

www.ssk-cse.ch

4-23

Schleusenschiffer

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

Mein grösstes Abenteuer

Amerika mit eigenem Schiff

SSK-Herbsttörn 2023

Unter der Sonne des Südens

Schiff & Recht

Eine Tragödie in drei Akten

wölgott innovativ.

**Me wööschid
alewile
e handbräät
wasse
onderem kiel.**

Appenzeller Druckerei
www.appenzellerdruckerei.ch





Frischer Wind

Es war ein spezieller Sommer. Wunderbar warm – für die, die das mögen – und wunderbar lang. Aber irgendwann kommt dann doch der Herbst, mit frischem Wind und schönen Farben. So passt es nicht schlecht, dass wir auch unser Klubheft etwas auffrischen. Nach über zehn Jahren im selben Layout kriegt es jetzt neue Schriften und ein frisches schiffiges Farbkonzept – «beachy» würde der Amerikaner sagen. Goffredo Loertscher weiss, was das heisst. Er hat mit dem eigenen Schiff Amerika bereist. Zum Glück hat er sein «grösstes Abenteuer», wie er es selber nennt, mit Bildern und Text festgehalten. Ich freue mich, seine Eindrücke in einer Serie in den nächsten Heften veröffentlichen zu dürfen.

Damit Schleusenschifferinnen und Schleusenschiffer, auch die ohne eigenes Boot, mit dem SSK auf die Reise gehen können, organisieren Patricia und Markus Woodtli einmal im Jahr einen Törn der Extraklasse. Unser SSK-Herbsttörn ist wirklich besonders – das kann ich euch versichern, denn ich war selber dabei, diesen September «unter der Sonne des Südens». Peter Wentz hat sich freundlicherweise zur Verfügung gestellt, einen Bericht darüber zu schreiben, so konnte ich eine Woche lang einfach mal die Seele baumeln lassen. Mit Faulenzen ist nichts bei Patricia und Markus, denn an der SSK-Generalversammlung am 11.11.23 werden sie bereits schon wieder den nächsten Törn vorstellen. Ich hoffe natürlich, euch alle an der GV begrüßen zu dürfen. Für die, die nicht nach Horn kommen können, schreiben wir den Herbsttörn 2024 zeitgleich in diesem Heft und auf unserer Homepage aus. So haben alle die selbe Chance, sich anzumelden. Überlegt nicht zu lange, denn meistens ist er bereits zwei Tage nach Bekanntmachung ausgebucht.

... bis dann – wir sehen uns an der GV, an einer Regio-Veranstaltung oder auf einem Törn.

Monika Martiny
Redaktion



Pollard ist ein realistischer Jachtbauer, der weiss was er tut. Wir haben nur ein Ziel: wir erstellen aus Ihren Wünsche Ihre ultimative Traumjacht. Jede Jacht ist für uns ein Unikat, wobei Stil und Komfort im Mittelpunkt stehen. Von der Rumpfform, der Bauweise bis hin zur Einteilung und Ausführung. Sie bestimmen es selber.

Hochwertige Qualität

Custom-build

Robust und langlebig



Adresse

Elzenbroek 7
8331 VD Steenwijk, NL
Mobil:
+31 (0)6 27 43 27 67
E-Mail:
info@pollardjachtbouw.nl



WWW.POLLARDJACHTBOUW.NL



Ideal gelegen an der Kreuzung der Fahrrouten nach Friesland, dem IJsselmeer, dem historischen Wasserdorf Giethoorn, dem Nationalpark de Weerribben und nur eine Stunde Fahrzeit zur Beulaker- und Belterwijde am Kopf der Overijssel, bekannt durch seine schönen Naturgebiete

- LIEGEPLÄTZE VON 6M BIS 16 M LÄNGE ZU VERMIETEN
- WINTERLAGER:
- ISOLIERTE, MODERNE HALLEN MIT KRAN BIS 30 TONNEN
- AUSSENLAGERUNG IM FREIEN

**RUHE
UND
WEITE**

NÄHE AUTOBAHN UND MIT DEM ZUG GUT ERREICHBAR



KONTAKT

Veenderij 4
8331 VH STEENWIJK
Holland
+31(0)521-520400
Info@jachthavensteenwijkerdiep.nl
www.jachthavensteenwijkerdiep.nl

www.jachthavensteenwijkerdiep.nl

Inhaltsverzeichnis

Reiseberichte und Reportagen

Serie «Mein grösstes Abenteuer» Amerika mit eigenem Schiff	6
SSK-Herbsttörn 2023 «Unter der Sonne des Südens»	18
SSK-Manöverkurs 2023	30
Frieslandtreffen 2023	34

Rubriken

Serie «Schiff & Recht» «Eine Tragödie in drei Akten»	38
Kreuz-Boot-Rätsel	40

Infos

Ausschreibung Herbsttörn 2024	43
Anlässe SSK und Regios	44
SSK-Kursangebote	46
Kontaktadressen	49
Kolumne	50
Neumitglieder	51

Titelbild

Auf dem Canal du Midi, SSK-Herbsttörn 2023.
Foto von Goffredo Loertscher.

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

Gestaltung Pascal Scheidegger, www.pascalscheidegger.ch

Abonnement, Mitgliedschaft Lotti Gugelmann, lotti.gugelmann@ssk-cse.ch

Sekretariat, Inserate Roland Häne, roland.haene@ssk-cse.ch,

Website Thomas Schlage, webmaster@ssk-cse.ch

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

Web www.ssk-cse.ch



Mein grösstes

Reisebericht Amerika Teil 1



Text und
Bilder
Goffredo
Lœrtscher

Das langjährige Schleusenschiffermitglied Goffredo Loertscher hat vor einiger Zeit eine einzigartige Reise gemacht. Er hat mit seinem eigenen Schiff Amerika bereist. Zum Glück hat er seine Erlebnisse mit Text und Bild festgehalten, so können wir im Nachhinein daran teilhaben.



Abenteuer



Ende 2008 entschied ich mich, meine Moto-ryacht nach USA zu transportieren, um dort während 12 Monaten der Ostküste entlang vom Norden in den Süden zu fahren. Zuerst musste ich folgende Fragen klären: Transportmöglichkeiten und Kosten für den Bootstransport von Europa nach USA und zurück. Muss ich in USA das Boot verzollen oder MwSt. bezahlen? Brauche ich eine Bewilligung, um in amerikanischen Gewässern zu fahren? Wie löse ich das Stromproblem an Bord (in den USA gelten 120 Volt mit 60Hz, bei uns 230Volt mit 50 Hz). Wo kann ich einen Gezeitenatlas und elektronische Seekarten für mein GPS sowie Papierkarten kaufen, um die Reise zu planen? Wie komme ich in den USA zu Wetterberichten, Angaben über Wellenhöhen und Hurricane-Warnungen. Brauche ich ein Visum und ist dieses für ein Jahr gültig...

Die Detailplanung ergab dann, dass das Boot im Mai 2009 in Genua verladen und nach Newport RI (unweit von Boston) verschifft wird.

Zuerst musste das Boot erst mal von Kroatien nach Genua gefahren werden. Allein diese Fahrt war schon ein grossartiges Erlebnis. So entstand folgender Törnplan: Newport, New York, Hudson River, Erie-Canal, Lake Ontario, St. Lorenzstrom, Montreal, via Ottawa über den Rideau-Canal zurück über den Lake Ontario nach New York, Cape May, Philadelphia, Baltimore, Washington DC, Norfolk, Cape Hatteras, Charleston, Savannah, Cape Canaveral, via Okeechobee-Canal an den Golf von Mexico, Cape Coral, Naples, Florida-Keys, Havanna (Kuba), Cancún (Mexico), Miami, Bimini und

Abaco Islands (Bahamas) und schliesslich zurück nach West Palm Beach, von wo aus das Boot ein Jahr später, im Mai 2010, zurück ins Mittelmeer nach Palma de Mallorca verschifft werden sollte. Meine Frau wollte mich insgesamt etwa einen Drittel der Reise begleiten. Da ich nicht alleine fahren konnte, heuerte ich Charlie, einen jungen, amerikanischen Matrosen, an. Gelegentlich wollten ein paar Freunde ein Stück mitfahren.

Mein Boot



Technische Daten

Fairline Phantom 48, Baujahr 2008, L15.17 B4.46 T1.25.

2 x Volvo D9, 6-Zylinder Diesel à je 575 PS.

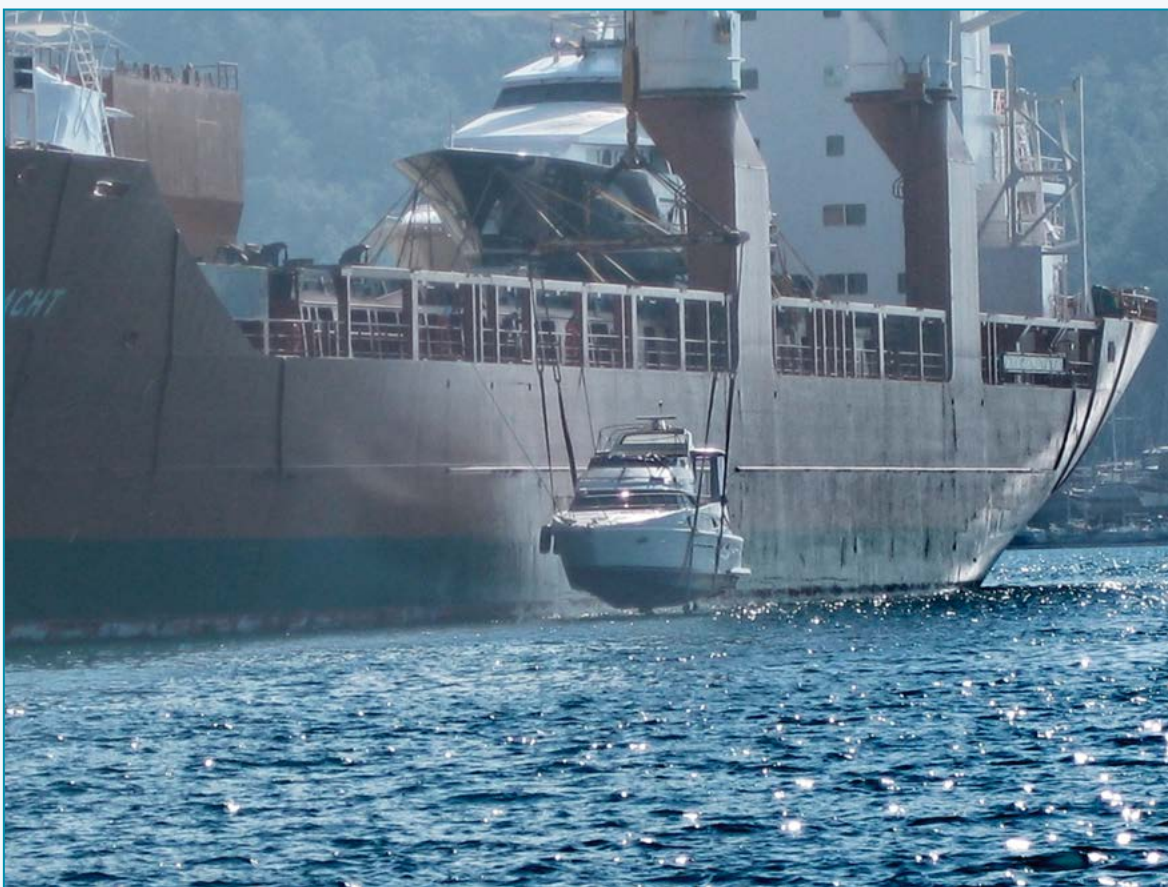
Generator 11 kW Verbraucherbatterien 1600 Ah. (Stromautonomie ohne nachzuladen 1-2 Tage), 4000 W Umformer, von 24 auf 230 Volt, Bugstrahler, Heckstrahler.

Klimaanlage mit Zusatzheizung in allen Kabinen. Flybridge Passerelle/Kran für Dinghi Dinghi mit 6 PS Aussenborder. Grosses Lazarett (Stauraum), Fernbedienung für Motoren und Bug- und Heckstrahler (für Landemanöver)

Salon. Eignerkabine mit Dusche und WC (Closomat), grosse und kleine Gästekabine mit gemeinsamer Dusche und WC. Küche mit Glaskeramikherd, Backofen/Grill, Trinkwasser-Entkeimer, 3 Kühlschränke, 1 Gefrierschrank, Waschmaschine/Trockner.

Nautische Instrumente: 2 x GPS, 2 x Autopilot, 2 x Echolot/Speedometer, 3 x UKW-Funk, Radar 4 kW, Satellitentelefon- und Internet-Antenne.





Sukosan – Genua – Newport

Anlässlich der Überführung meines Bootes von Sukosan (Kroatien) nach Genua haben wir in Vieste (Italien), wo wir einklarierten, beim erst besten Vodaphon-Laden eine italienische SIM-Karte für das Natel und einen USB-Stick für Datenübermittlung (Internet, Mail etc.) gekauft. Mit dem Natel kann man damit billiger telefonieren als mit der schweizerischen SIM-Karte. Der USB-Stick für die Datenübermittlung kostete 35 Euro pro Monat mit 100 Stunden unlimitierter Datenmenge. Das war ein Traum, denn damit konnten wir ohne jede Einschränkung stundenlang surfen und mailen.

Vor dem Verladen des Bootes hatten wir dieses auf Hochglanz gebracht und in perfektem Zustand auf den Frachter verladen.

