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

4-2020
CHF 8.20
www.ssk-cse.ch

Schleusenschiffer

Lebendige Aare: Naturerlebnisse während des Lockdowns | 4
Serie Schiffsportraits: Raddampfer Stadt Rapperswil | 14
Abenteuer Watermaker 2.0 – Leben mit dem Wassermacher | 22

Miteigentum / evtl. zu verkaufen

Aquanaut Beauty 1200 (1995)

Stahl, 12,30x3,90x3,65, 1,1 TG; Klimaanlage. Speziell: Waschmaschine 4 kg, Sat-TV, elektrisches WC, Mikrowelle, grosses Verdeck.
Interesse? Hansueli Etzweiler Telefon +49 160 995 197 24 oder +41 79 744 23 41; etzweiler.brezel@gmail.com

Verkaufspreis (verhandelbar) CHF 60 000.–

Welle ohne Wasser

Gerade sprechen alle von der zweiten Welle. Diesmal hat die Welle nichts mit Wasser zu tun. Aber ob mit oder ohne Wasser — eine Eigenschaft der Welle ist, dass sie vorüber geht. Ich hoffe, dass ihr euch nicht von einer Negativwelle überrollen lasst sondern versucht, das Beste daraus zu machen. So wie zum Beispiel Rita und Roland Künzli: Sie haben in den ersten Corona-Lockdown-Tagen mit ihrem Schiff die Ruhe auf der Aare genossen und sich an der wunderschönen Natur und ihren tierischen Bewohnern erfreut, was ihnen diese Zeit etwas leichter gemacht hat.

Einige mutige Klubmitglieder haben sich nicht abschrecken lassen und sind, trotz der Absage vieler SSK-Treffen, mit der gebotenen Vorsicht, im kleinen Rahmen zusammengekommen. Das Burgundertreffen bei Fredy Weber sowie das Frieslandtreffen haben beide auch mit weniger Teilnehmerinnen und Teilnehmern grossen Spass gemacht.

Dass es neben negativen Erfahrungen mit der lieben Bordtechnik durchaus auch zu positiven Resultaten kommen kann, weiss Robert Isler. Als Ergänzung zu den eher weniger erfreulichen Erlebnissen von Goffredo Loertscher mit seinem Watermaker, über die wir im letzten Heft berichtet haben, erfahren wir hier, dass es auch klappen kann mit dem Wassermachen an Bord.

In der neusten Ausgabe der Serie Schiffsportraits erzählt uns Stefano Butti viele geschichtliche und technische Details über einen Raddampfer. Er muss es wissen, denn seit drei Jahren ist er als Kapitän auf dem Dampfschiff tätig. Es handelt sich um die wunderschöne «Stadt Rapperswil», die auf dem Zürichsee ihre Runden zieht und bei Schiffsliebhabern oft kleine Wellen der Begeisterung auslöst.

In der Hoffnung auf positive Wellen …

Schwirbel ahoi

Monika Martiny **Redaktion**

Reportagen

4 Naturerlebnisse im Lockdown
22 Abenteuer Watermaker 2.0
24 SSK-Frieslandtreffen 2020
26 SSK-Burgundertreffen 2020
29 Längsgehen verboten

Schiffsportraits

14 Teil 2 – Raddampfer Stadt Rapperswil

Rubriken

30 News
Buchtipp
Neumitglieder
Programmhinhweise
32 Kursangebote
35 Adressen, Infos,
Le dernier mot de l'écluseur

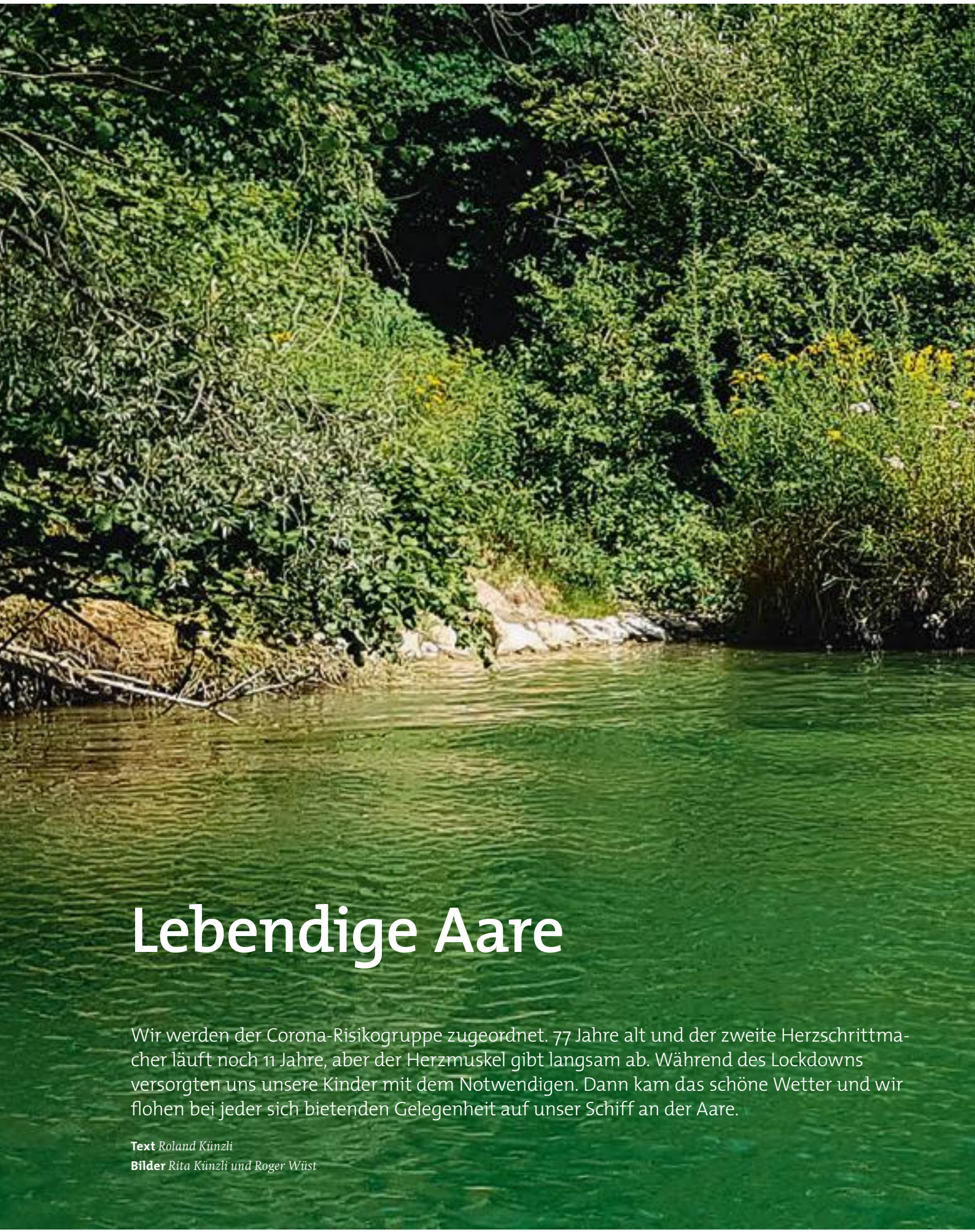
Titelbild
Ein Schnappschuss von Matz Egli Sutter auf dem Doubs, inspiriert durch den Artikel «Rotlichtszene» im letzten Heft

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, **Druck** Appenzeller Druckerei AG, Kasernenstrasse 64, 9100 Herisau, T 071 354 64 64, info@adag.ch

www.ssk-cse.ch

gedruckt in der schweiz



Lebendige Aare

Wir werden der Corona-Risikogruppe zugeordnet. 77 Jahre alt und der zweite Herzschrittmacher läuft noch 11 Jahre, aber der Herzmuskel gibt langsam ab. Während des Lockdowns versorgten uns unsere Kinder mit dem Notwendigen. Dann kam das schöne Wetter und wir flohen bei jeder sich bietenden Gelegenheit auf unser Schiff an der Aare.

Text *Roland Künzli*
Bilder *Rita Künzli und Roger Wüst*

Betonplatten

Der Frühling kündigt sich an

Schloss Habsburg

Schloss Wildegg

Das Nachtlager ist bereit

Ein Frühnachtessen gehört auch dazu

Die Biber hinterlassen ihre Spuren

Die elegante Ringelnatter

Gut getarnter Biberbau

Die Aare im Raume Schinznach

Der Bootsverein Aaretal besitzt einen Bootssteg im Staubereich des Kraftwerks Wildegg-Brugg. Dieser Abschnitt wird bergwärts begrenzt durch das Kraftwerk Rupperswil-Auenstein. Dieser Teil der Aare ist ein künstlicher Flussabschnitt. Die Ufer sind mit Betonplatten oder grossen Steinquadern befestigt. Die Dämme und die arrondierten natürlichen Uferpartien waren nach der Fertigstellung total kahl. Heute sind diese Partien mit Büschen und riesigen Bäumen bewachsen und ein gefundenes Fressen für die zirka sechs Biberfamilien. Im Bereich der Gemeinde Holderbank hat sich ein ansehnlicher Schilfbestand etabliert. Dieser Aare-Abschnitt ist heute trotz den teilweise sichtbaren Betonplatten ein Naturparadies.

Bewacht von drei Schlössern

Weitab vom Virus, bewacht von drei historischen Schlössern, hatten wir Zeit, die Natur zu geniessen und den Gedanken nachzuhängen. Seit langer Zeit hörten wir wieder einmal einen Kuckuck in diesem Gebiet. Auch die Eisvögel waren mit mehreren Jungen aktiv. Diese sind schwer zu fotografieren. Man erkennt sie gut im Fluge. Ihr Flug ist pfeilgerade. Nachdem man ihr blaues Gefieder gesehen hat, verstecken sie sich dann im Schatten der Büsche und sind somit fast unsichtbar.

