Nr. 39 September '85

Der Mehrrumpf-„Bote"

MULTIHULL

Deutschland

VEREINIGUNG DEUTSCHER CATAMARAN- UND TRIMARAN-SEGLER

Sehr geehrter Multihull-Freund,

die Firma Burkhard Bader Mehrrumpfboote hat auch 1984 die Entwicklung von Catamaranen und Trimaranen aufmerksam verfolgt.

Fünfjährige Erfahrung beim Bau moderner Mehrrumpfboote, der Besuch von Werften, das Segeln und die Beobachtung der internationalen Regatten haben zur Auswahl der vorgestellten Konstruktionen geführt.

Designer von Weltruf und erfahrene Werften stehen hinter dem neuen Programm 1985.

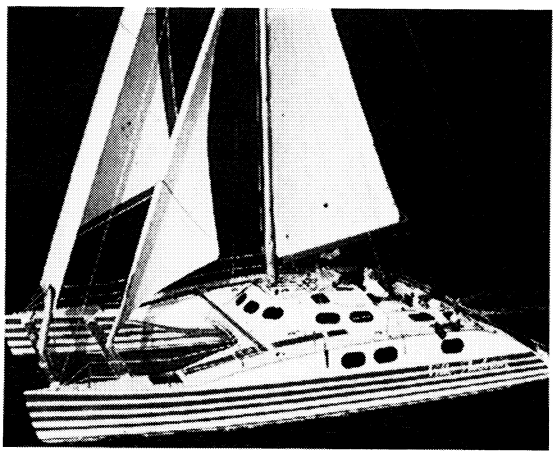
Das Angebot umfaßt drei Gruppen:

1. Serien-Catamarane

Louisiane (Joub.-Niv.)	11,00 m	3,00 to
Caraibe	11,60 m	4,00 to
Ville Audrain	13,00 m	4,50 to
Casamance (Joub.-Niv.)	14,00 m	5,00 to

Segelfertige Yachten dieser Gruppe kosten zwischen DM 100.000,– und DM 350.000,–.

Probesegeln ist nach Anmeldung durch mich möglich.



2. Einzelwerftbauten

Designer **John Shuttleworth**

35'' Cruiser / Racer Cat ohne Deckssalon	10,70 m	2,30 to
42'' Cruiser / Racer Cat ohne Deckssalon	12,80 m	4,40 to
45'' Cruiser / Racer Cat mit Deckssalon	13,50 m	5,80 to

Designer **Sylvestre Langevin**

41'' Cat – Flot Kreuzercat	12,20 m	5,60 to
48'' Cat – Flot Kreuzer-Chartercat	14,40 m	10,00 to

Renntrimarane und -Catamarane auf Anfrage.

Die Baulizenzen der Gruppe 2 kosten zwischen DM 11.000,– und DM 24.000,–.

3. Selbstbaupläne, Bausätze, Kaskos
Werkstätten für Selbstbauer, Bauberatung, Baumaterialien

Designer **Sylvestre Langevin**

Dimanche 26 Cat (Sperrholz)	8,00 m	0,70 to

Designer **Derek Kelsall**

Tonga Trail 22 Cat	6,70 m	0,45 to
K – 26 Trimaran	8,05 m	0,85 to
Tonga Lima – 31 Cat ohne Deckssalon	9,45 m	2,10 to
Tonga Rose – 40 Cat ohne Deckssalon	12,00 m	3,90 to
Tonga – 39 low profile mit Deckssalon	12,00 m	4,80 to
Tonga – 40 MK II mit Deckssalon	12,00 m	5,80 to
Tonga – 50 Rex ohne Deckssalon	15,00 m	9,50 to

Baupläne mit Baulizenz kosten zwischen DM 1.600,– und DM 8.300,–.

Gegen eine Kostenbeteiligung von DM 5,– je Boot erhalten Sie ausführliche Informationen. Ihnen steht somit eine Übersicht der nach meiner Beurteilung empfehlenswerten Mehrrumpfboote Europas zur Verfügung.

Mit Dank für Ihre Aufmerksamkeit und freundlichen Grüßen

Burkhard Bader · Mehrrumpfboote
Gut Alt Bülk · 2307 Strande · Tel.: (04349) 82 36 abends

Yacht-video

Shangri-La

Auf zwei Rümpfen um die Welt
von Burghard Pieske
ca. 45 Minuten Laufzeit

„Wir spielen nicht Robinson, wir sind es und verwirklichen Kindheitsträume ...", schreibt Burghard Pieske in seinem Tagebuch. Er hat diesen Traum verwirklicht. Er ist Aussteiger von Beruf.

Der Film zeigt die Faszination dieses „für immer aus der Gesellschaft enfliehen", die Freiheit suchen und erleben. Alles aufgenommen bei einer Weltumseglung an Bord seines selbstgebauten Katamarans Shangri-La. Die faszinierenden Bilder zeigen neben dem Aussteiger-Leben an Bord einsame Strände und faszinierende Törns.

Ein atemberaubender Film, der jeden vom „Mit"-Aussteigen träumen läßt.

Produktion:

VIDEOSAIL®, Hanstedt

*

Sie erhalten diesen Film bei Ihrem Buch- oder Fachhändler. Oder bestellen Sie ihn direkt zum Preis von DM 148,– (unverbindliche Preisempfehlung) + DM 5,– Versandkosten (incl. MwSt. und Einschreibgebühr) bei

Yacht-video,
Delius Klasing Verlag,
Siekerwall 1,
4800 Bielefeld 1

Bitte fügen Sie Ihrer Bestellung gleich einen Verrechnungsscheck bei, ansonsten senden wir Ihnen die Kassette per Nachnahme.
Versand ins Ausland nur gegen Verrechnungsscheck.
In der Schweiz erhältlich bei Neptun Verlag, CH-8280 Kreuzlingen, und in Österreich bei Orac Verlag, Graben 17, A-1014 Wien

MULTIHULL DEUTSCHLAND

VEREINIGUNG DEUTSCHER CATAMARAN- UND TRIMARAN- SEGLER

Heinrich M. C. Wölper
Vorsitzender
Parkallee 227
2800 Bremen 1
Tel. Büro 04 21/32 02 55
Tel. priv. 04 21/21 41 44

Wolfgang Gerschütz
Stellvertr. Vorsitzender
Norddeutschland
Niedersachsenweg 30
2878 Wildeshausen
Tel. 0 44 31/32 08

Kurt Diekmann
Stellvertr. Vorsitzender
Süddeutschland
Grünwalder Straße 69
8000 München 90
Tel. 089/64 37 48

Klaus Lenk
Schatzmeister
Parkstraße 21
2960 Aurich
Tel. G: 0 49 41/33 10 / 1 08 85
Tel. P: 0 49 41/82 55

Bankverbindung:
Volksbank Aurich e.G.
(BLZ 284 910 74) Kto.-Nr. 4075
Kennwort:
,,Multihull Deutschland''

Reviervertreter:

Dr. Arthur Petersen
Ostfriesland
Dr. Reilweg 19
2950 Leer
Tel. 04 91/50 07

Jörg Schwandt
Weser-Jade
Feldstraße 4
2887 Elsfleth
Tel. 0 44 04/32 13

Wolfgang E. Keussen
Westdeutschland
Am Kleckers 24
4150 Krefeld 29
Tel. 0 21 51/73 05 16

Dr. Dr. Hilmar Hardt
Südwestdeutschland
Schubertstraße 23
7500 Karlsruhe
Tel. 07 21/84 59 59

Rudolf Steffen
Niederlande
Schwanenstraße 9
5604 Wülfrath
Tel. G: 0 20 58/1 63 03
Tel. P: 7 10 02

Titelbild:
Jet Services beim Start in Kiel

Beilagen:
Anmeldung
Mitgliedertreffen '85
3 Prospekte
Seestadt Bremerhaven

Layout, Produktion, Anzeigen und Vertrieb:

H. Richard Nagel
Am Wald 10
2875 Rethorn
Tel. G. 0421 / 50 40 65
Tel. P. 04223 / 80 89
Teletex (17) 4 212 037

Inhaltsverzeichnis Nr. 39

	Seite
Impressum	3
Bandholm 1985	4
Einladung Mitgliederversammlung 1985	8
Neue Mitglieder	9
Micro Multihull	10
Pfingsttreffen 1985	11
Neue Boote	13, 20, 21
Reisebericht Marivent	14, 24, 25, 26
Zur „Osmose"	15
Firmen-Nachrichten	16
Winterlager Türkei	17
Aus der Karibik	18
Neubaubericht	22
Sell-Bootsbau	23

Einladung zur Mitgliederversammlung

Namens des Vorstandes lade ich Sie und alle, denen es Spaß macht, ein zu unserer Mitgliederversammlung am:

Sonnabend,
dem 2. November 1985
im Clubhaus des
Wassersportvereins
Wulstorf e.V.,
Am Luneort
(beim Fischereihafen)
Tel.: 0471/73 268

Die Programmplanung für das Treffen finden Sie auf der folgenden „aktuellen Seite". Das Programm ist vorbereitet, von und für Rückfragen steht zur Verfügung:

Hanns-Hermann Cramer
Buchenweg 13,
2850 Bremerhaven-
Leherheide
Tel.P.: 0471/60 092

Für die Mitgliederversammlung ist folgende Tagesordnung vorgesehen:

1. Bericht über das abgelaufene Jahr, Mitglieder- und Bootsbestand
2. Kassenbericht
3. Entlastung des Schatzmeisters und des Vorstandes für das Jahr 1984
4. Mitgliederrundschreiben
5. Planungen für 1986
6. Verschiedenes

Anträge zur Tagesordnung können schriftlich bis zur Eröffnung der Mitgliederversammlung gestellt werden.

Sehr geehrter Herr Wölper!

In Vereinen gibt es immer unterschiedliche Meinungen. Warum sollte es bei den Multihullern anders sein, wo sie doch für sich in Anspruch nehmen, Individualisten zu sein.

Ich meine das Thema mit den Titelbildern.

Die Redaktion kann sich noch so bemühen, die Titelbild-Nuß wird nie allen Mitgliedern gleichgut schmecken.

Ich möchte hiermit nachträglich noch eine Lanze **für** das Titelbild Nr. 36 (Cat im Watt) brechen. Immerhin stammt das Bild von einem der Höhepunkte des Vereinsgeschehens und zeigt außerdem eine ganze Reihe interessanter technischer Details, wenn man genau hinsieht. Wer daran nicht interessiert ist, erfreut sich vielleicht an der harmonischen Form der Rümpfe im Übergangsbereich zum Ruder, oder er staunt über das kostenlose Trockenlegen des Schiffes im Watt, was wir Binnenländler nur gegen Gebühr erhalten.

So kann man es auch sehen. Und ich glaube, manches Mitglied wird sich mir hier anschließen.

Darum: Nur Mut zum nächsten Titelbild!

Vielleicht halten sie es mit Goethe: Wer vieles bringt, der wird manchem etwas bringen. (oder so ähnlich)

Mit mehrrümpfigen Grüßen,

IMM 1985 – BANDHOLM/ DÄNEMARK, 18.–21. 7. 1985

Bandholm hatte eine Rekordbeteiligung. 102 Multihulls waren zum Treffen gekommen, davon 21 aus der Bundesrepublik. Möglicherweise waren wir sogar 22 Boote. Es ankerte außerhalb des Hafens eine „Tiki" unter deutscher Flagge. Die Besatzung hat sich aber weder auf dem Treffen blicken lassen noch bei der Veranstaltungsleitung gemeldet.

Für die Besatzung der „MAIMUNA" begann der Urlaub nicht eben vielversprechend. In strömendem Regen fuhren wir mit dem Automobil am 16. Juli nach Kiel-Holtenau, um dort das Boot von unserem 2. Sohn zu übernehmen. Die Besatzung bestand aus Eltern Wölper nebst Sohn Sven und seinem Freund Tommy. In Kiel traf dazu Kurt Diekmann aus München, der uns auf dem ersten Teil der Reise begleitete. Nach der üblichen Proviantübernahme bei Tiessen machten wir uns um etwa 10 Uhr auf den Weg, und fast auf die Minute machten wir 12 Stunden später in Bandholm fest. Es war eine traumhafte Segelei: Strahlend schönes Wetter und südwestlicher Wind mit 5, gelegentlich sogar 6 Bft. Für die Anreise hatten wir an sich 2 Tage angesetzt. Am zweiten dieser Tage konnten wir bereits das Hafenleben von Bandholm genießen. Für Treffen dieser Art ist Bandholm ein vorzüglich geeigneter Hafen: Ein riesengroßes Hafenbecken, in dem man ohne Schwierigkeiten auch die doppelte Zahl der Teilnehmer hätte unterbringen können. Zur Zeit unseres Eintreffens waren bereits ca. 30 Boote im Hafen; wir waren also nicht die einzigen, die früher als erwartet eingetroffen sind.

Ein kleiner Rückblick:

1977	Hönö/Schweden	32 Boote, davon 2 deutsche
1979	Bogense/DK	60 Boote, davon 7 deutsche
1981	Stavern/Norwegen	72 Boote, davon 8 deutsche
1983	Öckerö/Schweden	62 Boote, davon 13 deutsche
1985	Bandholm/DK	102 Boote, davon 21 deutsche

Aus der BRD haben teilgenommen:

„AKKA"	Bob 8	Hans Reinhold
„AOTEA"	Selbstbau	K.D. Kurtz
„CATATINA"	9 m Catalac	Georg Grönwoldt
„ELLEN II"	9 m Catalac	Manfred Schulz-Kosel
„FUNDEVOGEL"	Tremolino	Michael Guhr
„GLOBINE"	Snowgoose	Georg Schwandt
„HATTRIC"	VAL MC II	Bernhard Freund
„HIMP-HAMP"	SelbstbauCat	Dr. Arthur Petersen
„HIMP-HAMP V"	SelbstbauCat	H.H. Petersen
„KYO"	Havcat	Falk Kaempfe
„LÜTT UN LÜTT"	Iroquois MKII	Jens Belau (mit Seehund Peggy)
„MAIMUNA V"	Snowgoose	H.M.C. Wölper
„MOBY DICK"	Dacapo 27	Ingo Berßin
„SENIOR SERVICE"	Dragonfly	Otto Johannsen
„SLOOPY"	Sapphire	Horst Frees
„TAHITI BILL"	Choycat	Peter Singer
„TE RAPUNGA"	Tehini	Änne Nienaber
„TRIO"	Dragonfly	Falk Kaempfe
„TWEEBACK"	Snowgoose	Johannes Krützkamp
„WASSERLÄUFER"	Trailer Tri	Hartmut Fischer
„WILANA"	SelbstbauCat	Wilfried Sell

Im Laufe des Donnerstag lief ein Boot nach dem anderen ein. Es gab fröhliche Begrüßungen unter alten Freunden und den bei solchen Treffen üblichen Besuchsverkehr von Boot zu Boot.

Ausrichter dieses Treffens war Danske Flerskrogssejlere, unser dänischer Nachbarverband. Sein Vorsitzender, Jannik Cortsen, bildete mit seiner Frau Grethe die Veranstaltungsleitung, welche sich in dem kleinen Clubhaus des Bandholmer Segelclubs einquartiert hatte.

Die eintreffenden Bundesbürger wurden in gebührender Form durch Ehrenjungfrauen (und -männer) in Gestalt von Heide und Hans Reinhold begrüßt, die in Bandholm seit 13 Jahren in dem Nebenflügel eines Bauernhofes sich ein Ferienquartier geschaffen haben.

Die besondere Touristenattraktion von Bandholm ist nicht etwa der Hafen, sondern der Knuthenborg Safari-Park. Dorthin fuhr uns Heide Reinhold am ersten Tag. Fahren ist wichtig, denn im Safari-Park laufen alle möglichen Tiere frei herum, selbst eine Gruppe von Tigern. Die Tiger hat man allerdings sorgfältig von den anderen Tieren abgesondert, denn sonst hätte es den Safari-Park seit längerer Zeit nicht mehr gegeben.

Die Filme unserer früheren Multihull-Meetings zeigten überwiegend Boote; dieses Mal werden es wohl größtenteils Kamele und Affen sein. Um Irrtümern vorzubeugen: wir meinen nicht die Besatzungen der Boote.

Wie immer auf den IMM's, sollte auch regattiert werden. Danske Flerskrogssejlere hatten eine nordeuropäische Meisterschaft für die Micro-Multihulls ausgeschrieben und starteten darüberhinaus eine Wettfahrtserie der 10 m²-Renncatamarane, die in Dänemark eine besondere Klasse bilden. Neben dem ernsten Sport sollte wieder eine Familien- und Foto-„Regatta" stattfinden, die für den Freitagmorgen angesetzt war.

Es starteten zunächst die Meisterschaftsaspiranten. Als sie den Hafen verließen, blies es bereits um 6 oder 7 Bft. Draußen wurde es etwas mehr, und so hatten im Endergebnis nur 2 Boote diese Regatta überhaupt beendet, darunter Falk Kaempfe mit seiner neuen ‚Dragonfly'. Falk Kaempfe ist zur Zeit Großreeder: neben seiner alten „KYO" hat er nunmehr jene ‚Dragonfly' namens „TRIO".

Nach diesem nicht ermunternden Beginn der Regattasaison in Bandholm wurde die Familien- und Foto-Regatta abgesagt. Der Kampf mit den Elementen fand im sicheren Port statt. Das gab Gelegenheit zur Vereinsmeierei, die im vorliegenden Fall bis zu historischen Großtaten ging.

Es trafen sich die Verbandsbesitzer der bisherigen Veranstalter von IMM, Norsk Flerskrog Seilclubb, Västkustens Flerskrovs Seglare und Danske Flerskrogssejlere mit dem von Multihull Deutschland, der zu seiner Rückendeckung als weitere Vorstandsmitglieder Kurt Diekmann und Jörg Schwandt mitgebracht hatte. Es ging um die Zukunft von IMM. Sie werden sich daran erinnern, daß wir bereits auf den vorherigen Treffen unsere Bereitschaft erklärt hatten, nachdem wir bislang nur als Gäste am IMM teilgenommen haben, den Kreis der Veranstalter um einen zu vergrößern. Unsere skandinavischen Gesprächspartner sprachen uns nunmehr offiziell an, nachdem sie sich intern darüber geeinigt hatten, ob wir als 4. Veranstalter dem Kreis beitreten und das IMM 1987 durchführen wollen. Wie zuvor im Vorstand erörtert, haben wir dieses Angebot dankend angenommen, und von nun ab, liebe Freunde, denkt mal darüber nach, wie wir das IMM 1987 für alle Teilnehmer zu einem schönen Erlebnis machen können.

Vorbehaltlich der noch zu prüfenden Ferienlage in Deutschland würden unsere skandinavischen Freunde das Treffen am liebsten in der letzten Juli-Woche 1987 stattfinden lassen. Ein Ort ist noch nicht festgelegt. Horst Frees hat allerdings schon vor 2 Jahren den alten Hafen von Eckernförde vorgeschlagen, und vieles spricht für diesen Ort. Eckernförde ist für unsere skandinavischen Freunde relativ leicht zu erreichen, wenn auch die Norweger einen besonders weiten Weg haben. Umgekehrt ist das aber nicht anders. Der alte Hafen hat genug Platz und im wesentlichen nur einen einzigen Nachteil, nämlich den der Fußgängerbrücke, die zumindest bei „normalem Dienst-

plan“ nach 16 Uhr nur gegen Zahlung von DM 40,— pro Öffnung in Tätigkeit gesetzt wird. Aber noch haben unsere Verhandlungen mit den einschlägigen Stellen Eckernfördes und Umgebung nicht begonnen.

Hinsichtlich IMM 1987 wurde noch ein wesentlicher Beschluß gefaßt. Entsprechend den unter den skandinavischen Freunden üblichen Usancen möchte man etwa 1½ Jahre vor dem Treffen die Arena besichtigen. Wir erwarten deshalb die Vertreter Skandinaviens irgendwann in der 2. Hälfte November in Kiel. Sie werden den Kampfplatz besichtigen und über weitere Details erste Besprechungen führen.

Sie alle sind inzwischen aufgerufen, Ideen zum Gelingen beizusteuern!

Ganz generell geht unsere Vorstellung dahin, daß wir nicht einzelne Personen sich zum Wohle der Allgemeinheit totarbeiten lassen wollen. Wir sollten also für jeden Aufgabenbereich kleine Gruppen bilden, die dann selbständig diese Aufgabenbereiche bearbeiten und lösen. Das betrifft z. B. die Regattatätigkeit, das Organisationsbüro mit Anmeldung, Abschlußdinner, Nebenorganisation am Platze.

Zur Regattatätigkeit gab es aus dem skandinavischen Kreis eine Anregung, über die wir noch etwas nachdenken müssen. Es wurde vorgeschlagen, nicht nur unseren üblichen Kreis der Fahrtenkatamarane und Fahrtentrimarane (einschl. der Micro Multihulls) beizuziehen, sondern zumindest auch anderen Rennkatamaranen die Möglichkeit zu geben, im Rahmen des IMM Regatten durchzuführen, so wie dies für die 10 m^2-Klasse in Bandholm der Fall war. Auch dafür gibt es schon Anregungen. Wir sollten aber doch wohl im Prinzip den „Kleinen“ für ihre eigenen Dinge die Hände freihalten, denn sonst werden wir es möglicherweise mit einer Massenorganisation zu tun haben, die wir nicht bewältigen können.

Der Abend brachte ein weiteres Treffen der Vereinsmeier. Es ging um die Micro-Multihulls und die neuerdings von den Niederlanden ausgehenden Aktivitäten, eine International Micro-Multihull Class Association ins Leben zu rufen.

Nach allgemeiner Meinung war man insoweit in den Niederlanden etwas zu schnell vorgegangen. Da aber im Prinzip die Einigung der verschiedenen Meinungen im Interesse unserer Segelei dringend wünschenswert ist, soll versucht werden, eine Kooperation zustandezubringen zwischen diesen Bemühungen einschl. der dort bereits vertretenen Konstrukteure und sonstigen nationalen Vertretern und den nationalen Verbänden Europas. Ihr Vorsitzender wurde gebeten, sich darum zu kümmern.

Ein weiteres Randthéma war der Course de l’Europe 1985, die Europa-Regatta der Super-Multihulls. Wie wir bereits meldeten, soll diese Regatta am 9. August von Kiel starten. Wir werden versuchen, rechtzeitig dort zu sein und dieses denkwürdige Erlebnis im Film festzuhalten.

Der Samstagmorgen brachte dann die an sich für den Freitag vorgesehene Familien-Regatta. Sie fand bei herrlichem Wind und Wetter statt und zeichnete sich dadurch aus, daß es aber auch an jeglicher Organisation fehlte. Damit haben uns die Dänen eine Lektion erteilt: Wenn es nur um das Gemeinschaftssegeln zum Vergnügen geht und keiner dabei ist, der die Sache gar zu ernst nimmt, geht es auch so großartig.

Für den Samstagabend hatten uns die Veranstalter zu einem Abschiedsdinner in ein eigens für diesen Zweck errichtetes Zelt gebeten.

Zum Dinner gab es die Preisverteilung, und in Anerkennung unserer denkwürdigen Verdienste in der Familien-Regatta führen wir seither ein Ding an Bord, welches wir für eine Wasserpfeife halten.

Der Ausklang des Abschiedsdinners fand an Bord der „MAIMUNA“ statt. In der Kajüte wurden zeitweise bis zu 16 Personen gezählt, die aber von Zeit zu Zeit wechselten. Dazu gab es Musik und fröhlichen Gesang.