Der Bock, auf dem das Boot aufgelegt wurde, war zur Sicherheit gleich auf dem Deck des Frachters angeschweisst. Darüber hinaus wurde das Boot mit mehr als 10 Spanngurten allseitig verspannt. Der Frachter, mit diversen Yachten an Bord, fuhr via Mallorca in die Karibik und dann die amerikanische Ostküste rauf bis Newport, Rhode Island, wo ich es 20 Tage später in Empfang nehmen konnte.

Als wir, das sind Charlie, mein „deckhand“ (Matrose), und ich, den Frachter betraten, war das Deck weiss wie mit Schnee bedeckt vom Salz. Wir stellten die Leiter an, kletterten auf das Boot und öffneten die Türe. Mich traf beinahe der Schlag! Am Boden lag das Geschirr, das Besteck, und alles war übersät mit Glassplittern. Die Besteckschublade war aus dem Schrank geflogen und die Front war abgerissen. In der Schublade, wo früher die Gläser waren, war nur noch zerriebenes Glasmehl. Sämtliche Gläser waren zerbrochen, und die Kunststoffgläser waren aussen mattgerieben vom Glasmehl. Im Salon sah es aus, als wäre eingebrochen worden. In den Toiletten war nichts mehr an seinem Ort, alles am Boden, teilweise in Scherben. In meiner Kabine lagen die ehemals sauber zusammengelegten Hemden, Pullover und Unterhosen am Boden. Alles in hohem Bogen aus den Schubladen geflogen. Glücklicherweise hielt sich der Schaden trotz allem in Grenzen. Der Kapitän des Frachters teilte uns mit, sie seien in einen gewaltigen Sturm geraten. Ein Matrose ergänzte, er sei nachts aufgestanden, um nachzusehen, ob noch alle Yachten an Bord sind. Die Wellen seien über alles hinweggegangen! Wie muss man sich einen Sturm vor-

stellen, bei dem ein grosser Frachter dermassen schaukelt, dass in den „aufgeschnallten“ Yachten die (blockierten) Schubladen stundenlang auf und zu knallen, bis alles kaputt ist und der Inhalt auf dem Boden liegt?

Ausser meinem Boot waren noch diverse andere Yachten sowie ein Riesending von einem Katamaran an Bord des Frachters. Es war ein Spektakel zuzusehen, mit welcher Professionalität und Präzision dieser Cat mit den bordeigenen Kränen abgeladen wurde. Es ging effektiv um Zentimeter. Wir waren die letzten, die abgeladen wurden, und mussten gleich wegfahren in das nahe liegende Newport. Nachdem wir dort festgemacht hatten, tranken wir zuerst ein Glas Rotwein, um den Schrecken runterzuspülen, bevor wir eine Bestandesaufnahme des Verdresses machen konnten. Das Boot war über und über mit einer Salzkruste überzogen. Der ganze Chromstahl (von bester Qualität AISI 316!), Reling, Handläufe, Biminigestell und Passerelle, waren rot, mit Flugrost überzogen. Letztlich nur Bagatellen, das Boot kann man mit Wasser abspülen und den Chromstahl wieder polieren. Ferner müssen an zwei Schubladen die Kugellagerauszüge ausgewechselt werden, diese sind nicht mehr brauchbar und schliessen nicht mehr. Hingegen konnte Charlie (gelernter Bootsbauer, welch ein Glück) die abgerissene Schubladenfront wieder anleimen. Leider muss die Schublade trotzdem ganz ersetzt werden. Grossen Ärger und Arbeit bedeuteten die tausenden von ganz kleinen Rostflecken auf der Gelcoat, die wirklich nur äusserst schwer weg zu polieren sind. Wenn auf dem Frachter ein Boot abgeladen wird, werden auch gleich die Böcke entfernt und die Schweissnähte, mit denen diese fixiert wurden, abgeschmirgelt.

Dieser Schmirgelstaub aus Eisen fliegt dann überall herum, setzt sich auf den Booten nieder und rostet sofort!

Alles nicht sehr tragisch, wenn man kein Bedauern mit denjenigen hat, die das alles wieder herrichten müssen und davon absieht, wie viele Tage Putz- und Polierarbeit dazu aufgewendet werden müssen, um das Boot wieder in den „Originalzustand“ zu bringen! Dazu bräuchten wir allerdings endlich mal 2-3 Tage hintereinander trockenes und sonniges Wetter. Im Moment warten wir noch drauf. Es ist oft neblig und regnerisch. Wenn zwischendurch einmal die Sonne scheint, dann fahren wir lieber. Das versteht man doch, oder?





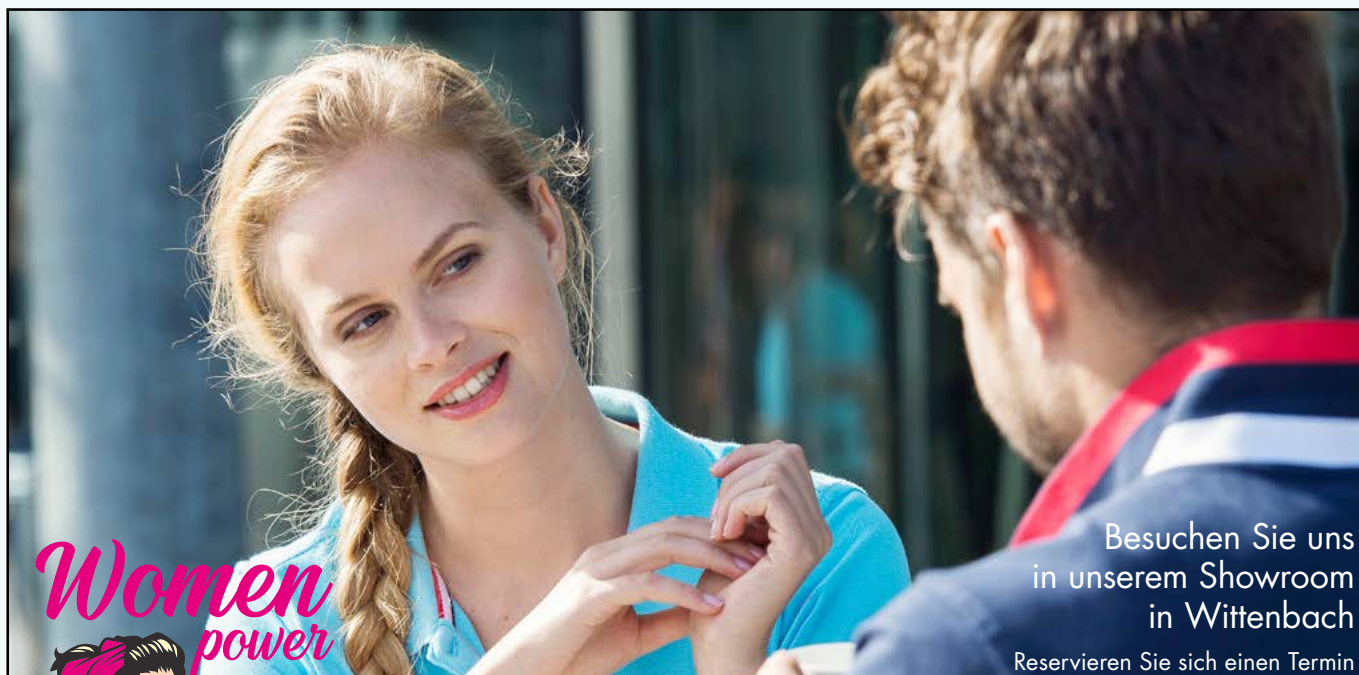
Newport ist für Amerikaner das, was für Europäer zum Beispiel St. Tropez ist. Mehr noch, es ist für sie fast ein Wallfahrtsort. Wahrscheinlich deswegen, weil sie nicht viele derartige „mondäne“ Ferienorte haben. Es liegt ungefähr zwischen New York und Boston, und ist vorwiegend ein Segelrevier. Hier ist auch der berühmte New York Yacht Club domiziliert (nicht etwa in New York selber), der den „America's Cup“ lanciert hat. Hier wurden auch in den Anfangszeiten alle Regatten des America's Cup ausgetragen. Später konnte dann der Gewinner den nächsten Austragungsort bestimmen. Heute ist es Valencia, wie wir alle wissen. Leider hat die Geschichte um Alinghi und die vielen Prozesse, bei denen niemand mehr genau weiss, um was es überhaupt noch geht, eine unsympathische Wende genommen. Es ist deshalb nicht sonderlich verwunderlich, dass hier über ein Dutzend alte, sehr schöne und gepflegte 12er Rennyachten liegen. Einige davon machen täglich kurze Segeltörns mit Touristen. Zurzeit liegen an unserem Steg gleich zwei aktuelle 12er Rennyachten der Neuseeländer, die hier trainieren. Ansonsten ist Newport aus meiner Sicht wie folgt zu beschreiben: Man nehme St. Tropez und verdünne es 1:10. Die Touristenmeile, an deren schönstem (und teuersten) Platz wir dank der Organisation von Charlie lagen – er hat hier seine Ausbildung zum Bootsbauer absolviert – erinnert mich irgendwie an Lebkuchen. So richtig warm ums Herz wird mir in Newport nicht. Viele putzige Häuser, alle aus Holz, zum Teil mit Schindelfassaden. Die üblichen Souvenirläden mit Ramsch, und natürlich viele Restaurants und Eisdielen. Einige davon charmant und wirklich auch gut. Und selbstredend jede Menge Fastfood, Selbstbedienungs-Beizen und Bierschwemmen. Ich würde gerne wissen, was Amerikaner empfinden, wenn sie beispielsweise Portofino sehen. Da wären noch die Kirche zu erwähnen, in welcher John F. Kennedy geheiratet hat, und das am Stadtrand an schönster, erhöhter Lage mit Meersicht liegende Villenquartier, was heisst da Villen, Mansions in riesigen Parkanlagen. Da soll angeblich ein Ehepaar mit 300 Angestellten leben.

Boating in the USA

Die Rede ist nur von Motorbooten, so genannten Powerboats. Diese sehen alle gepflegt aus, praktisch keine alten, verlausten Schwarten, wie man sie bei uns hin- und wieder sieht. Ausser den offenen Flitzern könnte man die Bootstypen in drei Kategorien einteilen: Trawler, Fischeryachten und SBB-Boote. Da wären mal die sogenannten Trawler, die unauffällig-







Women
power

Besuchen Sie uns
in unserem Showroom
in Wittenbach

Reservieren Sie sich einen Termin



since 2011

Wir sind anziehend...

Beratung & Verkauf von Bekleidung für Firmen und Clubs

emotion-print

Textildruck – Stickerei – Drucksachen

emotion-print GmbH
Romanshornestrasse 92
CH-9300 Wittenbach

+41 (0)71 290 22 20
info@emotion-print.ch
www.emotion-print.ch

emotion-Print steht für professionelle Beratung und Verkauf von Firmen- und Club-Bekleidung mit und ohne Veredelung (Stickerei – Druck – Flockprint – Laser)

Sie legen Wert auf kompetente Beratung, individuelle Lösungen sowie hochwertige Verarbeitung?

Dann sind wir für Sie der richtige Partner. Wir sind Spezialisten für Produkte mit hohen Qualitätsansprüchen und dies bereits ab einem Stück. Hinter emotion-Print steht ein Frauenpower-Team mit hoher Fachkompetenz kombiniert mit erfrischender Freundlichkeit, Liebe zum Detail und ausgezeichnetem Know-how im Textilbereich.

Wir sorgen für einen einheitlichen Auftritt für Ihre Unternehmen oder Ihren Club. Besprechen Sie mit uns Ihre Vorstellungen und wir setzen sie mit Begeisterung für Sie um. Dabei gehen wir auf alle Ihre Bedürfnisse bezüglich Funktionalität, Material, Qualität und Preisvorstellungen ein.

Bei der Bekleidung bieten wir Ihnen von der exklusiven Linie bis hin zur Budgetlinie die ganze Palette. Unterschiedliche Materialien bestimmen den Preis. Durch die Veredelung inhouse sind wir in der Lage, jede Auflagenhöhe in kurzer Zeit für Sie zu produzieren. Was wir tragen, bestimmt, was wir sind! Bekennen Sie sich mit Ihrer Kleidung zu Ihrer Überzeugung! Die Balance zwischen Wirtschaftlichkeit und Umweltbewusstsein ist uns sehr wichtig und wird stets von uns überprüft. Zusammen mit unseren innovativen Partnern entwickeln wir uns immer weiter und können Ihnen jederzeit hochwertige Qualität zu fairen Preisen garantieren. Das Vertrauen und der persönliche Kontakt zu unseren Kunden bildet für uns die Basis für eine erfolgreiche und langfristige Zusammenarbeit. Ihre Zufriedenheit ist unser höchstes Ziel!

Besuchen Sie uns im Showroom an der Romanshornestrasse 92 in Wittenbach, wo auch ein Teil unserer Produktion steht, und lassen Sie sich überraschen, was wir alles auf die Bekleidung zaubern.

Sie sind herzlich willkommen!

