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

3-2021
www.ssk-cse.ch

Schleusenschiffer

Von Ostende via Gent und Antwerpen nach Maastricht | 4
Wir kaufen dann mal ein Hausboot | 22
Aussenbord-Motoren: Es muss passen und Spass machen | 38

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

Es geht wieder los

Nicht nur der Sommer kommt so langsam in Fahrt, auch unsere Freiheiten werden wieder grösser und somit auch die Reisen der Schleusenschiffer/innen — und wir dürfen uns wieder treffen. Die Sommerhoggs der Regio Dreyländeregg sind schon ausgeschrieben, die Regio Ostschweiz lädt zum Sommer-Fährenstamm ein und die Berner führen Ende Juli ihren Event mit dem TÄGGELIBOCK auf dem Brienzersee durch. Natürlich sind immer alle Mitglieder der ganzen Schweiz zu den Regio-Anlässen herzlich eingeladen. Was genau passiert, bis dieses Heft gedruckt und verschickt ist, und wie schnell unsere Organisation wieder hochgefahren ist, kann ich schlecht einschätzen. Macht euch doch einfach auf www.ssk-cse.ch schlau, welche Aktivitäten schon laufen.

Bei den Schleusenschifferinnen und Schleusenschiffern läuft viel. Da werden Schiffe verkauft, gekauft und renoviert, Träume verwirklicht und Reisen geplant. Christine und Rolf Schweizer sind seit diesem Frühling stolze Besitzer des Piperboats GRIZZLED SKIPPER, das sie auf den Namen LILLY umgetauft haben. Unterdessen sind sie wohl bereits unterwegs Richtung Holland. Sie haben ihre Reise in Saint-Jean-de-Losne gestartet. Das war für Urs und Virtudes Benz das Ziel ihrer Reise. Auch sie haben sich mal schnell ein Schiff gekauft — ein Hausboot namens ZIRUS. So unterschiedlich und interessant wie unsere Mitglieder sind auch ihre Geschichten …

Übrigens: Wer aus irgendeinem Grund nicht an seinen Briefkasten kommt, der kann unser Klubheft auch digital anschauen oder herunterladen. Auf www.ssk-cse.ch, SSK-CSE INTERN (ganz oben rechts) unter dem blauen Button «Schleusenschiffer».

Viel Spass

Monika Martiny **Redaktion**

Reiseberichte

4 Rückreise via Gent und Antwerpen

18 Was machen Mitglieder von Schiffs-Eignergemeinschaften in der bootsfreien Zeit?

Reportagen

22 ZIRUS Teil 1

30 Wir ziehen um auf ein Schiff namens Lilly

38 Neue Aussenbordmotoren

42 MIDI in Friesland

Rubriken

43 Anlässe SSK-CSE
Ausschreibung Hollandreise 2022

44 Kursangebote, Neumitglieder, Programmhinweise

46 Kurzmeldungen

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

Titelbild
ZIRUS auf dem Weg nach Saint-Jean-de-Losne.
Foto von Urs Benz

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

Die aufgehende Sonne entschädigt uns für die Anspannung. Noch ist das Flussbett prall gefüllt.

Von Ostende nach Maastricht

Den Rückweg von der belgischen Nordseeküste nach Holland haben wir über den Süden Belgiens, Wallonien, vorgesehen. Bei der weiteren Routenplanung über Kortrijk, Charleroi und Namur nach Maastricht stelle ich fest, dass bei Namur vom 1. bis 10. September 2018 eine Schleuse in Revision ist. Genau in dieser Zeit hätten wir diesen Abschnitt passieren müssen, denn wir wollen am 12. September wieder in Maasbracht sein.

Text und Bilder *Bruno Manser*

Der geplante Rückweg über den Süden Belgiens, Walonien

Der effektive Rückweg führt zurück auf der tidenabhängigen Boven-Zeeschelde wieder nach Antwerpen und dann über die Zuid-Willemsvaart nach Maastricht. Hier ab Deinze

» Auf der tidenabhängigen Boven-Zeeschelde zu Tal, bei abfliessendem Wasser

Nun gibt es zwei Varianten: 1. Den gleichen Weg über Antwerpen, wie wir gekommen sind oder 2. kurz vor Charleroi über Brüssel zurück nach Antwerpen. Wir wählen die erste Variante, da wir von Brüssel nicht besonders Gutes gehört haben.

Mi, 22.8.2018: Ostende via Brugge – Beernem am Gent-Ostende-Kanal; 6:55 Std.

Eigentlich wollten wir noch frühstücken, doch daraus wird nichts. Bereits von der Oberkante der Hafenmole aus haben wir bemerkt, dass ein Riesenmonster auf Stelzen bei der Schleuse steht, zu der wir fahren müssen. Wir sehen auch, dass die Hafenausfahrt-Lichtsignale in alle drei Richtungen auf ROT sind! Also keine Ausfahrt aus dem Hafen. Zum Glück kommt der coole Hafenmeister daher und ich frage ihn, wie die Situation zeitlich aussieht. Er telefoniert sofort mit den entsprechenden Stellen. Wir sollen uns augenblicklich bereitstellen, denn obwohl Arbeiten bei der Zufahrt zur Schleuse im Gange sind, sei die Schleuse für uns bereit. Sofortiges Ablegen ist angesagt, denn sonst müssen wir evtl. Stunden warten. Zum Glück habe ich schon alles vorbereitet. So stehen wir wenige Minuten später vor der Ausfahrt, obwohl noch ein Segler bei uns im Päckli weg muss. Beim Warten vor der Hafenausfahrt entsteht ein Gedränge, denn ein Segler wartet bereits und auch die Fähre zwängt sich von aussen in die Einfahrt. Endlich grün, ich fahre als erster raus, biege nach Steuerbord ab und wir stehen vor einem Riesenbaufloss mit Bagger. Wir müssen diesen links umfahren und staunen dann, wie ein Frachter mit Riesenkran auf gigantischen Pfählen grosse Teile von Windkraftwerken am Verladen ist. Wir kommen trotzdem durch und sind dann erleichtert in der Schleuse, ganz allein. Geht heute ja schon aufregend los!

Do, 23.8.2018: Beernem – Deinze über die Leie; 5:10 Std.

Die kurvenreiche, schmale Leie ist sehr idyllisch, ist aber auch knapp mit einem Tiefgang von 1.25 m. Hier führte auch der SSK-Törn 2019 durch!

Ausfahrt aus dem Royal North Sea Yacht Club, Ostende, mit einem Hafenausfahrt-Lichtsignal!

Das erste Hindernis, die grossen Bauflosse beim Ausbaggern vor der Schleuse. Wir umfahren links

Dann ziehen wir vorbei an diesem Riesenkoloss auf Stelzen, der beim Verladen von Windrädern ist

Bei Dunkelheit im Vorhafen der Merelbeke-Sluis

Diese Höchstgeschwindigkeit erreichen wir sehr selten! Das Wasser ist schneller weg als wir fahren können! Wegen gelegtem Topmast ist der Cursor nicht in Fahrtrichtung.

Wir fahren dem abfliessenden Wasser hinterher, gut ersichtlich an den offenen Ufern

Fr, 24.8.2018: Deinze – Merelbeke Yachting im Süden von Gent

Wir übernachten im Yachting Merelbeke ganz nahe der gleichnamigen Schleuse. Am Abend kocht der italienisch stammende Hafenmeister Rocco die weltbeste Pasta Carbonara im kleinen, familiären Clublokal. Er ist auch die verlässliche Auskunftstelle für die ungewisse Fahrt auf der Boven-Zeeschelde von Gent nach Antwerpen bei abfliessendem Wasser. «Mindestens 1,5 Std. vor Hochwasser losfahren!», ist sein wichtiger Tipp! Denn das Wasser ist in 3:30 Std in Antwerpen, wir jedoch erst nach ca. 5 Std., wenn es gut läuft.

Sa, 25.8.2018: Merelbeke (Gent) – Antwerpen auf dem Tidengewässer bei abfliessendem Wasser

Tagwache ist um 5 Uhr; um 5:50 Uhr legen wir ab und fahren in den Vorhafen der nahen Merelbeke-Schleuse. Ich melde mich per Funk an. Die Antwort vom Schleusenwärter kommt bestimmt: Öffnung um 6 Uhr! Ein Frachter wartet auch schon. Um 6:05 Uhr werden wir aufgerufen, auf die Steuerbordschleuse zu wechseln, die Backbordschleuse sei defekt. Das machen wir sofort und müssen dann auf den Frachter warten. Zum Glück gibt's zwei Schleusen parallel. Der Niveauunterschied ist nicht gross. Um 6:35 geht das Schleusentor auf und wir fahren ins Tidengewässer. Eine halbe Stunde später als geplant wegen dem Umlegen in die zweite Schleuse!

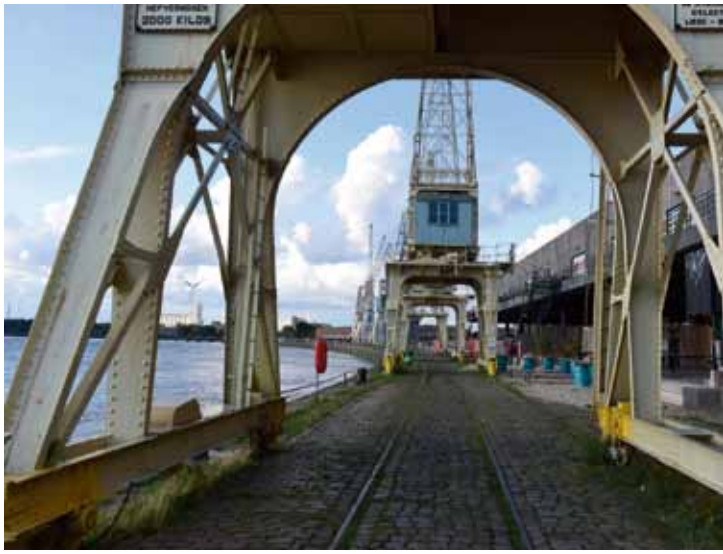
Die Pegel sind am heutigen Tag wie folgt:

Merelbeke bei Gent	Hochwasser (HW) 7:48 Uhr
	(3:30 Std. nach Antwerpen)
	Öffnung der Schleuse ab 6 Uhr
Antwerpen	Hochwasser (HW) 4:18 Uhr
Antwerpen	Tiefwasser (LW) 10:47 Uhr

Wir müssen also um ca. 11 Uhr in Antwerpen sein um nicht gegen die Strömung der Flut fahren zu müssen. Für die gut 80 km lange Strecke brauchen wir bei einer Durchschnitts-Geschwindigkeit über Grund (SOG) von 17 km/h rund fünf Stunden. Wir müssen also um 6 Uhr in die Schleuse Merelbeke einfahren und um 06:10 losfahren können. Was heisst, dass wir rund 1,5 Std. vor Hochwasser starten und jetzt noch etwas mehr als eine Stunde gegen den Strom fahren. Gut zu wissen, dass die Gegenströmung am Ende der Tidenstrecke und gegen Ende der Tidenzeit abnimmt und hier vermutlich nur noch 1—2 K m beträgt.

Dazu kommt, dass wir Zeit gegen das abfliessende Wasser verlieren. Beim Hochfahren spielte die Zeitverzögerung von 3.30 Std. für uns! Nun aber fahren wir dem abfliessenden Hochwasser auf der Strecke hinterher. Das sehen wir ganz deutlich an den freigelegten Uferböschungen. Auch spüren wir es, denn wir fahren zu Tal bei höherer Motordrehzahl weniger schnell als bei der Hinfahrt zu Berg. Deshalb erreichen wir Antwerpen auf der Zeeschelde erst um 11:40 Uhr und spüren auch die Flutströmung ordentlich. Wir sind bei der Ankunft in Antwerpen sehr erleichtert!

