

Teufelspost

Neues von der Yachtjolle DIABOL



DIA

BOLO-Klassenvereinigung

Vorsitz: Peter Zweigle bp.zweigle@t-online.de 07156-333106

Geschäftsstelle: Wilfried Glade Büren 12 D 48317
Drensteinfurt wilfried.glade@t-online.de Telefon 0258-8774

Konstrukteur: Jüs Segger Strandweg 21 D-22'587 Hamburg
Telefon 040-86 81 91

Redaktion: Hans-Peter Büsser CH-9403 Goldach Tel 0041-71
841 82 09 johannespi@hispeed.ch

Rundbrief Nr. 54 Oktober 2016

Liebe Diabolo-Freunde

Eigentlich ist der Jahrestörn 2016 noch gar nicht so lange her. Und an vielen Eindrücken und erinnerungswürdigen Ereignissen hat es dabei auch nicht gefehlt. Trotzdem merke ich, dass Hanspi in seiner Mail den richtigen Punkt ansprach mit seiner Warnung, die Erinnerungen nicht „verblassen“ zu lassen. Wir alle sind längst wieder in unseren Alltag eingetaucht, die Wochen fliegen nur so dahin, und bald muss man richtig nachdenken, um den gerade erst vergangenen Sommer wieder zusammenzubringen. Oder macht sich da schon unser Lebensalter bemerkbar? Wenn ich so bei der HV in die Runde blickte, fand ich uns alle bestenfalls „gereift“. Aber spätestens bei der Diskussion über die nächsten Törns merkte man dann schon, dass bei vielen die Zeitfenster so langsam breiter werden weil die Erwerbsarbeit eben doch nicht mehr so laut ruft. In diesem Zusammenhang ist wohl auch die besprochene und einhellig beschlossene Verschiebung des Törntermins 2017 in die zweite Augushälfte zu sehen. Ich bin gespannt, ob der Zeitpunkt sich bewährt. Es ist dann nicht mehr die absolute Hauptsaison und das dürfte sich in manchen Revieren positiv bemerkbar machen. Und trotzdem ist es noch richtig Sommer. Auch wenn dann nach der Heimkehr bald die Weihnachtsmänner und Lebkuchen im Supermarktregal liegen.

Mit herzlichen Grüßen

Peter Zweigle



Inhalt

<i>Liebe Diabolo-Freunde</i>	<i>Peter</i>	2
<i>Inhalt</i>	<i>Hanspi</i>	3
<i>Ein besonderer Törn Teil 1</i> 7	<i>Verschiedene</i>	4-
<i>Jahresversammlung</i> 10	<i>Peter</i>	8-
<i>Ein besonderer Törn Teil 2</i>	<i>Verschiedene</i>	10-26
<i>Mit einem lachenden.....</i> 27	<i>Hanspi</i>	26-

Redaktionsschluss TP 55: Ende Mai 2017



Ein besonderer Törn

Das war doch mal ein ultimativer Törn! Auf einem grossen Fluss mit Strömung, möglicherweise sogar gegen den Wind. Mit grossem Schiffsverkehr. Und speziellen Bedingungen. Kein Wunder, dass es auch eine Havarie gab. Doch hören wir die Erlebnisse der Teilnehmer.

Glück im Unglück!

Peter Zweigle

Was mir vom Rheintörn wohl am längsten im Gedächtnis bleiben wird, liegt auf der Hand. Es ist genau die Sorte von Fehler, die immer nur andere machen, die einem selbst aber natürlich nie passieren können. Oder eben doch!?

Wir schipperten morgens im Paradieshafen in Lörick los und setzten bald im Fahrwasser die Segel. Es war zwar recht trübe und regnerisch, aber es lief ganz passabel. Der Schiffsverkehr war auch nicht sehr stark, so dass wir die immer wiederkehrenden Flautenmomente recht gelassen vorübergehen ließen. So schien bei Flusskilometer 752 die nächste Fahrwassertonne auch noch beruhigend weit weg. Nur war es leider die übernächste.

Normalerweise nicht so tragisch, man schlägt eben einen kleinen Haken und ist an der tatsächlich nächsten vorbei. Dazu braucht man allerdings Fahrt durchs Wasser, und die hatten wir nicht. Mir war gar nicht aufgefallen, dass unsere schöne Fahrt am Ufer entlang im Moment praktisch nur die an diese Stelle recht beachtliche Strömung war. Es reichte nur noch zum Beginn einer Drehbewegung, obendrein auch noch vom Fahrwasser weg.

Hinterher betrachtet, hatte ich den Eindruck, dass in Richtung Fahrwasser die Strömung ein wenig geholfen hätte. Aber egal, es rumpelte jedenfalls gewaltig ungefähr mittschiffs und die Tonne

wurde unter Wasser gedrückt. Als die Tonne wie ein U-Boot wieder auftauchte, sah man erst richtig, wie stark die Strömung war. Wir waren schon gut 10 Meter weiter getrieben.

Nach dem ersten Schreck drehten wir das Boot wieder auf Kurs und offenbar funktioniert auch noch alles. Komplizierte Gedanken über eventuelle Rumpfschäden brauchten wir uns nicht zu machen. Schon der erste Blick in die Kajüte zeigte, dass die Bodenbretter und Saftflaschen bereits begannen hochzuschwimmen.

