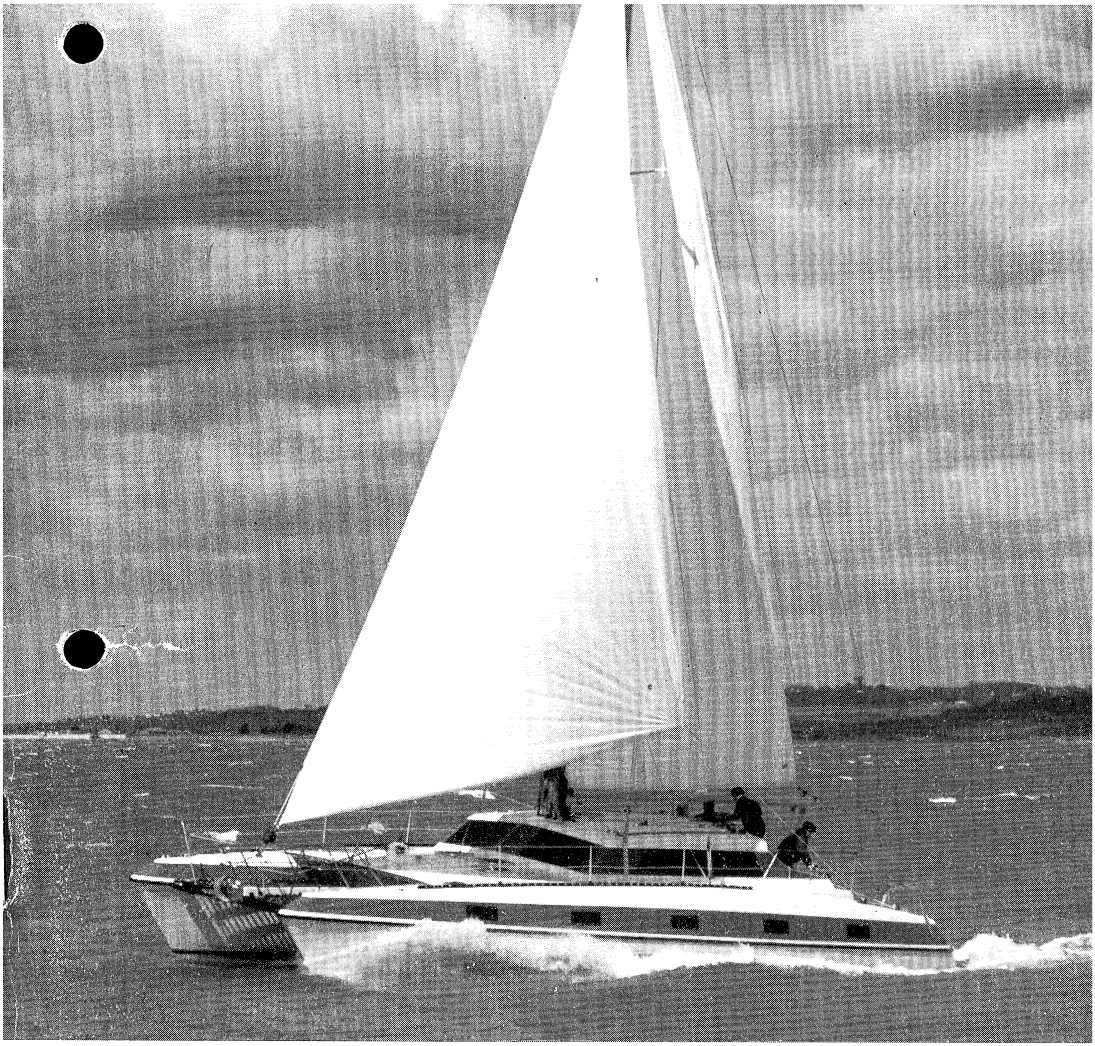
Der Mehrrumpf-„Bote"

MULTIHULL

Deutschland

Nr. 51 1988 / 3



VEREINIGUNG DEUTSCHER CATAMARAN- UND TRIMARAN-SEGLER

8 JAHRE BADER MEHRRUMPFBOOTE

Telefon: 0431/573393

Träume Taten Fakten

K - 26 Trimaran

Bau-Nr. 7 · Baujahr 1988

Entwurf: Derek Kelsall/Peter Wieczorek
trailerbar · Drehbarer Profilmast · Ausleger starr und schwenkbar

Werftbauten und Baupläne für **Sandwich**
Aluminium Design S. Langevin
SP-System
Holz/Epoxy

7– 28 m Länge,
1–30 to Verdrängung

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

Burkhard Bader · Postfach 1303 · 2300 Kiel
Btx 043 157 393 *Bader# · Telefax: nach telefonischer Anmeldung

unbeschwert segeln

MULTIHULL DEUTSCHLAND

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

Stellvertr. Vorsitzende: Wolfgang Gerschütz, Am Sportplatz 8, 2904 Sandkrug, Telefon: 04481/8508; 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; Dr. 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

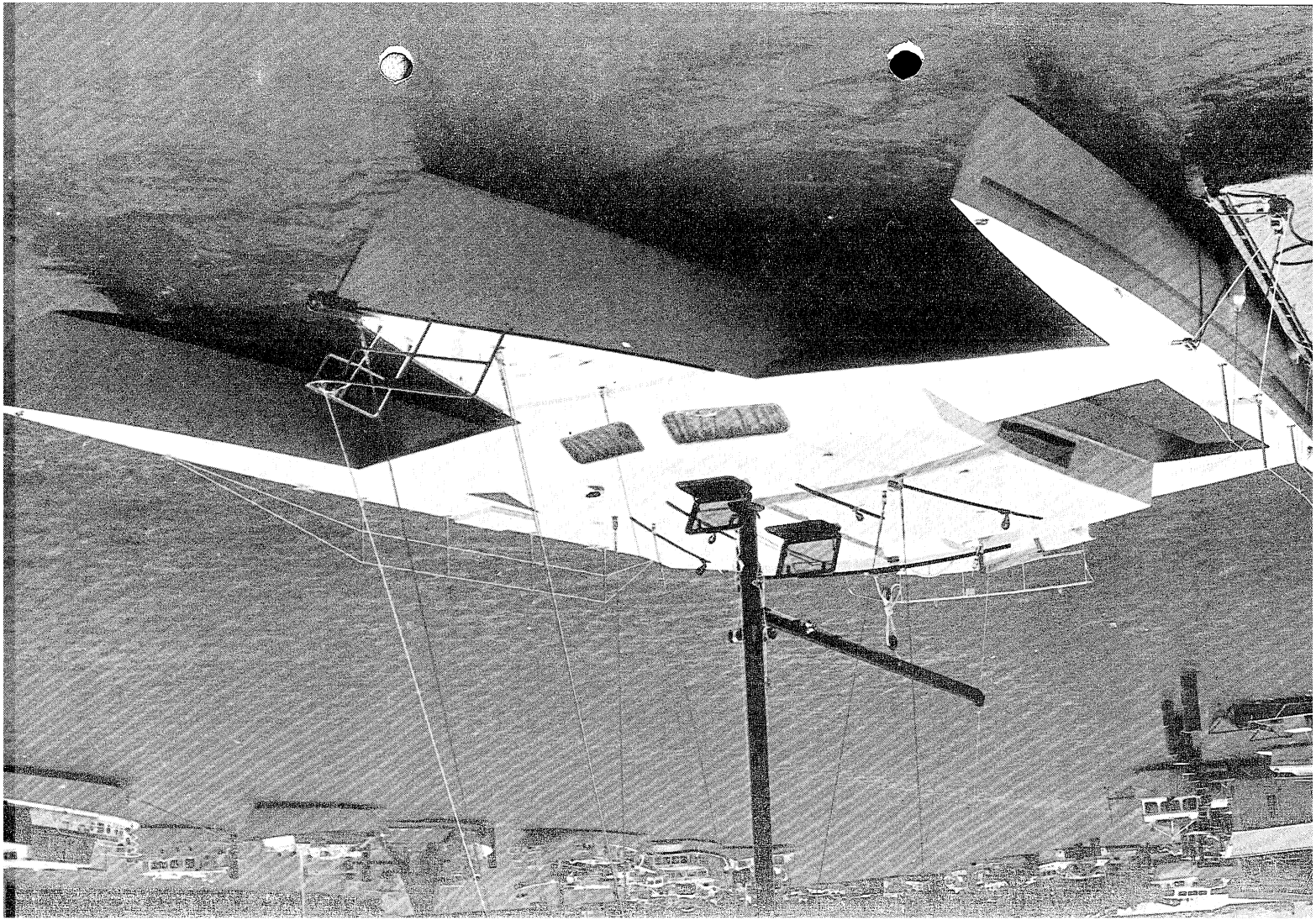
Verwaltung

Videokassetten/Filme: Bernd Murke, Lindenstraße 51, 2308 Preetz

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

Anzeigen und Druck: Rathausdruckerei Albert Wehner, Postfach 1803, 2950 Leer, Telefon: 0491/2667

Titelfoto: Quasar 50 von Prout Catamarans



Einladung zur Mitgliederversammlung 1988

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

Sonnabend, den 26. November 1988,

in das Hotel/Restaurant (Waldgasthaus)
„Süße Mutter" (Inhaber: H. Zeidler)
3063 Obernkirchen, Telefon 0 57 53 / 12 22.

Wie üblich wollen wir versuchen, uns bereits am Freitag, den 25. November 1988, in der „Süßen Mutter" zu versammeln, auf daß wir uns auf die am nächsten Tag stattfindende Mitgliederversammlung einstimmen können.

Wir sollten den Freitagabend insbesondere dazu nutzen, uns über die künftige Leitung unserer Vereinigung zu unterhalten. So wie dies bisher lief, kann es jedenfalls nicht weitergehen. Jede Idee, die uns hilft die künftige Arbeit zu regeln, ist willkommen.

Zur Mitgliederversammlung treffen wir uns ab 17.00 Uhr in der Absicht, die Versammlung pünktlich um 18.00 Uhr zu eröffnen,

am Sonnabend, den 26. November 1988.

Folgende Tagesordnung ist vorgesehen:

1. Bericht über das abgelaufene Jahr, Mitglieder- und Bootsbestand
2. Bericht des Schatzmeisters
3. Entlastung des Vorstandes
4. Neuordnung der Vorstandsarbeit
5. Neuwahl des Vorstandes
6. Satzungsänderungen, soweit sich aus den Beschlüssen über die künftige Arbeit eine Notwendigkeit dazu ergibt.
7. Planung für 1989
8. Redaktionskomitee des „Mehrrumpf-Boten"
9. Verschiedenes

Anträge zur Tagesordnung können schriftlich bis zur Eröffnung der Mitgliederversammlung gestellt werden (aber mündliche Anträge haben wir auch in der Vergangenheit nie „abgewürgt").

Liahona 40, Fahrtentri von Roger Simpson

Hotelreservierung

Die Vorbereitungsarbeit in Obernkirchen hat für uns Herr Harold Williams übernommen. Seine Anschrift ist:

Am Waldrand 2 A, 3063 Obernkirchen,
Telefon 0 57 24/2 62 94 (Geschäft), 0 57 24/75 52 (Privat).

Wünsche für Hotelreservierungen richten Sie bitte direkt an die „Süße Mutter", Herrn H. Zeidler, 3063 Obernkirchen.

Wer in der „Süßen Mutter" übernachten will, sollte dort sofort anrufen. Dort stehen nur noch fünf Doppelzimmer zur Verfügung. Wenn die „Süße Mutter" ausgebucht ist, bringt Herr Zeidler Sie im benachbarten „Doms-Hotel" oder eventuell in weiteren Ausweichquartieren unter. In beiden Hotels kosten die Einzelzimmer incl. Frühstück DM 45,-, Doppelzimmer DM 80,-.

Geben Sie bitte bei der Hotelreservierung an, daß Sie an unserer Mitgliederversammlung teilnehmen wollen. Parkplätze stehen nahezu unbegrenzt zur Verfügung.

Wie in der Vergangenheit sind alle Mitglieder aufgefordert Filme, Dias und Videocassetten mitzubringen. Wenn Sie das tun, lassen Sie es uns so früh wie möglich wissen, damit die entsprechenden Vorführgeräte beschafft werden können.

Um Obernkirchen herum gibt es viel Wald. Sie können spazierengehen bis Sie runde Füße bekommen.

Anreise

Die weitaus meisten Teilnehmer der Mitgliederversammlung reisen mit dem Auto an, und das geht wie folgt:

Obernkirchen liegt in unmittelbarer Nähe der Bundesautobahn A 2 Dortmund-Hannover. Zu benutzen ist die Abfahrt **Bad Eilsen**. Wenn Sie die Autobahn verlassen haben, fahren Sie in Richtung Obernkirchen. Die Abfahrt teilt sich alsbald nach Verlassen der Autobahn, ob Sie den einen oder anderen Weg nehmen, bleibt ziemlich gleich. Die „Süße Mutter" liegt an der Hauptstraße nach Obernkirchen, etwa 3 km von der Autobahnabfahrt entfernt.

Wer mit der Bundesbahn anreisen will, fährt zweckmäßigerweise nach Bückeburg auf der Strecke Hannover-Minden. Der Bahnhof liegt etwa 8 km vom Hotel entfernt. Wer eine Fahrgelegenheit von oder nach der Bundesbahn wünscht, teile dies bitte Harold Williams mit. Einen Abhol- und Bringdienst können wir organisieren.

Wer daran interessiert ist zu lernen, wie Flaschen in einer Glashütte hergestellt werden, hat dazu am Samstagvormittag Gelegenheit.

Auf Wiedersehen in Obernkirchen

Ihr
Heinrich M.C. Wölper

Worte des 1. Vorsitzenden

Wie sich die Zeiten ändern

Vor etlichen Jahren erreichte uns eine Nachricht über eine Art Testregatta zwischen einem der „damals" großen und schnellen Super-Catamarane und einem 12er im oder beim Long Island Sund. Berichtet wurde, daß der 12er an der Kreuz zwar besser gewesen sei, im Gesamtergebnis der Catamaran aber gewonnen habe.

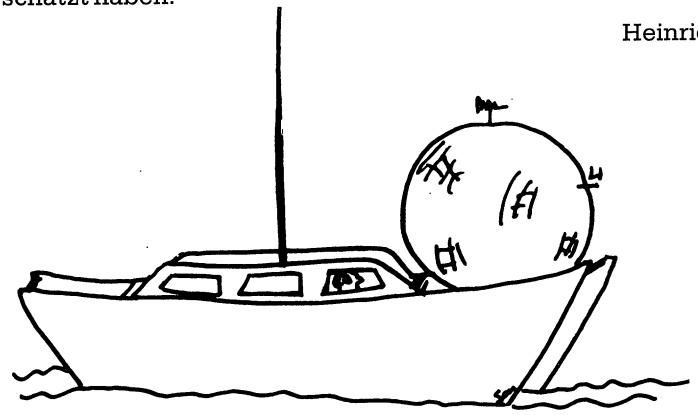
Konventionelle Segler meinten damals, daß es sich entweder um einen Anfall von Größenwahn oder um reines Wunschdenken der Mehrrumpfbootsegler handelte.

Über die Querelen um den nächsten America's Cup haben Sie sicher alle gelesen. Vor einigen Tagen entnahm ich der Tagespresse „Amerikaner dürfen mit Ihrem Katamaran segeln – America's Cup: Einspruch aus Neuseeland abgewiesen".

Boote vom Typ der „Stars and Stripes" sind eigentlich kein Fachgebiet von Multihull Deutschland, und von Material- und Finanzschlachten, wie die um den America's Cup, verstehen wir vollends nichts. Ich habe allerdings auch gewisse Zweifel, ob sich im Deutschen Seglerverband oder bei den einschlägigen Bootsausstellungen viele wirkliche Fachleute auf diesem Gebiet finden.

Selbst wenn die „Stars und Stripes" die neuseeländischen Herausforderer in „Meeres"-Grund und Boden segeln sollten, wird sich die von uns betriebene Segelei nicht ändern. Die Story von der Teflon-Pfanne haben wir uns längst abgeschminkt. Was bleibt uns nach den Pressemeldungen? – Nun, man wird sich doch auch in unserem Kreis mitfreuen dürfen, wenn sich wieder mal herausstellt, daß die großen Experten des Segelsports Mehrrumpfboote gründlich falsch eingeschätzt haben.

Heinrich Wölper



Sailorman: „ Thats old Fred and his ‚do it yourself' satellite navigation system."

Literatur

Über die literarische Bildung der heutigen Bundesbürger ist schon manches kritische Wort gefallen, aber man soll nicht zu üppig nach Splittern im Auge des anderen suchen. Und siehe da, unser Preisrätsel im „Mehrrumpf-Boten" Nr. 50, Seite 6, offenbarte den Balken im eigenen Auge von MULTIHULL DEUTSCHLAND. Wir brachten zwei Zeilen aus der dichterischen Schöpfung eines unserer größten Poeten und forderten auf, uns diesen Dichter zu nennen. Für die richtige Benennung wurden äußerst wertvolle Sachpreise ausgesetzt. Keines unserer Mitglieder hat die Rätselfrage beantwortet!

Der große Poet war Hans Bötticher. Aber wir wären ja schon zufrieden gewesen, wenn Sie uns sein Pseudonym genannt hätten (Joachim Ringelnatz). Dieses erschütternde Ergebnis rüttelte das Verantwortungsbewußtsein unseres Vorsitzenden wach. Obwohl es sicher wünschenswert wäre, kann dieses hohe Verantwortungsbewußtsein nicht ständig wach sein. Deshalb hat das Redaktionskomitee des „Mehrrumpf-Boten" beschlossen, der literarischen Bildung der Mitglieder von MULTIHULL DEUTSCHLAND nachzuhelfen. Wir beginnen in dieser Nummer damit, Werke des sogenannten großen deutschen Poeten aus seiner maritimen Schaffensperiode wiederzugeben. Das Redaktionskomitee ist sehr gespannt, ob unsere modernen Mitglieder heutzutage überhaupt noch Gedichte lesen. Da uns die Völkerverständigung innerhalb der Europäischen Gemeinschaft besonders am Herzen liegt, beginnen wir mit einem Werk, das sich in Le Havre abgespielt haben soll.

