Nr. 41 April 1986

Der Mehrrumpf-„Bote"

MULTIHULL

Deutschland

VEREINIGUNG DEUTSCHER CATAMARAN- UND TRIMARAN-SEGLER

MULTIHULL DEUTSCHLAND

VEREINIGUNG DEUTSCHER
CATAMARAN- UND
TRIMARAN- SEGLER

Titelfoto entnommen aus dem
Prospekt der VEGA
Castel Vieille
65 35o Pougastric
"La Nouvelle Voile"

Heinrich M.C. Wölper
Vorsitzender
Parkallee 227
28oo Bremen 1
Tel. G. o421/32o255
P. o421/214144

Wolfgang Gerschütz
Stellvertr. Vorsitzender
Norddeutschland
Niedersachsenweg 3o
2878 Wildeshausen
Tel. o4431/ 32 o8

Kurt Diekmann
Stellvertr. Vorsitzender
Süddeutschland
Grünwalder Str. 69
8ooo München 9o
Tel. o89/ 64 37 48

Klaus Lenk
Schatzmeister
Parkstraße 21
296o Aurich
Tel. G. o49 41/331o/1o855
Tel. P. o49 41/ 82 55

Bankverbindung:
Volksbank Aurich e.G.
(BLZ 284 91o 74)
Kto.Nr. 4o 75
Kennwort:
"Multihull Deutschland"

Reviervertreter:

Dr.Arthur Petersen
Ostfriesland
Dr. Reilweg 19
295o Leer
Tel. o491/ 5o o7

Jörg Schwandt
Weser - Jade
Feldstr. 4
2887 Elsfleth
Tel. o 44 o4/ 3213

Wolfgang E. Keussen
Westdeutschland
Am Kleckers 24
415o Krefeld 29
Tel. o2151/ 73o516

Dr.Dr. Hilmar Hardt
Südwestdeutschland
Schubertstraße 23
75oo Karlsruhe
Tel. o721/ 845959

Rudolf Steffen
Niederlande
Schwanenstr. 9
56o4 Wülfrath
Tel.G.o2o58/163o3
Tel.P. 7 1o o2

Fachgebiete:

International
Multihull
Meeting 1987
Dipl.Ing. Manfred
Schulz-Kosel
Am Reff 1
23o5 Heikendorf
Tel.G.o431/676o97
P.o431/2417o9

Fahrtenberichte:
Lutz Bremer
Wilhelmistr. 11
2ooo Hamburg 52
Tel.o4o/448135
o4o/82944o

Sicherheit und
Seemannschaft
Wattensegeln
Dr.Arthur Petersen

Selbstbau, Technik
Dr.Arthur Petersen
Rudolf Steffen

Technik, Vorstellg.
von neuen Booten
Kurt Diekmann

Produktion -Vertrieb
"Mehrrumpf-Bote"
Vorübergehend
H.M.C. Wölper

Inhaltsverzeichnis:

Impressum	1	Technik	
Worte des Vorsitzenden	2	Piening: Flügelmasten	22
Die aktuelle Seite	5	Steffen: Elektronik an B.	24
Pringsten in Otterndorf	12	Selbstbau	
Veranstaltungskalender	15	Dr.Petersen "Himp Hamp VI"	27
Pariser Bootsausstllg.86	16	Multihull Magazine	
Boot 86 - Düsseldorf	17	Stützpunkt	31
Seemannsch. - nochmals	19	Weltumsegler meinen ...	32
Dr. Petersen zu "Ankern"		Wolfgang Hausner berichtet	33
Wharram "PAHI 63"	2o	Dr.Th.Neuber wieder in	
Technik		Saudi-Arabien	35
		Vorstellung v.Booten	36

Worte des ersten Vorsitzenden

Liebe Freunde,

wir stehen vor einem neuen Anfang - mit unserem "Mehrrumpf-Boten". Die Ära Hans-Richard Nagel ist zu Ende gegangen. Wir sind ihm sehr dankbar für das, was er aus dem "Mehrrumpf-Boten" gemacht hat. Viele von Ihnen wissen, daß wir so nicht weitermachen konnten wie bisher. Ein Mitteilungsblatt, wie wir es hatten, ist nur zu finanzieren durch ein Annoncenaufkommen und keineswegs durch ein kleines. Jemand, der bereit ist, diesen Aufgabenkreis zu übernehmen, haben wir bislang nicht gefunden. Nach dem, was wir aus der Praxis mit Hans-Richard wissen, ist dieses Gebiet nur zu bewältigen von jemandem, der etwas vom Fach versteht. Den haben wir nicht mehr. Gleichwohl sollten wir diesen Sektor nicht aus den Augen verlieren. Deshalb diese weitere Bitte um Mithilfe: wer kann den Sektor "Anzeigen" übernehmen? Das heißt Anzeigen-Werbung, Überwachung, Zahlungsverkehr etc. Von Hans-Richard Nagel steht noch umfangreiches Mustermaterial zur Verfügung, insbesondere Werbeschreiben.

Doch nun zu dem, was vor Ihnen liegt. Zweifach schulden wir dafür Dank unserem Senior, Dr. Arthur Petersen. Zunächst war er einer der ganz wenigen, die dringend angeraten haben, hinsichtlich unseres "Mehrrumpf-Boten" auf den Teppich zurückzukehren, der uns angemessen ist, mit anderen Worten, wieder bescheidener zu werden. Die zweite Hilfe von Dr. Petersen war die Vermittlung des Druckers, der diese Ausgabe des "Mehrrumpf-Boten" fertiggestellt hat. Insoweit konnte Dr. Petersen auf eigene Erfahrung zurückgreifen. Wie hierzulande bekannt, ist Dr. Petersen erheblich engagiert in dem Kampf darum, dem Segelsport das Friesische Wattenmeer zu erhalten, von dem viele Leute den Wassersport total ausschließen wollen, weil wir es ja sind, die die Umwelt zerstören.

Nicht, daß wir wegen des "Mehrrumpf-Boten" nicht an anderer Stelle nachgefragt haben. Aber bis heute ist nichts dabei herausgekommen.

Mit dem Drucker unserer letzten "Mehrrumpf-Boten" war ich wohl dreimal verabredet. Er ist nicht gekommen. Mit telefonischen Zusagen, daß er mir preislich entgegenkommen wolle, bringe ich nicht eine einzige Ausgabe des "Mehrrumpf-Boten" zustande.

Ein anderer Freund vermittelte uns eine Druckerei, die spezialisiert ist im Herausgeben von Vereinszeitungen. Zweimal wurde mir zugesagt, daß jeweils zu Beginn der folgenden Woche ein entsprechendes Angebot vorliegen sollte. Es liegt bis heute nichts vor.

Zwei professionelle Zeitungen haben ihre Kooperation angeboten. Die erste war die Zeitschrift "Segeln" auf der Hamburger Bootsausstellung.

Bereits bei ersten Erörterungen im Vorstandkreise wurde die Warnung laut, daß wir damit unsere Selbständigkeit total aufgeben müßten. Dabei geht jeder als selbstverständlich davon aus, daß dann, wenn wir uns in eine andere Zeitschrift "einhängen", wir uns auch anpassen müssen.

Soll sodann diese Zeitung ein Mitteilungsblatt für unsere Mitglieder werden, dann muß jedes unserer Mitglieder die Zeitschrift beziehen. Wir hätten unsere Mitglieder bitten müssen, die Zeitschrift "Segeln" zu abonnieren. Was Segelsportzeitschriften angeht, sind aber nicht nur unter den Multihull-Seglern die Meinungen erheblich geteilt, welches dieser Blätter dann das Richtige wäre.

Aus dem Mitgliederkreise wurde ich sodann hingewiesen auf die in Schleswig-Holstein erscheinende "Segler-Zeitung", herausgegeben von Horst Schlichting in Timmendorfer Strand. Nach Telefonaten und einem längerem Gespräch mit Herrn Schlichting können wir Ihnen bestätigen, daß er uns gegenüber ungewöhnlich viel Verständnis aufgebracht hat und bereit war, vieles zu tun, was uns das "Einhängen" erleichtert hätte.

Das Anpassen war letztlich der Grund, weshalb wir auf das Angebot von Herrn Schlichting nicht zurückkommen konnten. Wir hätten weitgehend auf das verzichten müssen, was unserem "Boten" den bisweilen geringschätzig gebrauchten Artikel "Familienblatt" eingetragen hat. Und das sind insbesondere unsere Reiseberichte oder sonstige persönliche Ehrfahrungen auf Mehrrumpfbooten. Von solchen Artikeln wissen wir aber, daß sie von unsern Mitgliedern besonders gern gelesen werden.

Wir hätten weiter verzichten müssen auf das Veröffentlichen von Verkaufsangeboten aus anderen Zeitungen und anderen nationalen Mitteilungsblättern der Mehr-rumpfboot-Vereinigungen. Das Kopieren solcher Anzeigen ist für ein professionelles Blatt eine absolute Unmöglichkeit. Wir geben schließlich aus anderen Zeitungen Meldungen, ja ganze Artikel, wieder (selbstverständ-lich nur mit genereller oder spezieller Genehmigung). Auch das ist für eine professionelle Zeitung undenkbar.

Kurzum, wir hätten den Charakter unseres "Mehrrumpf-Boten" total aufgeben müssen. Die uns dazu zugegangenen Stellungnahmen aus dem Mitgliederkreis waren eindeutig. Auf die schöne Aufmachung mögt Ihr verzichten, aber nicht auf den Charakter der Zeitung!

Während ich diese Zeilen diktiere, befinde ich mich noch in dem Stadium der Hoffnung, daß das Produkt einigermaßen ansehnlich wird. Mehr weiß ich noch nicht. Ich hoffe zwar, daß ich die Weisung, welche uns Dr. Petersen vom Drucker weitergegeben hat, einigermaßen richtig verstanden habe. Ich muß aber diese Zeilen schon jetzt schreiben, da sie am Anfang der Zeitung stehen sollen. Jemand, der dieses Metier beherrscht, wird es sicher anders machen und einen entsprechenden Platz reservieren, an den man späterhin gebunden ist, wenn der Artikel geschrieben wird. Das ist mir indessen gegenwärtig zu schwierig (es war aber einer der wichtigsten Ratschläge, die uns Wolfgang Barth für die Neugestaltung mit auf den Weg gegeben hat).

Sie dürfen im übrigen davon ausgehen, daß wir bei dieser Ausgabe noch eine ganze Reihe weiterer Fehler machen werden.

Ratschläge und Empfehlungen, wie wir es besser machen können, sind deshalb stets willkommen.
Meine gegenwärtige Prognose geht dahin, daß wir uns nach Erscheinen dieser Nummer in kleinerem Kreise unter Vorsitz von Wolfgang Barth zusammensetzen und die konkreten Möglichtkeiten noch einmal überdenken und diskutieren.

Seien Sie also bitte bei dieser Ausgabe nachsichtig. Künftige werden, hoffe ich, besser.

Um das Bessermachen zu erleichtern, eine letzte Bitte: wenn Sie uns künftig irgendwelche Beiträge für den "Mehrrumpf-Boten" schicken, schreiben Sie diese bitte einzeilig und so, wie man eine normale Schreibmaschinenseite beschreibt. Das heißt, gehen Sie oben und unten und an den Seiten nicht zu dicht an den Rand, dann können wir nämlich von Anfang an übersehen, wieviel Platz wir im Original gebrauchen.

Dies gibt Anlaß, ein anderes Problem anzusprechen. Jeder freut sich, seine eigenen literarischen Produkte gedruckt zu sehen. Dabei geht es professionellen Dichtern und Schrifstellern nicht anders als Ihnen. Unser Mitglied Lutz Bremer in Hamburg hat es übernommen, Reiseberichte und ähnliche kritisch u.a. darauf durchzusehen, ob solche Berichte gekürzt oder geändert werden können (und evtl. müssen). Daraus ergeben sich notwendig Konflikte, denn die Verfasser sind keineswegs der gleichen Meinung wie der Kritiker, welcher kürzen will und u.U. muß. Nehmen Sie das bitte Lutz Bremer und uns nicht übel, wenn wir bisweilen Ihren Beiträgen mit einer großzügigen Schere zu Leibe rücken. Dies kann mehrere Gründe haben, aber einen hat es bestimmt nicht: wir wollen Sie nicht kränken oder gar die Schriftsteller-Ehre antasten.

Und nun die allerletzte Bitte: lassen Sie uns den neuen Anfang gemeinsam versuchen und seien wir dabei tolerant zueinander.

Ihr

Heinrich M.C. Wölper

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.

Die aktuelle Seite

Liebe Freunde, kennen Sie den...?

Dieses Mal geht es nicht um einen Witz. Es geht um ein Problem, das Ihrem Vorsitzenden bisweilen peinlich ist, - obwohl ein sachlicher Grund dafür eigentlich nicht besteht.

Wenn unser Mitgliederzuwachs andauert, und ich sehe keinen Grund, warum dies nicht so sein soll, dann werden wir noch im März 1986 eine Mitgliederzahl von 300 überschreiten. Die weitaus meisten unserer Mitglieder habe ich noch niemals gesehen. Eine weitere große Zahl unserer Mitglieder habe ich zwar hier oder dort einmal getroffen, mit ihnen telefoniert oder korrespondiert. Aber wenn ich sie dann einmal treffe, weiß ich häufig nicht den Namen, geschweige denn den Typ und Namen ihres Bootes oder das, worüber wir beim letzten Zusammmentreffen gesprochen haben.

Seien Sie nachsichtig mit Ihrem Vorsitzenden. Es liegt sicherlich nicht daran, daß mit seinem zunehmendem Alter das Gedächtnis nachläßt, aber bei der Zahl der Mitglieder, täglich mehreren Telefongesprächen mit Mitgliedern oder solchen , die es werden wollen und täglicher Korrespondenz mit dem gleichen Kreis, kann man sicher von niemandem ein Computergehirn erwarten. Erstaunlich viele erwarten dies gleichwohl.

"Ich habe Ihnen doch beim vorletzten Pfingst-Treffen angeboten, daß..." Richtig! Weiß ich aber nicht mehr.

Seit dem "Aufruf zur verstärkten Mitarbeit", der mit der Nummer 40 veroffentlicht worden ist, versucht der Vorsitzende, die Lasten der Vereinigung auf viele Schultern zu verteilen. daß dies die innige Verbindung zwischen Mitgliedern und Vorsitzendem verbessert, können wir von vornherein ausschließen.

Nun, liebe Freunde, dies ist nicht nur ein Problem zwischen den Vereinsbesitzern und ihrem Besitzstand. Bei der hohen Zahl des Mitgliederzuwachses können sich auch die Vereinsmitglieder nicht mehr gegenseitig kennen, zumal sich die ständigen Segelreviere über ganz Mitteleuropa verteilen.

Seit Jahren streben wir regionale oder "Intim"-Treffen an. Dies bietet natürlich nur Teillösungen. Dennoch möchte ich diesen alten Aufruf erneuern. Werfen Sie einen Blick in die Mitglieder-Liste (die nach gegenwärtiger Planung mit dem nächsten Mehrrumpf-"Boten" erscheinen soll) und stellen Sie einmal fest, wie viele Vereinskameraden in Ihrem Ort oder in der Nähe wohnen. Und dann telefonieren Sie einmal herum. Die Münchener tun es regelmäßig.

Zum zweiten Mal möchte es Frank Kisch :
(Auf der Schicht 107, 62 Hochheim, Tel.Gesch.:06131-507621, Priv.:06146-2410).

Unser nächster Regionaltreff findet Samstags einen Monat nach Erscheinen dieser Ausgabe statt. Somit bleibt jedem Zeit genug, seine Termine richtig zu legen. Den genauen Tag, Ort und Zeit könnt Ihr, liebe Freunde, von mir erfahren.

Sollte der Eine oder Andere Fotos, Dias oder Filme von seinem "Urlaub unter Sonne" geschossen haben, bitte ich herzlichst, sie an diesem Tag mitzubringen.

Zum Schluß noch schnell einen Kurzbericht von unserem 1. Regionaltreff. Den vorgesehenen Vortrag von der "Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger" mußte ich leider absagen, da ich befürchtet hatte, daß durch den kurzen Termin keine Freunde des Multihullsegelsports erscheinen würden.

Trotzdem waren wir an diesem Abend sieben Mitglieder, die mit viel Freude Anne Seefluths Bilder von der Entstehung des Bootes bis zur Urlaubsreise und den dazugehörigen Bericht genossen.

Und noch ein Rückblick :

"INTIM-TREFFEN" in Bremen am 1./2.2.1986

Dieses Mal war es etwas intimer als 1985, aber nur um weniges. 30 Multihull-Fans versammelten sich, einschließlich der Gastgeber.

Das Vorspiel zum Treffen begann bereits morgens, als nämlich ein Lieferwagen von Siegfried Petersen vorfuhr und eine Herrentorte, Butterkuchen und Bienenstich ablud, -welche rechtzeitig vor dem Nachmittagskaffee da sein sollten.

Die Delmenhorster halten viel von Herrentorte; die von Siegfried war süß und schokoladig. Nachmittags brachte Hans Krützkamp eine, die aus Schwarzbrot, Butter, Schinken, Wurst und Ei bestand.