Schloss Wildenstein

Dieses Schloss ist heute in Privatbesitz. Es wurde in den letzten 700 Jahren durch die vielen Besitzer immer wieder erweitert und ist seit 200 Jahren im heutigen Ausbaustand. Es gehörte auch einmal dem Kanton Bern und zweimal dem Kanton Aargau.

Dieser Hecht ist zu gross für den Kormoran

Ein Graureiher auf der Lauer

Schildkröte beim Sonnenbad

Diese Gänsesägerfamilie ist sich offensichtlich nicht einig

Schwanenfamilie

... da waren es nur noch zwei Junge

Schloss Habsburg

Nachdem den Habsburgern das Schloss nicht mehr so wichtig war, wechselte es die Besitzer einige Male und war zeitweise im Besitz des Klosters Königsfelden. Seit 200 Jahren gehört es dem Museumsverbund Aargau an.

Schloss Wildegg

Das Schloss Wildegg wurde von den Habsburgern gegründet. Später gehörte es über elf Generationen der Familie Effinger, welche in Brugg sehr einflussreich war. Seit 2011 gehört es zum Museumverbund Aargau.

Der 27. April war der Tag des Supermonds und dies war zugleich der Moment, wo wir an unserem von Bibern umgelegten Baum festmachten und auf den Mond warteten. Die Mondbahn führte hinter dem Schloss durch und so entstand unser Foto.

Auf der Aare wird es nie langweilig

Das Übernachten auf dem Schiff im Fluss ist immer wieder ein Abenteuer. Wobei auf diesem Abschnitt der Pegel nicht allzu stark schwankt. Der Anker ist zur Sicherheit gesetzt und die Mückenplage ist ausgeblieben. Ein gutes oder schlechtes Zeichen?

Etwa um 20 Uhr beginnt die Aktivzeit der Biber. Dies ist der älteste, immer noch bewohnte Biberbau in diesem Flussabschnitt. Er ist zirka acht Meter breit und am Ufer etwa zwei Meter hoch. Also riesig! Die Ringelnatter lebt im Ufergebiet und überquert den Fluss elegant und schnell. Natürlich tummeln sich auch Fische und Fischer in diesem Flussabschnitt. Kormorane hat es, im Gegensatz zu vorigen Jahren, nicht mehr viele. Alles gefressen? An mehreren Orten sonnen sich Schildkröten, die sofort ins Wasser tauchen, wenn man in die Nähe kommt. Eine jedoch bleibt auf ihrem Ast, auch wenn man mit dem Schiff vorbeifährt. Der Graureiher pendelt, je nach Futterangebot, zwischen der Aare und dem Birrfeld hin und her. An der Aare findet er Fische und auf dem Birrfeld, nach dem Mähen, Mäuse. Eine Schwanenfamilie hat ihr Frühlingsnest in der Nähe unseres Steges, auf einer kleinen Insel, in einer verlandeten Flussbiegung. Das Paar brütet seit etwa 15 Jahren immer an derselben Stelle. Das Schwanenpaar verliert jedes Jahr einige Junge. Es wird vermutet, dass Hechte oder Welse die Kleinen gerne haben. Dieses Paar hat auch die Oberhoheit auf diesem Flussabschnitt. Es befinden sich noch ungefähr acht andere Schwäne im Gebiet, doch diese kommen nicht in die Nähe der Boote. Wenn der Chef seine Federn stellt verschwinden sie. Im Gegensatz zur Stockente bauen die Blässhühner ihr Nest dem Schilfgürtel vorgelagert. Dieses hier ist auf einem festsitzenden Ast aufgebaut. Sie sind so gut zu beobachten. Kaum sind die Jungen ausgeschlüpft, bewegen sie sich vorwiegend im Schilf oder flüchten dorthin. Es hat natürlich jede Menge andere Tiere. Vor allem sieht man die Krähen, welche ihre Nester mit Luftkämpfen gegen die elegant fliegenden Greifvögel verteidigen. Die heimischen Stockenten haben sich an uns gewöhnt, die durchziehenden jedoch fliegen auf, ziehen eine Kurve und landen dann ein wenig weiter wieder.

Blesshuhn beim Brüten

Trotz all den negativen Meldungen haben wir diese Zeit geniessen können. So freuen wir uns auf den Herbst und den Winter. Wir lassen unser Schiff auch im Winter im Wasser. Wenn die Sonne scheint, fahren wir raus und suchen einen windgeschützten Platz. Ich lasse dann mein kleines Segelschiff aufkreuzen. So kann ich meinen Segelerinnerungen nachhängen. Wir segelten oft in den Herbstferien in Sardinen mit unserer Laser 16 Jolle zwischen den Inseln des Archipel la Maddalena umher.

«Ich glaube, wir überstehen diese Krise!» *Roland Künzli*

Man hat das Gefühl dabei zu sein

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

MT MARINE TECHNIK AG
H. Dirnberger
Bootsmotoren

Verkauf, Service, Reparaturen, technisches Zubehör und Motorenkurse

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

Sie können immer noch Ihr Schiff in Frankreich einlösen, wenn Sie einen Bootsplatz besitzen

Marina de Corre - Ihr Privathafen

in freundlicher Atmosphäre

Winterlager in der Halle oder auf dem Trockenplatz
Slipwagen für Boote bis 25 Tonnen

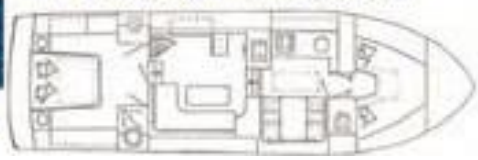
Auf Ihre Yacht wartet ein Platz. Mieten oder Kaufen, beides ist möglich. www.fluvialoisirs.com

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

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
Motorstunden:	1'800h
2 Steuerstände:	im Boot/auf Flybridge
Preis:	CHF 80'000 (ab Platz)

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



Das Boot ist gut gepflegt und liegt am Zürichsee/Schweiz

Raddampfer Stadt Rapperswil

Jedes Schiff ist ein Unikat. Selbst bei der Serienfertigung von Yachten finden sich auch heutzutage noch dutzende von kleinen Details, die sich bei jedem Exemplar unterscheiden. Wie musste es wohl vor über hundert Jahren gewesen sein? Damals wurde auf dem Zürichsee der Raddampfer Stadt Rapperswil in Betrieb genommen. Doch warum gibt es auf unseren Schweizer Seen überhaupt noch so viele Raddampfer aus der Belle Époque des Schweizer Tourismus?

Text und Bilder *Stefano Butti*

Berge, Seen und der Transportweg über die Alpen

Die Schifffahrt in der Schweiz dürfte so alt sein wie die Besiedelung der Ufer unserer zahlreichen Seen und Flüsse. In vorindustrieller Zeit war der Wasserweg ausschliesslich Transportweg und unser ganzes Land war bekanntlich Transitland oder wurde bis auf die höchsten Alpweiden hinauf landwirtschaftlich genutzt. Vielleicht war der Nord-Südverkehr sogar der eigentliche Grund für die Eigenständigkeit der Schweizer Bergbevölkerung. Zur Erinnerung: 1244 wurde die mittlere Rheinbrücke in Basel erstmals urkundlich erwähnt. In Konstanz wurde bereits im 12. Jahrhundert eine Rheinbrücke erwähnt und in Schaffhausen bestand seit 1259 ein Rheinübergang. In der Folge wurde die Gotthardroute, die ab ca. 1230 erstmals als Transportweg genutzt wurde, immer wichtiger. Die Bündner Alpenübergänge wurden sogar schon früher rege genutzt. Ab dem 14. Jahrhundert blühte der Handel mit dem Süden so richtig auf, und die Urschweizer wollten selbstverständlich lieber grad selber vom Warenverkehr profitieren anstatt alles ihren Lehensherren abzuliefern. Mir ist bewusst, dass die monetären Interessen unserer Vorfahren nicht so ganz zur Geschichte vom unterdrückten Bauernvolk und dem romantischen Freiheitskampf mit Apfelschuss und Rütlischwur passen wollen; es darf selbstverständlich jeder für sich denken, was er will. Jedenfalls war und ist der Transportweg der umfassende Treiber unserer Verkehrsentwicklung und noch im 19. Jahrhundert verkehrten auf dem Vierwaldstättersee zwei Dampfschiffe mit den Namen «Stadt Basel» und «Stadt Mailand». In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts passierte aber noch etwas anderes: Die Schweiz wurde zur Tourismusdestination. Vor allem sehr vermögende Herrschaften aus England und Amerika besuchten unser Alpenparadies. Bezeichnenderweise wurde sogar das erste

Dampfschiff der Schweiz, die «Guillaume Tell» auf dem Lac Léman vom amerikanischen Konsul in Genf im Jahr 1823 in Betrieb gesetzt. Herr Konsul Edward Church machte mit dieser Idee ein Vermögen.