Im Laufe des späten Sonnabends waren noch einige unserer deutschen Boote gekommen, und am Sonntag trafen die letzten ein.

Im übrigen brachte der Sonntag einigen von uns ein besonders denkwürdiges Ereignis. Heide und Hans Reinhold hatten uns zu einer dänischen Frokost in ihre ländliche Sommerwohnung eingeladen. Der damit verbundene Spaziergang fiel zwar nicht besonders lang aus, dafür aber das Essen, – und es war schlechthin herrlich. Als wir zu Reinholds fuhren, wollten noch einige am gleichen Abend den Hafen verlassen, um einen Start in die Richtung zu machen, in die man weiterfahren wollte. Daraus wurde dank der Reinhold’schen Gastfreundschaft nichts.

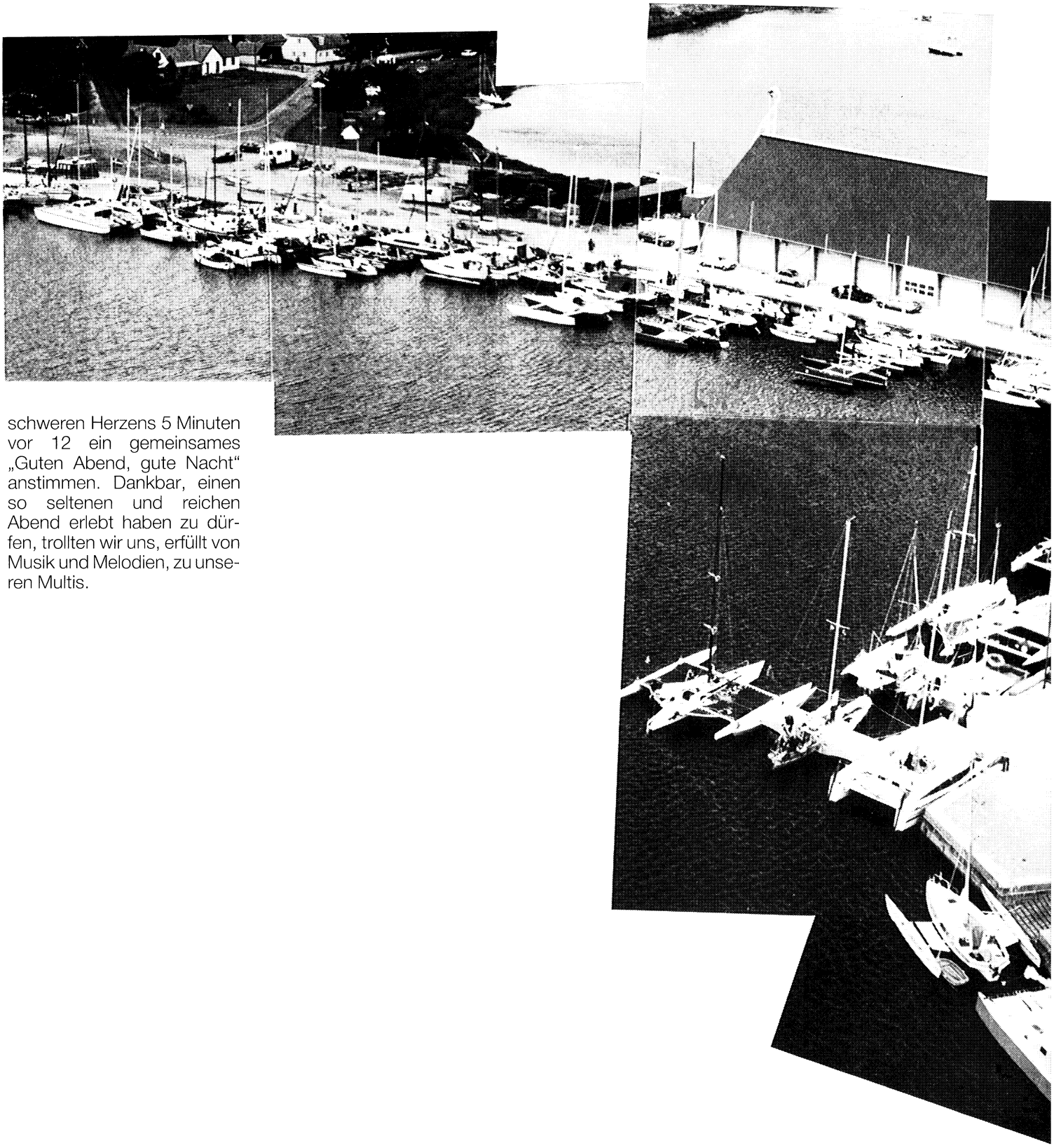
Sonntag war der Tag des allgemeinen Abschieds. Aber das wurde nicht nur aus dem vorgenannten Grunde nichts. Die noch anwesenden Mitglieder von Multihull Deutschland beschlossen, sich abends im Clubhaus des Bandholmer Clubs zu treffen und die tags zuvor geübten Gesänge der dänischen Öffentlichkeit zu präsentieren. Was daraus wurde, beschreibt Christa Wölper im folgenden:

„Multi“ spricht nicht nur für Zahl und Vielfalt der „Hulls“, sondern auch für die Vielseitigkeit und Improvisationsgabe seiner Segler. Das bewies uns der schon außerhalb des Treffens liegende Sonntagabend, der nur dadurch zustandekam, daß

1. einige Teilnehmer die Gastfreundschaft der Reinholds in deren Häuschen, einem ehemaligen Hühnerstall, genossen und mit einer dänischen Frokost verwöhnt wurden, was sich mit Verdauungsspaziergang und anschließendem Kaffee und Kuchen bis zum Nachmittag hinzog; und
2. etliche, sogar harte Segler vom nicht gerade freundlichen Wetter an der Weiterfahrt gehindert wurden.

So beschloß man, sich nicht – wie meist üblich – auf der geräumigen „GLOBINE“ und auch nicht, wie am musikalischen Abend nach dem Abschiedsfest, auf der „MAIMUNA“ zu treffen, sondern erbat sich den Schlüssel des Bandholmer Segelclubhauses, da vorauszusehen war, daß die Zahl der Sangesfreudigen auch „Schneegänse“ sprengen oder versenken würde. Dieser aus dem Nichts entstandene Abend übertraf alle Erwartungen, und seine Stunden werden den Beteiligten als kostbar in Erinnerung bleiben. Es wurden nicht nur der „alte Braune“ und alle „Elefanten“ freigelassen nebst vielen anderen Shantys, deren Strophen dank verteilter Texte bis zur letzten abgesungen werden konnten.

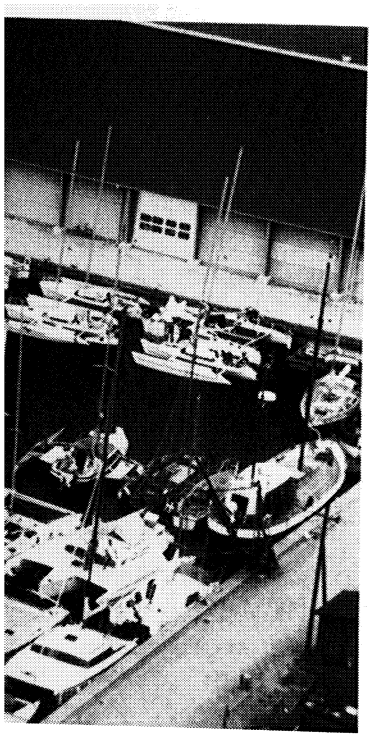
Es wartete die musikalische Familie Cramer mit dem Virtuosen Teddy und seinem Akkordeon auf, meisterhaft begleitet von Schwiegersohn Hannes auf einem Klavicord und diversen Rhythmusinstrumenten, die auch von Enkel Claas bestens beherrscht wurden. Nils Skouby begleitete mit seiner Gitarre und schönen Akkorden den einfühlsamen Teddy und sang mit einer Stimme, die Roger Whitaker Konkurrenz machen könnte, solo und mit seiner Partnerin wunderschöne dänische, englische und grönländische (!) Lieder. Ein Tischspinett und ein Banjo bereicherten die Band, und ein Däne führte seinen Geigenbogen so virtuos und temperamentvoll, daß man glauben konnte, er hätte ungarisches und nicht nordisches Blut in seinen musikalischen Adern. Die Musikanten ließen sich mit viel Einfühlungsvermögen Freiraum für individuelle Improvisationen, daß uns Zuhörern der Atem stockte. Und als schon lange alle Stühle besetzt und die letzten Biere vergeben waren, als man zu Knutenborgs roter oder weißer Spätlese überging und glaubte, es gäbe keine Steigerung dieser Darbietungen mehr, erschien ein bärtiger junger Paddler, der mit seinem Boot zwischen den Rümpfen von Änne Nienabers ‚Tehini‘ „TE RAPUNGA“ Schutz gesucht hatte, mit seiner Querflöte und bereicherte die ohnehin schon erstaunlichen Leistungen des kleinen Orchesters mit Soli und Improvisationen, daß selbst die härtesten Regattasegler feuchte Augen bekamen. Man vergaß Raum und Zeit, und nur die Bandholmer Sperrstunde ließ uns

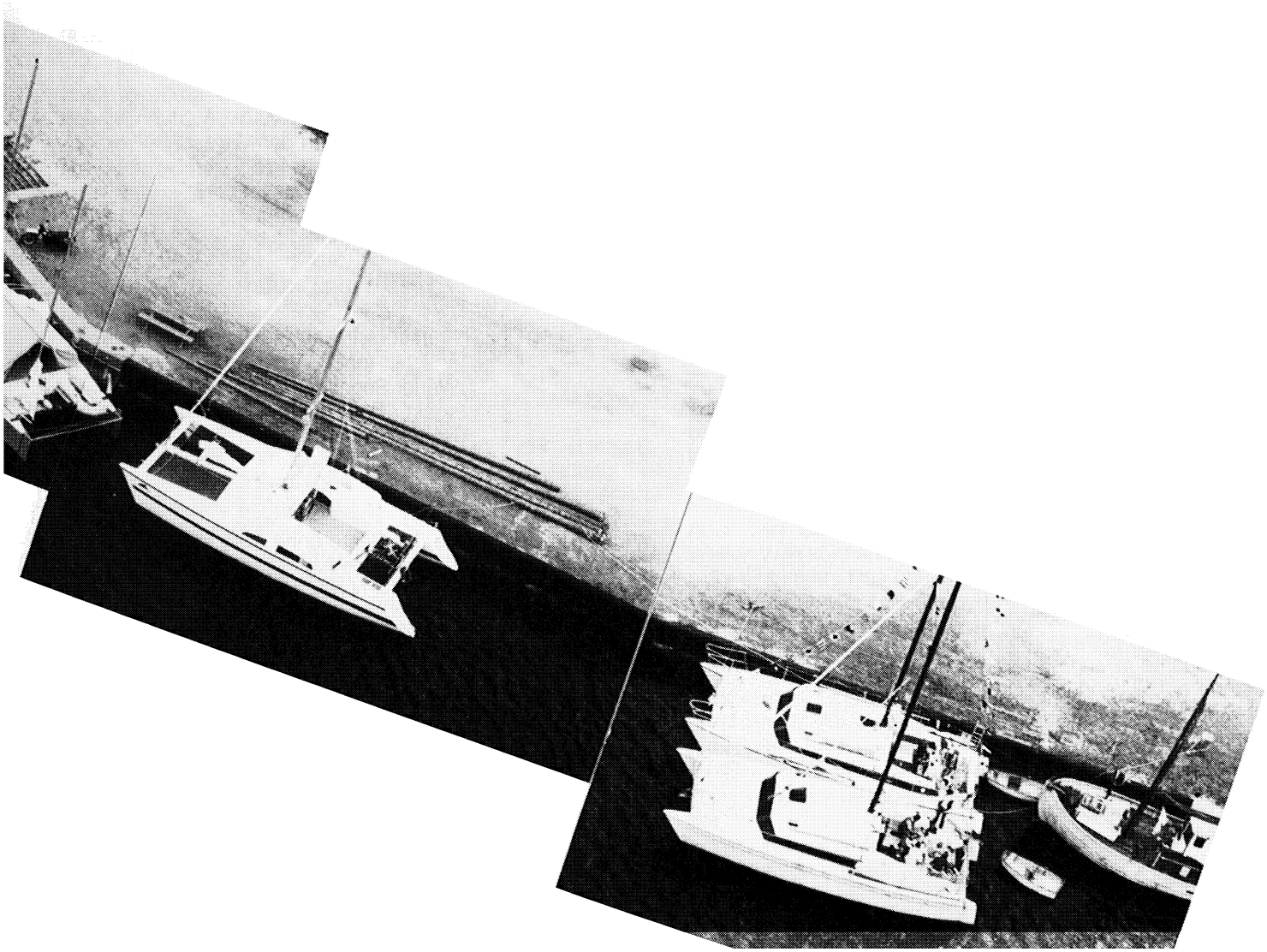


schweren Herzens 5 Minuten vor 12 ein gemeinsames „Guten Abend, gute Nacht" anstimmen. Dankbar, einen so seltenen und reichen Abend erlebt haben zu dürfen, trollten wir uns, erfüllt von Musik und Melodien, zu unseren Multis.

Bandholm Total

IMM 1985





Aus
Sportschipper Mai/Juni '85
Mit freundlicher Genehmigung unseres Mitgliedes Dieter Krützkamp.

Dritter Mann hatte die Ruhe weg

Nach Katamaran-Kenterung eine Stunde eingeschlossen / Boot „Jan" Totalverlust

Dieter Krützkamp vom Wassersportverein Motzen – Umweltschutz-Beauftragter des Fachverbandes Segeln Bremen – ist am 27. April mit seinem Katamaran „Jan" vor Blexen-Reede auf der Heimreise von Bremerhaven nach Motzen gekentert. Schlagzeilen machte der Unfall, weil das Besatzungsmitglied Jens Risch (28) eine Stunde unter Deck eingeschlossen war. Das Boot – ein aus England stammender selbstausgebauter Katamaran vom Typ Quest 31 von 9,50 m Länge, 4,40 m Breite und 80 Zentimeter Tiefgang – hat Kenterung und Bergung nicht überstanden: Es ist zum Totalverlust erklärt worden.

Die letzte Fahrt des Katamarans „Jan" verlief bis zur Kenterung ohne besondere Vorzeichen. Großsegel (11 m²), Stagfock (7 m²) und die gereffte Genua (9 m²) waren gesetzt, als Jens Risch unter Deck ging, um seine Öljacke zu holen.

Eigner Dieter Krützkamp steuerte. Bei Windstärke 6 bis 7 machte der Katamaran zehn bis elf Knoten Fahrt. Plötzlich fiel eine Böe ein, das Schiff krängte außergewöhnlich und kenterte über den Leeschwimmer.

Dieter Krützkamp (46) und Knut Haye (42) gelang es, unter dem Schiff wegzutauchen und freizukommen. Knut Haye kam unmittelbar, neben dem Boot hoch und blieb am Schiff. Eigner Krützkamp tauchte in zehn Meter Abstand auf. „Wenn ich eine Schwimmweste angehabt hätte, wäre ich da nicht rausgekommen." Das ist seine Überzeugung. So ist er mit einem blauen Auge und einer Nackenprellung davongekommen.

Glück im Unglück: Auf der „Seelotse" war die Kenterung beobachtet und Alarm gegeben worden. Dieter Krützkamp wurde als Erster von „Seelotse" an Bord genommen. Er machte sofort darauf aufmerksam, daß ein Besatzungsmitglied unter Deck eingeschlossen war. Als auch der zweite Mann an Bord von „Seelotse" war, wurde versucht, den Katamaran aufzurichten. Das mißlang ein übers andere Mal.

Inzwischen war die Feuerwehr mit ihren Tauchern eingetroffen. Sie versuchten, die Kabinentür zu öffnen. Es gelang nicht. Inzwischen ist bekannt, daß ihre Bemühungen an dem englischen Türschloß scheiterten. Es schließt anders als Schlösser „Made in Germany" – der Schlüssel muß entgegengesetzt gedreht werden!

Jens Risch, den die Kenterung unter Deck überraschte, hatte zwar versucht, das Luk zu öffnen, war dann aber nach vergeblichen Versuchen in die Pentry des Steuerbordrumpfes gewechselt.

Dort stellte er fest, daß durch den Abfluß Luft entwich. Er legte den Daumen drauf – und die Gefahr war beseitigt.

Naß wurde Jens Risch erst beim Aussteigen durch die Decksluke. Denn nach einer Stunde gelang es, das Boot kurz aufzurichten. Eigner Krützkamp über seinen Mitsegler bei vielen Fahrten: „Der hat die Ruhe weg!" Alle drei wurden nach Bremerhaven gebracht und waren am Abend zu Hause.

Die Unfallursache? Eigner Dieter Krützkamp vermutet, daß ein Schwimmer leckgeschlagen ist, vermutlich durch einen treibenden Gegenstand. Anders kann er sich das nicht vorstellen.

Mitglieder, Gäste, Mehrrumpf-Gläubige: Auf nach Bremerhaven, runter an die Küste (Position 53° 32° N 8° 35° O)!!!!!!!!!!

Mitgliederversammlung 1985

Freitag, 1. November, bis Sonntag, 3. November 1985
Achtung, Südlichter! Der 1. Nov., Allerheiligen, ist **Frei**tag!

PROGRAMM

Freitag:	
15.00–19.00 Uhr	Sammeln im maritimen Lokal **„Wasserschout"** (gelegen zwischen Schiffahrtsmuseum und Radarturm) Kaffee+Kuchen
19.00–? Uhr	Gemeinsames Matjes-Essen mit anschließendem „Wässern" (Fisch-Gegner können auf Krabben, Kuh oder Sau ausweichen)
Samstag:	
8.00– 9.00 Uhr	Gemeinsames Frühstück im **Jugendgästehaus**
9.00 Uhr	Für Frühaufsteher: Besichtigung **Radarleitzentrale**
10.30 Uhr	Führung durch das **„Deutsche Schiffahrtsmuseum",** anschl. freier Rundgang
13.00 Uhr	**Strandhalle,** direkt an der Weser, Fensterplatz, Speisen à la carte
16.00 Uhr	Treffen im **Clubhaus des WVW** (Wassersportverein Wulsdorf) das Clubhaus ist bewirtschaftet
17.00 Uhr	**MITGLIEDERVERSAMMLUNG**
19.00 Uhr	Gemeinsames Abendessen: „Schinken in Burgunder", mit Kraut und Beilagen
ca. 20.00 Uhr	Geselliger Abend u. a. Begrüßung durch Shanty-Chor des WVW, Vorführung von Dias und Filmen der Mitglieder (Projektoren vorhanden, Programmbeiträge mit H.M.C. Wölper abstimmen) Tanz (soweit gewünscht)
spätabends:	Gemeinsame Rückkehr zum Jugendgästehaus
Sonntag:	
8.00– 9.00 Uhr	Frühstück im Jugendgästehaus anschl.: (nach Absprache) bei schönem Wetter Segeltour auf der Weser sonst Besichtigung von Werft/Hafen/ Nordseemuseum oder Frühschoppen in der „Schiffergilde"

Wichtig: Kurze Wege (für Gäste ohne Auto steht außerdem ein Kleinbus zur Verfügung) – preisgünstige Unterbringung! GENAUERE INFORMATIONEN NACH ANMELDUNG!

Noch viel wichtiger!

Sie finden als besondere Anlage eine vorbereitete Anmeldung. Wir bitten Sie, diese Anmeldung unbedingt hinsichtlich der Quartier-Wünsche sofort an H.H. Cramer zurückzuschikken. Und zwar auch dann, wenn Sie zur Zeit noch nicht genau wissen, ob und wann Sie kommen werden.

Die äußerst preisgünstige Unterbringung im Jugendgästehaus hängt davon ab, daß H.H. Cramer die Anmeldungen bis zum 5. Okt. 85 dort vorlegen kann.

Notruf in eigener Sache

Wer kann und will mithelfen beim „Mehrrumpf-Boten"?

Wenn Sie diese Ausgabe des „Mehrrumpf-Boten" in der Hand halten, wird so manchjer sagen „na endlich!" Die Nr. 39 sollte eigentlich im August erscheinen; inzwischen haben wir Anfang Oktober. Zum einen Teil ist der Inhalt dieser Ausgabe zeitlich überholt (also doch Bartträger). Wir haben bereits einen großen Stapel Material für die nächste Ausgabe und sind noch nicht einmal angefangen, dies zu ordnen.

Im Endergebnis lief diese Ausgabe darauf hinaus, daß letztlich sämtliche Arbeiten hängengeblieben sind bei H. R. Nagel und mir. Wir beide haben indessen einen Beruf, der uns leidlich ausfüllt, und deshalb **müssen** einige Arbeiten ausgelagert werden. Wir werden noch weitere Bitten äußern, aber zunächst diese drei:

Wer ist bereit, einen Veranstaltungskalender zu führen und uns mindestens monatlich einmal den jeweils neuesten Stand zur Verfügung zu stellen? Es geht darum, folgende Veranstaltungen zu erfassen:

- unsere eigenen, angefangen mit Mitgliederversammlung, Pfingsttreffen, etc.
- internationale Treffen und Regatten
- die europäischen Bootsausstellungen
- sonstige Veranstaltungen, an denen unsere Mitglieder interessiert sein könnten.

Wir sind bereit, dem, der es macht, die uns zugänglichen Zeitschriften und Mitteilungsblätter des Auslands zur Verfügung zu stellen. Das bedeutet nicht, daß Sie alle diese Sprachen beherrschen müssen. Mir scheint, daß eine mittlere Intelligenz dazu ausreicht, in einer englischen Zeitschrift die Annoncen für die Bottsausstellungen in London oder Southampton oder in einer französischen die von Paris oder La Rochelle zu finden. Überdies veröffentlichen jene Publikationen häufig selbst Kalender, die man also nur abzuschreiben und einzuordnen braucht.

Eines allerdings geht nicht. Wenn Sie alle diese Zeitschriften von vorn bis hinten durchstudieren wollen und die Zeitschriften deshalb 4 oder auch nur 1 Woche bei Ihnen herumliegen, bis sie an uns zurückgehen, dann bringen Sie unseren sonstigen Betrieb zum Zusammenbrechen. Denn (siehe nächster Absatz) diese Zeitschriften müssen auf abschreibungswürdige Artikel durchgesehen und diese u.U. auch übersetzt werden.

Sodann brauchen wir mehrere Mitglieder, welche diese ausländischen Mitteilungen auf Artikel durchsehen, die wir entweder übersetzen und abschreiben oder über die wir in Kurzform berichten. Dies setzt allerdings voraus, daß diejenigen, die sich dazu bereitfinden, die entsprechenden Sprachen lesen und möglichst auch übersetzen können. Es geht im wesentlichen um englisch, französisch, holländisch, dänisch und schwedisch.

Frau Grummes aus der Firma des Herrn Nagel hat sich zwar bereiterklärt, unsere „Annoncen-Buchführung" zu übernehmen, aber sie hat inzwischen bei der STRUCTURA und für uns so viel zu tun, daß sie von dieser Arbeit entlastet werden muß. Insoweit müssen wir mit Bedauern vermerken, daß der Arbeitsumfang nicht besonders groß ist (wir hätten gern mehr Annoncen). Frau Grummes muß aber von folgenden Tätigkeiten entlastet werden:

- Rechnungserteilung für die Annoncen
- Kontrolle des Zahlungseingangs
- Ausfüllen der Umsatzsteuer-Voranmeldung, – und die dazu erforderliche Buchführung.