Gedicht

Vom Seemann Kuttel Daddeldu

Eine Bark lief ein in Le Haver,
Von Sidnee kommend, nachts elf Uhr drei.
Es roch nach Himbeeressig am Kai,
Und nach Hundekadaver.

Kuttel Daddeldu ging an Land.
Die Rü Albani war ihm bekannt.
Er kannte nahezu alle Hafenplätze.

Weil vor dem ersten Haus ein Mädchen stand,
Holte er sich im ersten Haus von dem Mädchen die Krätze.

Weil er das aber natürlich nicht gleich empfand,
Ging er weiter – kreuzte topplastig auf wilder Fahrt.
Achtzehn Monate Heuer hatte er sich zusammengespart.

In Nr. 6 traktierte er Eiwie und Kätchen,
In 8 besoff ihn ein neues, straff lederbusiges Weib.
Nebenan bei Pierre sind allein sieben gediegene Mädchen,
Ohne die mit dem Zelluloid-Unterleib.

Daddeldu, the old Seelerbeu Kuttel,
Verschenkte den Albatrosknochen,
Das Haifischrückgrat, die Schals,
Den Elefanten und die Saragossabuttel.
Das hatte er eigentlich alles der Mary versprochen,
Der anderen Mary; das war seine feste Braut.

Daddeldu – Hallo! Daddeldu,
Daddeldu wurde fröhlich und laut.

Er wollte mit höchster Verzerrung seines Gesichts
Partu einen Niggersong singen
Und „Blu beus blu".
Aber es entrang sich ihm nichts.

Daddeldu war nicht auf die Wache zu bringen.
Daddeldu Duddel Kuttelmuttel, Katteldu
Erwachte erstaunt und singend morgens um vier
Zwischen Nasenbluten und pomm de Schwall auf der Pier.
Daddeldu bedrohte zwecks Vorschau den Steuermann,
Schwitzte den Spiritus aus. und wusch sich dann.

Daddeldu ging nachmittags wieder an Land,
Wo er ein Renntiergeweih, eine Schlangenhaut,
Zwei Fächerpalmen und Eskimoschuhe erstand.
Das brachte er aus Australien seiner Braut.

Kooperation in Europa

Gelegentlich des Multihull-Symposiums Ende Mai 1988 in Monnickendam in den Niederlanden ist zwischen den Vorsitzenden der Multihullverbände von Norwegen, den Niederlanden und der Bundesrepublik sowie dem Vorsitzenden der IMMCA abgesprochen worden, daß in der Zukunft versucht werden soll, jährlich möglichst einmal ein Treffen aller Präsidenten der europäischen Verbände zu arrangieren. Über einen Aufgabenkreis solcher Konferenzen muß man sich noch unterhalten. Es wurde beispielsweise vorgeschlagen eine Art Registrierung von Unfällen, insbesondere Kenterunfällen von Mehrrumpfbooten. Diese Registrierung soll den Verbänden die Möglichkeit geben, ihre Mitglieder über die Ursachen von Unfällen zu unterrichten in der Hoffnung, daß dadurch die Zahl der Unfälle reduziert wird. Man verspricht sich Vorteile, u.a. auch auf dem Gebiet der Versicherung für Mehrrumpfboote.

Man sollte weiter den Bootsherstellern empfehlen, Anweisungen, insbesondere für Neulinge der Mehrrumpfsegelei, herauszugeben. Ein solches Heft ist bereits vor vielen Jahren von der Firma Sailcraft herausgegeben worden. Dieses Heft soll noch irgendwo existieren. Ich werde versuchen, es zu beschaffen und abzulichten.

Die Konferenz soll sich weiter befassen mit den Micromultihulls.

Schließlich sollte versucht werden, europäische Regatten so früh wie möglich festzulegen und die anderen Verbände darüber zu unterrichten.

Als Zeitpunkt für künftige Treffen sind ins Auge gefaßt:

1. das 7. IMM in Horten, Norwegen, letzte Juli-Woche 1989.
2. Das nächste europäische Multihull-Symposium, das nach der gegenwärtigen Planung in England im Jahr 1991, und zwar in der Stadt Exeter, stattfinden soll.

Heinrich Wölper

20 Jahre CTC – Catmaran EN Trimaran Club Nederland

Am 28. Mai 1988 beging unser niederländischer Nachbarverband CTC sein 20-jähriges Jubiläum. CTC ist somit doppelt so alt wie Multihull Deutschland.

Unser Vorsitzender hat die Gratulation von Multihull Deutschland beim festlichen Jubiläumsabend überbracht und dazu einen Fender gestiftet, der bei künftigen Regatten als Preis vergeben werden mag.

Am Vormittag des 28. Mai fand die Jubiläumsregatta statt, von der der Veranstalter erwartete, daß sie um 16.30 Uhr beendet sein würde. Nach letzten Nachrichten war man bereit, bis 17.00 Uhr zu warten. Nun, unsere niederländischen Freunde haben keine besseren Beziehungen zu Petrus als wir, und so war dann nachmittags um 17.00 Uhr nicht einmal das erste Boot durch das Ziel gegangen. Das für 18.30 Uhr vorgesehene Festessen konnte erst um etwa 20.00 Uhr begonnen werden. Zu den letzten Bissen des Festessens jubilierte bereits eine Dixieland-Band.

Die Preisverteilung wurde durch unseren alten Freund Nico Boon geleitet. Er begann mit der Feststellung, daß dann, wenn man die Wettsegelbestimmungen besonders ernst nehmen würde, die Preisverteilung nicht stattfinden könne. Und also besann man sich darauf, daß die fröhliche Begegnung im Sport wichtiger sei als die Wettsegelbestimmungen und verteilte dann doch die Preise.

Die Dixieland-Band spielte zwar musikalisch ausgesprochen gut, aber mit einer Lautstärke, die das Hotel in seinen Grundfesten erzittern ließ. Und so wurde es dann keine lange Nacht. Die Teilnehmer der Jubiläumswettfahrt machten überdies einen recht abgeschlafften Eindruck. – Aber sonst war es ganz vergnügt.

Heinrich Wölper

An alle Regattafreaks . . . an alle Regattafreaks .

von Wolfgang Gerschütz

Jetzt passiert nun endlich doch etwas im Regattabereich in unserem eher betulichen Senioren-Wohnsegel-Verein:

Es hat in Bremerhaven „ragattatat" mit Multihullbeteiligung, und nicht etwa irgendwelche Regattaziegen von sonstwoher, sondern richtige Fahrtenmultis, Mitglieder in dem nicht rechtsfähigen Verein MHD (Multihull Deutschland) waren da mit an den Start gegangen.

H. Picker aus Bremerhaven hatte sich erboten, etwas für die Regattasegelei in Zukunft tun zu wollen. Und er tat sogleich etwas, indem er eine Teilnahme von Multi's an der Robbenplate-Regatta in Bremerhaven ermöglichte.

In einem Feld von 86 Yachten starteten 4 Multi's: 1x Krützkamp mit einer Quest, 1x Krützkamp mit einer Snowgoose, 1x Küstner mit einer Dragonfly und 1x Pikker mit einer CDK 28. Der Küstenklatsch berichtet, Hannes Cramer soll bereits sehr bedauert haben, nicht an der Regatta teilgenommen zu haben.

Der Erfolg dieser 4 Boote, die in einer „Sondergruppe" gestartet wurden, war umwerfend. Hier auszugsweise der Weser-Kurier vom 18.08.88:

Überschrift ... „Top Gun" brauste mit 25 Knoten über die See!

und weiter ...die neue „Kerkyra" holte sich den Schnelligkeitspreis in 3:35:11 Stunden, aber noch schneller war der in einer Sondergruppe segelnde Katama-

ran „Top Gun". Bereits nach 2:04 Stunden im Ziel, lief das Doppelrumpfboot zeitweilig 25 Knoten Geschwindigkeit. ...Das 46,8 Quadratmeter Segel tragende und von 4 Mann gesegelte werftneue Serienboot aus Frankreich erreichte einen Schnitt von 18,5 Meilen. Da das Boot in der letzten Gruppe startete, erlebte die ganze Flotte den „Vorbeimarsch". Dabei war die See alles andere als glatt.

2. in der Sondergruppe nach „Top Gun" (CDK 28) mit Skipper H. Picker war die Trio (Dragonfly) mit Skipper H. Küstner. Über die Reihenfolge der beiden Krützkamp's ist bis zu uns noch nichts vorgedrungen.

Also, war doch ein guter Einstieg für die Beteiligung an Regatten durch Boote unserer Mitglieder, oder nicht? Bei den nächsten Veranstaltungen hofft H. Pikker auf viel mehr Multi's (sagt Bernd Huse eben... verd., woher krieg ich bis dahin einen ordentlichen Cat, da müssen wir doch dabei sein).

Also Leute, wer aus seinem Wohnwagen jetzt mal ein bißchen „Speed" herausfitzeln will und Lust hat, an einer Regatta teilzunehmen, der melde sich bei Heino Picker, Am Seedeich 11, 2850 Bremerhaven, Tel. 0471/740 52. Und bitte daran denken: In der Regel starten hier oben Fahrtenyachten mit der Devise:

Dabeisein ist alles!

... achtung ... achtung ... achtung ... achtung ... achtung ... achtung ...

... alle schiffseigner ... alle schiffseigner ... alle schiffseigner ..... alle

WICHTIG

Unseren Häuptling überkam in einer großen, einsamen Stunde der durch unermüdliches Nachfragen irgendwelcher MHDM (Multihullmitglieder) gereifte Entschluß, von seinen unfähigen Chergen eine nach Bootsnamen und Bootstypen gegliederte Liste zu verlangen.

Nach tagelang verbrachten verzweifelten Nächten überkam mich der Drang, zu versuchen, was dem Vereinsbesitzer so nahe am Herzen liegt:

Ein alphabetisches Verzeichnis der Schiffsnamen und evtl. Typen (nicht Personen, maaan, sondern Bootstypen, logo?)!

Also dann, gemeines Schiffsvolk. Mit Androhung der Strafe der Nichtaufnahme in eine solche Liste bei Nichtbeachtung dieses Hiiiilfeschreies seid ihr aufgerufen, dem Verfasser desselben umgehend (kommt nicht von ...Umgehen, sondern steht im Bezug mit dem Wort SOFORT) folgende Angaben über das z. Zt. benutzte Schiff zu machen.

1. Schiffsname
2. Schiffstyp u. evtl. Hersteller, z.B. Catalac oder Wharram etc.
3. Schiffsart (Cat, Tri, Mono), Sport- oder Fahrtenschiff
4. Heimathafen (bei weiter weg Revierangabe, z.B. Spanische Mittelmeerküste, oder Türkei usw.)

Danke, danke, danke, danke, danke, danke, (ca. 1000 mal) von dem durch seinen ungehorsamen Computer (hat nichts mit Geflügel zu tun, in etwa Komm, Puter) genervten Wolfgang Gerschütz, Am Sportplatz 8, D-2904 Sandkrug.

Kluge MHDM's haben es mitgekriegt: der Jung hat 'ńe neue Anschrift. Auch neues Telefon: 04481-8508. Besser und billiger ist aber eine Postkarte. Danke... Danke... s.o.

... achtung ... achtung ... achtung ... achtung ... achtung ... achtung ...

... alle schiffseigner ... alle schiffseigner ... alle schiffseigner ..... alle

Dragonfly Regatta in Flensburg

Insgesamt 13 Dragonflys, darunter 1 dänischer Teilnehmer, segelten auf der Flensburger Förde um den erstmals zu gewinnenden Dragonfly-Wanderpokal. Favorit war die „Trio" von Karl-Rudolf Küstner aus Bremen, die in dieser Saison bereits 2 französische Mehrrumpfboot-Regatten gewinnen konnte. Sie setzte sich, mit einem knappen Sieg in der letzten Wettfahrt, gegen die „Supertramp" von Hagen-Volker Bendig, Bremen, durch, die ebenfalls gute Ergebnisse erzielte. Voraussichtlich Pfingsten 89 wird „Trio" den Wanderpokal verteidigen müssen.

„Edel 33 im vollen Einsatz"

Mit breitem Schiff auf flachem Wasser

von Jens Belau und Änne Nienaber

Eine Urlaubstour in die ost- und westfriesischen Watten ist an sich nichts besonderes – wenn man mit einem „normalen" Boot unterwegs ist. Hat man jedoch einen schwimmenden Untersatz von knapp 16 m Länge und 7 m Breite, dazu ein Bedienungspersonal, das aus Kaptein und Stürmann besteht – die restlichen Funktionen an Bord werden ebenfalls von den beiden genannten erfüllt – dann ist dieses Fahrtgebiet schon etwas aufregender.

Dann nämlich wird ein enger Priel mit einem entgegenkommenden Kutter oder Fahrgastschiff noch schmaler, und unter einem Rumpf sinkt merklich die Wassertiefe. Auch die Häfen sind für uns oft ein Problem: Yachthäfen mit Boxen können wir ohnehin vergessen, wir passen einfach nicht rein. Gibt es eine Pier, so ist sie in der Regel mit Fischkuttern oder anderen Berufsschiffen und in der Urlaubszeit mit Sportbooten im Päckchen belegt, an die wir nicht rangehen können. Geht man an Kuttern längsseits, muß man damit rechnen, immer wieder verholen zu müssen. Wir haben es uns nach einigen angstschweißtreibenden Erfahrungen in den letzten Jahren angewöhnt, sorgfältig die Hafenhandbücher zu studieren, bevor wir einen Hafen anlaufen. Denn ist ein Hafen sehr eng und wir sind erstmal drin, dann sitzen wir in der Falle. Schließlich ist die „Te Rapunga" keine Ballerina, die sich mit einer zierlichen Pirouette anmutig um sich selbst dreht. Haben sie schon mal versucht, 2 aneinandergebundene Langkieler im Hafen zu drehen oder in eine Lücke zu manövrieren, die nicht viel mehr als Schiffslänge hat? Nun, das ist eine den Adrenalinspiegel stark anhebende Angelegenheit, welche durch die interessiert auf den großen Knall wartenden Zuschauer nicht gerade erleichtert wird. Also hatten wir beschlossen, in unserem Urlaub nach Möglichkeit nur zu ankern. Und tatsächlich haben wir auch nicht einen einzigen Hafen angelaufen.

An unserem Abreisetag herrschte schönstes Wetter mit leichtem O-Wind, so daß wir ganz sutje unter Groß, Besan und Genua elbabwärts bis ins Neuwerker Wattfahrwasser schippern konnten. So sollte es weitergehen, beschlossen wir, denn wir hatten größtes Vertrauen in die Aussage der Wetterfrösche gesetzt, die uns diesen Sommer als Jahrhundertsommer angekündigt hatten. Er wurde es auch, jedoch leider im umgekehrten Sinne: viel Wind, sehr viel Regen, also eher herbstlich.

Erste Andeutungen dieser Entwicklung zeigten sich bereits in der 2. Nacht, als wir vor Anker im Fedderwarder Priel lagen, um mit dem Morgen-HW durch den Hoheweg-Priel zu gehen. Der Wind wehte mit 5-6 aus NW. Wind und Strom standen entgegengesetzt, so daß die Nacht sehr schaukelig wurde. Der Morgen kam grau in grau über den Horizont geschlichen. Der erste von vielen Pullover- und Ölzeugtagen begann.

An diesem Tag segelten wir bis Wangerooge. Die Jade mußten wir aufkreuzen, doch hatten wir immer „ein langes Bein", und so ging es gut voran. Solange wir Platz zum Aufkreuzen haben, ist das alles kein Problem, aber in den oft engen Prielen müssen wir manches Mal den Jockel zu Hilfe nehmen: Haben wir nach einer Wende gerade ein bißchen Fahrt aufgenommen, ist schon die nächste Wende dran. Meist haben wir noch nicht genug Fahrt im Schiff, um die Nase durch den Wind zu bekommen. Wenn uns dann noch andere Boote in die Quere kommen, wird's hektisch.

In Wangerooge ankerten wir etwa 200 m nno-lich des Westanlegers. Merkwürdig, daß hier kein anderes Boot vor Anker lag. Das war doch früher anders gewesen. Später erzählte uns der Hafenmeister, das Gebiet direkt hinter dem Hafen sei nun Ruhezone. Die ostfriesischen Inseln haben an ihrem Deichfuß und im Watt Ruhezonen eingerichtet, um den dort lebenden Tieren ungestörte Nahrungsaufnahme und Brutgelegenheit zu gewähren. Es ist sicher dringend notwendig, etwas zum Schutz der bedrohten Tier- und Pflanzenwelt im Wattenmeer zu unternehmen. Aber direkt am Hafen eine solche Ruhezone einzurichten, wo Fährschiffe unter erheblichem Lärm ihre menschliche und sonstige Fracht der Inselbahn übergeben, die dann laut tutend durch eben diese Ruhezone fährt – nun, über Sinn und Logik einer solchen Maßnahme kann man wohl geteilter Meinung sein.

„Sitzt hier bei euch der Knabe vom Wetterdienst? Mit dem hätte ich jetzt mal ein Wörtchen zu reden..."

Von Wangerooge, wo wir 2 Liegetage eingelegt hatten, um die erste Insel unseres Urlaubstörns richtig zu genießen, ging's weiter nach Langeoog. Mit dem guten Wind war die Strecke schnell geschafft. Auch dort gingen wir in Hafennähe vor Anker. Dabei gab es Schwierigkeiten, denn der CQR-Anker wollte und wollte nicht greifen. Schließlich warfen wir den kleinen 15 kg-Danforth, der seine Aufgabe sofort zu unserer vollen Zufriedenheit erfüllte. Bei Niedrigwasser bargen wir den Dany wieder und buddelten stattdessen den CQR ein. Dabei stellten wir fest, daß der CQR sich wegen einer Schlickschicht nicht so schnell hatte eingraben wollen. In diesem Urlaub machten wir die Erfahrung, daß bei geringer Wassertiefe oder schlickigem Grund der CQR zu lange brauchte, bis er griff. Wir gewöhnten es uns in solchen Fällen an, erstmal den Dany zu werfen, der immer sofort hielt, und diesen später auszutauschen. Es erschien uns für unsere Nachtruhe nicht zuträglich, nur an dem leichten Dany zu liegen.

