunner
24.11.2002	15.11.2003	vakant
15.11.2003	22.11.2008	Kurt Frey
22.11.2008	25.11.2012	Martin Hautle
25.11.2012		Res Diem

Vize-Präsidium

22.04.1978	14.11.1981	vakant
14.11.1981	09.11.1985	Roger Nikles
09.11.1985	17.11.1990	Armand Mottaz
17.11.1990	12.11.1994	Paul Brunner
12.11.1994	24.11.2002	Fredy Kradolfer
15.11.2003	24.11.2007	Walter Steimer
24.11.2007	22.11.2008	Jacques Burnand
22.11.2008		Roland Häne

Kasse / Mitgliederverwaltung

22.04.1978	17.11.1979	Eric Brunner
17.11.1979	14.11.1981	Joos Sager
14.11.1981	12.11.1994	Peter Hoch
12.11.1994	21.11.1998	Jürg Bergmann
21.11.1998	18.11.2000	Richard Bühler
18.11.2000	15.11.2003	Ralph Kradolfer
15.11.2003	2011	Urs Baumgartner
2011		Andrej Jäger

Aktuarial

22.04.1978	24.11.1978	Rudolf Wohlwend
24.11.1978	17.11.1979	Titus Müller
17.11.1979	19.11.1980	Stephan Fischer
29.11.1980	12.11.1983	Fritz Meierhofer
12.11.1983	14.11.1987	Titus Müller
14.11.1987	17.11.1992	Heinz Schweizer
17.11.1992	23.11.1996	Peter Suter
23.11.1996	15.11.2003	Fredy Blanc
15.11.2003	19.11.2005	Veronika Minarik
19.11.2005	22.11.2008	Bea und Köbi Zurbuchen
22.11.2008		Roland Häne

Sekretariat

22.04.1978	24.11.1978	Rudolf Wohlwend
24.11.1978	17.11.1979	Stephan Fischer
17.11.1979	12.11.1983	Titus Müller
12.11.1983	06.11.1984	Walter Steimer
06.11.1984	22.11.1986	Bernhard Marini
22.11.1986	14.11.1988	Martin Glarner
14.11.1988	11.11.1989	vakant
11.11.1989	12.11.1994	Paul Brunner
12.11.1994	24.11.2002	Fredy Kradolfer
24.11.2002	19.11.2005	Veronika Minarik

Klubschiffkommission

22.04.1978	12.11.1983	Hans J. Rohde
------------	------------	---------------

Beisitzer, Organisatoren von Veranstaltungen, Redaktoren und Regioobmänner sind hier nicht aufgeführt.

Der Ton macht die Musik

Nicht jedem ist das Fingerspitzengefühl im Umgang mit anderen in die Wiege gelegt worden. Wenn die solchermassen zu kurz Gekommenen dann auch noch der gutschweizerischen Angewohnheit nachleben «nach der Tat hält der Schweizer Rat», dann ist es nicht verwunderlich, wenn Fetzen fliegen und Köpfe rollen, wo man doch eigentlich nur miteinander ein schönes Hobby geniessen wollte.

Der ganz besondere Ton unter den vielen aktiven Schleusenschiffen und ihr nicht gerade zimperlicher Umgang miteinander war wohl das auffallendste Merkmal des SSK. Er führte im Verlauf der Zeit zu einer ganzen Reihe protokollierter Ereignisse und Bemerkungen:



Gründer Willi Infanger

«X soll gegenüber meiner Person zurückhaltender sein und mich nicht immer angreifen.»

«Der Aktuar wollte wegen der Kritiken von X und Y zurücktreten.»

«Der Antrag des Vorstandes auf eine Beitragsbefreiung der Vorstandsmitglieder wird abgelehnt.»

«Als pflegeleicht konnte man übrigens alle Redaktoren nicht bezeichnen.»

«Ich verhehle nicht, dass der Vorstand enttäuscht ist, dass man ihm zwar die Arbeit zumutet, aber die Kompetenzen vorenthält.»

«Als Organisator des Schleusenurses weigere ich mich, nach einem persönlichen Angriff, diesen Kurs wieder zu organisieren.»

«Eigentlich hatte ich die Absicht, meine Aufgabe [als Verantwortlicher für Veranstaltungen] während der begonnenen Amtsdauer weiterzuführen. Nachdem es sich aber eingebürgert hat, dass X (ein ehemaliges Vorstandsmitglied) jede Veranstaltung entweder im Bulletin oder in Briefen an den Vorstand in massiver und unpassender Form kritisiert, ist

mir die Lust an meinem Amt vergangen.»

«F, der beste Werber, die Anlaufstelle und die professionelle Auskunftsstelle unseres Klubs... ohne sein uneigennütziges Mitwirken an vorderster Stelle wäre der SSK kaum das geworden, was er heute ist.» Riesiger und anhaltender Applaus durch die Generalversammlung folgte dieser Ehrung eines weiterhin aktiven Vorstandsmitgliedes. Wer hätte gedacht, dass ebendieser F kurze Zeit später unter Protest eine Vorstandssitzung und zugleich auch den Vorstand und den Klub verliess, weil sich ein anderes neues Vorstandsmitglied massiv in seinen Bereich einmischte?

Schon 1990 gab es einen Aktuar der merkte, dass der SSK mit diesen Gügelikämpfen schlechte Zukunftsaussichten hatte. Nach dem offiziellen Ende eines Vorstandsprotokolls schrieb er kommentarlos eine chinesische Weisheit hinein:

«Gönne Dir einen Augenblick der Ruhe und Du begreifst, wie närrisch Du herumgehastet bist. Lerne zu schweigen und Du merkst, dass Du zu viel geredet hast. Sei gütig und Du siehst ein, dass Dein Urteil über andere allzu hart war.»



Redaktor Werner Hofer



Links: Kassier Peter Hoch, Mitte Präsident Bernhard Marini



Organisator Hans Thüler



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

Die Hansetour



Häuserzeile an der Trave

Als wir die Törnplanung für 2017 in Angriff nahmen, mussten wir damit rechnen, dass es nach dreizehn Jahren auf den europäischen Wasserstrassen unser letztes Jahr auf dem Schiff sein könnte – was sich mittlerweile bestätigt hat. Also war ein binnenschiffiger Höhepunkt angesagt, die Mutter aller Schiffstouren sozusagen. Auf unserem Wunschzettel standen die drei Hansestädte Bremen, Lübeck und Hamburg schon lange.

