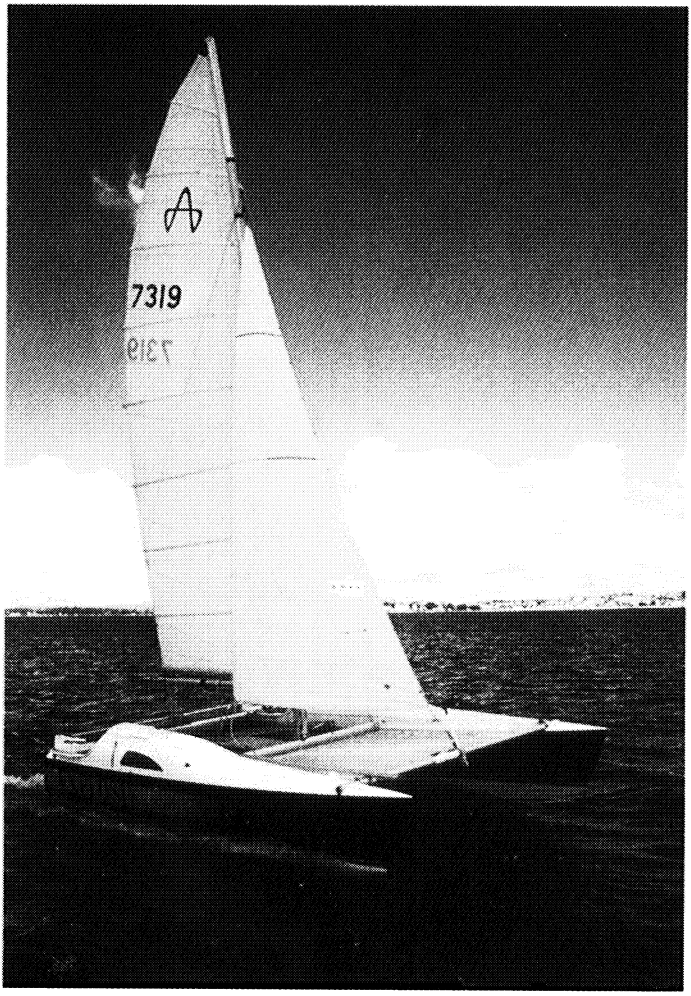
Der Mehrrumpf-„Bote"

MULTIHULL Deutschland

Nr. 52 1989 / 1



VEREINIGUNG DEUTSCHER CATAMARAN- UND TRIMARAN-SEGLER

MULTIHULL DEUTSCHLAND

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

Stellvertr. Vorsitzende: Wolfgang Gerschütz, 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:
Bernd Huse, Altmannstr. 10, 2800 Bremen, Tel.: 0421/345847;
Änne Nienaber, Angerburger Straße 13, 2720 Rotenburg, Geschäft: 0421/2383440, Privat: 04261/63524;
Wolfgang Gerschütz;
Heinrich M. C. Wölper;
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

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

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

Titelfoto: Great Barrier Express

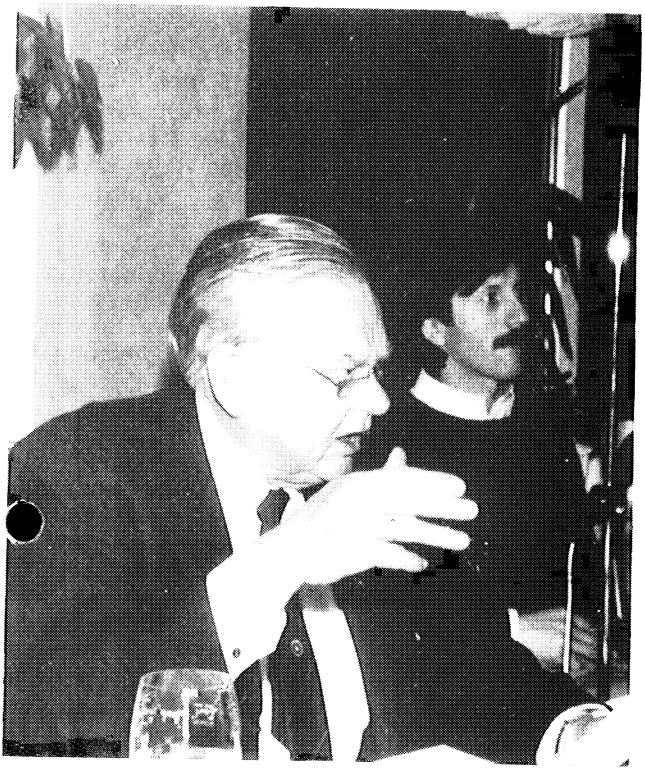
Worte des 1. Vorsitzenden

„Die Wende"

Wenn Sie schon kein Turner sind, dann kennen Sie dieses Wort aus der neueren Politik. Dort allerdings gibt es gewisse Zweifel, ober der Vorgang, der mit diesem Teil versehen wird, zum einen überhaupt eine Wende war und zum anderen, ob eine zum Besseren.

Auch „Multihull Deutschland" steht vor einer Wende. Und denen, die es noch nicht gemerkt haben, will ich sagen, was ich meine.