Das Dampfschiff erobert die Schweiz

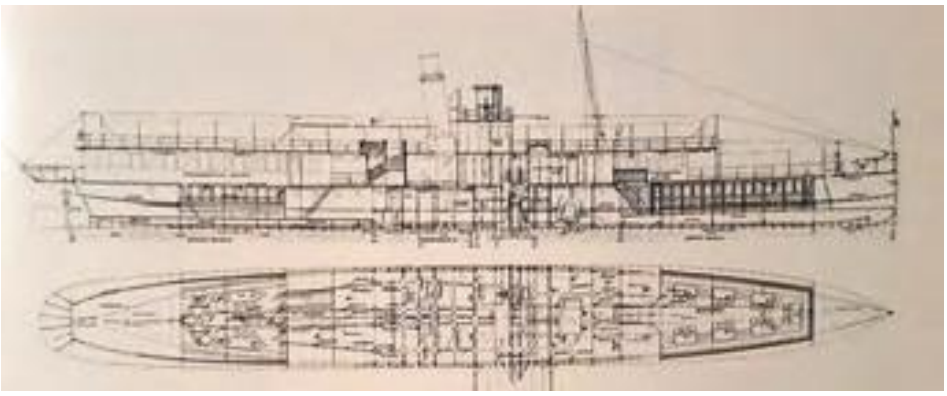
Die ersten Raddampfer auf unseren Seen waren Glattdeckdampfer. Es gab zwar meistens ein Zelt aus Segeltuch, das die Reisenden vor der Sonne oder einem Regenschauer schützte, bei Sturm mussten sich die Fahrgäste aber unter Deck verkriechen um trocken zu reisen. Der bewaffnete Kapitän befehligte das Fahrzeug auf einem Radkasten stehend und musste in erster Linie für Ruhe und Ordnung an Bord sorgen. Der am Heck stehende Steuermann war nautisch meistens einiges besser ausgebildet. Die Mannschaft hörte auf ihn. Die Maschinenanlagen arbeiteten mit einem niedrigen Dampfdruck von einem oder zwei Atmosphären und leisteten um die 30 Pferdestärken. Im Verkehrshaus in Luzern ist mit dem DS Rigi ein Exemplar aus der Gründerzeit der Dampfschifffahrt ausgestellt. Es zählt zu den zehn wichtigsten noch erhaltenen Zeitzeugen der Entwicklung der Schifffahrt weltweit. Leider ist die ursprüngliche Maschinenanlage nicht mehr vorhanden. Ab der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts wurden die Schiffe mit Aufbauten versehen. Auch die technischen Entwicklungen im Maschinenbau schritten schnell voran: Die Dampfdrücke wurden höher und die Maschinen effizienter. Beim Schiffantrieb setzten die verantwortlichen Betreiber jedoch nach wie vor auf das Schaufelrad. Bereits seit 1843 wurden auch in der Schweiz vereinzelt Schraubendampfer gebaut. Diese Antriebsart setzte sich auf den Binnengewässern allerdings erst rund hundert Jahre später mit dem Verschwinden der Dampfmaschinen endgültig durch. Im Gegensatz zur Hochsee-Schifffahrt und den bekannten Nachteilen für den Schaufelradantrieb wie die grosse Ladungskapazität des Seeschiffes und damit die unterschiedliche Eintauchung des Schiffskörpers im beladenen oder unbeladenen Zustand, Wellenschlag auf das Rad oder seitliches Rollen des Schiffes in schwerer See, waren diese Nachteile in der Binnenschifffahrt irrelevant.

Vom zweckmässigen Fahrzeug zum schwimmenden Gartenhaus

Oder trugen sogar Marketinggründe zum Beibehalten am altbewährten Schaufelrad bei? Ein Schaufelrad ist jedenfalls um einiges spektakulärer im Betrieb anzusehen als eine Schiffsschraube. Dies passte zum Schiff als Erlebnisfahrzeug. Vom Glattdeckdampfer ohne Komfort, ging die Entwicklung weiter zum schwimmenden und fahrenden Restaurant. Auf dem Zürichsee beispielsweise, erhielten die Dampfschiffe ab 1856 eine gemütliche Raucherkabine am Heck mit Fensteröffnungen auf jeder Schiffsseite und ins achterliche Fahrwasser hinaus. Ab 1870 traten schliesslich die ersten Zweideck-Salondampfer in Erscheinung. Der Tourismus wurde immer wichtiger und die Schifffahrt zum gesellschaftli-

Die beiden Zürichsee-Dampfer Stadt Zürich und Stadt Rapperswil in Rapperswil um 1930

An Deck um 1950



Der Bauplan des Schiffes

Oberdeck

chen Naturerlebnis. Auch die Schiffsnamen widerspiegeln diese Entwicklung. So gab es auf den Schweizer Seen einst eine «Germania», «Italia», «Viktoria», «France» oder «Gallia»; oder gibt es heute noch. Nicht zu vergessen natürlich unser eigenes Heimatland, stilvoll auf fast jedem eidgenössischen See unter dem Namen «Helvetia» in Fahrt gebracht. Die «Zürichsee-Helvetia» wurde 1875 gebaut und war mit einer Länge von 65 Metern das erste wirklich grosse Salon-Raddampfschiff auf dem Zürcher Gewässer und zur damaligen Zeit eines der längsten der Schweiz. Die Salons waren mit edlem Holz vertäfelt, es gab eine Damenkabine und getrennte Toiletten, grosse Fenster die mit Jalousien und Vorhängen versehen waren, Parkettböden und edles Mobiliar mit gepolsterten Sitzflächen. Um die Jahrhundertwende gipfelte der Schiffbau in immer luxuriöseren Fahrzeugen. Auch in der Schweiz, vor allem in den Tourismusgebieten in der Zentralschweiz, am Genfersee oder dem Berner Oberland, wurden richtiggehend schwimmende Gartenhäuser mit lichtdurchfluteten Räumen die mit Schnitzereien, Intarsien und Malereien ausgestattet wurden, auf Kiel gelegt. Die Belle Époque stand in ihrer Blütezeit, Eisenbahnen, Bergbahnen, Kurhäuser, Grand Hotels, Casinos und Restaurants mit französischem Namen schossen wie Pilze aus dem Boden. Vermögende Touristen reisten mit grossem Gepäck und viel Personal in die Schweiz oder durch die Schweiz hindurch und weiter in den Süden oder Osten. Auf dem Zürichsee folgte mit der «Stadt Zürich» 1909 ein neuer Salondampfer. Fünf Jahre später wurde als einer der letzten Raddampfer aus der Maschinenfabrik Escher Wyss das Schwesterschiff «Stadt Rapperswil» abgeliefert. Der erste Weltkrieg setzte der Blütezeit im Schweizer Tourismus ein jähes Ende.

Das Salon-Raddampfschiff Stadt Rapperswil

Durch die Baufirma Escher Wyss & Cie. mit ihrer zu diesem Zeitpunkt über 75-jährigen Tradition und Erfahrung im Bau von Dampfschiffen, wurde 1914 ein absolut ausgereiftes Fahrzeug an die Zürcher Dampfboot Gesellschaft (ZDG) abgeliefert. Der Schiffskörper ist noch heute im Kiel zwischen Vor- und Achtersteven 56 Meter lang. Die Breite im Hauptspant beträgt 7 Meter, die Breite über die Radkästen und Scheuerleisten 13,5 Meter. Interessanterweise wurden vereinzelte Arbeiten durch Mitarbeiter der Zürcher Dampfbootgesellschaft ausgeführt. Unter anderem die Montage der Deckstützen und die Verlegung der Holzdecks. Sogar die Dampfzylinder mussten von ZDG-Mitarbeitern in das Schiff gebracht und so auf dem Hauptdeck platziert werden, bis ein Flaschenzug am Decksträger des Oberdecks angehängt werden konnte. Am 16. März 1914 lief der Schiffsneubau vom Stapel und am 27. Mai konnte eine Belastungsfahrt unter Obhut des Eidgenössischen Eisenbahndepartementes durchgeführt werden. Das Schiff wurde mit 1500 Sandsäcken beladen, was 1000 Passagieren entsprach. Zwei Tage später fand die Jungfernfahrt nach Rapperswil statt, wo das neue Schiff mit Kanonenschüssen empfangen wurde. Am 31. Mai 1914, dem Pfingstsonntag, kreuzte der neue Dampfer bereits das erste Mal als Kursschiff über den See. Das Schiff war bei der Bevölkerung sofort sehr beliebt. Der Salon erster Klasse war in dunklem Holzwerk vertäfelt und Mobiliar aus Nussbaumholz verlieh dem Raum eine edle Note. Beim fünf Jahre jüngeren Schwesterschiff «Stadt Zürich» wurde der Salon mit Ahorn-Holz ausgebaut. Dem zahlenden Publikum war dies zu modern und hell. Wohl deshalb wurden beim jüngeren Schwesterschiff wieder die klassischen, dunklen Hölzer verwendet. Während der beiden Kriege wurden die Zürichsee-Dampfer mit Holz befeuert. Kohle war rar und teuer. 1950 wurde die Feuerung der Stadt Rapperswil auf Schweröl umgestellt, ab 1973 wird aus Gründen des Umweltschutzes nur noch leichtes Heizöl (Diesel) verfeuert. Heute gehen die neuesten Zukunftsvisionen in der Schweizer Dampfschifffahrt bereits Richtung CO_2-neutrale Holzpellet-Feuerung.