Rufen Sie uns an oder schreiben Sie uns eine E-Mail und lassen Sie sich von uns inspirieren

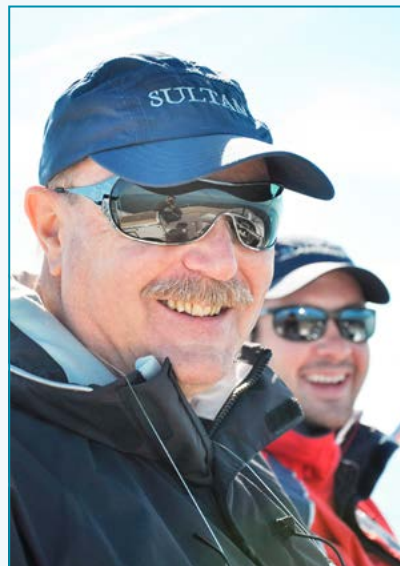
Wir sind erreichbar unter +41 (0)71 290 22 20 oder info@emotion-print.ch

Oder schauen Sie sich unsere Mode gemütlich von Zuhause aus an in unserem Shop auf www.emotion-print.ch

ten. Verdränger oder Halbgleiter. Solide und gemütliche Boote zum Reisen. Dann kommen die Fischeryachten. Dieser Ausdruck ist von mir erfunden, denn er kommt der Tatsache sehr nahe. Das sind einerseits Kabinenboote, mit allem Drum und Dran zum bequem wohnen, und einem hohen Turm aus Aluminiumgestänge. Hoch oben eine Steuer- und Aussichtsplattform mit den extrem langen, von weitem sichtbaren, typischen „outrigger“ Hochsee-Angelruten. Nachdem ich beobachtet konnte, wie viel diese Sportfischer fangen, muss ich sagen, so stelle ich mir Fischen vor! Das ist Fischen auf hohem Niveau. Auf den Flüssen und Kanälen fischen sie oft zu zweit in einem kleinen Boot mit Aussenborder, der sie zu den Fanggründen bringt. Alsdann bedienen sie sich eines ebenfalls am Boot angebrachten Elektroantriebes, um sich lautlos fort zu bewegen. Schliesslich kommen da noch die SBB-Boote. SBB steht für „Sünnele“, „Bädele“, „Bümsele“. Unter diesen Typ fällt auch mein Boot, allerdings ohne SBB, da ich nicht gerne in der Sonne liege, mir das Wasser überall zu kalt ist, und wie war das noch beim letzten Mal...? Der Grossteil dieser Boote in the US sieht für uns allerdings sonderbar aus. Haben diese doch seltsame „verglaste“ Terrassen und Wintergärten an- und aufgebaut. Vom Design her bekommt man ob der Geschwüre laute Schreikrämpfe. Allerdings muss ich zugeben, dass bei den hiesigen Wetterverhältnissen, die ich zur Kenntnis nehmen muss, in mir ein gewisses Verständnis dafür aufkommt. Kaum ein Boot ohne Radar. Aufgefallen ist mir, dass die meisten, auch kleine, offene Sportboote, mit Radar, ja sogar Balkenradar ausgerüstet sind. Anfänglich fand ich das reichlich übertrieben, und dachte mir meinen Reim dazu. Zwischenzeitlich, nachdem

wir öfters im Nebel fahren mussten, weiss ich, weshalb alle Boote Radar haben. Der Nebel kommt sehr schnell und ohne Vorwarnung auf. Heil dem, der da ein gut funktionierendes Radar hat! In diesem Küstenabschnitt zwischen Newport, um Long Island herum bis New York, gibt es sehr oft, bis in den Sommer hinein, Nebel. Meine Erfahrung machte ich zwischen Ende Mai bis Mitte Juni. Nomen est omen. Während bei uns die Boote intelligente und witzige Namen haben wie z. B. Heidi II, ist die Namensgebung in Amerika wesentlich differenzierter. Da liest man beispielsweise „Weekend at Bernie’s“, „Family Practice“, „Gaelic n’ Garlic“, „Trashman“, oder „Politically Incorrect“. Ich versuche mir vorzustellen, wie das tönt, wenn die am VHF-Funk der Coast-Guard, Schleuse oder Marina ihren Bootsnamen buchstabieren müssen....

Im nächsten Heft geht's' weiter mit «New York»



Die Crew:
Goffredo
Loertscher
und Matrose
Charlie

Lieuwe Dijkstra *since 1980*
AQUASOLAR
 'SOLARSPEZIALIST'

Beratung Installieren Ausstellungsraum

Schiff: Plifner Alexander & Brigitte

Batterien, Kompressorkühlschränke, Wechselrichter, Ladegeräte, LED Beleuchtung, usw

WWW.AQUASOLAR.NL • INFO@AQUASOLAR.NL • +31(0)515-431920

MT MARINE TECHNIK AG
 H. Dirnberger
Bootsmotoren

Beratung · Schulung · Expertisen
 Dieselmotorenkurse

Bubental 15 · 8352 Altendorf
 www.bootsmotoren.ch
 Tel. 044 784 77 42 / 079 209 77 42

SSK-Herbsttörn 2023

Unter der Sonne des Südens

Text
Peter Wentz
Bilder
Esthi Wentz,
Daniel
Hemmeler,
Markus
Kloter,
Patricia
Woodtli,
Martin
Sägesser

Es ist Freitagabend 20.15 Uhr „Tatortzeit“ mit dem Professor und Kommissar Thiel aus Münster. Jetzt wäre eigentlich Zeit, den Schlaf zu suchen... und schon bin ich kurz eingnickt. Plötzlich steht meine Frau Esthi vor mir und ruft „Tagwacht“. Es ist Zeit, für die Abreise an den SSK-Törn. Am Samstag um 00.15 Uhr sitzen wir im Auto Richtung Arlesheim.



Auf dem Canal du Midi

Wir waren der Meinung, wir seien die Ersten, da wir am nächsten wohnen. Aber falsch gedacht: Da waren bereits 20 SSK-Mitglieder, viele von weit her. Der Car wartete bereits und langsam trafen alle 44 Mitreisenden in Arlesheim ein. Nachdem alle Privatautos in der Garage versorgt waren, konnten wir punkt 01.00 Uhr abfahren. Wir hatten ja 800 km Autobahn vor uns. Bei der Raststätte Grauholz stiegen noch zwei weitere Mitreisende zu und in Estavayer wurde der Chauffeur ausgewechselt. Diesen Halt nutzen die Raucher für einige Züge und andere für einen ersten Boxenstopp. Nach ca. 3 Stunden Fahrt machten wir in Frankreich den ersten gesetzlichen Halt von 45 Minuten. Es war eine lauschige Nacht und das Restaurant war noch

geschlossen, aber diverse Automaten haben uns mit Kaffee versorgt. Später wurden im Bus Sandwiches verteilt. Der dritte Halt von 75 Minuten war in Narbonne, direkt bei einem Einkaufszentrum, wo sich alle Teilnehmer mit Ess- und Tranksamen für den bevorstehenden Törn ausrüsten konnten. Da der Laden gross, aber unübersichtlich war, hat Patricia den Halt um 15 Minuten verlängert. Nach einer weiteren längeren Fahrt trafen wir auf der Nicols Basis in Port Lauragais ein. Der Car wurde direkt vors Hafengebäude geleitet. Der Chef der Basis hat mit jedem verantwortlichen Kapitän ein Einzelgespräch gehalten. Ich würde behaupten er war nicht der Schnellste. Patricia und Markus haben ausgehandelt, dass jede Crew 2 Velos auf die Reise



Reiseleitung



Grosser Einkauf



mitnehmen durften. Nach dem Büroprozedere konnte der Car direkt zu den Schiffen vorrücken. Der Gepäckraum war so mit Gepäck und Getränken überladen, dass die Frage aufkam, was fällt beim Öffnen des Gepäckraums als Erstes raus. Jetzt wurden emsig die Schiffe beladen und auf die Einweisung gewartet. Nach gewissen mürrischen Worten einzelner Mitglieder wurde das Arbeitstempo der Übergabe beschleunigt. Einzelne Boote brauchten auch keine Testfahrt zu absolvieren. Nach einer Fahrt von 4 km und einer Schleuse sind wir in Le Ségale eingetroffen. Beim gemeinsamen Nachtessen im Restaurant Le Relais du Riquet fiel der Starschuss für unsere Ferien und der Anreisestress wurde mit 1, 2, 3, oder mehr Gläsern Wein runtergespült.



Proviant-Einkauf



Unsere älteste Teilnehmerin

Le Ségala - Castelnaudary

Wetter: sehr schön und warm 29 °C

Länge: 11 km

Schleusen: 8 Stk. (1 Dreierschleuse und 2 Doppelschleusen)

Beim ersten fürstlichen Frühstück auf den Schiffen, haben viele ihre mitgebrachte Espressomaschine in Betrieb gesetzt. Die Nacht war eher kühl aber bereits ab 10.00 Uhr war wieder Sommerkleidung angesagt. Leider war auf der ersten Etappe eine Schleuse defekt und eine längere Wartezeit war unumgänglich. Zwischen 12.00 Uhr und 13.00 Uhr haben die Schleusenwärter jeweils Mittagspause. Somit haben alle Teilnehmer immer vor einer Schleuse einen Lunch zu sich genommen. In dieser Gegend ist „Cassoulet“ eine Spezialität: ein Eintopfgericht mit weissen Bohnen, Schweins und Entenfleisch in Tonschalen gegart. Diese Schalen werden seit 1820 durch die Familie Not in Le Ségala hergestellt. Leider hat im Hafen ein Mitglied ein unfreiwilliges Bad genommen.



Jetzt ist Frieden angesagt



Abendstimmung

Castelnaudary – Bram

Wetter: sehr schön und warm 31°C

Länge: 15 km

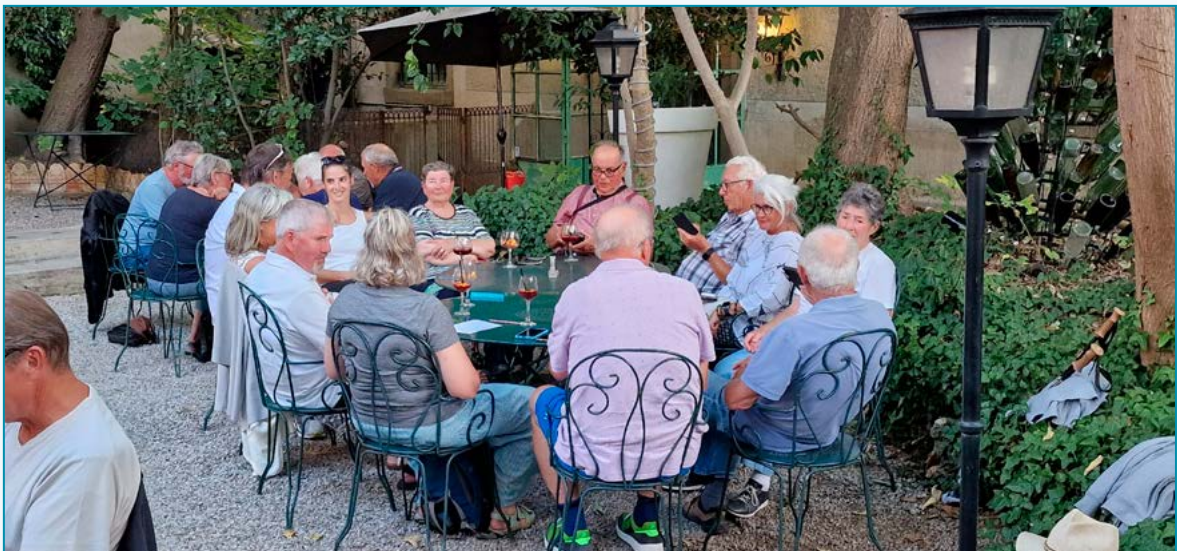
Schleusen: 18 Stk. (1 vierstufige Schleusentreppe)

Ab hier sind die meisten Schleusen bedient. Die Schleusenwärter, Wärterinnen sind freundlich, die weiblichen Wächter sind teilweise pflichtbewusst und energisch, haben aber meistens ein Lachen auf den Lippen. Heute starteten wir die anspruchsvollste Etappe. Auf 15 km durchquerten wir 18 Schleusen. Weil hier ein schöner Markt war, wurde die Abfahrtszeit auf 10.00 Uhr verschoben. Nach dem Ablegen durchquerten wir ein grosses Bassin. Und jetzt kam der Höhepunkt vom heutigen Tag, eine Vierfachschleuse. Nach einer Wartezeit von 30 Minuten durften wir in die erste Schleuse einfahren. Jetzt glaubte ich den Augen nicht, als wir in die Schleuse einfuhren begab sich in der und ersten Schleuse ein Privatschiff auf den

Weg zum Schleusenvorgang. Nach der Wasserscheide vom ersten Tag fuhren wir den ganzen Törn talwärts. Als sich bei uns und beim Privatschiff die Tore schlossen wollte ich schon den roten Notknopf drücken. Aber da war ja ein Schleusenwärter, der sollte doch das Problem selbst lösen. Ich machte mir schon Gedanken, dass wir wieder rückwärts zurück schleusen müssten. Das Problem löste sich bei Schleuse 2 und 3. Einer von uns fuhr in Schleuse 3 das Privatschiff kam zu uns in Schleuse 2 und anschliessend fuhren wir Schleusenschiffer in Schleuse 3. Das Etappenziel Bram, ein kleines Dorf, wurde nach einem Ringschema um die Kirche erbaut. Ausgezeichnete Weinkeller runden das Dorfleben ab. Leider hatte es hier nur zwei Restaurant und eines hatte noch Wirtsonntag. Jetzt wurde Plan B umgesetzt und bei uns gab es das Schiffer-Menu Spaghetti ohne Suppe aber mit Salat. Andere verköstigten sich im Hafenrestaurant.



Anlegemanöver



Gemütlicher Apéro

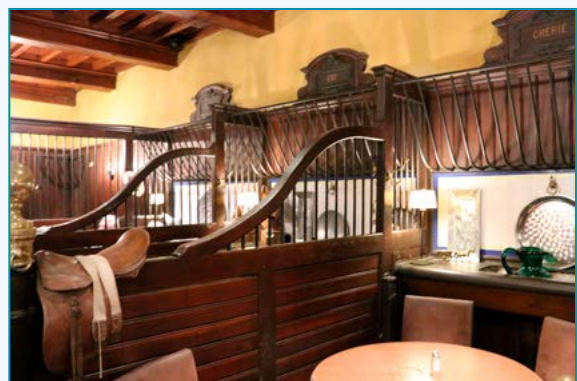
Bram – Carcassonne

Wetter: sehr schön und warm 28 °C

Länge: 24 km

Schleusen: 6 Stk.