Auf eine kurze Formel gebracht, war „Multihull Deutschland" in der Vergangenheit das, was man einen „Familienverein von Fahrtenseglern" nennen könnte. In unserer Vereinigung gab es kaum ein Boot, das man extrem schnell nennen konnte. Dr. Arthur Petersen war wohl die einzige Ausnahme. Es hat fast einen symbolischen Charakter, wenn derjenige, der Ihrer Vereinigung seit der Gründung vorsitzt, seit mehr als einem Jahrzehnt eine „Snowgoose 35" segelt. Das, was nach eigenen Vorstellungen den Reiz des Mehrrumpfboot-Segelns ausmacht, nämlich die Geschwindigkeit, hat in Ihrem Vorstand in der Vergangenheit jedenfalls niemals so etwas wie Durchschlagskraft gehabt. Obwohl unsere Vereinigung – und auch das beruht wohl auf überholtem Denken – sich jeder auffälligen Werbung enthalten hat, ist sie im Laufe der zurückliegenden 10 Jahre ständig gewachsen. In Obernkirchen konnten wir einen Mitgliederbestand von 517 melden. Der Bootsbestand liegt gegenwärtig bei 199 Katamaranen und 72 Trimaranen. Leider muß ich bekennen, daß



„Klar zur Wende, ree!"

Das diese zwei in einer Regatta sein sollen, glaube ich nicht!

ich darin keinen Grund sehe, mir selbst und Ihren anderen Vorstandsmitgliedern anerkennend auf die Schulter zu klopfen.
Nach außen hin vorzuzeigen haben wir eigentlich nur zwei Dinge: Das ist zunächst unser „Mehrrumpf-Bote", der sich im In-, aber selbst im Ausland einer gewissen Beliebtheit erfreut, der aber doch große Mühe hat, zumindest mit einigen Teilen zeitnah zu sein, aber letztlich noch immer in vielen Teilen von den letzten 10 Jahren unserer Existenz geprägt ist. Das zweite war das IMM 87 in Kiel, und das verdanken wir zum einen unserem Coordinator Schulz-Kosel und den vielen Gästen, die insbesondere aus dem Ausland nach Kiel kamen.
Sodann haben wir eine recht gut funktionierende Bürokratie aufgebaut. Aber Bürokratie kann nicht der Zweck einer Segler-Vereinigung sein, sondern allenfalls ein notwendiges Übel, welches das Zusammenleben erleichtern kann. Aber ich brauche Ihnen nicht zu sagen, daß Bürokratie üblicherweise jeden Fortschritt bremst.
Das, was wir bisher erreicht haben, ist „eingefahren" , eingefahren bis zur Starrheit.
Es mag sein, daß wir diesen und jenen unserer Fehler erkannt haben oder jetzt erkennen, aber wenn wir darüber nachdenken, wie wir diese Fehler beheben können, dann denken wir wie in den vergangenen 10 Jahren. Und deshalb ist bis heute keiner unserer Fehler nachhaltig beseitigt worden. Es gibt nur eine Lösung: *Eine* Radikal-Kur. Mit anderen Worten:
Die nächste Generation muß die Führung unserer Vereinigung übernehmen.
Auf der Mitgliederversammlung in Obernkirchen haben wir Ihnen versprochen, uns Gedanken darüber zu machen, wie bei uns etwas geändert werden kann und was geändert werden muß. Gegenwärtig haben wir mit viel Papieraufwand eine Aktion anlaufen lassen, mit der wir die Diskussion um die Zukunft in Gang bringen wollen. Die erste Tendenz resultiert aus der Erkenntnis, daß wir mit über 500 Mitgliedern kein Familienverein mehr sind. Wenn wir von dem Großfamiliencharakter noch irgend etwas wahren wollen, kann dies nur auf regionaler Ebene geschehen. In München laufen die regionalen Treffen seit geraumer Zeit (Kurt Diekmann). Im Südwesten sind die Treffen angelaufen und werden sich wohl in gleicher Weise entwickeln wie in Bayern (Hartmut Th. Pilgram). Im Raume Frankfurt hat Frank Kisch einen Anlauf gemacht und das 2. Treffen hinter sich gebracht. Auch dort hoffen wir auf eine Fortentwicklung. Berlin, Hamburg und der Raum Düsseldorf/Köln sind aufgerufen etwas auf die Beine zu stellen. Im Nordsee-Küstenbereich müssen Pfingst- und Intim-Treffen ausgebaut werden. Jeder, der bereit ist, bei diesen Treffen und sonstigen Veranstaltungen mitzuwirken, ist aufgefordert, sich umgehend bei der Geschäftsstelle zu melden. Wir wollen dann von hier aus kooperationswillige Gruppen zusammenführen. Ausgehend von der Diskussion in Obernkirchen wollen wir bereits jetzt damit beginnen, die nächste Mitgliederversammlung, welche wahrscheinlich im Januar 1990 im Raume Düsseldorf stattfindet, vorzubereiten. Die Tendenz geht dahin, im Rahmen der Düsseldorfer „Boot" einen Tag lang eine Art Symposium durchzuführen, das dann am Abend in der Mitglieder-Versammlung endet. Bis dahin wollen wir versuchen unser Haus so zu ordnen, daß wir dort einen Vorstand wählen können, der die Vereinigung mit neuen Ideen durch die nächsten Jahre führt.

Und nun: Klar zur Wende! – Ree!

Heinrich Wölper

Bericht über die Mitgliederversammlung am 26. Nov. 1988 in Obernkirchen, Hotel „Süße Mutter".

Die Vorbereitung des Treffens, die Auswahl des Hotels, die von vielen Besuchern genutzte Gelegenheit zur Besichtigung einer Glashütte verdanken wir unserem Mitglied Harold Williams. An dem Treffen in Obernkirchen nahmen 33 Mitglieder und 9 Gäste teil. Zur Begrüßung der Teilnehmer konnte der Vorsitzende ein Telegramm unserer ersten Mitglieder in der DDR, des Ehepaares Richter, verlesen.

