



Sommer 2021: Bericht über das Einwässern des 45ers „Iona“

Nun ist es Zeit, über die „Iona“ zu berichten, vielen noch als „Maria“ bekannt. Etliche Clubmitglieder, denen an dieser Stelle ein großes „Dankeschön“ zukommen soll, haben letzten Sommer mitgeholfen, das Schiff wieder ins Wasser zu bringen. Stellvertretend seien genannt der Vorstand, der die Nutzung des Geländes ermöglichte, Goff und Karl-Heinz, mit ihrer Erfahrung beim Ein- und Auskranken unersetzlich, und Franz, der Materialien besorgte und den Weg für den Kran freimachte.

Lange hat das Schiff in der Werfthalle geschlummert, denn kurz nach dem Kauf machte ich mich selbständig, und wurde ein Jahr später Vater einer kleinen Tochter – vom Timing her alles genau umgekehrt, wie man es machen sollte. Daher wollte ich das Schiff zunächst eigentlich verkaufen, aber die meisten Interessenten wollten entweder ein perfektes Schiff, oder ein marodes, um es selbst günstig herrichten zu können. Der 45er Nationale Kreuzer Iona lag irgendwo dazwischen, allerdings gab es auch ein neues Gutachten, das dem Schiff etliche Schwächen attestierte. Ein potentieller Käufer hatte es erstellen lassen, und da dieser ein perfektes Schiff suchte, war das Interesse erloschen. Ich selbst hatte auf ein Gutachten verzichtet, ein Fehler, den ich nicht mehr wiederholen werde. Aber nun war das Schiff mal da, und über die Jahre tat sich einiges. Die Wartungsliste war lang geworden, aber das Schiff stand zumindest immer trocken, vielleicht zu trocken. Aber dazu später mehr.



Einige Faulstellen im Rumpf hatte es gegeben; bereits vor der Übernahme hatte Norbert Roos, der das Schiff seit 50 Jahren kennt und immer betreut hat, außer in den 20 Jahren, in denen das Schiff am Bodensee lag, die Backbordseite gerichtet. Hier sieht man Norbert Roos beim Einpassen einer neuen Planke an der Backbordseite.

In den folgenden Jahren wurden auch die letzten Faulstellen an der Steuerbordseite beseitigt und viele Planken rundherum neu

geschäftet. Der Rumpf war damit erst einmal runderneuert.

Das neue Gutachten hatte vor allem die Arbeiten, die am Bodensee gemacht waren, heftig kritisiert, bspw. die hier rechts zu sehenden Arbeiten an den Spanten im Vorschiff. Auch hier legte Norbert Roos Hand an, es waren so ziemlich die letzten Arbeiten, die er noch an einem Holzboot verrichtet hat. Das Vorschiff war danach nicht mehr wiederzuerkennen. Der Rumpf war nun rundherum in Ordnung gebracht, das Vorschiff wieder dem klassischen Bild entsprechend.



Altersbedingt musste sich Norbert Roos zurücknehmen, und so war es schwer, mit dem Schiff weiter zu kommen. Die Tätigkeit als Berater machte es nicht gerade einfacher; es war immer zu viel oder zu wenig zu tun, was dann wieder weit ausgedehnte Akquisitionsreisen mit sich brachte, um das nächste Projekt zu finden. Wie heißt es u.a. bei McKinsey aus gutem Grund so schön als Handreichung für die Berater: „No third house, no second spouse, no first boat“.

Doch über die Jahre reifte der Plan, das Boot dann doch zu halten, um es eines Tages segelklar zu bekommen. Diese Zeit war geprägt von vielen gut gemeinten Ratschlägen, die von „Verschenke das Boot“, „Fackel die teure Bude ab“ bis hin zu „Glasfasermatten drauf“ reichten, und von „die Substanz ist gut“ bis zu „taugt nur noch als Brennholz“ und „säuft sofort ab, wenn es ins Wasser kommt“. Hier in der Region guten Rat zu bekommen, war sehr schwer bis unmöglich geworden. Ein Unternehmen aus Schierstein machte sich mittlerweile daran, einen neuen Außenborder einzubauen. Der alte Zweitakter war nicht zu ersetzen, und wenn schon ein neuer Motor, dann ein leiser, und vor allem: Mit Fernsteuerung. Ein E-Motor wurde erwogen, doch für den Rhein braucht man viel zu viele Batterien als Back-up, die Strömung ist zu stark, wenn man bergwärts will. Also ein 4-Takter. Dieses Unterfangen endete im Desaster, der Einbau wurde immer wieder unterbrochen, zog sich über 2 Jahre hin, der Einbau war dann auch statisch falsch, die alte Halterung hätte ersetzt werden müssen, war für die 15 kg Mehrgewicht unterdimensioniert. Die Arbeiten wurden nie beendet, und der falsche Einbau beschädigte das Heck, das Norbert Roos noch so perfekt lackiert hatte. Das Schiff war eine Baustelle und sah aus, als hätte man diese blitzartig verlassen. Angefangene Arbeiten überall; Werkzeug, Schrauben und Bauteile lagen im Heck herum, die neue Batterie war nicht eingebaut. Die Halterung am Heck leicht schief eingebaut, mit zu wenigen Bohrungen, und mit vernickelten Bolzen statt Edelstahl. Nun musste die Reißleine gezogen werden.