Zum Glück besteht in dieser Gegend das Rheinufer aus Bühnen mit dazwischenliegenden, flach ansteigenden Uferbereichen. Der Wasserstand war auch günstig, der Kiesstrand war jeweils gut zu sehen. So konnten wir die Segel bergen und mit Motor eine möglichst tiefe und ruhige Bucht zwischen den Bühnen aussuchen um das Boot dort auf den Strand zu setzen. So war die akute Gefahr erst einmal gebannt. Zu unserer Unterstützung blieben auch Rolf und Johann mit ihren Booten in der Bucht. Heimo und Detlef fuhren weiter zum Yachthafen Krefeld um wenn nötig von dort weitere Maßnahmen zu organisieren.

Das Leck war gut sichtbar. Der Es lag backbord unterhalb der Koje ziemlich nahe der Kimmkante. Beim Krängen nach beiden Seiten mit dem Spinnakerfall waren zwar noch einige Kratzer aber keine weiteren Löcher mehr zu finden.

Mit dem Bauklebeband von Rolf und unserem eigenen Leckdichtmaterial, bestehend aus Sperholzbrettchen, Schrauben und Moosgummiplatten konnten wir das Loch von außen gut provisorisch abdichten und dann das Boot ausschöpfen. Es kam auch kein Wasser mehr nach. Glücklicherweise war das Wasser nicht über die Kojenunterkante gestiegen, so dass Polster fast ganz und Schlafsäcke komplett trocken blieben.

Nur was in den Fächern darunter war, war vom Wasser in Mitleidenschaft gezogen. So war z. B. eine unserer Rettungswesten bereits selbstständig aufgeblasen aus ihrem Staufach gekommen. Auch hatte der scharfkantige Radarreflektor der Tonne nicht nur das Rumpfsperrholz durchdrungen, sondern auch eine dahin-

terliegende Sauerkrautpackung aufgerissen. Aber auf den etwas säuerlichen Geruch unter der Koje kam es jetzt auch nicht mehr an. Wir konnten Petra in Krefeld anrufen und unsere baldige Ankunft aus eigener Kraft ankündigen. Dort dichteten wir die Leckstelle zur Sicherheit zusätzlich von innen nochmals ab.

Detlef hatte in seiner gut bestückten Bordwerkstatt hierfür noch eine angebrochene Kartusche Sikaflex. Danach konnten wir die für diesen Tag geplante Strecke nach Wesel doch noch zurücklegen. Am nächsten Tag war das Boot immer noch dicht, so dass auch der restliche Törn und unser Urlaub gerettet waren.

Alles in allem hatten wir Glück im Unglück:

- Das Leck lag an einer von beiden Seiten zugänglichen, reparaturfreundlichen Stelle. Inzwischen ist es wieder endgültig repariert und ich habe auch keine weiteren Schäden gefunden.
- Nach der Havarie war Kiesufer in erreichbarer Nähe.
- Tatkräftige Unterstützung durch Segelfreunde.
- Lebensmittel, ein paar kleinere Elektrogeräte wie z. B. Ladestecker. Keine größeren materiellen Schäden: einige verdorbene und 3 Bücher der Ditzinger Stadtbücherei mussten ersetzt werden, zwei Euro für den Wäschetrockner im Yachthafen Wesel
- Das wichtigste: Wir sind gesund und unversehrt.

Zum Schluss noch zwei Fotos, denn kein Bericht ohne Bilder:

1. Die Schadensstelle nach dem Entfernen der losen Holzteile.

Das Loch war original kleiner



2. Das Anreißen der Wasserline für den Unterwasseranstrich. Dieser war schon vorher geplant. Das fehlende „schiffige“ Aussehen mit Wasserpass usw. hat mich schon immer gestört. Ich hätte mich geärgert, wenn ich das schon vorigen Winter gemacht hätte.



7

Jahresversammlung Diabolo-KV

Freitag, 29. Juli 2016 in Rees, Grillplatz Yachtclub Grafenwald

Teilnehmer:

- a) Stimmberechtigte: Reinhold Elbracht, Wilfried Glade, Rolf Hilsky, Heimo Lieson, Detlef Möller-Budesheim, Johann Raffener, Peter Zweigle
- b) Gäste: Petra Müller, Simon Raffener, Regina Rupp, Beate Zweigle, Helmut

Tagesordnungspunkte:

1. Begrüßung, Feststellung der Beschlussfähigkeit Die Beschlussfähigkeit ist gegeben. Die Tagesordnung wird genehmigt.

2. Protokoll der Jahreshauptversammlung 2015 in Ueckermünde: Das Protokoll wird genehmigt.
3. Bericht des Vorstandes 2015/2016, Boots- und Mitgliederstand:
Keine Veränderungen. 26 Mitglieder wie im Vorjahr.
4. Kassenbericht:
Der Kassenstand beträgt 1690,05 €.
5. Entlastung des Vorstandes, Personalvorschläge, Neuwahlen:
Vorstand, stellvertretender Vorstand und Kassier werden einstimmig entlastet und ebenfalls einstimmig wiedergewählt. Die Kandidaten nehmen die Wahl an.