Im Tätigkeitsbericht des Vorstandes wurden folgende Treffen erwähnt:

Intim-Treffen bei Schwandt in Elsfleth am 13.2.1988

Pfingst-Treffen 1988 in Harlesiel. Die Teilnahme wurde erheblich durch schlechtes Wetter behindert.

Über das Multihull-Symposium in Monnikendam, Ndl., gab Wölper einen kurzen Bericht, ebenso über den Besuch des Ehepaares Apel mit Sohn in der BRD. Apels aus Neuseeland schipperten mit bis Cuxhaven, wo sie Dias von ihrer Überfahrt und dem Aufbau ihrer Existenz in Neuseeland zeigten.

Wölper berichtete über Besuch in der DDR bei dem Ehepaar Richter und über die Probleme des Multihull-Segelns und der Segelei im allgemeinen an den Küsten der DDR.

In München im Räthenhaus haben die gutbesuchten Mitglieder-Treffen regelmäßig in der Vergangenheit stattgefunden. (Kurt Diekmann)

Unser Mitglied Pilgram hat in Stuttgart ein entspr. Treffen gestartet. Das nächste Treffen dort soll im Januar 1989 stattfinden.

Der gegenwärtige Mitgl.-Bestand liegt bei 517, davon 449 Mitgl. in der BRD, die übrigen in der DDR, Österreich, Belgien, Schweiz, Dänemark, Spanien, Holland, Schweden, Norwegen, Chile, Brasilien, Neuseeland, Jugoslawien, Großbritannien, Frankreich.

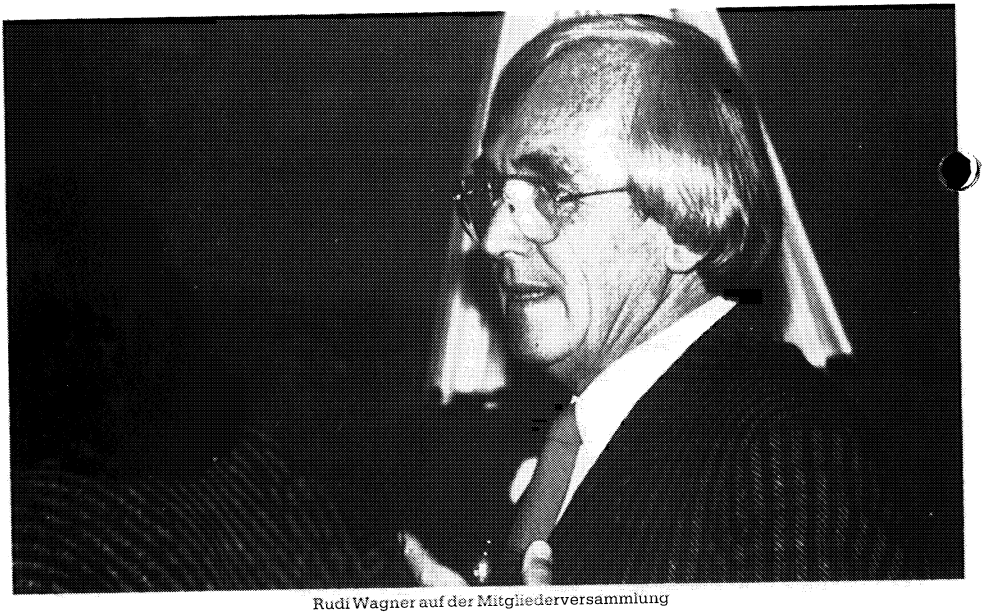
Unsere Mitglieder haben 199 Katamarane, 72 Trimarane, 65 Monohulls.

Unser Kassenbestand wies am 1. Nov. 1988 einen Fehlbestand von DM 1.870,- auf. Das war indessen kein Grund zur Panik, denn den Eingeweihten war klar, daß dies im wesentlichen darauf zurückzuführen ist, daß den einzelnen Mitgliedern keine Beitragsrechnungen zugeschickt worden sind. Das wird in der Zukunft regelmäßig geschehen müssen. Klaus Lenk hat das Versäumte sogleich nachgeholt, und ich kann zum Jahresende nachtragen, daß sich nun der Fehlbestand ausgeglichen hat und unser Bankkonto inzwischen mehr als DM 7.000,- aufweist. Damit sollte dieser und der nächste „Mehrrumpf-Bote" sichergestellt sein.

In leichter Abwandlung der Tagesordnung wurde als 1. Punkt die künftige Durchführung von Mitglieder-Versammlungen erörtert. Es stand zur Debatte, ob wir den alten Turnus des jährlichen Wechsels zwischen den Gebieten Nord, Süd und West beibehalten oder eine neue Lösung finden wollten. Es ergab sich eine Tendenz dahin, die Mitglieder-Versammlungen jährlich zur gleichen Zeit und

möglichst am gleichen Ort in Verbindung oder in der Nähe mit einer attraktiven Veranstaltung durchzuführen. Gedacht war in erster Linie an die Ausstellung „Boot" in Düsseldorf (Regelmäßig im Januar eines jeden Jahres). Unsere Nordrhein-Westfalen sind aufgerufen, einen Ort mit angemessenen Unterbringungsmöglichkeiten und einer guten verkehrsmäßigen Anbindung an Düsseldorf auszumachen.

