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

4-2015
CHF 8.20 | EUR 6.50
www.ssk-cse.ch

Schleusenschiffer

Polenfahrt Teil 2: Von Skwierzyna bis Bydgoszcz | 4
Hamburger Schiffe für die Schweiz – die Schlosswerft | 18
Herbsttörn 2015: Der keltische Charme der Bretagne | 28

Karakter auf dem Wasser

Luna 30: ab € 125.578
Luna 34: ab € 133.707
Luna 37: ab € 167.141
Luna 40: ab € 187.400
Luna 44: ab € 207.660

BRANDSMA JACHTEN

Bedrijventerrein 'It Ges'
Eeltjebaasweg 6-8 8606 KA Sneek

Tel. +31 (0)515 42 50 00
Fax +31 (0)515 42 05 05

E-mail info@brandsma-jachten.nl
Internet www.brandsma-jachten.nl

SSK-Törns – immer beliebter

Soeben sind die glücklichen Schleusenschiffer, die sich einen der begehrten Plätze für den Herbsttörn ergattern konnten, aus der Bretagne zurückgekehrt. «Es war eine tolle Woche», so die Kommentare, die mir zu Ohren gekommen sind. Mit 12 Boten und 55 Personen war eine, gerade für einen Bretagne-Törn, recht grosse «SSK-Flotte» unterwegs. Bedauerlicherweise konnten trotzdem einige Mitglieder, die gerne dabei gewesen wären, nicht teilnehmen; die Warteliste war lang.

Der Herbsttörn 2015 war an der Generalversammlung im November 2014 vorgestellt worden und war noch während der Veranstaltung ausgebucht. Es wurden in der Folge sogar noch zwei weitere Schiffe dazu gechartert. SSK-Mitglieder, die nicht an der GV teilnehmen konnten, hatten leider keine Chance, beim Törn dabei zu sein. Aus diesem Grund haben wir beschlossen, dieses Jahr anders vorzugehen: Der Klub-Törn 2016 wird schon in diesem Heft ausgeschrieben (Details auf unserer Homepage www.ssk-cse.ch), welches bereits vor der Generalversammlung verschickt wird. Anmeldungen werden ab sofort schriftlich, idealerweise per E-Mail, oder telefonisch entgegengenommen (siehe Seite 34). So haben alle Mitglieder die gleiche Chance. Die Anmeldungen werden in der Reihenfolge des Eingangs berücksichtigt, frei nach dem Motto «dr Schnäller isch gschwinder».

Natürlich freut uns die riesige Nachfrage nach unserem Herbsttörn. Mit 55 Personen haben wir aber eine Teilnehmerzahl erreicht, die wir nicht überschreiten wollen, damit wir die beliebten SSK-Törns auf dem gewohnten Qualitäts-Niveau halten können. Frederick, unser genialer Törn-Leiter und -Organisator, wird die nächste Reise an der GV natürlich wieder persönlich vorstellen.

Also bis bald — an der GV am 28. November in Neuchâtel.

Schwirbel ahoi

Monika Martiny **Redaktion**

Reisebericht

4 Mit der SAMANTHA unterwegs in Polen, Teil 2

14 Drenthe-Rundfahrt und Tour rund um das Ijsselmeer

Reportage

18 Hamburger Schiffe für die Schweiz, Teil 1

25 Ein heisser Sommer an der Saône

26 SSK-Burgundertreffen in Saint-Jean-de-Losne

28 SSK-Herbsttörn 2015

Rubriken

36 Kurzmeldungen: Neumitglieder, Buchtipp, Sommerquiz, Voranzeige

37 Aus den Regionen: Dreyländeregg

38 Ausschreibung Herbsttörn 2016

39 Programmhinweise

40 Weiterbildungskurse

42 Nachruf Walter Steimer

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

Titelbild
Stimmungsbild vom SSK-Törn 2015 in der Bretagne. Foto von Andrej Jäger.

Impressum

Offizielles Organ des Schweizerischen Schleusenschiffer Klubs, Club Suisse des Ecluseurs. Die viermal jährlich erscheinende Zeitschrift für alle Freunde der Kanal- und Flussschifffahrt **Herausgeber** Schweizerischer Schleusenschiffer Klub, Club Suisse des Ecluseurs **Redaktion** Monika Martiny, monika.martiny@ssk-cse.ch **Layoutkonzept** Roman Brändle, St.Gallen **Druckvorstufe** prepress@ssk-cse.ch **Inserate** Norbert Marquart, norbert.marquart@ssk-cse.ch **Abonnement, Mitgliedschaft** Andrej Jäger, kassier@ssk-cse.ch **Sekretariat, Internet** Roland Häne, Bahnhofstrasse 13, 9402 Mörschwil, T 071 278 45 24, roland.haene@ssk-cse.ch, Skype: ssk-cse **Druck** Appenzeller Druckerei AG, Kasernenstrasse 64, 9101 Herisau, T 071 354 64 64, info@adag.ch

www.ssk-cse.ch

gedruckt in der schweiz

Polenfahrt 2014 – Teil 2

Schleuse Krostkowo mit Nadelwehr

Unsere Reiseroute

Die ersten vier Wochen auf dem polnischen Abschnitt der Wasserstrasse E70 – so heisst die Verbindung zwischen Rotterdam und Kaleningrad – vermittelten uns erste Eindrücke eines in unseren Breitengraden praktisch unbekannten Reviers: Die Fahrt auf den kleinen Flüssen durch unberührte Naturlandschaften und die ersten Dörfer und Städte, die wir kennenlernten, begeisterten uns von Tag zu Tag mehr.

Eine Serie von *Ursula und Hans P. Thüler*

Törnbericht an unsere Verwandten und Freunde, abgeschickt am 26. Mai 2014 in Bydgoszcz (Bromberg).

» Grad stelle ich fest, dass es schon rund ein Monat her ist, seit ich den ersten Bericht geschrieben habe. Inzwischen fühlen wir uns in Polen schon ganz zu Hause und vor allem: Es gefällt uns hier ausserordentlich, unsere Erwartungen wurden bei weitem übertroffen.

Von Skwierzyna (Schwerin PL) bis Bydgoszcz (Bromberg)

Skwierzyna war die letzte Station auf der Warta. Weiter oben, in Richtung Poznan (Posen, das auch sehr sehenswert sein soll) ist der Fluss zwar noch schiffbar, aber 130 km gegen die Strömung zu fahren, bei minimalem Wasserstand und ohne sichere Anlegemöglichkeit, wäre das Glück herausgefordert.

Also geht es zurück nach Santok. Am nächsten Morgen, noch vor neun Uhr, kommt plötzlich ein Rie-

«Auf eigenem Kiel quer durch Polen»

Wir zeigen zwei Filme zu je 70 Minuten an Eurem Clubhöck.
Anfragen: T 052 685 11 31 / M 079 221 28 62

Drawsko, die erste polnische Marina am Weg

Angehende Matrosinnen der Schifffahrtsschule Naklo mit Inspektor Kopeć

Unsere Samantha mit dem polnischen Schulschiff Lokietek am selben Steg in der Marina Drawsko

senkahn in Sicht. Will der hier anlegen? Nein, er fährt vorbei — die Mädchen an Bord, vermutlich eine Schulklasse auf der Schulreise, staunen nicht schlecht, hier ein Schweizer Sportboot anzutreffen. Im letzten Augenblick merken wir, dass es sich bei dem Schiff um die Łokietek handelt, das polnische Schulschiff, von dem wir im Vorfeld unserer Reise schon viel gelesen hatten. Die Mädchen gehören — wie sich später herausstellt — zu einer Schulklasse von Matrosinnen der polnischen Schifffahrtsschule.

Ab hier sind wir auf der Noteć. Unser angepeiltes Tagesziel, Dresdenko, besitzt eine für uns völlig unmögliche Anlegestelle. Sie besteht aus einer grünen Wiese ohne Steg, ohne Poller, mit einem Stromkasten in drei Meter Abstand vom Ufer. Wie sollen wir da in der Strömung festmachen??? Also weiter bis zur ersten Schleuse Nr. 22 Krzyż, wo man laut Karte auch liegen kann. Das Unterwasser der Schleuse muss sehr schwierig zu befahren sein. Hans hält sich genau an das Kroki, das uns Jerzy Hopfer von der Schleusenzufahrt gezeichnet hat, vermeidet die mächtige Sandbank backbord — und hat die ganze Zeit 3 Meter Wasser unter dem Kiel!

Die Schleusen auf der Noteć sind handbedient, ich hatte uns vorgängig telefonisch angemeldet. Fürs Schleusen muss man bezahlen, an jeder Schleuse wird der Obulus in bar entrichtet. Der polnische Einheitspreis, wie sich später herausstellt, beträgt 7,18 Złoty (ca. Fr. 2.70). Dazu bekommt der Schleusenwart ein Bier, die Schleusenwärterinnen erhalten eine Toblerone-Schokolade. (Der mitgenommene Vorrat war schnell erschöpft, es gibt aber hier Supermärkte, wo Toblerone mit der Aufschrift «made in Switzerland» erhältlich ist.)

An der Schleuse Krzyż kann man nicht liegen, der Schleusenwart verspricht uns aber in 2 km Entfernung eine neue Marina, Drawsko. Und siehe da — was für eine Überraschung: Eine nagelneue Anlegestelle mit Superstegen, Wasser und Strom, modernem Hafengebäude mit sanitären Anlagen vom Feinsten, über dem Hafenbüro gibt's sogar Übernachtungsmöglichkeiten für Kanuten! Nein, nein, das Übernachten koste nichts, Strom und Wasser seien gratis. Wie wir erfahren, wurde der Hafen von der EU gesponsert unter der Auflage, dass in den ersten fünf Betriebsjahren keine Gebühren erhoben werden dürfen. Prima für uns! Wir haben inzwischen noch mehrere solcher Sportboothäfen gefunden. Sie werden im Schichtbetrieb von Hafenmeistern bewacht. Dort, wo nachts ab 22 Uhr niemand mehr aufpasst, übernehmen die Videokameras, die an jeder Ecke angebracht sind, die Überwachung. An dieser Stelle etwas zur Sicherheit. Es ist unglaublich, wie in diesem Land alles be- und überwacht wird, sei es von Sicherheitskräften entsprechend unserer Securitas oder Videokameras. Entsprechend fühlen wir uns auch überall sehr sicher.

In diesem Hafen Drawsko liegt mit uns auch das Schulschiff Łokietek. Auf dem Steg sitzen ein paar Mädchen in Arbeitskleidung herum, die uns freundlich grüssen. Eine der jungen Frauen sagt «Guten Tag»; es stellt sich heraus, dass sie perfekt deutsch spricht. Sie heisst Zuza und erzählt uns, sie mache eine Matrosenlehre, die in Polen vier Jahre dauert. Das Hauptgewicht liegt auf dem Schulunterricht, dazwischen gibt es Praktikumswochen auf dem Schulschiff. Unser Sohn, der seine Matrosenlehre auf dem Rhein machte, lernte nur

Das fidele Hafenmeisterehepaar von Czarnków

Die Marina Czarnków – alles vom Feinsten

drei Jahre, von denen er die meiste Zeit auf einem Schiff im «Aktivdienst» verbrachte und pro Jahr jeweils einen Unterrichtsblock von 2—3 Monaten an der Schifffahrtsschule absolvierte.

Warum nicht den Kapitän nach den Fahrbedingungen auf der Noteć fragen? Der muss es ja wissen. Ich klaube meinen besten polnischen Wortschatz zusammen und erkundige mich nach Wasserständen und Liegemöglichkeiten. Der Kapitän, Herr Kopeć, spricht kein Wort deutsch, ruft aber nach dem «Dolmetscher» und es erscheint das Mädchen, das wir bereits kennengelernt haben. Er ist sehr hilfsbereit, zeigt mir auf der Karte mögliche Liegestellen und rät mir, die Wasserstände im Internet zu überwachen. Er sei jedoch gar nicht Kapitän, sondern Inspektor des Wasser- und Schifffahrtsamtes. Er gibt mir seine Visitenkarte: Wenn ich ihn in Bydgoszcz (Bromberg) anrufe — er wohne dort in Hafennähe — bringe er uns Kartenmaterial. Wir konnten uns ja trotz vieler Bemühungen von der Schweiz aus nur wenige brauchbare Unterlagen beschaffen. Ausserdem erhalten wir auch noch Adresse und Telefonnummer eines Kollegen, der uns bei eventuellen Problemen auf der Wisła weiterhelfen könne. Er warnt uns eindringlich — und er ist nicht der Erste — vor der anscheinend schwierigsten Stelle auf der Noteć, der Einmündung des Flüsschens Łobżenka. Da müsse man sich ganz dicht ans linke Ufer halten, um nicht auf das Geschiebe an der Mündung aufzufahren.

Es ist unglaublich, wie in diesem Land alles be- und überwacht wird, sei es von Sicherheitskräften oder Videokameras.

Wir fahren dann erst am nächsten Tag weiter. Beim Abschied vom Hafenmeister bekommen wir eine super detaillierte Faltkarte für den ganzen Weg mit allen Gewässern bis Danzig inkl. Telefonnummern der Schleusen, Brückenöffnungzeiten usw. — und erst noch auf deutsch! Dass das Handbuch dazu in Englisch geschrieben ist, spielt keine Rolle, Hans hat die deutsche Version noch zu Hause aus dem Internet heruntergeladen, ausgedruckt und in Sichtmäppchen eingeordnet! Das war aber die einzige brauchbare Wegbeschreibung, die uns bisher zur Verfügung stand.