8

6. Anträge an die Mitgliederversammlung: Keine weiteren Anträge
7. Törn2017:
Neben dem bekannten Vorschlag Müritz liegen noch die Osterschelde sowie insgesamt 11 von Jüs schriftlich vorab eingereichte und bei der HV verlesene Törnvorschläge vor. In der Abstimmung erhält die Müritz 6 Stimmen und die Osterschelde 1 Stimme. Die anderen Vorschläge erhalten keine Stimmen.
Damit ist die Müritz als Törnziel 2017 beschlossen. Es wird ein günstig gelegener Ausgangshafen angestrebt, so dass auch für individuelle Anschlusswochen weitere Gewässerbereiche erkundet werden können. Da an der Müritz die Brücken recht niedrig sind, kann das Mastlegen auf der Törnstrecke nicht vermieden werden.

Die bisher übliche Lage der Törnwoche Ende Juli/Anfang August von Wochenende bis Wochenende bringt nach Ansicht der Anwesenden bezüglich Schulferienlage und Anreise eher Nachteile. Daher wird der Jahrestörn 2017 zeitlich so festgelegt:

Anreisetag: Donnerstag 17.08.2017;

Törn: Freitag 18.08.2017 bis 25.08.2017

8. Verschiedenes:

Peter appelliert an die Teilnehmer des diesjährigen Törns Hanspi mit Berichten zu versorgen. Es ist keine Aufteilung oder Themenzuteilung vorgegeben. Jeder soll seine persönlichen Eindrücke schildern.

9

Detlef kündigt an, die Teufelspost wieder in Papierform herauszugeben, wenn er die Nachfolge von Hanspi antritt.

Jahresgabe (Handtuch und Gästehandtuch in gelb) und noch vorhandene KV-Wimpel werden verteilt.

Peter Zweigle

Diabolo-Törn den Rhein hinunter!

Rolf Hilsky

Ich gebe zu, ich habe die Fahrt den Rhein hinunter mit ziemlich gemischten Gefühlen betrachtet. Ich hatte Angst davor, von den großen Lastkähnen versenkt zu werden. Ich hatte Angst davor, dass im entscheidenden Moment der Motor versagt und wir gegen einen

Brückenpfeiler knallen. Und ich hatte Angst davor, dass ein Polizeiboot auftaucht und ich mit meinem totalen Nichtwissen über die besonderen Verkehrsregeln des Rheins glänze.

Aber andererseits hatten wir ja Heimo, der immer wieder betonte, dass man auch auf seinem Heimatrevier, dem Rhein, segeln kann und darf. Doch seine Warnhinweise trugen auch nicht gerade zur Beruhigung bei.

Also ging es am Montag los. Wir verließen Oberwinter und fuhren in den Rhein hinein. Lange tuckerten wir vor uns hin. Der Wind kam wie die ganze Woche von vorn. Da setzten Beate und Peter die Segel. Wir schauten uns ihre Segelkünste an und waren überrascht: es ging ja! Also auch Segel gesetzt und mutig den Motor hochgeklappt. Wir kreuzten den Rhein hinunter!

10

Das Kreuzen mit der Strömung ist schon komisch. Alles ist anders als sonst. Peilt man eine Landmarke an, wird man nach Luv versetzt. Das ist sehr schön, aber gewöhnungsbedürftig. Wenn man zu hoch am Wind fährt, merkt man den Fahrtverlust nicht. Aber spätestens beim Einleiten der nächsten Wende passiert es dann: es passiert nichts!

Es stellt sich im Laufe der Zeit ein neuer Fahrstil ein: Nicht maximale Höhe knüppeln, sondern immer auf schnelle Fahrt durchs Wasser achten. So bleibt man aktionsbereit. Besonders bei wenig Wind muss man bei Brückenpfeilern vorsichtig sein. Die Fahrt quer zum Fluss ist sehr langsam, aber die Strömung von 5 km/h treibt einen schnell gegen den Pfeiler. Der Seglerinstinkt sagt einem, dass wir da dicke vorbei kommen, die Realität ist dann viel knapper.

Auch Tonnen sind ein gefährliches Hindernis. Sie liegen schräg im Wasser und die sich teilende Strömung zerrt gurgelnd an ihnen. Auch hier muss man viel langfristiger Ausschau halten und das

Ausweichmanöver planen. Beate und Peter haben das ja am eigenen Leibe gespürt (bzw. am Leibe oder Rumpf ihres Bootes).

Segeln auf dem Rhein bedeutet auch permanent nach Schiffen Ausschau zu halten. Die Lastkähne fahren oft so dicht am Ufer, dass man wirklich nicht gern dazwischen eingeklemmt sein möchte. Ihr Kurs ist auch nicht richtig vorhersehbar, manchmal fahren mehrere in einer Reihe wie auf einer Perlenkette und der nächste wählt eine andere Route. An Bord hatten wir öfter Diskussionen wie diese:

Helmut: Da vorn kommt uns einer entgegen!

Rolf: Wir sollten sofort wenden.

Helmut: Da kommen wir doch dicke vorher rüber.

Rolf: Lieber nicht, was ist, wenn der Wind einschläft?

Helmut: Übrigens, von hinten kommt auch einer.

Rolf: Na gut, dann geben wir Gas und retten uns rüber.

11

(Man bemerkt schon die verschiedenen Charaktere, Helmut's Sozialisierung beim Regattatraining und meine Hasenfußmentalität.)

So hat man beim Segeln eine permanente Anspannung. Entsprechend war ich abends müde und fiel nach dem Essen nur noch in die Kojen. Aber das Rheinsegeln ist auch eine tolle Herausforderung und es macht viel Spaß, wenn man merkt, wie es über die Tage immer besser klappt.