Das Mitbringen flüssiger und fester Nahrung beschränkte sich im übrigen nicht auf die Bevölkerung von Delmenhorst, und deshalb war der kulinarische Teil des Treffens von meiner "Brigitte"Diät weit entfernt.

Im Laufe der nachmittäglichen Kaffee- und Kuchenschlacht reisten die Besucher an. Dazu Fach- und Personal-Palaver.

Zu der Zeit, da andere Leute beginnen, Abendbrot zu essen, verholten wir uns in das Kino im Souterrain, und dort sahen wir die beiden Bandholm-Streifen von Reinholds und Wölpers. Peter Behrendt brachte einen Film einer Ostseefahrt des Oldtimers "AMPHYTRITE" mit. Peter Kleine-Möller zeigte die zweimalige Überquerung des englischen Kanals (bei holpriger Chaussee) mit einem Falke 10-Cat. Der Film vom Pfingsttreffen 1985 in Wangerooge rundete das Kinoprogramm ab. Alsdann hub die Völlerei wieder an mit Goulaschsuppe, Herings- und Krabbensalat, toten Fischen und Fleischeslust.

Die früher gehörte Behauptung, daß die "Intim-Treffen" mit einem größeren Alkoholgenuß verbunden seien, ist eine reine Unwahrheit. Rein quantitativ lag der größte Umsatz beim Sodawasser.

Eines hatte sich nur stellenweise herumgesprochen, daß nämlich das "Intim-Treffen" nicht so intim ist, daß etwa nur Bremer und unmittelbare Nachbarn kommen dürfen. Die längste Anreise hatten die Ostfriesen: Petersens aus Leer und Börgs aus Emden. Jochen Pollosch aus Hagen, Hans-Peter Zolnir (noch) aus Hannover und Peter Kleine-Möller aus Friedeburg hatten wohl eine ebenso lange Anreise wie die Behrendt/Löschenkohl aus Hamburg oder Jens Belau aus Pinneberg. Von ihm weiß man allerdings, daß ihn seit Bandholm noch etwas anderes an die Weser zieht. Leider lag es nicht nur an der Jahreszeit und am Wetter, daß einige weitere Freunde -krankheitshalber- nicht kommen konnten.

Es ist nicht möglich zu beschreiben, was und worüber in den wechselnden Zirkeln besprochen wurde. Daß dies einem größeren Bedürfnis entsprach, konnte nicht besser demonstriert werden als dadurch, daß der "harte Kern" sich erst um etwa 3 Uhr in die Kojen verkrümelte und wir erst am Sonntagmorgen beim Frühstück bemerkten, daß wir den ganzen Abend nicht zum Singen gekommen waren. Das Akkordeon blieb ebenso eingesperrt wie der "alte Braune" oder die "Elefanten". Dabei haben wir in mühsamer Heimarbeit unter Ausnutzung der Feiertagssaison ein umfangreiches Liederbuch hergestellt.
Diese denkwürdige Musikal-Literatur-Schöpfung können wir also erst zu Pfingsten vorstellen, -in Otterndorf übrigens (bitte vormerken !)

Als Nebenprodukt ergaben sich neue Perspektiven für den vereinigungsinternen Arbeitsdienst. Unser schriftlicher, mit der Nr. 40 verbreitete Aufruf hatte bereits ein beachtliches Echo gefunden. Jetzt sind wir so weit, daß wir unser Kernproblem wissenschaftlich angehen. Entdeckten wir doch, daß wir zwei Computer-Experten haben : Jürgen Pfennigstorf und Peter Kleine-Möller. Es besteht allgemeine Einigkeit darüber, daß wir damit die Arbeit für unseren Mehrrumpf-"Boten" erheblich erleichtern können. Nur müssen wir noch ausbaldowern, wie.

Wir haben zwar gegenwärtig noch keine Vorstellung davon, wie die Nr. 41 aussehen wird, aber wir haben schon , einem ersten Ratschlag von Ernst Barth folgend, einen Redaktionsschluss auf den 24. Februar festgesetzt. Es gibt zwar noch keine Redaktion, aber irgendwas wird schon herausbraten.

Der Sonntagmorgen -es war natürlich ein etwas späterer Morgen- sah immerhin noch zehn von uns am Frühstückstisch. Als letzter fuhr derjenige ab, der als erster gekommen war : Hans-Peter Zolnir. Für die seines Bekanntenkreises, die es noch nicht wissen : Seine Tage in Germanien sind gezählt. Zu Ostern wird er nach Schweden in den Schoß seiner Familie zum Antritt eines neuen Jobs zurückkehren.

Zum Schluß unseres Treffens feierte die deutsche Elektro-Industrie noch einen stolzen Triumph : Die letzte Füllung der Spülmaschine war nur noch durch Einklemmen eines Zahnstochers in den Schalter zu bewältigen. So blieb uns die konventionelle Aufwäsche erspart.

Teilnehmer am "Intim-Treffen" in Bremen am 1./2.2.86 :

Hans-Peter Zolnir, Hannover
Ulla und Otto-Friedrich Erdmann, Bremen
Bernd Huse, Bremen
Dorle und Hans Börg, Emden
Dr. Arthur Petersen und Frau, Leer
Jochen Pollosch, Hagen
Siegfried Petersen und Frau, Delmenhorst
Barbara und Jürgen Pfennigstorf, Thedinghausen
Alice und Fritz Göttling, Weyhe
Peter Kleine-Möller, Friedeburg
Peter Behrend und Katrin Löschenkohl, Hamburg
Anne Nienaber, Bremen
Jens Belau, Pinneberg
Ursel und Hans Krützkamp, Delmenhorst
H.-H. Cramer, Bremerhaven
Agnes und Dieter Krützkamp, Deichshausen
Hans und Heide Reinhold, Bremen
Christa und Heiner Wölper, Sven Wölper, Bremen

Und noch einer :

MÜNCHEN - TREFFEN

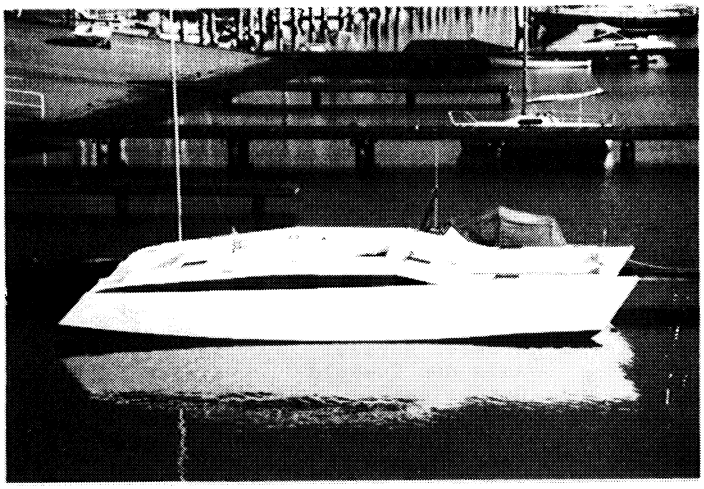
Am 6.12.1985 fand das übliche München-Treffen statt. Elf Mitglieder und 13 Ehefrauen und Gäste waren gekommen. Hauptgesprächsthemen : die Selbstbauten und Micro-Multihulls sowie ein Bericht über Bremerhaven.

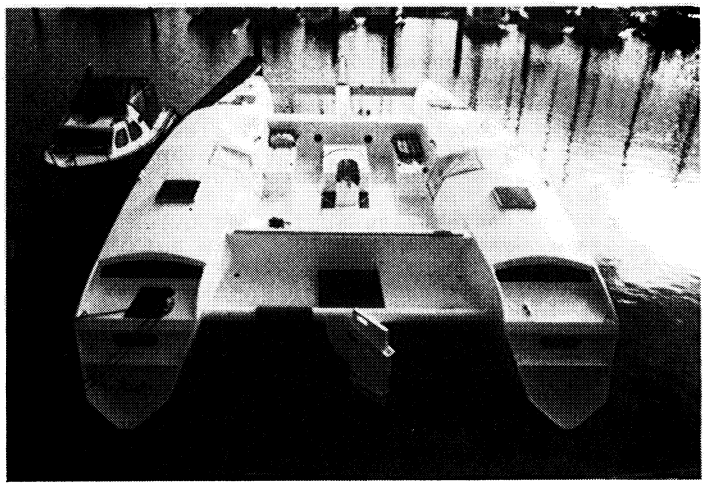
Nachdem bekanntgeworden ist, wie viele Dragonflies bei Quorning bereits gebaut wurden und für die Zukunft bestellt worden sind, will nunmehr auch die Glas/Buch-Werft einen Trimaran nach Entwürfen von Alexander Wolf bauen. Die Werft Vötterl in Percha bei Starnberg will möglichst bald mit dem Bau des 8-m-Tris von Kurt Diekmann beginnen.

Der Nr. 41 soll planmäßig unsere Beitragsrechnung für 1986 beigefügt werden. Zur Zeit des Diktats können wir noch hoffen, daß dies klappt. Wenn nicht, überweisen Sie bitte sofort Ihren Beitrag von DM 40,- für 1986 auf das im Impressum angegebene Konto unserer Vereinigung. Sollten Sie schon überwiesen haben, betrachten Sie die Rechnung als gegenstandslos. Bitte warten Sie nicht auf eine weitere Rechnung. Unser Schatzmeister ist eines der fleißigsten Mitglieder des Vorstandes. Wir sollten ihm weitere Arbeiten ersparen.

Als Titelbild unserer Nr. 39 brachten wir Ihnen den französischen Super-Cat "Jet Services". Das Boot gibt es leider nicht mehr. Gelegentlich einer Überführung von den Azoren nach der Bretagne ist das Boot in schwerem Wetter gekentert, nachdem bei schweren Böen mit bis zu 10 Bft. der Leeschwimmer unterschnitten hatte. Der Mitsegler Jaen Castenet wurde über Bord geschleudert und nie wieder gesehen. Unter Patrick Morvan hatte das Boot 1984 einen Transatlantik-Rekord mit 8 Tagen, 16 Stunden und 36 Minuten aufgestellt.

Bei der Nr. 40 sind leider die Bilder der "Tonga 40 Rose" verloren gegangen. Sie finden diese Bilder nun nachstehend :





Mit einer weiteren "Tonga 40 SR" ist Paul Maier inzwischen auf dem Weg von Kiel zur Mosel. Noch einige Daten nachträglich : dieser 12 m Katamaran wiegt inklusive der zwei 18 PS Diesel und Werkzeug 3,6 t. Er schwimmt ca. 20 cm über der Wasserlinie. Näheres kann erfragt werden bei Burkhard Bader, Gut Alt Bülk, 2307 Strande bei Kiel, Tel.: (abends) 04349-8236.

Unsere Video-Cassette der ersten Reise der "Shangri-La" (Burghard Pieske und Helge Seebeck) liegt ungenutzt herum. Interessenten wenden sich an Rudolf Steffen -(siehe Impressum). Burghards Buch, "'Shangri-La' - mit dem Wind um die Welt", ist inzwischen allgemein bekannt (Delius Klasing Verlag, DM 32,-).

Burghards Vater hat uns den nachstehenden Plan für seine Vortragsreise vom 2. bis 18.4.86 zur Verfügung gestellt :

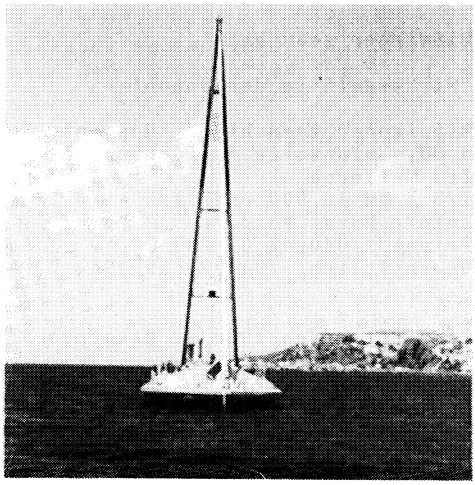
Datum	Ort	Vortragsraum	Vorverkauf/ Buchhandlung	Beginn
2.4.	Duisburg	Aula G.-Heinemann-Realschule, Landgerichtsstrasse	Herder	20 Uhr
3.4.	Aachen	St.Leonhard-Gymn. Jesuitenstrasse	Mayersche Buchhandlung	20 Uhr
4.4.	Essen	Pädagogische Hochsch. Grosser Hörsaal	G.D. Baedeker Kettwiger Str.	19.30Uhr
7.4.	Köln	Aula des Humbold-Gymnasiums	Sieger	20 Uhr
8.4.	Dortmund	Uni-Dortmund Hörsaalgeb.II Hörsaal 1	C.L.Krüger Westenhellweg	20 Uhr
9.4.	Düsseldorf	Studienhaus Fürstenwall 5	NN	20 Uhr
10.4.	Köln	Humboldt-Gymn.	Sieger	20 Uhr
11.4.	Düsseldorf	Studienhaus Fürstenwall 5	NN	20 Uhr
14.4.	Lemgo	Marianne-Weber-Gymnasium	Bräuer	20 Uhr
15.4.	Oberhausen	B.v.Suttner-Gymnasium	Wissell Lothringer Str.	20 Uhr
16.4.	Hagen	Ricarda-Huch-Schule	Cersting	20 Uhr
17.4.	Bonn	Ernst-Moritz-Arndt-Gymnasium	Bouvier Am Hof	20 Uhr
18.4.	Aachen	St.Leonhard-Gymn. Jesuitenstr.	Mayersche Buchhandlung	20 Uhr

Jörg Schwandt kann die bisher von ihm gehaltene Vertretung von Prout Catamarans nicht mehr mit seinen beruflichen Belastungen vereinbaren. Deshalb muss Prout einen neuen Vertreter für Deutschland suchen. Prouts denken diesmal nicht an einen Amateur, der die Vertretung nebenberuflich betreibt, sondern an einen professionellen Bootsvertreter, und zwar möglichst jemand, der bereits eine eingeführte Firma hat. Schreiben Sie direkt an Prouts (for the attention of Rob Underwood). Sollten Sie etwa daran denken, uns jetzt nach der Adresse von Prout zu fragen, gehen Sie bitte davon aus, daß Sie als Vertreter ungeeignet sind.

Aus England erreichte uns die Nachricht, daß der bekannte Konstrukteur Mc Alpine Downie verstorben ist. Er ist bekannt geworden durch die Konstruktion, welche früher von Sailcraft hergestellt und vertrieben wurde.

Karlheinz Heymann ist mit seiner Snowgoose 37 "Tramp" von Venezuela in die Karibik zurückgekehrt. Im November war er in Fort de France, Martinique. Er läßt seinen Freunden herzliche Grüße ausrichten. In Fort de France fotografierte er nebenstehende französische Trimaran-Konstruktion.

Vor seiner Überreise in die Karibik ist Karlheinz durch 180 Schleusen über Burgund ins Mittelmeer gefahren. Das Foto einer "Schuhanzieher-Schleusenpassage eignet sich leider nicht zur Wiedergabe.



Wir haben Heimkehrer! Nach eineinhalbjährigem Aufenthalt in den USA bei der NASA in Houston sind die Pfennigstorfs in die Heimat zurückgekehrt. Die alte Anschrift in Thedinghausen gilt wieder.

Ich erinnere, daß 2 unserer Mitglieder (einer zu Zweit) Mitsegelgelegenheiten in der nächsten Saison suchten. Schreibt mir doch bitte noch einmal.

Wölpers bieten folgende Mitsegelgelegenheit: wir wollen mit unserer Snowgoose nach dem 10. Juli nach Südnorwegen. Für einen Teil der Reise, einschließlich entweder Hin- oder Rückfahrt sind wir bereit, 2 oder 3 Mitsegler mitzunehmen. Dazu die Bitte meiner Frau: keine maritimen Totalkamele. Wir erwarten keine Allerhöchst-Seeschiffer mit mehrmaliger Atlantiküberquerungs-Erfahrung, aber über das Abwaschen sollten die Kenntnisse schon etwas hinausgehen. Wir erwarten beispielsweise, daß unsere Macker Fender anbinden oder Leinen an Bord oder an Land festmachen können, ohne daß wir das kontrollieren müssen. Wir übertreiben es zwar nicht mit der Navigation (schließlich haben wir Decca an Bord), aber gewisse Grundkenntnisse terrestrische Navigation sollten vorhander sein. Wer zwei linke Hände hat, sollte vor Reiseantritt eine auswechseln. Schließlich ist die "Maimuna V" ein Sklavenschiff, und der Kapitän ist durch das Tragen der Verantwortung voll ausgelastet. Im übrigen halten wir es so, daß die Unkosten der Reise pro Nase aufgeteilt werden (selbst bei Verwandten). Und noch etwas: bei uns an Bord wird sich gewaschen. Warmes Wasser ist stets vorhanden.