Nächstes Ziel ist Czarnków. Hier gibt es eine schöne, ebenfalls neue Marina — leider mit einem Schild an der Zufahrt «Nur für Schiffe bis 8,50 m Länge». Wir legen provisorisch am davorliegenden Umschlagkai an und ich versuche den Hafenmeister der Marina telefonisch zu erreichen. Kurze Zeit später erscheint er an der Kaimauer und heisst uns in Czarnków willkommen, selbstverständlich könnten wir am freien Längssteg festmachen. Die Hinweistafel an der Einfahrt solle lediglich verhindern, dass allzu grosse Kähne einfahren und die Steganlagen beschädigen. Stolz zeigt er uns «seinen» Hafen. Alles top eingerichtet, von den sanitären Anlagen, wo man vom Fussboden essen könnte, über eine Einstellhalle mit Werkstatt zur freien Verfügung sowie einem Handwagen und Kanistern zum Treibstoffbunkern bis hin zur Waschküche. Weil die Schleusen in Polen vor dem 1. Juni am Wochenende jeweils nicht in Betrieb sind (toll für Bootsbesitzer, die während der Woche arbeiten müssen!), benutze ich den «Zwangsaufenthalt» zum Waschen. Die steife Brise trocknet die Wäsche schnell — es ist sogar eine Wäscheleine samt Klammern auf dem Gelände vorhanden! In der nahen Tankstelle bunkern wir Diesel, allerdings mit unseren eigenen 5 Zwanzigliterkanistern (der Käpten fürchtet, die hafeneigenen Kanister könnten noch Benzinreste oder andere Verschmutzungen enthalten). 1 Liter kostet hier rund Fr. 1.45.

Leider müssen wir dann von einem Mitarbeiter des Wasser- und Schifffahrtsamtes, der unsern Stegnach-

Platz der Freiheit im Zentrum der Stadt Czarnków

An jeder Schleuse bezahlt man 7,18 zloty (= ca. 2 Franken)

Die Schleusen sind handbetrieben

barn besucht und deutsch kann, erfahren, dass die Stadtschleuse in Bydgoszcz (Bromberg) bis Ende Jahr in Revision ist. So schade! — dann hat unsere Polenfahrt wohl ein baldiges Ende. Wir hofften doch, bis Elbląg oder Danzig zu kommen …

Am nächsten Tag kommt der Mann noch einmal, diesmal mit guten Nachrichten. Er hat sich sicherheitshalber nochmals erkundigt: Die Schleuse in Bydgoszcz sei bereits wieder in Betrieb. Im Hafen werden wir mit weiterem Kartenmaterial und Faltblättern eingedeckt. Als Dank erhält der Hafenmeister ein Bier (Trinkgeld nimmt hier keiner an), dafür lädt uns seine Frau am Nachmittag zum Kaffee ein und füllt uns mit einer Riesenportion Glace ab. Anschliessend müssen wir noch ihre Surówka (polnischer Rohkostsalat, meist aus fein geraspeltem Weisskohl, Karotten und Chinakohl) probieren — «sie macht den besten», sagt ihr Mann. Der Salat ist wirklich fein, aber sehr nahrhaft mit Mayonnaise angemacht, sodass wir für den Rest des Tages satt sind. Es wäre aber undenkbar gewesen, irgendein Angebot auszuschlagen.

Der Kaffee wird hier übrigens vielerorts so gemacht: Pulver in die Tasse, mit kochendem Wasser auffüllen, ziehen lassen. Liegt der Satz auf dem Tassenboden, ist der Kaffee trinkfertig, und was drüber ist, schmeckt erstaunlich gut.

Auf der Karte sehen wir, dass es ganz unmöglich ist, Nakło (ein grösserer Ort, wo es einen richtigen Hafen geben soll) in einem Tag zu erreichen. Die Auskünfte über andere Liegemöglichkeiten am Weg sind sehr unterschiedlich. Wir wagen die Weiterfahrt trotzdem, im Notfall könnte man ja sicher (bzw. hoffentlich!) an oder in einer Schleuse nächtigen.

In Ujście, auf der Karte als Anlegestelle gekennzeichnet, sehen wir zwar vom Fluss aus ein Hafenbüro mit einer riesigen Tafel, die eine tolle Infrastruktur anpreist, der bescheidene Wackelsteg («Einplätzer») liegt aber im dichten Schilf und so hoch über dem Wasserspiegel, dass ein Anlandkommen mit Hund praktisch unmöglich ist. Also weiter! So landen wir schliesslich gegen Abend an der Schleuse Krostkowo mit schrägen «Kammerwänden», bestehend aus Naturufer. Zum Glück gibt es in der Schleusenkammer Dalben zum Festmachen. Die Hubhöhe beträgt nur ca. 50 Zentimeter. Die Dalben sind durch Stege mit dem Land verbunden und bieten weit und breit die einzige Möglichkeit zum Festmachen für die Nacht.

Wir dürfen in der Schleuse übernachten. Das Bier, das der Schleusenwärter bekommt, trinkt er gleich aus und fragt nach Nachschub, am liebsten Schnaps. Wir trinken noch eine Flasche Wein mit ihm — am Ufer gibt es Picknicktische —, er hatte zwar schon bei der Ankunft eine zünftige Alkoholfahne. Später haben wir dafür Verständnis. Mit Händen und Füssen und Zeichnungen «erzählt» er, dass seine 29-jährige Tochter vor genau einem Jahr vom Blitz erschlagen wurde und zwei kleine Kinder hinterlassen hat. Er ist sehr traurig und wir wissen auch keinen Trost. Unser Gespräch lenkt ihn ein bisschen ab. Auf einmal verschwindet er und kommt mit einer Wurst zurück. Hans isst ein Stück davon, ich probiere vorsichtig. Die Wurst ist kalt und glitschig und schmeckt nach nichts. Sie werde aus Grütze und Schweinefleisch hergestellt. In einem unbewachten Moment lasse ich mein Stück in einem Papiertaschentuch im Hosensack verschwinden. Dann werden wir auch noch ins Haus eingeladen. Waldek tischt eine Flasche Wein auf («Erst kam die deine, jetzt kommt die meine» = polnisches Sprichwort!) und bietet uns Essiggurken an, die er aus dem trüben Inhalt eines riesigen Glases angelt. Wir lehnen dankend ab, ebenso die Fleischpastete, die wohl noch vom Mittagessen her auf dem Tisch steht. Ich probiere dann anstandshalber aber noch den Teigwaren-Schinken-Salat («seine Spezialität!»), der gar nicht schlecht schmeckt.

Der Hafen Naklo – riesengross und praktisch leer

Im Eintritt ins Ortsmuseum Naklo ist eine Privatführung in perfektem Englisch im Eintrittspreis von 75 Rappen inbegriffen

Am nächsten Tag schippern wir nach Nakło. Irgendwann ist der Käpten am Verzweifeln, weil er einfach keine Stelle findet, an der das Echolot mehr als einen Meter anzeigt. Lange Zeit tastet er sich im Schneckentempo vorwärts und wir kommen — juppi! — ganz ohne Grundberührung davon. Abends beim Kartenstudium merken wir dann, dass das die ominöse Einmündung der Łobżenka war!

Die Landschaft hat sich verändert. Ebene, soweit das Auge sieht, praktisch keine Bäume, nur Schilf, Sumpfpflanzen und Büsche. Entsprechend ist die Wassertiefe, sie schwankt zwischen 60 Zentimetern und 1 Meter unter dem Kiel. Daran hat sich Hans inzwischen gewöhnt.

Im neuen, riesigen Hafenbecken von Nakło liegen ausser uns nur noch das Schulschiff Łokietek, ein Wohnschiff für Matrosen, zwei Schubschiffe der Schifffahrtsschule und ein paar Fischerboote. Hier kostet es zur Abwechslung mal etwas, pro Nacht umgerechnet 3 Franken («für den Strom»), auch hier wieder inklusive Rund-um-die-Uhr-Überwachung.

Als wir am Morgen erwachen, scheint schon kräftig die Sonne. Wir haben aber nicht verschlafen, denn um 3.30 Uhr beginnt es hier schon zu tagen, kurz nach fünf erscheint die Sonne am Horizont.

Heute ist eine gemischte Klasse der Schifffahrtsschule, Jungen und Mädchen, am Arbeiten im Hafen. Wir lernen auch Kapitän Nadolny kennen, dessen Namen wir ebenfalls aus Berichten im Internet kennen. Er kommt später zu uns an Bord mit zwei ausführlichen polnischen Schifffahrtskarten für die Wisła. Die sind uns überaus willkommen, denn dieser im unteren Lauf ungestaute Fluss, der von Bromberg in Richtung Ostsee führt, macht Hans am meisten Bauchweh. Bisher konnten wir keine detaillierten Unterlagen für diese Strecke auftreiben und die ausgedehnten Sandbänke, die Google Earth präsentiert, lassen die Knie jedes Skippers weich werden! Herr Nadolny besitzt auch nur jeweils ein einziges Exemplar der Karten und er gibt uns seine Postadresse, damit wir die beiden Hefte nach Gebrauch wieder an ihn zurückschicken können. — Ein weiteres Beispiel der tollen Hilfsbereitschaft, der wir überall in diesem Land begegnen.

Ins Stadtzentrum fahren wir mit den Velos. Wie in Polen üblich, teilen sich Fussgänger und Radfahrer problemlos das Trottoir. Auf den groben, holperigen Pflastersteinen der Fahrbahn hätte man nämlich bald eine Hirnerschütterung! Auf dem Heimweg müssen wir schieben, wir sind in die «Rushhour» geraten, da ist auch auf den Trottoirs ein gewaltiges Gedränge.

Kaum zurück im Hafen, erscheint ein Mann und überreicht uns eine Tragtasche — «ein Willkommensgruss von der Stadt». Die Tasche enthält Stadtpläne und Infos über Nakło sowie zwei gediegene Souvenirtassen!

Wir bleiben noch einen Tag, denn auf der Internetseite «http://monitor.pogodynka.pl», die ich zufällig entdeckt habe, sehen wir bei der täglichen Prüfung der aktuellen Wasserstände, dass die Wisła aktuell mit gelben Dreiecken gekennzeichnet ist (= Hochwasser-Warnstufe). So brauchen wir uns einerseits nicht zu beeilen, andererseits werden wir genug Wasser für die Talfahrt haben.

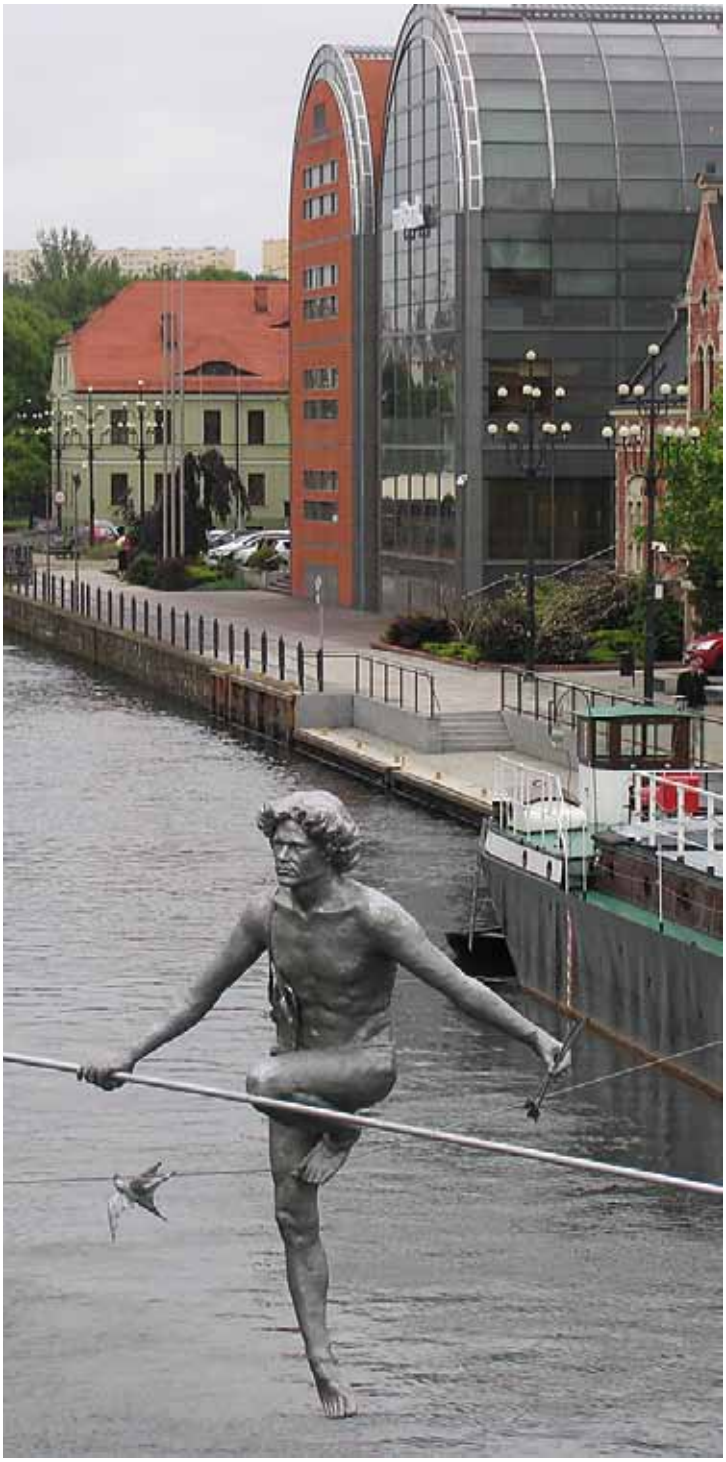
Im Ortsmuseum (Eintritt 75 Rappen!) begleitet mich eine perfekt englisch sprechende «Privatführerin», die mir die Stadtgeschichte und die Exponate ausführlich erklärt und meine Fragen kompetent beantwortet. Das ist Service! Beim Rundgang wird deutlich, was Polen im Laufe der Geschichte durchmachen und erleiden musste, eingeklemmt zwischen Deutschland und Russland. Meine Führerin sieht das aber positiv, denn so hätten die Polen gelernt, auch aus schwierigen Situationen das Beste zu machen.

Abends essen wir im Stadtzentrum, im einzigen Restaurant, das uns zusagt. Ich bestelle «Devolaille», das ist eine Pouletbrustroulade, gefüllt mit flüssiger Butter und Kräutern, sehr fein. Wie sich später herausstellt, findet man dieses Gericht auf der Karte fast aller Restaurants. Neben Huhn wird in Polen vorwiegend Schweinefleisch gegessen (auch was man im Laden kauft, ist von hervorragender Qualität). Rindfleisch ist sehr teuer, Kalbfleisch konnte ich bisher nirgends entdecken. Auch die vielen Sorten von geräucherten Würsten schmecken supergut und lassen die Grützewurst des Schleusenwärters schnell vergessen.