Fazit: Das Fahren zu Berg bei steigendem Wasser und der gewonnen Zeit von 3:30 Std der Verzögerung des Hochwassers (HW) am Ankunftsort ist bedeutend einfacher als die Fahrt zu Tal bei abfliessendem Wasser und gegen die Zeitverzögerung anzukämpfen! Zwischen HW Gent um 7:48 Uhr und LW im 82 km entfernten Antwerpen um 10:47 Uhr sind lediglich 3:00 Std, in denen wir theoretisch ohne Gegenströmung fahren können. Ohne Erfahrung oder ohne Tipps hätte man hier 1000 Fragen und keine Antworten!



Die erste Schleuse in Antwerpen, die Kateldijkschleuse, die ins Zwischendock führt, ist ebenfalls defekt und wir müssen auf die grosse Royersluis ausweichen. Dort warten wir 40 Minuten ohne anlegen zu können. Wir müssen auf der steigenden Zeeschelde mit viel Westwind herumshippern!

Wegen der Routenänderung für die Rückfahrt nach Maasbracht haben wir viel Zeit. Nach diesem äusserst anstrengenden Tag entscheiden wir uns, eine ganze Woche in der interessanten Stadt Antwerpen zu blei-

Entspannte Einfahrt in den uns bekannten Jachthafen Willemdok in Antwerpen

Die alten Docks entlang der Zeeschelde

Umgenutzte Docklands

Abendstimmung in den alten Docklands an der Zeeschelde in Antwerpen

Impressionen vom Innern des MAS mit den fantastischen Ausblicken

In der wunderschönen Altstadt; geprägt von Rubens!

ben und auch Museen zu besuchen. Solange waren wir noch nie am gleichen Ort. Aber hier gefällt es uns ausserordentlich gut und im Jachthafen Willemdok sind wir bestens aufgehoben.

Wir erkunden entlang der Zeeschelde die alten Docks mit ihren Zeitzeugen. Umnutzungen in Gastrobetriebe bringen viel Leben in diese Gegend. Spannend und wunderschön. Das Wetter trägt das Seine zur fantastischen Stimmung bei.

So, 26.8.2018: Antwerpen, eine fantastische, wunderschöne Stadt

Trotz trübem Wetter und unvorteilhaften Lichtverhältnissen besuchen wir die Dachterrasse des MAS, Museum aan de Stroom. Das zehnstöckige, 62 Meter hohe Gebäude der niederländischen Architekten Neutelings-Riedijk bietet eine tolle Aussicht auf die Stadt Antwerpen. Die auffällige Fassade ist aus rotem indischen Sandstein gebaut und die Rundglasfront wurde von Italien angeliefert. 2011 wurde das ganz spezielle Gebäude nach fünfjähriger Bauzeit königlich eingeweiht. Jedes Stockwerk ist um 90 Grad abgedreht. Durch Rolltreppen fährt man Stock um Stock hoch und hat immer wieder andere Ausblicke auf die Stadt und das Umland. Ein wunderbares Erlebnis ist dieser einzigartige Weg zur Dachterrasse! Und erst die Aussicht auf die Stadt und die Zeeschelde. Richtung Norden zur Westerschelde zur Nordsee hin mit dem gigantischen Hafengebiet. Antwerpen ist nach Rotterdam der zweitgrösste Hafen Europas. Eine Pipeline verbindet die zwei nur 78 km voneinander entfernten Häfen.

Mo, 27.8.2018: Flanieren durch die Altstadt zum Hauptbahnhof

Unzählige Diamanten- und Schmuckgeschäfte sind an der Bahnhofstrasse angesiedelt. Antwerpen ist weltweit das wichtigste Zentrum für Diamanten. Reich verzierte, alte Hausfassaden zeugen von diesem früheren Reichtum. Auch der alte Bahnhof ist ein Prachtsbau und die alte Perron-Halle beeindruckt sehr durch ihre Schönheit. Neu sind zwei Untergeschosse für den Zugsverkehr gebaut.

Mi, 29.8.2018: Regentag = Museumstag

Heute bei Regenwetter wollen wir den «Inhalt» des MAS von oben bis unten erkunden. Auf jedem der zehn Stockwerke gibt es andere Ausstellungen! Die jetzige Hauptausstellung: Michaelina. Eine Malerin stark beeinflusst von Rubens. Das Wechselspiel zwischen Architektur und Kunst und Kunsthandwerk beeindruckt sehr.

Do, 30.8.2018: 3-stündige Hafenrundfahrt

Ausgangspunkt für die sehr interessante Hafenrundfahrt mit der MS Flandria ist das Zwischendock, nahe des extravaganten Verwaltungsgebäudes des Hafens Antwerpen. Fotosujets en masse auf dieser sehr spannenden Rundfahrt.

Fr, 31.8.2018

Besuch des Rubens-Hauses und anschliessend das Museums HKA (hedendaagse Kunst Antwerpen); was heisst: Museum für zeitgenössische Kunst.

Sa, 1.9.2018: Antwerpen – Herentals; 3:55 Std., 2 Schleusen

Nach einer Woche verlassen wir diese aufstrebende, interessante Stadt Antwerpen. Die Stadtentwicklung ist gigantisch und überall sichtbar. Ich habe noch nie eine Stadt mit so vielen Baustellen, sei es im Tief- oder im Hochbau, gesehen.

Mit viel Vorfreude aufs Bootfahren legen wir im Hafen Willemdok ab, nachdem wir gestern noch 200 Liter Diesel à Euro 1.55 (inkl. Zusatz) nachgefüllt haben. Den Tank ganz füllen bis auf 1000 Liter werden wir dann vor dem Winterlager in Maasbracht. Dort kostet der Liter Diesel nur ca. Euro 1.25.

Zeitlich gut kommen wir durch die zwei Brücken auf die Hauptwasserstrasse des Antwerpener Hafenareals, wo wir auf Steuerbord abdrehen und Richtung Albertkanal fahren. Nachdem das Anmelden über Funk nicht wirklich funktionierte, unterlasse ich das Abmelden beim Verlassen des riesigen Hafengebiets. Auf dem Albertkanal ist der Teufel los!

Vor uns fährt ein riesiger Schubverband in die Schleuse Wijnegem ein, der die ganze Länge beansprucht. Der Schleusenwärter am Funk beordert mich zum Festmachen an die Backbordseite des Frachters, unsererseits also Steuerbord. Ist für uns ganz neu, haben wir noch nie gemacht. Sogar Ursi findet das ganz easy. Bequemer geht's nicht als quasi an einem Schwimmpoller.

Während dem Schleusen kommt der Kapitän zu mir und erkundigt sich, wie schnell mein Boot fahren könne. Dann soll ich doch die Schleuse vor ihm verlassen! Das passt.

Kaum draussen, fahre ich zu einem doppelten Doppel-Schubverband in Breite und Länge auf. Nach dem der Gegenverkehr in Sichtweite ist und ich auf dem AIS sehe, dass auf den nächsten paar hundert Metern kein Frachter kommt, nehme ich mit dem Kapitän der CYGNUS über Funkkanal 10 (Schiff-Schiff) Kontakt auf. Er gibt mir das OK, ihn nach dem Gegenverkehr zu überholen. Das dauert ewig und unsere Vetus-Deutz Maschine muss alle 150 Rösslein einsetzen! Die Wasserverdrängung ist gewaltig. Kein Manöver für Anfänger. Das Überholen dauert eine gefühlte Ewigkeit!

So, 2.9.2018: Herentals – Mol, Port Aventura im Zilvermeer; 4:05 Std, 6 Schleusen

Anscheinend ist der Port Aventura im Zilvermeer bei Mol der schönste Yachthafen in ganz Belgien! In der Tat liegt man hier wunderbar und sehr idyllisch. Der tolle Hafenmeister führt mit seiner Frau auch die Hafenkneipe mit schöner Terrasse und gutem Essen.

Mo, 3.9.2018: Mol, Port Aventura – Bocholt; 4 Std.

Di, 4.9.2018: Bocholt – Maastricht (NL); 5:15 Std.

Auf einem völlig einsamen Verbindungskanal, auf dem wir die Grenze Belgien – Niederlande passieren, geht's an vielen Wohnbooten vorbei zur Schleuse Bosscherveld in Maastricht. Wir müssen 30 Minuten warten und sehen in dieser Zeit kein einziges fahrendes Boot. Nur für uns wird diese grosse, alte Schleuse von 1930 gefüllt. Wegen der Technik ihrer Stahltore gilt sie als Kulturdenkmal.

Gebäude der Hafenverwaltung von Antwerpen und links die Siberiabrücke

Viele Ölraffinerien

Tanker Sea-Shell aus Panama wird von drei Schleppern bewegt und gelenkt

Synchron-Ballett der Kräne

Black ...

... and white!

Entspanntes Anlegen am Grossen ...

... geschafft! Wir sehen das Ungetüm von vorne

Port Aventura in der Nähe von Mol im Zilvermeer

In Maastricht mitten in der Stadt besteht die Möglichkeit, an einer Quai-Mauer, die längs zwischen den zwei Brücken Willhelmina und St.Servaas mitten im vielbefahrenen Julianankanal verläuft, auf der Westseite anzulegen. Hier liegt man gratis, allerdings ohne jegliche Versorgung wie Strom oder Wasser. Zudem verursachen die Frachter unruhiges Liegen. Aber für eine Nacht hat uns dieser Standort sehr gut gefallen. Man ist mitten drin.

Nach der Nacht an der Quai-Mauer dislozieren wir etwa einen Kilometer maasaufwärts in den Hafen Treech 42, deren Infrastruktur etwas in die Jahre gekommen ist. Anschliessend verlegen wir unsere Pinot noch in die moderne Marina Maastricht in den Pietersplaasen nochmals einen Kilometer weiter maasaufwärts, fast an der belgischen Grenze. Eine sehr empfehlenswerte Marina. Ein Fahrrad ist von Vorteil. Maastricht ist eine sehr schöne, beeindruckende Stadt und wir geniessen diese und das Umland noch einige Tage.

Rechts der vielbefahrene Julianakanal; auf der Westseite der Quai-Mauer liegen die Privatboote

Es grünt so grün in der Schleuse und im Filter!

Im Hafen Van der Laan in Maasbracht

So, 9.9.2018: Maastricht – Maasbracht; ca. 40 km

Auf Empfehlung eines Schiffnachbarn fahren wir heute Sonntag von Maastricht nach Maasbracht, da der Berufsverkehr fast völlig ausbleibt. Es sind zwei Schleusen zu Tal und zwei Baustellen mit Einbahnverkehr zu bewältigen. Wir fahren auf dem Julianakanal und geniessen unsere letzte Etappe dieses Jahres.

Noch eine Bemerkung zu Belgien

Das Befahren der Binnengewässer in Belgien ist anders als in den Niederlanden. Das Boot hat nicht den gleichen Stellenwert und geniesst deshalb nicht die gleichen Privilegien. Das Warten bei den Brücken und Schleusen dauert länger. Grossteils sind auch die Schleusen in schlechterem Zustand. Man muss als Sportboot eine Vignette für den nötigen Zeitrahmen kaufen. Dafür bezahlt man dann kein Brücken- oder Schleusengeld mehr. Das Kartenmaterial und die Informationen sind weniger gut. Für Interessenten habe ich extra einen Belgien-Ordner mit Karten und weiteren Informationen angelegt. Dieser nutzte auch Corinne und Frederick für den SSK-Herbsttörn 2019. Auf jeden Fall hat uns dieser Belgien-Törn sehr gut gefallen und uns nachhaltig beeindruckt. Ist sehr zu empfehlen!