Von unseren Verkaufsannoncen habe ich nur noch eine vorliegen: die von Kurt Diekmann. Wegen Übernahme eines neuen Tris steht sein umgebauter Piver "Nugget" zum Verkauf: Länge 7,25 m, Breite 4,50 m, zusammengeklappt 2,70 m, Tiefgang 0,50 m, Segelfläche 29 qm , dazu 40 qm Spi und Sturmfock 4,5 qm. Gewicht leer: 800 kg, Außenborder: 4 PS Küstenlangschaft, dazu fahrbarer Winterlagerbock, auch zum Slippen geeignet.
Preis: DM 13.000,- -das ist nun echt geschenkt!

Miteigner gesucht:

"Wir segeln in der Sonne!

Miteigener gesucht für Heavenly Twins Cat, Bj. 76, 8,00 x 4,20 x 0,80, sinnvolle Ausrüstung inkl. Dinghy im Davit, Liegeplatz z. Zt. Mallorca.
1/3 = DM 10.000 oder 1/2 = DM 15.000.
Info: Horst Heidorn
Privat: 040/42 01 231
Geschäftlich: 040/73 19 424 "

Pfingsttreffen 1986 in Otterndorf

Diese Überschrift gibt zunächst Anlaß, Ihnen allen mitzuteilen, daß der Aufruf um Mitarbeit auf jeglichem Gebiet ein ungeahntes Echo gefunden hat. Es sei hier noch einmal all denen gedankt, die ihre Mitarbeit zugesagt und zum Teil schon verwirklicht haben. Und glauben Sie bitte nicht, daß dies sehr einfach ist. Insbesondere für diejenigen, welche noch niemals an der Herausgabe eines Mitteilungsblattes mitgewirkt oder bei der Vorbereitung von Veranstaltungen mitgearbeitet haben. Das Wesentliche der nachfolgenden Einladung zum Pfingsttreffen hatte ich eigentlich - bis zum Redaktionsschluß am 24.2.86 - von denen erhofft, die sich um das Pfingsttreffen kümmern wollten. Also bleibt mir nichts anderes übrig, als es dieses Mal noch selbst zu machen.

Der Kalender sagt, daß Pfingstsonntag am 18. Mai 1986 und also der Pfingstmontag am 19. Mai 1986 liegen. Wohlhabende Leute beginnen Pfingsten schon am Donnerstag, den 15. Mai, abends, oder doch im Laufe des Freitags, den 16. Mai. Darauf seien die nachfolgenden Mitteilungen über die Tide aufgebaut.

Wo Otterndorf liegt, ist anhand der Seekarte festzustellen. Die Elb-Segler wissen, wie und unter welchen Umständen man dort einlaufen kann. Wer "von auswärts" kommt, wird ohnehin mit der Tide die Elbe aufwärts fahren, und also üblicherweise vor, oder nicht gar zu spät nach Hochwaser an der Einfahrt eintreffen. Dann ergeben sich keinerlei Probleme, und die sich jedes Jahr verändernden Versandungen an der Einfahrt stören nicht.

Die Einfahrt ist gekennzeichnet durch ein "Spargel", welche durch einen Kegel mit der Spitze nach oben gekennzeichnet ist. Vom Spargel ab stehen in kurzen Abständen Pricken, welche einlaufend an Steuerbord gelassen werden müssen. Wenn diese Pricken etwa 3 bis 4 m an Steuerbord liegen, sollten sich bei halber Flut oder Ebbe keine Probleme ergeben.

Alsbald nach den letzten Pricken liegt an Steuerbordseite ein Bootshafen, den man wohl schon als Marina bezeichnen kann. Dort wird durch Schlengel ein relativ großes Becken an der Westseite gebildet. Dieses Becken ist aber ziemlich verschlickt und man sollte sehen, daß man dort rechtzeitig hingelangt. Dann können wir allerdings zu Dritt und Viert alleorten nebeneinanderliegen. Reicht der Wasserstand nicht, muß man sich einen anderen Platz suchen. Man kann an der Mini-Marina vorbeilaufen in den Hafen des lokalen Segelklubs. An der Ostseite dieser Anlagen läuft ein Fahrwasser zum Siel hin, welches so tief ist, daß dort selbst tiefgehende Kielyachten festmachen können.

Da wir aber überwiegend flachgehende Boote haben, würde ich es für unfair halten, diese Plätze den Kielyachten streitig zu machen.

In dem vorbeschriebenen Becken ist allerorten Wasseranschluß. Am westlichen Ufer befindet sich ein Grillplatz.

Ich hoffe, daß wir für das Hafengeld irgendein General-Arrangement treffen können. Wenn nicht, muß das Hafengeld nicht weit von der Marina entfernt, hinter dem Deich an einem Kiosk (Würstchen, Bier etc.) bezahlt werden. Dort befinden sich auch Toiletten und sonstige Sanitäranlagen. Für diejenigen, deren Mägen gegen Bordkost allergisch sind, gibt es noch vor dem Deich ein auf Stelzen stehendes, bereits von der Elbe her sichtbares Restaurant. Gleich hinter dem Deich befinden sich zwei weitere, von denen eines (altes Strohdachhaus) sehr gut ist, und bei dem anderen, das sich sinnigerweise "Elbblick" nennt, obschon man von da von der Elbe überhaupt nichts sehen kann, zu Pfingsten meist mit einem kleinen Jahrmarkt garniert ist.

Alsdann zur Tide:

Freitag, 16. Mai
Cuxhaven HW 06:15/18:27 Uhr NW 00:30/12:40 Uhr

Sonnabend, 17. Mai
Cuxhaven HW 07:09/19:28 Uhr NW 01:17/13:34 Uhr

Sonntag, 18. Mai
Cuxhaven HW 08:19/20:43 Uhr NW 02:21/14:46 Uhr

Montag, 19. Mai
Cuxhaven HW 09:38/22:00 Uhr NW 03:41/16:10 Uhr

Für Otterndorf sind die Hochwaserzeiten um + 0:23 Minuten und die Niedrigwasserzeiten um + 0:30 Minuten zu berichtigen.

Ein Programm für das Pfingsttreffen gibt es noch nicht. Bei der unmittelbaren Umgebung des Hafens wird dies aber nicht schwerfallen. Direkt am Hafen gibt es weite Wiesen und Wattflächen.

Der Hafen von Otterndorf ist von dem eigentlichen Ort Otterndorf weit entfernt. Zu Fuß geht man sicher eine halbe oder 3/4 Stunde. Man kann aber direkt an einem Kanal entlanggehen, und dies ist eine sehr schöne Gegend. Bei Otterndorf beginnt im übrigen der Elbe-Weser-Schiffahrtsweg, welcher quer durch das Land nach Bremerhaven führt. Da Schleuseneinfahrt und die -Brücken auf dem Wege sehr niedrig sind, kann der Kanal aber nur mit gelegtem Mast befahren werden. Der Pfingstbetrieb an der Schleuse ist sehenswert. Das Wasser des Elbe-Weser-Schiffahrtsweges direkt hinter der Schleuse ist zwar leicht moorig gefärbt, aber im übrigen viel sauberer als das Elbwasser. Wenn es einigermaßen warm ist, kann man dort bedenkenlos baden.

Autofahrer können bis direkt an den Hafen heranfahren. Beim Otterndorfer Hafen, insbesondere im strohdachgedeckten Hotelrestaurant, werden die Zimmer zu Pfingsten sicher äußerst knapp sein. Aber irgendwo in Otterndorf oder der Umgebung sind sicher noch Zimmer zu bekommen. Im übrigen war es immer so, daß auf manchen Booten Kojen frei waren.

Und eine letzte Bitte, damit es nicht wieder so geht, wie beim Bremer Intim-Treffen: jewede Art von Musikinstrument ist erwünscht. Leider kann Hans-Hermann Cramer zu Pfingsten voraussichtlich nicht kommen, und deshalb fürchte ich, werden wir auch Teddy entbehren müssen. Das Treffen muß aber gleichwohl musikalisch laufen. Im Hause Wölper war bereits für das Intim-Treffen ein neues selbstgemachtes Lieder-buch hergestellt worden. Davon werden wir etwa 20 Stück mit nach Otterndorf nehmen können. Aber dazu eine Bitte: nicht klauen! Das Herstellen solcher hausgemachter Liederbücher ist eine erhebliche Arbeit. Wir würden deshalb das Abhandenkommen persönlich übelnehmen.

Im übrigen wollen wir es dabei belassen, daß wir uns zuPfingsten treffen, um uns nach besten Kräften zu vergnügen. In der Vergangenheit ist es uns meistens gelungen, und ich sehe keinen Grund, warum es uns in diesem Jahr nicht gelingen sollte.

Auf Wiedersehen in Otterndorf - Hafen!

Und noch ein Treffen:
Die Wharram-Eigner und -Bauer treffen sich am 5. und 6. April 1986 in Hemdingen/Quickborn, Hochmoors-heide 2, Tel.: 04120/462 (Eigner Peter Voss). Das Haus ist für diesen Zweck gemietet. Es bietet Übernachtungsmöglichkeit zum Preise von DM 13,50 pro Person.

Interessenten wenden sich an Dirk Schlatow, Tel.: Geschäft 040/ 72 31 885, oder ab 29.3.86 an Wilfriede Magerfleisch, 040/38 68 09 (Postanschrift: Max-Brauer-Allee 66, 200 Hamburg 50).

Jürgen Kromberg, Tescherstr. 24, 5600 Wuppertal 11, Tel.: 0202/ 78 56 53, sucht Mitsegelgelegenheit auf Katamaran, möglichst Ende Mai.

Wolfgang Perkhammer, Gerhardstr. 39, 8000 München 90, Tel.: 089/ 65 02 34, sucht entweder bis Ende Juli oder ab Mitte Oktober Mitsegelgelegenheit für 1 oder 2 Wochen auf Katamaran, möglichst Nord-Ostsee.

Unser Mitglied Dieter Stellmach, Königsberger Str. 36, 7737 Bad Dürrheim, ist für seinen auf dem Autodach transportablen Selbstbau - Kleinstkatamaran (Länge 3,56 m) auf der Interboot Friedrichshafen mit einem 3. Preis ausgezeichnet worden. Über seinen Mono-Cat hatte "Yacht" in der Nr. 3/86 berichtet. Näheres bei Dieter Stellmach.

Gero Pischke sucht Mitsegelgelegenheit "Hand gegen Koje" gegen Kostenbeteiligung, im Frühjahr, Herbst oder Winter. Segelerfahrung: 2 Törns auf Monohulls (1 Überführungs- und ein "Happy-Sailing-Törn"), A-Schein, Sportbootführerschein, Sportseeschifferzeugnis. Zu erreichen tagsüber unter Tel. o511/ 14761, Privat 3ooo Hannover, Alte Döhrener Str. 78, Tel. o511/ 88.41.82.

Rudolf Steffen hat uns ein neues Literatur-Verzeichnig zusammengestellt. Sie finden es - hoffentlich - als Beilage.

Eine neue Mitgliederliste wird voraussichtlich mit dem nächsten Mehrrumpf-Booten erscheinen.

REGATTEN

Datum	Name	Ausgangspunkt
15.03.-16.03.	Red Star Eurail Challenge	Cowes (GB)
20.03.-23.03.	Grand Prix de Brest	Brest (F)
23.03.-23.03.	Transmed	La Grande Motte (F)
3.04.- 6.04.	Trophee des Multicoques	La Trinite sur Mer(F)
12.04.-13.04.	Multihull Grand Prix	Torbay (GB)
16.05.-19.05.	Multicup	La Baule (F)
24.05.-25.05.	Lillebaelt Cup	Assens (DK)
29.05.- 1.06.	Formule 40	Plymouth (GB)
30.05.- 1.06.	Fyn Rundt	Middelfart (DK)
31.05.-31.05.	Twostar	
7.06.- 8.06.	Als Rundt	Sonderburg (DK)
9.06.-12.06.	UK Open MICRO Multihull	Torbay (GB)
13.06.-15.06.	Samso Rundt	Kolding (DK)
14.06.-14.06	Three Peaks Race	Barmouth (GB)
14.06.-14.06.	Round Texel	Texel (NL)
15.06.-15.06.	Yachting Monthly Triangle	Torbay (GB)
17.06.-17.06.	Falmouth Triangle Race	Falmouth (GB)
20.06.-23.06.	Sjaelland Rundt	D.F.
23.06.-23.06.	Open European MICRO	Kalovig (DK)
3.07.- 6.07.	Grand Prix de Belgique	Nieuport (B)
15.08.-17.08.	Formule 40	Cowes (GB)
30.08.-30.08.	Multihull Challenge	Los Angeles
3.09.-14.09.	Multi-Figaro	Brest (F)
6.09.- 6.09.	Brandso Tune-Up	Skaerbaek Badel.(DK)
7.09.- 7.09	Brandso Rundt	Middelfart (DK)
21.09.-21.09.	Lillebaelt Inshore	Assens (DK)
4.10.- 6.10.	Grand Prix en Angleterre	Brighton (GB)
5.10.- 5.10.	Gordons Gin Cup	Vedbaek (DK)
26.10.-26.10.	Route du Rhum	

AUSSTELLUNGEN

Ort (Land)	Datum
Piraeus (Griechenland)	1.03.- 9.03.86
Stockholm (Schweden)	1.03.- 9.03.86
Oslo (Norwegen)	7.03.-16.03.86
Neapel (Italien)	8.03.-16.03.86
Amsterdam (Holland)	14.03.-23.03.86
Zuerich (Schweiz)	15.03.-22.03.86
Viareggio (Italien)	27.04.- 6.05.86
Risor (Norwegen)	8.08.-10.08.86
Stockholm (Schweden)	3.09.- 7.09.86
Oslo (Norwegen)	9.09.-14.09.86
Southampton (England)	12.09.-20.09.86
Goeteborg (Schweden)	18.09.-21.09.86
Friedrichshafen (Deutschland)	20.09.-28.09.86
Genua (Italien)	11.10.-20.10.86
Hamburg (Deutschland)	23.10.- 2.11.86

Burkhard Bader berichtet über die

PARISER Bootsausstellung 1986

Ich möchte die im letzten Heft Nr. 40 auf 6 Seiten in französischer Sprache gezeigten Mehrrumpfboote kommentieren, verbunden mit einem aktuellen Bericht über die Bootsausstellung.

In der Gruppe der trailerbaren Multis sind zwischen den Polen KAT 28 von Keltic und Cité D'Alet sechs Boote angesiedelt.

Während KAT 28 der eleganteste und schnellte (24 kn) ist, bietet die Cité D'Alet den größtmöglichen Komfort unter den Trailer-Catamaranen. Zwischen den Polen sind besonders der Freely 8m, ein solider Trimaran, und der Corneel 26 Cat, welcher das Boot des Jahres 86 in Frankreich wurde, hervorzuheben.
In Deutschland bereits bekannt sind der EDEL 26 und SPEED 770.

Als Vorführschiff erwarten wir den KAT 28 zur Kieler Woche.

Sechs große Multis waren ausgestellt, darunter ein neuer Trimaran mit 9,44 m. Über sechs weitere Serien-Katamarane gab es Informationsstände mit Modellen. Sylvestre Langevin, der einige Cats von 12 bis 24 m gezeichnet hat, war auf einem Gemeinschaftsstand französischer Yachtkonstrukteure vertreten.

Man kann das Angebot grob in 2 Gruppen einteilen: Die eine umfaßt die in Frankreich in größeren Stückzahlen gebauten Cats von 9 bis 12 m , die andere die Cats über 12 m Länge, für die es z.Tl. bereits Bauformen und Fertigungshallen gibt.

In diesem Jahr können zum ersten Mal folgende Boote gechartert werden: EDEL - 33 Louisiane 11m Caraibe 11,60 m
Catana 40 Casamance 13,30 m

Alle Cats sind neu und an der Cote d'Azur, den Balearen oder an der Franz, Atlantikküste stationiert.
Die Chartervermittlung habe ich übernommen.
(Gut Alt Bülk, 2307 Strande bei Kiel, Tel, 04349/82 36) abends

Zum ersten Mal ausgestellt waren auch der neue Cat von Beneteau (10,50 m), von Jeantot marine (13,50 m) sowie die Ville Audrain, die im "Mehrrumpf-Boten" schon einige Male abgebildet war. Die Bagatelle 43 von Catana, und S.Langevins Konstruktionen dürfen jedoch bei einer Marktübersicht nicht verschwiegen werden.

