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

2-2021
CHF 8.20
www.ssk-cse.ch

Schleusenschiffer

Mit dem Verdränger zu Berg auf der Schelde | 4
Von «Corona» bis «Canal Misère» | 18
L'écho de l'écluse: Tout est bien qui finit bien | 22

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

Corona-Flaute

Fürs letzte Heft sind fast keine Berichte reingekommen. Wen wundert's? Die meisten Schleusenschifferinnen und Schleusenschiffer mussten ihre Reispläne absagen oder auf unbestimmt verschieben und standen offensichtlich unter Schock. Nach unserem Aufruf habe ich aber jetzt ganz viele Beiträge erhalten. Vielen herzlichen Dank an alle! Bitte habt Verständnis, dass ich nicht alle schon in diesem Heft veröffentlichen kann.

Nicht alle Klubmitglieder sind brav zu Hause geblieben. Die Regioleitung des SSK Bern, Peti und Lucy Polin, haben sich trotz Corona auf die Reise gemacht und dabei den «Canal Misère» entdeckt. Auch Arthur Müller war unterwegs mit seiner Ichtus. Er musste seine Pläne allerdings etwas anpassen. Urs Gysin, der uns in mehr oder weniger regelmässigen Abständen unter dem Titel «l'écho de l'écluse» schon seit Jahren immer wieder Neues von der Welt rund um sein Schleusenwärterhäuschen berichtet, hat sich von Corona auch nicht unterkriegen lassen. Er hat wieder ein neues, wie immer nicht ganz einfaches Projekt in Angriff genommen. Seit einigen Wochen gibt es eine weitere, einzigartige Sehenswürdigkeit neben dem Banet: Das Bateau Lavoir. Die schwimmende, geschmackvoll eingerichtete Gîte kann ab sofort gebucht werden.

Unsere Fachreise nach Holland musste leider verschoben werden. Wir setzen unsere Hoffnungen auf Frühling 2022 und machen euch in diesem Heft schon mal gluschtig. Dazu passt der Beitrag von Dani Huber, der die nächste Hollandreise organisieren wird. Als Beispiel, wie nützlich unsere Fachreise sein kann, berichtet er von der Verwirklichung seines Schiff-Traums.

Ich hoffe, dass wir alle trotz Corona den Mut nicht verlieren und unsere Träume früher oder später umsetzen können.

Schwirbel ahoi

Monika Martiny **Redaktion**

Reiseberichte

4 Mit dem Verdränger zu Berg auf der Schelde

14 Unterwegs in Deutschland mit Ichtus

18 Mit dem «tapferen Schneiderlein» durchs Kraut

Reportagen

22 L'écho de l'écluse

39 Traum und Wirklichkeit

Schiff und Recht

34 ICP – nur halb so schlimm

Rubriken

36 Buchtipp Schlechtwetterzonen

37 Neumitglieder

38 Diverses
Havarie in Mantoche
Danke

43 Anlässe SSK-CSE
Ausschreibung Hollandreise 2022

44 Kursangebote

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

Titelbild
Ein Traum wird wahr: Reisen mit dem eigenen Schiff. Foto von Bruno Manser

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** Regula Roseney, prepress@ssk-cse.ch **Inserate** Roland Häne, roland.haene@ssk-cse.ch **Abonnement, Mitgliedschaft** Lotti Gugelmann, lotti.gugelmann@ssk-cse.ch **Sekretariat, Website** Roland Häne, Bahnhofstrasse 13, 9402 Mörschwil, T 071 278 45 24, roland.haene@ssk-cse.ch, **Druck/Versand** Appenzeller Druckerei AG, 9100 Herisau, T 071 354 64 64, info@adag.ch

www.ssk-cse.ch

gedruckt in der schweiz

Wo aus Blau Grün wird

Die Pinot im Grünen

Diesen Reisebericht habe ich aus meinen Newslettern zusammengefasst mit der Absicht, Neulingen im Tidengebiet eines Flusses wie von Antwerpen nach Gent meine Erfahrungen weiter zu geben und allfällige Bedenken zu zerstreuen. Der Tidenkalender gibt den Takt an und der Hafenmeister weiss Rat!
Wer den detaillierten Newsletter dieser Reise bekommen möchte, melde sich doch bitte per E-mail bei mir: manserbruno52@gmail.com

Text und Bilder *Bruno Manser*

Die Route von Maasbracht (NL) via Antwerpen (B), Gent und Brugge nach Oostende

Blick zurück: Niederlande

Blick vorwärts: Belgien / Flandern

» Von Maasbracht via Antwerpen, Gent und Brugge an die belgische Nordseeküste. Mit 20 km/h SOG zu Berg auf dem Fluss Schelde mit einem Verdränger

Bei der Ankunft in Maasbracht (NL) im Hafen van der Laan erwartet uns eine Überraschung: unsere Pinot (eine Noblesse 42) liegt im Grünen. Wohl schwimmt sie, die grünen Algen sind Blaualgen und zum Glück nur oberflächlich. Allerdings sind sie für Mensch und Tier nicht ungefährlich, wie ich auf einer belgischen Webseite gelesen habe.

Unsere erste Etappe führt uns von Maasbracht nach Bocholt auf der Zuid-Willemsvaart in 5:40 Std. mit 5 Schleusen. Bei der Sluis Bocholt kaufen wir die belgische Vignette.

Am zweiten Tag erreichen wir schon nach 7:45 Std. und 9 Schleusen Herentals. Gemäss PC-Navigo hätten wir von Bocholt bis Herentals 13 Stunden benötigt. Was für eine Fehlinformation!

Unsere dritte Etappe: von Herentals nach Antwerpen, Jachthaven Willemdok, 5:30 Std., 2 Schleusen. Nach der Sluis 10 Herentals biegen wir ein in die «Autobahn» Albertkanal, der Antwerpen mit Maastricht verbindet. Viel Berufsverkehr, auch bei der Sluis Wijnegem (200 x 24 m).

In Antwerpen, so habe ich gelesen, will die Haven-Control wissen, wer ins riesige Hafengebiet von Antwerpen ein- und ausfährt. Pflichtgemäss melde ich mich auf der Höhe Straatsburgdok über Funk Kanal 23 an. Das Gegenüber fragt nach irgendeiner Nummer. Ich gebe ihm meine Vignettennummer an. Die will er allerdings nicht. Ich erkläre ihm, dass ich ein Privatboot sei und dass ich zum Jachthaven Willemdok fahre. Das war's dann.

Kauf der belgischen Vignette bei der Sluis Bocholt

Moderne Architektur von Zahara Hadid. Hafenverwaltung von Antwerpen

Warten vor Siberiabrugg

Liegeplatz im Haven Willemdok

Mit Sicht auf das MAS; Museum an de Stroom

Die Zeeschelde, wo's morgen langgeht: Richtung Gent

Richtung Westerschelde zur Nordsee

Kateldijk-Sluis in Antwerpen (binnen)

Viel Verkehr schon zu Anfang in Antwerpen und dazu noch Baustellen mit Einbahnverkehr. Ich hänge mich einem Frachter-Konvoi an. Bald müssen wir links zur Siberiabrücke abbiegen. Für deren Öffnung melde ich mich über Funk an. Die Antwort ist: 30 Minuten Wartezeit. Und dies bei regem Berufsverkehr und ohne eine Anlegemöglichkeit für Sportboote. Endlich erfolgt das Glockensignal, die Öffnung wird vorbereitet. Allerdings schiebt sich zuerst ein Koloss von der anderen Seite durch die Brückenöffnung. Danach können wir passieren und fahren ins Zwischendock zur Londonbrücke. Wieder anmelden. Antwort: 45 Minuten warten. Hier können wir immerhin festmachen, uns verköstigen und uns bereits beim Hafenmeister Willemdok anmelden. Endlich geht auch diese Brücke auf.

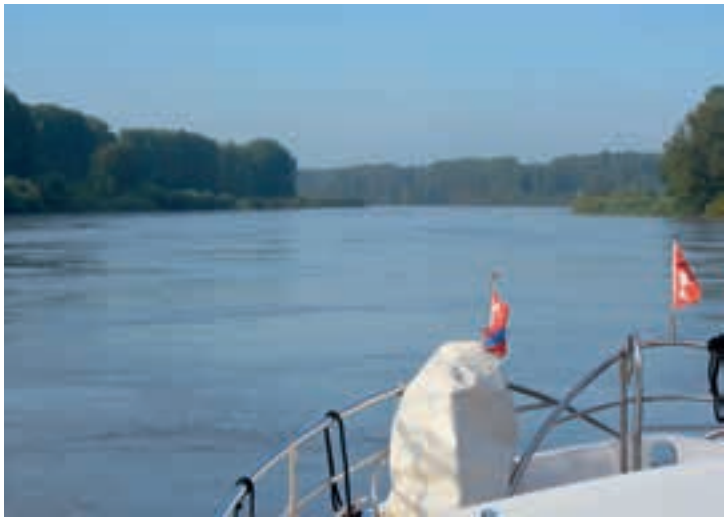
Hier in Belgien haben die Sportboote nicht die gleichen Privilegien wie in Holland.

Die morgige Strecke von Antwerpen binnen auf der Zeeschelde nach Gent misst bis zur Merelbeke-Schleuse in Gent 82 km und ist Tidengebiet. Ich habe grossen Respekt und Ursi etwas Angst. Beim zackigen, deutschsprechenden Hafenmeister erkunden wir uns. Er gibt uns ein vorbereitetes Papier und erklärt die wichtigen Eckdaten: 05:40 Uhr Anmeldung per Funk bei der Londonbrücke für die Öffnung um 06:00 Uhr. Dann sofortige Einfahrt in die nahe Kateldijk-Sluis. Die Anmeldung bei der Sluis für uns und weitere Boote macht der Hafenmeister gleich noch heute. Ich frage noch nach der Höhe des Tidenhubes, nach der Strömungsgeschwindigkeit und den möglichen Höhen der festen Brückendurchfahrten. Der coole Hafenmeister beruhigt mich und sagt, dass die Flut die Pinot in rund 5 Stunden zur Merelbeke-Schleuse bei Gent treibt und mit meiner Höhe von 3.75 m mit gelegtem Beleuchtungsmast keine Probleme entstehen werden. Auf Ursi's Bedenken rät er lakonisch, am besten würde sie Wasserskifahren! Wir sind gespannt wie Tell's Bogen.

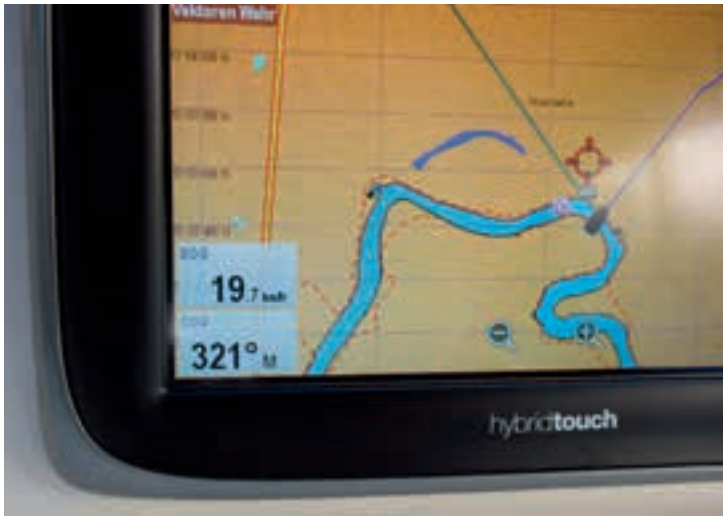
Der Jachthafen Willemdok verfügt über eine prima Infrastruktur und ist sehr zentral gelegen. Immerhin ist Antwerpen mit rund 500 000 Einwohnern eine Grossstadt. Wir machen noch einen kurzen Rundgang im historischen Zentrum und essen ausgezeichnete Tapas auf der Hafenpromenade. Ich nehme eine Schlaftablette denn um 5 Uhr wird morgen Tagwache sein.