Warum so viel Wert auf eine Fernsteuerung legen? Nun, auf dem Boot befindet sich der Motor 1,5 Meter hinter dem Ruder, und ein Crewmitglied musste ihn immer bedienen, während auch jemand am Ruder sitzen musste – die beiden mussten sich immer abstimmen, ob genug Ruderdruck vorhanden war, und gesteuert wurde dann eher mit dem Motor. Nur einer konnte dann vorne das Anlegemanöver kontrollieren, obwohl dort eher zwei gebraucht wurden, und das ganze lief immer mit viel Geschrei zwischen Bug und Heck und mit viel Hektik ab. Der Voreigner hatte dabei auch mehrere Male dem alten Steg neue Spalten verpasst, und als ich das erste Mal beim Anlegen umständehalber ans Ruder musste, um dann gleichzeitig den Motor zu bedienen, so dass niemand am Ruder war, haben wir einem Drachen eine Kerbe ins Heck gefahren. Da es zukünftig eher schwieriger werden würde, Mitsegler zu finden, muss das Boot prinzipiell auch zu zweit zu segeln sein.

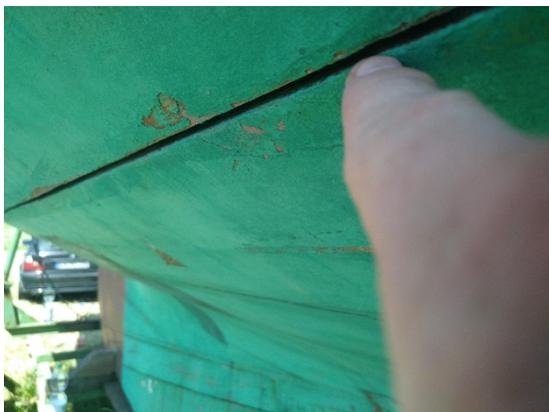
Ein anderes Unternehmen aus Schierstein übernahm; und bevor dieses dazu kam, den AB nun richtig einzubauen, wurde erst mal festgestellt, dass die alte Elektrik mehr oder weniger aus Klingeldraht und wohl von einem Trockenbauer eingebaut wurde, das meiste sich zudem unter der Wasserlinie befand, alles viel zu klein dimensioniert, und völlig verrottet war. Die Bilgepumpe konnte also nicht eingebaut werden, und um die Fernsteuerung zu ermöglichen, wurde die alte Elektrik restlos entfernt. Die einem modernen Anspruch genügende neue Elektrik wurde geplant und eingebaut, neben der neuen Bilgepumpe zusätzlich eine größere Membranpumpe und die Schaltstellen alle oberhalb der Wasserlinie. Ein neues Schaltbrett wurde eingebaut, ein versteckter Hauptschalter, ein Batterie-Ladegerät, und eine CEE

Landstromaufnahme mit FI-Schutz kamen hinzu. USB-Ladebuchsen und eine 220 V Steckdose komplettieren die neue Bordelektrik, hinzu kam ein neuer Standort für die Batterie, eine Optoma 75 Bluetop, die als Starterbatterie gut geeignet ist und auch Verbraucher zulässt. Der Honda AB lädt diese Batterie während der Fahrt. Die Automatik lässt die kleinere neue Bilgepumpe und die größere Membranpumpe während der Fahrt über Motor und Batterie laufen, am Steg über Landstrom. Nach der langen Trockenzeit war mit erhöhtem Eindringen von Wasser zu rechnen, daher wurde die Pumpenleistung verstärkt.