Nächstes Etappenziel ist Bydgoszcz (Bromberg). Wir erreichen die Stadt über einen mehr als 20 Kilometer

Der Bromberger Kanal – schnurgerade, 26 km lang, 6 Schleusen

Unser Liegeplatz an bester Lage mitten in der Stadt



Der Seiltänzer über der Brda ist das Wahrzeichen von Bydgoszcz

Die malerische Mühleninsel beherbergt zahlreiche Museen

Die Wassertaxis in Bydgoszcz fahren mit Sonnenstrom

Das Denkmal für Kampf und Martyrium zum Gedenken an die Opfer des Zweiten Weltkriegs in Bydgoszcz

Alle Hausfassaden im Stadtzentrum von ...

... Bydgoszcz sind restauriert

Die Opera Nova in Bydgoszcz

Eine der vielen bemalten Hausfassaden in Bydgoszcz

Das Seifenmuseum in Bydgoszcz – war leider schon ausgebucht

Innenraum der St.Martin & St.Nikolaus-Kathedrale in Bydgoszcz

langen, schnurgeraden Kanal. Wie wir schon im Internet gesehen hatten, liegt der Anlegekai unterhalb eines Hotels (wo man auch das Liegegeld bezahlt). Leider ist der Kai öffentlich zugänglich (aber videoüberwacht). Nachdem wir die Übertragung an der Hotelrezeption (rund 100 m vom Liegeplatz entfernt) gesehen haben, fragen wir uns aber, wie lange es wohl dauern würde, bis jemand käme, falls einer sich an unserem Schiff zu schaffen machte — falls das überhaupt bemerkt würde … Also: Einer von uns beiden hat «Ausgang», der andere schiebt Wache. Das ist aber das kleinere Problem. Viel prekärer ist es, dass man am Kai zwar Stromanschluss hat, aber KEIN WASSER!!!! Unglaublich, aber wahr. Die letzte Bunkergelegenheit in Nakło nutzten wir nicht, weil uns schien, das Wasser habe einen unangenehmen Nebengeschmack, dies übrigens zum ersten Mal (und wie sich noch herausstellen wird auch zum letzten Mal), seit wir in Polen sind.

An der Rezeption wird uns angeboten, wir könnten gern im Hotel duschen und mit Kanistern Trinkwasser holen. Super, wir haben einen 10-Liter-Kanister und der Tank fasst 800 Liter. Die Entfernung vom Hotel zum Schiff beträgt 100 m. Rechne!

Wir fragen noch beim Ruderklub nach, der unten im Hotel angesiedelt ist, aber auch da ist anscheinend kein Wasseranschluss vorhanden. Also ist strengstes Sparen angesagt, denn bevor das Wasser auf der Wisła gesunken ist, sind wir hier zum Warten «verknurrt». Langweilig wird einem nicht, die Stadt ist zauberhaft und bietet alles, was das Herz begehrt. Von unserm Platz aus sehen wir direkt auf die malerische Mühleninsel, die zahlreiche, sehr schöne Museen zu allen möglichen Themen beherbergt. In der nahen «Opera nova» läuft leider nichts, was uns zusagt, auch wollen wir ja nicht so lange zusammen von Bord gehen. Später können wir aber feststellen, dass zwar viele Neugierige unser Schiff bestaunen, aber wir bleiben völlig unbehelligt, und dubiose Gestalten sind auch keine zu sehen.

Ich hole auf der nahen Hauptpost noch die Sendung mit unserer Post, die sich zu Hause bis letzte Woche angesammelt hatte. Es wurde alles postlagernd hierher geschickt — hat prima geklappt!

Drüben beim Hotel ist ein Mietboot stationiert. Am nächsten Abend erspäht Hans' scharfes Auge den Vermieter, der mit einem Schlauch in der Hand offensichtlich am Wasserbunkern ist!!! Ich spurte los und erwische den Mann gerade noch, bevor er den Schlauch wieder zusammengerollt hat. Er versteht, was ich will und zeigt mir den Wasseranschluss, der ganz versteckt im Gebüsch liegt. Und nicht nur das, er wartet auch, bis wir unser Schiff dorthin verschoben und den Tank gefüllt haben. Wieso weiss an der Hotelrezeption und im Ruderklub niemand von dieser verborgenen Quelle? Für seinen verzögerten Feierabend erhält Andrzej ein Päckchen Schweizer Kaffee (das er natürlich erst nach langem Zieren annimmt, wie es hier üblich ist). Am nächsten Tag kommt er kurz vorbei und bringt uns Kuchen und Gebäck, das von der Geburtstagsfeier seiner Frau übrig geblieben sei. Er lädt uns auch noch zu einem Bier ein auf seinem Mietboot (eine Art schwimmendes Gartenhäuschen, aber mit einem absolut umwerfenden Dusche/WC-Raum). Dort entdeckt Hans eine deutsche (!) Gasflasche. Wegen des kalten Wetters sind bereits zwei unserer fünf mitgeführten Gasflaschen leer geworden, und wir wollen nicht auch noch eine polnische kaufen, schon aus Platzgründen. Hans fragt, wo man die Flasche tauschen könne. Tauschen gehe nicht, aber Andrzej verspricht, morgen wieder zu kommen. Er probiere, ob er die Flaschen an einer Tankstelle für uns nachfüllen lassen könne.

Auch das hat geklappt (mit ein bisschen Schmiergeld für den Tankstellenbesitzer). Als wir ihn für seinen Aufwand entschädigen wollten, winkte er ab, meinte aber, gegen eine Schweizerflagge hätte er nichts einzuwenden. Kein Problem, wir hatten ja noch zwei Flaggen vorrätig. Spontan entschied er sich für das gebrauchte Exemplar — «mit Seeluft», wie wir das nennen — und so sind wir wieder mit Wasser- und Gasvorräten eingedeckt für den weiteren Aufenthalt in Bydgoszcz.«

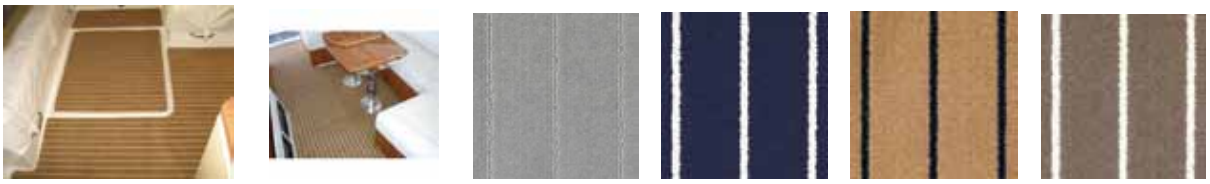
… Fortsetzung folgt in der nächsten Ausgabe des «Schleusenschiffers».

Ursula Thüler

PERMATEEK
THE ULTIMATE SYNTHETIC DECKING

Das widerstandsfähige Kunststoff-Deck kann in jeder Form und Kontur hergestellt werden und wird vollflächig aufgeklebt. Permateek ist rutschfest und leicht zu reinigen, UV-beständig und verfärbt sich nicht grau. Individuell für Ihr Schiff produziert.

MARINE TUFT



Maritime Teppiche mit höchsten Qualitätsanforderungen. Sehr schöne Optik durch die Streifen, die wie Teak aussehen. Weich unter den Füssen anzufühlen. Beständig gegen UV-Strahlen, Salzwasser, Chlor, Schimmel- und moderresistent, schall-dämmend. Durch die spezielle Faser trocknet Marine Tuft schnell aus.

Boot-Styling & Yachting	Boot-Styling & Yachting GmbH Seewiesstrasse 7 CH-9403 Goldach	Telefon +41 (0) 71 223 89 89 info@boot-styling.ch www.boot-styling.ch

WASSERDICHTE DECKUNG

In jedem Fall optimal versichert. Kompetent, effizient und persönlich beraten.

MURETTE Yachtversicherungen CCS

Thunstrasse 18 I CH-3000 Bern 6 I +41 (0) 31 357 40 40 I info@murette.com I www.murette.com

RB YACHTING

RB Yachting
Güterstrasse 74
CH - 4133 Pratteln
Tel. +41(0)61 821 60 10
Fax: +41 (0) 61 821 60 13
www.rbyachting.com | info@rbyachting.com

RB-Yachting aktuell

Wir bringen neue Farbe an Ihr Boot

Unsere neue einzigartige Spritzkabine – 16 x 6 x 6 Meter – ermöglicht Lackierungen von höchster Qualität

Kommen Sie zu uns und lassen Sie sich überzeugen.

Winterlager | Kran 48 t | Hafenplätze | Internationale Transporte
Verkauf Neuboote und Occasionen | Schiffservice- und Reparaturen aller Art

Offizielle Vertretungen:
Aifo Iveco | Volvo Penta | Suzuki | VW | Marex | Vetus Deutz | Joda | Fairline | Smeine | Kabola Zentralheizungen

FONDUE-STUBE ROMANSHORN

zum alte Fabrikli Neuhofstrasse 86a

jetzt wieder jeden Donnerstag und Freitag ab 17.00 Uhr geöffnet

Chäs-Fondue à discretion Fr. 21.–
über 10 Sorten
Fondue Chinoise à discretion Fr. 32.–
5 Sorten Fleisch und grosses Beilagenbuffet
Grill-Raclette à discretion Fr. 32.–
7 Sorten Fleisch, 4–5 Sorten Käse und grosses Beilagenbuffet

Gruppen ab 20 Personen täglich auch mittags

Reservationen unter 071 463 13 61
Wir sind kinderfreundlich

Die Brandsma Vlet «Taria» in Leeuwarden

Impressionen aus Holland

Wer hätte gedacht, als Marguerite und ich im Jahre 2010 in Kembs bei Basel die Anker lichteten und uns in Etappen – immer vorwärts – auf eine Odyssee quer durch Europa begaben, dass wir einst im holländischen Friesland anlegen würden. Und dass wir dort das Gefühl haben könnten, angesichts unseres Seniorenalters, am Ende unserer Schiffslaufbahn angekommen zu sein.

Text und Bilder *Peter Kiefer*

» Die Ereignisse haben sich aber anders entwickelt. Heute geniessen wir schon im dritten Jahr unsere «nautische Freiheit» im schönen Friesland, wo wir allerdings auf ein komfortableres Boot umgestiegen sind. Dies sehr spontan, ohne langen Anforderungskatalog und ohne Expertisen. Im Boomland der Stahlverdränger standen wir in einer renommierten Werft vor einer praktisch neuen, kompakt gebauten holländischen Vlet mit Achterdeck. Stahljachten mit Achterkajüte gehören bekanntlich zu den populärsten holländischen Schiffstypen. Wir haben uns quasi intuitiv, innert einer Stunde für das Schiff entschieden – denn so «jung» kommen wir nicht wieder dazu. Wir durften danach eine Brandsma Vlet 900 AC SP unser Eigen nennen. Bis heute bereuen wir diesen Entscheid nicht. Die holländische herzliche Gastfreundschaft, die beeindruckende Landschaft und der hohe nautische Standard der Bootswelt bildeten den Hintergrund. Auch in diesem Jahr haben wir auf unserer grossen Drenthe-Rundfahrt und auf der Tour rund um das Ijsselmeer viele bereichernde neue Eindrücke erlebt, von welchen wir nachstehend einige Impressionen vertiefen möchten.

Reiserouten mit vielen Strassen- und Brückenbaustellen

Um Sneek in Friesland zu erreichen, stellt sich die Frage nach der Wahl der Reiseroute und Reiseart. In diesem Jahr fuhren wir viermal mit dem Auto nach Friesland, zweimal über die direkte eintägige und zweimal über beschaulichere zweitägige Route. Auf der direkten Route über Karlsruhe – Frankfurt – Köln – Arnhem erlebten wir wiederholt grossräumige Umleitungen wegen vielen Strassen- und Brückenbaustellen, von Unfall-Staus ganz zu schweigen. Die direkten 800 km verlängerten sich auf über 900 km, die Fahrzeiten von acht auf rund zehn Stunden, zwei Kaffeehalte und ein Mittagshalt eingerechnet. Auf dieser Route kann man das Navi gut gebrauchen. Die direkte Route lieben wir nicht besonders, da im NW Deutschlands hektisch und nervig gefahren wird und wer mit 140 km/h unterwegs ist wird rechts und links überholt und beblinkt. Die zweitägigen, beschaulicheren und immer auf max. 130 km/h geregelten Reiserouten führen über Saarbrücken – Trier nach dem westlichen Hunsrück oder über Metz – Luxembourg und die belgische Ardennenautobahn; beide nach Liège – Masstricht in die schöne holländische Provinz Limburg. Hier übernachteten wir gerne in der Nähe von Roermond in Roesteren (von der SSK-Erkundungstour nach Holland bestens bekannt).

Anderntags führt die Fahrt über Utrecht und durch das Polderland der Provinz Flevoland nach Sneek. Die zweitägigen Routen weisen eine Länge von rund 950 km auf. Wer die Reise geniessen und etwas sehen will, ist mit einer der zweitägigen Routen besser bedient. Schneller, aber im Gepäck eingeschränkter, ist die Reise mit dem Flugzeug. Ab Basel fliegt früh morgens eine Easyjet, welche bereits um 08.30 Uhr auf dem Flugplatz Schiphol einen Morgenkaffee mit Zeitung und Gipfeli ermöglicht. Die Fahrt mit den niederländischen Staatsbahnen nach Sneek dauert ca. drei Stunden. Wer Lust hat, kann in Amsterdam an der Central Station einen Zughalt vorsehen, um noch direkt vor dem Bahnhof eine 1½-stündige Grachtenfahrt zu erleben. Holland ist einladend!

Der König wird's schon richten!