Ausfahrt auf die Zeeschelde (Tidengewässer)

Antwerpen von der Zeeschelde aus in der Morgendämmerung



Schönes Naturufer der Boven-Zeeschelde mit wenigen Ortschaften



Kaum vorstellbar: 19,7 km/h SOG zu Berg mit unserem Verdränger

Sluis Merelbeke bei Gent

Zentrumsnaher Hafen Portus Ganda in Gent

Wunderschöne Altstadt von Gent

Antwerpen–Merelbeke bei Gent, 82 km flussaufwärts Tidengewässer bei aufsteigendem Wasser

05:00 Tagwache; 05:40 Funkspruch an Londonbrug; 05:45 ablegen bei Dunkelheit und Nässe, fast keine Sicht; 05:50 anstehen bei der Londonbrug (vor uns schon drei weitere Jachten); 06:00 Öffnung der Brücke; 06:02 Einfahrt in die offenstehende Kateldijk-Sluis; 06:47 Ausfahrt in die Zeeschelde mit reissendem, aufsteigendem Wasser. 11:30 Ankunft bei der Merelbeke-Sluis in Gent nach 82 km. Was für eine Erleichterung!

In 4:45 Stunden 82 km flussaufwärts mit einem Verdränger! Für unser erstes Mal – ein echter Wahnsinn!

Höchstgeschwindigkeit 19,7 km/h SOG, und das bei 2000 U/min. Bei dieser Drehzahl läuft die Pinot normalerweise ca. 13 km/h ohne Fluteinfluss. Die Strömung war immer zwischen 5,5 und 7 km/h stark. Durchschnittsgeschwindigkeit = 17.3 km. Die letzten 10 km war die Strömung etwas reduziert. Dies war eine völlig neue Erfahrung für uns mit sehr vielen Unsicherheiten zuvor.

Tidenangaben für den 17.8.2018 sind folgende:

Antwerpen:	
Laagwater (LW) Lowwater	03:24 Uhr
Hoogwater (HW) Highwater	08:54 Uhr
Merelbeke bei Gent:	
Hoogwater ggü Antwerpen	+3:30 Std. = 12:24 Uhr
Tidenhub	4,85 m
Feste Brückendurchfahrtshöhe bei Temse (nach rund 20 km)	5,20 m

In Antwerpen starten wir also mit der Flut um 6:45 Uhr auf der Zeeschelde, also 2:09 Stunden vor dem Hochwasser. Zusammen mit der Verzögerung von 3:30 Std., bis das Hochwasser in Gent/Merelbeke-Sluis ankommt, haben wir 5:39 aufsteigendes Wasser, um die 82 km zurückzulegen.

Die Schelde ist ein natürlicher Fluss und entspringt in Nordfrankreich. Von dort bis Gent heisst sie Bovenschelde. Zwischen Gent und Antwerpen ist es dann die Boven-Zeeschelde und von Antwerpen bis zur Mündung in die Westerschelde die Beneden-Zeeschelde. Zeeschelde, weil sie mit dem Meer, der Noordzee (Zee = Meer) verbunden ist und rund 160 km lang Tidengebiet ist. Antwerpen liegt schon rund 80 km von der Nordsee entfernt. Wieso die Zeeschelde dann nochmals 80 Km bis nach Gent kurvenreiches Tidengewässer ist, erstaunt. Der Tidenhub beträgt immerhin rund 5 m und ist an den vielen Orten bis Gent gut sichtbar. Zudem mischt sich das Salzwasser mit Süsswasser und es entsteht Brackwasser. Ich würde die Boven-Zeeschelde ab dem Abzweiger nach Brüssel, auf Höhe der Schleuse Wintham, mit einer Schleuse regulieren. Wäre für uns privaten Bootsfahrer viel einfacher und würde solche Mammut-Etappen vermeiden. Aber ich bin weder Wasserbau-Spezialist noch Steuerzahler in Belgien.

Weil wir den Beleuchtungsmast mit dem GPS-Empfänger/Sender gelegt haben, zeigt der Cursor nicht in Fahrtrichtung. Wir fahren nach links und haben die engen Flusskurven bereits hinter uns. Mit gelegtem Beleuchtungsmast sind wir statt 4.45 m hoch nur noch ca. 3.80 m.

Nach 82 km machen wir erschöpft fest in der ersehnten Sluis Merelbeke bei Gent. Ganz alleine für uns. Wir liegen im zentrumsnahen Hafen Portus Ganda. Diesen erreichen wir nach der Merelbeke-Schleuse allerdings mit einigen Hindernissen und einer Fahrzeit von 1,5 Std.

Unser Reiseziel ist Oostende an der belgischen Nordsee. Auf dem Gent-Oostende Kanal geht's via die schöne Stadt Brugge (Hafen Flandria) westwärts in das Tidengewässer von Oostende in den Hafen Royal North Sea Yacht Club.

Fortsetzung folgt im nächsten Schleusenschiffer

Die Rückreise von Oostende nach Maasbracht habe ich in einem weiteren Bericht abgefasst. Diese gleiche Route bei ablaufendem Wasser zu befahren, war noch einiges ungewisser und ist eine eigene Geschichte. «

Royal North Sea Yacht Club

Oostende

Bruno Manser

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

Hafenplatz zu verkaufen
in der sympathischen
Marina von Corre (Haute-Saône; F)
siehe auch: www.fluvialoisirs.com

10 x 3.7m Platz No.7; Hafen No.1
inklusive hälftigem Anteil an
extra-breitem Schwimmsteg

Pauschal CHF 14'000.-
Anschrift: cg@catherineganz.ch

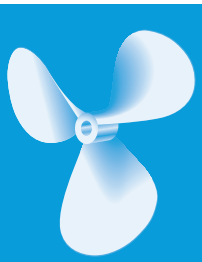
MT MARINE TECHNIK AG
H. Dirnberger
Bootsmotoren

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

Mehr Erfahrung
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

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

Berlin-Müritz-Schwerin-Spreewald

Unser Ichtus liegt über den Winter 2019/2020 am Tegelersee beim Motorjachtclub Berlin-Tegel. Wir haben die Absicht, Ende April 2020 nach Tegel zu fliegen, das Schiff aus dem Winterschlaf zu holen und dann über den Mittellandkanal, Dortmund-Emskanal, Holland, Belgien und Frankreich nach Neuf-Brisach an den Rhein zu fahren.

Text und Bilder *Thuri Müller*

» Doch die weltweite Coronapandemie macht uns einen Strich durch die Rechnung. Die Grenzen sind bis am 15. Juni geschlossen und fliegen kann man auch nicht. Der gebuchte Flug bei easyjet am 28. April wird nicht durchgeführt; wir erhalten immerhin einen Gutschein für den bereits bezahlten Flug. Wir haben der Firma Kuhnle in Niderviller im Elsass bereits im Januar den Auftrag erteilt, die Bordwand am Schiff neu zu malen. Da wir wegen der Pandemie aber in diesem Jahr nicht bis ins Elsass kommen werden ist Kuhnle bereit, diese Arbeiten am Hauptsitz in Rechlin an der Müritz zu machen.

Unsere diesjährige Schifffahrt gliedert sich deshalb, etwas kompliziert, in drei Teile:

16. bis 25. Juni
von Berlin-Tegel zum Hafendorf Müritz zur Firma Kuhnle

12. Juli bis 8. August
vom Hafendorf Müritz nach Schwerin und zurück an den Tegelersee

20. August bis 18. September
vom Tegelersee zum Scharmützelsee, nach Teupitz und zurück nach Berlin-Tegel

Am 16. Juni

fahre ich mit der Bahn während 10 Stunden nach Berlin-Tegel, hole das Schiff aus dem Winterschlaf und mache die Schiffsüberführung allein an die Müritz mit 154 km und 10 Schleusen. Das Fahren allein mit allen Manövern in den Schleusen und in den Häfen geht gut aber am Abend fühle ich mich jeweils sehr einsam. In Rechlin bringen wir das Schiff in die Halle für die Arbeiten an der Bordwand. Ich fahre dann am 25. Juni mit Taxi, Bus und Bahn währen 13 Stunden von Rechlin zurück nach Wiesendangen. In der Deutschen Bahn mit Gesichtsmaske wegen der Pandemie, in den SBB die meisten Leute ohne, weil nur empfohlen und nicht vorgeschrieben.

Während der Wartezeit, bis die Arbeiten am Schiff fertig sind, mache ich mit Peter Werner einen Pilzausflug in den Schwarzwald. Es hat noch keine Sommersteinpilze aber einige Pfifferlinge. Es reicht für ein super Pilzragout.

Am 12. Juli

fliegen wir mit der Swiss nach Berlin-Tegel. Die easyjet fliegt noch nicht. Vom Flughafen Tegel geht es mit Bus, Bahn, Schienenbus und Taxi nach Rechlin. Da die Arbeiten am Schiff noch nicht fertig sind, müssen wir für ein paar Tage im Hafenhotel nächtigen. Am 16. Juli wird das Schiff endlich zu Wasser gelassen.

Wir fahren wieder einmal über die Müritz, kaum Wind und kaum Wellen. Unser Ziel ist die Landeshauptstadt von Mecklenburg-Vorpommern, Schwerin. Nach fünf schönen Fahrtagen ohne Probleme treffen wir dort ein. Die Aussicht vom See auf das Schloss ist auch dieses Mal einzigartig. Den gesuchten Hafen des Seglervereins Staatstheater finden wir auf Anhieb. Wir erhalten hier für ein paar Tage einen schönen und guten Liegeplatz mit Aussicht auf das Schloss.

Am 27. Juli

sind wir zurück im Hafendorf Müritz und die Firma Kuhnle baut uns den neuen Drehzahlmesser ein, der nach drei Wochen Lieferfrist doch noch hier eingetroffen ist. Endlich können wir am 28. Juli in Richtung Berlin ablegen. Kaum gestartet, zeigt der Temperaturmesser einen Wert von 120 Grad an und der Öldruck fällt. Also zurück zum Hafen. Haben die etwas falsch angeschlossen? Beim Anlegen sind aber wieder alle Werte normal. Was war da? Keine Ahnung. Also erneut auf die Müritz raus. Alles scheint jetzt normal zu sein. Wir fahren während sieben Tagen über viele herrliche Seen und Flussabschnitte zu Tal nach Berlin Tegel. Eine uns wohl bekannte Strecke aber immer schön.