Wir hatten teilweise auch sehr guten Segelwind und in manchen Rheinwindungen wurden wir mit Halbwind belohnt. Solch hohe Geschwindigkeit hat mein GPS beim Segeln noch nie gezeigt! (Der geneigte Leser erinnert sich hoffentlich an Vektorrechnung im Matheunterricht.)

Noch eine Besonderheit gibt es beim Rheinsegeln. Die kulinarische Seite: Es wird in den Restaurants eher Wert auf Quantität gelegt. Ich hatte noch nie nach einem Salat mit Schafskäse solche Völlegefühle. Der Einfachheit halber hatte der Koch die Großpackung Käse im Ganzen auf dem Salat drapiert. Auch Fleischportionen lassen kaum den Blick auf den Teller frei.

Ein Koch fühlte sich in seiner Ehre gekränkt, als wir nach dem Studium der Karte fragten, ob man davon auch satt wird. Außerdem muss man wissen, dass Bier teilweise unter dem Namen Kölsch serviert wird. Es schmeckt auch nicht anders als ein Pils, wird aber zum Kult erhoben und in Minigläschen serviert. Permanent sind sowohl der Wirt als auch der Trinkende um Nachschub besorgt. So hat man auch abends noch seinen Stress.

Normalerweise bedeutet Segeln gehen ab in die unberührte Natur, ankern in einsamen Buchten, Flucht vor der übertechnisierten Welt. Nicht so im Rhein. Permanent säumen gigantische Kaimauern und

12

Industrieanlagen den Weg. Hafenkranne, Kohlehalden, Schrottberge, Hochöfen und Raffinerien erfreuen das Auge. Beim gemütlichen Zusammensitzen am Abend donnern die tieffliegenden A380 über die Köpfe. Gut, dass es Alkohol gibt :-)

Zusammenfassend war der Törn ein tolles und spannendes Erlebnis, das ich nicht missen möchte. Vielen Dank an alle Teilnehmer und die Organisatoren Heimo und Peter, ohne euch hätte ich so etwas Verrücktes nie gemacht!



Die Talkrabb vor dem Kölner Dom

Ungewohntes Fließwasser **Johann Raffainer**

Dieses Jahr sollte der Törn etwas Besonderes werden, wollten wir doch segelnd den Rhein hinunter fahren. Ich war schon mit Schlauchboot und Floß auf anderen Flüssen unterwegs gewesen, aber noch nie mit einem Segelboot.

Für den ganzen Urlaub hatten wir-mein Sohn Simon und ich-heuer 3 Wochen eingeplant. Nach der offiziellen Törnwoche ging es noch ans Ijsselmeer – ob über Wasser oder mit Trailer wollte ich erst in Rees entscheiden, da ich noch keine Ahnung hatte, wie wir mit dem Fluss-Segeln zurecht kommen würden.

13

Am meisten Respekt hatte ich aber vor der Berufsschiffahrt: wie wird das wohl gehen, wenn Schiffe von vorne und hinten auf einen zukommen? Wie steht es mit der Tiefe, wenn wir aus dem Fahrwasser geraten? Gibt es Steine, die den Rumpf beschädigen könnten? Solche und ähnliche Gedanken beschäftigten mich während der Autofahrt Richtung Norden. Dennoch überwog die Vorfreude, Neues zu erleben und bekannte Gesichter wiederzusehen.

Die Anfahrt verlief problemlos. Wir wollten in Oberwinter direkt am Hafen übernachten, dies war jedoch nicht möglich, da das dortige Clubhaus nachts geschlossen bleibt und daher keine Sanitäreinrichtungen gegeben waren. So nahmen wir das Angebot unseres Kollegen Heimo gerne an und verbrachten die Nacht bei ihm und seiner Frau Regina – nochmals herzlichen Dank dafür!



Ausfahrt Oberwinter

14

Am Samstag ging es ans Einwassern und so langsam trudelten auch die restlichen Teilnehmer des Törns ein. Letztlich waren 5 Boote versammelt; abends wurde dann in gemütlicher Runde gegrillt. Den Sonntag nutzten wir dafür, die Anhänger nach Rees zu bringen. Vor unserer offiziellen Abfahrt besichtigten wir noch Heimoss „Werft“ bei Oberwinter. Es ist schon erstaunlich, was dort so alles gebastelt wird!

Am Montag stieg die Spannung spürbar an, denn jetzt ging es endlich auf den Rhein. Ein besonderes Gefühl, wenn man das erste Mal vom ruhigen Hafenwasser in den breiten Strom fährt! Auf den ersten Kilometern, noch unter Mithilfe des Motors, loteten wir erst einmal aus, wie auf dem Rhein manövriert werden kann. Dann wagten wir das Setzen der Segel.

Wir stellten bald fest, dass es auf dem Strom notwendig ist, stets mehr oder weniger Fahrt als das Wasser selbst zu haben, um noch manövrierfähig zu bleiben. Durch den Uferbewuchs, der immer wieder Winddrehungen verursachte, gestaltete sich dies jedoch mitunter schwieriger als angenommen.