Blick vom Steuerhaus

Das hölzerne Steuerrad ist nicht mehr in Betrieb

Anfahrt zum Steg Ufenau

Die Dampferbewegung in der Schweiz

Berühmt wurde die «Stadt Rapperswil» durch die entstehende Dampferbewegung in den 1970er Jahren. In den Zwischenkriegsjahren und vor allem nach dem zweiten Weltkrieg begannen die Schifffahrtsgesellschaften in der Schweiz ihre Dampfer durch Motorschiffe zu ersetzen. Dieser Entwicklung vielen zuerst die kleineren Einheiten zum Opfer, später auch die grossen Radschiffe. Auf dem Zürichsee führte am Wochenende vom 4. und 5. Oktober 1958 die ehrwürdige «Helvetia» ihre letzten Fahrten aus. Dieses Ereignis und vor allem auch das unrühmliche Ende des einst stolzen Schiffes (abgestellt auf dem Obersee bei Nuolen wurde es dem Verfall überlassen und später versenkt), löste bei der Bevölkerung viele Emotionen aus. Ein weiteres denkwürdiges Ereignis geschah am 24. Mai 1967 auf dem Bodensee. In Schaffhausen legte damals der letzte Glattdeckdampfer der Schweiz ohne Passagiere zu seiner letzten Fahrt in die Abwrackwerft bei Hard am österreichischen Ufer ab. Als das Schiff in Romanshorn vorbeifuhr, ertönten die Schiffssirenen zum Abschied des Dampfers, der wenige Stunden später mit noch warmer Maschine und gültiger Betriebsbewilligung auseinandergeschnitten wurde. Der damalige Direktor der Schifffahrtsgesellschaft Untersee & Rhein drohte mit Kündigung, falls dieses altertümliche Schiff nicht endlich verschrottet werden sollte. Nun, heute würde diese Geschichte wohl anders ausgehen! Dieses Ereignis sensibilisierte die Bevölkerung jedoch nachhaltig und Interessengruppen, die sich für den Erhalt der alten Dampfer einsetzten, fanden sich zusammen. Als nächstes stand nämlich die «Stadt Rapperswil» auf der Abschussliste. Als schweizweit erster Verein zum Erhalt eines Raddampfers wurde deshalb am 5. Januar 1970 die Aktion pro Raddampfer in Zürich gegründet. Die Dampferbewegung feiert dieses Jahr also ihr 50-jähriges Bestehen. Durch engagierte Pressearbeit gelang es den Verwaltungsrat der Zürichsee Schifffahrtsgesellschaft umzustimmen, eine Aktienkapitalerhöhung für die Renovation des Dampfers durchzudrücken und die neuen Aktien gleich selber zu zeichnen. Damit konnte eine Vertretung im Verwaltungsrat herbeigeführt werden. Die «Stadt Rapperswil» war gerettet und wurde 1972/73 umfassend saniert anstatt verschrottet. Später wurden am Vierwaldstättersee, Lac Léman und den Berner Oberländer Seen ähnliche Vereine gegründet und damit die letzten Raddampfer in der Schweiz gesichert oder sogar bereits ausgemusterte Schiffe (Blümlisalp/Thunersee; Neuchâtel/Neuenburgersee) wieder renoviert und in Betrieb gesetzt.

Das Dampferherz

Nun wenden wir uns aber dem heutigen Tagesgeschäft zu, der Arbeit der Crew. Diese beginnt im Maschinenraum. Einer der beiden Maschinisten ist morgens der Erste an Bord. Im Gegensatz zum ursprünglichen Dienstbeginn in den ersten Betriebsjahren des Schiffes, als der Heizer rund 5 Stunden vor dem Ablegen den Kessel anfeuern musste, kommt der Maschinist mit Heizerdienst heute rund zwei Stunden vor Abfahrt und dreht den Schalter für die Brennersteuerung. Das ist die ganze Heizerarbeit. Damit hat er den Ölbrenner auf Betrieb gestellt und heizt den Dampfkessel nun von ca. 4 bar wieder auf die benötigten 10,5 Atmosphären Dampfüberdruck. Selbstverständlich gilt die überlieferte Heizer-Weisheit noch immer: «Der erste Blick sei zugewandt, dem Kesseldruck und Wasserstand». Nur werden sämtliche Ventile für Kesselspeisung, Druck- und Trinkwasser, WC-Spülung etc. geöffnet, allenfalls das Kesselwasser wieder ergänzt und diverse Sicherheitstests durchgeführt. Auch die Gastronomie-Technik wie Kühlanlagen müssen gewartet werden. Anschliessend werden Seefilter gereinigt und die Seewasser-Enthärter-Anlage für die Reinigung des Trinkwassers und des Dampfkessel-Speisewassers in Betrieb genommen. Ein Dampfschiff ist auch heute noch ein normales Kursschiff und muss sämtliche Sicherheitsanforderungen nach heutigen Vorschriften erfüllen. Auch die Gastronomie wird gesetzlich gleichbehandelt wie ein Restaurant an Land. Das Trinkwasser welches von

Anlegemanöver in Rapperswil (Bild M. Fröhlich)

Der Kapitän erteilt seine Kommandos über das Sprachrohr

Aussenbords stammt und im Technikraum auf Trinkwasserqualität aufbereitet wird, muss zwingend die gleichen Qualitätsanforderungen erfüllen, wie wenn es aus der öffentlichen Trinkwasserleitung stammen würde. Mittlerweile trifft der zweite Maschinist ein. Es wird immer noch knapp eine Stunde verstreichen bis auch der Kapitän und die Deckmannschaft an Bord zum Dienst antreten werden. Die Maschinisten machen nun die Hauptmaschine betriebsbereit. Dazu werden sämtliche Schmierstellen an Maschine und Schaufelräder mit Fett oder Öl ergänzt, sowie die unzähligen Tropföler gefüllt und der «Kopf aufgestellt», also die Düsennadel des Ölers angehoben. Sobald alles bereit ist, der Dampfdruck auf Betriebsdruck gestiegen ist, sämtliche Dampfleitungen für Maschine, Turbine, Dampfpfeife und Nebenaggregate geöffnet sind, kann mit dem Vorwärmen der Hauptmaschine begonnen werden. Dazu öffnet der Maschinist die Schlammventile, die die Zylinder entwässern. Nun lässt er vorsichtig Dampf in den Hochdruckzylinder einströmen, betätigt die Umsteuerung auf Voraus und Zurück und verteilt damit den Dampf wechselseitig im Zylinder. Der auf rund 300 Grad Celsius erhitzte Heissdampf wärmt so auch den Receiver, also den Zwischenraum zwischen Hoch- und Niederdruckzylinder, sowie den Niederdruckzylinder selber auf. Sobald das Triebwerk der Hauptmaschine leicht angewärmt ist, wird die Maschine mit maximal 10 Umdrehungen pro Minute in Rückwärtsdrehung versetzt. Die Schlammventile der Zylinder bleiben geöffnet um Wasserschläge in den Zylindern durch kondensierenden Dampf zu vermeiden. Die Maschine muss nun rund 45 Minuten lang so vorgewärmt werden. In dieser Zeit trifft auch die restliche Schiffsmannschaft ein, macht das Schiff betriebsbereit, kontrolliert die Toiletten, deckt die Tische im Salon, hisst die Flaggen, schleppt Getränke und Esswaren heran, nimmt die Küche in Betrieb und reinigt noch die eine oder andere Stelle, die die Putzmannschaft übersehen hat. Auch der Kapitän ist nun an Bord und kontrolliert die Sicherheitsausrüstung, nimmt seine nautischen Geräte in Betrieb und bereitet sich auf die Fahrt vor. 15 Minuten vor dem Auslaufen wird die Maschine wieder gestoppt, Bug und Heckleine gelöst, so dass das Schiff lediglich noch an seinen mittschiffigen Hauptleinen festgemacht ist, das Landstromkabel entfernt, Kaffee für die Crew verteilt und das Tagesbriefing durchgeführt. Dabei wird kontrolliert, ob die ganze Mannschaft anwesend und ausgerüstet ist, die Bordküche nichts vergessen hat und alle Stationen, insbesondere natürlich die Maschine, fahrbereit sind. Die Gangway wird entfernt. Nun kann es losgehen!

Kapitän und Crew, Frauen und Männer

Um es vorweg zu nehmen: Mittlerweile arbeiten sehr viele Damen in der Schifffahrtsbranche in verschiedenen Chargen (auch als Kapitän oder Maschinist). Trotzdem reden die professionellen Schiffsleute immer noch von Mannschaft. Die betroffenen Frauen stören sich im Übrigen, im Gegensatz zu diversen alternden Journalistinnen oder Politikerinnen, am allerwenigsten daran. Es ist schlicht absolut kein Thema! Je jünger die Mitarbeiterinnen, desto weniger. Die Damen wollen sogar explizit mit der männlichen Berufsbezeichnung angesprochen werden und finden es schlichtweg mühsam, wenn das Thema Emanzipation nur schon aufgegriffen wird! Dies resultiert vielleicht auch daher, dass beispielsweise Kapitän ursprünglich gar kein Beruf sondern ein militärischer Grad war und die Berufsbezeichnung sich aus der Ma-

Konzentriert erwartet der Maschinist den Fahrbefehl

Blick in den Maschinenraum

rine heraus entwickelte. Die offizielle amtliche Berufsbezeichnung in der internationalen Handelsschifffahrt ist übrigens «Schiffsführer» bzw. «Nautiker Seeverkehr» oder «Wirtschaftsingenieur Seeverkehr». Als Master oder Kapitän wird der verantwortliche Schiffsführer auf Seeschiffen bezeichnet. Nun geht es gedanklich aber wieder zurück an Bord unseres auslaufbereiten Binnensee-Raddampfers:

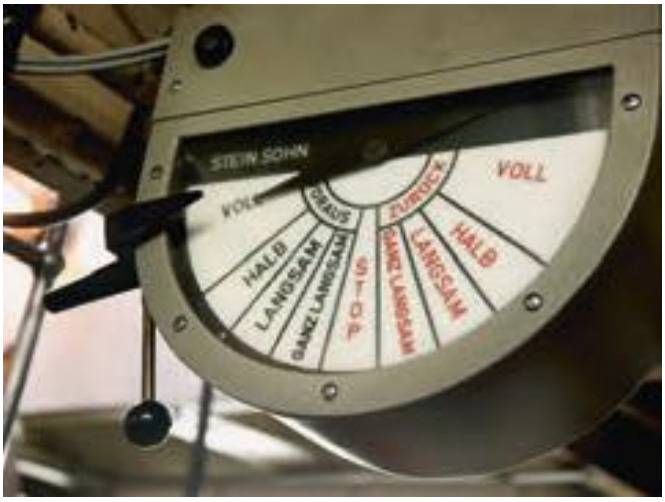
Leinen Los!