Carcassonne ist bekannt für seine Altstadt „La Cite“ auf einem Hügel. Der eigentliche Geschäftsbereich liegt gleich auf Höhe des Hafens. Sehenswert sind die Altstadt und der grosse Marktplatz mit seinen vielen Gartenrestaurants. Ca. 40 % aller Geschäfte waren geschlossen oder befanden sich im Umbau. Pünktlich um 18.00 Uhr trafen wir uns im Garten des Restaurants Lècurie, zum Apéro. Anschliessend verschoben wir uns in den ehemaligen Pferdestall der Postpferde, zum Nachtessen. Das Essen war gut hätte aber ein bisschen wärmer sein können. Der Hafener-



Nachtessen im Rosstall

ter im Hafen hatte nicht den typischen Humor der Schleusenwärter, aber er hat seine Arbeit vorzüglich gemeistert. Für jedes Schiff war ein Platz reserviert und mit dem Schiffsnamen beschriftet. Gleich neben unserem Anlegeplatz hatte ein Clochard sein zu Hause. Er war aber diese Nacht nicht in seiner Unterkunft.



Abendstimmung



Jachthafen

Carcassonne – Marseillette

Wetter: sehr schön und warm 29°C

Länge: 22 km

Schleusen: 10 Stk

Alle Schiffe waren, in einem akzeptablen Zustand. Kleine Defekte wie Glühbirnen etc. sind Saisonende bedingt. Beim Boot der Patricia-Crew hatte die Heizung den Wunsch, auch bei 30 Grad Aussentemperatur auf Dauerlauf umzustellen, somit war der Gasvorrat bald zu neige. Ein herbei gerufener Techniker von Nicols hat den Schaden behoben und den Gasvorrat ergänzt. Ein anderes Schiff hatte Probleme mit dem Wasserlauf in der Dusche, aber auch dies

wurde vom Nicols Techniker tags darauf behoben. Mir ist aufgefallen, dass der Schiffsverkehr ständig zunahm je mehr wir Richtung Meer kamen. Auch Privatschiffe, aller Währungen, waren unterwegs. Der Schiffsvermieter Le Boat ist hier sehr stark vertreten.

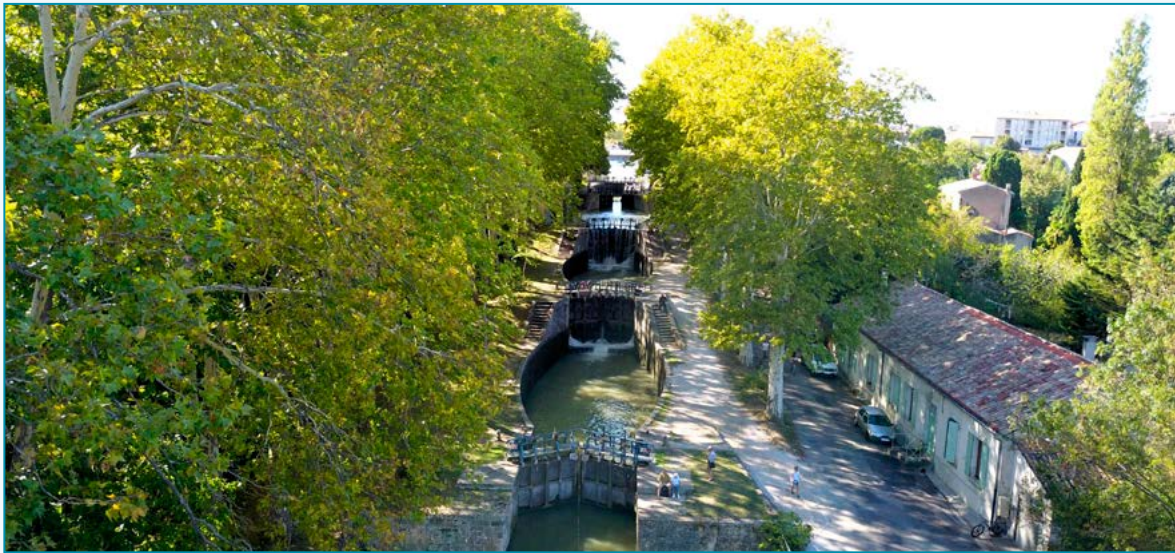
Nach der Abfahrt in Carcassonne passierten wir die niedrigste Brücke des Canals du Midi. Bei der 3 Fach-Schleuse hat der Schleusenwärter seinen Dienstbeginn verschlafen und somit war ein grosser Stau angesagt. Dieses Gebiet ist die südliche Grenze des Weinbaugebiets Minervois. Hier wird auch Reis angebaut.



Gedränge



So ein schöner Kanal!



Vierfach-Schleuse



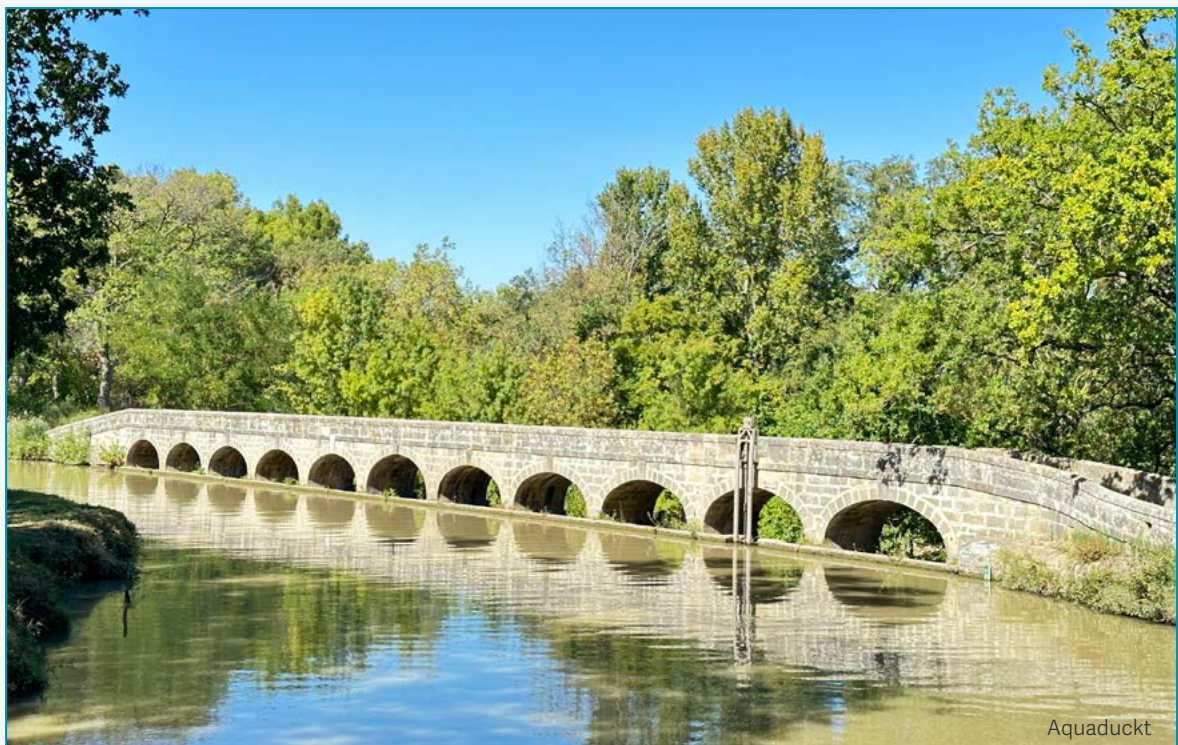
Schlossbesichtigung



Hoffentlich kommt kein Fracht- oder Hotelschiff



Jetzt wird es eng



Aquadukt



Marseillette – Homps

Wetter: sehr schön und warm 32 °C

Länge: 18 km

Schleusen: 11 Stk

Mit jeder Etappe kamen wir dem Meer näher und der warme Wind nahm stetig zu. Homps war ehemaliger Handelshafen für Wein der Marke Minervois und Corbieres. Die Anlegestelle von Homps war perfekt. 3 Schiffe hatten sogar Stromanschluss. Die Restaurant-Auswahl war sehr gross und ich habe von allen Teilnehmern nur positive Rückmeldungen erhalten. Wie jeden Abend gab es praktisch auf allen Schiffen den obligaten Schlummer- oder Ankertrunk. Bei diesem Nachtlager habe ich für die Organisatoren Patricia und Markus eine Unterschriftenkarte sowie eine Sammel-dose in Umlauf gebracht.

Homps – Paraza

Wetter: sehr schön und warm 33 °C

Länge: 14 km

Schleusen: 6 Stk

Paraza ist ein mittelgrosses Dorf mit sehr antiken Häusern. Im schönen Schloss hat der Erbauer des Canals du Midi, Pierre Paul Riquet gewohnt. Wobei vermerkt sein muss, dass die Arbeiter eher bescheiden gehaust haben. Die Anlegestelle war sehr neu, aber richtig «französisch», für das Setzen von Klampen hat die Zeit gefehlt. Somit mussten wir die jungen Bäume,

als Anbinde-Pfahl benützen. Im Weinkeller des Schlosses durften wir an einer Weinprobe teilnehmen. Nach dem Umtrunk wurde das feine und heisse Nachtessen, im gleichen Raum, serviert. Patricia informierte uns, auf was morgen bei der Schiffsabgabe zu achten sei.

Danach habe ich die Gelegenheit ergriffen in Patria Namen aller Törnteilnehmer/innen für die sehr gute Organisation und Betreuung zu danken. Mit einem grossen Applaus für Patricia bezeugten alle Anwesenden ihre Zustimmung.

Paraza – Le Somail

Wetter: sehr schön und warm 32 °C

Länge: 8 km

Schleusen: 0

An diesem Morgen wurde auf ein grosses gewohntes Frühstück mit Eiern, Speck, Früchten etc. verzichtet. Zum Teil hatten die Smutjes ihre Kühlschränke fast leer und zum andern mussten wir pünktlich in Le Somail zur Schiffsabgabe eintreffen. Jetzt an der Basis angekommen, war ein starkes Aufkommen von Hektik spürbar. Die Schiffsabnahme durch die Techniker war ausführlich und brauchte seine Zeit. Pünktlich traf unser Car ein und wir konnten alles verladen. Der junge Chauffeur hat uns mit diversen Pausen, sicher nach Arlesheim gebracht. Beim letzten Halt im Grauholz haben uns einige Mitglieder bereits verlassen und haben ab dort ihre Heimreise angetreten.



Schiffsabgabe

Fazit

Eine schöne und super gut organisierte Reise. Die Betreuung war optimal. Wir möchten auch Isa danken für die tatkräftige Unterstützung von Patricia. Auch für ältere Teilnehmer war der Törn ein voller Erfolg und die Bootsein- und ausstiege stellten keine grösseren Probleme dar.

Teilnehmer: 50 Personen

Mietschiffe: 11 Boote von Nicols

gefahrne km: 116

Schleusen: 60, davon diverse Doppel- und Mehrfachschleusen

Organisatoren: Patricia und Markus Woodtli

Liebe Patricia, lieber Markus herzlichen Dank macht weiter so wir kommen wieder.



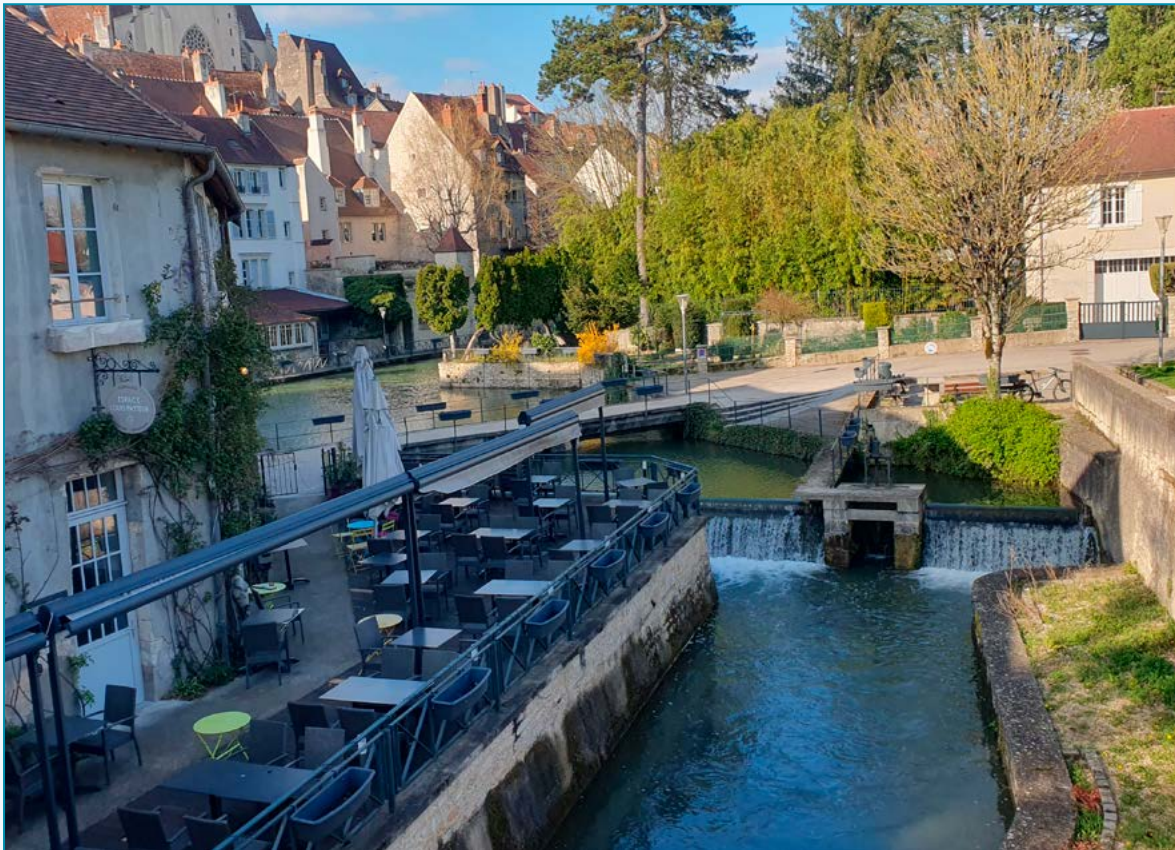
Der Autor Peter Wentz (links) mit seiner Crew

Manöverkurs 2023



Text und
Bilder
Edith
Lauber

Im Gegensatz zum letztjährigen Manövertörn, von dem wir mit Interesse gelesen hatten und der uns zu diesem Kurs animiert hatte, gab es dieses Jahr am 31. März keinen Schnee, sondern nur Regen. Davon aber reichlich.



