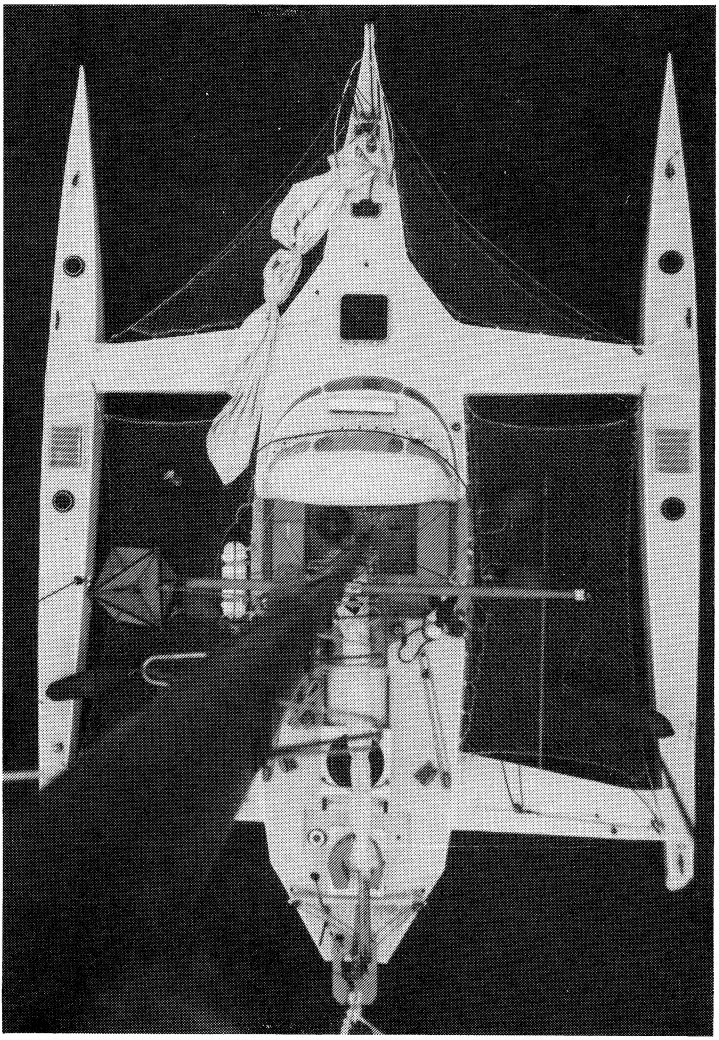
Der Mehrrumpf-„Bote"

MULTIHULL Deutschland

Nr. 44 1987 / 1



VEREINIGUNG DEUTSCHER CATAMARAN- UND TRIMARAN-SEGLER

MULTIHULL DEUTSCHLAND

Titelfoto: "Tristar"
von Dr. Reuter
Norderney
im holländ. Watt

VEREINIGUNG DEUTSCHER
CATAMARAN- UND
TRIMARAN- SEGLER

Vorsitzender
Heinrich M.C. Wölper
Parkallee 227
2800 Bremen 1
Geschäft (0421) 32 02 55
Privat (0421) 21 41 44

Stellvertr. Vorsitzende
Wolfgang Gerschütz
Niedersachsenweg 30
2878 Wildeshausen
(04431) 32 08

Kurt Diekmann
Grünwalder Straße 69
8000 München 90
(089) 64 37 48

Schatzmeister
Klaus Lenk
Parkstraße 21
2960 Aurich
Geschäft (04941) 33 10
Privat (04941) 82 55

Beisitzer
Jürgen Pfenningstorf
Schulstraße 7
2879 Thedinghausen
Geschäft (0421) 539 46 82
Privat (04204) 74 22

Dr. Arthur Petersen
Dr. Reilweg 19
2950 Leer
(0491) 50 07

Dipl.Ing. M. Schulz-Kosel
Am Reff 1
2305 Heikendorf
Geschäft (0431) 67 60 97
Privat (0431) 24 17 09

Fachausschüsse

Geschäftsführung
Heinrich M.C. Wölper
Geschäft (0421) 32 02 55
Privat (0421) 21 41 44

Mehrrumpf "Bote"
Jürgen Pfennigstorf
Geschäft (0421) 539 46 82
Privat (04204) 74 22

Technik
Dr. Arthur Petersen
(0491) 50 07

IMM 1987
Dipl.Ing. M. Schulz-Kosel
Geschäft (0431) 67 60 97
Privat (0431) 24 17 09

Mikro-Multihulls
Kurt Diekmann
(089) 64 37 48

Reviervertreter/Berater

Ostfriesland
Dr. Arthur Petersen
(0491) 50 07

Jade
Wolfgang Gerschütz
(04431) 32 08

Weser
Jörg Schwandt
(04404) 32 13

Elbe
H.M.C. Wölper
Geschäft (0421) 32 02 55
Privat (0421) 21 41 44

Schleswig-Holstein Westküste

Schleswig-Holstein Ostsee

Westdeutschland Niederlande
Rudolf Steffen
Geschäft (02058) 16 303
Privat (02058) 71 002

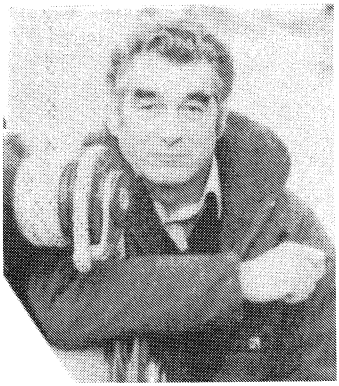
Süddeutschland
Kurt Diekmann
(089) 64 37 48

Westl. Mittelmeer

Adria östliches Mittelmeer
Wolfgang E. Keussen
(02151) 73 05 16

Verwaltung Videokassetten und Filme
Bernd Murke
Parkstraße 89
5870 Hemer
(02372) 73 34 6

Bankverbindung: Volksbank Aurich e.G. BLZ 284 910 74 Kto.No. 40 75
Kennwort: Multihull



"Novanet I" von Peter Phillips

Ausspruch von der "BOOT": "Mein Gott, dafür kriegst' ja 3 Ferraris!"

Worte des ersten Vorsitzenden

Liebe Freunde,
Gelegentlich erhalten wir Zuschriften aus dem In- und Ausland mit der Anfrage, wie man unser "Magazin Mehrrumpf-Bote" abonnieren könne. Mit gebührender Höflichkeit - versteht sich - schreiben wir zurück, daß wir kein Magazin für die öffentlichkeit herausgeben, sondern nur ein Mitteilungs- und Informationsblatt für unsere Mitglieder. Wer gegen einen Jahresbeitrag von DM 40,-- bei uns Mitglied wird,kann den "Mehrrumpf-Boten" so regelmäßig oder unregelmäßig beziehen, wie er erscheint. Wer nicht Mitglied ist, kann dieses schließlich nicht wissen. Aber wissen eigentlich unsere Mitglieder um den Zweck und den Charakter des "Boten"? Wer schon einige Jahre zu uns gehört, weiß, was er von uns erwarten darf. Mehr als ein Drittel unserer Mitglieder ist noch nicht mehrjährig dabei, und der Mitgliederbestand wächst ständig weiter. Niemand kennt unsere Mitgliederentwicklung besser als ich. Und deshalb hätte ich der letzte sein müssen, den Rudolf Steffens Mitteilung überrascht hätte. Er erhält immer wieder Anfragen, wo denn der nächste "Bote" bliebe. Etliche unserer Freunde glauben, sie könnten wenigstens mit einer Ausgabe im Monat rechnen.

Lassen Sie mich einen bereits verwendeten Ausdruck wiederholen: Der "Bote" soll ein Mitteilungs- und Informationsblatt für unsere Mitglieder sein.

Mit Ausnahme unserer Druckerei, der Rathaus-Druckerei des Segelkamaraden Wehner aus Leer, wird der "Bote" nur von Mitgliedern produziert, und dies sind ausnahmslos Amateure, was das "Zeitungsmachen" angeht.

Wir haben ein engeres Redaktionskomitee, dem z.Z. Änne Nienaber, Christa Wölper, Jürgen Pfennigstorf und Bernd Huse angehören. (Wir brauchen dringend weitere Helfer.) Alsdann bearbeiten einige Mitglieder Sachgebiete, und zwar jeder für sich selbständig. Sie finden die Sachgebietsleiter im Impressum.

Schließlich haben wir einige Mitglieder, die häufiger und mehr als andere für uns schreiben. Allen voran Rudolf Steffen. Endlich haben wir über 350 Mitglieder, von denen viel zu wenige bei der Genesis eines jeden "Boten" mitwirken. Und damit sind wir eigentlich bei einem Hauptanliegen dieses Beitrags: Wir brauchen dringend und laufend Beiträge aus dem Mitgliederkreis!

Fahrtenberichte möglichst aus Gegenden, in denen nicht jedermann segelt. Nachdem früher die Selbstbauer als schreibfaul galten, (sie müssen schließlich Boote bauen!) haben diese in jüngster Zeit aufgeholt und vortreffliche Beiträge geliefert mit Darstellungen der verwendeten Materialien, Selbstbausysteme, Zeitaufwand, Kosten etc. Die Vielfalt der Meinungen ist gerade auf diesem Gebiet allgemein befruchtend. Und wenn Sie irgendetwas so richtig falsch gemacht haben, ist dies kein Grund, den Reinfall zu verschweigen. Vor gleichen Abenteuern können Sie andere bewahren, und diese sind Ihnen dafür herzlich dankbar. Nichts ist so schmerzlich für einen Selbstbauer wie eine Fehlinvestition.

Aber lassen Sie uns zurückkehren zum "Zeitungsmachen". Wer vom Redaktionskomitee und allen anderen Helfern 12 Ausgaben im Jahr erwartet, hat keine Vorstellung davon, wie eine einzige Ausgabe

von 40 oder 5o Seiten zustandekommt. Der erste Profi, der uns dabei geholfen hat, war Wolfgang Barth aus München. Einige seiner Ratschläge haben wir noch immer nicht befolgt. Das bezieht sich aber auf solche, die für eine professionelle Zeitung selbstverständlich sind, für unsere Amateure schwierig in die Praxis umzusetzen. Sehr viel für die Praxis, und eigentlich mehr für die Amateur-Richtung, hat eine Konferenz mit unserem Drucker, Herrn Wehner, ergeben. Seine Ratschläge wurden bereits zum überwiegenden Teil bei der Ihnen vorliegenden Ausgabe Nr. 44 verwendet.

Und dann gibt es noch ein Problem, das bei unseren 350 Mitgliedern gelegentlich eine Rolle spielen kann: Da bitten wir ein Mitglied dringend und wiederholt um ein Beitrag zum Thema "X". Die Abteilung Technik (oder z.B. Micro-Multihull) befaßt sich mit dem Thema seit über einem Jahr. Endlich sind die Micro-Experten so weit, daß sie eine gemeinsame Stellungnahme verfaßt haben, und in diese hinein platzt der Beitrag des Mitgliedes "X". Die Micro-Experten wollen den mit noch viel größerer Mühe zustande gekommenen Kompromiß nicht über Bord werfen. Im übrigen meinten sie, daß der größte Teil der Gedanken des "X" in der gemeinsamen Stellungnahme bereits enthalten ist. Aber was meint dazu das Mitglied "X": Da hat man sich nun so viel Mühe gegeben, und rechtzeitig zum Termin einen Beitrag geliefert, und dann wird er nicht gedruckt! Wir haben zwar Verständnis für die Berge von Schaum, die vor seinem Munde stehen, aber vielleicht sollte auch unser Freund "X" einiges Verständnis für das Redaktionskomitee zeigen und nicht erwarten, daß ihm nun einige Seiten schriftlicher Entschuldigungen für die Vernachlässigung seines geistigen Beitrages zugeschrieben werden. Bedenken Sie, daß jeder Brief, den wir schreiben, von irgendjemandem diktiert und sodann von irgendjemandem geschrieben werden muß. Bezahlte Kräfte für solche Zwecke können wir uns nicht leisten und wollen wir uns auch nicht leisten. Denn wir meinen, daß solche Probleme "unter uns" geregelt werden sollten, ohne besonderen Aufwand.

Und noch etwas zum "Zeitungsmachen": Wir haben früher geglaubt, daß wir alle, die uns mit Beiträgen helfen, dazu bringen könnten, diese Beiträge in bestimmter Weise zu schreiben. Man sollte z.B. kein uraltes Farbband verwenden, sondern ein möglichst neues, am besten ein Kohlefarbband. Alle Beiträge sollten einzeilig geschrieben werden. Von den Rändern - und davon hat eine Seite 4 - sollten bestimmte Abstände gewahrt werden. Einige haben es zumindest versucht, andere haben diese Bitten verdrängt. Aber dann sagt uns z.B. Herr Wehner, daß wir möglichst Fotografien in die Beiträge hineinbringen sollen. Kurz - wir sind inzwischen so weit, daß wir alle uns zugehenden Beiträge durch Jürgen Pfennigstorf und seine Helfer über Computer neu schreiben lassen. Jede andere Lösung bereitet leider noch mehr Arbeit. Aber auch auf diesem Gebiet sehen wir einen Silberstreifen am Horizonte. Lutz Bremer hat uns neue Helfer für das Schreiben der Fahrtenberichte beschafft. Die Ausbreitung des Computer-Systems führt uns weitere neue Helfer zu, allerdings muß natürlich nunmehr das Gesamt-Arbeitspensum unter verschiedenen Systemen auf eins abgestimmt werden. Aber die Experten meinen, auch das ginge, und sie hätten schon große Fortschritte erzielt. Bei dieser Arbeit sollten wir sie nicht stören! Und deshalb hört der Leitartikel an dieser Stelle auf. Es wird Ihnen aber nicht erspart bleiben, in der Zukunft weiteres darüber zu lesen und, so wie ich die Lage beurteile, Hilfeschreie nach weiteren Helfern zur Kenntnis zu nehmen und - wenn es geht - zu beantworten.

Die aktuelle Seite

Entnommen den SVAOe Nachrichten

September/Oktober 5/86

SPORTSCHIFFAHRT IM GEGENWIND

Weitere Fahrbeschränkungen und -verbote in Aussicht

Die Kette der Beeinträchtigungen der Sportschiffahrt auf Seeschiffahrtstraßen, insbesondere auf der Elbe im Hamburger Hafen, reißt nicht ab.

Am 28. Juli hat die Hamburger Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Landwirtschaft (BWVL) mit einer "Bekanntmachung" "Allgemeine Vorschriften für alle Fahrzeuge im Verkehr bei verminderter Sicht" erlassen.

Danach dürfen alle Fahrzeuge ohne Radar und UKW-Sprechfunk bei verminderter Sicht nur noch verkehren, wenn beim Fahren in einem Fahrwasser mindestens ein Ufer, beim Queren eines Fahrwassers beide Ufer sichtbar sind. Die letztere Bestimmung ist besonders für den breiteren Teil der Elbe im Bereich des Mühlenberger Loches von Bedeutung.

An die Sportschiffahrt ist bei der Bekanntmachung, die am 1. Dezember 1986 in Kraft tritt, nicht gedacht worden. Wie sollen z.B. bei mäßiger Sicht auf der Heimfahrt befindliche Sportboote zu ihren Liegeplätzen gelangen?

Der Hamburger Segler-Verband wird versuchen, in Gesprächen mit der BWVL zu erreichen, daß Sportfahrzeuge von der Regelung ausgenommen werden.

Für den Bereich der Unterelbe hat der Bundesminister für Verkehr (BVM) dem Deutschen Segler-Verband folgendes mitgeteilt:

Einhalten des Rechtsfahrgebotes

Eine Grundregel der Seeschiffahrtstraßen-Ordnung ist das Rechtsfahrgebot. Danach muß ein Fahrzeug innerhalb des Fahrwassers soweit wie möglich rechts fahren. Bei einem Segelfahrzeug können hierbei die Windverhältnisse berücksichtigt werden.

Sind Segelfahrzeuge wegen der Windverhältnisse nicht in der Lage, dem Fahrwasserlauf zu folgen, dürfen sie beim Kreuzen das Fahrwasser auf kurzem Weg queren, wenn dadurch vorfahrtsberechtigte Fahrzeuge nicht gefährdet oder behindert werden. In Fahrwasserabschnitten mit starkem Schiffsverkehr kann unter Berücksichtigung der übrigen örtlichen Verhältnisse eine Gefährdung oder Behinderung der durchgehenden Schiffahrt durch kreuzende Segelfahrzeuge jedoch bereits generell gegeben sein. Die Wasser- und Schiffahrtsdirektionen Nord und Nordwest sind nach § 60 Seeschiffahrtstraßen-Ordnung grundsätzlich ermächtigt, in solchen Fällen das Kreuzen einzuschränken, z.B. auf die rechte Fahrwasserhälfte zu beschränken oder in besonderen Fällen zu untersagen. Das gleiche gilt bei Genehmigung von Regatten.

Die Abstände zu anderen Fahrzeugen sind auf dem Wasser schwer zu schätzen, außerdem wird die Geschwindigkeit von Großfahrzeugen

häufig unterschätzt. Zwingen Sie in Ihrem eigenen Interesse die Großschiffahrt nicht zu Notmanövern.

Das BVM hat ferner mitgeteilt, daß es diese Auffassung auch in die Neufassung der Broschüre "Sicherheit in der Sportschiffahrt im Seebereich" übernehmen wird.

Das BVM bittet, die Mitglieder hierüber in geeigneter Weise zu unterrichten und dabei besonders auf die besonderen Schwierigkeiten und Probleme beim Kreuzen von Fahrwassern hinzuweisen. Hinsichtlich der möglichen Einschränkungen bittet es - insbesondere auch im Interesse der Segler - um Verständnis.

Wir können nur sagen, daß es uns ziemlich schwerfällt, das erbetene Verständnis aufzubringen. In Anbetracht des - sicherlich bedauerlichen - Rückganges der deutschen Seeschiffahrt, der Abnahme der Schiffahrt allgemein, der trotz verbesserter Verkehrssicherheit durch neue Leuchtfeuer, UKW, mehr Fahrwassertonnen, Vertiefung und Verbreiterung des Fahrwassers zunehmenden Unfallhäufigkeiten in der Berufsschiffahrt und den dagegenstehenden, gegen Null tendierenden Unfällen in der Sportschiffahrt, halten wir derartige Maßnahmen weder für geboten noch für angemessen. Wer verursacht eigentlich ständig Unfälle auf der Elbe?

Die Segler und Motorbootfahrer oder die unter Honduras- oder Zypernflagge dampfenden, von "Nautikern" mit Phantasiepatenten "geführten" und mit nichtseefahrenden Menschen aus dem Busch besetzten Rostlauben?

Für die Polizei werden sich allerdings ganz neue Aufgabengebiete erschließen. Sie muß jetzt auch die Mitte des Fahrwassers kontrollieren, wenn diese Vorstellungen des BVM verwirklicht werden!

Derartige weitere Beeinträchtigungen eines Teiles der Schiffahrt, die ja angeblich nach den - inzwischen anscheinend in Vergessenheit geratenen - Beteuerungen früherer Verkehrsminister "gleichberechtigt" sein soll, werden wir sicher nicht kampflos hinnehmen. Wir werden auch darauf hinweisen, daß mit der weiteren Behinderung die Sportschiffahrt auch ein (noch) blühender Wirtschaftszweig (vgl. die Ausführungen "Dank und Kritik") in Mitleidenschaft gezogen wird.

Jürgen Chr. Schaper

Der erfahrene Segler bestellt

Keine Luxuspreise
Erstklassige Arbeit
Prompte Lieferung
Ia Referenzen

H. Meyerdiercks Yachtsegel

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

NOK - Gebührenerhöhung beabsichtigt

Der Bundesminister für Verkehr hat die Absicht, Berufs- und Sportschiffahrt bei der Kanalfahrt durch den Nord- und Ostsee-Kanal kräftiger als bisher zur Kasse zu bitten. Gedacht ist an eine Erhöhung von etwa 20%. Hiergegen wendet sich der Deutsche Segler-Verband. Er verhandelt zur Zeit mit dem BVM. Gegenargumente der Segler:

- Fast alle europäischen Kanäle sind für Sportfahrzeuge gebührenfrei.
- Die Segler werden im Kanal "stiefmütterlich" behandelt.
- Die technischen Anlagen sind für Sportboote ungenügend.
- In den Schleusen ist der Landgang nur zum Bezahlen umständlich und teilweise gefährlich.
- Es fehlen Liege- und Übernachtungsmöglichkeiten für Sportboote.

Zur Zeit wird der NOK jährlich von etwa 16 000, der Giselau-Kanal von ca. 24 000 Sportbooten passiert. Das jährliche Gebührenaufkommen beträgt insgesamt etwa 300 000,- DM.

SEGELN FÜR BEHINDERTE

Deutsche Bestenermittlung 1986 - SVAO siegte

Die "Meisterschaft" gewann unser Münchener Mitglied Kurt Diekmann, der in Kürze 70 Jahre alt wird und in diesem Jahr 50 Jahre lang der SVAOe angehört. Wir freuen uns mit ihm über diesen Erfolg und veröffentlichen nachstehend seinen Bericht über die Wettfahrtserie in Berlin.

"Diese Regattaserie durfte nicht Meisterschaft genannt werden, da es keine Ausscheidungskämpfe gegeben hat und sich alle Segler mit mindestens A-Schein und mehr als 50% Behinderung melden konnten.

Eigentlich wollte ich gar nicht teilnehmen, aber als Birgit, meine mehrjährige Partnerin bei den bisherigen Handicap-Trophies, aus Ahlen anrief und mir mitteilte, daß sie für Berlin gemeldet hatte, wurde mir klar, daß sie mit meiner Teilnahme rechnete.

Da ich keiner Versehrten-Sportgruppe angehöre, sondern Segeln von mir auf unorganisiert gelernt und betrieben hatte, bekam ich noch Schwierigkeiten wegen des geforderten Gesundheitspasses. Es ist kaum zu glauben, daß die Versehrten-Verbände einerseits kaum Bescheid wissen, was ein Gesundheitspaß für den Versehrten bedeutet, andererseits sich deren Funktionäre noch bürokratischer als amtliche Dienststellen benehmen. Erst ein direktes Ferngespräch mit dem Veranstalter klärte, daß der Bescheid des Versorgungsamtes für die Teilnahme an den Regatten ausreichte.

Inzwischen hatte auch Theo, unser dritter Mann während der Regatten in Holland, angerufen und sich bereits in Berlin für unsere Mannschaft eintragen lassen. Eine große Anerkennung für mich, da wir nur vor drei Jahren in Holland und noch nie zusammen eine Varianta gesegelt hatten.

In Berlin standen 25 Variantas für die etwa 70 Teilnehmer bereit, die fast zur Hälfte aus Berlin kamen neben einem großen Anteil aus NRW, dazu einige aus Hessen und ein Bayer außer mir, dem Hamburger Münchener. Unsere gemischte Mannschaft stand also einem starken heimischen Aufgebot gegenüber. Zudem waren die Variantas nicht alle gleich: die älteren K-3- und K-4-Typen sind bekanntlich schneller als die neuen 65er-Modelle. Bei der Verlosung hatten wir zunächst Glück, da wir eine K-3 zogen, mit der wir die ersten drei Regatten segeln sollten, wonach wir einen 65er-Typ für die restlichen drei Wettfahrten segeln sollten.

Um erfolgreich abzuschneiden, galt es, mit der K-3 bei den drei ersten Wettfahrten gut abzuschneiden, da weniger Aussichten bestanden, mit dem 65er-Boot vordere Plätze zu belegen.

Die erste Wettfahrt fand auf der großen Breite bei herrlichem Wetter, aber nur mäßigem Wind statt. Gleich nach dem Start gelang es, uns freizusegeln und durch aufmerksames Nützen der häufigen Winddrehungen als erster die Luvtonne zu runden. Diesen Vorsprung konnten wir bis zum Ziel auf 6 1/2 Minuten vorm Zweiten erweitern.

Während der zweiten Regatta, die auf dem Wannsee stattfand, waren die Windsprünge noch gravierender, so daß es auf der Zielkreuz noch erhebliche Platzverschiebungen gab. Mit einem dritten Platz hielten wir immer noch die Spitze.

Nach zweimaliger Startverschiebung mußte die dritte Wettfahrt nach der ersten Bahn wegen zu starker Winddrehung leider abgeschlossen werden, so daß keine Wertung erfolgte.

Die neuerliche Verlosung brachte uns die VA 2343 "Fliegender Pfeil", mit der die bisherige Mannschaft nur einen 12. und 14. Platz belegen konnte. Mit dem achten Platz auf der vierten Wettfahrt konnten auch wir nicht zufrieden sein, obgleich wir das erste Boot der 65er-Serie waren. Das Boot hatte ganz anders geschnittene Segel, wobei die Genua im Achterliek klapperte. Wir versuchten deshalb, den Stand der Segel durch Trimmänderung zu verbessern.

Der fünfte Lauf auf der großen Breite brachte uns dann einen zweiten Platz ein, womit wir wieder auf den zweiten Rang rutschten.

"Ihr müßt morgen einen Platz besser sein als die führende Berliner Mannschaft mit der VA 1026, um Gesamtsieger zu werden", sagte uns der Wettfahrtleiter am Abend zuvor, als er die Ergebnisliste aushängte. Eine schwere Aufgabe, da gerade diese Mannschaft bisher sehr gleichmäßig abgeschnitten hatte und nun ein besseres Boot segelte. Es waren somit geringe Aussichten, dies leichte Boot zu schlagen.

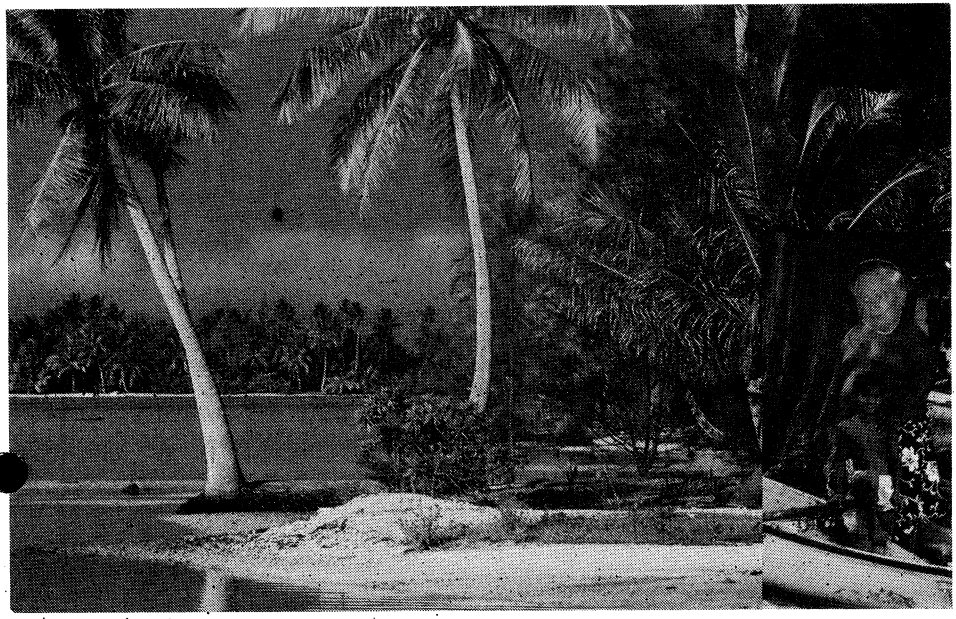
Die letzte Wettfahrt fand wiederum auf dem Wannsee bei leichtem, jedoch schralendem Wind mit gelegendlich heftigen Böen statt. Um nach vorne zu kommen, mußte vor allem auf den Kreuzstrecken möglichst von der Bahnmitte aus jede Winddrehung zur Luvtonne konsequent ausgenutzt werden, da sonst der schralende Wind uns einen ungünstigen Schlag aufzwingen konnte. Diese Taktik brachte uns vom 7. Platz beim ersten Runden der Luvtonne zusammen mit

aufmerksamer Beachtung der Windstriche und der die Regattastrecke kreuzenden Fahrgastschiffe bis zur Zielkreuz auf den zweiten Platz. Noch 150 m vorm Ziel konnte uns die führende 1026 noch knapp vorm Bug passieren und schien wenige Bootslängen vorm Ziel klar vorn zu liegen, als nach weiteren Windsprüngen und zwei Wenden wir in sicherer Leeposition mit Vorschiffslänge und einer Sekunde Vorsprung die Ziellinie passierten.

"Ihr macht das ja wie im Krimi, spanned bis zum letzten Augenblick", war der Kommentar des Wettfahrtleiters nach dem Durchgang.

Den zweiten Platz belegte die hervorragend segelnde Berliner Mannschaft, den dritten eine aus Nordrhein-Westfalen, beide mit den schnelleren Bootstypen."