In Breda, dem Hauptort der Oranjer-Provinz Nord-Brabant, trafen wir am 27. April die Holländer in fröhlicher Runde, ganz in Orange gekleidet. Die jungen Frauen trugen originellen Haarschmuck. Die Mannen zeigten orange Hüte und Jeanshosen. In den Restaurants und den Theken ging es lebhaft zu. Auf die Frage hin, ob hier ein Fussballmatch gefeiert werde, erhielt ich eine erzürnte, nahezu beleidigte Antwort: «Wissen Sie denn nicht, dass heute Königstag ist, wir feiern den Geburtstag unseres Königs!» Mit einer Runde Bier uwnd anteilnehmenden Entschuldigungen war der Faux-pas vergessen und wir waren von der fröhlichen Gesellschaft aufgenommen. Wir spürten wie weit entfernt an diesem Tage den Holländern der EU-Sitz in Brüssel lag und wie sehr die Holländer sich ihrem König verbunden fühlten. Ohne den König geht nichts in Holland. «Der König wird es schon richten!» Unweigerlich musste ich mich fragen, wie es wohl wäre, wenn wir in der Schweiz zwischen dem Volk und der Landesregierung auch eine Art monarchischen Bezug hätten, so etwas wie ein «Landesombudsmann». Dann müssten wir unserer Regierung nicht so nahe aufsitzen. Was geht einem in Holland nicht alles durch den Kopf!

Königstag in Breda, Nord-Brabant

Wilhelm-Alexander, Prinz von Oranien-Nassau, seit 30.4.2013 König der Niederlande

Restaurant in Utrecht

Heimeliges Hotel in Oudewmirdum im Gaasterland

Auf dem Käsemarkt in Alkmaar

Wenn der Fränkler beinahe eine Zwei drauf hat

Schön, dass wir uns in Holland ob der starken Kaufkraft unserer Währung erfreuen dürfen. In einem Restaurant vom Typ «stilvolle Brasserie» beginnt der Rechnungsbetrag für zwei Personen und je einem Drei-Gang-Menu mit Wein gerade noch mit einer Vier. Textilien und Lebensmittel in guter Qualität sind deutlich günstiger als bei uns. Die Vergleiche sind unvollständig. Uns Schleusenschiffer begeistert natürlich vor allem das vielfältige Grossangebot an holländischen Stahlyachten. Diese werden zu Tausenden in oft guter Qualität und mit hohem nautischen Standard in allen Preislagen angeboten und können verhandelt werden. Dazu braucht es Fachkenntnisse. Wo anders als beim SSK kann man sich diese aneignen? Der SSK begibt sich seit längerer Zeit jährlich nach Holland auf die Bootserkundungs- und Einkaufstour. Durch freundschaftliche Gespräche im eigenen Kreis, fachliche Diskussionen, Angebotsvergleiche vor Ort, Messe- und Ausstellungsbesuche sowie durch Kontakte mit Land und Leuten lernt der Teilnehmer im Angebotsmarkt einer einstigen Schiffsnation die Spreu vom Weizen zu trennen. Er gewinnt ein besseres Auge für das, was er will und sucht. Trouvaillen zu finden wird durch den, zur Zeit vorhandenen Käufermarkt begünstigt. Der Schreibende war auch schon mehrmals unter den Teilnehmern der SSK-Hollandreise. Aber bitte, bleiben wir trotz allem angemessen zurückhaltend und bei unserer Natürlichkeit, welche die Holländer an uns lieben. «Wir mögen euch Schweizer, schon von unseren Eltern her. Ihr habt mit den Bergen ein wunderschönes Land. Leider ist dieses heute für uns sehr teuer geworden und bei euch Schweizern geht es meist immer nur um Kohlen!»

Starker Wind auf dem Lauwersmeer

Der Sixhaven in Amsterdam beginnt sich zu füllen

In diesem Jahr hatten wir mehr Stürme

Ende April erlebten wir auf der Wattenmeer-Insel Teschelling garstiges, in Sneek unfreundlich kühles Wetter. Die Boots-Saison hatte an Ostern bei weitem noch nicht begonnen. Erst an Pfingsten, Ende Mai, drehte das Wetter zum Besseren. Im August erlebten wir auf dem Noordzeekanaal und dem Markermeer heftige Stürme. In Amsterdam mussten wir im restlos überfüllten Sixhaven Schutz vor heftigen Stürmen suchen. Mitten drinnen, zwischen Booten eingeklemmt, mussten wir anderntags bis 12 Uhr in umgekehrter Reihenfolge den Hafen wieder verlassen haben. Schon etwas unangenehm war es, als wir durch die Oranienschleusen in das Markermeer ausschleusten und dort querab den stürmischen Winden ausgesetzt waren (Bf. 4—5, Böen 6—8). Unser 3.5 m hohes Boot wurde seitlich weggeschoben, als ob es keine neun Tonnen wiegen würde. Wir glaubten auf einem Federball zu sitzen. Mit Hilfe der Zickzack-Fahrweise konnten wir das Problem etwas mildern. Als wir unter der Hollandse Brug in die Randmeeren einfuhren, kam der Wind von achtern und schob uns rasant vorwärts. Ab Harderwijk war uns auch das zuviel und wir suchten Zuflucht in den Kanälen Flevolands. Wir stellten fest, dass auf diesen, Seite Randmeeren ca. 2—3 m tiefer gelegen, das stürmische Wetter nicht stattfand. Erst auf dem Ketelmeer ging der Sturm wieder los.

Inzwischen weiss ich, dass unsere 3.5 m hohe AC-Vlet die Seetauglichkeitskategorien C/D aufweist, d. h. für küstennahe/geschützte Gewässer konstruiert wurde. Bei stürmischen Winden auf der Wattensee und bei grossflächigen Meeren hat unser Schiff bei Sturm nicht viel zu suchen. Im Holländischen werden die Seen (dt.) mit Meeren (hol.) bezeichnet und umgekehrt. Die ganze Zeit schon habe ich, auf dem Schiff, auffällig montiert, ein Schild mit der Markierung CE—C/D gesehen, aber ohne die Bedeutung zu kennen. Unser Schiff ist also nur bis zu einem gewissen Grad seetüchtig, was eigentlich logisch ist. Nächstes Mal muss ich das Reiseprogramm flexibler planen. Eine holländische AC-Vlet ist eben keine Segelyacht!

Neue Wege nach dem Verlassen des fünfjährigen Rezessionstunnels

Nicht alle Werften vermochten die lange Wirtschaftsrezession zu überleben. Einige blieben auf der Strecke. In unserer Bootswerft hörte ich: «Wir danken euch Schweizern, dass ihr uns mit euren Aufträgen geholfen habt, die Rezessionsflaute etwas besser zu überstehen.» Neue Wege mussten gefunden werden, was den jüngeren, beweglicheren und innovativeren Führungskräften leichter fiel. Schon vor Jahren haben sich diese vom Ballast eigener Stahlverarbeitungen für die Kaskos getrennt. Gemeinsam wurde später eine neue Stahlwerft gegründet, welche Kaskos «ab Stange» für Sedan-Typen mit offener Plicht und mit 5 und 6 mm Blechstärken produzierte. Erst in der Fertigung meldeten sich im individuellen Bereich bei den Elektro-, Innen- und Aussenarbeiten die Firmen zurück. So wie von den edlen französischen Bordeaux-Weinen günstigere Zweitmarken angeboten werden, bringen nun traditionelle Werften eine zweite Schiffslinie nachfragegerecht auf den Markt. Bei unserer Brandsma-Werft entstand die Zweitmarke «Luna», welche mit ihren «Luna by Brandsma» (moderne, geräumige OC-Vleten) bereits eine sehr gute Erfolgsgeschichte schreiben und die alten Brandsma-Vleten ergänzen, bzw. ablösen. Zu beachten ist, dass mit den Luna's seit zwei Jahren Boote in hoher Qualität produziert werden, welche in der Grundversion etwa beim halben Preis der bisherigen OC- und AC-Vleten liegen! (siehe Interboot Friedrichshafen 2015).

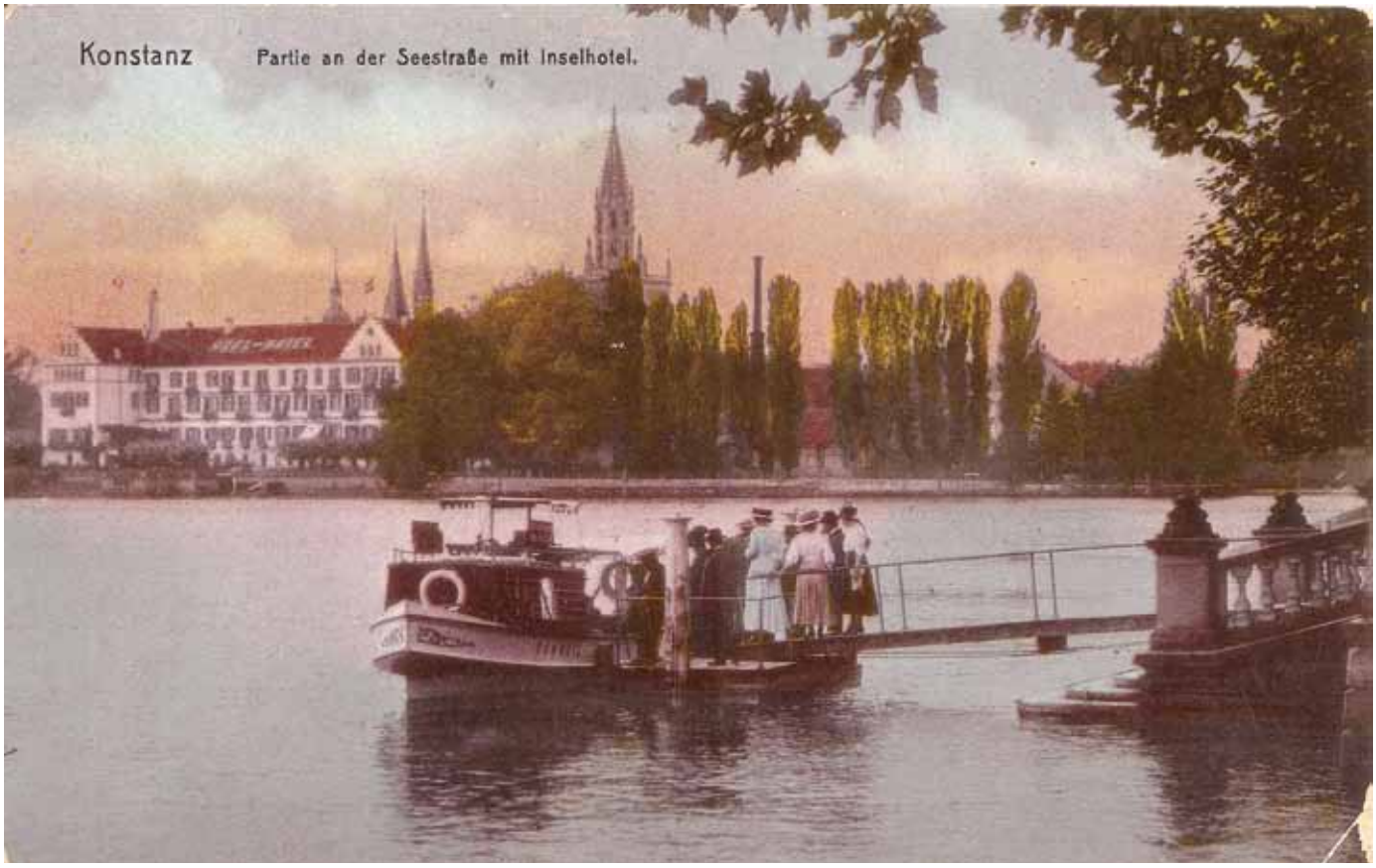
Zuviel Occasionen bewirken Preiszerfall bei den Gebrauchtbootsmärkten

Die jungen Familien haben heute weniger Geld. Verfügen sie beispielsweise über ein Ferienbudget von 1000 Euros, so wählen sie fernöstliche Reiseziele, wo sie nahezu zwei Wochen verbringen können. In Holland würde das Geld für einige Tage reichen. Die Folge ist, dass in den Plassen und Meeren die Boote liegen bleiben und die lokale Bootssaison wenig Aufwind erhält. Bald landen die Jachten im Überfluss auf Gebrauchtbootsmärkten, wo die Preise sowieso schon unter Druck stehen oder gar am Zusammenbrechen sind. Wer sein eigenes Boot in Holland verkaufen will, wird bald feststellen, dass der Fränkler im Verkauf nur noch eine 0.5 aufgedruckt hat. Die Verkaufspreise liegen heute nahe der Hälfte der in den bebilderten Heften wie «Boten, YachtFocus, ... » gedruckten Preisvorstellungen. Bei den jungen Leuten laufen die Bootskäufe sowieso über die Internet-Plattformen, z. B. über «Marktplaats, usw.». Das holländische Marktverhalten geht neue Wege. Die Branchenvereinigung der HISWA in Amsterdam drückt die Situation auf dem Gebrauchtmarkt für dieses Jahr positiver aus: Die HISWA-Makler haben mehr Gebraucht-Motorjachten verkauft. Das Preisniveau sei realistischer geworden. Im Jahre 2014 lag eine Motorjacht noch 329 Tage im Verkauf, nun warte dieselbe Motorjacht nur noch 280 Tage auf einen neuen Eigner. Im vorliegenden Bericht haben wir einige Male die Brandsma-Jachten in Sneek erwähnt, weil wir dort unser Schiff liegen haben und demnach engere Kontakte und Informationen zur Werftleitung vorhanden sind. Selbstverständlich gilt manches auch für andere Werften und es hat deren viele. Allein im Sneeker Ortsteil «'t Ges», wo wir liegen, gibt es zur Zeit 60 Betriebe, welche vom Bootsbau leben.

