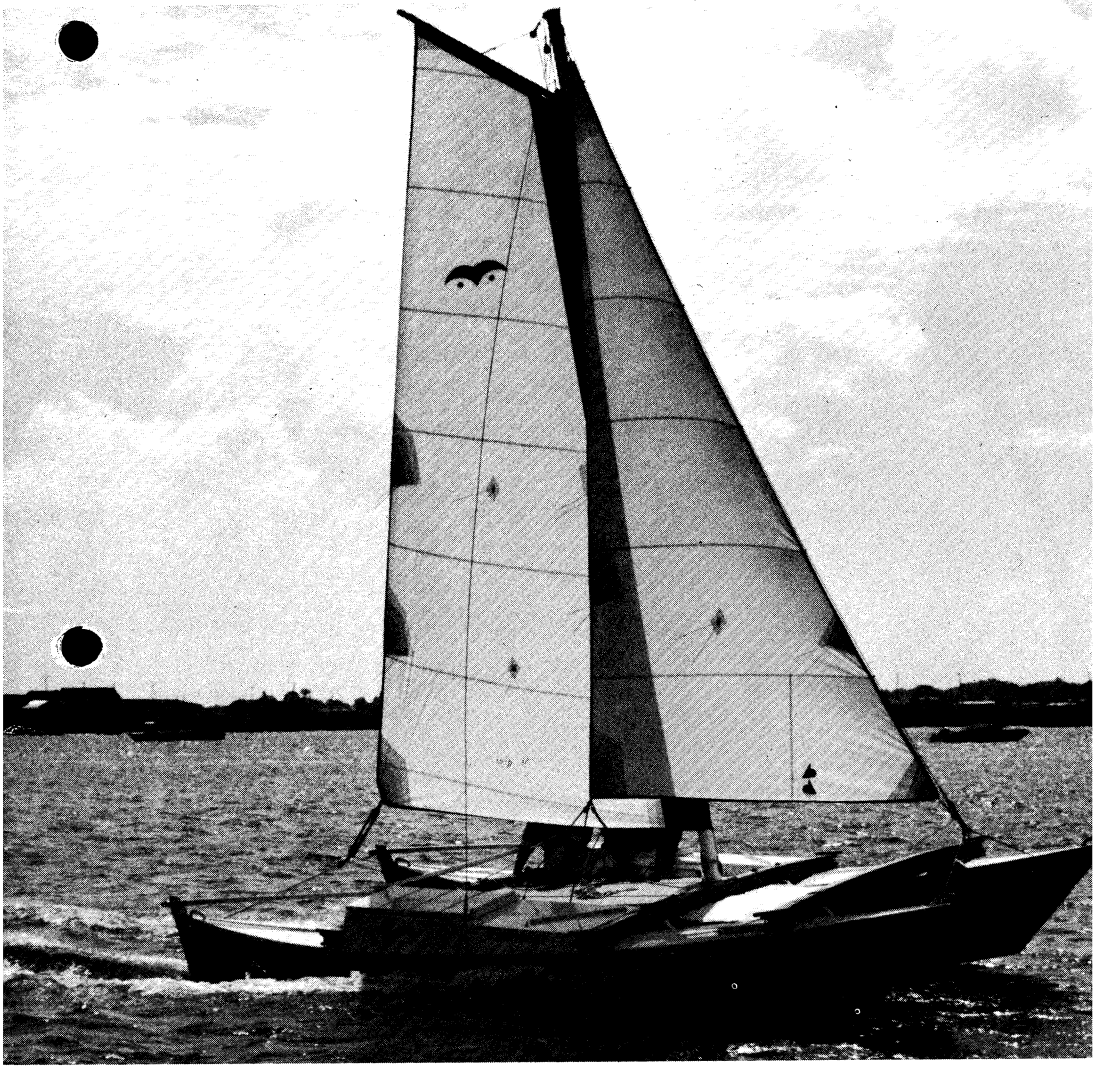
Der Mehrrumpf-„Bote"

MULTIHULL Deutschland

Nr. 50 1988 / 2



VEREINIGUNG DEUTSCHER CATAMARAN- UND TRIMARAN-SEGLER

8 JAHRE BADER MEHRRUMPFBOOTE

Telefon: 04 31/5 73 93
Btx 043 157 393 1+

Werftbauten

Catana 37 · Catana 40 · Catana 43

Catana baut pro Monat einen Catamaran.
Catana Yachten können Sie chartern.

Suncat 30 · Kelly 37—42 · Einzelbau

Besuchen Sie die Werft D. Kelsalls,
Sandwich — Marina bei Dover.

Advantage 44

Design John Shuttleworth

Baupläne

Sandwich
Aluminium Design S. Langevin
WEST — System

7— 28 m Länge, 1—30 to Verdrängung

Kit Panel: Das ausgereifte Bausystem.
Beste Ralation Kosten: Leistung.

Seit acht Jahren arbeite ich in der Werkstatt und auf See mit Catamaranen und Trimaranen. Mein Programm ist aus eigener intensiver Erfahrung — herstellerunabhängig — zusammengestellt.

Die Neubauten 1988, die jetzt fertig wurden:

K—26 trailerbarer Trimaran
Tonga—40 Fahrtencatamaran
Kelly—42 Hochseecatamaran

Besprechen Sie Ihr Projekt mit mir. Eine Typenliste erhalten Sie kostenlos, den neuen Katalog gegen 10,- DM vorab. Charterbuchungen bei mir.

Burkhard Bader · Postfach 1303 · 2300 Kiel

unbeschwert segeln

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; Änne Nienaber, Angerburger Straße 13, 2720 Rotenburg, Geschäft: 0421/2383440, Privat: 04261/63524; Wolfgang Gerschütz; Bernd Huse, Altmannstraße 10, 2800 Bremen, Telefon: 0421/345847; Franz Münch, Mathildenstraße 72, 2800 Bremen, Geschäft: 0421/5383913, Privat: 0421/705693; 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

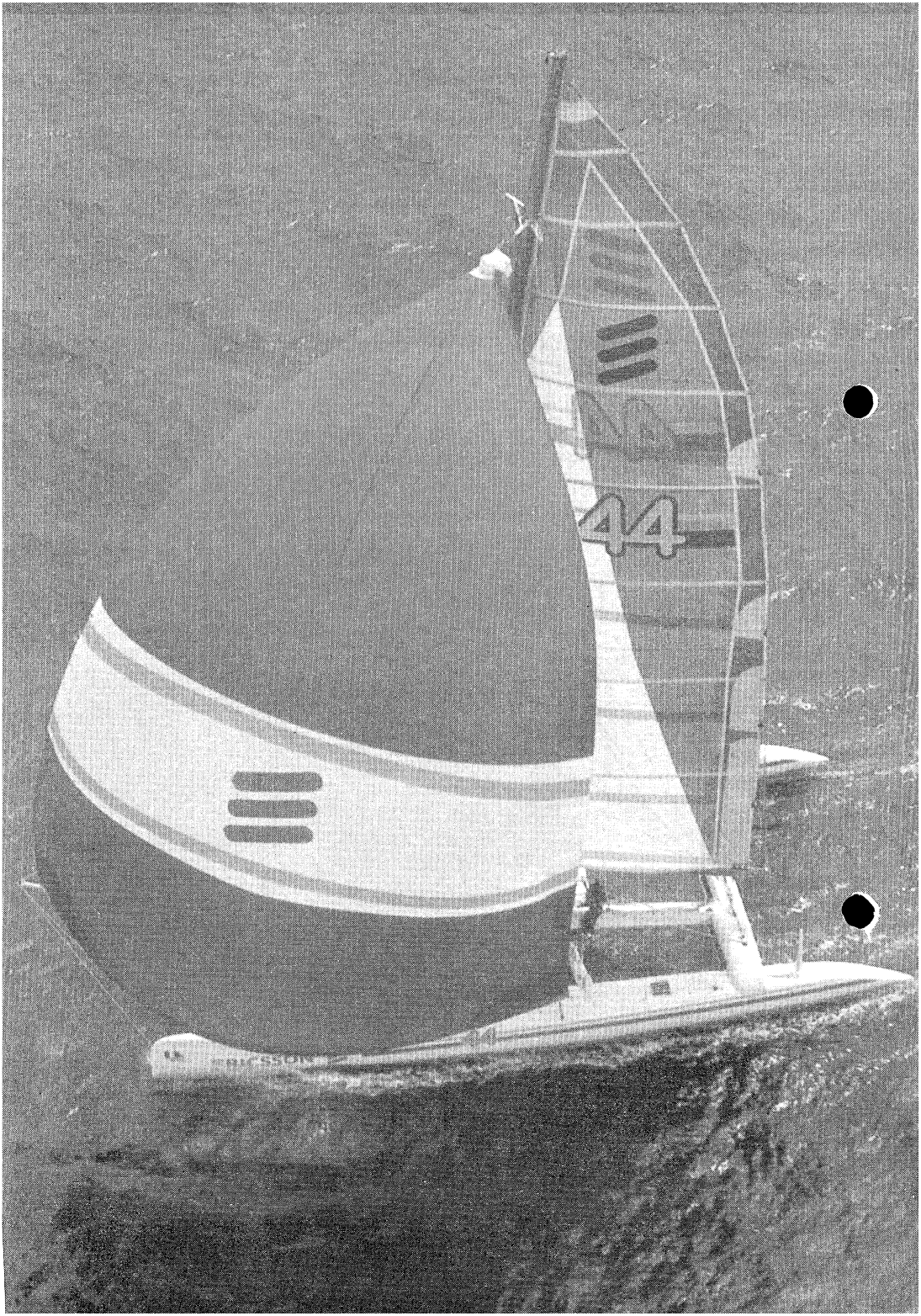
Adria, östl. Mittelmeer: Wolfgang E. Keussen, Am Kleckers 24, 4150 Krefeld, Telefon: 02151/730516

Verwaltung

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

Bankverbindung: Volksbank Aurich e.G., BLZ 28491074, Kto.-Nr. 404075900, Kennwort: Multihull; Postscheck Volksbank Aurich, 52843/302; Postscheckamt Hannover, 4075 Multihull

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


44

Worte des 1. Vorsitzenden

Liebe Freunde,

daß man den Geburtstag der Ehefrau oder – schlimmer noch – den gemeinsamen Hochzeitstag vergißt, soll wohl vorkommen. Unseren eigenen Geburtstag, dieses Mal den 10., haben wir nicht ganz vergessen. Nur hatten wir bislang noch nicht die rechte Zeit, daran zu denken.

Wer bereits unser Rundschreiben Nr. 8, „An die Freunde und Eigner von Mehrrumpfbooten", vom 04. Februar 1978 bekommen hat, der kann es nachlesen: am 28. Januar 1978 in Düsseldorf ist der nicht rechtsfähige Verein MULTIHULL DEUTSCHLAND Vereinigung Deutscher Catamaran- und Trimaran-Segler gegründet worden. Zu jener Zeit hatten wir 22 Mitglieder. Der erste Absatz dieser denkwürdigen Bekanntmachung schloß mit den Worten „Und nun müssen wir auf Vermehrung bedacht sein." – Und das waren wir denn wohl. Gestern hatten wir wieder einmal unser Redaktionsmeeting und WOG (d.h. Wolfgang Gerschütz) verteilte einen neuesten Ausdruck der Mitgliederliste. Nun glauben Sie bitte nicht, daß Sie, wenn Sie nicht gerade computergeübt sind, der Liste die Zahl unserer Mitglieder entnehmen können, aber WOG kann es. Ich meine, er nannte so ca. 475 Mitglieder (per 18. April 1988). Und damit ist unschwer vorherzusagen, daß wir bis zum Jahresende die nächste Schallgrenze von 500 Mitgliedern durchbrochen haben werden.

Bei jenem Redaktionsmeeting tauchte die Frage auf, ob wir aus diesem denkwürdigen Anlaß unsere nächste Jahres-Mitgliederversammlung als eine besonders wüste Orgie austragen wollen. Es gibt einen schwerwiegenden Hinderungsgrund, und damit wären wir beim nächsten Thema, das wir aber mangels endgültiger Beschlußfassung auf dem letzten Meeting noch nicht abschließend behandeln konnten. Die Tendenz im Redaktionskomitee wie auch im Vorstand geht dahin, die nächste Mitgliederversammlung in den Raum in oder um Hannover zu verlegen. Norddeutschland ist turnusmäßig wieder dran. Aber, ob sich Hannover für eine Orgie eignet? –

Die Tendenz, die Versammlung nicht mit einer Bootsaustellung zusammenzulegen, ist zwar kein Muß, aber hat sich doch wohl bewährt. Wir haben deshalb unsere Späher in den Raum von Hannover entsandt und in der endgültigen Ausgabe dieser Nr. 50 wird zumindest eine Vorankündigung zu finden sein. Und damit wären wir auch schon wieder bei einem nächsten Thema.

Sie haben sicher gemerkt, daß wir das Redaktionskomitee öfter nennen als den Vorstand. Das hat natürlich einen ganz simplen Grund. Das immer größer gewordene Redaktionskomitee trifft sich zwischen zwei Ausgaben des „Mehrrumpf-Boten" mehrere Male und muß wegen der notwendigen Veröffentlichungen immer wieder das laufende Programm der Vereinigung erörtern. – Wollen Sie dazu auch die andere Seite hören? Ein besonders lebenserfahrenes Mitglied aus der Mitte der Bundesrepublik sprach von der „nordischen Mafia". Er sollte die letzte veröffentlichte Mitgliederliste studieren, dann würde er merken, wieviel Mafiosi wir in Bayern sitzen haben. Obschon diese Mitglieder der ehrenwerten Society zu den Redaktionsmeetings nicht kommen, haben sie einen be-

sonders starken Einfluß. Ob sie dies wohl von dem politischen Besitzer ihres Königreiches gelernt haben?
Sind die Oberen Ihrer Vereinigung ein Haufen lahmer Enten? Viele unserer Mitbürger halten die Multihulls für besonders schnell. Man kann sicher daran zweifeln, ob dies für die vorzitierte Mafia zutrifft. Und im übrigen kennt man das ja, wenn eine Organisation wie unsere erst zur Massenorganisation wird, „dann läuft nichts mehr."
Es häufen sich bei uns Briefe sinngemäß folgenden Inhalts:
„Ich habe Ihnen meine Beitrittserklärung vor 4/6/8 Wochen zugeschickt und den ersten Jahresbeitrag in Gestalt eines Schecks beigefügt. Seither habe ich nichts mehr von Ihnen gehört. Ich bitte doch sehr um eine Erklärung."

Und wenn unser neues Mitglied Pech hat, dann hat er nicht einmal den letzten „Mehrrumpf-Boten" bekommen. Jeder wird einsehen, daß wir bei nahezu 500 Mitgliedern die beim Vorstand anfallende Arbeit nicht nur auf viele Schultern verteilen, sondern uns dabei auch wirtschaftlich vernünftiger Methoden bedienen müssen. Vergessen Sie alle bitte nicht, daß wir diese Arbeit als Amateure „nebenher" machen. Obwohl wir uns noch immer bemühen, eingehende Post baldmöglichst zu beantworten, ist es einfach unmöglich, sofort zu antworten. Auch die Mitglieder der Mafia bekommen die für sie bestimmte Post des Verfassers dieser Zeilen jeweils am Freitag zugeschickt. Wenn Klaus Lenk ein Mitglied in die Buchhaltung aufgenommen hat, verschickt er ein Formblatt mit einer Bestätigung der Aufnahme, – aber das geschieht einmal monatlich.

Und nun rechnen Sie einmal: Unser Mitgliedsaspirant schickt – weil er da gerade frei hat – seine Beitrittserklärung am 1. 1. ab. Am 1. 1. werden wohl nirgendwo Postkästen geleert, also beginnt seine Beitrittserklärung den Weg durch die Bundesrepublik frühestens am 2. oder 3. 1.. Lassen Sie die Erklärung am Freitagmorgen bei mir zuhause eingehen. Ich finde sie, wenn ich Freitagabend aus dem Büro nach Hause komme. Erst am darauffolgenden Montag geht sie mit ins Büro. Dort werden zwei Ablichtungen hergestellt zwecks Versand an WOG (Mitgliederkartei) und an Klaus Lenk (Kasse). Versand an beide am darauffolgenden Freitag. Eingang bei Klaus am folgenden Montag/Dienstag. Alsdann muß Klaus das neue Mitglied in seinen Computer einspeisen. Das mag im Laufe der folgenden Woche geschehen, wenn nicht gerade der „Einspeisetag" ansteht. Und dann kann es bis zu 4 Wochen dauern, bis die Aufnahmebestätigung abgeht.

Oben nannte ich den „erschwerten Fall". Nun lassen Sie die Beitrittserklärung bei mir an dem Tag eingehen, da das Redaktionskomitee mit dem Versand des „Mehrrumpf-Boten" (das müssen wir leider selbst machen) befaßt ist. An sich haben wir ein System erfunden, nachdem den in diesen Tagen beitretenden Mitgliedern ein „Mehrrumpf-Bote" „außerhalb der Versandliste" zugeht. Das ist eine Art Zettelwirtschaft. Man muß nicht in der Prüfungsabteilung des Finanzamtes arbeiten, um zu wissen, daß Zettelwirtschaft nicht immer funktioniert.

Unser neues Mitglied bekommt selbstverständlich den nächsten „Mehrrumpf-Boten", aber zwischen den „Boten" liegt im Schnitt ein Vierteljahr. Und nun kommt die endgültige Aufrechnung: Was schätzen Sie, wie lange hat unser neues Mitglied seit Absendung seiner Beitrittserklärung nichts von uns gehört?

Heinrich Wölper

Intimtreffen 13.2.88

Unser schon traditionelles Intimtreffen fand diesmal in Elsfleth statt. Besser gesagt, auf dem Feldhof in Hammelwarden bei Heide + Jörg Schwandt.

Ein wunderschöner Sonnentag machte schon die Anfahrt zur Freude.

Nicht nur der feste Kern war dort zu begrüßen, auch neue Gesichter sah man, die sich bei der Mehrrumpfscene orientieren wollten.

Hübsch gedeckte Tische erwarteten die Gäste im „Wintergarten", Diele und Kammern. Das über 150 Jahre alte Bauernhaus ist ein wunderschöner Rahmen für so ein Treffen. Das bestätigte sogar ein Bayer, den es auch hierher verschlagen hatte.

Zur Feier des Tages wurde sogar das 1. Osterlamm geboren.

Für Ortskundige wies schon der Multihullständer den Weg. Aber auch die „Globine", die den ersten Winter an Land steht, sah man schon von weitem.

Die beiden Delmenhorster Bäckermeister überboten sich mal wieder an süßen und pikanten Torten.
Für den Abend hatte Heide Schwandt eine scharfe Suppe und ein reichhaltiges kaltes Büffet in der Küche angerichtet. Dazu hatten auch einige Gäste etwas beigesteuert.

Herr Leffers zeigte einen interessanten, gut gemachten Film vom Selbstbau eines Catamarans, den er mit Krützkamp III zusammen seit knapp 2 Jahren baut. Der Film, verkürzt und vertont, scheint mir als Dokumentarfilm preisverdächtig.

Heinrich Wölper brachte Filme von Multihulltreffen mit, und Rudolf Steffen zeigte Videofilme vom „England rund" und Werbefilme mit australischen Catamaranen.

Bekanntlich sind das Beste vom Feste nicht die Gäste, sondern die Reste.

Über diese haben sich dann die 11 Hinterbliebenen am Sonntag zum Frühstück hergemacht.

Herzlichen Dank Heide + Jörg Schwandt für diese große Freude, Eure Hans + Heide.

Preisrätsel

Heiner, besser Heinrich M.C. Wölper, bekanntlich unser Vorsitzender, überraschte uns mit einem Zitat, das da lautet: „Schon Wassmann und Peter sagte 1910, solch einen Sarg hätten sie noch nicht gesehn". Wir können uns nicht mehr erinnern, welches Boot er damit meinte. Wahrscheinlich wollte M.C. Wölper nur seine Belesenheit demonstrieren. Uns würde interessieren, von wem dieses Zitat stammt.

Erster bis neunter Preis: ein Bild vom Redaktionskomitee.

Zehnter Preis: ein Bild von H.M.C.W.

Video-Verleih

Bernd Murke, Parkstraße 89, 5870 Hemer, Tel.: 02372-73346

Bernd Murke hat ein sogenanntes „4er-Pack" zusammengestellt, bestehend aus den Videos Shangri-La I, Shangri-La II, Round Britain Race und Werbevideo für French Cat und Twist. Theoretisch funktioniert das System des Verleihs. Das Problem liegt indessen bei der Weiterversendung. Bernd hat verschiedentlich versucht, sein 4er-Päckchen aufzustöbern. Er hat so gut wie niemals die Antwort bekommen: „Ja, ich habe es". Die zwei Standardantworten lauten: „Es ist gerade angekommen." oder „Ich habe es schon längst weitergeschickt." Es bleibt nur die Lösung, daß die Bediensteten der Deutschen Bundespost den 4er-Pack nicht versenden, sondern selbst betrachten, und dabei müssen sie dann noch besonders langweilig sein.

Nun, Freunde, so wie es im Augenblick geht, geht's nicht. Auf der Warteliste stehen gegenwärtig 11 Interessenten, und nach der bisherigen Umlaufgeschwindigkeit bekommt der elfte das Pack in etwa einem Jahr.

Für jeden von muß die Regel gelten, daß, sobald man die Videos hat, alle Interessenten *sofort* zusammentrommelt und die Videos vorgeführt werden. Und am Tag nach der Vorführung der Videos müssen sie zur Post und weitergeschickt werden. Auch wenn Sie den Kreis Ihrer lieben Freunde in 4 Wochen „sowieso" treffen, dann können diese Videos nicht diese 4 Wochen bei Ihnen nutzlos herumliegen. Bekommen Sie die Interessenten beispielsweise nicht innerhalb einer Woche zusammen, dann können die Verhinderten die Videos nicht zu sehen bekommen. Anders geht es leider nicht.

ACHTUNG, ACHTUNG, ACHTUNG.

Das Redaktiuonskommitee hat in seiner Weisheit beschlossen, Mitglieder, die Ihren Beitrag für das letzte Jahr nicht bezahlt haben, nicht stillschweigend aus der Versandliste für den Multihull-„Boten" zu streichen. Wenn die folgenden Mitglieder noch weiter Interesse an dem „Boten" haben, dann sollen sie dies bitte durch die Zahlung des Beitrags für 1987 und möglichst auch gleich für 1988 kundtun.

Best K.B., Hamburg
Knebel, Harro, Überlingen
Mader, Walther, Illerrieden
Michaelis, Klaus, München
Ruge, Rainer, Bremen
Schöler, Peter, Wien
Husmann, Inga, München
Lömer, Horst, Wermelskirchen
Mai, Peter, Wien
Neumann, Horst, München
Saraj Bachi, Petra, Dreieich
Wessel, Klaus, Hamburg

Bremerhavener Multihull Cup

Mit der zunehmenden Verbreitung der Micro-Multihulls in Deutschland wächst auch das Interesse an gemeinsamen Veranstaltungen. Deshalb findet am 1. und 2.Oktober in Bremerhaven ein Treffen, verbunden mit Regattaaktivitäten, statt. Teilnehmen können alle bewohnbaren Mehrrumpfboote bis 8m Länge.

Das Wochenende soll dazu dienen, Eigner und Interessenten dieser Boote zusammenzuführen, um gemeinsam die Basis für weitere Aktivitäten auszuloten.

Vorgesehen sind je nach Wetterlage 2–3 Wettfahrten, die vergütungslos gegeneinander gesegelt werden. Diese werden zuschauerfreundlich vor der Skyline Bremerhavens ausgesegelt. Für ein angemessenes Beiprogramm wird Sorge getragen. Das gleichzeitig in Bremerhaven stattfindende Hafenfest bietet für die Veranstaltung einen bunten Hintergrund.

Interessenten werden gebeten sich an Karl-Rudolf Küstner zu wenden. Telefonisch ist er unter 0421/235397 privat oder 0421/4493487 geschäftlich zu erreichen. Seine Adresse: Auf den Hornstücken 13, 2800 Bremen.

An
Karl-Rudolf Küstner
Auf den Hornstücken 13, 2800 Bremen 70

Ich bin an einer Teilnahme an der Microregatta in Bremerhaven interessiert und bitte um Zusendung weiterer Informationen.