Da das Treffen nur von 2 süddeutschen Mitgliedern besucht war, und nach altem Turnus das nächste Treffen im süddeutschen Raum stattfinden sollte, wurde hierzu kein Versammlungsbeschluß gefaßt. Erste Besprechungen mit süddeutschen Vertretern zeigten jedoch die Tendenz, daß man auch dort mit den Ideen der Mitglieder-Versammlung übereinstimmt.



Rudi Wagner auf der Mitgliederversammlung

Regatta-Veranstaltungen für 1989: Bis jetzt stehen fest Pfingst-Regatten insbes. der Dragonflies in Bremerhaven. Es wird vorgeschlagen, aus dem Elbe- und ostfriesischem Raum Zubringer-Wettfahrten nach Bremerhaven zu segeln, und dort auch für die Kreuzer-Boote eine oder evtl. zwei Regatten durchzuführen. Die Dragonflies planen sodann eine Regatta in Flensburg, für die Einzelheiten bislang nicht vorliegen.

Bei Erörterung des norddeutschen Pfingst-Treffens gab nach mehreren Vorschlägen Bremerhaven den Ausschlag. Wir wollen mit möglichst vielen norddeutschen Booten die Regatta-Veranstaltung in Bremerhaven unterstützen.

Das Bremer Intim-Treffen soll am 11./12. März 1989 im Hause Wölper stattfinden, ab ca. 16.00 Uhr „Haus der offenen Tür".

Das nächste Südwest-Treffen in Stuttgart am 27.1.89 konnte nicht mehr rechtzeitig im „Mehrrumpf-Boten" veröffentlicht werden.

In München sind Mitglieder-Treffen vorgesehen für den 10.2. + 21.4 89 wie stets im Räthen-Haus.

Das I M M 89 findet vom 27. bis 30. Juli 1989 in Horten am Oslo-Fjord statt, Mitglieder, die auf anderen Booten mitsegeln wollen oder Mitsegelplätze für Horten anzubieten haben, werden gebeten, dies möglichst schnell unserem Mitglied Christoph Köster, Am Dobben 123, 2800 Bremen mitzuteilen.

Die Entlastung des Vorstandes wurde ohne Gegenstimmen beschlossen. Vor der Neuwahl des Vorstandes sollen Ideen für die Neugestaltung der Vorstandsarbeit im Mitgliederkreis diskutiert sein und den Mitgliedern zunächst einmal vorgelegt werden. Im Hinblick auf diese Entscheidung wurde bei 4 Stimmen Enthaltung der bisherige Vorstand wiedergewählt.

Der Vorsitzende des Redaktions-Komitees unseres „Boten", Bernd Huse, bittet weiterhin alle Mitglieder um Mitarbeit bei unserer Zeitschrift. Wir benötigen mehr Beiträge, als auch Fahrtenberichte und vor allen Dingen Fotos. Das Redaktions-Komitee bittet um Verständnis dafür, daß wir nicht jeden Beitrag veröffentlichen können, und auch die veröffentlichten nicht immer sogleich erscheinen können. Es wird angeregt, um die Aktualität des „Boten" zu fördern, grundsätzlich eine Seite zu reservieren für „Notizen im letzten Augenblick".

Unter dem Tagesordnungspunkt „Verschiedenes" wird angeregt, die Kontakte unter den Selbstbauern zu fördern. Wie das über den bisherigen Rahmen hinaus geschehen soll, bleibt allerdings offen. Die Erfahrung hat gezeigt, daß die Selbstbauer jede freie Minute in den Selbstbau stecken, da bleibt zur Berichterstattung wenig Zeit. Andererseits richten die Selbstbauer nicht selten technische Fragen an uns und wundern sich bisweilen, daß auch die anderen Selbstbauer zum Schreiben keine Zeit finden.

Es soll versucht werden, eine Liste der Selbstbauer im „Boten" zu veröffentlichen. Daran knüpft Bernd Huse die Bitte, daß alle Selbstsbauer zumindest eine Postkarte schreiben sollten und uns mitteilen, welches Boot sie bauen, wo sie ihr Boot bauen und wie weit der Bau fortgeschritten ist. Wolfgang Gerschütz gibt zu bedenken, daß eine Liste von Selbstbauern die Aufmerksamkeit des Finanzamtes (Vermögenssteuer) erregen könnte. Es ist allerdings anzunehmen, daß die weitaus meisten Selbstbauten bei den Vermögensverhältnissen der Selbstbauer steuerrechtlich ohne Bedeutung sind.

Die Mitgliederversammlung wurde um 19.30 Uhr geschlossen.

Vor Mitgliederversammlung brachte unser Mitglied Bernd Galle einen interessanten Lichtbildvortrag über die Entwicklung der Mehrrumpf-Boote in Frankreich mit. Unsere Mitglieder Galle und Steffen führten Filme bzw. Videos über einzelne Bootstypen vor, Wölper zeigte 2 Filmstreifen über eine Segelfahrt auf der Unterelbe und nach Helgoland.

Wölper

Wir trauern um

Helge Ingeberg

† Oktober 1988

Mit Helge Ingeberg hat die europäische Multihull-Segelei einen engen Freund und Pionier verloren. Als Mitgründer des scandinavischen Multihulltreffens, aus dem sich dann das IMM enwickelt hat, war er vielen von uns durch seinen unermüdlichen Einsatz bekannt. Er wird in unserer Erinnerung weiterleben.

