

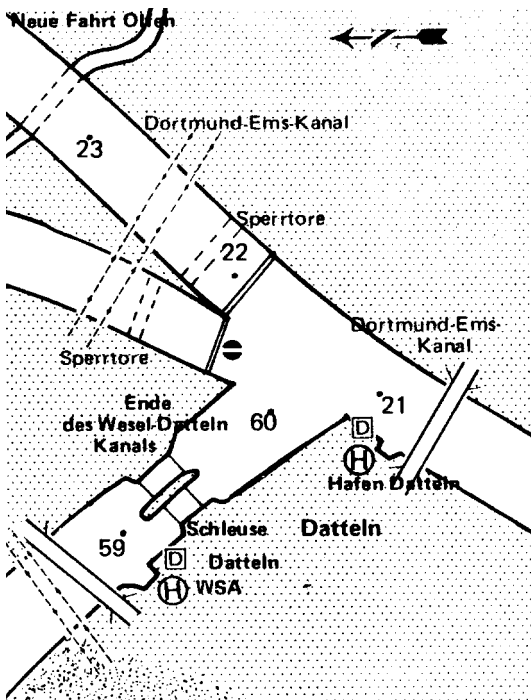
Reisebericht

Überführung von Hamm/Uentrop nach Lemmer

15.05.92 1. Tag

Von Hamm/Uentrop nach Datteln

Pünktlich zum verabredeten Termin um 08.30 Uhr treffen die Teilnehmer im Verladehafen der Fa. Ruhrmann in Hamm/Uentrop ein. Dabei sind die SY EVA-MARIA mit Rudi Lorenz und Otto Pöttner sowie die SY SWANTJE mit Christoph und Wolfgang Roesch. Das Wetter ist hochsommerlich warm. Wir werden freundlich durch den Hafenmeister begrüßt und werden zum Kran geleitet. Während die Kranmannschaft (5 Mann) den Kran vorbereitet, werden die Schiffe gebunkert. Die SY EVA-MARIA wird als erstes ins milchigweiße Kanalwasser gehoben. Dann gegen 09.00 Uhr verabschiedet sich die Kranmannschaft zum Frühstück. Wir müssen fast eine halbe Stunde warten. Wir sind eben bei einem Industriebetrieb und keiner kleinen Werft. Nach der Frühstückspause schwebt die SY SWANTJE ins Wasser. Es ist doch ein schönes Gefühl, wenn die Schiffe wieder im Wasser liegen. Einen Wermutstropfen hat die Sache schon, denn das Kranen kostet für jedes Boot DM 150. Nachdem wir auch noch aus den naheliegenden Waschräumen Wasser gebunkert haben steht der Abfahrt nichts mehr im Wege. Doch, Neptun erhält erst noch einen guten Schluck Sherry. Dann geht es endlich los. Nach wenigen Kilometern (auf Flüssen und Kanälen wird in Kilometern gerechnet) gelangen wir zur Schleuse Hamm-Werries. Über die UKW-Funkanlage der SY SWANTJE (die benötigte Notantenne war eine Leihgabe von Werner Kokenkemper) nehmen wir Kontakt mit der Schleuse auf. Wir werden gefragt, ob wir zu Berg oder zu Tal schleusen möchten. Diese Frage konnte ich nur mit der Fahrtrichtung beantworten. Der Schleusenwärter erklärte uns dann zu Talfahrern. Die Schleuse macht einen sehr gepflegten Eindruck. Alles ist sauber gestrichen. Erst beim Schleusen merken wir, das die Farbe noch ganz frisch ist. Alle Tampen sind gelb überzogen. Wir werden problemlos 5,40 m zu Tal geschleust. Wir bedanken uns freundlich beim Schleusenwärter und ab geht es zur nächsten Schleuse nach Hamm. Hier erwartet uns eine sehr alte und kleine Schleuse. Der Reiseführer nennt einen Hub von 1,45 m. Wir melden uns wieder über Funk mit der Bitte um Talschleusung an. Der Schleusenwärter teilt uns mit, dass die Schleuse geöffnet sei und wir einlaufen können. Nach der Schleuse geht es vorbei an hässlichen Industrieanlagen in Hamm. Danach erwarten uns 37 Kilometer abwechslungsreiche und grüne Kanallandschaft. Von Industrie ist weit und breit nichts zu sehen. Hin und wieder begegnet uns ein Motorschiff oder wir werden von einem überholt. Der Datteln-Hamm-Kanal (DHK) ist relativ eng. Das sommerliche Wetter hat viele Menschen an den Kanal zum Sonnen und Baden geführt. Gegen 16.00 Uhr erreichen wir das Dattelner Meer.



