Der Mehrrumpf-„Bote"

Nr. 48 1987 / 5

MULTI ULL

Deutschland

VEREINIGUNG DEUTSCHER CATAMARAN- UND TRIMARAN-SEGLER

MULTIHULL DEUTSCHLAND

Vorsitzender: Heinrich M. C. Wölper, Parkallee 227, 2800 Bremen,
Geschäft: 0421/320255, Privat: 0421/214144

Stellvertr. Vorsitzende: Wolfgang Gerschütz, Niedersachsenweg 30,
2878 Wildeshausen, Telefon: 04431/3208;
Kurt Diekmann, Grünwalder Straße 69, 8000 München 90,
Telefon: 089/643748

Schatzmeister: Klaus Lenk, Parkstraße 21, 2960 Aurich,
Geschäft: 04941/3310, Privat: 04941/8255

Beisitzer: Dr. Arthur Petersen, Dr. Reilweg 19, 2950 Leer,
Telefon: 0491/5007;
M. Schulz-Kosel, Am Reff 1, 2305 Heikendorf,
Geschäft: 0431/676097, Privat: 0431/241709

Fachausschüsse

Geschäftsführung: Heinrich M. C. Wölper

Mehrrumpf „Bote": Redaktionskomitee: Heinrich M. C. Wölper;
Anne Nienhaber, Angerburger Straße 13, 2720 Rothenburg,
Geschäft: 0421/2383440, Privat: 04261/63524;
Wolfgang Gerschütz;
Bernd Huse, Altmannstraße 10, 2800 Bremen,
Telefon: 0421/345847;
Franz Münch, Wülwestraße 14, 2800 Bremen,
Geschäft: 0421/5383913, Privat: 0421/701576;
Christoph Köster, Am Dobben 123, 2800 Bremen,
Geschäft: 0421/700074, Privat: 0421/76122

Technik: Dr. Arthur Petersen

MICRO-Multihulls: Kurt Diekmann

Reviervertreter/Berater

Ostfriesland: Dr. Arthur Petersen

Jade: Wolfgang Gerschütz

Weser: Jörg Schwandt, Feldstraße 4, 2887 Elsfleth,
Telefon: 04404/3213

Elbe: Heinrich M. C. Wölper

Rhein-Main: Frank Kisch, Auf der Schlicht 107, 6203 Hochheim,
Telefon: 06146/2410

Westdeutschland/ Niederlande: Rudolf Steffen, Schwanenstraße 9, 5603 Wülfrath,
Telefon: 02058/71002

Süddeutschland: Kurt Diekmann

Adria, östl. Mittelmeer: Wolfgang E. Keusen, Am Kleckers 24, 4150 Krefeld,
Telefon: 02151/730516

Verwaltung

Videokassetten/Filme: Bernd Murke, Parkstraße 89, 5870 Hemer, Telefon: 02372/73346

Bankverbindung: Volksbank Aurich e.G., BLZ 28491074, Kto.-Nr. 4075,
Kennwort: Multihull

Annoncen-Annnahme und Druck: Rathausdruckerei Albert Wehner, Postfach 1803, 2950 Leer,
Telefon: 0491/2667

Der schnellste „Biscuit" der Welt

Worte des ersten Vorsitzenden

Worte des ersten Vorsitzenden

Am 27. Oktober 1987 hatte die Stunde des Abschieds geschlagen. Zum letzten Male trat das Redaktionskomitee in alter Besetzung, d.h. unter Vorsitz von Jürgen Pfennigsdorf, zusammen. Drei Tage später war Jürgen bereits in Toulouse, um dort seinen neuen Job zum Wohl der europäischen Raumfahrt anzutreten. Nicht, daß wir der Raumfahrt nichts Gutes gönnen, aber für uns ist nicht nur der Chefredakteur, sondern auch derjenige weggefallen, der den Löwenanteil der mit der Redaktion zusammenhängenden Arbeit erledigt hat. Werfen Sie einmal einen Blick in die Nr. 47 des „Mehrrumpf-Boten". Jede Zeile darin ist in die Jürgen zur Verfügung stehende Computeranlage eingespeist und für unsere Drukkerei ausgedruckt worden. Die Sekretärinnen unter uns wissen, was das heißt.

Mit Hilfe unseres Druckers Albert Wehner haben wir inzwischen ein neues System erfunden und an der nunmehr vor Ihnen liegenden Nummer 48 können Sie sehen, ob es beim ersten Mal funktioniert hat. Unsere Kasse muß zunächst einmal eine nicht unerhebliche Mehrbelastung schlucken, aber bei unserem Mitgliederzuwachs innerhalb des letzten Jahres kommen wir auch dann so gerade hin. Und wenn der Mitgliederzuwachs noch etwas anhält, dann werden wir auch in der Zukunft ruhig schlafen können. Darüber werden Sie in der Berichterstattung der Mitgliederversammlung vom 7. November 1987 mehr erfahren. Es bleibt uns, Jürgen für seine unendliche Arbeit zu danken und das sei hiermit abermals und besonders herzlich geschehen.

Mitgliederzuwachs ist unser zweites Stichwort. In die Berichterstattung haben wir die von Klaus Lenk und Wolfgang Gerschütz vorbereitete Statistik einfließen lassen. Und mehr als der gegenwärtige Mitgliederstand von über 400 Mitgliedern beeindruckt der Mitgliederzuwachs. Beinahe zu jeder Mitgliederversammlung glaubten wir, die Mehrheit der Multihull-Interessenten der Bundesrepublik und der umliegenden Länder erfaßt zu haben. Jedes Mal wurden wir im Nachhinein eines Besseren belehrt.

Den letzten, besonders großen Mitgliederzuwachs verdanken wir der Yachtpresse, insbesondere der Berichterstattung der „Yacht" über das IMM 1987 in Stickenhörn. Wir haben uns auf unserer Mitgliederversammlung bereits für die vortreffliche Berichterstattung über Stickenhörn bei der Presse bedankt.

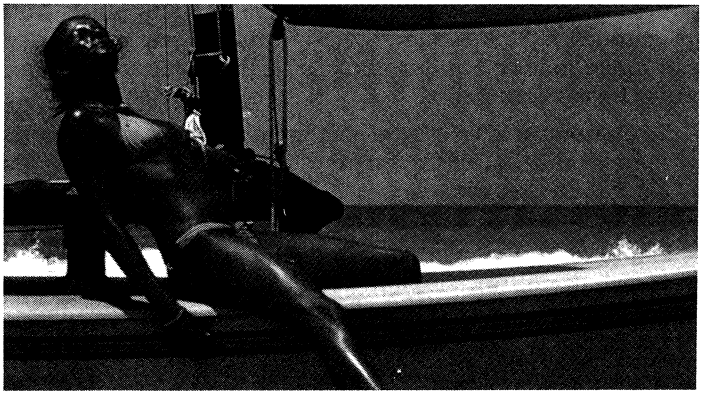
Mit der wachsenden Mitgliederzahl ergibt sich ein neues Problem: die Verwaltung und die Geschäftsführung unserer Vereinigung. Bislang wird jegliche Arbeit in unserer Vereinigung durch Amateure geleistet, oder wenn schon professionelle Kräfte eingesetzt werden, dann kostet es die Vereinigung keinen Pfennig. Zu unserem großen Glück hat uns die Technik das Computerunwesen beschert. Und da wir in unserem Kreise einige haben, die sich damit auskennen, nutzen wir diese Möglichkeit aus. Wolfgang Gerschütz führt unsere Mitgliederli-

ste über den betriebseigenen Computer. Klaus Lenk tut das gleiche für unsere Kassenführung. Wenn Sie im Bericht des Vorstandes die beiderseits präsentierten Zahlen vergleichen, werden Sie zwar – auf den ersten Blick – einige Unterschiede feststellen. Geht man diesen Unterschieden auf den Grund, dann stellt man sehr bald fest, daß es sich letztlich nur um geringfügige Unterschiede handelt. Da die Computersysteme beider kompatibel sind, können wir uns mit Erfolgsaussichten bemühen, die Mitgliederliste in Übereinstimmung zu bringen. Das setzt allerdings etwas voraus, was mit dem Computersystem nicht das geringste zu tun hat. Von der Nummer 47 des „Mehrrumpf-Boten" sind fast 20 Einzelstücke zurückgekommen, weil die Adressaten von der Bundespost unter den bei uns registrierten Anschriften nicht mehr zu erreichen waren. Nur sehr wenige Adressenfehler konnten wir im eigenen Lager aufklären. Im übrigen bleiben wir von einer Krankheit aller Vereine verschont, daß nämlich nur gelegentlich die Mitglieder daran denken, ihren Verein über Adressenänderungen zu unterrichten. Wir werden deshalb künftig, beginnend mit dieser Nummer des „Mehrrumpf-Boten", laufend eine Liste derjenigen Mitglieder veröffentlichen, die uns „verlorengegangen sind".

Für das „Verlorengehen" in der Mitgliederliste gibt es allerdings noch einen anderen Grund, wer trotz mehrerer Aufforderungen von Klaus Lenk seinen Beitrag mehrere Jahre nicht bezahlt, wird aus der Liste ohne Vorwarnung gestrichen. Als Vorwarnung mag jeder die Zahlungserinnerung von Klaus Lenk auffassen. Mehr als das sind wir nicht bereit zu tun.

Mit wachsender Mitgliederzahl nimmt auch die Arbeit der Geschäftsführung zu. Sicher sind wir noch weit davon entfernt, daß wir einen professionellen Geschäftsführer brauchen. Aber wenn unsere Wachtumsrate die Gleiche bleibt wie im letzten Jahr – und ich bin dessen ziemlich sicher –, dann ist die Zeit der professionellen Geschäftsführung nicht mehr fern.

Es bleibt mir, Ihnen ein frohes Weihnachstfest und eine bessere Segelsaison für 1988 zu wünschen, als wir sie 1987 hatten.



„Na Jürgen, wir beginnen zu ahnen, warum Du nach Toulouse ausgewandert bist".
Entnommen: Multicoques Magazin, No 14

Protokoll Mitgliederversammlung 7.11.1987 in Nürnberg

Wie gewöhnlich schloß sich die „offizielle" Mitgliederversammlung praktisch nahtlos an die übliche erweiterte Vorstandssitzung an.

Unter den genau 50 Anwesenden begrüßte Heinrich Wölper die erfreulich große Zahl von 21 Gästen, denen er dezent wie immer die „üblichen Unterlagen" – sprich Beitrittsformulare – anbot. Schlechte Nachrichten mußte der Vorsitzende in Hinsicht auf den „Mehrrumpf-Boten" melden: Jürgen Pfennigsdorf, der bisher den Löwenanteil an der Produktion unseres Vereinsblattes übernommen hat, steht nicht mehr zur Verfügung, da er beruflich nach Südfrankreich auswandert. Ersatz für ihn zu finden, sei praktisch unmöglich, da Pfennigsdorf die Produktion des „Boten" über den firmeneigenen Großcomputer von MBB hatte laufen lassen können. Die Suche des Redaktionskommittees nach Hilfe sei von der Druckerei positiv beantwortet worden, allerdings koste diese Hilfe voraussichtlich pro Ausgabe immerhin rund 1250 Mark. Wölper stellt jedoch klar, daß angesichts des erfreulichen Mitgliederzuwachses selbst dieser Betrag noch ohne Erhöhung der Beitrage zu finanzieren sei. Die vorliegende Ausgabe Nr. 48 ist die erste, die nun von der Druckerei selbständig produziert wurde und jeder kann sich sein Urteil bilden.

Die ungewöhnlich große Zunahme an Mitgliedern in den vergangenen Monaten ist ganz offensichtlich durch die ausführliche Berichterstattung der Wassersport-Fachzeitschriften über das IMM in Stickenhörn verursacht worden. Wolfgang Gerschütz nannte die aktuellen Zahlen: seit August sind unserem Verein 72 Mitglieder neu beigetreten, insgesamt waren es am Tag der Mitgliederversammlung 411! Die größte Fraktion unter den Mitgliedern machen derzeit die Besitzer von Kreuzer-Katamaranen aus (136), gefolgt von denen, die noch kein Schiff besitzen (122). Stärkste Auslandsgruppe sind die Mitglieder aus Österreich (21), die Schweizer liegen deutlich abgeschlagen auf Platz 2: 4 unserer Freunde kommen von dort.

Für das Thema Regatten konnten sich die anwesenden Mitglieder offensichtlich nicht so recht erwärmen, auch wenn Wölper feststellte, daß der stärkste Zuwachs zu unserer Vereinigung aus den Rennklassen kommt. Das Hauptproblem, so der Vorsitzende, sei wohl die starke räumliche Streuung unserer Mitglieder, die dazu auch noch sehr unterschiedliche Bootstypen segelten. Daraus ergäben sich erhebliche Probleme für die Organisation von Regatten. Dennoch erklärt sich Peter Scholtissek (Auguststraße 19, 8670 Hof/Saale, Tel. 09281/3336) bereit, als Anlauf- und Koordinationsstelle für Regatta-Interessenten zu fungieren. Auf Dauer, so Wölper, werden wir um einen Regattenreferenten im Vorstand nicht herumkommen. Freiwillige mögen sich melden!

Heinrich Wölper stellte klar, daß er zwar auch in Zukunft bereit sei, weiter für den Verein zu arbeiten, dies jedoch „nur in abnehmenden Maß". Es gelte nun, dringend nach Verstärkung für den Vorstand zu suchen. Erfreulich sei die zunehmende Beliebtheit der mehr oder minder „intimen" Treffen, wie sie sich zum Beispiel in Bremen und München gut eingeführt hätten. Solche regionalen Zu-

sammenkünfte sollen auch in Zukunft durchgeführt werden (bereits bekannte Termine finden Sie in diesem Heft). Wer solche Treffen durchführen möchte, kann sich von Wolfgang Gerschütz (Niedersachsenweg 30, 2878 Wildeshausen) einen Computerausdruck aus unserer Mitgliederliste nach Postleitzahlgebieten machen lassen, damit er weiß, wen er einladen kann.

Der Kassenbericht von Klaus Lenk mußte leider aus zwei Gründen entfallen. Zum einen konnte Lenk nicht nach Nürnberg kommen, zum anderen war in Nürnberg das Jahr noch nicht um; so verlas Wölper lediglich einen Zwischenbericht, der aber die gute Kassenlage bestätigte. 1987 begann mit einen Kassenbestand von etwa 7.100 DM, Anfang November betrug er fast genau 8.000 DM. Zwar standen zu dieser Zeit noch rund 50 Beiträge aus (jeder prüfe hier sein Gewissen!), doch hatten 34 Mitglieder bereits den Beitrag für 1988 bezahlt. Der endgültige Kassenbericht soll im „Mehrrumpf-Boten" Nummer 49 veröffentlicht werden.

Ohne Kassenbericht erschien eine Entlastung des Vorstandes nicht sinnvoll. Wölper schlug daher vor, diese auf die nächste Jahreshauptversammlung zu vertagen.

Nur kurz andiskutiert wurde der Ort dieser nächsten Jahreshauptversammlung. Es wurde sowohl für, als auch gegen, die Verbindung mit einer Bootsausstellung argumentiert, eine Abstimmung gab es jedoch nicht. Sicher ist nur, daß nach dem bewährten Turnus nun wieder der Norden dran ist. Als Bootsausstellung kommt da nur Hamburg infrage.

Kurt Pelz (Postfach 201003, 5300 Bonn, Tel. 02221/325288 und 326238) schlug noch vor, eine Liste der Selbstbauprojekte mit Bootstypen und Anschriften zusammenzustellen. Für Bauwillige stelle eine solche Liste eine Fundgrube für Informationen dar. Wer selbst baut – oder bauen läßt – sollte sich bei ihm melden.

Ab exakt 19.26 Uhr begann dann der gemütliche Teil der Jahreshauptversammlung; wieder mal war es unserem Oberhäuptling gelungen, die unumgänglichen Vereinsmeiereien in Rekordzeit über die Bühne zu bringen. Lange Gespräche und Diskussionen schlossen sich an.

Ernst W. Barth

Etwas Statistik:

Anwesend: 29 Mitglieder, 21 Gäste

1. Mitglieder der „Ersten Stunde" = 16

Zugänge 1978	–	47	=	Bestand 31. 12. 1978	=	65 Mitglieder
Zugänge 1979	–	17	=	Bestand 31. 12. 1979	=	82 Mitglieder
Zugänge 1980	–	16	=	Bestand 31. 12. 1980	=	98 Mitglieder
Zugänge 1981	–	17	=	Bestand 31. 12. 1981	=	115 Mitglieder
Zugänge 1982	–	19	=	Bestand 31. 12. 1982	=	134 Mitglieder
Zugänge 1983	–	24	=	Bestand 31. 12. 1983	=	158 Mitglieder
Zugänge 1984	–	37	=	Bestand 31. 12. 1984	=	195 Mitglieder
Zugänge 1985	–	65	=	Bestand 31. 12. 1985	=	260 Mitglieder
Zugänge 1986	–	85	=	Bestand 31. 12. 1986	=	345 Mitglieder
Zugänge bis 25. 10. 1987	–	81	=	Bestand 25. 10. 1987	=	426 Mitglieder

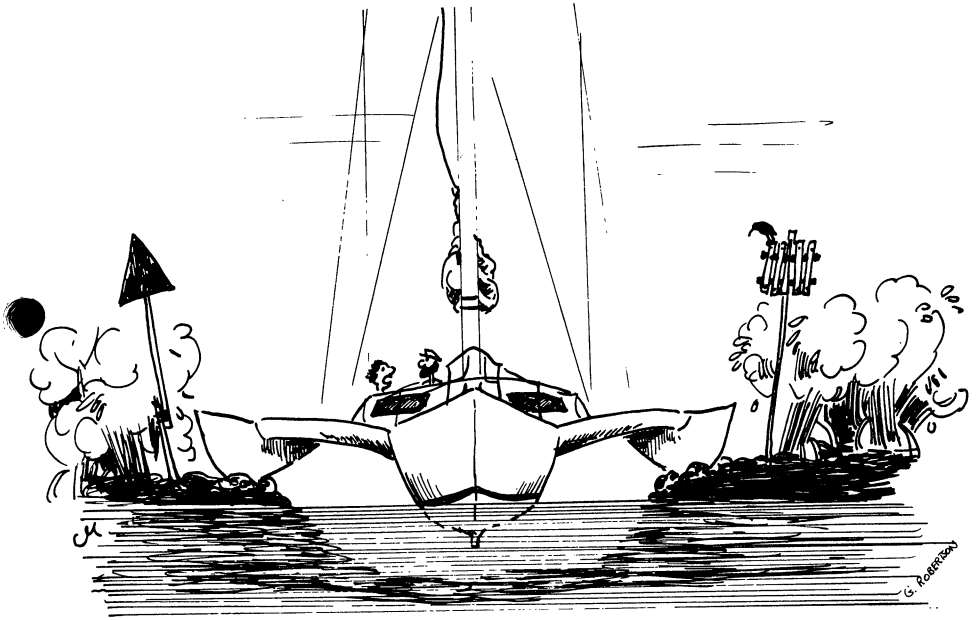
2. Derzeitiger Bootsbestand = 182 Cats
56 Tris
1 Proa
33 Monos
Rest ohne Bot

Mitglieder mit Wohnsitz außerhalb der Bundesrepublik Deutschland:

A	(Österreich)	21	F	(Frankreich)	2
B	(Belgien)	1	NL	(Holland)	3
CH	(Schweiz)	4	N	(Norwegen)	1
DK	(Dänemark)	3	S	(Schweden)	2
E	(Spanien)	1			

Revierschlüssel der Heimathäfen:

1 (Ostsee)	42
2 (Nordsee)	75
3 (Kanal- und Atlantikküste)	2
4 Span. + franz. Mittelmeerküste mit Inseln)	12
5 (Italien)	6
6 (Jugoslawien)	7
7 (Türkei + übriges Mittelmeer)	1
8 (Übersee oder Fernreise)	7



„Ich weiß nicht warum wir festsitzen, das Echolot zeigt genug Wasser unterm Kiel an!"

Die aktuelle Seite

2 Stellungsnahmen zum Kentern „Lütt und Lütt“

Dr. med. Thomas Neuber, KAUH KSU RAD, P.O.BOX 245 RIYADH 11411 KSA

Mit Interesse las ich die Einzelheiten über die Kenterung der Iroquois MK II, von der ich schon beim IMM in Kiel gehört hatte. Soviel mir bekannt, ist diese Iroquois die EX-MAIMUNA III; 1. Exeigner HMC. Wölper, der mit dem Cat ausgiebig die Nordsee befuhr, 2. Exeigner war Dr. Günther Brandt, der mit der MAIMUNA III bis kurz vor Suez segelte, das Ziel aber wegen anhaltender winterlicher SO-Stürme zu Gunsten der Türkei aufgab. Bei dieser Reise brach ihm übrigens eines der Drehschwerter.

Als mehrjähriger Eigner der Iroquois MK II CIGALA, Segel-Nr. 104 habe ich die östliche Ostsee einige Male besucht, wobei übrigens auch einmal während eines Spinnackerrittes südlich Utklippan das bbt Ruderblatt brach. Den extremsten Törn machten CIGALA und ich zu Pfingsten 75 auf dem Weg von Helgoland nach Brunsbüttel. Bei mehr als 25 kn NW und noch ablaufender Tiede, steuerte ich den Cat mit ungerefftem Voll-Latten-Groß und aufgebaumter Genua I, weil ich im Windschatten von Helgoland die Windlage falsch eingeschätzt hatte. Unterwegs vor dem Vogelsand wurde die Situation ziemlich ungemütlich. Während der Talfahrten standen die Segel trotz achterlichen Windes mehrfach back, und das B&G-Speedometer im Anschlag. Die Segel hätte nur ich wechseln können, aber die Pinne aus der Hand zu geben, wäre dem Verlust des Schiffes gleich gekommen. Ich beschreibe dies nur, weil meine Iroquois-Erfahrungen überhaupt nicht mit denen in dem Kenterungsbericht übereinstimmen.

Die IROQUOIS MK II ist ein sehr schneller und wendiger Cat. Das Profilruder muß immer dicht an Skeg gefahren werden, wobei es optimal leichtgängig und wirkungsvoll ist. Andernfalls erhöht sich der Ruderdruck sehr rasch bis zur Bruchgefahr. Normalerweise reagiert der Cat so sensibel wie eine Jolle. Halber Wind mit halber steiler Ostseewelle sollte man vermeiden. Abfallen verspricht dabei trockenes, allerdings auch riskantes Segeln. Eine raumende Böe aus WNW beschleunigt das Boot fast unmerklich, wobei die Kentergefahr rapide steigt, wenn man anluven würde.