Text und Fotos *Christian Huber*

Was sind denn überhaupt Hansestädte? Die «Hanse» war ein norddeutscher Städtebund, dessen Ursprünge bis ins 13. Jahrhundert zurückreichen. Kaufleute aus verschiedenen Städten betrieben gemeinsame Handelsniederlassungen im Nord- und Ostseeraum. Mit dem Handel war untrennbar die Schifffahrt verbunden. «Buten un binnen – wagen un winnen», also «Draussen und drinnen, wagen und gewinnen» steht noch heute auf dem Eingangsfries des Rathauses in Bremen.

Wir wagen es binnen und starten am 24. Mai 2017 im ostfriesischen Weener an der Ems. Die Schleuse von Weener wird eine Stunde vor und eine Stunde nach Niedrigwasser nicht bedient und ist dann auch gar nicht befahrbar. Wir planen das Auslaufen so, dass wir mit der Flut zu Berg bis zur Schleuse Herbrum fahren können. Das geht erwartungsgemäss in flottem Tempo. Die Schleuse Herbrum, in Binnenschifferkreisen «Tor zur Hölle» genannt, macht ihrem Namen alle Ehre: wir warten über zwei Stunden – ohne Anlegemöglichkeit, bis wir geschleust werden. Was macht man in Ostfriesland beim Warten? Richtig: Tee trinken. Natürlich eine kräftige Ostfriesenmischung mit Klüntjes (Kandisbro-



Eine Mega-Yacht vor der Luerssen-Werft



Die Bremer Stadtmusikanten



Marina Europahafen Bremen



Schnoor-Viertel in Bremen



Gässchen im Schnoor-Viertel



Der Bürgermeister probiert den ersten Nieuwe Haring

cken) und Sahne. Nach der Schleuse Herbrum gehts noch ein kurzes Stück auf dem Dortmund-Ems-Kanal bis zur Abzweigung des Küstenkanals, der nach Oldenburg führt. Das Adjektiv «langweilig» beschreibt den Küstenkanal nur ganz unvollständig. Man fährt einfach 50 Kilometer schleusen- und abwechslungsreich pfeifengradaus und auch die Ufer bieten praktisch keine Abwechslung.

Von Oldenburg aus führt die Hunte, ein Tidengewässer, nach Norden, bis sie bei Elsfleth in die Unterweser mündet. Die Hunte ist wegen ihrer Kurven bei Frachtschiffen nicht sehr beliebt. Schiffsführer, welche einen Moment unaufmerksam waren, haben ihr Schiff in einer der Kurven schon quergestellt und zwischen den steinigten Ufern verklemmt. Wegen der Tide ist auch hier die Konsultation des Gezeitenkalenders angesagt. Erstens wollen wir mit ablaufendem Wasser zu Tal, aber bei Elsfleth so ankommen, dass wir uns mit

Die Schleuse Herbrum wird in Binnenschifferkreisen «Tor zur Hölle» genannt.

auflaufendem Wasser die Unterweser nach Bremen hinauftragen lassen können, zweitens schauen wir uns den Eisenbahn-Fahrplan an. Die Eisenbahnbrücke wird nur zu bestimmten Zeiten gehoben. Wenn man es vermeiden kann, mit der Strömung vor einer Brücke zu warten, sollte man es tun.

Die Unterweser zwischen Bremerhaven und Bremen ist Seeschiffahrtsstrasse und wird radarüberwacht. Wir müssen uns, weil Kinette als Grossfahrzeug gilt, an bestimmten Punkten bei der Radarzentrale über Funk melden. Das besorgt unser Lotse, der sonst mit Hochseeschiffen auf der Unterweser im Einsatz ist. Auf der Fahrt weseraufwärts passieren wir die Lürssen-Werft, wo Mega-Yachten für arabische Ölscheichs und russische Oligarchen gebaut werden. Über das Design dieser schwimmenden Protzpaläste kann man getrost geteilter Meinung sein. Unser Lotse ist es auch, der uns einen sicheren



Die Alexander von Humboldt (Bremen)

Liegeplatz im neuen Europahafen in Bremen vermittelt. Damit haben wir geschafft, was die Bremer Stadtmusikanten nicht schafften, nämlich bis nach Bremen zu kommen. Erwähnenswert ist unser Liegeplatz in der Marina Europahafen deshalb, weil hier bis Oktober 2016 die als Flaggschiff der Beck's Brauerei berühmt gewordene Dreimastbark «Alexander von Humboldt» lag, ehe sie als Veranstaltungs- und Hotelschiff mit Gastronomie an die Weserpromenade Schlachte verholt wurde. Wir «erben» diesen Liegeplatz und mit ihm die grosszügig dimensionierten Wasser- und Stromanschlüsse. In Bremen liegt man mit einer Yacht oder einem grösseren Schiff entweder, wie wir, in der Marina Europahafen oder dann in der Marina Bremen an der Weserpromenade Schlachte. Sie ist ebenso sicher wie die Marina Europahafen, allenfalls schaukelt es etwas mehr. Der Nordsee-Tidenhub ist an beiden Orten gleich, etwa

*Unser Lotse vermittelt uns einen
sicheren Liegeplatz
im neuen Europahafen in Bremen.*

vier Meter. Der älteste Teil von Bremen ist das Schnoor-Viertel: Enge, verwinkelte Gassen mit Fachwerkhäusern aus dem 15. und 16. Jahrhundert, zahlreichen kleinen Boutiquen und gemütlichen Restaurants. Wir bleiben einen ganzen Monat in Bremen. Das gibt uns auch Zeit für Abstecher nach Bremerhaven mit seinem Schifffahrtsmuseum und nach Vegesack, wo der Dreimaster «Deutschland», ein ehemaliges Schulschiff, liegt. Europahafen und Überseehafen in Bremen waren klassische Stückguthäfen und diese Fracht ging mit dem Aufkommen der Containerschiffe an Containerhäfen wie Bremerhaven mit

entsprechenden Lagerflächen und Tiefwasser für die immer grösser werdenden Schiffe. Heute entsteht in Bremen um die alten Speicher und Lagerhäuser herum die Überseestadt mit einer faszinierenden Mischung von Museen, grosszügigen Lofts sowie Büro- und Gewerberäumen.