Name _____

Adresse _____

Anreise mit Boot ☐ ohne Boot ☐

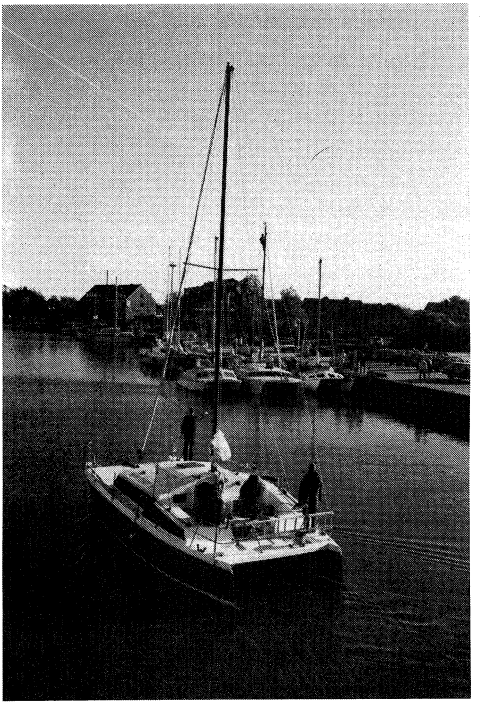
Bootstyp _____

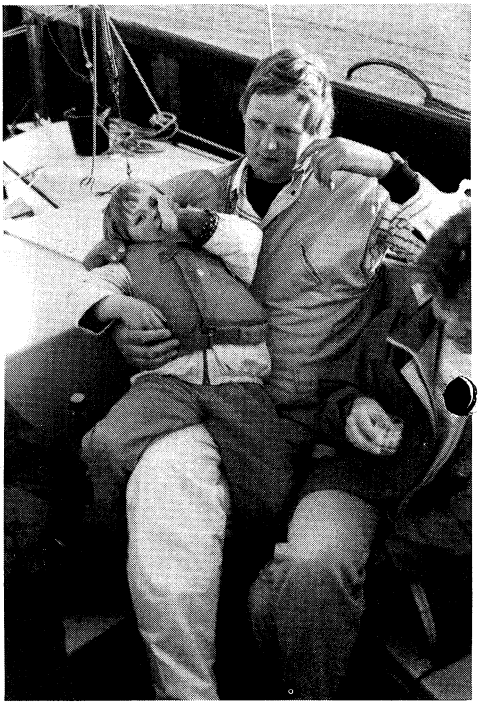
Personenzahl _____

Hotelübernachtung gewünscht ja ☐ nein ☐

Unterschrift _____

Pfingsttreffen in Harlesiel





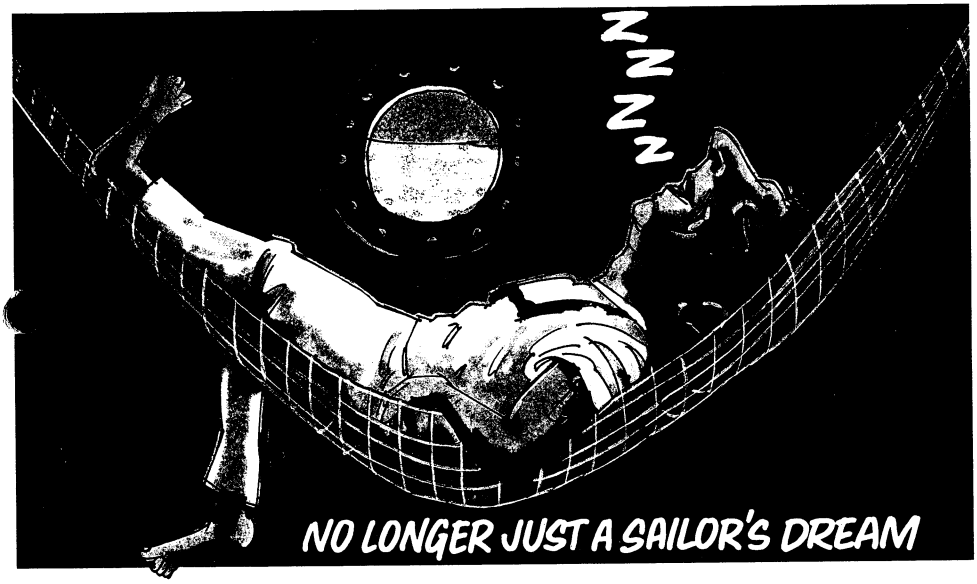
Schon wieder CATALAC

Aus „multihull international" konnten wir entnehmen, daß die CATALAC Catamarans Ltd., Christchurch, innerhalb von zwei Jahren zum zweitenmal liquidieren muß. Man hofft CATALAC verkaufen zu können. Die USA ist ihr größter Markt, deshalb ist es vielleicht möglich, schreibt „multihull international", daß ein „Yank" kauft.

Dramatische Seerettung — Stellungnahme zum Artikel aus Heft Nr. 48

Von Lock Crowther, dem Konstrukteur der „Dragonfly II", ging die folgende Stellungnahme ein:

„Dragonfly II" war eine modifizierte SPINDRIFT 37 mit verlängertem Heck und Bulb-Bows. Wir haben über 100 Pläne der SPINDRIFT 37 verkauft, und es segeln mehr als 50 schon über mehrere Jahre. Einer der Eigner, Jean-Pierre Prade von Chantier Catana, Frankreich, segelte mit einer SPINDRIFT 37 rund Grönland und hatte stellenweise unmögliches Wetter. Soweit ich feststellen konnte, war der Fehler der „Dragonfly II", daß sie gehörig überladen war, und ich glaube, sie schwamm so ungefähr 30 cm unterhalb ihrer Wasserlinie.



Nein - ein Teil unseres Redaktionskommitee's (Fachbereich Adressenverunstaltung) hat den Traum vom erfolgreichen Arbeiten wahrgemacht.

Reisebericht SY MARUVA von Deggendorf nach Foca

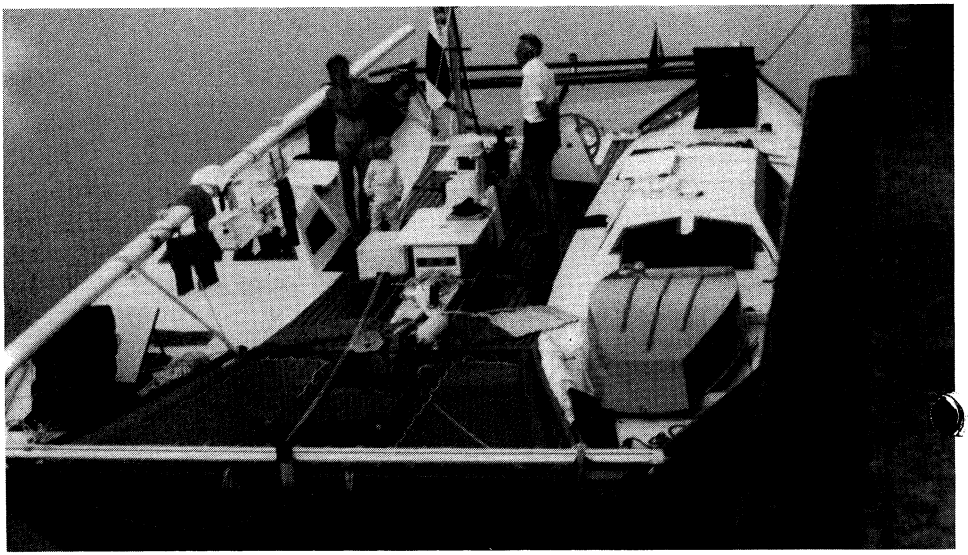
von Rudi und Valentin Wimmer

Nach 8 jähriger Bauzeit sind wir am 8.Juli 1987 mit unserem 12 m Cat zu unserem 1. großen Ziel, den Inseln des Lichts und dem des Cays und Transitlogs, von Passau aus aufgebrochen.

Wir haben uns 8 Wochen Zeit für die Donau genommen, und sie war sehr schön und erholsam. Der Bürokratismus der Ostblockstaaten war das reinste Vergnügen im Gegensatz zur Türkei.

Mit den Bürokraten hatten wir nur in Russe (Bulgarien) ein negatives Erlebnis. Es gab nur einen Ponton für Ausländer, der für das Ein- und Ausklarieren verwendet wird. Wir sollten dort liegenbleiben, das hätte geheißen, wir müßten alle 2 Stunden ablegen, um einem Frachter Platz zu machen, und das eine Woche lang.

Nachdem wir uns stur stellten, wurden wir nach einer Stunde Debatte neben einen Schwimmkran verwiesen, welch ein Pech, wollten wir doch in Russe unseren Mast stellen.



Valentin Wimmer und Herr Bobretsky

Die Besatzung des Krans hat uns dann wieder mit Russe (eine schöne Stadt) versöhnt. Wir haben mit Hilfe des Krans unseren Mast gestellt, das hat zwar unsere Bordbar geplündert, uns aber sonst nichts gekostet. (Toni Hartmann von der NASSOBEHM mußte in Sulina dafür 150 US $ berappen). Im Gegenteil, wir bekamen sogar noch 50 l Diesel geschenkt und wurden ständig zum Essen eingeladen.

Überhaupt gehörte die Gastfreundschaft der Leute auf unserer Reise zu den schönsten Erlebnissen (wir wurden reich mit Obst und Gemüse beschenkt oder zum Fischessen eingeladen).
An ausländischen Yachten haben wir auf der Donau nur 3 Stück (alles Deutsche) getroffen. In Wien den Cat PUEBLO von Helmut Wöhrl, er hat sich für die Donau 14 Tage vorgenommen und 9 Wochen bis Lignano. In Budapest die NASSO-BEHM von Toni Hartmann (Reinke Super Secura). In Tutrakan Jürgen Maas mit einem 8 m Einrümpfer. Die ersten beiden waren Selbstbauten.

Insgesamt hatten wir 2 Grundberührungen. Die erste in Golubac im Hafen, nachdem wir 50 km gegen eine Kossowa angeboxt hatten. Dort hatten uns Einheimische an eine Pier gelotst, an der es selbst für uns mit 80 cm Tiefgang zu seicht war. Eine faustgroße Delle im Schaum vom Skeg hat uns dann bis Foca begleitet. Die zweite Grundberührung hatten wir kurz nach Silistra beim ersten Versuch, in Rumänien einzuklarieren. Dort, an einer Fähranlegestelle, ist es verdammt seicht und wir haben dort ca. 10 min. auf einer Sandbank gesessen, bis wir uns mit Hilfe der Winch und einer Fähre als Widerlager wieder runter gezogen hatten.

Der Jürgen Maas brachte es an diesem Tag auf 3 Grundberührungen.

Wir mussten in Rumänien erst in Galatz einklarieren, was unsere Aufenthaltsdauer und damit den Zwangsumtausch um 3 Tage reduzierte, zuvor fühlte sich niemand zuständig.
Die Behörden in Rumänien wie auch der anderen Länder waren korrekt, und man mußte sie nie bestechen.
Das Schwarze Meer (wir sind von Sulina bis zum Bosporus durchgefahren) hat uns extrem gefordert. Wir hatten in der 1. Nacht Wind ziemlich von vorne (Stärke 5–6 mit Böen 7–8) und eine extrem kurze steile (2–3 m) See. In dieser Nacht haben wir nicht nur unsere Position, sondern auch unser Surfbrett verloren, es wurde von den Wellen in der Mitte auseinander gebrochen.

Den darauffolgenden Tag brauchten wir, um uns über unsere Position klar zu werden, wir sind nach Westen gesegelt und dann vor Constanza herausgekommen.
Von dort sind wir dann die 180 sm bis zum Bosporus durchgerauscht mit Geschwindigkeiten bis zu 12 kn. Als es dunkel wurde, kam Land in Sicht aber wir konnten die Lichter, Deutsche Seekarten sind nicht die besten, nicht identifizieren, so haben wir beigedreht. Wir waren ca. 15 sm nach Westen versetzt (wenn die Wellen hoch sind, dann steuert ein müder Rudergänger den bequemsten Kurs, und das war zu weit nach Westen).

Den nächsten Tag haben wir gebraucht, um die 15 sm zu schaffen mit zuwenig Segel (wir waren zu müde, um mehr zu setzen) und Motorunterstützung.
Als wir dann den Bosporus erreicht hatten, sind wir sofort hinter der Mole des ersten Fischerdorfes verschwunden, haben dort geankert und uns ausgeschlafen. Ich hatte in den 4 Tagen nur 4– 5 h geschlafen und Magda auch nicht mehr (Valentin dafür umso mehr). Halbwegs ausgeschlafen ging es den Bosporus mit Motor herunter (er ist wunderhübsch), um in Istanbul die Einklarierungsformalitäten hinter uns zu bringen. Kostete 4 h Zeit und 15 US $. Ich bin dabei wahrscheinlich 10 km gelaufen, um 5 Stempel zu sammeln, fürs Boot interessiert sich

keiner. Magdalene wurde in der Zwischenzeit ausreichend mit Cay versorgt und Valentin mit Trauben und Schokolade, von Angestellten der nahegelegenen Postbehörden. Wir waren 1 Woche im Hafen von Fenerbahce (noch keine !!! Liegegebühren) und haben uns Istanbul angeschaut.

Für das Marmarameer haben wir 6 Tage gebraucht (nur ein Tag mit Wind), es ist aber wirklich sehenswert, vielleicht fahren wir nochmal dorthin. Im Mittelmeer war es auch nicht besser, so daß wir unseren Motor ausgiebig einsetzen mußten. In Foca haben wir dann die MARUVA an Land gezogen (auf einer kleinen Werft mit den dort üblichen Schlitten) und sie bis zum 17. April zur Winterruhe gebettet. Dieses Jahr werden wir uns die türkische Westküste sowie griechische Inseln und Festland zu Gemüte führen.

Resumee der Reise:

Eine Donaufahrt können wir eigentlich jedem empfehlen, vorausgesetzt er h[illegible] genügend Zeit (minimum 5 Wochen) ansonsten gibt es Stress.

Das Schwarze Meer sollte man nicht unterschätzen und in kleinere Happen einteilen (dann braucht man allerdings für Bulgarien ein zweites Visum).

Die Reise mit Kleinkind (Valentin war zu Beginn der Reise 2 1/2 Jahre alt) war nur im Schwarzen Meer nachteilig (Den Tag bräuchte man bei einer 2-Mann Crew zum schlafen, und das geht mit Kind nicht so einfach), ansonsten unkompliziert und bei den Grenzformalitäten sicherlich von Vorteil.

Die MARUVA ist ein feines Schiff, sie segelt sich gut, und ab 2 Bft. fällt das Log nicht unter 6 kn.

Auf der Donau haben wir pro Stunde 1l Diesel verbraucht und sind dabei im Schnitt 10 km weiter gekommen. Die NASSOBEHM hat es für die selbe Strecke auf 41 gebracht.

Problematisch ist nur das „Einparken" unter Windeinfluß im engen Hafen.

Für Tschechoslowakei, Ungarn, Bulgarien und Rumänien braucht man Visa, die eine Gültigkeit von 3 Monaten (Ausnahme Ungarn 6 Monate) haben, man darf damit 4 Wochen im Lande bleiben. Für Ungarn braucht man ein Triptik (ADAC), in der Tschechoslowakei und in Rumänien gibt es Zwangsumtausch. Die Versorgung mit Nahrungsmitteln ist mit Ausnahme Rumäniens gut möglich.

Alle Donaukarten sind zum genauen Navigieren unbrauchbar, und man sieht nie den Grund, so ist ein gutes Echolot unerläßlich. Die Betonnung läßt ab Bulgarien stellenweise zu wünschen übrig, so daß man etwas Gespür für den richtigen Weg braucht, da sich dort die Donau öfters in mehrere Nebenarme aufteilt.

Auch den deutschen Seekarten für die Türkei sollte man Mißtrauen entgegenbringen, sie stimmen des öfteren nicht (auch die neu berichtigten).

Mit einem UKW-Sprechfunk kann man zwar die Schleusen anfunken, wird aber deshalb nicht extra geschleust. Vorteilhaft war es allerdings auf dem Schwarzen Meer um seine Position zu korrigieren (auf dem Schwarzen Meer geht es zu wie auf dem Stachus).

Ankerplätze auf der Donau des Catamarans MARUVA Reise vom 8.7.87 bis 4.9.87

Datum	Ort	Donau Km	Ereignisse	Ankunft in	
8.7	Passau	2225	Schleuse Kachlet, Österreich einkl., Jochenst.	Schlögener Schlinge	Anker
9.7	Schlögen	2182	Schleusen, Aschbach Ottersheim, Abwinden	Mauthausen	Anker
10.7	Mauthausen	2114	Schleusen Wallsee, Persenbeug	Krummnußbaum	Hafen Steg
12.7	Krummnußbaum	2051	Schleusen Melk, Altenwörth	vor Schleuse Greifenstein	Anker
13.7	Greifenstein	1953	Schleuse Greifenstein	Wien, Freudenauer Hafen	Hafen Kai
15.7	Wien	1920	Hainburg ausklariert, Bratislava einkl.	Bratislava	Hafen Schiff
16.7	Bratislava	1866	li. Ufer ausklariert, re. Ufer einklariert	nach Komarom	Anker
17.7	n. Komarom	1754		Esztergom	Hotel-Steg
20.7	Estzergom	1719	Szentendre Arm, Grundberührung	n. Szentendre	Anker
21.7	n. Szentendre			Budapest Obuda Arm	Yacht-Club
27.7	Budapest	1653		bei Adony li. Ufer	Anker
28.7	Adony	1598	im Kehrwasser geankert (Mist)	re. Ufer	Anker
29.7		1490	Ung. Kanufahrer an Bord genommen	Mohacs li. Ufer	Anker
31.7	Mohacs	1447	auskl. Ungarn, einkl. Jugosl. (in Mohacs)	Yabuko Almas	Anker
1.8	Yabuko Almas	1380	viele Störche (20-50) am Ankerplatz	li. Ufer	Anker
2.8		1310	Sekt für die ersten 1000 km	Sremski Karlovic	Anker
4.8	Sremski Karlovic	1244	ausgiebiger Badespaß	re. Ufer bei Beledsci Inseln	Anker
5.8	Beledsci Insel	1195	Donauhalbzeit (Sekt)	li. Ufer	Anker
7.8		1089	Viel Wind, hohe steile Wellen, Felsen im Hafen	Golubac	Hafen Anker

Datum	Ort	Donau Km	Ereignisse	Ankunft in	
9.8	Golubac	1042	Babakaifelsen, Donauengen v. Eisernen Tor, Hechtessen (m. Fischern)	re. Ufer (sehr schön)	Anker
10.8		966	Schleuse Djedap I	re. Ufer	Anker
11.8		900	Wasserlinie voll Teer, Schleuse Djerdap II, Fischernetz im Anker, Schlechter Ankergrund, Anfang Bulgarien	re. Ufer	Anker
12.8		823	in Vidin einklariert	Vidin re. Ufer	Anker
13.8	Vidin	791	schwimmende Boje, viel Obst u. Gemüse geschenkt bekommen	n. Lom re. Ufer	Anker
14.8	n. Lom	737	falsches Fahrwasser, Pelikane, Rinder, Pferde	re. Ufer	Anker
15.8		661	Zigeuner	v. Svistov	Anker
16.8	v. Svistov	556	schwierige Suche nach Ponton, Mast gestellt, nette Kranbesatzung, unruhiger Platz	Russe	Schwimm-Kran
21.8	Russe	495	Freundschaftsbrücke, viel Wind, an Ponton f. Meteor angelegt	Tutrakan	Anlege-Ponton
25.8	Tutrakan	433	8 m Yacht aus BRD und Kanu aus DDR gezogen	Silistra	Anlege-Ponton
26.8	Silistra	375	aus Bulgarien auskl., auf Sandbank fest, mit Winsch u. Fähre frei	Cernavoda	Anlege-Ponton
27.8	Cernavoda	300		Hirsova	Anlege-Ponton
28.8	Hirsova	252	große Werften in Braila, in Rumänien einkl., nachts Ankern gegenüber, vorher Anlegeponton	Galatz li. Ufer	Anker
29.8	Galatz	80 sm	erste Hochseeschiffe	St. Georgs Arm	Anker
30.8		34 sm	in Sulina Arm	Sulina	Kai
31.8	Sulina	0 sm	Ankunft Schwarzes Meer		
3.9			Bosporus erreicht		
4.9			Istanbul einkl., viel Bürokatrie	Fenerbace	Hafen

Magdalene, Rudi und Valentin Wimmer, Luitpoldingerstraße 5, 8890 Aichach

Adria

ein Traumrevier mit Tücken.

Adria? Die kennt man doch: tiefblaues Wasser, flach wie ein Tischtuch, bestenfalls ein leiser Hauch von Wind, der gerade reicht, um die Dame elegant in die photogene Schräglage zu kippen – Postkartenidylle.

Idylle ja, aber mit Vorbehalt. Schließlich ist die Adria rund doppelt so groß wie Ost- und Nordsee zusammen, ein echtes Meer also. Das Wetter – und damit die Winde – sind aber „hausgemacht", sprich regional, und nicht immer zuverlässig kalkulierbar. Dennoch, die Adria, genauer: ihre jugoslawische Küste, ist ein ideales Revier für kleinere Boote. Zahllose Inseln mit ungezählten Buchten, fast überall guter Ankergrund und inzwischen eine nahezu lückenlose Reihe gut ausgestatteter Marinas als Bunkerstationen. Für Multis allerdings ein Hindernis sind die Preise: Aufschlag für zwei- oder mehrbeinige Schiffe 50 Prozent auf die Tagepreise. Beispiel 1988: Tagepreis Kat bis acht Meter Lüa = 30 bis 45 Mark!

Die Duschen gehen inzwischen fast überall, aber nicht immer warm; beste Tageszeiten sind früher Morgen bis 07.00 Uhr oder nachmittags vor 17.00 Uhr. Das Wasser ist gut, sollte aber sicherheitshalber mit Micropur oder Certisil behandelt werden. Die Lebensmittel-Versorgung klappt entlang der Küste gut, wenn es auch nicht immer und überall Alles gibt. Brot ist meist schon um acht Uhr beim Bäcker ausverkauft! Konserven gibt es im Supermarkt; sie sehen nach nichts aus, sind aber meistens sehr gut. Fleisch ist gut und relativ billig, Fisch besser, aber viel teurer. Ersatzteile sind grundsätzlich mitzubringen, es gibt nur sehr wenig davon und nur einfache Dinge, kein High Tech.

Während des ganzen Jahres bestimmt die Bora Leben und Schiffahrt vor Jugoslawiens Küste. Freundlicherweise hat sie ihre Hoch-Zeit im Winter, doch auch im Sommer muß man mit ihr rechnen. Es ist ein Gerücht, daß die „Bura", wie sie im Lande heißt, im Sommer nicht gefährlich sei. Sie ist es, das zeigen die durchschnittlich zehn Bora-Toten jedes Sommers. Nach meiner Meinung haben deshalb kleinere Multis unter 10 m Lüa im Bereich des Kvarner, zwischen Pula, Rijeka und Zadar samt vorgelagerten Inseln, nichts zu suchen. Was soll man auch dort – das weit schönere Revier ist weiter im Süden zwischen Zadar und Dubrovnik: hier ballen sich 700 der 1000 Inseln und Inselchen, hier fährt man von einer herrlichen Bucht so schnell in die nächste, daß man kaum vom Fleck kommt.

Bora auch hier. Doch sie hält sich (meist) dezent zurück: wenn der Wetterbericht von Zagreb II (UKW, Rundfunk) für den Kanal von Velebit Bora meldet, weht hier dennoch der sommerliche Maestral. Der kommt aus W bis NW, erreicht nie mehr als fünf Bft und bläst recht zuverlässig von etwa mittags bis kurz nach Sonnenuntergang. Nachts und morgens dann der Burin oder Levanat aus Ost mit drei Windstärken. Wer nach Süden will, schläft also lang und macht sich erst auf, wenn der Maestral weht. Wer dagegen nach Norden möchte, steht früh auf, geht mit dem Levanat nach West, bis der aufhört, und legt mit dem Maestral dann auf einen Kurs von etwa 310 Grad um. Kreuzen? Nur im Notfall...

In den Häfen wird „römisch-katholisch" festgemacht. Das sieht so aus: man fährt seinen Anker ordentlich ein und geht dann mit dem Bug oder Heck an die

Pier. In den Marinas liegen Mooringleinen aus; man fährt ganz normal ein – meistens wird man eingewiesen – und geht mit Bug oder Heck an den Steg. Der Marinaio nimmt die Bugleinen wahr und zieht die Mooringleinen hoch, die man dann achtern belegt. Leider sind die Gebühren für die unbedingt nötige Fahrtgenehmigung stark angehoben worden: Für einen Microcat bis 8 m werden nun rund 120 Mark verlangt, Crewwechsel ist zwar noch möglich, aber nur einmal dürfen bis zu zwei Mann gewechselt werden. Werden der Skipper oder mehr als zwei Personen ausgewechselt, so ist eine neue Fahrtgenehmigung zu bezahlen. Boote, die über Land nach Jugoslawien kommen, können diese „Odobrenje" bei jedem Hafenamt beantragen.