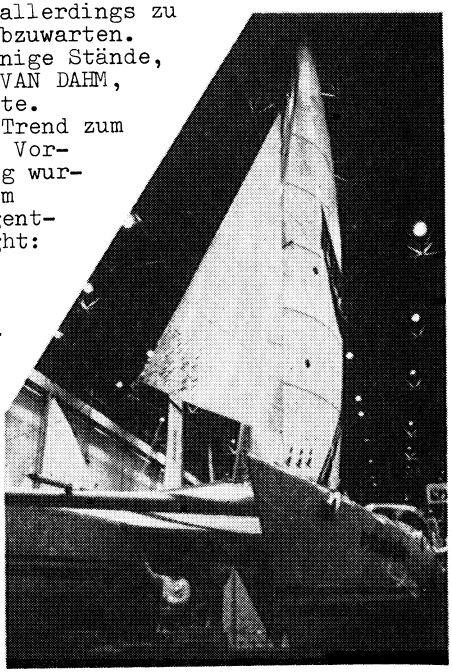
Das Preisniveau bei den trailerbaren Booten lag zwischen
DM 50.000,-- und DM 90.000,--
Für die Boote zwischen 10 und 12 m gelten Preise von
DM 150.000 bis DM 300.00

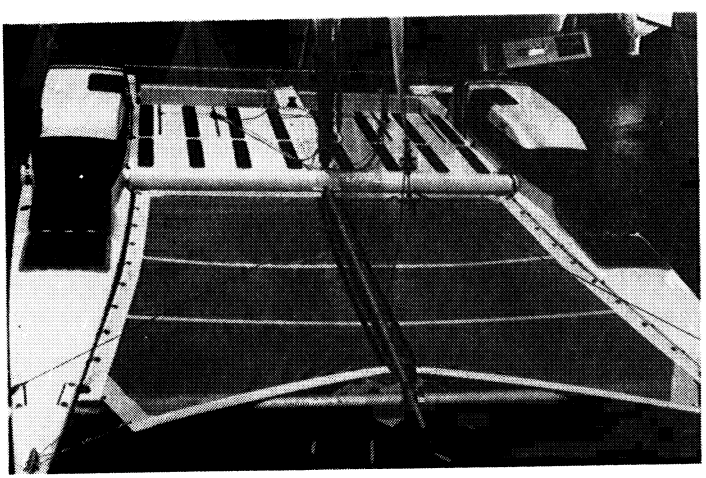
Ich habe meine Kontakte zu Werften, die sauber und korrekt Einzelbauten fertigen, vertieft.

Fazit für mich: Es ist eine Auswahl schöner, schneller Fahrtencatamarane vorhanden. Die Riesencatamarane sind tot - es leben die 12 m Cats! Trotz der rationellen Bauweise, wie sie Selbstbauer in meinen Werkstätten praktizieren, ist ein Selbstbau nur noch dem geraten, der ein Mehr an Steh-Höhe und Innenraum zu Lasten der Segeleigenschaften vorzieht, der außerdem Zeit hat und gerne baut und keine Möglichkeit sieht, den Preis eines Serien-Catamarans zusammenzutragen.

Rudolf Steffen berichtet über die "B O O T - 8 6"

Nun ist sie wieder zu Ende, die "BOOT" in Düsseldorf. 9 Tage lang waren ca. 326.ooo Besucher dort unterwegs, um sich über die Angebote der insges. 1.6oo Aussteller aus vielen Ländern zu informieren. Ob diese "BOOT" allerdings zu einem Verkaufshit wird, bleibt abzuwarten. Regelrecht umlagert waren nur wenige Stände, darunter natürlich jener der Fa.VAN DAHM, die wieder eine JONGERT ausstellte. Weiter war zu bemerken, daß der Trend zum Selbstbau in Deutschland auf dem Vormarsch ist. Masten und Ausrüstung wurden dadurch gut verkauft. Auf dem Gebiet der MULTIHULLS gab es eigentlich nur ein wirkliches High-Light: Der TOPCAT-35 ! Dieser Open-wing-deck-Racer, von Klaus Enzmann gezeichnet, bietet einer Regatta-Crew reichlich Lebensraum und soll in der "FORMULA-4o" in Frankreich eingesetzt werden. Gebaut wurde das Geschoss in Kevlar-Sandwich, wodurch es bei Regatten der FORMULA sogar extra Ballast an Bord nehmen muß, da es zu leicht ist. Mit 7/8 Rigg, Flügelmast und Kick-up-Rudern kann man die Rennversion für etwas mehr als DM 2oo.ooo,-- erwerben. Absolut neu an diesem Cat waren die großen roten Aufschriften auf den Rümpfen, die den Namen einer Gas-Firma zeigten, sowie ein großes Hinweisschild mit den Namen aller am Cat beteiligten Sponsoren! Eine holländische Werft zeigte ihre "Tri-Collection in steel". Fotos, Zeichnungen und ein Modell dieser Stahl-Tris zwischen 14 und 17,5o m waren sichtbar. Innenausbau erfolgt mit viel Massivhölzern, wodurch ich erst garnicht mehr nach dem Gewicht fragte. Mit ihren "Clipper-Steven" sahen die Schiffe aber richtig wuchtig aus.





Aus Frankreich waren die EDEL - 26 und der SPEED - 77o zu sehen. Die EDEL, lt. Aussteller ein Cat der letzten Generation, erschien mir persönlich als ein Boot, an dem es noch viel zu verändern gibt. Allerdings sind verschiedene Ausbaustufen erhältlich,und ich kann nicht sagen, welche Version ausgestellt war.

Forts.R. Steffen / "BOOT 86"

Das Grundkonzept der EDEL 26 verrät aber die Erfahrung der Werft, die dahinter steht.
Der SPEED 77o sieht dagegen schon besser aus, obwohl er nur auf glattem Wasser zu hohen Geschwindigkeiten fähig sein dürfte, da die Kojen im Mittelrumpf sehr niedrig über dem Wasser angebracht sind. Platz gibt es für max. 2 Personen.
In der "Strand-Cat"-Halle wurden die neuen 19-Füßler von HOBIE und PRINDLE vorgeführt. Der PRINDLE trug einen großen, blau-weißen Spi, der seine Form durch eine kleine Windmaschine erhielt. Viele Besucher blieben stehen, da sie noch keinen Strand-Cat mit Spi gesehen hatten. Ein paar Meter weiter dann der Stand von "Selbst ist der Mann". Neben Surfbrettern, Kanus und Dinghies zum Selbstbauen zeigte B. Koehler seinen neuen 4,25m"DUO", einen Selbstbau-Cat mit je einem Surf-Rigg auf beiden Schwimmern. Leicht, schnell und preiswert ist hier die Devise. Auf Fotos war zu erkennen, daß der "DUO" wirklich schnell segelt. Der wirklich komplette Bausatz wurde für DM 1.5oo,-- angeboten und auch gut verkauft. B. Koehler erzählte mir, daß er mit einer größeren Version der "DUO" beschäftigt ist. Ca. 8 m soll der neue Cat werden, Rigg-Anordnung wie beim "DUO", aber mit einer windschlüpfrigen Mittel-Kajüte für 2-3 Pers. und Pantry/Toilette. Man darf also gespannt sein!

Noch einmal P F I N G S T E N 86 - Otterndorf/Elbe

Jens Belau berichtet von seiner Vorbereitung: Hafenmeister und früherer Vereinsvorsitzender meinen, daß zu Pfingsten die Otterndorfer unterwegs sind, also genügend Platz für uns im Hafen vorhanden sein wird. Das entspricht unseren Erfahrungen.

Der Hafenmeister wird versuchen, die Hafenmole im hinteren Teil des Hafens (ab Restaurant auf Stelzen) für uns freizuhalten.

Zur Gastronomie: Das "Restaurant auf Stelzen" direkt am Hafen, also außerhalb des Deiches, ist total ausgebucht. Jens hat aber für uns reserviert das alte, strohgedeckte, historische Restaurant hinter dem Deich "Zur Schleuse". Dort kann man ausgezeichnet und relativ preiswert essen. Der Hauptteil des Restaurants ist am Pfingst-Sonnabend ab 2o.oo Uhr für uns fest gebucht! - Das weitere Restaurant "Elbblick", von dem man alles mögliche außer der Elbe sehen kann, wollte uns nicht haben mit einer Begründung, die jedem Kenner der Verhältnisse ein wieherndes Lachen entlockt.

Alles weitere findet sich in Otterndorf.

Dr. Arthur Petersen, Leer, hat sich schon einmal zum Ankern - speziall mit Mehrrumpfbooten - geäußert. Der kürzlich bekanntgewordene Versicherungsschaden gibt erneut Anlaß, dieses Thema zu erörtern.

Gedanken aus Anlaß des Totalverlustes der "JOSHUA".

Mehrrumpfboote, insbesondere die wohnlichen Typen, haben durch die hohen Aufbauten bei relativ wenig Verdrängung viel Windwiderstand. Während ein Kielboot, das weitaus seine größte Masse und seinen größten Widerstand unter Wasser hat, eigentlich immer mit dem Strom liegt, ist das beim Mehrrumpfboot keineswegs so einfach. Ja nach Wind- bezw. Stromstärke legt es sich häufig mal nach dem einen, mal nach dem anderen. Während der Strom im allgemeinen keine kurzfristigen Schwankungen zeigt, ist das beim Wind besonders in Buchten und unter Land dauernd der Fall. Wenn Wind und Strom gleichgerichtet sind, ist das kein Problem. Wenn nicht, geht der Tanz oft los! Und zwar über den Anker, der das natürlich nicht gerne hat und sich dabei garzuleicht losarbeitet, so daß von ruhigem Ankern keine Rede ist. Da hilft nur: Ankerwache und ein schwerer, überdimensionaler Anker! Auf keinen Fall bei freiem Ankern das Boot zwischen dichtgeholte Bug- und Heckanker legen! Das kann man nur machen, wenn das Boot an Bug oder Heck fest und absolut sicher vertäut ist oder ganz ausnahmsweise, wenn man bei Tidenkenterung den Schwoibereich kurzhalten muß. Aber dann muß eine der Trossen immer reichlich Lose haben. Selbst in dem Fall tut man aber besser, beide Anker am Bug zu fahren (Vermuren). Wenn das Boot nämlich daran gehindert wird, sich frei nach Strom oder Wind zu legen und seine Schräge- oder schließlich sogar Breitseite dem Wind bezw. Strom bietet, hält bald kein Anker mehr.

Nach eigenen Erfahrungen und gezielten Experimenten rate ich zu folgendem: Ein im Strom ankerndes Mehrrumpfboot sollte immer unter Aufsicht bezw. jedenfalls unter kurzfristiger Kontrolle bleiben. Mehr Sicherheit und an Bord mehr Ruhe hat man, wenn man das Boot mit zwei etwa gleichen Ankern über Bug "vermurt", und zwar in der Form, daß die beiden Ankertrossen einen Winkel von mind. 90 Grad zueinander haben, wodurch das Schwoien ganz vermieden wird, wenn die Öffnung des Winkels möglichst genau in den Wind zeigt. So fällt das lästige und ja auch gefährliche Rucken der Anker weg. Ich habe auf diese Weise mehrere schwere Stürme und schweren Seegang, selbst mit Brandung, problemlos abgeritten. Man kann, so vermurt, zumindest beim Kat die Lage des Bootes bis zu einem gewissen Grad zu Wind oder Seegang oder Strom trimmen, (Eckeneffekt des Seegangs!), wenn man beide Ankertrossen je nach Bedarf auf den einen oder anderen Bug legt. Auch ein "wie besoffen" sich mal nach dem Wind, mal nach dem Strom legendes Boot hat größere Chancen, daß jedenfalls immer einer der beiden Anker hält.

Vor allem aber gilt unser in den Sicherheitsrichtlinien ausdrücklich gemachter Hinweis, daß die Anker (beide!) bei den Mehrrumpfbooten immer eine Nummer größer und schwerer sein sollen, als das die üblichen Richtlinien fordern!!! Ja nicht am Ankergeschirr sparen! (Dann schon eher am sehr oft sinnlos überdimensionierten Motor!) Aber, wer bei Sturm vor unsicherem Anker liegend schon mal um sich und sein Boot gezittert hat, tut das wohl nicht mehr.

==========

Kurt Diekmann berichtet über

James Wharrams neuen Entwurf einer "PAHI 63" "Quetzalcoatl"!

Der Name "Q-" bedeutet "Gefiederte Schlange" und stammt vom archaischen Vorbild, welches, mit Rahsegeln ausgerüstet, einer archäologischen Gruppe diente. Diese glaubte, daß die frühen Peruaner solche Doppelboote ohne Ruder als Reiseboote besaßen.

Der vorliegende Entwurf stellt eine moderne Version dieses Fahrzeugs dar. Es soll weder ein Maxi-Racer noch ein Luxus-Kat sein, sondern ein Arbeitsboot für eine Crew von 6 Wal- und Delphin-Forschern abgeben, die damit ozeanweite Forschung betreiben können. Die Finanzierung dieser Reisen soll durch bis zu zehn zahlenden Chartergästen erbracht werden.

Dieser Kat hat ein Längen/Breitenverhältnis von 2,25/1 und ein Rumpflängen/Breitenverhältnis von 17/1, was den schlanken und schnellen französischen Hochgeschwindigkeits-Racern entspricht. Deren Kohlefaser-Wing-Masten kosten jedoch mehr als dieser komplette Kat. Mit einer LWL von 15,25 m könnte der Kat eine Höchstgeschwindigkeit von etwa 23 kn erreichen (2-fache Rumpfgeschw.). Da dieser Hochgeschwindigkeitsbereich für ein Expeditions- und Beobachtungsfahrzeug unrealistisch ist, erhält es ein Schonerrigg mit 125 m^2 Segelfläche, womit eine Reisegeschwindigkeit von 1o-15 kn und eine Höhe am Wind von 5o° angestrebt werden.

Die Masten von je 13,4 m Länge tragen Groß- und Schonersegel von je 44 m^2, die ebenso wie das 23 m^2 große Vorsegel selbstwendend sind. Nur der 14,7 m^2 große Klüver muß beim Kreuzen bedient werden. So kann der Kat von 2 Personen gesegelt werden. Schoner- und Großsegel umschließen die Masten und sind mit speziellen Vorrichtungen versehen, die ein unbehindertes Fallen der Segel ermöglicht.

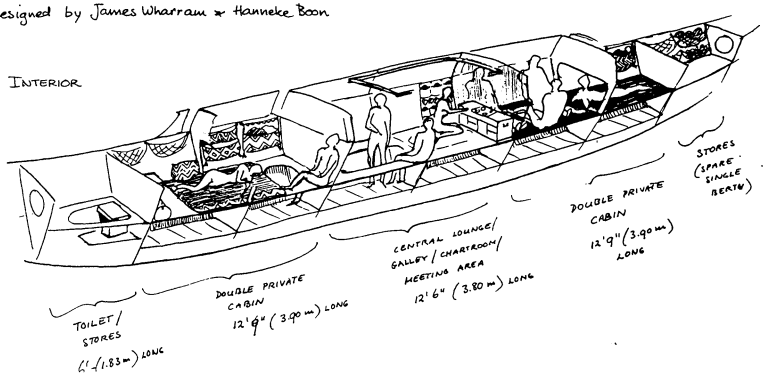
In jedem Rumpf sind vorn und achtern je ein kleines Schwert angeordnet, das bei 1,2 m Tiefgang einerseits die Am-Wind-Leistung verbessert, andererseits der Austrimmung zur Selbststeuerung auf unterschiedlichen Kursen dient.

Die Steuerung kann sowohl über Pinne als auch über Rad erfolgen. 2 Yamaha Außenborder (9,9 PS) sind als Hilfsantrieb vorgesehen.

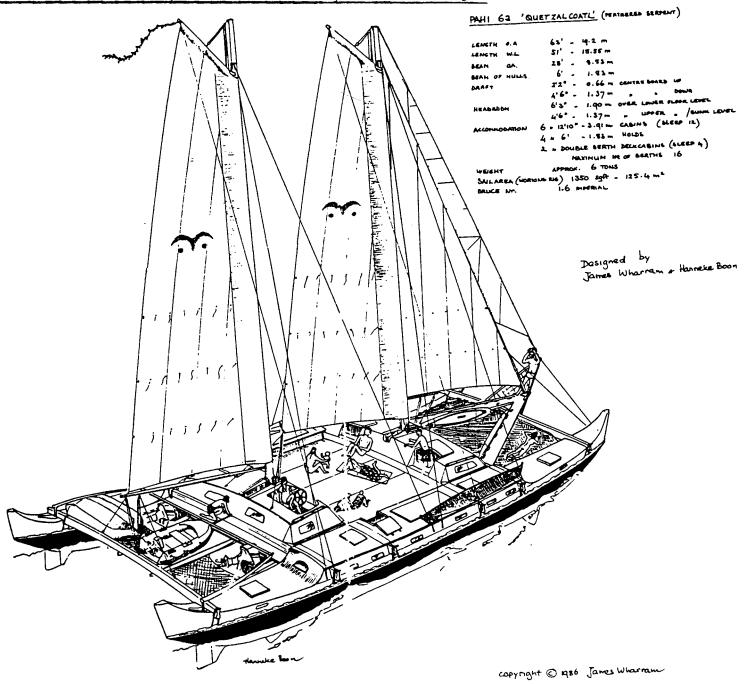
Die Bauweise entspricht der kleineren PAHI 42': Sperrholz mit Epoxy-Glasfaser-Verstärkung. Die Rümpfe werden über 4 wasserdichte Schotten und 5 weitere Spanten geplankt. Dies ergibt 3 Schlafräume von 3,9 m Länge und 2 halb so lange je Rumpf. Weitere 3 Schlafgelegenheiten - hauptsächl. für die Crew - befinden sich im Brückendeck, Diese Deckskabinen sind mit den Querholmen elastisch verbunden, welche ebenfalls wie bei allen Wharram-Konstruktionen mit den Katrümpfen verlascht sind.