Ehemalige Speicher in Bremen



Rathaus Bremen



Einlaufen in Lübeck



Die Trave in Lübeck



Ein sogenannter Gang in Lübeck



Das Holstentor in Lübeck



Fischerdorf Gothmund bei Lübeck



Schiffahrtszeichen in der Elbe



Einlaufen in Hamburg



Hafen Hamburg



Elbphilharmonie mit Regenbogen



Hamburger Hafen – das Tor zur Welt



Liegeplatz zu Füßen der Elbphilharmonie



Wasserschutzpolizei als Grenzpolizei (Hamburg)



Miniatur Wunderland

Von Bremen aus fahren wir am 1. Juli auf der Mittelweser zu Berg nach Minden, machen dort sowie in Hannover und Wolfsburg Station, ehe wir vom Mittellandkanal auf den Elbe-Seitenkanal einbiegen, bei Lauenburg die Elbe überqueren und am 7. August auf dem idyllischen Elbe-Lübeck-Kanal unsere zweite Hansestadt, nämlich Lübeck anlaufen. «Kinette» ist, weil 1922 gebaut, ein Traditions-Schiff. Wir sind Mitglied in der Deutschen Traditions-Motorboot-Vereinigung (DTMV). Deshalb können wir in der Untertrave im Museumshafen liegen, vor dem historischen Schuppen 6 und gegenüber der neu entstehenden Hansa Marina, einem Yachthafen mit den üblichen modernen Einrichtungen. Wir beschliessen, hier ebenfalls einen Monat zu bleiben. Nach dreizehn Jahren auf dem Wasser sind wir nachhaltig entschleunigt.

Lübeck liegt an der Trave und diese mündet, wie der Name sagt, bei Travemünde in die Lübecker Bucht als Teil der Ostsee. Der Tidenhub ist daher bescheiden, der Wind hat grösseren Einfluss auf den Wasserstand als die Gezeiten. Lübeck ist wohl eine der schönsten norddeutschen Städte. Thomas Mann, Willy Brandt und Günther Grass sind berühmte Söhne der Stadt, das Wahrzeichen ist das Holstentor und der Lübecker Marzipan hat, zumal frisch vom Produzenten, Suchtpotential. Darüber hinaus ist das historische Stadtbild einmalig. Von den Kopfsteinpflaster-Strassen zweigen in den Häuserzeilen schmale Durchgänge von – nicht zufällig! – maximal Sargbreite ab, sogenannte Gänge. Sie führen in idyllische Hinterhöfe, die nachts mit Gaslichtern erhellt werden, mit kleinen Häuschen wie Puppenstuben. Das völlig neu konzipierte Hansemuseum ist das didaktisch bestgemachte Museum, das wir kennen (und wir haben in den letzten dreizehn Jahren

Das völlig neu konzipierte Hansemuseum in Lübeck ist das didaktisch bestgemachte Museum, das wir kennen.

zahllose Museen in Frankreich, Belgien, den Niederlanden und Deutschland besucht): Am Kartenleser beim Eingang programmiert man seine Sprache und seine Interessensgebiete auf die Eintrittskarte und man geniesst einen massgeschneiderten Museumsbesuch. Eine Velotour führt uns nach Gothmund, einem historischen, völlig autofreien Fischerdörfchen an der Trave, das mit seinen reetgedeckten alten Häusern an ein bewohntes Ballenberg erinnert.

Wir hätten noch länger in Lübeck bleiben können, aber die Hafensteuer in Hamburgs Traditionsschiffhafen haben uns auf den 7. September einen Hafensplatz reserviert. So laufen wir denn am 5. September aus Lübeck aus, fahren in zwei Tagen auf dem Elbe-Lübeck-Kanal nach Lauenburg, übernachten im Oberwasser der Schleuse Lauenburg und schleusen am nächsten Morgen früh hinaus auf die Elbe. Ab Lauenburg ist die Elbe für grosse Schiffe streckenkundepflichtig, ich habe das entsprechende Patent nach Ausbildung und Prüfung im September 2014 erworben. Die Schleuse Geesthacht, einige Kilometer unterhalb Lauenburg, begrenzt den Gezeitenfluss der Nordsee stromaufwärts. Wir haben mit Hilfe des Gezeitenkalenders unsere Fahrt so berechnet, dass wir in Geesthacht bei Hochwasser schleusen, also mit ablaufendem Wasser nach Hamburg fahren können.

Die Gezeiten bewirken, dass die Sandbänke in der Elbe wandern, die Fahrrinne also immer wieder ändert. Das bedeutet, dass man nicht nach Karte und nur beschränkt nach Tonnen fahren kann, sondern nach den gelben, grünen und roten Schifffahrtszeichen am Ufer. Sie zeigen an, wann man die Uferseite wechseln und welche Stelle am andern Ufer man ansteuern muss. Diese Seeschifffahrtszeichen werden von einer so-



Der Traditionsschiffs-Ausrüster Toplicht in Hamburg



Speicherstadt



Logenplatz an den Cruise Days in Hamburg

nannten Stackmeisterei gesetzt und ihr Standort laufend angepasst. Die Begegnungen mit Frachtschiffen sind problemlos, zu achten ist lediglich darauf, ob sie (wegen der Strömung) beim Entgegenkommen die Blaue Tafel zeigen, was Linksverkehr bedeutet. Unsere Gezeiten-Berechnung erweist sich, auch «dank» einer Wartezeit von dreiviertel Stunden vor der Schleuse Geesthacht, als perfekt. Beim Einlaufen in den Sandtorhafen kentert die Tide, es ist Stauwasser und wir können ohne Querströmung in den Sandtorhafen einlaufen. Diesen hätten wir auch ohne Karte gefunden, wir müssen uns nur an der Elbphilharmonie orientieren.

Freudige Überraschung Nummer eins: Die Hafenmeister haben uns einen Liegeplatz zuvorderst am Schwimmponton reserviert, unmittelbar vor uns ragt die Elbphilharmonie empor.