Kurt Diekmann



Zur Neuregelung der Vorstandsarbeit:
Vorstandsmitglieder dürfen
künftig bis in die Karibik segeln.
(aus "Multicoques" Nr. 8)

HELGOLAND: Schutzverordnung verstößt gegen das Grundgesetz

Weil fünf Angelkutter-Kapitäne aus Cuxhaven und einer aus Helgoland ihre Bußgeldbescheide nicht bezahlt hatten, standen sie jetzt in Kiel vor dem Amtsrichter. Grund: Sie hatten im Naturschutzgebiet Helgoländer Felssockel mit zahlenden Gästen Dorsch geangelt. Das ist jedoch seit Mai 1985 nur noch Helgoländern mit Hauptwohnsitz auf der Nordseeinsel gestattet. Aber die Kapitäne waren dennoch immer wieder in das Schutzgebiet hineingefahren. Das sei reiner Selbsterhaltungstrieb, wie sie vor Gericht sagten. "Wenn uns diese Möglichkeit genommen wird, dann gehen wir Konkurs."

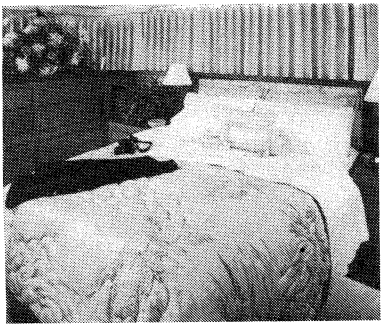
Eine Gefährdung der Unterwasser-Flora und -Fauna und der Seevögel vermochte auch ihr Helgoländer Kollege nicht zu sehen: Die Angelkutter machten keinen Schmutz, während die Insel ihre Abwässer nach wie vor ungeklärt in die See fließen lasse. Im übrigen gehe der Gemeinde Helgoland ohne die Angelgäste eine jährliche Einnahme von rund zwei Millionen Mark verloren. Die Kapitäne hatten ihre Bußgeldbescheide nicht bezahlt. Nun sollte der Richter entscheiden.

Doch der sprach - entgegen dem Antrag des Staatsanwaltes - alle Betroffenen von der Zahlung des Bußgeldes frei. Amtsrichter Wolff-Eberhard Bill ist der Meinung, daß hier Artikel 12 des Grundgesetzes (freie Berufswahl) verletzt werde, und das für einen "umstrittenen Naturschutz". Hier sei der Gestzgeber über das Ziel hinausgeschossen. Der Staatsanwalt will Rechtsbeschwerde einlegen.

Bekommen die Kapitäne in der nächsten Instanz recht, dann könnte die Landesregierung die Verordnung zur Befahrensregelung zurückziehen.

Der Deutsche Segler-Verband (DSV) hat mit großem Interesse die Urteilssprechung verfolgt. Rolf Herlyn vom Ressort Umweltschutz und Raumordnung des DSV sieht denn auch das "Privilegien-Gesetz der Helgoländer" schon als beinahe aufgehoben an, denn die Segler sind ebenso wie alle Nicht-Helgoländer vom Befahrensverbot im Naturschutzgeboet Helgoländer Felssockel betroffen. Allerdings können die Segler nicht auf Berufsbeeinträchtigung pochen, sondern auf freie Entfaltung ihrer Persönlichkeit, die im Grundgesetz verankert ist.

(aus der YACHT 24/86)



Ein bißchen eng ist es ja in Kurt Diekmanns neuen Konstruktionen - aber die Boote sollen sehr schnell sein!

Die anderen Yachten

(Aus dem Bulletin 5/86 des Cruising Club der Schweiz)

DES SEGLERS VORSTELLUNGEN

Schließen Sie doch mal die Augen und stellen Sie sich eine Yacht vor.

Na, was haben Sie gesehen? Blaues, von einer freundlichen Segelbrise gewelltes Wasser, in dem sich Ihr Schiff, elegant aufs Ohr gelegt, mit rauschender Bugwelle und nahe der Rumpfgeschwindigkeit bewegt. So oder so ähnlich sind wohl die Bilder hinter fast allen Seglerstirnen - fast allen?

Ja, denn da gibt es eine kleine Minderheit von Seglern, die sich andere Bilder vorgaukeln lassen: Die Weinflasche auf dem Tisch fällt nicht um, die Gläser stehen so aufrecht wie das Schiff, von einer Bugwelle ist praktisch nichts zu sehen, dafür schießt das Wasser mit saugendem Geräusch blitzschnell am Schiff vorbei, die Rumpfgeschwindigkeit ist um mehr als das Doppelte überschritten. Seemannsgarn? Nein: Mehrrumpfsegeln!

So, nun sind Sie wohl erschrocken. Mehrrumpfboote, das sind doch die, die pausenlos umfallen oder auseinanderbrechen, zwar in Rekordzeit - gesponsort und von Profiskippern gedroschen - über die Meere jagen; aber doch nichts Seriöses? Obwohl, schnell sind sie ja schon, diese merkwürdigen Dinger, die oft genug so aussehen, als ob Junior mit dem Baukasten gespielt, oder ein des Segelns Unkundiger einen Wohnwagen auf zwei Pontons gesetzt hätte.

"Ein Schiff muss einen Kiel haben, sonst ist es nicht seetüchtig" - kentersicher nennt man das heute in der Fachpresse - basta! Liebe Leser: es mag Ihnen unbekannt sein, aber die Yachten waren tatsächlich die ersten Segelschiffe überhaupt, die kentersicher waren. Weder die Schiffchen des Kolumbus, noch die berühmten Teeklipper, noch die holländischen Tjalken waren in diesem Sinne "seetüchtig".

DES MEHRRÜMPFERS VERGANGENHEIT

Und da wir gerade bei Geschichte sind, hier so ein klein wenig aus der Geschichte der Mehrrumpfboote.

Als sich Europas Seefahrer (und nur die Mutigsten unter Ihnen!) gerade anschickten, den unmittelbaren Küstenbereichen zu verlassen, da ging am anderen Ende der Welt die Aera der großen Mehrrumpfboote schon wieder zur Neige. Leider ging sie recht abrupt zu Ende, denn plötzlich fehlte das Motiv zu großen Ozeanreisen - der Bevölkerungsdruck war ausgeglichen. Ausgehend vom malaiisch-indonesischen Raum waren Familien, Dorfverbände, Stämme und Völker auf immer enger werdendem Raum zusammengepfercht, frei blieb nur der

Weg über Wasser zu den Inseln. Diese lagen anfangs noch "vor der Haustür", in Sichtweite; bald jedoch wurden die Strecken weiter, die Wasserflächen, die es zu überqueren galt, immer größer.

Die längsten bekannt gewordenen und inzwischen als zuverlässig überliefert anerkannten Seereisen führten von Polynesien nach Neuseeland; auf dieser immerhin rund 4000 sm langen Strecke gab es einen regelrechten Pendelverkehr, dessen Höhepunkt so etwa in der Zeit zwischen den Jahren 800 und 1000 n. Chr. gelegen haben dürfte. Die Doppelkanus, die damals verwendet wurden, erreichten beachtliche Grössen, 20m-Katamarane waren durchaus üblich.

Als die ersten Europäer die Südsee entdeckten, waren diese großen Hochseekatamarane schon lange Geschichte, die Entdecker konnten nur noch die Kriegskanus und die schnellen Inselboote - meist Auslegerboote oder kleinere Trimarane - bewundern, die mit bis dahin unvorstellbaren Geschwindigkeiten über das Wasser schossen.

Versuche europäischer Schiffskonstrukteure blieben über Jahrhunderte hinweg ohne Erfolg: weder die Geschwindigkeiten, noch die Seetüchtigkeit der pazifischen Mehrrumpfboote konnten erreicht werden. Bis 1876 Nathaniel Herreshoff als erster erkannte, daß zumindest ein Teil des Erfolges im Leichtbau stecke. Seine Katamarane erwiesen sich als so schnell, daß sie prompt von den Regattastrecken verbannt wurden - Herreshoff verlor die Lust an diesen Konstruktionen, und wieder gab es eine lange Pause.

Erst mit der Entwicklung der modernen Leichtbau-Materialien und -Methoden setzten sich die Mehrrumpfboote durch; moderne Technik machte die Nachfolge jahrhundertealter Tradition möglich.

Heute sind Mehrrumpfboote weitgehend auch von den Freunden des Einrumpfbootes akzeptiert, die alten Vorurteile bauen sich langsam, langsam, ab. Man ist allmählich bereit, auch in diesen zwei- und dreirümpfigen "Dingern" ein Schiff, eine Yacht zu sehen - eine Yacht, die eben "anders "ist.

WAS IST DENN ANDERS?

Dieses Anderssein ist so sehr anders nun aber auch wieder nicht. Ich will hier nicht wieder die alten, abgedroschenen Argumente diskutieren, ich will allen, die sich ein wenig für diese anderen Yachten interessieren, nur zeigen, was denn anders ist. Im Grunde gibt es nur einen einzigen wesentlichen Unterschied zwischen Einrumpfbooten und Mehrrumpfbooten: Ein Mehrrumpfboot muß immer aufmerksamer gesegelt werden als ein Einrumpfboot, schließlich kann es kentern. Um diesen Um-Fall zu vermeiden, gibt es, will man auf aufwendige Technik verzichten, nur Aufmerksamkeit. Es ist aber andererseits gerade diese Aufmerksamkeit, die den anderen guten Eigenschaften des Mehrrumpfbootes entgegenkommt. Nur wer aufmerksam segelt, segelt auch schnell, und für das relativ leichte Mehrrumpfboot gilt das doppelt.

Anders ist auch, daß für eine Einrumpfyacht immer die Welle, für ein Mehrrumpfboot immer der Wind der gefährlichere Feind ist. Es ist kein einziger Fall bekannt, in dem etwa ein Katamaran allein durch die Welle gekentert worden wäre, Auslöser eines "Umschmisses" war immer der Wind = mangelnde Aufmerksamkeit.

Was sonst noch anders ist, spiegelt sich in größerem Komfort: höhere Geschwindigkeit, ruhigere Bewegungen im Seegang, geringerer Tiefgang und viel Lebensraum zumindest an Deck.

SCHÖNHEIT UND KOMFORT

Mehrrumpfboote, daß sei nicht verschwiegen, sind oft häßlich, gemessen an den Maßstäben traditioneller Einrumpfyachten. Schuld sind jedoch die Skipper selbst: Bei weniger als zwölf Metern Länge läßt sich nun mal kein Raumwunder auch noch hübsch gestalten, es sei denn, man verzichtet auf Eleganz. Es gilt jedoch für Mehrrumpfboote wie Einrümpfer gleichermaßen, daß ein elegantes Schiff gleichzeitig auch meist ein gutes, seetüchtiges Schiff ist.

Dick Newick, einer der besten Konstrukteure von Trimaranen, gibt seinen Kunden folgendes zu bedenken: drei Eigenschaften sind zu diskutieren, nur zwei davon jeweils zu kombinieren.

1. Hohe Geschwindigkeit, 2. Viel Innenraum, 3. Niedrige Kosten

Die Kombination von 1. und 2. ergibt eine sehr große, sehr teure Yacht: 1. und 3. ergibt eine kahle Rennmaschine und 2. und 3. ein schweres, plumpes Schiff, das weniger seetüchtig ist. Auch einige andere Konstrukteure geben ihren Kunden solche ehrliche Antworten; für Peter Spronk etwa, der die schönsten Katamarane der Welt konzipiert, beginnt ein Katamaran erst ab etwa 20 Meter - er ist Ästhetiker. Bei Trimaranen liegt die Grenze natürlich weit tiefer; wer bei einem Katamaran ein schönes Schiff unter 10 Metern Länge haben will, muss eben auf Komfort verzichten.

DIE ZUKUNFT HAT BEGONNEN

Die Mehrrumpfwelt ist derzeit gerade im Umbruch; bis vor wenigen Jahren noch bestimmten die Konstrukteure aus Großbritannien die Leitlinien der Konstruktion, dann übernahmen die Australier (angeführt von Lock Crowther) und Neuseeländer die Führung, heute dürfen sich die französischen Konstrukteure als Trendsetter bezeichnen.

Wer über Katamarane oder Trimarane diskutiert, sollte nie vergessen, daß die Entwicklung dieser "anderen" Yachten heute zeitlich etwa dort steht, wo die einrümpfigen Kollegen im Jahre 1930 standen. Erst dieser Vergleich stellt die Relationen richtig dar - man darf auf die nächsten Jahrzehnte gespannt sein.

B.E.

Pfingstreffen 1987

Das diesjährige Pfingstreffen findet in Varel /Jadebusen statt. Der Hafen bietet genug Platz für uns alle. Es gibt auch keine Probleme, nach dem vorübergehenden Verlassen des Hafens, z.B. für eine Familienregatta, wieder einen Platz zu finden.

Bisher haben Gäste für kurzzeitiges Liegen keine Hafengebühren bezahlen müssen. Ich denke, daß dies auch in diesem Jahr so bleibt. Genaues weiß ich aber erst nach dem 13.02.1987.

Der ansässige Wassersportverein, der WSV - Varel,gestattet uns die Benutzung des Clubhauses. Möglichkeiten zum Grillen sind wohl auffindbar. Hier, wie auch bei der Benutzung des Clubhauses mit seinen Toiletten liegt das vielleicht einzige kleine Problem dieses urigen Hafens: Wo viel Platz ist, sind die Entfernungen sehr groß!

Vom Hafenende mit der Pier, wo für alle eine Festmachgelegenheit gefunden wird, bis zum Beginn des Binnenhafens, in dessen Nähe auch das Clubhaus liegt, ist es ca. 1,5 - 2 km! Aber irgendwie werde ich eine Lösung finden. Im Hafen selbst gibt es eine Gaststätte, die aber in der Regel ausser Krabbenbrot und Frikkadellen keine Speisen verkauft. Auch hier weiß ich nach dem 13.02. mehr.

Zum Programm: Anreise möglichst Freitag/Sonnabend. Sonnabend gemeinsames Grillen und gemütliches Beisammensein. Sonntagmorgen eine kleine Regatta. Start ca. 08°°. Steuermannsbesprechnung hierzu am Sonnabend - Abend. Ort und Zeit hierfür im Laufe des Sonnabend. Regatta-Ende spätestens 11°°. WARNUNG : So Superernst darf diese Sache nicht genommen werden. Das liegt an Varel!

Und so findet jeder den Hafen: Von See kommend Jadeaufwärts bis 4. Hafeneinfahrt Wilhelmshaven. Von hier aus weiter Jadeaufwärts mit 180° auf den Leuchtturm Arngast. Auf diesem Weg erreicht man, ob man will oder nicht, eine der 5 grünen Tonnen mit V-Bezeichnung. Diesem Tonnenstrich muß man folgen. Jede 2. V-Tonne trägt ein Licht. Bei der letzten Tonne = V 9 geht es stark nach Steuerbord (rechtsrum) auf die Prikkenreihe zu. Diese bleiben ebenfalls rechts. Man folge ihnen bis zum Hafen.

Zur Hochwasserzeit ist der Jadebusen eine große, weite Wasserfläche, und dank des großen Tidenhubes fast überall tief genug. Yachten bis 1,2 Meter Tiefgang können fast 3 Stunden lang „querbeet" fahren. Auch mit sehr tiefgehender Yacht kann man Dangastersiel oder Varel erreichen. — Doch bei Niedrigwasser läuft der Jadebusen wieder leer.

Der Tidenhub ist im Jadebusen größer als irgendwo sonst an der deutschen Küste. Ich habe weder hier noch in anderen Gewässern mit weit größeren Tidenhüben gefunden, daß dies besondere Schwierigkeiten schafft. Im Gegenteil ist manches leichter: es sind sauber getrennte Zustände. — Die Hochwasserhöhe über Kartennull ist bei Nippzeit durchschnittlich 3,6 Meter, bei Springzeit 4,0. Hochwasser ist überall praktisch gleichzeitig mit Wilhelmshaven.

So, nun eine Besonderheit, die es nur in Varel gibt:

Die Schleuse Varel ist gar keine!! In Varel kann nicht geschleust werden. Durchfahrt durch den Deich nur bei Wassergleichstand binnen und buten. Folgende Regel ist zu beachten:

Die Durchfahrt ist frei zu folgenden Zeiten: Von 2 Stunden vor Hochwasser
bis 1 Stunde vor Hochwasser
sowie von 45 Minuten nach Hochwasser
bis 1 1/4 Stunde nach Hochwasser

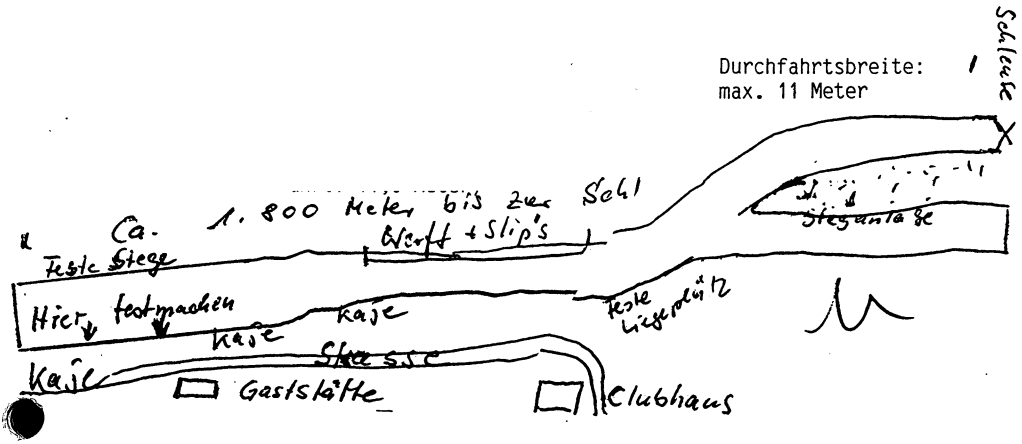
Diese Regel gilt bei normalem Wasserstand. Bei erheblich höheren Wasserständen (Starkwind aus SW bis NW) wird früher vor HW geöffnet und geschlossen sowie später nach HW. Alles klar??

Für unser Treffen bedeutet das im Klartext: (Vorausgesetzt in etwa normal Wasserstand)

Die "Schleuse" hat offen: Freitag den 5.6. von 17.45 bis 18.45 (vor Hochwasser)
und von 20.30 bis 21.00 (nach ")

Sonnabend, 6.6. von 06.30 bis o7.30 sowie 18.45 bis 19.45
und von 09.15 bis 09.45 " 21.45 bis 22.15

Das Schließen der Tore vor dem Hochwasser muß durch das Schleusenpersonal exakt beachtet werden, weil sonst der Hafen überflutet wird. Nach dem Hochwasser ist man nicht ganz so starr. Wer zu spät kommt, braucht nicht zu verzweifeln: Es gibt genug Gelegenheit, vor der Schleuse festzumachen. Auch aussendeichs liegt man bei jedem Wetter und Wind absolut ruhig und geschützt. Für Transport evtl. verspäteter Teilnehmer wird gesorgt. Hier noch eine Skizze des Binnentiefs:



Die Schleuse gibt Lichtsignale: 2 x Grün: freie Durchfahrt. Schleusen- oder Durchfahrtgebühren werden nicht erhoben. Im Vorhafen sowie im gesamten Binnentief sollte nicht überholt werden und die Geschwindigkeit nicht über 3 kn betragen. Dies ist eine Empfehlung, entsprechende Vorschriften gibt es aber nicht. Im Hafen gibt es alle Versorgungsmöglichkeiten wie Wasser, Diesel, Lebensmittel, Werft etc.

So, nun noch viel Spaß mit der Winterarbeit und dann

tschüüüüss bis Pfingsten in

Varel 53 24'N 8 09'E

Dr. Petersen, Leer, stellt zur Diskussion:

BUGFORMEN

Boote sind im allgemeinen vorn spitz und besonders bei Mehrrumpfbooten vorn möglichst scharf, um das Wasser zu durchschneiden. Es gilt, daß deshalb dort bei Seegang ein Reserveauftrieb vorhanden sein muß, dessen Volumen vom Gesamtgewicht des Bootes, der Verdrängung, abhängig ist. Beim Katamaran mit seiner extremen Formstabilität kommt dann noch hinzu, daß der Leerumpf besonders im Beginn einer Böe im Vorschiffbereich größerem Quer- und Vorausdruck des Windes einen genügenden Auftrieb entgegensetzen muß.

In und unter der Wasserlinie kann nun nicht mehr Auftrieb plaziert werden, der Bug soll ja scharf bleiben. Also mit dem Reserveauftrieb weiter nach vorn und/oder nach oben. Einmal in Form eines Überhanges oder aber bei steil bleibendem Steven über die Vordeckslinie hinaus aufwärts. Diese Gedanken sind eigentlich banal.

Überhänge in welcher Form auch immer bringen auf alle Fälle aber mehr Gewicht extrem nach vorne, wo es am wenigsten hingehört, machen, was besonders beim Kat so wichtig ist, mehr Windwiderstand und gehen immer auf Kosten der Wasserlinienlänge, die ja für die erreichbare Geschwindigkeit maßgebend ist, denn Länge läuft.

Sind diese Überhänge notwendig? Bei schweren Booten, ja. Besonders dann, wenn der Gewichtsschwerpunkt deutlich über dem Verdrängungsschwerpunkt liegt, wie dies bei relativ kurzen Katamaranen mit hohen Aufbauten und sehr massiver Bauweise mit womöglich vielen Leuten an Bord der Fall ist. Beim Kielboot sowieso, es sei denn, es handelt sich um einen extremen Leichtbau mit, im Verhältnis zur Breite, relativ großer Länge. Bei einem solchen Leichtbau bestimmt das Verhältnis Kielgewicht zu Rumpfgewicht weitgehend das Segeltragvermögen.

Aber die Konstruktion der Kielboote ist bekanntlich weitgehend von den Rennformeln beeinflußt und es hat sich in den letzten Jahren mehrfach gezeigt, daß ohne Rücksicht auf Formeln konstruierte Boote relativ lang und schmal sind, aber erfolgreich segeln. Natürlich kann der Reserveauftrieb allgemein umso geringer sein, je geringer die Gesamtverdrängung ist, je mehr sich Verdrängungs- und Gewichtsschwerpunkt decken und, darauf ist besonders hinzuweisen, je länger im Vergleich zum Gewicht der Hebel zwischen Gewichtsschwerpunkt und vorderster tragender Wasserlinie ist. Zu viel tiefliegendes Auftriebvolumen dort, macht bekanntlich harte und eckige Bewegungen im Seegang.

Wenn ein Kat leicht ist und der Gewichtsschwerpunkt niedrig liegt, kann ein völlig steiler Steven im Bereich unter und über der Wasserlinie genügend Auftriebsvolumen haben und trotzdem scharf genug bleiben, um ein weiches Einsetzen zu gewährleisten. Es ist wahrlich kein Zufall, daß alle modernen Rennkats, ob groß oder klein, einen solchen steilen Steven haben, mitunter nur leicht abgeschrägt, wahrscheinlich als Tribut an den noch immer auch für Kats gängigen Geschmack. Übrigens, wenn nicht gerade durch die hohe Fahrt solcher Boote die Gischt sprüht, segeln sie erstaunlich trocken. Die Erfahrung habe ich auch mit "HIMP-HAMP"

gemacht, trotz aller Unkerei vorher. Natürlich darf man über Schönheit solcher Bugformen streiten und ein berufsmäßiger Konstrukteur würde heute einen solchen Riss nicht los. Ich habe auch für dieses relativ trockene Segeln eine Erklärung.

Jeder kennt die Schärenkreuzer mir ihren extremen Überhängen, die übrigens bei den heutigen Typen in Skandinavien schon geringer geworden sind. Die segeln nicht nur wegen ihres geringen Freibords so feucht, wie unter einer Dusche. Das ist bekannt. Sie haben nur einen ganz geringen positiven Sprung, der Reserveauftrieb geht praktisch ausschließlich nach vorne, wodurch der Bug relativ scharf in seiner Wirkung bleibt, obwohl er zum Teil mehr löffelförmig ausgeprägt, dafür aber sehr schräg ist. Es ist klar, daß ein solch weiter Überhang einmal die herankommende Welle mehr schlägt als durchschneidet und zum anderen schaufelt die weit überragende Bugspitze viel leichter in den Kamm der Welle hinein, besonders, wenn sie gerade bricht. Geringer Freibord bei Kielbooten verlangt weite Überhänge, ganz abgesehen davon, daß Schärenkreuzertypen ausschließlich auf schnelles Segeln mit einer die Wasserlinie verlängernden und nicht mitvermessenen Kränkung gebaut sind oder wurden.

"Guy Cotton"
aus Multicoques Magazine Nr.8

Neuere Entwicklungen bei Renn- und Kreuzerentwürfen

von John Shuttleworth (aus Multihull International Nov. 85)
übersetzt von Kurt Diekmann, Fortsetzung aus No. 43

3. W i d e r s t a n d s b e t r a c h t u n g e n

Je mehr das Gewicht und der damit unvermeidlich abhängige Wasserwiderstand abnimmt, umsomehr fällt der Luftwiderstand ins Gewicht, der von Rumpf und Rigg verursacht wird. Natürlich wurden bereits erhebliche Verbesserungen des Riggs gemacht, ebenso Ansätze zur Reduzierung des Rumpfwiderstandes.

Frühere Entwürfe, die mehr unter dem Aspekt preiswerter Bauweisen und umfangreicher Wohnlichkeit entstanden, weisen ungünstige Unterwasserformen, neben hohen Zusatzwiderständen auf, weshalb sie bis zum heutigen Tag schlechte Gegenwindleistungen erbringen. Dagegen zeigen moderne Multihulls, sowohl Kreuzer- als auch Rennkonstruktionen, gleiche Höhe am Wind bei absolut höherer Geschwindigkeit wie vergleichbare Einrumpfyachten.

Dies beruht teilweise auf der hochentwickelten Bauweise, die bei kleineren Gewichten günstigere Rumpfformen gestattet, zum anderen Teil jedoch auf der Entwicklung besserer Schwerter und anderer Lateralflächen. Es hat sich heute die Erkenntnis durchgesetzt, daß man ebenso große Lateralflächen wie ein Einrumpfboot benötigt, wenn man bessere Am-Wind-Leistungen erreichen will.*) Auch bei höherer Fahrt durch Wasser infolge geringeren Rumpfwiderstandes hängt es immer von der Lateralfläche ab, ob man Höhe am Wind kneifen kann und wenig Abdrift hat. In Katamaranen ist es, besser immer nur ein Schwert unten zu haben, da es durch seine Randwirbel Zusatzwiderstand erzeugt, dessen Größe wiederum von der Streckung abhängt. (Streckung = Tiefgang/Profiltiefe). Werden 2 Schwerter statt einem mit gleicher benetzter Gesamtfläche gefahren, hat man Flächen kleinerer Streckung und damit mehr als doppelten Zusatzwiderstand. Bei einem kürzlich veranstalteten Match im Solent zwischen einem kreuzenden Kat und einem gleichwertigen Tri wurde diese Wirkung augenscheinlich.

Eine weitere Verringerung des Wasserwiderstandes kann man durch aufholbare Ruder erzielen, was für Kats von Bedeutung ist. FLEURY MICHON VII und ROYALE fahren beide Systeme zum Aufholen oder Verringerung der Ruderflächen. Auch bei unseren schnellen Kreuzerkats setzen wir solche Systeme ein.

Selbst dem Luftwiderstand des Überwasserschiffes kommt erhebliche Bedeutung zu. Fig. 1a und 1b zeigen die Flächen von Kat und Tri, wie sie vom scheinbaren Wind unter 28 Grad Einfallwinkel getroffen werden. An den Körpern und Flächen sind die Widerstandskoeffizienten (CD) angegeben. (Diese Werte sind für alle gestreckten Körper und Flächen vom Anblaswinkel abhängig und direkt mit den in der Presse z.B. für Autos veröffentlichten CD-Werten, 0.3 bis 0,33, vergleichbar. Multipliziert man den CD-Wert mit der Frontprojektionsfläche, Hauptspantfläche, und dem Staudruck des Windes, erhält man den Gesamtwiderstand bei diesem Wind.)

Es ist falsch die "Windschnittigkeit" einer Segelyacht genau von vorn zu betrachten, da sie ja so nicht segeln kann, sondern den Wind ja immer unter einem Winkel trifft. Windkanalmessungen an Dinghies in Orginalgröße (Ref. 11 und 17) ergaben ein Verhältnis der Seitenkraft zum Widerstand von 7 bis 8 für das Rigg allein. Dieser Wert verringert sich durch Hinzufügen des Bootes auf den Wert 3,2. Für ein Multihull ist dieser Wert für das Gesamtschiff noch geringer, 2,0 für einen Kat mit Brückendeck, 2.8 für einen Regattatri. Dies wird durch die erhebliche Anzahl von Flächen und Körpern, sowie Querholmen im Luftstrom bedingt.