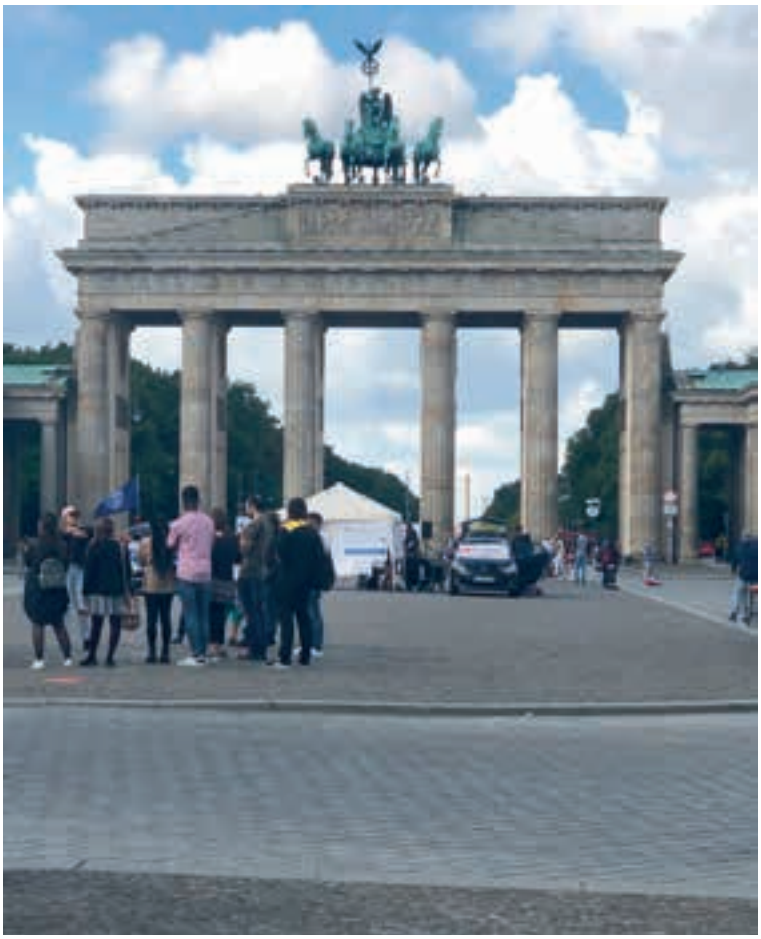
Da unsere Tochter Susanne am 26. Juli ihren 50. Geburtstag feiert, hat sie uns auf den 9. August zu einer Geburtstagsfeier nach Sursee eingeladen. Wir fliegen darum am 8. August mit der Swiss von Berlin Tegel in die Schweiz zurück.

Am 20. August

geht's dann wieder mit dem Flieger nach Berlin zurück. Am 21. August legen wir in Berlin-Tegel ab in Richtung Potsdam. Von Potsdam geht's über den Tempelhofer Hafen zum Zeuthenersee. Hier machen wir

50

Schwerin
Müritz
Hafendorf Müritz
Berlin-Tegel
Havel-Oder-Wasserstrasse
Scharmützelsee
Potsdam
Dahme
Oder
Schwielochsee
Lübben (Spreewald)



wie immer Halt beim Bootshaus Roll und gehen natürlich zum Griechen nebenan zum Essen. Der Ouzo kommt schon bevor wir die Bestellung aufgeben.

Die nächsten Stationen sind Wolzigersee und Scharmützelsee. Am herrlichen Scharmützelsee geniessen wir im Café Dorsch ein super Nachtessen. Wir fahren noch bis zum Ende des Scharmützelsees nach Bad Saarow. Auf dem Rückweg gegen Berlin gibt es wieder wunderbare Fischgerichte bei der Fischerei am Wolzigersee. Dann Weiterfahrt durch wunderbare Naturgärten zum Teupitzersee. Wieder gegen Berlin fahren wir auf dem Fluss Dahme von einem See zum andern. Herrlich! Durch die Müggelspree kommen wir nach Köpenick. Da wir auch diesmal nicht auf der Spree durch das Regierungsviertel wollen, fahren wir durch den Teltowkanal gegen Potsdam mit Halt im Tempelhofer Hafen. Hier haben sie die alten Lagerhäuser super umgebaut zu tollen Einkaufszentren. Und zwei U-Bahn-Stationen sind gleich nebenan. Darum machen wir von hier aus erneut Ausflüge ins Zentrum der Stadt Berlin. Und eine Führung durch den alten Flughafen Berlin-Tempelhof.

Im Yachthafen Potsdam machen wir noch einmal für ein paar Tage Halt bevor wir dann zu unserem «Heimathafen» am Tegelersee zurückfahren. Es gilt jetzt noch, das Schiff einzuwintern.

Am 18. September

fliegen wir zurück in die Schweiz. Beim Einchecken am Flughafen Tegel gibt es noch eine kurze Aufregung. Ein Angestellter von easyjet kommt mit der Meldung, dass der Flug gestrichen sei. Nach einer Viertelstunde stellt sich dann aber heraus, dass das nicht stimmt und wir können mit dem Einchecken weiterfahren.

Wir beabsichtigen, im Frühjahr 2021

von Berlin an den Rhein nach Breisach zurückzufahren über Holland, Belgien und Frankreich. Mal sehen …

Wir haben auf der diesjährigen Reise mit unserem Schiff 900 km und ganze 56 Schleusen bewältigt. Und es ist alles sehr gut gegangen. Wir hatten den ganzen Sommer über nur wenige Regentage und trotz Trockenheit immer genügend Wasser unter dem Kiel. Und keine Hochwasser. «

Thuri Müller

Von «Corona» bis «Canal Misère»

Es ist Anfang Juni 2020. Wir gehen einem unsicheren Sommer, geprägt durch die Coronakrise entgegen. Zwei Monate geplantes Böötlifahren haben wir bereits verloren. Die Grenzen sollen am 15. Juni für touristischen Verkehr öffnen, wir haben aber keinen Bock noch länger zu warten.

Text und Bilder *Peti Polin*

» So füllen wir Selbstdeklarationsformulare aus, auf Grund derer man schon jetzt seine Ferienwohnung oder das Ferienhaus ennet der Grenze besuchen kann. Unser Haus: Das (Haus-) Boot «La Vie». Es steht im ostfriesischen Hafen von Leer und der Hafenmeister bestätigt uns diese Tatsache zur Sicherheit noch per Mail.

Wir überqueren im fast leeren ICE bei Basel die Deutsche Grenze und überhaupt gar niemand interessiert sich für unsere schönen, selbsterstellten Dokumente. Angekommen in Leer stehen der übliche Frühlingsputz, das Auswintern und der Einbau eines neuen Kühlschranks an, welchen wir erst per Mietauto in Bremen holen müssen. Gleichzeitig lernen wir auf dem harten Weg, dass es in Deutschland ohne Maske strikte keinen Einlass in Restaurants, Bäckereien und Läden gibt. Wir lernen, dass halt wieder zurück zum Schiff wandert, wer das gute Teil vergessen hat.

Die Reise südwärts auf Ems und Dortmund-Ems-Kanal geht zügig voran. Wir haben beschlossen, trotz der eingeschränkten Reisezeit am ursprünglichen Programm festzuhalten und bis nach Corre in der französischen Vogesen zu fahren. Dort wollen wir im Frühling 21 das Unterwasser und die Decks malen. Vorbei am Nassen Dreieck, Münster und Datteln erreichen wir bei Wesel den Rhein. Flussabwärts geht's schnell nach Nijmegen in Holland und über den Verbindungskanal auf die Maas.

Bei Maasbracht treffen wir auf unsere Schleusenschifferfreunde mit der Dagens2 und einen Heinz, im Endspurt um 70 zu werden. So gibt es allerhand zu feiern. Auch in Maastricht treffen wir wieder Schleusenschiffer und werden auf die Fabroso zum ausgedehnten Apéro eingeladen.

Grenzübertritt und die Fahrt durch Belgien verlaufen eigentlich problemlos. Da wir hier in Wallonien einreisen, benötigen wir keine Vignette oder deren modernes, elektronisches Pendant. Wir lassen uns aber für ein kurzes Stück vom Kanal auf die Meuse, wie die Maas jetzt heisst, hinunterschleusen und der Schleusenwärter fragt nach unserer M.E.T.-Nummer, welche wir fürs Fahren in Wallonien benötigen sollen. Wir haben noch nie von so was gehört und schlussendlich schleust er uns trotzdem. An der nächsten Schleuse, zurück in den Kanal werde ich per Funk aber ins Kommandohaus bestellt. Mit einem leicht mulmigen Gefühl, stammend aus Erfahrungen in Belgien vor 10 Jahren, besteige ich die Treppen ins Sanktum Sanktorum. Ich bemerke den belgischen Sinneswandel aber sofort,

der Schleusenwärter hier trägt kein weisses Hemd mit Kapitänspatten mehr, sondern ein dunkelblaues Poloshirt mit Aufschrift Fluvial Wallonie. Der optischen Veränderung entsprechend ist er sehr freundlich und erstellt mir sehr kompetent eine M.E.T.-Nummer mit dazugehörigen Papieren. Ich schleiche damit ab, ohne etwas zahlen zu müssen, auch das «freiwillige» Trinkgeld aus früheren Jahren ist kein Thema mehr.

Liège sieht vom Fluss aus fürchterlich aus. Die Ufer sind 10 Meter hoch betoniert. Wir tun der Stadt wohl Unrecht, fahren aber auch aus Zeitgründen weiter. Namur und Dinant sind aber ganz sicher Halte wert. Beide Städte begeistern mit ihrer Lage und hübschen Gebäuden. Gleich neben Dinant liegt das Dorf Leffe. Na, welcher Biertrinker kennt denn das nicht?

Seit Namur sind wir immer wieder mit einem Franzosen-Paar unterwegs. Sie haben eine gut 20 Meter lange Tjalk, ein zum Wohnschiff umgebautes ehemaliges holländisches Frachtschiff. Sie rufen immer wieder in Frankreich an und versorgen uns mit neuen Infos zum Kanal auf der französischen Seite. Es ist jetzt der 24. Juni und das oberste Stück Meuse-Kanal soll am 1. Juli öffnen, vielleicht (?). Man ist sich einig, dass es eine gute Idee sein wird, das dann auch gleich zu durchfahren, bevor es wegen mangelndem Wasser wieder schliesst.

An der französischen Grenze fragt uns der Schleusenwärter, ob wir denn wirklich durch wollen. Wir müssen ja auch eine Vignette kaufen und die können wir nicht mehr zurückgeben. Wir diskutieren aus der Tiefe der Schleusenkammer mit ihm bis er schlussendlich anbietet, für uns im obern Teil anzurufen. Dort bestätigt man, dass der Kanal nach wie vor am 1. Juli öffnen soll. Wir kaufen gleich zur Sicherheit mal eine Jahresvignette und los geht's. Aber wir brauchen auch noch dringend Trinkwasser. In Givet hat es Schwimmstege und nach Karte sollte Wasser und Strom erhältlich sein. Wir sehen aber keine Installationen dergleichen. Lucy geht zur Capitainerie. Dort wird sie gleich angefahren, was sie hier wolle, das sei die Covid-Station! Sie ist schnell wieder zurück im Boot. Wir fahren weiter und haben noch immer kein Trinkwasser. Die ersten beiden Schleusen, vor und nach dem Tunnel sind bedient. Der erste Schleusenwärter schickt uns zum zweiten für unser Wasser und der steht dann auch schon mit dem Schlauch bereit! Super, jetzt sind wir wieder ausgerüstet. Die Liegestellen sind alle gratis, da wegen Corona noch nicht wirklich geöffnet. So gibt's aber auch kein Wasser und keinen Strom. Strom haben wir aber selbst genügend und Wasser jetzt auch.