Die Informationen für die Rechnungserteilung kommen von H. R. Nagel, die Informationen über die von uns gezahlte Mehrwertsteuer, welche bei der Umsatzsteuer-Voranmeldung gegenzurechnen ist, gibt es bei Klaus Lenk. Es wäre besonders erfreulich, wenn der Buchhaltungshelfer in Bremen oder Umgebung ansässig wäre, – das erspart Ferngespräche.

Uns bleibt zu hoffen, daß sich nun die Telefone heißlaufen.

H. R. Nagel
Telefon G: 0421 / 50 40 65
P: 04223 / 80 89
H. M. C. Wölper
Telefon G: 0421 / 32 02 55
P: 0421 / 21 41 44
Heinrich M. C. Wölper

Nochmals: Zum „Mehrrumpf-Boten"

In unserer letzten Ausgabe haben wir Erwägungen darüber angestellt, ob der „Mehrrumpf-Bote" wohl ein „Bartträger" sei. Zuschriften aus unserem Mitglieder-Kreis geben Anlaß, auf etwas anderes hinzuweisen.

Wir sind bisweilen kritisiert worden, weil wir über irgendetwas in der internationalen Multihull-Segelei nicht berichtet haben, was den Schreiber interessierte (z. B. International Speed-Week, Internationale Regatten). Lassen Sie mich dazu eines feststellen:

Wir, d. h. alle, die bei der Gestaltung des „Mehrrumpf-Boten" mitwirken, wollen nichts weiter, als ein internes Nachrichtenblatt für die Mitglieder von Multihull Deutschland herauszugeben. Es liegt uns fern, neben den bekannten internationalen Multihull-Magazinen etwa ein weiteres stellen zu wollen. Unsere Fähigkeiten und unsere Zeit reichen dazu nicht aus. Wir sind Amateurschreiber und wollen dies bleiben.

Zugegeben, ein wenig haben wir selbst schuld, daß gelegentlich von uns zuviel verlangt wird. Wir versuchen, unseren „Boten" mit einem schönen Titelbild zu versehen und bemühen uns schließlich, bei der inneren Gestaltung ein wenig den Stil „richtiger" Magazine nachzuahmen. Aber den Duft der Großen Weiten Welt können wir damit nicht einfangen. Das überlassen wir den Professionals, also Multihull International mit Schwergewicht in England und MULTIHULLS mit Schwergewicht in den USA und Canada. Diese Magazine haben wir seit eh und je empfohlen. Die Bestell-Formulare können bei uns bezogen werden.

Wir sind selbstverständlich an Berichten unserer Mitglieder und ausländischen Freunde aus dem Ausland interessiert. Insbesondere die Reiseberichte aus den Gegenden, in denen die Sonne etwas häufiger scheint als in Nordgermanien, sind offenbar bei unseren Mitgliedern sehr beliebt. Eine regelmäßige Berichterstattung über Multihull-Veranstaltungen rund um den Globus ist uns aber nicht möglich. Wir haben keine Reporter, die wir dorthin schicken können. Wir sind auch nicht in der Lage, von professionellen Reportern Artikel oder auch nur Bilder anzukaufen. Für den, der an solchen Veranstaltungen interessiert ist, müssen wir uns außerstande erklären, MULTIHULLS oder Multihull International zu ersetzen. Aber wenn Sie uns schreiben, daß Sie auf der Rückfahrt von Bandholm hinter Fänö ein paar Freunde unseres Vereins getroffen haben, dann werden wir dies bringen, auch wenn wir darob als Häkelbüdel-Club bezeichnet werden und man uns eine Dackelperspektive nachsagt. Der Seehund „Peggy" von „LÜTT UN LÜTT" (Stammbesatzung) liegt uns näher als das Seeungeheuer von Loch Ness, selbst dann, wenn es sich uns in Micro-Multihull-Form nähert.

Wir begrüßen unsere neuen Mitglieder

Wolfgang BREITZKE
Funkstellenweg 3, 2300 Kiel-Schilksee
Tel.: 0431/39 73 91
Hobie 18 **ANKA**
Kiel

Eberhard DEMUTH
An der Krumbach 3 a, 5064 Rösrath
Tel.: 02205/16 75
Mono **TRYGELEFF**
Varel

Gerhard FILGIS
Schilfweg 8, 8038 Gröbenzell
Tel.: 08142/89 90

Dr. Volker KAUFMANN
Frankenstr. 1 a, 8070 Ingolstadt
Tel. P: 0841/43 668

Prof. Dr. Rainer KRAUSKOPF
Buchbergstr. 21/1, 7147 Eberdingen
Tel.: 07042/77 197
Mono **RAIKRIS**

Johannes KRÜTZKAMP
Oldenburger Str. 150, 2870 Delmenhorst
Tel.: 04221/84 048
Snowgoose 37 **TWEEBACK**
Motzen, Utw.

Hans-Jürgen RATH-KLAUS
Postfach 2133, 2400 Lübeck 1
Tel.: 0451/78 326

Dieter SIMONTOWSKI
Weyergässchen 6, 5172 Linnich
Tel.: 02462/68 43
Unicorn **TOPSSINGEKÄT**
Liegeplatz wechselnd

Walter MADER
Kreuzstr. 7, 7901 Illerrieden
G: 0731/60 894 P: 07306/32 530

Norgard WENNEKERS
Belaustr. 8, 7000 Stuttgart
P: 0711/69 68 12

Erstes MICRO-MULTIHULL-OFFSHORE-SAILING-CHAMPION-SHIP

Ein großer Erfolg für Quornings Dragonfly. Stuart Fisher in IMM Juli 85 – übertragen von KD.

Diese von reichlich Wind begünstigte Regattaserie wurde vom 24.-27. Juni vor Brighton ausgetragen. Hohe Windstärken verhinderten einige Teilnehmer am rechtzeitigen Eintreffen, so auch Bernard Darres SPEED 770. Dagegen segelte der spätere Gesamtsieger Frank Laursen mit seiner (Spezial)-Dragonfly auf eigenem Kiel die 650 SM von Dänemark nach Brighton.

MICROs vieler Variationen traten zu den Regatten an. Die beiden Dragonflys waren durchdacht geplant, hervorragend gebaut und gut vorbereitet, jede von ihnen hätte einen würdigen Sieger abgegeben. Jedoch konnte Eric Quornings MAGIC HEMPEL nur den Graham-Ward-Preis für die beste Montage- und Trailerversion gewinnen, da während der Regatten 2 mal das Schwert und auch 2 Spieren zu Bruch gingen. Stärkere Ausführungen werden für das Round-Britain-Race eingesetzt. Zusammen mit dem Woods Entwurf Strider waren sie die am besten aussehenden Boote. Die 12,8 m langen Maste, sowie die Mylarsegel gehören nicht zur Standardausführung, während die von Palamos in GFK gebauten Strider mit Rumpf und Rigg absolut serienmäßig waren. Schnell und steif – hätten sie in erfahrenerer Hand erheblich besser abschneiden können.

Vom Leistungsgewicht her war GWAHIR bestes Boot – von Richard und Lilian Woods aus Speerholz selbst gebaut, wohnten sie während des Treffens auch darauf.

Das gegenteilige Extrem eines MMHs war Wharrams 6,3 m Kat Typ Tane SASSI 3, die erhebliche Aufmerksamkeit auf sich ziehen konnte. Gegen Starkwind bei kaltem Wetter mit ihr aufzukreuzen war unmöglich. Skipper und Crew saßen, jeder in einem Rumpf, mit Ölzeug in Segeltuchtrögen.

Das herausfallenste Boot war Chris Hammonds SAMURAI, ein von Macalpine-Downie entworfener, modifizierter Aztec-Kat, der mit 2 vorsegellosen Freedom-Riggs, je eins pro Rumpf, ausgerüstet war. Beide Segel haben durchgehende Latten. Es ist bekannt, daß parallel geriggte Boote nicht gut segeln (Crossbow II ausgenommen, die den Weltrekord hält). Sie erzeugte Aufsehen durch ihr gutes Abschneiden als zweitbestes Boot nach TRIPPER im Handicap. Ihr sollte man den Preis für erfolgreiche Neuerungen zusprechen.

SCAMPER, das erste Boot dieser Klasse von Prout, hatte den größten Wohnkomfort der Boote und würde, wenn Prout eine leichtere Regattaversion herausbrächte, zum Schnellsegler. SCRATCHER war ebenfalls schnell, hatte jedoch ebenso wie SASSI 3 zu wenig „Stehhöhe", so daß diese eine Ausnahmegenehmigung brauchten. Als Flushdecker mit Luken aus Sperrholz gebaut, war sie naß und zugig beim Segeln.

CATAETYX, FISHERS NAUTICAL ENTERPRIZE und SCORPION waren Strider von Woods, die erstere noch ein früher Holzbau, die 2. ein GFK-Serienboot und die letzte eine verbesserte Version mit vergrößertem Rigg.

C-WITCH ein Trailertri 680 Selbstbau erwies sich bei Starkwind als beachtenswerter Konkurrent.

TRIVIA, ein standardmäßiger Telstar-Tri zeigte sich als Familienkreuzer seegängig und robust.

LEO, der Kelsall-Leo-Cat, hatte das Pech, beim ersten Start seinen Mast zu verlieren.

Das Regattaprogramm wechselte zwischen Bahn- und Küstenregatten. 13 Boote in 2 Klassen starteten zum Short Offshore Race, daß eine 4-stündige Kreuz bei 4-5 aus SW erforderte. Hierbei brach sich MAGIC HEMPEL zum erstenmal sein Schwert, SASSI 3 einen Block am Querholm, GWAHIR überfuhr seinen Spi, SCAMPER flog ein Vorsegel davon, während SCRATCHER und C-WITCH umkehren mußten.

TRIPPER erreichte eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 12,5 Kn – über die kürzeste Bahn gerechnet, tatsächlich erheblich mehr.

Bei noch stärkerem SW am nächsten Tag ging bei MAGIC HEMPEL das 2. Schwert zu Bruch, während SCORPION, SCRATCHER und C-WITCH abbrachen. GWAHIR kam nur 3 Minuten nach TRIPPER ein. Nach Ende der 3. Regatta wurde es augenscheinlich, daß TRIPPER jedesmal das Gros des Feldes weit zurücklassen würde. Nur GWAHIR und danach die 3 Strider konnten ihr folgen. SAMURAI konnte, ohne zu reffen, aufholen, während SCRATCHER zunächst vorauseilte, dann aber zum Reffen aufstoppen mußte.

Der 3. Tag brachte bei der langen Küstenregatta eine 5 – 6-stündige Gegenwindstrecke bei 4 – 6 aus SW. Ausfälle am letzten Tag machten Klassenunterschiede deutlich, während einige Boote immer besser mithalten konnten. So wurde MAGIC HEMPEL mit neuem Schwert 2 mal 2. hinter TRIPPER.

Zusammengenommen scheint es für alle ein erfreuliches Ereignis gewesen zu sein und es wird erwartungsvoll auf kommende Veranstaltungen für MMHs geblickt.

Yachtbau-seminar auf Boots-ausstellung Hamburg

Unser Mitglied Kurt Diekmann hält dort einen Vortrag: „Von Katamaranen, Trimaranen und Micro-Multihulls, einer neuen Generation."

Sonnabend, 26. Oktober, 11.15 Uhr, Saal 8 Congress Centrum Hamburg

Anmeldung erforderlich:
Hamburg Messe und Congress GmbH
Postfach 30 24 80
2000 Hamburg 36
Tel. 040/35 92 382
Beitrag: DM 35,–

Prospekte
•
Formulare
•
Vereins-nachrichten
•
Werbezettel
•
Plakate
•
Preiswerter Fotosatz
•
Nyloprint-Klischees

„Ruf doch mal an!"

Fotosatz
Druckform-Herstellung
Verlag
M. Simmering
Hauptstr. 28
2804 Lilienthal
☎ 04298/1665

Pfingsttreffen 1985 auf Wangerooge

Vor Niederschrift dieses Berichtes habe ich versucht, die Historie unserer Pfingsttreffen zu überprüfen. Hier das Ergebnis:

1978 Langeoog (9 Boote), 1979 Langeoog (15 Boote), 1980 Harlesiel (9 Boote), 1981 Langeoog (9 Boote), 1982 Fedderwardersiel (11 Boote), 1983 Büsum (15 Boote), 1984 Neuwerk (9 Boote) und 1985 Wangerooge (16 Boote). Somit haben wir sämtliche Rekorde gebrochen. Bei diesen Zahlen mußten wir eine Monohull mitzählen, aber das haben wir 1979 und 1983 auch getan.

Am Wangerooger Treffen haben teilgenommen:
„HIAWATHA" – Jonny Ahlers
„GLOBINE" – Jörg Schwandt
„MARAM" – H. H. Cramer
„BLUENOSE" – H. R. Nagel
„MAIMUNA V" –
H. M. C. Wölper
„LÜTT UN LÜTT" –
Jens Belau
„MOBY DICK" – Ingo Berßin
„PUSSYCAT" – Klaus Lenk
„HIMP HAMP" – Dr. Petersen
„TRIO" – Eggert Bülk
„DÜBBELMORS" –
Karl Kramer
„SANTANA" –
Siegfried Petersen
„TWEEBACK" –
Johannes Krützkamp
„TRILEIN" –
Bernd Niggemeier
„WATTLOOPER" –
Günther Lüdeling
Dieter Krützkamp mit einer ‚Snapdragon'.

Ohne Boot waren gekommen:
Günther Steiner mit der längsten Anreise aus Konstanz
Ehepaar Göttling
unser Sohn Sven mit Freund Tommy
Ehepaar Pfeffer + Tochter
Manfred Haas aus Euskirchen
Herr Reichert.

Pfingsten lag in diesem Jahr recht spät. Auf diese Weise konnten aber 2 Boote teilnehmen, die erst am Donnerstag vor Pfingsten zu Wasser gekommen waren. Und noch einen Vorzug bescherte die „Verspätung": Wir trafen das schönste Wetter an, das wir je zu einem Pfingst-Treffen seit 1978 hatten.

Der Treffpunkt war bei der vorherrschenden Wetterlage von unseren Experten gut ausgewählt. Wir lagen dort gut und ruhig, die „MAIMUNA" des „Vereinsbesitzers" fast etwas zu gut. Daraus folgert eine erste Wattsegelerfahrung: Man sollte nicht bei oder nahe Hochwasser zum Trockenfallen aufsetzen. Der Wind drehte alsbald auf östliche bzw. südöstliche Richtung mit dem Ergebnis, daß die beiden innig vereinten Snowgeese bei Hochwasser nicht mehr aufschwammen. Jörg Schwandt (die 37-Fuß-Snowgeese hat offenbar etwas weniger Tiefgang als die alte 35ft.) konnte sich am Pfingstsonntag noch gerade mit Winsch und voll rückwärts freihieven. Um die „MAIMUNA" freizubekommen, war aber ein größerer Masseneinsatz notwendig. Maschine und 2 schwere Winschen reichten nicht aus, und so mußte die „MAIMUNA" unter kräftigem Einsatz von mindestens einem Dutzend Teilnehmern des Treffens freigeschaukelt werden. Um Gerüchten vorzubeugen: Die Behauptung, daß die beiden jungen Damen der „MAIMUNA" zum Zwecke des Anlockens von Arbeitskräften „oben ohne" ins Wasser gestiegen seien, trifft nicht zu. Sie kamen nur vor Beginn des Manövers vom Duschen und wollten die schöne frische Wäsche nicht dem Salzwasser aussetzen.

Und noch eine Watterfahrung soll hier weitergegeben werden: Es war wohl Jörg Schwandt, der sogleich, nachdem sein Boot aufgesetzt hatte, für einige Minuten den Motor anstellte. Ergebnis: Hinter der Schraube entstand eine „Badewanne" im Watt. In diese stellte Jörg Schwandt eine Aluminium-Leiter, und somit gab es keinerlei Probleme, auf die „GLOBINE" zu steigen mit sauberen Stiefeln bzw. Füßen. Merke: „Schlick an Bord gibt Totschlag und Mord."

Sogleich nach dem Trokkenfallen am späten Nachmittag des Pfingstsonnabend begann ein reger Besuchsverkehr von Boot zu Boot. Die besondere Attraktion war wieder einmal Dr. Petersen, der mit einem neuen Boot nach Wangerooge gekommen war, welches er im letzten Winter gebaut hat. Das Gerücht, daß es dieses Mal in einer Woche vonstatten gegangen sei, wurde von Frau Petersen heftig dementiert. Sie behauptete, daß monatelang das ganze Haus voller vorgefertigter Holzteile und Werkzeug gelegen habe.

Die neue „HIMP HAMP" ist wesentlich kleiner als die letzten Petersen-Bauten. Sie soll bestimmungsgemäß auch nur der „kleinen Wattsegelei" dienen. Die Rümpfe des neuen Bootes sind so schlank, daß man zunächst zweifelt, ob eine Koje hineinpaßt. Für eine so schlanke Dame wie Frau Petersen reicht es gerade. Frau Petersen stellte dazu die Frage: „Kennen Sie den Unterschied zwischen einem Catamaran und einem Sarg?" Antwort: „In einem Catamaran legt man sich selber in die Kojen; beim Sarg wird man hineingelegt."

Der Abend des Sonnabends sah den größten Teil der Teilnehmer in unserem üblichen Versammlungslokal, der „GLOBINE". Fragen nach dem Zustand des Lokusventils waren überflüssig. Auch die „GLOBINE" lag hoch und trocken. H.H. Cramer und H. Wölper bearbeiteten wechselseitig das Akkordeon. Man hörte etwas von Elefanten, und der „alte Braune" ist auch wieder losgelassen worden. Dennoch wurde es nicht spät. Nicht wenige Teilnehmer waren seit 5 bzw. 6 Uhr morgens unterwegs.

Pfingstsonntagmorgen verursachte trotz strahlenden Sonnenscheins auf den bereits zuvor genannten 2 Snowgeese einiges Nachdenken. Beide Boote waren beim morgendlichen Hochwasser nicht aufgeschwommen. Was sich deshalb am Nachmittag abspielte, wurde bereits geschildert.

Familie Cramer hatte, wie im Vorjahre, eine größere Kinderbelustigung vorbereitet. Daß diese nicht verwirklicht wurde, lag dieses Mal nicht am Wetter, sondern daran, daß außer der eigenen Aufzucht Kinder passenden Alters kaum mitgekommen waren. An Jugendlichen fehlte es nicht, aber für's Drachenbauen und -steigenlassen waren sie nicht mehr recht geeignet.

Am Sonntag hatte Frau Cramer Geburtstag. Als wir uns zu einem Ständchen versammeln wollten, war sie nicht mehr verfügbar. 3 Freundinnen waren mit der Fähre gekommen, um ihr zum Geburtstag zu gratulieren, und denen mußte sie die Insel zeigen.

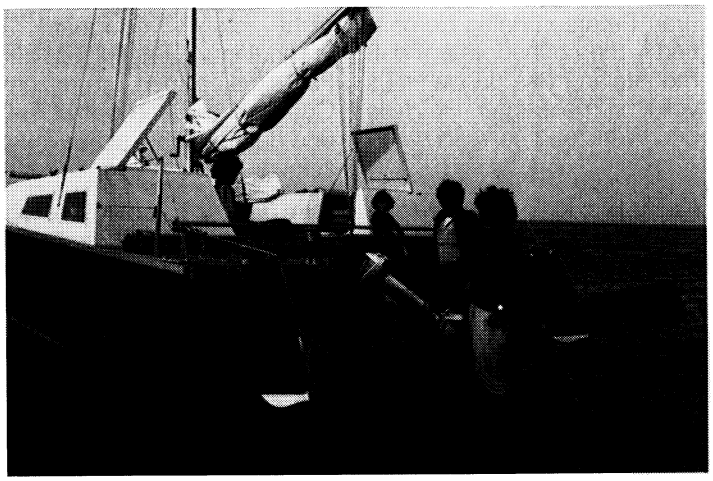
Im übrigen sah der Sonntag wieder einen munteren Besuchsverkehr. Besonders das Ehepaar Pfeffer betrieb intensive „Spionage". Pfeffers stehen kurz vor der Vollendung ihres neuen Bootes, und ihr Interesse galt deshalb den zahllosen mehr oder weniger kleinen Einrichtungen, die aus einem Boot ein richtiges Spielzeug für Kapitän und Kapiteuse machen.

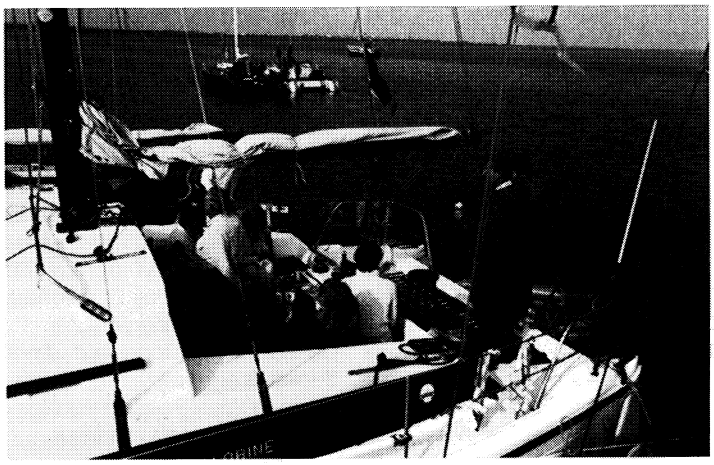
Für den Abend war ein Grill geplant. Leider gab es in der Nähe unseres Treffpunktes keinen richtigen Grillplatz. So mußten wir uns hinter einem robusten Haufen von Pflastersteinen einnisten. Fraglos kann man auch auf Pflastersteinen sitzen, aber die Zahl derer, die den Abend stehend zubrachten, war im Steigen.

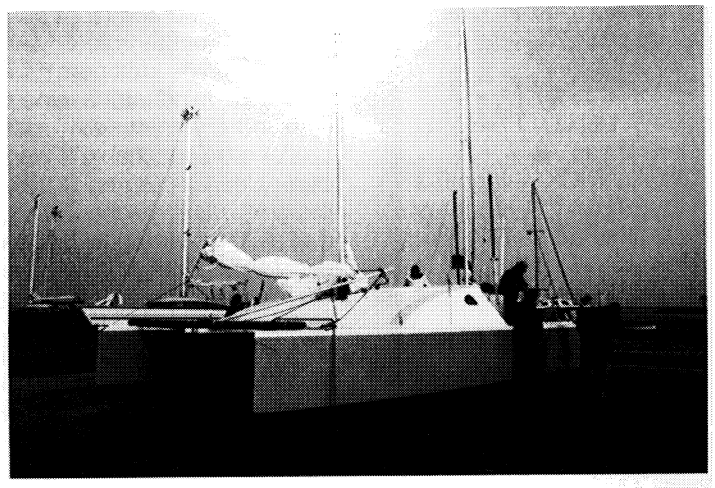
Nach den kulinarischen Genüssen gab es die ganz große Show. Wölpers Arne und sein Mitstudiker Michael boten ein Jonglierprogramm, dessen Ursprünge auf einer Jugendsegelfreizeit für Behinderte in Frankreich zurückgehen. Dort wurde die Idee des „Heimzirkus" geboren, und inzwischen haben die Mitglieder der Gruppe es zu einigen erstaunlichen Leistungen gebracht. Das Ganze wurde von Hannes Cramer musikalisch untermalt. Alsdann übernahm Hannes Cramer die Führung, und als erstes sangen wir gemeinsam ein grönländisches Lied, natürlich auf grönländisch. Es war so schwierig, daß ich jegliche Erinnerung daran verdrängt habe. Zum Abschluß servierte Hannes Cramer den Wüsten-Rock'n-Roll, „Wüsten" wegen des Sandbodens, und bei den überwiegend getragenen Gummistiefeln bereitete das „Rollen" ebenfalls keine Schwierigkeiten. Um Mitternacht sind wir wieder an Bord gestiegen. Dabei handelte es sich allerdings nicht um eine Folge des Segelstresses,

sondern um eine vorsorgliche Maßnahme. Das Montagshochwasser lag bei etwa 06.00 Uhr. So sah der Montag nur noch relativ wenige Boote auf dem Watt vor Wangerooge. Ein schönes Treffen war zuende.