Die Verminderung des Verhältnisses Seitenkraft/Widerstand bewirkt einen Verlust an Amwindgeschwindigkeit. Das beste Verhältnis von Seitenkraft zu Widerstand wird bei erheblich größerem Anblaswinkel erreicht (gilt für alle Segelboote). Dazu siehe Fig. 2. Deshalb macht ein Multihull auf etwas raumerem Kurs mehr Luvgewinn als ein Monohull hoch am Wind. Wenn trotzdem ein Tri mit einem Luftkraftquotienten von 2,8 einen Monohull mit dem Wert 3,2 schlagen kann, liegt dies am erheblich geringeren Wasserwiderstand, so daß die Gesamtbilanz Luft- plus Wasserwiderstand günstiger ausfällt. Dies gilt jedoch nicht grundsätzlich für alle Multis, da die früheren Typen meist zu schwer waren (und damit ungünstigere Verdrängungsverteilungen aufwiesen. Anmerkung des Übersetzers).

Um bessere Leistung hoch am Wind zu erzielen, ist es deshalb notwendig, die Widerstandsbilanz am Boot zu verbessern. Dies kennzeichnet auch den grundsätzlichen Unterschied zwischen Kat und Tri. Zum Verständnis, warum dies so ist, muß man den Windstrom um die Rümpfe und über die Rümpfe betrachten.

T a b e l l e 1

Widerstandskoeffizienten von einfachen Körpern und Flächen

PLATTE QUER ZUM WIND	1,1 bis 1,2
KUGEL (Re < 405000)	0,47
KUGEL (Re > 405000)	0,08
ZYLINDER (nach Länge)	0,7 bis 1,3
LUFTSCHIFF (L : D = 6)	0,05
PKW modern	0,3
RADFAHRER	0,9

$$\left(Re = \frac{v \times l}{\nu}\right)$$

v = Luftgeschwindigkeit
l = Objektlänge
ν = kinematische Zähigkeit des Mediums

Den Hauptwiderstand verursachen die Rümpfe selbst infolge ihrer großen Flächen und hohen Koeffizienten. Bei einem gut proportionierten Rennboot macht der Rumpf allein etwa 60 % aus. Figur 3 zeigt warum die Rümpfe so hohe Widerstände erzeugen, besonders wenn sie noch das Wasser berühren. Eine wirkungsvolle Verminderung um etwa 20 % kann durch Rundung der Deckskanten erzielt werden. (Hat Manfred Curry bereits um 1930 angewandt). Die Querholme kann man aerodynamisch verkleiden bzw. ausbilden, wenn sie in ruhigem Luftstrom liegen, ein Profil hat wegen seiner größeren Oberfläche jedoch in turbulenter Luft mehr Widerstand als ein glatter Zylinder (Stimmt nur bedingt).

Es erscheint deshalb sinnvoll, die Holme frei über den Rümpfen anzuordnen. Bei guter Profilierung reduziert sich der Widerstand in ruhiger Luft um etwa 90 %.

Diese beiden Maßnahmen können theoretisch den Quotienten bei einem Kat auf 3,0 verbessern, was gegüber einem Tri mit 2,8 am Wind von Vorteil wäre. Obgleich es gegenwärtig noch unklar ist, wie sich der Luftstrom zwischen den Rümpfen wirklich verhällt, sollte man die Holme hoch legen, um der turbulenten Luft ungestörten Abfluß zu ermöglichen. Versteckt man die Holme zwischen den Rümpfen, so wirkt dieser im Seitenriss zwar schnell, aber dies kann zum Mißerfolg führen, da die turbulente Luft zwischen den Rümpfen, über den Rümpfen und zwischen den Holmen vermehrten Widerstand verursacht.

Die Fotos zeigen vergleichende Frontalansichten moderner Maxi-Multihulls. Die niedrigste Stirnfläche weist ELF AQUITAINE II auf, doch zahlte sie bereits Lehrgeld wegen Bohrens der Rümpfe in gröberem Seegang, was auch zu Schäden der Struktur führte. ROYALE und CHARANTE MARITIME haben deshalb beide hochgezogene Vordersteven.

Eine genaue Betrachtung des Tris auf Figur 1a verdeutlicht, weshalb dieser gegenwärtig einen besseren L/B-Wert hat. Der Luvschwimmer ist erheblich über dem Wasser, während sich die Fläche des Leeschwimmers durch Eintauchen vermindert hat. Ein von Tragflächen gestützter Tri (Foiler-Tri) mit nur kleinem

Stützschwimmer und nur einem Querholm über dem Rumpf ist theoretisch noch besser, doch am günstigsten ist die Proa.

In diesem Jahr hatte ich während der Regatten von La Trinite klar den Beweis vor Augen, wie sich der Widerstand verringert, wenn ein Rumpf abhebt. Mit RED STAR NIGHT überholten wir langsam den 40 ft. Kat FESTIVAL DE LORIENT, als dieser beim Abheben des Luvrumpfes erheblich beschleunigte.

Bei meinem neuen Entwurf eines 80 ft. Kats für Peter Phillips habe ich versucht, diese Erkenntnisse weitgehendst anzuwenden, wobei die Widerstände möglichst reduziert und gleichzeitig die Steifheit der Konstruktion gegen schweren Seegang bewahrt werden sollte.

Da der Aufbau eines bewohnbaren Brückendecks durchschnittlicher Größe einen Anstieg des Luftwiderstandes um etwa 25 % bewirkt, hat dies für alle Kurse mit vorderlichem Windeinfall erhebliche Nachteile. Obgleich es jeder Mühe und viel Zeit wert ist, um widerstandsarme Formen für die Brückendeckgestaltung zu entwickeln, führt die Verbreiterung der Rumpfquerschnitte oberhalb der Wasserlinie zu besseren Ergebnissen, um Lebensraum zu gewinnen.

Wir haben einen 42 ft. Prototyp nach diesen Gesichtspunkten entworfen und gebaut. Ein Vergleichsrennen mit einem 42 ft. Tri gleicher Verdrängung und Segelfläche erwies die Gleichwertigkeit beider Konstruktionen auf allen Kursen, dazu hat unser neuer Kat jedoch mehr als den doppelten Wohnraum des Tris.

Dies beweist die Theorie, daß eine Widerstandsreduzierung durch Verminderung der Bauteile und ihrer Größe neben besserer Formgebung einen Kat dem Tri gleichwertig machen kann.

(wird fortgesetzt)

REFERENZEN:

13. Multihull Performance Comparison and Rating Rules.
    J. Shuttleworth. Multihulls May/June 1981
14. Further Developements in Performance Predictions for
    Multihulls. J. Shuttleworth. Multihull International April 84
15. Multihull Offshore. Rob James. Grenada
16. Beefeater Eaten by the Atlantic.
    J. Shuttleworth. Multihulls Nov/Dec. 1983
17. Design for Fast Sailing. E. Bruce and H. Morss.

*) Bemerkung des Übersetzers zur Dimensionierung von Lateralfläche:

Da das Verhältnis der Fahrt durchs Wasser zur Windgeschwindigkeit bei kleinen Windgeschwindigkeiten besser ist als bei hohen, gute Multis aber bei allen Windstärken schneller sind als Einrumpfboote, kommt man mit erheblich kleineren Lateralflächen aus. Hinzu kommt, daß man die Schwerter asymmetrisch profilieren kann, da man immer nur ein Schwert braucht und moderne Kats sowie Foiler-Tris in jedem Rumpf bzw. Schwimmer eins fahren. Das asymmetrische Profil erzeugt bekanntlich schon bei paralleler Anströmung eine Seitenkraft ohne den Widerstand wesentlich zu vergrößern.

Die Dimensionierung der Schwertgröße muß deshalb nach der höchsten erreichbaren Geschwindigkeit erfolgen, da bei dieser die relativ (zum Wind) geringste Fahrt durchs Wasser bei größtem Lateraldruck herrscht. Da dieser Zustand nur bei Multis sehr hohe Absolutwerte, ein Mehrfaches der Einrümpfer, erreicht, kann die Lateralfläche erheblich kleiner ausfallen und bei geringerer Windstärke weiter reduziert werden.

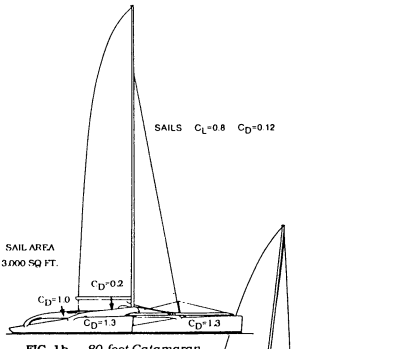


FIG. 1b — *80-foot Catamaran*
Frontal area at 28° apparent wind.

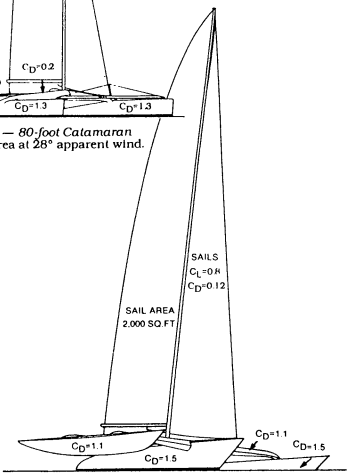
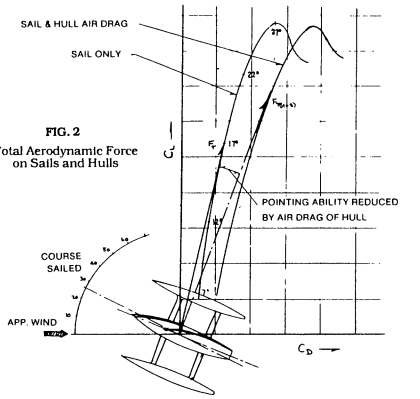
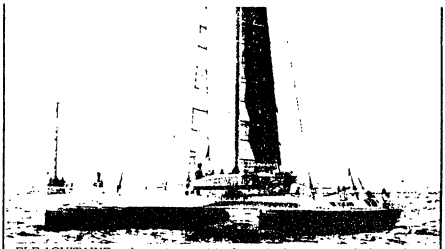


FIG. 1a — *Brittany Ferries G.B.*
Frontal area presented to apparent wind of 28°

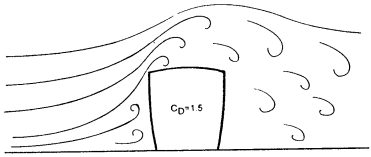
FIG. 2
Total Aerodynamic Force on Sails and Hulls



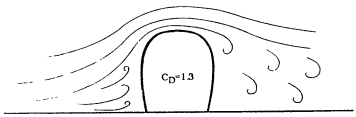


ELF AQUITAINE — lowest parasitic drag, decks not rounded, low bows causing damage in waves.
Note horizontal foils on bows to prevent burying.

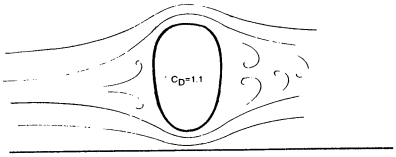
FIG. 3



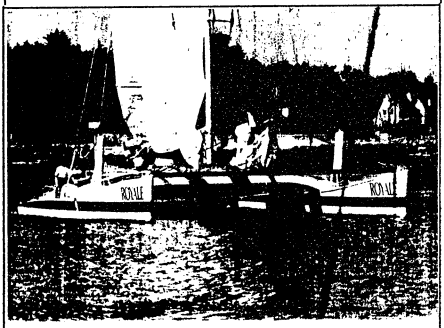
A. Hull in the water, sharp deck edges cause turbulence and drag



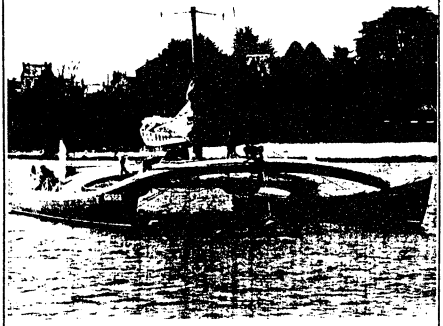
B. Rounded decks reduce drag by up to 25%



C. Hull clear of water reduces drag further



ROYALE — high bows, sharp deck edges, low surface area hulls



CHARENTE MARITIME 2 — high bows, rounded decks, beams lifted into clear air and rounded. Hull surface areas reduced.

WIEDERGEBURT EINER QUEST 31

"Beschädigter Katamaran-Kasko günstig zu verkaufen."

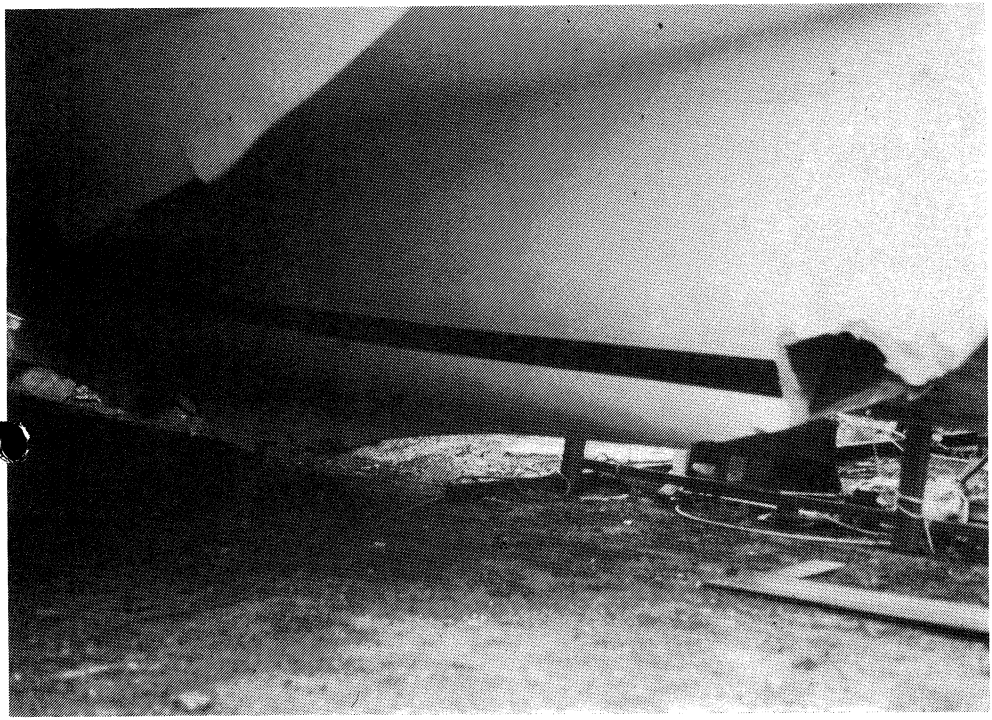
Die Anzeige lesen und zum Telefon greifen war eins. Das Ding besichtigen und sich mit dem Verkäufer, Herrn Krützkamp, einigen dauerte eine Woche. Und so waren wir Mitte Mai 1985 Eigentümer einer Quest 31, deren Kiele nur noch Fragmente waren. An Deck zeigten große und kleine Löcher wo früher einmal Beschläge saßen. (Über den Unfall wurde schon in einer früheren Ausgabe berichtet).

Nach einem mehr oder weniger ereignislosen Nachttransport mit Polizeibegleitung von Bremen nach Hamburg konnten wir endlich zur Tat schreiten. Das heißt, erst einmal mußte der Kat gesäubert werden. Da er ja von unten fast nur aus Löchern bestand, ging ich von oben mit einem Hochdruckreiniger an die Arbeit. Unter dem Boot sammelten sich im grauen Weserschlamm Flaschen, Dosenöffner, Bücherfetzen und - man staune - eine Austernschale. Dann hieß es nochmals warten.

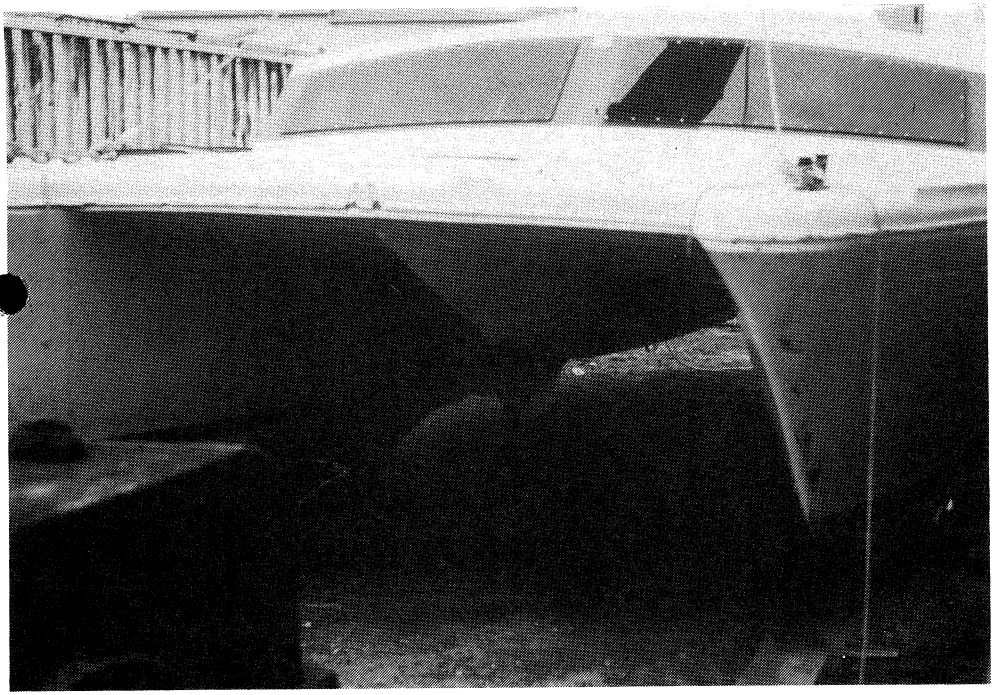
Da unser Bauplatz im Freien war und wir viel zu laminieren hatten, wurde es Juli bis wir endlich anfangen konnten. Nun ging es mit Volldampf voran. Die GFK-Reparatur wurde von Bodo und einem guten Bekannten ausgeführt. Die unangenehmste Arbeit war das Schleifen des Laminats. Es mußte auch großflächig geschäftet werden, damit das alte und neue Laminat auch eine stabile Einheit bilden. Das Schleifen dauerte zwei Tage. Dann ging es ans Formenbauen. Glücklicherweise war vom Backbordkiel der hintere Teil und vom Steuerbordkiel der Vordere vorhanden. Also wußten wir, wie es später einmal aussehen sollte. Für das Bauen der Formen benutzten wir mehrere PVC-Platten von 3 mm Stärke, Konstruktionslatten und Spaxschrauben.

Die PVC-Platten wurden mit Hilfe der Konstruktionslatten und den Spaxschrauben in das noch vorhandene Laminat geschraubt. Jetzt mußten die Platten in die Kielform gebracht werden. Das war gar nicht so einfach, weil einiges fehlte. Die Konstruktionslatten wurden als Formgeber gebraucht. Die Kielsohle entstand aus einer alten Dachlatte, der Kielsprung aus PVC-Streifen. Wir haben erst einmal nur die Außenseite eines Kiels fertiggestellt. Diese Seite wurde dann mit Gelcoat eingestrichen und anschließend mit zwei Lagen Matte stabilisiert. Nun hatten wir zwei halbe Kiele.

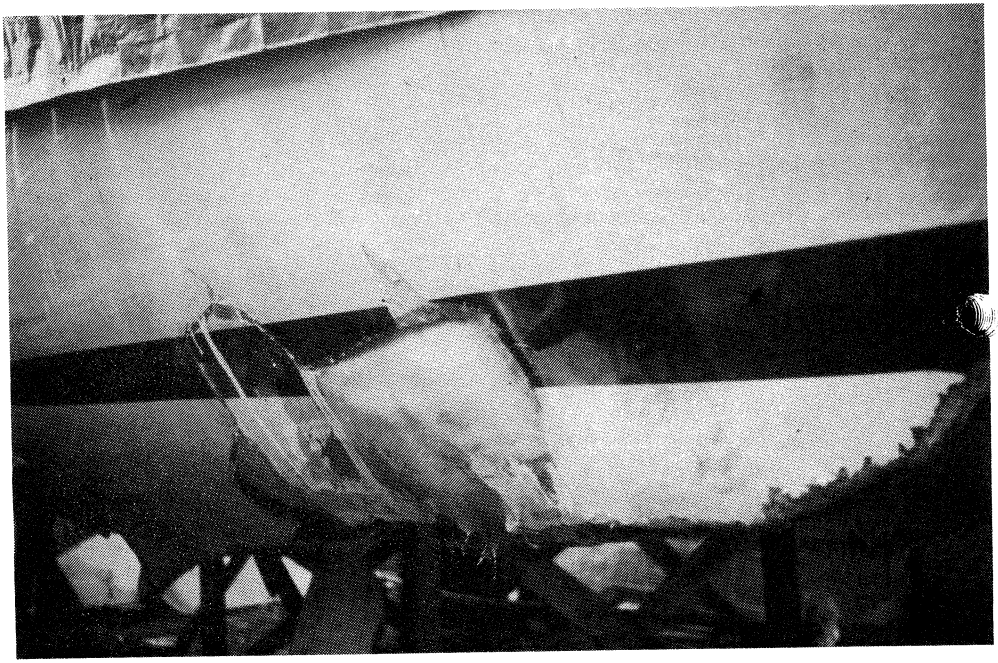
Die Form wurde wieder abgerissen und auf der Innenseite angebracht. Jetzt mußte von innen laminiert werden. Dazu benutzten wir einen Absauger für die Styroldämpfe. Das Auslaminieren dauerte zwei Tage. Die Form wurde entfernt und die Schleifarbeiten begannen. Durch die relativ grobe Form gab es einige Arbeit. Am Schlimmsten zu reparieren waren jedoch die Löcher in den Bugen. Hierfür konnte keine Form von uns gebaut werden, da die Buge in mehreren Richtungen gekrümmt sind. PVC-Platten lassen sich genau wie Sperrholz nur in eine Richtung biegen. Wir schraubten einfach eine PVC-Platte von außen gegen den Rumpf und laminierten von innen die Löcher zu. Das Ergebnis war eine sehr unebene Oberflaäche, die sehr viel Spachtel- und Schleifarbeiten erforderte.



An diesen Fotos ist der Umfang der Unfallschäden zu erkennen.



Die ungeliebten Schleifarbeiten



An den Bugen waren umfangreiche Spachtel- und Schleifarbeiten erforderlich.

Als nächstes mußten die Fußböden und Schotten wieder anlaminiert werden. Das war schnell gemacht. Insgesamt dauerte die Polyester-Reparatur zehn Tage. Die Kiele wurden im Unterwasserbereich mit Epoxiprimer versiegelt. Nach Abschluß dieser Arbeiten haben wir erst einmal bis Oktober Pause gemacht.

Dann ging es Schlag auf Schlag. Mit einer großen Einkaufsliste gingen wir zur Hamburger Bootsaustellung. Das Rigg, ein 25 PS Außenborder, zwei Winden, ein Gasbackofen, eine Niro-Doppelspüle, ein Vakuum-WC sowie tausend Kleinigkeiten haben wir geordert bzw. gekauft.

Mit dem Telekran, Sekt und guten Worten wurde der Kat im November ins Billewasser gesetzt. Jetzt fehlte nur noch das Holz, und dann konnte es weitergehen.

Zum einen, um die Einbauten zu befestigen und zum anderen, um zusätzliche Stabilität zu schaffen, laminierten wir schmale Schaumstoffstreifen von innen auf die Rümpfe. Da die Quest beim Stapellauf schon 2,5 Tonnen wog, wollten wir den Innenausbau so leicht wie möglich halten. Auf die Schaumstoffstringer schraubten wir 4 mm starkes Sperrholz als Isolierung. Bis auf wenige Ausnahmen wie Sitz- und Liegeflächen haben wir die Einrichtung aus 6 mm starkem Teaksperrholz gebaut. Außerdem haben wir uns nicht an den Originalausbau gehalten.

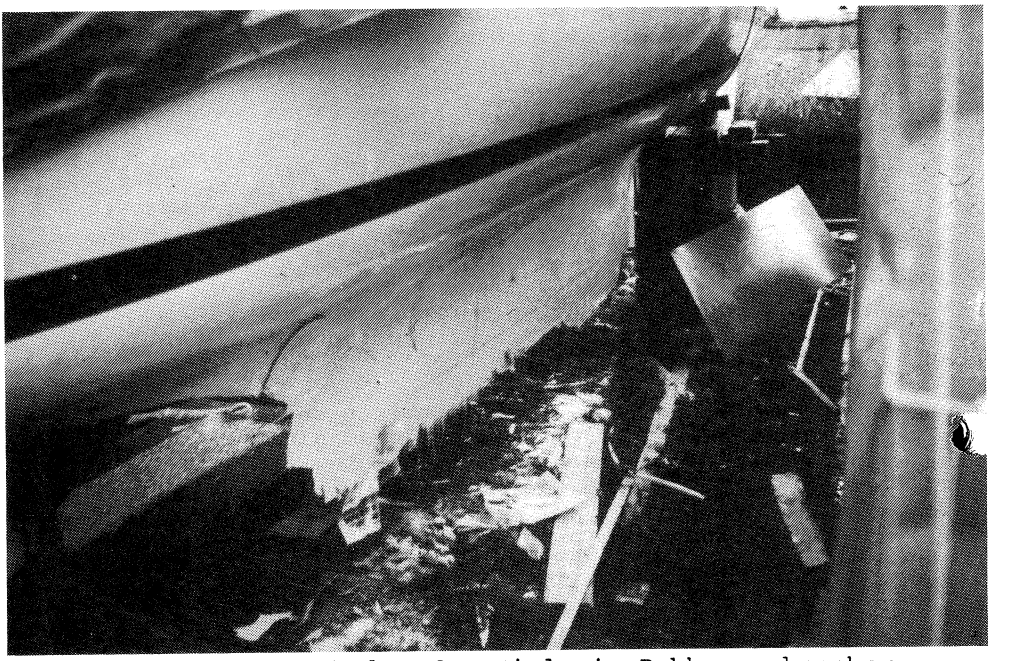
So entstand bei uns zum Beispiel in der Mittelsektion anstatt eines zweiten Tisches mit Sitzen eine feste Doppelkoje von 1,40 Meter Breite. Ferner gibt es im Salon auf der Backbordseite ein 1,00 x 0,60 Meter großes Bücherbord. Auch auf einen Kartentisch im Backbordrumpf haben wir verzichtet. An seiner Stelle haben wir diverse Borde und Schwalbennester gebaut. Hier lagern nun Bücher, Tonbandkassetten und Navigationsgeräte wie Echolot, Log, SSB Empfänger, Funkpeiler etc.

Wenn es das Wetter zuließ, montierten wir Beschläge und Luken an Deck. Irgendwann im November kam der Mast und kurze Zeit später hatten wir aufgeriggt. Aber die Hauptarbeit war nach wie vor der Innenausbau. Als Baustellenheizung hatten wir eine 4000er Eberspächer Benzinheizung. Selbst bei Außentemperaturen von minus 10 Grad hatten wir drinnen immerhin noch ganze 10 Grad plus.

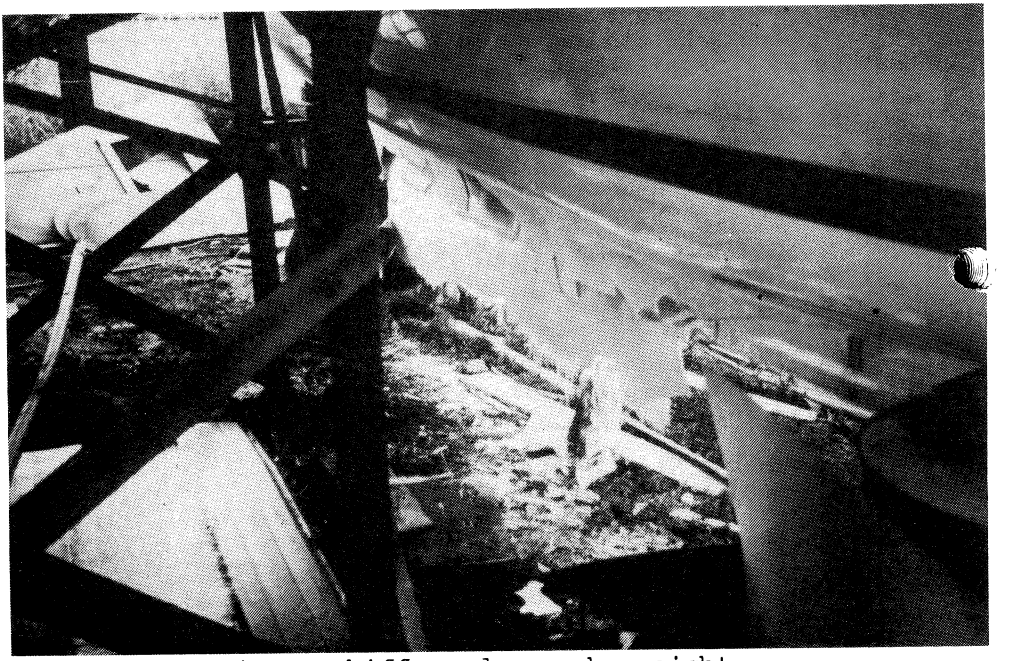
Da wir jeden Tag am Kat bauten, wenn auch manchmal nur für ein oder zwei Stunden, waren wir Ende April 1986 im Wesentlichen fertig. Anfang Mai ging es nochmal an Land. Erstens, um eventuelle Eisschäden zu beseitigen (es gab keine) und zweitens, um Antifouling aufzubringen.