Dattelner Meer und Abzweig in den Wesel-Datteln-Kanal

Hier suchen wir einen Liegeplatz für die Nacht. In einem nahegelegenen Tennisverein erfragen wir die Benutzungsmöglichkeit der Toiletten und Duschen. Wir erhalten einen ablehnenden Bescheid. Während wir zu Fuß auf Suche nach einem Übernachtungsplatz sind, beobachten Otto und Rudi vom gegenüberliegenden Ufer, wie sich Jugendliche an der SY SWANTJE zu schaffen machen. Sie rauben die Nationale und kommen fahnschwenkend auf die Beobachter zu. Rudi nähert sich den Räufern und stürzt sich blitzartig auf den Fahnenträger. Dieser erkennt die Situation, lässt die Flagge fallen und rennt davon. Rudi hinterher. Der Verfolgte merkt, dass er Rudi nicht entkommen kann und versucht als letzte Chance mit einem Sprung in den Dortmund-Ems-Kanal zu entkommen. Nach diesem Abenteuer suchen wir einen ruhigen Liegeplatz bei einigen Motorschiffen auf. Die SY SWANTJE lädt erst einmal zur Erfrischung zum Duschen ein.

16.05.92 2. Tag

Von Datteln nach Wesel

Gegen 09.00 Uhr sind wir klar zum Ablegen. Während des Ablegens wird die SY EVA-MARIA von der Wasserschutzpolizei verwarnt. Wir hatten im Gefahrenbereich eines Liegeplatzes für Gefahrgut (Hinweisschild: Blauer Kegel, Spitze unten) übernachtet, obgleich z. Zt. kein Schiff festgemacht hatte. Nachdem auch diese Belehrung glimpflich geendet hat, starten wir in den Wesel-Datteln-Kanal (WDK), der mit einer Schleuse beginnt. Dem Reiseführer entnehmen wir einen Hub von 9 m. Wir melden uns über UKW zur Talschleusung an. Der Schleusenwärter nennt uns ein ankommendes Motorschiff, mit dem wir schleusen dürfen. Grundsätzlich dürfen Sportboote nicht als erstes in eine Schleuse einlaufen.