Schon auf der Hinfahrt nach Pontailleur-sur-Saône war kurz vor dem Ziel die Straße kaum mehr zu erkennen! Es stürmte und die Äste flogen nur so von den Bäumen. Immerhin klarte es dann auf, kaum waren wir angekommen. Bald darauf lernten Christoph und ich Sara und Markus kennen und wir konnten unser Gepäck auf die MS Chrisolpi bringen, um uns einzurichten. Nach der ersten Lagebesprechung über den Verlauf der Woche sowie natürlich über die Kulinarik – ganz wichtig! – stürmten wir gemeinsam den nahen Supermarkt. Markus und Christoph waren vor allem für die Getränke verantwortlich, Sara und ich hauptsächlich für die Esswaren. Da wir uns vorgängig per Mail schon zu den diversen Menuplänen abgesprochen hatten, war die Einkaufsliste entsprechend lang und die Einkaufswagen (Mehrzahl) reichlich gefüllt.

Den ersten Abend wollten wir uns jedoch extern bekochen lassen und so fuhren wir zum nahen Restaurant Traiteur Matrat-Petot, wo wir ausserordentlich gut gepflegt wurden. Nach der langen Reise, dem ausgiebigen Einkaufstrip und reichlichem Essen, waren wir dann auch entsprechend müde und gespannt, was uns die nächsten Tage bringen würden.

Der Samstag begrüßte uns mit heftigem Regen. Wir beschlossen, den Tag mit Theorie und Knotenübungen zu beginnen und hofften auf Besserung. Dem war nicht so, sodass wir gar

nicht erst ablegten. Am Sonntag war es dann leicht besser und Markus konnte das Schiff aus dem Hafen manövrieren. Auf der Saône wurde dann das Steuer den gespannten Schülern übergeben. Es ist ja nicht so, dass wir alle ganz unerfahren waren. Sara ist schon sehr oft auf Mietbooten unterwegs gewesen und wir hatten auch etwas Erfahrung mit Mietbooten, zudem haben wir beide den Bootsführerschein gemacht. Da wir letzten Sommer einen Verdränger gekauft haben, wollten wir natürlich so viel wie möglich dazulernen, deshalb also munter ran ans Ruder! Die Saône führte durch den Regen schon ganz schön viel Wasser, sodass die Manöver vor allem aus «weiche dem Baumstamm aus» bestanden. Zurück im Hafen erhielten wir dann die Botschaft, dass die nächsten zwei Tage wegen Hochwasser die Mietboote nicht ausfahren dürfen.

Daher war Montag und Dienstag morgens wieder Theorie angesagt, vor allem die Technik der verschiedenen Schleusenarten sowie die Mechanik der links- respektive rechtsdrehenden Schrauben und die Reaktion des Bootes bei einer starren Welle. So ganz klar war mir das alles nicht, aber ich war zuversichtlich, dass mir in den praktischen Übungen doch noch ein Licht aufgehen würde. Nachmittags fuhren wir dann nach Dole, der Geburtsstadt von Louis Pasteur und am Tag darauf nach Dijon, bekannt für seine Senfmanufaktur. Beide Städte waren sehr



schön und die alten Gebäude erzählen von einer turbulenten Vergangenheit.

Am Mittwoch kam dann endlich das erlösende OK der Boots-Vermietung und wir konnten das theoretisch Gelernte praktisch ausführen. Die Saône führte immer noch viel Wasser und heftige Strömung und wir mussten auf Schwemmholtz achten. Schliesslich bogen wir dann in den Kanal ab, wo wenigstens die Strömung nicht mehr so stark war. Die Schleusen schienen mir schon sehr schmal zu sein und ich traute mir nicht so richtig zu, die Öffnung zu treffen. Vor allem, wenn man das Bugstrahlruder nicht benutzen sollte. Sarah und Christoph hatten da weniger Berührungsängste, ich musste aber doch auch einige Male ran. Besser gelang mir

das Manöver «Wichtel über Bord», das hatte ich in der Fahrschule schliesslich auch schon auf dem Rhein geübt. Die starre Welle stellte mich wie erwartet vor Probleme und eigentlich hätte ich diese An-/Ablegemanöver noch viel häufiger üben sollen. Aber wenden an Ort und wenden über den Bug mit Landberührung klappten schlussendlich sehr gut. Auch die vielen Schleusenmanöver am Ruder und an den Leinen haben unser Vertrauen in diese Fähigkeiten wesentlich gesteigert. Leider blieben uns aber nur 2 Tage, in denen wir zwar ausgiebig und lange gefahren sind, aber ich hätte da noch Wochen gebraucht! Immerhin, das Belegen in den Schleusen hatte ich intus, was mir bei unserer kürzlichen Elsass Tour bei 150



Schleusen sehr zugute kam. Das Fahren und Manövrieren überlasse ich lieber Christoph, der kann das besser.

Fazit der Woche: Super Team, sehr lehrreiche Unterlagen, komfortables Boot aber zu wenig Fahrpraxis (wofür niemand was kann). Es hat uns trotzdem sehr gefallen, auch die Gegend war sehr schön, sodass wir dort gerne auch mal mit dem eigenen Boot hinfahren.



SSK-Friesland-treffen 2023



**Text und
Bilder**
Robert
Spörry

Auf vielseitigen Wunsch wurde dieses Jahr von Migg Bollhalder das schon fast legendäre SSK-Frieslandtreffen erneut organisiert – mit grossem Erfolg.

Der Aalkahn Korneliske Ykes II

Offizielles Programm

Dienstag 5. September 2023 Eintreffen der Boote im Passantenhafen Heegerwal in Heeg. Um 18 Uhr Apéro und Nachtessen im «Grand Café Watersport».

Mittwoch um 14 Uhr Besichtigung und Törn mit der Palingaak (zu Deutsch: „Aalfrachter“ (www.palingaak.nl)). Ab 18.00 Uhr gemütlichen Grillplausch im Hafen, organisiert vom Palingaak Verein.



Der Passantenhafen Heegerwal

Viele SSK-ler treffen schon am Sonntag oder am Montag ein. Platz hat es nun, nach dem Sonntag mit Regatta und Schlammlauf von Heeg, zuhauf. Am Vorabend sitzt schon eine Gruppe Früheintreffender am Picknick-Tisch zusammen und hat es gemütlich.

Am Dienstag ist der Hafen dann mit vielen Schweizern belegt. Es sind 11 Boote und 26 SSK-ler, die sich zum Frieslandtreffen 2023 zusammenfinden. Bis zum Apéro um 18 Uhr, wir bei schönstem Sonnenschein der Tag verbracht. Viele haben sich schon lange nicht mehr gesehen und so ist für viel Gesprächsstoff gesorgt. Auch ein Spaziergang ins nahe Dorf zum neuen «PLUS» Supermarkt liegt drin. Für diejenigen, die es nicht so weit mögen, ist der «De Heegerhoek» an der Ecke mit seinen Ijs oder Kibbeling eine gute Abwechslung. Pünktlich zur Apéro-Zeit finden sich alle auf der Terrasse des «Grand Café Watersport» ein und bestellen einen Drink. Die einen mögen Wein, Aperol Spritz oder Wasser, ein paar Häppchen zum Knabbern werden auch aufgetischt. Das Nachtessen wird drinnen aufgetischt. Wir platzieren uns an einem langen Tisch, der für uns sehr nett dekoriert ist. Bei der Anmeldung wurde entweder Fisch oder Fleisch ausgewählt. Dementsprechend ist auch die Vor- und Hauptspeise, alles sehr lecker.

Es ist Mittwoch und am Morgen wird ein Floh-

markt mit Schiffsartikeln gestartet. Der Initiant Goffredo, verkauft sein Boot Nero und hat somit ganz grossartige Schiffsartikel anzubieten. Es wird alles in die Hand genommen, beurteilt und zu einem Schnäppchenpreis wechselt Artikel um Artikel den Besitzer. Schade Goffredo, dass Helga und du aufhört, mit dem eigenen Schiff zu schippern.

Die Palingaak Korneliske Ykes II

Pünktlich um 14 Uhr werden wir auf der Terrasse des Klubhauses mit Kaffee und Kuchen empfangen. Von Mitgliedern der Palingaak (deutsch „Aalfrachter“) -Stiftung werden wir über die Geschichte und den Bau des Schiffes informiert. Der jetzige «Aalkahn Korneliske Ykes II» ist eine Rekonstruktion der Aalkähne, die mehr als 2 Jahrhunderte lang zwischen Friesland und London verkehrten. Er wurde mit den ursprünglichen Bauweisen der Vergangenheit gebaut. Der Kiel wurde 2005 gelegt und nach 4 Jahren Bauzeit wurde der Lastkahn 2009 vom Stapel gelassen und getauft. Die Palingaak ist im Besitz der «Stichting de Palingaak», die einzige echte Palingaak! Das Schiff wird auch gefahren. Es war 2019 zum ersten Mal in London und 2022 für 4 Wochen auf der Ostsee. Im Jahr 2024, wird es wieder mit Gästen nach London fahren. Die Dauer der Reise kann 3 Tage oder 3 Wochen dauern, je nach den Wetter- und



Beim Apero



Die Aal-Schaluppen Voorwaarts



Der Flohmarkt



Auf der Palingaak

Windverhältnissen. Der Palingaak hat früher die Aale in Heeg aufgeladen. Sie wurden von kleineren Aal-Schaluppen wie die Voorwaarts in den verschiedenen Dörfern in Friesland zusammengesucht. Auf der Palingaak gibt es einen Behälter, für die Aufbewahrung von bis zu 4'000 Kg lebenden Aale. Er hat Löcher zur See für das frische Wasser, mit dem auch das Futter hineinströmt. Das Schiff, weil es so schwer ist, bewegt sich sehr wenig. So ist es nicht wahrscheinlich, dass diese Aale seekrank werden. Das war gut für den Handel, denn fette Aale bringen mehr als abgemagerte. Zu den besten Zeiten verkehrt die Palingaak bis zu sechsmal pro Jahr zwischen Friesland und London. In der Themse, am Billingsgate Market, hatten die Friesen ihren eigenen Liegeplatz, der für sie Gratis war: „Dutch Mooring“ hiess er und war

nahe von der London Bridge entfernt. Wenn Sie mehr darüber lesen möchten, wie der Bau abläuft, lesen Sie den Artikel über Kees Sars oder sehen Sie sich unsere Fotogalerie an: <https://www.palingaak.nl>.

Nach diesen ausführlichen Informationen werden wir in zwei Gruppen aufgeteilt. Die einen begeben sich zur Palingaak und der Rest der zur Aal-Schaluppe Voorwaarts. Die Segel, zwei Vor- und ein Grossegel, werden von vier Mann mit Muskelkraft gesetzt. Der Steuermann lenkt das Schiff perfekt am Wind, zur nahen Insel Leijepolle. Angekommen wird der Anker gesetzt und die Aal-Schaluppe Voorwaarts längs genommen. Zum Glück hat das Heger-Mar wenig Seegang und so können die beiden Gruppen ausgetauscht werden. Zuvor gibt es aber einen feinen Apéro mit geräuchertem Aal auf kleinen



In der Palingaak



Der Grill-Plausch



Segel setzen



Autor Robert Spörry

Brötchen und ein Original PALINGBIER. Die Rückfahrt ist bei schönstem Sonnenschein ein Traum.

Das Grillieren, von den Mitgliedern der Palingaak organisiert, findet auf der Terrasse im Klubhaus statt. Die Temperaturen an Land, ohne die See-Brise, steigen auf bis zu 30 Grad und so wird von den Getränken rege Gebrauch gemacht. Zum leiblichen Wohl wird das Fleisch vom Ortsmetzger geliefert, der feine Salat und das Baguette-Brot von dem Palingaak Club bereitgestellt. Beim Eindunkeln verabschieden wir uns von den Mitgliedern der Palingaak und wünschen ihnen mit dem Verein weiterhin viel Erfolg mit hoffentlich spendablen Sponsoren. Wir SSK-ler gehen auf unsere Boote und träumen von den schönen vergangenen Stunden. So hoffen wir, dass das nächste Frieslandtref-

fen 2024 auch wieder stattfinden wird. Wir danken dem Organisator Migg Bollhalder für das grossartige Frieslandtreffen 2023.