Schoten los und schnell Segel verkleinern ist die einzige Lösung. Auf einem Kurs von Utklippan nach Bornholm hätte ich mich sicher für Anluven mit verkleinertem Segel entschieden, obwohl dies mit Spritzwasser verbunden sein dürfte. Im Kalmarsund ist ein Kurswechsel wegen der geringen Wassertiefe und dem Schiffsverkehr oft nicht möglich.

Die Schilderungen vor dem Kentern lassen daran denken, daß die Vorschiffluken undicht gewesen sein könnten, wodurch die Segelstauräume bei der Knüppelei

wohl Wasser aufgenommen haben. Die kleinen Lenzer sind schnell verstopft, die Vorschiff-section wird zu schwer. Dies könnte die geringe Fahrt und das träge Verhalten erklären. Vielleicht waren die Ruderblätter nicht völlig an den Skegs. Das starke Luvmoment spricht für suboptimalen Segeltrimm. Zusammenfassend bin ich der Überzeugung, daß nichts als mangelnde Erfahrung gepaart mit bad luck die Iroquois MK II zum Kentern gebracht hat. Es soll schon vorgekommen sein, daß ein Mopedfahrer beim Umstieg auf eine Kawasaki zu Schaden kam, das lag auch nicht an der Kawasaki.

Dr. Arthur Petersen zum Kentern der „Lütt und Lütt"

Zu der so anschaulich beschriebenen und gottseidank ja gut gegangenen Kenterung des Iroquois von Herrn Frank möchte ich folgendes sagen: (Ich habe einen ähnlichen Zustand, aber ohne Kenterung bei hoher raum einkommender See erlebt):

Der Iroquois ist mit 4,2 m Breite und 9,6 m Länge relativ zu schmal für einen Kat und hat als slup-getakeltes Boot bei Vollzeug einen sehr hohen Segelschwerpunkt. Zwar ist er dadurch rel. schnell und hat auch sonstige Vorteile für einen Tourenkat, muss aber bei stärkerem raumen Wind *und* Seegang besonders vorsichtig gesegelt werden. Das heißt: Rel. früh Segel kürzen, Schooten aus der Hand oder mit selbst-lösenden Klemmen fahren, besonders bei halben und raumen Wind nicht zu schnell laufen.

Mit der 24 m^2 Genua und offenbar vollem Gross waren doch recht viel Segel gesetzt in Anbetracht der Segelverhältnisse. Ich erkläre den Ablauf der Kenterung so: Typisches „Wegfallen" eines Rumpfes in einer besonders hohen Dwarssee. Dadurch allein Überschreiten des Gipfels der Stabilitätskurve eines Kats, wie sie jedem in ihrer typischen Form bekannt ist. Danach fällt die Stabilität bekanntlich schnell ab und es braucht bis zum Verlust der Stabilität nur noch rel. wenig „Arbeit" geleistet werden, was dann der Wind allein ziemlich leicht besorgen kann. Hinzu kommt dann im selben Augenblick noch die Bremse des tiefer eingetauchten Leeschwimmers (das bekannte „Stolpern") und der Umstand, das doch vorne mit der 24 m^2 Genua nachgeholfen wurde, etwas hat auch vielleicht die allerdings nur geringe Lee-Schwertführung ausgemacht.

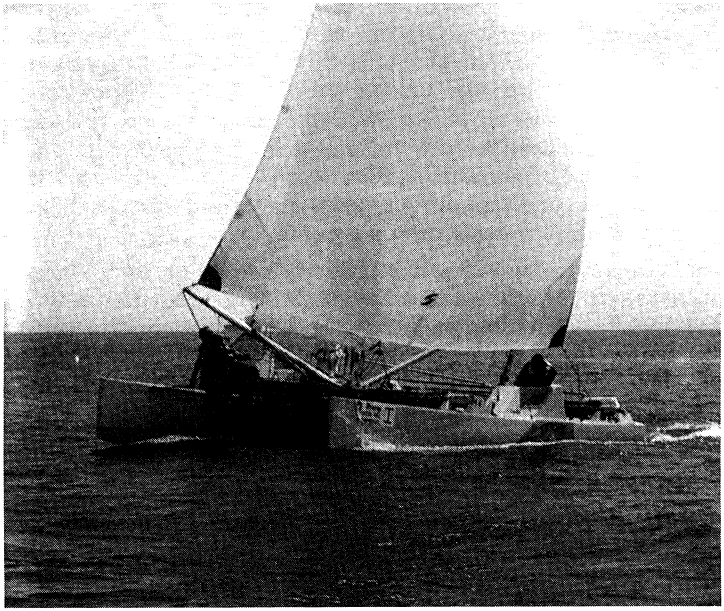
Es ist nun mal so: Tourenkat-Segeln auf See erfordert mehr Seemannschaft als das Kielboot-Segeln und mehr Aufmerksamkeit. Das muss immer wieder gesagt werden, das gleicht nun mal einen Teil der sonst so grossen Vorteile gegenüber den Kielbooten aus. Und: die Seefähigkeit eines Kats hängt entscheidend mit seiner Größe zusammen, ganz anders als beim Kielboot. Und, wenn man ihn fertig kauft, damit leider auch vom Geldbeutel des Käufers.

Grand Prix Formel 28 · Cherbourg

(Aus „Multicoque 13" v. H. Piening)

Fast wie die 3 Musketiere, aber sie waren 4. Während dreier Tage lieferten sie sich spannende Regatten mit gelegentlich leider etwas wenig Wind. Das bei weitem schwerste Boot war eine Fast 28 von Jean-Noël Leboulanger, denn wegen der gleichzeitigen Meisterschaft der Micros wurden die Boote an die Kranwaage gehängt: 1900 kg statt 1000 kg, auch die andern Boote wurden gewogen und ergaben 900 kg, 600 kg (zur Erinnerung: die Formel 28 definiert kein maximales Gewicht). Die Ergebnisse der Regatten sind nicht besonders aussagekräftig, denn wegen der schwachen Winde spielten die Strömungen, die wie bekannt an der normannischen Küste und besonders vor Cherbourg und in der angrenzenden Bucht von St. Malô sehr stark sind, eine wesentliche Rolle.

Der Artikel schließt mit einem Ausblick auf die Zukunft der Formel 28, die durchaus optimistisch gesehen wird, da mehrere Boote im Bau sind und bei zukünftigen Regatten die Zahl der Teilnehmer wohl wesentlich größer sein wird. Das Regelwerk braucht nach Meinung der Teilnehmer nicht wesentlich geändert zu werden, eventuell einige kleine Änderungen zur Bewohnbarkeit. Tatsächlich erweist sich die Freizügigkeit dieser Formel, die anfangs manchen erschreckte als besonders attraktiv: Die 4 ersten nach gemessener Zeit der Micro-Europameisterschaft: N.Nielsen, E.Lerouge, F.Laursen und J. Quorning sind enttäuscht von der Micro-Formel und haben angekündigt, nächste Saison die Micro-Szene zu verlassen und sich der F 28 anzuschließen.



Ein italienischer F 28

3. Europameisterschaft der Micro-Multihull IMMCA

(Aus „Multicoque 13", v. H. Piening)

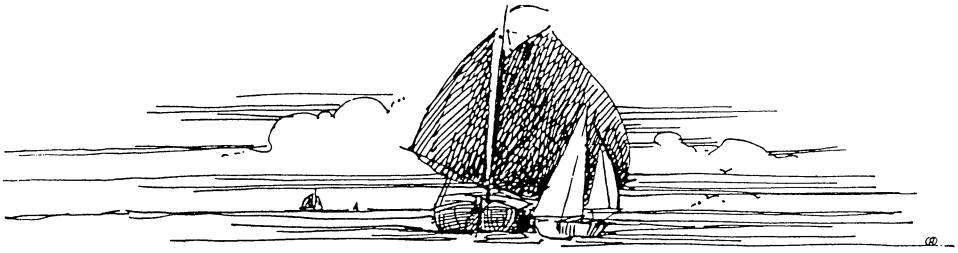
Nach England 85 und Dänemark 86 richtete Frankreich in Cherbourg zum ersten Mal diese Meisterschaft aus. Gleichzeitig wurde ein Grand Prix der Formel 28 ausgesegelt . Zu diesen Meisterschaften hatten sich 14 Boote eingefunden, ein ermutigendes Zeichen für einen solchen Wettbewerb im Hochsommer. Das Spektrum der Teilnehmer war beachtlich, denn es erschienen die Meister 85 und 86, 7 Bootskonstrukteure, 7 Werftherren, 2 Segelmacher; insgesamt waren 5 Länder repräsentiert. Aus Dänemark kamen ein My-Cat und 2 Dragonfly, 2 Engländer waren hinübergesegelt, 1 Deutscher, Klaus Titze, nahm mit seinem Starcat teil. Die französischen Boote waren: 2 Freely, der neue Foiler Orca III von M. Fortin sowie ein Catman Micro. Man hätte die Teilnahme der Corneel 26, Weekend, French Cat oder Speed erwartet.

Entsprechend dem Reglement dieser Konstruktionsklasse beginnt bei den Micros alles mit der Vermessung, womit der erste Tag ausgefüllt ist. Bei wechselnden Winden wurden gesegelt: 2 olympische Kurse, ein langer Schlag von 41 Meilen mit zeitweise 30 bis 35 Knoten Wind, 2 olympische Kurse und ein Kurs entlang der Küste. Das Gesamtergebnis ist am Ende dieses Artikels zusammengestellt. Nach berechneter Zeit gewann die Strider, die besonders geschickt in die Löcher der Vermessung hineinkonstruiert wurde. Der Autor des Berichtes, der selbst unter den Teilnehmern war stellt die Frage, wie interessant eine Zeitkompensation ist, die ganz offensichtlich das langsamste Schiff favorisiert. Es sei wohl die Umkehrung des Multihull-Konzepts, wenn ein schweres (und daher teuer und schwierig zu transportierendes) unterbesegeltes (und damit bei leichten Winden langsames) und kurzes Schiff begünstigt werde.

Nach gesegelter Zeit gewann der My-Cat Jetset, danach Catman-Micro, darauf Dragonfly. Die Organisation an Land war perfekt, denn zu jeder Stunde gab es zu essen, zu trinken und gute Unterhaltung mit toller Stimmung begleitet von Gitarren und wikingisch-dänischen Einlagen.

Redaktionsinformation

Im nächsten „Mehrrumpf-Boten" befindet sich ein Fragebogen zur „Mitseglerbörse".
Wer am Mitsegeln interessiert ist, möge dies im eigenen Interesse ausfüllen und absenden.



Zu den Nationalparks Wattenmeer in Schleswig-Holstein und Niedersachsen hat Dr. Petersen seinen Soltwater-Freunden folgende Stellungsnahme gegeben:

Liebe „Soltwaters"!

Das Jahrestreffen in Juist am 26.7.87 war wegen des Wetters schlecht besucht. Es standen zu der Zeit ja auch keine besonders wichtigen Fragen, die Wattsegelei betreffend, zur Debatte. Nach Berichten von Uwe Schulz erfolgte Entlastung und Wiederwahl des Vorstandes. Das Protokoll wird auf Wunsch zugesandt.

Inzwischen hat sich die Lage entscheidend geändert. Der nie offiziell bekanntgegebene 1. Entwurf über die Befahrensregelung auf dem Watt ist durch einen Entwurf ersetzt worden, laut welchem der verantwortliche BVM total kapituliert hat vor dem neuen BUM Töpfer. Von echter Abwägung zwischen Naturschutzforderungen einerseits und z.B. Sicherheitsaspekten der Kleinschiffahrt und der Gewichtigkeit des Erhalts einer uralten frei durchgängigen Seeschiffahrtstraße Watt kann keine Rede sein. Es soll nämlich auch für die Hochwasserzeit das Befahren der gesamten Zone I bis auf die Fahrwasser verboten werden. Das Prinzip der Ruhezonen soll rücksichtslos durchgeboxt werden, obwohl die Unsinnigkeit dieser Maßnahme im einzelnen eindeutig nachzuweisen ist. Statt ganz einfach durchzuführender Beobachtungen zur Feststellung des wahren Verhältnisses Wattsegelei/Naturschutz findet man Verallgemeinerungen, Unterstellungen mit pseudowissenschaftlicher Verbrämung. - Wie gehabt -. Freies Segeln mit dem ganzen Watt als Revier und eine durchgehende seglerische Nutzung der geschützten uralten Seeschiffahrtstraße Watt wäre nicht mehr möglich. Das Gerede von „genügend verbleibendem Freiraum" zeigt die Oberflächlichkeit der Betrachtungsweise. Was bleibt, sind praktisch Jollenreviere. Für Abwarten der Tide hat man sich einige Ankerplätze abgerungen, die maximal 250 m um ein angegebenes Koordinatenpaar liegen. Bezeichnet wird nichts, außer in den Seekarten.

Die Präambeln beider Watt-Nationalpark- Vo. bzw. Ges. reden nur von „Erhalt" bzw. „Bewahren" der Natur des Watts und gehen ohne jeden Beweis davon aus, daß unsere Segelei dem entgegensteht. Peinlich nur, daß sich – das ist nun wirklich exakt nachgewiesen – in den letzten Jahren fast die gesamte Tierwelt eklatant vermehrt hat und zwar ohne jede Befahrungsbeschränkung, offenbar im wesentlichen durch ein normales auf und ab in der Natur. Jetzt heißt es des-

halb: Wir wollen mal sehen, wie sich Tier- und Pflanzenwelt in den Ruhezonen entwickeln ganz ohne Menschen. *Ohne?* Mit Fliegerlärm, Ölbohrungen, Fahrten zu den Seehundbänken, Führungen durch Vogelschutzgebiete, ganzen Bataillonen von Wattwanderern usw. usw. *ohne* allerdings den, der seit tausenden von Jahren in die Ökologie des Watts integriert ist, ohne ihr jemals schaden zu können, ohne den einsam und ruhig seine Bahn ziehenden Wattsegler. Der soll dann auch laut und stinkend in den Fahrwassern motoren, die ja oft mitten durch die Ruhezonen gehen. Erst recht an den Seehundbänken, Vogelrast-und Futterplätzen vorbei. Paradox!

Ein Eintrag so großer Ruhezonen nur in die Seekarten ist eine Farce. Es ist ebenfalls dort möglich, die Grenzen exakt einzuhalten, wo diese sich mit den Prikkenwegen decken, was nur zum Teil der Fall ist. Selbst grobe Übertretungen insbesondere bei schlechter Sicht könnten kaum bestraft werden. Zudem würde eine effektive Überwachung mit Polizeibooten, Hubschraubern, Flitzern einen derartigen Aufwand erfordern, daß sie in Anbetracht der paar Boote, die überhaupt querbeet segeln können, auf den gewünschten Naturschutz gesehen einem Schildbürgerstreich gleichkäme. Es würde auch ein kaum zumutbares Maß an Obrigkeitsgehörigkeit erfordern, eine V.O. gewissenhaft einzuhalten – rein freiwillig –, wenn man von deren Unsinnigkeit und Ungerechtfertigkeit zutieftst überzeugt ist.

Juristische Aspekte sollen hier nicht näher erörtert werden, das ist Sache unserer Juristen und – höchstwahrscheinlich – der Gerichte. Jedenfalls geht man mit geltendem Recht sehr großzügig um, als wenn das Wort „Ruhezone" ein Freibrief ist.

Wir kommen immer wieder auf unseren Euch bekannten „Abstandsvorschlag" zurück: Umschriebene Gebiete, die konkret nachweisbar schutzbedürftig sind, im Hinblick auf die an Land und auf dem Wasser in gleicher Weise vorhandenen „Naturschutzflegel" exakt zu bezeichnen und zu überwachen, so daß Übertretungen eindeutig erkannt und dementsprechend geahndet werden können, dazu, im Blick auf die Mehrzahl der Gutwilligen, intensive Aufklärung über die Natur des Watts im Rahmen des Nationalparks.

Bitte, weist, wo und wie Ihr nur könnt, auf den Unsinn und die Ungerechtigkeit, die Unlogik und die ideologische Verbohrtheit dieses V.O.-Entwurfs hin. Darüberhinaus tun wir das unsrige: Bereiten uns auf einen Prozess vor. Das umfangreiche Schreibwerk von Entwurf und Begründung mit unserer ausführlichen Stellungsnahme kann gegen Einsenden von mindestens 3.-DM in Briefmarken zugesandt werden.

Technik

Beanspruchungen von Kiel- und Ruderprofilen.

Kurt Diekmann MHD

In Heft 9/87 der „Yacht" berichteten Georg Nissen und Klaus Bartels unter dem Titel „Kräftespiel" über die modernen Yachten mit Kurzkielen und Spatenrudern auftretenden enormen Belastungen. Da in Heft 19/87 ein weiterer Bericht von Georg Nissen unter dem Titel „Steuererklärung" zu Profilrudern erschienen ist, der die Theorie der Strömung um Profile mit Diagrammen untermauert, sehe ich mich veranlaßt, hierzu Stellung zu nehmen. Beide Berichte führen schließlich zu falschen, d.h. zu zu niedrigen Bemessungen.

Da Mehrrumpfboote, sowie schnelle Monos heute die theoretische Rumpfgeschwindigkeit erheblich überschreiten, andererseits immer wieder von Ruderbrüchen berichtet wird, sollte diesem Kapitel doch erhebliche Aufmerksamkeit gewidmet werden.

Zunächst müssen wir mal zwei ganz unterschiedliche Zustände, die beim Segeln auftreten, definieren:

1. Wenn sich eine Yacht in ausgetrimmten Zustand bei glattem Wasser auf konstantem Kurs vorwärts bewegt, haben wir ein konstantes, statisches Gleichgewicht zwischen Winddruck einerseits und den Ruder- und Lateralkräften am Kiel andererseits. In diesem Fall treten in der Regel stationäre Strömungen an Kiel und Ruder auf, da die Yacht keinerlei Beschleunigung erfährt. Dies kann nur bei niedrigen Windstärken ohne Böen und ruhigem Wasser der Fall sein.

2. Tritt hingegen Seegang auf oder segelt die Yacht bei böigem Wind, werden Ruderkorrekturen notwendig und allgemein werden Pendelbewegungen um alle drei Achsen (Rollen, Nicken, Gieren) eintreten. Im Gegensatz zum Fall 1 kann sich jetzt keine stationäre Strömung an den Lateralflächen mehr einstellen, da sich laufend die Anströmwinkel ändern. Für das Ruder kommen noch die für die Ansteuerung notwendigen Ruderausschläge hinzu. Im Gegensatz zum ersten Fall haben wir es jetzt mit einer instationären dynamischen Strömung zu tun, für die stationär ermittelte Werte nur bedingt anwendbar sind.

Die an einem angeströmten oder bewegten Profil auftretenden Kräfte berechnen sich bekanntlich nach der Gleichung:

$K = C \times F \times Q$ wobei C der anstellwinkelabhängige Beiwert,
F die Größe der Profilfläche und
Q der auftretende Staudruck ist.

In einem bestimmten Medium (Wasser) ist bei gegebener Fläche und Geschwindigkeit die auftretende Kraft deshalb direkt proportional dem Wert von C.

Diese Beiwerte ermittelt man in Wind- oder Wasserkanälen bei möglichst gleichmäßig über den Querschnitt fließender Strömung. Sie werden einerseits in Strömungsrichtung (Widerstand) als auch senkrecht dazu (Auftrieb = Lateralkraft-

beiwert) gemessen und in Abhängigkeit der Anstellwinkel aufgezeichnet. Diese zum Teil in Yacht 19/87 gezeigten Diagramme gelten nur für den unter 1.) definierten Zustand.

Bei Zuständen, wie in 2.) definiert, sind diese Werte jedoch nicht ausreichend, da jetzt durch die erheblichen, plötzlich auftretenden Anstellwinkelveränderungen, z.B. durch zügiges Ruderlegen, die Strömung erst bei viel größeren Winkeln abreißt und jetzt damit dynamische Werte gelten, die statischen um gut 50% überschreiten können!

Da diese Werte sich in Winkelkanälen nur ungenau ermitteln lassen, hat man sie für Flugzeuge mittels Meßschreiben bei praktischen Flugversuchen gewonnen.

Im „Kräftespiel" wurde vom Verfasser ein reiner Widerstandsbeiwert für das quergestellte Ruder von $C_w = 1{,}18$ zur Demensionierung benutzt. Dagegen tritt im „dynamischen Fall" (2) ein Auftriebswert von:

$C_a = 1{,}5 \times C_a \text{ max stat.} = 1{,}5 \times 1{,}3 \sim 2$ auf!

Hinzu kommt der Widerstandsanteil, der einerseits vom Reibungs- und Profilabstand, zusätzlich jedoch vom induzierten Widerstand abhängt.

Letzterer ist jedoch umrissabhängig und wächst mit $C_a{}^2$. Für die Dimensionierung ist dann der Gesamtbeiwert anzusetzen: $C_{ges} = (C_a{}^2 + C_w{}^2)^{1/2}$.

Was heißt dies für die Praxis?

Der für ein Spatenruder gefährliche Ausschlag wird nicht erst bei 90° Ruderlage, sondern bereits bei viel kleineren Winkeln bei bewegter See erreicht. Der Rudergänger kann diesen Zustand jedoch nicht erkennen, da die Anströmung des Ruders keineswegs mit dem Ruderausschlag identisch ist.

Die Spannung im Ruderschaft vergrößert sich nochmals um die Torsionsspannung, die dadurch bewirkt wird, daß die Drehachse des Ruders (= Ruderschaft) vor dem „Kraftangriffspunkt" liegen muß, um einen fühlbaren Kraftanstieg bei Ausschlag zu erhalten.

Laminarprofil oder nicht?

Die Verwendung von Laminarprofilen setzt verschiedene Bedingungen voraus:

1. Die gesamte Profilfläche muß mit einer Profiltreue von mindestens 1/100 hergestellt werden.
2. Es dürfen auch keine Dellen oder Unebenheiten, noch Störkörper auf der Oberfläche vorhanden sein.
3. Die Oberfäche muß sich in einem polierten Zustand befinden und darf sich auch im Betrieb nicht verschmutzen.