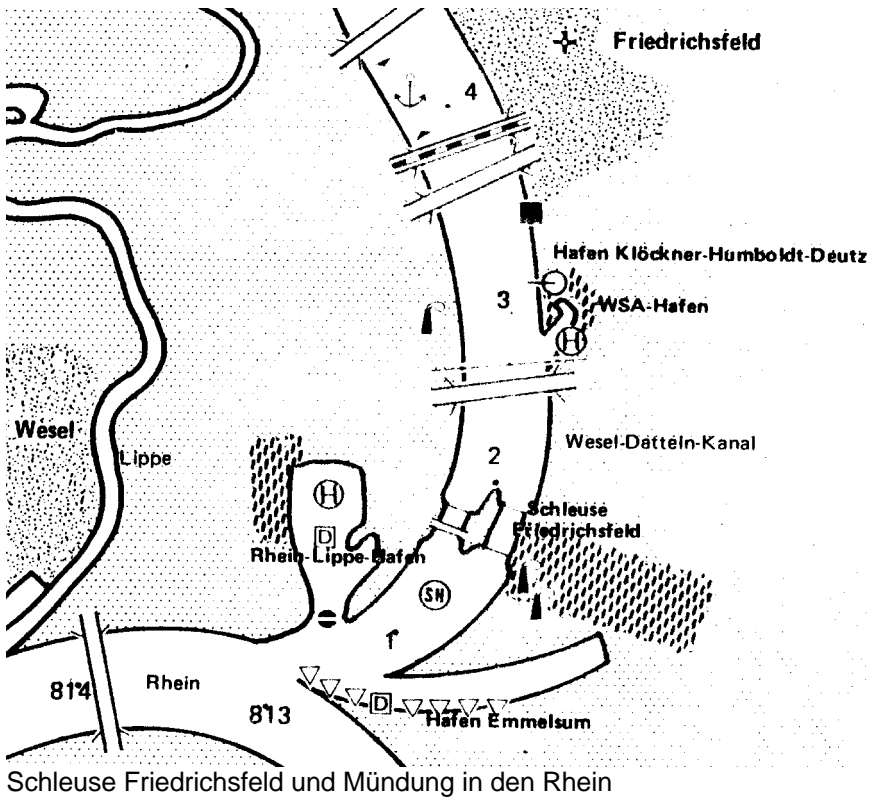
SY SWANTJE auf dem WDK

Erstmals schleusen wir also gemeinsam mit der Berufsschiffahrt. Neu ist für uns die Erfahrung, dass sich die großen Schiffe diagonal in die Schleuse legen. Also legen wir an der dem Heck gegenüberliegenden Schleusenseite an. Dieses erweist sich später als richtig. Beim Ausfahren legen die Binnenschiffer hart Ruder und versuchen das Schiff auf Fahrt zu bekommen. Durch das angeströmte Ruder ist der Schub der Schraube anfangs nicht so stark auf uns gerichtet. Erst später, wenn das Motorschiff Fahrt aufgenommen hat und das Ruder geradeaus steht kommt das Schraubenwasser direkt auf uns zu. Dann heißt es Aufpassen und Schiff gut sichern. Unsere Logge zeigte in so einem Manöver bereits 4 Knoten an. Nach einigen Kilometern kommt die nächste Schleuse. auch hier melden wir uns wieder über Funk an und bekommen ein Motorschiff zur Schleusung zugeteilt. Ohne Funkverbindung sind die Schleusungen sehr zeitaufwendig, da Sportboote vor der Schleuse festmachen müssen, um anschließend beim Schleusenpersonal die Schleusung zu erfragen. Danach zurück zum Boot laufen und Vorbereitungen zur Schleusung zu treffen. Diese Prozedur entfällt über Funk, da wir jederzeit anrufbar sind. Der Wesel-Datteln-Kanal zeigt sich von seiner schönen Seite. Hochsommerliche Temperaturen, der Ginster steht in der Blüte und die Bäume zeigen frisches Grün. So macht die Kanalfahrt Spaß.

Unterwegs legen wir an einer Straßenbrücke an, um von einer nahegelegenen Tankstelle Benzin zu holen. Otto hat das Reklameschild schon von weitem gesehen.

Bootstankstellen, wie wir sie von Sportboothäfen kennen, sind nicht vorhanden.

Wir müssen im Laufe des Tages noch 4 weitere Schleusen passieren. Überall melden wir uns bewährt über Funk an.



An der letzten Schleuse in Friedrichsfeld herrscht ein fürchterliches Gewühl von Motorschiffen. In der letzten Mitteilung der Kreuzerabteilung des DSV haben wir die Sperrung der großen Schleuse Friedrichsfeld zur Kenntnis genommen, aber nicht weiter beachtet. Der ganze Schiffsverkehr läuft nun über die kleine Schleuse. Wir legen uns an einen Dalben und melden uns über Funk an. Der Schleusenwärter setzt uns auf Warteposition. Im Verlauf der Funkgespräche entnehmen wir eine Wartezeit von ca. 7 Stunden. Doch wir geben nicht auf. Wir genießen die Pause und beobachten den regen Schiffsverkehr.

Nach einer Stunde werden wir vom Schleusenwärter zur Schleusung mit einem Motorschiff aufgefordert. Auch diese letzte Schleuse passieren wir ohne Probleme. Leichtes Kribbeln in der Magengegend als wir uns langsam dem Rhein nähern. Wie wird es weitergehen? Wo können wir den Mast stellen? Tausend Gedanken schießen uns durch den Kopf. Wir planen, mit liegendem Mast drei Stromkilometer talwärts zuzufahren, um dann in einem Seitenarm des Rheins beim Weseler Yachtclub zu übernachten und den Mast zu stellen. Aber was, wenn wir wegen starkem Strom die Einfahrt verpassen? In Vorgesprächen wurde uns geraten, den Rhein nur mit stehendem Mast und angeschlagenen Segeln zu befahren. Sicher ist sicher. Auch Einbaumaschinen sind schon ausgefallen und wir sind ja nur mit Außenbordern motorisiert. Sollten wir die Einfahrt nicht schaffen, müssten wir am Rheinufer ankern, um den Mast zu stellen. Auf dem Rhein herrscht starker Schiffsverkehr. Viele Segler kreuzen bei starkem und böigem Nordwestwind mit dem Strom zu Tal. Die Rheinkarten zeigen uns einen Fahrwasserwechsel an. Also müssen wir den Rhein überqueren um zum linken Ufer zu gelangen. Wie war das noch? Wind gegen Strom? Das gibt doch kabbeliges Wasser. Das kannten wir schon aus anderen Erlebnissen, aber durch dieses Kabbelwasser führen auch noch dutzende von Motorschiffen, zu Tal und zu Berg. Die ersten Grundseen erreichen uns. Eine Wellenhöhe von etwa einem Meter überrascht uns. Doch anders als erwartet, werden wir sauber angehoben und über den Wellenberg gehoben. Nur in den Wellen der Berufsschiffahrt kommt etwas Spritzwasser über. Die Wellen auf dem Rhein kommen also nicht durch Wind und Schiffe zustande, sondern werden vom Flussbett