Von diesem Jahr wäre noch über viele Eindrücke und Erlebnisse zu berichten. Ein Schiff in Friesland zu haben, bringt wirklich schöne Momente und interessante Erlebnisse ins Leben. Von Eintönigkeit kann in keiner Hinsicht die Rede sein. Bereits richten wir unser Augenmerk auf das nächste Jahr, in dem wir Holland's östliche Provinzen Overijssel und Drenthe näher erkunden wollen. Natur, Mitmenschen, Schiffsfreuden und Unternehmungslust stehen in Holland nahe beieinander und erfreuen unsere Herzen. Schiff ahoi!«

Peter Kiefer

Die Schlosswerft



Die MS Schweiz, heute als «Vedetta» immer noch in Betrieb auf dem Lago di Lugano

Anfangs des letzten Jahrhunderts traten auf unseren Seen die ersten Motorboote in Erscheinung. Ein Grossteil dieser modernen Schiffe bauten die Schlosswerft Holtz oder die Hitzler-Werften. Das Handelshaus Deurer & Kaufmann lieferte die deutschen Exportschlager nach ganz Europa, auch in die Schweiz.

Text und Recherchen *Stefano Butti*

Schiffbauer R. Holtz

Schiffbauer und Kapitänleutnant Reinhold Friedrich Holtz begann am Elbufer in Övelgönne bei Hamburg Altona 1876 mit dem Bau eines hölzernen Ruderbootes als Bau-Nr. 1. Ein Jahr später stellte er bereits eiserne Dampfboote her. Die Maschinen- und Kesselanlagen wurden von anderen Firmen bezogen. Bereits 1879 wurden drei Schiffe nach Sibirien und Südamerika geliefert. Ab 1880 begannen die regelmässigen Auslandexporte der Holtz-Erzeugnisse. Im Frühling 1883 wurde mit der Bau-Nr. 340 das erste Holtz-Schiff mit Destination Zürich in die Schweiz geliefert, eine 6 Meter lange Dampfyacht. Ein knappes Jahr später folgte eine kleine Dampfbarkasse nach Überlingen an den Bodensee. Schliesslich wurde der Bauplatz in Övelgönne zu klein. Raum für eine Vergrösserung war an diesem Standort nicht vorhanden. 1884 wurde der Betrieb deshalb auf das Gelände der ehemaligen Zitadelle in den Harburger Binnenhafen verlegt.

Die Schlosswerft

In Hamburg-Harburg (von Horeburg, Sumpfburg) entwickelte sich im 15. Jahrhundert aus den Burggräben der alten Festung ein Binnenhafen welcher über eine, später zwei Schleusen mit der südlichen Elbe verbunden war. Ab 1529 erhielt Harburg das Marktrecht und 1539 wurde ein Holzhafen eingerichtet. Damit entstanden erste Schiffswerften. Mit dem Industriezeitalter und dem Eisenbahnanschluss siedelten sich Werften und Hafenanlagen rund um die Schlossinsel an. Hier konnte Bootsbauer Holtz neben den Schiffbauwerkstätten nun auch diverse Nebenbetriebe einrichten und die benötigten Maschinen und Dampfkessel selber herstellen. 1897 erwarb Reinhold Holtz die alte Harburger Burg mit

den Nebengebäuden. Das Anwesen wurde bis zu diesem Zeitpunkt von der Stadtverwaltung genutzt, und der Hauptbau der alten Burg ist noch heute in seinen Grundzügen erhalten. Das östliche Gebäude des Anwesens wurde nun zu einem repräsentativen Wohnhaus der Familie Holtz umgebaut, die restlichen Gebäudeteile zu Verwaltungs- und Konstruktionsbüros. Im Hauptgebäude, welches noch heute in stark veränderter Form als Mietshaus erhalten ist, entstanden Wohnungen für die Arbeiter. Die nun «Schlosswerft» genannte Schiffsbauwerkstätte beschäftigte mittlerweile mehrere hundert Mitarbeiter, welche jährlich Dutzende von Schiffen fertigten. Die Werft baute vorwiegend Boote, kleine Binnenschiffe, Schlepper, Dampfbarkassen und als Spezialität Brandungsboote und zerlegbare Flussschiffe für den Transport von Kautschuk, Kokosöl und Kokosfleisch (Kopra). Die Nachfrage für den überwiegenden Teil der gefertigten Fahrzeuge ergab sich aus den Ansprüchen der in Harburg ansässigen Kautschuk- und Ölindustrie. Die Herkunftsländer dieser Rohstoffe verfügten noch meist über keine Hafenanlagen. Die Frachtschiffe lagen also vor den Küsten auf Reede und die Fracht musste mühselig mit Brandungsbooten vom Ufer her zum Schiff befördert und dort umgeladen werden. Ab 1913 entstanden in der Schlosswerft auch erste Seeschiffe und Fischdampfer, das Kerngeschäft der Firma Holtz blieben aber die kleinen Boote. Reinhold Holtz wurde in der Fachwelt gar als «Nestor und Altmeister der deutschen Kleinschiffbauer» betitelt. In der Schlosswerft sind nachweislich mindestens 1250 Schiffe entstanden, davon 16 Seeschiffe. Insgesamt dürften aber noch weit mehr gebaut worden sein. Viele Unterlagen sind wohl im Laufe der Zeit verloren gegangen.

Schiffsmakler Deurer & Kaufmann

Die Boots- und Maschinenfabrik R. Holtz war vor allem mit Serienbooten erfolgreich. Die verschiedenen Typen zwischen 6 und 30 Metern wurden zu Dutzenden gebaut und entwickelten sich zu wahrhaftigen Exportschlagern. Mit der technischen Entwicklung im Maschinenbau und der verbreiteten Verwendung von Verbrennungsmotoren im kleineren Leistungsbereich, protagonierte ab ca. 1906 der Hamburger Schiffsmakler Deurer & Kaufmann den Verkauf der kleineren Schiffe bis ca. 18 Meter Länge. Diese Schiffe wurden mit Rohöl-, Diesel- oder vielfach Benzinmotoren der Motorenfabrik Bremen oder Benz ausgerüstet, waren einfach und sauber zu bedienen und zu warten und konnten per Eisenbahn oder Seeschiff in die ganze Welt spediert werden. Deurer & Kaufmann spezialisierte sich regelrecht

Firmenschild R. Holz

Ansicht der Schlosswerft

Plan der Schlosswerft

Schraubenraddampfer St.Urs ist 126 Jahre alt

Die ursprüngliche MS Bayern ...

... jetzt als «Griffioen» in den Grachten von Amsterdam

Die MS Hallwil, 1960 bis 1977 auf dem Hallwilersee ...

... heute als «Sirius» auf dem Neuenburger- und Murtensee

auf den Verkauf dieser Kleinschiffe. Zu den Abnehmern der modernen Boote gehörten vermögende Privatpersonen, Behörden und Grossreedereien (Zoll-, Aufsichts- und Direktionsboote) oder Kleinreedereien (Passagierboote). Nach St. Malo und Dinard in Frankreich (damals Nobelkurort) wurden beispielsweise etliche solcher Passagierboote geliefert. Auch in die Schweiz, an den Boden-, Vierwaldstätter- und Luganersee, gingen ab 1909 einige dieser Fahrzeuge. Deurer & Kaufmann arbeitete auch eng mit den Hitzler-Werften und weiteren Erstellern von Barkassen und Kleinschiffen zusammen. In den Archiven unserer Schifffahrtsgesellschaften war als Ansprechpartner und verantwortlicher Lieferbetrieb jeweils die Firma Deurer & Kaufmann angegeben. Dies führte dazu, dass später verschiedentlich angenommen wurde Deurer & Kaufmann sei eine Bauwerft und diese Annahme auch Einzug in etliche Fachbücher über die Schweizer Schifffahrt fand. Deurer & Kaufmann hat selber aber nie Schiffe gebaut. Dafür aber einige der nachfolgenden Fahrzeuge in unser Land geliefert.

Der Taxibootbetrieb «Società la Vedetta» mit «San Martino»

Die «Caprino» aus dem Jahre 1909

Schraubendampfer St. Urs, 1889

Obwohl bereits 1883 das erste Holtz-Schiff nach Zürich geliefert wurde, vermutlich an die Firma Escher Wyss, welche zu dieser Zeit etliche kleine Dampfboote zur Erweiterung ihrer Detailkenntnisse zusammenkaufte, ist die St. Urs aus Solothurn heute das älteste noch erhaltene Schweizer Fahrzeug der Firma Holtz. Es ist sogar durchaus denkbar, dass St. Urs das älteste noch erhaltene und fahrfähige Holtz-Schiff überhaupt ist. Die St. Urs wurde 1889 mit der Bau-Nr. 613 in Harburg gebaut und nach Solothurn geliefert. Besteller war der Solothurner Dampfboot-Club (SDBC) unter der Führung von Ferdinand von Sury. Das 9,15 Meter lange Boot verkehrte ab dem 2. Juli 1889 auf der Aare und den drei Juraseen mit Heimathafen Solothurn. 1894 wurde das Schiff an den Alpnacher- und später an den Sarnersee verkauft, wo es als Schlepper, ab 1903 mit Elektroantrieb, für eine Möbelfabrik verkehrte. Ab Sarnen fanden aber auch vereinzelt Passagierfahrten für bis zu 22 Personen statt. In den Dreissigerjahren erhielt das Boot eine geschlossene Vorschiff-Kabine, 1973 wurde es stillgelegt und das amtliche Kennzeichen OW 3 gelöscht. 1992 konnte das historisch wertvolle Fahrzeug von den Brüdern Martin und Thomas Schmid erworben und in der SGV-Werft (heute Shiptec) wieder mit Dampfantrieb und im historischen Kleid neu aufgebaut werden. Die St. Urs feierte 2014 das 125-jährige Jubiläum und ist ein erhalten gebliebener, äusserst wertvoller Zeuge des deutschen Kleinschiffbaus.

Motorboot-Gesellschaft Konstanz

Am 7. August 1908 wurde vom aus Neuchâtel stammenden Kaufmann James de Reynier in Konstanz die «Motorboot-Gesellschaft m.b.H. Konstanz» ins Leben gerufen. Die Gesellschaft bestellte bei der Firma Deurer & Kaufmann in Hamburg fünf Holtz-Schiffe für den Lokalverkehr im Konstanzer Trichter und dem Seerhein. Die zwei grösseren Einheiten (12 m lang, Spantbreite 2.80 m) erhielten die Namen «Österreich» und «Württemberg», die drei kleineren (11 m lang, Spantbreite 2.40 m) die Namen «Baden», «Bayern» und «Schweiz». Damit waren alle Bodensee-Anrainerstaaten als Schiffsname vertreten. Dem jungen Unternehmen blieb der Erfolg aber leider verwehrt und bereits im März 1910 musste ein Teil der Schiffe verkauft werden.

MS Bayern / Hallwyl / Möve / Griffioen, 1909

MS Bayern gelangte in der Folge an den Hallwilersee und verkehrte

dort als MS Hallwyl. Im Jahr 1959 zog ein schwerer Sturm über den See und beschädigte das Schiff an seinem Liegeplatz schwer. Aus der Schale wurde nun das MS Möve neu aufgebaut. Die «Möve» wurde 1998 ausser Betrieb genommen und zuerst nach Stein am Rhein und drei Jahre später nach Holland verkauft. Heute verkehrt das Schiff als Nostalgie-Salonboot mit Namen «Griffioen» in den Grachten von Amsterdam.

MS Schweiz/Vedetta, 1909

Zwei weitere Boote der Motorboot-Gesellschaft Konstanz, das MS Schweiz und das MS Österreich, wurden an den Luganersee verkauft. Käufer war die Società la Vedetta. Für die «Österreich» war der Luganersee-Ausflug allerdings ein kurzes Gastspiel. Bereits nach einem Jahr musste dieses Boot, nach der Gründung einer Auffanggesellschaft in Konstanz mit öffentlichem Kapital, wieder an den Bodensee zurückgegeben werden. Die «Schweiz», unter der Bau-Nr. 1657 im Frühjahr 1909 erbaut, blieb dafür umso länger der Südschweiz treu. Unter dem Namen «Vedetta» verkehrt dieses Schiff als einziges der ehemaligen Fahrzeuge der Società la Vedetta nach wie vor auf dem Lago di Lugano, heute unter der Flagge der SNL. Die «Vedetta» befindet sich noch annähernd im Originalzustand und ist damit ein wichtiger Zeuge dieser frühen Passagier-Motorboote.

Die Società la Vedetta

Die «Società anonima dei Battellini a Motore la Vedetta», abgekürzt Società la Vedetta, welche von lokalen Hoteliers als Taxiboot-Betrieb 1909 in Lugano gegründet wurde, bestellte ebenfalls über Deurer & Kaufmann drei Schiffe bei der Schlosswerft in Harburg. Die Schiffe mit Namen «Caprino», «San Martino» und «Monte Brè» sind in der Bauliste der Schlosswerft als letzte Bauten im Jahre 1909 vermerkt. In Lugano sollten sie den Lokalverkehr, zusammen mit der nun «Vedetta» getauften ehemaligen «Schweiz» als Fünfer- bzw. später Vierergruppe (MS Österreich/Castagnola war das fünfte Schiff) bewältigen. Ziel der Società la Vedetta war es, einen regelmässigen Fahrplanbetrieb in der Bucht von Lugano aufzubauen.

«San Martino» im ursprünglichen Zustand ...

MS Monte Brè / Le Matin / Seethal / Hallwil / DS Sirius, 1909

MS Monte Brè wurde bereits 1912 vom Luganersee wieder verkauft und gelangte auf den Lac de Joux (Schiffsname «Le Matin») und 1918 auf den Hallwilersee. Dort hiess das Boot bis 1960 «Seethal» und danach «Hallwil». 1977 wurde das Schiff ausser Betrieb genommen und an Land als Kinderspielplatz abgestellt. Von dort kaufte es ein Zürcher Garagist und baute es mit Dampfantrieb als DS Sirius neu auf. Die «Sirius» verkehrt, nach vielen Jahren auf dem Zürichsee, heute auf dem Neuenburger- und Murtensee mit Heimathafen Murten.