Weitere Links:

- www.palingaak.nl
- www.waterlandvanfriesland.nl/de/aalfischerei/geschichte-friesische-aalhandels
- www.waterlandvanfriesland.nl/de/aalfischerei

Banca rotta, eine Tragödie in drei Akten



Illustration
Pascal
Scheidegger
Text
Res Diem

Die italienischen Geldverleiher im 16. Jahrhundert betrieben ihr Geschäft wie jeder Gemüsehändler. Sie stellten auf dem Marktplatz einen Tisch hin und empfingen dort die an Geldüberfluss leidenden Anleger ebenso wie die an Geldmangel leidenden Habenichtse. Die Anleger brachten ihr Geld um es später samt Zinsen wieder zu holen, die Habenichtse holten es, um es später samt höheren Zinsen wieder zu bringen – so sie denn dazu in der Lage waren. Versäumten sie ihre Pflicht dagegen, gerieten die Geldverleiher ihrerseits in Bedrängnis. So kam es vor, dass die Anleger vergeblich vor dem Tisch Schlange standen um ihr Geld wieder in Empfang zu nehmen. Wo kein Geld mehr war, gab es auch keines mehr zu holen und das wiederum erboste die Geprellten. Sie liessen ihrer Wut freien Lauf und schlugen dem Geldverleiher seinen eigenen Tisch – banca – solange um die Ohren, bis dieser zerbrochen – rotta – war, womit die Angelegenheit zu jedermanns Unzufriedenheit erledigt war.

Etwas allerdings lernte die Branche aus solchen Vorkommnissen zu ihrem eigenen Schutz. Die

Geldverleiher gaben sich fortan nicht mehr mit einem blossen Tisch zufrieden, der sich so trefflich gegen sie selbst richten liess, sie bauten richtige Häuser, nannten diese zwar weiterhin banca, aber verschanzten sich dort hinter Panzerglas und machten sich damit unverwundbar – möge ihren Einlegern geschehen, was wolle.

Wer in den letzten Jahren einer Schiffswerft ein kleines Vermögen an Vorauszahlungen für das im Bau oder auch noch nicht befindliche Schiff überwies und dann eines hässlichen Tages eine dicke Post erhalten hat, wonach die Werft leider insolvent sei, der kann den damaligen Anlegern nachfühlen. Ja, ich weiss, das gehört zu den Dingen, die wenn überhaupt, dann sicher nicht einem selbst sondern nur den anderen passieren, wie auch die Herzinfarkte. Trotzdem gibt es auch in unseren Reihen Leute, die eines Tages plötzlich selbst zu den anderen gehörten. Mit der Konkursöffnung fällt der Vorhang nach dem ersten Akt.

Der zweite Akt beginnt mit einer Hektik, die von bangem Warten und Hoffen begleitet ist. Noch weiss keiner der Beteiligten so richtig, wie er von der neuen Situation betroffen ist, wohin die Weiche führt, die soeben überraschend umgestellt wurde. Ein Konkursverwalter kommt ins Spiel mit der vornehmen Aufgabe zu retten, was noch zu retten ist – natürlich nicht für die Auftraggeber, sondern für alle anderen. Der Konkursverwalter sucht alle noch vorhandenen Vermögenswerte zusammen, sortiert diejenigen aus, die nicht dem konkursiten Werftbesitzer gehören, sondern jemand anderem, und verscherbelt was als Eigentum des Werftbesitzers übrigbleibt, also in die Konkursmasse fällt, um den Erlös dereinst nach Abzug seiner eigenen Kosten an die Gläubiger zu verteilen.

Was geschieht denn nun mit dem halbfertigen Schiff in der Werfthalle, demjenigen, dessen Fotos der stolze Auftraggeber seit Monaten grosszügig im ganzen Bekanntenkreis gestreut hat? Den Werftbesitzer interessiert diese Frage höchstens noch moralisch, denn zu sagen hat er nichts mehr, seit er den Türschlüssel dem

Konkursverwalter ausgehändigt hat. Für den Auftraggeber aber geht es jetzt um die Wurst oder eher um das Schiff – aber wie kommt er dazu?

Jede Antwort eines Juristen beginnt mit dem Satz «Das kommt darauf an...». Zum Beispiel kommt es darauf an, in welchem Land die Werft ihren Sitz hat, denn die gleiche rechtliche Frage kann in unterschiedlichen Rechtsordnungen unterschiedlich geregelt sein. Einige Grundsätze allgemeiner Natur dürften in allen Rechtsordnungen mehr oder weniger gleich betrachtet werden und die anzuschauen lohnt es sich.

Befindet sich das Schiff im Eigentum des Auftraggebers, kann dieser es in der Werft abholen und jemanden suchen, der es fertig baut. Andernfalls kommt es mit allen anderen Habseligkeiten des Werftbesitzers unter den Hammer, auf dass sich der Meistbietende künftig daran erfreuen möge. Selbstverständlich hat auch der Auftraggeber die erheiternde Möglichkeit, sein moralisch gesehen eigenes Schiff zu ersteigern und damit ein zweites Mal zu bezahlen.

Der Existenzkampf dreht sich in diesem Stadium also darum, wer im Zeitpunkt des Konkurses der Eigentümer des Schiffes war, und in diesem Kampf sind die Spiesse ungleich lang. Im Übrigen sehen wir schon aus der Formulierung, dass der Konkursverwalter nichts von Schiffen versteht, denn für ihn gibt es nur Eigentümer – der schiffige Begriff Eigner ist ihm unbekannt.

Grundsätzlich gilt wohl überall die gesetzliche Vermutung, dass sich alle Gegenstände in der Werft im Eigentum des Wertbesitzers befinden. Wer etwas Gegenteiliges behauptet möge dies beweisen. Der Konkursverwalter kann also getrost abwarten, ob der Auftraggeber beweisen kann oder andernfalls mindestens ebenso prozessfreudig ist, wie er beim Vertragsabschluss risikofreudig war.

Nach welchen rechtlichen Kriterien entscheidet sich die Frage des Eigentums? Hier gibt es keine allgemein gültige Antwort. Wer einen Auftrag für den Bau eines Schiffes vergibt kann sich vorgängig erkundigen, was ihn im jeweiligen Land erwartet falls er – was natürlich völlig ausgeschlossen ist – doch plötzlich zu den anderen gehören sollte. Und der Weg des geringsten Widerstandes vor der Auftragserteilung wird nicht dazu führen, dass das Schiff vor der Ablieferung in das Eigentum des Auftraggebers übergeht.

In den Niederlanden, wo viele Schiffe gebaut werden, geht das Schiff während der Bauphase einzig und allein dann ins Eigentum des Auftraggebers über, wenn es im «Kadaster», dem holländischen Grundbuch, eingetragen wird. Das Verfahren ist nicht ganz einfach und ver-

langt nach ständigen Aktualisierungen mit dem Baufortschritt. Wer von dieser Möglichkeit Gebrauch machen will, sollte die paar Euro nicht sparen, die ein lokaler Anwalt kostet. Diesem kann man bei gleicher Gelegenheit auch den Vertragsentwurf unterbreiten, der natürlich von der Werft in deren Eigeninteresse formuliert ist. Aber kommen wir zurück zum Konkursverfahren. Der zweite Akt endet mit der Liquidation, also dem Verkauf aller Habseligkeiten des Werftbesitzers. Wer es als Auftraggeber nicht geschafft hat, sein Schiff rechtzeitig vor der Konkursmasse zu retten, hat jetzt einen Logenplatz. Er darf zusehen, wie ein anderer beginnt Fotos des Schiffes – seines Schiffes! – zu machen und im Freundeskreis zu verschicken – Vorhang!

Der dritte Akt beginnt. Der ehemals so sorglose Auftraggeber sitzt in der Reihe der Gläubiger, denn er hat einen Schaden erlitten und dazu gehört als Trost oder eher Trostpreis eine Forderung auf Schadenersatz. Das lateinische Wort für Gläubiger ist «creditor», abstammend vom Verb «credere», das glauben bedeutet. Der Gläubiger glaubt, dass der Schuldner bezahlen wird oder zumindest hat er das bis zum Tag der Konkurseröffnung geglaubt, dann dürfte sein Glaube ins Wanken geraten sein.

Seit dem Abschluss der Liquidation ist der Betrag bekannt der zur Verteilung steht, allerdings weiss noch niemand, welcher Gläubiger wieviel davon erhalten wird. Die Spritzkanne des Konkursverwalters ähnelt nämlich einem verkalkten Sieb in der Duschbrause. Es kommt nicht aus allen Löchern gleich viel heraus, nicht alle Gläubiger werden gleichbehandelt. Wer seine Forderung vorsorglich mit einem Pfand gesichert hat, hat den Erlös aus der Verwertung des Pfandgegenstandes für sich gepachtet, soweit dieser seine Forderung nicht übersteigt. Wer dies nicht getan hat, kann noch hoffen, dass er von Gesetzes wegen einer privilegierten Konkursklasse angehört. Man mache sich jetzt bloss keine Hoffnung, man wird auch hier zu den anderen gehören, zu den Letzten und diese beissen bekanntlich die Hunde.

Kurz vor dem Vorhang im dritten Akt kommt die Verteilung der Konkursdividende an die Gläubiger. Der Begriff ist sinnbildlich, zeigt er doch bereits, dass nicht das Kapital zurückbezahlt wird, sondern nur ein kleiner prozentualer Teil davon. Diesen Moment muss jeder Gläubiger genießen – Prost! – denn für mehr als einen Apéro wird die Konkursdividende erfahrungsgemäss kaum reichen.

Im Theater ist es Brauch, dass nach dem letzten Vorhang applaudiert wird, in einem Konkursverfahren ist derartiges unüblich.

Ihr Boot zu verkaufen, ist unser Beruf.

Wir finden den Käufer der Ihr Boot schätzen wird.



Gerne erstellen wir eine kostenlose **Schätzung**.

☎ 00 33 (0)3 80 39 08 09
✉ amandine@h2ofrance.com
👉 h2o-boot.de



Flusspol in Frankreich : ■ Vermakelung ■ Werkstatt ■ Liegeplätze ■ Bootsbedarf

Elektroproblem an Bord...?



NAUTIC  **TRONIC**
Swiss Technology and Quality Aboard

NAUTICTRONIC-GmbH | Rheinstrasse 81 | 4133 Pratteln
www.nautictronic.ch | info@nautictronic.ch | +41 (0) 61 411 48 20



Dein Schweizer Ansprechpartner für
Binnenkarten und Revierführer



10% Rabatt mit Gutscheincode:
(gültig bis 31.12.2023)

BD23SCHLS

Jetzt einkaufen: www.boatdriver.ch/shop



**Beruhigt
ablegen.**

In jedem Fall
optimal versichert.

MURETTE 
Yachtversicherungen CCS

+41 (0)31 357 40 40 | info@murette.com
www.murette.com



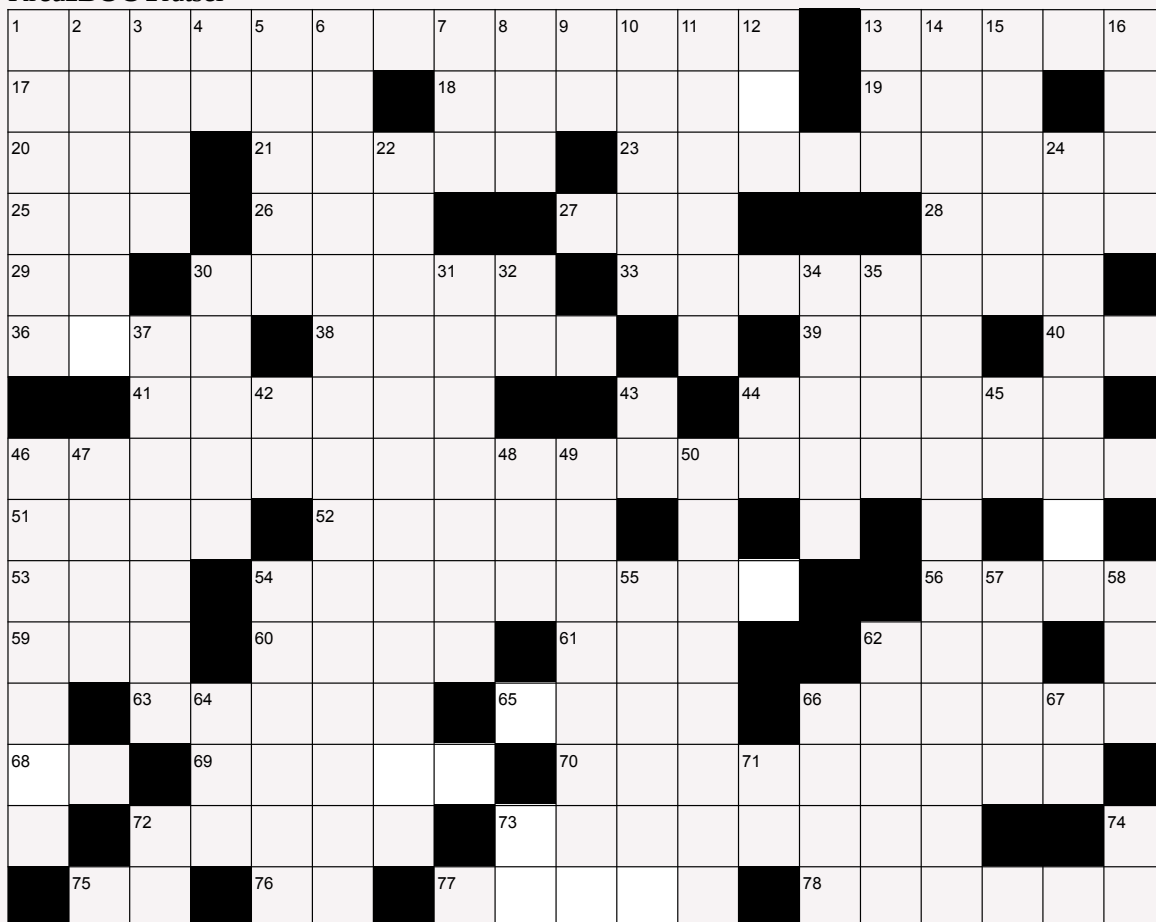
- **Coelan und Epifanes Bootslacke**
- **VC-17 Antifouling, Pinsel, Roller**
- **West System Epoxydharze**
- **Polyesterharze, Gelcoats,**
- **alles was Sie für Ihr Boot brauchen**

suter-kunststoffe ag
swiss-composite.ch

CH-3312 Fraubrunnen 031 763 60 60 Fax 031 763 60 61
www.swiss-composite.ch info@swiss-composite.ch

Thomas Schlage hat uns ein «Kreuz-Boot-Rätsel» kreiert. Viel Spass! Die Auflösung wird im nächsten Heft publiziert.