Überraschung Nummer zwei: Kaum haben wir die Leinen festgemacht, legt schon ein Boot der Wasserschutzpolizei an und drei Beamte kommen an Bord. Überraschung Nummer drei: Sie interessieren sich weder für mein El-

be-Streckenpatent (was mich, offen gestanden, schon etwas enttäuscht) noch für die Schiffsdokumente, die wir schon bereitgelegt haben, sondern es handelt sich um eine simple grenzpolizeiliche Kontrolle. Seit den bürgerkriegsähnlichen Krawallen rund um den G20-Gipfel wird alles kontrolliert, was nicht die deutsche Flagge führt. So müssen wir eine Passagierliste erstellen (eine befreundete Familie ist von Lübeck aus mitgefahren) und die entsprechenden Personalausweise vorlegen.

Unser Liegeplatz ist einzigartig, während des Feuerwerks und der Parade der Kreuzfahrtschiffe an den Cruise Days haben wir Logenplatz. Zur Speicherstadt sind es nur ein paar Gehminuten. «Fussläufig», wie die

Die Wasserschutzpolizei interessiert sich weder für mein Elbe-Streckenpatent noch für die Schiffsdokumente.

Deutschen sagen, ist auch das grossartige Internationale Maritime Museum, das als Schifffahrtsmuseum von Weltrang gilt. Faszinierend ebenfalls das nahe gelegene Miniatur Wunderland, die grösste Modelleisenbahnanlage der Welt mit über 14 Kilometer Gleisen. Hafenrundfahrten kann man mit einer der zahlreichen Hafenbar-kassen unternehmen (teuer), mit einer Hafenpassagierfähre zum öV-Tarif (billig) oder auf eigenem Kiel (abenteuerlich).

Wollte man alles aufzählen, was man in Hamburg gesehen haben muss, so könnte man einen ganzen «Schleusenschiffer» füllen – und dasselbe gilt für Bremen und Lübeck. Sind wir Binnenschiffer nicht unglaublich privilegiert? Wir können die interessantesten Städte besuchen, wohnen mittendrin an bevorzugter Lage und schlafen immer im eigenen Bett! Und wenn ich mit diesem Reisebericht dem einen oder anderen Schleusenschiffer eine Anregung gemacht habe für die nächste Saison, umso besser!



Christian Huber
www.kinette.ch

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

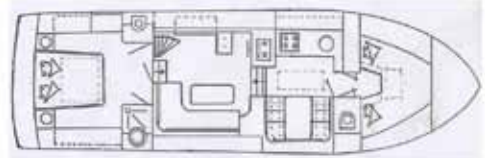
Klaaskamp 3, 8531 XE Lemmer
www.rheben.nl tel: +31 6 23 75 73 97

Zu verkaufen (altershalber): CONDOR YACHTING 123S



Länge/Breite: 12 m, 3.55 m
Gewicht: 12 T
Material: Stahl, Teak, Eiche
Motor: Volvo 6 Zyl., 145 PS
Baujahr: 1988
Preis: CHF 160'000 (VB)

Auskunft/Kontakt
+41(0)44 482 77 81
+41(0)79 339 26 86



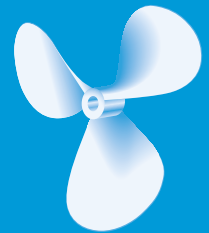
MT MARINE TECHNIK AG H. Dirnberger *Bootsmotoren*

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

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



Die unsichtbare Gefahr

Immer wieder liest man schreckliche Schlagzeilen über Todesfälle im Zusammenhang mit CO-Gas auf Schiffen. Ich möchte Euch auf diese geruchlose Gefahr aufmerksam machen und über die Entstehung solcher Situationen aber auch über die Möglichkeiten, sie zu verhindern, informieren.

Text und Bilder *Bernard Stamm*



Heizen mit dem Gaskochherd



Gefahrenquelle Durchlauferhitzer

«Vier Gymnasiasten feiern ihren letzten Schultag vor dem Abi an Bord eines zehn Meter langen Bootes, mit geschlossenem Fahrstand. Weil die Gasanlage defekt war, sterben zwei von ihnen an einer CO-Gasvergiftung. Die beiden anderen können gerettet werden.»

«Ein handwerklich geschickter Bootseigner baut sich einen neuen Gaskühlschrank aus dem Wohnmobilmfachhandel in sein Schiff ein. Er übersieht dabei, dass der Kühlschrank den Sauerstoff von aussen ansaugen muss, was auf einem Boot schier unmöglich ist. Beim ersten Probelauf an einem Wochenende überlebt das Paar nur, weil die Frau um vier Uhr in der Früh auf die Toilette muss.»

«Zwei Fischer sterben in der Kombüse ihres Bootes, weil sie über Nacht den Gaskochherd zum Heizen der Kombüse verwendet haben.»

«Ein Ehepaar mit Hund stirbt auf dem am Land vertäuten Boot, weil es den Motor im Standgas laufen lässt, um die Akkus aufzuladen. Der achterne Wind bläst die Auspuffabgase ins Bootsinnere.»

Topaktuell ist der Fall einer jungen Familie aus Esslingen, welche an der CO-Gasvergiftung stirbt, wobei noch nicht abgeklärt werden konnte, woher das Gas hergekommen oder wie es entstanden sein könnte.



Romantische...



... und gefährliche Lichter



Auspuffgase gelangen bei Rückenwind in die Kabine oder bei geschlossenem Bimini auf die Fly



Ab und zu einen Batterietest machen



Ablaufdatum beachten



Kohlenmonoxid-Detektoren nicht mit gewöhnlichen Rauchmeldern verwechseln

Der Mensch kann das tödliche Gas weder schmecken noch riechen.

Wie entsteht CO-Gas?

Durch jegliche Art von Verbrennungen – durch Gasanlagen, Motoren und Generatoren, sei es benzin- oder dieselbetrieben – können CO-Gase entstehen. Alle «offenen Verbrennungen», wie zum Beispiel bei Gaskochherd, Durchlauferhitzer, Gaskühlschrank, gasbetriebenen Grill oder auch Gasleuchten oder Petrollampen, so romantisch sie auch sein mögen, können CO-Gas produzieren. Dies geschieht vor allem wenn der Sauerstoff in deren Umgebung knapp wird und die Verbrennung schlecht wird.