Multihull Deutschland

Kelly 42, Tiefgang 45 cm, Eigner: Dr. Hoffmann

Die Weihnachtsfeier des Seemanns Kuttel Daddeldu

Die Springburn hatte festgemacht
Am Petersenkai.
Kuttel Daddeldu jumpte an Land,
Durch den Freihafen und die stille heilige Nacht
Und an dem Zollwächter vorbei.
Er schwenkte einen Bananensack in der Hand.
Damit wollte er dem Zollmann den Schädel spalten.
Wenn er es wagte, ihn anzuhalten.
Da flohen die zwei voreinander mit drohenden Reden.
Aber auf einmal trafen sich wieder
beide im König von Schweden.

Daddeldus Braut liebte die Männer vom Meere,
Denn sie stammte aus Bayern.
Und jetzt war sie bei einer Abortfrau in der Lehre,
Und bei ihr wollte Kuttel Daddeldu Weihnachten feiern.

Im König von Schweden war Kuttel bekannt als Krakeeler.
Deswegen begrüßte der Wirt ihn freundlich: „ Hallo old sailer! "
Daddeldu liebte solch freie, herzhafte Reden,
Deswegen beschenkte er gleich den König von Schweden.
Er schenkte ihm Feigen und sechs Stück Kolibri
Und sagte: „ Da nimm, du Affe! "
Daddeldu sagte nie „Sie".
Er hatte auch Wanzen und eine Masse
Chinesischer Tassen für seine Braut mitgebracht.

Aber nun sangen die Gäste „ Stille Nacht, Heilige Nacht",
Und da schenkte er jedem Gast eine Tasse
Und behielt für die Braut nur noch drei.
Aber als er sich später mal darauf setzte,
Gingen auch diese versehentlich noch entzwei,
Ohne daß sich Daddeldu selber verletzte.

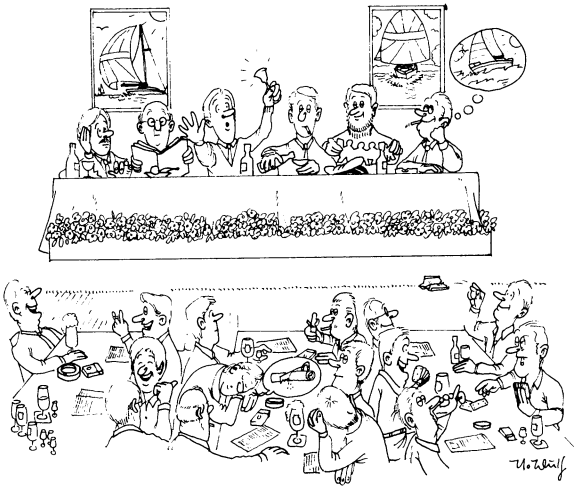
Und ein Mädchen nannte ihn Trunkenbold
Und schrie: er habe sie an die Beine geneckt.
Aber Daddeldu zahlte alles in englischen Pfund in Gold.
Und das Mädchen steckte ihm Christbaumkonfekt
Still in die Taschen und lächelte hold
Und goß noch Genever zu dem Gilka mit Rum in den Sekt.
Daddeldu dachte an die wartende Braut.
Aber es hatte nicht sein gesollt,

Und Daddeldu hatte die Wanzen noch nicht verzollt,
Deshalb zahlte er alles in englischen Pfund in Gold.

Und das war alles wie ein Traum.
Plötzlich brannte der Weihnachtsbaum.
Plötzlich brannte das Sofa und die Tapete,
Kam eine Marmorplatte geschwirrt,
Rannte der große Spiegel gegen den kleinen Wirt.
Und die See ging hoch und der Wind wehte.
Daddeldu wankte mit einer blutigen Nase
(Nicht mit seiner eigenen) hinaus auf die Straße.
Und eine höhnische Stimme hinter ihm schrie:
„ Sie Daddel Sie!"
Und links und rechts schwirrten die Kolibri.

Die Weihnachtskerzen im Pavillon an der Mattentwiete erloschen.
Die alte Abortfrau begab sich zur Ruh.
Draußen stand Daddeldu
Und suchte für alle Fälle nach einem Groschen.
Da trat aus der Tür seine Braut
Und weinte laut:
Warum er so spät aus Honolulu käme?
Ob er sich gar nicht mehr schäme?
Und klappte die Tür wieder zu
An der Tür stand: „Für Damen".

Es dämmerte langsam. Die ersten Kunden kamen,
Und stolperten über den schlafenden Daddeldu.



„Aber, aber liebe Clubfreunde! Auch wenn bei dieser Herbstmitgliederversammlung wieder nach der Tagesordnung verfahren wird: „§ 1 Der Vorsitzende hat immer Recht ...", so darf ich doch um etwas mehr Haltung bitten!"