KreuzBOOTrätsel

**Waagrecht**

- 1 Macht nix, wenn dein Boot nicht das voluminöseste ist, dann ist es eben das ...
 13 Stadt an der frz. Riviera
 17 Grundlage zum Boot fahren
 18 Sind wir nicht weg, dann sind wir *dort*
 19 Grosi (hochdeutsch)
 20 Englische Epoche
 21 Wanderfreudige Germanen
 23 Am Strand haben wir Muscheln ...
 25 Nehmen wir mit auf Reisen (nicht zurück)
 26 Von den üblichen Fakten losgelöst
 27 Wir sind dann mal ...
 28 Naturheilpflanze mit Verletzungsgefahr
 29 Ist der Diesel nicht OK, dann ist er eben so
 30 Es gibt eine weisse, eine schwarze, und eine schwarz-weisse ... (z.B. durch Leipzig)
 33 Barke ohne eigenen Antrieb, beladen noch schwerer, heisst aber trotzdem ...
 36 Geplanten ... verpasst, Abflug 1h später
 38 Hoffentlich 17 waagrecht nicht zu ...
 39 Wer sich so macht, ist selten zu sehen
 40 Das Boot von Thor Heyerdahl
 41 In der Bilge am Motor gearbeitet und du siehst aus wie ein ...
 44 The Queen of Schleusenschiffer
 46 Willst du dem Regen davon fahren, dann musst du mindestens so schnell sein
 51 See auf 42°Nord, 81°West (USA/CAN)
 52 Imperativ, die Augen einer schönen Frau betreffend
 53 Engl. Abk. Festrumpfschlauchboot
 54 Liegt der Festmacher ... am Kai, dann ist er nicht mehr lange fest
 56 Wenn Dieseltank so ist, dann eben rudern
 59 Uralte Automarke («Prinz»), wird aktuell gewaltsam von rechts überholt

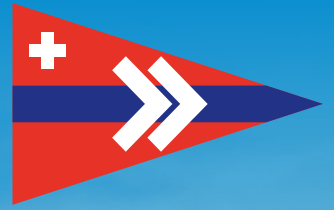
- 60 *Nachname* von Dschingis (fast ein Boot)
 61 Lateinisch- sächlicher Ex-Präsi
 62 So und mit nass bist du in Bestform
 63 Pferdestärke hat *das* unter den Hufen
 65 Vorfahr auch aller Skipper
 66 Immer schön das Schwarzwasser ..., sonst droht duftende Überraschung
 68 Kleiner Brutkasten ohne Ecken
 69 Der lustige Chirurg sah die Schnittwunde und sagte: «Na, das kann ja ... werden»
 70 Liebste Tätigkeit des Skippers, ohne Besen
 72 Land in Richtung der aufgehenden Sonne
 73 Wo Kneipen, Denkmäler, Kultur sind
 75 Dasselbe wie 72 senkrecht, jetzt russisch
 76 Wenn der Thurgau hinten am Auto klebt
 77 Boot fahrender Klub lange vor unserer Zeit
 78 Bitte eine ... Chance auf genug Wasser

Senkrecht

- 1 ... Vorbereitung einen Tag früher aufs Boot
 2 Hat nicht die Tomatensuppe erfunden – aber künstlich kunstvoll dargestellt
 3 Äpler, Schwinger und Genossenfest Abk.
 4 I am, you are, he ...
 5 Alter Flughafen von Berlin
 6 Skipper/in macht viel Textilreinigung
 7 Langer Verse kurzer Sinn
 8 Supermarktkasse piept, *diese* Nummer kapiert
 9 Vor Schaffhauser Autonummerli
 10 Luftantrieb
 11 Wie 5 senkrecht, zum Kochen mit India
 12 Fluss von Warendorf bis 56 waagrecht
 13 Französischer Name
 14 Eure Boote sind hoffentlich solche, sonst kommt ein Einschreiben zum einschreiben
 15 Vor der Reise planen wir *die*
 16 Deutsch/französischer TV- Sender

- 22 Wie 52 waagrecht, nur nicht so lustig, Mz.
 24 Région entre la Belgique, le Luxembourg et l'Allemagne.
 30 Übungsstück
 31 Wassergeflügel, hochdeutsch klein
 32 Was steckt mitten in der Marina?
 34 Kreuzen (frz.)
 35 Schiefe Ebene
 37 Alles schläft und einer fährt
 42 Abk. To Go, Tolle Geste oder so
 43 Hängt mit drei Fingern entspannt ab
 44 Die Zahl 1500 auf römisch
 45 Abk. Kleine Einheit, kein Erbarmen oder so
 46 Vorname von NASA- von- Braun
 47 Durch sie haben wir ein klares Bild der Welt (Regiovorstand ZH)
 48 Wie 52 waagrecht, ohne Sierra-Charly
 49 Werfe die Augen auf den Tisch und zähle sie
 50 Unfug, gerne auch auf Englisch
 54 Schauspieler beim Film halten sich *daran*
 55 Reparaturen und Verschönerungen
 57 Französisches «sein»
 58 Traust du dich noch nicht an Land zu springen? Dann muss das Boot noch näher ...
 62 Streit mit Handschuh
 64 Five o'clock is ... time
 66 King im MA, danach Jet erfunden?
 67 Abk. Europäische Norm
 71 Was fehlt bei dire, Respe, exa
 72 Zustimmung
 73 Wenn griechische Kleinkinder müssen, sagen sie «Alpha, Alpha». Und bei uns?
 74 Auf Niederländisch bist *du* das, was *ich* auf französisch bin

SSK-CSE Herbsttörn 2024



Bretagne – die wilde Schönheit

21. – 28. September 2024

Reiseroute: Ab und bis Messac-Guipry (Basis LeBoat) via Redon, La Roche-Bernard, Malestroit, La Gacilly, etc.

Kosten: ca. CHF 1'380 pro Person (Nicht-Mitglieder + CHF 150), inkl. An- und Rückreise, Bootsmiete, Betriebskosten, Hafengebühren und 3 gemeinsame Nachtessen.

Anmeldung:

E-Mail: patricia.woodtli@ssk-cse.ch
Mobile: +41 79 265 69 50

Bestätigte Anmeldungen sind verbindlich. Kein Anspruch auf Rückzahlung bei nachträglicher Abmeldung. Der Abschluss einer Reiseversicherung ist Sache der Teilnehmer und wird empfohlen.

Anmeldeschluss: 1. Februar 2024.
Die Anzahl Teilnehmer ist begrenzt.



Programmhinweise

Alle aktuellen Termine und Infos zu den Anlässen findest du auf www.ssk-cse.ch. Die Angaben in diesem Heft sind nicht verbindlich.

SSK-CSE Schweiz

Samstag, 11. November 2023

Generalversammlung SSK-CSE Schweiz

Hotel Bad Horn, 9326 Horn

[Termin reservieren!](#)

Sonntag, 10. März bis Samstag, 16. März 2024

Niederland 2023

SSK-Fachreise zur Erkundung des Schiffsmarktes in Holland.

Anmeldung an daniel.huber@ssk-cse.ch,
oder 079 793 67 14

[Es sind noch Plätze frei.](#)

Samstag, 21. September bis

Samstag, 28. September 2024

SSK-CSE Herbsttörn 2024

«Bretagne – die wilde Schönheit»

Anmeldung bei patricia.woodtli@ssk-cse.ch

Regios

Aargau

Stammtisch neu in der Trattoria zum alten Landgericht, Aavorstadt 18, 5600 Lenzburg

Montag, 13. November 2023

Montag, 11. Dezember 2023

Montag, 08. Januar 2023

Montag, 12. Februar 2024

Montag, 11. März 2024

Werde jetzt SSK-CSE-Mitglied – Beitrittsformular

- Ich möchte SSK-CSE-Einzelmitglied werden (1 Person CHF 120.– pro Jahr, inklusive Abonnement Schleusenschiefer)
 Wir möchten SSK-CSE-Partnermitglied werden (2 Personen CHF 150.– pro Jahr, inklusive Abonnement Schleusenschiefer)

Name	_____	Festnetz	_____
Name Partner	_____	Webseite	_____
Vorname	_____	Schiffsname	_____
Vorname Partner	_____	Heimathafen	_____
Geburtsdatum	_____ <small>nur interner Gebrauch</small>	Die gemachten Angaben werden auszugsweise auf der Mitgliederliste publiziert. Die Mitgliederliste wird nur den Klubmitgliedern zugänglich gemacht.	
Geburtsdatum Partner	_____ <small>nur interner Gebrauch</small>	Regiozuteilung	
Mobil	_____	Mitglieder sind einer Regio zugeteilt. Im Normalfall ist das die Regio, in welcher ihr Wohnort liegt. Abweichende Zuordnungen können gewünscht werden.	
Mobil Partner	_____	Gewünschte Regiozuteilung _____	
E-Mail	_____ <small>Korrespondenzadresse</small>	Klubstander	
E-Mail Partner	_____	Neumitglieder erhalten einen Klubstander.	
Adresse	_____	Gewünschte Grösse	
Adresszusatz	_____	<input type="checkbox"/> 63x33 cm <input type="checkbox"/> 45x22 cm	
PLZ /Ort	_____		
Land	_____		

Adresse SSK-CSE, Lotti Gugelmann, Dorfstrasse 19, 8465 Wildensbuch

Mail lotti.gugelmann@ssk-cse.ch M 078 668 26 48

Bern

Mittwoch, 22. November 2023

**Stammtisch, jeweils ab 18.00 Uhr
mit oder ohne Nachtessen.**

Gasthof Tiefenau, Tiefenaustrasse 4,
3048 Worblaufen.

Bitte meldet euch bis am Vorabend per E-Mail oder
telefonisch bei Günther an damit wir dem Betrieb die
Anzahl Personen angeben können.

Anmeldung oder Fragen an:
guenther.brueenisholz@ssk-cse.ch, Tel. 079 251 17 38

Sonntag, 03. Dezember 2023, 11.30 Uhr

Chlousehöck

Fischerei Verein Wohlensee Bern

Anmeldung über die Homepage „Termine“ bis
19.11.23. erforderlich.

Ostschweiz

Freitag, 24.11.2023

Fährenstamm Romanshorn,

ab 18.00 Uhr

Ab 18:00 Uhr fakultatives Nachtessen in der Pizzeria
«Loftorante CAMPANIA»

19:24 Uhr Abfahrt Fähre ab Romanshorn Autoquai
nach Friedrichshafen und zurück.

Anmeldung für Nachtessen bitte an
arthur.boelsterli@ssk-cse.ch oder 076 366 54 17

Samstag, 9. Dezember 2023,

ab 18.00 Uhr

OCH-Chlaushöck Romanshorn

Wieder bei Guido Helg Gourmet, Neuhofstrasse 8,
8590 Romanshorn.

ab 18:00 Uhr Apéro, anschliessend Raclette mit Tisch-
grill, und zum Dessert Guido's Cremeschnitte. Apéro,
alkoholfreie Getränke und Dessert werden vom Klub
offeriert. Das Essen und die alkoholischen Getränke
gehen zu Lasten der Teilnehmenden (Fr. 32.– pro
Person). Anmeldung bitte bis Dienstag, 5. Dezember
2023 an: Thury Bölsterli, +41 76 366 54 17,
arthur.boelsterli@ssk-cse.ch

Freitag, 29. Dezember 2023, 17.24 Uhr

Silvester-Fährenstamm Romanshorn

Der letzte Fährenstamm im Jahr ist der beliebte
Winter-Event der Regio OCH. Ein Abend am schönen
Bodensee in guter Gesellschaft mit angeregten Ge-
sprächen. Alle SSKler sind herzlich eingeladen.

Abfahrt der Fähre bereits um 17:24 Uhr.

Nach der Ausfahrt treffen wir uns um 19:30 Uhr zum
Nachtessen.

Anmeldung für das Nachtessen bitte bis Montag,
25. Dezember an arthur.boelsterli@ssk-cse.ch oder
076 366 54 17.

Zentralschweiz

Winterstamm, jeweils ab 19.00 Uhr im Stammlokal

„Restaurant Orion“ in Wollerau, Hauptstrasse 19.