Nun, Freunde, wo sehen wir uns Pfingsten 1986?







Über 100 Catamaran- & Trimaran-Baupläne

bis 24 m Länge folgender Konstrukteure: Horstmann, Simpson, Sedlmayer, Farrier, Oudrup, Woods, Tennant und Harris.

Mögliche Varianten: Eigenbau auf holl. Werft mit/ohne Werftunterstützung, Kaskos, fertige Schiffe.

Info der gewünschten Größe gegen DM 3,50/Briefmarken.

Außerdem Ausrüstungsteile, Mastprofile, Segel, Spi-Schläuche zu günstigen Preisen.

SONDERPREISE auf ALLE VETUS-Artikel. Preisliste DM 2,–.

NEU: Segelklare Micros von Woods, Oudrup und Budde.

R. Steffen

Schwanenstraße 9 · 5603 Wülfrath · Telefon 0 20 58 - 7 10 02 ab 16 Uhr

Ein neuer Corinthian 41′ = 12,5 m – Trimaran

Corinthian Yachts Ltd. hat mit diesem Modell Ted Irwins bewährte Entwürfe mit den derzeitig modernsten Fertigungsmethoden kombiniert, um einen vergleichlich leistungsfähigen Trimaran hoher Qualität herzustellen. Keine andere Yacht kann heute eine so seltene Kombination von Vorzügen und wünschenswerten Merkmalen aufweisen, die nicht nur den Regatta- sondern auch den Langstreckensegler und Charterskipper ansprechen. Durch eine zusammenhängende Formmulde und Verwendung modernster Glasharz- und Kernmaterialtechnologie konnte **Corinthian** ein extrem festes und leichtes Fahrzeug herstellen. Wegen der geringen Verdrängung und benetzten Oberfläche ist durch das günstige Verhältnis V S/ ³ V G = 5,4 hohe Geschwindigkeit auf allen Kursen sicher.

Corinthian Yacht hat diesen Tri für alle Kreise von Käufern interessant gemacht. Er wird in verschiedenen Fertigungsstufen geliefert: vom nackten Schiff mit Motor über die Sailaway-Ausführung bis zu komplett ausgerüsteten Fahrzeugen. Auch werden verschiedene Einrichtungspläne angeboten: als Charterkreuzer (wie im Grundriß) bis zum spartanischen Regattaboot, darüber hinaus auch mit Coast Guard Certification für 20 Passagiere.

Abmessungen metrisch:

LüA	12.5 m
gr. Breite	7,3 m
Tiefgang	0,9 m
Entw. Gew.	3860 kg
Segelfl.	71,6 qm

Dick Newick's neuer Trimaran: **Limmershin** – ein Komet?

Aus Multihulls Magazin, International März 1985.

Im Multihull International vom März 85 entdeckten wir auf Seite 55 einen neuen Trimaran von Dick Newicks Brett: **Limmershin**, entworfen für Sue und Allen Butler. Hier die Übersetzung:

Limmershin ist für ein erfahrenes Seglerpaar bestimmt, das allein Kreuzfahrten zwischen Neuschottland und der Karibik unternehmen will. Gelegentlich sollen auch Regatten gesegelt werden. Dazu gibt es Platz für 2 Gäste. Der Komfort ist bescheiden, da die Auftraggeber es zu schätzen wissen, hohe Durchschnitte von 10 bis 15 Knoten zu erreichen. Gewicht und reichhaltige Ausstattung, die nicht zur Sicherheit und Geschwindigkeit beitragen, wurden weggelassen.

Das **Gougeon**-Flügelmast-Rigg ist mit Rollfock ausgerüstet und entwickelt starken Vortrieb, geringen Widerstand mit geringstem Aufwand für die Crew. Ein leichter Reacher/Drifter kann gesetzt werden und wird, wenn nicht benötigt, unter Deck gestaut. Ein Spinnaker wird damit nur bei Regatten benötigt. Bei Flaute schiebt ein 25 PS Diesel mit 9 Knoten. Solarpanels erzeugen bis zu 8 Amp., um den Gebrauch des Motorgenerators zu reduzieren. Eine lange Segelsaison in nördlichen Breiten wird durch das Doghaus und die gute Rundumsicht daraus gewährleistet. Die erforderliche Wartung ist auf die Pflege der mit Einkomponenten Polyurethan gestrichenen, mit Glasharz beschichteten Außenhaut aus Zeder beschränkt. Für die Verbände wurde Mahagoni, Esche und Douglasfichte mit Epoxyd verarbeitet. Neuartige „Neumond"-Spantformen der Schwimmer erzeugen einige hundert Pfund Dynamischen Auftrieb und Lateraldruck bei Geschwindigkeiten über 10 Knoten, genau dann, wenn man sie am meisten braucht. Ruder und Schwert werden beide in Schwertkästen gefahren und reduzieren, wenn eingeklappt, den Tiefgang auf 0,66 m, was zu Trockenfallen nützlich ist.

Allen, die des Konstrukteurs **Moxie** und **Rogue Wave** kennen, wird deutlich, wieviel dieser neue Entwurf den glücklichen Vorgängern verdankt.

Im April 85 schrieb Dr. John Moorwood, der Gründer der AYRS über diesen Entwurf an den Herausgeber:

Sehr geehrter Herr,
geben Sie bitte meine Gratulation an Dick Newick für seinen Entwurf der **Limmershin** weiter. Dies ist genau die Richtung, um Fortschritte im Multihull Entwurf zu erzielen. Dick's **New Moon**-Schwimmer mit ihrem hydrodynamischen Auftrieb können vielleicht mehr Wirkung als die Hydrofoils mit hoher Streckung haben. Ich bin sicher, daß all Ihre Leser neugierig darauf warten, zu erfahren, wieviel Dick's Schwimmer in Bezug auf: 1. Auftrieb, 2. Gewicht, 3. Luftwiderstand, 4. Lateralwiderstand bringen. Meine eigenen Modellversuche scheinen zu zeigen, daß die **Melagasy**-Flächen mit ähnlicher Form keinerlei Schwimmerauftrieb erfordern, solange kein Mittelschwert benutzt wird.

Technische Daten der **Limmershin**:

L.ü.A.	16,15 m
B.ü.A.	10,26 m
Tiefgang	2,6/0,66 m
Segelfl.	110 qm
Verdräng.	5220 kg
Bruce No.	1,53

HELGOLAND

....abends, wenns gemütlich wird

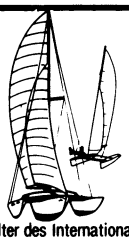
Wenn die Sonne am Horizont versinkt, gehen drinnen die Lichter an. Jetzt wird's gemütlich in den vielen kleinen Restaurants, in urigen Fischerkneipen, in geschmackvollen Bars. Helgoländer Spezialitäten sind Hummer, Seezunge, Heilbutt, Scholle und der Helgoländer Knieper, Klarer und Eiergrog, Feste und Feuerwerk, Tanz und die singenden Karkfinken oder die Halluner Songers - viele Veranstaltungen (Folklore, Shantys, Volkstanz usw.)

Wann spannen Sie einmal aus auf Helgoland?

Auskünfte und Prospekte durch Ihr Reisebüro oder

KURVERWALTUNG HELGOLAND

Postfach 720, 2192 Helgoland, Tel. 04725 / 70 253 - 256



MULTIHULLS MAGAZINE

ein Magazin für Catamaran- und Trimaransegler; 6 Ausgaben pro Jahr, in Englischer Sprache.

421 HANCOCK ST., N. QUINCY, MA 02171 USA — Tel: (617) 328-8181

Interessante Artikel/Illustrationen über Kreuzer und Wettsegeln; Selbstbauen, Neuesten Baumateriale und Ausrüsten; Seemanskunst; Technische Artikel über Wetter, Plankonzepte und andere Themen.

Abonnement: ☐ 1 Jr. Luftpost US $38.50 ☐ 1 Jr. gewöhnliche Post US $18.50
☐ 2 Jr. Luftpost US $71.50 ☐ 2 Jr. gewöhnliche Post US $32.00

Veranstalter des Internationalen Multihull Festivals, Juni 29-Juli 7, 1985 — Annapolis, Maryland.

Reisebericht eines Nichtmitgliedes

Am 19. Juli 1984 segelten wir mit unserem Katamaran **Marivent** und vierköpfiger Mannschaft von Holland zum ersten Mal hinaus auf die Nordsee. Dieser Tag sollte einer der wenigen guten Segeltage unserer bisherigen Reise werden. Am Abend erreichten wir recht zufrieden den Hafen von Dünkirchen. Am nächsten Mittag ging es weiter in Richtung Cherbourg. Bei gutem Wetter aber wenig Wind liefen wir nach 2 1/2 Tagen in den Hafen von Cherbourg ein. Einige Tage später machten wir uns auf den Weg in Richtung Brest. Dabei erwischte uns eine totale Flaute und Nebel. Mehr oder weniger trieb unser Boot auf der Stelle. Eine starke Strömung setzte uns mal vorwärts und wieder zurück. Nach einem Tag und einer Nacht, die wir so verbrachten, steuerten wir dann die englische Kanalinsel Alderney unter Motor an.

Alderney war eine angenehme Überraschung. Übrigens zum Ferienmachen empfehlenswert. Es ist eine hübsche Insel mit mildem Klima (dort gedeihen Palmen) und ausgesprochen gastfreundlicher Bevölkerung. Im zweiten Weltkrieg wurde sie von Deutschen besetzt. Alle Bewohner wurden evakuiert. So ist es erstaunlich, daß sie auch Deutschen gegenüber sehr freundlich sind. In der malerischen Ankerbucht von Bray Harbour sahen wir einen flachen Sandstrand vor uns und versuchten, mit dem Boot darauf trocken zu fallen. Das hätten wir lieber lassen sollen. Plötzlich aufkommende Brandung hob das Boot an und ließ es wieder auf den Strand fallen. Die dabei entstehende Erschütterung erwies sich keineswegs als gesund fürs Boot. Vorsichtshalber montierten wir die Ruder ab, die bei dem ständigen Auf und Ab litten. Notgedrungen warteten wir das nächste Hochwasser ab und zogen das Boot mit Hilfe von zwei zuvor ausgebrachten Ankern und viel Arbeitseinsatz vom Strand. Schleunigst suchten wir uns einen Ankerplatz. Ein paar Tage Ausruhen nach Nacht- und Nebeltreiben waren genau richtig. Wir spazierten über die Insel und schauten uns die schroffen Felsen an, die Alderney umranden und die wir auf dem Weg zur Insel großzügig umfahren hatten. Kormorane sonnten sich mit ausgebreiteten Flügeln auf den Felsklippen.

Auf unserem Weg von Alderney zur französischen Küste gerieten wir wieder in dichten Nebel. Um Mitternacht klarte es jedoch wieder auf. Wir entschlossen uns, einen Hafen anzulaufen. Im Grunde ist das Ansteuern von unbekannten Häfen in der Nacht einfacher als bei Tag. Leuchtsignale weisen den exakten Weg. An der französischen Küste kommen allerdings erschwerend hinzu: Bizarre Felsen, Gezeitenunterschiede bis zu 11 Metern (das läßt die Felsen zeitweise total verschwinden), starke Strömungen, die ein Boot leicht versetzen können. Zum Glück war die Ansteuerung auch für unsere beiden Begleiter eine willkommene Aufgabe. Wir waren alle Vier mehrere Stunden mit der Ansteuerung des Hafens von Lezardrieux (Bretagne) beschäftigt. In Lezardrieux mündet ein Fluß ins Meer. Die Hafeneinfahrt ist mehrere Meilen lang. An den Ufern ragen gefährliche Felsen aus dem Wasser.

Nach wohlbehaltener Ankunft im Hafen holten wir zuerst einmal den versäumten Schlaf nach. Unsere Gäste mußten bald zurück nach Hause. Einige Tage später nahmen wir einen neuen Gast auf, der uns über die Biskaya begleiten wollte. Nach kurzem Aufenthalt in Tréguier, einem reizvollen französischen Örtchen, segelten wir in 24 Stunden nach Brest. Auch auf dieser Strecke bekamen wir Flaute und dikken Nebel.

Brest erreichten wir nach ganz plötzlichem Aufklaren bei Sonnenschein und gutem Wind. Nach 2 Tagen Ausruhen und Einkaufen für die große Fahrt verließen wir am 12. August 1984 gegen 19 Uhr Brest mit Ziel Nordspanien. Anfangs ließ sich die Segelei gut an. Wenige Stunden später dümpelten wir mit geringem Wind langsam voran. Dieser Zustand sollte noch 5 Tage andauern.

Eine Strecke von 320 Seemeilen mußte zurückgelegt werden. Die allgemein gefürchtete Biskaya zeigte sich uns von ihrer „besten" Seite. Für uns war es schon ein Erlebnis. Auf dem Meer herrschte vollkommene Ruhe, die kaum durch Wellen gestört wurde. Ab und an tummelten sich neugierige Delphine um unser Boot herum. Die kannten wir bisher nur aus dem Zoo. Auf halber Strecke begegnete uns ein anderes Segelschiff. In der Mittagssonne hielten wir ein Pläuschchen, ließen uns unseren Standort geben, den die Mannschaft des anderen Bootes mit ihrem Sextanten ermittelt hatte, und wünschten uns gute Reise. An Motoren war bei uns nicht zu denken. Unsere 70-Liter-Kapazität hätte nicht sehr weit gereicht. Geduldig, bei Sonnenschein und bester Verpflegung warteten wir bis zum fünften Tag auf den ersehnten Wind, der dann kräftig kam. Am Abend des 18. August sahen wir die Umrisse der Berge Nordspaniens. Die Ansteuerung des kleinen spanischen Fischerhafens Cedeira dauerte noch mehrere Stunden. Mit Einbruch der Dunkelheit waren wir endlich im Hafen. Vorsichtig suchten wir einen geeigneten Platz. Nach einigem Hin und Her befestigten wir unsere Leinen an ein Fischerboot. Glücklicherweise war am anderen Tag Sonntag, an dem kein Fischer arbeitet. So liefen wir nicht Gefahr, in der Nacht von den Fischern aufgeweckt zu werden und einen neuen Platz suchen zu müssen. Meistens sind Fischer von unaufgeforderten Nachbarn nicht besonders begeistert. Wenn sie auslaufen wollen, geht dann meistens alles sehr schnell. Einmal passierte es uns bei solcher Gelegenheit, daß unser Dingi samt Außenborder kenterte. Das gekenterte Dingi schlug gegen unser mittleres Hilfsruder und verbog die Ruderstange. Mühsam mußten wir sie wieder gerade biegen. Diese Begebenheiten gehören zu den kleinen Freuden des „Aussteigeralltags".

Von Cedeira aus segelten wir allein weiter. Auf dem Weg nach El Ferrol hatten wir leider kaum Wind, dafür Regen. El Ferrol hat 80.000 Seelen und verfügt über den größten Kriegshafen Spaniens. Nordspanien ist als Urlaubsgebiet weniger gefragt, obwohl es schöne Landschaften mit üppiger Vegetation hat. Es gibt herrliche Märkte mit Fisch, Fleisch, Obst und Gemüse in Hülle und Fülle. Leider regnet es fast so häufig wie bei uns zu Hause.

An diesen Hafen haben wir eine gute Erinnerung behalten. Mit unserem Boot lagen wir im Zentrum der Altstadt von El Ferrol an einer Kaimauer. Wir waren für Jedermann beschaubar. Da unser Boot kein besonders attraktives und perfektes Aussehen hat, dafür aber nicht alltäglich ist, sprachen uns viele Leute an. Einmal ließ sich ein Familienvater mit unserer Erlaubnis auf Deck von seiner Frau fotografieren. Ein Grieche, Kapitän eines großen Frachters, zeigte großes Interesse für unsere derzeitige Lebensweise. Für den nächsten Tag lud er uns zur Besichtigung seines Schiffes ein, das gerade mit Kohle aus Südafrika nach El Ferrol gekommen war. Diese Einladung ließen wir uns natürlich nicht entgehen. Wir verbrachten einen halben Tag bei ihm und sahen uns Brücke, Kabinen, Küche und Maschinenraum an. Außerdem bekamen wir griechische Küche serviert.

Die Neugier der Passanten bescherte uns ferner die Bekanntschaft mit einer spanischen jungen Familie, die uns zu sich ins Haus einlud. Darüber hinaus trafen wir noch einige gediegene Fahrtensegler.

Nach zwei Wochen segelten wir bei gutem Wetter und mäßigem Wind nach Bayona. Rund 30 Stunden brauchten wir, da teilweise der Wind verschwand. Bayona ist ein kleiner Badeort. In einer schönen Bucht mit Blick auf eine alte Festung lagen wir vor Anker. In den kommenden drei Wochen dort faulenzten wir viel. Rolf mußte eine Infektion mit Fieber und starken Kopfschmerzen auskurieren. Kurz vor Abreise lernten wir unse-

(Fortsetzung auf Seite 24)

Neuigkeiten über GFK-Blasen

Len Bennison, technischer Manager von International Yacht Farben, berichtet über kürzliche Forschungsergebnisse über „Osmose" und deren Behandlung.

Blasen im Unterwasserbereich von Glasfiberbooten sind meistens die Anzeichen und „Symptome" von Beschädigungen des Materials und für den Bootsbesitzer eine beängstigende Form von Materialschwäche. Es herrscht ein großes Durcheinander über die Ursachen und die Gegenmaßnahmen, wenn „Osmose" eintritt. Einige Leute erzählten darüber erschreckende Geschichten, andere haben dieses Problem herabgespielt, und nur ganz wenige haben die richtigen Kenntnisse darüber. Dies ist verständlich, da das Problem sehr umfangreich ist, und es ist noch nicht lange her, daß genaue und tiefgreifende wissenschaftliche Erkenntnisse darüber gefunden wurden. Forschung über vier Jahre hinweg am Kingston College of Technology, unterstützt durch International Farben, und Arbeiten in unseren eigenen Laboratorien in Felling, Newcastle upon Tyne, haben einen besseren Überblick verschafft.

Das Wort „Osmose" wird beinahe einheitlich für dieses Problem in Bootswerften und unter den Bootseignern benutzt, denn dieser physikalisch-chemische Prozeß ist in vielen Fällen in unterschiedlichem Ausmaß aufgetreten. Jedoch das Hauptproblem ist gewöhnlich Feuchtigkeit, welche in das Laminat eindringt, durch eine nicht angemessene Gelcoatschicht hindurch oder vom Bootsinnern her, wo Bilgenwasser steht. Diese Feuchtigkeit trifft auf chemische Unreinheiten im Laminat und setzt dadurch Reaktionen in Gang, welche wiederum einen Druck erzeugen, der für die Blasenbildung verantwortlich ist. Der Eigner braucht sich nicht zu sehr über die technischen Einzelheiten Sorgen zu machen.

Es gibt zwei Lösungen für dieses Problem: Vorbeugung und Behandlung. Die beste Art von Vorbeugung ist die Beibehaltung der hohen Qualität des Laminats und der Gelcoatschicht während des Bootsbaues. Dies liegt nicht in der Hand des Eigners. Jedoch kann er dieses Problem beim Kauf eines neuen Bootes einschränken: Durch Wahl eines angesehenen Bootsbauers, durch Verlangen eines Bauzertifikats von Lloyds und dadurch, daß er sich vergegenwärtigt, daß die Bootsbauerwerkstatt sauber, gut geführt, warm, trocken und mit einem sauber organisierten Materiallager ausgestattet ist. Heute haben gute Bootsbauer ein besseres Verständnis über Qualität, und dieses stellt sicher, daß ihre Produkte weniger Probleme mit Osmose haben. Eine weitere Vorbeugung ist, das Boot aufzuslippen, damit es gründlich austrocknen kann.

Eine zweite vorbeugende Maßnahme d ist die Versiegelung der Gelcoatschicht, und es ist am besten, die Bilgen gleich mitzuversiegeln – mit dem wasserdichtesten Material, welches Ihnen zur Verfügung steht. Schwer lösliche Epoxyd-Harze sind darauf die beste Antwort. Ein Material dieser Art ist Gelshield von International, speziell für diesen Zweck zusammengestellt. Das Aufstreichen eines solchen Kunstharzes – am besten vor Auftragen des Antifoulings, aber erst nachdem die Rumpfform voll ausgetrocknet ist – wird die Wasseraufnahme reduzieren oder ausschließen und somit die meisten Ursachen der Blasenbildung verhindern. In einigen Fällen aber liegt die Ursache im Laminat selbst und die Blasenbildung kann selbsttätig ohne Eindringen von Wasser auftreten. Dagegen hilft kein Anstreichen.

Eine vorbeugende Schutzschicht benötigt nur zwei Anstriche. Sie kann für ein Boot angewendet werden, welches nicht neu ist. Aber dies erfordert ein gründliches Abschleifen des Antifoulings, welches eine lästige Arbeit ist. Auf der anderen Seite wird diese Lösung für ein Boot, sagen wir drei Jahre alt, und welches keine Anzeichen von Blasenbildung zeigt, sehr wertvoll sein.

Irgendwelche ernsthaften Baufehler während der Herstellung des Schiffes haben sich selbst beseitigt – wenn es bisher noch keine Anzeichen von Schwierigkeiten gegeben hat, ist der Rumpf wahrscheinlich problemfrei. Die Behandlung wird sich dann auf das spätere Eindringen von Feuchtigkeit einschränken. Die Bilgen müssen natürlich sauber und trokken sein, bevor mit der Harzbehandlung begonnen wird.

Eine Behandlung beginnt mit einer Diagnose. Der kluge Schiffseigner wird ein besonderes Augenmerk für die Unterwasserfläche seines Bootes haben, wennimmer es aufgeslippt ist. Blasen fallen einem gewöhnlich nach dem Aufslippen sofort auf. Trocknet das Laminat aus, können sich die Blasen setzen. Es ist also umso besser, je eher der Boden inspiziert wird. Ist das Boot aufgeslippt, sollte eine gute Werft auf jeden Fall den Rumpf auf Blasen und irgendwelche anderen Beschädigungen hin untersuchen. Es würde aber auch nicht schaden, wenn man der Werft den Auftrag gibt, den Rumpf zu untersuchen, besonders, wenn man es nicht selbst machen kann.

Wenn Blasen gefunden werden, ist es wirklich ratsam, einen professionellen Gutachter zu beauftragen, um die Blasenbildung, ihre Heftigkeit und ihr Ausmaß zu untersuchen. Er soll auch eine Empfehlung geben, welche Schritte man dagegen unternehmen kann. In den meisten Fällen kann das Problem mit einer hohen Erfolgswahrscheinlichkeit gelöst werden, wiederum durch Auftragen des nichtlöslichen Epoxydharzes, nachdem die beschädigte Schicht abgeschliffen worden ist.