Wie wirkt sich Kohlenmonoxid aus?

Erste Anzeichen einer Vergiftung sind Gereiztheit, Schwindel, Kopfschmerzen oder Übelkeit. Danach kann es zu Atemnot und Bewusstseinsverlust kommen. Wird man im Schlaf vom Gas überrascht, hat man nur wenig Chancen.

Die typische Gesichtsrötung wird oft als «gesunde Farbe» durch Sonne, Wind oder Alkohol gedeutet.

Schützt ein Rauchmelder vor Gefahr?

Eigentlich wäre es sinnvoll, auf jedem Boot einen CO-Gasdetektor zu installieren. Aber Achtung: dieser darf nicht mit einem gewöhnlichen Rauchmelder verwechselt werden, weil dieser das CO-Gas nicht erkennen kann. Der Kohlenmonoxyd-Melder muss als solcher deklariert sein! Alle Detektoren haben ein Verfallsdatum. Bitte unbedingt beachten! Genauso wichtig ist es, ab und zu einen Batteriecheck, gemäss Gebrauchsanleitung durchzuführen. CO-Gasdetektoren können im Fachhandel oder übers Internet (zum Beispiel: <https://www.rauchmeldershop.ch/Produkte>) für etwa CHF 70.– bezogen werden.

Ich hoffe, Euch auf die unsichtbare und geruchlose Gefahr aufmerksam gemacht zu haben und wünsche Euch allzeit eine gute und sichere Fahrt.



Bernard Stamm
Fidelio

Die SSK-Hollandreise wie wir sie mögen



Waterpoort in Sneek

Freiwillige vor hiess es. Ich war zu schnell und meldete mich, ohne zu wissen, was auf mich zukommt. Einen Bericht über die Hollandreise 2018 für den Schleusenschiffer sollte ich schreiben – dann halt.

Text Renate Tschofen

Bilder Irène Juon, Gaby Diem, Dani Häni, Res Diem, Norbert Keller



Vorfreude am ersten Abend

Wir waren zum dritten Mal dabei, aber es ist doch jedes Mal wieder ein Erlebnis. Wir hatten immer wieder andere Mitreisende, aber alle mit denselben Interessen. Da gab es wie immer viel zu reden. Geändert haben sich im Verlauf der Zeit unsere eigenen Vorstellungen vom idealen Schiff.

Bei der ersten Übernachtung in Roosteren wurden wir wieder freundlich begrüsst. Die nette Bedienung Karin war immer noch da und bei der Nachspeise gab es auf Wunsch immer noch den Eierlikör aufs Vanilleis. Beim gemeinsamen Einkauf bei

Albert Heijn, für das Frühstück im Bungalow, stand Res wieder an der Kasse und bezahlte alles.

In den Verkaufshäfen und Werften haben wir viel Neues gesehen, aber auch Boote, die schon 2015 am selben Platz lagen. Natürlich gab es wieder die super Restaurants mit dem guten Essen. Vor allem dem Mallemok in Sloten würden wir noch einen Stern mehr geben. Nicht zu vergessen auch die Carfahrten mit den Apéros, den Basler Lækkerli und viel Schokolade. Fredy als Navigator führte uns sogar auf einer Fähre über das Wasser.



Unser Hotel in der ersten und letzten Nacht



Erstes gemeinsames Essen



Das biomechanische Navi



Grosse Auswahl bei Pedro



Vorfreude am ersten Abend



Gedränge bei Het Wakend Oog – das wachsame Auge



Bei Valk Yachts in Franeker



Bolsward dekoriert für die Elf-Städte-Tour

Niederland 2018 aus der Sicht des Statistikers



Verkaufshafen in Hattem

Die Teilnehmer setzten sich aus 6 Paaren und 12 Einzelpersonen, 8 Frauen und 16 Männern zusammen. Der Jüngste war etwa 30 Jahre alt, der Älteste 78. Die meisten Teilnehmer kannten zu Beginn der Reise nur wenige andere.

Text Res Diem

Bilder Irène Juon, Gaby Diem, Dani Häni, Res Diem

20% der Teilnehmer wollten im laufenden Jahr ein Schiff kaufen. Für sie ging es einerseits darum, nach ihrem Ideal Ausschau zu halten, andererseits aber auch darum, die Luft in Verkaufshäfen und Werften zu schnuppern, um einen Eindruck zu erhalten, wo sie im Frühling auf eigene Faust wieder hingehen sollten.

60% der Teilnehmer beabsichtigten mehr oder weniger konkret in den nächsten Jahren ein Schiff zu kaufen. Ihnen war es wichtig, in den vielen Gesprächen Informationen zu sammeln und auf die Dutzenden von technischen Details aufmerksam gemacht zu werden, die beim Kauf zu berücksichtigen sind.

20% der Teilnehmer schliesslich kamen zu ihrem reinen Vergnügen mit. Weil es sich dabei um Schiffs-eigner mit jahrzehntelanger Erfahrung handelte, waren ihre Ratschläge für die Anfänger mehr als wertvoll.

Wir liefen 12 Werften/Verkaufshäfen an und besuchten die Boot Holland in Leeuwarden.



Wohnsitz im Alter



Wohnsitz im Alter von innen



Im Showroom von Smelne



Bei Euroship



Bei Valk Yachts



Künftiger Wohnsitz eines Schleyschiffers als Modell



Nächstes Schleyschifferprojekt auf Plan



Nächstes Schleyschifferprojekt im Rohbau – innen



Kein schwimmendes Freudenhaus – huren heisst mieten



Nächstes Schleyschifferprojekt im Rohbau – aussen

PROGRAMMHINWEISE

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

SSK-CSE

Fr, 17. August bis So, 19. August 2018, ab 17 Uhr

Burgundertreffen 2018 in Saint-Jean-de-Losne

Freitag: Grillabend im Robinson in Saint-Symphorien-sur-Saône. Beginn 17 Uhr (bitte nur Grillgut mitnehmen, restliche Zutaten sind vorhanden).