PAHI 63 designed by James Wharram * Hanneke Boon

FLEXY SPACE INTERIOR



Forts. K. Diekmann/ Wharram-Kat "PAHI 63"



Die Decksaufteilung soll den psychologischen Bedürfnissen langer Reisen Rechnung tragen: Genügend Platz für Bootsführung, Erholung und Privatsphäre.

Vor dem Deckshaus ist eine feste Gangway zum Bug, die sowohl der Segelbedienung als auch dem Zutritt zur Bugkanzel dient. Diese ermöglicht einen Ausguck aus 3 m Höhe über Wasser. Das Mitteldeck zwischen Kabinen, deren Luken alle auf dieses münden, ist quasi Versammlungsplatz und wird im Hafen mit einem Sonnensegel überspannt.

Hinter dem achteren Deckshaus befindet sich der Arbeitsbereich mit den Motoren, kleinen Beibooten und einem Schlauchboot auf einer Hubrampe zur Wasserung bei Mann-über-Bord-Situationen oder zu speziellen Delphin-Beobachtungen.

(Übersetzung von Kurt Diekmann)

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

Helmut Piening aus München übersetzt und kommentiert aus

"Course au Large" über F l ü g e l m a s t e n .

Dominic Bourgeois resümiert in einem kurzen Überblick bisherige Experimente und Anwendungen von Flügelmasten, die, ja wesentlich bei Hochgeschwindigkeiten in zahlreichen Mehrrumpfboot-Entwürfen eingesetzt wurden. Generell schien jedoch der ärodynamische Gewinn das höhere Gewicht nicht auszugleichen. Erst mit dem Auftauchen der Hochfestigkeits- und Hochsteifigkeitsfasern sind neue Ansätze sinnvoll. Nach den wenn auch vorsichtig angegangenen Erfolgen in der Spitzentechnik wie Flugzeug- und Raketenbau ist ihre Anwendung für die Spitzenentwürfe des Bootsbaus reif. Von den großen französischen Mehrrumpfbooten sind bereits 6 mit großen Flügelmasten ausgerüstet: ELF AQUITAINE. II, LANGUEDOC-ROUSSILLON, CHARENTE-MARITIME II, JET SERVICES 4, APRICOT, ROYALE II,

Der tatsächliche Nutzen ist schwer zu quantisieren, denn Windkanalversuche und theoretische Überlegungen können die Dynamik eines im Seegang mit hoher Fahrt springenden Bootes nur unzureichend simulieren. Sicher ist, daß ein Flügelmast angestellt werden können muß, sonst kann der Effekt sogar negativ sein. Auch sollte er so dünn wie möglich aus aerodynamischer Sicht sein, negativ verbunden mit starker Sensibilität bezgl. des Anstellwinkels. Aus Gründen der Tragfähigkeit soll er natürlich möglichst dick sein. Das bei den einzelnen Masten gefundene Optimum geht aus der T.abelle hervor. Wenngleich der positive Beitrag eines solchen Flügelmastes von niemandem angezweifelt wird, neigen nicht wenige dazu, die Gesamtverbesserung nicht höher als mit 5% zu bewerten.

Der Artikel beschreibt im Detail die konstruktiven und fertigungstechnischen Besonderheiten jedes Mastes. Wie aus der Tabelle zu ersehen ist, sind keine Kosten gescheut worden. Allen gemeinsam ist, daß sie hauptsächlich aus Kohlefaser/ Epoxy hergestellt sind, teils mit sandwichhäuten, teils versteifte Glatthäute. Die Konstrukteure hatten das gemeinsame Problem, entweder die Mastschalen in ihrer ganzen Länge mit kalthärtendem Epoxy geringerer Festigkeit oder aber in mehr oder weniger kurzen Stücken, z.B. 7 Stücke von 5 m für ROYALE II, die im Autoklaven bei hoher Temperatur und Druck ausgehärtet werden können, herzustellen.

Einmaliges Erlebnis auf ROYALE II: In einer Bö von 6o kn lief das Boot nur mit Mast 2o kn, zur Freude der Mannschaft! Meine Frage: Was mache ich dann im Hafen?

Tabelle - Flügelmasten

Eigenschaften der Masten

Boot	Entwurf	Werft	Höhe	Profiltiefe	Dicke	Fläche	Preis
Elf Aquitaine	St-Blancat	F. Neveu	29 m	2,00 m	0,55 m	52 m²	800 000 F
Royale	St-Blancat Graal	Hurel-Dubois	32 m	2,00 m	0,60 m	55 m²	1 800 000 F
Jet Services	Lombard	J.-P. Maréchal	32 m	1,50 m	0,40 m	50 m²	1 100 000 F
Charente Maritime	Crain Technicoque	Technicoque	32 m	1,90 m	0,45 m	50 m²	1 000 000 F
Languedoc Roussillon	Devaux	Must	23 m	2,80 m	0,78 m	60 m²	650 000 F
Apricot	Noble	N. Irens	23 m	0,90 m	0,28 m	20 m²	–

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: _____

Bootsname: _____ Baujahr: _____

Segelzeichen und -No.: _____

Ständiger Liegeplatz: _____

_____, den _____

VORNAME, NAME (bitte in Druckbuchstaben): _____

Anschrift: _____

Tel. No. (Geschäft/Privat): _____

Jährlicher Mitgliedsbeitrag DM 40,—

Scheck über Jahresbeitrag ist beigefügt.

bitte ausschneiden

"Das weiß doch jeder", werden nun einige von Ihnen sagen, aber auch hierzu erhalte ich oft Anfragen von Selbstbauern, da dieses Thema sehr stiefmütterlich behandelt wird.

Die E-Anlage eines Bootes kann man folgendermaßen untergliedern:

1. Positions-Laternen
2. Navigations-Instrumente
3. Innenraum
4. Komfort-Elektrik (Luxus)

Positions-Laternen

Diese Lampen sind für deutsche Schiffe je nach Größe vorgeschrieben und müssen eine Prüfnummer des DHI haben. Mindestens notwendig bei Schiffen bis 4o Fuß sind 1 Zwei-Farben-Laterne im Bug, 1 Hecklicht und ein Dampferlicht, das bei Motorfahrt betrieben werden muß, Zusätzlich empfehlenswert sind 1-2 Salingslampen, die das Deck anstrahlen. Nächtliche Arbeiten an Deck werden dadurch erheblich erleichtert. Aus Stromersparnisgründen ist auch eine Dreifarben-Laterne im Masttop zu empfehlen, die alternativ zu Bug- und Hecklicht gefahren werden kann, wenn sich das Schiff unter Segeln und abgeschaltetem Motor befindet. Diese Lampe wird auch als Kombinationslampe mit einer Ankerlaterne angeboten.

Navigations-Instrumente

Hierunter fallen eine Vielzahl von mehr oder weniger nützlichen Geräten, und jeder Selbstbauer sollte anhand des zur Verfügung stehenden Kapitals ermessen, was er nun wirklich benötigt. Als MINDEST-Ausrüstung kann man aber ein Echolot und eine Logge ansehen, wobei derjenige, der späteres Blauwasser-Segeln im Sinn hat, vielleicht ein mechanisches Schlepplog dem Elektro-Log vorziehen wird. Für unser "normales" Segeln eignen sich diese Schlepploggen aber weniger, da in unseren überfüllten Gewässern die Schlepplog-Leine schnell abgefahren sein wird.

Weitere nützliche Geräte sind z.B. UKW-Telefon für Notrufe und andere Komunikation, Grenzwellen-Empfänger mit/ohne Peilmöglichkeit zum Empfang von Wetterberichten und/oder Positionsberechnungen, Wind-Geschwindigkeits- und Richtungs-Anzeigen für optimales Segeln, DECCA oder Loran-C-Geräte zur Positions- und Routen-Bestimmung. Als absolut empfehlenswert, falls finanziell und baulich möglich, führe ich noch das Radar-Gerät auf, das z.B. einer auch nicht gerade billigen Wind-Mess-Anlage vorzuziehen ist. Darüber aber an anderer Stelle mehr.

Innen-Raum

Heutzutage werden nur noch wenige Skipper die alte Petroleum-Lampe benutzen, außer um abends eine gemütliche Atmosphäre zu schaffen. Hier haben sich mittlerweile "Neon-Röhren" durchgesetzt. Diese sind als "Kaltlicht" und "Warmlicht", je nach Einsatzbereich, die stromsparende Lösung, die mit Messing- oder Teak-Rahmen sehr gut aussieht.

Komfort-Elektrik

Zu dieser Rubrik zähle ich z.B. Messing-Lese-Lampen mit ca. 25 Watt Verbrauch, elektr. Kühlschränke, elektr. Ankerwinden und Stereo-Anlagen. Alle diese Sachen sind schön, aber im Prinzip überflüssig und verbrauchen viel elektrische Energie. Man sollte nach geeigneten Alternativen suchen.

Errechnung des Stromverbrauches

Alle unter 1 - 4 genannten elektr. Geräte verbrauchen natürlich Strom, wieviel, das steht in den Geräte-Beschreibungen. Die Angaben werden entweder in Watt oder Ampere (Ah) gemacht.

Umrechnung: 1 Ah = 12 Watt, bei einer 12 Volt-Anlage

Erstellen Sie nun eine Liste mit allen Geräten und deren elektr. Verbrauch und multiplizieren Sie diesen mit der Anzahl von Stunden, an denen Sie das jeweilige Gerät betreiben wollen. Die Summe dieser Zahlen in Ah wird Sie bestimmt umwerfen. Aber egal, nun wissen Sie zumindest, wie groß Ihre Batterie sein muß, um die von Ihnen geforderte Zeit ohne Aufladen auszuhalten. Auf jeder Batterie steht nämlich, wieviel Ah sie speichern kann.

Die Batterie

Für den Bordgebrauch haben sich in den letzten Jahren sog. "wartungsfreie" Batterien durchgesetzt, bei denen kein Wasser mehr nachgefüllt wird. Sie haben zusätzlich die Vorteile eines geringen Gewichts und kleiner Abmessungen. Eine 108-Ah-Batterie wiegt nun nur noch ca.27 kg und ist kaum größer als ein Schuhkarton. Auch die "Selbst-Entladung" ist bei diesen Typen bedeutend geringer. Schließlich entlädt sich auch eine Batterie, wenn sie garnicht benutzt wird. Mit den neuen Batterien, vorausgesetzt, sie sind voll, hat man nach 4-5 Monaten aber immer noch reichlich "Saft".

Zwei-Batterie-Systeme

Damit dem Motor immer ausreichend Energie zum Starten zur Verfügung steht, ist es unvermeidlich, mind. zwei Batterien, nämlich eine zum Starten und ein bis zwei für alle anderen Verbraucher, an Bord zu haben. Da jede Batterie am längsten hält, wenn sie gleichmäßig geladen und möglichst gleichzeitig entladen wird, kann man z.B. einen kleinen Verbraucher wie das UKW-Telefon mit an die Starterbatterie anschließen.

Die beiden Batterien (Starter/Verbraucher) müssen aber unabhängig voneinander betrieben werden können, dürfen also keine Verbindung haben, da sonst die entladene Batterie sich mit der Energie der vollen Batterie wieder laden würde und am Ende hat man dann zwei halbvolle Batterien, womit z.B. der Motor nicht mehr zu starten ist. Noch schlimmer sind die Folgen, wenn eine der Batterien defekt ist. Diese würde die intakte Batterie fast vollständig entladen!

Trennung der Batterien

Die Trennung der Batterien kann auf verschiedene Arten erfolgen: Hauptschalter mit Schaltstufen EIN/AUS, Batt.I, Batt.II, BEIDE. Nachteilig ist hier, daß immer nur diejenige Batterie geladen bzw. entladen wird, die angewählt wurde. Außerdem entstehen beim Umschalten sehr große Widerstände, die unter Umständen die Lichtmaschine des Motors ruinieren können.

Trenndioden

Dieses ist die ideale Lösung, wenn ältere Lichtmaschinen installiert sind. Ohne groß in Deatils zu gehen, kann man sie daran erkennen, daß sie einen separaten Regler, ein kleines Metallgehäuse, besitzen. Dieser signalisiert der Lichtmaschine, ob die Batterie überhaupt Strom braucht, und gibt gleichzeitig die Lade-Stromstärke (Volt) vor. Bei einer 12-Volt-Anlage beträgt nämlich der Ladestrom nicht 12, sondern 13,8 Volt!

Aber nun kommt's! Eine Trenndiode, also ein Ding, das den Strom nur in eine Richtung, zur Batterie, durchläßt, verbraucht selbst ca. o,5 V. Also muß der Ladestrom am Regler auf 14,3 V erhöht werden, damit die Batterie noch die geforderten 13,8 V erhält. Und genau dieses ist nur bei Reglern möglich, die separat angebaut sind. Das Gehäuse wird geöffnet und mit einem Schraubenzieher werden die Kontakte vorsichtig auseinander gebogen. Mit einem Volt-Messgerät muß der Ladestrom natürlich anschließend überprüft werden. Hierzu den Motor starten und das Reglergehäuse vorher schließen.

Sie können nun zwei getrennte Batterie-Systeme zusammen von einer Lichtmaschine laden und unabhängig voneinander entladen.

Bei neuen Lichtmaschinen (Drehstrom-Lichtmaschine) ist der Regler intern angeschlossen und vergossen. Deshalb kann man hier den Ladestrom nicht mehr beeinflussen. Allerdings bieten einige Lichtmaschinen-Hersteller als Zusatz entsprechende Regler an. Aber lieber vorher fragen! Bei der Installation von Trenndioden, die fertig verdrahtet zu haben sind, ist darauf zu achten, daß sich Dioden erwärmen, also ist eine Luftzufuhr wünschenswert. Einbau im Motorraum ist da eine Lösung. Bei übermäßiger Erwärmung geben sonst die Dioden ihren Geist auf.

Vorrang-Schaltung

Diese Schaltungen finden im Automobil-Bereich Einsatz in z.B. Katastrophen-Fahrzeugen. Es wird grundsätzlich solange die Starter-Batterie geladen, bis diese voll ist, erst dann erfolgt die Ladung der anderen Batterie. Beim Starten w ird immer die vollere Batterie angesprochen.

2. Lichtmaschine

Alle, die es sich finanziell und baulich erlauben können, haben die Möglichkeit, eine zweiteLichtmaschine zu installieren. Gebrauchte Lichtmaschinen werden zu Preisen angeboten, die vergleichbar mit dem Erwerb von Dioden oder eines Haupt-/ Umschalters sind. Jede der beiden Lichtmaschinen kann dann ein Batterie-System aufladen.

R. Steffen.

Dr. A. Petersen hat in einem Brief an R. Steffen vom 12.1.86 zu seinem "HIMP HAMP VI" folgendes geschrieben:

Verabredungsgemäß schicke ich Ihnen anbei einige Aufnahmen vom Bau meines zuletzt im Winter 84/85 gebauten Kats, "HIMP HAMP VI", aus denen auch ohne große Beschreibung meine Bauprinzipien hervorgehen. Die Bilder sind nummeriert, bis auf die Aufnahme aus Bandholm habe ich davon Negative. Nachstehend die Legende zu den Bildern:

1. Die 4 Seitenplanken à 2,5 m Länge und 9o cm Breite werden auf einer improvisierten Unterlage aus Dachlatten, sodaß man bequem daran arbeiten kann (ich bin schließlich 67 Jahre alt), übereinander gleich mit Stringern, Steven, Querspanten und Latten zum Gegenleimen der Schotten, sowie Laschen, fix und fertig gemacht.
2. Seitenplanken gegeneinandergestellt, Schotten eingeleimt.
3. Die Steven werden zusammengeholt und mit langen Schrauben provisorisch fixiert, bis später die Vorleimung (Sperrholz und .Totholz) erfolgt.
4. Bodenstringer aufgebracht. Beigehobelt, nachdem sie genau wie die Knickstringer auf 45 Grad Schmiege vorgesägt worden waren.

5 u. 6 Schwimmer fertig.

Ohne Bild: Traversen vorgefertigt, wurden beiderseits bis zur Außenhaut der Rümpfe durchgeführt und mit den Schotten breit verleimt und verbolzt. Innenhaut dazu schlitzartig aufgesägt und nachher an die Traversen angeleimt. Das Weitere ergibt sich von selbst: Unterzüge aus Tanne mit kräftigen Winkeln angebolzt. Brückendeckplatten drauf, vorne bis in Deckshöhe hochgebogen, achtern weniger, Schlupfkajütsaufbau.

Die restlichen Bilder zeigen den Stapellauf-Beginn und dann das Bild aus Bandholm. Das sehr große Zelt macht vor allem das Boot recht wohnlich, es ist inzwischen auch mehrfach sturmerprobt, und es ist durch seine Konstruktion in Minutenschnelle auf- und abzubauen.

Da frühere Angaben von mir über Zeit-und Geldaufwand in unserem Blättchen angezweifelt wurden, habe ich dieses Mal besonders exakt Tagebuch über den Bau-Ablauf geführt und die Kosten wirklich bis auf die Mark genau festgehalten. Nachstehend eine summarische Zusammenstellung. Zuvor noch kurz etwas über das <u>verwendete Material</u>:

Gabun - AW 1oo 1o mm Sperrholz von Sommerfeld bzw.
12 mm " für Brückendeck
Nur Kajütdach verstärkt
Iduplan 6 mm von der Westag.
Außenhaut mit Epoxy satt imprägniert (ohne Glas!)
Kauresin-Leim, Vollholz zumeist Mahagoni.
Normale Krampen und "Spax-Schrauben", versenkt und mit Epoxy verspachtelt.