Zu Pfingsten waren wir dann endlich segelfertig. Unser erster Probeschlag ging dann auch gleich nach Otterndorf zum Multihull-Treffen. Nach der vielen Arbeit begann die Katamaransegelei für uns sehr enttäuschend. Bei leichten Winden, wie sie Pfingsten 1986 vorherrschten, wurden wir fast von jeder Einrumpfyacht versegelt. Das richtige Segelvergnügen hatten wir erst auf unserer Sommerreise.

Aber davon berichte ich ein anderes Mal. (Angelika Hollesen)



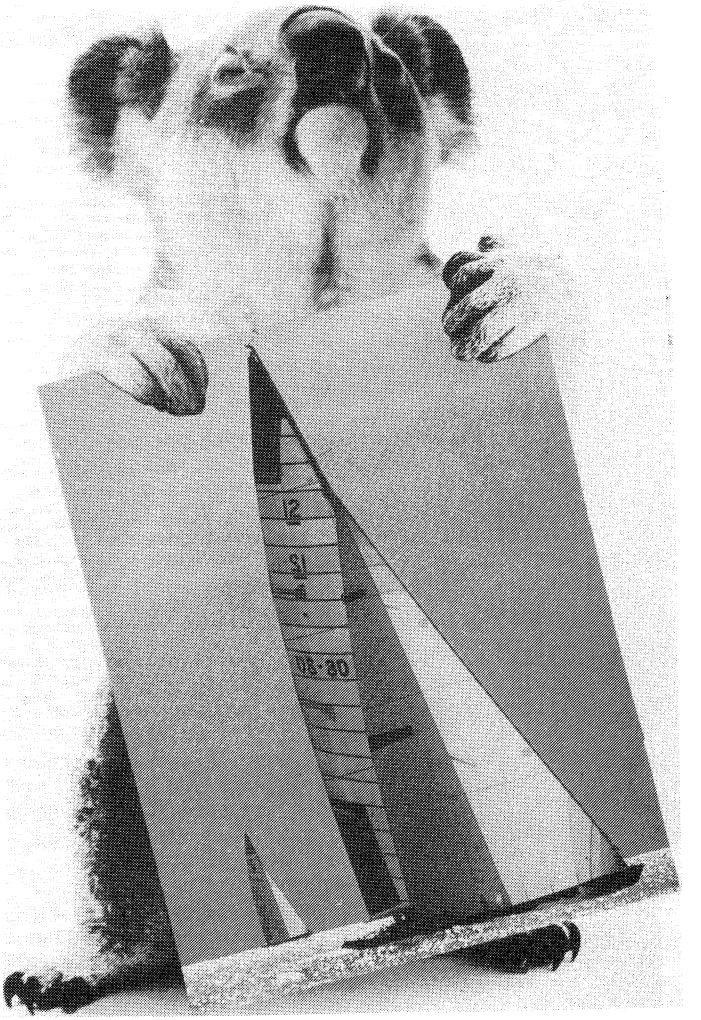
Hier sind die Halbschalen der Kiele im Rohbau erkennbar.



Fotos vom fertigen Schiff werden nachgereicht.

Niederländische Texel Yardstick-Zahlen (werden beim IMM 1987 angewendet.)

Bootstyp	TY 86
duo	92
macgregor 36	92
mycat	1oo
fastfit	1o7
spindrift 45	1o9
dragonfly	11o
filippine	11o
kraken	113
tweedracht	113
buccaneer	116
cross 32	116
gwahir	116
malle babbe	116
scylla	116
searunner 4o	118
wadvogel	12o
[illegible]ccaneer 24	121
[illegible]raken 33 (hog)	121
strider	121
shifter	122
tehini	122
snowbird 32	124
apache	125
klis	125
kitty wake	125
shilo	125
comanche	127
havkat	127
searunner 37	127
showgoose 37	127
ariki	129
iroquois mk 2	129
janus	129
pair of twins	129
raka	129
wadcat	129
zonnetij	129
lamskat	131
blitz	132
concerto	132
iroquois mk 1	132
narai	135
[illegible]iki 21	135
[illegible]dvogel 33	135
kelly 37	135
kelsall 35	136
lady a	136
tane (nui)	136
cherokee	138
hina (pahina)	138
quest 31	138
snowgoose 34	138
telstar 26	138
trailertri 68o	138
cracksman	139
havkat 18	139
tangora	139
nimble	14o
hirondelle	141
iroquois mk 3	141
dutch concept	142
kiwi	142
trailertri 58o	142
kalisvaart	145
prout ranger 3o	145
ocean bird	148
bobcat 8 alu	15o
catalac 8	15o
prout ranger 27	15o
sirocco 26	151
catalac 9	152
bobcat 8	153
heavenly twins	153
oceanic	153



Einmal Karibik, hin und zurück von Rudi Wagner

Fortsetzung aus No. 43

Auf uns wartete in Antigua das Glück, von dem so viele vorher und nachher träumten. Der Strand vor dem Jolly Beach Hotel wurde vakant. Die Bucht ist meilenweit so flach, dass wir als einziger Kat keine Kokurrenz zu fürchten hatten. Tagesausflüge mit den Gästen zum Riff. Nach zwei Jahren kannte ich jeden Fisch dort beim Namen und umgekehrt auch. Sollte mich jemals der Gedanke an Heimatlosigkeit bedrücken, brauche ich bloss nach Antigua zurückzukehren. Ein Gang quer durch den Markt und weiter durch St. John`s (This is our Capitel of Antigua, Sir!) und von allen Seiten ruft irgendwer Hi, Cap! Hi, Rudi! Das JBH war damals noch eine fröhliche Urlaubsbleibe für Amerikaner, die nicht bei jedem Dollar vier Mark dreissig dachten. In Fieldings Hotelführer hiess es darüber, man könne nirgends sonst so schlecht in der Karibik essen, wie dort. Das stimmte. Das JBH war eins von dreien, mit denen sich England den Austieg aus seinen Kolonien erleichtern wollte. Das Geld stammte aus der Entwicklungshilfe. Die Bilanz sollte am Ende bloss keine roten Zahlen schreiben. Gewinn zu machen, war nicht nötig. Dementsprechend war jedenfalls auch der Chefkoch als einziger Weisser in der Küche eine Art Entwicklungshelfer aus einem Londoner Vorort.

Das änderte sich, als Black Power ans Ruder kam, ihm die Arbeitserlaubnis entzogen wurde und einer aus dem nächsten Dorf nachrückte. Die Verluste gingen schon vorher jährlich in die Millionen an Beeweedollars. Unvergesslich, wie der General Manager der Gruppe seine Verhandlung mit dem Premier von St. Lucia um einen englischen Koch führte. Sie drohten, sich nachts gegenseitig ihre Zombies zu schicken zum zwicken, damit keiner schlafen könne. Unverklemmt, wie die Engländer im Umgang mit anderen Rassen geblieben waren, zogen sie den Schlussstrich auf ihre Weise. Eines Nachts brannten beide Hotelküchen bis auf die letzte Kakerlake aus.
In St. Lucia Übernahm das benachbarte Holiday Inn die verwaisten Zimmer. Dabei hatten sie selber in der Hochsaison um Weihnachten bloss fünfzehn Gäste gehabt. Wir suchten damals eine neue Arbeit. Als die alten Kolonialhasen aufgaben, entdeckte das deutsche Hotelgewerbe die blaue Karibik, bremste sich dann aber noch rechtzeitig vor einem zweiten Steigenberger in Grenada. Die JBH-Bucht wurde für eine Reihe von Jahren die ruhigste Traumbucht der Karibik. Dann investierte Airtours seinen Überschuss dort und baute zu den 90 alten Zimmern 500 dazu, Mallorca war ausgebrochen.

Spektakulärer war der englische Courtline-Konkurs, wobei die Konkursmasse a Halyconhotels und Liatfluglinie in Form ziemlich wertloser Anteilscheine bei den jeweiligen einheimischen Inselregierungen offene Arme als Nachlassverwalter fand. Ich war dort gerade zum Stranddirektor avanciert. Gestreikt wird in vielen Hotels zu Weihnachten, wenn in wenigen Wochen das Geld fürs ganze Jahr verdient werden soll. Im Halycon warf die Mannschaft dem englischen Manager die Büroscheiben ein, weil er den Schwarzen den Zugang zu den Touristentoiletten verboten hatte. Wihte man must die! Da war gerade der Matheuswein von der Importliste gestrichen worden, weil da doch was mit Portugal in Angola los war. Im Halycon hatte die überwundene Apartheid dazugeführt, dass nun die Weissen nicht mehr konnten. Gärtner und Beach Boys hatten nämlich zu Hause hinter ihren Holzhütten ein Loch im Boden, wo sie manchmal etwas Kalk nachschütteten. Im Hotel standen sie dann sinngemäss mit ihren sandigen Stiefeln auf den Brillen, bevor sie sich niederliessen. Als dann die Regierung die verstaatlichte Ölindustrie als einzigen Steuerzahler zugrunde gerichtet hatte, setzte sich der ehemalige Gewerkschaftsboss und spätere Arbeitsminister als Millionär nach den

USA ab und sagte noch am Radio, Gott allein wisse, dass er seine Millionen ehrlich verdient habe. Aber jeder Weisse auf der Insel wusste auch, dass eine Arbeitserlaubnis nur für tausend Dollar zu haben war. Der Premier endete wegen ähnlicher Delikte im Gefängnis, sein Stiefbruder, der in zwei Jahren als Minister für Industrie und Tourismus ein kleines Imperium an Grundbesitz und Häusern "erarbeitete", konnte sein Studium in England nach Überspringen einiger Semester wieder fortsetzen.

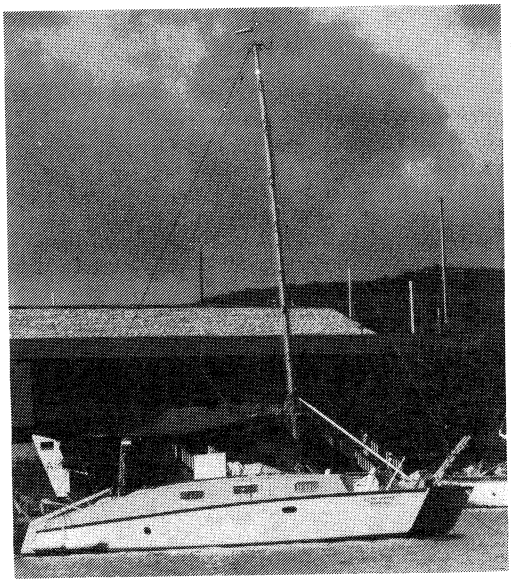
So gesehen hatte das Düsseldorfer Unternehmen noch Glück, als es nach anfänglichem Federlassen wegen angeblicher Übersetzungsfehler bei der Vertragsabfassung aus dem "grössten Ferienprojekt der Karibik" ausstieg. Gerade in jener turbulenten Zeit lagen in deutschen Banken Prospekte aus, für jeweils zehntausend Mark Anteilscheine am "neu entdeckten Ferienparadies der Karibik, Antigua" zu erwerben. Besondere Lockspeise für kultivierte Zahnärzte: Auf dem Gelände befänden sich auch antike Gebäude. Gemeint war die Ruine einer Windmühle. Der "Spiegel" wollte damals meinen Brief nicht lesen. Als gerade ein paar tausend Kreuzfahrer die Boutiquen von St. John`s füllten, setzte die Polizei die Stadt unter Tränengas, um einen Protestzug durch St. John`s zu stoppen mit Transparenten: Wir wollen keine Deutschen. Die haben 8 Millionen Juden umgebracht. Der Hintergrund war, dass die damalige Opposition den Vertrag sprengen wollte, weil sie der Regierungspartei nicht gönnten, diesen Prestigefisch ans Ufer zu ziehen. Andersherum gesehen, glaubte nämlich jeder von Antigua, das Paradies sei für sie am ausbrechen. Vielleicht hätte ich dann doch noch mein Geld gekriegt. Damals konnte die Regierung ihren pensionierten Polizeibeamten keine Rente zahlen. Damit sie nicht verhungerten, wurden sie über die Insel allen Unternehmern als Security Guard zugeteilt, einschliesslich zu erfüllender Lohnansprüche. Die Hotelgäste mussten gewarnt werden, bei der Rückkehr in die Zimmer nicht zu erschrecken, wenn sie im Gang irgendwo auf ein schwarzes Bündel mit einer Rumflasche in der Hand stiessen. Damals kehrte Pan Am Antigua den Rücken. Sein Catering Service für alle Fluglinien brannte ab. Inzwischen erhielt die Insel zur Unabhängigkeitsfeier das prunkvollste Gebäude der Insel als kanadische Entwicklungshilfe zum Flughafen geschenkt. Millionen hatte auch das Feuerwerk dazu gekostet. Aber das war vielleicht auch ein Geschenk, und meine Ansprüche waren sowieso verjährt. Der Sinn von der ganzen Lektüre: Wer selber glücklich werden will, bleibe zu Hause und nähre sich redlich. Wer andere glücklich ernähren will, löse seine Konten auf und bringe sein Hab und Gut mühelos woanders unter die Leute.

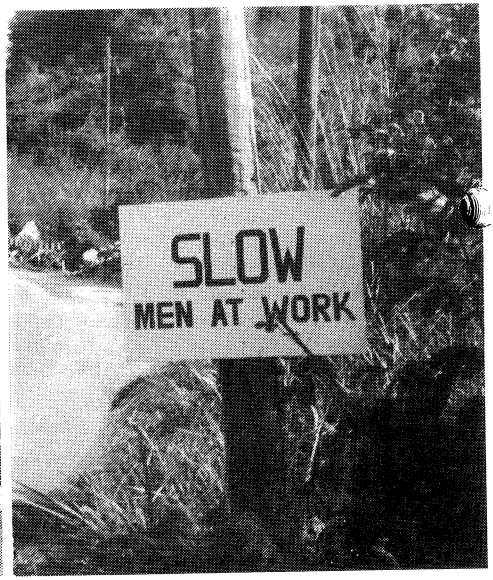
Bobby Schenk hat das inzwischen auch begriffen. Damals druckte die YACHT meine Unkenrufe nicht ab. Wie kann man im Brennpunkt des gegnerischen Feldes gegen sämtliche um die Existenz kämpfenden französischen Überseesegler antreten wollen und das noch bei einer Bürokratie, die sich in Übersee aus den Überresten der algerischen Beamtenschaft zusammensetzt. Da fallen alle Jahre wieder am Weg zum Pazifik Heuschreckenschwärme französischer Segler über die venezolanischen Inseln her und fressen ihre Riffe mit aller Unterwassertechnik aus dem Mittelmeer leer, dass es nur noch eine Zeitfrage ist, dass auch diese Inseln wie die Galapagos für Segler verboten werden. Aber wir wollen ihnen nicht alle Schuld geben. Unsere Gesellschaft ist nun mal so wenig attraktiv geworden, dass "professionelle Aussteiger" zu bewunderten Volkshelden werden können, denen es jeder gleichtun möchte. So kann selbst Aussteigen zum Erwerbszweig werden, der seinen Mann ernährt.

Was die Karibik angeht, ist da noch lange Platz zum Segeln. Es bleibt abwechslungsreich. Natur und Geschichte haben es ja so eingeteilt, dass kaum zwei Nachbarinseln der gleichen Nation angehören. So ungleich ist auch der Wohlstand verteilt, das Angebot an US-Steaks oder Schweinepfoten, Camenbert aus der Normandie, echtem Gouda oder Cheddar aus England. Eigentlich ist die Karibik erst in den letzten zwanzig Jahren zum Segelparadies geworden. Als ich

1967 in Antigua ankam, tröpfelte in English Harbour nur manchmal spärlich ein Wasserhahn. Dafür waren aber Rum and Coke noch spottbillig. Heute verkaufen die Marinas Wasser in jeder Menge, für zehn Pfennig pro Liter, und ein Coke kostet soviel wie in New York. In der Hafengebühr sind Waschräume eingeschlossen. Da standen zwei Bootsleute aus Antigua unter einer Gruppe von Wikingern beim Abtrocknen und sagten sinnend zueinander: Do you really believe, black is beautiful? Gegen die Hurrikangefahr finden sich immer wieder geschützte Lagunen, die sich zur Marina ausbauen lassen. Wasser gibt es noch mehr als Strand. Aber es muss ja nicht überall sein wie in Antigua, wo ein ganzer Strand abgebaggert wurde, um Beton für ein neues Hotel zu gewinnen, weil in Miami die Urlauber auch in Swimming Pools badeten. In Antigua wäre ich vor 15 Jahren beinahe eine Kiste mit 10 Kg Salami aus Mailand losgeworden, weil ich noch nicht wusste, dass im Gegensatz zu St. Maarten sich keiner, wenn man nicht darauf hinweist, interessiert für Zoll, für Hundetollwut oder für italienische Schweinepest. Gerade für Katamaransegler gibt es eine grenzenlose Zahl von Ankerplätzen, die einem keine Charter Yacht streitig macht, höchstens als Wrack in der Nähe, da die Crew vorzeitig aussteigen musste. Es gibt Inseln, an denen jegliche Entwicklung bis heute spurlos vorübergegangen ist, wo einem die Leute noch Good Day sagen. Auch das einstige Charter-Mekka Grenada gehört wieder dazu, und St. Vincent schaffte prompt die unverschämten Kreuzfahrtgebühren ab, um die nördlichen Grenadinen nicht zu entvölkern von Booten. Nicholson's können ihre Charteryachten aus Antigua wieder bis zum Südpol ihres Milky Way schicken. Ihre Gäste nur ab Martinique melken zu wollen, hat in Guadeloupe unterwegs zur Beschlagnahme geführt, da es für ausländische Unternehmen ein Vergehen ist, zahlende Gäste aus einem französischen Hafen zu transportieren. So schützt eine grosse Nation ihre eigenen Segler. Anders als früher gibt es heute überall Zubehör, Segelmacher, Reparaturwerften, Elektroniker, Telefon tiefgefrorene Eisblöcke für den Rumpunsch und mancherorts sogar die vorletzte Frankfurter. 1968 reiste ein Börsenmakler sofort wieder ab, weil es im Jolly Beach Hotel noch kein Telefon gab.

Die Karibik wird als Segel-Dorado fortbestehen. Dafür sorgt schon das schöne Wetter.





Eindrücke einer Sommer-Reise nach Skandinavien 1986

Die "Sommer-Reise" ist bereits mit Anführungszeichen zu verzieren. Fraglos war der Sommer 1986 viel besser als der des Vorjahres und es hat nur gelegentlich geregnet. Aber es war kalt, jedenfalls von Mitte Juli bis Mitte August. Die polarnäheren Bürger unserer nordischen Nachbarn, segelten zwar bei jedem Sonnenstrahl halbnackt. Wir hielten mehr vom Pullover und Anorak.

Eine erste unangenehme Erfahrung ergab die Einreise nach Dänemark. Über neue dänische Zollbestimmungen (angeblich eine Anpassung an EG-Vorschriften) hat man in unserer Yachtpresse einiges gelesen. Unter anderem war erwähnt, daß man im ersten angelaufenen dänischen Hafen zollmäßig einklarieren müsse. Dies führte im Vorjahre zu einer Korrespondenz mit unseren dänischen Freunden im Zusammenhang mit IMM in Bandholm.Antwort: Keine Sorge, "einfach garnicht ignorieren".

In der Tat: weder in Bandholm noch in irgendeinem nachfolgenden dänischen Hafen haben wir einen Zöllner gesehen, geschweige denn einen, der der Meinung war, daß wir vor dem Anlaufen von Bandholm in Bagenkop, Svendborg oder Sonderborg hätten einklarieren müssen. Aber im Juli 1986 fanden wir ihn in Ebeltoft (Zollamt Aalborg). Daß wir zunächst in Lohals nach einem Zöllner vergebens gefahndet hatten, hat die Kollegen aus Aalborg nicht beeindruckt. Man müsse eben dorthin fahren, wo es Zollämter gibt - siehe oben. Darüber habe ich in der hiesigen Yachtpresse ebensowenig gelesen wie im Prospekt der Firma Tiessen in Holtenau.

Wir haben unsere Bestände wahrheitsgemäß erklärt. Es war klar, daß wir bei der Ausreise nur 3 und später 6 Personen an Bord waren. Es waren also einige Flaschen zu verzollen. Bei den dänischen Preisen war bereits der Zoll hoch.

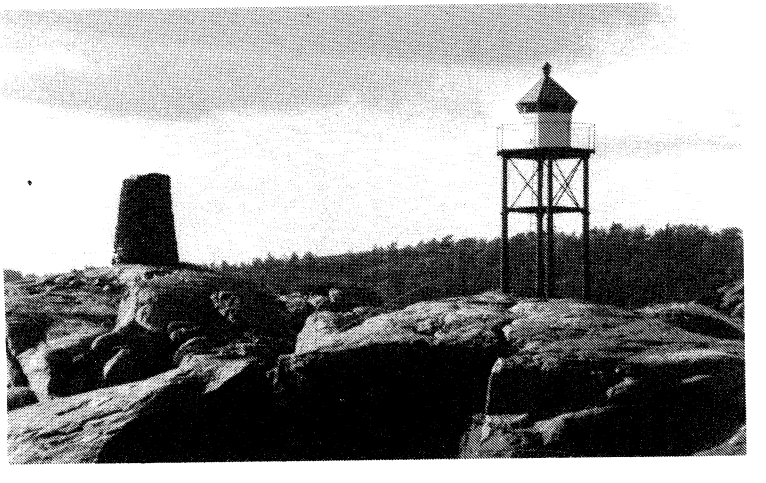
Dann kam's: die Einfuhrabgaben durften wir - als Zollstrafe wegen der verspäteten Einklarierung - noch 2 weitere Male bezahlen. Zu jedem Schnaps gab es künftig die Bemerkung "DM 4,55" - aber sonst war es schön, wie immer in Jütland, und der Wind kam immer aus der richtigen Richtung (süd bis südwest bis west, zwischen 4 und 6 Bft.). Das Reiseziel war Sørland, die von uns besonders geschätzte Südküste Norwegens. Leider zeigte sich der Wind im Skagerrak etwas uneinsichtig, so daß wir einen kleinen Abstecher nach Westschweden (Smøgen, Kosterinseln) machten.

Sørland ist nicht nur landschaftlich schön, mit herrlichen einsamen Anker- bzw. Festmacherplätzen. Wir schätzten in der Vergangenheit, daß man im Laufe eines Tagestörns bisweilen nur ein anderes Boot traf. Nun, damit ist es anscheinend auch in Sørland vorbei. Die inneren Schärenwege sind z. Zt. in Norwegen noch nicht annähernd so überfüllt wie etwa in Westschweden - dort herrscht ein Verkehr wie auf der Autobahn, oder etwa wie zwischen Arnis und Schleimünde - aber von Einsamkeit ist auch in Südnorwegen keine Rede mehr.

Wir haben eine Reihe von Plätzen aufgesucht, die in - inzwischen 9jähriger Erinnerung - als besonders schön und einsam registriert waren. Heute: rund herum Ferien-/Sommerhäuser, z. T. mit herrlichen Anlegeplätzen, aber leider privaten. Allerorten liegen an den Felsen und zu Anker Boote und bisweilen gar nicht wenige.

Eines allerdings hat sich in Norwegen nicht geändert. Aber diese Story beginnt in der Bundesrepublik Deutschland: die Versorgung mit Propan. Hierzulande verkaufen uns Industrie und Bootsausrüster 5-Liter-Gasflaschen, die sie "Europa-Flaschen" nennen. Damit soll offenbar der Eindruck erweckt werden, daß man diese Flaschen in Europa, zumindest aber in einer größeren Zahl europäischer Länder tauschen oder nachfüllen lassen kann. Haben Sie es einmal versucht? - Kenner des Strafrechts sind insoweit vorsichtig, aber der Volksmund nennt es schlicht: Betrug! Die Kreuzer-Abteilung des DSV hat vor Jahren eine - inzwischen überholte - Liste von solchen Firmen skandinavischer Länder herausgegeben, bei denen man deutsche "Europa"-Flaschen tauschen kann. Die Liste hat uns manches Mal geholfen, aber nichts ist perfekt auf dieser Welt. Wenn die Antwort des betreffenden Händlers lautet, daß man 2 Tage später ab 12 Uhr die gefüllte Flasche wieder abholen kann, dann halte ich dies für wenig tröstlich. In Schweden haben wir gelegentlich bei lokalen Gaslägern Gelegenheit zum Nachfüllen gefunden. In zivilisierten Ländern liegen Gasläger aber heutzutage dort, wo dann, wenn Sie in die Luft fliegen, nicht allzuviel passiert. So auch in Norwegen. Im Süden, und den rechnen wir ab Bergen abwärts, gibt es 3 Gasläger, je eines bei Oslo, Christiansand und Bergen. - Stellen Sie sich bitte vor, Sie können in Deutschland Ihre Gasflaschen nur in Hamburg, Düsseldorf und München tauschen oder auffüllen lassen. Aber natürlich nicht etwa am Hauptbahnhof oder den Flughäfen der betreffenden Städte, sondern weit außerhalb. Wer es nicht glaubt: die Entfernung zwischen den Gasfüllstationen in Bergen und Oslo bedeutet 8 Eisenbahnstunden. Aber selbst, wenn Sie in Christiansand liegen, - die Taxe zum Gaslager kostet ca. 50 NKR, die Füllung 80 - 85 NKR. Wechselkurs: ca. 3 : 1.

Unsere norwegischen Freunde - und wir haben derer einige - haben in scherzhafter Selbstkritik einen Unterschied zwischen Nord- und Südnorwegen dahin definiert, daß unter dem Einfluß vieler Kirchen und religiöser Gruppen Südnorwegen die Inkarnation der Prüderie sei. In Nordnorwegen dagegen, pflegt man über eine eheliche Verbindung erst nach dem 3. - gemeinsamen - Kind nachzudenken. In diesem Jahre bekamen wir in Südnorwegen unsere Sexuallektion.



Eine von uns sehr geschätzte Bucht mit sehr enger Einfahrt. Katamarane könnten in der engen Durchfahrt auf beiden Seiten Blumen pflücken, wenn auf den Felsen welche wachsen würden. Im Inneren dieser praktisch total umschlossenen Bucht eine uns bestens bekannte Miesmuschel-Bank mit Muscheln so groß wie Conch. Außer uns liegen 3 Boote nicht weit voneinander, vorn am Felsen, achtern zu Anker. Nächster Nachbar ein großer schöner norwegischer Motorsegler. An Bord älteres distinguiertes Ehepaar. Eigner, durch deutsche Brille betrachtet, pensionierter Oberst im Generalstab. Könnte Ernst von Salomon Modell gestanden haben für die "Kadetten".

Zwei unserer Crew-Mitglieder verschiedenen Geschlechts steigen zwecks morgentlicher Erfrischung über die Badeleiter ins Wasser, schwimmen einmal ums Boot, spülen sich mit bereitstehendem heißen Süßwasser ab und verschwinden unter Deck.

Eine halbe Stunde später erscheint Frau Kapitöse wohlbekleidet und frisiert wieder an Deck und wird von Herrn Oberst auf deutsch angesprochen: dies sei in Anbetracht seiner Nachbarschaft eine Geschmacklosigkeit und überdies in Norwegen gesetzwidrig! Dergleichen mögen wir in Deutschland tun, aber nicht am Platze. Antwort der Frau Kapitöse: so weit brauchten wir nicht zu fahren, in Schweden und Dänemark würde niemand das Bad erwähnen. - Herr und Frau Oberst winken nicht zurück als wir zum Abschied winken.

Wie verschieden die Moralvorstellungen sind. Ich kenne Mitglieder Hamburger Segelvereine, die sind heute noch geschockt, wenn jemand im Hochsommer halbnackt auf der Elbe segelt. Aber auch in Norwegen - siehe oben - beim ersten Sonnenstrahl ..... - Wikinger!

Dieses Stichwort erinnert mich an eine inzwischen über 80 Jahre alte norwegische Dame, die wiederzusehen wir in Sørland das Vergnügen hatten. Wir kennen sie von Geburtstagsparties bremischer Freunde. Sie hat nicht nur einen ungewöhnlichen Charme, sie versteht auch, klug und spaßig zu streiten. Vor vielen Jahren lobten wir auf einer solchen Partie die seefahrerischen Leistungen ihrer Vorgänger. Ich erwähnte aber, daß jene Vorfahren bei Anerkennung der seemännischen Leistung ob ihres sonstigen Betragens wenig freundlich beurteilt wurden (entgegen anderslautenden Behauptungen habe ich das Wort "Mörderbande" nicht gebraucht). Vorsichtshalber bin ich am folgenden Sonntagmorgen mit großem Blumenstrauß bei Oma's Quartier angetreten. Der Blumenstrauß wirkt heute noch!