Samstag: Kleiner Ausflug mit den Booten. Gemeinsames Nachtessen in einem Restaurant in der Nähe.

Sonntag: Ausklang

Anmeldung bis spätestens 16.8.2018 nur telefonisch/SMS an Fredy Weber 079 417 42 64.

Anmeldungen auch kurzfristig möglich

Samstag, 22. September bis 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.

Der Törn ist ausgebucht. Wir führen eine Warteliste.

Anmeldungen bitte schriftlich an: corinne.lindemann@ssk-cse.ch

M +41 78 770 33 00

Samstag, 24. November 2018

Generalversammlung des SSK-CSE Zunfthaus zur Saffran, Zürich

Sonntag, 24. Februar 2019 bis

Samstag, 2. März 2019

Hollandreise 2019

Erkundung des Schiffsmarktes in Holland mit dem SSK

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 neu im Hotel Krone in Lenzburg. Jeweils jeden zweiten Montag im Monat. Kurzfristige Anpassungen sind auf www.ssk-cse.ch unter «Regio-Anlässe» ersichtlich.

Bern

Donnerstag, 3. Mai 2018

Saisoneroöffnung am Wasser

Mittwoch, 25. Juli 2018, ab 17 Uhr

Cervelatsbrätle

Schmiedmatte, Pavillon an der Strasse nach Saxeten, 3812 Wilderswil
Cervelats, Brot, Salate und Getränke sind vorhanden

Durchführung: Bei jedem Wetter In Vorbereitung auf den 1. August üben wir uns im «Cervelatsbrätle» und Plaudern im Berner Oberland. Ein Sommeranlass für die Daheimgebliebenen und diejenigen, denen die Sommermonate auf den Kanälen zu heiss und von Touristen zu «überlaufen» sind.

Anmeldung bis 23. Juli 2018 an: peti.polin@ssk-cse.ch

Freitag, 19. Oktober 2018

SSK Regio Bern, Hauptversammlung

Donnerstag, 8. November 2018, ab 20 Uhr

Die Geschichte der schweizerischen Hochseeschiffahrt

Restaurant Dählhölzli, Bern
Die Anfänge Mitte des 19. Jahrhunderts während der Auswandererzeit, die grosse logistische Not während des Zweiten Weltkrieges, welche schlussendlich der Auslöser für die Gründung einer eigenständigen Hochseeflotte war. Ein Stück moderne Schweizergeschichte. Vortrag von Rolf Rütli

Sonntag, 2. Dezember 2018

Chlausehöck

Waldhütte Mühleberg

Dreyländeregg

Mittwoch, 2. Mai 2018, 18 Uhr

Hafenbecken 1

Besuch auf dem Feuerlöschboot Basel-Stadt.

Wir treffen uns beim Hafenbecken 1 zum kleinen Apéro und fahren anschliessend mit dem Wassertaxi zum Feuerlöschboot. Unter sachkundiger Führung besichtigen wir alle Innereien und Aussenteile des Schiffes. Dann fahren wir mit dem Wassertaxi zum Hafenbecken 1 und begeben uns zum Nachtessen ins Stammlokal.

Mittwoch, 6. Juni 2018, 19 Uhr

im Stammlokal

Besuch der Polizei Baselland Abteilung Schifffahrt

Die Leitung der Abteilung Kleinschiffahrt der Polizei Baselland ist bei uns Gast und erzählt von ihren Erfahrungen im Umgang mit den Freizeitschippern. Nützliche Tipps und ein kleiner Film runden das Referat ab. Anschliessend Nachtessen.

Mittwoch, 20. Juni 2018, 18 Uhr

Mittwoch, 4. Juli 2018, 18 Uhr

Mittwoch, 18. Juli 2018, 18 Uhr

Mittwoch, 8. August 2018, 18 Uhr

Mittwoch, 22. August 2018, 18 Uhr

Sommerhogg im Stammlokal

bei schönem Wetter auf der Terrasse

Mittwoch, 5. September 2018, 19 Uhr

Grillabend am Rhein

Wir treffen uns zum Grillieren und gemütlichen Beisammensein am Rhein.

Samstag, 6. Oktober 2018, 8 Uhr

Herbstausflug der Sektion Dreyländeregg

(Evtl. ab Luzern mit der Sektion Zentralschweiz)

Mit dem Reiseocar ab Basel Bahnhof SBB nach Zug. Besuch einer Kirschbrennerei, vom Obstlager bis zum Endprodukt, anschliessend Schiffsrundfahrt mit Mittagessen und Kirschtorte. Wieder auf dem Festland fahren wir zu einem ganz speziellen Museum. Mit vielen guten Eindrücken fahren wir wieder nach Basel.

Mittwoch, 7. November 2018, 19 Uhr
im Stammlokal

«10 Jahre leben auf dem Schiff RIA»

Dominique und Urs Saurenmann berichten von ihren Erlebnissen mit der RIA. Ein Querschnitt vom Erwerb über Umbau, diverse Reisen, bis zum Abschied von ihrem Schiff. Referat von 50 Minuten. Anschliessend Nachtessen.

Mittwoch, 5. Dezember 2018, 19 Uhr
im Stammlokal

Claushogg mit Präsentli

Gemütlicher Hogg vor dem Niggi Näggi mit musikalischer Umrahmung und gediegenem Nachtessen.

Ostschweiz (OCH)

Samstag, 13. Oktober 2018

Abenteuerliche Flossfahrt auf dem alten Rheinkanale (Teil II)

Wer erinnert sich noch an unsere erste Flossfahrt vor eineinhalb Jahren? Die Flosse haben wir immer noch! Wir hoffen auf genügend Wasser durch die Schneeschmelze, um dort zu starten, wo wir damals auswassert haben. Der untere Abschnitt soll noch schöner sein!

Samstag, 8. Dezember 2018, 18 Uhr
Chlaushöck

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

Auch dieses Jahr gibt es wieder Anwärter auf die gefürchtete Prüfung, um als Rotkäppchen in unsere Reihen aufgenommen zu werden. Die bereits aufgenommen Rotkäppchen werden gebeten, dieses zu diesem Anlass aufzusetzen.