Für den Tag nach unserer Ankunft hatten wir einen Landgang geplant. Leider kannten wir das Watt hier nicht, und so erwartete uns eine unangenehme Überraschung. Kurz vor NW marschierten wir los, mit unseren Segelparkas warm eingepackt, denn es war sehr kühl geworden. Unser Banana-Boot zogen wir durch den knöcheltiefen Schlick hinter uns her, denn wir wollten erst um HW wieder zum Schiff zurück. Nach kurzer Zeit wurde der Schlick wadentief, und wir mußten ganz vorsichtig auftreten, um uns nicht mit dem weichen Mudd zu bespritzen . Vermeiden ließ es sich trotzdem nicht. Unsere warme Bekleidung wurde langsam hinderlich, der Schweiß lief in Strömen. So ein Marsch ist ziemlich anstrengend, wenn man bei jedem Schritt tief einsinkt und mühsam ein Bein aus der weichen Masse herauszieht, während das andere schon wieder tief drinsteckt. Nun, wir blieben verbissen dabei, unser Landgangsvorhaben zu verwirklichen, schließlich waren wir schon dicht unter Land. Als uns aber der Schlick in die Stiefel lief und wir von oben bis unten mit Schlammspritzern bedeckt waren, sank unsere Stimmung beträchtlich. Das Beiboot, das uns auf unserem mühsamen Spaziergang zur Last geworden war, bot uns nun die Möglichkeit, uns hineinzusetzen und in einer Verschnaufpause das weitere Vorgehen zu besprechen. Selbst wenn wir jetzt noch an Land kämen, so wie wir aussahen, konnten wir uns ohne eine intensive Grundreinigung wohl nirgendwo sehen lassen. Der Spaß am Landgang war uns ohnehin vergangen, und so marschierten wir mißgelaunt zum Schiff zurück. Der Rest des Tages verging damit, uns, unsere Kleidung und zum guten Schluß auch das Deck einer gründlichen Säuberung zu unterziehen.

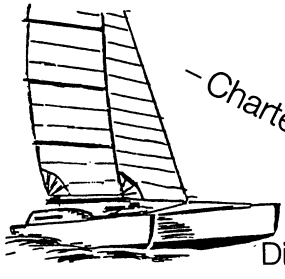
Von Langeoog hatten wir erstmal die Nase voll, so daß wir am nächsten Morgen schon sehr früh unseren Ankerplatz verließen, um nach Norderney weiterzusegeln. Dort ankerten wir s-lich des Leuchtturms auf dem hohen Watt. Wir blieben länger als geplant, zum einen, weil uns 2-mal ein Brenner unseres Petroleumkochers durchbrannte, zum anderen, weil es an einem Tag nur mit 1-2 Windstärken (natürlich aus der Fahrtrichtung), dann aber mit 6-7 aus NW wehte. Auch kein Reisewetter.

Am 3. Ankertag, Jens war losgezogen, um zum zweitenmal einen Ersatzbrenner zu besorgen, hörte ich plötzlich Stimmen neben dem trockenliegenden Schiff. Als ich nachschaute, ob vielleicht „Gucker" in der Nähe seien, begrüßte mich ein

WaSchPo-Beamter. Er sprach über Funk mit seinem Kollegen auf dem Polizeiboot, das mit dem Bug auf dem Sand lag. Freundlich fragte er an, ob wir Schwierigkeiten hätten, da wir doch schon so lange hier ankerten. Ich erklärte ihm, wir wollten hier besseres Wetter abwarten, und außerdem gefiele es uns hier. Er sah mich etwas ungläubig an. Wenn wir Schwierigkeiten hätten, würden wir uns schon melden, sagte ich ihm. Nun klärte er mich darüber auf, daß wir doch nirgendwo an Land gehen dürften, weil wir dann durch die sich vom HW-Saum bis zum Deichfuß erstreckende Ruhezone müßten. Zwar dürften wir selbst in einer Ruhezone ankern, betreten dürften wir das Gebiet aber nicht. Nachdem wir noch eine Weile nett geplaudert hatten, ging der Beamte zu seinem Boot zurück. Wir durften hier also nicht an Land; aber täglich liefen Gruppen von 50-60 Wattwanderern, wahrscheinlich mit Sondergenehmigung, über ein etwa 500 m w-lich von uns weit ins Watt hineinragendes Steinstack zum Priel. Schon wenn die Gruppen vom Deich herunterkamen, konnten wir sie hören, was bei einer solchen Menschenmenge wohl auch kaum zu vermeiden ist. Auch wir benutzten dieses Steinstack, um an Land zu kommen – nur wir durften das nicht.

Logisch erschien mir das nicht. Trotzdem beschlich mich ein ungutes Gefühl, als ich daran dachte, daß Jens bald zurückkommen mußte und das WaSchPo-Boot immer noch keine Anstalten machte abzufahren. Das konnte noch Ärger geben. Ich sah Jens mit seinem Klapprad auf dem Deich kommen, das Polizeiboot lag immer noch da. Meine Güte, hoffentlich sieht Jens es – natürlich sah er es nicht. Er stiefelte ahnungslos, sein Fahrrad schiebend, auf dem Stack entlang. Als er sich anschickte, das Watt zu betreten, fuhr die WaSchPo langsam ab. Meine Güte, hoffentlich sehen die ihn nicht – und diesmal wurde mein Stoßgebet erhört. Eigentlich blöd, daß ich mich so sehr vor evtl. anstehendem Ärger gefürchtet hatte, aber da kam wohl doch eine gewisse Obrigkeitshörigkeit zum Durchbruch.

Wir hatten uns schon einige Male gewundert, warum sich, außer auf Juist, kaum noch Segler auf den Watten unter den Inseln trockenfallen ließen. Allmählich wurde es uns klar: Wenn man nicht an Land darf, wird die Versorgung irgendwann schwierig. Ganz zu schweigen von dem Papierkrieg mit den Behörden, wenn man von der Wasserschutzpolizei erwischt wird.



© Nova Cat 26
HIGH TECH HOLZ EPOXY BAUWEISE
auch als kompl. Ausbaukasten
schon ab DM 32 700,–
TEL.: 05 11/80 46 81
Dipl. Ing. C. Harcke, Wißmannstr. 17, 3 Hannover

Langsam kämpften wir uns in den nächsten Tagen gegen die konstanten w-lichen Winde nach Holland vor. Für uns bedeutete es schon einen Festtag, wenn der Wind aus NW kam, denn das konnten wir überwiegen anliegen. Kurz vor Lauwersoog standen wir vor der Entscheidung, hier in den Hafen zu gehen und einzuklarieren oder diese Formalität später auf Terschelling zu erledingen. Es war Samstagabend, jetzt noch einen Zollbeamten zu erwischen, wahr unwahrscheinlich. Und am Sonntag? Vielleicht, vielleicht auch nicht. Unter Umständen konnten wir erst am Montag weiter, das war uns zu spät. Zudem war der Fischereihafen randvoll mit Kuttern. Länger als für ein paar Stunden würden wir hier nicht liegen können. In den Yachthafen wollten wir nicht, denn sicher herrschte auch dort drangvolle Enge. So entschlossen wir uns, und dieser Entschluß sollte sich später als ein sehr kostenspieliger erweisen, gleich weiterzusegeln.

Wir rutschten also an Lauwersoog vorbei nach Schiermonikoog und liessen uns dort im Watt trockenfallen. Eigentlich sollte es gleich am folgenden Tag weitergehen, doch erstens kommt es anders und zweitens als man denkt. Bei einem routinemäßigen Inspektionsgang um das Schiff stellten wir nämlich fest, daß am Z-Drive die Buchse um die Drehachse gebrochen war. Zwar hatten wir unseren Z-Drive bei der Verdrängung der Antriebsanlage im vergangenen Jahr festgestzt, so daß er nicht mehr drehbar war; aber es war doch so viel Spiel in der Sache, daß es beim Einlegen des Ganges immer einen Ruck und ein knallendes Geräusch gab. Schon einige Tage vorher hatten wir das bemerkt, jedoch nichts feststellen können, weil wir an den letzten Ankerplätzen nicht trokkengefallen waren und der Bruch von oben schwer zu sehen war. Während wir am Z-Drive standen und überlegten, wie der Schaden, zumindest provisorisch, zu beheben war, drehten wir zufällig an unserem Drehflügelpropeller. Er hakte und ließ sich nicht mehr ohne erheblichen Kraftaufwand von Vorwärts- in Rückwärtsstellung drehen. Auch das noch. Sollte der Ärger mit der Antriebsanlage schon wieder losgehen? Die Vorstellung, der Propeller könnte im entscheidenden Augenblick vielleicht nicht mehr rückwärts drehen, ließ uns blaß werden – düstere Erinnerungen an die Probleme im letzten Urlaub stiegen in uns hoch.

Eine Möglichkeit, ein Ersatzteil für den z-Drive zu bekommen oder die Schraube reparieren zu lassen, gab es hier weit und breit nicht. Also montierten wir erstmal den Prop ab und nahmen ihn auseinander. Ohne einen Fehler entdeckt zu haben, mußten wir ihn wieder zusammenbauen, was gar nicht so einfach war, denn schließlich mußte die Steigung stimmen, und die Flügel mußten gleichmäßig zueinander stehen. Es blieb uns nichts anderes übrig, als beim nächsten HW mit laufender Maschine auszuprobieren, ob die Flunken sich beim Einlegen der Gänge korrekt umwarfen. Es funktionierte, aber würde es das auch bis zum Urlaubsende tun? Vorsicht war geboten. Am folgenden Tag besorgten wir beim Klempner dicken Draht, wickelten ihn an verschiedenen Stellen um den Z-Drive und spannten ihn, um das durch den Bruch in der Buchse entstandene Spiel zu verringern. Auch diese Sache würden wir ständig im Auge behalten müssen. Unter Maschine würden wir nur noch fahren, wenn gar nichts anderes mehr ging.

(Forsetzung folgt)

AFTERBURNER

Gedanken eines Konstrukteurs über Multihull-Takelungen

von Lars Oudrup

Übersetzung aus Sveriges Catamaran och Trimaran Seglare – Ausgabe 2/88 – K. Diekmann

In dem vorgenannten Mitteilungsblatt befindet sich ein bemerkenswerter Artikel von Lars Oudrup über Multihull-Masten und deren Verstagung:

In der Vergangenheit habe ich eine große Anzahl verschiedener Meinungen über Multihull-Takelungen gehört. Vor 15 Jahren hieß dies beispielsweise: Weil Multis leichter sind als Monos, brauchen sie nicht soviel Segelfläche zum Vortrieb. Deshalb kann ihre Takelage kleiner und leichter sein. Weil sie leichter sind, beschleunigen sie schneller in einer Bö, haben damit eine geringere Belastung des Riggs. – Kein Wunder, daß viele Multis in dieser Zeit ihren Mast verloren!

Vor 10 Jahren hieß es: Multis haben eine größere Anfangsstabilität als Monos. Dies bedeutet für Multis ein sprunghaftes Ansteigen der Stampfbewegungen, besonders wenn sie hart am Wind gegen kurze See segeln. Die Takelung von Multis muß deshalb erheblich stärker sein als bei Monos gleicher Länge.

Vor 5 Jahren fragte mich ein Konstrukteur: „Warum benutzt Du nicht die volle Breite Deiner Boote zur Verstagung des Mastes? Dadurch bekommst Du einen geringeren Mastdruck und eine geringere Last auf den Hauptholm, was wiederum eine leichtere Konstruktion für Mast und Beam bedeutet?" – Darauf wunderte ich mich nicht mehr, warum 30% seiner Boote ihren Mast verloren!

Was ist nun so besonders an Multihull-Takelungen?

Meine Antwort auf diese Frage ist: NICHTS!

Über ein Drittel meiner Entwürfe sind Monohulls, und nach meiner Ansicht sind einige Monos multiähnlicher in ihrer Takelung als verschiedene schmale, schwere Kreuzerkatamarane. Beispielsweise ist eine 12-m-R-Yacht, wie sie heute um den Amerika-Pokal segelt, ein extrem schmales, schweres Mono, während eine 38'-A-Scow leichter und schneller als eine große Zahl heutiger Kreuzer-Multis ist.

Da sowohl das Rigg des 12-ers als auch das der A-Scow den gleichen Aufbau haben, warum soll dann ein Multi, das zwischen diesen Extremen liegt, ein ganz anderes Rigg tragen?

Monohullsegler sind nicht dumm, sie haben eine lange Zeit, viel Geld, Gripps und Erfahrung hineingesteckt, um die besten Takelungen zu entwickeln, und wir Multihull-Segler würden Narren sein, wenn wir alles wegwürfen, nur weil es auf Monos benutzt wird.

„Afterburner", eine 45 ft. Bladerunner von Malcolm Tennant

Wenn man ein Rigg für ein Boot dimensioniert, ist der wichtigste Faktor dafür die Stabilität desselben. Weder Länge, Breite noch die Verdrängung sind vergleichbar wichtig. Das aufrichtende Moment und die zugehörigen Krängungswinkel sind die bestimmenden Größen.

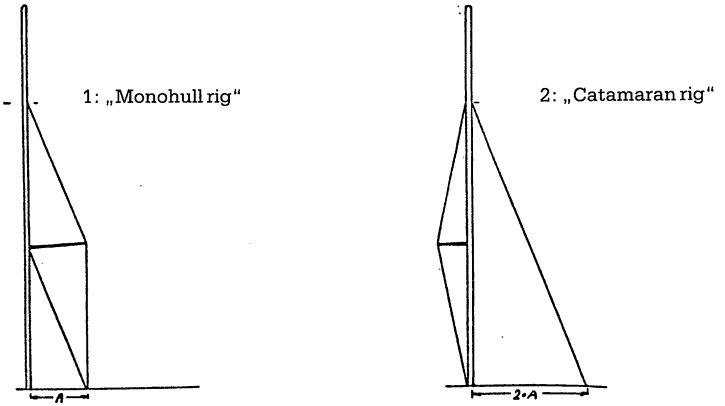
Wenn Sie zu denjenigen gehören, die glauben, daß die Takelung so schwach sein müßte, daß sie über Bord gehen sollte, bevor das Boot kentert, sollten Sie nach meiner Meinung andere Artikel in diesem Heft lesen – und ich hoffe, daß Sie nie von einer Fallbö in Lee einer Küste getroffen werden –, denn ein Rigg muß so stark sein, daß man von der vollen Stabilität des Bootes im Ernstfall Gebrauch machen kann – häufiger bei Regatten, aber auch auf Kreuzfahrten.

Betrachten wir zunächst die Schiffsverstagung. Grundsätzlich muß die gesamte Struktur des Riggs stark genug sein, um das Boot damit kentern zu lassen. D. h. das Rigg sollte so große Krängungsmomente erzeugen und aufnehmen können, daß das maximale Stabilitätsmoment des Bootes überschritten werden kann.

Es ist leicht einzusehen, daß mit größerem Abstand der Verstagung von der Mittschiffsebene sich der Mastdruck auf das Deck bzw. den Hauptholm verringert.

Grundsätzlich verträgt der Mast eine hohe Knicklast, wenn er gerade bleibt. Die Vermeidung einer Mastbiegung hängt jedoch wesentlich von der Art der Verstagung ab. Ein Blick auf die beiden häufigsten Arten der Querschiffs-Verstagung zeigt in Fig. # 1 die verbreiteste Monohull-Verstagung, während # 2) auf kleinen Kats üblich ist. In Fig. # 1 wurden nur die lasttragenden Wanten eingezeichnet.

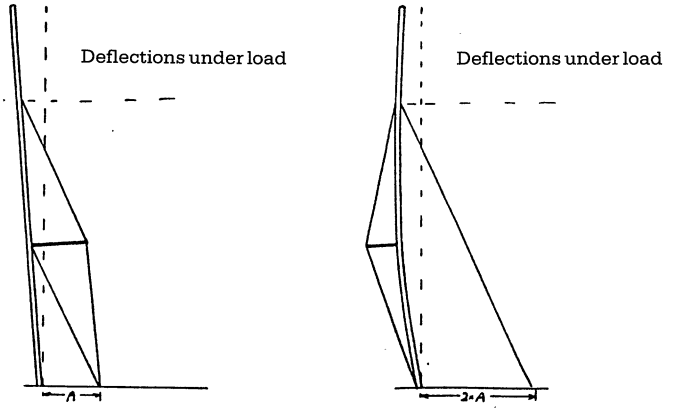
Fig. # 1



Wenn die Püttings, wie in # 2) gezeichnet, den doppelten Abstand vom Mast wie bei # 1) haben, ist die Belastung bei # 2) nur halb so groß, wie im Fall # 1). Dies bedeutet jedoch nicht, daß der Mastquerschnitt nur den halben Druck wie bei Fig # 1) erhält, da wir die Belastung durch die Diamant-Verstagung bisher außer acht gelassen haben (# 2). Die Drucklast des Mastes durch die Diamantstagen beruht auf der Querbelastung unterhalb der oberen Mastbeschläge, der Länge der Diamant-Saling, der Höhe des Wantenangriffspunktes über Deck, der Biegung des Mastes in diesem Bereich und der Druckspannung im Querschnitt.

Es ist sehr kompliziert, aber fundamental: Je stärker die Diamants dehnen, um so stärker wird der Mast belastet. Mit der größeren Dehnung ist natürlich eine größere Spannung im Mast gegeben. Grundsätzlich bedeutet es, daß die Diamantabspannung die vom Segel erzeugten Lasten verstärkt in den Mast über-

Fig. # 2



tragen. Die größere Drucklast im Mast erzeugt wiederum höhere Spannung im Diamant, welches durch höhere Dehnung reagiert. Mit größer werdender Dehnung biegt der Mast stärker, wodurch dies System instabil wird, bis es schließlich überdimensioniert ist.

Ganz anders verhält sich das Mastrigg # 1) (das Monohull-rigg). Natürlich dehnen sich die Wanten ebenfalls, doch bei richtiger Dimensionierung von Saling und Drahtstärke weicht der Mast zwar nach Lee aus, bleibt jedoch gerade und verkraftet die Belastung so weit besser als das Rigg # 2). Siehe Fig # 2.

Nun die Belastung von Vor- und Achterstag: Dies beruht vornehmlich auf der Spannung, die zur Verminderung des Durchhangs des größten Vorsegels aufgebracht wird. Eines ist nicht nötig – und auch nicht möglich – nämlich das Vorstag ganz gerade zu halten. Man muß jedoch den Durchgang regulieren können, sonst bekommt man bei Leichtwind ein zu flaches Segel und bei Starkwind ein zu bauchiges Segel – gerade umgekehrt wie wir es brauchen.