Mit der Zeit gewöhnten wir uns aber daran, die Manöver mit entsprechender Voraussicht zu planen. Diese Art des Segelns gleicht dann im Grunde eher einem „Segelsurfen“ - egal wie man segelt, man kommt immer voran. Und den Höhepunkten unserer diesjährigen Strecke gehörte natürlich die Besichtigung des Kölner Doms. Die Bisamratten im Hafen von Hitdorf hatten allerdings auch einen nicht zu unterschätzenden Sensationswert, da mein Sohn Simon, der ja selbst Chinchillas hält, von den Nagetieren besonders angetan war.

Ernsthafte Zwischenfälle blieben bis auf die rote Fahrwassertonne,

15

die den Zweigles ins Boot fuhr, glücklicherweise aus. Die Havarie konnte aber noch vor Ort am Ufer provisorisch behoben werden: Rolf hatte Segeltape dabei und Peter führte zudem einige Sperrholzreste und etwas Dichtmaterial mit.

Ich bin mir aber sicher, dass Beate und Peter zu diesem speziellen Ereignis selbst noch ausführlicher berichten werden. Für mich war

es jedenfalls eine gute Lehre, dass ich in Zukunft für solche Fälle geeignetes Material an Bord haben werde.

In Rees angekommen hielten wir nach dem abendlichen Grillen unsere Jahreshauptversammlung ab, zu der Wilfried, unser Kassier, sowie Reinhold eigens angereist waren. Wilfried zeigte der versammelten Gesellschaft im Anschluss das Fotobuch seiner neuen selbstgebauten Segelyacht. Ich war von der makellosen Ausführung schwer beeindruckt. Wie Reinhold treffend feststellte: ein so schönes Boot, eigentlich zu schade zum Segeln...

An dieser Stelle möchte ich anmerken, dass wir von den Kollegen des Segelclubs Grafenwald, in deren Anlage wir zu Gast waren, ausgesprochen freundlich und zuvorkommend behandelt wurden. Vielen Dank dafür!

Am Morgen hieß es dann Abschied nehmen von Rolf und Helmuth, für die der Törn nach einer Woche zu Ende war. Nachdem aus meiner Sicht die Tage auf dem Rhein gut verlaufen waren und ich eigentlich keine richtige Lust hatte, mein Boot auszuwassern und dann in Naarden in Holland wieder einzuwassern, beschloss ich, gemeinsam mit den Zweigles über dem Wasserweg direkt nach Holland zu segeln. Ihr Boot war mittlerweile mit Silikon aus Detlefs Backskiste weiter abgedichtet worden und so wollten auch sie diese Fahrt unternehmen, während die verbleibenden zwei Crews der „Destiny“ und der „Schöner Wohnen“ ihre Schiffe über

16

dem Landweg nach Holland brachten. Der Segelclub Grafenwald am Mahnensee liegt deutlich abgelegen von öffentlichen Verkehrsmitteln, und so brachten Beate und Simon die Anhänger weiter nach Emmerich.

Peter und ich hingegen fuhren mit unseren Booten dorthin. Alle wieder vereint ging es vom Rhein weiter in den Pannerdenskanal,

aus dem wir danach vor Arnheim gen Norden in die Geldersche Ijssel abzweigten. Das Tagesziel war nun die Hansestadt Doesburg, in deren Passantenhafen „St. Doesburgs Goed“ wir für die Nacht festmachten.

Abends dann die Besichtigung der alten Innenstadt mit ihren malerischen Backsteingebäuden. Die Martinikirche von Doesburg und ihre große, imposante Orgel verdienen an dieser Stelle besondere Erwähnung.

Ich war allgemein überrascht, dass die Geldersche Ijssel doch recht schnell fließt, was ich angesichts der Flachheit des umliegenden Landes nicht vermutet hätte. So ergab es sich, dass wir die ganze Strecke vom Rhein bis zum Ketelmeer – immerhin eine Distanz von ca. 125km – mit nur zwei Hafenstopps (in Doesburg und in Wijhe) zurücklegen konnten. Bei der Einfahrt ins Ketelmeer wurden wir auf den Boden der seglerischen Realität zurückgeholt, will heißen: kein Segelsurfen mehr.

Nun, da der Wind genau von vorne kam, ging es beim Kreuzen nicht mehr so rasant vorwärts wie zuvor. Aufgrund der ordentlichen Windstärke und der zu erwartenden Wellen im Ijsselmeer beschlossen wir über die Randmeeren nach Naarden zu fahren. Auf diesem Weg ergab sich das erste Schleusen in meinem Seglerleben durch die Roggebotsluis.

17

Während wir in der Schleuse auf die Schleusung warteten, öffneten sich jedoch bereits wieder die Tore. Erst danach erfuhr ich, dass der ganze Unterschied 20 cm betrug, wovon man ja gar nichts bemerkt!

Wir verbrachten die Nacht an einem Steg mitten im Niemandsland vor Elburg. Während ich dort im Niedergang sitzend aus der Kajüte

schaute, nahm ich aus dem Augenwinkel in einer Entfernung von ca. 200 m wahr, wie etwas ins Wasser platschte.

Mithilfe des Feldstechers konnte ich erkennen, dass ein Greifvogel gerade eben ein Blässhuhn erfasst hatte. Nach einigen mühevollen Startversuchen gelang es dem Raubtier schließlich, mit seiner schweren Beute davonzuziehen. Ein beeindruckendes Naturschauspiel!