Wohnmobile sind auch hier in Frankreich in Scharen unterwegs. Boote kommen uns aber fast keine entgegen. Wir kommen gut voran, bei Inor sind wir aber zu spät am Nachmittag und die automatische Schleuse ist schon im Feierabend. Zum Anlegen gibt's nichts, so fahren wir 100 Meter zurück auf die Meuse und ankern mitten im hier nicht mehr sehr breiten Fluss. Kein Landgang, jedenfalls nicht ohne das Dingi aufzupumpen. Am Morgen machen wir dann auch das erste Mal Bekanntschaft mit Hauptproblem Nr. 2: verkrautete Schleusenkanäle. Teilweise geht's hier noch gut in einigen Kanalstücken, in anderen windet sich das Kraut um die Schraube, bis diese kaum mehr was macht. Wir

kämpfen uns durch diese Kanalhaltungen und wenn wieder auf dem Fluss, gehe ich tauchen um die Schraube zu befreien. Befreiend ist dann jeweils auch das Gefühl, wenn das Schiff wieder richtig läuft und auf Manipulationen vom Steuerstand reagiert.

Kurzfristig meldet sich Lucys Bruder, der in Frankreich lebt, zu Besuch an. Wir vereinbaren als Treffpunkt Verdun. Zwei Schleusen vorher rennt uns aber die Schleusenwärterin entgegen. Wir können nicht mehr weiter wegen einem Unfall in einer Chemiefabrik ca. 1 km weiter neben dem Kanal (wie war das damals in Basel?) Wir übernachten in Vacherauville und Bruder Isidor kommt mit seinem Auto auch dort hin. Am nächsten Morgen fragen wir bei VNF an und man sagt uns, wir könnten fahren. Nach kurzer Wartezeit kommt auch ein Schleusenwärter und wir schaffen es bis nach Verdun, nur um dort zu erfahren, dass der Kanal bei der Fabrik jetzt wieder geschlossen sei.

Isidor fährt noch weiter mit uns bis nach St. Mihiel. Am Tag darauf wird das Kanalfahren dann wirklich mühsam. Wir sind jetzt auf dem Abschnitt, der eben erst geöffnet hat. Es ist wohl gar nicht so eine schlaue Idee eine solche Strecke als einer der Ersten zu befahren. Das Kraut wird dichter und dichter. Man sieht den Kanal schon fast nicht mehr, er ähnelt einem nassen Gebüsch. Vorwärts, rückwärts und wieder vorwärts, rückwärts und dann wieder mal tauchen. Wir kommen weiter, aber nur langsam. An den automatischen Schleusen ist immer ein Schleusenwärter vor Ort. Die Schleusen funktionieren nicht mehr automatisch, mit all dem Heu und Gebüsch. Ein entgegenkommender Franzose schüttelt den Kopf und ruft: «Canal Misère»!

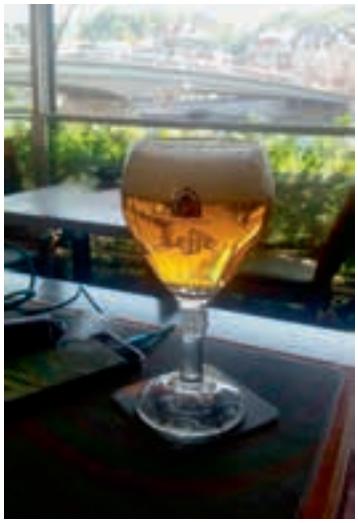
Der Canal des Vosges ist noch immer geschlossen, wegen mangelndem Wasser. Dort brach im Winter ein Zuleitungskanal zum Speichersee. Im Frühling war dann VNF im Lockdown und reparierte die Zuleitung nicht. Und seit VNF wieder arbeitet und die Zuleitung repariert ist, regnete es nicht mehr. Und das noch lange, wodurch der Canal des Vosges für die ganze Saison 2020 nicht öffnen wird. Wir ziehen die Möglichkeit in Betracht, über den Marne au Rhin nach Vitry le Francois und den Champagne Kanal an die Saone zu fahren, um dann Corre flussaufwärts auf der Saone zu erreichen. Das ist ein Unterfangen mit viel Schleusen und auch vielen Kilometern. Wenn wir gut vorankommen, sollte es aber möglich sein, innerhalb der uns zur Verfügung stehenden Zeit. Eine Rechnung ohne den Wirt: Im Gespräch mit dem Schleusenwärter sagt er uns, das Fahren auf dem Marne au Rhin sei OK bis zum Tunnel, auf der andern Seite hätte es aber sehr wenig Wasser und viel mehr Kraut. An der Einmündung vom Meusekanal in den Marne au Rhin fragen wir uns: Wenn der gute Teil des Kanals so aussieht, wie muss es auf der andern Seite des Tunnels wohl sein? Der Kanal hier ist komplett und bis über die Wasseroberfläche voll mit Kraut: Da fahren wir keinen Meter rein!

Planänderung: Wir fahren nach Toul, genauer gesagt wir schleichen nach Toul. Es gibt wieder Abschnitte, da schwimmt das Schiff auf richtigem Wasser (!) und wir kommen flott voran, dann sind wir wieder im Kraut. Wir versuchen mit unserem Notmotor, einem alten 2-Takt Aussenborder, für den ich eine Halterung hinten am Schiff angebaut habe, zu fahren. Er macht einen fürchterlichen Lärm und stinkt auch ganz besonders. Aber er treibt das Boot an. Da er für das schwere Boot einen viel zu kleinen Propeller hat dreht dieser ineffizient und sehr schnell. Das hat aber den Vorteil, dass er die Algen kaum aufleiert sondern sie abhackt. Er heisst jetzt nicht mehr einfach Notmotor, er ist jetzt «Das tapfere Schneiderlein». Nur ist das Kraut meist so dicht, dass es das Boot so heftig bremst, dass wir auch nur sehr langsam vorwärtskommen.

Wir erreichen Toul und mieten einen Hafenplatz für ein Jahr. Das ist günstiger als ein paar Monate zu zahlen. Und jetzt haben wir plötzlich Zeit. Wir müssen nirgends mehr hin und beschliessen, zwei Wochen Ferien auf der Moselle zu machen. Ganz tiefenentspannt fahren wir flussabwärts, erfreuen uns an der Stadt Metz, drehen um in Thionville, liegen wieder ein paar Tage in Metz, besuchen Pont a Mousson und Nancy und wintern La Vie schliesslich gegen Ende Juli im Hafen von Toul ein.

Für «Zahlenbeiger»: 1135 km, 147 Schleusen, 7 bewegliche Brücken, 193 Motorstunden «

Peti Polin



Tout est bien qui finit bien

Der Abgabetermin für diesen Beitrag war ursprünglich auf Juli 2020 zugesagt. Der böse Käfer, der uns alle seit Monaten in Schach hält, wollte es anders. Für Juni 2020 war die Inbetriebnahme unseres «Bateau Lavoir La34S.» geplant, eine schwimmende Ferienwohnung für bis zu 6 Personen, ein Unikat gebaut nach unseren Ideen in der optischen Ästhetik der Waschschiffe, die Mitte des 19. Jahrhunderts ihre Hochblüte erlebten und anfangs des 20. Jahrhunderts wieder von den Flussufern und Seen verschwunden sind. Februar 2021 ist es geworden, bis die ersten Gäste einziehen konnten...

Text *Urs Gysin,* **Bilder** *Marc & Urs Gysin*

Bateau Lavoir – bereit für Gäste

Die Katze lässt das Mausen nicht

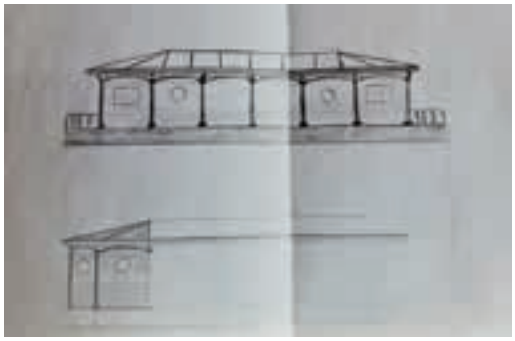
….oder wie der Franzose sagt: le léopard ne change pas ses taches. Eigentlich hätten wir uns mit dem bislang Erreichten an der Schleuse 34S am Burgunderkanal zufriedengeben können: Wir wohnen an einem privilegierten Ort in einem selber renovierten Schleusenwärterhaus, betreiben eine kleine Gîte daselbst und standen in der Saison hinter dem Herd um die zahlreichen Passanten, vor allem Velotouristen aber auch lokale Gäste zu verwöhnen. Der Anlegequai für Plaisanciers und Hotelschiffe ist auf Sommer 2019 durch VNF erweitert und mit Wasser wie auch 400 V-Pfuus für die Hotelschiffe aufgerüstet worden. Gleichzeitig haben wir den offenen Leitungsgraben genutzt, um eine Abwasserleitung von der Fosse septique bis zum Ende des Quais zu verlegen sowie Wasser- und Stromzufuhr bis dorthin zu verlängern — dies im Hinblick auf die mögliche Vertäuung einer schwimmenden Ferienwohnung.

Wir mussten einsehen, dass wir mit unserer Kapazität und der limitierenden Infrastruktur einer normalen Haushaltküche den Ansturm auf die Restauration nicht mehr stemmen können. Stattdessen wollten wir das Angebot an Übernachtungs- und Verweilmöglichkeiten ausbauen — die Nachfrage ist evident und entsprechende Projekte werden zudem mit Zuschüssen der Region Bourgogne-Franche Comté aus dem Fonds für die Aufwertung der touristischen Infrastruktur der Wasserwege unterstützt. Die Zone N (nature) auf dem unser von VNF gemietetes Grundstück steht, verbietet den Bau von zusätzlichem Wohnraum. Aber auf dem Wasser kann man — mit Bewilligung von VNF und Gemeinde — etwas realisieren.

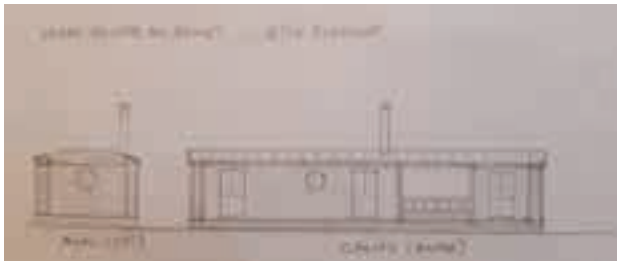
Der erste Gedanke: eine «Toue cabanée».