Dienstag, 21. November 2023

Dienstag, 19. Dezember 2023

Dienstag, 16. Januar 2024

Dienstag, 20. Februar 2024

Dienstag, 19. März 2024

Dienstag, 16. April 2024

Zürich

Freitag, 17. November 2023

Vortrag

Restaurant La Stazione, Bahnstrasse 5,
8603 Schwerzenbach

ab 18.00 Uhr Nachtessen, 20.00 Uhr Reisebericht.
Details folgen.

Samstag, 2. Dezember 2023

Jahresschlussessen in der Chäferhütte

ab 17:00 Uhr Glühwein-Apéro

ab 18.00 Uhr Nachtessen

Chäferhütte, Zürcherstrasse 340, 8406 Winterthur



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

Kursangebote

Aktuelle Daten, Kosten und Details unter www.ssk-cse.ch

Grundsätzlich zu allen Kursen: Der Zuschlag für Nichtmitglieder wird zurückerstattet, wenn innerhalb eines Monats der Klubbeitritt erfolgt.

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.

Dieselmotorenkurs 1

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, KREUZ-Jona, St.Gallerstr. 30, 8645 Jona.

Kursbeginn 9:15 Uhr

www.bootsmotoren.ch

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

Details und Anmeldung unter www.bootsmotoren.ch

Dieselmotorenkurs 2

Folgende Themen werden behandelt:

- Bessere Energieausnutzung, richtige Motorisierung und Marschfahrt
- Einflüsse auf die Motorlebensdauer und Optimierung
- Thermostate, Boiler, Heizungen, Zusatzpumpen
- Dieselfilter, Brennstoff, Brennstoffzusätze
- Motor-Störungssuche mit Störungstabellen
- Batterietypen, Batterieladung ab Landstrom oder ab Alternator
- Trenndioden, Laderelais u. -verteiler
- Elektrischeschema des Motors, Wasser- und Ölalarm

Vorkenntnisse Besucher Dieselmotorenkurs 1

Dauer 1 Tag (9.15–12.30, 14.00–17.30)

Treffpunkt Ab 8:45 Uhr, KREUZ-Jona, St.Gallerstr. 30, 8645 Jona.

Kursbeginn 9.15 Uhr

www.bootsmotoren.ch

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

Details und Anmeldung unter www.bootsmotoren.ch

Dieselmotorenkurs 3 (Praxiskurs)

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 Elektrik-ausfall

Vorkenntnisse Besuchte Dieselmotorenkurse 1 und 2

Dauer 1 Tag (9.15–12.30, 14.00–17.30)

Treffpunkt Ab 8.45 Uhr, KIBAG-Marina Bäch, Bächaustr. 69, 8806 Bäch.

Kursbeginn 9:15 Uhr

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

Details und Anmeldung unter www.bootsmotoren.ch

SSK Manöverkurs

In einer Kleingruppe werden unter Anleitung eines erfahrenen Instructors Manöver und Handgriffe geübt, die zur Beherrschung eines Schiffes notwendig sind. Der Kurs findet in Frankreich statt (Saône oder Seille) auf einem Mietboot, wie es üblicherweise von bekannten Vercharterern angeboten wird.

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.– (Zuschlag wird zurückerstattet, wenn innerhalb eines Monats nach dem Kurs der Klubbeitritt erfolgt)

Anmeldung oder Fragen markus.kloter@ssk-cse.ch

UBI Funkerkurs

Der SSK-CSE bietet einen Kurs zur Vorbereitung auf die BAKOM-Prüfung «Binnenschiffahrtfunk» an.

Beschreibung

Nach Abschluss dieses Kurses sind die Teilnehmer in der Lage, den Funkverkehr auf dem Rhein und auf den Binnenwasserstrassen in Europa nach den Re-

geln des Handbuchs Binnenschiffahrtfunk korrekt abzuwickeln und sind optimal auf die theoretische Prüfung beim BAKOM vorbereitet. Für die Teilnehmer des Kurses ist exklusiv jeweils am drauffolgenden Montag ein Prüfungstermin beim BAKOM in Biel reserviert.

Das Funken mit einem VHF-Gerät im Simulationsprogramm von BoatDriver kann praxisnah geübt werden. Zusätzlich bietet dieser Kurs ein Praxiscoaching auf dem VHF-Funkgerät an.

Voraussetzungen

Du erhältst von uns das Lehrmittel «Ausbildung Binnenschiffahrtfunk» welches Du vor Beginn des Kurses im Selbststudium erarbeitest. Das internationale Funk Alphabet solltest du bereits geübt haben.

Dozent Als Dozenten konnten wir den ehemaligen Bakom-Experten Peter Kumli gewinnen.

Dauer Der Kurs dauert zwei Tage und findet in Olten, in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs statt. Parkplätze sind in der näheren Umgebung vorhanden.

Kursort Sitzungszimmer Olten, 4600 Olten

Kosten CHF 290.–

Inbegriffen: Kursunterlagen

Nicht inbegriffen: Verpflegung

Zuschlag für Nichtmitglieder CHF 50.–. Dieser Zuschlag wird zurückerstattet, wenn innerhalb eines Monats nach dem Kurs der Klubeintritt erfolgt.

Kursdatum Samstag/Sonntag, 12. – 13. Oktober 2024

Anmeldung per Mail an unsere Kassierin und Mitgliederverwalterin Lotti Gugelmann
lotti.gugelmann@ssk-cse.ch

Die Teilnehmerzahl ist beschränkt.

FULL SERVICE & REFIT FÜR BOOTSEIGNER

Liegeplätze / Winterlager

Marina Niderviller/Tannenheim & Altmühle (Elsass-Lothringen)

am Rhein-Marne-Kanal mit 25 Tonnen Kran

Marina Müritz (Mecklenburgische Seenplatte)

mit 90 Tonnen Travellift

ANTRIEBE + GENERATOREN

ELEKTRIK + ELEKTRONIK

YACHTSANITÄR, GASANLAGEN + HEIZUNGSANLAGEN

RUMPF + AUFBAUTEN - LACKIERUNG, DECKSBELAG, ANKERWINDEN, ...

BOOTSBAU + TISCHLERARBEITEN



Nicht vergessen!

WIR BERATEN SIE GERNE:

Tel. +49 39823 2660, refit@kuhnle-werft.de

Kuhnle Werft, Alte Werftstr. 1, Hafendorf Müritz,
17248 Rechlin, Deutschland

Marina Niderviller, Rue de Lorraine 1, 57565 Niderviller, Frankreich

www.kuhnle-werft.de

KUHNLE WERFT

KUHNLE-TOURS

Jetzt chartern:
Kormoran,
Boutique-, Comfort- oder
Budget-Boot, Riverlodge®
oder Motoryacht



ab 17 Uhr geöffnet
Wir freuen uns
auf ihren Besuch

Fondue isst man in der Fonduestube Romanshorn

Chäs-Fondue aus eigener Herstellung Fr. 26.–

Fondue Chinoise vom Buffet Fr. 34.–

Raclette-Grill vom Buffet Fr. 34.–
alles à discrétion.

Jeden Donnerstag und Freitag

Neuhofstrasse 86a • 8590 Romanshorn
Telefon +41 71 463 13 61 • info@gourmet-helg.ch



24-Stunden-Telefon
0800 809 809

Wir beraten Sie gerne.

AXA Partneragentur Lindemann GmbH
Ihr Ansprechpartner:
SSK-Mitglied Corinne Lindemann
corinne.lindemann@axa.ch
Telefon 071 858 06 02

Auf Kurs bleiben

Bootsversicherung

Die AXA bietet Ihnen einen zuverlässigen Rundumschutz für Ihr Boot. Entscheiden Sie sich für eine Haftpflicht- und Kaskoversicherung (Teilkasko oder All Risk) und sichern Sie sich zusätzlich ab gegen Kosten durch Schäden am Antrieb sowie an der Elektrik oder gegen Abschleppkosten im Pannfall. AXA.ch/boot



SSK-CSE-Organe

Zentralvorstand



Präsident
Michael Zeller
 Irchelstrasse 36
 8057 Zürich
 M 076 571 88 50
 michael.zeller@ssk-cse.ch



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



Mitgliederverwaltung
Kassierin
Lotti Gugelmann
 Dorfstrasse 19
 8465 Wildensbuch
 M 078 668 26 48
 lotti.gugelmann@ssk-cse.ch

Inserate

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

Redaktionsschluss

Erscheinung

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



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

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

Günther Brünisholz, Ofenhausstrasse 15, 3206 Rizenbach
 M 079 251 17 38, guenther.brueinisholz@ssk-cse.ch

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

Christian Witschi, Sandstrasse 78a, 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

Peter Wentz

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

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

Brigitte Lanz, Lehnenweingarten 8, 8592 Uttwil
 M 076 442 61 32, brigitte.lanz@ssk-cse.ch

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

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

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

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

Webmaster

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



Sie haben gewonnen

«Sie haben gewonnen!» stand in den Siebziger Jahren jeweils dick und rot auf den Briefumschlägen, die grosszügig an zahllose Haushalte verschickt wurden. Diese Masche war gut, jeder öffnete den Umschlag, aber spätestens nach dem dritten Mal wusste auch jeder, was er davon zu halten hatte. Diese Sorte von Briefen ist ausgestorben, seit E-Mails billiger sind. Jetzt steht die frohe Botschaft halt im Betreff. Entweder man hat gewonnen oder ein völlig Unbekannter hat Millionen hinterlassen

und ein noch Unbekannter sucht dafür verzweifelt Abnehmer bei absolut Unbekannten wie bei mir.

Tröstlich ist immerhin, dass es auch gelehrige Absender gibt, die nicht mehr so plump von «Gewinn» schreiben. Deren Botschaften finden wir in Schiffsinseraten, die bei uns den Eindruck erwecken sollen, dass wir gewonnen haben – vorausgesetzt wir entrichten dafür vorgängig unseren Obulus.

Die Beschreibung des absoluten Traumschiffes, eines Schnäppchens sondergleichen, besser als neu und ohne jegliche Gebrauchsspuren ist jeweils garniert mit den nötigen Beweisfotos, die sogar in unserem Fake-Zeitalter richtig echt und besonders original sind, denn sie stammen sage und schreibe vom historischen Tag der Neuauslieferung des Schiffes.

Seit Corona ausgedient hat und jeder zu seinem Schiff gekommen ist, sind wieder mehr Schiffe zu haben und wir lesen plötzlich wieder von Preisabschlägen. Das deutet darauf hin, dass die Verkäufer unter Druck geraten und die Schiffe in den Ausschreibungen darum künftig noch bombastischer werden.

Einmalige Gelegenheit, greifen Sie zu, jetzt, sofort – bevor der Verstand einschaltet! Res Diem



BOOTSGRÖSSE BIS 40 M
Nutzen Sie die einzigartigen Vorteile
beim Festmachen Ihres Bootes!

Nutzen Sie die einzigartigen Vorteile beim Festmachen Ihres Bootes !

DER HAFEN Bietet 80 Liegeplätze bis 40m. Wasser, Strom 16 Ampere, Highspeed-WLAN Vermietung nach Bedarf, auch Überwinterung möglich

SICHERHEIT Das Hafengelände ist eingezäunt und geschlossen, durch Videoüberwachung geschützt und ganzjährig bewohnt.

Dienstleistungen Allgemeine Mechanik, Elektrik und Elektronik durch hochqualifizierten Techniker, Wartung aller Motoren, Armaturen aller Marken.

LAGE In der Nähe des Stadtzentrums, des Flughafens, des TGV-Bahnhofs, der Straßenbahn, aller Geschäfte, neben einem schönen öffentlichen Park.

DIE TARIFE Attraktive Preise für eine Großstadt, Ermäßigungen für die Überwinterung. Informationen auf Anfrage.

Verkaufen oder suchen Sie ein gebrauchtes Boot? Europe Boat Trading hat bereits die Lösung!

FÜR DEN VERKAUF IHRES BOOTES

- Wir führen eine kostenlose Bewertung Ihres Bootes durch
- Keine Gebühren während der gesamten Verkaufszeit
- Wir bieten geeignete technische und logistische Mittel an
- Platzierung Ihres Bootes auf 6 Website

FÜR DIE SUCHE NACH EINEM GEBRAUCHTEN BOOT IN HOLLAND

- Wir kümmern uns um alles, von Anfang bis Ende der Suche
- Tracking, Reiseorganisation und Reisen nach Holland um die verschiedenen Orte zu besuchen, die Ihren Vorstellungen entsprechen
- Wir lassen Sie von unserer 30-jährigen Erfahrung auf diesem Gebiet profitieren, um die vollständige Zufriedenheit für Ihre zukünftige Akquisition sicherzustellen!



PORT DE PLAISANCE
10 Quai des Belges
67000 Strasbourg France

EUROPE BOAT TRADING

www.vente-bateau-occasion.fr

Tel. : +33(0)3 88 61 26 78
+33(0)6 07 218 245

SSK-CSE-Neumitglieder

Wir freuen uns, folgende neuen Mitglieder begrüßen zu dürfen:

Maya und Gunhard Mattes-Schaufelbühl,
Bremgarten

Oswald Jürg Christian, St. Moritz

Ralph Wiese, Kaltenbach

Claudia und Walter Hänsele, Fehraltorf

Herzlich willkommen im Klub!



YACHTCHARTER IN POTSDAM



ENTDECKEN SIE DAS POTSDAMER WELTKULTURERBE VON SEINER SCHÖNSTEN SEITE - VOM WASSER AUS.



Hier beginnt ihr
Urlaub auf dem Wasser!

CHARTERYACHTEN FÜR 2-10 PERSONEN AB BASIS POTSDAM



Marina
am Tiefen See



SCHIFFBAUERGASSE 8 • 14467 POTSDAM • TEL: 0331-817 06 17
WWW.MARINA-AM-TIEFEN-SEE.DE