Lassen Sie mich ernster werden, auch das gehört zu den skandinavischen Impressionen. Seit vielen Jahren bin ich mit einem norwegischen Kollegen der Rechtsabteilung des norwegischen Reederverbandes freundschaftlich verbunden. Inzwischen sind die Beziehungen so weit gediehen, daß wir unsere Kinder ausgetauscht haben und unser Zweiter hat einen Teil seiner Referendarausbildung beim norwegischen Reederverband zugebracht.

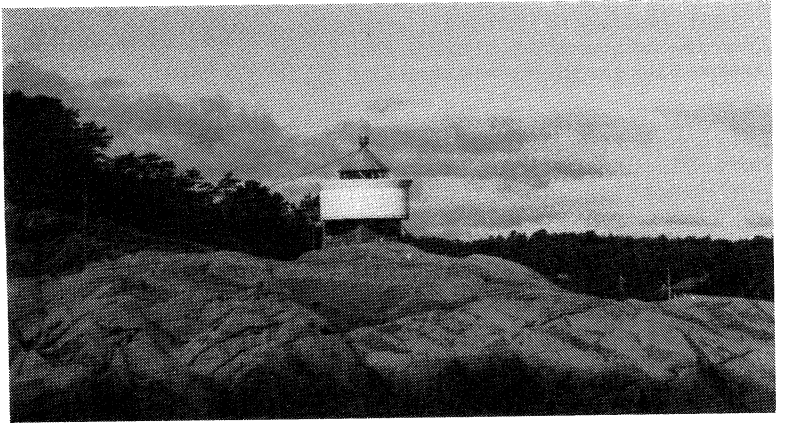
Vor ziemlich genau 9 Jahren trafen wir bei einem Besuch in Südnorwegen zum ersten Mal die Frau jenes Kollegen, ebenfalls gelegentlich einer Segelreise. Unsere Kinder kannten sich bereits und einer der Söhne jener Familie

machte unsere ganze Sommer-Reise als "norwegischer Chef-Dolmetscher" mit. Wir saßen abends zusammen, blickten auf das Skagerrak und sprachen über Gott und die Welt. Die Frau meines Kollegen war gerade von einer längeren Krankenpflege ihrer Mutter zurückgekehrt. Irgendwann meinte unsere Gastgeberin, daß sie sich nicht vorstellen könne, wie ihre Mutter wohl reagiere, wenn sie wüsste, daß unsere Familien so befreundet sind, daß wir die Kinder in den Ferien austauschen. Eine persönliche Freundschaft mit den Feinden des letzten Krieges war für die alte Dame unvorstellbar.

Die vorzitierte, über 80jährige Dame - Stichwort: Blumenstrauß - ist von anderem Schlage. Sie hat eine ihrer Töchter freigegeben zur Eheschließung mit einem Deutschen. Der Schwiegersohn ist seit geraumer Zeit norwegischer Konsul in Bremen. Dessen Sommerresidenz pflegen wir zu besuchen, wenn wir nach Süd-Norwegen fahren. Dort trafen wir unsere "Wikinger-Dame" zum ersten Mal in ihrer Heimat. Segeln wollte sie in ihrem Alter nicht mehr so gern. Aber für einen Sherry an Bord eines Segelbootes war der Geschmack keineswegs abhanden gekommen. Daß diese mehrfache Urgroßmutter das fröhliche, gesellige Leben schätzt, wissen wir seit Jahren aus Bremen.

Bei Gesprächen über diese Erfahrungen ist uns bisweilen die Frage gestellt worden, wie man als deutscher Segelsportler bei unseren skandinavischen Freunden aufgenommen würde. So richtig verstanden haben wir diese Frage nie.

Nach Skandinavien segle ich, seitdem diese Fahrten nach dem Kriege wieder erlaubt worden sind. Ebenso lange bin ich besonders häufig gereist, sowohl beruflich als auch segelsportlich, nach England und in die Niederlande. Ich habe nie versucht, mich zu drücken vor Gesprächen, welche die jüngere und gelegentlich etwas unangenehme Vergangenheit betrafen. In manchen Ländern - und dafür muß man wohl Verständnis haben - wurde das Mißtrauen gegen uns Deutsche langsamer abgebaut als in anderen. Heute würde ich es allerdings nicht wagen zu behaupten, daß insoweit irgendwelche Unterschiede zwischen den verschiedenen europäischen Ländern - einschließlich der osteuropäischen - bestehen. Wir besuchen gern das Ausland und können uns nicht vorstellen, daß sich daran etwas ändern wird.



BERICHT VON KARL-HEINZ HEYMANN AUS DER KARIBIK

Der Brief von K.-H.Heymann wurde von der Redaktion um einige Passagen gekürzt, die sich hauptsächlich mit dem Problem der Postzustellung beschäftigten. Er fährt fort:

"Es ist wieder der alte TO-Stützpunktleiter hier in Martinique, und die Schluderei von Frau Lange gehört der Vergangenheit an. Die Post wird mir dann auch nachgesandt, wenn wir im Oktober oder November Richtung Norden weitersegeln. Die Route westwärts ist nicht mehr gefragt, weil sich in der Zwischenzeit sehr viel ereignet hat. Der Hauptgrund ist, daß wir ein ganzes Jahr verloren haben, da wir dachten und hofften, aus Deutschland eine Video-Kamera nachgesandt zu bekommen (steuerfrei). Es kamen in der Zwischenzeit die 8-mm Modelle raus, die ich nicht kannte, aber es fand sich auch kein Händler, der trotz Versicherung eine hierher auf den Weg brachte.

Dann machten wir uns am 9.Februar auf den Weg nach St.Maarten, um dort evtl. eine zu kaufen. Alle wußten, daß sie da auch sehr billig sind, nur wir nicht! Kurz vor Dominica mußten wir kehrtmachen, da offensichtlich der Mastfuß gebrochen war. Prout hatte einen aus Kiefer eingebaut!

Die Reparatur war sehr langwierig, und als ich fertig war, ging die Zylinderkopfdichtung kaputt. Marx/Hamburg schickte natürlich zwei falsche - trotz angegebener Motor-Nr. und Modellbezeichnung. Jedes Päckchen war drei Wochen unterwegs, und zurück auch!

Meine Frau war inzwischen nach Deutschland abgereist. Ich hatte am Boot noch genug zu tun, denn die Tropen sorgen dafür, daß die Arbeit niemals aufhört, und außerdem wollte ich auch mal wieder ein Stück allein segeln. So machte ich mich am 24.Mai erneut auf den Weg nach St.Maarten, um die Video-Sache zu klären. Erfolg : für uns ist alles uninteressant, da es nur das amerikanische System gibt. Das wußten auch all' die "Experten" nicht.

Mein Weg führte über Antigua-Barbuda-St.Barth's nach Phillipsburg. Habe in Barbuda den Stein gesucht und die rosa Vögel, bin bis in die Lagune vorgedrungen, habe aber nichts gefunden; nur die weißen Kuhreiher waren wohl etwas größer als die hier auf den Inseln. In Charl.Amalie, St.Thomas, wartete die von meiner Frau nachgesandte Post auf mich. Ich blieb einige Tage da und stellte fest, daß man bei einem Dollarkurs von DM 2,20 doch ganz gut da leben kann. Auch das Bier fehlt nicht; ob es schmeckt, habe ich allerdings nicht ausprobiert.

Ich bin dann zurück in die brit.Virgin's und wollte Ihnen von dort einen kleinen Bericht senden. Daraus wurde aber wegen einer "handfesten" Ciguatera-Erkrankung nichts, die ich durch den Verzehr eines kleinen gefangenen Barracudas bekam. Das liegt jetzt mehr als fünf Wochen zurück und ist immer noch nicht ausgestanden. Sie können das an den vielen Tipp- und anderen Fehlern sehen, die in diesem Brief sind. Das Korallengift hat da viel kaputtgemacht, und ich kann nur hoffen, daß die Zeit alles wieder heilt. Zu meinem 59. Geburtstag (es war richtig genommen ja schon mein 60.) war ich noch ganz "down", aber ich wußte, daß alles wieder weitergeht.

Letzte Woche hatte ich angefangen, einen Bericht an TO auf's Papier zu bringen. Benötigte vier Tage dazu, aber seitdem habe ich das Gefühl, daß es mir selbst gutgetan hat, all' das aufzuschreiben, was ich in den Tagen der Erkrankung erlebt habe. Es hat gereicht, zu erkennen, daß das Leben sehr plötzlich enden kann - auf eine Art, wo man sich sehr quälen muß.
Mir hat ein Bericht von Otto Zimmermann sehr geholfen, da ich dadurch wußte, was auf mich zukam. Er hatte im Juli 1984 seine Erkrankung im TO-Heft geschildert.(Otto Z. kennen Sie sicher durch Hausner's TABOO).

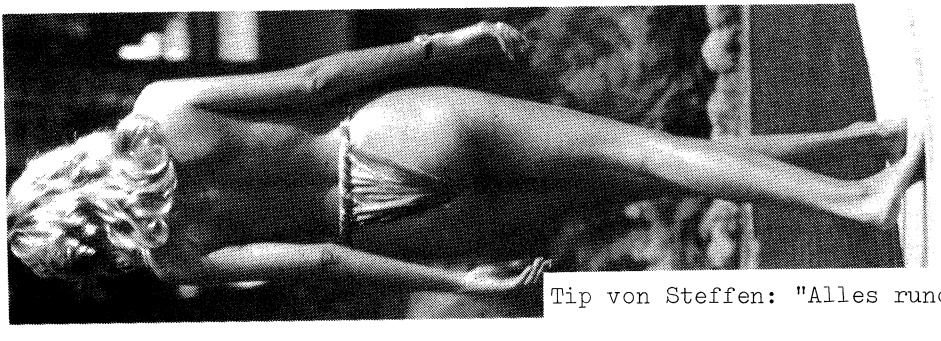
Falls Sie an diesen Berichten interessiert sind, werde ich eine Fotokopie von Z.'s machen. Von meinen habe ich schon eine Durchschrift gemacht, hätte aber die Bitte, sie zu korrigieren und neu schreiben zu lassen. Ich würde dann noch einen Bericht verfassen über meinen letzten Trip, über Preise, über Leute, die ich da kennengelernt habe, evtl auch über Versorgungsmöglichkeiten. Leider bin ich ja nicht mehr nach Anegada gekommen; ich wollte ein paar Tage in den Riffen verbringen und nachschauen, ob die Insel auch als "hurricane-hole" zu gebrauchen ist, wenn wir evtl. die nächste Saison da oben verbringen. Nach Culebra flüchtet dann ja alles, und ich hasse die Enge, wenn dadurch mein Boot in Gefahr kommen kann, obwohl ich versichert bin.

Am Boot gibt's schon wieder was zu tun, der Öldruckschalter ist defekt, und auch das Fall vom Rollreff gebrochen. Leider ist die Presse in Martinique kaputt - so schleppt man die Sachen hin und her, ohne etwas zu erreichen!

Rudi Wagners Boot liegt in Oyster Pond zum Verkauf, alles schön gestrichen. Das ist ja ein Bobcat, wußte ich gar nicht. Mit dem Ding ist er über'n Atlantik gekommen! Ich bin mal auf einem gesegelt, die laufen aber auch nur vor dem Wind. Dann schon lieber einen Stiletto, denn mehr Platz hatte Wagner wohl auch kaum. Die Atlantiküberquerung in unseren Booten ist ein Klacks. Sie ist angenehm durch den Vormwindkurs, und bei schlechtem Wetter kann man ja ablaufen, da ist nirgendwo ein Steinhaufen im Weg. Nur die Dauer geht einem zum Schluß langsam auf die Nerven, vor allem, wenn das Wetter schlechter wird.

So, das wär's eigentlich für dieses Mal, falls ich von Ihnen nichts höre, ist die Sache mit den Berichten erledigt.
Alles Gute, Gesundheit und noch einen schönen Sommer und Herbst mit einer guten Brise,

Ihr Karl-Heinz Heymann.



Tip von Steffen: "Alles rund!"

dies & das sonstnochwas

Aktuelles aus München

Aus München sind wieder große Aktivitäten unserer süddeutschen Multihull-Fans zu vermelden. Die beiden letzten Münchener Treffen 1986 fanden am 17.10 und 12.12. im Rhaetenhaus statt. Das Treffen am 17.10.86 hatte einen unerwartet großen Zuspruch. Die vorangemeldete Besucherzahl von 25 Personen wurde weit überschritten, weil neben den Mitgliedern auch zahlreiche Gäste erschienen , so daß der vorgesehene Raum nicht ausreichte. Dadurch waren leider persönliche Gespräche und Kontakte nur begrenzt möglich.

Vom Treffen am 12.12.86 lag bei Redaktionsschluß keine Mitteilung vor; Kurt Diekmann wird uns aber sicherlich noch berichten.

Unsere Multis aus dem Süden sollten sich schon den Termin für das erste 1987er Treffen vormerken:

Freitag, 20.3.87, 19:00 Uhr, im Rhaetenhaus, Luisenstr. 27.

An dieser Stelle ist über ein besonderes Ereignis aus München zu berichten: Unser Vorstandsmitglied Kurt Diekmann konnte am 14.11.86 seinen 70. Geburtstag feiern, zu dem wir ihm auf diesem Wege nachträglich recht herzlich gratulieren!

Kurt Diekmann, ein hervorragender Multihull-Kenner, hat mit seinem Wissen und seinen Konstruktionsideen so manchen wertvollen Beitrag für den Mehrrumpf-Boten geleistet. Er war auch stets bereit, jedem Interessierten im persönlichen Gespräch, wobei er keinen Zeitaufwand scheute, genaueste Erklärungen zu Multihull-Fragen zu geben. Wir hoffen, daß er auch weiterhin mit seinem umfangreichen Wissen der Mehrrumpfboot-Gemeinde zur Verfügung steht.

Aus fernen Landen erreichten uns Weihnachtsgrüße von:

Lucrecia und Thomas Neuber aus dem Königreich Saudi-Arabien,
Ava Burgess und Charles Chiodi,USA (tausende von Weihnachtsmännern auf "DOUBLE DOLPHIN"),
Bengt Hellquist und Familie von der schwedischen Westküste und
Helge Ingeberg, Vorsitzender des norwegischen Verbandes.

Aus dem Abendgespräch unserer Computer-Abteilung.

Dot Commands für einen Liebhaber.

Wenn einer, ohne Rücksicht auf evtl. Recurring Costs, das Bedürfnis nach einer Maus auf einem Gritt hat, nach einem rechten Warmstart oder auch controlled Delight, sollte er sich mit Jam oder Piecipaint einen Funktion-Key besorgen und sich mit der kinematischen Zähigkeit (NY) einen Weg zum Mutterbord hacken. Die IBM compatible Festplatte wird sich ihm auf seinen Dot Command hin öffnen, und er kann seine ersehnte Software mit oder ohne optischer Kugel bearbeiten. Im ungünstigsten Fall wird er mit Bits and Bites (1 Biss = 8 Schläge) rebuted. Aber er sollte sich davon nicht entmutigen lassen, denn jedes Programm kann schließlich gestoppt und repeated werden. Ch.Wö.

Course de l' Europe '87

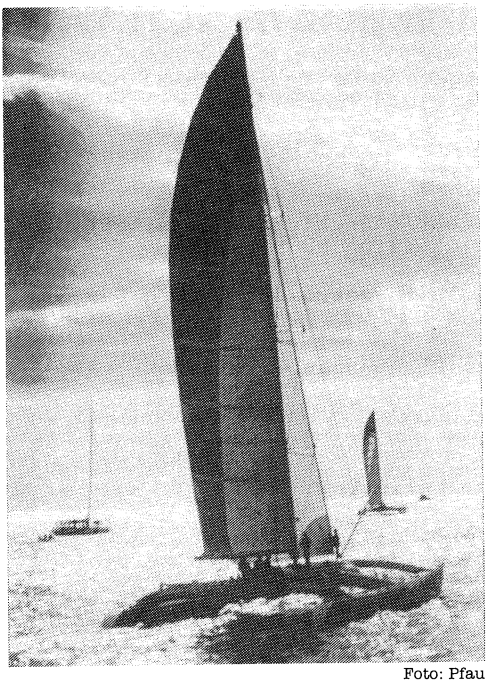


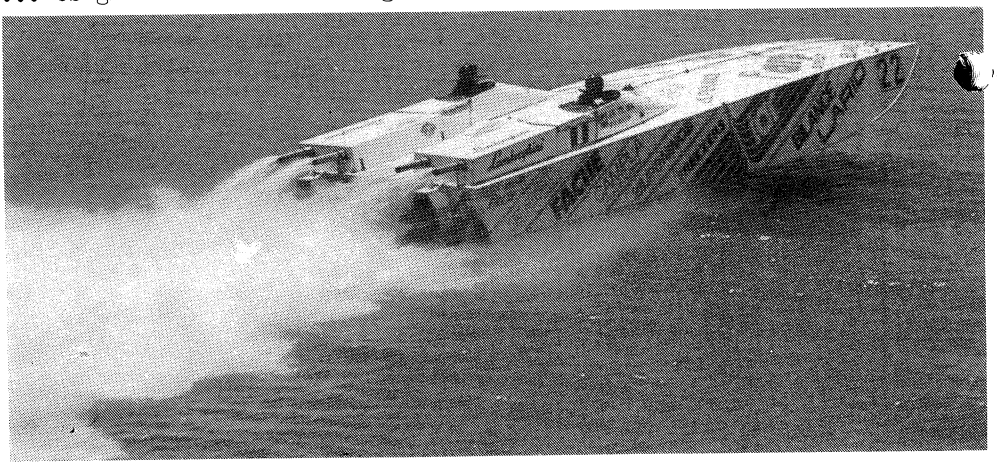
Foto: Pfau

Vom 13. bis 15. Juli 1987 werden 25 Trimarane, die eine Länge bis zu 25 m und eine Breite von 15 m haben, Bremerhaven besuchen, wenn die Seestadt eines von acht europäischen Etappen-Zielen der internationalen „Course de l' Europe – TAG 1987" ist.
3.700 Meilen (6.500 km) müssen die Trimarane vom 13. Juli bis 15. August 1987 in Nordsee, Atlantik und dem Mittelmeer zurücklegen. Start ist am 12. Juli 1987 in Den Haag. Nach 220 Meilen Seeregatta wird die Flotte dann am 13. Juli 1987 in Bremerhaven erwartet und erst am 15. Juli wieder zur 450 Meilen langen Etappe nach Edinburgh aufbrechen. Weitere Häfen auf dieser Europa-Tour sind Dublin (Irland), Lorient (Frankreich), Vilamoura (Portugal), Barcelona (Spanien) und Genua (Italien), wo die Regatta dann am 10. August 1987 enden soll.

Begleitet wird diese Regatta nicht nur von einem Sportkomitee, sondern vor allem von einem riesigen Feld von Journalisten und Fernsehstationen.
Für 1987 sind nur noch zwei Klassen zugelassen, die Formel 1 mit Schiffen zwischen 18,60 Metern und 22,20 Metern Länge und die Formel 2 mit Schiffen zwischen 15 Metern und 18,60 Metern Länge. Teilnehmen werden nach den bisherigen Mitteilungen des Veranstalters Trimarane und Katamarane aus Großbritannien, Kanada, Belgien, Spanien, Frankreich, USA, Italien, Portugal und Westindien, wobei in jedem Etappen-Hafen eine Regatta endet und eine neue gestartet wird, so daß für die 13. Juli 1987 in Bremerhaven bereits schon jetzt eine Regatta-Preisverleihung feststeht, zu der die Stadt Bremerhaven für jede Gruppe einen Preis stiftet.

Den neb enstehenden Artikel fanden wir in der "Seglerzeitung" 1o/ 86. Zu Beginn des Textes heißt es, daß 25 Trimarane starten; das Bild zeigt nur 2 Katamarane. Allen Lesern zur Beruhigung: Es dürfen alle Sorten der -marane mitsegeln.

... es gibt sie auch ohne Segel!



6. INTERNATIONAL

MULTIHULL MEETING

Kiel, 30.7. - 2.8.1987

Yachthafen Stickenhörn

Es laden ein: DANSKE FLERSKROGSSEJLERE
Jannik Cortsen
Snekkeled 3o
DK - 533o Munkebo
Tel. oo459/ 32.23.59.

NORSK FLERSKROG SEILCLUBB
Civ.Ing. Helge Ingeberg A/S
P.O.Box 4o
N-1344 Haslum
Tel.: oo472/ 53.67.9o.

VÄSTKUSTENS FLERSKROVS SEGLARE
Bengt Hellquist
Grinnekullen 1o
S - 41747 Göteborg
Tel.: oo4631/ 55.14.73.

MULTIHULL DEUTSCHLAND
Heinrich Wölper
Parkallee 227
BRD- 28oo Bremen 1
Tel.: o421/ 32.o2.55.

Wegen weiterer Einzelheiten wie Meldeformulare etc. wenden Sie sich an Manfred Schulz-Kosel
Am Reff 1
D - 23o5 Heikendorf
Büro: o431/ 67.6o.97.
Privat: o431/ 24.17.o9.

B O O T S - M A R K T

Herr E h r k e
Am Weserdeich 24, 2880 Brake
Tel. 04401/ 7309
der uns leider seinen Vornamen nicht verrät, sucht einen
Trailer-Cat/ Tri
8 - 9 m, 4 Kojen

Dr. Peter Reuter,
Jan-Berghaus-Str. 26
2982 Norderney
Tel. 04932/ 1313 Gesch.
1317 Privat

möchte seinen 35 F.Trimaran (s.Titelbild) verkaufen. Umfangr.Zubehör. Je nach Ausrüstg. VB DM 69.500,--

---

Uschi B e c k
Maillingerstr. 3
8000 München 19
Tel. 089/ 18 77 36
"Zuagroaste" aus dem rauhen Norden Deutschlands, will ihre HIRONDELLE "Doppelspiel" Mk 2, Bj. 77, m.umfangr. Zub. verkaufen. VB DM 18.000,--
Liegepl. Kusadasi/ Türkei
Uschi will sich vergrößern.

Johann Strahounik, Waldweg 28
A 8770 St. Michael
bietet seinen prof.gebauten
23' Fahrten-Kat West System
an. Typ Wharram "Hinemoa" 22m²
Trailer bei Bedarf DM 9.000,--
Tel. abd. 03843/ 2423

Hartmut F i s c h e r
Lerchengrund
2381 Schaalby
Tel. 04622/ 658
bietet seinen tourenfertig ausgeb. Trailer-Tri 680 für DM 35.000,-- an.

Peter O t t e , Schorenstr.14
493 Detmold, Tel.05231/20654
bietet seine gut ausgerüstete IROQUOIS MK II
für DM 68.000,-- VB an.
günst.Liegepl. am Ysselmeer, kann übernommen werden.

Burkhard B a d e r,
Gut Alt Bülk, 2307 Strande
Tel. 04349/ 8236
bietet eine TONGA , BJ. 85 an
für DM 195.000,--
12 x 6,7 m, 4000 sm gesegelt, gut ausger., 5 Kojen.

Den Mitteilungsblättern unserer niederl. Freunde CTC haben wir folgende Verkaufsanzeigen entn.:

IROQUOIS MK II Bj. 74,neuer Motor 5 guterhl.Segel, Preis zu vereinb.
Tel. (Belgien) (32)3-2308059

TELSTAR 26 Bj. 73 sehr guter Zust., reichhaltg.Ausrüstung
HFL 26.000,--
C.H.J. Verzeijlberg, Oostdijk 29
3224 AK Hellevoetsluis
Tel. 01883/ 12012

QUEST 31 Bj.78, ausgez.Zustand neuer Yanmar 15 PS Diesel
gute Ausrüstg., R.D.van Russen Groen, Tel. 04920 - 41155

OCEANIC Typ AMAZONE 6 Schlafpl. 2 x 12 PS Yanmar Diesel, umfangr. Ausr., HFL 65.000,--
P.J.Weyenberg, Boeierstr. 16
4311 EW Bruinisse
Tel. 01113 - 1576

Kajüt-Kat DUTCH CONCEPT 600
6,35 x 3,25 x 0,30 m
P.V.B. L.C. Reytenbagh
Beatrixstr.20, 3214 CA Zuidland
Tel. 01881 - 1964

Kajüt-Kat DUTCH CONCEPT Bj.77
6 x 3 m, zerlegbar, 2 Hundekojen
HFL 9.950,--
B.Fleer, Spoorlaan 37, Wolvega
Tel. 05610 - 2165

PROUT RANGER 31, guter Zustand 4 Schlafpl., umfangr.Zubehör
Belg.Fr. 950.000,--
A.v.d.Wiel, Dammanstr. 8
2640 Niel, Belgien
Tel.0932 (0)3 8441128

MICRO MULTIHULL SPYDER
Entwurf M. Tennant Bauj.84/85
7.65 x 5.00 m
Simon Rhebergen, 020-923983

Wir berichteten kürzlich über eine Auffanggesellschaft für CATALAC. Die neue Gesellschaft heißt: CATALAC CATAMARANS LTD.
The Quay, Christchurch
Dorset B H 23 1 B Y
Tel. Christchurch(o2o2)477414/5
Telex No. 418360 Catlac-G

Tom und Mary Lacks Sohn John gehört zum neuen Management als Produktions-Manager.
Die Gesellschaft hat auch die Herstellerrechte für die 7 m - HIRONDELLE übernommen.