Wir sind diesem Boots-Typ auf unseren Törns höchst selten begegnet, dafür bei Ausflügen in die untere Loire, woher er ursprünglich kommt. Und so war es naheliegend, dass wir unsere Prospektionstour

Evaluation Toue cabannée an der unteren Loire



Erste Ideenskizze, dem Semper-Waschschiff nachempfunden



Zweite Ideenskizze nach ersten Gesprächen mit dem Bootsbauer

Die Elemente werden in der Werkstatt aufgebaut

Der Schwimmkörper wird gebaut

Die Basis ist gelegt ...

... das Feierabendbier verdient!

Der berühmte 16. März 2020: Die Elemente kommen auf den Bauplatz …

… werden abgeladen und unter Blachen einige Wochen gestapelt

Bodenkonstruktion mit Isolation

Aufbau der Aussenwände

Hier kommt das Schiff zu liegen

Dach, Türen und Fenster sind eingebaut

Die Struktur wartet auf die Aussenverkleidung

Wasser-, Abwasser- und Elektroanschlüsse

Installationsschacht und Kanalisationspumpe zur Evakuation in den septischen Tank

Der Kran für die Wasserung fährt auf

Zusammenbau der 2 Schwimmelemente im Wasser

Die Innenräume entstehen

Der erste Teil des Aufbaus wird platziert und fixiert

anfangs 2019 in dieser Gegend begonnen haben. Dank dem flachen Boden kann die ganz aus Holz gefertigte «Toue cabanée» die Loire auch bei Niederwasser befahren. Als gebürtige Basler erinnert sie uns an die Fähren am Rheinknie.

Es gibt sie noch, die paar Bootsbauer an den Ufern der Wasserstrasse mit den bekannten Schlössern. Nach verschiedenen Besichtigungen und Gesprächen realisierten wir, dass der sehr aufwändige Unterhalt dieser schönen Holz-Schiffe (nach den ersten fünf Jahren alle zwei Jahre aufs Trockendock zur Expertise!) und das beschränkte Raumangebot gegen eine Weiterverfolgung dieser Idee sprechen.

Die neue Spur: Ein Bateau Lavoir

Die Idee kam deshalb auf, weil ich über 30 Jahre in Zürich-Wollishofen gelebt habe mit Sicht auf die «Wöschi», wie man der Waschanstalt Zürich liebevoll sagt? Der berühmte Architekt Gottfried Semper (Semper-Oper Dresden, Polytechnikum Zürich, u.a.) entwarf das 1864 fertiggestellte Treichler-Waschschiff, das allerdings bereits acht Jahre später seinen angestammten Platz auf der Limmat mitten in Zürich verlassen musste und in Wollishofen vor Anker ging. Darum herum ist dann in den Folgejahren die Waschanstalt entstanden.

Die erste Erwähnung von Waschschiffen (bateaux lavoirs) geht in Frankreich bis ins 17. Jahrhundert zurück. 1623 wurde dem Unternehmer Jean de la Grange, gleichzeitig Sekretär von König Ludwig XIII, das Recht erteilt, Waschschiffe an verschiedenen Orten in Paris zu betreiben. Noch im gleichen Jahr wurde das erste schwimmende Waschhaus, die «Sirène», am Ufer der Seine verankert. Sie wurde im Winter 1830 durch Eisgang zerstört. Die Blütezeit dieser öffentlich zugänglichen Waschküchen war Mitte des 19. Jahrhunderts — Paris alleine zählte 1852 deren 17 auf dem Canal Saint-Martin und 64 auf der Seine! Die Ära dieses Schiffstyps ging in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts zu Ende — das Museumsschiff «Saint Julien» kann heute noch in Laval auf der Mayenne besucht werden. Die äussere Ästhetik dieser Zeitzeugen sollte uns Vorbild werden für die Realisation unseres Vorhabens.

Das Abenteuer beginnt…

Nach intensiven Recherchen im Internet haben wir uns im Herbst 2019 aufgemacht, verschiedene Konstrukteure zu besuchen, die für die Realisation unseres Unterfangens in Frage kommen könnten. Wir fanden sie im Nièvre und in der unteren Loire. Schlussendlich entschieden wir uns für Kaïros-Chambord an der Loire, eine Eingliederungswerkstatt, die jungen Menschen in Schwierigkeiten die Chance gibt, ins reale Leben einzusteigen. Dies alles unter fachlich ausgewiesener Leitung im Rahmen einer «Association» von Freiwilligen, die sich vor allem dem Bootsbau verschrieben haben…

Januar 2020: Auftragsvergabe und Detailbesprechung vor Ort. Das Realisationsziel war ambitiös: im Juni 2020 wollten wir mit unserem neuen Angebot, dem «Bateau Lavoir La34S.», festgemacht oberhalb «unserer» Schleuse am Ende des Anlegequais, bereit sein.

Logistische Herausforderung

Ein Bau in der Werft mit Transport auf der Strasse war kein Thema, zu gross sind die Dimensionen für einen Strassentransport unseres vom Erscheinungsbild den Bateaux Lavoir nachempfundenen Wohnschiffes (14.5m x 4.5m). Und eine Verbindung auf dem Wasserweg von der unteren Loire bis zum Burgunderkanal gibt es auch nicht. Blieb nichts anderes, als das Werk in Teilen in der Werft zu erstellen und per Camion zu uns zu bringen zwecks Assemblage et Mise à l'eau. Dazu braucht es zu gegebenem Zeitpunkt einen 100t-Kranwagen, der das Ganze ins Wasser bringt. Doch die Zufahrt zum künftigen Liegeplatz führt über eine Brücke mit 26 oder 12 t. Tragfähigkeit.

Dank dem Entgegenkommen der VNF durften wir für den Zusammenbau einen Werkplatz am Kanal nutzen, fünf Schleusen talwärts gelegen.

Das Fundament wird gelegt

Anfangs März 2020 wird der Grundstein gelegt: geschäumte Schwimmkörper (flotteurs) aus Kunststoff, zusammengehalten durch einen Alurahmen werden auf dem Werkgelände in zwei Tagen zusammengebaut. Der Start ist geglückt und wir warten auf den Aufbau.

16. März 2020

Pünktlich auf Mittag trifft der Camion auf dem Werkplatz in Pont-de-Pany ein, eine halbe Stunde später die Crew von Kaïros-Chambord. Gleichzeitig machen sich Gerüchte breit, dass Monsieur le Président de la République in Anbetracht der Corona-Krise am Abend den sofortigen totalen Lockdown verkünden werde. So mussten wir uns damit abfinden, dass sämtliche Elemente nicht zusammengebaut, sondern bloss entladen werden um sie aufgeschichtet und unter Blachen zu sichern. Die Vierer-Crew des Konstrukteurs kehrte am gleichen Abend nach Hause zurück.

Während dem die lokalen Handwerker längst wieder arbeiteten, vergingen noch drei Wochen, bis unsere Crew die Arbeit nach mehr als zwei Monaten Unterbruch aufnehmen konnte. Als «structure d'insertion» waren die Mitarbeitenden verpflichtet, vorerst das Verhalten in Corona-Zeiten verpasst zu bekommen und zu üben!

Ferienstimmung kommt auf

An einem Donnerstagmittag Ende Juni werden wir informiert, dass entgegen dem vereinbarten revidierten Zeitplan ab Montag nun Ferien angesagt sind. Klar, wir leben in Frankreich, und da sind die Monate Juli und August sowas wie sakrosankt zum Ausspannen. Vor September müssen wir also kaum mit einer Wiederaufnahme der Arbeiten rechnen — die Saison ist Corona bedingt sowieso bereits im Eimer.

Es geht weiter – mit der einen oder anderen Überraschung

Nun, wir wollen uns nicht beklagen. Mitte August war wieder Leben auf den Bauplatz zurückgekehrt. Der Zusammenbau der vorfabrizierten und gelagerten Elemente, die Dachkonstruktion und die Raumunterteilung innen wurden in Angriff genommen. Bis wir realisierten, dass der Bauleiter von den Plänen abgekommen ist und unter anderem plötzlich ein Balken quer

Treideln wie in alten Zeiten

Anfahrt zur Schleuse 37

Mittagshalt in Schleuse 36 Sainte-Marie-sur Ouche

Immer schön Abstand halten!

Bald am Ziel: Die 34S. Ecluse du Banet wird erreicht

Letzte Retuschen an der Stirnseite – der Kanal wird «gesperrt»

Elektriker und Sanitärinstallateur haben in der Küche gewirkt

durch den Bereich der künftigen Dusche zu liegen kam. Nicht sehr praktisch für normal gewachsene künftige Gäste. Also Dach wieder runter, Balken verschieben und drei Tage Arbeit für die Katz.

La mise à l'eau

Der grosse Moment ist gekommen: unser «Bateau Lavoir» kommt als Rohbau ins Wasser. Der gigantische Kranwagen hebt zuerst den schwimmenden Teil in zwei Sektoren in den Kanal, danach den Aufbau — auch in zwei Teilen. Das Ganze wird miteinander verbunden und wir sind alle erleichtert, dass die Berechnungen offensichtlich stimmen: das Ding schwimmt und ist bereit für den Transport am anderen Tag zu seinem Liegeplatz oberhalb der Schleuse 34.

Von Hand, so wie in alten Zeiten, wird das Konstrukt gut fünf Kilometer zum Banet getreidelt und passiert dabei fünf Schleusen — ein Unterfangen, das bloss 4 ½ Stunden in Anspruch nimmt, inklusive eine Stunde obligate Mittagspause von 12 bis 13 Uhr.

Das Ganze nimmt Form an

Für den Innenausbau und die Gebäudetechnik haben wir auf uns bekannte, lokale Handwerker gebaut. Und das war gut so. Sanitär, Elektriker und Schreiner haben ihre Arbeit weitgehend selbständig koordiniert. Und wir waren täglich vor Ort, um Details zu entscheiden und um selber Hand anzulegen. Eine befriedigende aber auch fordernde Projektphase mit Auswahl der Materialien für Innenausstattung und Gerätschaften, dem Entscheid über die beste Lösung für das Festmachen am Quai und allerlei administrativem Kram.

Die Konzeption der Inneneinrichtung und Möblierung lag in den Händen von Doris — schliesslich hatte sie dieses Metier einmal erlernt. Die Idee war, mit der Wahl der Materialien und Gegenständen die Atmosphäre der ehemaligen Waschschiffe aufzunehmen. So wurden für die Vorhänge handbestickte Leintücher aus dem Brockenhaus Emmaüs ausgewählt und genäht. Per Zufall sind wir bei Troc auf eine Kollektion alter Waschbretter gestossen — daraus sind unter anderem Wandlampen entstanden, ergänzt mit allerlei nautischen Gegenständen, die sich im Laufe der Jahre angesammelt haben, zum Beispiel ein Ankerlicht mit deutscher Aufschrift. Alte Bilderrahmen wurden restauriert um Reproduktionen von Bateaux Lavoirs aus verschiedenen Gegenden Frankreichs aufzunehmen.