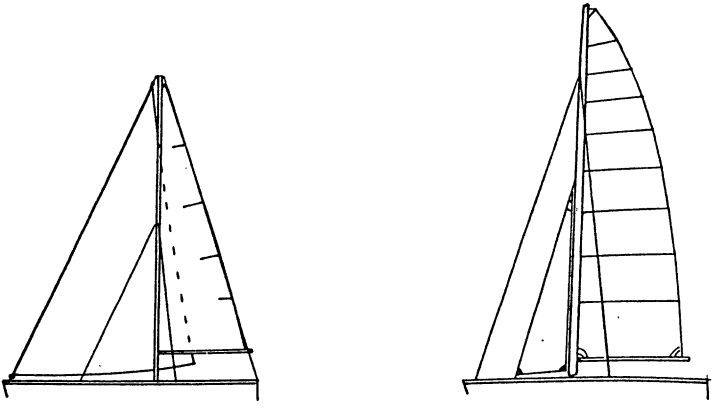
In Fig # 3 zeige ich zwei ganz unterschiedliche Riggs:

Rigg (3) ist allgemein als Prout-Rigg bekannt, während Nr. (4) heute als Standard-Rigg aller schnellen Regatta-Multis bezeichnet werden kann. Beide Riggs haben ihre Vor- und Nachteile, aber eins ist gewiß, man kann diese nicht beliebig austauschen.

Das Prout-Rigg trägt große Vorsegel, hat ein großes Vorsegeldreieck, einen relativ kurzen Mast, und die Rüsteisen für die Backstagen sind weit dichter am Mast als die für die Vorstagen. Dies führt bei Starkwind dazu, daß die Backstagen sehr hohe Spannung haben müssen, wenn man den Durchgang der Vorsegel reduzieren will. Dabei erfährt der Mast sehr hohe Druckbelastung. Bei einem Blick auf den Mast einer Snowgoose oder einer Quest stellt man jedoch kein sehr großes

Mastprofil fest. und warum ist dies ausreichend? Weil der Konstrukteur bei der Dimensionierung und Abstimmung von Saling und Verstagung gute Arbeit geleistet hat. Zudem steht der Mast sehr hoch an Deck auf einem Querträger, so daß die Knicklänge sehr reduziert ist.

Fig. # 3



Wenn man ein solches Prout-Rigg auf einen Regattakat bringen würde, ginge sicher der Hauptholm zu Bruch, wenn man überhaupt geeignete Punkte fände, um die Wanten anzuschlagen.

Das Regatta-Rigg hat einen längeren Mast, der 4-5-mal schwerer ist als beim Prout-Rigg, obgleich dieser wegen des kleineren Vorsegels viel weniger Druck erhält. Warum dieser Regatta-Mast so schwer ist? Er ist drehbar und muß deshalb eine Diamant-Verstagung haben wie ein leichter Rennkat.

Und warum kann der Kreuzerkat nicht das Regatta-Rigg verwenden und umgekehrt? Weil die beiden Riggs anders zu bedienen sind. Der Kreuzer braucht ein Rigg, das einfach und schnell zu reffen ist, obgleich er nicht an der Stabilitätsgrenze segelt, wie es das Rennboot tut.

Das **Regattaboot** benötigt ein Rigg, bei dem das Krängungsmoment jederzeit präzise gesteuert werden kann, da ein Segel mit abgehobenem Luvrumpf angestrebt wird. Aus diesem Grund fährt der Renner ein großes Großsegel, welches durch Fieren der Schot in Böen stark verwindet und so das Krängungsmoment reduziert ohne den Vortrieb zu verringern. Nach der Bö wird gleich wieder dichtgeholt, so daß der Luvrumpf gar nicht erst zu Wasser kommt.

Wenn eine zu starke Bö den **Kreuzer** trifft, wird die Genua völlig aufgefiert und soweit erforderlich eingerollt, bevor die Schot wieder dichtgeholt wird. Auch eine große Genua kann nicht die Aufgabe eines Regatta-Großsegels übernehmen, weil dosiertes Fieren sie zwar voller macht, nicht jedoch die Krängung vermindert.

Das Charakteristikum des Regatta-Kats ist der rotierende Mast, er sollte es jedenfalls sein. Warum gibt man sonst soviel Geld aus für einen schweren und

steiferen Mast und besondere Verstagung? Hat ein anstellbarer Mast ein geeignetes Profil, wird ein besseres Vortriebs- zu Widerstands-Verhältnis erzeugt, welches die Amwind- und Raumwindgeschwindigkeit erhöht – wenn das Großsegel groß genug bei kleinem Vorsegel ist.

Glücklicherweise erzeugt nur das Vorsegel die hohen Druckbelastungen im Mast, deshalb sollte das Kat-Rigg (2) einen steifen Profilmast haben, kleines Vorsegel (wenn überhaupt) und ein großes Großsegel.

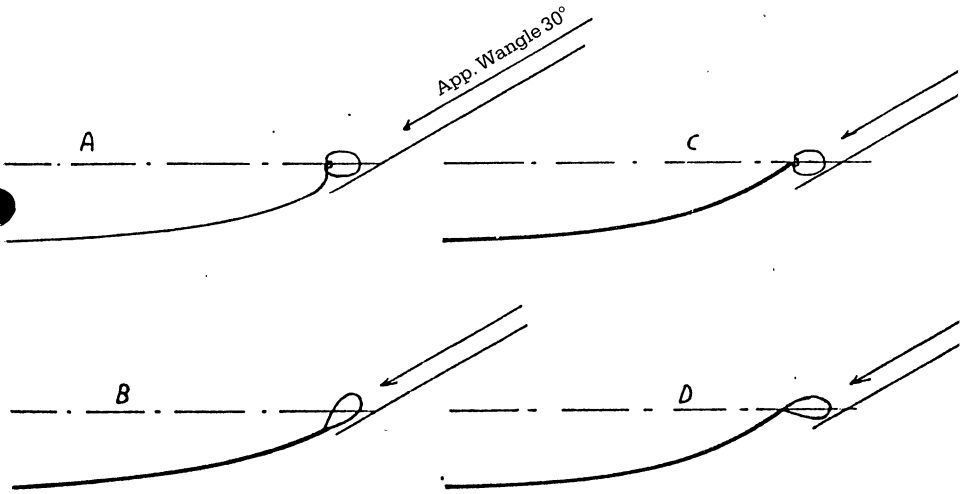
Leider sind gute Profilmasten sehr rar. France Spar hat einige, Proctor hat einen großen für 60'-Fuß-Renner. Sonst gibt es keine geeigneten Profile für rotierende Masten.

Mastprofile für feste Masten auf Monohulls sollten ganz andere Querschnitte haben. Jeder Regattasegler weiß, daß der Querschnitt klein, dickwandig und etwa apfelförmig sein sollte. Mit 2 oder 3 Salingen ausgerüstet, damit der Widerstand der Verspannung von der Leeseite des Großsegels ferngehalten wird, können moderne Monos nur mit Groß allein sehr schnell sein im Vergleich zu solchen vor 15 Jahren.

Früher, als die Mastprofile noch doppelt so groß waren wie heute und die Segel so flach, daß der vordere Teil in Lee des Mastes verwirbelt war, mußte eine große Masttop-Genua dafür sorgen, die Strömung der Leeseite zu glätten.

Ein fester Mast sollte eine flache Hinterkante haben, und das Groß sollte so bauchig geschnitten sein, hinter dem Mast, daß es zur Leeseite hin ausweht. In diesem Fall kann das Rigg (1) nahezu so wirksam sein wie das Katamaran-Rigg (2).

Fig. # 4 Mainsails Σ Masts



In Fig. # 4 zeige ich vier Mast/Großsegel-Kombinationen.

A) Dies ist die üblichste: Ein fester Mast mit Apfelform-Querschnitt mit einem weichen Segel, nach meiner Meinung die wirkungsvollste mit Ausnahme von

B) einem drehbaren Profilmast mit einem vollgelatteten Segel, welches jedoch schwer und viel schwieriger einzustellen ist.

C) Dies ist ein fester Mast mit einem vollgelattetem Segel – nicht so wirksam wie A) und B) und schließlich

D) ein fester Profilmast – am wenigsten wirksam.

Deshalb bleiben nach meiner Ansicht für **Multihull-Riggs** nur 2 zur Auswahl:

A) Wenn man ein leichtes **Regattaboot** hat, kann man einen drehbaren Mast (2) wählen, doch sollte das Profil doppelt so lang wie breit sein mit einem so starken Querschnitt, daß man nur 1, höchstens 2 Diamant-Spreizsalinge benötigt. (Einige der großen französischen Renner haben drehbare Masten mit so vielen Diamants, daß sie wie Weihnachtsbäume aussehen. Sie würden schneller sein mit einem festen Mast und Salingen. Lada Poch 2, ex Ker Cadelac hat einen richtig verstagten, festen Mast und ist häufig schneller als Boote mit drehbarem Mast.)

   Das Großsegel eines Renners muß groß im Verhältnis zum Vorsegel sein. Wenn das Boot untertakelt ist und deshalb große Vorsegel bei leichten Winden braucht, wäre es besser, ein größeres Groß an einem höheren Mast zu fahren.

B) Für einen größeren Multihull-Kreuzer (30'+) gibt es nur eine Wahl: Einen festen Mast mit den Rüsteisen dicht am Mast und 2 oder 3 Salinge, um ein dünnes Mastprofil zu bekommen. Ein reiner Kreuzer sollte ein Kutterrigg zum Masttop fahren, während ein Cruiser/Racer mit einem 7/8 Rigg am biegsamen Mast besser fährt. Die Ausmaße des Riggs hängen davon ab, bei welcher Windstärke man mit dem Reffen beginnen will. Ich bevorzuge die Größe meiner Segelfläche nach der doppelten Windstärke zu bemessen, die üblicherweise in meinem Revier herrscht. Bei dieser beginne ich zu reffen. Da in Dänemark 8 Knoten Wind häufig ist, beginne ich bei 16 kn wahrem Wind – etwa 25 kn scheinbarem Wind – zu reffen. Wenn Sie ein Boot haben, das bei Windstärke 8 noch Vollzeug trägt, segeln Sie 99% Ihrer Zeit untertakelt!

   Ich segele, weil es mir Spaß macht, jawohl! Den größten Spaß macht es, einen schnellen Kat zu segeln, mehr als bei jedem anderen Typ.

Lars Qudrup, übersetzt von Kurt Diekmann.

Hierzu gehören die Zeichnungen auf Seite 32, 33 und 34 der SCTS, 2/88.

Das Gewicht der Boote – der Schock der Tonnage

von Lars Oudrup (aus Multicoque 16 April/Mai 1988), übertragen von K. Diekmann und H. Piening

Lars Oudrup, der dänische Konstrukteur und Korrespondent von MM, startet die Operation „Die Wahrheit über die Gewichte."

„Verbraucher, lernt einen Prospekt lesen!"

Vorab einige Definitionen:

Verdrängung: Das Wasservolumen, das ein Boot verdrängt, wenn es schwimmt. Es entspricht dem Gesamtgewicht des Bootes.

Leergewicht: Gewicht des Bootes ohne jegliche Zuladung noch Belastung.

Kürzlich sind mehrere Artikel erschienen, die den festgestellten Differenzen, (die z.T. beträchtlich waren) zwischen den errechneten theoretischen Gewichten und den tatsächlich gewogenen Gewichten der Boote gewidmet waren. Die Kenntnis des tatsächlichen Gewichtes eines Multihulls ist offensichtlich wichtig, aber die genaue Bestimmung der Gewichte während der Auslegung des Bootes ist weit wichtiger!

Die theoretische Verdrängung abzüglich des Leergewichts ergibt die Nutzlast, wobei sehr viele Konstrukteure eine völlig unrealistische Vorstellung von den Gewichten ihrer Entwürfe haben. Entsprechend häufig sind überbelastete Boote anzutreffen, schon bevor die Mannschaft an Bord ist, die Wasser- und Brennstoffbehälter gefüllt sind, die persönliche Ausrüstung verstaut ist, – kurz – bevor das Boot überhaupt ins Wasser kommt.

Design	Designer	Brochure displ.	Brochure empty Wt.	Real Empty Weight
Janus	Woods	700 kg	380 kg	591kg
Strider	Woods	850 kg	450 kg	890 kg
Ef-Cat	Woods	1000 kg	500 kg	920 kg
Dacapo 20	Sass	1000 kg	700 kg	1500 kg
Maram 36	Sass	2300 kg	1500 kg	2550 kg
Tremolino	Newick	545 kg		455 kg
VAL Mk II	Newick	1000 kg		2265 kg
Calman Micro	Lerouge			940 kg
Catalac 8m	Winterboth.	2855 kg		2928 kg
Sirocco 26	Prout	1818 kg		2500 kg
Quest 31	Prout	3100 kg		5000 kg
Buccaneer 28	Crowther	1818 kg		1600 kg
Buccaneer 36	Crowther	3227 kg		3500 kg

In der obigen Liste sind die den Firmenkatalogen entnommenen Verdrängungen aufgeführt. Diese angegebene theoretische Verdrängung war die Auslegungsgrundlage des Konstrukteurs zur Berechnung von Steifigkeit, Stabilität und Geschwindigkeit diente, sie beinhaltet sowohl das Gewicht der Mannschaft als auch Wasser, Treibstoff und alle zusätzliche Ausrüstung. In der obigen Liste sind die tatsächlichen Gewichte den Prospektangaben gegenüber gestellt.

Das tatsächliche Gewicht hängt von den angewendeten Vermessungsvorschriften ab. In den meisten Fällen wurden die MOCRA-Regeln zu Grunde gelegt, bei anderen die MICRO-Regeln der IMMCA.

Beide Vorschriften berücksichtigen bei der Gewichtsberechnung weder das der Mannschaft, ihrer persönlichen Ausrüstung noch Wasser und Treibstoff. Das Boot wird mit Rigg, der Grund- und Notausrüstung gewogen.

Seit 1978, als Dänemark beschloß die IOMR-Regeln anzuwenden, kann man bei den dänischen Bootsbauern eine Tendenz zu realistischeren Gewichten feststellen.

Ich habe diesen Artikel in der Hoffnung geschrieben, meine Liste aktualisieren und vervollständigen zu können, wenn die Konstrukteure und Bootsbauer mir ihre Korrekturen und weitere Informationen zusenden. Die tatsächlichen Gewichte der Boote sollten von offiziellen Wägern der IYRU ermittelt werden, damit die Gewichte unstrittig sind und den Kunden nur solche zur Einsicht gelangen.

Soweit L. Oudrup

„Warum bist du plötzlich so unentschlossen?"

Kommentar:

Ohne Zweifel liegen keine Rechenfehler vor, denn dann fände sich wohl auch mal ein kleineres tatsächliches Gewicht. Nimmt der Konstrukteur unrealistische Wandstärken an, die dann die Werkstatt nicht herstellen kann, sind die Gewichte der zugelieferten Bauteile falsch, so daß den Hersteller kein Vorwurf trifft, wurden Teile vergessen oder wurden Werte wider besseres Wissen manipuliert, um auf einem vom Leichtgewicht diktierten Markt bestehn zu können?

Der Käufer wird ein begrenztes Verständnis erbringen, wenn der Prototyp schwerer wurde als ursprünglich angegeben oder auch wenn ein ankündigender Wert vor Anlauf der Serie zu optimistisch war. Ärgerlich wird es aber, wenn noch in der laufenden Serie solche Diskrepanzen zu beobachten sind, denn jeder Hersteller kann sein fertiges Boot ohne großen Aufwand wägen – selbst mit der Badezimmerwaage, wenns sein muß. Es gibt also keine Entschuldigung, Vermessungsformel hin und her, hier wird nicht mit offenen Karten gespielt. Bei einem Leichtgewicht ist die Einhaltung des versprochenen Gewichts genauso Vertragsbestandteil wie Größe der Segelfläche, Länge des Bootes, Größe des Motors etc. Der Käufer sollte im Vertrag die Einhaltung dieses Wertes fordern und ihn – um späteren Ärger zu ersparen – bei Übernahme prüfen. Die Wägung eines auch mehrere Tonnen schweren Bootes ist kein großer Aufwand:

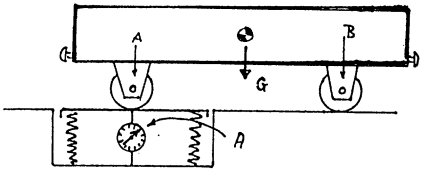
- Entweder hat die Werft eine Meßdose, die zwischen Kran und Boot gehängt wird.
- oder das Boot ist trailerbar und kann mit und ohne Trailer auf einer Fahrzeugwaage vermessen werden,
- oder es wird eine Wägung improvisiert, wobei die erreichbare Genauigkeit zwar geringer ist als mit geeichten Waagen, aber sicher ausreichend, um einen Unterschied zwischen 800 und 1800 kg zu messen.

Wenn im Vertrag Strafen für Übergewicht und evtl. Vertragsrücktritt vereinbart oder besser Prämien für Untergewicht zugestanden werden, nur dann wird das ehrliche Gewicht diskutiert. Solche Disziplin sollte auf unserem kleinen überschaubaren Markt selbstverständlich sein.

Das Wägen von Booten

von Helmut Piening

Unser großer Stolz ist die hohe bzw. höhere Geschwindigkeit unserer Boote, höher verglichen mit unseren Kollegen von den schmalen Schrägseglern. Und unsere höhere Geschwindigkeit resultiert vor allem aus dem geringeren Gewicht. Wie im Flugzeugbau und in der Raumfahrttechnik ist das Erreichen und Halten eines geringen Gesamtgewichts ein wichtiges, vielleicht das zentrale Anliegen. Jeder Einbau erhöht das Gewicht, langes Liegen im Wasser erhöht es, meist wissen wir nicht, wo wir eigentlich liegen und geben uns mit Schätzungen zufrieden. Dabei ist das Wägen eines Bootes, auch eines großen, schweren Bootes, eine einfache Übung, die sich im Notfall auch allein durchführen läßt.