Zur Gruppe gehört auch die CATALAC CATAMARANS (BROKERS) Ltd. die im Nov,86 folgende Boote anbot:

YEAR	SIZE/TYPE	CONDITION	LYING	PRICE £
1972	9M CATALAC	POOR	DARTMOUTH	12,000.00
1975	9M CATALAC DIESEL	POOR	FALMOUTH	13,000.00
1978	9M CATALAC	GOOD	SARDINIA	18,000.00
1980	9M CATALAC	V/GOOD	MALTA	22,000.00
1982	9M CATALAC	V/GOOD	CHRISTCHURCH	28,000.00
1982	8M CATALAC	V/GOOD	POOLE	16,000.00 + VAT
1983	8M CATALAC	V/GOOD	EXMOUTH	22,500.00
1984	8M CATALAC	V/GOOD	DARTMOUTH	27,950.00
1981	12M CATALAC	GOOD	CHRISTCHURCH	68,000.00
OTHER MULTIHULLS				
1980	HIRONDELLE	V/GOOD	CHRISTCHURCH	8,500.00
1968	OCEANIC 30	V/GOOD	JERSEY	20,000.00

YACHTZUBEHÖR zu Discountpreisen !!
Ferropilot, Seafarer, Lewmar, ENKES, Autoflug, Furuno, bfa, Autohelm, Ritchie, YANMAR u.v.a.m.
Nur Markenartikel ! Kleinstmengenrabatte !
Sofort Katalog gegen DM 10,- anfordern (wird bei Kauf verrechnet)
DILG YACHTZUBEHÖR Harmskamp 1, 2061 Klein Wesenberg

F L O H M A R K T

Peter Klötzing c/o.Saevecke
Reiherstr. 9o 28oo Bremen
Tel. o421/ 641688 bietet an:

DSL Schlauchboot Dinghy
mit Luftfl., Motorspiegel,
Holzboden, neuw. DM 9oo,--

Niro Maststufen, 2o St./
DM 15o,--

Großsegel BOB 8, neu! DM 6oo,--

Generator 6 KW Diesel
DM 2.2oo,--

Gerhard Filgis, Schilfweg 8
8o38 Gröbenzell, o8142/899o
bietet an:

Kompass Silva 1oo m.Beleuchtg.
neuw. DM 15o,--
Echolot Ferropilot 77o n e u
DM 35o,--
Topplicht DM 1o,--
Aqua-Signal rot-grün
m.Bugk.Halterg. DM 5o,--
Toilette Simps.Lawrence SL 4oo
neuw. DM 25o,--
Dichtungssatz für SL4oo/DM 15,--
2 Curryklemmen 12 mm
2 Curryklemmen 8 mm
2 U-Bügel 4o mm
Genua f. Dragonfly, extragroß
neuw. DM 7oo,--

Hans-Hinrich H a r m s
Akeleiweg 56, 2ooo Hamburg 53
Tel. Gesch. o4o/ 831 48 22
tagsüber 831 41 53
831 41 64
Privat o4o/ 58 7o 57
abends 58 37 o6

bietet an:

Motoranl. VOLVO MD 21 B kompl.
68 PS, ohne Lichtm., mit VOLVO-
Flyght-Hydraulik-Pumpe Nr. 58
2 Ölmotoren Nr. 39, mit sämtl.
Schläuchen, Umsteuerungs.Anlg.,
Wärmetauscher, Hydraulik-und
Motor-Ölkühler, wenn erforderl.
Naceles (Gondeln unter d.Rumpf
f.Ölmotoren mit Wellen +Stopfb.,
nur anlaminieren. Beide Ölmotor.
getrennt umsteuerbar.
Ca.1ooo Betriebsstd.
Neupr.DM 36.ooo,--
zu verk. f. DM 8.ooo,--

Weitere Harms-Angebote:

3-Fl.Herd mit Backofen
origin.US-Ship-Mate, niropol.
Backofen m.Außentherm., umgest.
auf Tuco-Diesel-Betrieb (altes
Original-Spiritus-Equipment kann
mitgel.werden.) Brenner m.elektr.
u.Spiritus-Vorwärmung, Schlinger-
rails, Topfhaltg., zusätzl.separ.
Absperrventilen f.jd.Brenner.
DM 1.ooo,--

3 Ersatzbrenner, Diesel,Tuco-
u.Sprit.Vorwärmg. DM 8o,--

Spi-Bäum, neu, origin.Sail-Spare
m.Glocke u.Mastschiene, L.5,3o m
Ø 11o mm, schwere Ausführg. mit
Fernauslöser DM 28o,--

Außenbordmotor origin. Seagull
(alte urige Ausführg.) 3 PS
4-flügel.Prop., ca.1o Betriebsstd.
neuw. Bauj. 1975 DM 6oo,--

Außenbordmotor YAMAHA 3 PS
generalüberh. Bauj. 8o
neuw. DM 4oo,--

Beiboot "TWIN DORY" aus 2 zum
Verstauen u.f.d.Autodachtransport
ineinanderfassenden Hälften, vord.
Hälfte m.Spritzdeck u.wasserdichtem
Stauraum, Bootshälften je 2,25 m
Ges.L. nach Zusetzen m.Schnell-
verschlüssen 4,5o m. Außenbord-
halterg., Ruderanlage, teilbarer
Alu-Mast 2 x 3 m = 6 m, Steckschw.,
Auftriebskörper, Bronzedollen,
Groß + Fock, Naturh.Riemen, Boot
aus Sperrholz m.uml.Gummiwulst,
Duchten Mahagoni-Natur, schneller
Segler, beide Hälften auch einzeln
zu rudern. DM 1,5oo,--

WEBASTO-Warmwasserheizung 8ooo K/Kal
neu! Ausstellg.Stück m.sämtl. elektr.
Einrichtungen, Steckverbindungen,
ohne Umwälzpumpe u.Raumthermost.
ohne.Heizkörper DM 8oo,--

TUCO-Yachtheizg. Diesel, Warmluft
m.Abgasschlauch, 3 L-Drucktank
(Luft-Ventil zum Aufpumpen) und
Fußpumpe, neu,DM 38o,--

Warmwasser-Boiler 7o L, Erwärmg.
u.Motorkreisl., einschl.22o Volt-
Heizpatrone, 2ooo Watt DM 3oo,--

und immer noch Erstaunliches von H a r m s :

ca. 8-1o Relingsstützen-Füße f.Auf-Deck-Montage, 4 Schraub. Lock-Ø f.Stützen L.W. 26 mm Fußplatte 9o/62 m.Feststellschraube, alles Niro
p.St. DM 5,--

Decksbeschlag, Bronze, zum Durchführen d.Ankerkette v.d. Winsch i.d. Kettenkasten, unten m.Abstreiffinger v.d. Kettennuß, für alle gängigen Kettengrößen DM 45,--

C H A R T E R N

Unser Mitgl.Mikael Bahner
Schwarzwaldstr.12 78oo Freiburg
Tel.o761/7oo214 vertritt
CAZENOVE CATAMARAN, welche für Chartern i.d.Bretagne folgende Boote anbieten:

CORNEEL 26	8 m
SIROCCO	8 m
QUEST	9.45 m
COMANCHE	9.8o m
LOUISIANE	11 m
SNOWGOOSE	11.2o m
CARAIBE	11.6o m

Burkhard B a d e r
Gut Alt Bülk, 2307 Strande
Tel. o4349/ 8236 (abends)
zeigt an, daß er nachstd. Werften u.Konstrukteure für folgende Boote vertritt:

England:
Sandwich Marina/Derek Kelsall
KELLY 32/ 37/ 42
Spectrum/ John Shuttleworth
SPECTRUM 35/ 42

Frankreich:
Fountaine-Pajot/Joubert/Nivelt
CORNEEL 26/ LOUISIANE 11m
CASAMANCE 13.3o m
Catana/ Lock Crowther
CATANA 4o/ BAGATELLE 43
Edel-Strat/Sylvestre Langevin
EDEL CAT 42/ CAT S 45/ Einzelentwürfe
Poly Coque/ J.L.Noir
CARAIBE 11.6o m
Labbé/ Eric Lerouge
CITÉ D'ALET 9.15 m

Burkhard Bader will im Frühj.87 mit seiner TONGA aus dem Mittelmeer nach Kiel zurückkehren; wegen Charter-bezw.Mitfahrmöglichkeit bitte direkt ansprechen. Weitere Chartermöglichkeit ab Sommer 87 in der Ostsee.

Unsere Mitgl. Frank Thiele und H.U. Schwartau betreiben unter den Firmen
Formel 33 Cat Charter
Freienwalder Str.17
1ooo Berlin 65
Tel. o3o/4938691 + 4315348
und
ohlala Cat-Charter
Robert Koch Str.6-8
2ooo Nörderstedt b.Hamburg
Tel. o4o/ 5241o71

das Verchartern von Kats im Ostsee-Raum. Angeboten wird u.a. EDEL CAT 33. Es sollen Törns organisiert werden zum Pfingsttreffen nach V a r e l sowie zu IMM 87 in Stickenhörn.

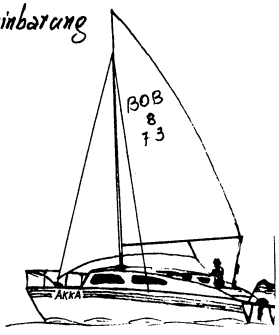
Und wenn Sie an der C ô t e d' A z u r eine Katamaran-Charter wollen, dann können Sie dies buchen bei der Firma CHARTER-PLUS Ile de Porquerolles Côte d'Azur.
Diese Gesellschaft ist allerdings von so ausnehmender Intelligenz, daß sie auf ihrem Prospekt die nähere Adresse verschweigt. Wir haben aber immerhin die Anschrift der Agenten im UK erfahren:
Sue Lack 2 Victoria Road
Stanpit, Christchurch
Dorset BH 23 1 BY

NAVSTAR 2000
Decca-Navigator (komplett):
1075,50 DM
Satelliten-Navigator (komplett):
1795,50 DM
DILG YACHTZUBEHÖR
Harmskamp 1, 2061 Klein Wesenberg

CATALAC Charterangebot
an der A d r i a
Unser Mitgl.Hans Schaub
hat inzwischen den
Club "Yachtcharter GmbH."
gegründet mit CATALAC 27,
in 8850 Donauwörth,
Schützenring 10
Tel. 0906/ 3031
Basis Marina "Kremik"
Primosten/ Jugoslawien
ca.35 km nordl.v. Split
(Ich habe nicht gewußt, daß
Split i n der Adria liegt,
gewissermaßen auf tiefem Wasser.)

Seit mehr als 30 J. arbeite
ich nun als Anwalt, speziali-
siert in dtsch.u.internation.
Seerecht. Einen Gerichtsstand
in Donauwörth hat aber noch
niemand, der Schiffe oder Boote
im Mittelmeer verchartert, an-
geboten. Darf ich einen Gegen-
vorschlag machen: Gerichtsstand
Zugspitze, oder Timbuktu(Sahara)
oder Kap Horn?

Bieten Miteignerschaft für 8/4.20m.
Kreuzerkatamaran BOB 8
Segelfläche ca. 38 m²
Genua Rollreff, AB. Mariner 25 PS
6 Kojen, Pantry, Waschraum, WC.
15000 DM. Kann verteilt werden
auf 3 Jahre, dann soll der Kat ganz
in Eigentum übergehen. Bis dahin
Teilung der laufenden Kosten.
Preiswertes Winterlager und Liegeplatz
in Bandholm, Lolland, Dänemark.
Probetörn nach Vereinbarung
Tel: 0421/587203
oder 04221/24790
H.+H. Reinhold
Lampehof 8
2800 Bremen 66
od. Birketvey 33
DK 4930 Bandholm
bei Poul Hænsch



Torsten S c h o l z
hat sich aus Stuttgart nach
dem Norden verlagert:
Hauptstr.39
2352 Groß Buchwald
Tel. 04322/ 47 80

Er möchte am liebsten in ein
Micro-Multihull umsteigen,
Dragonfly, Kat 28, Wolf-Cat/tri
My-Cat o.ä., sei es als Eigner-
gemeinschaft oder zunächst zum
Mitsegeln, ist interessiert
sowohl am Fahrten- als auch
Regattasegeln. Ruft ihn doch
mal an !

Karl-Heinz Heymann schickt einen
Kartengruß aus G r e n a d a .
So blau hätten wir's auch gern,
Wasser sowie Himmel! Karl-Heinz
wünscht allen Mitgliedern ein
gutes Jahr 1987 !

---

1 Doppelkoje frei von Dubrovnik
bis Tel Aviv auf BOBCAT 10.
Teilstrecken möglich.
Abfahrt 24. Mai 87
W.E.Keussen Tel. 02151/730516

Wer hat Koje frei für Mitsegler
oder Besucher der IMM 87? Bitte
entspr. Angebote an die Redak-
tion zur Veröffentlichung.

Ditta Preuss + Jürgen Martin sen-
den seasons greetings von der
"Bally Mena III" aus Virgin
Gorda / Karibik.

Unser Mitglied Bernd Galle
Luisenstr.33a, 5093 Burscheid
Tel.02174/61151 vertritt nun-
mehr 2 franz. Micro-Multihulls,
die TWIST und FRENCHCAT. Soweit
der Vorrat reicht, finden Sie
Prospekte anliegend.

Wir haben jede Menge T-Shirts
(DM 15,--) und Multihull Auf-
kleber (DM 6,--), zu beziehen
über Klaus Lenk. Porto und Ver-
packung DM 2,--

Veranstaltungs– kalender

AUSSTELLUNGEN

Ort (Land)	*Datum*
Stockholm (Schweden)	*20.02.- 1.03.87*
Kiel, "Nordboot"	*27.02.- 1.03.87*
Fredericia (Dänemark)	*6.03.- 8.03.87*
Amsterdam (Niederlande)	*6.03.-15.03.87*
Bremen, "Boot"	*12.03.-15.03.87*
Fredericia (Dänemark)	*13.03.-15.03.87*
Stockholm (Schweden)	*19.03.-27.03.87*
Oslo (Norwegen)	*20.03.-29.03.87*
Saloniki (Griechenland)	*28.03.- 5.04.87*
Risor (Norwegen)	*2.Augustwoche*
Köge Bucht (Dänemark)	*27.08.-30.08.87*
Stockholm (Schweden)	*2.09.- 6.09.87*
Southampton (Großbritannien)	*11.09.-19.09.87*
Göteborg (Schweden)	*17.09.-20.09.87*
Friedrichshafen, "Interboot"	*19.09.-27.09.87*
Baleares Nautica (Spanien)	*8.10.-13.10.87*
Hamburg, "hanseboot"	*17.10.-25.10.87*
Genua (Italien)	*17.10.-26.10.87*

REGATTEN

Datum	*Name*	*Ausgangspunkt*

TREFFEN

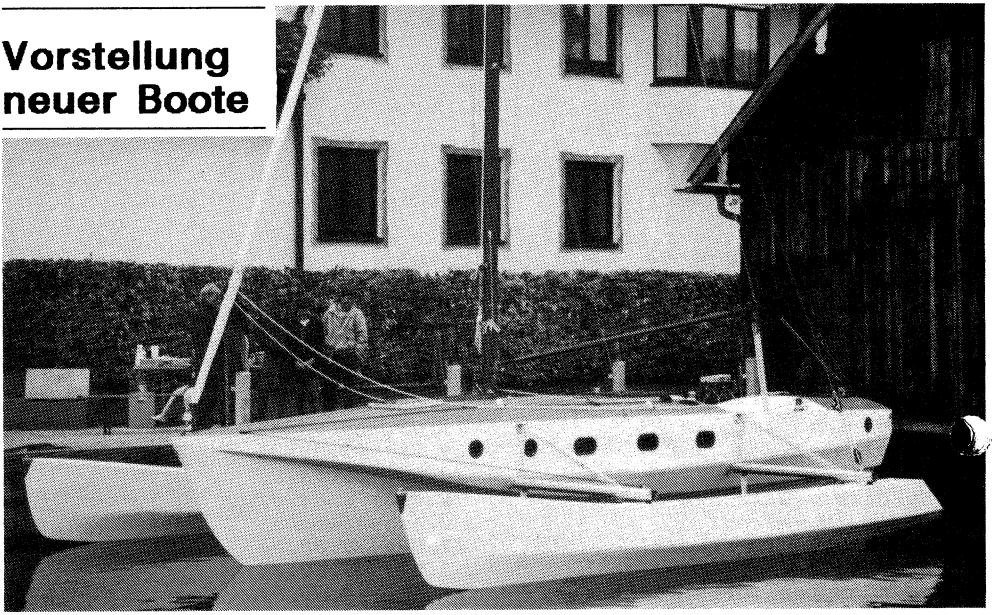
Münchener Treffen, 20.3.87, 19 Uhr, Rhaetenhaus, Luisenstraße

Frank Kisch möchte wie im vorigen Jahr ein Treffen für die MULTIHULLER im Frankfurter Raum veranstalten, und zwar am 27.3.87 in Ginsheim. Anmeldungen/Fragen unter Tel.06146/2410.

Wharram - Treffen voraussichtl. Schlei 24.7. - 26.7.87

I M M Stickenhörn/Kiel 30.7. - 2.8.87

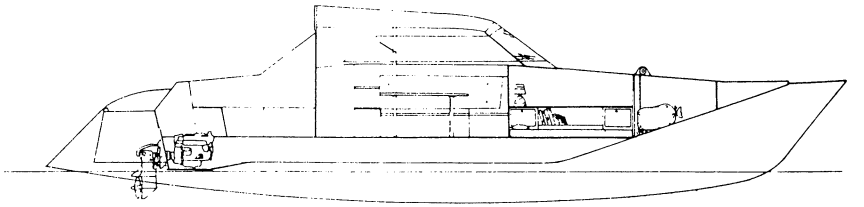
Vorstellung neuer Boote



Konstrukteur: Kurt Diekmann, Selbstbau durch Dr. Jörg Schreiber, Bauzeit 199 Tage.

Beim "CLOU 9,5" handelt es sich eigentlich um einen MICRO, der durch eine Achterkajüte auf 9,5 m verlängert wurde. Die Sperrholzkonstrunktion ist mit anklappbaren Schwimmern (Trailerbreite 2,65) ausgerüstet und hat auf dem Wasser eine Breite von 6 m. Ein Probeschlag bei leichter Brise bestätigte positiv die Erwartungen des Eigners und des Konstrukteurs. Das Ein- und Ausklappen der Schwimmer erfolgt schnell und problemlos.

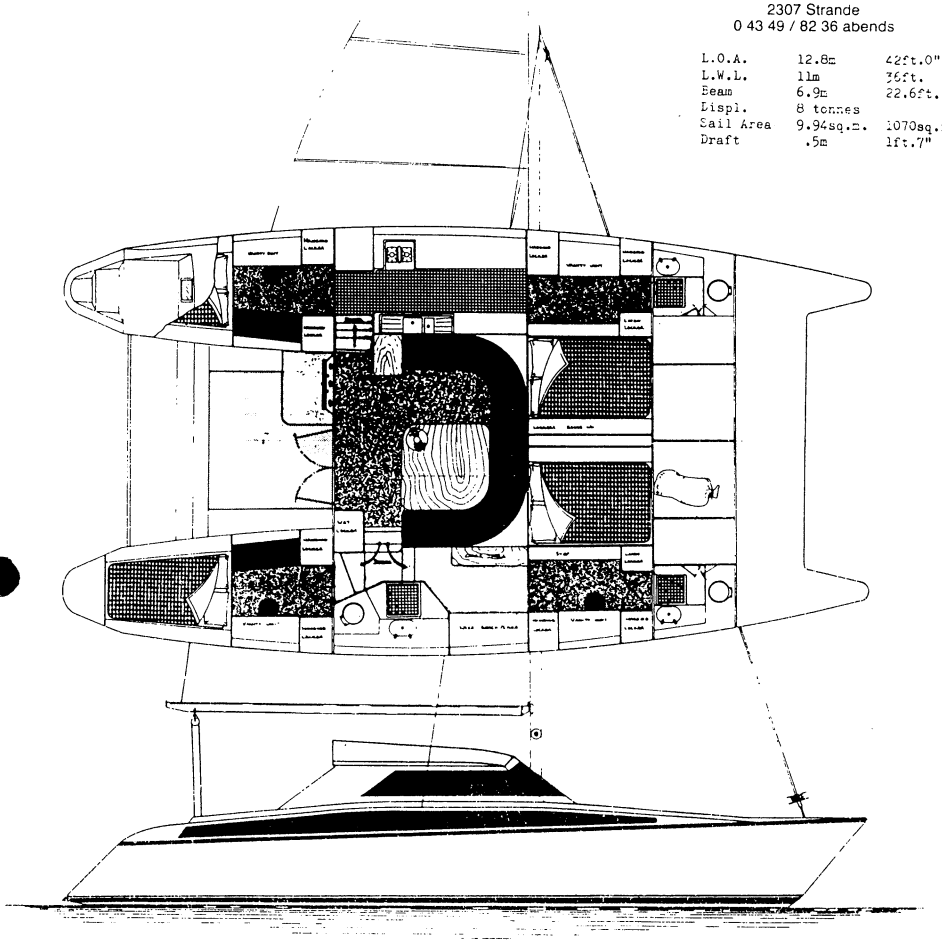
Preisfrage: 1/ Wie viele neue "Cats" sehen Sie auf diesen Fotos?
2/ Wie heißen die drei?



* K E L L Y 42 *

Burkhard Bader
Mehrrumpfboote
Gut Alt Bülk
2307 Strande
0 43 49 / 82 36 abends

L.O.A.	12.8m	42ft.0"
L.W.L.	11m	36ft.
Beam	6.9m	22.6ft.
Displ.	8 tonnes	
Sail Area	9.94sq.m.	1070sq.ft.
Draft	.5m	1ft.7"

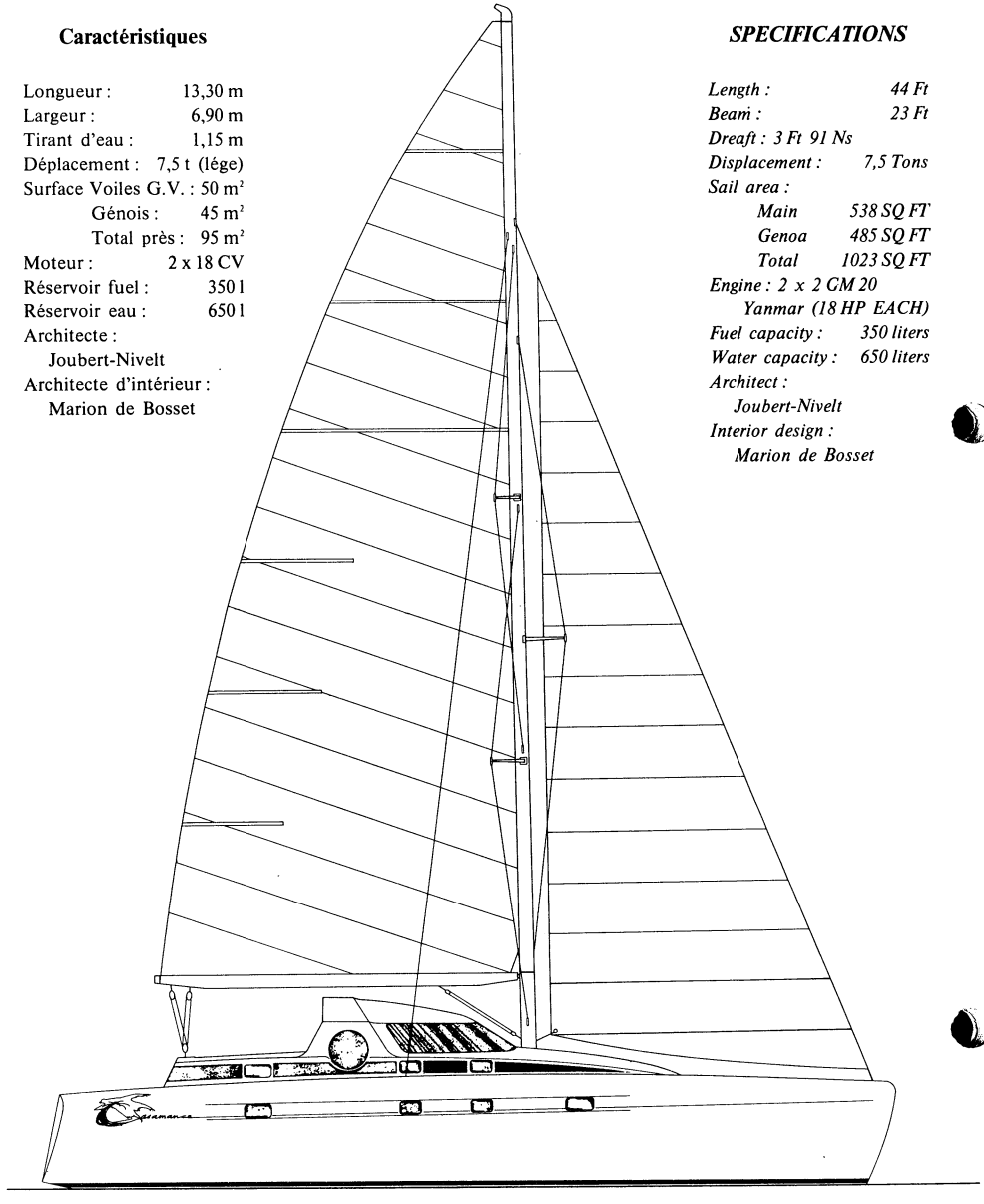


Caractéristiques

Longueur : 13,30 m
Largeur : 6,90 m
Tirant d'eau : 1,15 m
Déplacement : 7,5 t (lége)
Surface Voiles G.V. : 50 m²
Génois : 45 m²
Total près : 95 m²
Moteur : 2 x 18 CV
Réservoir fuel : 350 l
Réservoir eau : 650 l
Architecte :
Joubert-Nivelt
Architecte d'intérieur :
Marion de Bosset

SPECIFICATIONS

Length : 44 Ft
Beam : 23 Ft
Dreaft : 3 Ft 91 Ns
Displacement : 7,5 Tons
Sail area :
Main 538 SQ FT
Genoa 485 SQ FT
Total 1023 SQ FT
Engine : 2 x 2 GM 20
Yanmar (18 HP EACH)
Fuel capacity : 350 liters
Water capacity : 650 liters
Architect :
Joubert-Nivelt
Interior design :
Marion de Bosset



Easamance PAR FOUNTAINE PAJOT

Z.I. 17290 AIGREFEUILLE (France).

MICRO – MULTIHULLS

Häufige Anfragen bei den Vorständen unserer Vereinigung nach trailerbaren Multihulls gibt Veranlassung, eine Übersicht über die derzeit bekanntesten Boote der MICROMULTIHULL Klasse hier darzustellen.

Dies ist eine Teilwiedergabe aus einem Artikel, der in der Mai/Juni-Ausgabe der amerikanischen "MULTIHULL" erschienen ist.

Unter den Darstellungen befinden sich ältere und neuste Konstruktionen, Katamarane als auch Trimarane, sodaß für jeden Bedarf wohl ein zusagender Entwurf dabei sein sollte.

Bei Durchsicht der Übersichtsliste fällt auf, daß darin keine deutschen Konstrukteure und kein deutscher Entwerfer enthalten ist, obgleich wir seit Juni 84 (siehe No. 34) über deutsche Aktivitäten berichteten. Wenn diese bisher nicht zu größeren Stückzahlen in Deutschland führten, so liegt dies wohl in erster Linie an den schwierigeren Verhältnissen der deutschen Küsten und den aufwendigeren Ansprüchen der Familie, sobald das Niveau der Sportkats verlassen wird. Nur eine kleine Schar der sportlich ambitionierten Frauen ist bereit, die Nacht in einer "Röhre" zu verbringen. Dazu ist für eine Sommerreise doch erheblicher Stauraum erforderlich, da besonders im Norden neben leichter auch warme Bekleidung für kalte Tage mitgenommen werden muß. Stellt man diese Forderungen als Maßstab an die dargestellten Entwürfe, fällt gleich eine große Anzahl heraus.

Andererseits ist jedoch auch Leistung sehr gefragt, was durch den großen Anteil deutscher Bestellungen an der "DRAGONFLY"-Produktion deutlich wird. Diese ist bekanntlich bis Ende 1987 bereits ausverkauft! Daß auch andere Konstruktionen dieses Leistungspotentials erreichen, zeigt das gute Abschneiden der "MY CAT" von Lars Oudrup auf internationalen Regatten.

Für deutsche Leser, die eventuell gern eigene Belange bei ihren künftigen MICROs berücksichtigt wissen möchten, sind nachfolgend noch einmal die Anschriften der deutschen Konstrukteure und deren spezielle Entwürfe genannt:

ALEXANDER WOLF, Halserspitzstr. 3, 8000 München, (089) 43 13 661
Wolf-Cat Spezial und Wolf-Tri Spezial, siehe No. 42 Seite 41

CHRISTIAN HARKE, Weidendamm 28, 3000 Hannover 1, (0511) 70 43 18
Nova Cat 26, siehe No. 43 Seite 44

[illegible]RT DIEKMANN, Grünwalderstr. 69, 8 München 90, (089) 64 37 48
Clou 8, siehe No. 35 Seite 1 und 3 (für Selbstbau)

KURZBESPRECHUNG DER ABGEBILDETEN ENTWÜRFE:

DIMANCHE von Langevin, einem bekannten französischen Konstrukteur, ist offenbar für den Selbstbau entworfen, sonst ist nichts bekannt.

CONSTANT CAMBER MICRO von John Marples, USA, muß über eine einfach zu bauende Form gebaut werden, die sowohl für Rumpf als auch für die Schwimmer benutzt werden kann - Furnierbauweise.

BUCCANEER 24 von Lock Crowther ist ein älterer Entwurf, der mit den neuen Konstruktionen kaum mithalten kann. In Übersee mehrfach gebaut.

CORNEEL 26 von Fountaine-Pajot, ist ein brandneuer Kat neuster Konstruktion, der einen vorzüglichen Eindruck macht. Vertrieb durch Burkhard Bader, Kiel.

STRIDER, MERLIN und GWAHIR von Richard Woods sind Entwürfe aus den Frühstadium der Micros, als die Länge noch auf 25 feet begrenzt war. Die Entwürfe zeichnen sich durch Leichtigkeit aus.

EFCAT ebenfalls von Richard Woods. Soll von Henning Eden und Ralf G. Flach, EFCAT Kunststofformteile, Klostermühlenweg 25, 2820 Bremen 77, gebaut werden.

SCAMPER 26 von Francis und Roland Prout ist ein Boot für Fahrtensegler, da mehr Wert auf Platz als auf Geschwindigkeit gelegt wurde. Für Mittelklassewagen schon relativ schwer.

KLIS III von Bernhard Rhodes hat mit modernen Ansätzen wie schräggestellte Schwerter in den Schwimmern und Spreizbaum sicher gutes Handling, ist jedoch nicht sehr schnell.

Derek Kelsall zeigt mit den Booten: TYPHOON, HURRICANE, LEO-CAT und TONGA TIKI genau die Entwicklung der MICROs auf. Vom Tornado bzw. Hobiecat können die Rümpfe für die Schwimmer der Trimarane verwendet werden. Vertrieb durch Burkhard Bader, Kiel.

8 M MICRO von John Shuttleworth ist ein Entwurf nach seinen modernsten Erkenntnissen, wie sie im Aufsatz No. 43, Seite 48 ff dargelegt wurden. Sicher ein superschnelles Regattaboot.

SPEED 770 von Bateaux Ocqueteau wurde bereits in der "YACHT" getestet und dürfte einen Vergleich mit der danebenstehenden

DRAGONFLY von Borge Quorning nicht standhalten. Die Abbildung ist nicht mehr gültig, da Länge und Breite größer wurden.

DESIGN NO VB 25-1 von Vince Bartolone, über den bisher nichts bekannt ist, dürfte eine echte Konkurrenz zur Dragonfly sein.

Auch die beiden Tris TRIMARAN 23 und 26 von Kurt Hughes stellen richtige Regatta-Ziegen dar, die mit ihren Verspannungen und superlangen Schwertern überkonstruiert erscheinen.

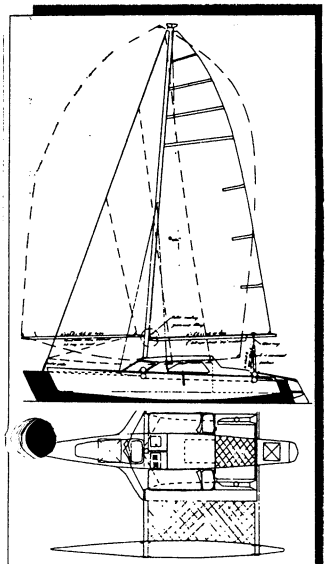
HAVCAT 23 und MY-CAT von Lars Oudrup stellen bereits bewährte schnelle Fahrten- bzw. Regattaboote dar.