Diese Bedingungen ergeben, daß sich solche Profile allenfalls für Rennyachten eignen, die nur für wenige Stunden in reinem Süßwasser segeln, das überdies noch von treibenden Algen, Fäden etc. frei sein muß. Ein Ansatz von Störkörpern mit Menschenhaarstärke würde bereits einen Widerstandszuwachs bewirken.

Da die „Normalyacht", ob Mono oder Multi, im Wasser verbleibt, ist stets mit leichtem Bewuchs zu rechnen, der alle Vorteile des Laminarprofil eliminiert.

Nach unserer Definition hätte ein Laminarprofil überhaupt nur bei stationärer Strömung (Zustand 1) eine Berechtigung. Infolge des kleinen Nasenradius (~ 2/3 des Normalprofils) reißt die Strömung bei instationären Zuständen (2) viel früher an der Vorderkante ab und die abgelösten Wirbel vermindern die Lateralwirkung bei gleichzeitiger Vergrößerung des Widerstandes!

Fertigungsmäßig machen die Laminarprofile große Schwierigkeiten, da wie in Abb. Seite 91 Yacht 19/87 gezeigt, die Kontur im hinteren Betreich konvex verläuft und in einer sehr scharfen Schneide endet. Diese ist bei den großen Wasserbelastungen nicht mehr steif zu bekommen.

Segler von LIBERA-Yachten, die angeblich Laminarprofile verwenden, berichten, daß diese bei größeren Geschwindigkeiten zu brummen beginnen, was auf Verwirbelungen hinweist. Während die Verwirbelung selbst zunächst nur auf hydrodynamische Beeinträchtigung hinweist, kann die dadurch hervorgerufene Schwingung der Fläche vorschnell zur Rißbildung oder gar Ermüdungsbrüchen führen, weshalb solchen Erscheinungen stets Aufmerksamkeit zu schenken ist.

Damit muß von der Empfehlung, Laminarprofile für Flossenkiele zu verwenden, abgeraten werden.

Zur „Entwicklung" der Micro-Multihull-Formel. Apell an alle:

Von Anbeginn verfolge ich die Entwicklung der Micromulti-Formel – mehr noch – der unter ihrem Einfluß gebauten Boote.

Schließlich fühle ich mich in sehr treffender Weise als einer derjenigen, für die diese Boote einmal gedacht waren:

* Herkunft: Jollensegelei, Katamaransegelei und zwar sehr ausgiebig auf Regatten als auch auf Touren.
* Etwas „in die Jahre gekommen", aber durchaus noch sportlich ambitioniert.
* Gefallen an der „Kreuzersegelei" gefunden.
* Zu einem winzigen Vermögen gekommen, welches z.B. gerade erlaubt, bei „Mitziehen" der „Familie" auf eigenen Planken den Aktionsradius wesentlich zu erhöhen, am Wochenende auf Tour zu gehen, auch mal einen Urlaub mit der Familie auf dem Boot zu verbringen, aber auch weiterhin Regatten zu segeln. .
* der ideale kleine „Micro-Aufsteiger" also ... ?

Liebe Konstrukteure,
IMMCA's, MORRA-s, sonstige 'CA's und 'CRA's,
die da noch kommen und mitformeln möchten!

1) Ich kann mir nur einmal einen Micro kaufen! Und nicht immer einen neuen, der neuesten Formel angepassten. EINIGT EUCH!

2) Ich will Euch mal sagen, was man auf meinen Micro (ich habe ihn noch nicht) u.a. können muß:

* während des Segelns navigieren; d.h., in der Karte und im Logbuch arbeiten; auch dann, wenn der Mitsegler gerade eine Mütze voll Schlaf nimmt.
* Womit bereits die zweite Bedingung genannt ist: man muß (auch mit 2 Crewmitgliedern) während des Segelns schlafen können, auch am Wind und auf jedem Bug.
* Es muß auch während des Segelns gekocht werden können.

Wo man das nicht kann, kann man eben kein Fahrtensegeln im Sinne einer küstennahen Urlaubs-Kreuzfahrt veranstalten, sondern allenfalls gehobenes Daysailing.

Das sind die Kriterien, auf die es ankommt, und nicht x.xx Meter Kopffreiheit über einer Länge von y.yy Metern! Zugegeben, diese Werte sind natürlich mit maßgebend für o.a. Fähigkeiten, aber es gibt eine Menge Konstruktionen, wo zwar die X- und die Y-Meter erfüllt sind, aber dennoch nur Daysailing möglich ist!

Auf dem Trimaran, Typ DRAGONFLY, z.B. habe ich über mehr als 1000 sm diese Fähigkeiten praktisch erlebt und schätzen gelernt.

Einem der schnelleren Katamaran- Typen, dem MY-CAT z.B., traue ich das nicht zu. Und – wie ich mich beim IMM in KIel überzeugen konnte – die Segler dieser Boote auch nicht.

Man stelle sich vor: Bei 5-6 Beaufort hoch am Wind den Leerumpf öffnen zu müssen, um darin etwas zu kochen...

Was tun? Etwa keine schnellen Katamarane mehr zulassen? Unmöglich.

Man bilde 2 Klassen:

* Etwa eine „freie" Klasse der „F 28", wie in Frankreich betrieben, oder noch besser – um die Kosten niedrig zu halten – ein „F 26". Dort können sich Konstrukteure und Geschwindigkeitsenthusiasten nach Herzenslust austoben, soweit die Geldbeutel reichen, bzw. irgendwann mit dem großen „Profi-Rennstall-Nachbrenner".

  Endstadium! Der C-Cat zum „reinkrabbeln". Reine Daysailer.

* Der Micro der Tourensegler. Dies kann, um obige Kriterien erfüllen zu können. m.E. zur Zeit nur ein Trimaran sein, denn nur er bietet die jederzeitige Nutzbarkeit seines geschützten Lebensraumes. Jedenfalls in der Größenordnung von 8 m LüA.

Daß dies andere offensichtlich auch so sehen, zeigt die boomartige Verbreitung eines Bootes, welches aus dem nahen Dänemark zu uns kommt, und zwar mit über 20 (!) Exemplaren im laufenden Geschäftsjahr: ein Trimaran, dessen Seetüchtigkeit im ROUND BRITAIN bewiesen ist, vielleicht nicht ganz so schnell wie die schnellsten Katamarane, aber mit einem viel breiteren Einsatzspektrum.

Abschließend noch eine Bemerkung zum Artikel Kurt Diekmanns im MD-„Boten" Nr. 47, S. 24 ff:

Für Micro's im wesentlichen einverstanden.

Kritikpunkte:

* Masthöhe nur LüA + 2 m?

  Der „alte" DRAGONFLY bringt an einem 10,5 m langen Mast (= LüA + 2,8 m) gerade 35 m^2 Segelfläche unter. Recht ausgewogen und effektiv.

  Wie sollen da an einem kürzeren Mast bis zu 7,2 weitere m^2 untergebracht werden? Doch wohl nur zu Lasten der Effektivität (längeres Unterliek = schlechteres Seitenverhältnis), bzw. auch zu Lasten der einfachen Handhabung.

* Doppelflammiger Kocher? Reicht nicht eine Flamme? Für mehrgängige Menüs ist doch wirklich zu wenig Platz in der Hütte.

* Spülbecken? Wohl um die schmutzige Kaffeetasse erstmals aus dem Blickfeld zu bannen? Oder um wirklich darin zu spülen? Na, hoffentlich reicht's dann auch mal für 'ne Bratpfanne!

  Wir spülen immer in einer Plastikschüssel, groß genug für alles und frei beweglich. (Kann man notfalls auch auf der Spüle abstellen). Die Schüssel ist sowieso an Bord als Behältnis für Spülmittel, Schwamm, Bürste etc.

* Badeleiter? Auf einem Micro?

  Über's Heck, bzw. über die Beams und ihre Unterzüge kommt man ebenso leicht an Deck. Die Unterzüge sind eine Badeleiter.

* Je Person 10 l Wasser? Für jede Tageswettfahrt? Soviel nehmen wir mit, wenn wir auf einem Rutsch durch die ganze Ostsee wollen.

Torsten Scholz

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

Passagier-Katamarane aus Norwegen

(Gekürzt und übersetzt aus Hansa-Schiffbau-Schiffahrt-Hafen-124. Jg.-1987-Nr. 4).

Die norwegische Bootswerft Fjellstrand A/S hat mit der Übergabe ihres dritten, 38,8 m langen Passagierkatamarans ihre Führungsrolle auf dem Hochgeschwindigkeitsschiffsmarkt bestätigt. Der Katamaran mit dem Namen „Mexiko" wurde nach den Grand Cayman Islands ausgeliefert. Dieses Schiff ist mit zwei Wasserstrahlantrieben von KaMeWe ausgerüstet. Durch deren leisen und vibritationsfreien Betrieb werden die schon vorhandenen Qualitäten von gutem Seeverhalten, hoher Geschwindigkeit und Zuverlässigkeit ergänzt.

Im täglichen Arbeitseinsatz erweist sich das Schiff als die ideale Kombination von Fahrverhalten, Geschwindigkeit und Wirtschaftlichkeit. Die Aufteilung der 390 Passagierplätze für die Touristenklasse und die erste Klasse erfolgt auf zwei Decks. Das Schiff ist mit dem modernsten Satelliten Navigationssystem ausgestattet. Zur Unterhaltung stehen Videoanlagen etc. zur Verfügung.

Ein weiterer 38,8 m Katamaran wurde im Oktober 1986 für den Routine-Passagierbetrieb zwischen Florida und den Bahamas in Dienst gestellt. Die Karibik ist ein interessanter Markt für Hochgeschwindigkeits-Passagierschiffe, weil sich gerade Flachwasserbereiche hervorragend eignen.

Bei einer Geschwindigkeit von 32 Knoten mit voller Ladung wird die Strecke zwischen Fort Lauderdale und Freeport in zweieinhalb Stunden bewältigt. Die maximale Geschwindigkeit beträgt 35 Knoten.

Der Antrieb erfolgt durch zwei MTU Motoren mit insgesamt 2860 KW und Lips Festpropeller (FPP). Die Beförderungskapazität beträgt 310 Passagiere. Neben dem Salon der Touristenklasse im ersten Deck ist ein exklusiv ausgestatteter VIP Salon im zweiten Deck vorhanden. Außerdem gibt es eine Cafeteria, Bar und Geldautomaten. Ein Schwesterschiff dieses Typs steht ebenfalls vor der Auslieferung.

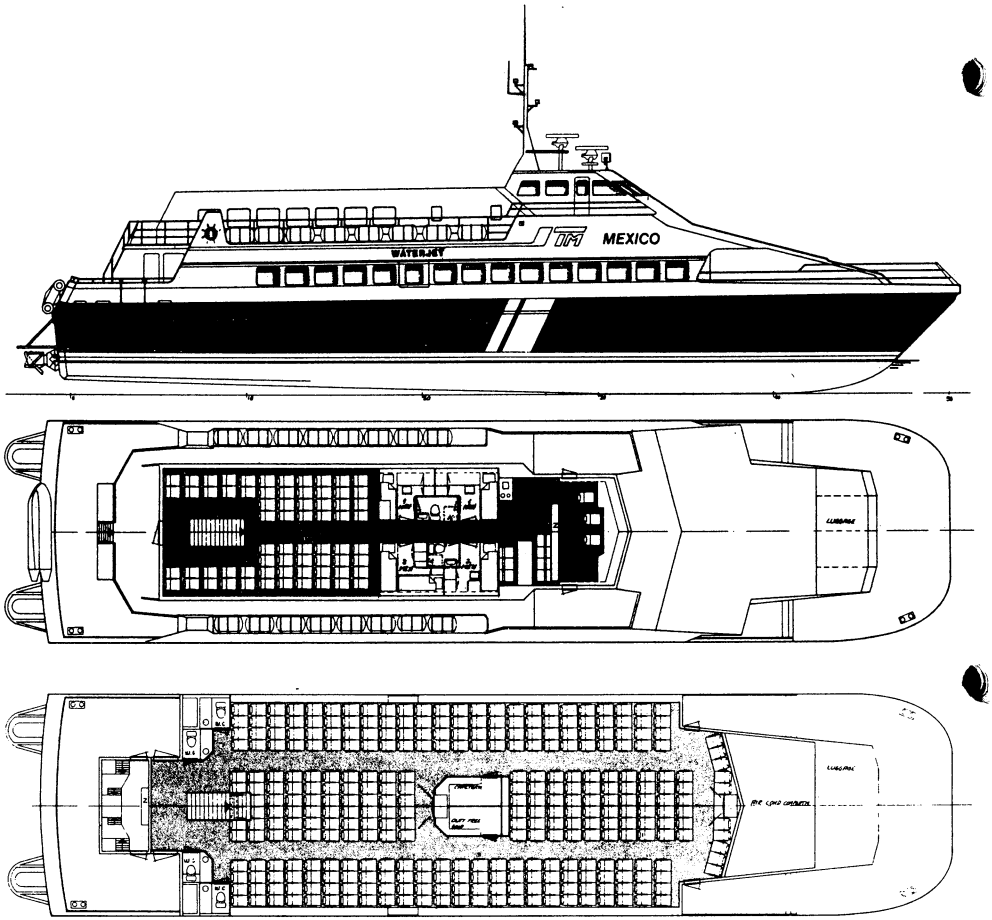
Im Juli 1986 übergab Fjellstrand A/S einen 38,8 m Katamaran an das Schiffahrtsunternehmen Gods-Trans A/S in Norwegen. Das Schiff ist zur Frachtbeförderung mit Kühlvorrichtungen ausgerüstet. Dieser „Thermoliner" ist der erste seiner Art und stellt einen internationalen Durchbruch für den Hochgeschwindigkeits-Frachtmarkt dar.

Vom Einsatzgebiet der Norwegischen Küste und der Nordsee aus werden Europa und auch die USA mit Zuchtfisch versorgt. Bei der Rückfahrt erfolgt die Beförderung von frischem Gemüse, Obst und Schnittblumen. Der Transport dieser empfindlichen Güter wurde durch den Einsatz eines speziell entwickelten Temperatur-Kontrollsystems ermöglicht. Um einen raschen Umschlag der Fracht zu erreichen, mußte sowohl für eine leichte und gründliche Reinigung des Frachtraums gesorgt werden als auch ein eigener Kran und ein Bord-Elektrostapler vorgesehen werden.

Aufgrund des geringen Tiefgangs können Fische direkt von den norwegischen Zuchtfarmen aufgenommen werden. Die Fahrt von Stavanger nach Den Helder

in Holland dauert bei 30 Knoten Fahrt 13 Stunden. Für eine gute Kommunikation von Bord aus sorgen ein Telefax und drei mobile Telefone. Dieses Schiff ist der fünfte Katamaran dieser Größe seit der Einführung des Prototyps im Herbst 1985.

Die Werft Fjellstrand A/S, die seit 1952 mehr als 400 Aluminiumboote gebaut hat, stellt ihren ersten Hochgeschwindigkeitskatamaran im Jahre 1976 her. Seit 1982 werden nur noch diese Schiffstypen produziert, wobei man sich auf die Länge 31,5 m und 38,8 m konzentriert. Es gibt sie in den Versionen Passagierschiff, Versorgungsschiff und Fähre.



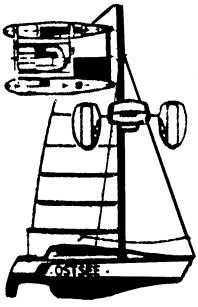
General Arrangement Plan "Mexico"/"Victoria Clipper"

Der neue Trend! Weg vom Wasser

Entnommen „Yacht Revue" Austria 10/87

Entnommen Multicoques Magazine September/Oktober '87

Aus: Multicoques No 14



Formel 33 Cat **Charter Törns + Wohnmobilvermietung**

Tel.: 030/4938691 oder 4315348

2 Doppelkojen, 2 Einzelkojen, AP-Navigator, Weltempfänger, Stereoradio, Heizung, Beiboot, Backofen, kompletter Pantry ...

Bericht von Wolfgang Wappl aus Korfu

Korfu, 17. 8. 1987

Sehr geehrter Herr Wölper, liebe Multihull-Freunde!

Wir haben uns das letzte Mal im September 1984 aus Neu Kaledonien gemeldet – was hat sich seither bei uns getan?

Nach einem Monat in diesem reizvollen Segelrevier, das wir noch vor den Unruhen erleben, segeln wir für die Zyklonsaison (und zum Geldverdienen) nach Brisbane, Australien. Ein Teil des sauer Ersparten wird (natürlich) gleich wieder ins Boot gesteckt, das generalüberholt wird. Nach 11 Monaten steht wieder die Zyklonsaison vor der Tür, diesmal wollen wir sie in Papua Neu Guinea verbringen.

Gut gerüstet und mit neuem Großsegel segeln wir mit einem Stop am Mellish Riff auf N-Kurs über die Coral Sea, die sich reichlich unfreundlich zeigt, nach Madang. Die folgenden sieben Monate verbringen wir v.a. im N-Teil PNG's, teilweise in Gebieten, die nur selten von Yachten besucht werden. Sehr interessant, aber etwas strapaziös: Große Gebiete sind un- oder schlecht vermessen, das Wasser ist stellenweise wegen der vielen Mangroven trüb, und der NW-Monsun bringt oft schnelle Wetteränderungen mit starkem Wind, Gewitter, Regen (= Sicht Null) mit sich. Wegen der vielen Riffe ist da Vorsicht am Platz, v.a. wenn die Rümpfe nur 9 mm Sperrholz sind...

Wieder geht es über die Coral Sea nach Australien, diesmal nach Cairns. Etwa eine Woche vorher hat Zyklon „Manu" den gleichen Weg genommen; gut, daß wir uns Zeit gelassen haben... Der N-Teil des Großen Barriereriffs reißt uns nach dem Südpazifik nicht vom Sitz: trübes Wasser, eher eintönige Landschaft, mittelmäßige Ankerplätze, Tidenhub und relativ viel Wind, aber wir genießen die Ruhe und Einsamkeit. Ab Cooktown gibt es ja kaum mehr Ansiedlungen. Die Torresstraße finden wir nicht besonders problematisch. Wehmütig blicken wir zurück – ob unsere Entscheidung, den Pazifik zu verlassen, richtig war? Australische N-Küste: es wird uns klar, wie der Kontinent auf eine Bevölkerungsdichte von knapp 2 Menschen pro km^2 kommt... endlose Weite und totale Menschenleere. Leider (?) sehen wir keines der berühmt-berüchtigten Krokodile, die die Gewässer N-Australiens unsicher machen sollen.

In Darwin lassen wir uns ein letztes Mal für's Antifouling trockenfallen (7m Maximal-Tidenhub), dann geht's, für viele Monate verproviantiert, los über den Indischen Ozean.

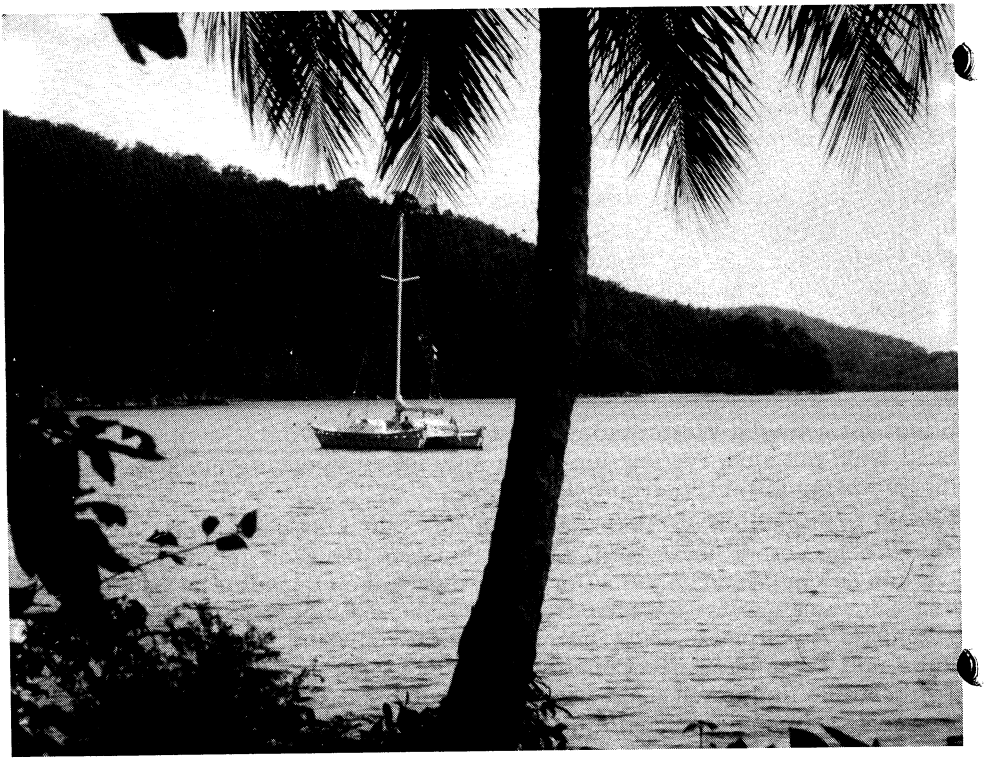
Bali ohne cruising permit/security clearance (200 US $) anzulaufen, erweist sich als Fehler. Da wir auch nicht bereit sind, den Behörden teure Geschenke zu ma-

chen, müssen wir nach vier Tagen wieder fahren. Ein Großteil dieser Zeit wird mit Ein- und Ausklarieren verbracht.

Schade!

Dafür entschädigt uns Christmas-Island (Australien) mit einzigartiger Vogel-und Krabbenwelt; der schönste Seevogel der Welt, der „golden Tropicbird", nistet nur hier.

20 kn SE-Passat bringen uns schnell zum allerletzten Außenposten Australiens, dem Atoll Cocos Keeling, wo wir eine faule Woche gemeinsam mit anderen „Yachties" verbringen. Hier erfahren wir auch, daß der Crowther Spindrift 40' Cat „Dragonfly II" von australischen Bekannten auf dem Weg von Cocos auf die



Chagos aufgegeben werden mußte, da er am auseinanderbrechen war. Die 5-köpfige Familie wurde von einem Tanker abgeborgen.