Es ist nämlich Abfahrtszeit. Pünktlich auf die Sekunde ist allerspätestens jeder auf seinem Posten! Der Kapitän betätigt die Klingel zum Maschinenraum. Im «Keller» steht der erste Maschinist am Maschinensteuerstand und betätigt seinerseits die Klingel als Quittierung. «Maschine Bereit?» fragt nun der Kapitän durch das Sprachrohr. «Bereit», ertönt es zurück. Von der Brückennock ertönt nun das Kommando für den Matrosen auf dem Achterschiff: «Leine Los, Heckwarschau auf Station»! Der Matrose löst die Leine, begibt sich zum Heck des Schiffes und betätigt dort die Klingel zum Steuerhaus als Zeichen seiner Bereitschaft. Gleichzeitig bestätigt er mit dem Handfunkgerät der Schiffsführung: «Heck ist frei, achteraus freie Fahrt». Auf der Brücke folgt nun das Kommando zum Vorschiff: «Leinen Los!» Der Deckchef und gleichzeitig Bootsmann bestätigt mittels Handzeichen, dass die Leinen gelöst sind. Es folgt das Maschinenkommando: «Langsam zurück!» und wird von unten quittiert. Der Maschinist öffnet nun vorsichtig die Dampfzufuhr zum Hochdruckzylinder, die Umsteuerung der Maschine steht auf zurück, die Schlammventile sind nach wie vor geöffnet und mit einem Zischen und Fauchen, einem Drachen gleich, setzt sich das Dampfschiff langsam rückwärts in Bewegung. Ein erhabener Moment, jeder in der Crew hat ein Strahlen im Gesicht und ist stolz als Schiffsmannschaft Teil dieser kleinen, sich bewegenden Dampfschiffwelt zu sein! Die Maschine ist noch immer nicht auf Betriebstemperatur. Deshalb sind die Schlammventile geöffnet und die Manöver werden vorsichtig ausgeführt. Sobald der Dampfer seinen Liegeplatz verlassen hat und vollständig frei ist folgt das Kommando «zurück». Das Schiff beschleunigt nun und gleitet rückwärts in den morgendlichen See hinaus, immer noch fauchend und zischend. Bald kann die Fahrt voraus aufgenommen werden. Am Bürkliplatz warten die Fahrgäste bereits auf ihren Dampfer. «Langsam»; «Stopp»; «Vorwärts», die nächsten Maschinenkommandos folgen. Das Schiff nimmt nun Fahrt voraus auf. Jetzt darf auch der Maschinist seinen Posten verlassen. Vorher schliesst er die Schlammventile, die Maschine erreicht nun langsam Betriebstemperatur, das Zischen und Fauchen hört auf, der Dampfer ist nun in reduzierter Fahrt (ca. 35 Umdrehungen/min.) unterwegs zur Einsteigestation.

Das Anlegemanöver

Rund 500 Meter vor dem Schiffssteg betätigt der Schiffsführer die Dampfpfeife und kündigt mit diesem Schallsignal die bevorstehende Schiffsankunft an. Kurz darauf fordert er mittels Klingelzeichen die Manöverbereitschaft des Maschinenraumes. Diese wird vom Maschinisten durch Quittieren mit der Klingel bestätigt. Die Matrosen nehmen ihre jeweilige Station ein und legen ihre Festmacheleinen zurecht. Der Kapitän konzentriert sich auf den Steg und peilt die weiss ge-

Blick auf das Schaufelrad



Der Maschinentelegraf

Die Schiffsglocke stammt noch vom ersten Dampfer mit diesem Namen

strichenen Landepfähle genau an. Mit dem Kommando «Langsam» nimmt der Maschinist nun die Dampfzufuhr weg und reduziert die Füllung mit dem Umsteuerrad, die Maschine läuft aus. Mittlerweile ist das Schiff eine gute Schiffslänge vom Steg entfernt. Der Kapitän ruft das nächste Kommando in den Maschinenraum: «Stopp!». «Stopp», hallt es von unten durch das Sprachrohr zurück. Jeder Fahrbefehl wird quittiert. Der Maschinist steuert die Maschine jetzt um, indem er die Kulissensteuerung der Dampfmaschine auf Rückwärts stellt. Er legt also sozusagen den Rückwärtsgang ein. Nun öffnet er das Fahrventil so weit, bis die Maschine stillsteht. Die Dampfkraft im Hochdruckzylinder der Maschine ist nun gleich stark wie der Wasserfluss, der aussenbords durch die Fahrt des Schiffes von vorne auf die Schaufelräder drückt. Der Maschinist achtet gewissenhaft darauf, dass die Kurbel des Hochdruckzylinders nicht im Totpunkt stehenbleibt. Er hält die Kurbelwelle mit dem Dampfdruck im Gleichgewicht zum Wasserdruck, genau im richtigen Winkel, genau so, dass der Kolben seine grösste Kraft entfalten kann. Die folgenden zwei Kommandos muss der Maschinist nämlich besonders schnell und präzis ausführen, damit der Steg genau passt. An Deck machen die Matrosen derweil ihre Seile zum Werfen bereit. Gespannt warten alle auf den nächsten Maschinenbefehl. Der Kapitän muss zwingend Geschwindigkeit, Distanz und sogar den Mann an der Maschine richtig einschätzen können; ein Dampfschiff kann nicht ein bisschen stärker bremsen oder ein bisschen weniger stark. Das Bremsmanöver muss sitzen, der Befehl muss genau im richtigen Moment kommen. «Zurück!» Aus dem Maschinenraum ertönt das Echo des Maschinisten: «Zurück!» Gleichzeitig mit dem Quittieren öffnet der Maschinist das Fahrventil für die Dampfzufuhr des Hochdruckzylinders, sowie die Wasserzufuhr der Kondensationspumpe für das Vakuum des Niederdruckzylinders. Die Maschine läuft nun rückwärts, das Wasser vor den Rädern wird zu Schaum geschlagen, die Matrosen werfen die Leinen über die Pfähle, das Schiff bremst ab. Sobald der

Dampfer steht, gibt der Kapitän zum zweiten Mal das Kommando «Stopp!» in den Maschinenraum hinunter. Der Maschinist schliesst nun Fahrventil und Wasserzufuhr, die Maschine steht still. Nun wird eventuell nochmals das schwappende Kesselwasser, immerhin 12 Tonnen, einen ganz kleinen «Schubser» Fahrt in das Schiff bringen. Diese Restfahrt werden die Matrosen aber mit den Leinen auffangen können und dafür sorgen, dass zum Passagierumschlag Relingstüre und Steg genau aufeinanderpassen. Mit der Mitteilung «Fertig!» entlässt nun der Kapitän den Maschinisten aus seiner Pflicht. Die «Stadt Rapperswil» hat am Steg angelegt.

Eigenheiten des Radschifffahrens

Im Vergleich zu einem Schraubengetriebenen Motorschiff ist ein Raddampfer komplett anders zu fahren. Durch den seitlich angebrachten Schiffsantrieb wirkt das Ruder lediglich als passiv angeströmtes Steuerungssystem. Ein Raddampfer kann also nicht aus dem Stand herausdrehen. Folglich ist es auch nicht möglich, ohne Leinen das Schiff am Steg zu manövrieren. Sobald das Schiff im Hafen oder am Steg anders gestellt werden muss, wird es zeitintensiv und eine spezialisierte Seemannschaft ist unerlässlich. Mit den entsprechenden Leinen und einer eingespielten Mannschaft gelingen die Manöver aber recht gut, da das Schiff Vorn und Achtern dank der beiden Radkästen stark zusammenläuft. Unsere Schweizer Binnensee-Raddampfer sind in der Regel durch die hohen Aufbauten in Kombination mit dem geringen Tiefgang sehr windanfällig. Durch den flachbodigen Rumpf und dem hohen Drehmoment der Dampfmaschine kann dem Schiffskörper dafür auch ein gewisser seitlicher Schwung impliziert werden. Dies ist aber bereits die höhere Schule des Raddampferfahrens. Beim vorsichtigen Schiffsführer reicht der Schwung vielleicht nicht aus, beim routinierten ist es schnell zu viel Schwung, beim unerfahrenen verbleibt vielleicht noch leichte Fahrt im Schiff, dann ist die Sicherheit wieder beeinträchtigt. Unsere Schweizer Binnensee-Raddampfer können übrigens die Schaufelräder nicht einzeln in Bewegung versetzen, eine Frage die vom nautisch interessierten Publikum immer wieder gestellt wird. Dafür wären zwei Maschinensätze notwendig, für jedes Rad eine. Eine Dampferfahrt ist in unserem hektischen Alltag aber ein äusserst entspannendes Erlebnis. Unsere Schweizer Raddampfer sind absolute Sympathieträger und aus dem Tourismus nicht mehr wegzudenken. Noch immer kommen viele Schiffsinteressierte extra wegen unseren alten Dampfschiffen aus dem Ausland angereist. Zum Glück sind noch einige wenige Exemplare erhalten geblieben. Die ehrwürdige «Stadt Rapperswil» hat vor 50 Jahren viel zum Erhalt dieser Schiffe beigetragen. Hoffen wir, dass unser nautisches Erbe auf den zahlreichen Gewässern in unserem Land auch in Zukunft in Fahrt bleibt und noch manchem technisch interessierten Menschen ein Lächeln ins Gesicht zu zaubern vermag.