Einige wichtige Internetseiten von Belgien:

www.afdelingkust.be
www.nts.flaris.be
www.waterrecreatie.be
www.waterinfo.be
www.binnenvaart.be
www.vlaamsewaterweg.be
www.water-ways.net
www.vlaanderen.be

Unser Boot:

Noblesse 42 Cruiser, Bj. 2012
L 12.95, B 4.25, TG 1.25, HüA 4.45
H mit gelegtem Topmast 3.75
Boot verkauft 2019.

Herzlichst mit schiffigen Grüssen, Bruno Manser mit Steuerfrau und Matrosin Ursi

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

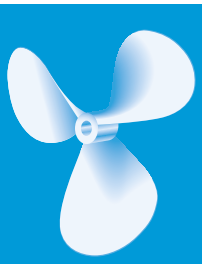
MT MARINE TECHNIK AG
H. Dirnberger
Bootsmotoren

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

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

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

Das Tal der Loire

Auxerre

Die perfekte Zuteilung

Die LEO-Eignergemeinschaft macht jeweils die Fahrwochenzuteilung im Dezember des Vorjahres. 2018 hatten wir das riesige Glück, zwei Crew-Wechsel in Auxerre machen zu können. Dazwischen lag eine Woche ohne LEO. Da war der Entschluss rasch gefasst, diese Woche mit einem Ausflug in die Bretagne zu füllen. Denn 1966 war das unser Hochzeits-Reiseziel und Auxerre liegt bereits auf halbem Weg.

Text und Bilder *Roland Künzli*

LEO-typischer Crew-Wechsel

Die wunderschöne Altstadt von Auxerre

Diese Bar war der Rückzugsort des Kommissars

Ebbe und Flut reichen bis ins Dorf

Aven

Die berühmten Salinen von Guérande

Schlosses Chenonceau

» Auxerre

Auxerre ist die Hauptstadt des Départements Yonne. Sie ist eine ruhige und beschauliche Stadt und besitzt eine sehr schöne Altstadt mit einem sehenswerten Stadttor. Ein kleiner Touristenbus fährt jede halbe Stunde eine Runde durch die Stadt. Etwa ⅓ der Passagiere sind Touristen und der andere Teil sind Einheimische. Diese benützen den Bus zum Einkaufen. Stammfahrgäste verabschiedet der Chauffeur namentlich. Auch Randständige sowie elegant gekleidete Damen benützen den Bus. Die Mentalität der Bevölkerung manifestiert sich auch in dem unvergesslichen Fussballtrainer des AJ Auxerre Guy Roux. Dieser führte den Club in «40 Jahren» von der tiefsten Amateurliga bis in die Ligue 1. Er wurde nie entlassen und trat als Pensionär zurück!

Reiseplan

Der Reiseplan war: Auf der Autobahn so schnell wie möglich in die Bretagne zu fahren. Dann auf den Spuren des Kommissars Dupin die Südküste der Bretagne zu erkunden. Der Rückweg führte — wie anno dazumal — trödelnd der Loire entlang.

Firmenschild

Auf den Spuren des Kommissars

Wir besuchten natürlich die Bar L'Amiral in der Stadt Concarneau wo sich Dupin mit gutem Kaffee bei Laune hielt. Ein anderer Lieblingsort oder «Arbeitsort» von Dupin war das idyllische Dorf Pont Aven. Es liegt ein wenig im Landesinnern und ist durch einen Fjord mit dem Meer verbunden. Der Maler Gauguin liess sich auch einige Jahre von diesem Ort inspirieren.

Zu guter Letzt waren die Salinen von Guérande sehr eindrucksvoll. Diese sind eine Kooperative von Kleinproduzenten, welche zum Teil nur ein kleines Viereck der Anlage besitzen. Sie sind für den Einlauf und die Beobachtung des Salzwassers verantwortlich und ernten dann das Salz mit langen Schiebern sorgfältig von Hand. Auch hier musste Dupin einen Konflikt klären.

Schloss Chenonceau

Nach diesen Besichtigungen in der Bretagne war der Besuch des Schlosses Chenonceau an der Cher angesagt. Dieses Schloss wurde 1522 auf dem Fundament

Freiluft Werkplatz, die Holzbretter liegen bereit zur Verarbeitung

Aufbauten nach Kundenwunsch

Imposanter Eindruck

einer Mühle aufgebaut. Die Innenräume sind wunderschön. Einem länglichen dominanten Saal schliesst sich ein quadratischer Raum mit einem in der Mitte vertikalen Kamin an. Dort konnten für die Gäste mehrere Ochsen gleichzeitig am Feuer gebraten werden. Das Schloss war auch eine Station unserer Hochzeitsreise.

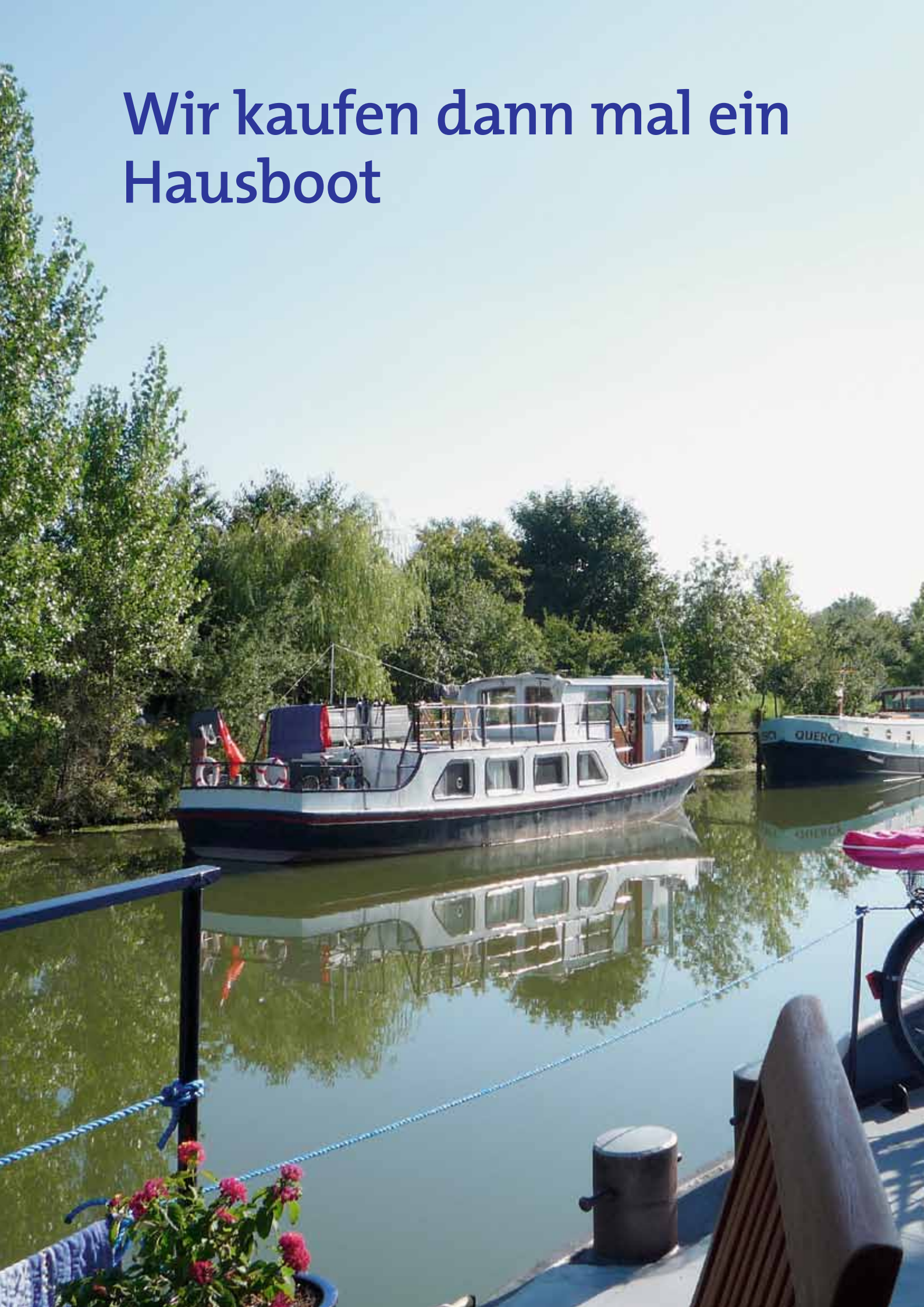
Die Werft von Max Pannier

Auf der Fahrt dorthin durchquerten wir, kurz nach Saumur, gemütlich das Dorf Saint Germain sur Vienne und plötzlich sah ich diese Holzboote. Nach 200 m verstand meine Frau, dass diese Boote angeschaut werden müssen. Ich kehrte um.

Die «Barques» sind einfach einiges grösser als mein Fährboot auf der Aare. Der Bootsbauer Monsieur Pannier arbeitet alleine. Nur wenn die langen Douglasie-Planken montiert werden müssen, kommt ihm ein Freund zu Hilfe. Jedes dieser Boote wird nach Kundenwunsch gefertigt. Dabei gibt es alle Varianten offen bis ganz geschlossen. Die Schale mit einem Aufbau, ohne Innenausbau und Motor, wie auf den Fotos verkauft er für ca. 25 000 Euro. Die Schiffe baut er unter dem Plastikdach. Die Werkstatt ist mittlerweile zu klein geworden. Für die Motorisierung dieser Schiffe stehen alle Varianten zu Verfügung. Natürlich sind auf der Loire die Aussenborder im Vorteil, denn diese können bei Untiefen leicht angehoben werden. Zudem ist der Anbau einfach. Diese Rumpfform ist ideal auf Flüssen. Man kann praktisch jederzeit und überall gegen das Ufer fahren und bequem aussteigen.

Wir stiegen ins Auto, schauten uns an und dachten das Gleiche. 30 Jahre früher hätten wir ein solches Schiff auf der Stelle gekauft. Auf der Rückfahrt nach Auxerre kreisten einige Gedanken zum möglichen Innenausbau eines solchen Schiffs. Doch dann kamen wir überein, dass der Ausbau des LEO für uns perfekt ist und wir genossen die zweite Fahrtwoche in der Region Auxerre noch intensiver. «

Wir kaufen dann mal ein Hausboot



Feierabend. Aber bevor es nach Hause geht, habe ich mal wieder Lust ein paar Seiten durch zu scrollen und die Boote die im Verkauf sind zu studieren. Nur so aus «Gwunder». Und prompt geschieht's: Ein alter historischer Kahn, mit Massen die man nicht so schnell findet: 4.25 breit! Und nur wenig länger als 15 Meter. Grosse Terrasse, grosse Fenster, und im Preis massiv runtergesetzt. Nur noch schnell das Dossier ausdrucken und dann geht's nach Hause um alles in Ruhe zu studieren.

Text und Bilder *Urs und Virtudes Benz*

Aus einer Internetanzeige entstand ein Traum, der immer mehr Gestalt annahm, bis er schliesslich Wirklichkeit wurde. Im Frühjahr 2010 wurden wir stolze Besitzer eines Hausbootes, das seit 1954 als Passagiertransportboot im Amsterdamer Hafen lag und erst in den 70er Jahren zu einem Wohnboot umgebaut wurde. Unsere Vorgänger müssen es quer durch Europa bis nach Südfrankreich gesteuert haben — niemand weiss es genau.

Wir müssen gestehen, dass wir eine Todsünde begangen haben. Da der Verkäufer in England war, das Boot in Südfrankreich und wir in Zürich, und aus diesem Grund alles etwas schwierig zu koordinieren war, boten wir die Übernahme aus dem Internet an. Und so kam es, dass wir nur wenige Tage später die Schlüssel per Post erhielten. Es ist ein altes, stabiles Stahlboot, wenn es all die Jahre überlebt hat, wird es wohl auch weiterhin für uns schwimmen, und das war ja alles, was wir wollten.