Unsere Untersuchungen haben dazu geführt, Boote, die von Osmose befallen sind, in drei große Bereiche einzuteilen.

Der erste Bereich betrifft solche Boote, die nicht älter als zwei oder drei Jahre sind und schon Blasenbildung zeigen. Dies sind normalerweise Fälle, wo es mit dem Baumaterial des Rumpfes selbst Probleme gibt, die auf fehlerhafte Rohmaterialien, fehlerhaftes Auftragen des Laminats (Harz) oder auf schlechte Verarbeitung im Bootsbaubetrieb selbst zurückzuführen sind.

Diese Fehler auszubessern kann sehr schwierig, ja sogar unmöglich sein. Der Bootseigner sollte sich mit diesem Problem an den ursprünglichen Lieferanten wenden. Es wird helfen, wenn der Eigner einen Prüfbericht eines anerkannten Gutachters vorlegt, um die Schwierigkeiten mit dem Boot zu verdeutlichen. Ein verantwortungsbewußter Hersteller (Werft) sollte solche Informationen willkommen heißen, denn sie werden ihm helfen, Fehler, die während der Bauphase des Schiffes gemacht wurden, aufzudekken. Das größte Problem tritt für den Eigner wahrscheinlich dadurch ein, wenn der Lieferant sein Geschäft aufgelöst hat.

Der zweite Bereich trifft für Boote zu, welche im Alter von ungefähr fünf bis sieben Jahren ihre ersten Mängel zeigen. In diesen Fällen ist es sehr wahrscheinlich, daß das Baumaterial und die Ausführung der Arbeit von nicht allzu hoher Qualität waren, aber nicht in hohem Grad mangelhaft. Das Durchdringen von Feuchtigkeit geht langsam vonstatten, so daß Beschädigungen erst nach einem längeren Zeitraum ersichtlich werden. Hier wird der Bootsbesitzer wahrscheinlich nicht den Händler zur Verantwortung ziehen können – und in diesem Zeitraum kann das Boot seinen Besitzer mehrmals gewechselt haben. Jedoch gibt es zum Glück für diese Problemfälle eine sehr erfolgversprechende Behandlung.

Im letzten Bereich schließlich geht es um Boote, die über zehn und mehr Jahre völlig problemfrei waren, dann aber plötzlich Blasenbildung zeigen. Solche Boote sind normalerweise von hoher qualitativer Bauweise und die Blasenbildung kann auf die schrittweise Materialverschlechterung der Gelcoatschicht zurückzuführen sein.

Dies führt zur Feuchtigkeitsdurchdringung. In solchen Fällen läßt sich eine sehr wirksame Behandlung durchführen.

Die Behandlung ist für die letzten beiden Bereiche gleich. Sie ist auf das Beseitigen des beschädigten Materials, der Farbschicht und der Verkleidung beschränkt. Die Ausbesserung erfolgt durch nichtlösliche Epoxyd-Spachtelmasse und zwei weitere Schichten des nichtlöslichen Epoxyd-Harzes.

Der Eigner mit praktischer Begabung und mit bescheidenen Mitteln wird sich fragen, ob er diese Arbeit selbst machen kann.

Das Anstreichen und Ausspachteln ist nicht das größte Problem. Die richtigen Arbeitsbedingungen müssen geschaffen werden – angemessener Schutz und richtige Temperaturen. Das Abtragen der fehlerhaften Gelcoatschicht geschieht am besten mittels Naßschleifen, welches eine besondere Ausrüstung sowie Erfahrung und Geschicklichkeit erfordert. Es ist daher ratsam, eine Fachkraft mit dieser Arbeit zu beauftragen. Hierfür stehen eine Anzahl mobiler Fachkräfte, welche über das ganze Land verteilt sind, zur Verfügung.

Die alternative Methode des Abschleifens mit der Flex sowie der Gebrauch eines Heißluftföhns und Schabeisen scheinen sehr arbeitsintensiv und weniger befriedigend zu sein, aber sie ist von einem erfahrenen Amateur durchführbar. Wegen der Wichtigkeit der richtigen Arbeits- und Umfeldbedingungen spricht eine Menge dafür, die ganze Arbeit durch eine erfahrene und gut ausgestattete Bootswerft ausführen zu lassen. INTERSPRAY-Betriebe sind wegen ihrer guten Betriebsanlagen dafür besonders geeignet.

Die volle Behandlung schließt das Abtragen der Gelcoatschicht und des beschädigten Materials um die Blasen herum mit ein. Nur das unversehrte Laminat darf bleiben. Anschließend muß der Rumpf gründlich mit Frischwasser abgewaschen werden und völlig austrocknen. Gewöhnlich sind zum Trocknen mindestens zwei Monate erforderlich. Um zu überprüfen, ob der Rumpf auch völlig ausgetrocknet ist, empfehle ich folgendes: man klebe mit Tesafilm eine ca. 30 x 30 cm große Plastikfolie an den Rumpf, wenn möglich gleich an mehreren Stellen. Diese Folie läßt man ca. ein bis zwei Stunden, am besten aber über Nacht hängen. Kondensationswasser auf der Folieninnenseite zeigt an, daß der Rumpf noch nicht ausgetrocknet ist.

Sobald der Rumpf trocken ist, wird die erste Schicht des klaren, nichtlöslichen Harzes aufgetragen. Hierbei sind die Empfehlungen über Temperatur, Gebrauchsdauer usw. zu beachten. Dann beginnt das Spachteln und Glätten. Dabei benötigt man für dicke Lagen bis zu zwei Zentimeter INTERFILL 500. Hierauf folgt eine geglättete Abdeckschicht von INTERFILL 600, welche bis zu 5 mm dick sein kann. Hier muß man erfahren sein, will man ein gutes Ergebnis erreichen. Bei der Verarbeitung muß darauf geachtet werden, daß die Spachtelmasse mit einer Metallklinge oder einem Spachtel geglättet wird – bevor sie hart wird. Je besser die Schicht aufgetragen wird, desto weniger muß nachgeschliffen werden. Auf jeden Fall sollte zum Nachbearbeiten eine Bandschleifmaschine, wie sie auch in Bootsbaubetrieben zu finden ist, verwendet werden.

Schließlich benötigt man noch zwei weitere Schichten des nichtlöslichen Harzes, die erste Schicht ist farblos, die zweite Schicht ist mit Farbe versehen, um sicherzustellen, daß alles voll abgedeckt ist. Nach dieser Behandlung ist der Rumpf geschützt, das Antifouling kann aufgetragen werden. In den meisten Fällen ergibt sich, daß der Rumpf so gut wie neu ist. Tatsächlich ist er oft besser, da die neue Beschichtung gegenüber Wasser widerstandsfähiger ist als die ursprüngliche Polyesterharz-Gelcoatschicht.

Ergebnisse:

Open World Championship

		Fisher Nautical MOCRA	**Porthmouth Yardstick Champion**
Platz	Bootsname	Punkte	Punkte
Champion	Tripper	107,25	92,50
Runner-up	Samurai	86,00	83,75
Third	Scorpion	80,50	79,00
4.	Gwahir	79,00	80,50
5.	Fishers Nautical Enterprize	77,50	80,00
6.	Cataetyx	72,00	80,00
7.	Magic Hempel	67,50	60,50
8.	Scamper	52,00	58,50
9.	Scratcher	50,00	55,50
10.	Trivia	45,50	56,50

Die Ergebnisse der vier Offshore-Regatten sind:
Rennen 1: TRIPPER – MAGIC HEMPEL – GWAHIR
Rennen 2: TRIPPER – MAGIC HEMPEL – GWAHIR
Rennen 3: TRIPPER – GWAHIR – SAMURAI
Rennen 4: SCORPION – SAMURAI – GWAHIR

aus Multihull International Juli 85 Seite 184

Boots-versicherungen

Den Stein der Weisen haben wir nach wie vor nicht gefunden. Professionell erbaute Standard-Modelle von Mehrrumpfbooten sind versicherungsmäßig verhältnismäßig leicht unterzubringen. Probleme bereiten nach wie vor die total oder teilweise selbstgebauten Boote. Eine neue Möglichkeit haben wir aufgetan in England. Von der Firma Multihull Marketing erhielt ich die Zusage, daß man jeden Versicherungsantrag besonders prüfen werde daraufhin, ob das Risiko für die Versicherer tragbar sei. Interessenten wollen sich bitte in Bremen melden.

Firmen-Nachrichten

Die Fa. R. Steffen, Bootsartikel, hat ihr Lieferprogramm um den Sektor **Selbstbaupläne** für Catamarane und Trimarane erweitert. Es liegen z. Zeit Informationen über 116 verschiedene Entwürfe bis 24 m Länge bereit. Außerdem wurde eine „Telefon-Seelsorge" für Selbstbauer eingerichtet, um Bauprobleme kurzfristig besprechen zu können.

Um dem Selbstbauer auch während und nach dem Bau „Alles aus einer Hand" anbieten zu können, wurden z. B. auch Sandwichplatten, Mastbausätze sowie Segel in das Lieferprogramm übernommen.

Interessenten wenden sich bitte an:
Fa. R. Steffen,
Schwanenstr. 9,
5603 Wülfrath

SCHOLZ
DRUCKT
(0421)
45 22 23

Einzelprobleme beim Bootsbau

Unter dieser Rubrik werden wir nun regelmäßig gute, schlechte, schwere und einfache Problemlösungen vorstellen, die Bauinteressenten sammeln können.

Fenster zwei Varianten

1. Möglichkeit:

Auf die Fensteröffnung wird mit entsprechender Überlappung eine Acrylglasscheibe aufgelegt, mittels Silicon oder Moosgummi gedichtet und anschließend verschraubt.

Dabei ist zu beachten: Schraublöcher sollten so groß ausgeführt werden, daß das Acryl sich dehnen und zusammenziehen kann. Sonst reißt es und die Fenster werden undicht. Eine einfache aber nicht sehr elegante Lösung ist die Verwendung von Maschinenschrauben anstatt von Senkkopfschrauben, die ja vertieft in das Glas eingesetzt werden. Dadurch kann das Acryl „arbeiten". Sie sollten sich allerdings Gedanken über die Innenverkleidung der Unterlegscheiben und Muttern machen, damit das Boot von innen nicht wie ein U-Boot aussieht! Außerdem sollte man beachten, daß jede Fensteröffnung eine Schwachstelle darstellt. Also arbeitet man am besten mit von innen angebrachten Doppelungen, auf die dann auch die Innenverkleidung angebracht werden kann.

Stehen die Wandflächen unter Vorspannung, so werden sie sich beim Aussägen der Fensteröffnung verziehen. Dieses kann bei der 2. Möglichkeit nicht vorkommen, da durch den inneren Rahmen zusätzliche Stabilität erreicht wird.

2. Möglichkeit:

Fenster schwimmend einlegen. Hierzu können Sie Silicon oder besser Moosgummi verwenden. Eigentlich wird dieses Prinzip auch bei Alu- und Kunststoff-Fenstern verwendet, so daß man es leicht kopieren kann. Es ist zu beachten: Fenster mit einer Dehnungsfuge einsetzen! Von außen wird das Fenster mit einer Aluleiste, auf die vorher Moosgummi geklebt wurde, durch Verschrauben gegen die innere Auflage gedrückt.

Beide Möglichkeiten können beim Holz- wie auch beim GFK-Sandwichbau angewendet werden, jedoch ist beim Sandwichbau unbedingt darauf zu achten, daß das Wandmaterial massiv ausgeführt wird.

Wie das geht, lesen Sie in der nächsten Ausgabe.

Zum Fenstermaterial:

Verwenden Sie, falls möglich, **Lexan**! Das Material ist doppelt so stabil wie **Acryl** bei doppeltem Preis, also nicht teurer, aber leichter. Lt. Hersteller-Tabelle ist eine 9,5 mm Platte Lexan so stark, daß sie, in einem Hochhaus von 120 m Höhe als großes Wohnzimmerfenster eingebaut, Windstärken von 120 km/h aushält! Noch zwei Beispiele: Die Polizei verwendet auch Lexan-Schutzschilder und Helmvisiere, die Steinwürfen und Stockhieben standhalten. Banken verwenden doppelt verklebtes Lexan an den Schaltern, da es so verklebt schußsicher ist!

Man kann das Material glasklar und getönt erhalten und/oder mit einer speziellen Oberfläche bekommen, die absolut kratzfest ist.

R. Steffen

Türkei – Katamaran-Center in Yalikavak

Preisgünstiges Winterlager für Mehrrumpfboote

Yalikavak liegt ca. 20 sm nördlich von Bodrum. Der Hafen ist klein und in keiner Karte eingezeichnet, bietet aber Frischwasserversorgung und Einkaufsmöglichkeiten. Ein Surfbrett- und Bootsbauer spricht englisch, und auch ein ehemaliger Gastarbeiter hilft bei der Verständigung. Ersterer ist durchaus in der Lage, Reparaturen an Kunststoffbooten auszuführen.

Die Werft liegt an der schmalsten Stelle der gleichnamigen Halbinsel und war bisher auf den Bau, die Ausbesserung und Lagerung von ortsüblichen Fischerbooten in Holzbauweise spezialisiert.

Nach dem die Preise in Bodrum (wie auch in Kusadasie und Marmaris) für ein Winterlager von Jahr zu Jahr anstiegen und für Katamarane meist der doppelte Preis wie für gleichlange Monohulls verlangt werden, ist die kleine Werft von Mehmet Toker in Yalikavak eine preiswerte Alternative.

Die Boote werden fachmännisch und vorsichtig an Land geholt. Für einen 17 x 9 m Katamaran von 13 Tonnen hat er extra einen 2. Balkenrost (siehe Foto) und zwei spezielle Slipschlitten (Foto) angefertigt, die nun allen weiteren Eignern zur Verfügung stehen. Dies kommt vor allem den in Sandwichbauweise gefertigten Booten zugute, die keine Punktbelastung aushalten. Mit Sandsäcken zusätzlich abgepolstert, kam der große Kat auf diesen Schlitten sicher und unbeschädigt an Land.

Unterwasserschiffreinigung, Anstrich, kleine Reparaturen, Batteriecheck und andere Dienstleistungen können vereinbart werden. Ein Segelmacher und diverse Werkstätten sind im ca. 25 km entfernten Bodrum.

Diesen Winter liegen 4 Katamarane von 9 m bis 17 m in Yalikavak. Der örtliche Kommandant der Gendamerie fühlt sich ebenfalls verpflichtet, für die Sicherheit der Boote zu sorgen. Die freundliche Unterstützung und Aufnahme bei den Ansässigen war beeindruckend., wenn man vorher erleben mußte, wie in Bodrum und anderen größeren Häfen der zunehmende Tourismus vor allem die Geschäftstüchtigkeit der Türken angestachelt hat.

Mit freundlichem Gruß
Volkmar Weilguny

Zu verkaufen:
BOB 8/73 Catamaran
Lloyds Register of Shipping Holz, 83 neu beschichtet. Besegelung mit Rollreffanlage 83 neu 25 AB. Mariner mit Batterie 134 Ah. Kühlbox mit extra Batterie 134 Ah. Propangaskocher mit Zündsicherung, neu. Feuerlöscher 2 kg. neu Pumpcloset. Liegeplatz Bandholm DK Preiswertes Winterlager. Festpreis 27 500,– DM
Tel. 0421 / 58 72 03 oder 04223 / 466.

Familien-Katamaran „Atalanta". L. 6,10 m, B. 2,85 m, Tiefg. 0,90 m, mit Trailer u. Motor. VB 7000,– DM. Tel. 07031 / 22 33 61.

Trimaran, trailerbar, Länge 8 m, 6 Kojen, Achterkajüte, kompl. DM 35 000,–.
Tel. Holland: 01890 / 1 85 40.

Kajütsegler RA-Cruiser Luxus, 5,45 x 2,14 x 1,00, Segelfläche 15 m², Wolfangel-Tandem-Trailer, 6-PS-AB Johnson, mit Pött un Pann, 14 000,– DM VB, Liegeplatz Stavoren/Holl. bez. bis 4/86. Tel. ab 18.00 Uhr 02208 / 32 86.

Der erfahrene Segler
bestellt
H. Meyerdiercks Yachtsegel
Keine Luxuspreise
Erstklassige Arbeit
Prompte Lieferung
Ia Referenzen
Bootszubehör – Flaggen – Rettungsgeräte
Hauptbetrieb: 2800 Bremen 21 (Oslebshausen)
Beim Struckenberge 10, Fernruf (04 21) 64 50 07
Filiale: 2820 Bremen 70 (Vegesack)
Alte Hafenstraße 37 / 38, Fernruf (04 21) 65 00 39

„Lily" kommt am Heiligabend

Kälterekord in Berlin – Smogalarm im Ruhrgebiet – Autobahnchaos – eine Umdrehung nach links am Ausschaltknopf des Kurzwellenradios morgens um 8.05 Uhr nach den Nachrichten der Deutschen Welle, und alle Gedanken an diese lästigen Zustände wurden vom 28 Grad warmen Passatwind übers blaue Karibische Meer hinweggetragen. Aber die Sache mit dem absoluten Paradies scheint auch hier nicht mehr zu funktionieren. Am Nachmittag machten die ersten Gerüchte über einen weit im Nordosten herumvagabundierenden Hurrikan in Seglerkreisen die Runde. Es war kurz vor Heiligabend 1984, und da darf es in den Virgin Islands und um diese Jahreszeit laut Pilots so etwas nicht geben.

Vier Wochen davor war „Klaus" mit 80 kn Wind über die Inseln gefegt und hatte furchtbar gewütet. Allein in Sankt Thomas lagen 40 Jachten praktisch auf der Straße, nachdem auch noch ein in Panik geratener Kapitän eines Luxusliners in das Feld der Boote, bei denen das Grundgeschirr noch hielt, hineinfuhr und denen den Rest gab. Das traurigste Kapitel steuerte dann noch die Polizei bei, als sie, von den arg gebeutelten Crews aufgefordert, endlich etwas gegen die Plünderer zu unternehmen, sich bereiterklärte, nur bei Bezahlung von runden 200 Dollar pro Mann eine Nachtwache einzurichten. Kein Wunder, daß unter den betroffenen Yachties eine nie gekannte Solidarität ausbrach und man die Bewachung selbst organisierte. An wirkungsvollen Argumenten in Form von Waffen, angefangen von israelischen Maschinenpistolen bis zur Handgranate, herrscht auf den Schiffen in der Karibik kein Mangel.

Solch einen Sturm hatte es seit 32 Jahren nicht mehr gegeben, und jetzt zu Weihnachten! soll schon wieder so ein Monster im Anzug sein – nicht zu fassen! Am nächsten Tag war's dann gewiß, „Lily" wurde er genannt und zog auf einer sauberen Bahn auf Virgin Gorda zu, wo wir nach zweieinhalb Wochen Schufterei am Schiff und nach zwei vorangegangenen „versauten" Segelsaisons mit Mast- und Baumbruch, ewigem Kampf gegen Trockenrott, rostige Schrauben und geplatzte Hydraulikschläuche, nun unsere haßgeliebte „Bally-Mena III" in Topzustand!

am Morgen des Heiligabend mit dem einzigen Travellerlift mit Überbreite (Geoff Cooke, der Manager der Marina, besitzt selbst einen 45 ft Peter Sprong-Catamaran) ins Wasser gebracht hatten. Am Mittag waren wir dann wieder draußen auf unserem Landliegeplatz, und Erinnerungen an nicht endenwollende Schleifarbeiten, an nächtliche Spaziergänge zwischen dem Verhau aufgebockter Schiffe zur 300 m entfernten Toilette wurden wieder wach. Die Radiostationen brachten jetzt halbstündige Positionsmeldungen des Sturmzentrums, verbunden mit Verhaltensanweisungen an die Bevölkerung, natürlich mit dem Hinweis, die Weihnachtseinkäufe mit großem Eifer fortzuführen, soviel Zeit würde sich „Lily" bis zum Schließen der Geschäfte sicherlich noch lassen. Die Radiosender sind privat und leben nur von den Werbeeinnahmen der lokalen Geschäftswelt.

Heiße Tips über beste, geheime, absolut sichere Plätze wurden nun gehandelt und mit Ratschlägen über Vorkehrungsmaßnahmen wurde großzügig umgegangen. Der einzige Deutsche, ein in Venezuela lebender Skipper, den wir in den drei Monaten sahen (wohl dank des unglaublichen Dollarkurses), brachte alle seine beweglichen Ausrüstungsgegenstände unter die Betontreppe des Hafenbüros, unter der wir gerade unseren Außenborder festbinden wollten, mit dem Argument „wer zuerst kommt, mahlt zuerst". Da kann man nur hoffen, daß der Dollar kräftig bleibt und wir auch in der nächsten Zeit von diesen dynamischen Vertretern unserer Wendegeneration verschont bleiben. Der Horror auf unseren Straßen nach unserer Rückkehr lehrte uns das Fürchten und bestätigte uns, daß unsere Nation wieder auf dem besten Weg ist, die Größte zu werden. Solche Dinge ärgern einen halt, und dieses rücksichtslose Verhalten wird einem durch die Hilfsbereitschaft und Unkompliziertheit der Amerikaner erst so richtig bewußt.

So, aber wie ging's nun weiter: Trotz gewaltiger Regenschauer, trotz der Winddrehung über Nord nach Nordwest gingen die Weihnachtsvorbereitungen voran. Ditta und ich sind hemmungslose Weihnachtsfans und hilflose Sklaven unserer Gemütsregungen, und so machen wir jedesmal das Beste daraus und zelebrieren Heiligabend, wie es sich nach unseren Vorstellungen in Deutschland gehört. Daß diese Vorstellungen nach einigen Jahren Winter jeweils in den Tropen immer verwässerter werden, tut der Sache keinen Abbruch. Nach Weihnachten in Ibiza, Teneriffa, Martinique und in den Virgins ändert sich auch das Motto, und der Bogen spannt sich über spanische, neuseeländische, amerikanische und karibische Zeremonien (glaubt ja nicht, daß der Rest der Welt von Christmas verschont bleibt) bis zum Ehedrama morgens halb fünf – aber das ist eine andere Geschichte.

Eine original österreichische Fichte von Freunden aus selbigem Lande wurde geriggt, der Salon mit mundgeblasenen Silberkugeln und Messingengelchen geschmückt, der Tisch schon weiß gedeckt mit „Kristall" und roten Kerzen, die Vorbereitungen zu einem opulenten Weihnachtsdinner machten durch Verbreitung verführerischer Düfte auf sich aufmerksam ... und dann kam die Meldung: „Lily" macht einen scharfen Knick nach Osten 200 Meilen nördlich von uns. Das sind Weihnachtsgeschenke, die sich sehen lassen können. Jetzt war was los, Hurrikan-Parties kamen in Gang, jeder lud jeden auf einen Drink ein, keine rechte Hand war ohne kühle Bierdose, und alle wünschten sich Merry Christmas, obwohl Christmas Eve noch vor uns lag. Conrad, ein unglaublich schwarzer Freund, der auf der Werft arbeitet (er ist wirklich so pechschwarz, daß Ditta nach ihrer abendlichen Duscherei regelmäßig zu Tode erschrak, wenn er in der Dunkelheit auf eine freie Dusche wartete und in der ihn umgebenden, kaum durch Lampen erhellten Nacht praktisch unsichtbar war), antwortete auf meine Frage, ob er schon etwas von Weihnachten verspüre, ganz freudig erregt „Oh yes man, Christmas is just around the corner". Da konnte ja nichts mehr schief gehen.