Stefano Butti

Vorbeifahrt mit Gruess

Technische Daten des Schiffes:

Name und Typ	Zweideck Salon Raddampfer
Immatrikulation	Fahrgastschiff Kategorie D1 für Binnengewässer Zone 3
Länge	59,10 Meter
Länge PP	56,00 Meter (Länge Konstruktionswasserlinie)
Breite Hauptspant	7,00 Meter
Breite über alles	13,50 Meter
Gewicht	270 Tonnen
Tiefgang	1,30 Meter
Maschine	schrägliegende 2-Zylinder Heissdampf-Verbundmaschine
Leistung max.	500 PS
Antrieb	2 Seitenräder mit je 9 Schaufeln, Druckkreisdurchmesser 3 Meter Höhe und Länge der Schaufeln 700 x 2500 mm

Leben mit dem Wassermacher

Obwohl wir (noch) Segler sind verfolgen wir die Binnenschifffahrt Szene (auch mit etwas Erfahrung) und lesen darum gerne den Schleusenschiffer mit dessen vielseitigen Geschichten.

Text und Bilder *Robert Isler*

Der Wassermacher ohne Pumpeneinheit, kompakt und gut zugänglich im Vorschiff montiert

In der Sommerausgabe 2020 habe ich die Wassermacher-Geschichte vom enttäuschten Goffredo gelesen. Ich finde es sehr gut, dass auch kritische Berichte geschrieben werden und von erfolglosen Abenteuern zu lesen ist. Leider ist ein nachträglicher Einbau von technischen Geräten nicht einfach und wenn beim Verkäufer die Rendite im Vordergrund steht, wird es nicht einfacher. Daher verstehe ich den Frust des Eigners vollkommen.

Die Pumpeneinheit ist im Bad untergebracht; da würde das (Salz-)Wasser auch nicht viel Schaden anrichten, wenn sie lecken würde.

Trotzdem sollten Interessierte den Mut zum Wassermacher nicht verlieren. Wenn er funktioniert und das macht, was versprochen ist, gehören die kompakten Kleingeräte mit Energierückgewinnungssystemen zu den besten Geräten im Wassersport.

Seit 2012 besitzen wir ein Segelschiff. Dieses kauften wir gut ausgerüstet für das Meer und so konnten wir über einige Jahre unbeschwerte Ferien darauf verbringen. Wer so ein Schiff hat, träumt dann aber früher oder später auch von einer Langfahrt kombiniert mit einer Auszeit.

Als unsere diesbezüglichen Pläne konkret wurden, recherchierten wir gründlich, wie die Yacht für eine Atlantiküberquerung zusätzlich ausgerüstet werden musste. An der Messe in Düsseldorf haben wir nach den folgenden Überlegungen eingekauft:

Ausfall Autopilot

Eine Yacht über mehrere Tage (und Nächte) von Hand zu steuern ist fast nicht möglich, also musste zur Absicherung eine Windfahnensteuerung eingebaut werden. Diese braucht keinen Strom.

Trinkwasservorrat

Wir haben inzwischen gelernt, dass Trinkwasser nicht überall genügend und in guter Qualität erhältlich ist. Auf dem Atlantik gibt es keine Trinkwasserversorgung. Ein Wassermacher sollte dieses Problem lösen.

Strom

Wir haben keinen Generator an Bord, brauchen nun aber mit einem Wassermacher wesentlich mehr Strom, das sollte ein Wassergenerator kompensieren. Dieser ist ein

Propeller, der am Heck montiert wird, mitläuft und einen Dynamo antreibt, ähnlich wie bei Velos. Dazu kommen einige Solarpanele.

Dies waren die wichtigsten Anschaffungen und bereits hier das Fazit: Es waren auch die richtigen Entscheidungen.

Aber bleiben wir beim Trinkwasser: Unsere Yacht hat zwei Edelstahltanks mit je 285 Litern. Die 570 Liter reichen bei uns bei einer Belegung mit vier Personen für 4-5 Tage, natürlich ohne Schiffswäsche. Waschmaschine und Tumbler haben wir nicht, geduscht wird mit einer Sparbrause in Verwirbelungstechnik. Da Trinkwasser einen hohen Stellenwert hat, gehen wir entsprechend sparsam damit um. Nie würden wir unser Trinkwasser vergeuden oder verschwenden. Der Respekt, den wir dem «Wunder» Wassermacher entgegenbringen, ist entsprechend hoch.
An der Messe lernten wir einen Ausrüster kennen, der selbst langjähriger Segler ist und entsprechend viel Erfahrung hat. Bei ihm kauften wir die oben erwähnten Teile. Beim Wassermacher entschieden wir uns für einen Typ der nur 30 Liter pro Stunde produziert, dafür aber auch weniger Strom benötigt, ein sehr kompaktes Gerät des italienischen Herstellers Schenker — wir haben erheblich weniger Platz als die Motoryacht von Goffredo bietet.

Die Dimensionen unseres Gerätes sind: 68 cm lang, 24 cm breit und ebenso hoch. Das Gewicht beträgt 18 kg. Dazu kommt die Pumpengruppe mit 34 x 19 x 35 cm.

Den Wassermacher habe ich selbst eingebaut. Ein Einbau durch Aussenstehende kam für mich nicht in Frage. Wenn hinterher etwas nicht funktioniert oder wie in unserem Fall ein Leck auftritt, weiss ich sofort wer der Verantwortliche ist.

Den Wassermacher konnten wir erst testen, als das Schiff wieder im Salzwasser schwamm. Gespannt probierten wir das Gerät aus. Am Probehahn prüften wir das erste selbst erzeugte Wasser mit der Zunge, bevor wir es in die Tanks fliessen liessen. Seit diesem Tag haben wir nie wieder an Land Wasser gebunkert. Das Gerät ist sehr zuverlässig und hat genau das gebracht was versprochen wurde. Natürlich gab es auch ein paar Einschränkungen:

Unsere Yacht in der Karibik

- Das Wasser wird mittschiffs etwa drei Meter hinter dem Bug angesaugt. Bis zu einer Geschwindigkeit von etwa fünf Knoten oder neun Stundenkilometern geht das gut, darüber wird zu viel Luft angesaugt und die Pumpe muss immer wieder entlüftet werden. Am besten geht das Wassermachen bei einem gemütlichen Ausflug, weil dabei mit dem Hydrogenerator der benötigte Strom auch gleich produziert wird. Gut geht es aber auch in einer Bucht vor Anker, dann allerdings auf Kosten der Batterien.
- Die Produktion mit 30 Litern pro Stunde ist sehr bescheiden. Um die leeren Tanks zu füllen, benötigen wir einen ganzen Tag.
- Konsequenterweise soll Wasser nur ausserhalb von Städten und Häfen gemacht werden. Das Meerwasser muss dazu wirklich sauber sein. Das Ansaugventil befindet sich etwa einen halben Meter unter der Wasseroberfläche.

Wie Goffredo geschrieben hat, muss die Anlage nach jeder Produktion gespült werden, bei uns mit 10-15 Litern.

Wir haben auf unserer Reise alle vier bis sechs Tage Wasser gemacht. Eine Abschaltprozedur der Anlage ist nur nötig, wenn ein Stillstand von mehr als 3 Monaten erfolgen wird. Das Verfahren ist aufwändig und benötigt Chemie, ist aber in einer halben Stunde erledigt. Das haben wir nach Abschluss unserer Reise zum ersten Mal machen müssen.

Das Schiff wurde für 14 Monate unser Heim. Wir sind in Griechenland gestartet, haben das Mittelmeer durchquert, Madeira und die Kanaren besucht. Wegen Segelproblemen unterbrachen wir die Weiterreise auf den Kap Verden, dann erfolgte die Atlantiküberquerung.

In der von Seglern überfüllten Inselwelt der Karibik haben wir einige Segler kennengelernt, die uns um unseren Wassermacher beneideten. Sie schleppten das Wasser in Kanistern zum Dinghi und dann zum Schiff…

Bevor die Hurrikan-Zeit anbrach, die unseren Versicherungsschutz annulliert hätte, sind wir über die Azoren zurück nach Griechenland gesegelt — immer mit genügend Frischwasser an Bord. Allerdings würden wir heute die grössere Anlage wählen, die 60 Liter pro Stunde produziert. Die Pumpe würde damit für eine Tankfüllung nur die halbe Zeit benötigen.

Zu guter Letzt sei noch erwähnt, dass die Anschaffung der Komponenten rund 5000 Euro gekostet hat. Für den Einbau entstanden in unserem Fall keine Kosten. Produziert haben wir während 14 Monaten viele tausend Liter bestes Trinkwasser und die Anlage sieht noch aus wie im Neuzustand.

Einige Teile der Zusatzausrüstung für die Atlantiküberquerung haben wir nach der Rückkehr wieder zurückgebaut, aber auf den Wassermacher würden wir nie mehr verzichten.

Frieslandtreffen im kleinen Rahmen

Das SSK Frieslandtreffen 2020 wurde wegen Covid-19 abgesagt. Dennoch trafen sich in Stavoren einige mutige Schleusenschifferinnen und Schleusenschiffer.

Text und Bilder *Markus Kloter*

Elsbeth hatte bei der Absage des Treffens mitgeteilt, dass sie und ihr Mann in der Gegend seien und am 10. September im Schots Restaurant & Whiskybar Stadtboerderij De Koebrug zu Abend essen würden. Falls noch jemand in Stavoren sei, wäre es schön sie zu treffen.