Der Einbau der Fernsteuerung erfolgte nun so, dass die klassische Anmutung des Schiffs im Cockpit erhalten blieb. Der Bedienungshebel sitzt auf einer Schiene hinten im Heck, und ist unter der Bank dort kaum zu sehen. Wenn der Motor betrieben wird, zieht man die Fernsteuerungseinheit auf einer Schiene nach vorne ins Cockpit, wo sie vom Rudergänger bedient werden kann. Die Bedienbarkeit des nun feststehenden AB hat sich dadurch erheblich verbessert, da Motor und Ruder nun von einer Person bedient werden können. Der Motor wurde getestet, die neue Elektrik funktionierte einwandfrei. Das Schiff wurde erneut mit Vliesen befeuchtet. Damit endete die Serie dieser Arbeiten in 2020, die eine weitere erhebliche Investition in das mittlerweile über 70jährige Schiff erforderten. Dafür aber hat das Schiff nun eine moderne Elektrik bekommen, und bietet einen wesentlich besseren Komfort.

Wie ging es weiter? In 2021 konnte ich Moritz Eider kennenlernen, vielen im Club bekannt, mir aber erst durch eine Empfehlung von Franz bekannt geworden. Nun ist Moritz Bootsbauer, und nicht nur das, er arbeitet am Bodensee bei der Werft Martin, die heute noch 45er baut, allerdings modern formverleimt und nicht auf die althergebrachte Art und Weise – trotzdem natürlich ein Mekka für 45er-Fans. Darüber hinaus hat Moritz den 45er „Onkel Otto“ aufgearbeitet (seinen Bericht darüber kann man [hier](#) nachlesen) und war damit endlich derjenige, den ich so lange suchte, und der mir weiterhelfen konnte.

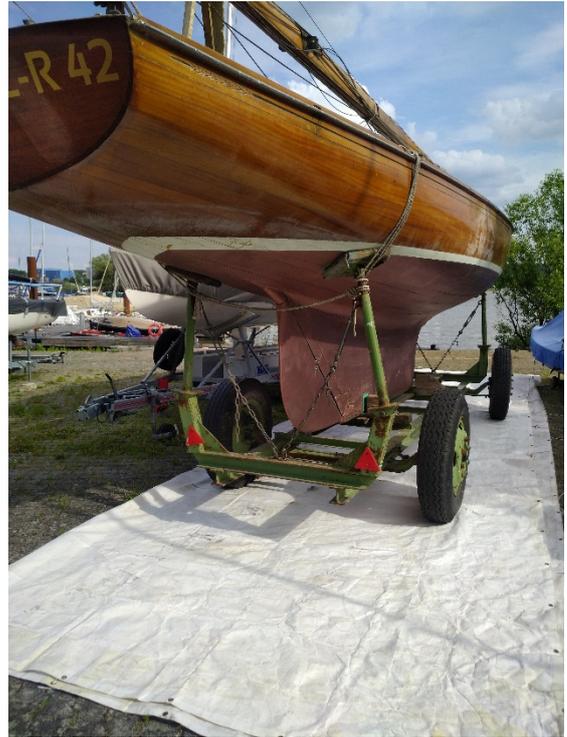
Es macht einen riesigen Unterschied aus, ob man jemand hat, der einem Ratschläge gibt, und sich auch auskennt. Denn auch die Werkstatt aus Schierstein war kein Holzbootspezialist, und war der Meinung, das Boot säuft sofort ab, wenn es je wieder ins Wasser kommt.



Nun, natürlich waren nach der langen Standzeit etliche Risse zwischen den Plankengänge zu sehen. Da kann man es mit der Angst zu tun bekommen, doch gab es diese Lücken durchaus auch schon in den Jahren, wenn das Schiff nur im Winter aus dem Wasser war. Das Schiff ist trotzdem immer dicht geworden. Holz arbeitet nun mal.

Moritz begutachtete das Schiff, und war sich sicher: „Das kriegen wir hin“. Ein Plan wurde entwickelt, und nachdem bislang guter Rat selten war, wussten wir nun, was zu tun ist. Zunächst wurden die größten Risse mit einem Kitt gefüllt, der sich herausquetschen würde, wenn das Holz aufquillt. So viele Stellen wurden damit gar nicht behandelt. Die drei Tuben Dichtmittel, die ich besorgt hatte, wurden schon gar nicht gebraucht. Die Iona bekam ein