„Lily" zog von dannen und Geoff, der Manager, schleppte an einem Strick ein quiekendes Schwein in den Schiffsyard, das mit Hilfe seines Sohnes gewaschen werden sollte, um frisch parfümiert seiner Frau als Weihnachtsüberraschung zu dienen (andere Länder, andere Sitten). Ihn jammerte es dermaßen, uns an Heiligabend so allein auf dem dann doch recht öden Platz zu wissen, daß er in einem Anfall von Sentimentalität den Travellerlift anwarf und die Zuwasserprozedur für uns zum zweiten Mal vollzog, dieses Mal nachts. Allein das Schwein war glücklich, es blieb vorerst von der verhaßten Wascherei verschont. Aber nachdem alles gut gegangen war, waren auch wir glücklich und hatten ein Weihnachten, das seinesgleichen sucht.

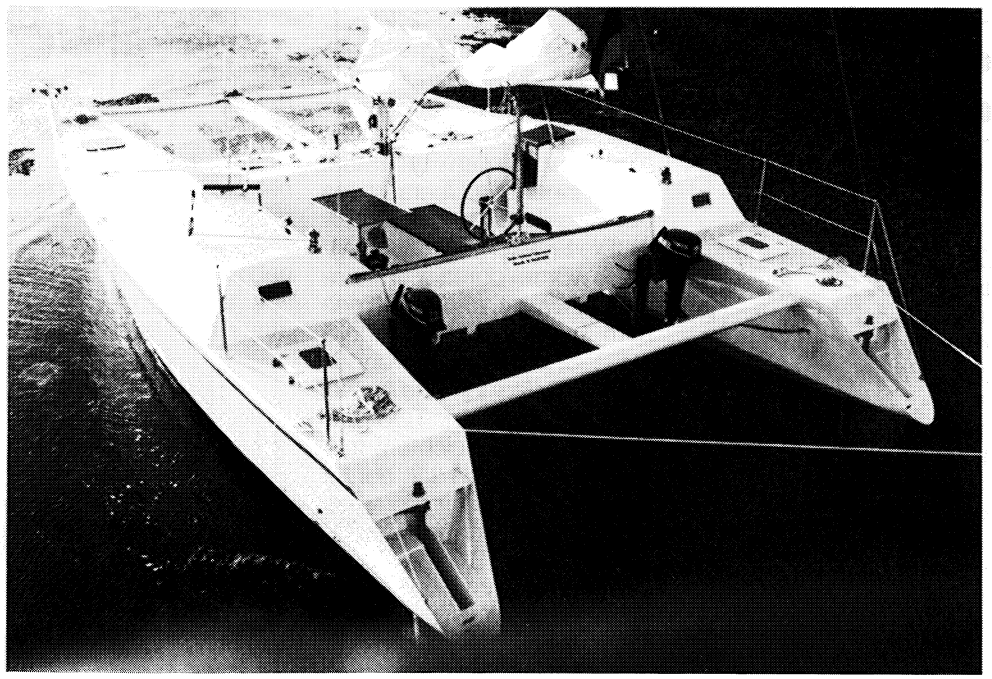
Es folgten dann unvergeßliche Tage mit Segeln und Ankern nur in der näheren Umgebung, die erste Zeit mit viel Wind und norderly swell, und uns wurde bewußt, daß die Zeit auch in diesem Jahr wieder nicht ausreicht, alle vorgenommenen kleinen Törns durchzuführen.

In Anegada (wo Charterschiffe wegen vieler Riffe nicht hin dürfen), wo wir vor zwei Jahren den Mast verloren und letztes Jahr den Baum brachen, blieb uns das Glück gewogen, und es vergeht hier in München kein Tag, an dem nicht die weiten einsamen Strände und das türkisfarbene Wasser vor unseren Augen erscheinen und Verdi's Oper „Rigoletto" zum Sundowner in Form einer Flasche französischen Rotweins als Ohrwurm sich in unsere Gedanken schleicht.

So und nun weg von meinen privaten Geschichterln

zum Fernsehen, das z. B. Selbstbauer viel mehr interessieren wird. Also Caribbean Television geht so: Windgenerator kaufen, zusammenbauen, provisorisch mit Besenstiel und Schlauchklemmen im Burgkorb aufstellen, Kabel und Amperesowie Voltmeter und Schalter zusammenmurksen, Instrumentenanzeige nebst wirr daranhängenden Kabeln im Cockpit gruppieren, auf Wind warten, sich auf einen Lehnstuhl zurückfallen lassen, viel eiskaltes amerikanisches Chemiebier reinziehen, dann stundenlang auf die Zeiger starren, und wenn sie ausschlagen, sich vor Freude auf die Schenkel klatschen, bis sie feuerrot werden. Ich muß zugeben, ein etwas schlichtes Vergnügen, aber vom heimischen Fernsehen werden wir ja auch nicht immer verwöhnt.

Wer weitere Informationen über Windgeneratoren braucht, möge sich unter Beilegung einer Flasche deutschen Bieres an mich wenden. Jürgen Martin



TONGA - 39 Special zu verkaufen. Bader, 2307 Strande, Tel. 04349 - 82 36

MULTIHULL DEUTSCHLAND

VEREINIGUNG DEUTSCHER CATAMARAN- UND TRIMARAN- SEGLER

- dabei sein
- mitmachen,
- informieren,
- Erfahrungen austauschen

Mitglied werden für DM 40,– pro Jahr incl. Postversand des „Multihull-Boten"

BEITRITTSERKLÄRUNG

Hiermit erkläre ich meinen Beitritt zu dem nicht rechtsfähigen Verein

MULTIHULL DEUTSCHLAND
Vereinigung Deutscher Catamaran- und Trimaran-Segler, Bremen

Ich bin Eigentümer eines ◯ Catamarans ◯ Trimarans ◯ Monohull ◯ z.Z. ohne Boot

Typ: _____ Baujahr: _____

Bootsname: _____

Segelzeichen und -No.: _____

Ständiger Liegeplatz: _____

_____, den _____

VORNAME, NAME (bitte in Druckbuchstaben): _____

Anschrift: _____

Tel. No. (Geschäft/Privat): _____

Scheck über Jahresbeitrag ist beigefügt.

Jährlicher Mitgliedsbeitrag DM 40,—

bitte ausschneiden

R. Steffen, Schwanenstr. 9, 5603 Wülfrath

Vorstellung von Konstruktionen

Simson 11 m Cruising Catamaran

Dieser Entwurf bietet ein Maximum an Platz bei einer minimalen Schiffslänge. Die Konstruktion ist so ausgelegt, daß der Bau auch von einem „Erstbauer" ausgeführt werden kann. Baumaterial ist GFK-Sandwich/Sperrholz oder Sperrholz/Epoxyd.

Kurzbeschreibung:

- Stehhöhe im Salon und in den Rümpfen
- 4 sep. Kabinen für 6-8 Personen
- großer Wasch-/ Duschraum
- mengenweise Platz für Bücher, Stereo, Musikinstrumente oder andere Sachen, die das Leben auf See verschönern
- einfach zu handhabendes Rigg mit einer zentralen Winsch
- klares, aufgeräumtes Deck
- Mini-Kiele und Ruder mit Skegs

Maße:

L.ü.A.: 11 m, Breite: 6,5 m, Tiefgang: 0,9 m, Verdrängung: 3855 kg, Segelfläche: 65,5 qm, Baupläne: ca. 1200,— DM

Weitere **Simpson-Cats**: 8,3 m, 11,6 m, 12 m, 13 m

R. Steffen

Simpson 11 m Cruising Catamaran

Profile

Dimensions

L.O.A. 11 m (36'1")
Beam 6,5 m (21'4")
Draft 0,9 m (3'0")
Displ. 3855 kg (8500 lbs)
Sail area 65,5 sq m (704 sq ft)

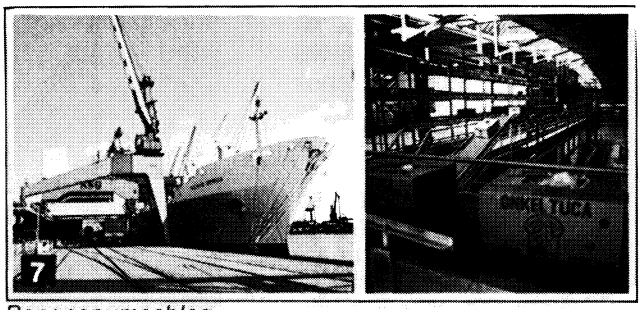
TOMKAT

Ein aus dem üblichen Rahmen fallender Trimaran wurde in Multihull Jan./Febr. 85 veröffentlicht, weshalb wir Ihnen diesen vorstellen möchten. Die sinngetreue Übersetzung des Originaltextes lautet:

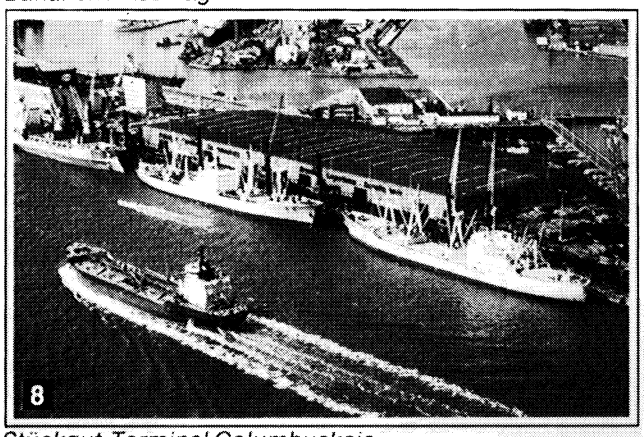
„Die Entwicklung der TOMCAT wurde durch Erfahrungen bestimmt, die ich mit meinem 1. Boot, der „Smoholla the Shaman" gewonnen habe, mit dem ich eine Anzahl Regatten gewann. TOMCAT stellt einen ultraleichten, trailerbaren Trimaran dar, der für Amwindkurse optimiert ist. Obgleich spartanisch ausgerüstet, hat er 3 feste Kojen. Die Abmessungen von 9,12 x 7,3 m machen ihn zum komfortabelsten Boot dieser Gewichtsklasse (720 kg). Erste Plätze werden sicher sein. Die schlanken Rümpfe, geringe Krängung und das tiefgehende Schwert sollen zu hervorragenden Leistungen auf Kreuz- und Raumkursen verhelfen. Für Spinnakerkurse ist er eine unvergleichliche Plattform. Die große Breite und Vorschiffslänge, verbunden mit beträchtlicher Diagonalstabilität, gestatten die große Besegelung länger zu tragen. Trotz des hohen Riggs (13 m) können die meisten Brücken Seattles ohne Öffnen passiert werden. Das wasserdichte Schott (vor dem Mast) erlaubt den Einbau eines Selbst-Wiederaufrichtesystems. Eine Spannvorrichtung im Rumpf gewährleistet ein straffes Vorstag trotz der schlanken Rümpfe. Der auf dem Kiel stehende verjüngte Mast mit unterteiltem Rigg erlaubt jede gewünschte Trimmung ebenso wie die doppelten regulierbaren Backstagen und Preventer. Die innenlaufenden Fallen für Groß, Genua und Spi führen zur sicheren Bedienung bis ins Cockpit. Die Anordnung der Decksbeschläge begünstigt eine schnelle Bedienung. Die Ausrüstung besteht aus 6 Winschen, Profilvorstag, Kompass und Log. Die Instrumente sind auf einer Bank über dem Kajütluk angeordnet. Es gibt keinen Grund, weshalb trailerbare Boote nicht optimale Regattaboote sein können."

Seestadt Bremerhaven

Die Häfen in Bremerhaven



Bananenumschlag



Stückgut-Terminal Columbuskaje

An der Columbuskaje: MS „Europa"

Container-Schiffe am Terminal

Abmessungen:

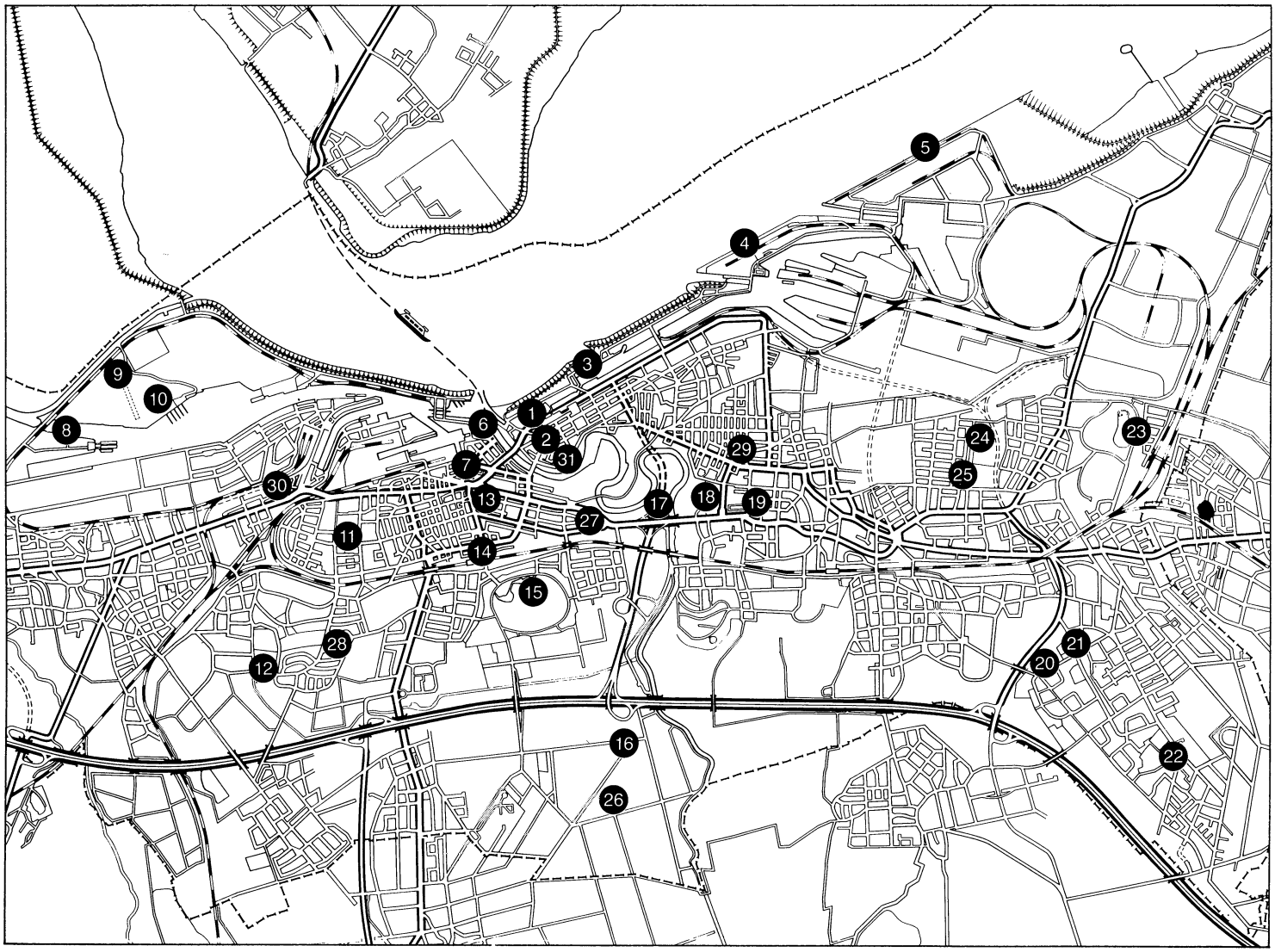
L.ü.A.	9,12 m
LWL	8,43 m
B.ü.A.	7,32 m
B.spur	6,88 m
B.W.L.Rumpf	0,70 m
Tiefg.	0,33/2,34 m
H.ü.WL	12,95 m
Gewicht	726 kg
S. ges.	69,9 m²
Großs.	31,5 m²
Genua	38,4 m²
Spinn.	99,5 m²

Kommentar zur TOMCAT aus Sicht des Übersetzers:

Erstaunlich ist das geringe Gewicht dieses extremen Trimarans. Die große Breite ist jedoch für deutsche und angrenzende Häfen liegeplatzfeindlich. Ebenso würde die Mastlänge von 13,2 m (Bootslänge + 4 m) hier Schwierigkeiten beim Trailern bereiten. Weder aus den Zeichnungen noch aus der Beschreibung ist zu entnehmen, daß die Mannschaft den Tri vom Luvschwimmer aus steuern und bedienen kann, was bei 3 Mann à 90 kg immerhin einen Stabilitätszuwachs von 20 % ergeben würde! Die Segelfläche von 70 m² ergibt eine Bruce-Zahl von 2,34 mit einer rechnerischen Stabilität für 8,5 m/sek. (IMM) bzw. 10,1 m/sek. nach MOCRA-Regel. Sicher ein schnelles Boot, doch wird wegen der hohen Fahrt (VB/VT 1) bereits bei glattem Wasser Reduzierung der Segelfläche nötig sein!

Seestadt Bremerhaven

1 Deutsches Schiffahrtsmuseum, Museumshafen, Radarturm, Hochschule Bremerhaven
2 Bürgermeister-Smidt-Straße, Stadttheater, Hallenbad Mitte, Columbus-Center mit Jugendtreff „Schleuse" und „Tee-Clipper"
3 Strandpromenade, Tiergrotten
4 Überseehafen, Columbuskaje, Fähre nach England, Seebäderdienst nach Helgoland
5 Container-Terminal Bremerhaven
6 Weserfähre, Gästeliegeplätze für Jachten
7 Weser-Yacht-Club
8 Wassersportverein Wulsdorf (im Anschluß daran Wasserski)
9 Flugplatz Luneort
10 Marina Bremerhaven
11 Hallenbad Süd, Schillerstraße
12 Freibad Grünhöfe
13 Modellboothafen Holzhafen
14 Hauptbahnhof mit Städtischem Verkehrsamt
15 Bürgerpark, Bootsteich, Rollschuh-Stadion, Sportplätze, Tennisanlage
16 Modellflugplatz am Höllenhammsweg
17 Ruderverein Bremerhaven an der Geeste
18 Stadthalle Bremerhaven
19 Stadtverwaltung und Polizei
20 Kinderpark Leherheide
21 Gartenhallenbad Nord
22 Freizeitheim Leherheide am Mecklenburger Weg
23 Speckenbütteler Park, Parkfreibad Speckenbüttel, Sportplätze, Tennisanlage, Freilichtmuseum
24 Sportpark Nordsee-Stadion
25 Jugendgästehaus und Jugendherberge
26 Reitsportanlage Reinkenheide
27 Haus der Jugend, Rheinstraße
28 Freizeitheim Grünhöfe, Lübecker Straße
29 Freizeitstätte Lehe-Treff, Eupener Straße
30 Freizeitheim Gorch Fock, Weserstraße
31 Stadtbibliothek, Am Torfplatz



Viel Arbeit, aber es hat sich gelohnt

Diejenigen Leser, die den „Mehrrumpf-Boten" regelmäßig lesen, wissen, wieweit der Bau unseres Catamarans beschrieben wurde (siehe Nr. 36).

Mittlerweile hat unser Cat nun schon im Freien überwintert und wir sind ein ganzes Stück weitergekommen.

Aber gehen wir der Reihe nach vor:

Wir haben also den weißen (lichtgrauen) DD-Lack verwendet und die Rümpfe zweimal lackiert, die Endlackierung soll erst kurz vor dem Stapellauf erfolgen. Unebenheiten waren übrigens nicht mehr zu erkennen, so daß erneute Spachtelarbeiten überflüssig sind.

Das Brückendeck erhielt jedoch schon alle drei Anstriche, da ein späteres Anschleifen über Kopf mühsam sein kann. Die Aufbauten wurden, wie schon die Rümpfe, von außen mit Gewebe beschichtet und die Fenster ausgesägt. Dann begann die nächste Geduldsprobe für Gudrun. Sie beschäftigte sich nun tagelang mit dem einsetzen der Holzfensterrahmen aus Billinga, die später von innen sichtbar bleiben. Da die Rahmen auf Gärung geschnitten werden müssen und kein rechter Winkel vorkommt, war das schon eine Heidenarbeit. Die Rahmen werden von innen eingeklebt, sind 5 cm breit und stehen 2,5 cm zur Fensteröffnung über. Als Fenster verwenden wir Lexan, das bedeutend besser ist als Acryl. So hat es die doppelte Stabilität bei gleicher Stärke, bricht auch bei 180 Grad Biegung noch nicht und splittert nicht.

Die Fenster werden mit Silikon schwimmend auf die Rahmen gelegt. Von außen kommen Moosgummistreifen drauf, und dann wird das Ganze durch in die Rahmen geschraubte Aluleisten zusammengehalten (siehe auch Rubrik „Einzelprobleme"). Nun ist das Boot dicht gegen Wasser von oben und unten und kann ins Freie. Zwei Gabelstapler mit je einer langen Holzbohle bringen das Boot an seinen weiteren Ausbauplatz. Das Gewicht des Kaskos beträgt z. Zeit noch keine 2 Tonnen.

Die nächsten Schritte sind:

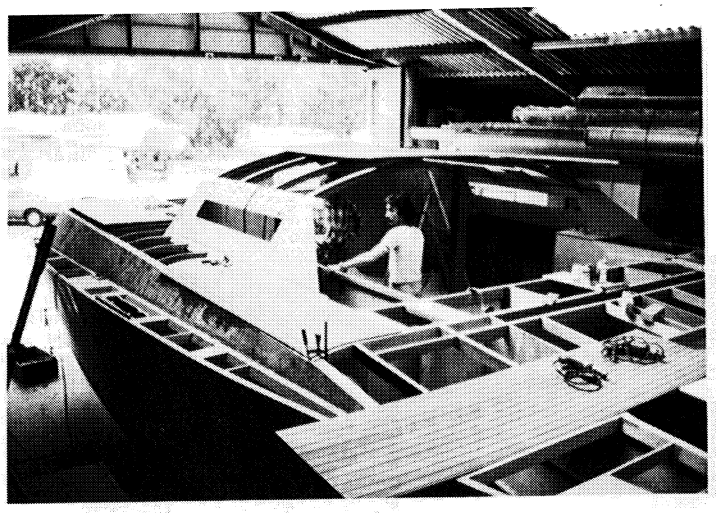
Dopplungen anbringen an Stellen, wo Winschen, Umlenkrollen und Schienen montiert werden sollen. Nachdem diese Ausrüstungsgegenstände montiert sind, geht es weiter mit der Innenisolation der Wände und Decken. Leerrohre für die Elektrik werden verlegt und die Kabel, mit Nummern versehen, durchgezogen. Gudrun beginnt danach mit der Innenverkleidung. Alle Teile werden angepaßt, dann wieder abgeschraubt und mehrfach lackiert. Anschließend dann die endgültige Montage. Da alle Verkleidungsteile verschraubt sind, können diese später ohne großen Aufwand zu Inspektionen demontiert werden.