TRAILERTRI 18, TRAILERTRI 680 und TRAILERTRI 720 sind die bekannten von Ian Farrier konstruierten Boote aus Ausstralien, viel gebaut und bewährt. Nicht unbedingt als MICROs konzipiert. Auch eine 10 m Version gibt es.

SEA WIND 24 ist eine seit Jahren bekannte Konstruktion, von der die Berichte leider z.Zt. nicht greifbar sind.

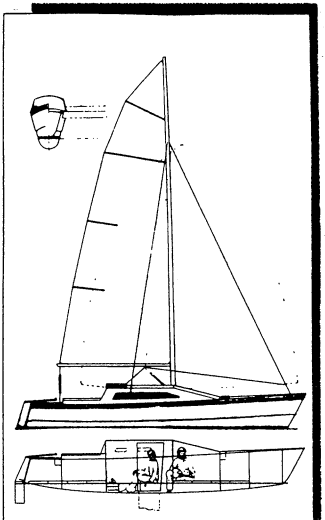
Der erfahrene neuseeländische Konstrukteur Malcolm Tennant hat von den 5 dargestellten Entwürfen offenbar den SPYDER II und den Tri COASTER speziell für die MICRO/Klasse gezeichnet. Beide sind sehr leicht und dürften auch schnell sein. Der Kat CHEVRON ist zwar kürzer, hat aber einen geräumigeren Rumpf. Die Kats STREAKER mit 7 m Länge und TURBO 6 wirken durch ihre schnittige Form günstiger, können aber durch höhere Gewichte und fehlende Länge und Segelfläche kaum die Leistungen der ersteren erreichen.

Kurt Diekmann



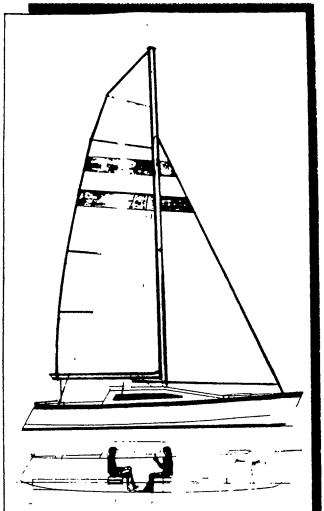
BUCCANEER 24
Designer: Lock Crowther

L.O.A.	24'00"/7,37m
Beam	19'00"/5,80m
Displ.	2000 lbs/907 kg
Sail Area	402 ft²/37,4m²



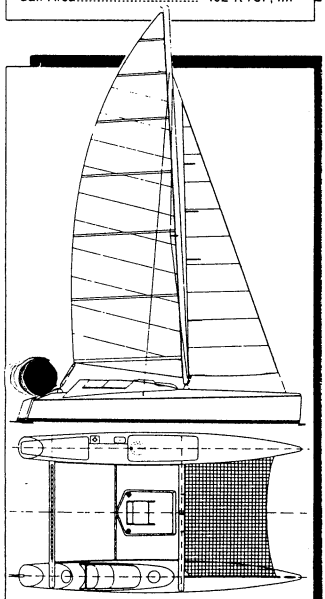
STRIDER
Designer: Richard Woods

L.O.A.	24'00"/7,30m
L.W.L.	21'10"/6,65m
Beam	14'01"/4,30m
Draft	10"/0,25m
Displ.	992 lbs/450 kg
Sail Area	269 ft²/25,0m²



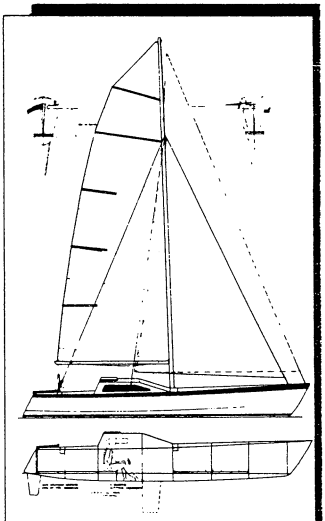
MERLIN
Designer: Richard Woods

L.O.A.	25'01"/7,65m
L.W.L.	23'00"/7,00m
Beam	15'01"/4,60m
Draft	10"/0,25m
Displt	827 lbs/375 kg
Sail Area	327 ft²/30,4m²



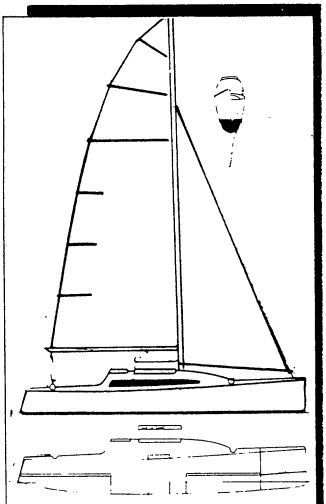
CORNEEL 26
Designer: Fountaine-Pajot

L.O.A.	26'02"/8,00m
Beam	14'09"/4,50m
Draft	2'04"/0,70m
Weight	1543 lbs/700 kg
Sail Area	404 ft²/37,5m²



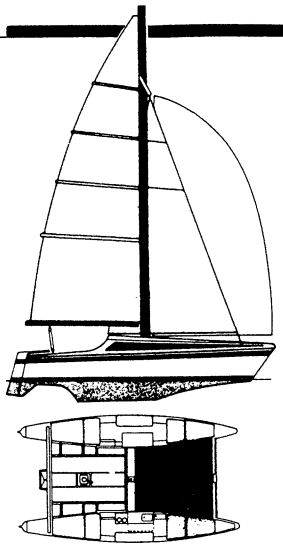
GWAHIR
Designer: Richard Woods

L.O.A.	24'08"/7,50m
L.W.L.	22'06"/6,85m
Beam	14'09"/4,50m
Draft	08"/0,20m
Displ.	705 lbs/320 kg
Sail Area	297 ft²/27,6m²



EFCAT
Designer: Richard Woods

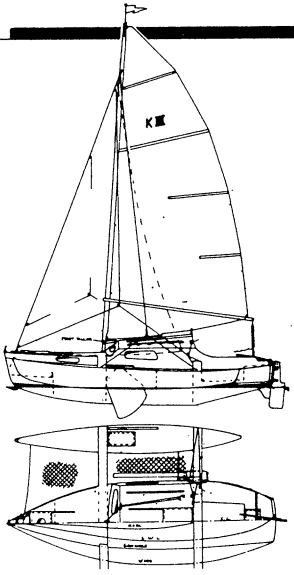
L.O.A.	25'01"/7,65m
L.W.L.	24'09"/7,55m
Beam	15'11"/4,85m
Draft	1'00"/0,30m
Displ.	1102 lbs/500 kg
Sail Area	333 ft²/30,9m²



SCAMPER 26

Designer: Francis & Roland Prout

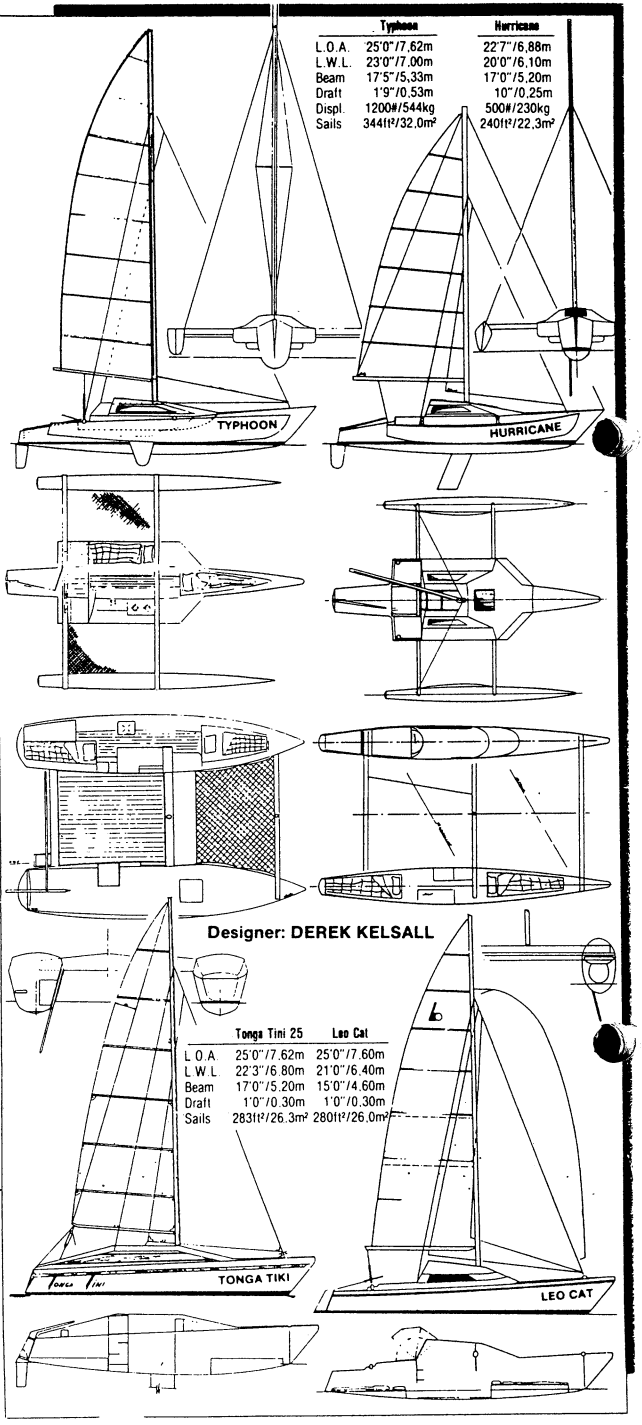
L.O.A.	26'02"/8,00m
L.W.L.	24'08"/7,50m
Beam	14'03"/4,34m
Draft	1'08"/0,50m
Weight	1984 lbs/900 kg
Sail Area	320 ft²/29,7m²



KLIS III

Designer: Bernard Rhodes

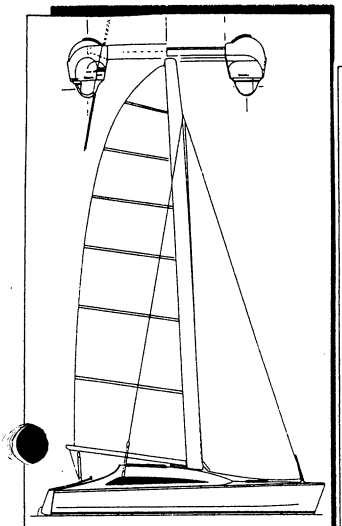
L.O.A.	23'09"/7,24m
Beam	17'00"/5,18m
Draft	1'07"/0,48m
Weight	1200 lbs/544 kg
Sail Area	307 ft²/28,5m²



	Typhoon	Hurricane
L.O.A.	25'0"/7,62m	22'7"/6,88m
L.W.L.	23'0"/7,00m	20'0"/6,10m
Beam	17'5"/5,33m	17'0"/5,20m
Draft	1'9"/0,53m	10"/0,25m
Displ.	1200#/544kg	500#/230kg
Sails	344ft²/32,0m²	240ft²/22,3m²

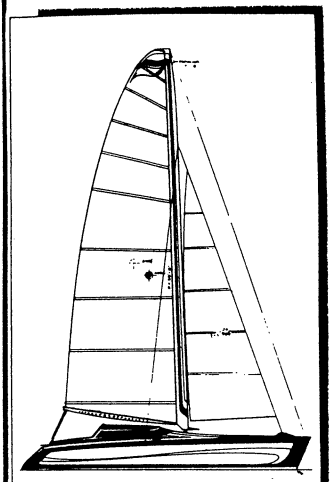
Designer: DEREK KELSALL

	Tonga Tini 25	Leo Cat
L.O.A.	25'0"/7.62m	25'0"/7.60m
L.W.L.	22'3"/6.80m	21'0"/6.40m
Beam	17'0"/5.20m	15'0"/4.60m
Draft	1'0"/0.30m	1'0"/0.30m
Sails	283ft²/26.3m²	280ft²/26.0m²



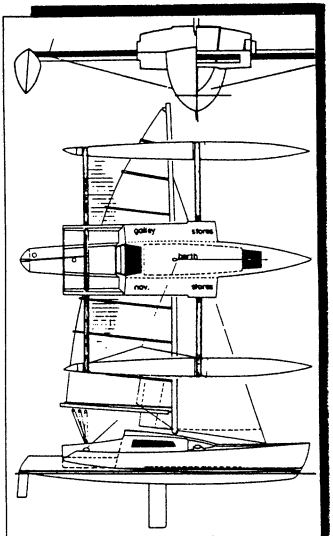
8 METRE MICROMULTIHULL
Designer: John Shuttleworth

L.O.A.	26'03"/8,00m
L.W.L.	25'00"/7.62m
Beam	19'06"/5,94m
Displ. (racing)	881 lbs/400 kg
Displ. (cr.payload)	1653 lbs/750 kg
Sail Area	515 ft²/47,8m²



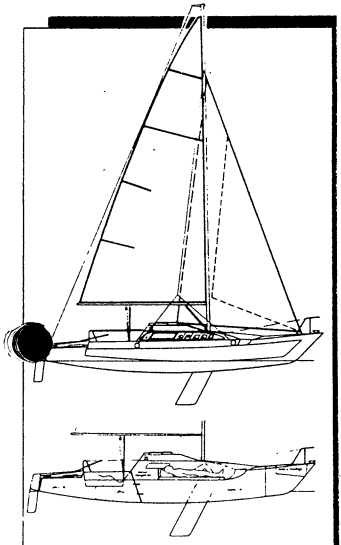
DESIGN NO. VB25-1
Designer: Vince Bartolone

L.O.A.	25'06"/7.77m
Beam	16'00"/4.88m
Draft	9"/0.23m
Displ.	1,400 lbs/635 kg
Sail Area	439 ft²/40.8m²



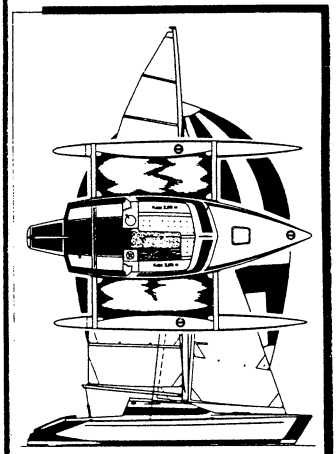
TRIMARAN 23
Designer: Kurt Hughes

L.O.A.	23'01"/7,04m
L.W.L.	21'05"/6,53m
Beam	18'06"/5,64m
Draft	10"/0,25m
Displ.	800 lbs/363 kg
Sail Area	240 ft²/22,3m²



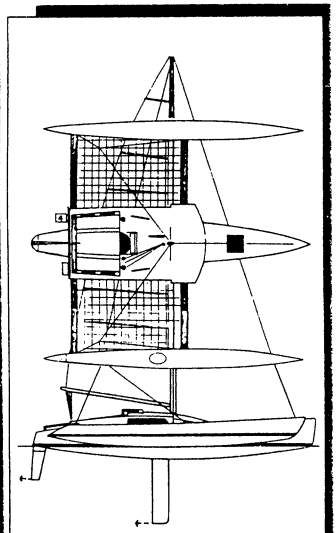
SPEED 770
Designer: Bateaux Ocqueteau

L.O.A.	26'02"/8,00m
L.W.L.	25'03"/7,70m
Beam	19'08"/6,00m
Draft	1'02"/0,35m
Weight	1543 lbs/700 kg
Sail Area	333 ft²/30,9m²



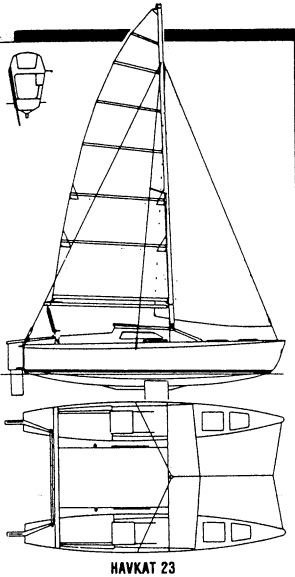
DRAGONFLY
Designer: Borge Quoming

L.O.A.	25'03"/7.70m
Beam	18'09"/5.70m
Draft	1'00"/0.30m
Weight	1,433 lbs/650 kg
Sail Area	377 ft²/35m²



TRIMARAN 26
Designer: Kurt Hughes

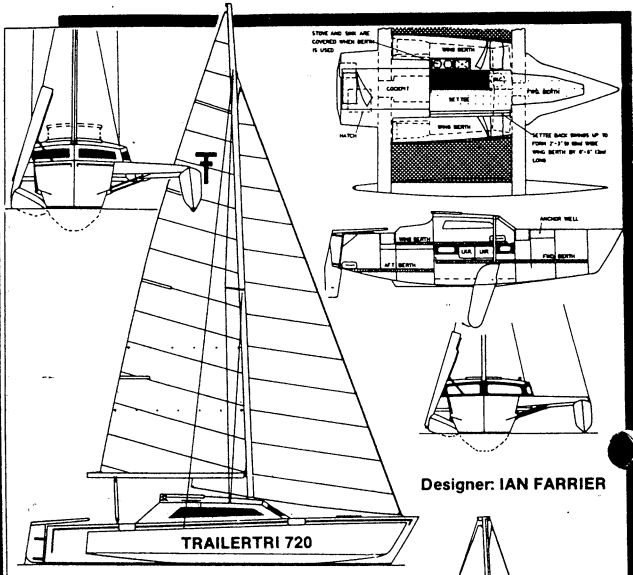
L.O.A.	25'03"/7,70m
L.W.L.	23'05"/7,15m
Beam	22'00"/6,71m
Draft	1'00"/0,30m
Displ.	1600 lbs/726 kg
Sail Area	338 ft²/31,4m²



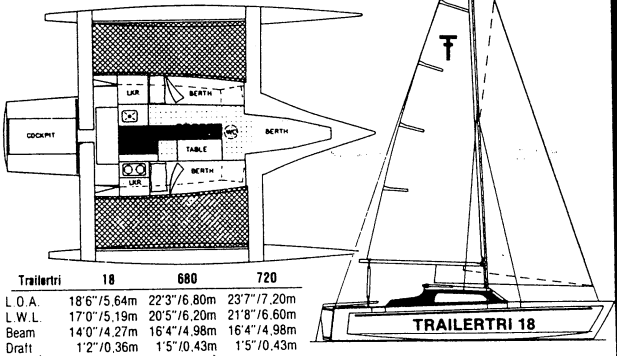
HAVKAT 23

Designer: Lars Oudrup

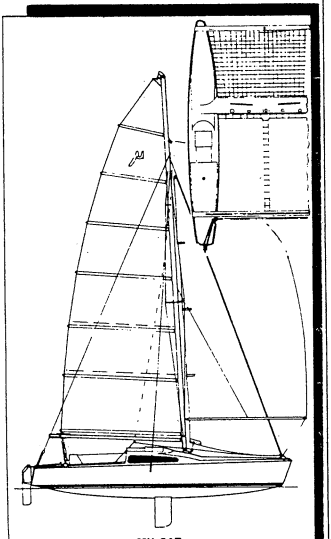
L.O.A.	23'00"/7,00m
L.W.L.	21'00"/6,40m
Beam	13'01"/4,00m
Draft	1'04"/0,40m
Weight	1100 lbs/500 kg
Sail Area	286 ft²/26,7m²



Designer: IAN FARRIER



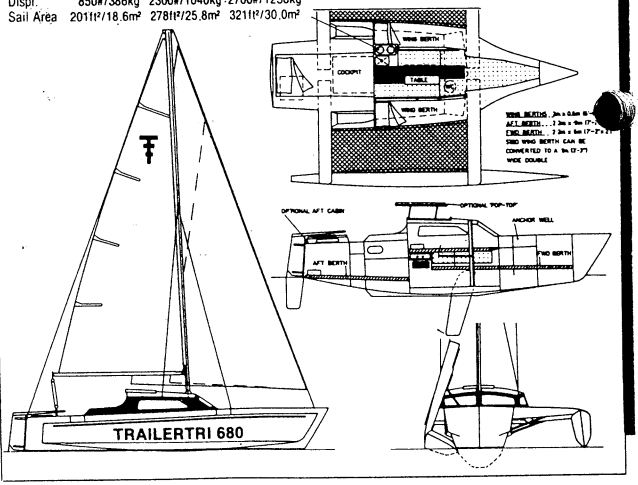
Trailertri	18	680	720
L.O.A.	18'6"/5,64m	22'3"/6,80m	23'7"/7,20m
L.W.L.	17'0"/5,19m	20'5"/6,20m	21'8"/6,60m
Beam	14'0"/4,27m	16'4"/4,98m	16'4"/4,98m
Draft	1'2"/0,36m	1'5"/0,43m	1'5"/0,43m
Displ.	850#/386kg	2300#/1040kg	2700#/1230kg
Sail Area	201ft²/18,6m²	278ft²/25,8m²	321ft²/30,0m²

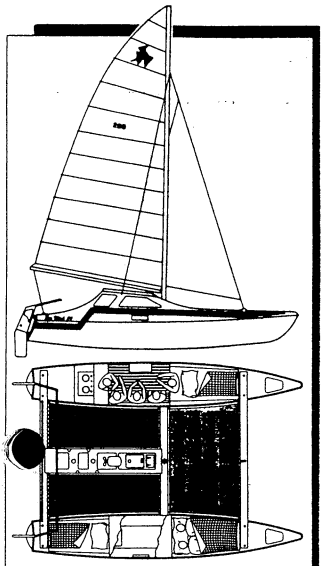


MY CAT

Designer: Lars Oudrup

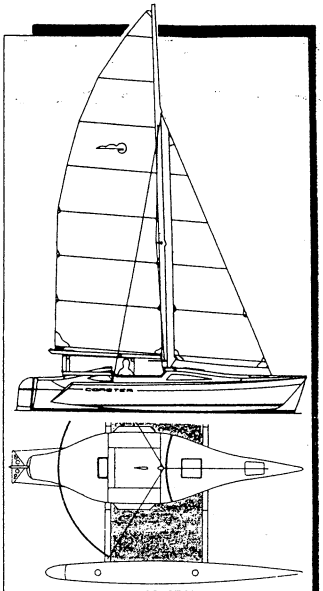
L.O.A.	26'00"/7,95m
L.W.L.	23'08"/7,20m
Beam	18'04"/5,64m
Draft	1'00"/0,30m
Weight	1631 lbs/740 kg
Sail Area	400 ft²/37,2m²





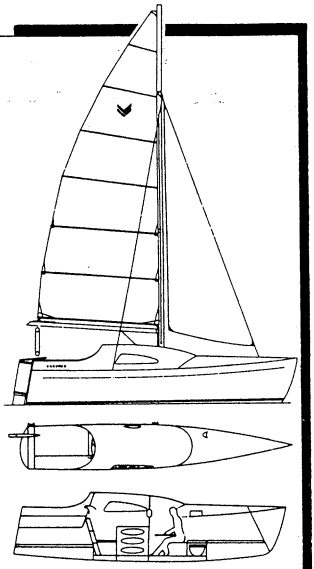
SEA WIND 24
Designer: Chris Williams

L.O.A.	24'03"/7,39m
Beam	16'00"/4,88m
Draft	08"/0,20m
Weight	1600 lbs/726 kg
Sail Area	375 ft²/34,8m²



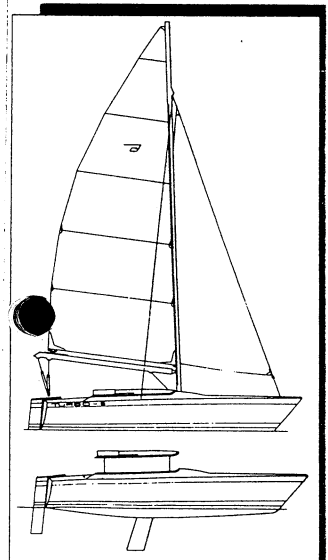
COASTER
Designer: Malcolm Tennant

L.O.A.	26'00"/7,90m
Beam	21'06"/6,60m
Weight	1100 lbs/500 kg
Sail Area	341 ft²/31,7m²



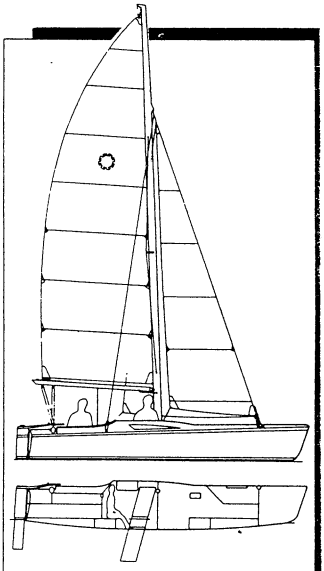
CHEVRON
Designer: Malcolm Tennant

L.O.A.	23'00"/7,00m
Beam	13'01"/4,00m
Displ. (racing)	1551 lbs/707 kg
Displ. (cr.payload)	1918 lbs/872 kg
Sail Area	257 ft²/23,9m²



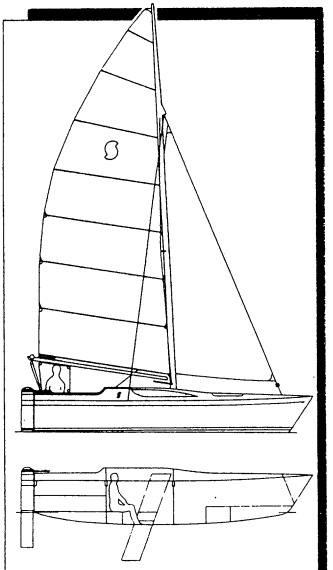
TURBO 6
Designer: Malcolm Tennant

L.O.A.	19'08"/6,00m
Beam	12'10"/3,90m
Displ.	1100 lbs/500 kg
Sail Area	269 ft²/24,9m²



SPYDER Mk 2
Designer: Malcolm Tennant

L.O.A.	26'03"/8,00m
L.W.L.	25'01"/7,65m
Beam	18'00"/5,50m
Displ.	1100 lbs/500 kg
Sail Area	446 ft²/41,5m²



STREAKER
Designer: Malcolm Tennant

L.O.A.	23'00"/7,00m
Beam	13'01"/4,00m
Displ.	1700 lbs/800 kg
Sail Area	355 ft²/33,0m²

50 MICRO – MULTIHULLS

DESIGNER	BOAT	COUNTRY	CAT/TRI	PLANS AVAILABLE	PROFESS'L BUILT	Level Race Handicap Race	SIZE: LOAxLWLxB (metric)
BUDDE, Paul	Dutch Concept	Holland	C		X	HR	6,00x5,67x3,25
CROSS, Norman	Cross 24	USA	T	X		HP	7,32x6,74x4,27
CROWTHER, Lock	Buccaneer 24	Australia	T	X		LR	7,37x6,90x5,80
CROWTHER, Lock	International 23	Australia	T		X	HP	6,88x6,50x3,50
C/S/K CATAMARANS	Design VB25-1	USA	C		X	HP	7,77x( )x4,88
De JONG, Janbart	Wadvogel 26	Holland	C	X		LR	7,95x7,40x4,80
FARRIER, Ian	Trailertri 18	Australia	T	X		LR	5,64x5,19x4,27
FARRIER, Ian	Trailertri 680	Australia	T	X		HR	6,80x6,23x4,98
FARRIER, Ian	Trailertri 720	Australia	T	X		HR	7,20x6,60x4,98
FOUNTAINE-PAJOT	Corneel 26	France	C		X	LR	8,00x( )x4,50
HALACRE, Doug	Jet 26	England	C	X	X	HR	7,90x( )x4,70
HORSTMAN, Ed	Tri-Star 25	USA	T	X		HR	7,77x( )x4,47
HUGHES, Kurt	Trimaran 23	USA	T	X		HR	7,03x6,54x5,64
HUGHES, Kurt	Trimaran 26	USA	T	X		HR	7,70x7,14x6,71
JOUBERT-NIVELT	Week End	France	C		X	LR	7,50x( )x3,85
KELSALL, Derek	Hurricane	England	T		X	HR	6,88x6,10x5,18
KELSALL, Derek	Tango 23	England	T		X	HR	7,01x6,40x5,79
KELSALL, Derek	Typhoon	England	T		X	LR	7,65x7,00x5,32
KELSALL, Derek	Leo Cat	England	C		X	HR	7,62x6,40x4,57
KELSALL, Derek	Tonga Tiny 25	England	C		X	HR	7,62x6,80x5,20
LANGEVIN, Sylvestre	Dimanche	France	C	X		LR	8,00x7,80x4,50
LEROUGE, Erik	Jeffcat 26	France	C		X	HR	7,96x7,71x5,00
MARPLES, John	Constant Camber Micro	USA	T	X		HR	7,62x7,25x5,49
MATTIA & CECCO	Mattia 7.5	Italy	C		X	LR	7,24x6,77x4,34
NEWICK, Dick	Tremolino	USA	T		X	HR	6,96x6,40x5,03
OUDRUP, Lars	Havkat 23	Denmark	C	X		HR	7,00x6,40x4,00
OUDRUP, Lars	My Cat	Denmark	C	X	X	LR	7,95x7,20x5,64
PROUT, E & R.	Scamper	England	C		X	HR	7,90x( )x4,30
QUORNING, Borge	Dragonfly	Denmark	T		X	LR	7,70x( )x5,70
RHODES, Bernard	Klis III	New Zealand	T	X		HR	7,24x( )x5,18
SHUTTLEWORTH, John	8m Micromultihull	England	C	X		HR	8,00x7,62x5,94
SEDLMAYER, Albert	Tron	New Zealand	C	X		LR	7,50x7,00x4,00
SPEED	Speed 770	France	T		X	LR	8,00x7,70x6,00
SMITH, Tony	Telstar 26	USA	T		X	HR	8,00x7,31x4,90
TENNANT, Malcolm	Turbo 6	New Zealand	C	X		HR	6,00x( )x3,90
TENNANT, Malcolm	Chevron	New Zealand	C	X		HR	7,00x( )x4,00
TENNANT, Malcolm	Streaker	New Zealand	C	X		LR	7,00x( )x4,00
TENNANT, Malcolm	Coaster	New Zealand	C	X		HR	7,90x( )x6,60
TENNANT, Malcolm	Spyder Mk 2	New Zealand	C	X		LR	8,00x7,65x5,50
WHARRAM, James	Tiki 21	England	C	X	X	HR	6,40x5,64x3,66
WHARRAM, James	Hinemoa	England	C	X		HR	7,10x5,80x3,45
WHARRAM, James	Tiki 25	England	C	X		LR	7,60x6,84x4,60
WHARRAM, James	Tiki 26	England	C	X		HR	7,93x6,84x4,60
WHARRAM, James	Pahi 26	England	C	X		HR	8,00x6,32x4,34
WILLIAMS, Chris	Sea Wind 24	USA/Australia	C		X	LR	7,39x( )x4,88
WOODS, Richard	Janus	England	C	X	X	HR	6,60x6,00x3,60
WOODS, Richard	Strider	England	C	X	X	HR	7,30x6,65x4,30
WOODS, Richard	Gwahir	England	C	X	X	HR	7,50x6,85x4,50
WOODS, Richard	Merlin	England	C	X	X	HR	7,65x7,00x4,60
WOODS, Richard	Efcat	England	C	X	X	HR	7,65x7,55x4,85

(Original list compiled by Richard & Lilian Woods, updated by MULTIHULLS Magazine as of June 1, 1986 from available data.)