Soweit ein Revierportrait in Stichworten. Wer mehr über dieses herrliche Revier wissen möchte, dem sei die YACHT, Ausgabe 19 von 1987 empfohlen, die ein 50seitiges Jugoslawien-Journal enthält, in dem wirklich alles Wissenwerte zu finden ist.

Ernst W. Bar

Räubergeschichten

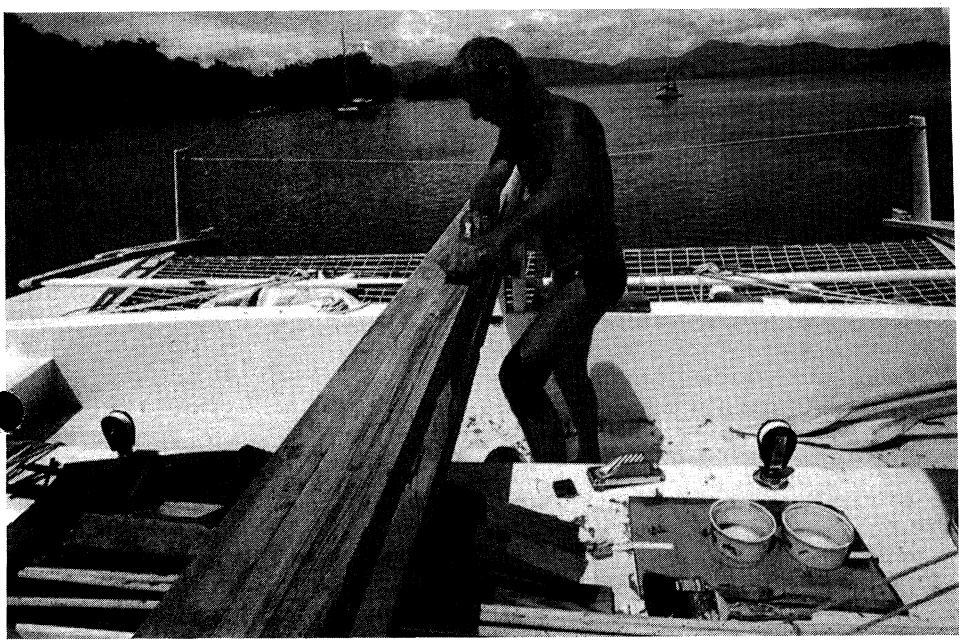
Wolfgang Hausner in Mittelamerika

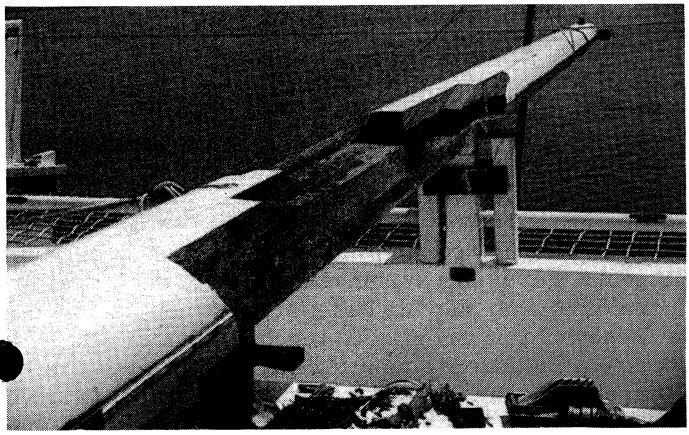
Fortsetzung aus der letzten Ausgabe

Wir segelten weiter nach Puntarenas im Golf von Nicoya, es ist die größte Stadt Costa Ricas an der pazifischen Seite, aber vorerst wollten wir ihre unmittelbare Nähe meiden. Als Ankerplatz ist sie nicht attraktiv und der Hafenkapitän als korrupt und geldgierig bekannt, ganz im Gegenteil zu Golfito, wo uns der Mann äußerst freundlich und gebührenfrei behandelte. Wir ankerten in der Nähe von Paquera, südwestlich der kleinen Insel Cedro, wo auch einige andere Yachten lagen. Die Bucht war gut geschützt gegen die starken Sturmböen, die oft in Gewittern die Berge hinabstürzten, und außerdem konnte man von dort täglich mit der Fähre nach Puntarenas fahren. Bei unserem ersten Besuch in der Stadt entdeckte ich einen Laden mit hydr. Schläuchen und allen nur möglichen Anschlüssen. Was in Golfito innerhalb von drei Wochen nicht möglich war, dauerte hier eine knappe halbe Stunde. Auf zwei neue Schläuche der richtigen Länge ließ ich die korrekten Anschlüsse pressen und war damit eine Sorge los.

Meine andere Sorge war der Holzmast. Ursprünglich auf den Philippinen gebaut, zeigte er jetzt Zeichen von deutlicher Schwäche im oberen Drittel. Seit über einem Jahr hatte ich die Stelle unter Beobachtung. Ein Fäulnisprozeß hat begonnen, der nicht mehr aufzuhalten war. Auch dieser Schaden kam nicht von ungefähr. Ich vermutete sehr, daß der Grundstein während des Taifuns im Chinesischen Meer, als eine untere Want brach und sich der Mast wahnsinnig durchbog, gelegt wurde. Irgendwie konnte dann Wasser in den Hohlraum eindringen, und dann war es nur eine Frage der Zeit.

Mit Hilfe anderer *Yachties* legten wir den Mast und bockten ihn an Deck auf. Schon beim Bootsbau achtete ich auf diese Möglichkeit, um möglichst unabhängig von fremder Hilfe, wie z.B. einem Kran, zu sein. Nachdem ich den Mast von Rigg und Beschlägen befreit hatte, attackierte ich ihn gezielt an der Schwachstelle mit Stemmeisen und Hammer. Diese Vorsicht war übertrieben, ich griff sehr bald zur Axt, um flotter weiterzukommen. Bald stand ich knochentief in

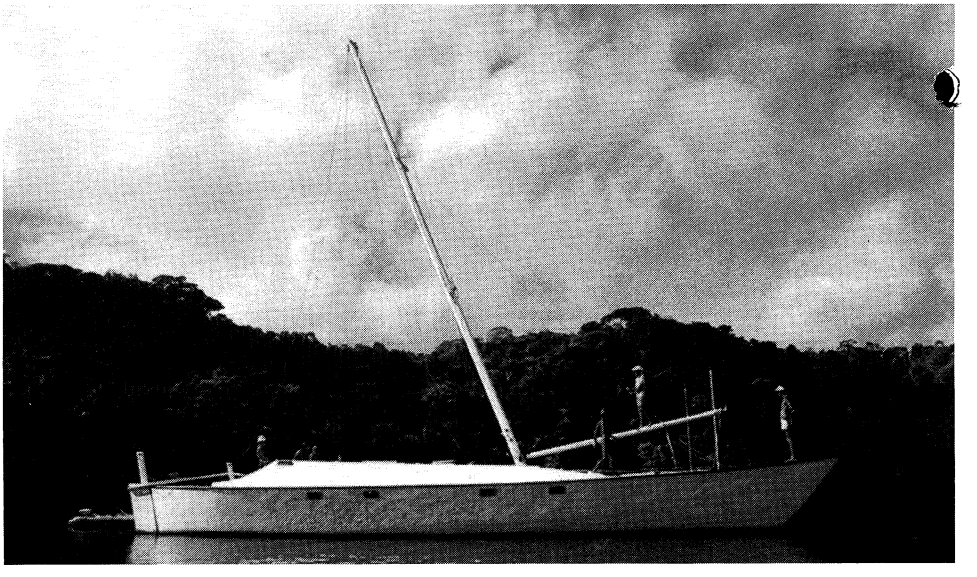




Auf Puntarenas reparierte Wolfgang Hausner den Holzmast seiner Taboo III: Das schadhafte Holz wurde mit Stemmeisen und Axt entfernt. Danach setzte Hausner frische Planken ein und erneuerte den Epoxyharz-Anstrich.

Holzscharten, der Schaden war jedoch größer als ich ursprünglich angenommen hatte. Außerdem mußte ja etwas mehr als nur das angefaulte Holz entfernt werden, andererseits konnte ich auch nicht alles auf einmal weghacken, es wäre sonst zu wenig übrig geblieben. Mein Vorhaben war also, eine Seite des ovalen, hohlen Mastes zu bearbeiten, das tote Holz zu entfernen, den Rest glatt zu hobeln und den Mast danach mit neuem Holz zu verschäften. Danach konnte der Mast umgedreht und nach Notwendigkeit die Prozedur wiederholt werden. Brauchbares und getrocknetes Holz gab es in Fülle in Puntarenas, das wußte ich schon vorher, ansonsten hätte ich mit diesem Job gar nicht begonnen.

Ohne Mast gab es natürlich auch kein Sonnendach. Das Arbeiten unter der sengenden Tropensonne trieb meinen Wasserkonsum auf mehrere Liter pro Tag. Ich war für die geringste Brise, die etwas Abkühlung brachte, dankbar. Zwei Wochen später und nachdem ich weitere Berge von Hobelspänen produziert hatte, war die Hauptarbeit getan. Nur ein Viertel des ursprünglichen Querschnittes blieb erhalten, die längste eingeleimte Planke war über 3 m lang. Ich brauchte mehr und mehr Holz und danach Epoxylack. Die Mal- und Schleifarbeiten waren dann eher eine Spielerei, obwohl sie auch Tage dauerten. Aufgestellt wurde der Mast genau so wie umgelegt. Der Baum wurde als Hebel verwendet, zwei Flaschenzüge zu Winschen geführt, und in weniger als einer halben Stunde stand er wieder.



Nach dieser Arbeit hatten wir Zeit, uns etwas in der Gegend umzusehen und neue Ankerplätze zu erforschen. Für einen Großeinkauf lagen wir auch zwei Tage direkt vor Puntarenas und machten bald die Bekanntschaft von Ramon, der genauso aussah wie der Bösewicht in einem drittklassigen Film. Er offerierte mir auch gleich alle möglichen Dienstleistungen mit Reparaturen etc., geriet aber an den Falschen. Eine seiner vielen Funktionen ist die eines Lotsen, wie wir tags darauf erfuhren. Wehe der Yacht, die sich Puntarenas nähert und den Hafenkapitän über Ultrakurzwelle über die Ankunft verständigen möchte, ein Verhalten, das bei Amerikanern ziemlich normal ist. Das Hafenbüro meldet sich nicht, was aber keiner vorher weiß. Dafür aber springt Ramon in die Bresche, nicht umsonst hat er sein am Gürtel hängendes UKW-Gerät ständig auf Empfang geschaltet. Er gibt sich sodann als die Hafenbehörde aus und weist den Skipper an, bei der Mole anzulegen, damit der Lotse aufgenommen werden kann. Lotse ist natürlich er selbst. Er dirigiert das Boot die paar hundert Meter den Fluß hinauf zum Ankerplatz, wobei eine Grundberührung mit inbegriffen sein kann. Die amerikanische Yacht *Liberty* setzte er auf die Sandbank, und nur

der steigenden Tide war es zu verdanken, daß sie bald wieder freikam. Das dikke Ende kommt zum Schluß: Ramon präsentiert seine Rechnung von rund US $ 50,–. Da hilft kein Aufschreien oder Handeln, wer nicht sofort zahlt, wird vor den Kadi geschleppt. Die Gerichtsmühlen mahlen langsam in Costa Rica, aber Ramon hat bereits eingeschliffene Kanäle, die es ihm ermöglichen, die Schuld noch am selben Tag einzutreiben.

Ein paar Wochen später waren wir wieder unterwegs nach Panama. Wir wollten für einige Zeit im Golf von Panama und zu den Perlas Inseln segeln. Während der wochenlangen Arbeit am Mast hatte ich Glück mit dem Wetter gehabt, es hatte kaum geregnet. Dies holte die Natur jetzt nach. Frische südwestliche Winde, ständiger Regen und ab und zu ein Gewitter war die Parole. Wir stoppten wiederum in Golfito, um Lebensmittel und Diesel einzukaufen, beides ist dort billiger als in Panama. Wie vorher ankerten wir vor dem Hotel Miramar, dem üblichen Treffpunkt der Yachten und außerdem dem angeblich einzigen Platz, wo man das Beiboot halbwegs unbesorgt lassen konnte. Wie sehr das stimmte, erfuhren wir am eigenen Leibe am nächsten Tag.

Gerti war bereits voraus in die Stadt gegangen. Ich kam eine Stunde später nach, ließ das Schlauchboot bei der alten Steintreppe und traf Gerti bei den Geschäften, die keine 300 m weit entfernt waren. Mit der ersten Ladung voller Einkaufstaschen eilte ich zurück, denn es war bereits dunkel geworden. Es konnten sicherlich nicht mehr als vier Minuten seit meiner Abwesenheit vergangen sein, trotzdem waren bereits zwei Gestalten im Schlauchboot, die sich am Außenborder zu schaffen machten. Zuerst riß ich einmal kräftig an der Vorleine, worauf einer der beiden Männer einen rapiden Köpfler ins Wasser machte. Danach sprang ich die knapp zwei Meter von der Mauer ins Beiboot und stieß den anderen ins Wasser, das allerdings kaum hüfthoch war. Bis dahin war kein Wort gefallen, aber das sollte sich schnell ändern. Beide hielten das Schlauchboot fest und fluchten aus vollen Halse: „Puta, puta, puta...", was auf Spanisch „Hure" bedeutet und das gängigste Schimpfwort in ganz Lateinamerika sein dürfte, man hört es nämlich bei jeder noch so unpassenden Gelegenheit. Die beiden jungen Burschen gebärdeten sich ganz so, als hätten sie das erste Anrecht auf den Außenborder, und ich würde mich erdreisten, ihnen die Beute streitig zu machen. Noch dazu machten sie einen leicht angetrunkenen Eindruck, der meinen Wunsch verstärkte, sie zu verprügeln. Aber dann hätten wir noch in der selben Nacht und ohne auszuklarieren abhauen müssen, denn am nächsten Tag wäre die Polizei unweigerlich bei uns an Bord gewesen. Bei Gericht steht ein *Gringo* immer auf verlorenem Posten. Dean, ein Amerikaner, der mir bei der Mastreparatur Werkzeug geborgt hatte, konnte darüber ein Lied singen. Er wurde von seinem ebenfalls angetrunkenen Angestellten niedergestoßen, als er seinen Außenborder an Land schleppte. Dean landete mit dem Außenborder auf der Brust in knietiefem Wasser und wurde verletzt. Natürlich schmiß er den Kerl raus, woraufhin er prompt verklagt wurde. Am Tage der Gerichtsverhandlung sah dann die Sache etwas anders aus. Dean hatte keine Zeugen, sein Widersacher dafür um so mehr, die alle aussagten, daß der 72jährige Dean seinen Arbeiter tätlich angegriffen und sich dieser nur gewehrt hatte. Dean wurde schuldig gesprochen und mußte Entschädigung leisten.

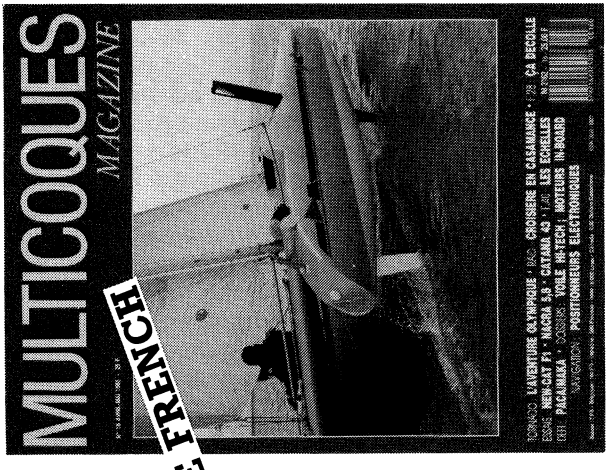
Das ging mir durch den Kopf, als sich einer der beiden bückte und fast im Wasser

verschwand. Die Situation hörte im selben Moment auf lustig zu sein, als ich bemerkte, daß er mit einem faustgroßen Stein hochkam und in meine Richtung ausholte. Jetzt half nur eines: möglichst kräftig zuschlagen, mein Kopf war mir wichtiger als die Polizeiprobleme am nächsten Tag. Just in diesem Moment tauchte Gerti mit den restlichen Einkäufen auf. Als sie bemerkte, was im Gange war, begann sie lautstark nach der Polizei zu schreien. Das war zuviel für die Burschen, sie krabbelten aus dem Wasser und hauten – noch immer fluchend – ab. Mit dem Außenborder hätten sie sowieso wenig Glück gehabt. Die Klampen waren zwar gelöst und der Benzintank abgehängt, aber alles andere war mit Kette und Schloß gesichert.

Während der ganzen Zeit saß ein junger Chinese keine zehn Schritte weiter auf einer Mauer und fischte. Er hätte auch eine Statue sein können, so unbeteiligt schien er. Ich bin sicher, wir hätten uns gegenseitig den Schädel einschlagen können: Am nächsten Tag hätte er nichts davon gewußt.

Am Morgen ging ich zur Behörde, nicht um den Vorfall zu melden, das wäre sinnlos gewesen, sondern um auszuklarieren. Danach segelten wir weiter nach Panama, ankerten wiederum bei den Secas Inseln und später beim Club Pacifico auf Coiba, der einzigen Ecke dieser Gefangeneninsel, die man anlaufen darf. Von dort aus konnten wir die umliegenden kleinen Eilande erforschen. Die westlichen Winden blieben uns treu, bis wir bei Punta Malo die Linkskurve zurück in den Golf von Panama nahmen.

Entnommen der „Yacht-Revue", Österreich, Heft 10, 1987



ANNUAL SUBSCRIPTION
6 ISSUES PER YEAR AIR MAIL CONSIGNMENT
EUROPE **165 F** OVERSEAS **210 F**

Nom ..... **Prénom** .....
Adresse : .....
Code postal ..... **Ville** .....
..... **Pays** .....

MULTICOQUES MAGAZINE
16, Centre Commercial du Nautisme - Port Saint-Pierre
83400 HYERES - FRANCE - **Tél. : 94.57.32.02**

Unser 6. Meeting

Erst einmal eine große Rüge an den Organisator dieses Meetings! Wie kann man nur mitten im schönsten Frühling ein TT (Trockentreffen) veranstalten. Viele ließen sich die Chance nicht entgehen und blieben bei ihren Booten und schliffen, malten oder trieben sonstiges Nützliches. Änne Nienaber ließ sich wegen eines DD-Lack meetings entschuldigen, Heinz-Jörg betätigte sich als Yachtbroker (der Käufer Norbert Konstantin möge sich alsbald melden), und die Düsseldorfer scheuten die weite Anreise, da sie sich in verschiedenen Urlaubsorten aufhielten.

Facit: Der Termin war einfach zu spät oder das Wetter zu gut.

Trotzdem wurde wie immer gefachsimpelt, Dias geschaut, vorzüglich gespeist, und Peter Albl eröffnete sogar seinen Sonderangebote-Flohmarkt. Ich werde das Gefühl nicht los, daß wir nun endlich eine gute Gemeinschaft geworden sind. Wir sehen uns wieder im Winter 88/89!

Den Preis für die weiteste Anreise hat Hans Baumann gewonnen. Er kam zu Fuß von der Bahn geradewegs durch den Wald von einem Biwakurlaub aus Nordschweden, Kiruna und so. Dort hatte er bei 35 Grad (minus) draußen übernachtet. Er hat da schon mal für diesen Sommer trainiert.

Die „Captain Cook" in Düsseldorf

Da ich in Zukunft öfter in Düsseldorf beruflich zu tun haben werde, besuchte ich die Captain Cook von Rolf, Franz und Felix. Das Boot ist ja vom Design her ein richtiges Schiff mit vielen Variationsmöglichkeiten. Viel Platz, lange, aber schmale Kajüten und viel Stauraum. Die drei von der Bootsbauhalle brauchen jetzt nur noch das Deck zu belegen, Beams zu befestigen, bißchen Farbe drauf, und dann kann es ins Wasser gehen. Wo ist das Problem. Ich weiß, der eine ist Fotograf mit eigenem Studio, der andere hat eine große Familie mit vielen Anforderungen und der dritte, Felix (übrigens mit echtem Patent), treibt es am dollsten, der erlaubt sich eine Datscha auf den Kanaren. Zum Bauen fliegt er mal eben ein und greift zur Stichsäge. Trotzdem scheint alles zu klappen, denn im Sommer ist Stapellauf! Nur das Jahr konnte ich nicht erfragen. Weiter so!

Charter

Hier eine Bitte an alle Wharram-Besitzer in fernen Ländern: Immer wieder höre ich am Telefon von Leuten, welche sich in der Orientierungsphase befinden, sie würden ganz gerne mal mitsegeln. Natürlich gegen Bezahlung. Ich meine, Freunde, diesen Umsatz solltet Ihr Euch nicht entgehen lassen. Also bitte schickt Eure Kontaktadressen an die unten aufgeführte selbige und ich werde vermitteln und oder hier veröffentlichen. Fahrtgebiet, Bootstyp und Unkostenbeitrag genügen. Meine Vermittlung ist selbstverständlich umsonst.

Werner's zweite Narai, Folge 4

Am Pfingstsonnabend haben wir mit 7 Leuten den zweiten Rumpf gedreht. Diesmal haben wir auf den ganzen Schickimicki wie Hebezüge, Taljen und Erdanker verzichtet. Es lief wie folgt ab:

Ungefähr 40 Reifen als Landeplatz, dann alle 7 Leute an die eine Seite, und auf Werner's Kommando haben wir die Fischkiste umgeschmissen. Einfach so! Kontrolliertes Kentern nennt man das. Es ist nichts gebrochen, und alles war eine Sache von einer Stunde. Inklusive Biertrinken. Danach wurde der halbe Kat aufgerichtet, dabei stellten wir fest, daß das selbstaufrichtende Moment eines Kats die Hilfe von lediglich 3 Leuten benötigt.

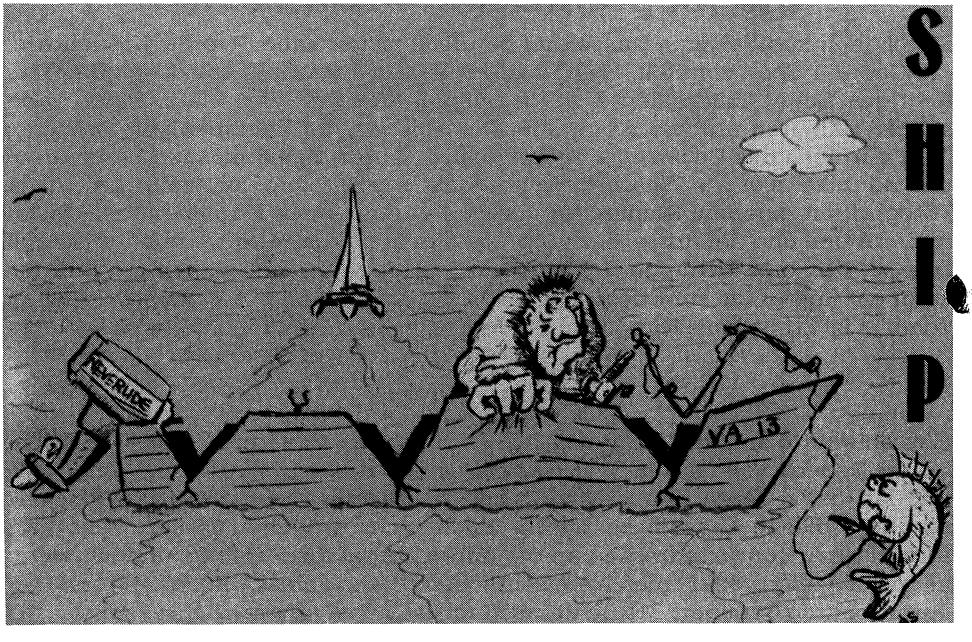
Nachdem dann die gröllenden Helfer das Terrain verließen, hat Werner allein mit hydraulischen Wagenhebern die Rümpfe ganz in Ruhe ausgerichtet und parallelisiert.