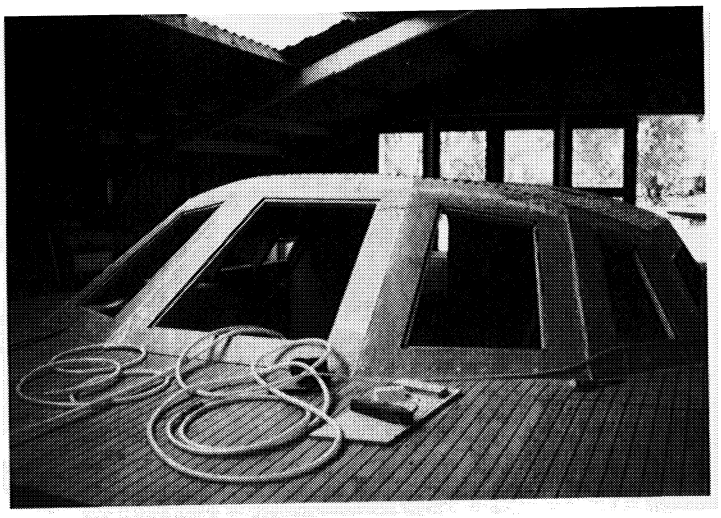
Herr Bader, der unseren Konstrukteur für Deutschland vertritt, besucht uns zusammen mit der Fa. Meier aus Itzehoe, die auch einen Kelsall-Cat bauen. H. Bader ist sichtlich verwundert, daß es an unserem Cat keine Ecken und Kanten gibt und Deck und Aufbauten nicht mit den ursprünglichen Zeichnungen übereinstimmen. „Das ist ja gar kein Kelsall mehr!" Doch das hat seine guten Gründe:

Da der Konstrukteur auch nach mehrmaliger Anfrage nicht in der Lage war, detaillierte Zeichnungen oder Informationen über Holzverarbeitung bei Schiffen zu beschaffen und H. Bader auch keine Kenntnisse vom Holzbau hatte, bauten wir einfach nach eigenen Plänen weiter. Heraus kam ein weitaus stabileres Schiff als es der Konstrukteur gezeichnet hatte. Deck und Aufbauten fügen sich harmonischer in das Gesamtbild und das Gewicht wurde dabei noch unterschritten. Nun aber weiter: Während Gudrun mit dem Ausbau der Rümpfe, Pantry und WC/Dusch-Raumes beschäftigt ist, sind mein Vater und ich zur Bug- und Heck-Körbe-Produktion übergegangen. Nach vorher angefertigten Zeichnungen werden VA-Rohre über eine geliehene Biegemaschine gezogen. Nachdem die einzelnen Teile verschweißt sind, werden sie mit einer speziellen Ätze bestrichen und ein paar Tage stehengelassen. Durch die Ätze werden Oberfläche und Schweißnähte glänzend und gleichzeitig mit einer Passivschicht überzogen. Durch anschließendes Polieren mit wiederum speziellen Mittelchen erhalten wir absoluten Hochglanz. Unter Deck geht es dann noch weiter mit Gas- und Warmluft-Rohr-Verlegung. Gudrun hat sich für die Toilette etwas Besonderes ausgedacht: Unter dem ovalen Waschbecken soll die Vorderfront des Unterschrankes parallel zum Waschbekken geformt werden! Nach zwei Wochenenden ist der Schrank fertig und mit zwei formverleimten Türen eingebaut.

Viel Arbeit, aber es hat sich gelohnt!

R. Steffen





Wilfried Sell berichtet:

Lieber Herr Wölper,

vielen Dank für Ihren netten Brief. Der Küstenklatsch hat nicht unrecht. Auf Grund der steigenden Nachfrage in der letzten Zeit und auf Drängen einiger Leute haben wir uns entschlossen, unsere „WILANA" zu vervielfältigen.

Wir haben ein Grundstück gepachtet und die darauf stehenden Gebäude gekauft. Zur Zeit ist eine neue Halle (15 m x 15 m) im Bau. Die ersten beiden Ausbauschalen gehen ihrer Vollendung entgegen. Sie sind 13,85 m lang und 6,30 m breit; also 60 cm breiter als „WILANA".

Das Deck ist insoweit verändert, daß in den beiden Achterkajüten ein Doppelbett eingebaut werden kann.

An diese Maße muß man sich nicht unbedingt halten. Aus den verschiedenen Formen lassen sich das Deck und die Brücke in weiten Grenzen variieren.

Da die Rümpfe bis zu 10 t Gewicht noch ausgezeichnet fahren, brauchen auch keine Ausbauwünsche offen zu bleiben.

Die voll ausgebaute Normalversion des neuen Bootes wiegt 6 t, die Ausbauschale wiegt 3 t.

Unser Angebot umfaßt im wesentlichen folgende 3 Punkte:

1. Selbstbauer können auf unserem Gelände entweder nur die Rümpfe oder die komplette Schale bauen. Es steht dafür eine beheizbare Halle von 170 qm zur Verfügung (die auch bei –20°C auf +20°C aufgeheizt wird). Ferner wird alles benötigte Werkzeug und eine Lamenier-maschine im Wert von 15.000 DM gestellt. Diese Maschine mischt den Härter gleichmäßig zu und transportiert das gemischte Harz über einen Schlauch zu einer Fellwalze. Dadurch werden zwei Helfer eingespart. Das Handauflegeverfahren wird durch das gleichmäßig gemischte und luftblasenfreie Harz verbessert. Durch die Maschine lassen sich sensationelle Arbeitszeiten erreichen (6 l Harz/min können verarbeitet werden). Für 2 Leute, die spätestens um 10.00 Uhr aufstehen, ist die Arbeit für alle Einzelteile in längstens 11 Wochen erledigt. (Das ist kein Scherz) Gesamtkosten incl. Pläne, Kiel, Skeg, Ruder, aller Materialien und Mieten:

   63.000 DM

   (Kern: Balsahirnholz 16 mm und 25 mm; Isophtalsäuregelcoat; 1. Lage aus Glasvlies eingelegt in Isophtalsäureharz; Polyesterharz mit der Anerkennung durch den Germanischen Lloyd)
2. Herstellung aller Einzelteile durch uns mit den garantiert besten Materialien, die zur Zeit auf dem Markt sind. (s. Punkt 1)

   Kosten:

1 Rumpf	29.000 DM
1 Deck	36.000 DM
1 Brücke	18.000 DM
2 Ruder	3.000 DM

   115.000 DM
3. Herstellung einer fertigen Schale incl. Ruderanlage und Hauptschotten durch uns.

   Kosten:

   150.000 DM

   Der Preis kann variieren durch die Art der Ruderanlage (Seilsteuerung, Hydraulik usw.). Wir bauen nur Ruder und Ruderanlagen, die nach den Vorschriften des GL konstruiert sind. (Die wiegen leider ein wenig mehr, wiegen aber den Skipper nicht in vermeintlicher Sicherheit)

Alle Bauteile werden bei uns getempert. Dadurch wird eine Festigkeitserhöhung bis zu 15 % erreicht.

Der Transport von unserem Gelände zu jedem Ort in Europa ist kein Problem und nicht so teuer, wie man denken könnte.

Wir stellen zur Zeit ein Boot incl. Innenausbau, Motoren, Tanks und Rigg fertig.

Falls jemand ein komplettes Boot haben will, können wir 2 ausgezeichnete Bootsbautischler, deren bisherige Arbeiten in Berlin besichtigt werden können, vermitteln.

Der Einbau von Motoren, Ruderanlagen und Tanks kann von uns übernommen werden.

Nun wissen Sie so ungefähr, was wir zur Zeit machen, obwohl es wohl mehr eine Reklameschrift geworden ist.

Was das Prospektmaterial anbelangt, schicke ich Ihnen ein paar von unseren Charterprospekten, da das neue Schiff sich nicht sehr verändert hat.

Für die Reklame finde ich erst im Herbst Zeit. Die 1. Anzeige wird also im übernächsten Heft erscheinen. Was die Kosten für Multihull Deutschland betrifft, so bitte ich Sie, hemmungslos zu veranlassen, daß uns eine Rechnung für die Charteranzeige zugesandt wird.

Meine Frau und ich freuen uns schon auf das Treffen in Bandholm. Wir machen einen kleinen Abstecher und fahren dann weiter zu den Aalands.

Viele Grüße auch an Ihre nette Frau und Ihre Familie.

BADER „INFOTHEK" AUF HANSEBOOT

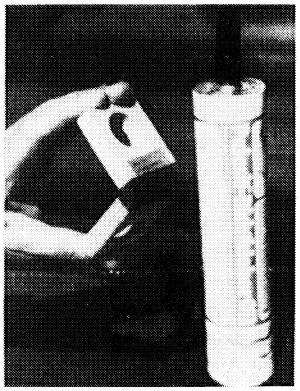
Herr Bader wird auf der Hamburger Bootsausstellung einen Stand unterhalten (Halle 8, Stand 8051).

Er bietet allen Mitgliedern an, dorthin ihre verkäuflichen Gebrauchsboote wie auch Kaufwünsche aufzugeben, so daß sie dort veröffentlicht werden können. Am besten wegen der drängenden Zeit sofort anrufen.

(04349 / 82 36 abends!)

Dr. Manfred Breßler, Dreilindenstraße 56, 1000 Berlin 39, Tel. Praxis 030 / 8 83 59 53, privat 030 / 8 03 13 49, bietet zum Verkauf an seine **Iroquois MK II „Abraxas".** Evtl. kommt noch eine Vercharterung des Schiffes für den letzten Teil der Saison infrage.

Kunstmaler malt Ihre Yacht in zeitgemäßem Stil. Zeichnungen und Aquarelle ab ca. 500,– DM, Gemälde ab ca. 1000,– DM.
Arnold Krause, Am Kamelsbuckel 3, 5060 Bergisch-Gladbach 2, Tel. 02202 / 5 45 27.



Palesit 011 - Polyurethane Stabdeckfugenmasse

Die Fa. Emcass Marine bietet eine neue Stabdeckfugen- und Dichtungsklebemasse mit dem Namen Palesit 011 (Schwarz) an. Interessant an diesem Produkt ist dauerhafte Elastizität, einfache Verarbeitung und nicht zuletzt der niedrige Preis.

Palesit 011 wird mit einer einfachen Spritzpistole in die Decksfuge eingespritzt, mit einem Malerspachtelmesser glattgezogen und nach 36 Stunden Zeit zum Aushärten wird das Deck mit einem Schwing- oder Bandschleifer einfach glattgeschliffen. Bei Neuverfugen sollte das Holz allerdings erst mit Palesit Primer behandelt werden.

Die 310 ml Kartusche kostet DM 14,60 und ist zu beziehen bei Emcass Marine, Postfach 227, 4047 Dormagen 11, Tel. 02106 / 7 10 51, Telex 8 517 335.

(Fortsetzung von Seite 14)

ren Berliner Freund Rainer kennen. Er hatte sich mit seinem 9 m-Einrumpfboot als Einhandsegler auf den Weg gemacht. Sein vorläufiges Endziel war der Karneval in Salvador. Nach einem Klön bei Sonnenschein und Wein zeichnete sich noch nicht ab, daß er später für fast drei Monate unser treuer Begleiter werden sollte.

Unser erster Versuch, von Bayona weiter nach Süden zu segeln, scheiterte am fehlenden Wind. Nach 1 Stunde Motoren entschlossen wir uns umzukehren. Dies war ein guter Entschluß, denn anderntags hatten wir die besten Voraussetzungen für einen schönen Tagestörn nach Viana do Castello, der erste mögliche Hafen Portugals. Hier begegnete uns zum ersten Mal die uneingeschränkte Freundlichkeit der Portugiesen. Da fällt es einem nicht schwer, die umständlichen Formalitäten der Policia Maritime über sich ergehen zu lassen. Ein kleiner rundlicher Mann wies uns mit einem freundlichen Redeschwall, dem wir mangels Sprachkenntnissen leider nicht folgen konnten, unseren Platz zu. Am nächsten Vormittag segelten wir mit dem zu dieser Jahreszeit oft konstant wehenden Norder nach Leixoes, ein Hafen vor den Toren Portos. Porto gilt als Zentrum Nordportugals. An den Hängen des Rio Douro, der sich von Porto aus ins Innere des Landes schlängelt, reifen die Trauben für den berühmten Portwein. Er ist das höchste Exportgut des Landes.

Ein Abstecher in die Weinlandschaft des Rio Douro gehört zu den reizvollsten Fahrten ins portugiesische Binnenland. Der Lavaboden bringt hell- bis rubinrote Trauben hervor. Eine sorgfältige Mischung verschiedener Jahrgänge und Rebarten garantiert eine gleichbleibende Qualität. Portwein ist alkoholreich (bis zu 25 %), vollmundig und sehr bekömmlich. Die helleren Trauben ergeben leichtere und herbere Weine. Die roten Trauben ergeben süßere Weine. Der Geschmack des Portweins ist im wesentlichen durch die Lagerung in Kastanienholzfässern beeinflußt. Das Mindestalter eines Weines beträgt 2 Jahre. Nach drei Jahren Lagerung darf sich roter Port „Ruby-Port" (rubinrot) nennen. Ob weiß oder rot, bis zu 10 Jahren Lagerung wird der Portwein noch als „jung" bezeichnet. Port mit der englischen Bezeichnung „Twany" (lohfarben, gelbbraun) lagert 15-20 Jahre, und „Very old Twany" bis zu 40 Jahren. Bei so alten Weinen ist es für den Nichtfachmann schwierig, Weißen und Roten zu unterscheiden. Der Weiße wird mit zunehmendem Alter dunkler, der Rote heller.

In dem kleinen Hafenbekken von Leixoes fanden wir einen Platz längsseits einer französischen Segeljacht, die an einer Mooringtonne festgemacht hatte. Mit der Eignerfamilie freundeten wir uns sehr schnell an (Drei Erwachsene, zwei Kinder, ein Hund). An einem sehr windigen Nachmittag beobachteten wir eine kleine Segeljacht, die sich trotz ausgeworfenem Anker in Richtung Hafenmole auf die Reise machte. Die Mannschaft war ausgegangen. In einer Blitzaktion holten zwei Mitarbeiter des Jachthafens sowie unsere französischen Freunde und Rolf mit dem Dingi das driftende Boot an unsere sichere Seite. Da kamen auch schon die drei Engländer, die mit diesem Boot in die Karibik segeln wollten. Um ein Haar wäre der Traum ausgewesen. Mit Whisky absolvierten sie anschließend eine Dankesrunde.

Bei ihrem Besuch in Porto gabelten sie einen echten alten englischen Herrn auf. Samt Knickerbocker in dezentem Karomuster, Lodensakko und Schlägermütze brachten sie ihn mit auf ihr Schiff. Dort verbrachten sie fröhlich feiernd eine Nacht, wahrscheinlich bei Whisky und Gin-Tonic, den leeren Flaschen nach zu urteilen. Morgens um 6 Uhr saß der alte Gentleman, zufrieden sein Pfeifchen rauchend, im Cockpit und genoß die Ruhe.

Einige Tage später lief unser Berliner Freund Rainer mit seinem Boot und zwei Feriengästen in den Hafen von Leixoes ein. Da Rainers Gäste ein ausgeprägtes Schlafbedürfnis hatten, hielt er sich von nun an mehr oder weniger bei uns auf. Gemeinsam mit den Franzosen wurden wir eine große Familie. In einer Nacht, als wir alle noch sehr spät bei uns an Bord zusammenhockten, suchte eine große englische Segeljacht einen Platz im Hafen. Der Skipper beabsichtigte, mit seinen Leinen bei uns festzumachen. Wir waren mittlerweile sechs Segelboote an einer Mooringtonne. Nun wollte er mit den 25 Tonnen Gewicht seines Schiffes noch dazukommen. Wir erklärten ihm, daß es gefährlich für alle sei. Das gesamte „Päckchen" von Booten würde sich bei aufkommendem Wind drehen. Je breiter das Päckchen, desto begrenzter der Platz.

Wenn der Wind drehte, geschah es häufig, daß die Boote mit ihrem Heck nur noch ca. 1/2 Meter von anderen im Hafenbecken liegenden Booten entfernt waren. So verbrachten wir manche Stunden (meistens im Morgengrauen) mit Aufpassen. Außerdem wußten wir nicht, wieviel Tonnen Gewicht der Mooringstein, der auf Grund lag und die Boote hielt, verkraften konnte. Sicherlich nicht unbegrenzt. Konsequenz wäre, daß Mooringstein samt Booten auf die Wanderschaft ginge. Alle unsere Einwände ließen den englischen Skipper zunächst kalt. Auf unserem Deck protestierten inzwischen ungefähr 15 Personen. Letztlich kam er gegen unsere sachlichen Argumente nicht an und suchte sich einen anderen Platz. Er hatte drei junge Franzosen an Bord, die in die Karibik wollten. Aus unbekannten Gründen wies er sie am nächsten Tag von Bord. Ratlos saßen sie nun an Land. Wir luden sie zum Kaffee ein, und somit hatte sich unsere Familie erweitert. Wir vereinbarten, sie ein Stück mitzunehmen. Am 24. September machten wir uns alle gemeinsam auf den Weg. Alle Boote, außer uns, hatten das Ziel Südamerika bzw. Karibik. Spätere Station für sie war entweder Madeira oder die Kanarischen Inseln.

Am Abend trafen wir uns mit Rainer und der französischen Familie im Fischerhafen von Aveiro wieder. Die Beschreibung für diesen Hafen klang nicht besonders ermutigend. Von See aus führt eine lange, weitverzweigte Lagune in die Stadt. In der sehr schmalen Hafeneinfahrt befindet sich eine Sandbank, über der sich bei starker Dünung gefährlich hohe Wellen brechen. Ein Segelboot würde dann die Einfahrt in den Hafen nicht überleben. Glücklicherweise hatten wir bei Einlaufen in Aveiro eine ruhige See. Jedoch machte uns im Fluß eine starke Strömung zu schaffen. Unsere Motoren liefen auf Hochtouren (Die Strömung erreicht bis zu 5 Knoten). Nach zwei Stunden Fahrt durch die Lagune erreichten wir den Fischumschlagplatz der Stadt.

Die 300 Meter lange Pier ist für Fischerboote reserviert. Der Fisch wird ab 6 Uhr in der Früh an Ort und Stelle versteigert. Einige Fischer halfen uns beim Befestigen unserer Leinen und wiesen uns ein Eckchen am Ende der Pier zu. Unser französischer Freund Borris ist ein Fischfan. Er besitzt ein ausgesprochenes Talent, mit Witz und Humor sowie Zeichensprache Kontakt zu bekommen. Während wir uns mit unserer deutschen Schwerfälligkeit erst einmal orientieren mußten, wo wir waren und mit wem wir es zu tun hatten, organisierte Borris kaum 10 Minuten nach Ankunft eine große Schüssel voll frischem Fisch. Wir holten unseren alten Grill heraus und bekamen noch einen von den Fischern dazu geliehen. Gegrillte Sardinen kann man mit Haut und Haaren essen. Sie schmecken köstlich. Vier Tage lang ernährten wir uns von geschenktem Fisch. Wir revanchierten uns bei den Fischern mit der Einladung, an Bord zu kommen. Höhepunkt war ein kleines Fest mit den Fischern mit Singen, Klatschen und Bodenstampfen, das im Morgengrauen endete.

Aveiro ist eine eigenwillige Stadt. Der kleine Kanal, der bis in die Stadt hineinführt, vermittelt einem einen Hauch Venedig. Die in der Lagune unter Segeln fahrenden Boote erinnern an Gondeln. Mit ihnen wird das dort gewonnene Meersalz trans-

portiert. Hunderte von kleinen Salzhügeln sind zu sehen.

Unser erster Versuch, Aveiro zu verlassen, scheiterte an dichtem Nebel, der sich wie eine Wand vor der Ausfahrt ausbreitete. Alle waren sich einig, umzukehren. Nach einigem Hin und Her fanden wir ein ungestörtes Plätzchen in der Nähe der Hafenausfahrt. Der zweite Versuch, auszulaufen scheiterte an der gefürchteten hohen Brandung auf der Sandbank. Wir fuhren bis 50 Meter heran, beobachteten das Schauspiel kurz und kehrten um. Nach insgesamt 2 Wochen in der Lagune von Aveiro verließen wir sie bei gutem Wetter. Trotzdem benahmen sich die Boote über der Sandbarre wie Schaukelpferde, so daß ich froh war, als wir auf See waren.

Die nächste Station war Figueira da Foz, ebenfalls mit Sandbank vor der Tür. Es ist ein lebendiges Örtchen mit langer Strandpromenade und riesigem Flachstrand. Im Hinterland findet man Waldhügel und Salzsümpfe.

In Figueira da Foz erlebten wir unseren ersten Sturm; zum Glück im Hafen. Als aufmerksame Verfolger des Wetterberichtes kündigte sich das Unwetter an. Unsere Großfamilie, die inzwischen abwechselnd Großküche veranstaltete, erwies sich nun auch als ausgezeichnet arbeitender Krisenstab. Alle vorhandenen Anker wurden ausgebracht. Unsere Boote lagen „römisch katholisch“ an der Mole, d. h. mit Heckleinen an der Mole befestigt und Ankern vom Bug aus nach vorn ausgebracht. Die kommende Nacht wurde dann auch sehr unruhig. Am anderen Tag schien die Sonne, als sei nichts gewesen. Die Hafeneinfahrt konnte drei Tage nach dem Sturm nicht passiert werden.

An einem schönen warmen Nachmittag segelten wir weiter nach Süden. Die 22 Stunden, die wir bis Lissabon brauchten, waren ein selten schönes Segelerlebnis mit gutem Wind und sternklarer Nacht. Der Hafen Lissabons war für uns eine arge Enttäuschung. Es gibt dort nur unzureichende Liegemöglichkeiten. Nach langem Herumirren im Rio Tejo trafen wir uns mit den anderen in einem engen und schmutzigen Bassin wieder. Rangierende Arbeitsschiffe bereiteten uns ständig Probleme, so daß wir nach 2 Tagen in den schmutzigen und teuren Jachthafen übersiedelten. Von unseren Gästen und der französischen Familie nahmen wir Abschied. Zusammen segelten sie nach Madeira. Rainer sollte uns noch eine Zeit lang begleiten. Nach 14 Tagen Lissabon segelten wir am 23. Oktober mit lauem Wind nach Sines. Für 60 Seemeilen brauchten wir 20 Stunden (Fast die gleiche Zeit, die wir für 120 Seemeilen bis Lissabon gebraucht hatten). Unterwegs erbettelte Rainer von einem Fischerboot zwei Heringshaie, die zwei leckere Mahlzeiten ergaben.

Der Hafen von Sines sollte ursprünglich zum Entlastungshafen für Lissabon ausgebaut werden, hauptsächlich als Ölumschlagplatz. Das gesamte Hafengebiet ist Baustelle. Für Segler ist eigentlich kein Platz. Man kann entweder relativ ungeschützt im Fischerhafen ankern oder einen Platz in dem winzigen Becken des 1981 gegründeten Clube Nautico de Sines finden. Die Club-Leute waren sehr freundlich, boten uns einen guten Platz und heiße Duschen an.

Ein schöner Anblick war der von Steinen und Baggern umgebene Hafen gerade nicht. Das Städtchen Sines selbst ist sehr hübsch und scheint bislang nicht so recht bemerkt zu haben, was drumherum vorgeht. Es ist kleinstädtisch und versinkt feierabends und an den Wochenenden in schläfrige Ruhe. Wie überall in Portugal kann es einem passieren, daß plötzlich eine ganze Horde von Hunden aus einer Gasse stürmt. Manchmal mit wildem Gebell, manchmal mehr ängstlich verstört. Denn die Portugiesen sind oft gemein zu den Hunden.