Ein alter Engländer sagte einmal, dass man mit Stahl alles machen kann.

Also machten wir uns auf den Weg nach Südfrankreich, nach Bellgarde, in der Nähe von Arles. Die Anspannung war gross und die Reise lang. Aber endlich war es so weit. Der erste Eindruck — da ist es — aha, so sieht es also wirklich aus — hm. Von innen wurde unsere Begeisterung schon gar nicht grösser. Dass ein Boot, das eine Weile nicht gelüftet wurde, seinen eigenen Geruch bekommt, ist nachvollziehbar. Aber die Tatsache, dass wir weder die Elektrik in Betrieb nehmen konnten, noch irgendeine andere technische oder optische Freude fanden, hat unsere Stimmung nicht wirklich gehoben. Das absolute Highlight war, dass sich direkt nebenan eine Bar befand.

Die erste Nacht war grauenhaft und so versuchten wir auf einer etwas ins Alter gekommenen, mit Luft gefüllten Matratze an einem uns doch sehr fremden Ort zu schlafen.

Trotzdem ist es wunderbar, in einem Boot stöbern zu dürfen und sich ein Bild von dessen Vorgänger zu machen. Es muss Leute geben, die jede alte Schraube und jedes Rohr, jeden Schlauch, jeden Ölkanister und sonstigen alten Plunder, der noch irgendwie brauchbar scheint, aufbewahren zu müssen.

Wir mussten auch feststellen, dass es möglich ist, mit einfachsten Materialien einen Innenraum auf sehr kreative Weise zu bauen. Aber die Materialien waren so einfach und so schlecht verarbeitet, dass auf unserer Reise die Rhone hinauf die Decke in unserem Schlafzimmer herunterfiel. Notdürftig mit einem Balken und einer Querstrebe konnten wir diese dann so richten, dass das Schlafzimmer auch während der Reise genutzt werden konnte.

Auf den Bildern im Internet sah alles ganz gut aus. Schöne Holztäfer an Wänden und Decken, aber in Tat und Wahrheit waren das billigste Pappimmitationen. Es bleibt mir bis heute ein Rätsel, wie man so viel Arbeit in einen Innenausbau stecken kann und solch billiges Material verwenden kann.

Eine weitere Besonderheit für uns wahrscheinlich verwöhnten Schweizer war, dass es in der einzi-

Der Hafen von Bellgarde in Südfrankreich bei unserem ersten Besuch auf dem Boot

gen Toilette leider kein Fenster zum Öffnen gab, und wie wir alle wissen, kann es in Südfrankreich ziemlich warm werden. Weitere Details lasse ich hier bewusst weg.

Bevor wir diese Reise hinauf ins Burgund, nach St. Jean-de-Losne antreten konnten, musste der Motor getestet werden. Da wir keine Ahnung davon haben, ist es sehr beruhigend zu wissen, ob dieses alte grosse Ding da unten im Maschinenraum seine Arbeit reibungslos verrichtet. Immerhin ist er seit den 1950er Jahren im Einsatz, was sollte ihn also davon abhalten, auch 60 Jahre später noch mit Höchstgeschwindigkeit zu laufen?

Rückblickend wissen wir natürlich sehr gut, warum das Boot verkauft werden sollte. Aber eins nach dem anderen. Nach ein paar Zündversuchen sprang das schöne alte Ding an und stampfte und brummte und begrüsste uns nicht ganz unerwartet mit einer ehrfürchtig anständigen schwarzen Rauchwolke. Unser grünes Gewissen mussten wir uns schon einmal kurz schönreden, aber die Begeisterung über einen funktionierenden 6-Zylinder Kromhout überwiegte dann doch schon einmal. Zum Glück war im Hafen niemand zu sehen und so wagten wir uns an Schritt 2: Leinen los am Heck! Wow, was für ein Gefühl, ein 30 Tonnen schweres, 60 Jahre altes Stück Stahl zum ersten Mal in Bewegung zu setzen. Wir kurbeln am Steuerrad und drücken den fast mannshohen Stahlhebel nach vorne. Mit einem leisen Brummen bewegt sich das Boot spürbar vorwärts, oder besser gesagt, das Heck schiebt sich langsam auf den Kanal hinaus. Das hat schon mal funktioniert und auch mit dem Leerlauf hat es geklappt, so dass nun auch die zweite Leine gelöst werden konnte und wir in absoluter Freiheit waren — so war zumindest der Plan. Wer schon einmal in Südfrankreich war, weiss dass es da unten immer Wind hat und davon nicht zu wenig. Um dagegen anzukommen musste nun der Bugstrahler zum ersten Mal in Einsatz gebracht werden. Wir sind uns heute noch nicht einig, ob der Bohrer bei Zahnarzt schlimmer tönt oder unser krächzende Bugstrahler? Jedenfalls schafften wir es damit raus ins Fahrwasser, um in unsrer überschwänglichen Freude ein paar hundert Meter geradeaus zu fahren. Hier, kurz ausserhalb des Hafens, gibt es eine Ausbuchtung, um zu kehren. Alles klar, den Bug einschlagen und diesen geradeaus ins weiche, steile Ufer drücken, um dann mit eingeschlagenem Ruder volle Kraft voraus das Boot zu wenden. Da nun der Wind so stark dagegen blies, musste die Kraft noch etwas mehr gesteigert werden und noch etwas mehr und noch etwas mehr... Zu unserem Erstaunen stellten wir plötzlich entsetzt fest, dass wir uns unmerklich in einem von kochendem Wasserdampf gefüllten Steuerhaus befanden! Sofort den Motor entlasten und am besten ganz abstellen! Was ist geschehen, brennst, fliegt uns gleich alles um die Ohren oder was geht hier ab? Nach dem ersten Schreck stellten wir jedoch schnell einmal fest, dass es sich tatsächlich nur um Wasserdampf handelt und das Expansionsgefäss, ein stinknormaler Plastikkübel unter der Bank im Steuerhaus kochte wie eine Pfanne Spaghetti-Wasser, mit dem Unterschied, dass es so richtig übel nach Plastik roch.

Nach einigem Stirnrunzeln und gegenseitigen «was kann das nur bedeuten»-Fragen, haben wir uns wieder beruhigt und auch der Motor hat sich in dieser Zeit leicht abgekühlt, so dass wir uns entschieden das Manöver zu wiederholen. Dummerweise waren wir vom Wind wieder in die ursprüngliche Position zurückversetzt worden. Nun gut, kehren mussten wir, also wieder das gleiche Prozedere, Bug ins Ufer setzen, Ruder eingeschlagen und Gas geben. Irgendwie logisch, aber der Motor begann wieder zu kochen, respektive das Wasser, das den Motor

In den 1950er-Jahren werden im Hafen von Amsterdam die Werftarbeiter befördert

Der erste Eindruck von unserem neuen Hausboot; weder der Innenausbau noch die Technik mochten zu überzeugten

eigentlich kühlen sollte! Irgendwie auch logisch, aber unsere Stimmung passte sich auch diesem Prozedere an und so ging es ab, wie es wohl jeder Süsswasserkapitän und jede Crew kennt: jeder hat eine bessere Idee als der andere und wie es immer kommt: am Ende klappt es dennoch irgendwie.

Das Vertrauen war aber definitiv auf dem Tiefpunkt und wir wussten, dass wir den Motor zwingend von einem Profi untersuchen lassen mussten. Im Hafen bekamen wir eine Adresse von einem Deutschen, der in der Nähe auf einem Frachtschiff lebt. Wir fanden ihn schnell und kurze Zeit später waren Vater und Sohn mit einem beeindruckenden Werkzeugkasten vor Ort. Unser alter Kromhout macht Eindruck auf einen alten Seemann und einen jungen Mechaniker. Voller Elan wurde geschmiert, geölt, Gas gegeben und Schrauben angezogen und wieder gelöst, hier geflucht und dort andächtig hingehorcht.

Die eindringliche Aufforderung, alle halbe Stunde an einem halben Dutzend Stellen Öl oder Fett nachzufüllen, argumentierten wir dann als übertriebene Motorenliebe herunter. So konnten wir mit der Planung für die Sommerferien beginnen, denn im August sollte das Abenteuer «Rhone hoch» stattfinden. Da wir noch mitten im Berufsleben stehen, verbrachten wir ein paar lange Wochenenden damit, von Zürich nach Bellgarde zu fahren und das Boot soweit vorzubereiten, damit alles erträglich genug war, um unsere grosse Reise zu geniessen.

Unser Plan war, mit unserem neuen Hausboot von Südfrankreich aus die Rohne hinauf bis Lyon zu fahren, dann weiter auf der Saône bis Saint-Jean-de-Losne. Hier haben

wir bei H2O einen hübschen Hafenplatz im Grünen reserviert.

Unsere Crew bestand aus uns Eigner-Ehepaar, unserem jungen, neu erworbenen Hundemischling aus einem spanischen Hundeheim namens Pepone und einem guten Kumpel und ebenfalls bootserfahrenen Süsswasserkapitän. So war es uns möglich, mit zwei Autos nach Saint-Jean zu fahren und von dort mit einem Auto hinunter nach Bellgarde.

Die Fahrt begann an einem schönen, stahlblauen Sommermorgen und die Stimmung war gut, aber nicht ganz entspannt. Eine gewisse Nervosität war natürlich vorhanden, bei diesem völlig unbekannten Boot und diesem Zustand. Ein letztes Mal gingen wir aufs Hafen-WC für eine einigermassen angenehme Morgentoilette, denn es gibt aus den schon genannten Gründen Schöneres.

Der Moment war gekommen: Motor starten, Leinen los und Kehrmanöver. Bei relativ wenig Wind ging es dieses Mal problemlos und wir fuhren gut gelaunt den Kanal hinunter. An dieser Stelle sei erwähnt, dass wir ein Boot mit einem sogenannten Frontsteuerstand gekauft haben. Es gibt auch Mittel- und Hecksteuerstand. Letzterer ist der gebräuchlichste, weil man von dort aus die beste Sicht auf den Rumpf hat, was das Manövrieren am einfachsten macht. Umgekehrt ist der vordere Steuerstand der am schwierigsten zu manövrierende. Und genau das mussten wir auf dem ersten Abschnitt des Kanals bis zur Schleuse bei Saint-Giles lernen! Wenn man uns von aussen beobachtet hätte, hätte man denken können, wir hätten bereits zu viel intus. In diesem Zickzack-Kurs erreichten wir schliesslich die Petit-Rhone. Dieser schöne Flussabschnitt, der nach wenigen Kilometern in die mächtige Rhone mündet, ist ein wunderbares Stück Natur. Was für eine Erleichterung, nach dem engen Kanal endlich genug Platz zum Fahren zu haben. Zack um Zack konnten wir Gas geben. Im wahrsten Sinne des Wortes wird der Antrieb durch eine mechanische Vorrichtung nach vorne geschoben, und daher kommt wohl auch der Ausdruck «einen Zack zulegen». Aber oh je! Mitten in dem gemütlichen Flüsschen fängt es wieder an zu qualmen und nach heissem Plastik zu riechen! Sofort aus dem Gang schalten und den Motor abstellen. Wieder bricht eine mittlere Hektik aus und Paul fängt an, den Anker vorne runter zu lassen. Die Verzweiflung und der Frust waren natürlich gross!