MS San Martino / Rhenania / Christoffel / San Martino, 1909

Mit der Bau-Nr. 1674 wurde dieses Schiff als 11 Meter Typ gebaut und zusammen mit «Caprino» und «Monte Brè» nach Lugano geliefert. Im Jahre 1953 wurde es um 3 Meter verlängert. Auf dem Lago di Lugano verkehrte das Boot bis 1957 und gelangte dann per Eisenbahnspedition nach Eglisau zum Schiffsbetrieb Wirth. Vom Zürcherischen Rhein wurde es 1989 an den Zürichsee verkauft, wo es unter dem Namen «Christoffel» bekannt war. Heute verkehrt die «San Martino» wieder unter ihrem ursprünglichen Namen als Privatboot mit Heimathafen Schmerikon auf dem Zürcher-Obersee.

Norderwerft Hamburg

Das schnelle Nachfragewachstum und die industrielle Entwicklung und Notwendigkeit nach grösseren Schiffen brachte die Schlosswerft von Reinhold Holtz zu Anfang des letzten Jahrhunderts an Ihre Kapazitätsgrenze. Holtz errichtete daher ab 1906 am Hamburger Reiherstieg mit der Norderwerft einen Zweigbetrieb, der mit fünf Slippanlagen und einem Schwimmdock für Reparaturen auch zum Bau grösserer Fahrzeuge ausgestattet wurde. Nach dem ersten Weltkrieg wurde dieser

... heute im Besitz eines SSK-Mitglieds auf dem Zürcher-Obersee

Betrieb verkauft, existiert aber nach wie vor und gehört heute zur Bremer Lürssen-Gruppe, welche vor allem Marineschiffe und Luxusyachten baut sowie Reparaturen ausführt.

Der Niedergang

Mit der Weltwirtschaftskrise 1929 folgte der Niedergang der Werft von Reinhold F. Holtz. Sie musste ihre Tore 1930 schliessen. Einige Mitarbeiter der Schlosswerft um die Herren Scheel und Jöhnk gründeten ab 1933 eine neue Werft auf einem Teil des Firmengeländes. Auch diese Werft existiert noch heute unter dem Namen Jöhnk-Werft und gehört nun dem Buxtehuder Unternehmer Rudolf Sommerfeld, der als Reeder in der Binnenschifffahrt tätig ist. Ab 1940 begann die Gebrüder Sachsenberg AG auf dem Gelände der ehemaligen Schlosswerft mit dem Bau von Tragflügelbooten. Hintergrund zum Bau dieser Schnellboote war das Interesse der deutschen Wehrmacht an schnellen Einheiten im Rahmen des 1936 gegründeten Schertel-Sachsenberg-Schnellboots-Konsortium. Die Aktivitäten verteilten sich auf die Sachsenberg-Werft in Rosslau und die für diesen Zweck ausgebaute Schlosswerft in Harburg. Insgesamt wurden 18 Tragflügelboote von 5 bis 100 Tonnen Grösse gebaut. Sogar die Schweiz wurde später mit der in Zug ansässigen Supramar AG, welche die Lizenzen zum Bau der Tragflügelboote erteilte, sowie einigen Probe- und Entwicklungsfahrten auf dem Vierwaldstättersee, Schauplatz der Tragflügelboot-Technik. In der Schweiz erinnern zum Glück aber keine Kriegschiffe an die grosse Zeit der Schlosswerft, sondern einige wenige Zeitzeugen, welche die beiden grossen Kriege in Europa überdauert haben. Mit ihrem senkrechten Steven und dem elliptischen, runden Heck lassen diese klassischen Schiffe die goldene Ära der alten Dampfer auferstehen und erinnern gleichzeitig an den Siegeszug des Verbrennungsmotors. Mit diesen kleinen Fahrgastbooten wurde vor hundert Jahren das Motorschiff auf unseren Schweizer Seen definitiv eingeführt.

Quellenangaben:

Die Neubauten der Hitzler-Werft, Lauenburg 1886–2011, Hitzler/Detlefsen 2011
Von der Hansekogge zum Containerschiff, Cai Boie 2001
Motorboot-Betrieb der Stadtwerke Konstanz 1911–1991, Stadtwerke Konst./Ch. Halves
100 Jahre Hallwilersee Schiffahrt, 1888–1988, A. Räber/DZ Luzern
Archiv Dr. Th. Schmid, DS St. Urs, Solothurn
Archive Dampferzeitung, K. Hunziker, R. Knöpfel, A. Vanoni, M. Gavazzi, SNL
Eigene Recherchen des Autors, Internet

Weitere Informationen:
www.dampfboot.ch / www.mssanmartino.ch

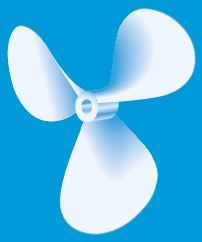
Stefano Butti

LINDEMANN
MARINE

Immer eine Handbreit Wasser unterm Kiel
mit der neuen Wassersportversicherung **BELMARINE.**
Verlangen Sie eine unverbindliche Offerte!
SSK-Mitglieder wenden sich direkt an Corinne Lindemann.
LINDEMANN VERSICHERUNGEN GMBH | Markthalle Altenrhein | CH-9422 Staad
Tel. +41 (0)71 855 81 81 | Fax +41 (0)71 855 42 79 | info@lindemann-versicherung.ch
lindemann-versicherung.ch

MT MARINE TECHNIK AG
H. Dirnberger
Bootsmotoren
Verkauf, Service, Reparaturen,
technisches Zubehör und Motorenkurse
Bächaustrasse 69, 8806 Bäch
Telefon 044 784 77 42 / 079 209 77 42
info@bootsmotoren.ch / www.bootsmotoren.ch

Mehr Erfahrung
Ihr Spezialist für
Propeller und
Antriebsanlagen
Infanger Propeller AG



Infanger Propeller AG
Breitenweg 6
CH-6370 Stans
Telefon +41 41 620 15 71
info@infanger-propeller.ch
www.infanger-propeller.ch

Gautier
Electricité Marine
Yacht- und Bootselektrik

Wir kümmern uns an Bord um alles was Kabel hat:

- ✗ Batterie- und Ladetechnik
- ✗ Solaranlagen
- ✗ Schalter und Leuchten
- ✗ Antennen- und Funkanlagen
- ✗ Boots- und Autoüberführungen
- ✗ Umbauarbeiten
- ✗ Refit der elekt. Installationen
- ✗ Heizungsanlagen
- ✗ Klimaanlagen
- ✗ Schemadokumentationen

Bénédict et Silvia Gautier
Pré le Saônier 4, FR-70500 Corre
Téléphone 0033 (0)966 96 44 76
mobile 0033 (0)6 32 78 65 95
Fax 0033 (0)3 84 76 44 76
www.gautier-electricite-marine.com
contact@gautier-electricite-marine.com

ADRIAN MAURICE – live music à La Marina Restaurant in Corre am 11. Juli 2015

Ein heisser Samstag neigte sich zu Ende und brachte die erhoffte Abkühlung von der glühenden Sommerhitze. Erwartungsvolle Gäste versammelten sich an den Tischen auf der geräumigen Terrasse des Restaurants am Ufer der noch jungen Saône.

Text *Peter Wittich,* **Bilder** *Anouk Baumann*

Mit geschmackvollem Dinner, kühlen Drinks und angeregten Gesprächen stimmte man sich auf das Konzert ein, während die Schiffe still lagen und schliefen. Aber nicht nur von den Booten sondern auch aus der Nachbarschaft und näheren Umgebung von Corre kamen die Gäste.

Von einem der Schiffe in der nahen Marina kam auch der Star des Tages, Adrian Maurice. Man kennt ihn, denn während zwei Jahren wurde sein historischer Hafenschlepper aus Holland mit Jahrgang 1926, STRAAT DRAMMER, im Hafen restauriert. Gerne nennt der Musiker sein Boot seine zweite Passion, auf der er sich erholt und neue Inspirationen und Ideen für Songs und Projekte sammelt.

Adrian Maurice ist Sänger, Musiker und Songwriter. Nach einem Musikstudium in Hollywood rockte er mit einem Musikfreund mit der Band SIERRA jahrelang pausenlos mit grossem Erfolg durch die wilde Rockszene der 80er Jahre in Los Angeles. Zurück in der Schweiz nahm Adrian Maurice unter dem Künstlernamen Ad-Rian sein erstes Soloalbum auf, dem noch vier weitere folgten. Live spielte er in unzähligen Clubshows im In- und Ausland, wo er seine Songs präsentierte. Top 100 Platzierungen in England mit dem Song «Changing» mit dem X-Factor Star Andy Abraham waren einige Highlights der Veröffentlichungen.

Erste Eindrücke von der Vielfalt der Musik erhielten wir schon am Nachmittag während der Einstimmung des Soundsystems. Um zehn Uhr begann das Konzert während dem Adrian Maurice in zwei Blöcken bekannte und weniger bekannte Songs von den siebziger Jahren bis zur Gegenwart darbot. Nicht fehlen durfte ein Twist von Elvis. Hatten nicht viele der Zuhörer in ihren jungen Jahren dazu getanzt? Die Stimmung wuchs, dazu tosender Applaus, so dass sich ein sichtlich zufriedener Adrian Maurice erst nach etlichen «Encores» verabschieden durfte.

Schliesslich verzogen sich zufriedene Zuhörer nach weiteren kühlenden Drinks auf ihre Schiffe im Hafen oder zu ihren Häusern. Auf die Frage, ob dies nun wirklich, wie in der Einladung erwähnt eine einmalige Gelegenheit gewesen sei, meinte ein sichtlich zufriedener Albert Gallati: «Mal sehen!»

Adrian Maurice führte die Gäste zurück in die wilden Siebziger

Die zweite Passion des Stars, STRAAT DRAMMER 1926

Lange brannten die Lichter an der noch jungen Saône

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

Burgundertreffen 2015

Das ist doch der Klubanlass, der am längsten am selben Ort stattfindet und sich seit eh und je sehr grosser Beliebtheit erfreut. Oder?

Robinson mit Schleuse – Restaurant, Hotel, Haus der Freude

Text und Bilder *Peter Wittich*

Um die Mitte des Monats August begibt sich seit Jahren eine wechselnde Zahl von Booten über die erste Schleuse (Nummer 75) der Saône in das erste Bief des Rhone-Rhein-Kanals, schlägt Haken ins Ufer auf der Nordseite, oder legt sich an die Schiffe der Bourgogne Marine, die am Südufer liegen — bewohnt, verlassen oder gar vergessen? Andere kommen über Land mit ihren Wohnmobilen oder beziehen eines der Sternenzimmer bei Fredy.

Und so trafen wir uns auch dieses Jahr im schattigen Garten der Villa unserer Gastgeber Fredy und Willi Weber, dem A Robinson zum gemütlichen Freitagabend BBQ. Man erinnerte sich an Gästezahlen von bis zu sechzig. Dieses Jahr waren es «nur» 38. «Hat es je geregnet?» «Ja», so Fredy. «Dann wurde es eng in der guten Stube, aber es ging und war immer gemütlich. Einmal flohen die Gäste vor einem heftigen Schauer ins Innere, um eine Stunde später wieder auf den flüchtig abgetrockneten Gartensitzen Platz zu nehmen. Aber auch das war gemütlich», schmunzelte Fredy, flüchtig an der Corona ziehend, denn Lungenzüge kennt er nicht.

Die Villa bei der Schleuse am Kanal hat eine besondere Geschichte. In den grossen Zeiten der Kanalschifffahrt war sie willkommener Treffpunkt, ehe man durch die Schleuse 75 endlich das offene Wasser der Saône erreichte oder sich für die mühsame Schleusenfahrt gegen den Rhein Mut antrank. Hotel, Restaurant, Freudenhaus, alles was das Herz begehrte hatten die Wände erlebt. Willi und Fredy haben daraus in mühsamer, jahrelanger Arbeit ein gemütliches und stets gastfreundliches Heim im Herzen vom Burgund gezaubert.

«Wann war das erste Treffen im Garten?» Kopfkratzen.. «ja wann war das; vor langer Zeit!» meinten die Gastgeber. Ganz sicher seit 2003, denn das war auch unser erstes, noch mit der ENDURANCE, der 25. Geburtstag des SSK. Damals mit dem nächtlichen Corso, den verankerten Licht-Bojen entlang von La Meje bis Saint-Jean-de-Losne.

2015: Prachtwetter, sieben besuchende Boote, drei Camper und noch Gäste in den Sternenzimmern. So nennt sie Bodensee-Kapitän Urs, denn vom Bett bewundert er durch die Luke im Dach die Pracht der Sterne. War das schon immer so?

Von den sieben Booten schleusten am Samstag nach der Mittagspause drei, Uiltje (kleine Eule), Loreley und Sea Horse hinab auf die Saône und begannen im Konvoy die Fahrt zu Tal. An Saint-Jean-de-Losne vorbei, mit einem kurzen Besuch in der alten Schleuse und dann die

Fredy spricht: «So...

... so gehts!»

Prost!

Nun die richtige Reihenfolge

Auf nach Seurre

Der kleine Hafen in Le Chatelet

neun wohl langweiligsten Kanalkilometer im Burgund bis zur Schleuse Seurre. Das ging dann rasant und schon bogen wir über Steuerbord in die alte Saône auf der wir wieder etwa neun Kilometer zu Berg bis zum Ende in Le Chatelet gelangten. Eine wunderbare Fahrt in der freien Natur bei perfektem Sommerwetter. «Da gibt es ja Strom! und sogar einen richtigen Steg», bemerkten wir mit Freuden im kleinen Hafen vor der alten Schleuse. Unter dem schattigen Blätterwerk im Garten des Restaurants Cascarot begrüssten uns die über Land Reisenden beim kühlenden Getränk. Die Zeit verging mit schmackhaftem Dinner, mehr Drinks und mehr fröhlicher Unterhaltung. Die letzten der Gäste wurden auf dem Heimweg zu den Booten vom Abschalten der eben noch so gelobten Strassenbeleuchtung überrascht.

Für Sonntag war Regen angesagt, der auch eintraf und uns bis in den Hafen von Saint-Jean-de-Losne und noch weiter begleitete. Trotzdem reihen sich die Burgundertage 2015 ein in die lange Liste der erfolgreichen Klubanlässe.

Willi und Fredy, herzlichen Dank für den tollen Garten, die schmackhaften Salate, die grosszügige Gastfreundschaft und dann eben: Bis zum August 2016.