Am nächsten Morgen war er schon bei den Decksstringern. Die Fotos von der Drehaktion sind noch nicht fertig, die werden das nächste Mal erscheinen.

Den Winter hat Werner damit verbracht, Ruder und Beambeschläge aus Niro zu fertigen, Material vom Schrott, Schweißgerät von Quelle, aber einen soliden Schweißkurs hatte er ja schon. Ganz stolz ist er auf seine selbstgebaute Selbststeueranlage. Mit Trimmruder, und für jeden Rumpf eine!

Im Augenblick ist Werner dabei, das Holz für die Beams zu bestellen, fertige für DM 1600,- von den Hallenbaufritzen sind ihm zu teuer. Doch darüber mehr in der 6. Folge.

Kontakt: Dirk Schlatow, Forsthaus, 2051 Kröppelshagen, Tel.: 04104/4553



Doppelrigg für Mehrrumpfboote.

Zu diesem Artikel von Kurt Diekmann im Mehrrumpfboten Nr. 49

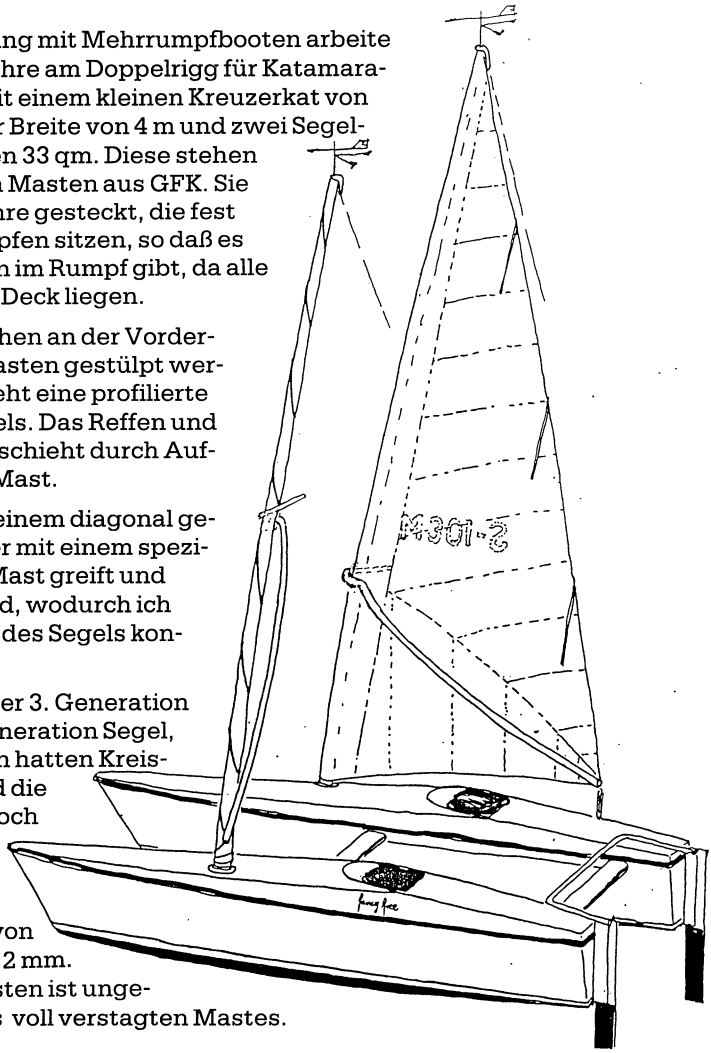
erhielten wir einen Kassettentext von dem Konstrukteur Heinz-Jürgen Sass aus Schweden:

Mit 25 Jahren Erfahrung mit Mehrrumpfbooten arbeite ich jetzt die letzten Jahre am Doppelrigg für Katamarane. Ich segle selbst mit einem kleinen Kreuzerkat von 6,5 m Länge und einer Breite von 4 m und zwei Segelflächen von zusammen 33 qm. Diese stehen an zwei unverstagten Masten aus GFK. Sie sind über zwei Alurohre gesteckt, die fest und dicht in den Rümpfen sitzen, so daß es keine Undichtigkeiten im Rumpf gibt, da alle drehbaren Teile über Deck liegen.

Die Segel haben Taschen an der Vorderkante, die über die Masten gestülpt werden. Hierdurch entsteht eine profilierte Vorderkante des Segels. Das Reffen und Bergen des Segels geschieht durch Aufrollen am drehbaren Mast.

Das Schothorn ist an einem diagonal geführten Baum fest, der mit einem speziellen Haken um den Mast greift und heruntergezogen wird, wodurch ich den Bauch und Stand des Segels kontrollieren kann.

Z. Zt. arbeite ich mit der 3. Generation Masten und der 2. Generation Segel, d.h. die ersten Masten hatten Kreisquerschnitt, während die heutigen nur unten noch Kreis-, oben jedoch ovalen Querschnitt aufweisen. Die Wandstärke variiert von unten 6 mm auf oben 2 mm. Das Gewicht der Masten ist ungefähr das gleiche eines voll verstagten Mastes.



Der Schnitt der Segel muß, insbesondere im vorderen Bereich, sehr exakt der Mastkurve angepaßt werden. Hierbei kommt mir meine Erfahrung mit dem Finn-Dinghy zu Gute. Beim Kat treten jedoch ganz andere Kräfte auf, da das Vorliek 9,3 m lang ist und der Kat eine weit größere Stabilität hat.

Das Unterliek des Segels darf bei diesem Rigg nicht länger sein, als der Abstand zwischen den Masten, da ein Vorteil dieses Riggs darin besteht , daß die Segel bei raumem Wind nach vorn durchschwenken können. Die Segelfläche entspricht etwa der von Groß und Genua eines normalen Riggs. Da es leicht zu reffen ist, kann man ungerefft lieber etwas mehr Segel vorsehen.

Dieser kleine Kat läuft sehr hoch am Wind. Es sind mehrere Komponenten, die dazu beitragen:

1. die Tasche um den drehbaren Mast, wodurch das Segel profiliert wird,
2. die fehlende Verstagung, die den Widerstand verringert,
3. 2 Segel, die einen Teil des Rumpfes als Segelfläche nutzen.

Bei stetigem gleichmäßigen Wind habe ich einen Kreuzwinkel von 65° ermittelt, gegenüber einem „normalen" Boot, das 90° Kreuzwinkel hat. Dieser günstige Wert ist natürlich nur erreichbar bei ruhiger See und großer Aufmerksamkeit des Rudergängers.

Die Idee des Doppelriggs beruht auf der Doppeldeckertheorie. Dabei stehen die beiden Segelflächen auf Abstand mit verschiedenen Schotwinkeln. Die Zirkulationsströmung überlagert sich, und das „Leesegel" muß immer dichter geschotet werden. Dies geht nicht aus den Skizzen Herrn Diekmanns im letzten MHD-Heft hervor.

Hart am Wind ist dieser Schotwinkel an beiden Segeln nicht unterschiedlich, sie stehen so weit auseinander, daß sie sich nicht merklich beeinflußen, d.h. man kann sehr schnelle kurze Schläge machen, ohne die Schotung zu ändern.

Bei raumen Kursen läßt man dann das Luvsegel etwas loser als das Leesegel. Wenn der scheinbare Wind etwa quer zum Boot einfällt, muß das Leesegel viel dichter gefahren werden als das Luvsegel, d.h das Luvsegel steht etwas quer zum Boot.

Wird der scheinbare Wind noch raumer, läßt man das Luvsegel etwas nach vorn und das Leesegel quer geschotet. Bei achterlichem Wind werden beide Segel nach vorn rausgelassen, eines nach jeder Seite. Dadurch verhindert man auch das Risiko einer unfreiwilligen Halse. Das Segel schlägt nicht rüber, wenn es etwas nach nach vorn rausgelassen wird. Zusätzlich läßt es sich – bei längeren Vormwindstrecken – durch eine dünne Leine nach vorn zum Bug sichern. Bei leichtem Wind kann diese Stellung auch bei etwas raumerem Einfall beibehalten werden, nur wird dann das Leesegel etwas dichter gefahren, während das Achterliek des Luvsegels zur Eintrittskante eines „Vorsegels" wird.

Hierbei erreicht man, was beim Segeln am wichtigsten ist. Es handelt sich darum, einen maximalen Luftstrom so auszunutzen, daß die Strömung nicht abreißt.

Um diesen großen Luftquerschnitt auszunutzen, macht man üblicherweise die Masten immer höher und höher, in unserem Fall nutzen wir die Breite des Bootes aus mit dem gleichen Seitenverhältnis der Segel. Wir können also mehr Segel tragen, ohne die Segelfläche zu vermindern.

Mit den Erfahrungen dieses und anderer Boote würde ich sagen, man sollte die Segelfläche nicht noch mehr unterteilen. Bei jeder weiteren Unterteilung vermindert sich die Möglichkeit hoch an den Wind zu gehen. Jedes Segel muß individuell geschotet werden. Es geht leider nicht, wie beim Pyramidenrigg, nur eine Schot zu fahren.

Der unverstagte Mast hat besondere Vorteile für den Tourensegler: Die Form und Wandstärke geben solche Eigenschaften, ohne daß die Kraft im unteren Teil des Segels verschwindet. D.h. bei böigem Wind reguliert sich die Kraft des Segels automatisch. Durch die Dimensionierung des Mastes kann man dann die gewünschte Eigenschaft für eine bestimmte Windstärke festlegen. Dieser Mast hat auch den Vorteil, daß sehr kleine Kräfte auf den Rumpf ausgeübt werden.

Das ganze Boot braucht nicht so schwer gebaut zu werden, wie es eine normale Hochtakelung verlangen würde.

Diese benötigt ein sehr steifes Vorstag, das große Belastung ins Boot einleitet, um hoch an den Wind zu gehen.

Gerade diese Eigenschaft ist mangelhaft an vielen Katamaranen, die selten hoch an den Wind gehen können, weil die Boote, und damit das Vorstag, zu weich sind. Gerade diese Eigenschaft hat den Ruf der Kats als schlechte Kreuzer bewirkt.

Ich würde das Doppelrigg für Familien- und Tourensegler empfehlen. Es ist leicht zu handhaben und hat sehr großen Effekt.

Da man nur 2 Segel braucht, ist der Preis auch verhältnismäßig günstig.

Ich hoffe, hiermit etwas Klarheit über meine Erfahrungen mit dem Doppelmastrigg gegeben zu haben."

Heinz- Jürgen Sass, Hamngatan 8, 185 00 Vaxholm den 29.4.1988

Kurt Diekmann bemerkt dazu:

Ich begrüße es außerordentlich, daß nun praktische Hinweise auf die Bedienung solcher Riggs von einem Fachmann kommen, der diese jahrelang entwickelt hat.

Andererseits kann man bei diesem Konzept nicht in jedem Fall der möglichen Schotstellungen von einem Doppeldecker sprechen. Auch die Konfiguration eines Klappenflügels wird nicht erreicht, der ja in Bezug auf die Einfalls - (Anström-)winkel die günstigsten Werte liefert.

Es ist natürlich richtig einen maximalen Luftmassenstrom in Kielrichtung umzulenken, um einen größtmöglichen Vortrieb zu erreichen – und das möglichst ohne Wirbel und Abreißerscheinungen.

Es ist jedoch nicht einfach, die dabei auftretenden Verhältnisse dem Leserkreis unseres Boten verständlich darzustellen. Von Akademikern erhalte ich gelegentlich Nachfragen nach weitergehender Literatur, da ich die Themen nur anschneiden kann, während bereits in unserem Vorstand meine Artikel als zu theoretisch moniert werden.

Kurt Diekmann

Gekentert – wie segle ich weiter?

von Wolfgang Gerschütz

Den Vorschlag von Helmut Piening aus Nr. 49 habe ich mit viel Interesse gelesen. Zwar ist die Idee an sich alt. Sailcraft Ltd. hat diesen Vorschlag auf Grund von Berechnungen ihres Konstrukteurs Mcalpine-Downie bereits vor Jahren ihren Kunden unterbreitet. Aber durchgesetzt hat sich die Sache nie. Das Problem liegt wohl darin, daß hierfür das Rigg unbeschädigt nach der Kenterung zur Verfügung stehen muß. Andererseits wird sehr viel Mut verlangt, unter das Schiff zu tauchen, Taljen anzuschlagen usw. usw.

Trotzdem habe ich diesen Vorschlag mit einem Bootsbauer besprochen. Der fragte, warum ich das Ganze nicht über die Steven machen könnte. Da die Vorschiffe eindeutig den geringeren Auftreib hätten, würden diese nach einer Kenterung tiefer eintauchen als die Achtersteven.

Zu Hause habe ich dann, rein gedanklich, diese Idee mit der selfrighting-Methode von Kelsall vermischt. Zumindestens theoretisch ergibt sich eine verblüffend einfache Methode, einen Kreuzercat nach seiner Kenterung wieder auf die Beine zu bringen. Hauptgedanke ist die Kelsall-Methode. Auch wenn beim Bau des Schiffes hieran nicht gedacht worden ist, sollten sich die nötigen technischen Änderungen nachträglich ohne riesigen Kostenaufwand vornehmen lassen können.

1. Im Bereich des Mastschotts muß sich ein Auftriebsvolumen (Festvolumen, wie z.B. PU-Schaum) von 50% des Gesamtauftriebsvolumens befinden. Der Rest müßte im Bereich des Achterschiffes zu 2/3, sowie im Bereich des mittleren Vorschiffes zu 1/3 untergebracht sein. Die Vorschiffe müssen durch ein festes, wasserdichtes Schott vom Mittelschiff abgeteilt oder aber nach der Kenterung verschließbar (Tür, Luke etc.) sein. Derartige Arbeiten (Tür oder Luke schließen, evtl. Schrauben anziehen) wären ohne Tauchgang durchführbar. Aus dem Bodenbereich der Vorschiffe müssen dicke Schlauchleitungen (Lenzschläuche) nach achtern in einen nach der Kenterung gut erreichbaren Bereich geführt werden. Diese Schläuche müssen dort ein Absperrventil haben.
2. Ebenfalls nach der Kenterung erreichbar sollten ein oder mehrere Luftsäcke mit einem Volumen von insges. ca. 1 – 1 1/2 m3 vorhanden sein, zusammen mit einem leistungsfähigen Blasebalg oder einer anderen, nicht energieabhängigen Aufblaseinrichtung.
3. Alle Luken und Klappen sollten so konstruiert sein, daß sie wasserdicht schließen.
4. Im Brückendeckbereich muß sich eine gute Lenzpumpe anbringen lassen.
5. Der Mast sollte eine Legevorrichtung vermittels Großbaum (also nach vorn! besitzen. So wie die Iroquois sie z.B. hat. Dies ist aber nicht unbedingt nötig, das Ganze sollte auch so klappen.
6. Ganz wichtig! Luke im Brückendeck, um von innen nach aussen u. umgekehrt kommen zu können, ohne zu tauchen!

Der (rein theoretische) Aufrichtvorgang:

Der Dampfer liegt auf dem Kopf. Wasser dringt ein und das Schiff sackt, mehr oder weniger, ab. Zumindestens für einen relativ langen Zeitraum behält das Schiff eine ziemlich waagerechte, stabile Lage. In diesem Zeitraum sollten die Luftsäcke gut auf die jetzt nach oben zeigenden, unteren Netzseiten befestigt werden. Ebenfalls jetzt soll das Vorstag vom Beschlag gelöst und durch einen entsprechend langen Festmacher (min. 16 mm) nach achtern belegt werden. Dieser Vorgang könnte bereits vorbereitet sein, wenn eine entsprechende Leine ständig vom Vorstag unter dem Brückendeck hindurch zum Heck angeschlagen gefahren würde. Da im Bereich der vorderen Vorschiffe kein Festauftriebsvolumen vorhanden ist, aber alle Luken dicht bleiben, muß nun dort die Luft raus.

Vorher sollte die Abschottung zum Mittelschiff kontrolliert werden, ggf. jetzt vorgenommen werden. Dies ist ohne Tauchen möglich. Über die dicken Schläuche wird durch Öffnen der Ventile die Luft aus den Vorsteven nach achtern entweichen und die Vorschiffe werden langsam tiefer tauchen. Dieser Vorgang kann durch Hinzupumpen von Wasser vermittels der leistungsfähigen Lenzpumpe unterstützt und verstärkt werden . Auch kann der ganze Vorgang durch Transport von schweren Ausrüstungsteilen in das Netz unterstützt werden. Die sollten aber an der 2. Traverse befestigt werden (sonst fallen sie nachher auf Nimmerwiedersehn in den Bach). Irgendwann steht dann der Cat senkrecht mit beiden Steven im Wasser. Durch das geringere Auftriebsvolumen des Achterschiffes gegenüber dem Mastschottbereich wird sogar das Heck etwas in die bereits richtige Richtung weisen. Nun müssen die Luftsäcke aufgepumpt werden. Diese liegen jetzt unter dem Netz und können so nicht wegrutschen. Je mehr Luft jetzt in die Säcke kommt, desto mehr werden die Vorschiffe zur Wasseroberfläche angehoben. Gleichzeitig oder abwechselnd mit den Luftpumpen (Frage der Besatzungsstärke, Kondition und Wetterlage usw.) muß mittels der Lenzpumpen jetzt das Wasser aus den Vorschiffen abgepumpt werden. Wenn man Glück hat, ist die Elektrik noch intakt und man kann die elektrische Pumpe mitbenutzen. Aber darauf sollte man nicht bauen.

Hat jetzt der Mast eine Legevorrichtung (nach vorn! wie die Iriquois z.B.), so kann durch Fieren der Achterstagen sowie Holen des Vorstags das Auftauchen der Vorschiffssektion erleichtert werden. Anschließend braucht dann „nur noch" das Restwasser aus dem Schiff abgepumpt und weggefeudelt, die Fenster geputzt und weitergesegelt werden. (Halt: Erst die Luftsäcke und die unterm Netz befestigten Ausrüstungsteile bergen und den Mast setzen!) Aber wer stößt sich dann noch nach so einer Tat an derartigen Kleinigkeiten?

Im Ernst: Es mögen mir viele Denkfehler unterlaufen sein. Auch mag ich mich durch zuviel Optimismus und Glauben an das Machbare verleitet haben lassen, sowas zu schreiben. Aber Kelsall hat das bereits mit einem Cat demonstriert, der von der Werft mit entsprechender Technik von vornherein dafür vorgesehn war. Es hat, zwar im Baggersee, aber es hat funktioniert. Und bevor ich 300 oder mehr Seemeilen zu Fuß gehe, versuche ich mal erst alles andere. Macht Euch Gedanken!

Querstabilität von Katamaranen

von Arne Wölper

Ein Dauerbrenner in der Mehrrumpfbootszene ist immer wieder das Thema „Kentersicherheit", insbesondere wenn es gerade mal wieder einen „erwischt" hat. Es wird dabei nicht nur über eventuelle Fehler der Skipper diskutiert, was für denselben vielleicht bitter sein kann, dem Gros der Mehrrumpfbootsegler aber ungemein nützlich ist, sondern es werden auch die Vor- und Nachteile gewisser Katformen miteinander verglichen. Leider werden dabei allzu oft „Äpfel mit Birnen" in einen Topf geworfen.

Bei einem Vergleich verschiedener Schiffsformen muß man im wesentlichen folgende Dinge unbedingt beachten:

- Die Breite B,
- das Gewicht des Schiffes G,
- die Gewichtsschwerpunkte KG der Vergleichsschiffe und
- welcher Kenterfall zugrunde gelegt wird.

Die Binsenwahrheit „Breite statt Blei" taugt keineswegs zu einer Gesamtbeurteilung der Kentersicherheit im Vergleich.

Ich habe mir mal in ein paar lauen Stunden Gedanken zu dem Problem der Querkenterung gemacht, meinen Taschenrechner mit ein paar Programmen gefüttert und gerechnet. Ich möchte versuchen die Ergebnisse hier auch für einen Laien verständlich darzustellen. Außerdem möchte ich aufzeigen wie stark die Bewertung der Stabilität von den Ausgangsdaten und den Bewertungskriterien abhängt.

Die Querstabilität läßt sich sinnvoll durch die sog. Momentenkurve darstellen. Sie beruht auf rein statischen Berechnungen, d.h. dynamische Einflüsse, die durch die Schiffsbewegung hervor gerufen werden (z.B. dämpfende Wirkung der Segel oder die Massenträgheit), bleiben unberücksichtigt. Die Momentenkurve gibt also nur ein Maß für die Stabilität des annähernd in Ruhe befindlichen Schiffes an. Trotzdem eignet sie sich gut für einen Stabilitätsvergleich. Die Momentenkurve gibt Antwort auf drei Fragen:

- Wie ändert sich das aufrichtende Moment bei Krängung?
- Wieviel Energie nimmt das Schiff bis zu einem gewissen Winkel auf?
- Wann ist das aufrichtende Moment gleich null, bzw. kentert das Schiff? (ohne krängendes Moment)

Man muß eigentlich zwei Fälle unterscheiden:

- Das Schiff segelt bei viel Wind, aber glattem Wasser, z.B. zwischen Inseln, oder
- es fährt in starkem Seegang auf einer schrägen Welle.

Der letztere Fall kann bei einem Kat jedoch vernachlässigt werden, da diese Kurve annähernd dem rechten Teil der Glattwasserkurve entspricht.

Wie sieht nun so eine Momentenkurve für einen Kat aus und wie liest man sie?

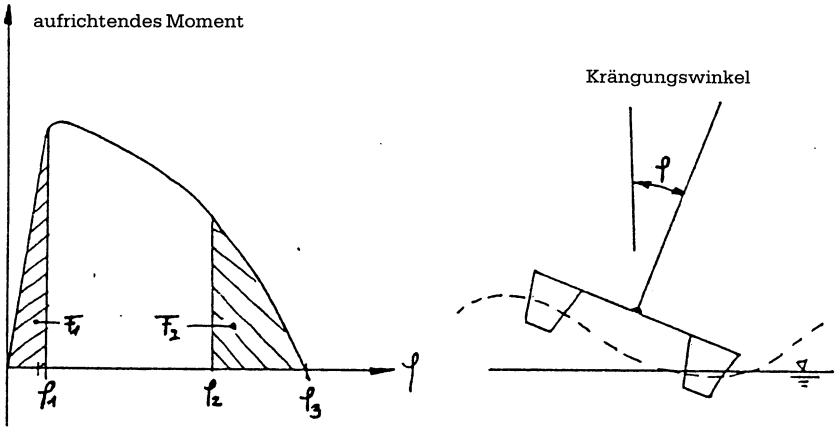
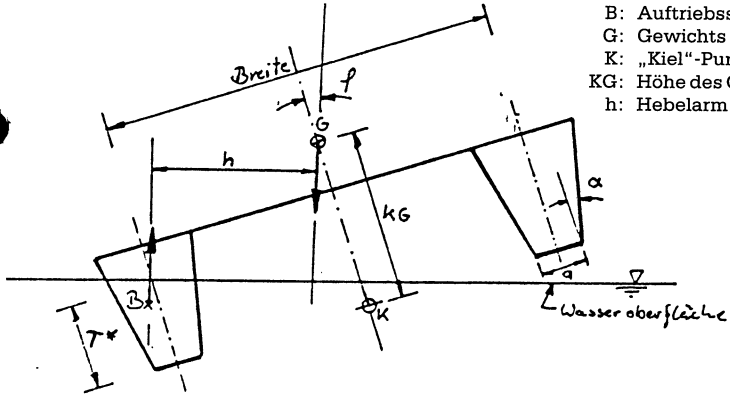


Abb.1: Beispiel einer Momentenkurve für einen Kat

Bei der Momentenkurve wird noch kein krängendes Moment, z.B. durch Wind berücksichtigt. (Dazu später mehr.) Bei φ_1 taucht ein Rumpf aus, das größte aufrichtende Moment ist erreicht und das Schiff hat eine Energie proportional zur Fläche F1 aufgenommen. Bei φ_3 kentert der Kat, da das aufrichtende Moment null ist. Hat das Schiff φ_2 erreicht, so kann es noch bis zur Kenterung eine Energie proportional zur Fläche F2 aufnehmen. Wie das Schiff φ_2 erreicht hat, ist egal. Es kann durch eine Welle, aber auch durch Wind geschehen sein.

Das aufrichtende Moment ist der sog. „Hebelarm h" multipliziert mit dem Schiffsgewicht (siehe Abb.2). Das Schiffsgewicht kann bei diesen statischen Berechnungen als in einem Punkt konzentriert angenommen werden. Zu beachten ist, daß der Auftriebsschwerpunkt bei großen Neigungen zur Seite auswandert.