Wie soll das weitergehen, was können wir tun? Auch ein verzweifelter Anruf bei unserem deutschen Mechaniker konnte das Problem natürlich nicht lösen und so blieb uns nichts anderes übrig, als den Motor nach einer Weile wieder zu starten. Nun gingen wir aber systematischer vor und gaben wieder Zack um Zack Gas, aber dieses Mal unter Beobachtung. Und so geschah es, dass nach dem 7. Zack der Motor wieder zu kochen begann. Als wir nun einen zurücknahmen und die Überhitzung auch sofort zurück ging war klar, dass wir bis Zack 7 Gas geben konnten und keinen Zack mehr.

Diese Geschwindigkeit lag auf dem Niveau eines gemütlichen dahin Tuckerns. Dieses Boot hätte eine Geschwindigkeit von etwa 21 Zacken und wäre um einiges schneller. Aber wir waren dankbar, dass es uns überhaupt möglich war, diese Flussfahrt zu realisieren.

Erstes Etappenziel an diesem Tag war die berühmte und historische Stadt Avignon. An einem schönen Stadtquai hatten wir wie reserviert genau noch eine freie Lücke gefunden um festzumachen.

Am nächsten Morgen begann das Abenteuer Rhone dann definitv! Dieser mächtige Fluss floss ruhig vor sich hin und auch die Wetterprognosen stimmten positiv. Es lagen rund 300 Kilometer und 12 Schleusen vor uns bis zur Mündung in Lyon in die Saône.

Eine Gelassenheit und der Versuch, in einen ruhigen und geduldigen Fahrmodus zu kommen, ist etwas, das man nach all den Aufregungen erst einmal finden muss. Aber das ständige Stampfen des Motors und das Plätschern der Wellen versetzt einem schnell in einen entspannten, gemütlichen Groove und unsere grosse Terrasse hinter dem Steuerhaus bietet auch genug Platz für ein schönes Sonnenbad. Also nichts wie los, alles gemütlich einrichten, herausfinden wo und wie

es einem am besten passt. Viel Wasser zum Trinken griffbereit halten, das neue Buch bereitlegen und endlich die Ferien geniessen. Aber was ist da schon wieder los? Je nach Wind konnten wir feine, kleine schwarze Partikel auf unserer Haut spüren und eine nicht sehr angenehm riechende Wolke umgab uns in regelmässigen Abständen. Ein Blick nach vorne offenbarte schnell die Quelle des Problems: Unser Auspuffrohr ragte seitlich des Steuerhauses in den Himmel und die kleine Klappe am oberen Ende des Rohres sprang hüpfend auf und ab und entliess einen Schwall Abgase mit feinen Russpartikeln in die saubere und warme Sommerflussluft. Das ist natürlich gar nicht akzeptabel!

Zum Glück hatten wir alles Mögliche von zu Hause mitgebracht, darunter ein Partyzelt mit Stangen, Segeltuch und Seilen. Daraus improvisierten wir ein Sonnendach, das sich schräg über das Steuerhausdach erhob und uns so ein gewisses Mass an Schatten spendete, vor allem aber den Russ effizient abhielt. Diese Konstruktion war nicht ganz unproblematisch, da der teilweise recht starke Wind unsere Konstruktion immer wieder in Bedrängnis brachte — aber wer sagt denn, dass eine Flussfahrt einfach und problemlos sein soll?

Beim Bootfahren gibt es ein ungeschriebenes Gesetz: Tagsüber fährt man an den schönsten Liegeplätzen vorbei, die meisten sind auch noch frei, und irgendwann kommt der Moment, an dem die Crew und die Mitreisenden der Mei-

300 Kilometer Rhone, 12 Schleusen mit einem Hub von insgesamt 150 Meter bis Lyon

«Sur le Pont d'Avignon» – Diese alte Papststadt im Süden Frankreichs ist nebst den imposanten Schleusen eines der Hightlights der Reise

nung sind, dass es gut ist und man am nächsten Liegeplatz Feierabend machen möchte. Schliesslich muss der Hund raus, der Motor fängt an zu nerven und ein gemütlicher Aperitif in aller Ruhe könnte auch nicht schaden. Na gut, aber aus unerklärlichen Gründen tauchen diese schönen Orte nicht mehr auf.

In Übermüdung und aus besagtem Impuls heraus versuchten wir schliesslich, an einer unmöglichen Stelle festzumachen, bis uns ein einheimischer Fischer den Tipp gab, dass sich nicht weit von uns entfernt Dalben am Ufer befinden. Na toll! Nach kurzer Zeit fanden wir sie tatsächlich und machten an ihnen fest. Aber wie sollten wir von hier aus ohne direkten Landkontakt mit dem Hund spazieren gehen? Zum Glück war das Wasser nicht mehr allzu tief, so dass Frauchen mit Hund auf spektakuläre Art und Weise an Land kamen und schliesslich auch wieder an Bord. Für Unterhaltung am Abend war mit einem weiteren kleinen Abenteuer gesorgt.

Am nächsten Tag folgte eine weitere, sehr lange Tagesetappe und unser Tagesziel war auserwählt. Gemäss Flusskarte soll es einen sehr schönen Ort, mit einem langen Steg dem Ufer entlang geben und so tuckerten wir nach einer weiteren Tagesreise hundemüde endlich diesen Ort an. Aber oh weh! Boote überall. Und Boote die ein Boot wie unseres auf keinen Fall an ihrer Seite anlegen lassen wollten. Hätte ich an derer Stelle glaub ich auch nicht gewollt. Was kann man in einer solchen Situation tun? Neue Kraft tanken und durchstarten. Mit letzten Kräften fuhren wir weiter flussaufwärts. Gemäss Karte noch einmal rund eine Stunde soll ein nächster Anlegesteg kommen. Alles klar und positiv bleiben. Innerlich war allen klar, wieso soll dieser Steg noch Platz haben, wenn der hinter uns liegende klatsch voll war? Eines ist auch immer klar, in Luft auflösen kann man sich auch nicht, und eine Übernachtungsmöglichkeit wird es immer geben — also weiterfahren und optimistisch bleiben. Todmüde und langsam etwas genervt fuhren wir unserem Ziel entgegen und endlich kam der Steg in Sicht, die Spannung stieg. Aber was ist das? Ein riesiger Steg, Platz für mindestens fünf Boote unserer Grösse, und bis auf einen Tjalk war alles leer! Manchmal versteht man die Welt nicht. Überglücklich verbringen wir einen wunderbaren Sommerabend an einem schönen und ruhigen Ort und kommen später am Abend auch noch in den Genuss eines spektakulären Nachtgewitters. Das ist auch gut so, denn bis dahin

Schiffshund Pepone

waren wir uns gar nicht sicher, ob unser neues Flusszuhause auch von oben wasserdicht ist. Wie sich herausstellte, war das überhaupt kein Problem, und so ging es am nächsten Tag bei konstanter Sommerhitze weiter.

Damit wir diesen Tag nicht wieder unfreiwillig verlängern mussten, riefen wir morgens beim Hafenmeister einer grossen Marina an, um einen Platz zu reservieren. Das hatte auch den Vorteil, dass wir wieder einmal eine normale Dusche mit Toilette nutzen konnten und abends Strom hatten.

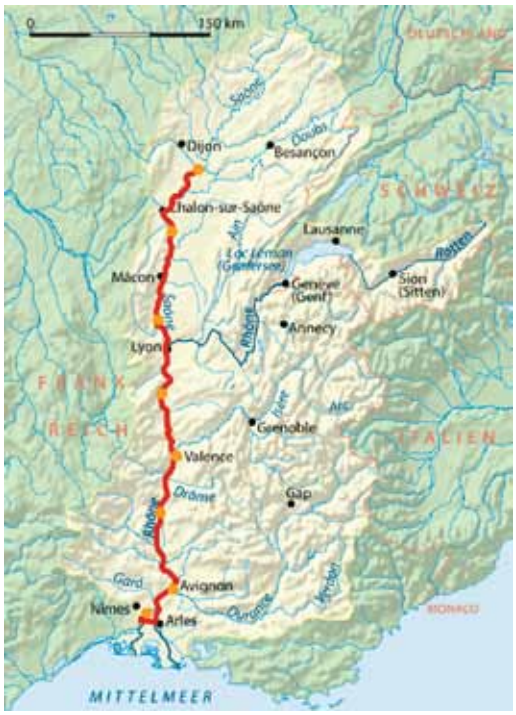
Zwei Tage später folgte dann der zweite Höhepunkt der Reise: Die Mündung der Saône und die Passa-

ge durch Lyon. Diese Stadt ist einzigartig und genauso schön und beeindruckend, wenn man sie vom Fluss aussieht. Leider hatten wir keine Zeit für einen Zwischenstopp, da unser Passagier nur genau eine Woche Zeit hatte, uns zu begleiten. So vergingen die Tage auf dem Boot mit dem Rhythmus, dass wir uns halbtags mit Fahren abwechselten. Im Vergleich zur Rhone wirkt die Saône fast gemütlich. Das Wasser ist wieder viel schmaler und kurvenreicher, was für den Bootsfahrer auch viel spannender ist.

Nach weiteren zwei Nächten war es dann tatsächlich soweit und wir erreichten unser Ziel ohne weitere Pannen oder Komplikationen: Saint-Jean-de-Losne. Hier kennen wir uns aus, haben wir doch schon einmal ein altes Frachtschiff umgebaut. In dieser «Hafenstadt», an der Einmündung des Burgunderkanals und unweit des Doubs, ist die gesamte Infrastruktur vorhanden, um ein Boot innen und aussen gründlich zu überholen.

Das war somit der Beginn der Bauphase und als wir jeweils gefragt wurden, wie lange der Umbau voraussichtlich dauern würde, war unsere Schätzung etwa zwei Jahre. Ob das eine gute Schätzung war, folgt im nächsten Artikel, dem zweiten Teil, dem grossen Umbau.

Lyon auf der Saône zu durchfahren ist ein unvergessliches Erlebnis



Das Ziel der Reise, der Hafen von Saint-Jean-de-Losne, die sogenannte «Alte Schleuse»

Wie es anders kommen kann und trotzdem gut ist

Gleich vorneweg, so sehr unterscheidet sich die Realität nicht von unseren Träumen. Obschon diese als auch die Erinnerung daran, immer wieder an die Tatsachen angepasst wurden. Aber alles der Reihe nach.

Text und Bilder *Rolf Schweizer*

Wie kamen wir zu unserer Lilly und wie kamen wir überhaupt auf diese verrückte Idee?

Womit soll ich beginnen? Vielleicht mit dem Jahr 2013 und hier mit der Ferienplanung. Es gab Umstände die uns hinderten weit von Zuhause weg zu fahren. Also kam eine Reise ans Meer schon mal nicht in Betracht. Ebenso wenig konnten wir uns auf Ferien auf der Alp einigen. Wohnbootferien, kam mir in den Sinn, wollte ich doch schon seit Jahren einmal machen. Wir hatten zwar beide, also meine Frau Christine und ich, keinen Schimmer wie so etwas geht, aber ich war mir gewohnt, Urlaubsplanung mit Hilfe des Internets zu machen. Und so googelte ich und googelte und …

… fand heraus, es gibt Vermieter im Elsass. Das passt doch, dachte ich, von unserem Haus in Allschwil können wir innert einer Viertelstunde im Elsass sein. Wir waren uns nicht bewusst, wie gross das Elsass ist. Als wir merkten, dass die Zugfahrt zum Vermieter in Lagarde über zwei Stunden dauern würde, war unser schwimmendes Wohnmobil bereits reserviert. Seis drum, wir freuten uns auf unsere ersten Ferien auf dem Wasser.

Kurz zusammengefasst: es hat uns den Ärmel reingenommen. Es gab, beispielsweise, einen Moment, wo meine Bildschirmarbeit geplagten Augen durch das intensive in die Ferne schauen, sich plötzlich entspannten. Dieses Gefühl vergesse ich wohl nicht mehr.