Der keltische Charme der Bretagne

Den keltischen Charme der Bretagne haben wir während einer Woche mit strahlend blauem Himmel eindrücklich erlebt. 55 Schleusenschiffer richteten sich Ende September in Nort-sur-Erdre auf 12 Booten ein, warfen die Leinen los und fuhren dem ersten Etappenort entgegen.

Text *Res Diem,* **Bilder** *Andrej Jäger, Frederick Böttger, Margot Rechsteiner, Iris Schmidhauser, Martin Kloter*

Einer der Teilnehmer hatte den guten Geschmack gehabt, diesen Tag für seinen sechzigsten Geburtstag auszusuchen und so begann der Abend mit einem Apéro unter freiem Himmel am Wasser in Suzé-sur-Erdre.

Die Vormittage waren kalt, die Nachmittage heiss, die Gegend wunderschön und die Schleusenbedienung freundlich. In Blain gab es ein gediegenes Nachtessen in einem Schlosssaal, in Guenrouet besichtigten wir die Cidre-Produktion der nahezu hundertjährigen Firma Kerisac. In Malestroit trafen wir auf ein Dorf mit herausgeputzten alten Häusern und Strassenzügen. Das schmale, sich durch einen Wald windende Flüsschen Aff war ein Traum. Es führte uns zum Höhepunkt unserer Reise in La Gacilly, wo Yves Rocher allgegenwärtig ist und eine Fotoausstellung über das ganze Dorf verteilt war. Kunsthandwerker belegten viele der kleinen, mit viel Liebe erhaltenen Häuser. Redon kam uns am Tag darauf schon fast wie eine Grossstadt vor. Den Schlussabend verbrachten wir in Guipry in einer restaurierten alten Mühle mitten im Wasser.

Wir danken Corinne Lindemann und Frederick Böttger für die perfekte Organisation und Führung und freuen uns auf den nächsten Schleusenschiffer-Törn!

Michel
LAROCHE

CLASSIQUE 46

le boat

le boat

Wir übernehmen das für Sie!

Gimmi UMZÜGE
So einfach ist umziehen

Organisation und Ausführung
von Privatumzügen und Geschäftsumzügen

8500 Frauenfeld
Telefon 052 722 44 22
www.gimmi.ch

130 Jahre

FAHNEN FABRIK BERN

Textildruck, Digitaldruck

Florastrasse 3, CH-3005 Bern

www.fahnenfabrik-bern.ch

info@fahnenfabrik-bern.ch

031 357 20 20

SSK-CSE-Neumitglieder

Hans und Rosi Müller,
8590 Romanshorn
Bernadette und Norbert Keller,
9428 Walzenhausen
Susi und Thomas Lüchinger,
4202 Duggingen
Samuel Steiner, 8620 Wetzikon
Heidi und Philippe Bollmann,
8157 Dielsdorf
Roland Keller, 9230 Flawil
Andreas Raulf, 4152 Muttenz
Christa und Werner Zemp,
4125 Riehen
Manuel Keller, 9428 Walzenhausen

Herzlich willkommen im Klub!

Buchtipp

«Von historischen Schiffen und vom Leben auf dem Wasser»
Ein schöner Band im Format A4, nicht allzu dick, mit vielen grossen, stimmungsvollen Bildern. Gestalterisch ähnlich aufgebaut wie unser Schleusenschiffer.

Das erste Buch der DTMV e.V. (Deutsche Traditions–Motorboot–Vereinigung) nimmt uns mit auf eine Reise zu 16 historischen Schiffen in privater Hand zwischen Hamburg und Amsterdam. Aus der Korrespondenz von Fotografie und biographischer Erzählung sind sehr individuelle und abwechslungsreiche Bilder jener Menschen entstanden, die von der Geschichte ihrer historischen Schiffe berichten, von ihren Lebensentwürfen und -träumen, die allesamt vom Leben auf dem Wasser handeln. So unterschiedlich und einzigartig die Eigner und ihre Schiffe sind, eint sie der Wille, ein Stück maritimes Erbe mit Liebe und Engagement trotz aller Schwierigkeiten zu erhalten. Die einstigen Arbeitsschiffe haben sie zu ihrem Lebensmittelpunkt umgestaltet, oder sie haben versucht, ihn als solches so lange wie möglich für sich zu erhalten. Ein solcher Lebensmittelpunkt braucht eine Heimstatt, einen Hafen. Darüber wurde mit Vertretern zweier Hafenstädte gesprochen sowie über deren kommunale Interessen und den Perspektiven für das Leben mit historischen Schiffen.

Von historischen Schiffen und vom Leben auf dem Wasser
Herausgeber: DTMV e.V.; 84 Seiten; 203 Fotografien; DIN A4 broschiert farbig auf Bilderdruckpapier; ISBN 978-3-00-049441-3; Kosten € 11,80 zzgl. Porto

Bestellungen
per E-Mail an presse@dtmv-online.de oder per Post an DTMV e.V., Ferstenborgum 29, 26826 Weener

Bezahlung
Nach Eingang der Bestellung wird eine Bestätigung mit der Bankverbindung verschickt. Nach Zahlungseingang werden die bestellten Exemplare versendet. Da der Vertrieb und der Versand ehrenamtlich organisiert ist, kann der Versand ein paar Tage dauern.

Das grosse Sommerquiz 2015

Was sehen wir da vor den Felsen von Le Saussois am Canal du Nivernais?

A) Eine Szene aus dem neuesten James Bond Film?
B) Das Anlegemanöver eines Könners?
C) Den Grundstein für eine neue Basis von LeBoat?

Antwort an LeBoat Frankreich, vielleicht gibt es einen Preis :-) *Res Diem*

Voranzeige

Saint-Jean-de-Losne, 18./19. Juni 2016
Klassische Boote, Schlepper und Dampfschiffe
Das dürfen Bootsliebhaber nicht verpassen! Anlässlich des traditionellen «fête de la battellerie» findet Mitte Juni 2016 in Saint-Jean-de-Losne ein Schlepper- und Dampfschiff-Treffen statt.

Regioberichte

Dreyländeregg

SSK auf Abwegen ... oder was machen Wimpel an Fassaden

Befasst sich der Schleusenschiffer Klub jetzt mit Malerarbeiten oder sogar mit Renovationen von Hausfassaden? Nein, so ist es nicht. Fakt ist, dass unter kundiger Führung von Malermeister Franz Wessling die Fassade des Hauses eines SSK-Mitgliedes in Dornach renoviert wurde. Da der Besitzer ein angefressenes SSK-Mitglied ist, hat er während der Bauphase die Gerüstung als Werbeträger genutzt.

Text und Bild *Peter Wentz*

Die Regio Dreyländeregg besucht die Ostschweiz

Text *Peter Wentz*, **Bilder** *Katja Strobel-Singer*

Der Organisator Albert Singer hat für den 12. September 2015 eine Reise in die Ostschweiz organisiert. Pünktlich um 07.30 Uhr trafen 24 SSK-Mitglieder beim Bahnhof SBB Basel ein. Der freundliche Chauffeur der Erika Reisen führte uns dem Rhein entlang nach Felsenau bei Koblenz. Nach einer Kaffeepause und der Besichtigung von Aare und Rhein — beide Flüsse treffen sich in Koblenz — ging die Fahrt weiter über Deutschland, Richtung Schaffhausen/Diesenhofen. Leider war die Schifffahrt Diesenhofen-Stein am Rhein wegen niedrig Wasser eingestellt. Aus diesem Grunde fuhren wir mit dem Bus direkt nach Stein am Rhein. Nach einer kurzen Programmerklärung durch Albert Singer spazierten wir zielstrebig ins Restaurant Badstube. Bereits nach dem Servieren des Apéros hat unser Musiker Willy Wernhard zur Orgel gegriffen und nicht nur uns, sondern die ganze Gartenwirtschaft unterhalten. Nach einem reichhaltigen und sehr guten Mittagessen wurden wir von der Stadtführerin begrüsst. Bei einem Rundgang haben wir viel gesehen und dokumentiert bekommen. Durch eine Stiftung erhält Stein am Rhein jedes Jahr 20 Millionen Franken von der Basler-Chemie für den Erhalt der Altstadt. Somit ist klar: das Dreyländeregg ist vielerorts tätig. Pünktlich um 15.23 Uhr verliess unser Schiff Stein am Rhein Richtung Ermatingen. Kaum hatte der Kapitän volle Fahrt aufgenommen, hat unser Hausmusiker, nicht nur uns sondern das ganze Oberdeck unterhalten. Bei bestem Wetter haben wir bergwärts einmal auf schweizer Seite und wieder auf deutscher Seite angelegt. Der Höhepunkt der Reise war ein fremder Teilnehmer, der spontan seine Querflöte auspackte und unseren Hausmusiker begleitete. Nach ca. 90 Min. Schifffahrt hatten wir Ermatingen erreicht und wurden, per Zufall, von einer Guggemusik begrüsst. Nach einem Umtrunk haben wir, mit vielen guten Eindrücken, die Heimfahrt angetreten.

Durch den schönen Ausflug wurde dem Schreibenden bewusst: nicht nur die Aare Solothurn-Biel ist schön — der Untersee ist genau so romantisch und eindrücklich.

Ich möchte es nicht unterlassen, Albert Singer für die professionelle Organisation zu danken. Urs Etzweiler (Sektion Zürich) möchte ich für den Apéro meinen Dank aussprechen. Nicht vergessen möchte ich unser Hausmusiker Willy Wernhard welcher uns immer wieder zum Lachen und Mitsingen inspiriert hat.

Historisches Irland

Samstag, 24. September bis Sonntag, 2.Oktober 2016

Vom Bootsdeck aus bewundern wir Birr Castle Demesne, fahren auf den Lough Derg und machen Halt beim Portumna Forest Park
Auf unserem SSK-Törn in Irland können wir die Seele baumeln lassen, alte Ruinen und Pubs besuchen und jeden Tag geniessen! Wir besuchen die alten Klosterruinen von Clonmacnoise, wahrlich eindrucksvolle Zeugen der ereignisreichen Vergangenheit der Shannon-Region und ein Highlight unseres Törns.

1 Woche Einwegfahrt auf dem Shannon River mit Lough Ree und Lough Derk, von Portumna nach Carrick on Shannon, 1 Tag in Dublin mit Sightseeing-Tour inkl. Hotel-Übernachtung.
Route: Portumna, Banagher, Clonmacnoise, Athlone, Lanesborough, Tarmonbarry, Dromod, Carrick on Shannon.
Verfügbare Boote sind: Magnifique, Crusader, Vision3. Charterfirma Emerald Star.

Kosten
CHF 1.290.– pro Person, inkl. Bootsmiete (bei Doppelbelegung der Kabine), inkl. Flug ab/an Schweiz bis Dublin, inkl. aller Transfers,
inkl. 3 Nachtessen (ohne Getränke),
inkl. 1 Übernachtung (Doppelzimmer) mit Frühstück im Hotel in Dublin.
Exklusive Diesel, bzw. Betriebskosten und Kaution.

Anmeldungen
Frederick Böttger
Lochstrasse 27
9404 Rorschacherberg
Telefon +41 78 770 33 00
E-Mail: frederick.boettger@ssk-cse.ch

Achtung: Die Teilnehmerzahl ist begrenzt. Die Anmeldungen werden in der Reihenfolge des Eingangs berücksichtigt.

Programmhinweise

Aktuelle Daten laufend auf unserer Homepage www.ssk-cse.ch

SSK-CSE

Samstag, 28. November 2015, 15 Uhr
Generalversammlung SSK-CSE
Hotel Beaulac, Esplanade Léopold-Robert 2, 2000 Neuchâtel.

So, 14. bis Sa, 20. Februar 2016
Nederland 2016
Reise nach Holland zur Erkundung des Bootsmarktes mit dem SSK.
ausgebucht!
Wir führen eine Warteliste im Fall allfälliger Abmeldungen.
Anmeldung für Warteliste an Res Diem, Trottenstrasse 8, 8542 Wiesendangen, res.diem@ssk-cse.ch, (G) 052 320 94 90, (M) 076 366 85 42.

Regios

Bern

Sonntag 6. Dezember 2015
Chlousehöck
Waldhütte Mühleberg

Donnerstag, 11. Februar 2016
Fred Iseli, Thun: Bootsmotoren Fit zur Winter- und Sommerzeit
Details folgen

Samstag, 19. März 2016
Ausflug ins Wallis
In Planung

Sa bis Mi, 9.–13. April 2016
Mit MS France durch das Seinetal 5-tägige Flussfahrt Paris – Rouen – Honfleur und retour.
Anmeldungen an juerg.spielmann@sunrise.ch oder Jürg Spielmann, Robinsonweg 67, 3006 Bern. Die Teilnehmerzahl ist beschränkt. Anmeldeschluss: 6. Dezember 2015.

Donnerstag, 21. April 2016
Höck
Reisebericht «Doanudelta» von Hansjörg Hägle

Dreyländeregg

Mittwoch, 9. Dezember 2015, 19 Uhr
Niggi Näggi Hogg
Gemütlicher Hogg zum Jahresende. Unser Hausmusiker Schleusen Willy wird die Saison musikalisch ausklingen lassen. Jeder Teilnehmer erhält ein Präsent.