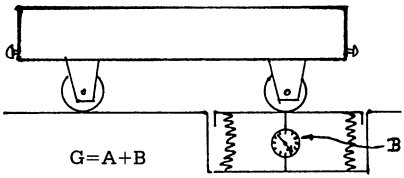


Bild 1

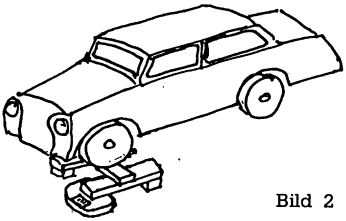


Bild 2

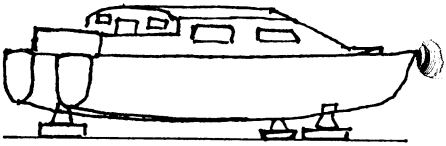


Bild 3

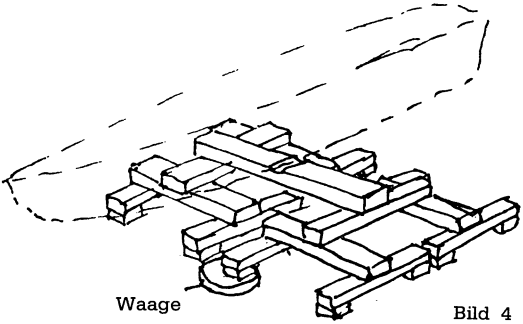


Bild 4

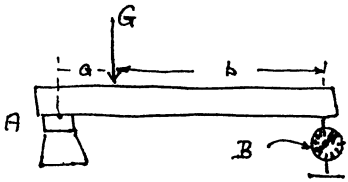
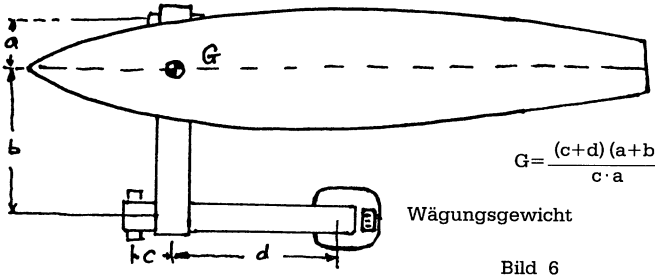


Bild 5

$$G = A + B$$

$$B = \frac{a}{a+b} \cdot G$$

$$G = \frac{a+b}{a} \cdot B$$



$$G = \frac{(c+d)\,(a+b)}{c \cdot a} \cdot \text{Gewicht der Wägung}$$

Wägungsgewicht

Bild 6

Natürlich können Besitzer trailerbarer Boote auf eine Fahrzeugwaage fahren und dort Boot + Hänger und Hänger allein wägen – solche Waagen hat die Polizei und der TÜV, auch Lagerbetriebe müssen ein- und ausfahrende Fahrzeuge wägen. Das ist natürlich das Genauste, aber es gibt auch nicht trailerbare Boote und Gegenden, wo die nächste Waage weit ist. Auch möchte gerade der Selbstbauer sich zwischendurch immer mal vergewissern, wo er mittlerweile hingelangt ist mit seinem Leichtbau. Daher hier die Methode nach Archimedes für die, die es noch nicht gemacht haben.

Zunächst ein bißchen Statik. Als Schüler mußten wir im Physikunterricht die Frage beantworten, ob man einen zu langen Waggon, dessen beide Achsen nicht auf die Fahrzeugwaage passen, richtig wägt, wenn man erst die eine Achslast und dann die andere wägt. Antwort ist natürlich: ja, denn das Gesamtgewicht des Waggons setzt sich aus den beiden Achslasten zusammen (Bild 1), das Gesamtgewicht eines Pkw setzt sich aus den 4 Radlasten, das Gesamtgewicht eines Jumbojets aus den 18 Aufdruckkräften seiner 18 Reifen zusammen. Das heißt, daß ich einen Pkw wiegen kann, wenn ich nacheinander eine Waage unter seine 4 Räder schiebe und die 4 Gewichte zusammenzähle. Dabei ist es wichtig, daß sich am Gesamtsystem nichts ändert; das würde z. B. bei der Wägung des Pkw heißen, daß er während der Wägung nicht verkippt. Was kann ich machen, wenn das Gewicht z. B. an den Vorderrädern den Meßbereich meiner Waage überschreitet? Ganz einfach, ich halbiere die Radlast mit einem untergelegten Balken und wäge die beiden Auflagerkräfte einzeln. Wenn auch das noch zuviel ist, lege ich nochmals unter beide Balkenseiten Querbalken und wäge die 4 Auflagerpunkte, einen nach dem andern. Dabei ist es natürlich wichtig, daß die Auflagepunkte sich vor, während und nach jeder der 4 Wägungen nicht ändern (Bild 2).

Jetzt zum praktischen Wägen eines Bootes, z. B. eines 4 t schweren Katamarans. Als Waage kann eine Badezimmerwaage mit einem Meßbereich von z. B. 130 kg, wie sie für 30,– DM im Kaufhaus angeboten wird, dienen, denn sie ist genau genug und ist flach, läßt sich gut einschieben. Die Schwierigkeit ist jetzt nur, die Gewichtskräfte des Bootes soweit zu untersetzen, daß sie in den Meßbereich der Waage gelangen.

Statisch bestimmt ist nur eine Stützung in 3 Punkten, der Katamaran wird also unter den beiden Schwimmern und in der Bootsmitte unterstützt (Bild 3). In etwa wird man versuchen, jeweils 1/3 des Gewichtes an den 3 Stellen zu erreichen.

Die Verringerung der Kraft kann jetzt auf verschiedene Weise durchgeführt werden. Eine Methode ist, ein Auflager aus 15 Einzelbalken aufzubauen. Die Kräfte an den Endpunkten sind alle gleich groß, wenn die beiden Seiten des unterlegten Balkens gleich lang sind. Dann ersetze ich Punkt für Punkt die unterlegten Klötze – die die Höhe der Waage haben müssen, – schiebe die Waage unter und lese das Gewicht ab (Bild 4). Das Gesamtgewicht an diesem Punkt ist die Summe der Wägungen, das Gesamtgewicht des Bootes die Summe der 3 Untersummen. Wenn man die Unterblöcke alle gleichlang auf beiden Seiten gemacht hat, genügt natürlich auch eine einzelne Wägung, die 1/16 der Auflagerlast darstellt. Einfacher geht es, wenn man sich die Hebelgesetze zu Nutze macht (Bild 5). Wie

in den Formeln ersichtlich, reduziert sich die zu messende Kraft im Verhältnis der Länge der Balkenseiten. Statt mühsam 16 Auflagepunkte zu erstellen kann man die Auflagerkraft auch mit einem einzelnen Balken und einer Wägung bestimmen, vorausgesetzt, die Abmessungen des Balkens lassen sich sicher einstellen bzw. vermessen. In unserem Beispiel müßte ich z. B. einen Balken von 1 m Länge so an dem zu wägenden Auflagerpunkt unterlegen, daß auf einer Seite 8 cm, auf der anderen Seite 92 cm herausragen, die Waage dann unter den langen Hebel. Das wird ziemlich ungenau, und daher muß man entweder einen längeren Balken benutzen, der entsprechend schwer und damit schlecht zu handhaben ist, oder man wendet das Hebelgesetz zweimal an, d. h. z. B. 1. Stützung Untersetzung 1:4, unter den langen Hebelarm noch einmal eine Untersetzung 1:4. Dann kann ich unter dem langen Hebel mit akzeptabler Genauigkeit wägen und multipliziere mit 16, um die Stützlast zu erhalten (Bild 6).

Edel-Wing mit Aluminium-Mittel-Gondel

Dies und das und sonstnochwas

Grüße aus Übersee

Einen freundlichen Kartengruß erhielten wir von dem Revierabtrünnigen Johannes Börg:

Anstatt aus dem fernen Afrika meldete er sich von einer Reise in Richtung Dänemark und Schweden von der nicht minder entfernten Insel Anholt (ist doch noch Übersee, oder nicht??). Aus gut unterrichteter Quelle war zu erfahren, daß die Börg's mit ihrer Snowgoose bereits (wegen Getränkemangel in Skandinavien?) wieder auf der Heimreise sind. Wir wünschen gute Verrichtung.

Neues im Osten

Als erste Vereinsmitglieder aus der DDR begrüßen wir Gertrud und Helmut Richter aus Friedland. Durch unsere Mitglieder Isa und Georg Grönwoldt kamen sie in den Besitz mehrerer Ausgaben unseres „Mehrrumpf-Boten". Die Zeitung fand bei den Richters großes Interesse, weil sie seit etwa 4 Jahren planen, einen Katamaran zu bauen. Seit einiger Zeit sind sie dabei, das Material dafür zu besorgen, was sich nicht immer ganz leicht gestaltet und den Baubeginn noch etwa 1 1/2 Jahre hinauszögern wird.

Das Ehepaar segelt z. Zt. die „Tabasco", eine 14 m lange und 3,2 m breite Ketsch mit 68 qm Segelfläche, die sie ebenfalls selbst gebaut haben. Die „Tabasco" ist eines der größten, rein privaten Segelboote in der DDR.

Mit ihrem Katamaran werden die Richters in der DDR zur Minderheit derer gehören, die kein „ordentliches" Schiff segeln, sondern ein „Monster", das nicht Lage schiebt. Es gibt in der DDR derzeit nur 4 seegehende und etwa 20 Binnengewässer-Kats, Trimarane gar keine. Allerdings ist die Katamaran-Flotte langsam auf dem Vormarsch; so werden bis 1991 voraussichtlich 5 dieser unmöglichen Boote dazukommen.

Das Ehepaar Richter wird uns von Zeit zu Zeit über die Entwicklung der Kat-Szene und den Baufortschritt ihres eigenen Bootes informieren. Wir freuen uns auf ihre Berichte und wünschen viel Erfolg für die weiteren Vorbereitungen und den Bau ihres Mehrrumpfers.

Information

In Bremerhaven hat sich die Firma Multiboot GmbH etabliert, die sich mit Verkauf, Vermietung und Wartung von kleinen Sport- bis großen Kreuzermehrrumpfbooten befaßt. Das derzeitige Programm umfaßt die Typen Nacra 5.0 und 6.0, Prindle 15 bis 19, Kat 10 bis 17, CDK 28, Azuli 11,4m.

Informationen von Heino Picker, Multiboot GmbH, Am Seedeich 11, 2850 Bremerhaven, Tel. 0471/74052.

WEIHNACHTS-GESCHENK-IDEEN

Der **Neue Multihull-Calendar by Beken** für **1989** ist da! Mit 12 Aktion-Aufnahmen wieder ein echter Beken! Und für nur **29,90 DM** ein ideales Geschenk.

Zeigen Sie doch einfach, zu welchem Schiff Sie gehören. **T-Shirts, Polo-Hemden** und **Sweatshirts** in Topqualität mit **Ihrem Schiffsnamen.**

Multihulls in Action – der **neue Video-Film**, der Multihuller begeistert. **Profi**-Aufnahmen von Steinlager-I, Skytrain, Afterburner u.a. lassen die Herzen höher schlagen. Spielzeit über 1 Stunde. **Preis 100.–.**

Antal-Super-Winschkurbel: die Kurbel, die Regatta-Segler verwenden! Vorteile: Hergestellt aus der **Spezial-Legierung** 3571TA16, dadurch extrem stabil und mit nur **420 Gramm** superleicht. **2 Ball-Bearing-Lager** im Griff = geringster Reibungswiderstand, Griffoberfläche aus **„weichem"** Kunststoff = vermeidet Abrutschen auch bei nassen Händen.
Die Super-Winschkurbel zum Super-Preis: 82.–.

Multihulls Magazine – Die Multihuller-Zeitschrift von Seglern für Segler geschrieben berichtet über Regatten, Selbstbau, neuen Trends, neue Entwürfe, Gebrauchtschiffe. Schenken Sie doch ein 1- oder 2-Jahres-Abo.
Air Mail: 1 Jahr = 39,50 US $, 2 Jahre = 75.– US $.
Surface Mail: 1 Jahr = 22.– US $, 2 Jahre = 39.– US $.

Bitte bestellen Sie frühzeitig, damit Ihr Weihnachtsgeschenk auch rechtzeitig auf dem Gabentisch liegt!

Über 100 Catamarane/Trimarane. Vom Bauplan, über Rumpf- oder Kaskolieferung **bis zum fertigen Schiff** nach Ihren Wünschen. Typen-Übersicht als Video oder Broschüren erhältlich. Wir representieren **ausschließlich erfahrenste Konstrukteure.**

Außerdem: Bauberatung, Bauaufsicht, hochwertige Ausrüstungen. Eine detaillierte Leistungsübersicht erhalten Sie gegen 5.– DM/Briefmarken.

Bootsnamen auf T-Shirts, Polohemden und Sweatshirts

Tragen Sie Ihren Schiffsnamen ein!

Kreuzen Sie die gewünschte Schrift an!

- ☐ **Topstar**
- ☐ **Polarstern**
- ☐ *Cumulus*
- ☐ *Nirwana*
- ☐ ***Marianne II***

Art. 01 T-SHIRT DM 30.–
100 % Baumwolle, gekämmt, Top-Qualität. Lieferbar in den Farben: weiß, marineblau, hellblau, gelb, rot.

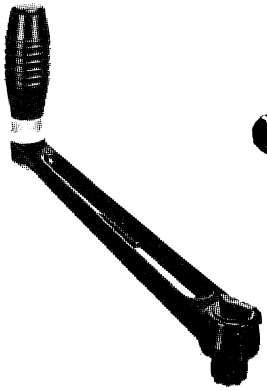
Art. 02 POLOHEMD DM 45.–
100 % Baumwolle, gekämmt, Pikee, sehr gute Qualität. Lieferbar in den Farben: weiß, marineblau, gelb, rot.

Art. 03 SWEATSHIRT DM 50.–
50 % Baumwolle, 50 % Acryl, innen angerauht, Topqualität. Lieferbar in den Farben: weiß, marineblau, hellblau, gelb, rot, grau.

Alle Teile lieferbar in den Größen: S, M, L, XL.

Die Beschriftung ist leiferbar in den Farben: weiß, schwarz, rot, dunkelblau, grün.

Preise sind inkl. Beschriftung und 14 % MWSteuer zzgl. DM 8.00 Versand- und Nachnahmekosten.



Ihr kompetenter Ansprechpartner: **Rudolf Steffen**
Schwanenstraße 9, 5603 Wülfrath
Telefon: 0 20 58/7 10 02

Aus Übersee
und ähnlich weit entfernten Gebieten

In der Nr. 50 hatten wir bereits den Besuch unserer Antipoden, der Familie Elisabeth und Jörg Apel, angekündigt. Apels hatten natürlich auch Ihren Sohn André mitgebracht, auf dessen Wohl wir gelegentlich eines Bremer Intimtreffens heftig angestoßen hatten. Die Blicke aller waren auf André gerichtet, d. h. auf den Teppich unseres Wintergartens.

Apels kamen bereits im Juni hier an und haben u.a. einen Besuch bei uns absolviert. Wir sind dann zusammen nach Cuxhaven gesegelt, und dort haben Apels den Teilnehmern eines Miniaturtreffens ihre Dias von der Überfahrt nach Neuseeland und Ihrem jetzigen Aufenthaltsort gezeigt.

Apels haben in Neuseeland ein zunächst noch sehr kleines Haus erworben, das sich mit zunehmender Beschäftigung von Jörg als Elektriker zur Zeit noch laufend vergrößert. Wegen des Hausausbaus ist in letzter Zeit das Segeln auch etwas zu kurz gekommen und Jörg meint, daß sich daran in nächster Zeit auch nichts ändern wird.

Eigentlich müßten wir nun die Debatte über die Wulstbuge wieder aufnehmen. Jörg zeigte uns einige Bilder des Bootes in Fahrt nach Anbringen der Wulstbuge. Eines war auch für den Laien erkennbar. Der Wasserablauf am Boot war sehr viel ruhiger und glatter.

Und noch ein Sprung nach Übersee. Diesmal über den Bodensee. Wölpers haben in den vergangenen Wochen einen Trip in den tiefen Süden gemacht. Zunächst müssen wir feststellen, daß entgegen anderslautender Gerüchte in Norddeutschland, auch in Süddeutschland und selbst in der Schweiz erstaunlich viele Mitbürger mit heller Hautfarbe herumliefen. So auch jener unser Mitsegler, der eigentlich nach einem 20-jährigen Aufenthalt in der Karibik berechtigt wäre, zumindest „mittelbraun" zu tragen.

Wir haben also Rudi Wagner und seine Frau Antje in Konstanz besucht und uns dort ausgesprochen wohlgefühlt.

Für die, die ihn kennen, Rudi hat sich in den letzten Jahren eigentlich kaum verändert. Vielleicht sind die Falten auf der gramzerfurchten Stirn etwas tiefer geworden. Im übrigen ist Rudi dabei, wieder zu einer aufgehenden Sonne am Literatenhimmel zu werden. Von seinem neuen Buch „Kokosnüsse satt" soll irgendwo in dieser Nummer das Titelblatt erscheinen. Das Buch soll uns vom Verlag in diesen Tagen „zur kritischen Durchsicht" zugehen. – Eine weitere Mitteilung aus der Literatur erscheint nicht minder wichtig: Rudi ist dabei, zusammen mit dem Verlag Klasing, eine Neuauflage seines ersten Buches „Weit, weit voraus liegt Antigua" vorzubereiten. Der Titel wird möglicherweise etwas anders lauten. Deshalb empfehlen wir die nächsten Ausgaben der „Yacht" mit besonderer Aufmerksamkeit zu lesen.

Mit Übersee sind wir aber noch nicht durch: Beim dritten Anlauf liegt die mecklenburgische Seenplatte dazwischen. An anderer Stellen haben wir bereits mit-

geteilt, daß wir ein erstes Mitglied in der DDR gefunden haben. Das Ehepaar Helmut und Gertrud Richter in Friedland. Im November ist wieder unser üblicher Besuch von Verwandten und Freunden in der DDR fällig. Dann werden wir natürlich auch die Richters besuchen. Helmut Richter ist gegenwärtig dabei, die in der DDR existierenden Mehrrumpfboote aufzulisten. Darüber hoffe ich dann in der Nr. 52 weiteres berichten zu können.