Im Laufe des Donnerstagnachmittags trafen die Klubmitglieder mit ihren Schiffen ein. Schliesslich waren es immerhin 15 Personen, die sich am frühen Abend zu einem Apéro trafen. Zum anschliessenden Nachtessen wurden wir in einen, für uns allein reservierten, Raum geführt. Der Inhaber des Lokals trug im traditionell schottischen Outfit die Menus vor und nahm unsere Bestellungen entgegen. Das Essen war reichlich, vielseitig und sehr gut. Am späteren Abend waren noch einige zu einem Abendspaziergang unterwegs.

Am nächsten Morgen trennten sich unsere Wege wieder. Wir haben die restlichen Ferien in Friesland genossen.

Besten Dank für die Organisation.

Burgundertreffen zu Corona-Zeiten

Zehn Leute tolerierten die Franzosen auf einem Haufen, acht waghalsige Schiffer meldeten sich beim Gastgeberpaar Willie und Fredy an. Die zehn kleinen Schifferlein waren damit komplett und erlebten doch so manches.

Text und Bilder *Res Diem*

Zehn kleine Schifferlein
am Essen sich erfreu'n,
einem brach das Stuhlbein weg,
da waren's nur noch neun.

Neun kleine Schifferlein,
die zechten durch die Nacht,
eines fand sein Schiff nicht mehr,
da waren's nur noch acht.

Acht kleine Schifferlein,
die haben's bunt getrieben,
beim nächsten brach am Stuhl ein
Bein,
da waren's nur noch sieben.

Sieben kleine Schifferlein,
die trafen eine Hex,
einen nahm sie sich zum Mann,
da waren's nur noch sechs.

Sechs kleine Schifferlein,
die machten ein Gesäuf,
eins verschluckte sich dabei,
da waren's nur noch föif.

Fünf kleine Schifferlein,
die gingen zum Barbier,
einem schnitt er in den Hals,
da waren's nur noch vier.

Vier kleine Schifferlein,
die tranken allerlei,
eins ertrug den Rhum nicht mehr,
da waren's nur noch drei.

Drei kleine Schifferlein,
die fischten einen Hai,
eins nahm ihn vom Haken
weg,
da waren's nur noch zwei.

Zwei kleine Schifferlein
des Schleusenschiffvereins
schubsten sich im Rausch von Bord,
da gab es nur noch eins.

Ein kleines Schifferlein
das grämte sich so sehr,
Corona raffte es dahin,
jetzt gibt es keines mehr.

Manfred's Sturz 21.08.2020
Freddy's Sturz 20.08.2020

Schiffs-Knigge

Jeder Böötler weiss (eigentlich), was damit gemeint ist. Es gäbe da viele Punkte aufzuzählen, wie zum Beispiel: nicht in die Mitte eines leeren Quais liegen, nicht zu schnell an festliegenden Schiffen vorbeifahren, keinen unnötigen Wellenschlag verursachen und, nicht zuletzt, einem anderen Schiff erlauben, längsseits zu gehen, um dort eine Nacht zu verbringen.

Text und Bild *Matz Egli Sutter*

Klar gibt es auch in dieser letztgenannten Situation einschränkende Faktoren, bei denen man ein zweites Schiff aussen nicht gerne akzeptiert: man ist selbst nur knapp belegt und das zusätzliche Gewicht ist zu gross, es gibt Fenster im Rumpf, die beschädigt werden könnten, der Liegeplatz ist grundsätzlich schwierig (Schrägquai oder ähnliches) usw.

Aber auch als «Suchende» sollte man vor dem Längsgehen ein paar Punkte beachten: all die vorher genannten, kein kleineres oder schwächeres Schiff auswählen, wenn möglich ein unbewohntes anvisieren (ansonsten fragen, ob man anlegen darf) usw. Leider ist der Schiffs-Knigge aber sogar bei langjährigen Schiffern offensichtlich abhandengekommen!

Schauplatz: ein ehemaliger «Hafen», ein paar Kilometer von Saint-Jean-de-Losne entfernt. Wunderschön im Grünen gelegen. Heute liegt da eine Handvoll Schiffe mit Jahresliegeplätzen, direkt von der VNF vergeben. Gleich an der Schleuse wohnen gute Freunde von uns, von denen wir uns vor unserer Abfahrt Richtung Norden noch verabschieden wollen. Eine Übernachtung in diesem Bief ist also geplant. Beim Ausfahren aus der Schleuse, kurz vor Mittag, entscheiden wir uns, an einem etwa gleich grossen, alten holländischen Schiff, auf dem offensichtlich seit Monaten niemand mehr gewesen war, anzulegen. Gedacht, getan, alles tipptopp.

Nach kurzer Zeit erscheint jedoch auf der daneben verlaufenden Strasse ein aufgebrachter Herr und verkündet äusserst aggressiv, dass das hier «privat» sei, wir hier nicht liegen dürfen und sofort zu verschwinden hätten. Die folgende längere Diskussion ersparen wir dem geneigten Leser …

Das Ganze wird absolut absurd, als ebendieser Herr nochmals erscheint und erklärt, er habe den Besitzer des alten Schiffes in Kanada (!) angerufen und dieser meinte auch, wir dürften hier nicht liegen. In der Zwischenzeit scharten sich die Besitzer zweier weiterer Schiffe in einiger Entfernung zusammen und es ist ersichtlich, dass auch sie der gleichen Meinung sind. Allerdings halten sie sich diskret zurück, als der hoffnungslos wütende «Ordnungswächter dieser Gemeinschaft» erneut auftaucht und uns (man höre und staune) befiehlt, auf die andere Seite an den dortigen Ponton zu wechseln. Dass das der Warteponton der nahen Schleuse ist und darauf gross und rot ein Schild «Anlegen verboten — ausser Warten zur Schleusung» prangt, ist ihm wohl in seinem Zorn völlig entgangen. Wir staunten nur noch!!!

Um es kurz zu machen: wir blieben für diese eine Nacht ebenda liegen, machten am nächsten Vormittag unseren Abschiedsbesuch, fuhren dann weiter und warten bis heute auf die angekündigte Polizeipatrouille, die der wütende Herr gerufen haben wollte.

Eben: Schiffs-Knigge ist offensichtlich einigen Kanalschiffern ein Fremdwort geworden …

Ach und noch etwas: An die drei beteiligten Schiffscrews — falls ihr irgendwann einen Liegeplatz für die Nacht sucht, kommt nicht zu uns! Das ist privat!

Buchtipp

Auf Magellans Spuren
Peter Wittich, unser ehemaliger Schleusenschiffer-Redaktor, hat jetzt schon sein zweites Buch herausgegeben. Ein Muss für alle SSKler/innen! Unter dem Titel «Auf Magellans Spuren. Ein Schweizer auf den Meeren der Welt» stellt er sich immer wieder die alte Frage: Was ist Heimat. Überall auf der Welt trifft Peter Menschen, die seine Liebe zu den Meeren teilen, sei es als Abenteurer oder um den Lebensunterhalt zu verdienen.
Mit persönlichen Erlebnissen zu Wasser und zu Land, als Mitglied der Besatzung eines Vermessungsschiffes, entführt er uns zu den windgepeitschten Falkland Inseln. Die Spuren führen weiter über Feuerland und Patagonien zu den weissen Stränden Südostasiens bis zur Torres Strasse, weiter durch Bayous in den Golf von Mexico, der Themse entlang zur Nordsee bis Dänemark und auf dem Ärmelkanal zum Atlantik.
ISBN 978-3-902752-63-5;
danzig & unfried; erhältlich – auch als E-book – im Buchhandel oder direkt für CHF 20.– plus Porto bei peter.wittich@bluewin.ch

Peter Wittich – Auf Magellans Spuren

SSK-CSE-Neumitglieder

Gasser Michael 4059 Basel

Herzlich willkommen im Klub!

Programmhinweise

Aufgrund der ungewissen Entwicklung des Corona-Virus verzichten wir auf die Ausschreibung der Anlässe in diesem Heft. Bitte informiert Euch auf www.ssk-cse.ch.

Kanalschiff Holland Stahlbau Jahrgang 1938
Länge 13.00m, Breite 3.00m, Tiefgang 1.10m;
DAF-Diesel 105PS; Aussen- und Innensteuer,
500 Liter Dieseltank, 500 Liter Wassertank
Bugpropellor, Bug- und Heckanker, Abwassertank, Dinghikran; Echolot, Alusteg
4 Batterien 12/24V, Generator, Ladegeräte,
Landanschluss 220V
4 (+1) Schlafplätze, WC und Dusche, Küche
Gas und elektrisch, Gasalarm
Liegeplatz Canal du Midi
altershalber zu verkaufen - 49'000 CHF
Hans Walther
Pfirsichweg 16
8404 Winterthur
Telefon 052 243 14 03, Mobil 078 624 78 45
wenn keine Antwort bitte sms für Rückruf

Zu verkaufen Rarität Gibson 47' Motorjacht von Privat

Das perfekte Reiseboot mit allem Komfort. Baujahr 1992, in sehr gepflegtem Zustand. Diese Motorjacht hat einen grossen Wohnbereich sowie 4–6 Schlafmöglichkeiten, grosszügige Flybridge und Front-/Heck-Freiraum. Sichere Handhabung in den Schleusen mit Rundum-Reling. Das Boot ist in der Schweiz und EU versteuert.