Zeitaufwand (ohne Planen)

Rümpfe mit Bodenanstrich fertig	1oo Arbeitsstd.
Weitere Arbeiten mit Ruderanlage, komplettem Innenausbau, Rigg und Schwertern, Lackierung bis zum Stapellauf	435 "
Gesamt	535 Arbeitsstd.

Für spätere kleine Verbesserungen und Änderungen kommen noch einmal ca. 1oo Arbeitsstunden hinzu, über die ich dann nicht mehr Buch geführt habe.

Im kommenden Frühjahr will ich die Einstiege in die Kojen in den Rümpfen bequemer machen, da der ursprünglich als "Jugend-Kat" geplante "HIMP HAMP VI" nun doch von mir und etwa gleichaltrigen Freunden gesegelt wird, jedenfalls bis der 12 m Kat, den ich zur Zeit baue, fertig ist. Diese geplanten Änderungen werden aber nur ca. 1o - 15 Stunden erfordern.

Kosten: Mit DM 564,-- für Schuppenheizung
und DM 5oo,-- für Fremdhilfe beim Malen,

komplett mit Inneneinrichtung und Elektrik, ohne Rigg und Segel, ohne Motor und nautische Ausrüstung, die ich z.Tl. von meinen anderen Booten übernehmen konnte, DM 12.793,--

Ausgaben für Rigg, einige Segel und 1o PS Außenborder sowie Teile der Ausrüstung DM 8.341,--

Ich schätze, daß die Gesamtkosten für Rigg, Segel und eine gute nautische Ausrüstung, die man ja nicht selbst machen kann, etwas 1o - 12.ooo DM betragen würden, also wohl fast so viel, wie der komplette Kat-Rumpf.

Von dem Vorstehenden können Sie Gebrauch machen, wie Sie wollen, wenn es Ihnen dienlich sein kann. In Ergänzung Ihrer beiden große Sachkenntnis verratenden Aufsätze im letzten Blättchen werde ich Herrn Wölper eine Zweitschrift schicken, Er hat mich darum schon vor langer Zeit gebeten und schrieb jetzt, wir beide sollten hinsichtlich der Selbstbau-Sparte in unserem Blatt doch zusammenarbeiten, wobei für mich nur der Sperrholz-Bau infrage kommt, denn mit Glasharz habe ich keine Erfahrung.

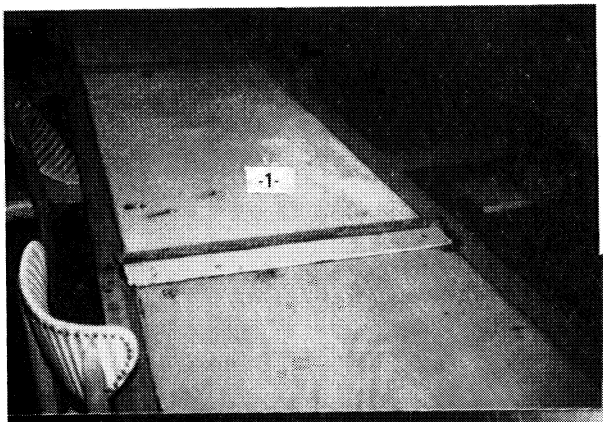
- - - - - - - - - - - - - -

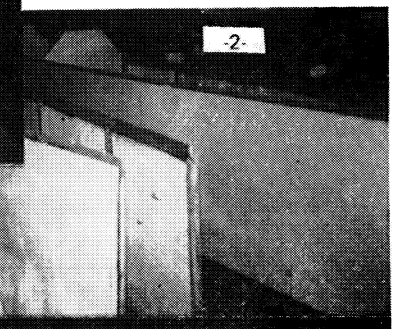
Unser Freund B e n g t H e l l q u i s t stellt seine "SUNBIRD" , eine MYER 39' zum Verkauf.

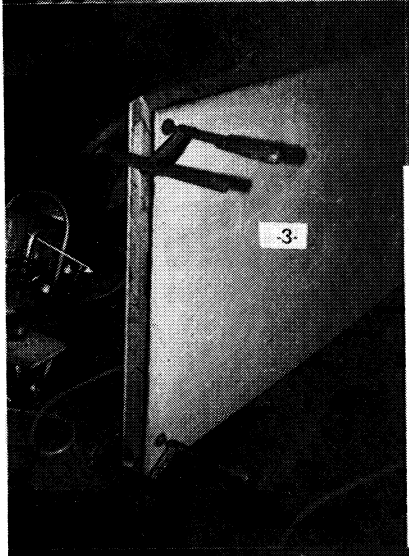
Preis SKr. 35o.ooo oder DM 1o7.7oo,-- Groß + Rollf. neu
Pläne und Fotos können in Bremen angefordert werden.

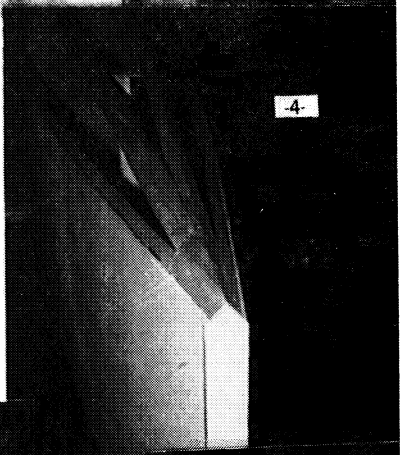
Anschrift: S 417 47 Göteborg, Grinnekullen 1o
Tel. Büro oo46/ 31/ 8o 4o 4o
Priv.oo46/ 31/ 55 14 73

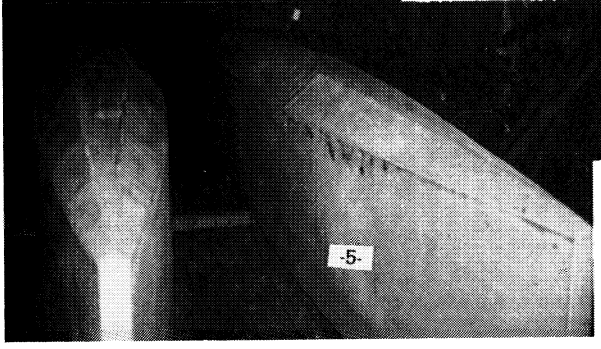
Dr. A. Petersen
- Selbstbau -

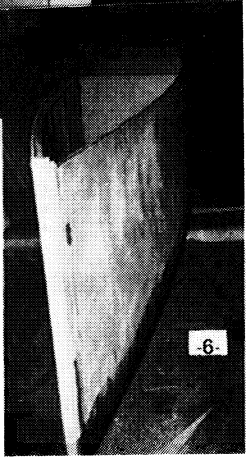


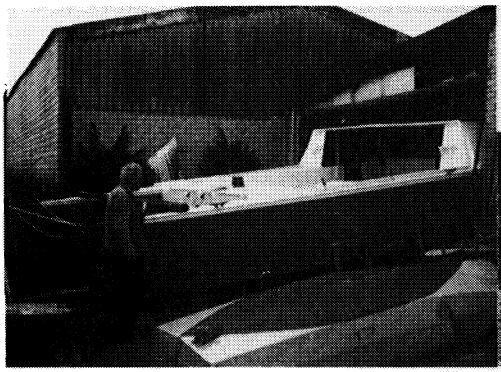


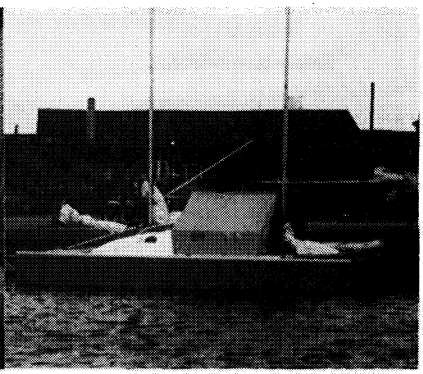












PATRICK BOYD MULTIHULLS

SALES-BROKERAGE-CHARTER Inholms Farm, Horley, Surrey, RH6 9DU, U.K.. Tel 0293 773775

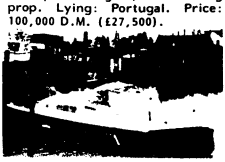
C-CLASS EXPERIMENTAL FOILER Built in 1980 in Australia, using Airex/GRP sandwich and plywood, was raced at Weymouth this year. 8 sails. Sloop rigged. Inflatable and outboard. Attention A.Y.R.S.! Lying: South Coast. Price: £22,000

RECENTLY RENOVATED MANNERS CATAMARAN. This 42' cat was built in marineply and sheathed with GRP. 6 sails. Ketch rigged. Echo sounder, Seafix, Seavoice. Lying: Spain. Price: £45,000.

Year	LOA	Type		Price
1982	85'	Tri	Maxi Ocean Racer	FF 3,300,000
1984	75'	Cat	Spronk 75	£260,000
1984	75'	Cat	Spronk 75	£260,000
	73'	Cat	Cruising unfinished	$195,000
1983	65'	Tri	Tri Star 65	$325,000
1981	63'	Tri	Charter	£160,000
1978	61'	Cat	Compton 61	$345,000
1981	60'	Cat	Ocean Racer	FF 1,200,000
1982	60'	Tri	Ocean Racer	ex VAT £85,000
1980	56'	Tri	Commercial	SUS $55,600
1975	55'	Tri	Charter Tri	$180,000
75/85	54'	Tri	Fast Cruiser	£32,000
1977	52'	Tri	Charter	£98,000
1973	52'	Cat	Cruising Pts	13,500,000
1971	52'	Cat	Steel Power	£55,000
1983	50'	Foiler	Ocean Racer	FF 1,000,000
1983	50'	Foil/T	Ocean racing tri	FF 850,000
1978	50'	Tri	Cruising	$105,000
1981	50'	Cat	Quaser 50	£125,000
75/9	49'	Cat	Spronk 50	$181,000
1983	48'	Cat	Ocean cruiser	$220,000
1968	48'	Tri	AA48	$75,000
	47'	Cat	Ocean Cruising	£50,000
1980	46'	Tri	Cross 46	£70,000
1978	46'	Cat	Fast Charter	£50,000
76/5	46'	Cat	Oro	ex VAT £15,000
1981	45'	Cat	Spindrift	Aust. $115,000
1982	45'	Cat	Scilla	£65,000
1979	45'	Tri	Tristar 45	$225,000
1981	45'	Tri	Kelsall 46 SR	£28,000
1976	44'	Tri	Tristar 44	$88,000
1985	42'	Cat	B Deck Spectrum VAT	£178,000
1985	42'	Cat	Open " " "	£140,000
1975	42'	Cat	Solaris	$129,000
1977	42'	Cat	Solaris	£80,000
1985	42'	Cat	Solaris sail away ex VAT	£62,300
1985	42'	Cat	Solaris shell	£24,500
1981	42'	Tri	Ocean Racer	$90,000
1981	42'	Cat	Ocean Cruising	£45,000
1955	42'	Cat	Captain Cook	$55,000
1980	42'	Cat	Narai Mk IV DM	65,000
1979	42'	Cat	Narai Mk IV	£16,000
1976	41'	Cat	Apache	£50,000
1970	41'	Tri	Charter business	$70,000
1968	41'	Tri	Corinthian	$50,000
1967	41'	Tri	Victress FF	210,000
1973	41'	Tri	One off	£7,000
1977	40'	Cat	Racing	$65,000
1973	40'	Cat	Spindrift	$65,000
1982	40'	Tri	Racer	£32,000
1979	40'	Cat	Cruiser/Racer	£27,500
1972	40'	Cat	Kat 40	£29,000
1985	40'	Cat	Ocean Cruising	£10,500
1982	40'	Tri	Racing	£39,000
1978	39'	Cat	Mattia 39	$35,000
1967	39'	Tri	Lodestar ono	£16,000
1979	38'	Tri	Cruising	$25,000
1969	38'	Cat	Trawler workboat ex VAT	£18,000
1985	37'	Cat	Snowgoose 37 M/S	£66,000
1974	37'	Tri	Searunner 37	$40,000
1969	36'	Tri	K. 36	£32,000
1981	36'	Cat	Open Bridgedeck	£10,000

Year	LOA	Type		Price
1985	35'	Cat	New Spectrum 35 ex VAT	£72,000
1985	35'	Cat	Cherokee	£75,000
1979	35'	Cat	Cherokee	£39,000
1985	35'	Cat	Cherokee motorsway	£37,250
1985	35'	Cat	Cherokee shell -VAT	£13,000
1976	36'		Snowgoose 35	£25,950
1973	35'	Cat	Snowgoose 35	£23,000
1978	35'	Tri	Telstar 35	£35,000
1978	35'	Tri	Lively	£19,000
1984	35'	Tri	R.B.R. Racer	£35,500
1976	35'	Cat	Tangaroa Mk IV	$22,000
1977	35'	Cat	Tangaroa	£5,000
1985	34'	Tri	Gold Coast	$89,500
1985	34'	Cat	Comanche shell -VAT	£8,750
1971	34'	Cat	Tangaroa	£7,500
1978	33'	Tri	Kraken 33 DM	100,000
1980	33'	Cat	Kat 32	£32,000
	32'	Cat	Ocean Winds	£33,000
1978	32'	Cat	Comanche	£30,000
1981	32'	Tri	Kelsall 32 DM	35,000
1969	32'	Tri	Pacific	$35,000
1976	31'	Tri	Searunner 31	$36,000
1977	31'	Tri	Kelsall 31	$34,000
1981	31'	Cat	Quest 31	£32,000
1979	31'	Cat	Quest 31	£29,000
67 83	31'	Tri	Star Class	£6,500
1969	31'	Cat	Ranger 31	£12,500
1978	31'	Cat	Iroquois Mk II AS DM	58,000
1973	30'	Cat	Iroquois Mk II	£13,500
1981	30'	Cat	Catalac 9m	£27,500
1979	30'	Cat	Oceanic	£62,500
1976	30'	Cat	Oceanic	£15,750
1969	30'	Cat	Oceanic Mk I	£12,500
1972	30'	Tri	Ocean Bird	£13,000
1965	30'	Tri	Triune	$20,000
1976	30'	Tri	Triune	£8,500
1976	30'	Tri	Shifter	£8,000
1980	30'	Tri	Racer	£13,000
1981	30'	Tri	Fast Cruiser	£12,000
1976	30'	Tri	Skua	£10,500
1969	30'	Tri	Nimble DFL	30,000
1976	29'	Tri	Sparkle	£6,000
1973	28'	Cat	Catfisher	£30,000
1979	28'	Cat	Open Bridge Deck	£9,000
80 53	28'	Cat	Stirling	£8,000
1963	28'	Cat	Bobcat 8m	£5,000
1978	28'	Cat	Heavenly Twins	£12,950
1980	26'	Tri	Telstar	£9,950
1974	26'	Tri	Telstar	£6,500
1972	26'	Tri	Telstar	£6,000
1968	26'	Cat	Fast One off	£9,000
1985	25'	Tri	New Dragonfly DK	122,350
1980	25'	Tri	Typhoon	£9,000
1981	25'	Tri	Searunner 25	£9,750
1985	24'	Cat	Strider	£6,950
1985	24'	Cat	New Strider ex VAT	£7,985
1976	24'	Tri	Clipper	£4,000
78 84	23'	Cat	Micro Multihull	£3,250
1978	23'	Cat	Hirondelle Mk III	£7,950
1974	23'	Cat	Hirondelle Mk I	£6,000
1971	23'	Cat	Hirondelle Mk I	£5,500
1977	20'	Cat	Cracksman Weekender	£3,750

SMART KRAKEN 33 FAST CRUISING TRIMARAN. Built in 1978 using the WEST* system. Full headroom. 4 sails. 15 h.p. OMC petrol engine, with folding prop. Lying: Portugal. Price: 100,000 D.M. (£27,500).



SUPERB SNOWGOOSE 35 MOTORSAILER. Built in 1978. 3 sails. Roller reefing genoa. Hydromarine 25 h.p. diesel powering twin hydraulic outdrives. Folding props. Seafarer Seascan. Autohelm 3000. Very full inventory. Extra doghouse. Lying: S.E. Coast. Price: £25,000.