Ein Anderes liess mich seither auch nicht mehr in Ruhe und es stellte sich in den folgenden Jahren, in denen wir drei weitere Male auf diese Weise Urlaub machten, immer wieder ein: Fernweh!

Ausgelöst durch die, Vielen bekannte Situation, dass man nach ein paar Tagen wenden muss, weil man das Boot zur Vermietungs-Station zurückbringen muss. Hätte man Zeit und ein eigenes Schiff, könnte man einfach weiterfahren. Dies, wohl wissend, dass fast ganz Europa mit ca. 45 000 Kilometer Wasserwegen verbunden ist.

Bei der Googelei im Vorfeld dieser ersten Wohnbootferien stiess ich auf die Website der Kinette. Ich glaube, dass es ohne diese sehr informative Website nie so weit gekommen wäre. Abgesehen von den schönen Bildern und den spannenden Berichten findet man eine FAQ- und eine Links-Seite. Dort fand ich die Antworten auf die allermeisten der sich stellenden Fragen. Beim Lesen und davon träumen, es Ihnen, den Hubers, gleichzutun, begann sich der Gedanke im Kopf einzunisten. Es kristallisierten sich ein paar Punkte heraus die den weiteren Weg vorzeichneten. Die da wären:

- Du brauchst einen Führerausweis
- Du brauchst ein Binnenschifffahrtsfunkerzertifikat
- Du brauchst Geld
- Du brauchst Zeit
- Du brauchst eine Frau an deiner Seite die das Projekt mitträgt
- Du brauchst Beharrlichkeit, Überzeugungskraft, Ausdauer
- Du brauchst Glück, viel Glück und noch mehr Glück
- Du brauchst Informationen, Wissen und deren Quellen
- Du brauchst Hilfe

Elsass 2013

Burgund 2014

Mecklenburg-Vorpommern 2016

England 2017

Fachgespräche auf der Hollandreise

SSK-Hollandreise 2017

Port de Saint-Usage

Prüfung durch Experte

Alles wird gründlich gecheckt

Das ist eine ganze Menge Zeug was man da braucht. Aber im 2013 als dieser Plan in verschwommenen Umrissen Gestalt anzunehmen begann, waren wir gerade mal 54 Jahre alt. Damit hatten wir den Faktor Zeit schon fast eingekreist. Beim Lesen der Kinette-Website und ein paar Anderer, wurde schnell klar, das ist für nach der Pensionierung mit einem Horizont von ca. 10 Jahren. Das hiess in der Folge, dass wir uns so früh es ging pensionieren lassen mussten. Hier kommt schon die erste Portion Glück dazu. Wir sind fast gleich alt, konnten uns also praktisch gleichzeitig aus dem Arbeitsprozess ausklinken. Zudem liess unser beider Arbeitsverhältnis eine Frühpensionierung zu. Dann kommen wir zur Hilfe. Und auch hier Glück. In meiner Fasnachtsclique habe ich den Geschäftsführer einer Immobilienfirma. Ihn konnten wir mit dem Verkauf unseres Hauses betrauen. Wir hätten gar nicht gewusst wo anfangen.

Unsere Pläne sahen vor, dass wir den grössten Teil des Jahres auf dem Schiff leben würden und im Winter nur eine kleine Wohnung bräuchten. Also suchten und fanden wir ein schönes und gemütliches Winterquartier, wo wir uns sehr wohl fühlen und das Haus, das mit seinem grossen Garten sehr viel Arbeit machte, gar nicht vermissen. Dort wohnt jetzt eine junge Familie mit Kindern und das finden wir grossartig.

Die Mitgliedschaft im Schleusenschifferklub zu beantragen war ein weiterer Schritt auf diesem Weg.

Hilfe holten wir uns auch bei einem holländischen Makler und Experten. Diesen fanden wir wiederum über die Website der Kinette. Und als es um die Vertragsverhandlungen ging, half uns unser Präsident des Schleusenschifferklubs mit viel Engagement und unbezahlbaren Tipps.

Was war noch? Führerausweis, genau. Nachdem wir gemeinsam für die Theorieprüfung gebüffelt hatten und diese Prüfung auch beide bestanden, fanden die Fahrstunden und die praktische Prüfung 2016 auf dem Rhein in Basel statt.

Im Jahre 2017 nahmen wir an der Hollandreise des SSK teil. Auch wenn wir dort sehr wenige Schiffe der Art, wie sie uns interessierten, zu sehen bekamen, war die Reise ein grosser Gewinn. Wir haben net-

Brenner

Kaffeepause

Das rote Monstrum

Ersatz fürs rote Monstrum

te, freundliche und interessante Menschen kennengelernt, viele gute Gespräche geführt, Spass gehabt und eine Menge gelernt.

Etwas später, Anfang 2018 folgte der Binnenschifffahrtsfunkerkurs mit bestandener Prüfung.

Jetzt konnte eigentlich nichts mehr schiefgehen. Die Suche nach einem passenden Schiff stellte ich mir am einfachsten vor. Man nimmt mit dem Broker von der FAQ-Seite der Kinette Website Kontakt auf und der findet es dann schon. So einfach, wenn er denn noch verfügbar wäre. Er war zum Zeitpunkt, als unsere Suche konkreter wurde, bereits in Rente. So schrieb ich ihm, ob er einen Nachfolger hätte oder eine Empfehlung abgeben könne. Konnte er. Und so stellten wir uns vor, dieser sucht und macht dann mit uns eine Besichtigungswoche, wo wir dutzende von Schiffen anschauen werden und am Schluss in Holland unser Traumschiff kaufen würden. Und wieder kam es komplett anders.

Es stellte sich nämlich heraus, dass das was wir suchten, im Corona Jahr 2020 nicht gleich zu dutzenden auf uns wartete. Auch nicht in Holland. Unser Makler / Experte Johan Schoppert meinte, unsere Wunschliste sei, gelinde gesagt, sportlich. Trotzdem machten wir einen Termin mit ihm für eine mehrtägige Besichtigungstour. Etwas später dann sein E-mail, er hätte, auch mit Anfragen bei Berufskollegen, in ganz Holland noch kein passendes Schiff gefunden. Er wolle weitersuchen, schrieb er uns. Das taten wir dann ebenfalls. Eigentlich waren wir nicht sehr überrascht, googelten wir uns doch schon seit Jahren kreuz und quer durchs Internet. Wir hofften halt, dass ein Makler noch ein paar Trümpfe im Ärmel hat. Wir fanden unser Schiff dann selber und wiesen ihn daraufhin, dass uns die Piperboats schon noch gefallen täten. Seine Auswahl war dann ein Euroship in Holland, das schon fast verkauft war, zwei Piperboats in England, von denen uns eines nicht gefiel und das andere noch immer zu haben wäre. Ansonsten nur noch ein Piperboat, welches im Burgund lag. Dasjenige welches wir selber schon gefunden hatten. Das hatten wir wirklich nicht erwartet. Auch Johan war konsterniert und etwas ratlos. Er schlug dann vor, dass wir uns im Burgund treffen

Schon besser

Wo kommt das alles hin?

Das alles muss Platz haben

könnten und er mit uns das Schiff besichtigen und als Experte prüfen könnte. Also fanden wir uns eines schönen Septembermorgens, mit Maske geschützt, in einem TGV nach Dijon sitzend, wieder.

Johan holte uns am Bahnhof von Dijon ab und nahm uns mit nach Saint-Jean-de-Losne, wo die Grizzled Skipper im Port de Saint-Usage vor sich hindümpelte. Da wir für den Termin mit dem Broker der Verkäuferschaft noch zu früh waren, schauten wir halt erst mal alles von aussen an. Johan sah mit geübtem Blick sofort einige kleine Mängel. Spannschschlösser, die den Seilknotenpuffer am Bug hielten, waren rostig. Ein paar Lackschäden, ein Kunststoffboden auf der Heckveranda, der sich löste und eventuell etwas Rost darunter. Gummis an den Fenstern, die sich lösten und die vorderen Ecken am Steuerhausdach waren morsch. Alles Kleinigkeiten, die mit überblickbarem Aufwand behoben werden können. Nach einer Kaffeepause mit Blick auf die Saône, trafen wir die Vertreterin des Verkaufs-Brokers beim Schiff. Nun wurde innen alles von Vorn bis Hinten inspiziert und geprüft. Wir machten Fotos und liessen das Schiff auf uns wirken. Wir fühlten uns wohl und es gefiel uns sehr gut, bis auf dieses rote Monstrum eines Sofas. Kurzer Kommentar der zukünftigen Eignerin:» Das muss raus!».

Sie hatte bereits angefangen den Hausrat, der zu dem Zeitpunkt noch im Haus war, zwischen dem Winterquartier und dem Schiff aufzuteilen. Gleichzeitig mit der Suche nach dem Schiff lief ja noch der Verkauf des Hauses sowie das Ausmisten und Aussortieren desselben.

Das Fazit unseres Experten nach seiner gründlichen Prüfung war, das sei ein gut gebautes Schiff mit einem guten Motor und abgesehen von den bereits erwähnten Mängeln, in einem sehr guten Zustand. Dass er nur an wenigen Stellen Zugang zur Bilge und somit die Möglichkeit einer Prüfung des Rumpfes von Innen hatte, beurteilte er als nicht so schlimm. Bei einem Alter von nur zehn Jahren sei das ganz sicher kein Problem. Dass der Generator nicht anspringen wollte fand er nicht so gut. Es stellte sich aber heraus, dass nur die Starterbatterie hinüber war. Diese wurde noch vor dem Kaufdatum ersetzt.

Wir konnten dann auch noch eine kleine Probefahrt machen. Etwa viermal durch den ganzen Hafen mit Wendemanövern an den Enden. Es fühlte sich gut an am Steuer zu stehen. Ich glaubte die Masse der 35t Verdrängung zu spüren, aber auch die 150 Pferde die im Maschinenraum stampften.

Und so reisten wir am selben Abend wieder nach Hause. Mit einigen Eindrücken aber auch einer noch grösseren Anzahl an Fragen und Zweifeln. Wir brauchten zwei Tage des Abwägens, des Nachdenkens und des Diskutierens. Hundertprozentig erfüllte sie die Anforderungen auf unserer Liste nicht, lediglich zu etwa 95-98%. Waaas? Werden nun Einige rufen, was überlegt ihr denn da noch? Ja und genau genommen wussten wir schon lange, dass wir uns entschlossen hatten. Wir hatten bloss noch eine ordentliche Portion Respekt vor dem Ganzen. Gerne hätten wir sie noch einmal besucht. In Zeiten von eingeschränktem Reisen mussten wir darauf verzichten. Dennoch kam uns der Liegeplatz ideal vor, besser als im tausend Kilometer entfernte Holland. Von unserem Winterquartier im Speckgürtel von Basel nach Saint-Jean-de-Losne würde unsere alte Harley vier bis fünf Stunden brauchen. Das war ideal, da wir sie sowieso mitnehmen wollten.

Also erteilten wir, zwei Tage nach dem Ausflug ins Burgund, unserem Makler den Auftrag ein Angebot zu machen. Am Ende des ganzen Kaufprozesses, der notabene praktisch nur via E-mail geführt wurde, waren wir stolze Besitzer eines schönen Piperboats. Danach musste natürlich noch der Bürokratie gehuldigt werden. Es galt die Frage der Registrierung zu klären, eine Funklizenz wollte auch noch beantragt sein, ein Name musste gefunden werden. Nicht dass wir keinen gehabt hätten, die Diskussionen darüber liefen schon seit Jahren, entsprechende Ideen waren aber zu diesem Zeitpunkt noch gar nicht in Stein gemeisselt.