B: Auftriebsschwerpunkt
G: Gewichts –"–
K: „Kiel"-Punkt
KG: Höhe des Gewichtsschwerpunktes
h: Hebelarm

Bei meinen Berechnungen habe ich die Momentenkurve für zwei Kats, einen

schweren und einen leichten, ermittelt. Bei beiden Kats habe ich die Breite und den Gewichtsschwerpunkt in drei Schritten variiert. Der Schwerpunkt wurde proportional zum Ausgangstiefgang verändert. Ich habe mich dabei an den Daten von L. Oudrup/Dr. Petersen (siehe Heft 49) orientiert. Alle wichtigen Daten können der Tabelle 1 entnommen werden. Bei diesen Berechnungen wurde eine über die Länge konstante Trapezspantform angenommen. Diese Vereinfachung erscheint dem Laien vielleicht enorm, auf die Querstabilität hat sie aber keinen gravierenden Einfluß. Abbildung 3 zeigt alle Momentenkurven im Überblick.

	leichter Kat	schwerer Kat
Länge [m]	10	10
Breite [m]	3,5/4,5/5,5	3,5/4,5/5,5
Gewicht [t]	2,01	3,04
T_0 bei $\varphi = 0$ [m]	0,29	0,35
α [°]	15	15
T* [m]	0,50	0,60

Tab.1: Schiffsdaten

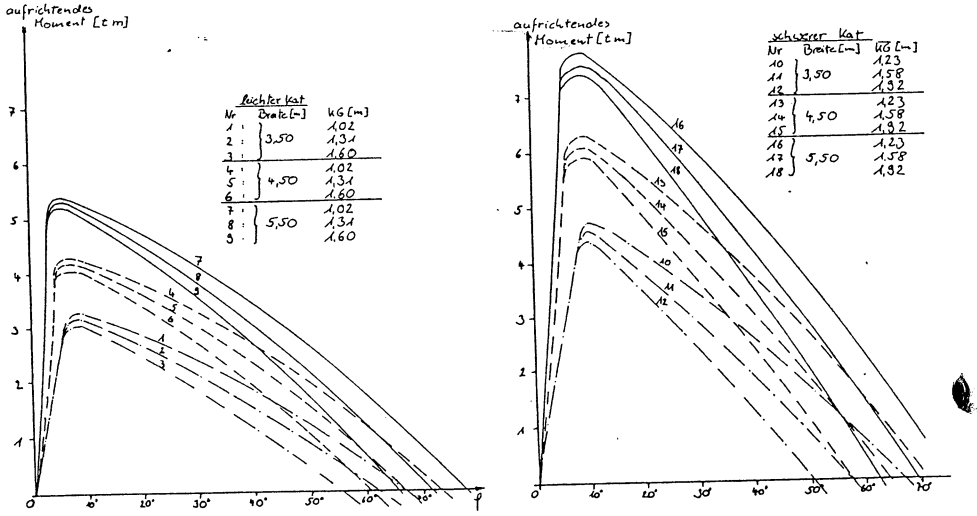


Abb.3: Momentenkurven im Überblick

Ganz allgemein zeigt sich, daß bei kleinen Krängungen der Einfluß der Breite, bei großen aber evt. der des Gewichtsschwerpunktes überwiegt.

Es gibt nun verschiedene Möglichkeiten des Vergleichs. Einen Vergleich zwischen einem modernen, sportlichen Kat ohne Mittelkajüte und einem betagten Kreuzerkat halte ich für unsinnig. Niemand wird die Wahl zwischen diesen Booten von der Sicherheit gegenüber einer Querkenterung abhängig machen, son-

dern vom Raumbedarf oder/und dem Wunsch nach Segelspaß. Hinzu kommt, daß moderne Kreuzerkats auch ein wesentlich besseres Längen-zu-Breiten-Verhältnis aufweisen als alte. Das Ergebnis eines Vergleichs zwischen Booten von gleichem Gewicht und Schwerpunkt, aber verschiedener Breite ist klar. Er fällt immer zugunsten des breiteren aus.

Ich möchte hier drei andere Vergleiche ziehen, die auf folgenden Grundfragen basieren: Was geschieht bezüglich meiner Sicherheit gegenüber einer Querkenterung wenn ich...

1. ...mein Schiff verbreitere, dadurch aber evt. der Gewichtsschwerpunkt durch eine höhere und schwere Brückenkonstruktion steigt? (Vergleich von Kat 5 mit Kat 9, das Gesamtgewicht soll annähernd gleich bleiben)
2. ...bei gleicher Breite alle Verbände verstärke, oder mein Schiff mit viel Vorräten belade und dadurch das Schiffsgewicht merklich steigt, der Schwerpunkt aber bleibt. (Vergleich von Kat 6 mit Kat 14)
3. ...im Masttop ein schweres Gewicht, wie z.B. einen Auftriebskörper, der Wasser gezogen hat, habe. Das Gesamtgewicht bleibt also annähernd gleich (Vergleich von Kat 4 und Kat 5. Ein Gewicht von 60 kg im Masttop erhöht den Schwerpunkt bei diesen Kats um ca. 20 cm).

Die Segelfläche soll bei den verglichenen Schiffen gleich sein. Auch diese Vergleiche haben natürlich ihre Haken, insbesondere da die Ausgangsdaten nur sehr grob variiert worden sind. Die Tendenzen werden aber sinnvoll wiedergegeben (Und wer will, kann ja anhand der Abbildung 3 seine eigenen Vergleiche ziehen.).

Zu Vergleich 1: Bei kleinen Krängungen weist der breite Kat eine größere Stabilität auf als der schmale. Er kentert in einer Bö auch langsamer und es bleibt mehr Zeit zum Schotenloswerfen, da er bei einer Kenterung mehr Energie aufnimmt. Werden die Kats aber durch eine Welle stark gekrängt (z.B. 50°), und daß dies bei beiden Kats annähernd gleich schnell geschieht kann nachgewiesen werden, so erweist sich der schmale Kat mit niedrigerem Schwerpunkt als stabiler und sicherer.

Zu Vergleich 2: Der schwere Kat weist in allen Fällen eine größere Stabilität auf und wird auch langsamer kentern.

Zu Vergleich 3: Bei kleinen Neigungen wird die Stabilität durch das Gewicht im Masttop nur unwesentlich verringert, bei großen Neigungen aber gravierend.

Eigentlich muß bei dieser Stabilitätsbetrachtung der Wind berücksichtigt werden. Den genauen Verlauf des Windmomentes über dem Krängungswinkel kenne ich nicht. Der Einfachkeit halber nehme ich ihn als Gerade an und überlagere ihn mit den Momentenkurven der Kats 5 und 9 (siehe Abbildung 4). Die Schiffe kentern bei den Winkeln wo sich die Momentenverläufe schneiden, da dort die Summe der Momente null ist.

Es zeigt sich, daß je nach Windmomentenverlauf, entweder der schmale Kat mit tiefem Schwerpunkt zuerst kentert (M1), oder der breite (M2). (Bei gleichen Schwerpunkten kentert in jedem Fall der schmale Kat zuerst, aber das weiß ja jeder.)

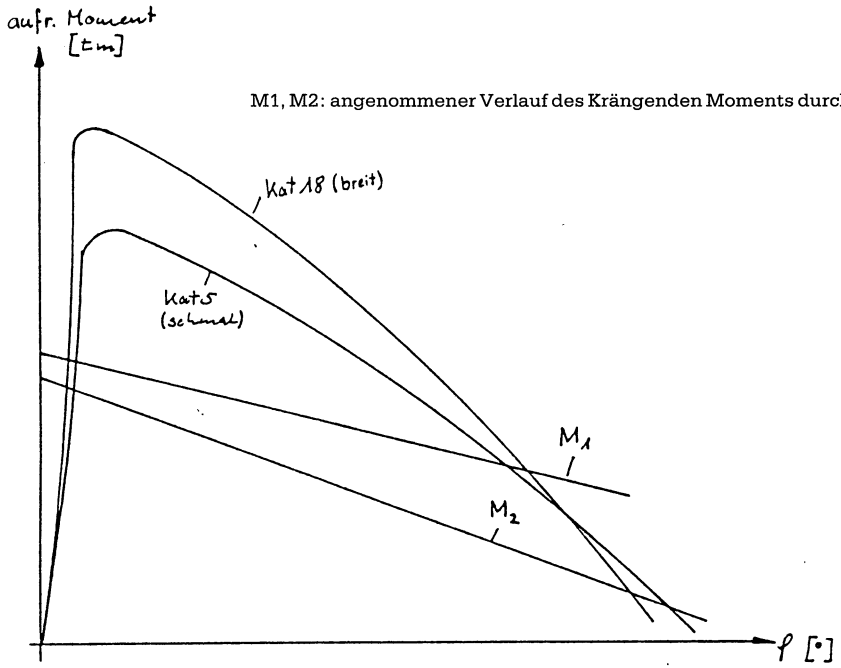


Abb.4: Einfluß des Windes

...und nun noch ein paar Gedanken zu den dynamischen Einflüssen auf die Querstabilität: Ich habe für alle o.g. Kats die Rolleigenperioden ausgerechnet. Die Rolleigenperiode ist die Zeit, in der der Kat bei einer „Anregung" von selbst einmal hin und wieder zurück schwankt. Sie liegen für die leichten Kats zwischen 1,0 und 1,4 Sekunden, für die schweren zwischen 1,1 und 1,5 Sekunden. Gefährlich könnte es nun werden, wenn der Kat mit dieser Periode von den Wellen angeregt wird. Dies geschieht bei einer Wellenlänge von ungefähr 3,5 m, also bei relativ kleinen, ungefährlichen Wellen. Die dämpfenden Einflüsse sind außerdem bei Segelbooten recht groß.

Bei großen Wellen folgt der Kat den Wellenbewegungen nur mit einer kleinen Verzögerung (und das haben wir wohl alle schon bemerkt), die bei den schweren Kats aufgrund des etwas größeren Massenträgheitsmomentes ein klein wenig größer ist. Man kann also sagen, daß bei einem Vergleich von diesen Booten die dynamischen Einflüsse in erster Näherung vernachlässigt werden können.

Trailern und Falten hilft allenthalben

von ~~Kurt Diekmann~~ H. J. Naumann

Unsere Zeit mit wachsenden Liegeplatzsorgen und der Wunsch nach Mobilität hat sicher mit dazu beigetragen, daß das Echo auf die Kurzbeschreibung des F 27 im Multihull-Boten 45/1987 – es haben sich inzwischen mehr als 50 Interessenten gemeldet – so unerwartet groß war.

Das hat mich bewogen, die derzeit in Europa erhältlichen Tri's tabellarisch zusammenzufassen, welche nicht nur trailerbar sind, sondern sich im Hafen mit dem Platzbedarf eines Monos bescheiden.

Unter dem Begriff Trailerbarkeit ist die in den EG-Ländern ohne Sondergenehmigung erlaubte Gespannbreite von max. 2,50 m gemeint. Das Gewicht der einzelnen Modelle schwankt zwischen 700 kg und knapp 1100 kg. Mit ca. 350 kg für einen Einachser und 400 – 450 kg für einen Tandem (Aluminium bringt keine so wilde Gewichtseinsparung und ist nur sündhaft teuer) ergeben sich einschließlich Ausrüstung Gesamtgewichte von lockeren 1200 – 1600 kg. Das wird von den Herstellern zwar für die meisten Mittelklasse-Wagen erlaubt, mit Sondergenehmigung sogar noch mehr, doch dem Sportsfreund sei geraten, mit Trailergewicht zu geizen und schlechte Straßen, z.B. Jugoslawien, zu meiden. Wagenzelle und Antriebsstrang werden es ihm danken. Ich habe schon herausgerissene Planetengetriebe und defekte Hinterachsen gesehen, sogar beim guten Stern auf schlechten Straßen. Auch dem Bootskörper tun die Stoßbelastungen nicht gut. Gute flächenhafte Kielauflagen und Stossdämpfer sollte man investieren und so einen kommoden Transport seinem dreibeinigen Freund gönnen.

Nun zur Tabelle:

Nicht aufgeführt sind

- Trailertri 18 und Tramp, beide sind sehr klein und in Europa praktisch nicht erhältlich.
- Tango 23, der Klappmechanismus hat sich als nicht zuverlässig und standfest erwiesen.
- K 26 und Speed 944 sind beide im Sinne obiger Definition zusammengeklappt nicht trailerbar.

Auffällig ist, daß neben dem Speed 944 auch der renommierte Multihull-Designer Malcom Tennant, das Faltprinzip von Farrier in etwas abgewandelter Form übernommen hat. Es ist patentrechtlich in Australien, England und USA geschützt, jedoch noch nicht im übrigen Europa. Seit mehr als 10 Jahren hat sich dieses System überall bewährt.

Die Tabelle selbst soll den Leser vor allem über die Geometrie informieren, weil man leider Vergleiche dieser Art nirgends findet und sich alles mühsam zusammensuchen muß.

Hier habe ich die Masse für „Achselhöhe", damit ist die Rumpfverbreiterung im oberen Kajütbereich und deren Abstand von der Wasseroberfläche gemeint. Er sollte möglichst ≥ 50 cm sein, um den Wellenschlag bei rauhem Wasser klein zu halten.

Unter der „Bodenfreiheit" sind die Abstände der Wasseroberfläche von Diagonalverstrebungen wie Wasser-Wanten-Püttings zu verstehen, die die Schwimmer stützen, ebenso der Freiraum zwischen Beam-Unterkante am Schwimmer und der Wasseroberfläche. Je kleiner der Wert, umso mehr muß man mit Widerstand und Spritzwasser rechnen.

Die Gewichte sind Richt- bzw. Konstruktionswerte, sie können je nach Bauausführung deutlich überschritten werden.

Noch ein paar ergänzende Angaben zu den Modellen:

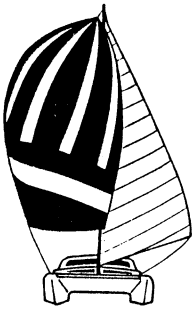
Clou 8 und F 27 sind alte Bekannte und wurden von uns des öfteren beschrieben.

Noch wenig bekannt ist der *Sylph*, ein sehr elegant aussehender Tri. Er ist von den Außenabmessungen der größte im Vergleich und besitzt – wie auch der Clou 8 – Profilschwerter in den Seitenrümpfen. Ein erstes Exemplar, das zwei holländische Architekten bauen, wird im Juni zu Wasser gelassen. Malcom Tennant – der zum Multihull-Symposium im Mai nach Europa kommt – wird das Boot selbst abnehmen. Study- und Baupläne erhält man vom Konstrukteur: Malcom Tennant, Multihull Designs, 45 A FOREST HILLS RD, Henderson, AUCKLAND 8, NEW ZEALAND.

Weitere Einzelheiten können bei mir nachgefragt werden.

Die beiden *Trailer-Tris* – seit Jahren weltweit bewährt – sind alte Bekannte und bieten erstaunlichen Platz. Konzipiert in erster Linie für den Selbstbau, werden sie auch als Einzelanfertigung von Werften, vor allem in Holland, gebaut. Sie gelten als sehr sicher, zählen aber nicht zu der schnellen Sorte. Man findet sie des öfteren auf dem Gebrauchtboot-Markt bei Patrick Boyd Multihulls, INHOLMS FARM, Horley, Surrey RH 6 90 U, England und EVECOM BV Multihulls, Wilhelminastraat 145 hs – 1054 WC Amsterdam. Pläne sind bei Letzterem erhältlich.

Man darf hoffen, daß auch die Quornings in Dänemark an einer klappbaren Lösung ihres Dragonfly arbeiten, der ja schlechthin zum Maßstab wurde. Auch sie haben die Zeichen der Zeit inzwischen erkannt. Denn mancher Mono-mane möchte gern ins Multihull-Lager konvertieren, kann aber seinen gekauften oder gemieteten Liegeplatz nicht verbreitern. Ansonsten lese man in Heft 47 und 49 nach, was dort Herr Mathies und Herr Piening zu sagen hatten.



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

Straßen- und Wasserboxentaugliche klapp- und faltbarer Trimarane

	Clou 8	F 27	SYLPH	Trailertri 680	Trailertri 720
1 LÜA/LWL m	8,00/7,30	8,25/7,98	8,60/7,94	6,80/6,23	7,20/6,60
2 Gewicht kg Deplacement kg Zuladung kg	ca. 750 ca. 1200 ca. 450	ca. 1040 ca. 1490 ca. 450	ca. 900 ca. 1270 ca. 370	ca. 700 ca. 1050 ca. 350	ca. 750 ca. 1230 ca. 480
3 BÜA/Trailerbr. m = Boxenbreite	6,00/2,50	5,80/2,55	6,40/2,50	4,98/2,48	4,98/2,44
4 Tiefgang m ohne/mit Schwert	0,32/1,10	0,35/1,50	0,43/– – – bei 1270 kg Verdrängung	0,43/1,30	0,43/– – –
5 Rumpfbreite m max.	ca. 2,40	ca. 2,49	ca. 2,43	ca. 2,31	ca. 2,31
6 Kopfhöhe in m Kajüte mit Hubdach	ca. 1,80	ca. 1,55 ca. 1,87	ca. 1,62 ca. 1,90	ca. 1,65 ca. 1,85	ca. 1,55
7 Sitzhöhe in m Kajüte	› 1,00	› 1,00	ca. 1,12	ca. 1,06	ca. 1,06
8 Länge m Hauptkajüte Mittelschiff	ca. 2,60	ca. 2,45 + Achter- kajüte	ca. 3,00	ca. 2,00 + Achter- kajüte	ca. 2,94
9 Cockpitlänge m Cockpitbreite m	ca. 1,85 ca. 2,00	ca. 1,15 ca. 1,66	ca. 1,60 ca. 1,86	ca. 1,24 ca. 1,60	ca. 1,30 ca. 1,60
10 Trampolin vom Cockpit betretbar	nein	ja	ja	ja	nein
11 „Achselhöhe" m	ca. 0,43	keine Stufe	ca. 0,60	ca. 0,54	ca. 0,54
12 „Bodenfreiheit" m (Beamunterkante/ Wasserwant- Wasseroberfläche)	ca. 0,57/ 0,76	ca. 0,57/0,76	ca. 0,43/0,70	ca. 0,40/0,72	ca. 0,40/0,72
13 Vorsegel qm Fock/Genua	18/25	16,3/23		5/13	
14 Hauptsegel qm Gesamtsegel- qm fläche	16 34 : 41	26 42 : 49	41	13 26	29
15 Konstrukteur	Dipl.-Ing. K. Diekmann München	Jan Farrier Californien	Malcom Tennant Neuseeland	Jan Ferrier Australien	Jan Farrier Australien
16 Werftbau (w) Selbstbau (s)	s/w	w	w/s	s/w	s/w
17 Bemerkungen/ Hinweise	4) Schwerter in Seitenrümpfen asymmetrisch, foilerähnl. Anwinkelung	6) soll für Europa auf 2,50 m reduziert werden	4) Profilschwerter in Seitenrümpfen 1) Schwimmer sind gleich lang wie Hauptrumpf	2) Gewichte schwanken zwischen 650 und 750 kg	

F 40: « Adrenaline ». Entnommen Multicoques Magazine

Dies und Das und Sonstnochwas

Neubau 40' – Aluminium-Catamaran

Tja, da meldet sich wieder der Blechbüchsenbauer aus Varel. Pfingsten 1987 einschl. Pfingstreffen ist vorbei. Das müßte inzwischen jeder gemerkt haben. Ich auch. Leider hatte es nicht viel gebracht an Vorwärtskommen. Zu viele andere Arbeiten und Aufgaben leiteten „meinen" Bootsbauer um. Zwar war zum Pfingsttreffen eindeutig für Kenner von Multi's zu erkennen, daß hier an einem Catamaran gewerkelt wird. Und Alles machte einen soliden Eindruck. ...ganz schön schwer, was? ...wird das Ganze jetzt nicht zu langsam? ...Eisbrecher oder Schlachtschiff – das ist hier die Frage! .. so oder ähnlich waren die freundlichen, aufmunternden Kommentare. Ich blieb stur. Es wird weitergebaut. Und soooo schwer wird das Ganze nun doch nicht.

Bis heute, 01.April 1988, haben wir insgesamt 4025 kg Aluminium gekauft. Ein nicht unerheblicher Teil geht als sog. Verschnitt hiervon ab. Ich rechne so mit ca. 25–30%. Also mit einem reinen Kaskogewicht von rund 3 to. Genau weiß ich das in ca. 4 Wochen. Dann nämlich, liebe Multigemeinde, passiert's: Dann wird das Kasko (und sein Besitzer mit den Nerven) fertig sein und anschließend gewogen (Nur das Schiff, nicht der Besitzer).

Richtig gelesen: Fertig sein.

Aber ein Trost an alle anderen Cat-Besitzer: Ich tauche noch nicht damit in der Öffentlichkeit auf. Es sind da noch einige Kleinigkeiten zu erledigen (Isolieren, Motoren einbauen, alle Holzeinbauten, die Elektrik, die Kojen, das Rigg, die Schwerter, die Ruderanlage und derartige Restarbeiten). Doch sowas kann einen der artig geübten „Warter" nicht erschüttern. Wie es soweit gekommen ist? Nun, Nachdem mir klar wurde, daß die gesamte Monowelt, einschl. Fischer und Ausflugsdampferkapitäne anscheinend nur ein Ziel kennen, nämlich durch alle möglichen Fragen und kleine Arbeiten „meinen" Bootsbauer gerade am Wochenende zu blockieren, tauche ich seit dem Sommer 1987 jeden Sonnabend und Sonntag in der Werft auf. Zünftig angetan mit Arbeitsanzug, Schutzbrille etc. Sobald auch nur ein Feind auftaucht und die Nähe meines Meisters sucht, stehe ich mit finsterer Miene daneben. Oder ich locke mit freundlichen Späßen und Redewendungen den z.Zt. wichtigsten Menschen in meinem Leben wieder in den Neu-Schuppen, wenn übelste Gestalten ihn von dort bereits fortgeschafft haben sollten. Außerdem macht es zu zweit doch wohl mehr Spaß, als wenn einer alleine vor so einem Ding steht. Und siehe da: Er wächst und gedeiht wie ein Pilz im Sommerregen. Verd..., da bleibt doch hin und wieder der Regen aus! Und das im Sommer '87! Aber trotz allem kommen wir jetzt gut voran. Die Hauptschotten werden gestellt, die Laufdecks kommen dran, und dann müßten wir eigentlich vorn, am Aufbauende beginnend, den Aufbau anfangen. Aber der Übergang vom unteren Brückendeck zum Aufbau ist so eine Sache. Und aussehen soll das dann ja auch noch. ... Wenn wir nun ein Alurohr chick formen und darauf die untere und die obere Platte auslaufen lassen würden...

Einfach eine tolle Idee. Sieht nicht nur gut aus, bringt auch einen fantastischen Effekt: Hier hat nun das Babystag einen hervorragenden Fixpunkt. Der ist wich-

tig, weil ich doch, wie Freund Steffen, das Babystag etwas höher am Mast setzen will, um eine kleine zusätzliche (Sturm-) Fock dort fahren zu können. Aber so ein Rohr wiegt, denn auch nicht viel, aber wiegt! Da wir ja außerdem auch im Bodenbereich sowie im Bereich der Seitenwände etwas stärker dimensioniert sind, nicht gerade ein erfeulicher Nebeneffekt. Sagt Meister Gerdes: „Machen wir doch das Dach in 3 mm-Platten." Sagt der „Warter": „Geht doch nicht, kann man doch nicht schweißen." Sagt der Meister: „Du nicht, das stimmt!" Nie hätte ich gedacht, daß eine so dünne Platte nach dem Verschweißen so glatt und gerade bleiben würde. Spart gut 100 kg Gewicht. An der wichtigsten Stelle, ganz oben. Daß vorher erst die Decksbalken und die Dachstringer montiert werden mußten, ist ja klar. Zwischendurch mit Rolf Steffen nach Holland, Luken und anderes Zubehör kaufen, das zum jetzigen Zeitpunkt benötigt wird. Der Kerl weiß doch immer irgendeine Quelle, wo man alles Mögliche um etliche Märker preiswerter kriegt. Rolf wird bald so wichtig wie mein Meister. Dafür darf er später, wenn die Blechbüchse (Originalton Änne Nienaber) fertig ist, mir so richtig Einen ausgeben. (Oder Zwei).