SEE US ON STAND F2 AT EARLS COURT BOAT SHOW

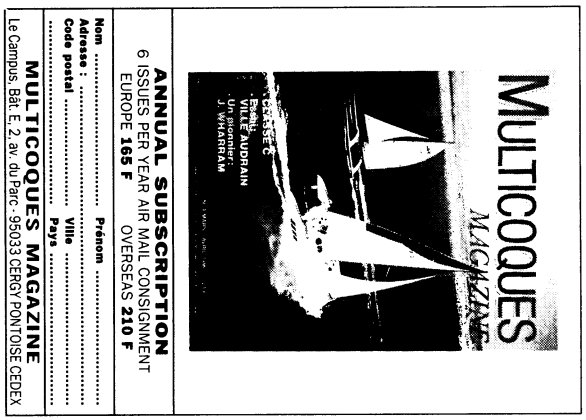
DER DEUTSCHE MULTIHULL-MAGAZINE-STÜTZPUNKT

Rudolf Steffen vertritt nunmehr die bekanntesten MULTIHULL-Magazine: "MULTIHULLS" (U.S.A.)
"MULTIHULL INTERNATIONAL" (U.K.)
"MULTICOQUE Magazine" (Frankreich)

Alle Einzelheiten, Informationen und Preise erfahren Sie bei

Rudolf Steffen
Schwanenstraße 9
5603 Wülfrath
Tel. 02058/ 71 002

Wenn Sie die in diesem "MEHRRUMPF-Boten" abgedruckten Bestellscheine für diese Magazine verwenden, können Sie diese direkt an R. Steffen senden.
"Hei mokt all'ns!"



YACHT 7/86 + 6/86

Katamaran aus Stahl, 15 x 5,5 m, Alumast 15 m, Kasko, zu verkaufen, Preis: 22000,- DM. Telefon 06236/52544.

HOCHSEETRIMARAN OCEANBIRD, 9,25 x 6,80 x 0,7 m, 48 qm, Diesel OM 36, voll ausgerüstet, 7 Segel, Spi., 4-5 Kojen, Dingi, bewährt von Istanbul-Ibiza, incl. Mooring/Mallorca, 35-40 TDM. Tel. 089/581016 + 08141/92005.

KAJÜTKATAMARANE von Evecom, Amsterdam, neu, gebraucht und Entwürfe. Tel. 0031-20-763122.

YACHT 1/86

Kreuzer-Katamaran, GFK/Airex, unsinkbar, 8,80 x 3,50 m, 8-PS-AB, 28 TDM; dazu Liegepl. CH-NE-See, 10 x 4 m, 15 TDM. Ch. 76/86.

Urlaub auf einem Hochseekatamaran, Costa Brava + Balearen, Woche DM 350,- (Ferienwohnung frei), Ampuriabrava, Apartado 94, Spanien.

MULTIHULLS is the only publication written, edited and published for multihull sailors and those who are interested in catamarans and trimarans.
MULTIHULLS features world-wide news coverage, timely articles on design, building, buying, cruising racing and safety of multihulls. Published bi-monthly, in the first week of the second month.

Subscription Form

	U.S. Surface 5-10 days	Foreign Surface 2-3 months	Foreign Air Mail 10-15 days
[ ] New Subscription			
[ ] Renewal			
[ ] 1 yr/6 issues	$15.00	$18.50	$38.50
[ ] 2 yrs/12 issues	$25.00	$32.00	71.50

PRICES IN US DOLLARS, DRAWN ON U.S. BANK.

[ ] Check or money order enclosed [ ] Bill me
MasterCard or
Visa Credit Card No._____
Expiration Date: ____ Tel.No _____
Signature:
Send magazines to:
Name:
Address:
City: State: Zip

MULTIHULLS
Magazine
421 Hancock Street
N. Quincy, MA 02171-9981

In der bremischen Tageszeitung "WESER KURIER" fanden wir am 2o. Febr. 86 folgenden Artikel aus Düsseldorf über das

W e l t u m s e g e l n

Vierstimmige

Idealbild einer Weltumseglung bekam Sprünge

Warnung

Auf allen gängigen Routen herrscht Hochbetrieb

Düsseldorf (dpa). Einfach alles hinschmeißen. Das letzte Geld zusammenkratzen und ein Segelboot kaufen. Und damit um die Welt. Mit der Frau, der Freundin oder einem guten Kumpel. In der Südseesonne einsam unter einer Palme liegen, den Saft einer Kokosnuß schlürfen und einfach den Wellen zuhören. Von wegen! Hunderte von Aussteigern, Pensionären, Abenteurern und erfahrenen Seglern verwirklichen sich alljährlich ihren Traum von einem der letzten Abenteuer der Erde, einer Weltumseglung auf eigenem Kiel. Alle mußten feststellen, daß auf den gängigen Routen inzwischen Hochbetrieb herrscht, daß man die schönsten Südseehäfen nur noch anlaufen darf, wenn man ein Rückflugticket oder eine Menge Bargeld an Bord hat, daß die Ankerplätze vielfach überfüllt sind, daß die Lenzpumpe immer dann kaputt geht, wenn an Bord sowieso alles schief läuft, und daß Langstrecken-Segelei überhaupt eine Schinderei ist.

Der Mythos Weltumseglung hat zweifellos Sprünge bekommen, und vier namhafte deutsche Weltumsegler haben dies jetzt unumwunden bestätigt. Ein Jachtmagazin hatte sie in Düsseldorf zu einer Diskussionsrunde über Weltumseglungen an einem Tisch vereint. Alle vier trugen tüchtig dazu bei, den Nimbus eines solchen Segelabenteuers tiefer zu hängen.

Heide Voigt aus Hamburg, die mit ihrem Mann vier Jahre lang um die Welt segelte, zeigte sich dabei am offensten: „Von hundert Segeltagen sind nur 15 ideal", sagte sie. „An den übrigen gibt es entweder zuviel Wind oder zuwenig Wind, keinen Wind oder zu starke Strömung". Burkhard Pieske, der seit Jahren mit einem Katamaran durch die Weltmeere schippert und sich der Spezies der „Seenomaden" zurechnet, sagte: „Ich kenne mehr unglückliche Weltumsegler als glückliche".

Einig waren sich Heide Voigt, Pieske, der Hamburger Einhandsegler Detlev Martens und Deutschlands bekanntester Weltumsegler Wilfried Erdmann, daß eine Segeltour rund um den Globus sorfältig vorbereitet werden sollte und daß man das nötige Kleingeld braucht – nicht nur für die Anschaffung von Boot und Ausrüstung, sondern auch zum monatelangen, wenn nicht jahrelangen Leben an Bord. Frau Voigt: „Viele erreichen mit ihrem letzten Dollar die Südsee und hängen dann den Eingeborenen auf der Tasche".

Die Hamburgerin gab mit ihrem Mann rund 1500 Mark pro Monat aus, andere ernähren sich nach ihren Erfahrungen mit nur 300 Mark monatlich. „Aber die essen dann immer nur Fisch und Reis, Reis und Fisch". Immerhin sei beispielsweise Französisch-Polynesien zweibis dreimal so teuer wie die Bundesrepublik.

Den richtigen Partner an Bord zu haben, halten alle vier Experten für besonders wichtig. Ehefrauen segeln, so ihre Erfahrungen, häufig nur dem Mann zuliebe mit. Burkhard Pieske: „Viele Ehen scheitern dabei". Frau Voigt: „Liebe erleichtert das Leben an Bord sehr. Aber manchmal denkt man, da ist keine mehr – da muß man dann auch durch. Alles ist viel schwieriger als zu Hause. Man hat an Bord doch keine Möglichkeit, seine Aggressio-

Wie groß sollte das Boot mindestens sein? Erdmann: „Ein Zehn-Meter-Boot geht durchaus". Aber ein kleineres möchte er „nie wieder haben". Englisch sollte man unbedingt sprechen können, darin waren sich alle einig, und allein wegen der Südsee auch französisch. Martens schwört auf Radar an Bord („Man kann in Ruhe schlafen"), den anderen schien das nicht so wichtig. Seekrankheit kann zu einem Riesenproblem werden. Pieske empfiehlt daher, sich mit modernen Medikamenten einzudecken.

Wer die Standardroute der Weltumsegler wählt – von Europa aus in die Karibik, durch den Panama-Kanal über die Galapagos in die Südsee, Australien, durch den Indischen Ozean und dann über Kapstadt zurück in Richtung Europa – wird unterwegs immer wieder Blauwasser-Segler treffen. Pieske berichtete, daß inzwischen „jeweils Hunderte zu den windgünstigen Jahreszeiten unterwegs" seien, Frau Voigt sprach von einer „regelrechten Autobahn" der Weltumsegler. Aber alle vier Experten waren sich einig, daß trotz allem nach wie vor einsame romantische Buchten auf den Weltumsegler warten, unberührte Strände, Meereshorizonte ohne Schiffe und Jachten.

Ja, Paradiese gibt es für Segler Burkhard Pieske zufolge immer noch, „aber die sind dornenverhangen". Er hat solche paradiesischen Gegenden vor allem in den Kälteregionen gefunden. „Nicht nur, daß da noch alles billiger ist, die Leute dort geben einem auch noch Wärme und Sicherheit". Seine Geheimtips: Argentinien und Chile.

Detlev Martens lief mit seiner Jacht 56 zum Teil seit Jahrzehnten nicht von Seglern besuchte Südsee-Atolle an. Dabei mußte er allerdings in Kauf nehmen, Gegenwindstrecken und untiefenreiche Routen ohne genaue Karten zu segeln – ein Risiko, das längst nicht alle Hochseesegler tragen möchten.

Auch Frau Voigt meinte, wenn man bereit sei, „Hartes auf sich zu nehmen, beispielsweise 200 Seemeilen gegen den Passat zu segeln, dann kann man die Idylle noch finden". Nach ihrer wahren Trauminsel befragt, antwortete sie freilich: „Hamburg – das habe ich nach vier

SECOND-HAND BOATS

PHANTOM WAKE. This super 40ft. racing catamaran, designe and owned by Roland Prout ar successfully used for experiment work and racing is being offere for sale. She is certainly one the fastest and most interestir 40ft. multihulls around and ide for any of the current multihu races. Full suit of sails ar equipment - much new this seasor Only available as we wish to bui larger. Prout Catamaran 0268-697462. £25,000

1980 NARAI MK IV 42ft. catamara BS 1088 Ply, resorcinol glu phosphor bronze fastening aluminium spars, S.S. rigging, n engine, good sails, Aries. Sou condition. Just returned fr circumnavigation, ready to again. Reasonable offers. Tel : 02 812165.

PROUT 19. Classic performance cruising catamaran. Casco sheathed hulls. Main, jibs, sp naker. Evinrude outboard. Cooke Loo. Piggy-back trailer. Family h happily cruised Mediterranea £1800. Southampton (0703) 445720,

TELSTAR 8 METRE trimaran, 19 Road trailer, log, sounder, au pilot, 9 h.p. outboard, inflata tender with 4 h.p. outboar excellent condition. £8,500 o.n. Tel : 0734 - 784933.

CATAMARAN, TYPE CATALA 1978. 8 metre. Two double and o single berth, refrigerator, g heating, 5-person liferaft. Lyi Martiques, Marseilles, France. Pri £13,300. Tel : before 21st March after 6th April : 01031 - 5780207 or write to Box. No. 2086, Multih International, 53 High Stree Totnes, Devon TQ9 5NP, UK. (2)

MULTIHULLS

CHARTER

FLORIDA KEYS/CHESAPEAKE BAY

984, 31' Gemini, 3 sep. cabins, pilothouse, hy. shower, Nav 5, wheel steering, pro tove/oven/refrig. freezer & hot water heater Charters. 4806 York Road., Baltimore, 1212. Tel: (301) 532-6106.

FLORIDA/BAHAMAS

7' Prout Snow Goose — fast roomy, well-ec ed. Diesel power. Tel: (305) 465-1678.

Caribbean Catamaran

or charter. 50' Harris cruiser/racer. Cert cuba instruction & diving available. Sleeps ully equipped, includes Captain & Crew. S our vacation with us! For details: CATCALL C ers. 3387 Del Rosa Ave., #153, San Bernarc A 92404.

VIRGIN ISLAND TRIMARAN

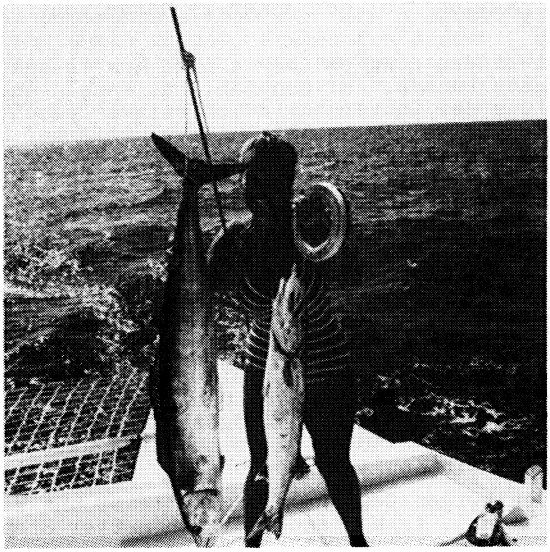
) Nimble class, completely equipped for cruis ocated Tortola, BVI. Slps 4, $600.00 per week o $150.00 ea. additional. For pictures and ils: SHAMROCK. Box 542, Hampton, NH 03 el (603) 926-6696 (tape unit).

Von W o l f g a n g H a u s n e r erreichte uns pünktlich zu Weihnachten fllgender Bericht:

"Auf den Cayman-Inseln verbrachten wir mehr Zeit, als wir für möglich gehalten hätten, aber dann tüftle ich auch nicht unsere Reiseroute und Fahrplan schon Jahre vorher aus.

Von Georgetown segelten wir über Swan Island nach den Bay-Inseln imGolf von Hunduras. Inseln und Ankerplätze sind nett, nur die menschlichen Ansiedlungen lassen etwas zu wünschen übrig. Wir sind ja viel Dreck von Südost-Asien gewohnt, aber das war einsame Spitze.

Wir pendelten uns rasch auf Generalkurs Mexiko ein und hantelten uns über die interessantesten Riffe nach Norden.



Gerti mit
Wahoo + Barracuda
Chinchorro Riff
Mexiko

Das Wetter war eher unbeständig; als wir am Chinchorro Riff angelangt waren, hatte es sich soweit verschlechtert, daß das Segeln keinen Spaß mehr machte. Um diese Jahreszeit Anfang Dezember kommen regelmäßig kalte Fronten durch, die dann für Starkwind in der Nordwest-Karibik sorgen. Wir verdrückten uns in's Lee des Riffes, und ich widmete mich dem Fischen. Beim Harpunieren waren Haie sehr lästig, und mehr als ein Mal mußte ich einen Barsch opfern. Zum Glück waren aber genug Fische für alle da. Das machte sich besonders bemerkbar, als wir ein paar Tage später weitersegelten: Innerhalb einer Stunde fingen wir, keine hundert Meter von der Riffkante entfernt, zuerst einen Barsch, dann einen Barrakuda, und als Krönung dieses wahrhaft fischreichen Tages einen mächtigen Wahoo von mind. 18 kg. an der Schleppangel.

Für die nächsten Stunden war in der Pantry Hochbetrieb. Alles, was nicht für den unmittelbaren Verzehr bestimmt war, wurde für spätere fischlose Tage eingekocht und in Gläsern wie Konserven haltbar gemacht. Auch Mimi, die Bordkatze, kam nicht zu kurz.

Die karibische Seite von Mexiko ist kein schlechtes Segelrevier. Wir fanden unsere geliebten, weißgleißenden Strände, und einsame Buchten. Lebensmittel waren recht billig. Trotzdem hielt es uns nicht zu lange in dieser Ecke, denn wegen des unbeständigen Wetters mußte man dauernd auf dem Sprung sein. Isla Mujeres war unsere letzte Station. Dort klarierten wir aus, stachen in den Yukatan Channel hinaus und nahmen Kurs auf Grand Cayman. Hart am Wind und mit der Strömung gegenan pressten wir nach dem Osten. Zwei Tage später und nach 397 Meilen fiel der Anker im Hafen von Georgetown.

Mit ziemlich flauen Winden ging es dann einige Monate später in Richtung Süden nach Panama. Auf den San Blas Inseln angekommen, verblüffte uns der Gouverneur durch seinen Besuch, noch ehe wir geankert hatten; er wollte unsere Hilfe bei der Bergung eines kleinen Versorgungsschiffes, das in Sichtweite auf einer Untiefe hin und her wetzte. An und für sich eine Zumutung, denn die Kuna-Indianer sind nämlich die ersten, die gestrandete Yachten plündern. Als im November 83 das engl. Boot LA BANDIDA auf's Riff knallte, rissen die Einheimischen bereits die Schotten aus dem Schiff, während der Skipper verzweifelt einige Wertsachen zu retten versuchte. Wir halfen trotzdem, hatten aber keinen Erfolg, und außerdem ist niemand informiert, ob die Tide raus oder runter geht.

Während der nächsten 17 Tage ziehen wir eine Schleife durch dieses Gewühl von flachen Inseln, die sich alle sehr ähnlich sehen. Wir tauchen und feilschen mit den geschäftstüchtigen Kunas um einige "molas" und klauben ja keine Kokosnüsse auf, denn das ist dort fast ein Kapitalverbrechen!

Die Regenzeit mit den ewigen Gewitterstürmen treibt uns weiter Richtung Panama-Kanal. Isla Grande war ein netter Stop, sowie auch Portobelo, der alte Hafen, von dem einst die Spanier das zusammengeräuberte Gold nach Europa verschifften. Gold fanden wir keines, aber drei Kanonenkugeln. Mit denen von den Bay Inseln haben wir jetzt insges. 5 an Bord. Dieses Sammeln von Ballast auf einem Multihull muß bald aufhören!