Antifouling, und der SCR macht den Weg frei, es auf das Gelände stellen zu dürfen. Hier haben viele Clubmitglieder das Schiff in den folgenden Wochen in seiner Wasserwanne gesehen. Das Schiff weiter mit nassem Vlies zu befeuchten, machte keinen Sinn. Das Schiff wurde auf eine Plane gestellt, Holzbalken drumherum, die Franz beisteuerte, erhöhten den Rand und formten eine Art Becken. Nun wurde Wasser in das Schiff gespitzt und alle Planken befeuchtet. Das Wasser lief natürlich zunächst sturzflutartig aus den Ritzen und wurde mit einer Wasserpumpe wieder in das Schiff befördert. Nach einigen Tagen verbesserte sich die Lage, das Wasser blieb immer höher im Schiff stehen. Nun wurden im Schiff von Franz besorgte Sägespäne verteilt, die durch das Wasser in die Ritzen gedrückt wurden und dort die Feuchtigkeit hielten. Die ganzen neuen Planken im Rumpf waren ja im supertrockenen Zustand eingepasst worden, und sollten so aufquellen, dass diese dicht würden; und so war es dann auch.



Doch auch der Rest des Rumpfes quoll auf; kaum zu glauben, aber am Ende dieses Kreislaufs hatte die Pumpe kaum etwas zu tun, innen die Nähte waren so dicht, dass das Wasser bis zur Höhe der Sitzbank im Cockpit stehen blieb und nur sehr langsam abließ. Das war ermutigend und bewies: Die Substanz des Schiffs ist gut.

Nun konnte Iona an den Kran. Ursprünglich waren 3-4 Tage geplant, damit nun Gänge zwischen den Planken nun auch von außen umspült werden und dichtquellen konnten.



Ein erhebender Tag: Das erste Mal seit vielen Jahren kam die Iona wieder ins Wasser. Da nach all den Jahren niemand mehr wusste, wo die Haltegurte angebracht werden mussten, dauert es eine Weile, bis die Balance gefunden war. Karl-Heinz hatte das Ganze mit großer

Ruhe koordiniert und uns Helfer eingewiesen. So kam das Schiff elegant ins Wasser und freute sich, endlich wieder im Rhein zu sein.



Auch hier wurden die unvermeidlichen Holzspäne wieder eingesetzt und das Wasser rund um die Iona großzügig mit Holzspänen versetzt und diese aufgewirbelt. Das musste schnell geschehen, bevor die Strömung alles davontrug. Tatsächlich war das Schiff innerhalb von Minuten vollgelaufen, dieses Mal zog das Wasser von außen nach innen. Die Holzspäne dichteten die Stellen gleichzeitig ab und hielten die Feuchtigkeit.

Iona wurde so tief eingekrant, dass die Wasserlinie innen auf Höhe der Sitzbank in der Kajüte stand. Die Wasserpumpe wurde abgestellt, denn das Wasser würde sowieso wieder nachlaufen. Bereits nach einem Tag hatte sich das Schiff gehoben, der Kran wurde einige Zentimeter angezogen, damit die Schlaufen nicht zu lose sitzen.

Gegen Mittag des zweiten Tages meinte Moritz telefonisch aus der Ferne, nachdem er einige Fotos zugemailt bekommen hatte, dass das Schiff bereits an den Steg kann. Also wurde die Wasserpumpe angeworfen und tatsächlich, das Wasser konnte aus dem Schiff komplett abgepumpt werden und lief nur langsam nach. Die Schlaufen wurden abgebaut und entfernt, der Kran freigemacht, und das Schiff zunächst an einen Steg neben den Kran verlegt – für alle Fälle.

Die Wasserpumpe lag bereit, lief immer wieder leer, und nach einem weiteren Tag hatte sie nichts mehr zu tun. Das Schiff wurde also an seinen festen Stegplatz verlegt und die Bilgepumpe über Landstrom angeschlossen, und diese reichte auch völlig aus. Nach einigen Tagen lief sie nur noch alle 30 Minuten kurz. Die Membranpumpe hatte erst zu tun, als die kleine Bilgepumpe vor lauter Sägespänen zugesetzt war und gereinigt werden musste.

Das Schiff sollte nun einige Fahrten unter Motor machen, damit Wasser an den Planken entlang strömt, der Rumpf weiter dicht wird, vor allem oberhalb der Wasserlinie, und natürlich auch um die ganze Elektrik und Fernsteuerung zu testen, und den neuen AB etwas einzufahren. Das gelang mit Erfolg, und im Prinzip ist das Schiff dichter als jemals zuvor.

Nun soll Iona in 2022 wieder ins Wasser, und segelklar werden. Der Mast hat noch Problemstellen, die nun einem Refit unterzogen werden müssen.