Technische Daten: Länge/Breite/Tiefgang/Höhe über Wasser 14,3 m/4,3 m/0,8 m/3,0 m; Gewicht 10 t, Material GFK, Motor GM Diesel 5 l 250 PS; Generator: Westerbake 5 kW

Schöner Bootsplatz – wenn gewünscht im Elsass (10 Minuten von Basel entfernt)

Verkaufspreis: CHF 85 000.– Kontakt unter Telefon +41 (0)44 734 05 12 E-Mail martkur@outlook.com

SSK-CSE Kursangebote

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
Themen
– 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 u. -verteiler
– Elektrikschema des Motors, Wasser- und Ölalarm

Vorkenntnisse
Besuchter Dieselmotorenkurs 1

Dauer
1 Tag (9.15–12.30, 14.00–17.30)

Treffpunkt
Ab 8:45 Uhr, MT Marine Technik AG, Bächaustrasse 69, 8806 Bäch.
Kursbeginn 9.15 Uhr
www.bootsmotoren.ch

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

Dieselmotorenkurs 3 (Praxiskurs)

Beschreibung
Heute arbeiten wir! In der Praxis wird an drei Motoren und am Elektrik-Tisch geschraubt und gemessen, selbstverständlich unter Anleitung und wo notwendig mit Unterstützung.
Die Themen sind:
– Wartung: Service, kleine Reparaturen, Ventile einstellen usw.
– Messungen und Kontrollen im Elektriksystem
– NOT-Start, -Lauf, -Stop
– Motorüberwachung trotz Elektrikausfall

Vorkenntnisse
Besuchte Dieselmotorenkurse 1 und 2

Dauer
1 Tag (9.15–12.30, 14.00–17.30)

Treffpunkt
Ab 8.45 Uhr, MT Marine Technik AG, Bächaustrasse 69, 8806 Bäch.
Kursbeginn 9:15 Uhr
www.bootsmotoren.ch

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

Radarkurs bei der Berufsfeuerwehr Basel

Kursinhalt Theorie (ca. ½ Tag)
Radartheorie, Auswertung des Radarbildes, Radarbildstörungen, Bedienung des Radargerätes, besondere polizeilichen Vorschriften.

Kursinhalt Praxis (ca. 2½ Tage)
Fahren mit Radar auf dem Feuerlöschboot und unter erschwerten Bedingungen.

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

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

UKW-Rheinfunkerkurs in Basel-Birsfelden

Kurs zur Erlangung des UKW-Binnenfunkerausweises, Prüfung vor Ort durch das BAKOM.
Das UKW-Sprechfunkzeugnis für den Binnenschifffahrtsfunk (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 Sportschifffahrt.
Themen: Grundkenntnisse und wesentliche Merkmale des Binnenschifffahrtsfunks 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, kuengweggis@hotmail.com

SSK Manövertörn

(2021 ausgebucht)

Unter Anleitung eines erfahrenen Instruktors werden während sechs Tagen Manöver und Handgriffe geübt, die zur Beherrschung eines Schiffes notwendig sind. In einer Kleingruppe von vier Teilnehmern kann jeder alle Manöver durchführen bis er sie beherrscht.

Dauer
6 Tage, Samstagmorgen bis Donnerstagabend

Kursort
Der Kurs wird auf der Seille im Burgund durchgeführt, Start- und Zielort ist Louhans.

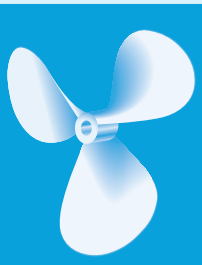
Übernachtung, Verpflegung
Die Übernachtung auf dem Schiff ist im Kurspreis inbegriffen, jedem Teilnehmer steht eine Doppelkabine zur Verfügung. Frühstück und Mittagslunch auf dem Schiff sind im Kurspreis inbegriffen. Einkauf und Zubereitung erfolgen gemeinsam. Nachtessen im Restaurant oder auf dem Schiff gehen auf eigene Kosten.

Kosten
CHF 950.– für eine Einzelperson in Doppelkabine. Reduktion pro Person CHF 100.– bei zwei Personen in Doppelkabine (gemeinsame Anmeldung). Begleitperson ohne Kursteilnahme in der gleichen Kabine: CHF 250.–. Zuschlag für Nichtmitglieder CHF 50.–, dieser Zuschlag wird zurückerstattet, wenn innerhalb eines Monates nach dem Kurs der Klubbeitritt erfolgt.

Daten und Anmeldung
Infos betreffend Daten und Anmeldung unter www.ssk-cse.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

BOATDRIVER

Ihr Schweizer Ansprechpartner für Binnenkarten und Revierführer

10% Rabatt mit Gutscheincode:
(gültig bis 31.12.2020)
SCFFBOAT20
Jetzt einkaufen: www.boatdriver.ch/shop

Baron de l'Écluse

Die Eignergemeinschaft besteht seit 1998 aus vier Parteien.
Jede Partei hält einen Anteil von 25%. Nun steht auf Ende 2019 oder Anfang 2020
ein Anteil zum Verkauf. Der Baron de l' Écluse hat den Hafenplatz in Saint-Jean-de-Losne.
Baujahr 1931 in Holland. 27 Meter lang und 4.35 Meter breit. Das Schiff wird gut gepflegt und unterhalten und ist demnach in einem Top-Zustand.

Preis für den Anteil von 25% nach Vereinbarung

Interessenten melden sich bei: Beat Heydrich, 079 674 25 19, b.heydrich@outlook.com

H2O

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.

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

SSK-CSE-Organe

Zentralvorstand

Präsident
Res Diem
Trottenstrasse 8
8542 Wiesendangen
T 076 366 85 42
res.diem@ssk-cse.ch

Vizepräsident Sekretariat
Roland Häne
Bahnhofstrasse 13
9402 Mörschwil
T 071 278 45 24
roland.haene@ssk-cse.ch

Kassier
Andrej Jäger
Grottenweg 49
5316 Leuggern
T 056 245 06 59
kassier@ssk-cse.ch

Redaktion

Monika Martiny
Seestrasse 324
3658 Merligen
M 079 622 54 89
monika.martiny@ssk-cse.ch

Inserateverantwortlicher

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

Inserate

Grösse		CHF
1/1 Seite	210 × 297 mm	375.—
1/1 Seite	182 × 264 mm	375.—
1/2 Seite quer	182 × 130 mm	262.—
1/2 Seite hoch	89 × 264 mm	262.—
1/3 Seite quer	182 × 85 mm	198.—
1/4 Seite quer	182 × 63 mm	172.—
1/4 Seite hoch	89 × 130 mm	172.—
1/8 Seite quer	89 × 63 mm	127.—

Rabatte

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

Abonnementspreise

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

Regiovorstand

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

Aargau Peter Bregenzer
Sandacherstrasse 22, 8909 Zwillikon
M 079 403 36 43, peter.bregenzer@ssk-cse.ch

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

Bern Christian Witschi
Sandstrasse 78 a, 3302 Moosseedorf
M 079 285 28 44, christian.witschi@ssk-cse.ch

Dreyländeregg Bernard Stamm
2, Rue de la Croix, F-68960 Willer
T +33 389074083, M +33 675637919
bernard.stamm@ssk-cse.ch

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

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

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

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

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

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

Zentralschweiz Thomas Schlage
Brandgässli 5, 6004 Luzern
M 079 402 04 53, thomas.schlage@ssk-cse.ch

Zürich Res Diem
Trottenstrasse 8, 8542 Wiesendangen
T 052 320 94 90, res.diem@ssk-cse.ch

Zürich Iris Schmidhauser
Sulzbacherstrasse 16, 8610 Uster
T 044 945 45 39, iris.schmidhauser@ssk-cse.ch

Zürich Irène Juon
Haldenstrasse 11, 8357 Guntershausen
M 079 469 20 09, irene.juon@ssk-cse.ch

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

Wir danken allen Inserenten für ihre geschätzte Werbung im Schleusenschiffer. Der SSK freut sich, wenn Sie unsere Inserenten berücksichtigen.

Kleines Belegungs-Brevier: Die Einzelkind-Landung

Der gemeine Kanalreisende stellt sich bekanntlich am Abend eines jeden Fahrtages die bange Frage: Wo soll ich mein Schiff schlafen legen? Bei später Ankunft am Zielhafen sind attraktive Liegeplätze oft rar oder ohnehin bereits ausgebucht. Ärgerlich dann überdies, wenn die geneigten Schiffsführer sich so drapiert haben, dass zwischen ihren Booten grössere Zwischenräume offenbleiben. Lücken, welche jedoch exakt zu kurz ausfallen, um sich als Zugereister dazwischen zu quetschen. Offenbar sind wohl halt alle mal als Einzelkinder aufgewachsen. Also besinnt sich der gewiefte Süsswasserkapitän der cleveren Methode, sich morgens jeweils früh zu erheben, um am Etappenziel beim Belegen freie Bahn zu haben. Um auch Platz für grössere Kaliber zu lassen, positioniert sich der umsichtige Flösser am Ende oder anfangs eines Anlegers. Und zwar derart, dass Bug oder Achtern den Anleger um die maximal mögliche Länge überragen. Ohne zu riskieren, dass der Pott ungewollt ums Anleger-Ende herumschwojt. Selbstredend, um später Ankommenden gebührend Platz zu lassen. Äusserst schade hingegen, wenn sich anschliessend Bootseigner ungeordnet mitten hinein fläzen. Wohl in der irrigen Annahme, Kanalpötte würden coronabedingt einen Sicherheitsabstand benötigen. Einzelkinder eben.

Dominik Graf

Anmerkung: Der Begriff Hausboot hat seinen Ursprung scheint's im englischen Wort Houseboat. In jenem Sprachraum soll damit allerdings eine «nichtfahrende, schwimmende Behausung» gemeint sein.

Printlounge | Kasernenstrasse 64 | 9100 Herisau | www.printlounge.ch | Eine Marke der Appenzeller Druckerei AG