Das Einklarieren in Christobal ging reibungslos wenn auch etwas umständlich vor sich. Die Altstadt von Colon ist unsicher wie immer, einige Yachties wurden in üblicher Weise auf offener Straße angefallen.

Die Kanaldurchfahrt war ereignislos, bis ein hydraulischer Schlauch platzte und damit der Antrieb ab sofort fehlte. Das mußte gerade an der engsten Stelle im Cut während eines Gewittersturmes passieren! Noch dazu setzte bei schlechter Sicht gerade der riesige schwedische Autotransporter ISOLDE zum Überholen an. Das Zusammentreffen von ungünstigen Zufällen hätte nicht schlimmer sein können. Der heftige Wind drückte den Kat in Richtung Schiff, von dem wir nur eine Stahlwand vorbeirauschen sahen. Mit dem halben Vordeck rutschten wir gerade noch unter dem überhängenden Heck durch

und werden im Kielwasser herumgedreht. Wir hätten zur ISOLDE rüberspucken können. Unser junger "Advisor" wurde etwas kopflos, ich schlug hastig ein Vorsegel an, um überhaupt manövrierfähig zu sein, denn der Kanaldurchbruch ist an dieser Stelle nur 6o m breit, die Ufer sind felsig und die Schiffe können natürlich weder stoppen noch ausweichen. Kurz danach war das Gewitter im Abklingen und damit auch der Wind zu Ende. Wir ließen das Beiboot zu Wasser, Gerti übernahm das Steuer, und ich zog mit dem 6 PS Außenborder den Kat im Schneckentempo nach Gamboa zurück.In der Zwischenzeit hattesich unser Lotsenlehrling soweit erholt, daß er einen Funkspruch losjagte, um die Kanalbehörde auf die veränderten Verhältnisse aufmerksam zu machen. Bald kam ein Mini-Schlepper, der uns zu dem Ankerplatz gegenüber Gamboa zog.

Die Reparatur selber war kein Problem, denn ich hatte noch einen schon vorher verwendeten hydraul. Schlauch an Bord, lediglich Öl mußte besorgt werden. Die Weiterfahrt verlief dann ohne Komplikationen. Wir luden den Lotsen und die Leinenhelfer beim unwirschen Balboa-Yacht-Club ab und segelten selber nach Taboga weiter, ca. 8 sm.

Die letzten drei Monate haben wir in Costa Rica verbracht. Neben dem Besuch von netten Inseln überholte ich in Golfito die hydraulische Anlage, was sowieso schon seit längerem geplant und, wie die letzten Erfahrungen gezeigt haben, auch notwendig war.

In der Nähe von Puntarenas, aber nicht bei der Stadt selber, denn die ist ein Schlammloch, legten wir den Mast mit Hilfe von einigen anderen Seglern am Ankerplatz. An einigen Stellen mußte das Holz erneuert werden, und ein Anstrich war auch fällig.

Momentan sind wir wieder im Golf von Panama und werden uns die nächsten Wochen in den Perlas Inseln aufhalten.

- - - - - - - - - - -

Dr. Thomas Neuber ist wieder im Königreich Saudi-Arabien. Hier seine neue Anschrift: KKUH KSU RAD 4o, Box 2925
Riyadh 11461 - KSA

Dazu schrieb er am 25. Jan. 86:

"Hallo, liebe Freunde! Zur Zeit ist es recht kühl in Riyadt, die Winde wehen aus Nordost, nachts ist es um 5 - 7° C. Wenn ich morgens auf dem Motorrad zur Uniklinik fahre, bin ich über meine warmen Handschuhe ziemlich froh. In ca. 6o Tagen werde ich meinen Jahresurlaub nehmen und am Boot arbeiten. Wenn die Zeit reicht, bringe ich es von Berlin an die Küste. Da ich aber noch andere Urlaubspläne habe, ist dies nicht sicher zu schaffen. Na mal sehen! Die Zeit vergeht hier ziemlich schnell, und die Arbeit macht inzwischen auch Spaß.

Beim nächsten IMM-Treffen 87 bin ich vielleicht auch dabei,wenn der Termin nicht zu ungünstig liegt.

In der Hoffnung, daß es Euch gut geht, verbleibe ich mit den besten Grüßen aus Riyadt - wie immer - Thomas.

- - - - - - - - - - - - - -

Vorstellung von Booten

In Frankreich wird eine Bootsklasse entwickelt, die etwas größer ist als das, was man bisher unter Micro-Multihulls verstand. Kurt Diekmann fand dazu folgendes in

"Course au Large", Sept./Okt. 85

"F o r m e l 4 o "

Wie offenbar bereits in der vorhergehenden Nummer werden die namhaften französischen Bootskonstrukteure zu ihren Vorstellungen zur "Formel4o" oder auch "coupe FIGARO EUROPA" befragt.

Zusammengestellt die wichtigsten Forderungen:

Länge kleiner als 12,18 m
größer als 1o,6o m
Gewicht größer als 18oo kg
Segelfl. am Wind max. 9o m^2
Zahl d. Segel b. Regatten 6 Stück
Segelfläche Gr. u. Spi max 2oo m^2
Vorsegel ohne Latten
Mastmaterial nicht Komposit, d.h. Aluminium o.ä.
Drehbarer Mast erlaubt, seine Fläche wird dem Großsegel zugeschlagen.
Ballast nicht erlaubt
Mind. 2 Kojen von 1,9 x o,6 m
Nur Katamarane

Die Vorstellungen von J.Berret, E. Lerouge, G.Ribadeau-Dumas, B.Daumas-Jean, S. Sans, N.Svilaritch sind dargestellt und diskutiert. Wie nicht anders zu erwarten - und das ist der wesentliche Sinn einer Formel - unterscheiden sich die Boote auf den ersten Blick fast garnicht. Experimentiert werden soll bei den Segeln.

Der Entwurf von J.Sans und N.Svilaritch bringt eine neue Idee: Das schwenkbare Cockpit, wie es aus der Abbildung zu sehen ist. Da es sich mit den 18oo kg bauen läßt, kann damit das stabilisierende Moment um 13% vergrößert werden.

In "Multicoque" 3/85 unter der Überschrift

"Sie haben die Wahl"

fand Kurt Diekmann folgendes:

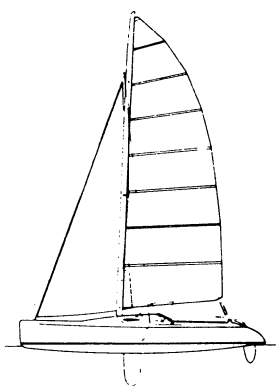
Kat 28

Von Lucas entworfen, ist dieser kleine 28-Fuß Kat mittlerweile ein ausgezeichneter Segler. Bei Regatten sieht man ihn meist vorn. Mit seiner Ausstattung kann man mit ihm angenehmes seglerisches Camping erleben. Er wird in verschiedenen Ausbaustufen angeboten.

CARACTÉRISTIQUES

Longueur : 8,50 m
Largeur : 5,06 m
Déplacement : 650 kg
Surface voilure : 41 m²
Prix : 175 440 F

KELT MARINE, Parc d'Activité du Moustoir, BP 216, 56402 Auray cedex, Tél. : 97.25.11.83.



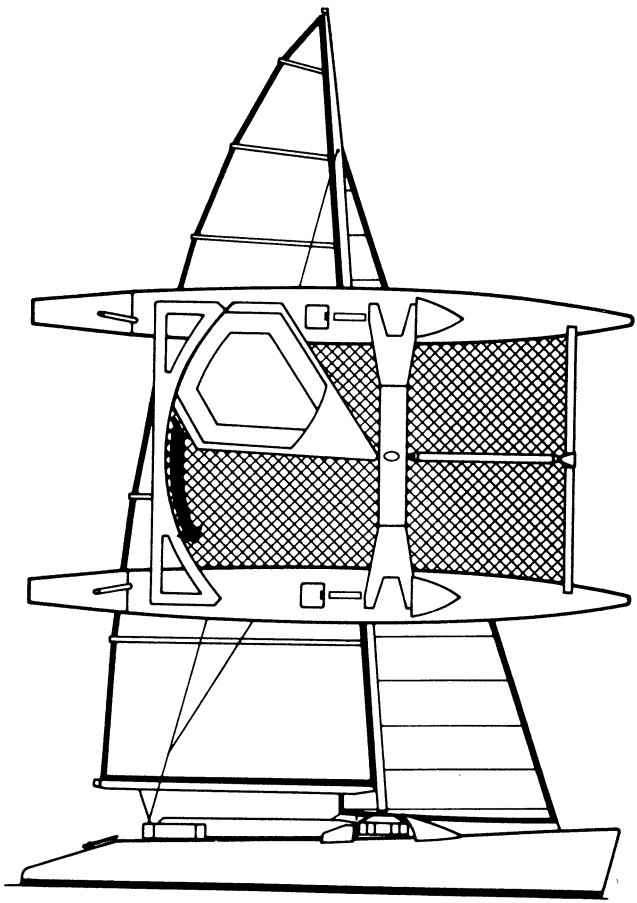
Zu "Course au Large" "Formel 40"

Rümpfen

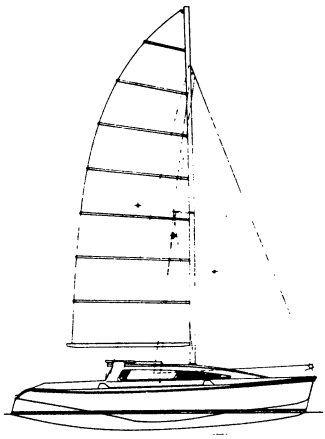
Bemerkung: 0° entspricht dem Boot auf 2 ~~Schwimmern~~

6° " " " " 1 ~~Schwimmer~~ Rumpf

	I	0°	I	6°
LÜA			12,18	
LWL		11,78		11,84
Freibord Bug		1,450		1,258
" Mitte		1,000		0,808
" Heck		0,940		0,748
			1,032	
		0,612		0,705
		(2 210 kg)		(2 250 kg)
Größte Breite			6,69	
Achsabstand Rümpfe			5,66	
Vermessungsgewicht			1 800 kg	
Gewicht im Regatta			2 210 kg	



Speed 944



Die Werft Ocqueteau bleibt dem Tri treu. Die Neuigkeit dieses letzten Modells: Variable Geometrie, denn die Verstagungen sind nur auf dem Hauptrumpf, so daß sich die Seitenrümpfe frei anschwenken lassen. Vor allem ein wichtiges finanzielles Argument angesichts der Liegeplatzpreise!

CARACTERISTIQUES

Longueur : 9,44 m
Largeur : 6,80 m/3,30 m
Tirant d'eau : 0,48 m
Déplacement : 1250 kg
Surface voilure : 48 m²

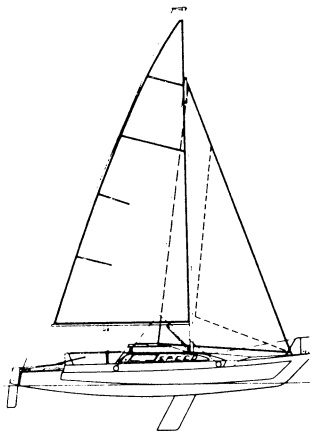
OCQUETEAU. ORS. 17480 le Château d'Oléron. T. 46.47.54.11.

Speed 770

Seinerzeit der erste auf dem Markt der kleinen bewohnbaren Kajütmehrrumpfboote. Mittlerweile hat man ihn ein bißchen überall gesehen, z.B. bei einer Atlantiküberquerung. Ein schnelles Boot, aber bei Brise auch ziemlich feucht. Es ist transportabel und läßt sich schnell segelfertig machen. Sein größter Trumpf: Der niedrigste Preis am Markt!

Longueur hors tout : 8,00 m
Largeur : 6,10 m
Tirant d'eau : 0,35 m/1,30 m
Déplacement : 600 kg
Surface voilure : 26,75 m²
Prix : 99 200 F

OCQUETEAU. Ors. 17480 Le Château d'Oléron. Tél. : 46.47.54.11.



Edelcat 26

Entworfen von Sylvestre Langevin, dem Konstrukteur von "Elf-Aquitaine", bietet dies Boot trotz seiner geringen Größe viel Bequemlichkeit mit seinen 4 Kojen und einer raffinierten Ausstattung. Wichtig auch, daß es sich für den Straßentransport auf 2,5 m zusammenschieben läßt. Zu seinen guten Eigenschaften erhielt es das offizielle Certificat "unsinkbar".

CARACTÉRISTIQUES

Longueur 8.30 m
Largeur 4.10 m
Tirant d'eau 0.55 m
Poids à vide 750 kg
Surface de voilure 41.50 m²

Edelcat 33

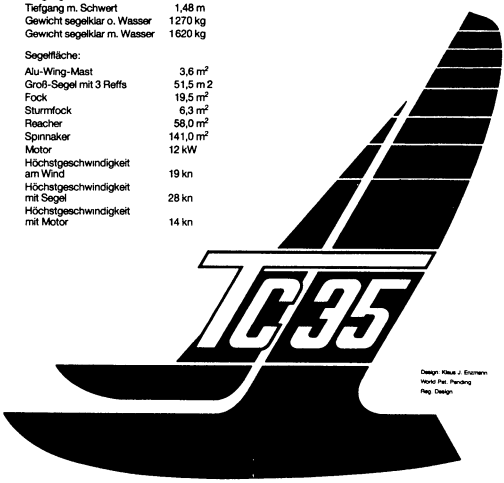
Ein herrliches Fahrzeug, unglaublich bequem mit seiner voll ausgestatteten Küche, seinem aussichtsreichen Sitz- u. Aufenthaltsplatz und seinen 4 unabhängiger Kabinen..

CARACTÉRISTIQUES

Longueur 10.30 m
Largeur 6.03 m
Tirant d'eau 0.80 m
Surface de voilure 60 m²

TC-35 Offshore

Länge ü. a.	10,50 m (35 ft.)
Breite ü. a.	6,20 m (20 ft.)
Tiefgang o. Schwert	0,43 m
Tiefgang m. Schwert	1,48 m
Gewicht segelklar o. Wasser	1270 kg
Gewicht segelklar m. Wasser	1620 kg
Segelfläche:	
Alu-Wing-Mast	3,6 m²
Groß-Segel mit 3 Reffs	51,5 m 2
Fock	19,5 m²
Sturmfock	6,3 m²
Reacher	58,0 m²
Spinnaker	141,0 m²
Motor	12 kW
Höchstgeschwindigkeit am Wind	19 kn
Höchstgeschwindigkeit mit Segel	28 kn
Höchstgeschwindigkeit mit Motor	14 kn



TOPCAT®

TOPCAT GMBH
WATZMANNSTRASSE 24
D-8031 GILCHING
TEL. (0 81 05) 2 28 80

TC 35 Offshore

- Der erste deutsche Kreuzercatamaran mit überlegenen Segeleigenschaften.
- Höchstmögliche Sicherheit durch neuartige Rumpfkonstruktion.
- Hoher Freibord mit genügend Reserveauftrieb in Verbindung mit schlanken, widerstandsarmen Rümpfen.
- Mastneigung und weit nach achtern verlagerter Druckpunkt.
- Unsinkbar durch Kohlefaser-Kevlar-Sandwich-Bauweise mit geringstem Eigengewicht.

Die moderne Konzeption des **TC 35** ist überlegen schnell. Als sportlich ambitionierter Segler sind Sie bei Regatten garantiert der Gewinner. Dieses Geschwindigkeitspotential wurde jedoch nicht auf Kosten des Komforts erreicht.

Volle Stehhöhe und großzügige Kojen in den Rümpfen machen den **TC 35** zu einem schnellen und bequemen Kreuzer. Tagesetmale von 200 sm und mehr sind möglich.

Das geringe Gewicht und die bis ins kleinste Detail durchdachte Konzeption bieten ein Maximum an Segelspaß bei einem Minimum an Aufwand.

Informieren Sie sich in Theorie und Praxis bei **TOPCAT GMBH,** die sich seit fast 25 Jahren mit Catamaranen beschäftigen.

TC 35 Offshore

Ein TOPCAT-Produkt, made in Germany.

TC 25 Offshore segelklar, Ausführung „Regatta" (wie Messeboot)

Lieferung ab Werft	DM 204.600,– zzgl. MwSt.
Trailer incl. Slipvorrichtung	DM 14.870,–
Renn-Spinnaker und Spi-Beschläge mit Baum 140 qm	DM 7.210,–
Brückenpersenning	DM 6.340,–

Angebot freibleibend, technische Änderungen vorbehalten.

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

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.

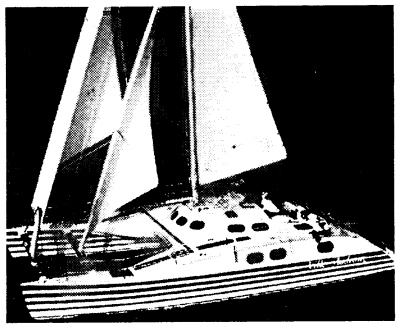
Das Angebot umfaßt drei Gruppen:

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