Jetzt wird der Mastrumpf oder ä. gesucht, als Traverse vorn zwischen den Rümpfen. Wo ich frage, die gleiche Antwort: Haben wir, kostet ... Zuviel. Nun, da war vor einem halben Jahr mal eine Yacht aus dem Kran gefallen. Ganz neues Schiff, ganz neues Rigg. Stoaway-Mast. Aber den abgebrochenen Mast, der einige Tage in Varel lag, gab es nicht zu kaufen. Doch wie ich so rumtelefoniere, da taucht ein Stummel dieses für meine Zwecke idealen Mastprofiles wieder auf. Der Hinweis auf meine zahlreiche Kinderschar und die soziale Randlage Varel's drücken den Preis auf ein erträgliches Niveau. Ich muß nur nach Hamburg, das güte Stück abholen. Auch diese Hürde ist genommen. Zwar hört man, vornehmlich von weiblichen Catbauern, daß man solch ein Profilstück umsonst bekommt, aber bei mir klappt das leider nicht.

Nun ja, im April '88 sind tatsächlich nur noch Restarbeiten am Kasko zu machen. Die Schwertkästen, Ruderblätter, Kielkühltaschen sowie einige Nähte zu verschweißen. Wenn ich weiterhin aufpasse, kann ich im Mai das Kommando geben:

Brenner und Lötlampen aus. Der Schweißer kommt raus, es lebe der Holzwurm!

Und wenn Ihr alle Pech habt, gibt es nur noch einen Bericht, dann schwimmt „ER". Trotzdem bitte ich um zahlreiches Daumendrücken, damit ich nicht erst 1990 den letzten Bericht schreiben muß.

Voller Optimismus geht's in die (hoffentlich) letzte bootslose Saison.

W. Gerschütz

Münchener Treffen

Das letzte Münchener Treffen am 22. 4. 1988 war wieder ein voller Erfolg und wurde vorwiegend von Mitgliedern gut besucht. Es kamen 28 Teilnehmer. Die nächste Versammlung wird voraussichtlich erst Anfang Oktober stattfinden. Der genaue Termin wird rechtzeitig im „Boten" bekanntgegeben.

K.D.

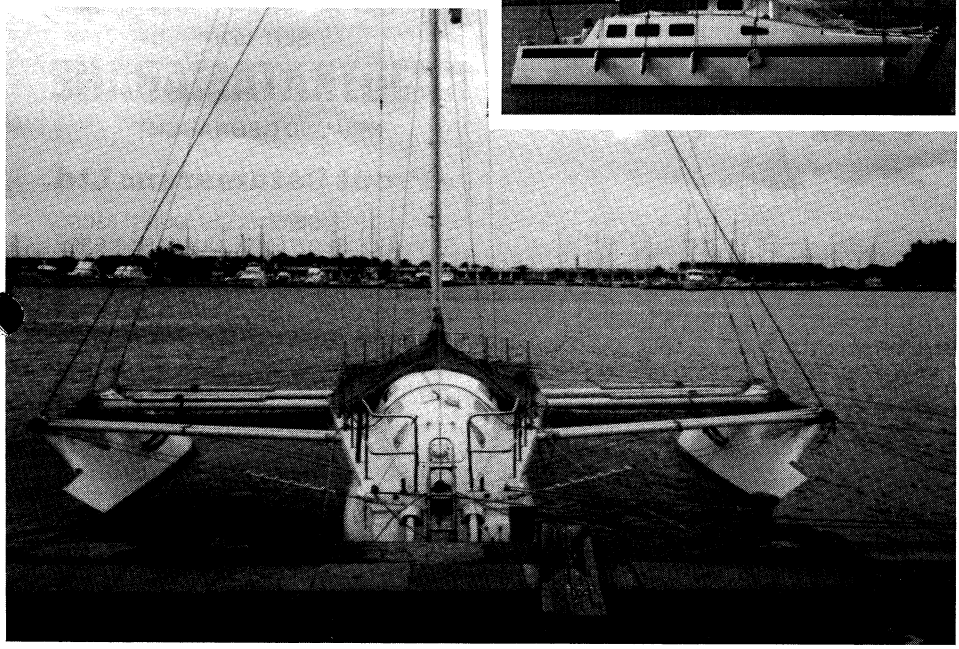
Unser Mitglied Bernhard Neumann

schickte uns folgenden kurzen Bericht nebst Fotos:

Zum Thema „Doppelrigg für Mehrrumpfboote?" von K. Diekmann eine kleine Ergänzung durch ein Foto. Aufgenommen letztes Jahr im wunderschönen Hafen der La Manga – südlich Alicante. Der französische Eigner und Selbstbauer bewohnt das Boot und äußerte sich über die Eigenschaften positiv. Es wird ohne Fock nur mit Groß gefahren und soll schnell (?) sein.

Im gleichen Hafen fand ich vor 3 Wochen einen australischen Tri, der etwas neben der Norm lag; deshalb das Foto anbei. Die kleinen Stützschwimmer sind schwenkbar und besitzen seitliche Kufen für dynamischen Auftrieb. Am Heck sind zwei klappbare Ruder angebracht. Den Eigner konnte ich nicht finden und befragen, aber das Boot scheint schnell zu sein.

Bernhard Neumann



IROQUOIS gekentert – No comment?

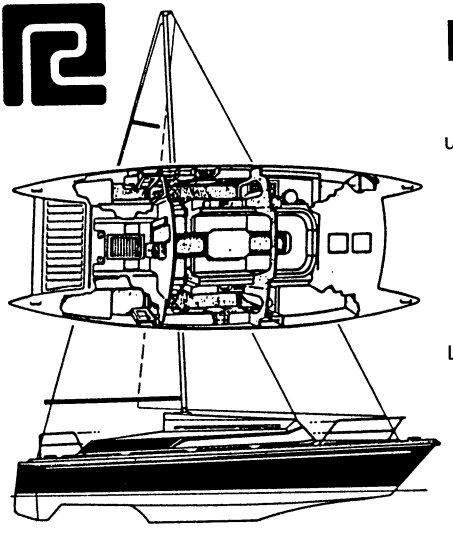
Unter diesem Titel hat R. Steffen in der Nr. 49 einige Bermerkungen zur Kenterung gemacht. Zwei davon reizten zum Widerspruch.

Rudolf Steffen erwähnt den Fall, daß man „keine Kraft mehr habe, um nach einer Kenterung an Land zu schwimmen".

Wenn man kentert, ist die „Chaussee meist holprig". Haben Sie einmal versucht, auf solchem Wasser selbst kurze Strecken zu schwimmen und gar noch mit Bekleidung, die man üblicherweise trägt, wenn Kentergefahr besteht? – Es gilt die Grundregel, beim Kentern am Boot zu bleiben. Liegt das Boot über Kopf, dann kann es Schwierigkeiten geben, sich am Boot zu halten. Deshalb haben wir ständig unter dem Brückendeck eine Leine mit einigen Palstegen, so daß man sich auch bei gekentertem Boot festhalten kann. Weiterhin enthält unser „Sicherheitskasten", der in jeder Lage des Bootes erreichbar ist, eine Leine, um sich ggf. irgendwo, irgendwie festzubinden.

Gleich nach der Bemerkung über das „an Land schwimmen", regt Rudolf Steffen an: „Segeln Sie nun ein paar Kreuzschläge nur unter Vor- und danach unter Großsegel". Fünf Jahre lang haben wir es versucht. Wenn irgendetwas mit der IROQUOIS nicht möglich ist, dann ein Kreuzen „nur unter Großsegel". – Aber sie kreuzt großartig nur unter Fock oder Genua selbst bei Starkwind.

Christa Wölper



SEIT 1970

KAJÜTKATAMARANE

NEU UND GEBRAUCHT

u.a. **Prout Catamarans Ltd.**

SCAMPER 26', SIROCCO 26', QUEST 33CS, SNOWGOOSE 37' ELITE, QUASAR 50' ESP. Kreuzercatamarane von 8.00 - 15.00 m. L.

PAR Fountaine Pajot

CORNEEL 26', MALDIVES 6.60M., LOUISIANE 11.00M., CASAMANCE 13.30M. u.a.

Mehr als 300 MULTIHULL-ENTWÜRFE für Selbstbau. BÜCHER und MULTIHULL ZEITSCHRIFTEN, BAUMATERIALIEN usw.

De Lairessestrt. 80 hs.
NL-1071 PH Amsterdam
Tel.: 0031-20-763122/836658

EVECOM b.v. MULTIHULLS

Mehrwertsteuer bei Kauf gebrauchter Boote aus dem Ausland.

von Martin Walter

Wie ich angekündigt habe, möchte ich jetzt über meine Erfahrungen mit der Rückerstattung der Mehrwertsteuer bei der Einfuhr eines Bootes berichten:

Ich habe das Boot über den Makler Patrick Boyd in England von einem Privatmann gekauft. Den Transport und die Einfuhrformalitäten erledigte die Fa. DANZAS, Internat. Spedition. Ich mußte 14% MWSt (genauer gesagt Einfuhrumsatzsteuer) auf den Kauf und auf die Transportkosten bezahlen.

Nach Erhalt des Bescheides legte ich Widerspruch beim Hauptzollamt München-West ein. Nach umfangreichem Schriftwechsel mußte ich beweisen, daß in England der Erstbesitzer des Bootes seine Mehrwertsteuer (VAT) bezahlt hat.

Dieser hatte aber nur den Rumpf von der Werft, die Ausleger, den Mast, die Segel und den Motor gebraucht gekauft.

Einen Nachweis über die dafür gezahlte VAT konnte ich selbstverständlich nicht erbringen.

Heute erhielt ich die Einspruchsentscheidung (4Seiten DIN A 4), in der mir nur die Einfuhrumsatzsteuer zurückbezahlt wird, deren Höhe ich tatsächlich nachweisen konnte.

Empfehlung:

Vor dem Kauf eines Bootes im EG-Ausland muß man sich vom Verkäufer alle Nachweise geben lassen, daß die Mehrwertsteuer dort bezahlt wurde, bzw. sich vom zuständigen Finanzamt diese Erklärung geben lassen.

Zumindest ist dies ein Fortschritt gegenüber vor einigen Jahren. Damals gab es überhaupt keine Möglichkeit, die mehrmalige Bezahlung der Steuer zu verhindern.

Alle meine Schiffe haben Räder (und mehrere Rümpfe)!

Was macht man, wenn man im Kalten wohnt und im Warmen segeln möchte, oder wenn man im Binnenland wohnt und überhaupt segeln möchte?

Nun, man kann sich eine Yacht kaufen und einen Liegeplatz suchen und zum Wochenende oder in den Ferien hinfahren und segeln. Und im Winter läßt man das Boot aufslippen und überholen, falls man nicht weitere Wochenenden und Ferien dafür übrig hat. Und – tja – einen kleinen Goldesel braucht man dafür auch.

Aber es geht auch ohne – wenn man ein wenig flexibel ist. Man braucht eben nur ein trailerbares Boot – wenn da nicht wieder die Gewichtsprobleme wären, mit den Folgen für einen starken Trailer, ein dickeres Auto oder gar einen zum Bootstransport umgebauten Lastwagen.

Auch das läßt sich umgehen – man braucht eben nur ein leichtes Boot, vielleicht

eins, das als Sportboot nicht Tonnen von Blei durchs Wasser ziehen muß – kurz und gut, ein zusammenlegbares Mehrrumpfboot. So eins wiegt etwa 100 Kilo pro Meter Länge und fährt auch noch viel schneller als eine Kielyacht – es hat halt kein Blei und gleitet deshalb ganz ungeniert. Irgendwelche Formeln für Rumpfgeschwindigkeiten u.s.w. kann man getrost vergessen – man „fliegt" halt mit dem ganzen Schiff auf der Wasseroberfläche. Ja, und wenn man einen Törn vorhat und die Zeit reicht nicht zur Rückfahrt – man holt sein Auto, slippt auf, und ab nach Hause. Mit Winterlager gibt's keine Probleme – da paßt der Garten oder irgendeine Scheune, und pflegen kann man das Boot vor der Haustür.

Mit anderen Worten: Take it easy, take a Trailer-Trimaran. Und so machen wir es seit vielen Jahren: Erst mit dem offenen Katamaran und jetzt mit dem trailerbaren Kajüttrimaran.

Wohin wir fahren? Bisher Ostsee und Mittelmeer, aber das soll nicht alles gewesen sein. Ostsee, weil wir hier wohnen und der Start von zu Hause der leichteste ist. Rund Südschweden sind wir schon gefahren. Aber auch im Mittelmeer, Dalmatien, weil wir auch mal Sonne und Wärme genießen möchten und entfernte Länder und Kulturen.Und die sind nicht auf's Mittelmeer beschränkt.

Jedenfalls ist es herrlich, wenn man nach dem Ankern erst mal einen Schwimm- und Tauchgang machen kann, zur Kontrolle des Ankers, ohne dabei die Zähne zusammenbeißen zu müssen. Oder vor dem Frühstück baden oder unterwegs, wenn man in der Flaute dümpelt – das spart gleichzeitig viel Süßwasser und gleicht die vielen Sitzpositionen angenehm aus!

Platz – der ist natürlich bei allen Traileryachten beschränkt, aber welches Schiff ist nicht zu klein? Und mit dem Platz an Deck kann kein entsprechendes Einrumpfboot konkurrieren. Im Süden reicht natürlich die Koje, falls man es nicht ohnehin vorzieht, auf Deck zu schlafen. Übrigens ist immer noch Platz für Pantry und Navigationstisch mit Stehhöhe, Sitzbank, sogar mit 6 Plätzen, und 4 Kojen hat man auch.

Sicherheit: Es ist die Frage, ob Bleitransporter sicherer sind: Ein vernünftiges Mehrrumpfboot schwimmt noch, wenn alle Rümpfe vollgeschlagen sind, und zwar obenauf. Was passiert einer Kielyacht nach Karambolage mit, sagen wir, einem Container?

Kenterungen sind natürlich nicht auszuschließen, aber bei Nicht-Racern selten. Es gibt aber durchaus auch Aufrichtmöglichkeiten. Im übrigen – auch Schnelligkeit ist Sicherheit – denn es macht schon einen Unterschied, ob man mit vielleicht 12 oder 15 kn dem Wetter ausweicht oder gerade mit der Hälfte. Ganz zu schweigen von dem Spaß an der Dynamik – man frage Katamaransegler und Surfer.

Und wie gesagt, welche Einrumpfyacht kann davon auch nur träumen. Ich möchte einmal so formulieren: Zum Wettbewerb mit Mehrrumpfbooten eignen sich gleich lange Einrumpfboote nicht, der Einrumpfkonkurrent bezüglich der Fahreigenschaften ist da schon einige Klassen größer.

Außerdem: Ein Mehrrumpfboot schiebt keine Lage, außer Rennkatamaranen, und hat Platz zum Spazierergehen. Speziell der Trimaran mit seinen 2 „Veranden" hat also Netz und doppelten Boden, wenn man im Seegang mal nach vorne

muß – ganz zu schweigen von den Möglichkeiten, bei ruhigem, warmen Wetter darauf zu faulenzen. Ich möchte mit keinem an den Sardinenstränden tauschen. Und weil man durch den geringen Tiefgang überall hinkommt und sogar auf den Strand fahren kann, braucht man auch keine Hafengebühren zu bezahlen. Im Notfall rauscht man vierkant auf den Strand. Unsere Hafenbesuche in 4 Segelsaisons können wir an den Fingern abzählen. Häfen laufen wir meist nur zur Versorgung an, und auch die ist oft an Campingplätzen o.ä. möglich.

Aber für Hafenfans und Küsten ohne geschützte Ankerplätze gibt es auch klappbare Multihulls, z.B. die Entwürfe von Jan Farrier.

Jedenfalls: Wir möchten mit keinem Bleischieber tauschen. Die Freiheit liegt in der Variabilität und der Spaß in der Dynamik.

Dragonfly - KV - Treffen in Glücksburg

von Joachim Naumann

Es war gar kein Treffen, es war schlicht ein Festival, was da vom 5.–7. Februar in Glücksburg lief. Initiiert von Hagen-Volker Bendig trafen sich-man soll es nicht für möglich halten – über 60 Mitglieder, Eigner und solche, die es werden wollen. Sogar die charmante Damenwelt war erstaunlich reich vertreten. Gastgeber war Otto Johannsen, assistiert von seiner attraktiven Tochter. Was die Beiden auf die Beine gestellt und organisiert hatten, war beispielhaft und umwerfend. Gäbe es sie nicht, man müsste sie erst erfinden.

Es fing schon toll an: Die mit der Bahn angerauscht kamen, nahm Tochter Ute mit dem Kombi in Empfang, ein regelrechter Pendelverkehr war das zwischen Bahnhof Glücksburg und Cafe Drei. Dieses war natürlich ausgebucht. Nach dem Abendessen am Freitag erstes gemeinsames Kennenlernen, und dann ging es auch schon los. Otto Johannsen hieß alle herzlich willkommen, leitete die Diskussion ein und überraschte die versammelten Dreibein-Segler mit der Ankündigung, daß es nun doch einen Klapperatismus, einen klappbaren Quorning-Tri, eines Tages geben würde. Das war Öl auf die Wogen der ewigen und zunehmenden Fragensteller aus den Südstaaten.

Dann die ersten Bilder des Ehepaares Fischer von ihrem letztjährigen Jugoslawien-Törn mit dem neuen „Grossen". (Übrigens warten sie auf Interessenten für ihren kleinen 680er Farrier!) Videos von F 40- und „Round Britain Race" schlossen sich an, und viele Einzeldiskussionen ließen den Abend in die Nacht übergehen. Und die bot im Cafe Drei auch etwas Besonderes. Der Wirt hatte nach dem Motto „Gelobt sei, was hart macht" einfach die Heizung abgestellt und die Stillung des Wärme-Bedürfnisses seinen Gästen überlassen. Für die Singles war das schwierig. Es wird berichtet, daß sogar Zipfelmützen eingesetzt wurden. Die Paare übten sich entweder mit vermehrtem Hautkontakt oder zitterten still vor sich hin.

Am Samstag früh ging es dann mit dem vollgestopften Bus nach Dänemark. Die unermüdliche Ute ließ es sich nicht nehmen, die hungrige Gästeschar pausenlos

mit frischen Johannsen-Brötchen zu versorgen und den morgendlichen Durst zu stillen. Ein Multi-Service par excellence!

In Dänemark zuerst zu Elvström, die PS-Schmiede des Dragonfly. Dort beeindruckte die Fertigung hochwertiger Vor- und Hauptsegel, der Einsatz unterschiedlicher Tuch- und Gewebearten nach aerodynamischen Strategien und schließlich der computergestützte Zuschnittplatz, dessen Plotter noch mit einem Laser-Messer ausgerüstet werden wird.

Natürlich gab es Zeitverzug, wann hat man schon Gelegenheit so etwas zu sehen? Verspätet trafen wir deshalb bei Quorning Boats in Fredericia ein, der Geburtsstätte von inzwischen etwa 100 Dragon-Fly's. Es ist schon einmalig, was sich Otto Johannsen ausgedacht hatte. Wo gibt es das denn sonst noch in der Bootsbranche, daß Eigner und Werft partnerschaftliche Kontakte pflegen, Erfahrungen austauschen und Verbesserungen anregen können.

Quorning sen. ließ es sich natürlich nicht nehmen, jeden Teilnehmer einzeln zu begrüssen und ermunterte sogleich zur Diskussion, für die auch seine beiden Söhne zur Verfügung standen.

Eine warme Zwischenmahlzeit für die Gäste und anschliessender Kaffee mit Kuchen unterstrichen wieder einmal die Gastfreundschaft der Dänen.

Als Ergebnis fanden sich auf der Heimreise nach Glücksburg müde, aber zufriedene Gesichter.

Nach dem gemeinsamen Labskaus-Essen im Cafe-Drei – es war erstklassig zubereitet und hat auch den skeptischen Südlichtern hervorragend geschmeckt – ging's in die abendliche Schlußrunde.

Hier setzte Herr Wulf Oelrich mit seiner Dia-Schau den absoluten Höhepunkt. Bilder seltener Schönheit, begleitet vom witzigen Kommentar des Verfassers, ließen die Zuschauer seinen 14-tägigen Ostsee-Törn, den er zusammen mit Kuddel Scholz unternahm, durch die Schären bis nach Finnland und zurück nacherleben. Das machte süchtig, manche werden ihnen nacheifern.

Zum späten Schluß die Fragestunde. Jens Quorning war eigens dafür mitgefahren, um konkrete Auskünfte zu geben. Denn es gab genug Fragen, die jeden tangierten. Themen wie Sicherheit, Unsinkbarkeit, Bug- und Hecknetze oder das Handling wie Mastlegen, Schwimmermontage (da gibt es inzwischen neue Tricks), after sale service in Gestalt eines Handbuchs für jeden Eigner und ein sporadisch erscheinendes Mitteilungsblatt, das alle über Neuigkeiten, technische Änderungen oder Verbesserungen (zum Nachrüsten) informiert, aber auch Törnbeschreibungen der KV-Mitglieder enthält und ebenso Regatta-Interessierte ansprechen soll.

Ein harter Kern hat noch sehr lange bis früh in den Sonntag hinein getagt, bevor die Letzten ihre Betten aufsuchten. Der folgende Montag war nach dem gemeinsamen und ergiebigen Frühstück der üblichen Nachlese vorbehalten. Hochbefriedigt und motiviert traten die Gäste ihre Rückreise an.

Nochmals „Pendelverkehr" nach Flensburg für die Bahntramper mit dem Johannsen'schen „Jet-Service". Ihm und seiner engagierten Tochter sei auch an dieser Stelle der herzlichste Dank aller Teilnehmer ausgesprochen.

Da Capo am 17. Juni 1988 daselbst!

HJN.

Ein Mann, zwei Rümpfe und das Watt

von Dr. A. Petersen

Fortsetzung von Nr. 49

Von großen und kleinen Sünden

Nr. V war gerade fertig geworden, und wir unternahmen mit ihr eine Jungfernfahrt nach Borkum. Auf dem Rückweg lag ein alter Konkurrent mit einem großen Kielboot vor uns. Also nichts wie hinterher! Und tatsächlich liefen wir ihm auf. Doch da knackte es in einer Bö plötzlich so komisch. Wir sahen uns überall um, aber fanden nichts. Aber dann sahen wir, daß wir hinter dem Vordermann zurückfielen und unser Boot bei einer Wende ungewohnt langsam und schwerfällig reagierte. Da stimmte doch etwas nicht! „Mensch, Helmut", rief ich meinem Macker zu, „kiek mol fix in den Backbordrumpf!" – Helmut machte die Schiebtür kurz auf und gleich wieder zu: „Allens full Water – wie supt glieks af!" – „Mensch!" schrie ich ihn an, „Jetzt mußt du pützen, was das Zeug hält!" – Helmut schob also die Tür wieder auf und zu und sagte dann trocken: „Het gorkeen Zweck mehr. Wie supt all af!"

Daraufhin besah ich mir die Sache selbst und erkannte sofort, was die Ursache des Knackes gewesen war: Ich hatte beim Bau schlicht vergessen, die Schwertkastenseite mit durchgehenden Schrauben zu sichern. Dadurch hatten die Leimfugen allein dem Druck nicht standhalten können. Mist! Der Rumpf war nun tatsächlich voll Wasser und schwamm nur noch auf seinem Holz. Also schnell Segel runter, Motor an und auf dem nächsten Sand trockenfallen lassen! Und dann wie der Teufel pützen, pützen, pützen! Das Leck selbst war dann rasch mit ein paar Hammerschlägen abgedichtet, aber mir tat zur Strafe noch tagelang das Kreuz vom Pützen weh.