P R O T O K O L L der Mitgliederversammlung vom 31. Januar 1987

Parkhotel "Wilhelmshöhe", Wülfrath

Der Vorsitzende eröffnet die Mitgliederversammlung und begrüßt namens des Vorstandes die Mitglieder und Gäste. Er stellt fest, daß zu dieser Mitgliederversammlung satzungsgemäß eingeladen worden ist und mithin die Versammlung beschlußfähig ist.

Die Zahl der teilnehmenden Mitglieder und Gäste wird im Laufe der Versammlung festgestellt. Bis zum Schluß der Versammlung waren gekommen:

56 Mitglieder und 26 Gäste.

Nach Schluß der Versammlung um 19 Uhr erschienen weitere 8 Mitglieder, die aber in der Anwesenheitsliste der Mitgliederversammlung nicht mehr erfaßt worden sind.

Der Vorsitzende berichtet über die Umstellung unserer Mitglieder-, Adressen- und Bootskartei auf ein Computersystem, das von den Herren Pennigstorf und Gerschütz ausgearbeitet worden ist. Da die Umstellung noch nicht ganz vollzogen ist, kann der augenblickliche Mitgliederbestand gegenwärtig nur mit "annähernd genau" mit 360 Mitgliedern angegeben werden.

Erfaßt sind in unserer Kartei: 126 Kreuzerkatamarane
33 Kreuzertrimarane
40 Sport- und Rennkatamarane und
89 Monohulls.

Die Aufschlüsselung der erfaßten Segelreviere zeigt folgendes Ergebnis:

Ostsee	33
Nordsee	62
Kanal u. Atlantikküste Europa	1
Spanische und Franz. Mittelmeerküste + Inseln	11
Italien einschl. Inseln	6
Jugoslawien und Griechenland	7
Türkei und übriges Mittelmeer	1
Übersee weltweit	6

Im Ausland sind folgende Mitglieder ansässig:

Österreich	19
Schweiz	2
Dänemark	3
Norwegen	1
Schweden	2

Der gegenwärtige Vorstand bedauert sehr die mangelnde Regattaaktivität in unserer Vereinigung. Der erste Grund liegt darin, daß unsere Mitglieder zu weit voneinander entfernt wohnen bezw. ihre Boote liegen haben. Wenn Mitglieder am Regattasegeln besonders interessiert sind, bleibt nichts anderes übrig, als daß diese sich selbst um die Organisation von Regatten kümmern. Einen ersten Anstoß mag das International Multihull Meeting diesen Jahres in Kiel geben, weitere Aktivitäten werden erhofft aus dem Kreis der Micro-Multihull-Segler. Über die Aktivität der Micro-Multihulls ist nicht viel zu berichten. Unser Mitglied Ralf Flach will sich dieser Sache besonders annehmen. Er will insbesondere versuchen, die Micro-Multihull-Segler einander näher zu bringen.

Kernstück unserer Vereinigung ist nach wie vor der "Mehrrumpf-Bote", der inzwischen von einem recht aktiven Redaktions-Komitee zusammengestellt und herausgegeben wird.

Für die Vorbereitung dieser Tätigkeit der Redaktion ist die Vereinigung ihrem Mitglied Wolfgang Barth, München, und unserem gegenwärtigen Drucker der Rathaus-Druckerei in Leer, dem Herrn Wehner, dankbar.

Über die Veranstaltungen des letzten Jahres ist laufend im "Mehrrumpf-Boten" berichtet worden. Für 1987 sind geplant

das Intim-Treffen in Bremen am 14. Februar,
das norddeutsche Pfingst-Treffen in Varel, (Vorbereitg. Wolfg.Gerschütz)
Ende Juli das I M M 1987 in Stickenhörn (Leitung + Vorbereitg. Manfred Schulz-Kosel)

Unser Schatzmeister Klaus Lenk legt die Kassenberichte für die Jahre 1985 und 86 vor, Kopien stehen den Mitgliedern zur Verfügung. Und da die ursprünglich vorgesehenen Kassenprüfer aus zeitlichen und Witterungsgründen die Kassenprüfung nicht vornehmen konnten, wurden die Herren Beaugrand und Streit gebeten, die Kasse und die von Herrn Lenk mitgebrachten Belege vor Beginn der Versammlung zu prüfen. Die Kassenprüfer bestätigen die Ordnungsmäßigkeit und korrekte Führung der Kassenangelegenheiten.

Es wird sodann aus der Versammlung der Antrag gestellt, dem Schatzmeister wie auch dem gesamten Vorstand für die beiden abgelaufenen Jahre Entlastung zu erteilen.

Die Abstimmung ergab, daß der Kassenführung und dem Vorstand einstimmig Entlastung erteilt wurde.

Es wird sodann vorgezogen die Erörterung über Ort und Zeit der nächsten Mitgliederversammlung. Planmäßig ist zum Ende 87 bezw. Anfang 88 Süddeutschland an der Reihe. Das für den süddeutschen Raum zuständige Vorstandsmitglied Kurt Diekmann konnte jedoch nicht zur Versammlung erscheinen. Er soll gebeten werden, baldmöglichst Vorschläge für Ort und Zeit zu unterbreiten.

Vor Eintritt in eine Erörterung der zukünftigen Vorstandsarbeit gibt Herr Frank Kisch bekannt, daß für den südwestdeutschen Raum eine Regionalveranstaltung stattfinden soll am 27.3.87 um 19 Uhr in Ginsheim, Am Mainspitz 3, BAB Abfahrt Ginsheim/Gustavsburg.

Der Vorsitzende gibt sodann die Vorstellungen des bisherigen Vorstandes über eine künftige Vorstandsarbeit bekannt.

Entsprechend der gewachsenen Zahl unserer Mitglieder muß die im Rahmen des Vorstandes notwendige Arbeit auf mehr Schultern verteilt werden als bisher. Es wird deshalb vorgeschlagen, die gesamte Arbeit auf verschiedene Ausschüsse zu verteilen. Die jeweiligen Obleute dieser Ausschüsse sollen den Vorstand bilden. Die Ausschußobleute sollen frei sein, sich die Mitarbeiter auszuwählen, wobei allerdings bereits jetzt gewisse personelle Vorstellungen bestehen. Soweit einzelne Ausschußmitglieder feste Funktionen haben, soll die insoweit anfallende Korrespondenz direkt an diese Mitglieder, welche hinfort im Impressum genannt werden, gesendet werden, im übrigen regelmäßig an die Obleute der Ausschüsse. Der bisherige Vorstand schlägt folgende Ausschüsse vor und benennt als Obleute bezw. Mitglieder folgende Personen:

1) Geschäftsführung: Vorsitzender : H.M.C. Wölper
stellvertretende Vorsitzende : Wolfgang Gerschütz (Mitgl.+ Bootskartei)
Kurt Diekmann (Ausschuß für Technik)

Schatzmeister: Klaus Lenk
I.M.M. Manfred Schulz-Kosel

"Mehrrumpf-Bote": Jürgen Pfennigstorf
Kontakt Niederld. + Revier Nordrh.Westf.: Rudolf Steffen

Ausschuß für "Mehrrumpf-Bote" (Redaktionskomitee) : Jürgen Pfennigstorf (Beisitzer im Vorst. Leitg.d. Redaktion u. Organisation.)
Wolfgang Gerschütz (Mitgl.Kartei)
Christa + Heinrich Wölper
Änne Nienaber
Bernd Huse
Lutz Bremer (Fahrtenberichte)
Kurt Diekmann (Vorstellg.neuer Boote)
Dr. Petersen (Sicherzeit, Seemannsch.)

Für diesen Ausschuß, aber auch für weitere Vorstandsarbeit, wird dringend nach einer Kontaktperson nach Frankreich gesucht. Die/ Der Betreffende sollte nicht nur der französischen Sprache mächtig, sondern auch zu einer Korrespondenz in der Lage sein.

Ausschuß für Technik umfaßt die Arbeitsgebiete: Vermessungsregeln, Vorstellg.neuer Boote, Selbstbau, Sicherheit, Seemannschaft, Ausrüstung.

Dr.A.Petersen (gleichzeitig als Beisitzer imVorst.)
Kurt Diekmann (Speziell f.Vermessungsregeln, Vorstellg. neuer Boote, Konstruktion)

(Alle Zuschriften und Anregungen zur "Vorstellg.neuer Boote" sind direkt an Kurt Diekmann zu richten.)

Rudolf Steffen (u.a.Micro-Multihulls)

Für diesen Ausschuß werden weitere Mitglieder für spezielle Aufgabenbereiche gesucht. Interessenten wenden sich direkt an Dr.A.Petersen.

Ausschuß für I.M.M. 1987: Manfred Schulz-Kosel (gleichzeitig Beisitzer im Vorstand)
Falk Kaempfe (Regatten)
Jürgen Pfennigstorf, Wolfgang Gerschütz) Computer

Ausschuß für Micro-Multihulls: Kurt Diekmann
Rudolf Steffen
Wolfgang Barth
Ralf Flach

Auch für diesen Ausschuß werden weitere Mitglieder gesucht.

Neben den Ausschüssen soll im Impressum künftig laufend bekanntgegeben werden, wer in den einzelnen Revieren Interessenten als Berater zur Verfügung steht. Vorgesehen sind bislang:

Ems/ Ostfriesland	Dr. A. Petersen (0491/ 5007)
Jade einschl. Wangerooge	Wolfgang Gerschütz (04431/ 3208)
Weser-Bereich	Jörg Schwandt (04404/ 3213)
Elbe	Heinrich M.C.Wölper (0421/ 214144)
Schlew.Holstein Westküste	
" " Ostküste	Manfred Schulz-Kosel (0431/241709)
Westdeutschld./ Niederld.	Rudolf Steffen (02058/ 71002)
Adria/ oestl. Mittelmeer	Wolfgang E.Keussen(02151/ 730516)
westl. Mittelmeer	
Süddeutschland	Kurt Diekmann (0080/ 64 37 48)
Verwaltg. Video-Cassetten + Filme	Bernd Murke (02372/73346 + 4001)

Der Vorsitzende stellt fest, daß wir nach der Satzung nur den Vorsitzenden, seine beiden Stellvertreter, den Schatzmeister und bis zu 6 Beisitzer zu wählen haben. Der gegenwärtige Vorschlag des alten Vorstandes nennt nur 3 Beisitzer. Soweit wird vorgeschlagen, der künftigen Entwicklung nicht vorzugreifen, vielmehr drei Beisitzerstellungen für neuen Bedarf freizuhalten.

Der Vorsitzende stellt der Versammlung die Frage, ob über die Wahl der Vorstandsmitglieder einzeln oder generell über den Vorschlag des alten Vorstandes abgestimmt werden soll. Die überwiegende Mehrheit ist für eine Gesamtabstimmung. Ohne Gegenstimmen und Enthaltungen wird sodann der Vorschlag des alten Vorstandes von der Versammlung insgesamt akzeptiert.

Zum Tagesordnungspunkt "Verschiedenes" werden nur wenige Fragen aus der Versammlung gestellt und zur Zufriedenheit beantwortet.

Der Vorsitzende schließt die Versammlung um 18.5o Uhr.

-.-.-.-.-.-.-.-.-.-.-.-.-

... und was gibt es sonst aus Wülfrath zu berichten?

Die ersten Teilnehmer des Treffens sahen sich bereits am Frühstückstisch im Hotel "Wilhelmshöhe" am Freitag, den 3o. Januar. Sie nutzten den Tag zum Ausstellungsbesuch in Düsseldorf. Von der Ausstellung gibt es über unseren speziellen Bereich wenig zu berichten. Die Firma EFCAT Bremer Multihull, in der unser Mitglied Flach Partner ist, hatte den gerade noch fertig gewordenen Prototyp des EFCATS ausgestellt; das Boot ließ deutlich die Galopparbeit der Fertigstellung erkennen und hatte leider keinerlei Innenausbau.

Die Firma NOVA CAT GmbH. in Hannover hatte den Rumpf eines Prototyps ihres Kreuzerkats ausgestellt. Auch diesem fehlte jeder Innenausbau einschl. Betakelung und Besegelung. Einsamer Gipfelpunkt war auf der Ausstellung der auf dem Stand der Zeitschrift "Segeln" gezeigte Formula 4o Catamaran aus Frankreich. Zu behaupten, daß dieses Boot aber in den Rahmen dessen fällt, was wir mit unserer Vereinigung abdecken, wäre reiner Größenwahn. Es handelt sich um eine reine Rennmaschine zu keinem anderen Zweck als damit Regatten besonders schneller Boote zu gewinnen. Konstruktion, Bau und Gebrauch dieser Boote ist nur bei massiver Hilfe durch Sponsoren denkbar.

Einige wenige unserer Mitglieder hatten Gelegenheit, die Preisverteilung des Filmfestivals zu besuchen, welches die Zeitschrift "Segeln" organisiert und durchgeführt hat. Wer näheres wissen möchte, möge in der Zeitschrift "Segeln" nachlesen. Insgesamt können wir feststellen, daß die bei der Preisverteilung ausschnittweise gezeigten Filme alles in den Schatten stellen würden, was man bisher in der Bundesrepublik an Segelsportfilmen gesehen hat.

Am Abend des 3o. Januar fand eine Vorstandssitzung statt, die im wesentlichen der Vorbereitung der am nächsten Tag folgenden Mitgliederversammlung diente.

Der Vormittag des Sonnabends sah wieder einige unserer Mitglieder auf der Ausstellung. Ab Mittag versammelte man sich in der "Wilhelmshöhe". Dort hatten unsere Mitglieder Bernd Galle und Rudolf Steffen den Nachmittag vorbereitet. Bernd Galle hat uns Vorführgeräte für Dias, Filme und Video-Cassetten gestellt. Über das Vorführen von Video-Cassetten sind wir allerdings nicht hinausgelangt.

Gleichzeitig fand in einem Nebenraum der von Rudolf Steffen aufgezogene Flohmarkt statt. Unser Mitglied, der Konstrukteur H.P.F.C. Veenema, zeigte eine Reihe von Entwürfen und war im übrigen ein eifriger Berater unserer neugierigen Mitglieder.

Für Interessenten waren die ausländischen Zeitschriften und Mitteilungsblätter ausgelegt, und im übrigen sprach man in wechselnden Gruppierungen miteinander.

Die Mitgliederversammlung wurde innerhalb der vorgesehenen Zeit, d.h. zwischen 17 und 19 Uhr abgewickelt. Vor und nach dem Abendessen ergab sich Gelegenheit, die in der Vereinigung vorhandenen und von einigen von Mitgliedern mitgebrachten Video-Kassetten anzusehen. Und schließlich hatten wir den Besuch eines Redaktionsteams der Zeitschrift "Segeln", welches u.a. den sehr interessanten Film über die Formula 4o Böote mitbrachte.

Um etwa o.1 Uhr meinte der Wirt, daß es nun Zeit sei, ins Bett zu gehen. Und das taten wir.

Der Sonntagmorgen sah noch eine fröhliche Frühstücksrunde. Sodann [illegible]d wir bei herrlichstem Reisewetter in die Heimat abgedampft.

Es bleibt nachzutragen, daß Bernd Galle und Rudolf Steffen T-Shirts in 3 Größen mit aufgedrucktem Emblem unserer Vereinigung besorgt hatten, welche bereits fröhlichen Absatz fanden. Die T-Shirts können bei Klaus Lenk zum Preise von DM 15,-- zuzgl. Versandkosten bestellt werden, im übrigen werden wir gelegentlich der vorgesehenen Treffen in Bremen und Varel sowie zum I.M.M. in Kiel die T-Shirts zum Verkauf bereit halten.

Eine Meile vor dem Ziel in Pointe à Pitre passierte der "Espace Gard" dies! (Foto: Gilles Kleine, Multicoques Nr.9)

MULTIHULL DEUTSCHLAND

VEREINIGUNG DEUTSCHER CATAMARAN- UND TRIMARAN- SEGLER

Multihull

Kassenbericht 31.12.85

Anfangsbestand	5 697.59	
Einnahmen	11 063.10	
Ausgaben		14 777.51
Endbestand		1 983.18
	16 760.69	16 760.69

==========

Veröffentlichungen	Nr 37 =	Januar 85
	38 =	Mai 85
	39 =	Oktober 85
Aussenstände	20	Beiträge für 85
Vorauszahlungen	34	Beiträge für 86
Neuzugänge 1985	64	
Mitgliederbestand 31.12.85	279	

Die Kassenführung wurde geprüft und für richtig befunden

Düsseldorf 31.1.87

1. Kassenprüfer

K.H. STREIT
NÜRNBERG

2. Kassenprüfer

M. Beenigrand
M. Beenigrand
2105 Seevetal 3
Im Meerstor Dweek 1

MULTIHULL DEUTSCHLAND

VEREINIGUNG DEUTSCHER CATAMARAN- UND TRIMARAN- SEGLER

Kassenbericht

31.12.86

Anfangsbestand	1.1.86	DM 1 983.18	
Einnahmen	1986	DM 13 676,77	
Ausgaben	1986		DM 8 540.16
Endbestand	31.12.86		DM 7 119.79
		DM 15 659.95	DM 15 659.95

==========

Aufschlüsselung:

Einnahmen aus Beiträgen	DM	13 040,50
(die krummen Werte entstehen durch Bankspesen bei Auslandsüberweisungen)		
Einnahmen aus Spenden und Aufklebern	DM	149,--
Übertrag aus altem Zeitungskonto	DM	81,23
Rückerstattung vom Finanzamt	DM	650,04
Spenden (Beitrag ?) unbekannter Absender	DM	45,--
	DM	13 676.77
Ausgaben für Satz, Druck, Versand	DM	8 540.16
für Korrespondenz, Büroauslagen und Bankspesen	DM	382.10
	DM	8 540.16

==========

Statistische Angaben:

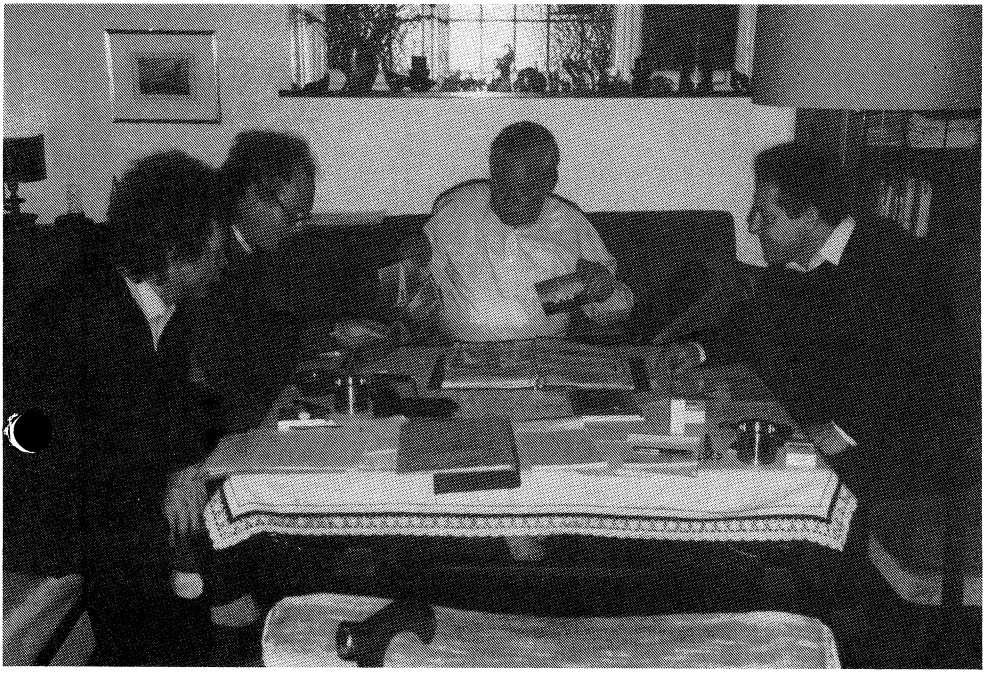
Beitragsrückstände vom Jahre 1985	=	9 Mitglieder
vom Jahre 1986	=	49 " !!!
Beitragsvorauszahlungen für 1987	=	48 "
Mitgliederbestand am 31.12.86	=	361
Neuzugänge an Mitgliedern	=	82

Die Kassenbelege wurden geprüft, und die Vereinskasse für stimmend befunden

Düsseldorf 31.1.87

1. Kassenprüfer

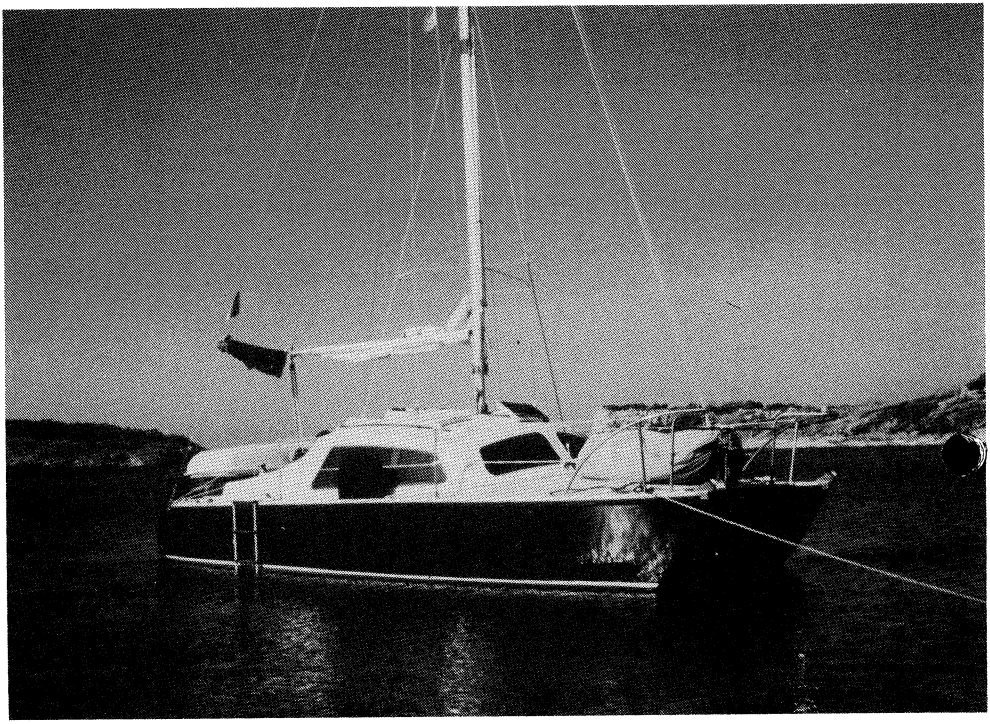
M. Beenigrand
2. Kassenprüfer



Das Redaktions-Komitee "in full action".

Inhaltsverzeichnis

Seite		
1		Impressum
3 -	4	Worte des Vorsitzenden
5 -	13	Aktuelle Seiten
14 -	15	Pfingsttreffen 87
16 -	17	Technik:Petersen/Bugformen
	18	Diekmann/ Shuttleworth
	22	Wiedergeburt einer QUEST
27		Texel Yardstick
28		Fahrtenberichte
-	3o	Rudi Wagner/ Karibik
	31	H.Wölper/ Sommerreise nach Skandinavien
	35	"Aus der Karibik"
37		Dies und das und sonstnochwas Aktuelles aus München
39		Intern.Multihull Meeting 87 I.M.M.
4o		Bootsmarkt
42		Flohmarkt
45		Veranstaltungskalender
46		Vorstellung neuer Boote
49		MICRO MULTIHULLS
57		Protokoll der Mitglieder Versammlung Jan.87



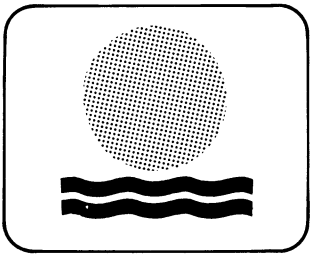
"Doppelspiel" in türkischen Gewässern
von Eberhard und Uschi Beck
Mailingerstr. 3
8 München 19
Tel. o89/ 187736

Weltweit bewährt!

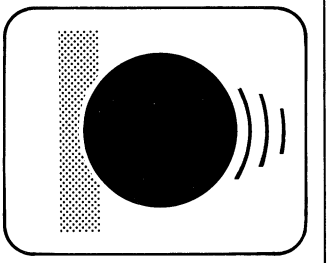
AIREX®

Spezialschaumstoffe

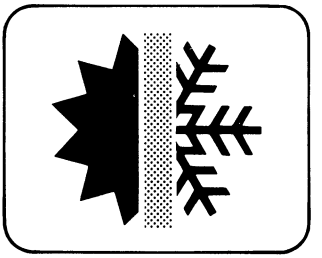
geschlossenzellig · superweich · zähhart · hart



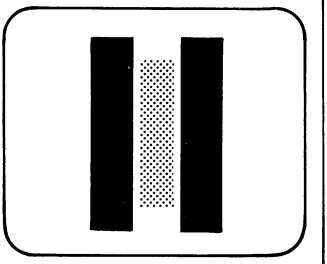
Auftrieb



Schlagschutz

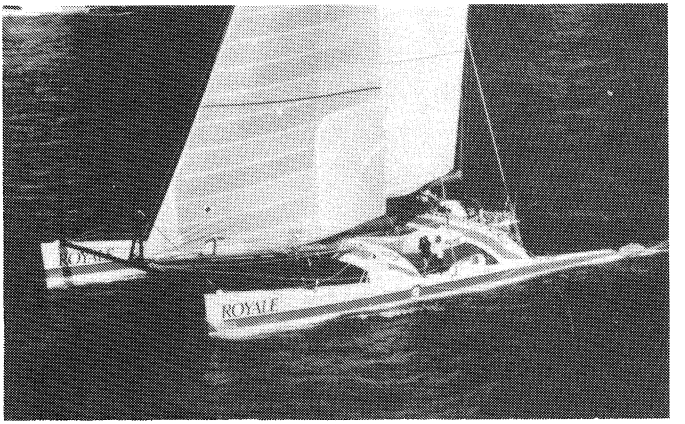


Dichtung + Isolation



Leicht- + Sandwichbau

Werksvertretung **Gaugler & Lutz oHG** · Robert-Bosch-Straße 29
D-7080 Aalen 1 · Telefon 07361/41088-89 · Telex 713227



Royale gebaut mit AIREX R 62.80 zähhart