Unter häufig drehendem Wind, verursacht durch Bäume am Ufer, kreuzten wir am Folgetag bis Elburg. Nach der dortigen Brücke hatten die Zweigles jedoch Probleme mit ihrer Kielwinde und sie trafen daraufhin den Entschluss, in Harderwijk auszuwassern. Für die beiden war dies das Ende des Törns.

Simon und ich fuhren am nächsten Tag durch die Nijkerkersluis nach Spakenburg, wo wir u.a. wunderschöne alte Plattbodenschiffe, einige über 100 Jahre alt, bestaunen durften. Anderntags war noch stärkerer Wind gemeldet als zuvor (wir hatten bis dahin bereits bis zu 40km/h gemessen) und um nicht unnötig den ganzen Tag im

Hafen abzuwarten, beschlossen wir, dass Simon nach Emmerich fährt und Auto und Anhänger weiter nach Naarden stellt.

In der Zwischenzeit verfolgte ich die Wetterentwicklungen und so ergab es sich, dass ich nach Mittag weiterfahren konnte. Nachdem

ich den Hafen verlassen hatte und in das Fahrwasser eingebogen war, machte ich bei Wind von schräg Achtern die Rollfock auf.

Dies klappte ausgesprochen gut, wodurch ich fast die ganze Strecke unter Fock zurücklegen



konnte. Einige Male hatte mich zwar der Regen ganz schön eingeweicht, was bei den doch angenehmen Temperaturen aber ganz erträglich war. Ankunft in Naarden bei Sonnenschein.

Am Freitag fuhren wir unter der „Hollandse Brug“ hindurch ins Markermeer; Ziel war einer der Häfen an der Westküste. Die Tiefe erlaubte es uns alsbald, Kurs nach Norden zu nehmen, und wir bemerkten, dass der Wind aus der richtigen Richtung kam. Die Geschwindigkeit ließ uns annehmen, dass Enkhuizen in Reichweite wäre.

Gegen 15 Uhr befanden wir uns bereits an der Schleuse zum IJsselmeer, wir hatten richtig geschätzt. Im „Compagnieshaven“ von Enkhuizen machten wir fest und unternahmen den fast schon obligatorischen Stadtrundgang. Ein nettes Städtchen, dessen markantes Glockenspiel in Erinnerung blieb.

Den Wetterberichten zufolge hätte es in den nächsten Tagen bei einer Windstärke um 4 bleiben sollen, weshalb wir über die Ost

seite des Ijsselmeers nach Naarden zurückfahren wollten. Der nächste Zwischenstopp sollte nun Lemmer sein.

Bei leichtem Regen fuhren wir am Samstag los und segelten mit gemächlichen 1,5-3 Knoten dahin, bis wir am Yachthafen „Friesehoeck“ eintrafen. Der aufmerksame Leser kann es sich nun schon denken: Stadtrundgang, was sonst? Das Abendessen gestaltete sich ausgesprochen angenehm, denn im Restaurant „La Gondola“ wurde uns eine hervorragende Pizza serviert.

Die Ortschaft Urk war das Tagesziel am Sonntag. Eine verhältnismäßig kurze Etappe von rund 20km, weshalb wir in aller Ruhe um 10 Uhr los fuhren. Allzu ruhig war es dann aber doch nicht. Der Wind stand genau in die Bucht und anders als es uns der Wetterbericht glauben ließ, nahmen er und die Wellen stetig zu je weiter wir hinaus kamen. Nach ca. 3 km erwies sich die Weiterfahrt als sinnlos. Bereits in den Vortagen war uns aufgefallen, dass der Wind gegen Mittag und frühen Nachmittag seine Spitze erreicht.

Wir wären wohl genau zu jener Zeit erst auf halbem Wege gewesen, zudem erwies sich auch die Fahrt mit Motor als zwecklos. Durch den Wellengang kam der Propeller immer wieder aus dem Wasser und durch den Wind von vorne war keine vernünftige Voraussfahrt zu erreichen.

Es blieb uns nichts übrig, als umzukehren. Der Wind wollte für den Rest des Tages bis in die Nacht hinein auch nicht nachlassen und blies mit Stärken von 5 bis 6, in Spitzen auch 7.

Auf der Suche nach lohnenden Objekten zum Zeitvertreib stießen wir auf das Woudagemaal, das weltweit einzige noch arbeitende dampfbetriebene Pumpwerk und stolzes UNESCO-Weltkulturerbe.



Wir sahen den Schlot des Werkes bereits bei der Einfahrt, vermuteten dahinter aber niemals eine Dampfpumpe.

Von Lemmer aus ist das Werk mit einem bequemen Spaziergang von ca. 2km am Strand entlang erreichbar. Interessierte finden dazu im Internet unter dem Suchbegriff „Woudagemaal“ alles Nützliche und Wissenswerte, auch sehenswerte Videoaufnahmen. Für uns als Technikliebhaber hat sich der Besuch auf jeden Fall gelohnt.

Mittlerweile hatten wir erkannt, dass der Wetterbericht eher zur Untertreibung neigte, vor allem was den Wind betraf. Deshalb fuhr Simon am Nachmittag nach Naarden und holte dort unser Auto sowie den Anhänger. Währenddessen lag es an mir, das Boot aufzuklären. Das Auswassern folgte dann am Morgen.

Leider erwies sich der Kran im Hafen als zu groß und wir wurden an den Slip im Industriefafen verwiesen. Gerade als ich die Box verlassen hatte, fing es schlagartig an heftig zu regnen. Der Wind wehte noch immer kräftig und ich hatte im Eifer des Gefechts vergessen, Segelhose und Windjacke anzuziehen.