Der Innenausbau schreitet flott voran

Ein kleines Dankeschön an den Plättlileger

Die Crew von Kaïros-Chambord nach getaner Arbeit

Die Gangways werden montiert

Verschiebung an die definitive Anlegestelle am Ende des Quais

«Le Bateau Lavoir La34S.» an seinem Platz

Gedeckte Terrasse – die Möblierung ist abgeschlossen

Salon mit Esstisch, Sofa/Doppelbett und Küche

Schlafzimmer «Le Repassage» mit Dusche, Lavabo, WC und separatem Zugang

Schiebe-/Eingangstür zum Hauptlogis «Le Lavoir»

«Home Office» mit USB-Anschluss

Modernes Lavabo auf altem Tisch

Transformation eines Bügeleisens

Vorhänge aus Grossmutters Bettlaken

Reklame für ein Stärkemittel – selbst ein Kaminfeger wird damit weiss

Schlafzimmer im «Le Lavoir», klimatisiert

Der Ballast ist bereit…

… und wird am Metallrahmen montiert

Die schwimmende Ferienwohnung, dank Saharastaub in ungewöhnlichem Licht

Die Amarrage wird vorbereitet

Als gewiegter Schleusenschiffer kennst du das: Auch in einem Kanal verändert sich der Wasserstand im Bief konstant. Und wenn ein Hotelschiff im Gabarit Freycinet vorbeifährt ist ein doch substantieller Sog bemerkbar. Es braucht also eine flexible aber stabile Anlege-Vorrichtung. Wir haben uns für zwei Triangel aus Stahl entschieden, festgeschraubt auf Betonsockeln am Quai, in Kombination mit zwei Passerellen für den Zugang zum Hauptlogis und dem «Chambre séparrée», ausgerüstet mit Scharnieren land- und bootseitig. Deren Befestigung am Boot ist fix, die Metallplatte an Land kann sich horizontal bewegen und Schwankungen ausgleichen. So wird die Gîte bei normalem Wasserstand einen Meter vom Quai entfernt gehalten und hat ebenen Zugang.

Doch bevor das Schiff an seinen definitiven Standplatz am Ende des Quais festgemacht werden kann, muss noch in einer Nacht-und Nebelaktion kräftig ausgebaggert werden. Wegen Renovationsarbeiten an Schleuse 33 musste der Wasserspiegel für einige Wochen um 80 cm gesenkt werden — zu viel für unseren Tiefgang von 60 cm.

Letzter Akt: Die «Lestage»

Bist du auch schon mal morgens erwacht und hast gleich bemerkt, dass dein Boot in Schieflage geraten ist, weil sich der Wasserstand über Nacht verändert und dein Kahn Grundberührung hat? Schon wenige Zentimeter Abweichung von der Ebene empfindet man als unangenehm.

Jetzt, da alle Geräte eingebaut sind, die Boiler voll Wasser, die Möblierung abgeschlossen, kommt die Stunde der Wahrheit: Ist noch alles im Lot? Bei allen Berechnungen in der Planungsphase, wie viele Schwimmkörper wo angebracht werden müssen — eine Punktlandung kommt bei schwimmenden Strukturen kaum vor. Bei uns war die Differenz in der Breite 5 cm und in der Länge 2 cm. Es muss also Gewicht her. Ich bin auf einen Altstoffhändler in der Nähe von Saint-Jean-de-Losne gestossen, der sich vor einiger Zeit ein paar Paletten eines Restpostens von Fenstersimsen aus Beton gesichert hat, so rund 60 kg das Stück. Er hat schon einige davon für eben diesen Zweck zu Blanquart, H2O oder Gerbet geliefert. Nach Berechnungen des Konstrukteurs sind 400 kg Ballast nötig, was ich meinem Peugeot Partner gerade noch zumuten konnte.

Mit unserem Beiboot wurden die am Quai vorbereiteten Elemente zur Aussenseite des Bateau Lavoir gebracht, mit Stahlseil und Karabinerhaken am Metallrahmen der Tragkonstruktion befestigt und ins Wasser gelassen. Und siehe da: mit dem letzten Element wurde das Ziel erreicht!

Schiff, oder was denn?

Wir waren uns von Anfang an bewusst, dass wir ein Schiff und keine Immobilie realisieren. Also haben wir den Bau vorschriftsgemäss bei der zuständigen Schifffahrts-Behörde in Lyon angemeldet. Nach mehreren internen Weiterverweisen ist es uns gelungen, die zuständige Stelle für solch ein Projekt auszumachen.

Nicht minder komplex war der Task, das Objekt zu versichern. Wir haben rasch gemerkt, dass unsere bestehenden Versicherungen für unser Landleben die falschen Adressaten sind. Nachdem wir bei drei Schiffsversicherungsagenten angeklopft haben und niemand auf einen Vertrag eingehen wollte, hab' ich mich im Internet schlau gemacht und realisiert, dass diese Art von Behausung sich rechtlich offensichtlich in einer Grauzone befindet. Zwei juristische Doktorarbeiten beschäftigen sich genau mit dem Thema «Versicherung eines Hausbootes, das eigentlich weder Schiff noch Haus ist». Schlussendlich fanden wir eine Versicherungsagentin, die uns den gewünschten Schutz vermitteln konnte… Denn: Ohne Versicherung, keine Immatrikulation. Und die braucht ein Schiff ja von Gesetzes wegen, inkl. Anbringung des Boots-Namens am Heck (was ist beim Bateau Lavoir vorne, was hinten?) und der Immatrikulationsnummer an Backbord, Steuerbord und achtern. Wenn die Schlussexpertise vorliegt, kann die Registrierung erfolgen, erfahrungsgemäss dauert dieser administrative Akt eine kleine Weile — in der Zwischenzeit konnten bereits die ersten Gäste entspannte Lockdown-Tage an Bord «Le Bateau Lavoir La34S.» verbringen und die Nachfrage nimmt von Tag zu Tag zu.

Ja und noch was: da wir eben ein Boot gebaut haben, gehört auch die vorgeschriebene Sicherheitsausrüstung dazu: 1 Anker, 2 Rettungsringe, einer davon mit 30m-Leine und automatischem Notlicht, 6 Rettungswesten, 3 Feuerlöscher, 1 Bootshaken, 1 Bordapotheke, 1 Anleitung zur Wiederbelebung eines Ertrunkenen… Wir gehen mal davon aus, dass wir keines dieser Elemente je mal in die Hand nehmen müssen, ausser zum Abstauben.

Ein interessantes, anforderungsreiches Projekt ist realisiert, mit allerlei Unvorhergesehenem und ein paar schlaflosen Nächten. Aber wie heisst es doch in der Bibel:

Le seigneur donne les siens dans leur sommeil!

La34S. Ecluse du Banet, www.la34s.fr

Kennzeichnungspflicht in Deutschland

Im letzten Schleusenschiffer, im Bericht «ICP ..» hat sich Res über die gründlichen Preussen geärgert. Auch wir haben unsere Erfahrungen mit der Kennzeichnungspflicht von Motoryachten in Deutschland gemacht. Im Nachhinein war dann alles nur halb so schlimm.

Text und Bilder *Mario Schönenberger*

Wir fahren seit dem Jahr 2015 auf einer Gruno 38 M classic. Im Sommer sind wir zehn bis zwölf Wochen in Etappen von drei bis fünf Wochen unterwegs. In den ersten beiden Saisons haben wir den Norden der Niederlande kennengelernt. Dann fällten wir den Entscheid, auch die Gewässer von Deutschland kennen zu lernen. Im Frühjahr 2017 fuhren wir über den Haren-Rütenbrock-Kanal in Deutschland ein. Die erste Etappe endete im Hafen von Minden. Dort wollten wir Gasanlage und Feuerlöscher testen lassen. Ist ja vorgeschrieben in Deutschland. Auf die Frage, wo wir diesen Service erhalten könnten, meinte der Hafenmeister: «Kein Problem, organisiere ich für euch, bis ihr in einigen Wochen zurückkommt.»

Zurück in Minden ging die Unterstützung durch den Hafenmeister weiter. «Ich rufe euch die Wasserschutzpolizei. Sie wird euer Schiff prüfen. Ihr erhält einen Kleber und keiner wird euch nochmals anhalten.» Keine halbe Stunde später legte die Polizei an und das Problem begann. Sie fand das Schiff und die Papiere total in Ordnung bis zur Frage nach den Kennzeichen. Kennzeichen? Wir fahren ein in den Niederlanden registriertes Boot, sind gewissermassen Holländer und als holländisches Boot braucht unser Schiff kein Kennzeichen. Denkste: Es stimmt. Holländer dürfen unter gewissen Bedingungen eine Saison in Deutschland ohne Kennzeichen fahren. Doch, wir sind ja keine Holländer, sondern Schweizer.

Wir versuchten im nahen WSV Minden ein deutsches Kennzeichen zu erhalten. Geht nicht! Wir haben erstens keine Wohnadresse in Deutschland, und zweitens ist das Schiff zu schwer, d. h. es müsste erst in Deutschland registriert werden.

Johann Schoppert von Blokzijl, unser Experte und Berater beim Kauf des Schiffes, half uns aus der Patsche mit dem Hinweis: «Ihr habt eine niederländische Registernummer, klein vermerkt an euerm Boot.» Somit waren wir gerettet und das Schiff erhielt ein selbstgebasteltes, offizielles Kennzeichen mit mindestens 10 cm hohen Buchstaben und Zahlen.

Lessons learned: (Ich zitiere aus den allgemeinen Hinweisen der Karten von KartenWerft.) In Deutschland müssen Sportboote ab 5,5 m Länge bzw. ab 3 PS mit einem gültigen und anerkannten Kennzeichen versehen sein. Ausländische amtliche Kennzeichen sind anerkannt, sofern sich hierüber eindeutig der Schiffseigentümer ermitteln lässt. (Das ist der Kern der Aussage, Schiffseigentümer!)

Als Kennzeichen gelten

- Binnenschiffsregisternummer
- Seeschifftsregisternummer (IMO-Nummer)
- Funkrufzeichen
- Flaggenzertifikatsnummer
- landesrechtliche Nummer
- Vermietungskennzeichen
- Nummer des internationalen Bootscheins mit dem Buchstaben der zuteilenden Organisation

Wir sind drei Saisons unter Schweizer Flagge mit holländischer Nummer in Deutschland gefahren und wurden nie mehr kontrolliert, im Gegenteil: «Aha, Sie sind Schweizer. Sie interessieren uns nicht.»

Schlechtwetterzonen Band III von Werner Schwarz

Sie haben etwas Gewaltiges und gleichzeitig Besonderes an sich. Sie sind geheimnisvoll, unentbehrlich, gewissermassen auch Wunderwerke der Technik und sie sind inzwischen eines – für die moderne Binnenschifffahrt nicht mehr wegzudenken – Schleusen.

Rezension *Björn Seidel-Dreffke*

Auf Wikipedia kurz umschrieben als «ist ein Ingenieurbauwerk, das Wasserfahrzeugen ermöglicht, Niveauunterschiede zwischen zwei Abschnitten einer Wasserstrasse zu überwinden». Dankenswerterweise kann man da auch noch erfahren, dass im Jahr 1325 die erste Schiffsschleuse als Kammerschleuse erbaut wurde.