OCH

Sa, 12. Dezember 2015, ab 18 Uhr
Chlaushöck
Wieder bei Guido Helg Gourmet, Neuhofstrasse 86, 8590 Romanshorn. Apéro, anschliessend Raclette mit Tischgrill (ca. Fr. 32.– pro Person). Apéro, Mineralwasser und Kaffee werden vom OCH offeriert. Das Essen und die übrigen Getränke gehen zu Lasten der Teilnehmenden. Auch dieses Jahr gibt es wieder Anwärter auf die gefürchtete Prüfung, um als Rotkäppchen in unsere Reihen aufgenommen zu werden. Die bereits aufgenommen Rotkäppchen werden gebeten, dieses an diesem Anlass zu tragen.
Anmeldung bitte bis Dienstag, 8. Dezember 2015 an:
Thury Bölsterli, M 076 366 54 17, arthur.boelsterli@ssk-cse.ch, oder Lionella Kaiser, T 071 288 49 79, lionella.kaiser@ssk-cse.ch, oder Migg Bollhalder, M 079 407 22 33, migg.bollhalder@ssk-cse.ch

Monatlicher Fährenstamm ab 18 Uhr
Wie alle Jahre hat unser SSK-Mitglied Urs Näf (Kapitän bei der BSG) einen Winterstamm organisiert: Autofähre 19:36 Uhr ab Romanshorn Autoquai nach Friedrichshafen und zurück. Ankunft in Romanshorn 21:22 Uhr.
Vor der Ausfahrt treffen wir uns jeweils ab 18 Uhr in der Pizzeria «Loftorante CAMPANIA» an der Neustrasse 20 vis-à-vis SBB-Bahnhof Romanshorn. Jede Pizza am Freitag nur 10 Franken. Keine Reservation erforderlich.
Am letzten Freitag im Monat:
27. November 2015
25. Dezember 2015 (Weihnachtstag, ein eventuelles Ausweichdatum wird noch bekannt gegeben)
29. Januar 2016
26. Februar 2016
25. März 2016 (Karfreitag)
29. April 2016 (letzter Stamm vor der Sommerpause 2016)
Alle SSKler sind herzlich eingeladen!

Zentralschweiz

Dienstag, 12. Januar 2016, 20 Uhr
Projekt Splügenkanal
Heinz Dirnberger erzählt vom jahrzehntelangen Projekt des Splügenkanals und zeigt Pläne. Fakultatives Nachtessen ab 18 Uhr. Eine Anmeldung ist nicht erforderlich.
Wirtschaft Brandenberg, Allmendstrasse 3, 6300 Zug.

Zürich

Donnerstag, 3. Dezember 2015, 19 Uhr
Winterstamm
8305 Dietlikon, Restaurant Bahnhof / Pizzeria San Marco, Bahnhofstrasse 33

Donnerstag, 7. Januar 2016, 19 Uhr
Winterstamm
8305 Dietlikon, Restaurant Bahnhof / Pizzeria San Marco, Bahnhofstrasse 33

Dienstag, 12. Januar 2016, 20 Uhr
Projekt Splügenkanal
Heinz Dirnberger erzählt vom jahrzehntelangen Projekt des Splügenkanals und zeigt Pläne. Fakultatives Nachtessen ab 18 Uhr. Eine Anmeldung ist nicht erforderlich.
Wirtschaft Brandenberg, Allmendstrasse 3, 6300 Zug.

Freitag, 22. Januar 2016, 20 Uhr
Die Freuden der Aurora
Heldrun und Robert Spörri erzählen uns von ihren Reisen mit der Aurora. Fakultatives Nachtessen ab 18 Uhr (je nach Belegung entweder im Restaurant oder im Saal). Eine Anmeldung ist nicht erforderlich.
Hotel Römertor, Guggenbühlstrasse 6, 8404 Winterthur.

Abgedruckte Daten und Zeiten ohne Gewähr.

SSK-CSE Kursangebote 2015/2016

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

Daten
Freitag, 11. Dezember 2015
Samstag, 9. Januar 2016
Samstag, 30. Januar 2016
Freitag, 5. Februar 2016

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

Daten
Freitag, 18. Dezember 2015
Samstag, 16. Januar 2016
Samstag, 6. Februar 2016
Freitag, 12. Februar 2016

Beschreibung
Die folgenden Themen werden behandelt:
– Bessere Energieausnutzung, richtige Motorisierung und Marschfahrt
– Einflüsse auf die Motorlebensdauer und Optimierung
– Thermostate, Boiler, Heizungen, Zusatzpumpen
– Dieselfilter, Brennstoff, Brennstoffzusätze
– Motor-Störungssuche mit Störungstabellen
– Batterietypen, Batterieladung ab Landstrom oder ab Alternator
– Trenndioden, Laderelais, Ladeverteiler
– 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)

Daten
Freitag, 4. Dezember 2015
Samstag, 19. Dezember 2015
Samstag, 23. Januar 2016
Samstag, 13. Februar 2016

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

UKW-Sprechfunkzeugnis für den Binnenschifffahrtsfunk.
Die Lernunterlagen werden ca. einen Monat vor Kursbeginn zugestellt. Kursziel ist es, die direkt an den Kurs stattfindende Prüfung (Dauer 50 Minuten) zu bestehen. 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.
Unterkunft und Kurs werden in Basel-Birsfelden sein. Es besteht auch die Möglichkeit, ohne ÜF den Kurs zu besuchen.

Nächster Kurs
voraussichtlich im Januar 2016

PC-Navigo Kurs

Theoretische Grundlagen für Programminstallation, Bedeutungen von Symbolleiste, Menüs, Befehlen; Planung mit PC-Navigo; Schiffsdefinition in der Flottenliste, Planung von kurzen und längeren Reisen, Navigieren mit PC-Navigo; der Navigationsmodus und weitere Bildschirminformationen. Fahren mit PC-Navigo; Tipps und Tricks und vieles mehr. Workshop-Praxis abgestimmt auf die Teilnehmenden; Planung der eigenen Reise auf dem Notebook; Reiseplanung anhand eines Übungsbeispiels; für Teilnehmende ohne Notebook besteht die Möglichkeit das Übungsbeispiel mit der Kursleitung durchzuarbeiten.

Kursort in der Region Zürich (noch nicht bestimmt)

Details folgen auf www.ssk-cse.ch

Schleusen-/ Manövrierkurs

Beschreibung
Das Befahren von Schleusen mit den notwendigen Manövern und dem bestmöglichen Belegen wird zuerst in der Theorie erklärt und anschliessend auf den Mietbooten mit erfahrenen Instruktoren praktisch geübt. Übernachtungen auf dem Schiff in Doppelkabine.

Vorkenntnisse
Erste Erfahrungen im Führen von Schiffen ist von Vorteil.

Dauer
2½ Tage; Freitagabend bis Sonntagabend

Treffpunkt
Freitag, 17 Uhr, Basis Le Boat in Saint-Jean-de-Losne / Frankreich.
Die Liste der TeilnehmerInnen wird rechtzeitig vorgängig verschickt, damit Fahrgemeinschaften gebildet werden können.

Leitung
Urs Näf, Kapitän der Schweizerischen Bodenseeflotte, T 071 463 78 09, ursnaef57@bluewin.ch

Nächster Kurs
Freitag, 15.4. bis Sonntag, 17.4.2016

Kosten und Anmeldung unter www.ssk-cse.ch

Frauenfahrtraining

Beschreibung
Fahrtraining von Frauen für Frauen auf einem 11-m-Schiff mit Starrwelle. Alle Manöver werden geübt. Kleingruppe mit maximal 6 Teilnehmerinnen. Leitung durch eine ausgebildete Bootsfahrlehrerin (bilingue deutsch / französisch).

Vorkenntnisse
Erste Erfahrung im Führen von Schiffen von Vorteil.

Dauer
2 ½ Tage, Freitagnachmittag bis Sonntag

Treffpunkt
Freitag, 13.00 Uhr, Basis Le Boat in Saint-Jean-de-Losne / Frankreich.
Die Liste der Teilnehmerinnen wird rechtzeitig vorgängig verschickt, damit Fahrgemeinschaften gebildet werden können.
Detail-Programm auf www.ssk-cse.ch unter SSK-Kurse «Fahrtraining von Frauen für Frauen».

Leitung
Susi Stierlin, 079 451 00 24, info@susis.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

Die Cornelia Helena

Nachruf

Walter Steimer

Ende Oktober hat uns Walter Steimer für immer verlassen. Walter gehörte Ende der Siebzigerjahre zu den ersten Mitgliedern des frisch gegründeten Klubs. Im Verlauf der letzten 35 Jahre arbeitete er sehr viel für unser Anliegen, bekleidete der Reihe nach fast alle Funktionen, war bis 2009 Vizepräsident und gab das Klubarchiv erst vor ein paar Wochen ab.
Wir sind ihm und seiner Frau Rosemarie für ihre gemeinsame grosse Arbeit dankbar! *Res Diem*

Werden Sie jetzt SSK-CSE-Mitglied

Beitrittsformular

☐ Ich möchte SSK-CSE-Einzelmitglied werden (Einzelmitglied pro Jahr CHF 120.–)

☐ Wir möchten SSK-CSE-Paarmitglied werden (Paarmitglieder pro Jahr CHF 150.–)

Abonnement Schleusenschiffer ist in den Mitgliederbeiträgen inbegriffen.

☐ Frau ☐ Herr

Name*

Vorname*

Geburtsdatum
nur interner Gebrauch

Mobiltelefon

E-Mail*
Korrespondenzadresse

Adresse*

Adresszusatz

PLZ*

Ort*

Land
Korrespondenzadresse

Tel. Festnetz

Webseite

Schiffsname

Heimathaften

Die gemachten Angaben werden auszugsweise auf der Mitgliederliste publiziert. Die Mitgliederliste wird nur den Klubmitgliedern zugänglich gemacht.

Regiozuteilung
Mitglieder sind einer Regio zugeteilt. Im Normalfall ist das die Regio, in welcher ihr Wohnort liegt. Abweichende Zuordnungen können gewünscht werden.

Gewünschte Regiozuteilung

Klubstander
Mitglieder erhalten einen Klubstander.
Gewünschte Grösse
☐ 63 x 33 cm ☐ 45 x 22 cm

*** = Pflichtfelder**

Postadresse SSK-CSE, Andrej Jäger, Grottenweg 49, 5316 Leuggern **Mail** kassier@ssk-cse.ch oder **T** 056 245 06 59

SSK-CSE-Organe

Klub-Vorstand

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

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

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

Redaktorin
Monika Martiny
Route du Lac 404
1787 Mur (Vully) VD
T 031 925 25 74
M 079 622 54 89
monika.martiny@ssk-cse.ch

Beisitzer
Tony Schläppi
Hasenweg 7
4410 Liestal
M 079 656 78 08
tony.schlaeppi@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

Regionen

Bern Stephan Steiner
Ramuzstrasse 9, 3027 Bern
T 031 352 79 29, stephan.steiner@ssk-cse.ch

Bern Erika Prothmann
Oberdorfstrasse 17, 4536 Attiswil
T 032 637 33 67, erika.prothmann@ssk-cse.ch

Bern Werner Bauer
Schärgummenstrasse 16, 3044 Innerberg
T 031 829 49 00, werner.bauer@ssk-cse.ch

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

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

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

Zürich Bea Zurbuchen
Untere Bahnhofstrasse 11, 8340 Hinwil
bea.zurbuchen@ssk-cse.ch

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

Inserate

Grösse		**CHF**
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.—
1/3 Seite hoch	53 × 264 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 %

Inserateverantwortlicher
Norbert Marquart
Golfpanorama 10, 8564 Lipperswil
M 079 861 87 38, norbert.marquart@ssk-cse.ch

Abonnementspreis

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

Schiffer-Ökologik

Wir Schiffer sind seit jeher zähe Naturburschen, hart im Nehmen, wenigstens solange warmes Wasser aus dem Duschkopf kommt. Doch wenn es damit vorbei ist, beginnt der Katzenjammer und spätestens nach dem ersten kaltwasserbedingten Ehekrach erleuchtet sich der Geist des Schiffers mit einem Generator.

Gesagt getan, ein Mann, ein Wort und alsbald brummt es unten im Motorraum zuverlässig. Die Warmduscherwelt ist wieder in Ordnung – bis sich die physikalische Hirnhälfte einmischt.

«Was hast Du jetzt eigentlich getan?», fragt diese den stolzen Schiffer erbarmungslos. Du hast einen kleinen Dieselmotor eingebaut, der einen Dynamo antreibt, der Strom liefert, der den Boiler aufheizt? Richtig verstanden?

Bei einem Dieselmotor, so fährt die physikalische Hirnhälfte fort und greift sich dabei sinnbildlich an den Kopf, bei einem Dieselmotor also, der mindestens 60% der im Dieselöl enthaltenen Energie direkt in Wärme umwandelt, zapfst du die anderen knapp 40% ab, die in Bewegung umgewandelt werden!

Und was machst Du damit Gescheites? Du produzierst auf Umwegen und bei weiteren Streuverlusten Wärme und heizt damit deinen Boiler auf. Schiffer, sag mal, bist du meschugge?

Spätestens jetzt ist der Zeitpunkt gekommen, die physikalische Hirnhälfte ein für alle Mal im Kanal zu ersäufen, denn sonst vergällt sie dem Schiffer den Rest seines Warmduscherlebens. Das ist Schiffer-Ökologik!

Res Diem

H2O

Port de Plaisance 21170 SAINT JEAN DE LOSNE
Port Royal 21130 AUXONNE
Telefon : +33 380 392 300
Email : h2o@h2ofrance.com
Webseite : www.h2o-boot.de

BATEAUX A VENDRE | PORTS DE PLAISANCE | ENTRETIEN ET REPARATION | MAGASIN ACCASTILLAGE

Wir von H2O sind seit unserer Gründung (1987) unerlässlich darum bemüht uns und den Service für unsere Kunden zu verbessern. 45 qualifizierte und motivierte Bootsspezialisten arbeiten in Hafen und Werkstatt, um die etwa 500 Boote, die uns anvertraut sind, zu pflegen und zu reparieren. Unser erfahrenes Maklerteam kümmert sich erfolgreich um Kauf und Verkauf von neuen und gebrauchten Booten. Wir sind die richtige Adresse für Sie. Unser Bootszubehörladen ist wohlbekannt für seine grosse Auswahl. Wir freuen uns besonders darüber, dass viele unserer Kunden uns seit Jahrzehnten treu sind.

Um ein neues oder gebrauchtes Boot zu kaufen oder zu verkaufen vertrauen Sie auf H2O. Mehr als 100 Boote im Angebot.
Wir haben eine Liste von 4000 potenziellen Käufern in Frankreich und weltweit.

Neu ! 7 Hektar Trockenlager, offen oder unter Dach

Für weitere Informationen : www.h2o-boot.de. Haben Sie eine Frage ? Kontaktieren Sie uns unter +33 380 392 300 und h2o@h2ofrance.com