Auch wir machen uns auf Richtung Chagos-Archipel; die ersten beiden Tage legt „Iaorana" ausgezeichnete Etmale zurück, dann streift uns eine tropische Depression, verweist uns in unsere Schranken und läßt äußerst konfusen Seegang zurück. Den Rest des Trips charakterisieren Flauten, Regenböen (einer fällt unsere Genau zum Opfer) und drehende Winde. Aber das Atoll Salomon in der Chagos-Gruppe läßt all das schnell vergessen, es wird zu einem unserer

Lieblingsstops, und als wir nach einem Monat fahren, sagen wir: „Hierher möchten wir zurückkommen!" Der Proviant ist knapp geworden und Aden im Südjemen noch etwa 2400 sm entfernt.

Schon nach 12 sm ist das für uns auf dieser Reise letzte Südseeparadies vom Horizont verschwunden. Es folgen ungemütliche Tage hoch am N-NE Monsun – entgegen aller Erwartungen mit Regen und bis zu 6 Windstärken. Weihnachten verbringen wir zum ersten Mal auf See. Nach 19 Tagen erreichen wir Aden, wo uns Behörden wie Bevölkerung durch ihre Freundlichkeit beeindrucken.

In die Straße von Bab-el-Mandeb, die Einfahrt zum Roten Meer, biegen wir bei Morgengrauen ein, der Schiffsverkehr ist stark, aber diszipliniert. Mit wilden Surfs unter 10m² Stagsegel geht's nach Norden... Hauptsache Rückenwind, denn ab Port Sudan kann man damit kaum mehr rechnen. Unsere Taktik, im N-Teil des Roten Meeres günstigen Wind voll auszunützen, bei Gegenwind bis ca. 25 kn nur Tagestrips zu machen und bei mehr als 25 kn abzuwarten, geht voll auf: natürlich erwischt uns 3x starker NW-Wind draußen, aber insgesamt finden wir das Rote Meer nicht so schlimm wie befürchtet. Wie viele andere Yachten auf wenig Wind zu warten und dann zu motoren, kam für uns mit unserem Außenborder nicht in Frage. Wir haben uns also das Rote Meer ganz unter Segel erkämpft, was für unsere „Iaorana" keine schlechte Leistung ist.

Für den Suez-Kanal-Transit werden wir kräftig zur Ader gelassen, unser Yamaha kommt nun doch noch voll zum Einsatz, und dann sind wir plötzlich wieder im Mittelmeer, das uns Anfang März mit Kälte und viel Wind begrüßt. Wir wünschen uns weit, weit weg! Etwas lädiert erreichen wir Zypern, kurz nach unserer Ankunft geht's erst richtig los: zwei Frachter liegen am Strand, etliche andere haben Schwierigkeiten. Glück gehabt!

Als es endlich wärmer wird, segeln wir über die Türkei durch die Ägäis, machen einige Stops am Peloponnes.

Nun sind wir im Ionischen Meer, etwa 100 sm trennen uns von unserem Ausgangskurs von 1981, ca. 37000 sm sind wir seither mit „Iaorana" gesegelt. Jetzt haben wir konkretere Vorstellungen vom idealen Fahrtenboot für uns als damals, als wir bei Null anfingen. Dafür heißt es aber erstmal das Geld verdienen.

Mit freundlichen Grüßen
Wolfgang Wappl

In Saus und Braus nach Flensburg

Was ist eigentlich ein Schlachtenbummler? Wer ohne Boot zu einem Segelbootshappening fährt? Wie ich dann in Stickenhörn feststellte, hatte sich niemand den Streß zugemutet, aus dem Süden mit eigenem Boot zu der nordischen Multihullschau zu trailern. Doch für mich wurde die Reise aus München gerade deswegen zu einem bisher einmaligen Erlebnis.

Treffen in Stickenhörn, – die „Yacht" berichtete ausführlich, „Segeln" kommentierte – war seglerisch, sozial und technisch ein Volltreffer. Die interessanten Boote, die vielen Kontakte, auf jedem Boot Freude an Fachsimpelei, Vorstellen der eignen Ideen, immer wieder Neues und Überraschendes, keine Frage, auch für den Schlachtenbummler ein Erlebnis. Mitsegeln schon schwieriger bei den Regatten, denn „bei einer Regatta kann bei den leichten Booten jedes Kilo entscheidend sein". Aber ich hatte Glück und konnte am ersten Regattatag auf de „Sloopy", einem schnellen Trimaran mitsegeln; am nächsten Tag blies es mit bis 8 und da blieb ich gern im Hafen und genoß den Kampf der zum Zielschiff aufkreuzenden Boote. Leider fiel am Nachmittag die Geschwaderfahrt aus, es blies immer noch, und sicher nicht weniger – kein Kaffeefahrtwetter.

Und als ich so mal wieder am Schwarzen Brett vorbeischaue hängt ein kleines Zettelchen „Mitsegelgelegenheit auf ILWA VIII nach Flensburg". Das wars, da ist das erhoffte Angebot. Zunächst war das Boot nicht zu finden, denn ILWA hatte mit noch 2 anderen Booten doch Geschwader gesegelt und wurde sehnlichst erwartet. Aber kein Problem, der Aushang am Schwarzen Brett galt noch, ich konnte mit.

Ablegen pünktlich 9 Uhr am Sonntag morgen. Vor dem Hafen gerefftes Groß, mittlere Fock und schon schossen wir los in ein neues berauschendes Abenteuer. Es blies aus West zu Nord mit 7-8, in Regenböen bis 9 angesagt. Bis zur Tonne Jevergrund Süd war es noch etwas ruhiger mit raumem Kurs, schnell eingewöhnen: ILWA VIII ist 13 m lang, 6 m breit, 5 to schwer, eine APACHE. Unter Deck unglaublich viel Platz, im Salon zwischen den Rümpfen Stehhöhe. Backbord vorn eine komplette Werkstatt für den kreativen Skipper Walter Heyne. Als er das Boot vor 3 Jahren übernahm war es 3 to schwerer und nur eine erfolgreiche Verjüngungskur brachte Seetüchtigkeit, Segelkomfort und Schnelligkeit. – Jevergrund querab und wir gehen ran, ran gegen die 8 Ws, die es jetzt tatsächlich sind. Der Speedo geht auf 8 kn, leichte Lage von etwa 5 Grad, weich geschmeidige Bewegungen, fast keine Spritzer ins Cockpit, ein neues Segeln! Ich bin 10 Jahre auf einer 11 m Yacht gesegelt, Zweimaster, gut ausgerüstet. Wir sind nie freiwillig bei Ws 8 rausgegangen und wenns uns draußen erwischt hat und wir mußten gegenan, dann war Segeln kein Vergnügen mehr, sondern harte Arbeit. Durchhalten und Dulden. Die Sprünge in dem kurzen Seegang, das harte Einsetzen, die heftigen Bewegungen und eine Lage, daß man sich gegen die Leeseite verkeilen mußte. Und mit schöner Regelmäßigkeit alle 3 Wellen eine zunächst herzhafte, dann immer gemeinere Dusche. Nein, Segeln gegenan macht Spaß bis Ws 4, evtl. auch 5, darüber war Arbeit. Und wir rauschen gerade fast wie ein Luxusliner über den Stollergrund mit seiner ruppigen kurzen See und merken nichts davon. Damp liegt voraus, an Steuerbord voraus ein großer

Zweimaster, stark gerefft, auf gleichem Kurs. Im Westen wird es schwarz, 2 Regenböen, zwischen ihnen ein schmaler Streifen, ob wir den erwischen? Oder müssen wir durch beide? Und da kommt die erste Bö, es jault heran, das sind sicher mehr als 8 Ws. Wir fallen etwas ab, beide Schoten ein wenig geschrickt, der Speedo klettert sofort auf 9 und mehr – und das am Wind! Viele Yachten sind unterwegs, auf gleichem und auf Gegenkurs: Es ist der letzte Ferientag für Schleswig-Holstein, die Leute müssen aus den Ferien zurück. Querab 2 kleinere etwa 8 m Boote bergen das Großsegel. Nach etwa 20 Minuten kräftiger Dusche ist es vorbei, Damp ist querab. Wo ist denn der große Zweimaster geblieben, eine Ketch? Achteraus kämpft er, setzt gerade das Großsegel wieder. Hier ist weit und breit niemand, der in diesem Wetter mit 8-9 kn Fahrt gegenan liefe, das gibt keine Kielyacht her, in dieser kurzen Welle solche Fahrt, solch ein Gefühl der Sicherheit, des Komforts. Ich spaziere zum Bug des Luvrumpfes, und beobachte das Einsetzen in die Welle. Mit 8 kn läuft das Boot in die kurzen Wellen und trotzdem kein Bolzen, weich werden sie zerschnitten, das Boot läuft hindurch. Ich warte immer noch, daß sich das bekannte Segelgefühl einstellt, Angespanntheit, Müdigkeit, Unwohlsein und diese dumpfe Sturheit, mit der die Stunden dann überstanden werden – Nichts. Ich setze mich in den Salon, es ist gemütlich, man könnte mit einer Tasse Tee ein nettes Buch lesen. Da geht der alte Traum in Erfüllung: Einmal so richtig schlechtes Wetter erleben, drin sein, hautnah und doch Zuschauer, als schwebte man drüber und wär nicht dabei. Als dann doch die zweite Regenbö kommt, liegt Falshöft querab und wir müssen hoch ran. Und wir gehen hoch ran. Diesmal kriegt die Große etwas mehr Freiheit, die Fock steht knallhart. Der Regen knallt auf die Haut, es ist wirklich viel Wind, „lots of weather" wie die Engländer sagen. Aber es sind Ausläufer, nach 10 Minuten können wir den Soft-Top, der des Skippers Bommelmütze trockenhielt wieder nach vorn umlegen. Schoten dicht, wir kreuzen in die Flensburger Förde. In etwa 2 sm liegt recht voraus eine rote Tonne, die soll an Steuerbord bleiben. Wir bitte, an Steuerbord, wenn wir doch auf Steuerbordbug liegen? Nach einer Viertelstunde rauscht sie an Steuerbord vorbei. Das hat es nie gegeben beim Aufkreuzen. Auf Steuerbordbug eine Tonne voraus war, wenn querab, weit an Backbord. Aber Mehrrumpfboote kreuzen doch schlecht, wenigstens da sind Kielyachten überlegen? Gerüchte, Märchen, Propaganda. Unsere Schwerter sind profiliert, Außenseite gewölbt und nur das Leeschwert ist im Wasser. Dies ein weiterer Trick des Skippers, von den holländischen Schwertern übernommen. In 8 langen Schlägen kreuzen wir gegen WzN 7-8 die Förde auf, ich will es nicht glauben, peile nach hinten, peile nach vorn: die ILWA VIII hat kaum Abdrift, eher ist eine negative Abdrift zu beobachten – eine Zudrift also? Und dabei dauernd am Speedo 7-8, mit hoher Fahrt an allen Kielyachten vorbei, wir schlagen sie auch nach der rausgesegelten Höhe.

Schade, bei dieser Fahrt sind wir leider schon um 5 Uhr in Flensburg, machen fest, reffen aus, das war das Ende der diesjährigen Ferien für ILWA VIII, alles wird versorgt und verstaut. Dieser Tag wird mir unvergessen bleiben, das war Segeln wie in einem schönen Traum. Und nur weil die charmante fröhlich lachende Skippersfrau die Idee mit dem netten kleinen Zettel hatte.

Mit dem Fahrtenboot auf Jagd nach dem BLAUEN BAND der SCHLEI

Kuddel Scholz, „Dwarslöper"

„Wir sind Fahrtensegler, Kuddel," gibt mir Skipper Hein zu verstehen, „halt' Dich lieber 'raus aus dem Gewühl, kein unnötiges Risiko." Okay, ist mir auch lieber so, zumal ein Vorm-Wind-Start nicht ganz unproblematisch ist: In einer Bö schießt man plötzlich auf eine Wolke langsamer Boote zu und kann nicht ausweichen. Und an der Linie „parken"? Das erzwingt einen relativ großen Drehkreis beim Abfallen über die Linie und läßt womöglich andere in uns hineinrauschen.

Nee, nee, wir halten uns hübsch frei – auf der benachteiligten Leeseite der Linie – und rollen das Feld von hinten auf.

Apropos Fahrtenboot:

Wollen wir das BLAUE BAND wirklich gewinnen?

Angesichts von Super-Spezial-Binnensee-Racern mit erheblich größerer Segelfläche, bzw. längerer Wasserlinie?

Haben wir denn die geringste Chance mit unseren – 7.7 m LüA in normaler GFK-Bauweise mit Wohnkomfort für 2/2 Erwachsene/Kinder plus Fahrtenausrüstung (Anker allerdings ausgeladen) – 27.5 m^2 am Wind plus 43 m^2 Blister?

Nichts von den guten und teuren Schnellmachern der anderen ist bei uns an Bord: Mylar-Segel, verjüngte Masten mit x Trimmeinrichtungen und Mehrfach-Backstag-Drahtverhau, x-fach-Trapez-„Batterien", teils mit Rohrgerüsten zur Verlängerung der Deckskante nach außen, Binnen-Leicht-Bauweise mit geringem Freibord und und und.

Welche Seereisen hat die Konkurrenz schon unternommen? (Wir waren in dieser Saison z.B. nach Finnland hin und zurück, bei z.T. reichlichem Starkwind.)

Nein, damit kann man doch wirklich nicht gewinnen, und schon gar nicht auf der SCHLEI, diesem engen Revier voller Wind-fressender Landabdeckungen.

Wir wühlen uns also – abgedeckt von größeren Spinnakern – langsam nach vorn. Die Konkurrenz ist auf und davon mit ihrem Riesen-Rigg.

Erst auf der Höhe der „Schleswiger Freiheit" etwa erlangen wir freien Wind und können in Luv einen nach dem anderen überholen. Den führenden Yachten allerdings rücken wir nur sehr langsam auf den Pelz.

Würde es bis zur Stexwiger Enge noch gelingen, die Führung zu gewinnen?

Eine Bö kommt uns zu Hilfe: Vor uns kentert ein Jollenkreuzer, die Führenden bergen ihre Spinnaker, und unser wie auf Schienen laufendes Boot kann die Spitze übernehmen. Die Bö steht durch – wir schätzten sie auf 6 Beaufort – und der kleine Blister reißt uns über ... nein, wir können ja nicht gleiten, reißt uns durch die GROSSE BREITE mit einer Geschwindigkeit von 15 bis 20 kn.

DAS IST SEGELN NACH UNSEREM GESCHMACK!

Es ist aber auch nach dem Geschmack des nunmehr uns verfolgenden Racers des Herrn Jaich aus ARNIS, der uns – da müssen wir den Hut ziehen: Ein mit solcher Fahrt dahingleitendes Kielboot hatten wir bis heute noch nicht zu sehen bekommen – keinen Meter mehr entkommen läßt, nachdem er seine „Blase" wieder gezogen hatte!

Und unaufhaltsam nähert sich die Enge von MISSUNDE, Tod aller niedrig geriggten Kleinen!

Wenn der Wind doch wenigstens von vorn käme! Aber nein, er streicht quer über den Schlauch, und „unten" geht uns die Puste aus.

Jaich holt sich mit seiner Knisterraschel-Genua ein Lüftchen von oben und zieht das erste Mal vorbei...

Hinter uns beiden ist nun keiner mehr zu sehen... oder? Doch, dieses Computer-Design vom Zyp „ZOOM", welches angeblich bei 2 Beauf. schon gleiten soll, kommt auf dem Weg zur Tonne 74 immer näher.

Der Wind bläst hier achterlicher und (wie meist) deutlich schwächer als auf der GROSSEN BREITE – wir schätzten ihn noch auf 4. Der Normal-Spi mit seinen 60 m^2 täte jetzt gut, aber wir besitzen nun mal keinen.

Die „ZOOM" überholt und geht sogar an die Spitze.

Tonne 74 naht, und man ist gespannt, wie sich der Kampf an der Kreuz entwikkelt: Die „ZOOM" wird ihre Trapez-Leitern wirkungsvoll zum Einsatz bringen, während die „CONCORDIA" eine halbe Fußballmannschaft ins Trapez hängt... bei uns sitzen Horst und Hein auf der „Hohen Kante".

Immerhin: der zu erwartende stärkere relative Wind läßt uns nicht mehr unterbesegelt fahren. Bleibt das Problem der „Länge, die läuft", unsere 7^+m gegen Jaichš 11^+m.

Noch viele Wenn's und Aber's ließen sich herbeizerren:

* Je weniger Wind, desto besser für die Großen.
  Je mehr Wind, desto besser für uns.
* Je mehr Abdeckung, desto besser für die Großen.
  Je freier der Wind, desto besser für uns.
* Je mehr Seerevier, desto besser für uns.
  Je mehr Binnenrevier, desto besser für die Spezialschiffe.
* Je...

Aber wir sind auf der Schlei und müssen die Verhältnisse hier akzeptieren, wie sie sind, und das heißt für uns jetzt:

Nur noch eine kurze Galgenfrist bis zu den Engstellen ab LIEBESINSEL/GOLTOFT bei nur mäßigem Wind mit gelegentlichen Windstößen von 5 Beauf.

Unsere Gegner kabbeln sich aus unserem Blickwinkel etwas beim Runden der 74 und gehen zu eng 'rum. Die „ZOOM" legt sich stark über und ist sehr bald „weg vom Fenster". Auch „CONCORDIA" verneigt sich bemerkenswert, während wir keine Probleme mit der Kränkung haben und uns mit etwa 10 kn auf den Weg nach Luv machen.

Bald können wir gegenüber „CONCORDIA" Wegerecht erzwingen und sind wieder vorn. Sie segelt merklich höher, wir dagegen schneller. Nicht auszudenken, was mit einem Schrick in den Schoten passieren würde!

Hein geht für's letzte Stück an die Pinne.

Mit wechselndem taktischen Geschick kreuzend können wir noch einmal einen Vorsprung von vielleicht 150 m heraussegeln.

Dann kam die Enge.

Sie wurde enger und enger und der Wind flauer und flauer, „CONCORDIA" kam näher und näher und ging kurz vor der „Zielgeraden" vorbei.

Wer kann es uns verdenken, daß wir nur zu gern noch einer Kreuz über die „GROSSE BREITE" entgegensehen würden? (Den Weg nach Hause kreuzten wir einfach gerefft mit 12 bis 14 Knoten!) Das Ziel jedoch lag mitten in der Enge, und die ist der Tod der Kleinen – auch der Schnellsten.

(T. „Kuddel" Scholz / DRAGONFLY „Dwarslöper")

Dramatische Seerettung

von IAN BRUCE, erschienen in der Nr. 39 des „Cat Sailor",

zugeschickt von Jörg Apel

Am 01. 10. 86 wurde in einer dramatischen, internationalen Rettungsoperation eine 5-köpfige Familie von ihrem 12 m Katamaran „Dragonfly II" gerettet, der im indischen Ozean, 1.500 Seemeilen nordwestlich von Carnarvon, Schiffbruch erlitten hatte. Ein Bericht von Ian Bruce, frei übersetzt von unseren Mitgliedern C.Köster + H. Fischer.

„Für immer werde ich mich daran erinnern, wie die Umrisse eines riesigen Tankers langsam aus der Dunkelheit des indischen Ozeans erschienen. Sein Deck leuchtete rötlichorange durch die Deckbeleuchtung, die die Dunkelheit erhellte."

Wie alles begann:

Am 27. 09. 86 verabschiedeten wir uns von unseren Freunden auf dem schönen Cocos Keeling Atoll. Wir wußten, daß die See rauh werden würde, aber wir hatten keinerlei Zweifel an der Seetüchtigkeit unserer „Dragonfly II", die sie bereits in Törns zuvor bewiesen hatte.

Der erste Tag draußen, in Richtung Chagos Archipel, entwickelte sich gut. Wir machten Fahrt vor Wind und Wellen. Als die Nacht einbrach, bekamen wir 30 Knoten Windgeschwindigkeit und die Wellen wurden kürzer und härter. Wir reduzierten die Besegelung auf das halbe Großsegel und versuchten, unsere Geschwindigkeit knapp über 8 Knoten zu halten. Die Querwellen schlugen unter das Zwischendeck.

Ich hatte keinen Grund mich zu beunruhigen, da wir Kurs auf das ruhigere Gebiet der Doldrums hielten.

Am zweiten Tage hatte sich die Wetterlage nicht verändert. Unser Funkkontakt, Noel-in-Perth, den ich jeden Tag unterrichtete, bemerkte, daß wir deprimiert waren.

Risse im Rumpf

Meine Teenagertöchter Naomi und Freya machten mich darauf aufmerksam, daß sich mehrere Haarrisse im Rahmenteil des Boots befanden. Nachdem wir diese in Augenschein genommen hatten, konnte Entwarnung gegeben werden. Zwei Jahre zuvor waren wir mit ähnlichen Haarrissen über den halben Pazifik gesegelt, ohne daß sich Probleme ergeben hatten.

Am dritten Tag, 400 Seemeilen von Cocos entfernt, stellte ich nunmehr Haarrisse an jedem Spannt der beiden Rümpfe fest. Der Kreuzrahmen, der die beiden Rümpfe zusammenhielt, arbeitete im Bootsrahmen. Ich bekam große Bedenken wegen dieser Beschädigungen, unterließ es jedoch, meine Familie über das gesamte Ausmaß der Schäden zu unterrichten, um sie nicht zu beunruhigen.

Wir beschlossen, soviele Schrauben mit Muttern zur Stützung der stressbelasteten Stellen anzubringen, wie möglich. Nachdem ich jedoch mit dem Handbohrer eine Schraube angebracht hatte, was nur schwer vor sich ging, war ich völlig erschöpft und hörte damit erst einmal auf.

Langsam bekam ich ernstlich Zweifel an der Seetüchtigkeit unseres Bootes. Wenn sich nur die Umstände beruhigen würden, könnten wir Chagos erreichen, um die notwendigen Reparaturen durchzuführen. Es war für mich unmöglich festzustellen, wie stark das Boot angegriffen war. Unter Umständen waren nur ein oder zwei starke Schläge nötig, um die beiden Rümpfe zu trennen.

Die hilflose Lage, in die wir dadurch geraten würden, war nicht auszudenken. Ich erinnerte mich daran, wie ein Katamaran einen Rumpf vor Neuseeland verloren hatte, und entschloß mich, Hilfe zu rufen.