Heinrich Wölper

JUNKUNG AUS BALI

Am 15. Oktober 1988 startet das GJR von Bali nach Pt. Darwin/Autralien. Teilnehmen werden 10 Trimarane aus 10 Nationen. Diese zehn Boote sind also Junkungs, die alle einheitlich gebaut wurden. Eine BRD-Crew soll auch dabei sein, bestehend aus Mann und Weib. „GJR" das Heißt ganz einfach:

„Das große Junkung-Rennen"

Einzelheiten darüber kann man in „Yacht 8/88" lesen.

Ich besuchte Bob Hobman, den Veranstalter dieser Gaudi, der vor Jahren schon mit einem größeren Cat von Bali nach Madagaskar gesegelt bzw. getrieben ist.

Natürlich segelten mein Freund und ich mit einem Traditions-Trimaran, Wenden geht kaum, man hilft sich mit Paddel oder man Halst.

Zum Schiff:
- Länge von 4,5 - 7 Meter
- Hauptrumpf wird aus vollem Baum geschlagen, also Einbaum.
- Die Ausleger sind Bambusrohre, die geschwungenen Beams sind entsprechend gewachsene Baumäste.

Mittelschiff, Ausleger und Beams werden zusammengesteckt und mit viel Leine verschnürt. Keine Metallbeschläge!

Verziert wird das Gefährt durch tierähnliche Vor- und Achtersteven. Farbenfrohe Bemalung und zwei Fischaugen gehören auch dazu.

Das Rigg besteht aus einem kurzen Pfahlmast, daran zwei Bambusspieren mit dazwischengespannten Spritsegel.

Alles sehr einfach, aber sehr massiv gebaut.

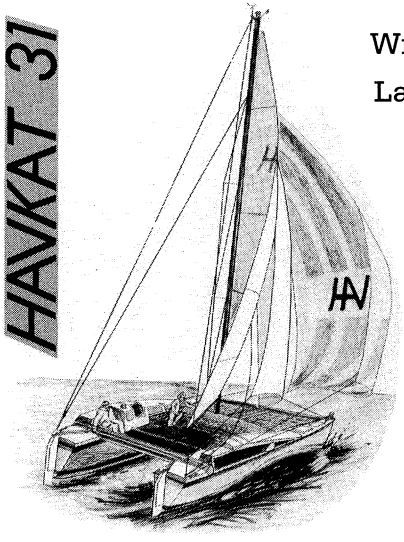
Gerne hätte ich so ein schönes Schiff hier zum Segeln oder nur als Schmuckstück im Garten.

Aus Transportgründen (20 Fft-Container) müßte ich 9 Boote kaufen und importieren; dafür suche ich noch einige Interessenten.

Der Einführungspreis frei München/evtl. Hamburg beträgt inkl. Fracht, Zoll usw. ca. DM 6000,–; für ein neues 5,8 Meter Schiff!

Ernsthaften Interessenten sende ich gerne einige Farbfotos.

Kontaktadresse: Klaus Scheingraber,
Am Eichenhain 5, 8080 Fürstenfeldbruck, Tel. (08141) 92005.



Wird jetzt in Amsterdam gebaut ! ! !

Lars Oudrups Entwurf **HAVKAT 31**

Sehr schneller Kajütkatamaran,

Länge 9,55 m, Breite 5,90 m

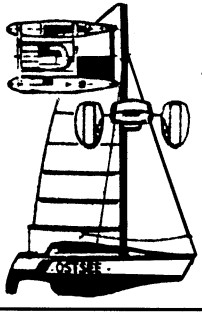
kasko und segelfertig !

TRANSVAALSTRAAT 55 III

1092 HC AMSTERDAM

0031-20-923983/312104

RHEBERGEN MULTIHULL YACHTS



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

Yachtsegel – Yachttakelagen

Persenninge · Tauwerk · Drahtseile · Bootsbeschläge
Rettungsgeräte

Hinrich Meyerdiercks

Segelmacherei · Taklerei

Hauptbetrieb: 28 Bremen-Oslebshausen, Beim Struckenberge 10, Ruf 645007
Filiale: 282 Bremen-Vegesack, Alte Hafenstraße 37/38, Ruf 650039

Ein Mann, zwei Rümpfe und das Watt

von Dr. Petersen

Fortsetzung aus Heft Nr. 50

Einen weiteren Zwischenfall, der bös hätte ausgehen können, erlebten wir auf dem Nachhauseweg von einem Ostseetörn im Nord-Ostsee-Kanal. Wir lagen im Schlepp hinter einem kleinen Kümo. Dessen Schipper übersah das absolute Stop-Signal an einer Weiche und wurde vom Weichenwärter über Lautsprecher angeblafft: „Sofort wenden!" – Das Kümo gehorchte umgehend, und mein Sohn ging nach vorn, um während der Fahrtverlangsamung die Schlepptrosse dichtzuholen. Als das Kümo nach der Wende wieder Fahrt aufnahm, fierte der Filius die Trosse langsam wieder. Ich rief ihm noch zu: „Achte auf Kinken!" Doch da war es schon passiert! Ein Fuß stand in der Trossenbucht, die Trosse kam steif, mein Sohn wurde mit dem Fuß in der festgezogenen Trossenschlinge über Bord gerissen und hing – mit dem Fuß in der Schlinge – kopfüber im Wasser.

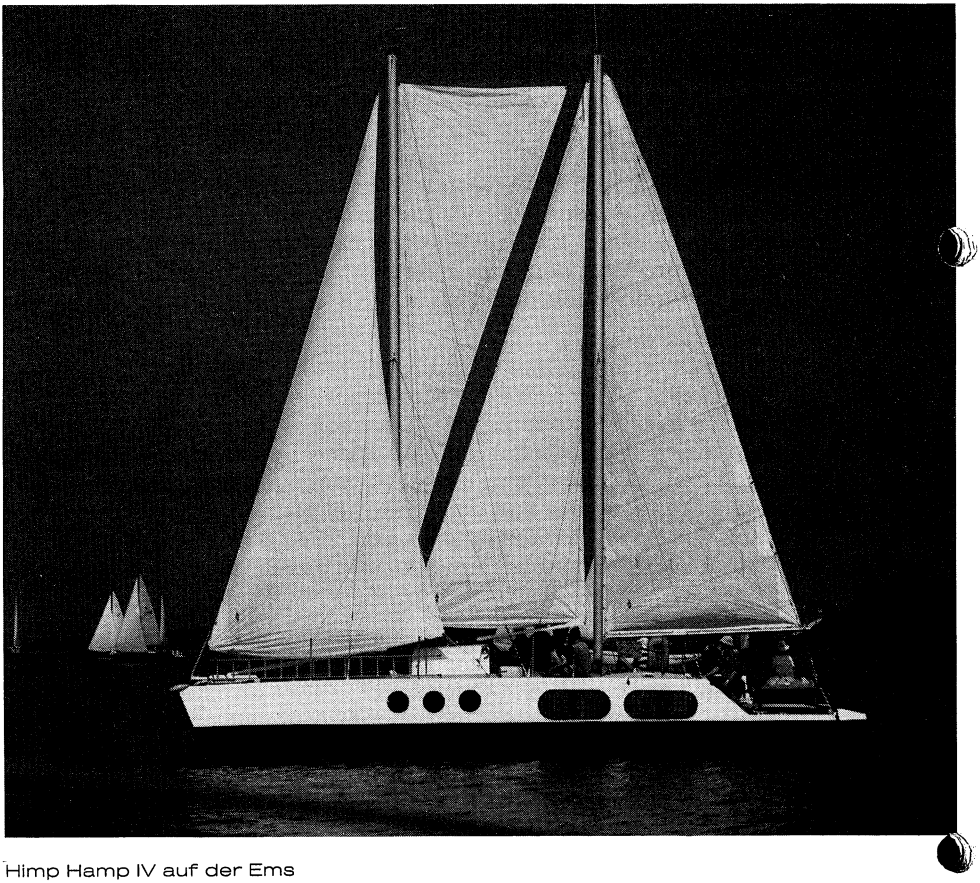
Nie in meinem Leben habe ich so laut gebrüllt wie jetzt: „Losschmeißen! Werft die Trosse los!" Doch zum Glück hörte der Moses auf dem Kümo mein Geschrei, begriff sofort was los war und slippte die Trosse. Das waren Momente des Schreckens! – Nie zuvor sind mir Sekunden so lang geworden wie hier. Die Spannung löste sich erst, als mein Sohn luftschnappend wieder auftauchte und auf meine ängstliche Frage, ob der Fuß noch dran sei, trocken bemerkte: „Kümmere dich lieber um das Boot statt um meinen Fuß." Wir trieben nämlich inzwischen hilflos im Kanal auf die Steinböschung zu, und das Biest von Außenborder sprang (mal wieder) partout nicht an.

Ich wollte meinen Jungen, der erhebliche Strangulations-Verletzungen am Unterschenkel hatte, gleich ins Brunsbüttler Krankenhaus bringen, aber er war entschieden dagegen. „Du bist doch selbst Arzt!" sagte er. „Kaufe Verbandszeug und Antiseptika und verarzte mich hier. Liegen kann ich auch an Bord!" – Auf dem restlichen Törn über die Nordsee nach Leer hatten wir zum Glück ruhiges Wetter, Komplikationen traten nicht auf; die Narben aber hat mein Sohn heute noch.

Auch sonst ging nicht immer alles glatt. Doch wer kennt das nicht? Es war an der Westküste Irlands, und wir steuerten bei SW 5 Nordkurs. Ich übernahm um Mitternacht bei Nieselregen und miserabler Sicht die Wache. Mein Wachvorgänger hatte den Kurs direkt auf die nächste Ecke, das Black Rock-Feuer angesetzt, aber nur fünf Grad Abdrift berechnet. Nach dem Stand der Logge mußten wir kurz vor den vorgelagerten, teilweise dicht unter Wasser liegenden Klippen stehen. Doch vom Feuer war in der diesigen Luft nichts zu sehen.

Gerade wollte ich zur Sicherheit ein Stück nach See zu ablaufen, da schrie mein Vorschoter: „Warschau!" und zeigte schräg nach oben, wo über unseren Köpfen aus einer Dunstwolke von Hochnebel heraus ganz schwach das Feuer blinkte. Und nun hörte man auch sein Nebelhorn und – leider! – auch Brandung, deren Rauschen die Nebelsuppe bisher verschluckt hatte.

So gut die optischen und akustischen Verhältnisse es gestatteten, fransten wir uns mit größter Vorsicht durch die schmale Passage hinter Black Rock. Zum Glück hatte ich mir kurz zuvor genaue Spezialkarten besorgt, die ich zuvor eingehend studiert hatte. Kaum waren wir durch, klarte es auf, so daß wir das Feuer noch stundenlang hinter uns blinken sahen.



Himp Hamp IV auf der Ems

Und noch ein aufregendes Erlebnis fällt mir ein: Von Norwegen kommend steuerten wir bei NW 7, eingehüllt in mächtigen Schauerböen, Helgoland an. Der Beschlag unseres Backbordruders war gebrochen; ich hatte ihn schon im Winter erneuern wollen, es aber dann doch vergessen. Nun war er im Seegang unten abgeschoren. Wir holten das Ruder mitsamt dem Koker hoch, was bei dem herrschenden Wetter nicht einfach war.

Eigentlich hatten wir ja nicht vorgehabt, Helgoland anzulaufen, sondern wollten durchs Norderneyer Gatt – den schmalen Durchlaß zum Watt zwischen Juist und Norderney – direkt nach Hause segeln. Doch das war bei dem herrschenden Wind und der im Gatt zu erwartenden Grundsee indiskutabel geworden.

Dafür beschlossen wir, auf Helgoland eine Atempause einzulegen, obgleich auch hier die Ansteuerung nicht ganz problemlos war.

Zur Sicherheit fragte ich über UKW-Funk beim Seenotkreuzer auf Helgoland an, ob wir wohl riskieren könnten, bei diesem stürmischen Wetter den kürzesten Weg durch die Nordeinfahrt zu nehmen. Man riet uns dringend ab; also außen um die Sanddüne!

Nach dem Koppelbesteck standen wir etwa 10 sm vor der Insel, die aber bei der schlechten Sicht nicht auszumachen war. Plötzlich fauchte von achtern eine wilde Schauerbö heran, die unsere Sicht auf 20 m begrenzte und uns auch nicht überholen konnte, weil wir selbst höchste Fahrt liefen. Da wir ringsum nichts erkennen konnten, war die Ortung unserer genauen Position äußerst schwierig. Doch da schrie einer von der Crew: „Backbord querab eine rote Tonne!" Backbord querab - ? Dann mußte an Steuerbord auch eine liegen, und wir waren just dabei, zwischen ihnen in die riskante Nordeinfahrt einzuscheren. Das konnte ja heiter werden! Doch wie so oft – es wurde nur halb so schlimm, weil Wind und Strom beide von achtern mitschoben. Zehn Minuten später lagen wir im Yachthafen fest. Daß unser Kat das alles mit ausgefallenem BB-Ruder geschafft hatte, bewies wieder mal seine enorme Sicherheit.

Allerlei Merkwürdiges

Das Aneinanderreihen solcher Stories erweckt leicht den Anschein von Abenteuerlust. Doch waren solche Erlebnisse immer nur die Ausnahme. Bei all unserer Segelei stand immer – neben der Freude am schnellen Segeln – die Sorge um das Wohlbefinden der Crew im Vordergrund – nicht zuletzt auch wegen des Spaßes, den die Kinder und deren Freunde an der Sache haben sollten.

Vor allem aber darf der Humor beim Segeln nicht verlorengehen. Meine Güte, was haben wir in den ersten Jahren nicht alles mit anhören müssen, denn überall war unser Schiff der erste größere Tourenkat, den die Leute auf der Ems zu sehen bekamen, später dann auch auf Helgoland, in Kiel, Dänemark, Irland, Norwegen und Schweden. „Floß mit Segeln" oder „Meeresomnibus" nannte man uns und rief uns zu: „Wo habt ihr denn die Räder unterm Boot?" Sogar als Geheimwaffe der Marine wurde HIMP-HAMP I einmal verdächtigt – vielleicht, weil ich sie zudem auch noch grau angestrichen hatte. Wie oft sind wir fotografiert worden! Immer umstand uns schnell eine teils gaffende, teils ernsthaft fragende Menschenmenge, und unter ihnen auch oft Leute von der Presse, die dann am nächsten Tag ihre mehr oder weniger von Sachkenntnis getrübten Sprüche über uns losließen. Wie gesagt – mit Humor wird alles leichter. Doch veräppelten wir allzu dumme Frager mitunter ganz schön, wenn uns deren Blödheit allzusehr auf die Nerven ging.

Etwas sehr Merkwürdiges passierte uns im norwegischen Egernsund. Im allgemeinen beachteten uns die Fischer in den Häfen noch am wenigsten. Hier aber stand ein ganzer Haufen an der Pier, der lebhaft über unser Schiff diskutierte. Was mochte der Grund sein? Schließlich erfuhren wir dann, daß kurz vor uns eine sowjetische Trawler-Flotte dagewesen war – und zwar ausgerechnet mit Fischerei-Katamaranen. Das war etwas ganz Neues! Es hatte die Fischer sehr be-

eindruckt, da sich herumgesprochen hatte, daß diese Fischerkats bei viel mehr Wind fischen konnten als ihre Kutter und wegen ihrer ruhigen Lage im Seegang weitaus bessere Arbeitsbedingungen boten.

Solange ich im Krankenhaus Dienst tat, konnte ich nie länger als drei Wochen von Leer fort sein. Deshalb beschränkte sich unser Fahrtgebiet in dieser Zeit überwiegend aufs Wattenmeer, Ostsee und südliche Nordsee. Längere Törns bis hin zu den Hebriden und Shetlands oder auf der Ostsee bis zu den Aland-Inseln unternahmen wir mit Mannschaftswechsel am Wendepunkt. Dadurch wurde es möglich, die Reisen trotz beschränkter Zeit recht weit auszudehnen. Drei Wochen lang kommt eine Crew auch gut miteinander aus, so daß es bei uns nie Mißhelligkeiten gab, wie man sie von anderen Schiffen kennt. Aber immer wieder haben wir uns gefreut, wenn wir nach langer Fahrt dann durchs Norderneyer Gatt in unser schönes Heimatrevier – das Watt – zurückkehrten. Dort gingen wir erst einmal hinter Juist auf Trockenfall, um dort in aller Ruhe die glückliche Heimkehr mit einem guten Schluck zu begießen.

Fortsetzung in Nr. 52

Fehler gibt es immer wieder ...

Normalerweise ist das Redaktionskomitee gegenüber Kritik eiskalt. Wir haben auch gegenüber Fehlern eine Hornhaut entwickelt. Als Amateure erlauben wir uns abends nach Feierabend oft Fehler sogar mehrmals zu machen. Wir geben uns aber Mühe jeden Fehler höchstens dreimal zu machen. Oft gelingt es uns, die Fehler so zu verstecken, daß keiner sie merkt. In Nr. 50 ist uns dies unvollkommen gelungen. Proteste und Aufforderungen um Richtigstellung kamen selbst aus dem fernen England. Ruth Wharram hat recht, es ist nicht einzusehen, warum das Boot auf der Titelseite nicht beim Namen genannt wurde. Es handelt sich um eine Tiki von Wharram. Es ist weiter nicht einzusehen, warum der Artikel: „Trailern und Falten allenthalben" von Kurt Diekmann geschrieben worden sein soll, wenn er doch von Hans-Jochen Naumann geschrieben wurde usw. usw. Wir bitten um Entschuldigung.

Bernd Huse

Triple zu verkaufen!

Triple, eine Bent Quorning Konstruktion, ist ein Trimaran, gebaut von Bent Quorning und Leif Elkjær.