Gerne wären wir einmal zu unserem Schiff gefahren, wir hatten ja noch nicht einmal einen Schlüssel, aber Corona wusste dies zu verhindern. Zu unserem Glück hielt ein Bekannter des alten Besitzers, der ein paar Kilometer weiter auf seinem Schiff wohnt, regelmässig ein wachsames Auge auf unser Schiff. Er war es auch, der die Starterbatterie des Generators ersetzte und uns via WhatsApp mit Bildern, des inneren und äusseren Zustandes unseres neuen Besitzes, versorgte. Zudem lag sie im Päckchen längsseits eines anderen Piperboats, deren Eigner ebenfalls regelmässig dort waren. Nicht zu vergessen, Simon Piper der Managing Director der Piper Werft. Er liess uns direkt vor seinem Haus, den ganzen Winter lang, gebührenfrei liegen. Wir durften den Wassertank füllen, bezogen Strom und er trieb einen Riesenaufwand um unsere Heizung zum Laufen zu bringen. Angesichts der Tatsache, dass er von uns keinen Profit sondern nur Aufwand und Kosten hatte, fragte ich ihn per E-mail ob wir etwas an seine Kosten zahlen könnten. Seine Antwort war so kurz wie lapidar: Wir seien jetzt ein Teil der Piper Familie und sie würden helfen wo sie können.

Wo findet man heute noch eine solche Form der Kundenbeziehung?

Betreffend der Registrierung gibt es bekanntlich einen unter Schiffern weit verbreiteten Konsens, dass man am besten und günstigsten eine holländische Registrierung machen sollte. Nun in unserem Fall hätte das bedeutet, dass Mitarbeiter des holländischen Katasteramtes ins Burgund hätten reisen müssen um die Registernummer im Rumpf einzuschlagen. Es leuchtet ein, dass nun eine schweizerische Registrierung, die ohne eingeschlagene Nummer auskommt, plötzlich günstiger war. In Frankreich zu registrieren, war bei deren weitherum bekannten, rasend schnellen Bürokratie, keine Option.

Auch das kam dann wohl anders als ursprünglich gedacht. Da die Registratur in der Schweiz einen eindeutigen, einmaligen Namen für das Schiff verlangt und unsere letzte Namenswahl bereits vergeben war, heisst sie nun Lilly. Eine spontane Entscheidung und ebenfalls ganz anders als geplant. Gefällt uns jedoch sehr gut. Ebenso, dass wir nun die Schweizer Flagge führen müssen. Nicht dürfen, wir müssen. Und am Heck steht Basel. Für uns als Basler mehr als OK.

Wir sind dann am 8. April 2021 mit dem Motorrad aufgebrochen und nach Saint-Jean-de-Losne gefahren, haben eine Nacht im Hotel verbracht und am anderen Morgen um 08:00 Uhr die Lieferung unseres Hausrates in Empfang genommen. Ein paar Tage später sind wir bereits weitestgehend eingerichtet. Kaum war das soweit, erhielten wir eine Textnachricht, dass wir Impftermine hätten. Also, kaum da, mussten wir schon wieder zurückfahren. Einen Tag vor Abreise trafen wir uns noch mit dem Werftchef von H2O um Details der Arbeiten zu besprechen, welche in unserer Abwesenheit durchgeführt werden sollen.

Am Ende des Werftaufenthalts werden wir wieder an Bord gehen und dann geht es los. Wir werden wohl zuerst in Richtung Holland fahren und dann sehen wir weiter.

Wer mehr wissen möchte kann seinen Wissensdurst hier stillen: www.ms-lilly.ch

Wir sind startbereit

Abfahrt ins Burgund

Es muss passen und Spass machen

Es ist so eine Sache mit dem Neukauf von einem Boot mit passendem Motor. Es gibt Marken, die bieten das Ganze als Einheit an. Wenn dem aber nicht so ist – wie bei uns – wird daraus ganz schnell ein Abenteuer der besonderen Art.

Text und Bilder *Jürg Sutter*

Beim Neukauf von einem Auto ist das ja kein Problem: Garage besuchen, das Gewünschte aussuchen und Probe fahren. In der Nautikbranche ist es bekanntlich nicht so einfach. Selten steht das gewünschte Boot gar in Kombination mit dem Wunschmotor zur Probefahrt bereit.

Was nun — welcher Motor ist der richtige — welcher passt zum auserwählten Boot, zu den Fahreigenschaften? Dann gibt es nur eins: Vergleichsteste lesen, «Googlen» was das Zeugs hält, sich in Foren herumtreiben, Spezialisten fragen und dabei ja nichts unversucht lassen. Trotz all diesen Aufwendungen: Wenn der Motor in der Praxis dann entgegen aller Abklärungen nicht zum Boot passt, ja dann gibt es nur eine Möglichkeit: Motor(en) wechseln.

Aber von Anfang an: Im Jahre 2010 war es so weit: Wir fassten den Entschluss ein neues Motorboot zu kaufen. Nach längerem Suchen

landeten wir bei der Firma «Motorcat», einem Hersteller von Katamaran-Motorbooten in Polen. Die Länge und Breite des Bootes entsprachen genau unseren Vorstellungen, es war perfekt!

Das Boot war mit einem Innenborder oder zwei Aussenborder lieferbar — wir entschieden uns für die zwei ausserhalb, da meinten auch die Kinder es sähe «cooler» aus. Nach langem Suchen und, wie gesagt, unzähligen Stunden im Internet, bestellten wir zwei Evinrude 90 PS Aussenborder. Hochmoderne Zweitakter mit sehr guten technischen wie auch ökologischen Daten. Für uns damals die allerbeste Wahl — was sich leider im Nachhinein als nicht so glückliche Entscheidung herausstellen sollte.

Nach einigen Monaten Bauzeit wurde unser neues Boot im Frühling 2011 angeliefert. Nach einer langen Wartezeit vor und am Zoll Basel, inkl. Umladen auf PW und Anhänger konnte unser neues Boot endlich seinem angestammten Element dem Wasser des Neuenburgersees übergeben werden. Wir waren alle sehr glücklich und stolz! Es konnte losgehen: die Jungfernfahrt stand an und alles klappte bestens, strahlender Sonnenschein, das Boot stimmte und die Motoren machten genau das, was sie sollten und liefen wie eine 1 … jetzt noch! Nun standen die Sommerferien vor der Tür, das Wetter passte, die Stimmung war selbstredend auf dem Höhepunkt, wir freuten uns darauf, nach einem Jahr ohne Boot das neue Boot so richtig zu testen und zu geniessen.

Doch bereits in den ersten Tagen unserer Sommerferien nahm das Unglück seinen Lauf. Bei einer Ausfahrt hat es damit angefangen, dass zuerst der eine und kurz darauf der andere Motor im Leerlauf ohne Vorwarnung abstellte. Auch stellte sich ein sehr unrunder Leerlauf ein, welcher, je länger die Motoren in Betrieb waren, umso schlimmer wurde. Die Freude wich langsam Ernüchterung und Frust: so hatten wir uns die Sommerferien sicher nicht vorgestellt.

Zum Glück, mit etwas guten Zureden, konnten die Motoren wieder angelassen werden — es geschah auch nicht regelmässig, sondern ohne erkennbares Muster. Da es beide Motoren betraf, beschlossen wir unseren Ausflug abzubrechen und zurück in den Hafen zu fahren. Dort nahmen wir Kontakt mit unserer Werkstatt auf. Diese versprach vorbei zu kommen — wollte aber vorgängig noch mit dem Hersteller Kontakt aufnehmen. Zwei Tage später war der Mechaniker vor Ort. Es wurden die Kraftstoff- und die Zündungsseite überprüft, zusätzlich der Fehlerspeicher ausgelesen und alle Kontakte überprüft — alles negativ. Da auch beim Hersteller der Fehler nicht bekannt war, wurden als Sofortmassnahme und auf Anraten des Herstellers die Zündkerzen bei beiden Motoren ausgetauscht. Nach einer Testfahrt und mehrmaligem Anlassen im Stand trat der Fehler nicht mehr auf und man beschloss das Ganze zu beobachten.

Entgegen aller Hoffnungen war der Fehler damit leider nicht behoben. Auch im Jahr darauf wollten die Motoren nicht so wie wir. Das plötzliche Abstellen im Leerlauf sowie der zunehmende unrunde Leerlauf ging bei beiden Motoren munter weiter. Jedoch einmal in Fahrt waren die Probleme wie weggeblasen und die Motoren liefen wie eine 1. Erneute Rückfrage beim Mechaniker und er versprach zu kommen und stand kurze Zeit später im Hafen. Dieses Mal ging die Diagnose etwas weiter und ziemlich «tief» — bis schlussendlich ein möglicher Fehler gefunden war. Alle drei Einspritzdüsen und zwar bei beiden Motoren waren mit Russ zugeklebt. Sie mussten gereinigt werden und, siehe da, die Leerlaufprobleme waren weg. Warum die Motoren so viel Russ bei den Einspritzdüsen ansetzten, konnten sich weder der Mechaniker noch das Werk erklären. Da alle Einstellungen auf dem neusten Stand waren, herrschte irgendwie Ratlosigkeit. Das Motoren-

steuergerät wurden nochmals mit einem Update versehen und die Öl-Einspritzpumpe (es ist ja ein Zweitakter) neu kalibriert. Erneut einigte man sich auf Beobachtung.

Es kam wie es kommen musste: Auch in den darauffolgenden Jahren (!) wiederholte sich das Muster: Zuerst der unrunde Leerlauf, dann das erschwerte Anlassen, dann das Abstellen im Leerlauf und zu guter Letzt konnten die Motoren nicht mehr gestartet werden. Jahr für Jahr. Wir waren langsam aber sicher am Verzweifeln.

Kurz zusammengefasst: Alle Profis waren ratlos, es waren immer die Einspritzventile, die zugerusst waren und gereinigt werden mussten. Warum aber, konnte uns keiner so wirklich erklären, weder der kompetente Mechaniker, noch die Technikabteilung des Herstellers.

Wie nun weiter? Es gab diverse Erklärungsversuche, mehrere Auswechslungen von Bauteilen, unzählige Updates der Steuergeräte, ein Austausch der Propeller und zur Freude der Kinder und zum Leid des Portemonnaies regelmässigen Vollgasfahrten zum Reinigen der Düsen — leider alles ohne nachhaltige Verbesserung. Wir wollten nicht wahrhaben, dass diese Probleme nur bei unseren Motoren auftreten! Doch gemäss Aussage von Evinrude, dem Hersteller, war dem so. Ihnen waren diese Fehler völlig unbekannt! Wir waren am Boden zerstört — ein neues Boot das man nur eingeschränkt gebrauchen konnte — ein Ding der Unmöglichkeit!!

Bis wir per Zufall mit einem Evinrude Vertreter von Norddeutschland anlässlich der Interboot ins Gespräch kamen. Als wir ihm von unserem Martyrium erzählten, wussten er sofort um was es ging. Ihm waren die Probleme durchaus bekannt … und vertraut! Eigentlich war es ganz einfach: Die Motoren vertragen keine längeren Fahrten im unteren oder mittleren Teillastbereich. Sie sind auf Vollgasfahrten ausgelegt — dort fühlen sie sich wohl und zu Hause. Ansonsten besteht die Gefahr, dass sie zu viele Ablagerungen bei den Einspritzventilen bilden und es zu den uns bestens bekannten Problemen kommen kann!

Also doch — warum der Hersteller immer betonte es gäbe ausser

bei uns keine derartigen Probleme, konnte bis heute nicht geklärt werden! Jedoch hat Evinrude in der Zwischenzeit die Produktion von Aussenbordern eingestellt. An was das wohl liegen mag …?