Anmeldung bitte bis Dienstag,

4. Dezember 2018 an:

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

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

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.

26.10.2018; 30.11.2018; 28.12.2018

Der Führenstamm ist zum beliebten Winter-Event der Regio OCH geworden. Ein Freitagabend am schönen Bodensee in guter Gesellschaft mit angeregten Gesprächen über dies und das, aber vor allem die Pläne für die nächste Fahrseason. Ein Anlass der sich grosser Beliebtheit erfreut und in der Regio OCH nicht mehr wegzudenken ist. Alle SSKler aus allen Regios sind herzlich eingeladen.

Zürich

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

SSK-CSE-Neumitglieder

Vreger André 8590 Romanshorn

Schmid Peter M. & Verena

8617 Mönchaltorf

Bönicke Udo 4153 Reinach

Ebnetter Leo & Anni

9312 Häggenschwil

Herzlich willkommen im Klub!



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, verkaufen oder umbauen? Wir beraten Dich gerne.

URS SAURENMANN
ria@surli.ch
www.surli.ch
+49 174 764 30 89



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

SEIDEL MONTAGE - BATEAU TYR



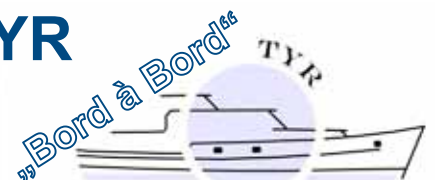
Ihr Allrounder in Burgund & Franche-Comté

+33 663 53 55 61

+41 764 08 88 23

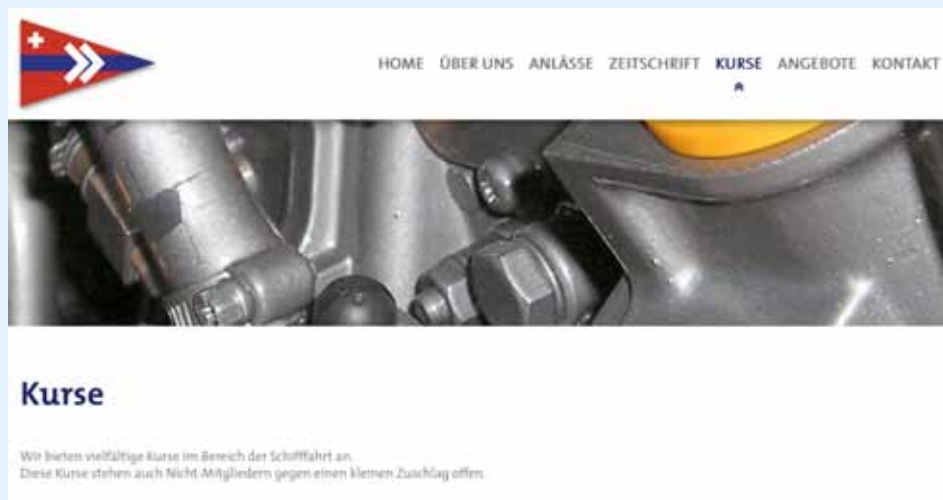
INFO@SEIDEL.CH

WWW.SEIDEL.CH



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

Besucher Dieselmotorenkurs 1

Dauer

1 Tag (9.15–12.30, 14.00–17.30)

Treffpunkt

Ab 8:45 Uhr, MT Marine Technik AG, Bächaustrasse 69, 8806 Bäch.

Kursbeginn 9:15 Uhr

www.bootsmotoren.ch

Leitung

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

Dieselmotorenkurs 3 (Praxiskurs)

Beschreibung

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

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

Vorkenntnisse

Besuchte Dieselmotorenkurse 1 und 2

Dauer

1 Tag (9.15–12.30, 14.00–17.30)

Treffpunkt

Ab 8.45 Uhr, MT Marine Technik AG, Bächaustrasse 69, 8806 Bäch.

Kursbeginn 9:15 Uhr

www.bootsmotoren.ch

Leitung

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

Radarkurs bei der Berufsfeuerwehr Basel

Kursinhalt Theorie (ca. ½ Tag)

Radartheorie, Auswertung des Radarbildes, Radarbildstörungen, Bedienung des Radargerätes, besondere polizeilichen Vorschriften.

Kursinhalt Praxis (ca. 2½ Tage)

Fahren mit Radar auf dem Feuerlöschboot und unter erschwerten Bedingungen.

Daten und Kosten

gemäss aktueller Angabe der Berufsfeuerwehr Basel unter www.rettung@bs.ch

Diesen Kurs bitte direkt buchen über

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

UKW-Rheinfunkerkurs in Basel-Birsfelden

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

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

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

Details auf www.ssk-cse.ch

PC-Navigo Kurs

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

Details auf www.ssk-cse.ch

Fahren und Manövrieren mit einem Luxemotor

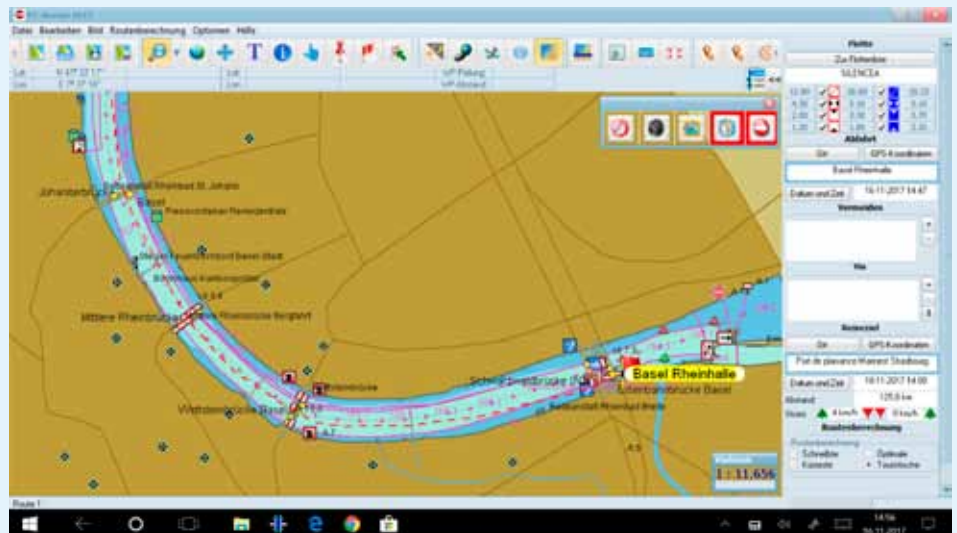
Unser exklusives SSK-CSE-Kursangebot mit der «Cornelia Helena». Eine ganze Woche Fahren und Manövrieren mit einem Luxemotor. Ausgangspunkt: «alte Schleuse» St-Jean-de-Losne.