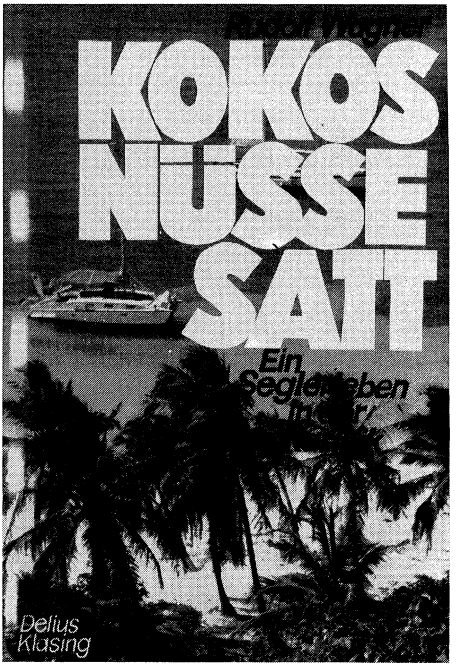
L.O.A. 10,2 m, L.W.L. 9,8 m, B.O.A. 7 m, Gewicht 2,3 kg, Mast 13,5 m, Großsegel 29 m², Genua 38 m², Fock 22 m², Sturmfock 7 m², alles aus Fogh Sails. Motor Volvo Penta MB 10 A 14 PS mit Faltpropeller. Doppelkoje in Vorkajüte, großer Salon mit 6 Sitzplätzen und 3 Kojen. Achterkajüte mit Pumpklo.
Trotz gutem Innenraum ist Triple ein sehr schnelles Boot mit einem IOMR-Rating von etwa 0,9000.
Preisvorschlag D. Kronen 268,000,–.

Lars Oudrup Yacht Design, Hessgade 40, 5500 Middelfart Danmark, Tel.: + 45 9 41 66 25, Mo. - Fr.: 16 - 18 Uhr.

Endlich wieder ein Lebenszeichen von Rudi Wagner – und was für eins!

Liebe Christa, lieber Heiner,

kaum war Euer viel zu kurzer Besuch vorüber, da brachte die Post auch schon das erste Exemplar meines neuen Buches. Ich hätte Euch gerne persönlich damit bekannt gemacht. Es heißt:



KOKOSNÜSSE SATT

Ein Seglerleben in der Karibik

Ihr habt ja dieses „Seglerleben" in einem schönen Urlaub selbst miterlebt. Kein Buch wäre dick genug, um alles aufzunehmen, was in 20 Jahren „Seglerleben in der Karibik" so abgelaufen ist. Diese Zeit, ganz für sich allein beschrieben, steht noch aus. Was Ihr auf diesen Seiten findet, ist weit mehr und spiegelt vielleicht auch die Gedanken und Hoffnungen der vielen Segler wider, die das große Erlebnis noch vor sich haben. Einmal: „Kokosnüsse satt!" Das war einer von vielen Kinderträumen. „Kokosnüsse satt" und keine Palme mehr sehen können, das kann dabei nach 20 Jahren herauskommen. Im Grunde genommen: das Leben bleibt überall ein hartes Stück Brot. Ein Glück, wenn einer so lange barfuß und in der Badehose daran knabbern darf!

Was ich über Schlechtwettersegeln am Atlantik in einem Mehrrumpfboot sagen kann, habe ich aus ungewollter Erfahrung niedergeschrieben. So mitgenommen wir selber waren, so ungebrochen hat sich EILANDHOPPER auf dieser, meiner zweiten Atlantikreise bewährt. Wie das vor sich ging, steht alles schwarz auf weiß da. Die Reise hätte so nicht verlaufen müssen; aber uns blieb keine Zeitwahl. Einmal Atlantik im Sommer, einmal im Winter. Als die Schönwetterreise auf HOBBY vorüber war, schrieb ich in WEIT, WEIT VORAUS LIEGT ANTIGUA, nur diese Jahreszeit käme ein zweites Mal für mich in Frage. Nun hatte ich also auf EILANDHOPPER erlebt, wie es läuft, wenn man sich nicht daran halten kann. Übrigens wird auch dieses Buch bald wieder im Buchhandel sein. Damals ging es noch um eine Einhandreise im Katamaran, an die so weit überhaupt noch keiner gedacht hat. Die Zeiten änderten sich. Als ich jetzt das letzte Mal Antigua verließ, traf gerade einer der schnellen FLEURY MICHON ein. Vergleichsweise zu HOBBY's fünf Wochen langer Reise ist das jetzt nur noch ein Katzensprung. Wer hätte das 1967 geglaubt!

Viel Spaß beim Lesen und ganz herzliche Grüße, Euer Rudi

CATACLUB - Segelboote der französischen Werft CNAMAS-NOVATION MARINE werden nach dem neuesten Stand der Technik hergestellt und erprobt, perfekt ausgerüstet und mit einem modernen Interieur ausgebaut.

CATACLUB - Schiffe – ob Catamarane oder Einrumpfyachten – können Sie kaufen, ganz oder in Anteilen, chartern, mit und ohne Skipper.

CATACLUB - Miteignerschaft ist rentabel, von Vielen nutzbar, verschenkbar – einfach toll!!

CATACLUB - Miteigner tauschen ihre Nutzungsrechte und segeln weltweit auf ihrem Schiff in den schönsten Revieren der Welt: Mittelmeer, Karibik, Polynesien, Thailand.

CATACLUB ist für Alle: Singles, Paare, Familien, Gruppen, Anfänger, Reisende, Seebären, Meilenfresser.

CATACLUB - Dienstleistung nimmt Ihnen Schwierigkeiten ab und vermeidet Zeitverluste: ankommen, absegeln und Urlaub genießen.

CATACLUB erspart Liegeplatzsorgen und bietet einen erstklassigen Service.

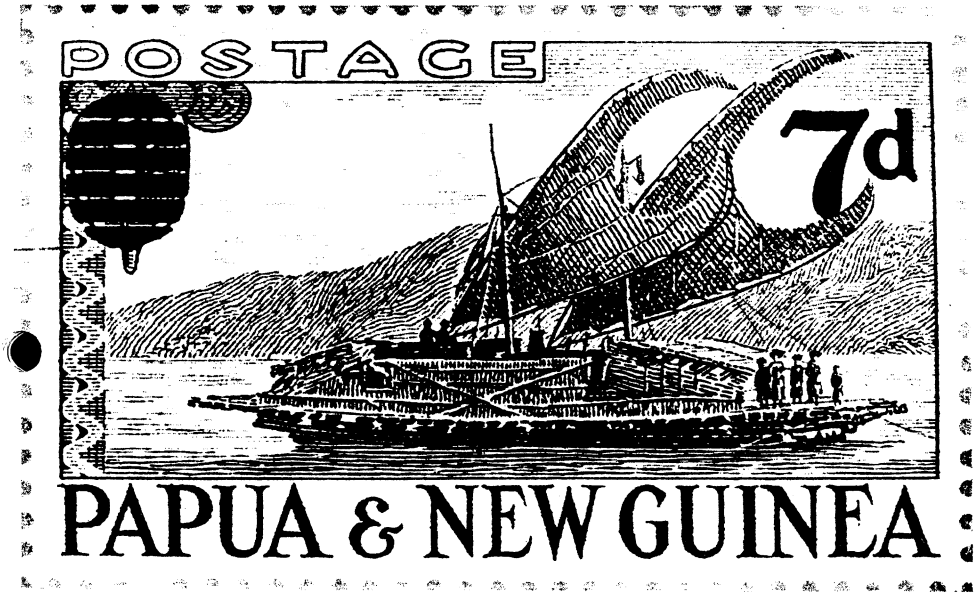
CATACLUB organisiert und verwaltet Miteignerschaften, Timesharing, Vercharterung, Probesegeln, Einführungs- und Überführungs-Törns, Mitseglerzentrale, Bareboat-Charter, Luxuscharter mit Hotelqualität, Weltumsegelung in Kurzetappen.

ZOUM 80 R	: 8,0 x 4,5 m	/ 31 m²/2D,	trailerbar
PROFIL 102	: 10,2 x 5,8 m	/ 58 m²/4D,	sportlich
CNAM 105	: 10,5 x 5,9 m	/ 60 m²/2D + 1E,	wohnlich
POLYNESIA 120	: 11,9 x 6,1 m	/ 78 m²/3D,	sonnig
ZOUM 125	: 12,7 x 6,9 m	/ 108 m²/2D,	universell
CNAM 129	: 12,9 x 7,0 m	/ 100 m²/4D,	schnell
PROFIL 46	: 13,8 x 7,5 m	/ 120 m²/5D,	geräumig
PROFIL 57	: 17,0 x 7,5 m	/ 140 m²/5D,	luxuriös
SUCCES 73	: 22,0 x 4,5 m	/ 220 m²/8D,	einrumpfig
NEW LOOK 305	: 30,5 x 13 m	/ 600 m²/12D,	modern
RAVING MAD	: 48,0 x 26 m	/ 1975 m²/20D,	verrückt

CATACLUB

Etienne Jacob · CH-8265 Mammern
Tel. 0041/54/413931
Fax 0041/54/413760
Telex CH 896635

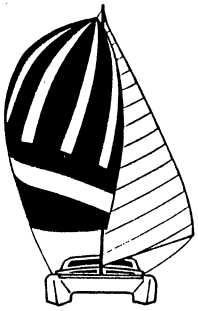
Der Briefmarkentrick



Eine interessante Werbemethode für diesen 20 m Fahrtencat! Man beachte das Doppelrigg mit Scherensegel, Kabine über die ganze Breite, sowie den Kaufpreis von 7 „d" einschließlich Fender (li. o.).

Ankündigung IMM 89

Das nunmehr 7. IMM (International Multihull Meeting) ist für die letzte Juliwoche 1989 in Horten Oslo-Fjord, Norwegen angesetzt. Am Beginn des Treffens ist eine Regatta von Lysekill, Schweden nach Horten geplant.



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

Liebe Mehrrumpf-Interessenten!

Anzeige

Das 3. Multihull-Meeting in La Rochelle am 8. und 9. Oktober war für alle Beteiligten ein Erfolg. Außer ausgiebigen Testfahrten mit dem 18 m Luxus-Kreuzer-Katamaran von Technicoque/Technicomposite konnte man bei den Werftbesuchen die neue TROPIC 15 m im Bau besichtigen. Dabei wurde von dem sachverständigen Publikum insbesondere die Mischbauweise, Unterwasserschiff GFK-Keflar (alles rund) und Überwasserschiff Sperrholz-Epoxy, bewundert. Diese Bauweise bietet optimale Formgebung zu einem vergleichsweise sehr günstigen Preis.

Dazu vorab einige Preise und Informationen von Rümpfen in dieser Bauweise:
Die Rümpfe werden in den Längen von 10 m, 12 m und 15 m inclusive aller Konstruktionspläne und Baugenehmigung geliefert. Auf diese Fertigteile aufbauend kann in GfK oder Holz weitergearbeitet werden. Variationen im Aufbau und Inneneinrichtung sind im Programm enthalten, dabei ist Beratung selbstverständlich.

Beispielhaft sind die Segeleigenschaften dieser Konstruktion. So hat z. B. die PRELUDE 10 m bei einem Test der Zeitschrift „Bateoux" über einen Messzeitraum von 1 Stunde eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 20,4 kn erreicht.

PRELUDE 10 m	Unterwasserschiff und Pläne	19 500,– DM
TROPIC 12 m	Unterwasserschiff und Pläne	24 750,– DM
TROPIC 15 m	Unterwasserschiff und Pläne	29 750,– DM

Auch bei der Beratung in Ausrüstungsfragen sind wir unseren Kunden behilflich. Wir nennen Ihnen günstige Einkaufsquellen in England, z. B. für Elektronik, oder Frankreich, für Masten, Winschen und Segel. Auch vorgefertigte Holzeinbauten mit beliebigen Krümmungsradien (das Boot sieht nicht mehr sofort nach Selbstbau aus) sind preiswert in Frankreich erhältlich.

Als Einstieg in den Selbstbau bieten wir z. B. den KAT 235 an, der aus bereits geschnittenen Platten in der Nähbauweise erstellt ist. Preis incl. Epoxy 1 100,– DM.

Ein Surfrigg ergänzt den KAT 235 zum idealen Strandkatamaran. Er ist auch in 3,10 m Länge erhältlich. Es segeln von diesem Katamaranen über 300 Exemplare, zum Spaß für die ganze Familie.

Wie jedes Mal ein Leckerbissen zum Schluß:
Solarpaneel, 5 Watt, mit Schutzdiode 138,– DM.

Weitere Informationen bei uns, auf der Mitgliederversammlung oder der „Boot '89" im Januar.

VFS Bernd Galle MULTIHULL'S

Importeur der Werften

Fountaine-Pajot, Naval Force 3, Technicoque

VFS Bernd Galle GmbH
D-5093 Burscheid 1
Luisenstraße 33a
Tel. (0 21 74) 6 11 51
Telex: 8 514 964R. Multi

Mitseglerbörse

Liebe Interessierte,

für die umfangreiche Resonanz auf unsere Mitseglerbörse dürfen wir uns bedanken.

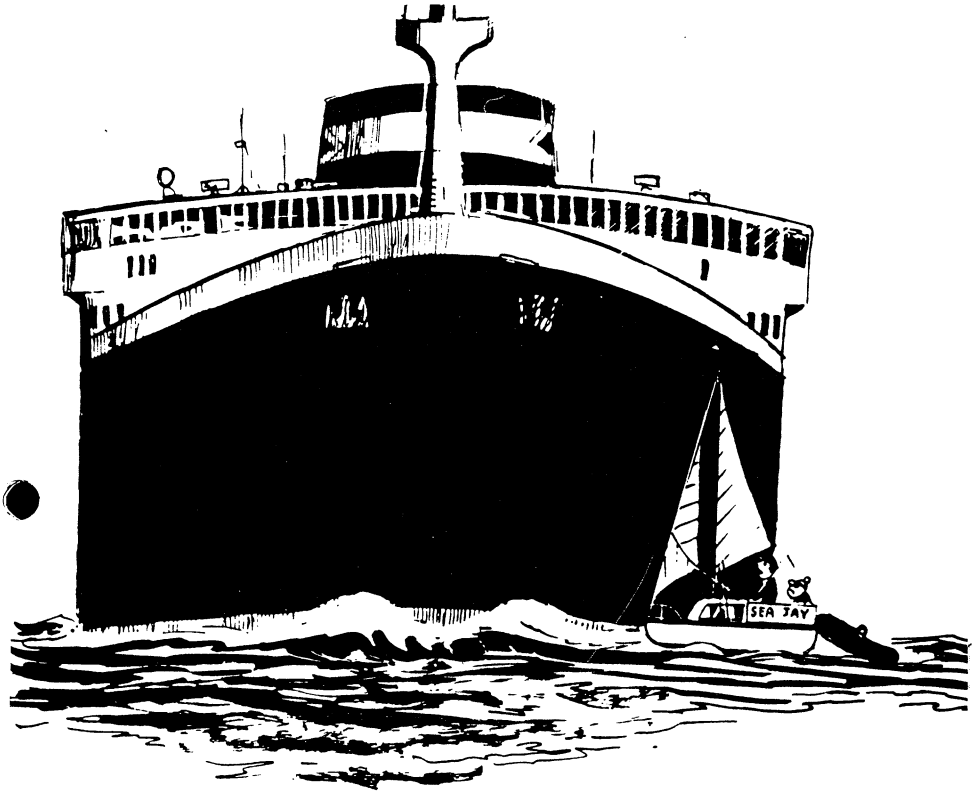
Eine dringende Bitte:

Alle Meldungen bitte ausschließlich an unser Mitglied Christoph Köster, Am Dobben 34, 2800 Bremen.

Meldungen bitte nur auf dem auf der nächsten Seite abgedruckten Formular für Skipper/Mitsegler. Wer sein Heft nicht zerschneiden will, kann das Formular fotokopieren bzw. abschreiben.

Mitsegelgelegenheit sucht:

Hans Peter Odermatt, Merzhausener Str. 76, 7800 Freiburg.
Joachim Kärtel, Bechstedter Weg 5, 100 Berlin 31.
Martin Bertels, Friedericus-Str. 5, 4400 Münster-Nienberge.



„Immer Kurs halten, Egbert, wir dürfen ihn jetzt nicht verwirren!"

Mitseglerbörse

Eigner/Skipper

Name, Vorname: _____

Anschrift: _____

Bootstyp: _____

Revier: _____

Länge: _____ Meter Breite: _____ Meter Anzahl der Kojen: _____

Crewstärke max.: _____ Anzahl der Mitsegler(innen): _____

Anforderung an Mitsegler(in): _____ unerf. _____ Segel A _____ BR

_____ BK _____ C _____ SFB _____ Seefunk

Art des Törns: _____ Fahrtensegeln (Sport/Fam.) _____ Überführung

_____ Regatta _____ Wochenendsegeln

Törnvergütung: _____ Hand gegen Koje (HgK)

_____ HgK + Unkostenbeteiligung

_____ Charterbeteiligung _____ DM/Woche

_____ DM/Woche

Termin des Törns: von _____ bis _____

Mitsegler

Name, Vorname: _____

Anschrift: _____

Gew. Bootstyp: _____

Gew. Revier: _____

Gew. Länge: _____ Meter

Ausbildungsnachweis: _____ unerf. _____ Segel A _____ BR

_____ BK _____ C _____ SFB _____ Seefunkz.

Gew. Art des Törns: _____ Fahrtensegeln (Sport/Fam.) _____ Überführung

_____ Regatta _____ Wochenendsegeln

Mögliche Törnverg.: _____ HgK _____ HgK + Unkostenbeteiligung

_____ Charterbeteiligung _____ DM/Woche

_____ DM/Woche

Mögliche Termine: von _____ bis _____

_____ kurzfristig 14-30 Tage vor Törnbeginn

_____ sofort 1-13 Tage vor Törnbeginn

QUEST 33 CS

Spezifikation:

LüA	10,05 m
LwL	9,20 m
Breite	4,40 m
Tiefgang	0,80 m
Gewicht	4318 kg
Mastthöhe üb. Deck	10,70 m
Großsegel	14,90 qm
Genua	34,40 qm

Motorisierung:

Typ	15 PS, 2 Zylinder Diesel
Getriebe	3 : 1
Antrieb	spez. PROUT-Bein
Tankvolumen	56 L

Wohnbereich:

Stehhöhe Rumpf	1,88 m
Stehhöhe Salon max.	1,78 m

Preise:

Komplett	£ 55775.-
Ausbaustufe III (segelklar)	£ 35200.
Ausbaustufe II/I	£ 23500.-/16900.-

In einem Testbericht von Yachting World, Juli '85 werden folgende Vorzüge herausgestellt:

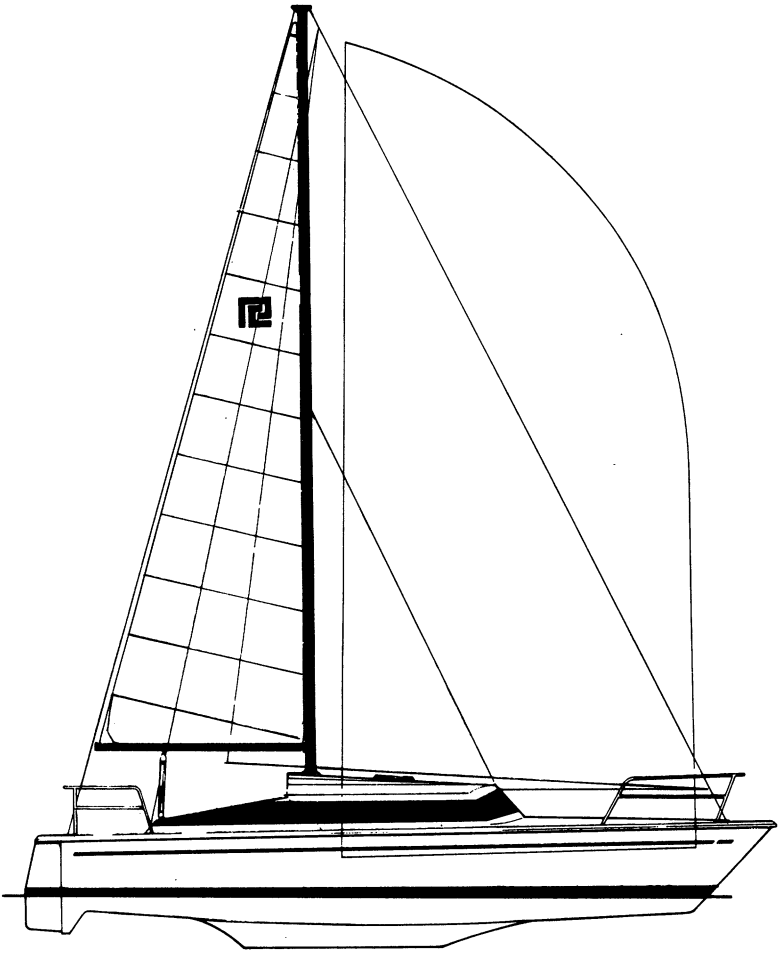
- Das Antriebs-„Bein" läßt sich sowohl auf und ab als auch nach back- und steuerbord schwenken.
- Unter Segel ist das Boot leicht zu steuern und zeigt vor allem am Wind ein ausgewogenes Verhalten
- Bei einer Windgeschwindigkeit von 12 kn (3-4 Bft) erreichte der Katamaran im ruhigen Wasser 5,2 kn.