Doch will man etwas mehr von diesen faszinierenden Bauwerken erfahren und sich eventuell einlesen in das, was hinter der Schleusenfassade so geschieht, ob da heute tatsächlich noch einer sitzt, was der so macht usw., ist es gar nicht so einfach, sachgerechte und dazu noch unterhaltsame Lektüre zu finden. Etwas wie die hervorragende schweizerische Zeitschrift «Schleusenschiffer» gibt es in Deutschland leider nicht.

Um dieses Desiderat abzubauen, dazu leistet das Buch von Werner Schwarz «Corona, Binnenschiff, das Schleusenmeister und der Drumherum» (3. Band seiner Buchserie «Schlechtwetterzonen») einen herausragenden Beitrag.

Besonders aktuell ist das Buch vor allem dadurch, dass es auf die uns seit 2020 beschäftigende Corona-Pandemie auf spezielle Weise zu Beginn eingeht. Denn das Buch von Werner Schwarz ist insgesamt der 3. Teil seiner als autobiografische Darstellungen angelegten literarischen Werke und so ist auch vieles in diesem Band sehr persönlich, aber daher auch sehr aussagekräftig. Denn berichtet wird in den Medien allenthalben von so vielem, sicher wichtigem und als Verkehrsträger kommen die Bahn, der Lkw und das Flugzeug ins Gespräch. Aber wie erlebt der Binnenschiffer, der ebenso systemrelevant für den Warentransport ist wie die oben genannten, diese Zeit? Welche Probleme gibt es in diesem Zusammenhang an Bord zu bewältigen? Und so zieht die detailreiche Beschreibung dieser Zustände den Leser von Anfang an in ihren Bann. Denn da kann es schon geschehen, dass plötzlich ein hustender und niesender Mitarbeiter an Bord kommt und die Kollegen nicht wissen, wie sie sich am besten verhalten sollen, da ist es auch nicht einfach, sich im engen Steuerhaus aus dem Wege zu gehen und da fragen sich die Schiffer auch schon, ob man die lang ersehnte Freischicht nicht verschieben und länger an Bord bleiben soll, um weder sich noch die anderen zu gefährden. Und da wird einem als Leser schlagartig klar, wie wenig man doch wirklich über diese Welt der Binnenschiffer weiss.

Schlechtwetterzonen, Band III
«Corona, Binnenschiff, das Schleusenmeister und der Drumherum»
Autor Werner Schwarz. Iatros-Verlag 2020

Umso begieriger aber liest man weiter und dann wird man mit einem sehr breiten Wissensstrom über all das beschenkt, was man schon immer von den Schleusen wissen wollte.

Mit Sachkenntnis, Humor und eindrucksvollen Schilderungen erfährt der Leser etwas über den Beruf des Schleusenmeisters, dessen Inhalte auch nicht zu den medial gerade gefördert dargestellten Berufsbildern gehören und man kann dem Autor nur zustimmen, wenn er schreibt:

«Obwohl die seit Ewigkeiten immer irgendwo anzutreffen gewesen sein müssten an all den vielen Tausenden Kilometern Wasserstrassen, sind sie eigentlich irgendwie nicht existent, auf alle Fälle nicht immer physisch oder optisch, und wenn ja, dann sind sie es eher inkognito bis hin zu sehr selten, womöglich nur zufällig leibhaftig zu betrachten.» (S. 42)

Die teils heitere, teils kritische, aber immer mit viel Hochachtung gewürzte Beschreibung des Berufes des Schleusenmeisters wird durch einen sehr interessanten Sachbericht ergänzt, der das Tätigkeitsprofil und die einzelnen «Sparten», die es auch hier gibt, einmal kompakt gesammelt darstellt. Besonders wertvoll auch ein Einblick in die Historie des Schleusenbaus in Deutschland, hier

beschrieben ab den 1920er Jahren, wobei vor allem das vom Autor selbst noch Erlebte an und in den Schleusen in den 1970er Jahren besonders bewegend ist. Gerne lässt man sich zurückversetzen in diese Zeit und nimmt auch als Landratte durch die persönlichen Schilderungen wahr, wie viel sich doch in der heutigen Zeit in kurzer Zeit verändert hat.

Nachdem der Leser auf vielfältige Weise in das Thema Schleusen eingestimmt wurde, folgen nun auf unterschiedlichste Weise gestaltete Geschichten rund um die Schleusen und die (das!) Schleusenmeister, wie es der Autor zuweilen mit freundlichem Sarkasmus umschreibt. Diese Erzählungen bewegen, führen einen tatsächlich mit hinaus auf den Fluss und hinein in die Schleusen und man ist erstaunt und beeindruckt, was einem da so alles geschehen, was man alles so erleben kann.

Da wird von durchaus brenzligen Situationen berichtet, zum Beispiel wie ein Steuermann in der Schleuse auf dem Schiff zusammenbricht und dank der Aufmerksamkeit des Schleusenwärters gerettet werden kann. Da gibt es Situationen, die aus Missverständnissen zwischen Schleusenpersonal und Schiffsbesatzung herrühren, wenn zum Beispiel die Plätze an der Schleuse an sich frei sind, aber doch verboten wird, dass die Schiffe dort zur Ruhezeit anlegen. Erschwert wird die Situation noch dadurch, dass in Deutschland an vielen zentralen Städten die Liegeplätze für die Binnenschiffer abgeschafft wurden. Wir erfahren aber auch Heiteres, auch Historisches, zum Beispiel wie die Schleusen vom Schiff aus früher gehändelt werden mussten, als der Autor selbst noch Schiffsjunge war. Und es wird auch auf die ernsthaften Unzulänglichkeiten vieler Schleusen hingewiesen, die teilweise stark sanierungsbedürftig sind.
All das versehen mit einer Unmenge an einzigartigen Fotoaufnahmen, welche den Betrachter die jeweiligen Situationen umso lebendiger in das Geschehen eintauchen lassen.

Doch zu viel soll auch nicht verraten werden, das möge sich dem Leser selbst erschliessen.

Unterwasser der Schleuse Lauffen am Neckar

Schleusengruppe Volkerak, Hollands Diep, von Holland Richtung Belgien, Antwerpen, Vlissingen, Gent – grösste Binnenschifffahrtsschleusengruppe der Welt

Auf jeden Fall stammt alles aus der Feder eines erfahrenen Binnenschiffers. Der Autor, Werner Schwarz, war über 40 Jahre auf schier allen Flüssen in Deutschland und zahlreichen europaweit unterwegs.

Insgesamt ist das Buch des Autors rund um die Schleusen nicht nur dem professionellen Nautiker zu empfehlen, sondern jedem Leser, der sich für die Binnenschifffahrt bzw. überhaupt für das interessiert, was sich auf europäischen Gewässern so tut.

SSK-CSE-Neumitglieder

Rebsamen Karl & Monika 9524 Zuzwil
Weber Franco & Brigitte 9427 Wolfhalden
Schaffner Barbara 8112 Otelfingen
Utzinger Peter 8805 Richterswil

Herzlich willkommen im Klub!

Havarie in Mantoche

Wir konnten Ende Oktober 2020 endlich unser Schiff «Joli Seau» repariert von der Werft in Saint-Jean-de-Losne abholen und in den Heimathafen nach Seveux fahren, wo wir pünktlich zum Lockdown eintrafen.

Text und Bilder *Urs Meyer*

Es hatte gedauert, da die Zylinderkopfdichtungen und diverse Lecks des Kühlsystems repariert werden mussten. Auch war der Abgasschlauch undicht. Ersatz konnte die Werft nicht finden und ich machte einige Kilometer, um das Spezial-Wellrohr dann endlich bei der Firma Götschi in Basel bestellen zu können.

Auf dem Weg übernachteten wir im schönen Mantoche, wo wir auf den Havaristen trafen. Hier hat es übrigens wieder ein Restaurant «Chez Nonna» und einen Laden. Vorgängig hatten wir bei den VNF von einem Ölunfall bei Mantoche gelesen und sahen dann, woher das Öl stammte.

... schade drum!

Über den Unfall konnten wir nichts in Erfahrung bringen. Vielleicht war das Landemanöver gründlich misslungen und das alte Holzboot überfordert. Schade drum! Also liebe Skipper: Immer schön laaaaangsam!

«Joli Seau» geht's besser

Danke!

Die Amtsübergabe hat stattgefunden und allmählich realisiere ich, auf was ich mich da eingelassen habe. Für die Reaktionen und Glückwünsche zu meiner Wahl als Kassierin möchte ich mich an dieser Stelle herzlich bedanken.

Eure Kassierin *Lotti*

Meine spontane Zusage hat selbst bei Res Überraschung ausgelöst. Aus eigener Erfahrung weiss ich jedoch, wie schwierig es heute ist, Vereinsmitglieder für ein Amt im Vorstand zu finden. Mir ist bewusst, dass ich ein schwieriges Erbe antrete und ich hoffe inständig, dass ich den Anforderungen gerecht werde und das Amt genauso gewissenhaft und umsichtig führe wie mein Vorgänger. An dieser Stelle nochmals ein Dankeschön an Andrej für seine geduldige Art während der Übergangszeit und die Unterstützung von Res bei der Installation und Inbetriebnahme der Software. Ich freue mich auf eine angenehme Zusammenarbeit im Vorstand und auf die Aufgaben als Kassierin beim SSK-CSE.

Nun gilt es ernst ...

Vor 20 Jahren: Mit der Pénichette unterwegs im Burgund

Der Traum vom eigenen Schiff – und wie er Wirklichkeit werden kann

Unser Boot liegt in einer kleinen französischen Stadt an der Maas. Zwei Jugendliche stehen davor und diskutieren, obwohl sie eine umgebaute Péniche klar vorzögen, fachmännisch über das Böötchen. Ich sitze lächelnd und hinter einer Stütze verborgen in der Plicht und freue mich über das Interesse.

Text und Bilder *Dani Huber*

Als das Fachgespräch auf den Preis eines Bootes kommt, werden die beiden Experten unsicher. Sie pirschen sich näher heran, entdecken mich und löchern mich mit ihren Fragen. Und dann kommt sie, die berühmte Frage, was ein solches Schiff denn koste. Die Antwort: «Le travail d'une vie.»

Tatsächlich hat mein Traum vom Fahren auf den europäischen Gewässern schon früh angefangen. Ich besuchte die Sekundarschule als die NZZ einen grossen Artikel über die Fahrt mit einem Weidling von der Schweiz nach Paris brachte. So wurde ich auf Frankreichs Kanalsystem aufmerksam und begann zu träumen.

Später machten wir die Erfahrung, dass nirgendwo ein anspruchsvoller und oft stressiger Arbeitsalltag mit all seinen Freuden und Sorgen schneller verschwand, als auf einem kleinen Pénischettli von Locaboat. Mit diesen Booten hatten wir in vielen Frühlings- und Herbstreisen die Wasserstrassen Lothringens und des Burgunds kennen und lieben gelernt.

Es dauerte aber wirklich ein Arbeitsleben, bis meine Frau und ich begannen, den Traum vom Boot Wirklichkeit werden zu lassen. Der konkrete Anstoss dazu kam, wie so oft, von Elsbeth: «Also Dani, wenn du ein Schiff haben willst, so müssen wir jetzt mit Planen beginnen.» Es brauchte fünf Jahre, bis wir mit unserer Haushaltung nach Sneek reisten und unsere L'ARC-EN-CIEL in Besitz nahmen.