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



PC-Navigo

ANLEGEN & INVESTIEREN



MARINA MÜRITZ
APARTMENTS



Nutzen Sie Währungsvorteile!

Werden Sie Eigentümer in einem der großen
Tourismuszentren an der Müritz:

Ferien-Apartments auf einem der letzten Baufelder
direkt am See – Skipperstraße 1, 17248 Rechlin
Garten-, Obergeschoss- und exklusive Penthouse-Apartments
2 - 3 Räume, 59 bis 95 qm



Unser Angebot:
Rundum-Sorglos-Paket von NOVASOL –
Vermieten leichtgemacht!

Investieren Sie in eine exklusive Lage an der Marina!

☎ 0049 (0)3 98 23 26 60

immobilien@hafendorf-mueritz.de

Marina Müritz Immobilien GmbH & Co. KG,
Hafendorf Müritz, 17248 Rechlin, Deutschland

www.marina-mueritz.eu



Aquanaut 750, sehr gepflegt, VP € 21.500
7,50 x 2,90 x 0,70 m, ideal für 2 Personen, Dinette,
Kombüse mit fl. Wasser, Toilette, Vetus Mitsubishi Die-
sel 25 PS (520 Std.), neues Wendegetriebe und Mat-
ratzen 2017, Cabrio und Winterplane 2016, fahrklar,
Liegeplatz NL, auch ideal für Frankreich.

www.hwo.nl / Tel. 0031 514 59 20 60



Neuerungen bei der AXA Wasser- fahrzeugversicherung /

- Neuer attraktiver Wasserfahrzeug-Tarif
- Haftpflicht-Versicherungssumme CHF 10 Mio. als Standard
- Neue Boots-Rechtsschutzversicherung für CHF 70.– Jahres-
prämie
- 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



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

1/1 Seite	210 × 297 mm
1/1 Seite	182 × 264 mm
1/2 Seite quer	182 × 130 mm
1/2 Seite hoch	89 × 264 mm
1/3 Seite quer	182 × 85 mm
1/3 Seite hoch	53 × 264 mm
1/4 Seite quer	182 × 63 mm
1/4 Seite hoch	89 × 130 mm
1/8 Seite quer	89 × 63 mm

Rabatte

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

CHF

375.—
375.—
262.—
262.—
198.—
198.—
172.—
172.—
127.—

Regiovorstand

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

Aargau Markus Kloter
Gartenweg 12, 8965 Berikon
M 079 447 75 26, markus.kloter@ssk-cse.ch

Aargau Daniela Rohr
Dürnmattweg 4, 5734 Reinach
M 079 338 77 17, daniela.rohr@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 Daep-Hürlimann
Zelgliweg 23, 4704 Niederbipp
T 032 637 26 20, vreni.daep@ssk-cse.ch

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

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

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

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

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

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

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

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

Zürich Iris Schmidhauser
Nübruchweg 2, 8605 Gutenswil
T 044 945 45 39, iris.schmidhauser@ssk-cse.ch

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

Abonnementspreise

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

Redaktionsschluss Erscheinung

Nr. 1	31. Dezember	Ende Januar
Nr. 2	15. März	Mitte April
Nr. 3	31. Mai	Ende Juni
Nr. 4	15. Oktober	Ende November



Mann oder man?

Schiffer sind schliesslich auch nur Leute. Früher glaubte ich zu wissen, dass es zwei Sorten Leute gibt, Frau und Mann. Dann trat ich dem Schleusenschiffer Klub bei und lernte, dass es drei Sorten gibt. Frau, Mann und man.

Ich habe viele Frau und Mann kennengelernt, die etwas für unser aller Wohl tun und einen Teil ihrer Freizeit für die anderen hergeben. Ich habe auch viele getroffen, die – Frau oder Mann – lieber im Hintergrund bleiben, aber den gemeinsamen Zweck mit ihrem Mitgliederbeitrag unterstützen.

Und ich habe die «man»-Mitglieder gefunden, von denen immer wieder eines zum Vorschein kommt. «man»-Mitglieder sind flexibel, sie können Frau oder Mann sein und sie bilden eine eigene Kategorie. Weder gehören sie zu denjenigen, die ihre Freizeit für andere hergeben, noch zu denen, die vornehm im Hintergrund bleiben wollen.

Ihre besondere Stellung drückt sich in mündlichen oder schriftlichen Mitteilungen an den Vorstand aus. Diese beginnen nach der Begrüssung regelmässig mit «man sollte». Man sollte Kurse organisieren. Man sollte Anlässe durchführen. Man sollte viel mehr Zeit für dies und das aufwenden.

Nicht dass jetzt einer meint, die «man»-Mitglieder wollten sich damit selbst in die Pflicht nehmen, ganz im Gegenteil. Das Herausragende an den «man»-Mitgliedern ist, dass sie mit «man» die Anderen meinen, in aller Regel diejenigen, die bereits ihre Freizeit für den Klub hergeben. Erstaunlich, nicht wahr?

Res Diem

wölgott innovativ.



Appenzeller Druckerei

Kasernenstrasse 64
Postfach 1050
9102 Herisau

Sie wollen uns herausfordern? Nur zu. Mit hervorragend ausgebildeten Mitarbeitenden kombiniert mit modernster Drucktechnologie sind wir Weltmeister bei Farbbrillanz und komplizierten Druckverfahren. Sie erhalten ein Werbemittel, das auffällt, mit einem Druck, der bei Ihnen und Ihren Kunden bleibenden Eindruck hinterlässt. Oder wie wir Appenzeller sagen: nüd gad bralle, eefach mache. www.appenzellerdruckerei.ch