Wie weiter also? Unsere Motoren passten also eindeutig nicht zu unserem Fahrstil, da gab es wohl nur eine Lösung. Des Ersetzten der Motoren durch Neue — aber welche? Somit standen wir wieder am Anfang — zum Glück aber nicht alleine. Unser Mechaniker hatte neben Evinrude noch die Vertretung von Suzuki. Ein Wechsel der Motorenwerkstatt stand nicht zur Diskussion. Somit war der Entscheid eigentlich innert kurzer Zeit gefallen — wir wechselten zu Suzuki.

Nun begann die Planung für den Wechsel. Alles sollte bei uns am Neuenburgersee ablaufen, denn wir hatten genügend Platz bei unserem Ferienhaus. Einzig der physische Wechsel der Motoren konnte vor Ort (mangels Kran) nicht durchgeführt werden. Dies war kein Problem, da sich die in Cheyres ansässige Bootswerft A. Scholl AG bereit erklärte, die Motoren für uns zu tauschen. Vielen Dank an Adrien Scholl und sein Team für den top Service! Die restlichen Arbeiten, das Ersetzten der elektrischen Kabelstränge, der Instrumente, der Schalteinheit und der Schaltzüge konnte dann problemlos vor Ort durch unsere Werkstatt des Vertrauens und gleichzeitig Lieferant der Motoren, die Roland Steiner Werft GmbH, durchgeführt werden.

Roland Steiner hatte glücklicherweise auch nichts gegen eine Unterstützung meinerseits. Dadurch erhielt ich einen interessanten Einblick in seine Arbeiten und hatte mich dank meiner ursprünglichen Ausbildung als Automechaniker auch nicht ganz ungeschickt angestellt. Um das Ganze ein wenig zu beschleunigen hatten meine Frau und ich vorgängig die alten Kabelstränge und die Instrumente ausgebaut. Ich wusste gar nicht, dass ich erstens noch so beweglich war und zweitens, in welch kleine Räume man kriechen kann, wenn es sein muss!

In den Sommerferien 2017 war es dann so weit — die neuen Suzuki Motoren wurden eingebaut und angeschlossen. Nach einem arbeitsreichen Tag konnten sie dann ein erstes Mal gestartet werden. Es war

einfach wunderbar: sie schnurrten vor sich hin, es war wie Weihnachten, Ostern und Geburtstage zusammen. Ja, wir waren wieder happy — und sind es jetzt noch!

Ein ganz besonderer Dank geht an die Firma Roland Steiner Werft GmbH, denn ohne ihre 100%ige Unterstützung zu jeder Zeit wären wir jetzt nicht dort, wo wir sind. Aus der ursprünglichen Geschäftsbeziehung wurde eine Freundschaft: Wir danken Roland und Ursl und seinem Hauselektriker Dieter sowie dessen Frau Ute von Herzen!

Einige brauchen halt etwas länger bis sie das Neue geniessen können — bei uns waren es rund sechs Jahre! Rückblickend betrachtet, war unsere damalige Entscheidung für die Marke Evinrude falsch? Nein, ich denke eher nicht! Aber wie heisst es doch: Im Nachhinein ist man immer klüger!

Mit dem jetzigen Wissensstand würden wir sehr wahrscheinlich einen 4-Takter dem 2-Takter vorziehen. Wobei ich ganz klar festhalten muss, dass der Fahrspass beim 2-Takter eindeutig grösser war als beim 4-Takter, was sicher auch der Technik geschuldet ist. 2-Takter, 4-Takter Benziner oder Diesel spielt grundsätzlich keine Rolle. Hauptsache das Ergebnis stimmt und macht Spass!

MS William zu verkaufen!

Nach vielen Jahren, in denen ich auf dem Schiff gelebt habe und damit gefahren bin, verkaufe ich den William. Das sehr schöne und gepflegte Schiff ist fahrbereit und vollständig ausgerüstet.
Erbaut 1923, umgebaut 1970 und 1996-98.
Masse: 24.0m x 4.40m, Tg. 1.2m, DFH 3.3m / 72 T.
Neue Zentralheizung 2013, neue Küche 2016.
Gute Raumaufteilung, schönes Interieur, grosse Sonnenterrasse, gut eingerichtetes Steuerhaus.

Verkaufspreis: CHF 170’000 verhandelbar

Edit Aebi, mswilliam1@icloud.com, +33 7 72 76 25 71
oder siliva.gautier@bluewin.ch, +41 79 576 12 13

Wenn an der Schleuse orange, blau, weiss erscheint …

… ist es nicht eine neue Kombinationsanzeige für den Schleusenstand, aber eine schöne Begegnung in Friesland.

Text und Bilder *Beatrice Rupp*

Wir fahren vom schönen Stadthafen Meppel Richtung Hijkersmilde auf dem Drentse Hoofdvaart Kanal, bis zur ersten Brücke, die sich dank einem Hafenarbeitsboot gleich öffnet, in den Industriehafen. Wie immer in solchen Häfen, Lärm und grosse Frachter, die sich wie grosse Krokodile langsam und irgendwie bedrohlich in den Hauptkanal schieben und ihren Platz beanspruchen. … und die nächste Brücke will sich einfach nicht öffnen!

Der Drentse Hoofdvaart Kanal führt bis Assen (Hauptstadt der Provinz Drenthe) an einer stark befahrenen Strasse entlang. Als nächster Actionpunkt ist in der Wasserkarte die Paradijssluis eingetragen. Der Name verheisst Schönes. Hoffentlich!!! Wir fahren langsam darauf zu und ich kann nicht sehen, ob das Einfahrtslicht rot oder grün zeigt. Mit Fernglas sehe ich blau, gelb, orange … und plötzlich das grüne Licht zur freien Einfahrt. Der freundliche Schleusenwärter ist mit den Leinen behilflich und nun habe ich Zeit zu sehen, was das blau, gelb, orange etc. ist: Ballone, die fröhlich im Wind flattern. Wir konzentrieren uns auf die Leinen und steigen langsam hoch. Oben, vor dem Schleusenwärterhäuschen sitzt eine Puppe in Schleusenwärteruniform. Am Fenster glänzt golden der Schriftzug «JAN». An der Absperrung für Publikum wiederum Ballone und ein Plakat mit Jan, dem Schleusenwärter und Text: Heute ist mein letzter Arbeitstag.

Jan verschwindet kurz und kommt zurück mit einem Prospekt über die Provinz Drenthe und … einer hübsch verpackten kleinen Flasche mit Rotwein, daran angehängt vier Pralinen und ein Kärtchen mit ihm in der Uniform. Jedes Boot, das an diesem Tag schleust, bekommt dieses hübsche Präsent. Die Paradijssluis ist in unserer Erinnerung wirklich «Paradies». Wir wünschen ihm von Herzen alles Gute für seinen Ruhestand. Er hat nun Zeit, mit seiner Frau zu reisen … auf der Landstrasse im Mobilheim.

Nederland 2022

SSK-Fachreise zur Erkundung des Schiffsmarktes in Holland

Sonntag, 6. März 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

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

SSK-CSE-Neumitglieder

Schirmer Carol & Anceschi Letizia
5234 Villigen
Aebi Edith F-70500 Corre

Herzlich willkommen im Klub!

Programmhinweise

Es kann wieder losgehen … bis dieses Heft produziert und verschickt ist, kann viel passieren …
Aktuelle Informationen über unsere Anlässe findet Ihr unter www.ssk-cse.ch

Hochzeit Fabienne Sonderegger & Manuel Keller

Am Freitagnachmittag, 21. Mai 2021, haben sich unsere jüngsten OCH-Mitglieder Fabienne & Manuel das Ja-Wort gegeben. Herzlichen Glückwunsch von der ganzen SSK-CSE-Familie!

Zahlreiche Mitglieder überraschten die frischgebackenen Eheleute nach der Ziviltrauung beim Standesamt Oberegg AI. Bei Alphornklängen und kaltem, windigen Wetter liessen sich die Hochzeitsgesellschaft und die SSK-Mitglieder vom Engel-Beck der Bräutigameltern Bernadette und Norbert Keller mit Speis und Trank verwöhnen. Bernadette und Norbert sind natürlich auch gestandene SSK-Mitglieder. Lieben Dank dem ganzen Team!

Wir wünschen dem glücklichen Paar Gesundheit, Glück und immer eine Handbreit Wein im Glas. **Text und Bild** *Roland Häne*

BOATDRIVER

Ihr Schweizer Ansprechpartner für Binnenkarten und Revierführer

10% Rabatt mit Gutscheincode:
(gültig bis 31.12.2021)
SCFFBAAT21

Jetzt einkaufen: www.boatdriver.ch/shop

Warum nach Holland sehen, wenn der Gute liegt so nah ...

Altershalber steht unser «De Hooogtrawler» zum Verkauf

Baujahr 1977
Bauherr De Hoog, Jachtbau
Registriert in NL
Eigentum seit 1999
versichert bei Unigarant, NL
L x B x T 12,75 x 3,48 x 1,15 m
Höhe über Wasser ca. 3,50 m
Wasserverdrängung = Bootsgewicht, 12 t
Motor DAF 615, 86 KW = 117 PS
Motor Nr. 16407/4037
Wassertank 850 l

55 l Heisswasserboiler (> 80 °C)
Starterbatterie 2 x 12 V = 24 V, 250 A, neu
Verbraucherbatterie 2 x 12 V = 24 V, 130 A, neu
Bugstrahler frisch revidiert
Klimaanlage, Domestic FreshLight 2200
Dieselheizung Eberspächer 5 L
WC, manuell, neu
Keine Probleme bei Kanalfahrten, das Dach achtern kann 30 cm elektrisch herunter gefahren werden.
Liegeplatz im Moment auf der Saône bei Blanquart, kann beibehalten werden.
Alle Servicearbeiten bei Blanquart (F) oder Mattmüller (D) ausgeführt.

Preisvorstellung CHF 50 000.–

awb@bluewin.ch
T +41 41 790 29 54
M +41 79 441 37 77

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.

Was ist Mut?

Viele von uns werden sich oft diese Frage stellen …
Mut braucht es, täglich zu sich zu stehen und seine Träume zu realisieren. So ging es auch mir, als ich mich entschied, eine Luxe-Motor zu kaufen. Christian hat sich bereit erklärt, mein Boot nach Frankreich zu überführen. In Toul konnte ich dann meine INDI in Besitz nehmen.
Natürlich hatte Christian den Kahn, mit einer Länge von 19,97 Metern, an die Hafenmole geparkt. Vorne lag die INDI eingeklemmt in einer Festmacherbucht für 15-Meter-Böötchen. Ihr Popo war ca. zwei Meter vom nächstgelegenen Boot entfernt. Nie fuhr ich ein Boot, ausser in der Fahrschule, welche ich mit Ach und Krach auf dem Zürichsee bewältigt habe …
So, nun sass ich da und grübelte wie ich die 61 Tonnen dazu bringen könnte, das zu tun, was ich gerne möchte. Viele kennen die tollen Manövriereigenschaften eines Bootes beim Rückwärtsfahren. Bei einem Luxe-Motor ist alles noch viel schlimmer. Eine Spring – hatte ich mal gehört – sollte in solchen Fällen Abhilfe schaffen. Viele im Hafen haben mir ganz spontan ihre Hilfe angeboten, um meinen Trog aus dem engen Platz zu manövrieren. Ich lehnte dankend ab, ich bin ja mutig, und wie abgemacht um 9 Uhr startete ich den DAF 615 meines Schiffchens, um mich in mein Abenteuer zu begeben. Wie es so ist, solches spricht sich schnell herum. Was dann folgt, bezeichnet man wohl als Hafenkino.
Mit Herzrasen bis in die letzte Spitze meiner spärlichen Kopfbehaarung schaffte ich dieses Manöver unter Beifall der Zuschauer und fuhr in die erste Schleuse auf dem Weg nach Corre.

Carl Meyer *Fortsetzung folgt …*

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**