Erster Schritt unseres Bemühens war der Beitritt zum Schleusen-

Diskussion an der SSK-Fachreise Nederland 2020

SSKlerinnen und SSKler bei der gemeinsamen Besichtigung

Unterwegs mit dem gemieteten Traumboot

schiffer Klub. Dort lernten wir Menschen kennen, die das taten, was wir wünschten. Dann folgten alle die Kurse, die der Klub anbot. Vom Funk bis zum Motor.

Zuerst träumten wir wie die beiden Jungen von einer umgebauten Péniche. Doch bald entschieden wir: Wir wollen Schiff fahren und nicht Schiff reparieren oder Schiff anmalen. So wurde das Traumboot immer kleiner.

Der nächste Schritt zum eigenen Boot ist die Teilnahme an der Fachreise Nederland des SSK während der 20 — 25 Schiffsbegeisterte hunderte von Schiffen anschauen, beurteilen und überall einen Fehler finden. Dabei geht es oft lustig und entspannt zu. Immer aber kehrt der Ernst zurück und viele wertvolle Erfahrungen werden ausgetauscht. Wie ist das mit Durchfahrtshöhen? Was gibt es in Deutschland für Vorschriften? Kann man den Rhein wirklich von Basel bis Rotterdam befahren? Und den Rhein hoch? Wie geht das mit Kaufverhandlungen? Auch die grosse Frage: Was kostet so ein Boot, wird für viele verschiedene Boote klarer. Wünsche und Bedürfnisse werden konkretisiert und den Möglichkeiten angepasst. Das alles in einem Rahmen, der einem Schutz und Unterstützung bietet.

Gestärkt geht's in die Zukunft. Da fahren wir aber nicht Boot, sondern vor allem Auto. Rüti — Friesland und zurück, viele Male. In Sneek mieten wir das Boot, das uns

Jetzt sieht der Casco schon wie ein Boot aus

Innenausbau

Unser Boot

L'ARC-EN-CIEL
Aquanaut European Voyager
13.15 m lang, 4.35 m breit
Tiefgang: 1.1 m, Durchfahrtshöhe 1.28 m
Baujahr 2012

Bemusterung bei einer Besprechung in Sneek

Einbau Technik

während unserer vielen Stunden Internetrecherche am besten gefallen hat. Eine Woche waren wir mit dem gemieteten Boot unterwegs und erlebten richtiges Nordseewetter. Auch wenn ich mir mein Kinn tüchtig blutig schlug, das Boot hatte nicht den kleinsten Kratzer, als wir es zurückbrachten.

Natürlich nützten wir den Moment und beschauten uns die Boote, die bei der Werft herumstanden. Der Werftbesitzer zeigte uns sein Angebot. Der schlaue Fuchs hörte unseren Gesprächen genau zu. Als wir darüber diskutierten, was wir bei dem eben besichtigten Boot ändern würden, meinte er trocken: «Für das, was das Boot mit den gewünschten Änderungen kostet, baue ich ihnen ein neues.»

Vorher wollten wir das Leben auf dem eigenen Boot nochmals erproben und fragten nach einem Mietboot, welches wir über längere Zeit fahren könnten. Der Schiffsbauer reservierte uns für den folgenden Frühling unser Traumboot. Die Hälfte des Mietpreises wollte er uns bei Bestellung eines neuen Bootes anrechnen. So fuhren wir im Frühling wieder nach Friesland und bald mit dem Traumboot nach Süden, bestens ausgerüstet für eine längere Reise nach Belgien und Frankreich. Ein Velounfall, Spital und Operation in Holland, lange Genesungszeit zu Hause und ein ereignisloses Leben, wie wir es eben gerade nicht wollten — und jetzt während der Pandemie wieder üben — führten zum Entscheid: Wir bauen ein Boot. Wieder ging es nach Sneek und nach einer Woche lagen Plan, Kostenvoranschlag und Vertrag vor.

Im Folgejahr: Studium von Plänen, Änderungen einzeichnen, Änderungen des Kostenvoranschlags abzeichnen, Fotos zum Baufortschritt genaustens begutachten, Mails verfassen, zur nächsten Be-

Die L'ARC-EN-CIEL in Düsseldorf an der Boot 2013

sprechung nach Holland reisen, Rechnungen zahlen. Und dann im Februar: Das Boot fährt per Schwertransport zur Messe nach Düsseldorf.

Im März übernehmen wir unser Boot. Die gute Vorarbeit, die Klärung unseres Bedarfs und unserer Bedürfnissse, das genaue Studium aller Vorschläge der Werft und das Beharren auf unseren Wünschen hat sich gelohnt. Bis heute haben wir Freude an unserem Boot. Bis heute haben wir kaum etwas daran geändert.

Nach einem Pandemiejahr, das wir navigatorisch vergessen werden, hoffen wir, im Sommer wieder mit unserer L'ARC-EN-CIEL unterwegs zu sein und Schifferfreunde anzutreffen. Besonders diejenigen, die nach der langen Navigationspause neu auf dem Wasser sind.

Dani Huber bei der Bootsübernahme im April 2013

Nederland 2022

SSK-Fachreise zur Erkundung des Schiffsmarktes in Holland

Sonntag, 6. bis Samstag 12. März 2022

Programm
Besuch von Werften und Verkaufshäfen. Besichtigung schöner Städtchen und Dörfer.

Teilnehmer
Alle, die sich für Schiffe interessieren und den riesigen holländischen Schiffsmarkt kennenlernen oder sich auch nur eine unterhaltsame und informative Ferienwoche gönnen wollen.

Ziel der Reise
Bei der Besichtigung unzähliger Schiffe werden die TeilnehmerInnen auf viele technische Details aufmerksam gemacht, die es bei einem Kauf zu beachten gilt. Sie lernen auch die mit dem Kauf zusammenhängenden rechtlichen Risiken kennen. Am Ende der Reise ist jeder in der Lage, später gut vorbereitet in den Niederlanden auf die Schiffsuche zu gehen.

Kosten pro Person
CHF 1150.– auf Basis Doppelzimmer, Zuschlag für Einzelzimmer CHF 200.– Zuschlag für Nicht-Mitglieder CHF 100.– (der Zuschlag wird zurückerstattet, wenn innerhalb eines Monates nach dem Anlass der Klubbeitritt erfolgt).

Inbegriffen
Fahrt mit dem Reisecar, 6 Hotel-Übernachtungen mit Morgenessen, 7 Mittagessen mit Getränken, 5 Nachtessen ohne Getränke.

Reiserücktritt
Der Abschluss einer Reiserücktrittsversicherung ist Sache der Teilnehmer.

Anmeldung
per Mail an Daniel Huber, daniel.huber@ssk-cse.ch, M 079 793 67 14.
Nach der Anmeldung erhält der Teilnehmer eine Anmeldebestätigung und eine Teilzahlungsrechnung von CHF 250.–. Nach Bezahlung dieser Rechnung gilt der Teilnehmer als angemeldet. Jeder Teilnehmer kann mittels eines Fragebogens den Organisatoren seine Wünsche und seinen Informationsbedarf mitteilen. Die Wünsche werden bei der Planung so gut als möglich berücksichtigt.

Durchführung
Die Reise wird nur bei genügender Teilnehmerzahl durchgeführt. Falls die Reise nicht durchgeführt werden kann, werden die bezahlten Teilnahmegebühren vollumfänglich zurückerstattet.

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

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

BOATDRIVER

Ihr Schweizer Ansprechpartner für Binnenkarten und Revierführer

10% Rabatt mit Gutscheincode:
(gültig bis 31.12.2021)
SCFFBAAT21
Jetzt einkaufen: www.boatdriver.ch/shop

SCHNÄGGLI ZU VERKAUFEN!

Linssen Grand Sturdy 40.9 Sedan

Baujahr 2011, Klasse B
Länge über alles 12.85m,
Breite 4.30m,
Tiefgang 1.20m,
Durchfahrtshöhe mit gelegtem Mast 2.78m; Gesamtgewicht ca. 16t.

Detaillierte Beschreibung anfordern bei:
Thomas Schlage,
thomas.schlage@ssk-cse.ch
Mobil +41 79 402 0453

ELSASS-LOTHRINGEN: Schiffshebewerk Arzviller, Strassburg, Nancy, Saarbrücken oder gleich die Sauerkrauttour?

KUHNLE-TOURS

Gepflegtes Boot mit viel Zubehör

Linssen Grand Sturdy 40.9 Sedan

Baujahr 2008; 1. Inverkehrsetzung Juni 2009
Länge 12.85m; Breite 4.3m; Tiefgang 1.2m
Durchfahrtshöhe mit gelegtem Mast 2.77m
Stehhöhe Vorderkabine 1.97m; Salon 2.01m
Gewicht leer 16.5t; beladen 18t
Auch für Schweiz; da CH Mwst. bezahlt
Motor Volvo Penta D3-110-C; 110PS

Auskunft
Tel.: +41 79 219 83 05
E-Mail: kurt_ruefenacht@bluewin.ch
Internet: http://sabroso.renderforestsites.com

Das Boot ist in Top Zustand. Auf Anfrage Liegeplatz zusätzlich erhältlich.

SSK-CSE-Organe

Zentralvorstand

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

Vizepräsident
Sekretariat
Roland Häne
Bahnhofstrasse 13
9402 Mörschwil
M 079 549 63 18
roland.haene@ssk-cse.ch

Kassierin
Lotti Gugelmann
Dorfstrasse 19
8465 Wildensbuch
M 078 668 26 48
lotti.gugelmann@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
M 079 693 28 78, 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.

Gelernt ist gelernt

Generell ist der Flussfahrer nicht davor gefeit, dann und wann mal einzukehren. Ob in der Niederlande, in Frankreich oder der Service-Wüste Deutschland – wo auch immer die Schleuserin sich zu laben gedenkt, stets trifft man auf Gastgeber einer einheitlich organisierten Zunft. Mögen andere Berufsgruppen diversen Philosophien folgen; nicht so die Gastro-Fritzen. Ihren Beruf haben die Servicekräfte getreu einer weltweit gültigen Schule erlernt. Unbestätigten Berichten zufolge gebe es für Servierpersonal gar ein spezielles Lehrfach: Die Kunst des Wegschauens. Es handle sich hierbei um institutionell antrainiertes Übersehen des zahlenden Gastes. Gezielt stoisch am Gast mit dem schmachtenden Blick vorbeizulinsen, hat System. Manch ein Kellner bringt es in dieser Disziplin zu olympischer Stärke. Das Personal könnte doch so friedlich arbeiten, wenn bloss diese konsumierenden Störenfriede nicht wären! Wo kämen wir hin, wenn Gäste, so mir nichts dir nichts, Würze nachbestellen? Was nützt es der Servicekraft schon, wenn sie dem Gast sein leeres Getränk durch ein volles ersetzt? Da räumen wir doch lieber ein Bisschen hinter der Theke auf, statt dem Zahlungswilligen seine Rechnung zu reichen. Und frönen der hohen Kunst des Wegschauens. Schliesslich gibt's ja sowas wie Berufsstolz. Gelernt ist eben gelernt.

Dominik Graf

wölzgott 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**