erzeugt. Es ist alles halb so schlimm. Wir erreichen problemlos den Weseler Yachtclub. Wir machen fest und beschließen nach dem Maststellen im Clubhaus zu Speisen. Über der Theke begrüßt uns ein Stander des YCWA. Wer den wohl hier abgegeben hat? Eine Antwort haben wir noch nicht.

17.05.92 3. Tag

Von Wesel nach Arnheim

Der nächste Morgen ist deutlich kühler. Die Sonne ist noch hinter dichten Wolken versteckt. Aber es ist trocken. Gegen 10.00 Uhr legen wir ab. Der Wind weht schwach aus Nordwest. Wir haben bis zum Grenzübergang Lobith 45 Stromkilometer zurückzulegen und wollen nicht aufkreuzen. Also motoren wir los. Zwischendurch, wenn der Flussverlauf es zulässt, werden auch die Segel gesetzt und der Motor abgestellt. Es ist schon beeindruckend, nur vom Strom geschoben zu werden.

Wir denken auch an eine Rückfahrt über den Rhein und versuchen gegen den Strom zu motoren. Die Strömung ist aber so stark, dass wir nur mit ca. 0,5 Knoten zu Berg fahren können.

Stellenweise ist der Schiffsverkehr sehr stark. Wir kommen uns vor wie auf der Autobahn. Da kommen zwei Bergfahrer nebeneinander und im Begegnungsverkehr fahren drei Talfahrer nebeneinander. Und am Ufer fahren zwei kleine Segelyachten. Teilweise sind wir von anderen Motorschiffen nicht zu sehen.

Doch irgendwie gelangen wir nach etwa 3 Stunden in den Zollhafen von Lobith. Es ist jetzt wieder richtig warm geworden. Wir machen uns auf zum Zollamt. Nur widerwillig lässt sich der diensthabende Zollbeamte in seiner Autolektüre unterbrechen.

Anschließend sehen wir uns noch den Ort an und bunkern auch noch Treibstoff.

Dann heißt es wieder "Leinen los" und es geht weiter über Rhein und Pannerdenskanaal in die IJssel. Die Brücken auf dem Rhein machten uns bezüglich der Durchfahrtshöhe keine Probleme. Anhand des Pegelstandes und der Karten konnte wir die Durchfahrtshöhe errechnen. Gespannt erwarten wir die erste Brücke auf der IJssel bei Arnheim. Vor jeder Brücke ist in den Niederlanden ein Pegel für die Durchfahrtshöhe angebracht. Hier wird die Lichte Höhe mit 12,5 m angezeigt. Ausreichend für unsere Masthöhe. Die Delanta hat 10 m Masthöhe, dazu kommen noch ca. 80 cm für die UKW-Antenne. Mit 10,80 m Durchfahrtshöhe kann also nichts passieren.

Nachdem wir Arnheim passiert haben, suchen wir einen Übernachtungsplatz, den wir beim Campingplatz mit Anleger für Yachten de Veerstal finden.

18.05.92 4. Tag

Von de Veerstal nach IJsselzicht

Heute wird es ein heißer Tag. Wolkenloser Himmel und kein Wind. Gegen 10.00 Uhr legen wir ab. Wir müssen Tanken und suchen in Reisebeschreibungen nach Tankstellen. Doch keine Ortschaft scheint dazu geeignet. Plötzlich ein Hinweisschild auf eine Supermarina namens Dorado Beach. So lernen wir eine weitere schöne Ecke in Holland kennen.

Die weitere Fahrt verläuft ohne nennenswerte Probleme.

Abends legen wir im Yachthafen IJsselzicht an.

19.05.92 5. Tag

Von IJsselzicht nach Ketelhaven

Der Morgen weckt uns mit strahlendem Sonnenschein. Wir legen ab und genießen die schöne Landschaft. In Zwolle wird es noch einmal aufregend. Über Kanal 18 meldet sich die Eisenbahnbrücke nicht. Müssen wir doch den Mast legen?