Bericht über die Messe La Rochelle 1988 und Southhampton Boat-Show 1988

Also, der berichterstattende Nordgermane war zum ersten Mal in La Rochelle zur Messe. Entsprechend waren auch seine Bemühungen die Veranstaltung denn zu finden. So richtig Bescheid wußte niemand so recht. Aber was ein hartnäckiger Ostfriese ist, der gibt nicht auf. Und außerdem: Schließlich interessiert man sich ja für alle Hafenbecken und ähnliche Anlagen.
Aber dann . . . . tatsächlich: Eine Bootsaustellung. Und gar nicht mal so klein. Das meiste findet auf dem Wasser statt! Etwas unkonventionell, für uns überorganisationsgewohnten Germanen, die fast primitive Eingangsanlage und das Drum und Dran mit den 6 Zelten, in denen Ausrüstung u. s. w. feilgeboten wurde. Aber die Stege proppevoll mit Yachten. Und was für welche. Aber aber, wir sehen doch nur Multihulls, klar? Sogar einen ganzen langen Steg hat man für

Ein ganzer Steg . . . nur Multi's

diese Dinger reserviert. Der ist auch voll belegt. Wir haben an diesem Steg insgesamt 20 Multihulls gezählt. Alles in der Größe über 8 m, wobei die Cat's eindeutig dominierten. Tri's waren nur ca. 3 zu sehen. Diese auch in der Größe um 8 m. Über die gezeigten Schiffe habe ich zumindestens jeweils einen Prospekt mitgebracht. Bei Interesse bei mir anforderen. Alphabetische Aufstellung am Ende des Berichtes.
Bei fast allen französischen Multi's erfolgte die Verstagung über die Außenhaut. Durch die Leichtbauweise und die futuristische Formgebung besteht keine an-

dere, sichere Möglichkeit der Verstagung, wie z. B. von den Engländern gewohnt. So muß man in Kauf nehmen, auf dem Weg zum Vorschiff unter den Ober- und Unterwanten durchzutauchen. Auch sonst haben einige Franzosen erhebliche Festigkeitsprobleme. Dies war auch aus den Gesprächen mit zwei Vercharterern zu entnehmen. Ab ca. 13-14 Meter Länge sah die Sache schon solider aus. Doch dann waren auch gleich die Preise und Gewichte entsprechend höher. Hier wird ganz eindeutig auf Komfort und Sicherheit gesetzt, wobei die „Kleineren" mehr an Speed und Styling denken. Man wird sehen, wie lange sich sowas am Markt verkaufen läßt. Auch trägt die Formgebung der Aufbauten, die meist halbrund ist und die Breite der Schiffe nur zum Teil ausnutzt, nicht zuviel zum Platz und Komfort im Salon und im gesamten Unterdecksbereich bei. Dieser Mangel wird durch modernes Design geschickt überspielt. Auch geht man wohl vom überwiegenden Einsatz der Schiffe in warmen Gewässern aus, wo sich das Leben mehr auf als unter Deck abspielen soll. Besonders interessante Detaillösungen oder Riggvarianten suchte man vergebens.

Interssant war auch das Rahmenprogramm dieser Messe, das sich bis spät in die Nacht hinzog und den gesamten alten Stadthafen mit einbezog. Hier wurde eine gewaltige Flashlight- und Musikshow dargeboten, bei denen als vorführende Schiffe die Multi's überwogen. Die Bevölkerung nahm zu Tausenden bis weit nach Mitternacht an diesem Spektakel Anteil. Bedauerlicherweise war der Berichterstatter des Französischen nicht mächtig, so daß er nach dem Genuß verschiedener Gaumen- und Leberfreuden versuchte, sein Hotel zu erreichen. Das gelang ihm auch, erstaunlicherweise, relativ sicher und schnell. So war nun der Weg am nächsten Morgen, hier wieder unter Zuhilfenahme eines eigenen (leiblichen) Dolmetschers, frei, um gen Engeland zu fahren und zu erkunden, was denn nun die dortigen Landesbesitzer anläßlich der Messe Southampton zu bieten hätten.

Auflistung der Aussteller:

Catana mit 35 – 37 – 39 – Fuß-Schiffen
Edelcat 35
Jeffcat 9,65 – 10,0 – 13,0 Meter
Fountaine Pajot Cornel 26 – Maldives 32 – Fidji 39 – Casamance 44
Guymarine mit der Freely (Tri) 8 m als cruiser und als racer
Jeantot Privilege 14,7 m
Kennex 380 – 11,55 m
Moka (nicht ganz fertig, ganz neu) in Holz 7,3 m
Chantier Naval de Soubise – Azuli 11,4 m
Beateaux Ocqueteau – Speed 7,70 m – 9,44 m (Tri's)
Marc Pinta – Pastorale 17,6 m

Southampton Boat-Show 1988

Direkt von den Franzosen kommend, pirschte sich der Möchtegern-Ostfriese an die Engländer heran. Der Unterschied war augenfällig, wenn auch etwas verwirrend: Es gab der Show's gar drei: Zum einen die richtige, dann aber noch eine Southampton – Gebrauchtbootshow, sowie eine gleichnamige Gebraucht-Motorbootshow. Nach kurzem, ungewollten Abstecher zur ersten falschen (Du lieber Himmel, wie ist die Show doch arg klein geworden!) und dann das Aha ...

(Sorry Sir) Hier sind Sie falsch. Dann die Richtige. So richtig professionell und britisch. Sehr nette Begrüßung der „Oversea-Visiters" durch eine echte Bremerin. So war auch die Zimmerbeschaffung kein Problem: Wie immer klappte es im Studentenwohnheim.

Die Gent's klimpern lässig mit der Hand in der Flanellhosentasche (mit den Münzen natürlich). Man trägt Blazer und Krawatte. Egal was man tut. Wer auf sich hält, hält sich 'ne Krawatte. Also, der Germane anderntags auch, graue Flanellhose, blauen Club-Blazer (ade du charmantes La Rochelle). Und siehe da, überall smartes Lächeln „..come aboard, please". Doch wo sind die Multi's. Erst glaubte man, es gibt gar keine. Aber dann, so nach und nach, ließen sich welche entdecken. Insgesamt doch konnten 10 Stück Cat's ausgegraben werden. Aufstellung im Anhang, Prospekte auf Anforderung bei dem Verzapfer des Berichtes.