Es gelang mir gerade noch, die Jacke aus der Kajüte zu angeln, doch für die Hose reichte es nicht mehr. Der Regen war kurz, aber sehr, sehr nass... Immerhin war der Slip am Ende des Industriefafens ganz in Ordnung.

Abschließend kann man sagen, dass wir zwar nicht die ganze geplante Tour – Markermeer und IJsselmeer – rund geschafft haben, aber unsere Erwartungen mit etwa 500 gefahrenen Kilometern doch übertroffen wurden. Wir konnten viel segeln und mussten den Motor relativ selten anwerfen.

Obwohl ich mich darum bemüht habe, den von Hans-Peter vorgegeben Rahmen einzuhalten, ist mir dies dennoch nicht gelungen. Trotzdem muss ich anmerken, dass auch diese zweieinhalb Seiten nur einen kleinen Teil dessen wiedergeben, was wir auf dem Törn erleben konnten. Für mich ist es jedenfalls ein Revier zum Wiederkommen und besser Kennenlernen.

Segeltörn Rhein 2016 Detlef und Petra

Bevor es zum diesjährigen Segeltörn ging, stand viel Arbeit an. Die Destiny benötigte dringend einen neuen Anstrich und so einige marode Stellen mussten ausgebessert werden. Nach vielen Stunden schleifen und laminieren wurde unser Boot gerade noch fertig. In diesem Jahr war die Anreise nicht sehr lang für uns. Nach ca. 4,5 Stunden kamen wir am Samstag in Oberwinter an. Das Einkranen erwies sich etwas schwierig, aber Heimo setzte die Destiny sicher ins Wasser.

Das erste Malheur ließ nicht lange auf sich warten, denn Detlef versenkte sein Handy unterm Kran in den Rhein. Die ersten Versuche, es zu bergen, brachten keinen Erfolg, Das Wasser war zu trübe, um es ausmachen zu können. Das zweite Missgeschick, beim Maststellen riss unser Schiebeluk. Am Sonntag besuchten wir Heimos Werkstatt. Sein neues Projekt, eine Reinke zu restaurieren, wurde begutachtet. Bei dieser Gelegenheit fand sich eine passende Leiste zum Flickern des Lukes. Die Kapitäne brachten die Trailer nach Rees und der Rest genoss den sonnigen Tag.

Bevor wir am Montag in Richtung Köln-Portz starteten, haben Rolf und Helmut es tatsächlich geschafft, nach vergeblichen Tauchversuchen, das Handy aus dem Rhein zu fischen. Nun ging das Abenteuer „segeln auf dem Rhein“ los, auf jeden Fall für die Diabolos, das Lieschen und den Seeteufel. Der Wind war zu schwach und wir hätten kreuzen müssen, so sind wir unter Motor hinterhergefahren. War mir sehr recht, denn selbst unter Motor hatte ich mächtig Respekt vor den großen Kähnen. In Köln-Portz waren alle gut angekommen und im Hafengebiergarten ließen wir den Abend gemeinsam ausklingen.

Am nächsten Tag ließen wir es langsam angehen. Während die Crews der Talkrabb, Tucan und dem Lis´chen Köln unsicher machten, laminierte Detlef eine unserer Bodenwrangen, die vom trailern etwas gelitten hatte, und frühstückten gemeinsam mit Heimo und Regina. Unser nächster Zielhafen war Hitdorf. Vorbei am Kölner Dom ging es für uns wieder nur mit Motor weiter.



Am Mittwoch ging es in den Paradieshafen nach Lörick. Ab dieser Etappe, die uns am Duisburger Hafen vorbei führte, hatte ich endlich ein Gefühl dafür bekommen, es einzuschätzen, wohin die große Kähne fahren ohne uns über den Haufen zu

fahren. Kurz nach der Hafeneinfahrt in Lörick ist uns dann der Motor verreckt, was aber gleich wieder repariert werden konnte. Der Hafen hatte eine schöne Steganlage, auf der wir noch lange zusammen saßen.

Wesel stand am nächsten Tag auf dem Programm, wurde aber durch das Bojen-Missgeschick von Peter und Beate unterbrochen. Peter hatte eine Boje übersehen und dabei ein Loch in den Rumpf gefahren. Peter war gut vorbereitet. Den Diabolo an Land gefahren, mit Hilfe von Johann, Simon, Rolf und Helmut auf die Seite gezogen und das Leck abgedichtet.

Wir sind mit dem Seeteufel in den nächstgelegenen Krefelder Yachthafen gefahren, um auf die drei Boote zu warten. Die nassen Sachen wurden zum Trocknen auf die Boote verteilt und weiter ging es nach Wesel. Das Abdichten hatte gut funktioniert, so dass wir unseren Törn alle gemeinsam fortsetzen konnten.

Am Freitag ging es zum Mahnsee nach Rees. An diesem Tag passte es mit dem Wind, wir konnten endlich Segel setzten. Nun können auch wir sagen, das wir auf dem Rhein gesegelt sind. Am Abend kamen Wilfried und Reinhold, es wurde gegrillt und die Jahreshauptversammlung abgehalten.

Nun war eine Woche rum. Als erstes machten sich Rolf und Helmut auf die Heimreise. Die beiden Diabolos machten Pläne, über die Ijssel ins Ijsselmeer zu segeln.