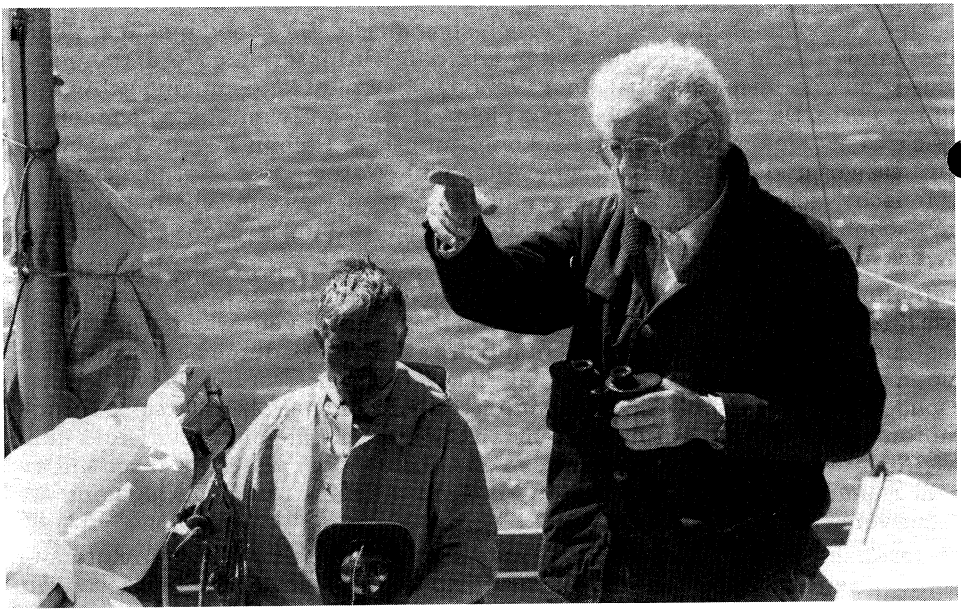
Abgesehen von dem Aufsehen, das meine doch recht futuristisch anmutenden Boote erregten, habe ich auch sonst gelegentlich Anlaß zu maliziösen Sticheleien meiner Vereinskameraden gegeben. Zum Beispiel als ich unterwegs für kurze Zeit einem Mitsegler, der dieser hohen Verantwortung nicht gewachsen war, das Ruder übergab, woraufhin er auf der Ems vierkant eine der gewaltigen Leuchttonnen auf die Hörner nahm.

Den meisten Spott erntete ich jedoch, als ich selbst frühmorgens beim Auslaufen aus Delfzyl mit voller Motorkraft unmittelbar vor dem Yachthafen mittschiffs auf eine der dort damals ausgebrachten, unübersehbaren Festmachertonnen donnerte. Und zwar so raffiniert, daß Nr. V von ihr mit eigener Kraft nicht wieder freikam. Ich hatte die Tonne übersehen, weil sie durch die vorn segelsetzende Crew abgedeckt war. Vergebens suchte ich nach einer glaubhaften Entschuldigung, aber es war umsonst. Wie sagt man beim Kommiß? „Der Kerl ist so dumm, daß ihm nicht mal eine glaubhafte Ausrede einfällt!"

Und da saßen wir nun vor dem langsam erwachenden Yachthafen im Clinch mit dem Tonnenmonster. Die Yachties rieben sich verwundert die Augen, denn so ein Schauspiel wurde ihnen selten geboten. Unsere Stimmung lockerte sich erst, als ein Mitsegler – obendrein ein veritabler A6-Kapitän – allen Ernstes drängte: „Wir müssen hier schleunigst weg – und das Wasser fällt!" Schließlich, als alles

Zerren und Rucken nicht half, erbarmte sich ein Bekannter unser und zog uns mit seinem dicken Motorsegler runter von der Tonne.

Ein anderer „Zwischenfall" ereignete sich an der schwedischen Westküste – genauer am Uddevalla Fjord nördlich von Göteborg. Wir lagen an der Kreuz, und ich mußte mal wieder dringend aufs Klo. (Wenn etwas passierte, dann meistens gerade jetzt!). Mein Sohn war am Ruder. „Auf diesem Schlag kannst Du dicht rangehen, es ist überall sauberer Grund", sagte ich und begab mich unter Deck. Doch als ich „nach vollbrachter Tat" wieder an Deck erschien, sah ich, daß mein



Sohn, begünstigt durch eine Winddrehung, wesentlich mehr Höhe gelaufen war und direkt auf eine in der Karte deutlich verzeichnete Unterwasserschäre losfuhr.

„Geh sofort über Stag!„ rief ich. Doch er wußte es besser: „Wollen wir uns nicht noch an dem „Fischerball" da vorne vorbeiquetschen?" – "Neiiin", brüllte ich ihn an, „geh augenblicklich über Stag!!" Aber da waren wir schon auf die Untiefe gerauscht, die der "Ball" so deutlich gekennzeichnet hatte. Ein schönes Geräusch ist es weiß Gott nicht, wenn die Schwerter bersten. Aber man kann so dumm sein wie man will, man muß sich nur zu helfen wissen. Und so durfte ich dann in Göteborg auf einer Werft neue Schwerter bauen, was natürlich teurer wurde und nicht ganz so gut wie zu Hause.

Einmal fuhr ich in Holland hinter einem einheimischen Kielboot her, das aus der dortigen Gegend stammte und das Revier kennen mußte. Also dachte ich: Wo der fährt, kannst du allemal hin! Nur entpuppte sich der Vordermann als moderner Hubkieler, der seine Flosse längst eingezogen hatte. Doch da hatte es bei uns schon häßlich gekracht.

Bei einer Ems-Regatta hatte man unverständlicherweise als Wendemarke eine

Untiefentonne ausgewählt, die in Richtung des Flachs gerundet werden mußte. Wir waren wie üblich zuerst da. Also rum! Plötzlich sah ich dicht voraus Brandung stehen. Und schon wieder war es zu spät – beide Schwerter ab! Ein uns folgender schwerer 17-m-Kielkreuzer brummte gleichfalls krachend auf und legte sich schwer auf die Seite. Wir drifteten mit dem, hier besonders hart laufenden Strom manöverierunfähig auf ihn zu, trieben zum Glück aber knapp an ihm vorbei. Immerhin aber dicht genug, um ihm das Achterliek seiner auswehenden Riesen-Genua mit unserem Windmesser im Masttop ritsch-ratsch von oben bis unten aufzuschlitzen. Anscheinend hatte die Untiefe sich in jüngster Zeit verlagert, oder die Tonne war vertrieben.

Aber auch allein durch Seegang können Schwerter brechen. Mir ist das zweimal passiert – einmal, weil sie mit Rücksicht auf die „Sollbruchstelle" zu schwach gebaut waren; ein andermal, weil wir vergessen hatten, in grober See das Seeschwert festzusetzen, so daß es zu weit nach unten durchrutschte und durch den seitlichen Druck abbrach. Mein Trost war wie immer: „Schwerter sind zum alsbaldigen Verbrauch bestimmt!"

Schwerter sind nun mal die Achillesferse der Kats. Und feste Kiele? Natürlich geht das, und einige bewährte Kat-Typen fahren auch damit. Doch damit ist eine der besten Kat-Eigenschaften – sein geringer Tiefgang von kaum mehr als 30 cm – verschenkt, der aber gerade auf unserem Wattenrevier von großer Bedeutung ist.

Auf Jollen und Jollenkreuzern übliche Kipp- und Senkschwerter, die sich um einen unten im Schwertkasten befindlichen Bolzen vertikal heben und senken lassen, sind für Kats ungünstig: Ihr sehr langer Schwertkasten beeinflußt die Festigkeit der ziemlich leicht gebauten Kat-Rümpfe negativ. Zudem können sie, da sie zumeist aus Stahl sind, bei Grundberührung verbiegen und sind dann nicht mehr zu liften. Daher bleiben wir besser bei unseren empfindlichen Holz-Steckschwertern.

HIMP-HAMP V paßte mit seiner Länge von 12.30 m gerade noch in den Werkschuppen hinein, den ich auf dem Gelände des SVL beim Bau von Nr. III für mich hatte errichten dürfen. Ich hatte mir dorthin einen Telefon-Nebenanschluß zum nahegelegenen Krankenhaus, dessen Chef ich war, legen lassen. Damals waren Assistenten knapp und zum Teil noch nicht voll approbiert, so daß ich fast bei jedem Neuzugang persönlich anwesend sein mußte. So war die Bootsbauerei mit meinem Arztberuf nur sehr schwer zu vereinen, denn ich konnte in meiner Freizeit praktisch nicht vom Telefon weg. Das Telefon im Schuppen erleichterte die Sache dann spürbar, so daß ich meinem Hobby, der Bootsbauerei, ohne Skrupel frönen konnte. Ärgerlich war nur, wenn gerade beim frischangerührten Zweikomponenten-Leim das Telefon klingelte: Neuzugang!

Manchmal wurde es auch ernst.

Nr. V war mittlerweile von den Seglern akzeptiert, obgleich ich mir dafür mal wieder etwas Neues, Unkonventionelles hatte einfallen lassen: drei (!) gleichhohe Masten mit einem spreizgaffelähnlichem Rigg! Ich hatte den Segelschwerpunkt aus Sicherheitsgründen sehr niedrig gehalten und experimentierte zudem mit drehbaren Profilmasten. Mit ihnen hatte ich jedoch wenig Glück, denn sie kamen in einer Bö wie auf Kommando beide gleichzeitig runter, obwohl ich sie unabhängig voneinander verstagt hatte.

„War ja nur ein Experiment", dachte ich, „eben ein Bruch mehr!" Doch der eine Mast war mit seinem oberen Bruchstück meiner Tochter in den Oberschenkel gefahren, hatte dort eine lange, tiefe Fleischwunde gerissen und zudem den Fuß verdreht eingeklemmt. O Schreck! Gut, daß ich eine Säge an Bord hatte und der Schwiegersohn mir helfen konnte. Der Fuß war zum Glück nicht gebrochen, aber die Fleischwunde bedurfte umgehender ärztlicher Versorgung. Ich setzte deshalb schnell eine Schmerzspritze und schoß dann Rot.

Dann kamen sie: Zuerst die Borkumfähre – sie fuhr vorbei. Danach ein Kümo – fuhr vorbei. Auch die Bundesmarine fuhr vorbei; aber schließlich kam ein ziemlich ruppig aussehendes Fischerboot aus Termunten, das ohne Umstände gekonnt längsseits ging und meine Tochter nebst Mann übernahm. Damit ging dann ab nach Delfzyl, das zum Glück nicht weit weg war. Kaum eine Stunde später lag meine Tochter dort auf dem OP-Tisch und war nach drei Tagen schon wieder zu Hause. Gottlob hatte das Schicksal diesmal seinen Daumen dazwischen gehalten ...

Zwei Stunden nachdem meine Tochter von Bord war, kam dann auch der Seenotkreuzer aus Borkum, der von den an uns vorüberfahrenden Schiffen über UKW-Funk, das ich damals noch nicht besaß, verständigt worden war. „Haben Sie etwa nur wegen Mastbruch Rotlicht geschossen?" – „Leider nein, es war ein Notfall; aber jetzt ist alles okay!" – „Ach so, denn man Tschüs!" Natürlich gab es auch für den vergeblichen Einsatz eine Spende. Aber seitdem fahre ich Alu-Masten.

Fortsetzung im nächsten Heft

Erstes europäisches Multihull Symposium im Lake Land Hotel Monnikendam Niederlande

Vom 25. bis zum 27. Mai 1988 fand in Monnikendam ein erstes Multihull Symposium statt. Die von etwas mehr als 100 Teilnehmern besuchte Veranstaltung brachte neben den angekündigten Vorträgen sehr viele neue Kontakte – nicht nur mit den Vortragenden. Vierzehn Mitglieder der MHD waren dabei, sogar ein deutscher Cat, eine Kelsal 37 unseres Mitgliedes Kohn aus Frankfurt, mischte sich unter etliche niederländische und britische Boote.

Die Vorträge brachten im ganzen gesehen wenig Neues, wenn man in den letzten Jahren die Artikel in unserem „Boten" aufmerksam verfolgt hat.

Patrik Boyd stellte in seiner launigen Art, in einer Dia-Reihe, eine Anzahl von Booten der letzten zwanzig Jahre vor.

John Shuttleworth brachte spezielle Ausschnitte aus seiner Veröffentlichung „Recent Developement of Multihulls" – vertieft und mit zusätzlichen Daten.

Jan-Bart de Jong legte die Grundlagen und Ideen dar, die zu seinem „Waatvogel" führten, im Vortrag: Flachboden-Entwurf.

James Wharram vertrat wiederum enthusiastisch seine Konstruktionsidee und wies auf die Preiswürdigkeit gegenüber heutigen high tech Entwürfen hin.

Paul Constantine warb mit humorvollem Vortrag für die Ziele der MOCRA, deren Sekretär er ist.

M. G. Rerssenweben zeigte Risse und Schlepptankversuche einer von ihm entwickelten neuen Rumpfform, die ein Zwitter zwischen Trimaran und Monohull ist. Durch die große benetzte Oberfläche und die sehr engen Zwischenräume der seesternartigen Spanntformen sind leider keine wesentlich höheren Geschwindigkeiten als beim Mono erreichbar. Ebenso wächst die Stabilität des balastlosen Bootes auch nur um etwa 10 Prozent gegenüber diesen. Wenn nicht noch erhebliche Detailarbeit in ein solches Konzept gesteckt wird, dürfte es bei einem zwar exotischen, doch wenig erfolgreichem Abenteuer bleiben.

Eric Lerourge vertrat mit seinen Kreuzerentwürfen die auf diesem Sektor vorherrschende Tendenz in Frankreich und sprach die Formel 28 und 40 an.

Piet Saarborg, der erfolgreiche A-Cat-Spezialist, berichtete über die Tendenz zu immer leichteren und schmaleren Booten mit effektiveren und höheren Riggs bei dieser sehr freien Entwicklungsklasse.

Richard und **Liliane Woods** zeigten neben ihren bekannten Micro-Entwürfen auch ihre Banshee, die an der Regatta am Samstag teilnahm.

Borge Quorning plädiert dafür, die Micros zur Experimentierklasse zu machen, kann er nicht mehr genug „Dragonflys" verkaufen.

Malcolm Tennant konnte die Geschwindigkeiten seiner Konstruktionen, Cats als Tris, durch eindrucksvolle Videos demonstrieren. Er berichtete ferner über die schnelle und damit günstige Bauweise des „Strip-Planking", ebenso wie über die bestimmte Spantformen anwendbare Nähbauweise wie beispielsweise Tornado. Für ein relativ großes, mittels Windrotor getriebenes Boot wurde von ihm ein Katamaran entworfen.

Nico Boon versucht, durch Entwicklung einer einfachen Exponentenformel, von Yardstick-Zahlen und IOR-Vermessungen wegzukommen und möglichst viele Bootstypen reell gegeneinander zu bewerten.

Bernhard Köhler vertrat in seinem Vortrag Laminar-Profile Ruder und Schwerter, was er durch zum Teil quantitativ unrichtige Diagramme belegte. In einem persönlichen Gespräch schränkte er die praktische Anwendung dann doch wieder ein.

Doktor Petersens Ausarbeitung über Sicherheitsprobleme bei Multihulls wurde in etwas gekürzter Form von Heinrich M.C. Wölper vorgetragen und führte zu einer wirklich ausgiebigen Diskussion, ohne jedoch praktische Lösungsvorschläge zu erreichen. Alle Teilnehmer brachten dem Treffen großes Interesse entgegen und begrüßten die für 1991 geplante Fortsetzung im Zweiten Europäischen Multihull Symposium in Exeter, England.

– Kurt Diekmann

World Multihull Symposium

Vom 27. Juni bis zum 29. Juni findet in Newport, USA ein „World Multihull" Symposium statt.

Gleichzeitig findet vom 25. Juni bis 3. Juli die „All Multihull Show" im Newport Yachting Center statt.

Nähere Informationen vom: Multihull Magazine
421 Honcoch Quncy
Ma 02171

Mitsegelgelegenheiten suchen:

Gero Pischke	1000 Berlin	Straße 7, Haus 28 G
Burkhard Baur	2800 Bremen	Wulwestraße 14
Jacques van Heijningen	CH 5643 Sins	Brunnenweid 80
Justus Just	A 4100 Ottensheim	Maierfeld 20
Ulrich Wuttke und Gabriele	7012 Fellbach	Wirtemberger Str. 57
Jürgen Stibbe	2080 Pinneberg	Moltkestraße 25
Udo Gores	1000 Berlin 45	Knesebeckstr. 11
Dietmar Käflein	6000 Frankfurt	Berliner Straße 44
Martin Leitner mit Freundin	7842 Kandern	Im Dörfle 10
Hans Joachim Mader	4800 Bielefeld 12	Reutlinger Weg 16
Jürgen Kromberg	5600 Wuppertal 11	Tescherstraße 24
Helmut Dohmen	5462 Bad Hönningen	Markenweg 34

Mitsegelgelegenheiten bieten:

Jürgen Peter	2316 Fahren	Rethof 6
Edmund Fritz	6800 Mannheim 1	Spetzenstr. 2a

Wer hilft uns beim Mehrrumpf-„Boten"?

Name: ..... Vorname: .....

Anschrift .....

Tel. No.: ..... Telefax, Telex: .....

Ich kann helfen bei:

Übersetzung: englisch ☐ französisch ☐ holländisch ☐ italienisch ☐
nördlicher Kantondialekt ☐ und ein wenig bayrisch ☐

Auch diejenigen, die sich schon einmal gemeldet haben, sollen sich bitte noch einmal melden. Die alten Listen sind verschwunden.

Diverse Themen: Reiseberichte ☐ Wharram ☐ Erfahrungsberichte ☐
Vorstellung des eigenen Bootes ☐ Micro-Multihull ☐

sonstiges .....

BEITRITTSERKLÄRUNG

Hiermit erkläre ich meinen Beitritt zu dem nicht rechtsfähigen Verein
MULTIHULL DEUTSCHLAND
(Vereinigung Deutscher Catamaran- und Trimaran-Segler, Bremen)

Ich bin Eigentümer eines ☐ Catamarans ☐ Trimarans
☐ Monohull ☐ z. Zt. ohne Boot.

Typ .....

Bootsname .....

Segelzeichen und -Nr. ..... Baujahr .....

Ständiger Liegeplatz: .....

..... , den .....

VORNAME, NAME (bitte in Druckbuchstaben): .....

.....

Anschrift: .....

.....

Tel. Nr. (Geschäft/Privat): .....

Jährlicher Mitgliedsbeitrag DM 40,–; Scheck über Jahresbeitrag ist beigefügt

Liebe Mehrrumpf-Interessenten,

NAVAL FORCE 3

Auch TECHNICOQUE hat NEWS:

Etwas von den Kleinen zum Schluß.

Fur schnell Entschiossene

Komplette Broschure

VIDEOKASSETTE

PROBESEGELN

VFS

VFS

Joubert-Nivelt 39'

Dieser brandneue 11,8 m lange und 6,4 m breite Kat wird auf der nächsten Ausstellung in La Rochelle vorgestellt.

Er gehört in die Entwurfsreihe Maldives – Lousiane – Casamanche des Konstrukteurs Fountaine Pajot.

Die Grundsätze seiner Entwürfe sieht der Konstrukteur in langer Wasserlinie, großer Wasserfreiheit des Brückendecks, festem Flossenkiel und 7/8 Takelung neben guten Segeleigenschaften und Komfort.

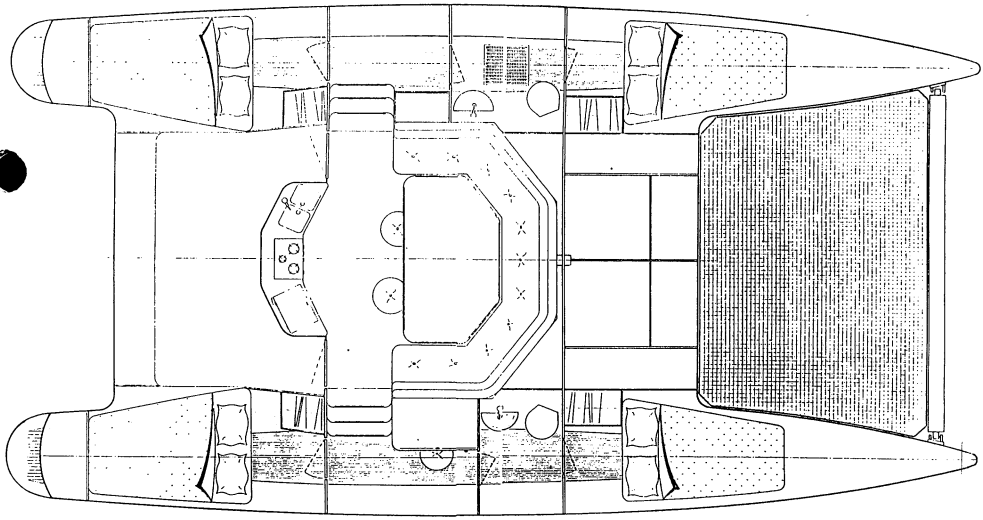
Ob dies alles in dem 800 000 Franc teuren Boot verwirklicht werden konnte, sollte der aufmerksame Besucher kritisch überprüfen. So sind in der für 8 Personen ausgelegten Einrichtung zwar 2 WC/Waschräume und 4 separate Doppelkabinen mit Doppelkojen vorhanden, doch mißt man die Schulterbreiten der Kojen nach, so ergeben sich vorn nur knapp 1,2 m und achtern 1,35 m – etwas knapp für starke Nordmänner.

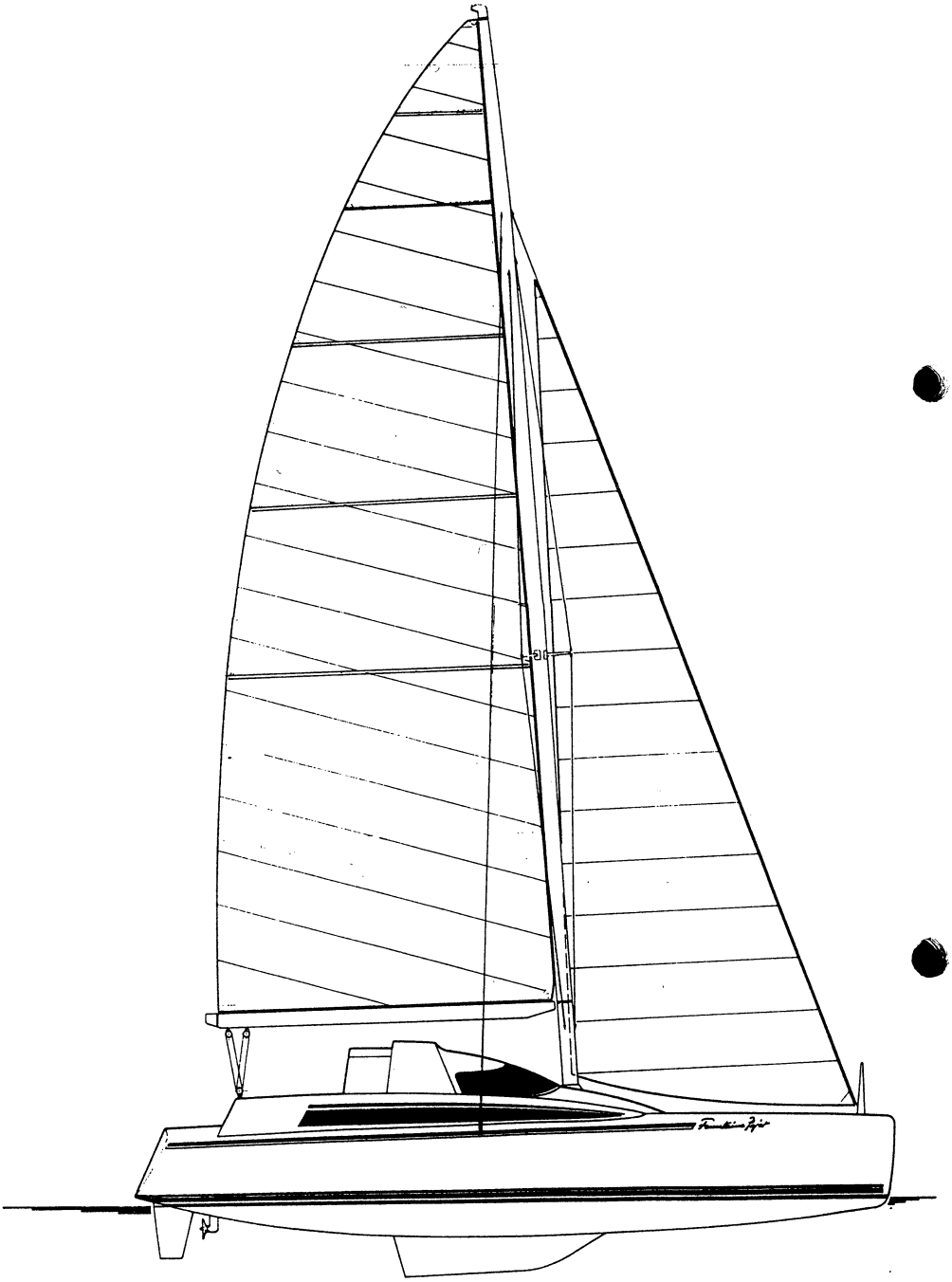
Unklar ist die Lage der 18 PS Diesel mit Saildrive, die sich lt. Segelriß unter den Fußenden der Achterschiffskojen befinden müßten?