Brückenpassage in Zwolle

Wir legen zunächst im Stadthafen an, der zur Zeit eine einzige große Baustelle darstellt. Zu Fuß laufe ich zur Eisenbahnbrücke, um die Situation zu besprechen. Aber der Brückenwärter ist nicht anwesend. Ich frage mich durch und gelange zum Bahnhof. Dort erfahre ich die Prozedur. Schiffe die eine Brückenöffnung verlangen, müssen vor der Brücke an den Dalben anlegen und dann den Brückenwärter über Funk verständigen. Über eine Kamera erkennt der Brückenwärter die Größe des Schiffes und teilt im Bedarfsfall die Öffnungszeit mit. Erkennt der Wärter, dass das Schiff nicht unter der Hubbrücke hindurchkommt, gibt es keine Öffnung. Wir legen also im Stadthafen ab und üben erst einmal das Anlegen gegen den Strom, da das Manöver nicht misslingen darf, da wir sonst unaufhaltsam auf die Brücke zutreiben. Doch alles klappt ausgezeichnet. Der Brückenwärter teilt uns die Öffnungszeit in 30 Minuten mit. Dann öffnet sich die Brücke und wir passieren und streifen mit der Antenne die Brückenunterkonstruktion. Der Pegel zeigt nur die Lichte Durchfahrtshöhe für den festen Brückenteil an. Die nächste Brücke ist die alte Brücke in Zwolle. Der Pegel zeigt 10,20 Meter. Wir entscheiden, das Schiff zu krängen und dann langsam durchzufahren. Und es gelingt. In Zwolle bekommt Rudi das erste Motorproblem. Er muss die Zündkerzen reinigen. Aber dann geht es normal weiter. Der schwache Wind hat auf Südwest gedreht. So können wir die IJssel hinunter segeln. Nach den langen Motortagen eine sehr ruhige Angelegenheit. In Kampen legen wir kurz an, um in einer Fleischerei etwas zum Grillen zu erstehen. Danach geht es weiter durch unsere letzte Brücke der IJssel. Gemeinsam mit einem Motorschiff müssen wir auf die Öffnung der Hubbrücke warten. Die Karte und der Pegel zeigen eine genügende Durchfahrtshöhe an. Die Brücke selbst sieht nicht sehr hoch aus, so kann man sich täuschen.

Unter Segeln gelangen wir ins Ketelmeer. Der Wind legt etwas zu. Ein herrlicher Tag. Im großen Yachthafen Ketelhaven wollen wir übernachten. Eine Ortschaft ist nicht vorhanden. Wir vertreten uns die Beine im nahegelegenen Museum. Abends wird dann an Bord gegrillt. Die Holländer scheinen sehr viel Wasser im Fleisch zu haben, denn wir hüllen fast den gesamten Hafen in Wasserdampf. Dies lockt sogar den Hafenmeister auf seinem roten (Feuerwehr?)Fahrrad an. Blitzschnell radelt er über die Stege, um nach der Ursache zu sehen. Nach einer Ermahnung wegen der Gefährlichkeit dieser Aktion im Hafen, ist unsere Stimmung auf den Nullpunkt gelangt.

20.05.92 6. Tag

Von Ketelhaven nach Lemmer

Ein schwacher bis mäßiger Wind aus Südost treibt uns zum Zielort. Wir zeigen was wir haben und setzen unseren Spinnaker. Wir segeln zunächst nach Urk. In diesem sehenswerten Ort wollen wir uns mittags bei Fisch stärken. Wir haben eigentlich noch zwei Tage Zeit bis zum Start des Clubtörns und wollen über Stavoren nach Lemmer segeln. Doch zunächst schläft der schwache SE-Wind fast ganz ein. Die Crew der SWANTJE hat gegen das Wellenschlagen das Großsegel mit einer Bullentalje gesichert. Auch der Spinnaker ist fest belegt. Gesteuert wird per Autopilot. Die Crew trinkt Kaffee und spielt auf dem Achterdeck Schach. Ein langer Ton unterbricht die Stille. Die Crew der EVA-MARIA hat zur Kursänderung nach Steuerbord mit Ziel Lemmer signalisiert. Wir überdenken die Situation nach kurzer Standortbestimmung und bedauern die Entscheidung. Wir fügen uns aber und ändern ebenfalls den Kurs. So hoch wie unter Spinnaker möglich segeln wir Richtung Lemmer. Der Wind wird stärker. Der Spinnaker fällt häufiger ein. Der Autopilot hat schwer zu steuern. Wir setzen die Genua I und bergen den Spinnaker. Jetzt ist es wieder angenehmer. Das Boot macht gute Fahrt. Am späten Nachmittag treffen wir in Lemmer ein.