Hilfe oder „Pan Pan"

Die Entscheidung war einfach. Ich sendete eine „Pan Pan"-Nachricht auf 2, 4 und 6 Mhz Marine Frequenzen und mußte völlige Funkstille um mich herum feststellen.

Ich stellte meinen Sender auf 14.320 Mhz ein; stellte Kontakt mit Al her, der ebenfalls nach Chagos unterwegs war.

Auf „ham radio", 14.320 Mhz, drehte sich alles nach der erfolgten Meldung nur noch um uns. Die Nachrichten wurden nach Okinawa, Diego Garcia US Navy Base und zur Seesicherheit Canberra gesandt. Ich wurde konstant über die Fortschritte unserer Rettungsaktion von Tony in Hongkong unterrichtet. Andere vertraute Stimmen im Äther sorgten dafür, daß wir uns nie einsam fühlten.

In Perth saß Art die ganze Nacht am Radio, um unsere Situation zu überwachen und vermittelte die Informationen nach Oman, Singapur, Kenia und den Philippinen. Trotz alledem mußte ich darauf achten, nicht konstant Funkkontakt zu halten, da dieser den Autopiloten beeinflußte und Naomi alleine im Regen Ruder-

wache hatte. Es beruhigte uns alle aber sehr, die angelaufenen Rettungsmaßnahmen per Funk miterleben zu können.

Über 1.710 Mhz „Seesicherheit" wurde der 117.000 t Shell-Öl-Tanker „Naticina" über unsere brenzlige Situation informiert. Dieser war noch 140 Seemeilen, das bedeutete ca. 10 bis 12 Stunden, von unserer Position entfernt. Später hörten wir über Radio, daß der US-Navy-Hubschrauber P3 Orion von Diego entsandt wurde, um unsere Rettungsaktion unterstützend zu koordinieren.

Alles was wir nun tun konnten, war dazusitzen in unserer stickigen Kabine, die uns jedenfalls vor den Unbilden des Wetters schützte. Während wir auf die Rettungsmannschaften warteten, machten wir ca. 5 Knoten mit dem Wind. Wir wußten aus Erfahrung, daß das den Rumpf des Bootes am wenigsten belastete.

In uns schlummerte die Furcht, das Geräusch eines abscherenden Rumpfes zu hören. Plötzlich ein lauter Knall! Zum Glück waren wir nur auf ein treibendes Stück Treibholz gelaufen, das erste in 10.000 Seemeilen unserer Segelzeit. Glücklicherweise führte diese Berührung zu keinerlei ernsthaften Beschädigung.

Keiner von uns war hungrig; keiner von uns konnte schlafen, obwohl wir müde waren. Wir begannen unsere wichtigsten Habseligkeiten zusammenzusuchen und in verschiedene Seesäcke zu stopfen, um wenigstens mit dem Notwendigsten ausgerüstet von Bord gehen zu können. Pässe und Geld wanderten in eine Spezialbrieftasche, die ich mir um den Bauch band.

Über Funk wurde mir verschiedentlich der Rat gegeben, eventuell die Familie von Bord gehen zu lassen und das Schiff alleine in den sicheren Hafen zu bringen. Aber wir entschieden uns, die Familie nicht auseinanderzureißen. In Cocos bereitete sich zwar Noel mit der „Keama" darauf vor, die „Dragonfly" abzuholen, aber schließlich hätte es annähernd 3 Tage gedauert, bis sie auf unserer Position gewesen wäre. Ich bezweifelte, daß unser Schiff solange aushalten würde.

Um 02.00 Uhr am nächsten Morgen hatten wir Funkkontakt mit dem Piloten des Hubschrubers der US-Navy DH 907 auf der „ham" Frequenz. Wir gaben ihm unsere letzte Position, und er erzählte uns, daß er in ca. 3 Stunden bei uns sein würde.

Die Rettungsaktion wurde langsam ernst. Die „Naticina", der Tanker, war mittlerweile im Bereich unseres VHF-Sprechfunkgerätes, und ich besprach die Angelegenheit mit dem Kapitän. Die „Naticina" stellte ihre Decksbeleuchtung voll an. Ich sollte Notsignal geben, wenn ich sie sehen würde.

Wir peilten verzweifelt durch den Regen, und tatsächlich da, am Horizont entdeckten wir die kleinen gelben Lichter der „Naticina". Unsere Notrakete machte unser Schiff für die Tankerbesatzung ortbar und leicht zu sehen. Ich bemühte mich, in die Leeposition des Tankers zu kommen. „Ich glaube, die werden uns übernageln", sagte ich zu Margret, als ich am VHF Sender stand und wieder Funkkontakt suchte.

In der Dunkelheit und bei dem Seegang war es extrem schwierig, die Geschwindigkeit und Richtung der „Naticina" zu beurteilen. Meine größte Sorge bestand

darin, daß wir ihr vor den Bug laufen würden. Aber alles sah gut aus. Unsere beiden, nicht sehr starken Maschinen liefen volle Fahrt rückwärts. Langsam zogen wir uns über Schwell in die Leeseite des Tankers. Wir hatten unsere Sachen gepackt, unsere Schwimmwesten an und unsere wichtigsten Sachen an Deck gelegt.

Wir verabschiedeten uns von unseren Helfern über „ham"-Radio und schalteten alle Geräte aus.

Ein Großteil der Schiffsbesatzung guckte über Bord des Tankers. Ein Sicherheitsnetz wurde ausgebracht. Die beiden Mädchen nahmen ein Seil entgegen. James, mein Sohn nahm ein zweites Seil entgegen.

Die letzte Runde: In Sicherheit

Margret war die erste im Sicherheitsgurt, der von oben kam. Ich schärfte noch einmal allen ein, sich Zeit zu nehmen. Unter den gegebenen Umständen konnte jeder Fehlgriff gefährlich werden. Die Yacht senkte und hob sich 15 Fuß neben dem Tanker. Margret bekam erhebliche Schwierigkeiten, mit dem Sicherheitsgurt nach oben zu kommen. Die Crew des Tankers erkannte die Schwierigkeiten und legte eine Schiffsleiter aus. Freya und Naomi konnten ohne Probleme mit der Leiter den Tanker entern. Mein Sohn James nahm sich, nachdem er den letzten Sack hatte hochhieven lassen, den Sicherheitsgurt und machte sich fertig. Er wartete eine größere Welle ab und begann seinen Aufstieg auf der Schiffsleiter. „Der Nächste bitte" rief ein Mitglied der Besatzung von oben. Ich guckte um mich herum und nahm noch Freyas Radio mit, stellte die Maschinen und den „Sat Nav" ab und klemmte die Batterien ab. Während ich mich im Sicherheitsgurt noch einmal umdrehte, ergriff ich die Leiter für den Weg nach oben.

Einmal an Deck, warf man mir sofort eine Wolldecke über die Schultern. Ebenso schnell wurde ich ins Schiffsinnere getragen. Die Crew wollte mich nicht beobachten lassen, wie die „Dragonfly II" langsam in der Dunkelheit der Nacht verschwand. Vielleicht war es tatsächlich am besten, daß ich diesen Anblick nicht miterleben konnte.

Der Kapitän und die Crew der „Naticina" hießen uns herzlich willkommen und ließen uns durch ihre Gastfreundschaft den Schrecken der vergangenen Stunden bald vergessen.

Unser ganzer Dank gilt der „Seesicherheit", dem Kapitän und der Crew der „Naticina", und dem „ham-radio-network".

Allen Schiffsführern, die jemals in eine ähnliche Lage geraten sollten, wünsche ich eine ebenso sorgfältig geplante, überwachte und durchgeführte Rettungsaktion, wie wir sie erlebt haben, mithin **„Glück im Unglück"**!!!

„RED TWIN" – Quest 31',

Generalüberholung, Umbau in Whangarei, Neuseeland 1984/85

Jörg Apel

Die Geburt unseres Sohnes stand kurz bevor, als wir unser Schiff mittels eines hydraulischen Autokrans aus dem Wasser des Hafenbeckens von Whangarei heben ließen. Die dicken Trageriemen wurden über der Kabine mittels zweier Balken (4.40 m lang) auseinandergespreizt. Der Mast war gelegt. Das Gewicht unseres Schiffes wurde bei dieser Gelegenheit mit 5.7 Tonnen gemessen. Nur eingeweihte Mehrrumpfbootsegler wissen was das bedeutet. Nachdem wir radikal alles Überflüssige ausgeräumt hatten, wog „RED TWIN", beim Zuwasserlassen 6 Monate später, immer noch 5 Tonnen. Prout gibt 3.1 Tonnen Displacement an!

Unsere größte Sorge war aber die fortschreitende Osmose im Unterwassergelcoat, deren erste Anzeichen wir schon zwei Jahre früher in der Karibik entdeckt hatten.

Mittlerweile sind sich die Experten darüber einig, daß da nur eine Radikalkur Erfolg verspricht. Die gesamte Unterwassergelcoatschicht mußte ab! Ich habe verschiedene Methoden ausprobiert. Die Methode mit einem Heißluftföhn das Gelcoat aufzuweichen und abzuschaben, habe ich nach einigen Versuchen aufgegeben, weil es mir zu langsam ging und die mögliche Überhitzung des gesamten Laminates zu gefährlich erschien. Sandstrahlen kam nicht in Frage, wegen der unerträglichen Begleitumstände für uns und unsere nahe Umgebung (andere Boote mit ihren Besatzungen).

So habe ich dann mittels eines kleinen Winkelschleifers das gesamte Gelcoat abgeschliffen. Bestückt mit Atemschutzmaske, Schutzbrille und Ohropax in den Ohren hat diese Arbeit einen Zeitraum von 4 Wochen benötigt. Bei 28° C im Schatten und subtropischem Sommerwetter ging es nicht schneller. Zwei Stunden morgens und nachmittags, jeweils auf der sonnenabgewandten Rumpfseite – leider war nur unter dem Boot, zwischen beiden Rümpfen, ab und zu eine kleine kühle Briese. Nach einem sommerlichen Gewitterregen dauerte es nicht lange und die abgeschliffenen Laminatflächen waren wieder staubtrocken.

Aus den geplanten 2 Monaten „an Land wohnen" wurden später 6 Monate, nicht nur weil alles so bequem war, mit Landstromanschluß und Heißwasserkessel, sowie Teeküche und Dusche nahebei. Wenn ein Boot an Land steht, erweitert sich der Lebens- und Arbeitsraum beträchtlich. Da gibt es kaum Eile wieder im natürlichen Element schwimmen zu wollen. Und so kam ich auf die Idee weitere Verbesserungen an unserem Schiff vorzunehmen: **Wulstbüge**

Den Gedankenanstoß dazu gab mir ein Photo einer Snowgoose 37. Das gleichzeitige Studium eines Berichtes der Hamburger Schiffsversuchsanstalt über Wulstbüge und die Befragung von Multihullexperten in Auckland überzeugte mich. „RED TWIN" mußte Wulstbüge haben.

Um das Ergebnis gleich vorweg zu nehmen – fantastisch. Das Boot schaukelte weniger und die Bugwelle ist jetzt weit nach hinten gezogen, womit zwischen

Prout Quest 31 „RED TWIN"

beiden Rümpfen auch keine Kreuzsee mehr entsteht. Im Gesamtergebnis ist das Schiff schneller, weil es weniger stampft und dadurch gebremst wird.

Doch Nachteile handelt man sich mit Wulstbügen auch ein. Der zusätzliche Auftrieb ganz vorn (100 kg bei „RED TWIN") muß durch Gewichtsverlagerung im Schiff korrigiert werden.

Und wenn man dann alle Zuladung aus dem Schiff entfernt, wirken die zu hoch schwimmenden Wulstbüge wie Wasserski. Der Effekt ist so wie bei einem untermotorisierten Dingi, das nicht ins Gleiten kommen will, weil das Heck wegsackt. Deshalb würde ich auch das nächste Mal eine andere Wulstbugform wählen, bei der die Nasenspitze so tief wie möglich unter der Wasserlinie liegt – ähnlich wie bei Model C in Fig. I.

In Fig. 2 sind maßstäblich Wulstbüge an verschiedenen Rumpfformen gezeichnet. Mit der gestrichelten Form, die von vorne wie ein Tropfen aussieht, hat man hier in Neuseeland an Wharram-Kats (V-Rumpf) gute Erfahrungen gemacht. Einige Kat-Segler sollen auch am Heck „Bulbs" angebracht haben. Das löst das Trimmproblem. Vielleicht sollte ich das mit „RED TWIN" auch noch machen.

Bauanleitung für Wulstbüge:

Aus einer großen Platte Polymethanschaum (100 mm dick), wie dieser im Kühlschrankbau verwendet wird, habe ich 3 Streifen 1300 x 300 x 100 mm geschnitten und mit Epoxy (West-System) zusammengeklebt. Daraus habe ich einen torpedoförmigen Körper modeliert (Brotmesser, Raspel, Schleifteller) und mit Hilfe eines kleinen Winkelschleifers den V-förmigen Ausschnitt der Rumpfform herausgeschnitten. Die letzte Anpaßarbeit ist ziemlich kritisch, weil schnell zuviel weggeschliffen ist. Deshalb habe ich dies erst nach dem Laminieren gemacht.

Polymethanschaum wird von Polyesterharz nicht zersetzt (so wie z.B. Styropor) und kann direkt mit 2-3 Lagen Glasfasermatten überlaminiert werden. Nach je-

der Lage müssen die Unebenheiten abgeschliffen werden, sonst wird das Endergebnis zu rauh.

Die fertig laminierten Wulstbüge werden, nach vollendeter Anpaßarbeit und genauem Ausrichten, an das rohe Laminat vom Rumpf mittels Glasfasermatten und Polyesterharz angebracht. Das Füllen und Formen nach dem Aushärten geschieht mit zerschnipselter Glasfassermatte und Harz. Der geschmeidige Übergang vom Wulstbug zum Rumpf ist später entscheidend für den guten Wasserablauf und die sanfte, weit zurückgezogene Bugwelle. Für eine ganz perfekte Form empfiehlt sich eine letzte Füllung mit Epoxy- oder Polyesterspachtel. Dabei ist zu bedenken, daß Epoxy auf Polyester haftet, aber nicht umgekehrt. Auf Epoxy kann also nur noch mehr Epoxy folgen.

Nachdem alles fertig laminiert und gespachtelt war, habe ich insgesamt 7 Epoxyanstriche mit einer feinen Schaumstoffrolle auf das gesamte Unterwasserschiff aufgebracht. Mit langsamen Härter konnte ich maximal 2 Liter Epoxy (West-System) auf einmal verarbeiten. Das reichte gerade für einen Anstrich in aller Eile. So habe ich bei ca. 25° - 28° C Lufttemperatur 6 Anstriche innerhalb von 8 Stunden geschafft, da jeder Anstrich zum Anhärten ca. 1 Stunde braucht.

Das Aushärten der ca. 1.5 – 2 mm dicken Epoxyschicht dauert einige Tage und ist durch das Nass-auf-Nass-Streichen eine homogene Schicht und transparent.

Den letzten Epoxyanstrich habe ich mit weißer Pigmentpaste eingefärbt. Das darf man auf keinen Fall mit dem gesamten Epoxyanstrich machen, denn die 100%ige Wasserdichte des Epoxyharzes wird durch die Pigmentpaste (Talkumpuder) zerstört. Deshalb ist auch jede Gelcoatschicht wasserdampfdurchlässig und begünstigt den Prozess der Osmose. Da Polyesterboote nicht ohne Gelcoat in einer Negativform aufgebaut werden können, bleibt nur eine Lösung: Sobald das Boot aus der Form herauskommt, muß die Gelcoatschicht an- oder abgeschliffen werden und das gesamte Unterwasserschiff mit einem soliden und reinen Epoxyharzanstrich konserviert werden. Nur so wird spätere Osmose von vornherein ausgeschlossen. Wenn ich das doch alles schon früher gewußt hätte! Aber die Experten waren damals auch nicht schlauer.

Weitere Umbauten am Schiff betrafen die gesamte Motor- und Z-Antrieb-Installation:

Die mechanische Steuerung des Z-Drives (Sonic) war total verrottet, da nicht seewasserfest. Ich habe alles abgesägt und steuere jetzt den Z-Drive mit zwei Leinen, die über Umlenkrollen ins Cockpit laufen. Der Z-Drive wurde gesandstrahlt, alle galvanischen Korrosionsschäden des Aluminiumgehäuses mit Epoxyspachtel geglättet und dann mit einer Zink-Chromat-Zweikomponentengrundierung gestrichen. Das „Wieder-gängig-machen" der Hauptbewegungsachse erforderte viel Caramba und noch mehr Geduld. Diese Aluminiumachse war in der Plastikführung total mit Salz gefüllt und festgefressen.

Der Motor wurde mit 100 mm höherem Fundament wieder eingebaut, ebenso der Z-Drive. Ohne die Bewegung hindernden Steuerarme kann der „Sonic"-Arm jetzt bis zu 80° über die Wasserlinie angehoben werden. Der Propeller reicht so fast bis zur Höhe des Achterdecks und bleibt damit beim Segeln, auch in ganz

rauher See oder hoher Heckwelle, trocken und wirkt nicht mehr als permanente Surfbremse.

Gleichzeitig ist dadurch auch das Problem der galvanischen Korrosion beim Segeln aufgehoben. Die in der Karibik 1982 angebrachte Scheibenanode zeigt kräftige Zersetzungsspuren und hat das Aluminiumgehäuse vor größerem Schaden bewahrt. Den galvanischen Strom habe ich mit 4mA gemessen. Das Potentialgefälle zwischen dem Aluminium des Z-Drives und der gesinterten Kupfererdplatte für den KW-Sender beträgt 0.5 Volt.

Die stark kupferhaltige neu aufgebrachte Antifoulingfarbe macht mir nun auch kein Kopfzerbrechen mehr. Auf den Aluminium Z-Drive habe ich allerdings Micron 25 gestrichen, um die Götter der galvanischen Korrosion nicht zu sehr zu reizen.

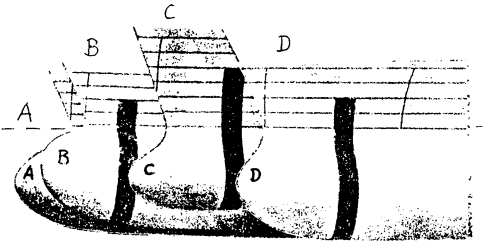


Fig. 1: merchant vessel-hull models, SRI Hamburg

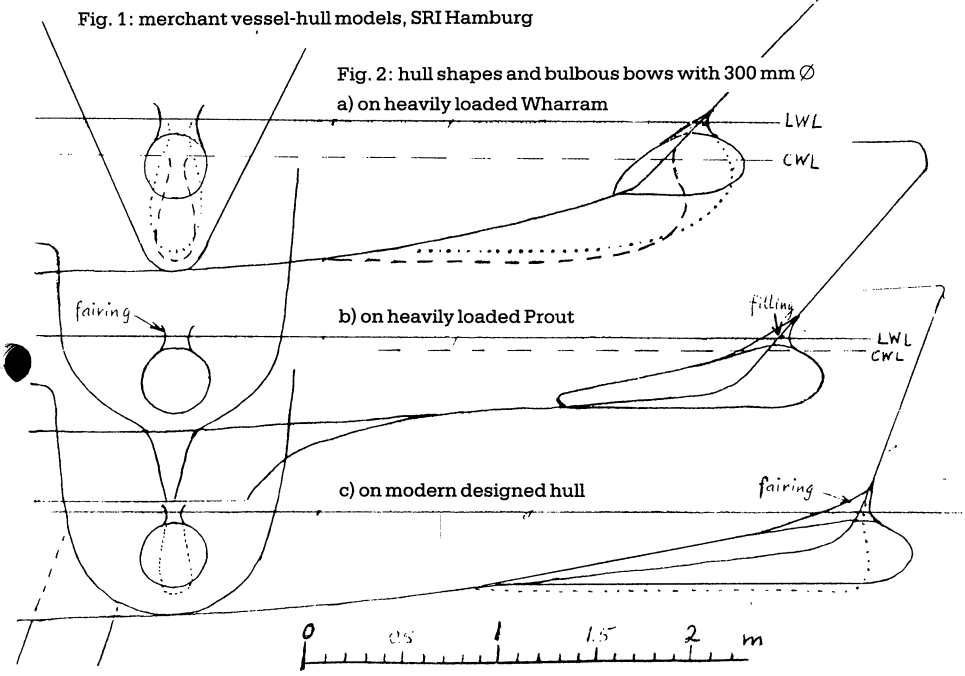
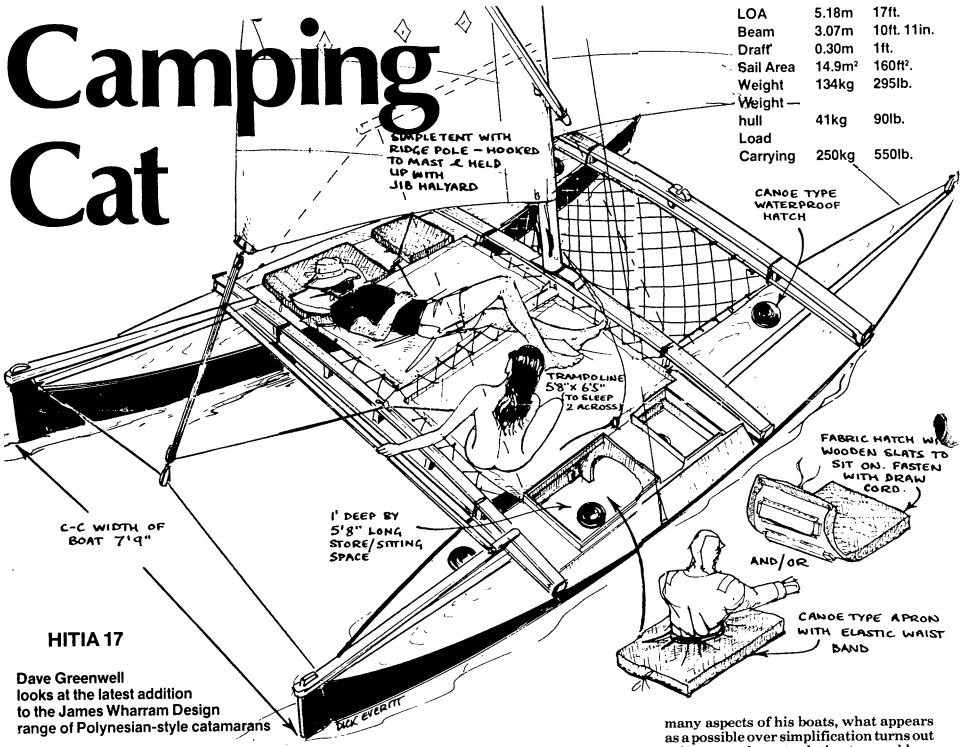


Fig. 2: hull shapes and bulbous bows with 300 mm ∅

Camping Cat

LOA	5.18m	17ft.
Beam	3.07m	10ft. 11in.
Draft	0.30m	1ft.
Sail Area	14.9m²	160ft².
Weight	134kg	295lb.
Weight — hull	41kg	90lb.
Load Carrying	250kg	550lb.