Der Segelriß zeigt eine 7/8 Takelung an einem 17 m hohen, drehbaren Mast mit einem Groß von etwa 48 qm und einer Fock von 27 qm.

Länge	11,80 m	Verdrängung	5 T
Breite	6,40 m	Segelfläche	75 qm
Tiefgang	1,00 m	Motoren	2 x 18 PS Diesel

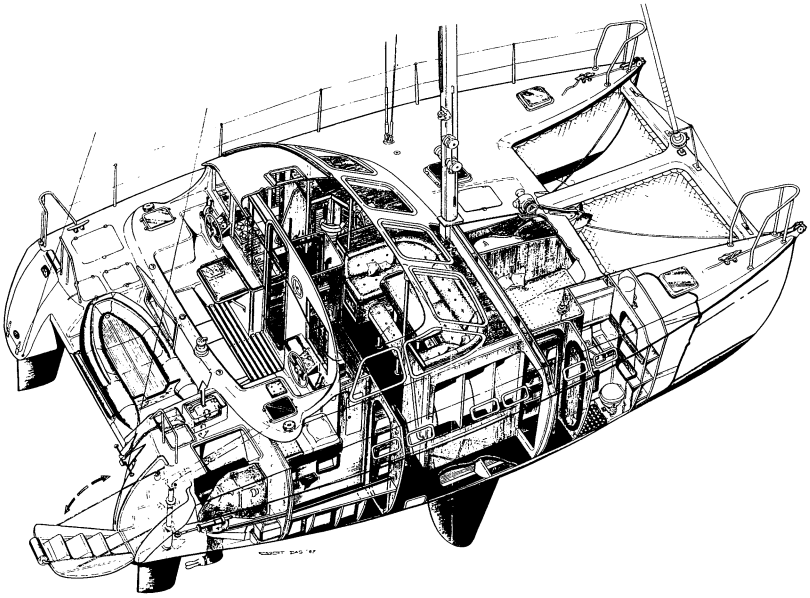
Weiteres Material können Interessenten von unserem Mitglied Bernd Galle, Luisenstraße 33 a, 5093 Burscheid, Tel. 02174-61151, erhalten.





Shangri-La Nova

Die „Shangri-La Nova" entspricht den Vorstellungen des Weltenbummlers Burghard Pieske von einem modernen, hochseetüchtigen Kreuzerkatamaran und ist die Summe zehnjähriger Erfahrungen mit der alten „Shangri-La", unterscheidet sich aber in vielen Details von dieser. Auffallend ist die Verlegung des Salons vom achteren in den vorderen Teil des Aufbaus. Die Kombüse wandert dagegen in Richtung Cockpit, dort besteht ausreichend Stehhöhe. Das Design der Rümpfe ist völlig anders. Die beiden Motoren wurden aus dem Mittschiffsbereich nach achtern verlegt. Die zusammen mit Konstrukteur Georg Nissen konzipierte „Nova" bietet erheblich mehr Platz als das alte Boot, ist aber nur wenig größer.



Immer besetzt (Kommentar von Rudi Wagner)

Weltenbummlers Traumkat". „Shangri La Nova" — Burghard Pieskes Vorstellung von einem modernen, hochseetüchtigen Kreuzerkatamaran. YACHT 2/88, Seite 82.

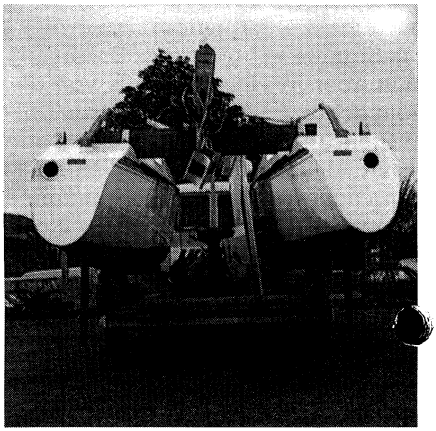
Lieber Burghard Pieske, herzlichen Glückwunsch zur „Nova" am Kreuzerkat-Himmel! Aber sag' mal: Meinst Du das ernst? Drei Toiletten an Bord! Mengenrabatt? Weil zwei von dreien sowieso immer ein Out-of-order-Schild an der Tür hängen haben? Oder geht's Dir einfach zu gut?

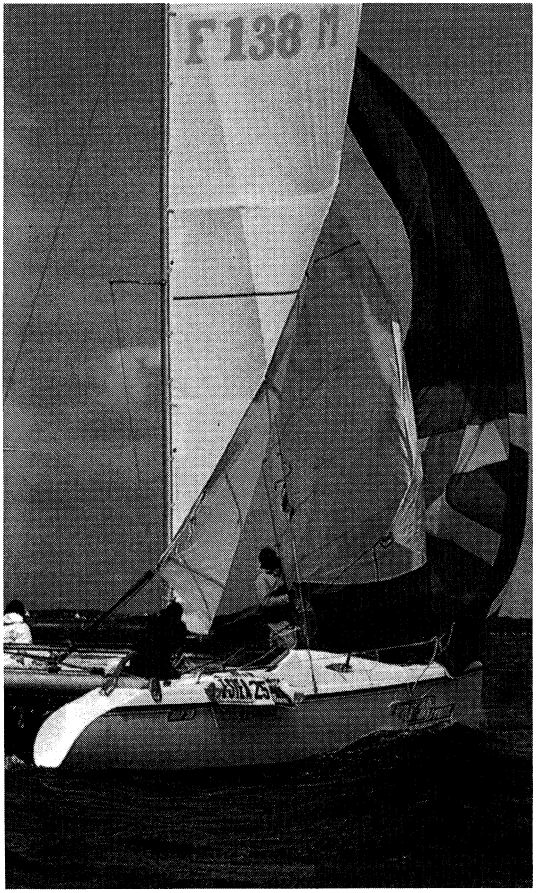
Seit ich „Eilandhopper" habe, führe ich über alle Bordreparaturen Buch. 20 Jahre Karibik! Soll ich Dir Zahlen nennen, wie oft es an Deck wie bei Hempels aussah? Lieber nicht. Einen Backofen auseinandernehmen macht weniger Ärger und duftet aromatischer. Nix für ungut, und „don't woork to hard, man"!

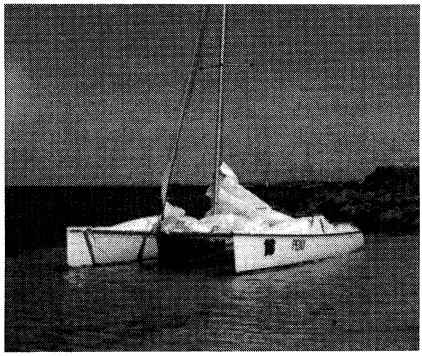
Kat 28

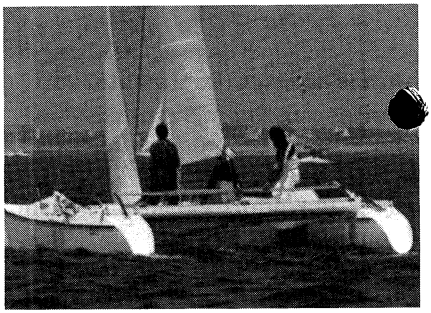
Caractéristiques:

Longueur: 8,50 m – Length: 27,6
Largeur: 5,06 m – Beam: 16,6
Surface voile: 45 m2 – Sail area: 484
Poids: 650 kg – Weight: 143 lb
Architecte – Architect: Paul Lucas
Construction – Builder: K.L. COMPOSIT









S.A. KELTIC, Antoine LEGRIS et Cie – PAI du Moustoir,
B.P. 216.56402 AURAY Cedex. Tél. 97 24 11 83. Télex 950 553 F

Bootsmarkt · Flohmarkt

Gesucht: Gebrauchter Selbstbauplan (Modellbau), Typ „Wharram Ariki", 14 m. F. Erni, Friedbühlweg, CH 3653 Oberhofen

Außenborder Yamaha, 28 PS, Ultra-Langschaft (68 cm), Baujahr '78, DM 1800,–; **Motorhalterung**, 66 cm absenkbar, DM 150,–; **Watt ASS**, wenig gebraucht, DM 880,–, Tel. 05231/20654

Schneller Tourentrimaran Trailertri 680, Farrier-Design, klappbar auf dem Trailer und im Wasser, tourenfertig für DM [illegible]000,–, H. Fischer, Tel. 04622/658

Trimaran Typ Piver-„Nugget"-modifiziert, 7,2 x 4,5 m, 28 qm mit 4 PS AB, Breite klappbar auf 2,7 m (auf Wasser und Land), 3 Kojen mit kompletter Ausrüstung incl. Beiboot und Winterlagerbock für DM 8000,–. Das Boot kann mittels Winterlagerbock auf Autoabschleppanhänger getrailert werden. Yardstick ca. 120, Kurt Diekmann, Tel. 089/643748

Kreuzerkatamaran „Harado" unseres Mitgliedes Christine Krause steht zum Verkauf. Es handelt sich um Eigenkonstruktion und Selbstbau unseres verstorbenen Mitgliedes Arnold Krause. Maße: 14,3 x 8 m. Das Kasko des Bootes ist bis auf das Finish fertiggestellt. Luken und Fenster vorhanden. 15 PS Deutz Diesel, Beiboot. Ein Bauplatz, auf dem das Boot steht, ist gepachtet für 4 Jahre in Köln. Näheres und Photos bei Christine Krause, Frixheimer Str. 23, D - 5000 Köln 71, Tel. 0221/791223

[illegible]chsee-Katamaran, Typ Apache 40, zu [illegible]rkaufen. Länge 12,4 m, Breite 6 m, Gewicht ca. 8 to. Voll ausgerüstet, im guten Zustand, Preis DM 250000,–. Firma Erich-M. Grassmeyer GmbH, 2054 Geesthacht, Tel. 04152/4066, Herr Madsen

Miteignerschaft, Hochseekatamaran Novation 138. 13,8 x 7 m, neu, luxuriös, schnell. 50 % Eignernutzungsmöglichkeit - 50 % Renditencharter (12-60 % p. a.). Mit Skipper und Hosteß - Überführung Guadeloupe Herbst 88. Anteile 1/8-Schiff: sFr 30750,–. **Cataclub, CH-8265 Mammern**

Hochsee-Katamaran Solaris 42, Ketsch, gepflegt, voll ausgerüstet, zwei 40-PS-Motoren, 2 CQR mit Winschen, Rollfock, Spi, B + G-Instrumente, Neco-Autopilot, Tiefkühler, 4 große Doppelkabinen, Salon für 10 Personen usw., im Mittelmeer, Preis sfr 200000,–. Unterlagen: K. Haselbeck, Stutzrain 33, CH 6005 Luzern, Tel. 0041 (041)/441296

Hochseecatamaran Catalac 9, Topzustand, LP I, nördl. Adria, 85 TDM. Tel. 0043 6622619 63 ab 18 Uhr

Kajütkatamarane, neu, gebraucht und Baupläne (6,00 bis 35,00 m), Evecom BV, De Lairessestrt. 80 hs., 1071 PH Amsterdam (NL), Tel. 0031-20-763122/836658

Gelegenheit: Engl. Kreuzer-Katamaran, GFK, 6,9 x 3.0 x 0,4 m, Bauj. Sept. 77, DM 22000,–. Tel. 04221/41286

Kreuzerkatamaran, 10 x 4 m, Iroquois, MK 2a, überdachter Steuerstand, 100% Werftbau, Familienschiff, Merc. 4 Zyl., 2 Schrauben, superkomplett vom Druckw. bis hydr. Autopilot, Südfrankr., DM 65000,–. Tel. 069/611608

Kajüt-Trimaran, 7,2 x 5,8 m, '79, guter Zustand und sehr komplett, DM 20900,–. Tel. 0031/17153143

Bobcat(amaran) MK 2, Bj. 67, 8 x 4,20 m, in '86 ausgebessert, DM 16500,–. Tel. NL 2159/12392

Hochsee-Katamaran-Rümpfe, 11 m, Bootsbau-Stahl, DM 9800,–. Tel. 040/6567890 od. 0161/2417808

Proud Snowgoose 37, 11,30 m, Kreuzerkatamaran, Bj. 1980, im Bestzustand, 8 Koj., Topausrüstung, sehr komplett, liegt Mittelmeer. Tel. 00-31-4160-34545

Edel-Cat 26, Bj. 86, 8,30 x 4,10 x 0,55 m, 4 Schlafplätze, div. Extras, 4-PS-Yamaha, Logge-Speed etc., mit Harbeck-Tandem-Trailer, Liegeplatz z.Zt. Marmaris, VB DM 38000,–. Tel. 030/21353 77-892 81 22

88/2

Franz. Traumkat., neu, überkomplett, 14 x 8 m, Liegepl. Adria, 4 Doppel-, 2 Einzelkabinen, 2 Dusch./WC, Allwellenempf., Radar, Satnav., Autoh. 6000, Stromaggregat, Spin., Stereoanl., Lautspr., Beiboot, 2 Außenborder, 2 Volvo Penta-Diesel, 220 Volt Anschl. Tel. A 04824/2113

Katamaran-Edel 33 in Kusadasi/Türkei zu verchartern. Chiffre 406/88, Yacht 6//88

Privat! Mitsegelgelegenheit auf Traumkat, mod. Nav., Bootseigner Atlantikerfahrung, auch für Nichtsegl. 1988, Ital., Jugosl. u. griech. Inselwelt, max 10 Pers. in excl. 2-Bett-Kab., 2 Du./WC, incl. Verpfl., DM 600,–/Wo. Tel. A 04824/2113

Katamaran-Mitsegelgelegenheit Ostsee. Tel. 04344/3263 o. 9347

24ft Cruising Catamaran Sloop, 4 berths, GRP hulls and deck, alloy spars, 10hp outboard, needs tidying, £ 1950,–. Tel. Portsmouth 0705/256145 GB

Seapeople/Sailorman magazine of the **Polynesian Catamaran Association** (2 copies per year). Membership £ 6 per annum/£ 7 overseas. Contact: Secretary: Sandy Turner, Foss Quay, Millbrook, Torpoint, Cornwall PL 10 1EN

Searunner 25 Trimaran, tidy, South France, sensible offer. Tel: Reading 0734/875617 GB

New Production Catamaran, 4 double cabins, full headroom,32 ft LOA, Kelsall design. Guide prices, £ 7, 350 - £ 55, 790.Details B 1: Belerion Boats, Shipard, Porthleven, Cornwall or visit

Telstar Trimaran. Genoa roller/reefer. Cruising 'chute. Inboard jet-drive. £ 5,750 o.n.o. Tel: 07948/890 evenings GB

Strider 1985. GRP Fully equipped cruiser /racer, 4 sails, Mariner 4 hp, VHF/electrics,hull trailer, £ 9000. Tel: 0752/872551 GB

Production Catamaran, Kelly 32, sleeps 8/10, full headroom. Complete £ 55130 or stages. Details £ 1. Contact: Belerion Boats, Shipyard, Porthleven, Cornwall

1981 Hirondelle MK III. Excellent condition. V.H.F., log, depth, new seatoilet, new ocean oven, sprayhood, 2 anchors, Honda 7,5 overhauled 1986. Many extras. Has extensively sailed Welsh Coast. Very attractive looking 4 berth cruiser. Pontoon mooring included. £ 10500 o.n.o. Tel: 0952/596633 evenings GB

Quest 31,1979, Amateur completed to reasonable standard but requiring some cosmetic refurbishment with modified interior for living on board and single handed sailing. Vast inventory, 1983 Panther 37 h.p. petrol engine (3 litres/hour). Paid Marina mooring October 1988 at Kemer, S. Turk[illegible] £ 24500, Telephone: 01-997-1652 Tuesday - Thursday, 0202/871817 Friday - Sunday GB

35' Trimaran, fully equiped, Charter and P/X considered. Tel: 0272/736304 GB

Moulds for G.R.P. Wharram Tiki 21, Professionaly built. £ 1000. Tel:0253/736112 GB

Quest 31, 1969. Amateur completed with modified interior,vast inventory, 1983 Panther 37 hp. petrol engine (3 litres/hour), paid marina mooring Kemer, S. Turkey. £ 18500. Tel: 01-997-1652 GB

Catamaran, 14ft Cheetah Class. Mast, red sails, road trailer. Needs attention. Offers. Tel: 0684/720 70 GB

Wharram Tiki 21 Trailer-Sailer Catamaran. Professionally built in 1986. Inventory includes custom road and launching trailer. New condition. £ 5000. Tel: 0253/736112 GB

Die neue Dimension! Segeln mit d[illegible] Hochseekatamaran. Ostsee-Ü.-Törns-Kanaren. 4 Luxus-Doppelkabinen, 2 Duschen, gr. Salon, auch für Anfänger, da mit Skipper. **Albatros** Katamaran Yachting GmbH, Schwäbische Straße 17, 1000 Berlin 30, Tel. 030/2163467 - 7448971. **Prospekt anfordern!** Günstige Last-minute Angebote

Traum-Kreuzfahrten mit dem **Hochsee-Kat-Club Mittelmeer** um Spanien, Portugal, Sardinien, Korsika, Sizilien, Tunesien. Inf.: Club-Sekretariat, Tel. 08171/20819

Hochsee-Kat-Segeln 1988 im Mittelmeerraum. Tel. 07132/42177

Catana-Saint-Tropez. Chartern - Catana 37, 40, 43. C 37: 8 Kojen, 1 Außenborder. C 40: 4 Kabinen, 2 x 18 PS. C 43: 5 Kabinen, 2 x 28 PS. Catana, Telefon 00339454 11-37

Deutschlands großer Katamaran-Spezialist. Über 70 Katamarane und Trimarane, 7 - 14 m, Frankreich, Jugoslawien, Ostsee, Karibik. Eigene Törns für Kat-Einsteiger. Jochen Pollosch, Multihull-Charter, Roonstr.20, 5800 Hagen, Tel. 02331/334895

Hand gegen Koje, mit Kostenbeteiligung für Atlantiküberquerung Ende '88 gesucht. A-Schein-Inhaber, ca. 2000 sm. F. Walther, Parkstr. 52, 3500 Kassel

Havcat 27 CR Kreuzerkatamaran, Werftbau 1978, Maße 8,30 x 4,50 x 0,50-1,60 m, Leergewicht 1900 kg, Seitenschwerter. Ausrüstung: Rollfock, Genua, Blister, 2 Großsegel, Spi. Pantry komplett mit Wallas Heizung. Pumpklo mit Fäkalientank, 2 Batterien, 5 ständige Kojen, Riesencockpit. Viele kleine Extras und Spezialitäten. Preis inclusive der aufgeführten Ausrüstung sowie des Transportanhängers: nur 39500,– DM!! Telefon 04725/322 oder 0431/791566

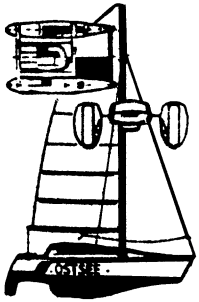
Katamarane. Jugoslawien (auch Fahrtenkatamarane Catalac's) **und Karibik**. Informieren Sie sich noch heute. Leuschnerstr. 55, 7000 Stuttgart 1, Tel. 0711/616004, Telex 722125. 4000 Düsseldorf, Tel. 0211/133705. 8000 München, Tel. 089/1293016

Catamaran Charter, Ostsee, Tel. 04344/3263

Katamaran 10,70 x 4,40 x 0,90 m, Bauj. 74/80, **Manner/R. Choy Konstruktion,** Eigenbau, sicher, bequem, unsinkbar, urlaubsklar, 7 Segel, neues Großs., 50 PS Golf-Diesel, Volvo-Z-Getriebe, Lot, Log, UKW, Funkpeiler, Autopilot, Hzg., Kühlschrank, Windmesser, Beiboot-AB, Slipwg., LP Wischhafen/Elbe. VB DM 54000,–.Tel. 040/652 31 34, Mo.-Do. ab 18 Uhr

Hochseekatamaran/Alu. Länge 13 m, Breite 6,34 m, Bj. 84, 8-10 Pers., hochwert. techn. Ausrüstung, stilvoller Innenausbau, zwei Motoren, weit unter Herstellungspreis VB 420000,–. Tel. 0711/605095

Tremolino, 7 x 5 m Trimaran auf Hobie Cat 16 Basis, von Dick Newick gezeichnet, komplett mit Trailer zu verkaufen. DM 8000,–. Siehe letzte Ausgabe des „Mehrrumpfboten" S. 61. Tel. 040/7111330 od. 040/6560350



Formel 33 Cat Charter Törns + Wohnmobilvermietung

Edel 33: 2 Doppelkojen, 2 Einzelkojen, AP - Navigator, Weltempfänger, Stereoradio, Heizung, Beiboot, Backofen, komp. Pantry, 2 WC ...

French - Cat + Twist: 4 Kojen, Trailerbar

Telefon 030/4938691

›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
Flica 35

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

Mitsegelgelegenheiten

Juni und September 1988

Skippered Flica 35 ab Juli 1988

Veranstaltungskalender

REGATTEN

Datum:	Name:	Ausgangspunkt:
24. 06. 88	Ringstedt Rundt Teilnehmer nach IOMR ODER IMMCA Meldung: Ebbe Wettlaufer, Trellebourg VEJ 5, 3650 ÖL Stykke bis 01. 01. 88	Isefjord/Dänemark
03. 06. 88	Fünenrund 1988 Teilnehmer: gültiger Micromeßbrief Meldung: Ebbe Wettlaufer, Trellebourg VEJ 5, 3650 ÖL Stykke	Isfes-Fjord, Dänemark
[illegible].06. 88 bis 12. 06. 88	SCTS Open Multihull Championships Meldungen c/o Peter Estlander Prinsgatan 25 S, 29200 Karlahamm Schweden	Karlskrona/Schweden
20. 06. 88 bis 27. 06. 88	Weltmeisterschaften Hobie 16	Scheveningen/Holland
22. 06. 88 bis 26. 06. 88	Europäische Meisterschaften Topcat	Harderwijk/Holland
16. 07. 88 bis 17. 07. 88	Europäische Jugendmeisterschaften Hobie	Egmond/Holland
28. 07. 88 bis 04. 08. 88	Europäische Meisterschaft der Micro-Multihulls Meldungen: A. Verheus, Overtom 166, 1054 HP Amsterdam	Lelystad/Holland
20. 08. 88	Romdjemarkermeer (alle Kajüt-Multihull)	Broekerhaven/Holland
16.10.88	Cats Masters (soort-primus interpares)	Braassem/Holland

Yachtsegel — Yachttakelagen
Persenninge · Tauwerk · Drahtseile · Bootsbeschläge
Rettungsgeräte

Hinrich Meyerdiercks
Segelmacherei · Taklerei

Hauptbetrieb: 28 Bremen-Oslebshausen, Beim Struckenberge 10, Ruf 64 50 07
Filiale: 282 Bremen-Vegesack, Alte Hafenstraße 37/38, Ruf 65 00 39

Inhaltsverzeichnis

Seite

1 Impressum
3 Worte des 1. Vorsitzenden

Die aktuelle Seite

5 Intimtreffen
7 Videoverleih
8 Bremerhavener Multihull Cup
9 Pfingsttreffen in Harlesiel
11 Dramatische Seerettung

Fahrtenberichte

12 SY MARUVA von Deggendorf nach Foca
17 Adria
18 Räubergeschichten

23/34 **Die Wharram Seiten**

Technik

25 Doppelriggs für Mehrrumpfboote
28 Gekentert – wie segle ich weiter?
30 Querstabilität von Katamaranen
35 Trailern und Falten hilft allenthalben

Seite

Dies und Das und Sonstnochwas

39 Neubau 40 – Aluminium Catamaran
41 Ergänzung zum Thema „Doppelriggs"
42 Iroquois – gekentert – No comment?
43 Mwst beim Kauf gebrauchter Boote aus dem Ausland
43 Alle meine Schiffe haben Räder
45 Dragonfly – KV-Treffen in Glücksburg
47 Ein Mann, zwei Rümpfe und das Watt
51 Multihull Symposium in Monnikendam
52 Mitsegelgelegenheiten

Vorstellung neuer Boote

55 Joubert-Nivelt 39'
57 Shangri-La Nova
58 Kat 28

59 **Bootsmarkt - Flohmarkt**
63 Veranstaltungskalender

Folgende Erscheinungsdaten und Redaktionsschlüsse haben wir uns für die nächste Ausgabe vorgenommen:

Ausgabe	Erscheinen	Redaktionsschluß
Nr. 51	Mitte Okt.	1. 10. 88
Nr. 52	2. Hälfte Febr.	1. 2. 89

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).