Während unserer Zeit in Sines begegneten wir Frank und Beate aus Stuttgart, die mit ihrem Motorrad unterwegs waren. Neugierig fragten wir sie, wie lange sie denn schon unterwegs seien. Sie meinten, sie haben sich viel Zeit gelassen, d. h. eine Woche. Wir konnten es kaum glauben, 14 Tage Zeit für einmal Portugal hin und zurück.

In Sines warteten wir eine Woche auf Wind. Mehr oder weniger spontan machten wir uns an einem sonnigen Oktobernachmittag auf den Weg nach Portimao. Wir wollten möglichst durchsegeln, da kein vernünftiger Hafen mehr auf unserer Strecke lag. Ca. 36 Stunden brauchten wir bis Sagres, das am Kap San Vincent, der südlichsten Ecke Europas liegt. Hier gründete Heinrich der Seefahrer seine berühmte Seefahrtschule, die hoch auf den Klippen liegt. Die ersten 15 Stunden unserer Reise verbrachten wir fast ohne Wind, wartend. In der Nähe des Kaps bekamen wir plötzlich Wind, der sich bis Mitternacht zu einem Sturm entfaltete. Die Segel hatten wir rechtzeitig geborgen und fuhren nur noch unter Sturmfock. Nachdem wir das Kap umrundet hatten, kam der Wind von schräg vorn.

Das bedeutete, daß wir kaum voran kamen und dazu noch aufs Meer versetzt wurden. So warteten wir bis zum anderen Morgen. Nach dem Hellwerden hatte sich der Wind kaum beruhigt. Wir steuerten unter Motor den Hafen von Sagres an. Am frühen Nachmittag erreichten Rainer und wir den sicheren Hafen bei Sonnenschein. Das letzte Stück hatte uns Rainer mit seinem Boot geschleppt, da unser Motor streikte. Eigentlich war alles recht dramatisch, endete jedoch gut.

In der Bucht von Sagres lag „Adelaar“, ein alter holländischer Frachtensegler aus 1904 mit seiner dreiköpfigen Crew. Bei ihnen fanden wir mit unserem Boot einen Platz für die Nacht. Wir trafen sie später in Sevilla wieder und sind inzwischen Freunde geworden.

Gezwungenermaßen verbrachten wir drei Wochen in Sagres mit Reparaturarbeiten. Bei schlechtem Wetter war der Hafen sehr unruhig und hatte viel Schwell, so daß wir eine ganze Reihe von unruhigen Tagen und Nächten dort erlebten. Wir waren froh, als wir am 20. November 1984 endlich nach Portimao fahren konnten. Es wurde eine 5-Stunden-Tour bei Sonnenschein und dürftigem Wind. In Portimao verbrachten wir eine schöne Zeit, die eine Entschädigung für die vergangenen anstrengenden Wochen war. Gemeinsam mit unserem immer noch bei uns weilenden Freund Rainer unternahmen wir mit unserem Dingi und Außenbordmotor bei schönem Wetter einen Ausflug auf dem Rio Arade, der in Portimao ins Meer mündet. Auf der Fahrt den Fluß hinauf gab es viele Wasservögel zu beobachten, weiße, graue und schwarze Reiher sowie den farbenprächtigen Eisvogel. Wir kehrten zufrieden mit einigen Tüten voll Granatäpfeln zurück. Diese verarbeiteten wir sofort zu köstlicher Marmelade. Etwas Besonderes.

Am 6. Dezember verabschiedete sich unser Freund Rainer von uns, um nach Gran Canaria zu segeln. Eigentlich hatte er das schon Anfang November vor gehabt. Da wir uns sehr gut verstanden, verschob er es so lange wie möglich. Fast wollten wir schon nicht mehr daran glauben.

Portimao ist eine attraktive Stadt, die im Sommer von Touristen gern besucht wird. Sie hat eine lange Fischerkaje, an der Dutzende von bunten Fischerbooten täglich ihren Fang ausladen. Eine interessante Hafenszene auch für Fotofans. Gegenüber von Portimao liegt das kleine Fischerdorf Ferragudo. Von seinem alten Schloß aus kann man über die Flußmündung blicken. Von dort aus kann man entlang der Strände und später über die hohen Felsklippen wandern.

Da es an einem Schiff immer etwas zu Arbeiten gibt, setzten wir unser Boot in Portimao auf den Strand, um das Unterwasserschiff neu zu streichen. Dazu fährt man bei Hochwasser so weit wie möglich auf den Strand. Bei Niedrigwasser kann man dann am Unterwasserschiff arbeiten.

Am 19.12.1984 segelten wir voller Erwartung, was da komme, weiter auf die spanische Grenze zu. In diesen Tagen hatten wir endlich mal wieder schönes Wetter mit herrlichen Sonnenaufgängen und gutem Segelwind. Das nächste Ziel war Villamoura,

ein Touristenort mit einzigem Jachthafen an der Algarveküste. Dort überwintern die Schiffe der Hochfinanz, wie es in einem Prospekt so schön heißt. Entsprechend sind auch die Preise. Alle Leute bereiteten sich auf Weihnachten vor, was mit dem Rummel bei uns zu Hause jedoch nicht vergleichbar ist. Am 22.12.1984 machten wir uns vor Sonnenaufgang weiter auf. Am frühen Nachmittag waren wir bereits in Faro. Eine kilometerlange weitverzweigte Lagune mit viel Sandinseln führt zur Stadt. Der Versuch bis zur Stadt vorzudringen scheiterte daran, daß wir im Sand steckenblieben. Nachdem uns das Hochwasser wieder freigesetzt hatte, kehrten wir um und fanden einen Platz fürs Wochenende im Handelshafen. Dort verlebten wir ein vorweihnachtliches Wochenende ganz ruhig. Ein kleiner Hund, der das Wochenende allein auf dem Sandbagger-Schiff verbrachte, an dem wir längsseits lagen, wurde unser Freund.

Am Heiligabend 1984 segelten wir bei gutem Wind und strahlendem Sonnenschein weiter nach Vila Real de St. Antonio, das am Rio Guadiana dem Grenzfluß zwischen Portugal und Spanien liegt. Dort trafen wir einige Segelfreunde wieder. Die nächsten 4 Wochen verbrachten wir gemeinsam mit ihnen, davon gute zwei Wochen auf dem Fluß ca. 50 km landeinwärts. Die Zeit auf dem Fluß war besonders schön und unbeschwert. Der Fluß ist ruhig. Es gibt keine unruhigen Nächte und vor allem keine hohen Wellen. Mitten im Fluß lagen wir vor Anker, umgeben von Bergen, die mit Mandelbäumen und Orangenhainen bewachsen sind. Die Orangenbäume hingen schwer voller Früchte. Ein kleiner Wasserfall rauschte idyllisch. Das nächste Dörfchen war eine Stunde mit dem Schiff entfernt. Auf der spanischen Seite des Flusses besuchten wir ein 6 Familiendorf namens Lalaja. Die Bewohner begrüßten uns freundlich und waren immer zu einem Pläuschchen bereit. Bei Louis bestellten wir zwei Hühner, da es mit unserem Proviant bald zu Ende ging. Natürlich rechneten wir nicht damit, lebende Hühner in die Hand gedrückt zu bekommen. Schließlich fand sich Louis Großmutter bereit, die Hühner zu schlachten. Ein Besuch in Louis „Dorfbar" zusammen mit unseren finnischen Freunden, die uns mit ihrem Katamaran begleiteten, entwickelte sich spontan zu einem Tanzabend.

Nach 2 Wochen Flußleben kehrten wir nach Vila Real zurück. Dort warteten wir wieder einmal eine Tiefdruckperiode ab, die viel Wind und Regen brachte.

Am 1. Februar 1985 segelten wir in einem Rutsch durch bis zur Flußmündung des Rio Guadalquivir. Dazu brauchten wir 28 Stunden gegen den Wind. In Bonanza, einem kleinen Fischerort, übernachteten wir, um am nächsten Morgen mit der Strömung nach Sevilla 60 km landeinwärts zu segeln. Der Weg nach Sevilla führte uns vorbei an Naturreservaten, wo die Stiere für den Stierkampf aufwachsen, Wildpferde und Wasservögel ungestört leben.

Später passiert man kilometerlange Orangenhaine, deren Blütenduft im Frühjahr bis in die Stadt hineinziehen soll. Vor den Toren der Stadt mußten wir durch eine Schleuse, die den Fluß von Gezeiten und Salzwasser trennt. Das letzte Hindernis ist eine große Brücke, die wenn nötig, 2 x täglich hochgeklappt wird.

Sevilla ist eine Reise wert, eine Studentenstadt mit jungen Leuten und Atmosphäre. Es besitzt viele Sehenswürdigkeiten. Von hier aus sind Ausflüge ins Innere Andalusiens möglich. Hier haben wir Muße zu überlegen, wie es im Frühjahr weitergeht .....

Herzliche Grüße
Ulrike Ehmann
Rolf Nimz

Dies & das

R. Steffen, Schwanenstr. 9, 5603 Wülfrath

Winschen, Antal
1 x 121 Alu, selbstholend, ca. 35 qm statt 786,– nun 465,–; 1 x 120 Alu, selbstholend, ca. 30 qm statt 570,– nun 375,–; 1 x 223 Alu, 2-Gang, selbstholend, ca. 40 qm statt 1395,– nun 850,–; 2 x 011, Fallwinsch f. Draht statt 595,– nun 389,–; Winschkurbeln, Alu schwarz, 20 cm statt 55,– nun 39,–; Achterstagspanner f. 5 mm Draht belast. 3,0 to statt 279,– nun 189,–; Achterstagspanner f. 6 mm Draht belast. 4,8 to statt 335,– nun 225,–; Achterstagspanner f. 8 mm Draht belast. 6,8 to statt 357,– nun 255,–; Hufeisen-Rettungsringe, IOR, weiches Material, mit gelbem Nylon überzogen, Reißverschluß statt 109,– nun 49,–; Schottkompasse, beidseitig ablesbar, Beleuchtung, Krängungsmesser, Kompensierung; Rose 75 mm, total 150 mm statt 196,– nun 139,–; Rose 125 mm, total 190 mm statt 515,– nun 299,–; Kompasse für Steuersäule/Deck statt 515,– nun 299,–; Diese letztgenannten Kompasse haben eine unverbindliche Preisempfehlung des Herstellers von 895,–! Pflugschar-Anker, 5 kg statt 129,– nun 90,–; Pflugschar-Anker, 27 kg statt 645,– nun 425,–; 30 m Ankerkette, Vetus, 10 mm statt 615,– nun 250,–; Bullaugen, Vetus, PO67, schwarz statt 135,– nun 90,–; Lüfter, Vetus, TOM-S 33,–; Lüfter, Vetus, Aramis 17,–; Pinnenverlängerung, Alu Telesk. 105-183 cm statt 74,50 nun 49,–.

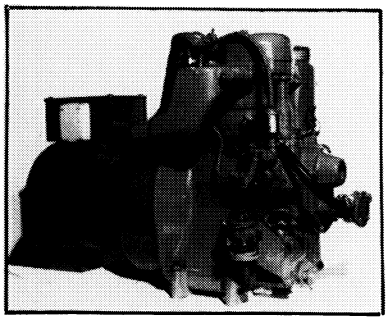
Patrick Boyd Multihulls

Inholms Farm, Horley, Surrey

RH6 9DU. Tel: 02934 73775

Year	Loa	Type	Class	Price
1981	87'	Cat	Passenger ferry	$900,000
Unf'shd	72'	Cat	Cruising	$195,000
1978	70'	Cat	Ocean Racer	£80,000
1981	63'	Tri	Charter	£165,000
1971	61'	Tri	Cruising	£45,000
1978	60'	Cat	Solaris 60	$520,000
1980	60'	Cat	Spronk 60	$350,000
1976	59'	Cat	One-off	$285,000
1979	56'	Tri	Ocean Racer	$130,000
1982	55'	Cat	Space 55	$350,000
1972	53'	Tri	Ocean Racer	£25,000
1977	52'	Tri	Charter	£98,000
1973	52'	Cat	Cruising	21,000,000Pts
1971	52'	Cat	Steel/Power	£55,000
1983	52'	Cat	Cruising	£45,000
1977	51'	Cat	Tehini	£20,000
1977	50'	Tri	Tristar	$110,000
1976	50'	Tri	Cruising	$149,500
1983	50'	Tri	Cross 50	£39,500
1983	49'	Cat	Quasar 50	£85,000
1979	49'	Cat	Quasar 50	£100,000
75/79	49'	Cat	Spronk 50	$198,000
1968	48'	Tri	Custom	$125,000
1968	48'	Tri	AA 48	$120,000
1966	48'	Tri	AA 48	$87,000
1975	47'	Cat	Cruising	£49,950
1969	47'	Tri	AA 48	$48,000
1980	46'	Tri	Cross	£70,000
76/77	46'	Tri	Piver type	£50,000
1982	45'	Cat	Scilla	£65,000
1981	45'	Tri	Kelsall 46SR	£35,000
1975	45'	Cat	Oro	£16,000
1977	45'	Cat	Oro	£4,500
1985	42'	Cat	Solaris	£89,500
1977	42'	Cat	Solaris	£80,000
1975	42'	Cat	Solaris	£75,000
1975	42'	Cat	Solaris	FF760,000
1972	42'	Cat	Solaris	£53,000
1985	42'	Cat	Solaris	£48,400
1985	42'	Cat	Solaris	£46,650
1985	42'	Cat	Solaris	£23,000
1970	42'	Tri	K42	£17,500
82/3	41'	Tri	Corinthian	$119,000
1973	41'	Cat	Apache	DM170,000
1976	41'	Cat	Apache	£50,000
70/78	41'	Cat	Apache	£55,000
1967	41'	Tri	Victress	FF210,000
1973	41'	Tri	One-off	£7,000
1977	40'	Tri	Buccaneer 40	£32,000
1978	39'	Cat	Mattia 39	$100,000
1967	39'	Tri	Lodestar	£16,000
82/83	38'	Tri	Panache II	$65,000
1973	38'	Cat	Spindrift	$65,000
1979	38'	Tri	Cruising	$35,000
1983	37'	Cat	Snowgoose 37	£45,000
79/83	37'	Cat	Snowgoose	£39,000
1978	37'	Cat	Snowgoose 37	£39,000
74/75	31'	Cat	Iroquois Mk IIa	£14,500
1973	30'	Cat	Iroquois Mk II	£13,000
1972	30'	Cat	Iroquois Mk II	£12,000
1968	30'	Cat	Iroquois MkI	£9,750
1966	30'	Cat	Iroquois Mk I	£8,500
1983	30'	Cat	Catalac 9m Cm	£29,500
1980	30'	Cat	Catalac 9m	£23,000
1978	30'	Cat	Catalac	£17,000
1976	30'	Cat	Catalac 9m	£14,000
1976	30'	Cat	Catalac 9m	£12,500
1972	30'	Cat	Catalac	£12,500
1978	30'	Cat	Oceanic	$45,000
1982	30'	Cat	Oceanic	£25,000
1964	30'	Cat	Oceanic	£16,000
1970	30'	Cat	Oceanic	£14,000
1967	30'	Cat	Oceanic MkI	£12,500
1983	30'	Tri	Racing	£18,800
1969	30'	Tri	Ocean Bird	44,000DM
1972	30'	Tri	Ocean Bird	£12,500
66/81	30'	Tri	Triune	£8,000
1976	30'	Tri	Shifter	£8,000
1969	30'	Tri	Nimble	30,000DFL
1965	30'	Tri	Nimble	£6,250
1974	29'	Tri	Sparkle	£6,500
1977	28'	Cat	Catfisher	£29,500
1977	28'	Cat	Catfisher	£28,500
1977	28'	Cat	Catfisher	£22,000
80/83	28'	Tri	Stripling	DFL45,000
1979	28'	Cat	Open B/Deck	£9,000
1975	28'	Tri	Buccaneer 28	£5,000
1981	28'	Cat	Tane NUI	£6,500
1977	27'	Cat	Catalac 8m	£13,250
1965	26'	Cat	Bobcat 8m	£6,500
1980	26'	Cat	Heavenly Twins	£13,000
73/5	26'	Cat	Heavenly Twins	£10,450
1980	26'	Tri	Telstar	£12,000
1974	26'	Tri	Telstar	£10,500
1977	26'	Tri	Telstar	£9,950
1977	26'	Tri	Telstar MkII	£8,250
1974	26'	Tri	Telstar	£5,500
1974	26'	Tri	Telstar	£7,250
1973	26'	Tri	Telstar	£7,000
1974	28'	Tri	Telstar	£5,950
1978	26'	Cat	Bennett	£4,450
1984	25'	Cat	Gwahir	£7,000
1983	25'	Tri	Typhoon	
1981	25'	Tri	Typhoon	£6,250
1980	25'	Tri	Typhoon	£4,000
1976	24'	Tri	Clipper	£4,000
1983	23'	Tri	Tango	£4,250
1980	23'	Cat	Hirondelle	£9,250
1978	23'	Cat	Hirondelle	£7,950
1977	23'	Cat	Hirondelle	£7,750
1974	23'	Cat	Hirondelle	£7,000
1977	23'	Cat	Hir'delle MkIII	£6,900
1974	23'	Cat	Hir'delle Mk I	£6,800
1974	22'	Tri	One-off	£1,500
1977	20'	Cat	Crack'n Wk'der	£3,750

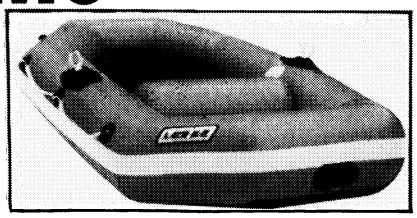
Emcass Marine



„LITTLE ENGEL“ – Dieselaggregate ist unabhängige Kraft an Bord im Kleinformat.

„LITTLE ENGEL“ von EMCASS MARINE läßt sich in jedes Schiff problemlos einbauen und macht das Leben an Bord erst lebenswert.

„LITTLE ENGEL“ kostet DM **4588.-**

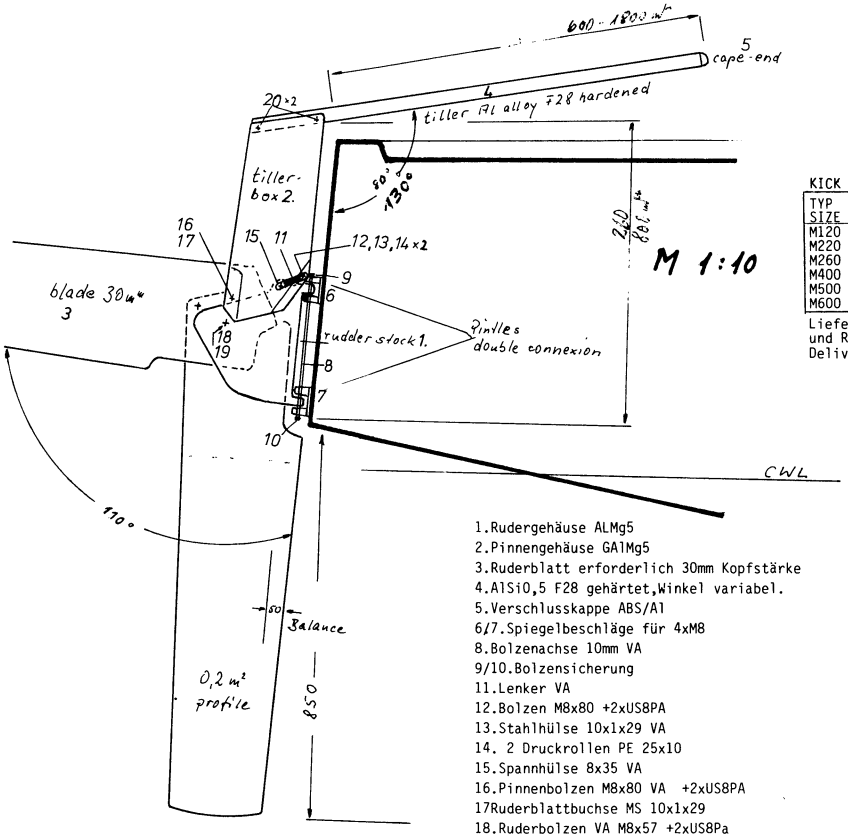


3-Personen-Schlauchboot NARWHAL ANTILLAS 250 – kompl. mit Riemen, Pumpe, Schlauchsitz, Holzboden, Reparatursatz u. Tragetasche DM **998.-**

IMPORT - EXPORT - GROSS-/EINZELHANDEL

Postfach 227 · 4047 Dormagen 11 · Telefon (02106) 7 10 51

KICK-UP-RUDER – PRAKTISCH UND SICHER –



KICK UP SYSTEM RUDERANLAGEN PREISE 1985/86

TYP SIZE	BLATTSTÄRKE INT.WIDTH	MONTAGE AM HECK/STERN	GEWICHT WEIGHT	DM incl.MwSt. TAX HAMBURG
M120	20mm	ab 120mm	950 g.	245.-
M220	20mm	120-360mm	1200 g.	295.-
M260	25mm	ab 260mm	1600 g.	387.-
M400	30mm	260-800mm	4200 g.	509.-
M500	35mm	ab 500mm	8 kg.	965.-
M600	35mm	600-ca.1200	11 kg.	1 145.-

Lieferung erfolgt montiert,mit Pinne,Spiegelbeschläge und Ruderblattkopf/Bohrschablone.
Delivery incl.tiller,pintles and rudder blade head pattern.

1.Rudergehäuse ALMg5
2.Pinnengehäuse GAlMg5
3.Ruderblatt erforderlich 30mm Kopfstärke
4.AlSiO,5 F28 gehärtet,Winkel variabel.
5.Verschlusskappe ABS/Al
6/7.Spiegelbeschläge für 4xM8
8.Bolzenachse 10mm VA
9/10.Bolzensicherung
11.Lenker VA
12.Bolzen M8x80 +2xUS8PA
13.Stahlhülse 10x1x29 VA
14. 2 Druckrollen PE 25x10
15.Spannhülse 8x35 VA
16.Pinnenbolzen M8x80 VA +2xUS8PA
17Ruderblattbuchse MS 10x1x29
18.Ruderbolzen VA M8x57 +2xUS8Pa
19.Ruderblattbuchse MS 10x1x29
20.Bolzen VA M6x80

Je weiter sich der Druckpunkt auf dem Ruderblatt von der Achse entfernt umso schwerer wird die Handhabung jeder Ruderanlage (z.B. bei halbhohem Blatt).
Durch den jetzt wesentlich tiefer liegenden Drehpunkt des Blattes wird hier entgegengewirkt. Die Lösung war ein hochgezogenes Pinnengehäuse. Anlagen dieser Bauart ermöglichen nun die Montage an Yachten mit unterschiedlichen Freibord am Spiegel. Alle Funktionen auch hier mittels Pinne. Angeboten werden 6 Größen.

---

nordwest beschlagbau – U. R. Mathies –

ESTEDEICH 84 · TELEFON 040 / 7 45 91 02 · 2101 HAMBURG 96

Wenn Sie das Meer, die Sonne und Geschwindigkeit lieben, ist die Supernova eine aufregende Bekanntschaft.

Länge über alles	4,55 m
Breite über alles	3,20 m
Segelfläche	min. 6 qm
Segelfläche	max. 12 qm
Gewicht	91 kg
Design	Ib Pors Nielsen

Spangsberg Supernova Præstø A/S
Jernbanevej 6 - Postfach 70
DK-4720 Præstø.
Tel.: + 45 3 79 30 30.
Telex: 27382 filter dk