Das Boot ist auch als Motorsegler erhältlich, wobei zwei Motoren zum Einsatz kommen.

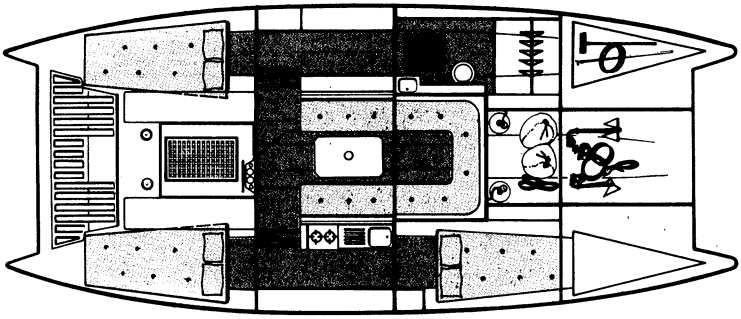
Der Fahrtradius beträgt bis zu 400 sm, und als Höchstgeschwindigkeit können bis zu 14 kn erreicht werden.

Hersteller:

Prout Catamarans Ltd., The Point, Canvey Island, Essex SS87TL



Standard layout



ARGONAUTA

Ein neuer faltbarer Micro

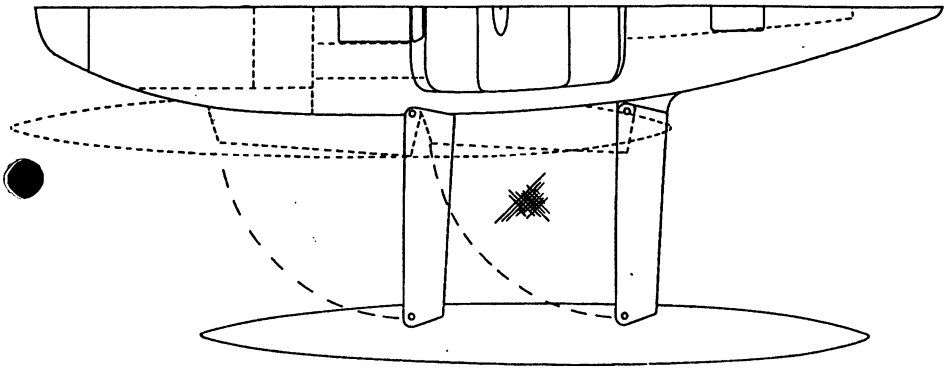
In Multihulls Ausgabe März/April 88 wurde der neueste Entwurf von Dick Newick und John Olin von der TREMOLINO BOAT COMPANY angekündigt. Diese Zusammenarbeit führte zur Vervollkommnung des Schwenkarm-Prinzips, das von John Westell in England zuerst an seiner OCEAN-BIRD entwickelt wurde und Verbreitung fand. Es erlaubt ein schnelles Entfalten aus der Trailerphase zur Segelkonfiguration, ebenso wie eine hafenfreundliche Breitenverringerung auf etwa 2,85 m.

Durch eine ungewöhnliche Längenaufteilung: der Mast steht auf 35% der LüA (=2.76 m) von vorn, anschließend ein Cockpit von 1.65 m Länge, ergibt sich eine geräumige Achterkajüte, die neben einer Doppelkoje von 2 x 1,4 m noch die komplette Einrichtung von Kombüse und Navigation enthält. Eine weitere Koje befindet sich im Vorschiff.

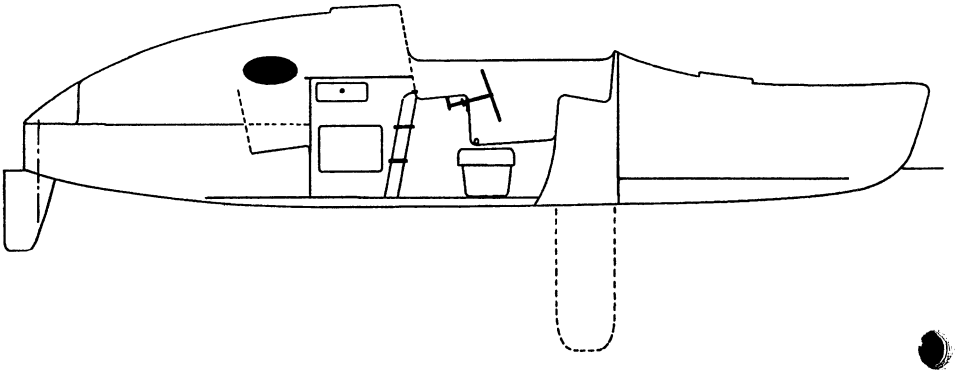
Diese Konzentration von Gewichten der Einrichtung und Besatzung in Bootsmitte sorgt für einen stabilen Trimm. Das Steckschwert ist ebenso wie die Fallen und Schoten leicht vom Rudergänger an der Rudersteuerung erreichbar, so daß Einhandsegeln keine Schwierigkeiten bereiten dürfte. Ob das so weit vorn liegende Cockpit jedoch ausreichend spritzwassergeschützt ist, muß die Erfahrung zeigen.

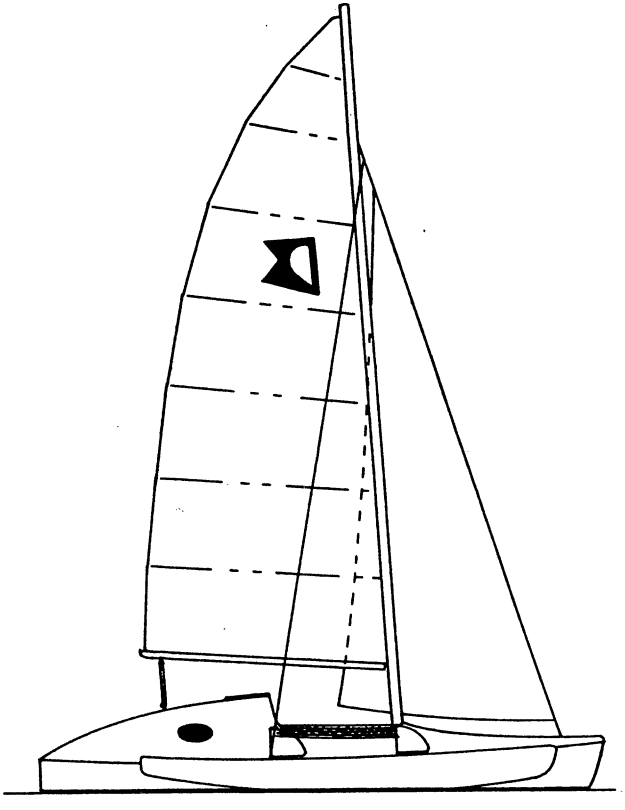
Die asymmmetrischen Mondsichel-Schwimmer werden auf raumen Kursen erlauben, auf den Schwertgebrauch zu verzichten. Die Ankündigung, bis Beaufort 5 mit dem Boot die wahre Windgeschwindigkeit zu erreichen, ist ein kühnes Versprechen, da die Segelfläche von gut 30 qm in Anbetracht der angegebenen Verdrängung (Gewicht ?) von 930 kg nicht gerade üppig ist.

Hierzu alle Zeichnungen der Seite 50 von Multihull March/April 88



LüA	=	7,90 m	S	=	30,7 m²
LwL	=	7,62 m	Depl	=	930 kg
BüA	=	6,10 m	Bruce No.	=	1,43
Bred	=	2,85 m	Mast-L	=	10,0 m
BwL	=	0,86 m			





Katamaran ZZETT 85. Bj. 1986,8,40 x 4,0 x 0,30m wegen Krankheit zu verkaufen. 4 Schlafplätze,reichhaltige Segelausstattung, diverse Extras, 8-PS-Außenborder, Beiboot usw., Hydrauliksteuerung, Tandemtrailer. Bojenliegeplatz am Chiemsee kann übernommen werden. VB 58000,– DM. Näheres über Dieter Pilat, Minerviusstr. 2, 8000 München 19, Tel. 089-153814 ab 17.00 Uhr.

Hallen- und Freigelände mit mehreren tausend qm werden in Köln, Rheinufernähe, angeboten. In zwei der Hallen gibt es Drehkräne,auf demGelände stehen noch freie Zimmer zur Verfügung und am Ufer können Boote vorübergehend vertäut werden. Also ideal für Mehrrumpfboot-Selbstbauer. Infos von Jörg Müller, Heideknick 25, 2 HH 65, Tel. 040-6018314.

Trimaran Dragonfly. Überkomplett. VB 32500,– DM. Tel. 08142-8990 (bin viel auf Reisen).

Havcat 27 CR Kreuzerkatamaran. Werftbau 1978, 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, Kompklo mit Fäkalientank, 2 Batterien, 5 ständige Kojen, Riesencockpit. Viele praxisgerechte Verbesserungen. Übernahme der sehr kompletten Bordelektronik auf Wunsch gegen Aufpreis möglich. Verkaufspreis des Havcat 27 mit Transportanhänger: Nach Angebot, jedoch nicht unter 39500,– DM (excl. Elektronik). M. Piepenbrink, Tel. 04725-322 oder 04725-1241 oder 0431-791566.

Wharram-Kat, Typ Tane (vergrößert),9,50 x 4,60 x 0,60 m, Kutter-Rigg, Alu-Mast 10,50 m, 4 Segel (Gaastra), segelfertig, UKW-Funk, Autohelm 2000, Log, Kompaß, Windgenerator, Echolot, Windmesser, Ankergeschirr, Leinen, Fender usw.. Schiff im Frühjahr '88 neu gestrichen. VB 20000 DM. H. Perdok, Stachhouwerstraat 6, 9166 PJ Schiermonnikoog, NL, Tel. 05195-1679.

Trimaran Nimble, 10 x 5,50 m. Vollausgerüstet, Echolot, Sumlog, Kompaß, Selbststeueranlage, 10-PS-Volvo-Penta, Jütt, 6 Segel, aus berufl. Gründen. VB 30000,– DM. L.P. Ampuriabrava über 02841-61654.

Trimaran Speed 770. Trailerbar, neuwertig, überkomplett, nur 2 x 3 Monate im Wasser. LüA 8,00 m, BüA 6,00 m, auf Trailer 2,35 m, Gewicht 700 kg, Tiefgang 0,35/1,30 m, Groß 18,50 qm, Genua 12,40 qm, unsinkbar und schnell! 2 Liegen (1,90 x 70), Pantry-Sektion, Navigationsecke, Schotleitsch., 2 Zweigangwinschen, Bugkorb, Heckkorb, Seereling, Travelerschiene, Handläufe, Pinnenverl., Kompass, Log mit digitaler Tochter, DHI Beleuchtung – Acku + Sp. Kontr., 2 Trampoline, Roll-Reff-Genua, Genua- und Großpersenning, Plichtwindschutz, Badeleiter, Autopilothalterung, Motorhalterung, Polster, Unterw.-Antifouling, Windex 15, Mast Transporthalterung usw., urlaubsklar. Neupr. über 55000,– DM. wegen Vergrößerung VB 35800,– DM. Spezialhänger 3500,– DM. Tel. 07233-6171. Finanzierung möglich!

Überführungstörns. Mittelmeer-Kanaren-Guadeloupe auf Luxus-Catamarane. Profil 46, Profil 57, Polynesia 120 ab 10. 1. '89. Programm verlangen. CATACLUB, CH-8265 Mammern, Tel. 0041-54-413931, Fax 0041-54-413930.

Novacat 26 – Micro Multihull – Hochbauweise, moderne Konstruktion ohne Schwerter. VB 35000,– DM. Bj. '87. Dipl. Ing. C. Harcke, Wißmannstr. 17, 3000 Hannover 1, Tel. 0511-804681.

Catamaran „Catalac 9". Bj. '83. 69000,– DM. Tel. 04792-7616 (abends).

Trimaran Telstar 26. Bj. '74, Rollfockanlage,5 Segel einschl. Spi, 26 PS AB. 41/2 Kojen, Niro-Spüle, 2 fl. Gaskocher, Schlepp-Log, Kompass und Winterlagerbock aus Altersgründen weit unter Marktpreis abzugeben. Tel. 04543-7891 oder 04536-782.

Dieselmotor Ducati 22 PS. Luftgekühlt, kompl. mit Getriebe. Gewicht: 120 kg. Z.Z. Antrieb für Snowgoose. Kann in Betrieb besichtigt werden. VB 3200,– DM. Tel. 04921-65900.

Lars Oudrup Yacht Design

Diplomingenieur, Schiffbau

Wir zeichnen nicht nur superschnelle Racer, sondern auch Cruiser, Motorseglercatamarane und -trimarane nach Wunsch!

Beratung und Berechnungshilfe für Selbstbauer werden pro Stunde berechnet.

MICRO-multihull-eigner:
Ist das Ding schon zu klein?
Seht mal unsere neue Havcat 31 an!

v/ Lars Oudrup & Else Nordtorp
Hessgade 40, DK 5500 Middelfart, Denmark, Telefon: +45 9 41 66 25

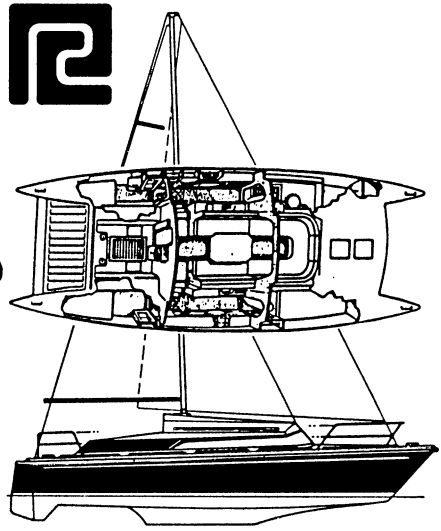
Veranstaltungskalender

Ausstellungen

Ort	Land	Name	Datum
Genua	Italien	Intermare	15. 10. 88 bis 24. 10. 88
Hamburg	Deutschland	Hanseboot	22. 10. 88 bis 30. 10. 88
Paris	Frankreich	Salon Nautique International	2. 12. 88 bis 12. 12. 88
London	England	London International Boat Show	5. 1. 89 bis 15. 1. 89
Düsseldorf	Deutschland	Boot	21. 1. 89 bis 29. 1. 89

Treffen

Ort	Name	Datum
8000 München, Raethenhaus, Luisenstr. 27	Münchner Treffen	21. 10. 88, 19.00 Uhr
8000 München, Raethenhaus, Luisenstr. 27	Münchner Treffen	9. 12. 88, 19.00 Uhr



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

›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

Inhaltsverzeichnis

Seite

1 Impressum
3 Einladung zur Mitgliederversammlung
5 Worte des 1. Vorsitzenden
6 Literatur

Die aktuelle Seite

7 Kooperation in Europa
20 Jahre CTC
8 An alle Regattafreaks
9 Wichtig
10 Dragonfly Regatta in Flensburg

Fahrtenberichte

11 Mit breitem Schiff auf flachem Wasser

Technik

17 Gedanken über Multihull-Takelagen
23 Das Gewicht der Boote – der Schock der Tonnage
25 Das Wägen von Boten

Seite

Dies und das und sonstnochwas

29 Verschiedenes
31 Aus Übersee und ähnlich weit entfernten Gebieten
32 Junkung aus Bali
35 Ein Mann, zwei Rümpfe und das Watt
39 Ein Lebenszeichen von Rudi Wagner
41 Der Briefmarkentrick
43 Mitseglerbörse

Vorstellung neuer Boote

45 Quest 33 CS
47 Argonauta
49 Bootsmarkt · Flohmarkt
51 Veranstaltungskalender

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

Ausgabe	Erscheinen	Redaktionsschluß
Nr. 52	2. Hälfte Febr.	1. 2. 89

VIDEO VERLEIH:

über **Bernd Murke**, Lindenstraße 51, 2308 Preetz, 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.: 0 80 84/23 22, 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).