HITIA 17

Dave Greenwell looks at the latest addition to the James Wharram Design range of Polynesian-style catamarans

James Wharram's design team have developed a 17 foot catamaran which is intended for two people to cruise estuaries, on lakes and, when the weather is settled, to go coastal trekking. Called the Hitia 17, she fills the gap between Tiki 21 James's very successful coastal cruiser and his Hitia 14 beach cat, and should appeal to those who like the concept of dinghy cruising but want a little more space and better performance.

Like the Hitia 14, she is simple to build yet offers considerably more room, including stowage for food, cooking facilities, deck tent, sleeping gear, spare clothing ... She can be carried to the water on the roof of a large car or easily towed behind a small family car — once at the water's edge, she is quick and simple to make ready. During the day, gear is stowed in both hulls; at night, her simple ridge tent converts her central area into a snug living and sleeping platform.

Although lacking the cabins of Tiki 21, she does afford a measure of crew protection in her two hull 'cockpits' which are a foot deep by 5 feet 8 inches long. They can be sat in, kayak style, and the design includes details of a spray cover that you wear round your waist to keep water out of the cockpit and the lower half of your body dry and warm. Any water that may find its way over the coaming can be drained by removing the bungs from scuppers — two per cockpit. Her cockpits also provide stowage space for gear too large be to be squeezed through the watertight hatches that give access to the inside of the hulls.

Method of construction is the same as for the Hitia 14 and Tiki 21, with stitch and glue plywood panels, epoxy joints and a skin of epoxy GRP which adds both strength and provides very good hull protection. Each hull is built around four main bulkheads which form watertight compartments. She has three deckbeams joining the hulls, with a trampoline stretched between the after and amidships beams. The gap between amidships and forward beams has a net 'deck' stretched across.

In keeping with the Wharram philosophy of appropriate technology, the hulls are lashed to the beams. This provides flexibility between the hulls which James Wharram stresses is vital for good seaworthiness. This highlights one of the interesting features of Wharram designs — it may seem almost primitive to tie the hulls to the beams with rope, but the result is strong, inexpensive, gives just the right degree of flexibility and is quick and easy to fasten. Like so many aspects of his boats, what appears as a possible over simplification turns out to be a very elegant solution to a problem. Hitia's rig is a good example. Basically, it is a simple loose footed spritsail but look closer. Instead of being laced to the mast, the sail has a wide mast pocket forming a very efficient shape from a totally conventional round wooden mast. Halyards, are led through the pocket, further cleaning up the air flow over the sail.

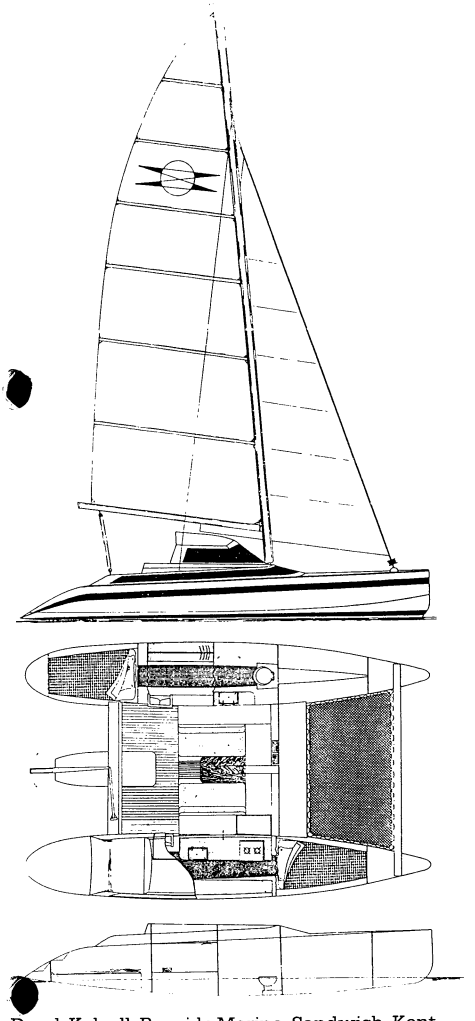
A complete set of building plans for the Tihia 17 is around £80 and according to the designer, she should take around 250 hours or so to complete. Total material cost should work out to between £900 to £1000 but this, of course, depends on how much you shop around. It's obviously difficult to make comparisons with other craft, so much depends on the value you place on your labour, but comparing building cost with off-the-shelf boat prices, a Hobie 16 costs almost £3300, a Wayfarer, in the region of £2500 — although completely different boats, both are well over twice the 'price' and both are also smaller. And for creative people, building a boat brings rewards far beyond the mere saving of money. For further information contact James Wharram Designs, Greenbank Road, Devoran, Truro, Cornwall TR3 6PJ. Tel: (0872) 864792. ●

„Wir halten nach wie vor für die Deutsche Wharram-Vereinigung zwei Seiten frei, aber wenn nichts kommt...

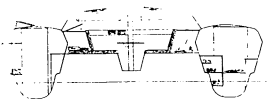
Ruth Wharram hat uns allerdings in den letzten Tagen etwas Papier geschickt, von dem wir die Vorstellung der HITIA 17 „ersatzweise" bringen."

— Wölper —

Vorstellung neuer Boote



Derek Kelsall, Bayside Marine, Sandwich, Kent.



SUNCAT 895

von Derek Kelsall GB (M. I.- Mai 87)

Wer einen etwas geräumigeren Kat als einen MICRO haben möchte, der immer noch trailerbar ist, findet im SUNCAT 895 ohne Brückensalon ein schnelles, regattafähiges Fahrzeug mit einiger Wohnlichkeit.

Für F-28-Enthusiasten läßt sich dieser Entwurf auch auf diese Länge kürzen, ohne Einbußen zu befürchten. Dazu gibt es ein Brückendeck-Mittelteil mit Sitzhöhe, wodurch ein Familienschiff entsteht. Ein niedriges Rigg läßt handliche Bedienung zu. Für die erstgenannte Version ist ein Leergewicht von einer guten Tonne zu erwarten, das maximale Deplacement soll 2,2 to betragen. Ein erstes Boot hat bereits seine Jungfernfahrt zur vollen Zufriedenheit seines Konstrukteurs absolviert und soll 20 kn erreicht haben. Einige Hauptdaten stehen neben der Zeichnung.

Specification

LOA	29,4 ft.	8,95 m.
LWL	28,0 ft.	8,50 m.
Beam	18,0 ft.	5,50 m.
Sail	534,0 sq. ft.	49,60 sq. m.

TE HENGA MK.II.

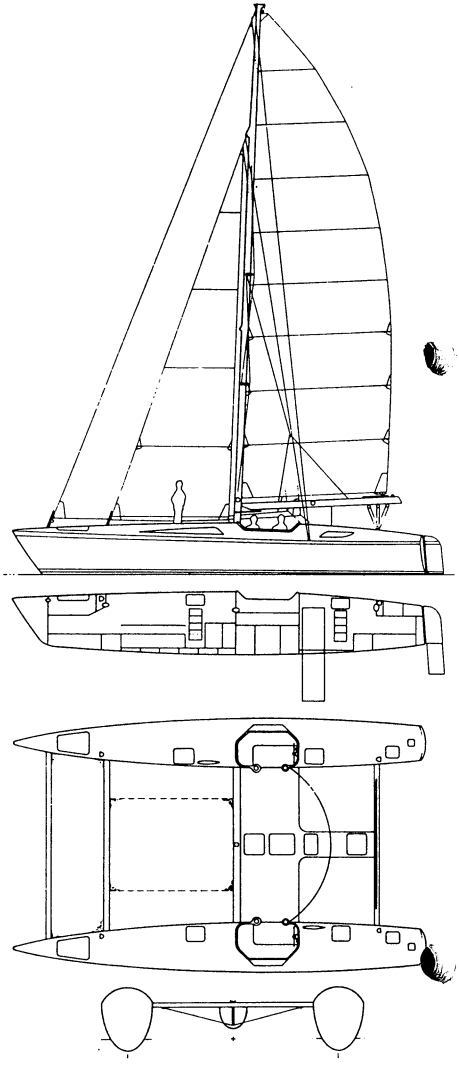
von Malcolm Tennant (M.I.- Mai 87)

Dies Boot entstand aus dem überarbeiteten Entwurf des MK.I. von 1971, der sich hinsichtlich des Grundkonzepts als demontierbarer Kat mit Alu-Profilholmen bewährt hat. Das Boot ohne überbautes Brückendeck ist mit dem jetzt geänderten Kutterrigg ein echter Renner mit Stehhöhe und einiger Bequemlichkeit in den Rümpfen. Eine Masttopp-Leichtwetter-Genua und eine Selbstwende-Fock, die auf 3/4 Masthöhe angreift, beide mit Einrollmechanik machen das Boot leicht bedienbar.

Zur optimalen Austrimmung in Bezug auf die Kursstabilität ist im Steuerbordrumpf das Steckschwert vorm Mast, im Backbordrumpf hinter dem Mast angeordnet, so daß man die Lateraltrimmung dosieren kann. Grundsätzlich könnte man die Schwerter in beiden Rümpfen auch gleichmäßig anordnen, doch würden sie dann genau im Cockpitbereich stecken.

Die Cockpits sind so angeordnet, daß sie die mit Kojen ausgerüsteten Achterkabinen vom vorderen „Tagesraum" trennen, wodurch das Boot für zwei Mannschaftspaare bestens geeignet ist. Wegen der Mittelcockpits ist auch von einer Pinnensteuerung Abstand genommen worden und je eine Radsteuerung pro Cockpit vorgesehen.

Der Mast mit Diamantverstagung kann sowohl fest als auch drehbar gefahren werden. Eine gebogene Travellerschiene sorgt für guten Stand des Großsegels.



Specification

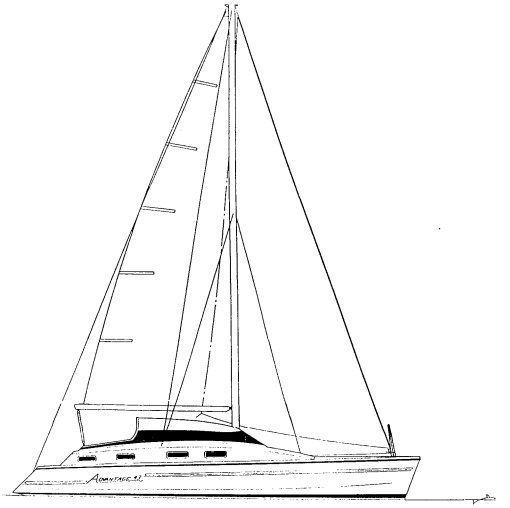
LOA	13 m	42,65'
BOA	8.2 m	26,9'
Sail Area	114 m^2	1227 sq'
Weight	2361 kg	5205 lb
Displacement on lwl	3457 kg	7621 lb

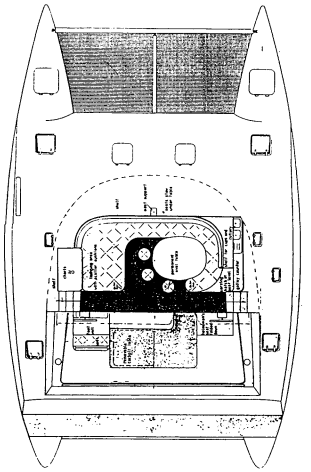
ADVANTAGE 43 CATAMARAN

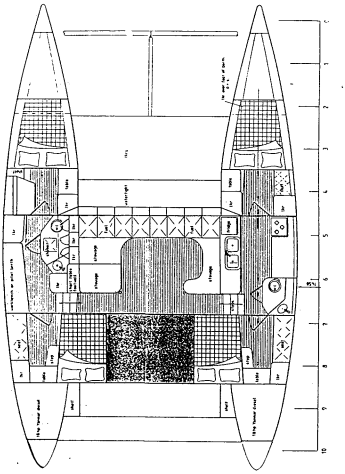
Built by ADVANTAGE MULTIHULLS LIMITED

Designed by John Shuttleworth Yacht Designs Limited c 1987

L.O.A.	13.25m	43.5ft	DISP. EMPTY	(incl. 1 engine) 4000 Kgs
B.O.A.	8.45m	27.8ft	DISP. MAX.	7000 Kgs
DRAFT	0.5/2.2m	20"/7ft	PAYLOAD	3000 Kgs
FUEL	7501/165	imp. gals.	SAIL AREA:	Main 35m^2 375ft^2
WATER	7501/165	imp. gals		Jib 40m^2 435ft^2

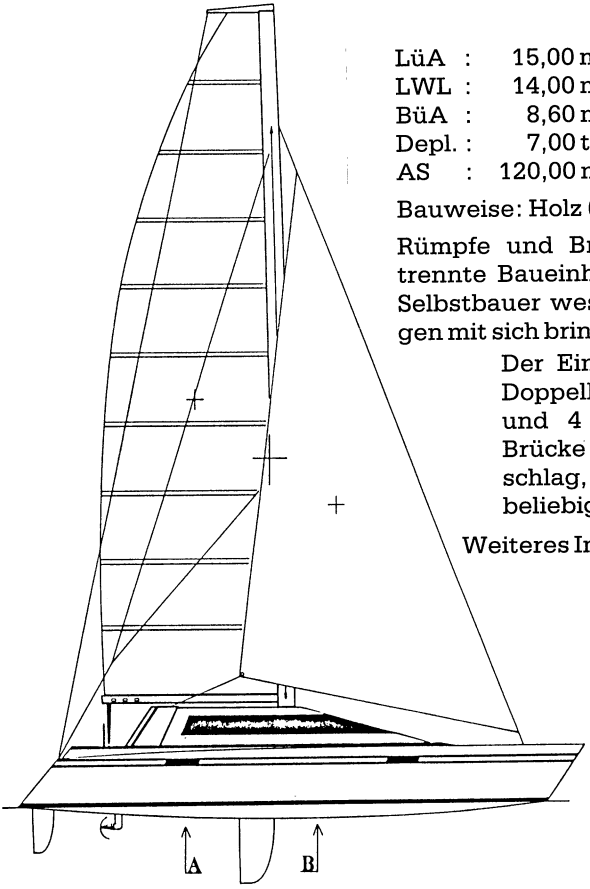






DESPERADO

FAHRTENKATAMARAN



LüA : 15,00 m
LWL : 14,00 m
BüA : 8,60 m
Depl. : 7,00 t
AS : 120,00 m^2

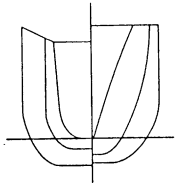
Bauweise: Holz (West-System)

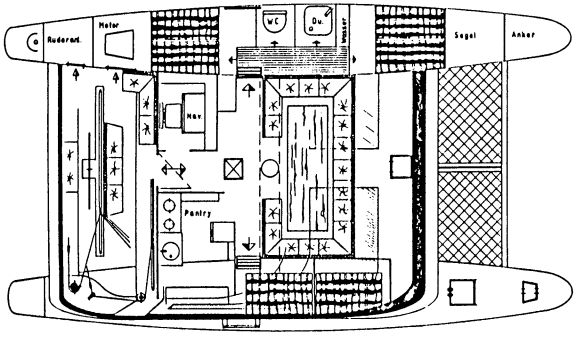
Rümpfe und Brückendeck stellen getrennte Baueinheiten dar, was für den Selbstbauer wesentliche Vereinfachungen mit sich bringt.

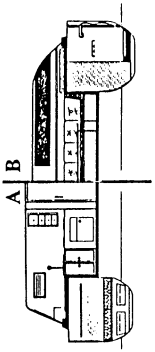
Der Einrichtungsplan mit je 2 Doppelkojen in den Rümpfen und 4 Schlafplätzen auf der Brücke ist lediglich ein Vorschlag, der vom Selbstbauer beliebig variierbar ist.

Weiteres Informationsmaterial bei:

Martin Häusler
Yachtkonstruktion
Postfach 16
8163 Bayrischzell







dies & das & sonst-nochwas

Aufruf an alle Mitglieder:

Bitte, überprüfen Sie die nachfolgenden Namen/Anschriften. Ich habe diese Adressen aus unserem Computer gestrichen, weil Briefe und der „Bote" mit dem Vermerk „unzustellbar" oder „unbekannt verzogen" wieder zurückkommen. Wenn jemand die jetzige, richtige Anschrift dieser Mitglieder kennt, so bitte ich um Mitteilung an meine Anschrift: Wolfgang Gerschütz, Niedersachsenweg 30, 2878 Wildeshausen. Tel. 04431-3208

1) Peter Albl, P.B. 32 Cote d'Ivoire
2) Dr. Manfred Bressler, Winklerstr. 17, 1000 Berlin
3) Johann Freisinger, Nietschestr. 30, 8000 München 40
4) Wolfgang Frowein, Bungardstr. 5, 4300 Essen 16
5) Herbert Geiger, Lindenstr. 1a, 7803 Gundelfingen
6) Manfred Haas, Karl-Schurz-Str. 1a, 5350 Euskirchen
7) Karlheinz Heymann, Rue d..la Chapelle, F- Trois Ilets/Martinique
8) Hans Holzbauer, Schleish. Str. 216/2, 8000 München 40
9) Hans-Hermann Kabella, Sonnenbergstr. 36, 6228 Eltville
10) Prof. Harald Klärner, Adresse unbekannt
11) Dr. Peter H. Kruck, PO Box 400, 1400 Wien
12) Peter Marx, Singapore
13) Klaus J. Michaelis, Leopoldstr. 206, 8000 München 44
14) Jörg Nieß, Kleiberstr. 11, 8011 Vaterstetten
15) Wolfgang W. Nolten, Adresse unbekannt
16) Dr. Michael Nork, Fördebogen 37, 2398 Harrislee
17) Michael Orczykowski, Klappenweg 3, 3007 Gehrden
18) H. W. Rozema, Uitwierdeweg 117, NL–9933 GR Delfzijl
19) Hans A. Schaub, A-4400 Stever
20) Manfred Schippers, E-Gerona (Spanien)
21) Peter Zickler, Schillerstr. 18, 7128 Lauffen

Wolfgang Weber, R.-Berta-Str. 1, D-6483 Bad Soden, Tel.: 06056-1467, fragt: Wer hat Erfahrung mit Atlantiküberquerung West-Ost? Wer hierfür infrage kommt, bitte mit Wolfgang Weber in Verbindung setzen.

Was es so alles gibt

Verfasser: Arne Wölper

Daß die Zahl der Catamaran-Konstruktionen in der kommerziellen Schiffahrt laufend zunimmt, haben wir bereits berichtet und durch Fotos untermauert. Lassen Sie mich ein neues Gebiet vorstellen.

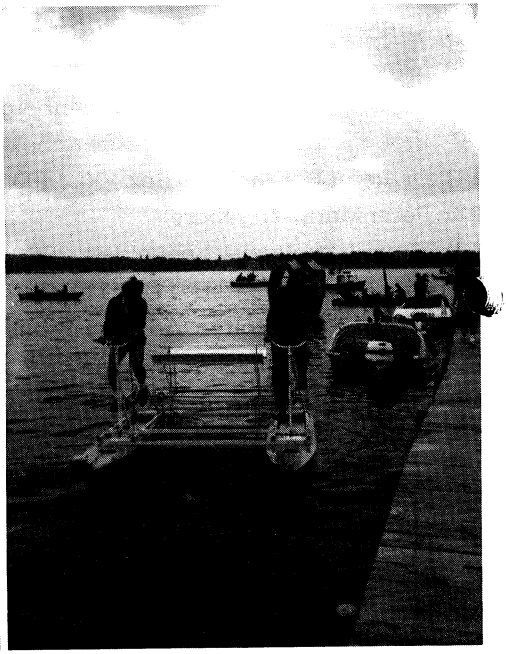
Von Zeit zu Zeit finden nationale und internationale „Tretboot-Regatten" statt. Die letzte in Berlin im Frühjahr dieses Jahres. Veranstalter war die Fachschaft Schiffbau der Technischen Universität Berlin. Die beiden Bilder stammen aus Berlin. Beide Boote gehören der Fachschaft Schiffbau der Technischen Universität Hamburg. Es handelt sich um Selbstbauten der Fachschaft.

Das Fahrzeug, welches wie ein Catamaran aussieht, läuft unter dem Namen „Affenschaukel". Es hat das Geschicklichkeitsrennen in Berlin gewonnen, denn dieses Boot fährt vorwärts gleichschnell wie rückwärts.

Die zwei großen Rollen tragen den Namen „Roll West". Es wurde in Berlin als das originellste Boot prämiert und hat auf der zuvor veranstalteten Tretbootausstellung in Kiel den ersten Preis (DM 2.500,–) gewonnen.

Wer an dieser spielerischen Variante von Mehrrumpf-Booten interessiert ist, möge sich wenden an:

Arne Wölper, Schreyerring 1, 2000 Hamburg 60, Tel.: 040/6321146



Ein Mann, zwei Rümpfe und das Watt ... — Ein Leben am Wasser als Arzt, Bootsbauer und Skipper —

von Dr. Arthur Petersen

Jugendjahre

Obwohl meine Familie mit der Schiffahrt eigentlich nie etwas im Sinn gehabt hat — außer, daß vor vielen Generationen Vorfahren mütterlicherseits eine Bootswerft in Gravenstein an der Flensburger Förde betrieben — muß das Wasser es mir von jeher angetan haben. Das liegt wohl daran, daß wir in Flensburg, wo ich geboren bin, hoch oben auf dem Westufer wohnten. Von dort hatten wir aus unserem Eck-Kinderzimmer einen phantastischen Blick über die Flensburger Innenförde bis hin zu den Ochseninseln.