Heimo, Regina und wir waren uns einig, nicht noch mehr Tage unter Motor zu fahren. Wir wollten segeln. Also haben wir die Boote rausgeslipt und sind mit dem Trailer nach Naarden gefahren. Dort angekommen , gleich wieder eingewassert. Am Sonntag sind wir von Naarden Richtung Uitdam gestartet. Mit einem 3er bis 4er Wind aus NNW sind wir gut vorangekommen. Uitdam ist ein kleiner Hafen, der gerade im Umbruch ist. Es wird ein Feriendorf aufgebaut und ist somit noch nichts los.

Auch am darauffolgendem Tag schönsten Segelwetter. Es zog uns

nach Hoorn in den Stadthafen. Hier lagen wir im Päckchen und haben den Abend in der Plicht mit Blick in die Altstadt genossen.

In den nächsten Tagen sollte das Wetter schlechter werden, so wählten wir Enkhuizen als nächstes Ziel aus. Als wir im Hafen ankamen, wurden wir schon von der Hafenmeisterin erwartet und die Brücke zum Stadthafen wurde für uns aufgemacht. Heimo und Regina waren schon früher angekommen und hatten die schönen Plätze für uns klargemacht. Es folgte ein Hafentag mit Rundgang durch Enkhuizen und lecker Essen an der Hafenmauer.

Mit Wind aus SW und durchschnittlich 15 kn ging es in einer Rauschefahrt zur Brücke zum Ketelmeer. Hinter der Brücke unter Fock weiter, die Roggebotluis passiert bis Elburg. Wir haben wieder einen Platz im Stadthafen gesucht und nach mehrmaligen festfahren, Schwert hochziehen und zu guter letzt auch noch das Ruder hochholen, einen/zwei Plätze gefunden. Zum Abendessen haben wir uns ein Restaurant in Hafennähe gesucht, der Weg führte durch den alten Stadthafen, der zu einem Museumshafen geworden ist. Am nächsten Tag war unser Ziel Almere.

Erst unter Motor, später Fock und Groß gesetzt, kamen wir gut voran. An der Nijkerkersluis angekommen, sahen wir zwei rote Lichter. Schleuse außer Betrieb. Techniker versuchten, die Schleuse wieder in Gang zu bringen, es war aber nicht abzusehen, wie lange es dauern würde. Als es anfang, zu dämmern, war klar bis Almere kommen wir nicht mehr. Gegen 20:30 Uhr kam plötzlich Hektik auf. Die Schleuse war wieder in Funktion und alles drängte sich hinein. Wir beschlossen bis Sparkenburg zufahren, unsere erste Nachtfahrt. In Sparkenburg angekommen, hatten wir Glück, dass der Hafenmeister noch da war und uns einen Platz im neu angelegten Hafenbecken zuwies. Auch hier wird mächtig gebaut. Die neue Steganlage ist aber eher für große Schiffe ausgelegt, so

dass wir uns in einer Box ins Päckchen legen mussten, um von Bord zu gelangen. Am letzten Tag regnete es beim Auslaufen und der Wind kam leider auch nicht passend für uns, so dass wir unter Motor nach Naarden zurück sind. Jedoch klarte es wieder auf und wir konnten bei Sonnenschein abriggen und ausslippen.

Das war unser Segelurlaub für dieses Jahr. Auf dem Rhein konnten wir zwar nicht wirklich segeln, aber es hat sich gelohnt, die Erfahrung zu machen, hatte man sich erst einmal an die Berufschiffahrt gewöhnt. Es war schön mit den vier Crews von Oberwinter, vorbei am Kölner Dom, durch Düsseldorf und dem Duisburger Hafen, bis Rees zu schippern. In den kleinen Häfen wurden wir freundlich aufgenommen.

In der zweiten Woche, mit Heimo und Regina in Holland, konnten wir dann richtig segeln. Wir hatten gehofft, Johann, Simon, Peter und Beate noch mal zu treffen, aber das hat leider nicht geklappt. Alles in Allem war es ein schöner und ereignisreicher Segeltörn. Wir freuen uns schon auf ein Wiedersehen im nächsten Jahr auf der **Müritz**.

Mit einem lachenden.....

....und einem weinenden Auge schliesse ich nun mit dieser TEUFELSPPOST das letzte meiner aktiven Kapitel für die DIABOLO-Klassenvereinigung. Erhalten bleibe ich Euch noch als (Ehren) Mitglied und werde mich vielleicht hie und da mal wieder in der TP oder per Mail melden.

Zwar bin ich nach wie vor eingerichtet zum Trailern, wir werden davon aber kaum mehr Gebrauch machen. Es sei denn, dass ein herausragendes Revier von Euch gewählt wird. Dann könnten wir

vielleicht noch einmal schwach werden. Im Grossen, Ganzen ist aber nach fünfundzwanzig Jahren Törnbesuchen dieses Kapitel abgeschlossen.

Meinem (Vor)Nach(gänger)folger Detlef wünsche ich alles Gute für die Produktion der zukünftigen TP und grüsse Euch herzlich mit diesem wehmütigen Foto der ehemaligen FILINE aus unseren seglerischen Glanzzeiten.



Euere Hanspi und Brigitte.

FILINE nach Starkwindfahrt 1995 im Hafen von Sonderborg