Ich sehe in meiner Erinnerung noch die Rahsegler in den Innenhafen einlaufen — allerdings nicht mehr unter Segel, sondern mit Hilfe qualmender Schlepper. Sie wurden dann mit dem Bug direkt an der bei Ostwind oft überfluteten Pier vertäut, um ihre Ladung nordischer Hölzer zu löschen: Balken für Balken über eine Rutsche und mit dem Zimmermannspickel direkt auf das Pferdefuhrwerk.

Auch lagen dort damals noch die vielen Fischerquatzen mit ihren Glühkopfmotoren, die erst eine ganze Zeit mit einer fauchenden Lötlampe angeheizt werden mußten, bis sie endlich nach mehreren vergeblichen Versuchen bullernd ansprangen. Größere Faszination übten auf mich aber vor allem anderen die großen, modernen Kutter mit ihren klassischen Linien aus. Das waren Schiffe! Meine Mutter wußte genau, wo ich zu suchen war, wenn ich nicht nach Hause kam: Ich stand dann unten am Hafen reglos vor einem der Kutter und starrte sinnend in die Luft.

Das Segeln lernte ich schließlich bei meinem Freund Heini Rotermund, dessen Vater Direktor des damals weitläufigen aber wenig frequentierten Freihafens war. Ein ganzes Hafenbecken gehörte dort uns Jungs, und drinnen schwammen drei Boote der Familie Rotermund: ein Ruderkahn, ein offenes Rettungsboot mit Luggersegel und eine richtige Yacht namens AYESHA. Meine erste Wochenendtour auf dieser Yacht mit Heini und seinen älteren Brüdern, die mir eigentlich die Lust am Segeln für immer ausgetrieben haben müßte, ist mir in ganz schlechter Erinnerung geblieben.

Es herrschte recht unfreundliches Segelwetter, und für die Nacht wurde mir eine röhrenförmige kalte, klamme Hundekoje zugewiesen. Ich fror wie ein Schneider, und zwar so sehr, daß ich kein Auge zudrücken konnte. Außerdem mußte ich mitten in der Nacht dringend aufs Klo. Aber wie? Vor mir auf der Salonkoje schnarchte einer der Älteren, den zu stören für mich ein schrecklicher Gedanke war. — Irgendwie ging die Nacht aber vorüber — ob mit oder ohne Klo ist mir entfallen — und am Morgen ging die Reise weiter. Doch der Sonntag brachte uns bei flauem Wind nicht weiter als bis zum gegenüberliegenden Glücksburg. Der Rest war dann Ruderarbeit — eine Schinderei wie auf einer Galeere, fand ich.

Mit zwölf Jahren baute ich mir – in Anlehnung an die Klepper-Faltboote – ein eigenes Paddelboot. Ich weiß die Maße noch genau: 60 cm breit und ganze 3,20 m lang; aber ich war ja selbst noch ein Knirps. Das Gerippe wurde mit schwerstem Nesseltuch bespannt und mit Leinöl wasserdicht gemacht. Es schwamm recht gut, aber Paddeln war doch nicht ganz mein Fall. Also bestellte ich mir Seitenschwerter und dazu eine Lugger-Besegelung. Da die Seitenschwerter mir aber zu fummelig waren, folgte bald darauf der Einbau eines Schwertkastens mit Steckschwert. Nun konnte ich das Boot beim Segeln auf der Luvkante trimmen. Um es wie ein modernes Segelkanu ‚auszureiten' fehlte mir nur noch der Gleitsitz.

Ich bin mit diesem Boot nur einmal gekentert, und zwar nicht beim Segeln, sondern beim unvorsichtigen Einsteigen. Ich schämte mich ziemlich, tröstete mich aber damit, daß man schließlich aus allem etwas lernt. Eine Fahrt ist mir besonders in Erinnerung geblieben. Als mein hinsichtlich der Segelei sehr strenger Vater vier Wochen lang zur Kur war, nutzte ich die Toleranz meiner Mutter und schipperte bei schönem Wetter mit Südwestwind weit auf die Außenförde hinaus. Hinter Holnis mußte ich höher ran, doch der Wind legte zu und trieb mich schnell aus dem Landschutz fort. Also hieß es: Segel runter und stundenlang gegenangepaddelt. Als ich spät in der Nacht wieder zu Hause war, hatte meine Mutter gerade den Telefonhörer in der Hand, um bei der Polizei meine Verlustmeldung zu machen.

Beim Bau dieses Paddelbootes hat mir die Unterstützung durch meine Mutter mächtigen Auftrieb gegeben. Die Gute hatte echtes Verständnis und zweigte manchen Groschen ihres Haushaltsgeldes dafür ab. Und das Bootchen durfte ich, ‚weil es ja kaum Dreck machte', in der nur selten genutzten ‚guten Stube' (sprich ‚Herrenzimmer') bauen. Tisch und Stühle wurden beiseite geschoben, der Teppich aufgerollt – und fertig war die Werkstatt! Wenn ich sie mit meiner heutigen Werkstatt und all den darin befindlichen Maschinen vergleiche, muß ich lachen. Aber damals ging eben alles noch mit der Hand!

Als ich eines Sonntagsmorgens gerade beim Bauen war, klingelte es an der Wohnungstür: Besuch! Erich Bey, ein weitläufig mit uns verwandter Marineoffizier, der vorübergehend an der Marineschule Mürwick zu tun hatte, stand vor der Tür. Nun, der sehr große, ansehnliche Bey war mit seinem vielen Gold auf den Ärmeln wirklich eine imposante Erscheinung, und meine Mutter erschrak, denn wann erhält man schon mal solchen Besuch? Sie bat den Gast hi[illegible] ein und riß die Tür zum ‚Herrenzimmer' weit auf: „Bitte treten Sie doch näher!" Dann erst erinnerte sie der chaotische Zustand des Zimmers daran, daß es ja zur Werkstatt umfunktioniert war. Sie lief rot an und stotterte: „Mein Gott, entschuldigen Sie bitte!" Aber Bey grinste nur, hockte sich neben mich und griff ohne viel zu fragen mit zu. Damit war für mich der Bootsbau im Wohnzimmer fürs erste legalisiert.

Zu den Erinnerungen an diese Jahre gehört auch die Entstehung des Namens aller meiner vielen selbstgebauten Katamarane. Vorbild im Basteln war mir mein ältester Bruder, der später in Rußland fiel. Er hatte sich eine kleine Bodenkammer mit einem herrlichen Blick aus der Dachluke als Werkstatt ausgebaut. Als er dort eines Tages etwas baute, sah ich ihm zu und fragte neugierig, was das

wohl werden sollte. „Das wird ein ‚Himp-Hamp'", antwortete er. Doch damit war ich nicht schlauer als zuvor, denn Himp-Hamp bedeutet im schleswig-holsteinischen Platt so etwas wie ‚altes Möbel, Trödel oder überflüssiger Kram'. In Ostfriesland, das seit drei Jahrzehnten meine Wahlheimat ist, kennt man diesen Ausdruck überhaupt nicht. Nur die Holländer, die hier oft anzutreffen sind, grinsen immer etwas anzüglich, wenn sie am Heck diesen Namen lesen, so daß ich annehme, er bedeute bei ihnen etwas nicht ganz Stubenreines. Und auch die Damen vom UKW-Funk geraten oft in Verlegenheit, wenn ich den Schiffsnamen durchgebe. Sie meinen, sie hätten sich verhört und fragen nach: „Wie heißt das Schiff?" Mir bleibt dann nichts weiter übrig als den Code zu wiederholen: „Hotel-India-Mike-Papa, Hotel-Alpha-Mike-Papa."

Ich sprach von der Schönheit der Kutter im Flensburger Hafen. Doch damals schon hat bei allen meinen Überlegungen das Zweckmäßige eine größere Rolle gespielt. Da mein Segelpaddelboot mir zu kippelig (rank) war, kam ich schon mit 14 Jahren auf die Idee, daß zwei Rümpfe nebeneinander mehr Segel tragen könnten und auch wesentlich steifer seien. Erst viel später las ich, daß der norwegische Polarforscher Amundsen das schon 50 Jahre zuvor entdeckt und ausprobiert hatte – ganz zu schweigen von den seefahrenden Eingeborenen Polynesiens, die seit Menschengedenken Auslegerkanus oder Mehrrumpfboote kennen und heute noch verwenden.

Ich entwarf also als Junge meinen ersten Katamaran – ein Schiffstyp, der in Deutschland bislang völlig unbekannt war. Wasserfestes Sperrholz gab es noch nicht, dafür aber Sargbretter. Sie waren etwa 2,20 m lang, 35 cm breit und 1,5 cm dick. Daraus für mein Leichtgewicht zwei Rümpfe mit Dreiecksspant zu bauen, das mußte doch zu machen sein.

Aber es kam nicht mehr dazu, denn mein Vater wurde nach Kiel versetzt. Und hier kam ich leider zum Schülerrudern und nicht zur Segelei. Als mein, kurz zuvor nach Kiel verschlagener, Klassenkamerad Schlenzka mich für die ‚Kaiserliche Yachtschule' – die Jugendabteilung des damaligen ‚Kaiserlichen Yacht-Clubs' – keilen wollte, handelten wir uns ein glattes ‚Nein' meines Vaters ein, dem die offene Ostsee nicht geheuer war. (Der anachronistische Klubname wurde 1937 in ‚Yacht-Club von Deutschland' umgewandelt; aber erst 1947 wurde daraus der heutige Kieler Yacht-Club (KYC) – allgemein ‚Küz' genannt.)

‚Otte', wie er bei uns hieß, und ich saßen nun wieder in einer Klasse, bauten zusammen Abitur und sahen uns danach erst kurz vor Kriegsende in Flensburg wieder. Es war irgendwie ein erschütterndes Wiedersehen: Er, an der Spitze einer Fähnrichskompanie aus Mürwik in tadelloser Marschordnung mit Gesang zur Verteidigung des Nord-Ostseekanals ausrückend, war ein merkwürdiger Kontrast zu dem von Flüchtlingen überschwemmten Flensburg. Ich aber – als ein an Chaos gewöhnter Regimentsarzt einer Panzerjagdbrigade – fühlte mich durch seine ‚strahlende Erscheinung' merkwürdig bedrückt. Nun – am Kanal wurde nicht mehr geschossen, die Brücken wurden nicht mehr gesprengt, und der Krieg war dann auch bald aus. Vielleicht verdanken wir es Ötte ...

Durchbruch

Doch zurück zum Segeln! Es ging mir während der ganzen Schulzeit im Kopf herum, bis ich an der Uni schließlich dann doch den Anschluß beim Kieler YC fand. Als ich im Jahre 1938 eines Tages als junger Medizinstudent zufällig am Olympiahafen entlang spazierte, sah ich dort eine Menschenansammlung. Eine Mütze schwamm auf dem Wasser. „Was ist los?" fragte ich neugierig. – „Gerade ist hier jemand ertrunken!"

Ich war damals im Schwimmen und Tauchen äußerst fit, deshalb sprang ich hinterher und schaffte es nach mehreren vergeblichen Versuchen tatsächlich, den Untergetauchten – übrigens ein Ostfriese – aus ziemlich großer Tiefe heraufzuholen und sein Leben durch Wiederbelebungsgriffe zu retten. Ohne Zweifel war das eine gute sportliche Leistung, aber auch nicht mehr. Zu meiner Überraschung erhielt ich dafür aber eines Tages die Rettungsmedaille am Band und stand in der Zeitung als ‚beherzigter junger Mann, Mitglied des Kieler Yacht Clubs'.

Dann kam bald der Krieg, den ich größtenteils als Truppenarzt erlebte und erlitt. Danach nahmen Familie, Beruf und eine mit dem Krieg zusammenhängende schwere Operation mich ganz in Anspruch. Ihre Folgen kurierte ich in einer netten kleinen Pension an der Schlei aus, deren Inhaber eines der dort üblichen Schlei-Langboote besaß. Es hatte einen platten Boden, ein Brett als Steckschwert, Spritsegel und wurde normalerweise gerudert. Da ich noch nichts anpacken durfte, ließ ich mich von meinem 14 jährigen Sohn und meiner Frau eines Tages zur anderen Seite der Schlei rudern. Doch auf dem Rückweg kam starker Wind auf, und die beiden schafften es nicht, dagegen anzukommen. Kann man das als alter Ruderer mitansehen? Ich nicht – schließlich war ich ja einst in einem respektablen Kieler Rennachter Schlagmann gewesen! Also wurden die Plätze getauscht – Schiet auf frische OP-Narbe! – und alles verlief gut ohne Narbenbruch. Doch die Ruderei war mir dann doch zu dumm; deshalb riggte ich auf dem Kahn das Spritsegel auf, und so ging es dann für den Rest der Rekonvaleszenz: bei Westwind mit halbem Wind rüber über die Schlei und zurück, hin und her.

Als der Erholungsurlaub zu Ende war, stand fest: Ein Boot muß her, wenn auch nur ein kleines fürs Autodach. Und natürlich selbst gebaut! In Leer, wo ich inzwischen beruflich gelandet war, ging ich also zu dem einzigen Sperrholzhändler: „Ich habe gehört, es soll irgendwo wasserfestes Flugzeugsperrholz geben?" – „Will mich mal danach erkundigen!" Und tatsächlich gab es so etwas sogar schon für private Kunden und wurde von mir umgehend bestellt. Doch die Bestellung muß wohl etwas ungenau ausgefallen sein, denn es kam bald darauf bei mir eine seltsame LKW-Ladung an: mehrere 7 (!) Meter lange geschäftete Platten eines erstklassigen Mahagoni-Speerholzes. Fürs Autodach? Niemals! Aber was sonst war mit diesen prächtigen, kunstvoll geschäfteten Platten anzufangen?

So entstand nach einigem Nachdenken daraus in meiner Garage, die dafür gerade eben lang genug war, mein zweites Schiff, ARCHE I – ein offenes Pionier-Landungsboot für die Ems. Ich wählte diesen Typ, weil er viel Platz für mei-

ne damals sechsköpfige Familie auch zum Übernachten bot. Zum Schlafen wurde einfach über ein paar Spriegel eine Plane gezurrt. So einfach ging das zu jener Zeit noch; aber es war natürlich auch für damalige Verhältnisse ein recht primitives, unkonventionelles Fahrzeug, und ich fürchtete mich ein wenig vor dem Spott der Kameraden, als ich im Segler-Verein Leer damit ankam. Doch niemand lachte. Vielleicht war man ja noch etwas toleranter als heute. Und das Boot war wirklich patent!

Wir haben damit die Ems auf- und abwärts befahren; später, bei langsamer Erweiterung unseres Fahrhorizonts, auch die Außensände und schließlich sogar die Ostsee. Im Nachhinein darf ich sagen, daß wir mit dem Boot ebensoviel Spaß gehabt haben wie später mit den komfortableren Katamaranen. Als Antrieb diente uns ein Außenborder, der damals noch gar nicht so leicht zu beschaffen war. Für die Vorwindkurse hatten wir eine einfache Besegelung, mit der wir – ich schäme mich noch heute – unversehens einmal auf der Schlei vor Arnis mitten durch ein Regattafeld von Jollen schipperten.

Ein anderes Mal übernachteten wir mit zwei Erwachsenen und fünf Kindern an Bord, die in Hängematten übereinander schliefen, hinter Maasholm. Nachts kam starker Westwind auf; wir mußten deshalb den Platz räumen und bei völliger Dunkelheit durch die vielen Klamotten in Lee des gegenüberliegenden Waldes verholen. Die Kleinen ließen wir schlafen. Mein Sohn stand mit einer Taschenlampe vorn am Bug; ich hockte bangen Herzens achtern am Motor. Doch alles klappte prima! Drüben gingen wir vor Anker und pennten weiter. Es wurde noch eine schöne, ruhige Bauernnacht, bei der mein Schlafplatz übrigens der kahle Fußboden war.

Am nächsten Morgen schien die Sonne; alles war ganz friedlich und das Boot schwojte nicht einmal. Ich wurde wach, weil ich trotz Wälzens von einer Seite auf die andere irgendwie schlecht lag. Verdammt – da stimmte doch etwas nicht. Ich sprang auf und blickte nach draußen: Meine Güte – wir saßen ja auf! Und der platte Schiffsboden hatte sich nach oben gewölbt! In der Nacht hatte sich die Schlei durch den starken Westwind einen halben Meter gesenkt, und nun guckten überall um uns herum die nackten Klamotten aus dem Wasser. Auf einem dieser harten Burschen thronten wir genau mittschiffs, so daß unser Kahn aufrecht die Balance gehalten hatte. Alle Mann sprangen nun ins flache Wasser, und es gelang uns, mit kräftigem Hauruck das Boot abzuschieben, ohne daß etwas dabei kaputtging.

Aber auch an Land konnte es mitunter gefährlich werden. Als wir einmal an Memmert (eine Sandbank zwischen Borkum und Juist) trockengefallen waren, kam mein kleiner Sohn plötzlich angelaufen: „Sieh mal Vati, was ich hier Komisches gefunden habe!" Das ‚Komische' war eine Flak-Granate mit Kartusche. Ich habe sie ihm schnell aus der Hand genommen und vorsichtig weggetragen.

Bei einer anderen Gelegenheit lagen wir bei schönstem Wetter am Rand des Watts in einem Kolk (Wasserloch) des Juister Vorlandes. Wir hatten es uns auf einer Wiese gemütlich gemacht, auf der neben uns (wie wir dachten – harmloses –)Jungvieh weidete. Alles döste nach dem Mittagessen in der Sonne, als eines der ‚harmlosen' Rinder neugierig an der schlafenden Doris schnupperte. Sie

mochte das gar nicht und gab dem Vieh einen Klaps. Das wiederum schien das Rind als Ermunterung aufzufassen und wurde aufdringlich. Nun wachte Anke auf, ging mit gezücktem Bootshaken auf das Untier los und tutete dazu laut mit dem Signalhorn. Doch jetzt ging der Rabatz erst richtig los. Gut, daß ich von dem Lärm wach wurde; unser Kontrahent war nämlich ein junger Bulle, der bedrohlich agressiv wurde. Da mir das Zeug zum Torero fehlt, rief ich: „Rasch, alles aufs Boot retten!"

Ich muß schon sagen, angenehme Augenblicke waren das nicht: der Bulle dicht vor uns schnaubend auf der Steilkante des Kolks; und wir, nur durch ein paar Handbreit Wasser von ihm getrennt! Was, wenn er plötzlich an Bord sprang? Doch das war ihm wohl zu unbequem. Wir legten jedenfalls eilends ab und holten unsere Sachen später von der Wiese ab. Das Boot, die ARCHE I, habe ich später verschenkt. Aber natürlich nicht wegen des Bullen ...

(Fortsetzung im nächsten Heft)

Europäisches Multihull Symposium

vom 26. bis 27. Mai 1988 findet in Monnikendam das „European Multihull Symposium" statt. Konferenzsekretär ist der Vorsitzende unseres niederländischen Nachbarvereins, Herr Jan Verhoeven.

Anschrift des Sekretariats: Kon. Juliana 23, 3628 BN Kockengen,
THE NETHERLANDS

Namhafte Konstrukteure und Fachleute des Multihullwesens werden an dem Symposium teilnehmen.

Multihull-Videos

Für alle Mitglieder, die gerne eines unserer Videos ausleihen möchten, sei das Leihverfahren kurz erklärt:

Wer ein Video ausleihen möchte, meldet sich bitte schriftlich oder telefonisch bei Bernd Murke (Anschrift und Telefonnummer ist dem Impressum zu entnehmen) und bekommt dann die Anschrift und Telefonnummer des Mitgliedes, welches die betreffende Cassette zur Zeit ausgeliehen hat. Der Interessent wendet sich nun direkt an den Betreffenden, der ihm daraufhin das Video zuschickt. Es bleibt solange in seiner Obhut, bis sich ein neuer Interessent meldet, an den die Cassette weitergeschickt wird.

Wichtig ist, daß umgehend eine Empfangsbestätigung in Form einer Postkarte an Bernd Murke geht, damit ihm immer der genaue Aufenthaltsort der jeweiligen Cassette bekannt ist.

Ausgeliehen werden könne zur Zeit: Shangri - La I, Shangri - La II, das Round Britain Race und ein Werbevideo des French-Cat und Twist.

Neuigkeiten

Unsere Mitglieder Rudolf Steffen und Bernd Galle werden auf der Düsseldorfer BOOT 88 einen gemeinsamen Stand betreiben und in der Halle 4, Stand 4 C 28, ihren kommerziellen Interessen nachgehen. Gleichzeitig will Rudolf Steffen Mitgliedern, die ihr Boot verkaufen wollen, helfen. Er schreibt dazu: „Ich bin bereit, für Mitglieder, die ihr Boot verkaufen wollen, die Vermittlung auf der BOOT 88 zu übernehmen. Ich benötige dazu allerdings ein Foto, eine Skizze der Einrichtung, sowie eine Liste der Ausrüstung und natürlich die Preisvorstellung. Vielleicht kann man ja dem einen oder anderen helfen."

Drittes Multihull-Video-Tape von Rudolf Steffen ist fertig

Aufgenommen wurden diesmal die Multihull-Neuigkeiten der Bootsausstellung La Rochelle einschließlich eines Interviews mit dem französischen Konstrukteur Erik Larouge – der dabei seine Konstruktionen vorstellt – und zwei Testfahrten mit zwei Multihulls.

Das 60-Minuten-Tape kann von Rudolf Steffen für 65 Mark bezogen werden.

Ein weiteres Video-Tape wird zur BOOT 88 vorgestellt. Inhalt dieses Tapes ist eine Reise über die Kanal-Inseln nach Dinan und Binic mit starkem Bezug auf die Besonderheiten der Navigation mit Decca und Radar.

Multihull-Kalender-1988

Rudolf Steffen versucht für alle Mitglieder als Sammelbestellung und deshalb preisgünstiger, den Multihull-Kalender-1988 zu bestellen. Dies kann natürlich nur gelingen, wenn genügend Kalender von den Mitgliedern bei Rudolf Steffen bestellt werden.

Jeder, der einen Multihull-Kalender wünscht, sollte sofort einen bei Rudolf Steffen, Schwanenstr. 9, 5603 Wülfrath, Tel. (0 20 58) 7 10 02, bestellen.

Eigner testen ihre Schiffe.

In unserem Verein gibt es Dutzende von unterschiedlichen Schiffstypen, die unseren Mitgliedern gehören und von diesen teilweise schon seit vielen Jahren gesegelt werden.

Diesen Erfahrungsschatz gilt es zu nutzen. Wir rufen daher die Eigner auf, über ihre persönlichen Erfahrungen mit dem Boot zu berichten. Damit die Sache für die Interessenten etwas übersichtlicher wird, sollte ein gewisses Schema bei diesen Berichten eingehalten werden.

Im **Info-Block** vorneweg sollte zunächst der Bootstyp genau vorgestellt werden. Dazu gehört die Angabe des Bootstyps, der Bauwerft, der Länge über alles, der Breite, des Gewichtes, der Segelfäche und des Baumaterials. Wenn möglich, sollte auch der Konstrukteur genannt werden.

Warum gerade dieses Boot? Unter diesem Zwischentitel sollten die Kaufgründe aufgelistet werden und auch die wichtigsten Wünsche, die dieses Boot erfüllen sollte.

Was gefällt mir an meinem Boot? Hier kann man die Vorzüge „seines" Schiffes aufführen. Welche seiner Eigenschaften schätzt der Eigner besonders?

Was würde ich ändern? Hier reicht der Rahmen von Kleinigkeiten bis zu Änderungen, die nach Meinung des Eigners Sache des Konstrukteurs wären.

Was habe ich geändert? In jedem Skipper steckt ein Erfinder und/oder Bastler, kaum ein Schiff ist nach Jahren der Nutzung noch so, wie es die Werft ausgeliefert hat.

Fazit. In dieser Schlußbemerkung kann man noch einiges von dem unterbringen, was unter den obigen Rubriken nicht Platz fand. Kürze ist hier die unbedingt beizufügende Würze!

Bitte nicht vergessen, ein oder mehrere Fotos beizufügen. Dies gilt besonders, wenn Änderungen am Schiff gemacht wurden; die lassen sich oft in einem Foto besser darstellen, als mit vielen Worten.

Der aktuelle Boots-Tip

Suchst Du ein Boot?

Soll es ein familiengerechter Daysailor sein?

Bitte sehr:

* handliche 680 kg mit leicht zu bedienendem Slup-Rigg, sehr effektiv, aber ohne komplizierte Schnörkel, Rollgenua.
* reichlich trockener Stauraum.
* Große, aufgeräumte Decksfläche mit 2 zusätzlichen Riesen-Liegewiesen.
* anlegen am Strand durch aufholbares Ruder/Schwert.
* großes Cockpit für bequem 4 Erwachsene mit viel „Boot" ringsum, daher auch großes Sicherheitsgefühl.
* sehr große Stabilität.

Soll es ein seetüchtiger Fahrtenkreuzer sein?

Bitte sehr:

* Wohnkomfort für 2/2 Erwachsene/Kinder oder 3 Erwachsene
* seetüchtig, allerdings vom Design her nicht für Ozeane gedacht.
* großer „Segel-Komfort": Keine Krängung (Doppelglas, bzw. Kaffeetasse bleiben stehen), kein Geigen bei achterlichem Wind, kein „in-die-Sonne-Schießen", „Fingertip-Kontrolle" an der Pinne...
* auch entfernte Ziele werden schnell erreicht (Reiseschnitt: 8 kn und mehr sind möglich)
* ausgesprochen „trockenes" Segeln
* trailerbar. Auf- und Abslippen mit 2 Personen ohne jede fremde Hilfe.

Soll es ein Racer sein?

Bitte sehr:

* 12-14 kn hoch am Wind auf flachem Wasser bei 5 Beaufort.
* 13-14 kn hoch am Wind auf flachem Wasser bei 6 Beauf. – einfach gerefft
* bei 7 Beaufort: dto – zweifach gerefft.
* bei 8 Beaufort: hat von uns keiner mehr Ehrgeiz. Da laufen wir den nächsten Hafen an, notfalls auch hoch am Wind mit 8 kn unter der Fock
* im Seegang: nur am Wind bis 4 kn weniger (reichen Dir 8-10 kn?)
* voll und bei bis halbwinds: bis 16 kn.
* raumschots/achterlicher Wind: 15 bis 20 kn.
* und das alles mit einem unkomplizierten Rigg von 27.5 m^2 (Fock) + Spi

Was muß man auf einem solchen Superboot ertragen?

* Daß die Gemeinde der blinden oder fanatischen Bleitransporter meint, man säße gar nicht auf einem richtigen Boot. (Auf was sonst?)

Was ist das für ein Boot?

Ein Trimaran. Typ: DRAGONFLY
7.7 m lang, 6 m breit, 0.3/1.35 m tief, 680 kg schwer, 27,5 m^2, Aubo 4-6 PS, 4 Kojen, Chemietoilette, Kocher, Pütt und Pann, Navigationseinrichtungen, Beiboot ggf. einsatzklar auf einem Trampolin, 2 Anker, Leinen, Fender, dit un dat.
(wird neuerdings als DRANGONFLY 800 mit 7.97 m und 35 m^2 a.W. gebaut)

Das Letzte (Argument) **der Gestrigen:**

* Damit finden wir keinen Hafenplatz!
  Antwort: – entweder Du fährst damit zur gewohnten Zeit los: Dann bist Du früher als alle anderen da und bekommst den besten!

– oder Du fährst vor lauter Freude am Segeln weiter als sonst: Dann kannst Du immer noch irgendwo längsseits gehen, wetten?

* Der kann doch umkippen!
Antwort: – Klar, unter den „richtigen" Bedingungen kentern alle, die Bleitransporter auch, nur die saufen dann auch noch ab.

– übrigens: Bisher hat noch keiner den DRAGONFLY umgeworfen.

(T. Scholz – „einmal MULTI, lieber MULTI")

Wüste(n)-Grüße

Dr. med. Thomas Neuber, KAUH KSU RAD, P. O. Box 245 RIYADH 11411 KSA

Liebe Freunde. 19. Okt. 1987

Unsere Ferien in Deutschland haben wir sehr genossen, obwohl das „Sommerwetter" für uns Hitzeadaptierte geradezu eisig war. Die meiste Zeit verbrachten wir in Berlin, wo ja wegen der 750 Jahrfeier einiges geboten wurde. ANNA im September wieder zu Wasser zu lassen, war aus technischen Gründen nicht sinnvoll. Stattdessen nutzten wir die Tage, all die kleinen und größeren Folgen des mehrjährigen „Winterlagers" zu beseitigen. ANNA ist nun bis auf den Unterwasseranstrich und einige kosmetische Feinheiten seeklar und wartet auf den Sommer 88, in dem wir dann für länger lossegeln wollen. In Berlin hörte ich auch, daß die Sells mit WILLANA in Richtung Canaren losgesegelt sind, und sich für mehrere Jahre von Berlin abgemeldet haben.

In Riyadh ist es jetzt wieder angenehm mild, etwa 25° C; man genießt die Ruhe ohne Aircoditioner-Rauschen.

Ein neuer portabler PANASONIC EXEC. PARTNER (computer) mit 30MB harddisk ist im Augenblick das Hauptbeschäftigungs-Objekt für uns beide. Ohne (c) ist die Software hier so billig wie das Benzin. Anläßlich des Bangemann-Besuchs sind hier die Zeitungen voll mit Berichten über die Bundesrepublik.

Wir sehen den nächsten Monaten mit Gelassenheit entgegen und freuen u[illegible] auf die neue Zeit mit ANNA.

Für heute viele liebe Grüße und alles Gute auch im Namen von Lucrecia
wie immer von

Thomas

Mitfahrgelegenheit

Eine Mitfahrgelegenheit sucht Herr Udo Gores, Knesebeckstr. 11, 1000 Berlin. Herr Gores hat momentan keine Zeit einen eigenen Fahrtenkatamaran zu unterhalten.

Einladung zu unserem nächsten Regionaltreff „Mitteldeutschland"

Diesmal ist es mir gelungen einen wirklich maritimen Rahmen für unser erstes Treffen in 88 zu finden. Es handelt sich um den in Mainz liegenden Dreimaster „Dieter van Aemstel".

Ihr erreicht die „Dieter van Aemstel" in dem Ihr nach Mainz -Kastel zum Bahnhof fahrt. Wenn Ihr über die Schranken fahrt, gelangt Ihr direkt an den Rhein und somit an den Liegeplatz des Dreimasters. Wir treffen uns dort am 22.4.88 um 19 Uhr. Für dieses Treffen habe ich mir eine schöne Überraschung für Euch einfallen lassen. Auch wäre es schön wenn Ihr mittels einiger Urlaubsbilder zum Gelingen dieses Abends beitragen würdet. Da auch dieses Treffen wieder öffentlich ist, dürfen auch ruhig Gäste und Interessenten mitgebracht werden.

Also bis zu unserem Treff

Euer Frank

PS. Wenn Ihr einen Film zeigen wollt, dann sagt mir doch bitte frühzeitig bescheid. (06146/2410)"

Gelesen und empfohlen

In MULTICOQUE MAGAZINE Nr. 13 ein 6 Seiten langer Artikel mit mehreren sehr schönen Fotos von der Regatta rund Europa im Juli d.J., die Christian Fevrier an Bord der 7 großen Yachten Elf Aquitaine, Roger & Gallet, Cote d' Or, Stalaven, Fleury-Michon, Ericsson, Challenge Grundig miterlebte. Er schließt mit der wieder interessanten Feststellung, daß trotz dauernder Am-Wind-Kurse, die sicherlich die Katamarane begünstigen, die Trimarane immer mit in der Spitzengruppe waren und die beiden großen Poulain und Fleury Michon auch gewannen, als ihr Wetter, d.h. leichter achterlicher Wind war.

In SEGELN Sept. 87 eine einfache Umrechnungsformel von Knoten in Beaufort: Knoten +10 geteilt durch 6 ist Ws in Beaufort, z.B. 35 Knoten +10 =45 :6=7,5, als 7 bis 8 Ws. Diese Faustformel ist bei Windstärke 1;2;12 nicht anwendbar.

In SEGELN Sept. 87 ein Reisebericht mit 2 Katamaranen St. Tropez-Korsika mit einigen beherzigenswerten Beobachtungen zu Hafengebühren für Multis.

In SEGELN Sept. 87 ein Bericht mit schönen Fotos von Empfang und Abreise der Regatta rund Europa in Bremerhaven.

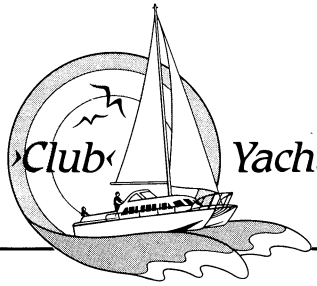
In SEGELN Sept. 87 eine Analyse des Segeln im Strom und Überlegungen zu den Strömungen der Ostsee.

In SEGELN Sept. 87 ein kurzer Bericht über das Multihull-Treffen in Stickenhörn..

In Yacht 19, Sept. 87 ein längerer Bericht über das Multihull-Treffen in Stickenhörn, der objektiv die Vor- und Nachteile der Multis, und die besonders nette Stimmung bei diesem Treffen darstellt.

In Yacht 20, Sept. 87 eine erste Vorstellung des „Unicat", eines neues Micro-Multis von Jüs Segger, 8m x 5.25m/2.5m x 22m/1.25m aus Sperrholz.

›Club‹ Yachtcharter GmbH · 8850 Donauwörth
Schützenring 10 · Telefon (09 06) 30 31



›Club‹ Yachtcharter GmbH

Die Catamaran-Charter-Flotte an der Adria.

Charterbasis

Marina „Kremik" Primosten
Jugoslawien

Catalac 27 · Catalac 34
Snowgoose 37

Erstklassige Ausstattung incl. Radar, VHF, Autopilot, Windinstrumenten, Ankerwisch, Beiboot etc.

Mitsegelgelegenheiten

Juni und September 1988

Boote und Ausrüstung

„IAORANA" ist zu verkaufen:
zurück von Weltumseglung – „ready to go again":
34' Wharram Tangaroa, Bj. 81, Sperrholz-Epoxy, kein „Gammel-Wharram", Alu-Niro-Kutterrigg, 15 PS Yamaha Ab., Echolot, Solarpanel, Sumlog Aries, Rettungsinsel, CQR 16 & 20 kg, 300 m 16 mm Nylontau, 9' Sperrholz-Dingi, Windsurfer, „pots & pans" etc.
Z.Zt. Griechenland
Anfragen: Wolfgang Wappl, Paul Heyse–Gasse 14, A-1110 Wien

Seekarten
für Nordsee, Kanal, Biscaya, Spanien, Portugal, Irland und England
sucht: Hartmut Fischer
Lerchengrund 2 · D-2381 Schaalby
Telefon: 04622/658

Hochseekatamaran Iroquis, MK 2a, 9,6m x 4,2m x 0,4m, Bestzustand, reichhaltige Ausrüstung, an schnellentschlossenen Käufer günstig zu verkaufen.
Richard Möhlenkamp, Fockestraße 2
4550 Bramsche, Tel.: 05461/62588

DRAGONFLY-Trimaran,
2 1/2 Jahre alt, sehr gepflegt, mit Kompaß Silva 1000, Sumlog, DHI Beleuchtung, Cockpitzelt, Trailer mit Winde, Rollen und Kipprahmen gegen Gebot.
Wulf Oelrich
3042 Munster · Im Feeth 8
Tel.: 05192/3044

11,20 m Fahrten-Trimaran, 1975/86, Diesel, kompl. u. hallengepfl., Liegepl. Holl. (Gron.), 95 TDM. Tel. 0031-5940-2968

---

2 Stck. 15-m-**GFK-Hochseekatamaranrümpfe** umständhalber zu verkaufen. Preis VB. Chiffre 1227/87 „Yacht"

Gelegenheit: Engl. GFK-Kajütkatamaran, 6,9 x 3,0 x 0,4 m, Bj. Sept. 77, günstig. Tel. 044221/41286.

Katamaran Edel 26, 8x4, Trailer, DM 35000,-. Tel. 07 11/83 27 03.

CATAMARAN, 9,50 x 4,60, fertig zur Weltumseglung, 6 Kojen, 2 x 7-PS-Diesel/Einbau, DM 65000,-. Tel. NL 08303/18111, n. 18 Uhr.

TRAUM, TRIMARAN 30', trailerbar, 1,80m, 0-25 KNT. DK 0045465 9505.

Die neue Dimension: Segeln mit dem Hochseekatamaran. Ostsee-Ü.-Törns-Kanaren. 4 Luxus-Doppelkabinen, 2 Duschen, gr. Salon, auch für Anfänger da mit Skipper. Günstige Last-minute Angebote
Albatros Katamaran Yachting GmbH, Schwäbische Str. 17, 1000 Berlin 30, Tel. 030/216 3467-7448971

TELSTAR-TRIMARAN, 8m, Bj. 76, 9-PS-Diesel, bequemes, schnelles Wanderboot, techn. u. opt. tip-top, LP in Süd-NL, VB 25000,-. Tel. 0241/64736 oder 67195.

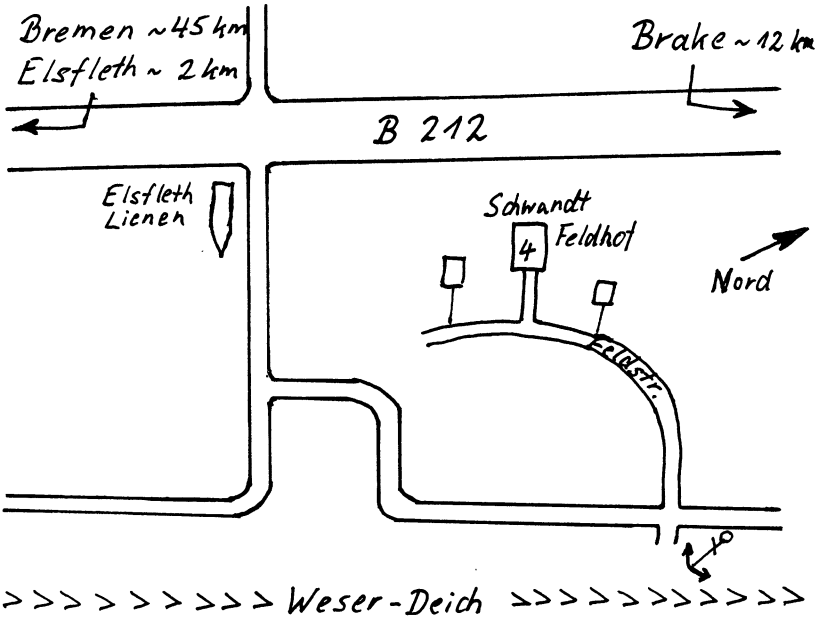
Jouet 23, viele Extras, DM 13000,-. Tel. 02152/52998.

SUCHE Seekarten und Handbücher von der Nordsee ins östl. Mittelmeer. Tel. 030/213 1343 ab 20 Uhr.

Hochsee-Katamaran Iroquois MK 2a, 9,6 x 4,2 x 0,45, Bj. 1973, 86/87 komplett grundüberholt, Topzustand, 6 Segel, AB-Johnson 25 PS, E-Start, elektr. Selbststeueranlage, Rettungsinsel, Dingi, große Solaranlage, 350 l Wasser, überwiegend in Nirotanks, 100 l Benzin, Log, Echolot, Funkpeiler, Kurzwellensendeempfänger, 3 Kompasse, CP-Sextant Polaris, Seekarten bis Türkei, 2 Anker CQR, reichlich Leinen, kistenweise Zubehör u. Ersatzteile, Liegeplatz Bremen. VHB 84000,-DM. Tel. 05468/6932

Quest 31, Baujahr 77, diverses Zubehör, Liegeplatz Schlei, VB 69000,-- DM Dr. Burkhard Habel, Lindenstraße 33, 3000 Hannover 71, Telefon-Nr. priv. 0511/511864 Geschäft: 0511/628081, ab 4. Jan. 1988.

Norddeutsches „Intim – Treffen"



13. 02. 1988, ab 14.00 Uhr

bei Heide + Jörg Schwandt, Feldstraße 4, 2887 Elsfleth/Weser, Tel. 04404/3213

Bitte tel. Anmeldung. Es besteht nur begrenzte Übernachtungsmöglichkeit – außer im Stall und auf dem Heuboden.

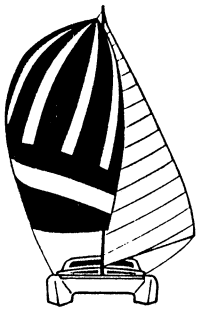
Veranstaltungskalender

Ausstellungen

Ort	Land	Name	Datum
Paris	Frankreich	La Defense	04.12.87 – 14.12.87
Düsseldorf	BRD	Düsselboot	23.01.88 – 31.01.88
Kopenhagen Bella Center	Dänemark	International Boat Show	09.01.88 – 17.01.88
London	England	International Boat Show in Earls Court	06.01.88 – 17.01.88

Treffen

Datum	Name	Ort
23.01. – 31.01.88	Düsselboot	Halle 4-C Stand 28 Mikros, Rotwein und Käse satt.
05.02.88	Münchener Treffen	Luisenstr. 27, Rhaetenhaus, 8000 München
13.02. – 14.02.88	Intimtreffen	Elsfleth (Unterweser) bei Heide und Hans-Jörg Schwandt
16.02.88 ab 18.00 Uhr	Treffen „Rheinland“	Hotel Wilhelmshöhe, Wülfrath (Tagungsort der Mitgliederversammlung 1987)
22.04.88 19.00 Uhr	Treffen „Mitteldeutschland“	an Bord des Dreimasters „Dieter von Aemstel“ in Mainz



KATAMARAN–CHARTER

Individueller, sportlicher Urlaub auf dem 14m Kreuzerkatamaran

CHRICOLA

in Nordsee, Atlantik und Mittelmeer für Gruppen und Singles, Anfänger und Profis

Nähere Information:

G. Koll, Motzstr. 52, 1000 Berlin 30

Tel. 030/2131343, ab 20.00 Uhr

Inhaltsverzeichnis

Seite

1 Impressum
3 Worte des Vorsitzenden
5 Protokoll Mitgliederversammlung
8 Die aktuelle Seite
12 Stellungnahme zu den Nationalparks Wattenmeer

Technik

14 Beanspruchung von Kiel- und Ruderprofilen
16 Zur Entwicklung der Micro-Multihull-Formel
19 Passagier-Katamarane

Fahrtenberichte

23 Wolfgang Wappl aus Korfu
26 In Saus und Braus nach Flensburg
28 Jagd nach dem „Blauen Band" der Schlei
30 Dramatische Seerettung
34 RED TWIN
38 HITIA 17

Vorstellung neuer Boote

39 Suncat 895
40 TE HENGA MK. II.
41 ADVANTAGE 43
42 DESPERADO

Dies & Das

43 Aufruf an alle Mitglieder
44 Was es so alles gibt
45 Ein Leben am Wasser als Arzt, Bootsbauer und Skipper
50 Kurze Nachrichten
52 Der aktuelle Boots-Tip
57 Boote und Ausrüstung
59 Veranstaltungkalender

Folgende Erscheinungsdaten und Redaktionsschlüsse haben wir uns für die nächsten Ausgaben vorgenommen:

Ausgabe	Erscheinen	Redaktionsschluß
Nr.49	2. Hälfte März	28. Februar '88
Nr. 50	2. Hälfte Juni	1. Juni '88

VIDEO VERLEIH:

über **Bernd Murke**, Parkstr. 89, 5870 Hemer, Tel.: 02372/73346, kann man folgende MD-Videos 'kostenlos' (ca. DM 3,- für Porto) entleihen:

- SHANGRI–LA I (Auf zwei Rümpfen um die Welt, ca. 55 min)
- SHANGRI+LA II (Abenteuer Karibik, ca. 55 min)
- ROUND BRITAIN RACE (ca. 35 min, Englisch)

Alle Kassetten im VHS Format.

Axel Krüger, Landshuter Str.3, 8252 Taufkirchen/Vills, Tel.: 08084/2322, bietet folgende Filme gegen eine Unkostenbeteiligung von DM 10,-- an:

- SILK CUP CHALLENGE (Brighton – London)
- FORMEL 40
- ROUND BRITAIN RACE

Anzeigenpreise:

Seite	1/1	1/2	1/4	Umschl./innen	Umschl./außen
DM + MwSt	200,–	110,-	60,-	250,-	350,-

Für Jahresaufträge (4 Ausgaben) 20% Rabatt.

Annoncenannahme und -verwaltung besorgt die Druckerei (siehe Impressum).