Ein „Rudel" Prout's in Southampton

Ganz wichtig für alle Catalac-Besitzer: Es geht nun doch weiter. Die jetzt wohl tätige Firma heißt Catalac-Cruising-Catamarans Ltd. Der Hauptbesitzer ist ein Vercharterer, der den 8 Meter- und 10 Meter-Catalac weiterproduzieren will. Auch schwebt ihm eine Modernisierung des 9 Meter vor. Man wird die Sache im Auge behalten. Etwas verwirrt, weil in England sowas schon seltsam aussieht, standen wir dann vor dem Predicat ... mit Whirlpool auf dem Vorschiff! Na ja, denn man also ab in die Badewanne (Bei 5 Bft braucht man sich wohl um die Entleerung keine Gedanken zu machen).

Wie in England zu erwarten, gab es ein riesiges Angebot von guter Ausrüstung von solider Qualität und mit sehr vielen bekannten Namen. Man sollte hier nur mit einem LKW und voller Brieftasche erscheinen. Das Standpersonal machte einen durchweg erfahreneren Eindruck als in Frankreich und konnte auch gezielte Fragen sachlich beantworten. (Oder lag es daran, daß der Berichter nicht, wie in Frankreich, auf seinen translater angewiesen war?)

Gleichwohl, alle besichtigten Multi's machten durchweg einen zwar eindeutig stabileren Eindruck als die französischen, doch zeigten ihre Konstruktionen allesamt zurück in die 70er Jahre. Einzige Ausnahmen: Palamos mit seinen Typen Flica und Banshee sowie Prout mit dem 44'-Motorcat sowie dem modifizierten Quasar 50. Nach wie vor fällt bei den Engländern auf: Geringerer Abstand Brük-

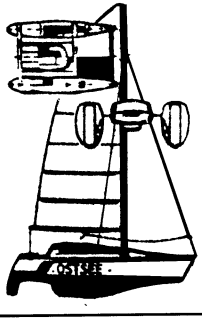
„Flica", britisch, aber modern

kendeck-Wasserlinie, geringeres Längen-Breiten-Verhältnis, relativ hohes Gewicht, meist Voll-GFK-Bauweise. Auch ist bei den meisten immer noch im Innenausbau das „Englische" zu erkennen.

Auflistung der Aussteller:

Catalac – 10,0 Meter
Heavenly Twins 27'
HT 31 (the new twins) nicht ident. mit Heavenly Twins
Palamos – Flica 35 – Banshee 35
Predicat 40 (mit Whirlpool!)
Prout Sirocco 26 – Snowgoose 37 Elite – Panther 44, Motorcat
Strider 7,3 m (wood-design), Strand-Cat mit Zelt
Summer Twins 26 (x 16,8!)

Wolfgang Gerschütz



Formel 33 Cat Charter Törns

Edel 33 + 35: 2 Doppelkojen, 2 Einzelkojen, AP-Navigator, Weltempfänger, Stereoradio, Heizung, Beiboot, Backofen, komp. Pantry, 2 WC . . .

French-Cat: 4 Kojen, Trailerbar

Törn zum IMM nach Horten, Norwegen.

Telefon 030/4938691

Pariser Bootsausstellung 1988

Anfang Dezember fand in Paris, und zwar erstmalig im sogenannten Ausstellungspark, die Pariser Bootsaustellung statt. Der Parc de Exposition war für die Ausstellung ein Gewinn. Der den Besuchern zur Verfügung stehende Platz erinnert in seiner Großzügigkeit an die Düsseldorfer Ausstellung. Selbst am 1. Samstag der Ausstellung gab es nirgendwo ein Gedränge.

Der Mehrrumpfboot-Interessierte ist geneigt, einen Vergleich zu ziehen mit der Ausstellung in La Rochelle. Kenner beider Ausstellungen meinten, in Paris wäre nichts gezeigt worden, was man nicht auch in La Rochelle gesehen hätte. La Rochelle liegt zeitlich zum Ende des Sommers günstiger und ermöglicht es überdies, den größten Teil der Ausstellung auf dem Wasser stattfinden zu lassen. Es bestehen Möglichkeiten für Probefahrten und zur Besichtigung einer Reihe von Werften, die nicht zu weit vom Ausstellungsort entfernt liegen.

In Paris wurde angeregt, einen gemeinsamen Besuch von Mitgliedern unserer Vereinigung in La Rochelle zu organisieren. Die Vertreter französischer Werften in unserem Kreise sollten sich angesprochen fühlen. Dazu wird es ggf. notwendig sein, sehr frühzeitig mit der Organisation zu beginnen und entsprechende Verbindungen zur Veranstaltungsleitung in La Rochelle zu knüpfen. Dafür gibt es mehrere Gründe:

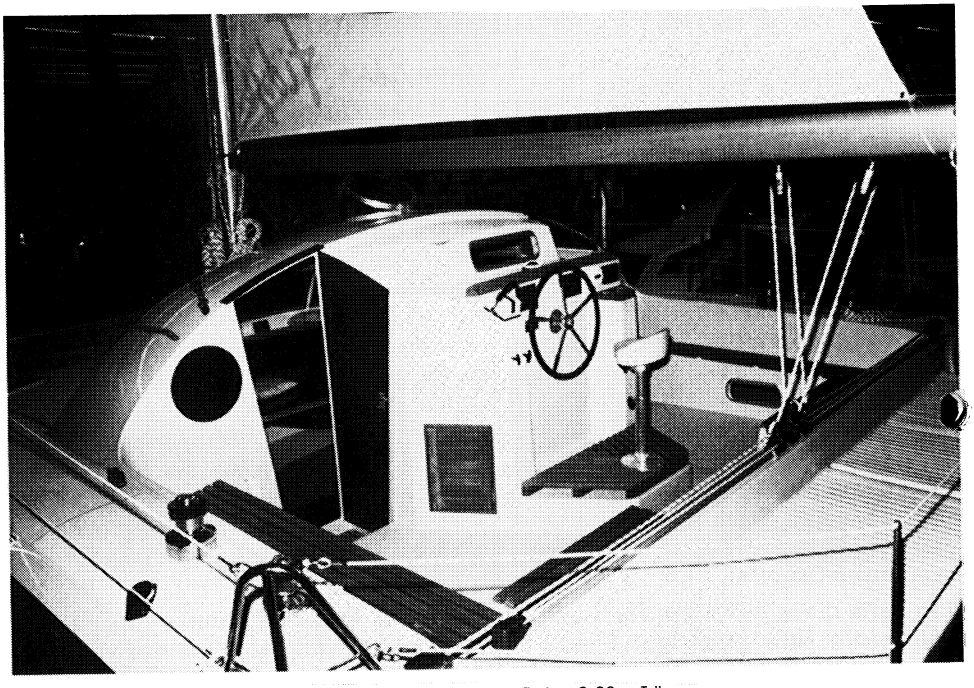
Von Paris bis in die Nähe von La Rochelle gibt es speziell für diese Ausstellung eine Reihe sehr günstiger Sonderflüge. Gleiches gilt, aber keineswegs beschränkt auf die Ausstellungszeit, für Flugverbindungen von der Bundesrepublik nach Paris. In beiden Fällen müssen die Flugverbindungen aber sehr frühzeitig gebucht werden, um in den Genuß der Sondertarife zu kommen. Ein weiterer Grund für die frühzeitige Organisation ist das Unterbringungsproblem in La Rochelle. Es gibt günstige Unterbringungsmöglichkeiten, aber auch diese müssen sehr frühzeitig gebucht werden. Unsere Frankreichvertreter werden um Anregungen und Vorschläge gebeten.

Das Angebot an Kreuzer-Mehrrumpfbooten war in Paris wesentlich größer als auf irgendeiner deutschen Ausstellung. Nur La Rochelle soll noch besser sein.

Und dann schlug mitten in Paris das bundesdeutsche Herz höher: Die Firma KL Composite-Keltic zeigte einen Formular 28 Cat, Heimathafen: Bremerhaven. Der frischgebackene Eigner, Heino Picker, stand gleich daneben. Zu Pfingsten 1989 werden wir spätestens wissen, wie schnell er wirklich ist. Unsere guten Wünsche begleiten Heino.

Die für uns auffälligsten Stände waren die von Fountaine Pajot und Jeantot Marine. Jeantot zeigte eine Privilége 14,7 m und eine von 12 m. Beide Boote fielen durch eine vorzügliche Holzarbeit auf. Beide Boote sind besonders für das Chartergeschäft geeignet. Allerdings müssen Sie für die Anschaffung schon etwas sparen.

Fountaine Pajot war mit vier Booten vertreten: FIDJI (11,8 m x 6,4 m), CASAMANCE (13,9 m x 6,9 m), MALDIVES (9,9 m x 5,3 m), das vierte Boot war, glaube ich, die CORNEEL 26 (8 m x ?). Auf die Frage nach Preisen erhielt man die freundliche Antwort, daß man danach Herrn Pajot fragen müsse.



MALDIVES von Fountaine Pajot, 9,60 m Länge

KL Composite bot den CAT 28 Espace (8,5 m x 5,06 m) an. CAT 28 gibt es in fünf Versionen, von denen die Espace mit Francs 259 000,- die teuerste ist.

EDEL STRAT stellte den neuen Edel Cat 35 vor. Alsdann sahen wir zwei Boote, die unser Mitglied Bernd Galle vertritt (Twist). Bernd hatte uns in Obernkirchen bereits darauf hingewiesen, daß die Franzosen in Sachen Holzverarbeitung einiges dazugelernt hatten. Er wies aber besonders darauf hin, daß man sich einige der französischen Boote sehr genau ansehen muß. Das stimmt mit einem Urteil überein, das wir vor einem Jahr bereits treffen konnten.

Es muß sich die Spreu vom Weizen erst noch scheiden.

CN Jeffcat-Composite Catamarans stellte den KIWI vor. Es werden weitere verschiedene Typen angeboten.

Direkt gegenüber von Heinos F 28 stand ein gewaltig erscheinendes Schiff, die KENNEX 380 (11,55 m x 6 m).

Chantier Naval bot the TROPIC 14 und drei weitere Boote an (bis 15 m x 7,5 m).

CPA Catamarans war mit einem „KAKTUS" am Markt (die Maße kann ich nicht wiederfinden).

Das mag für heute genügen. Wer mehr wissen möchte, wende sich an Bernd Galle, Rolf Steffen, Heino Picker oder Jochen Pollosch.

Wölper

International-Multihull-Meeting 1989

Datum: 27.07. – 30.07.1989
Ort: Horten, Norwegen
Veranstalter: Horten Sailing Club

Der für seine gute Organisation bekannte Horten Sailing Club veranstaltet 1989 das International-Multihull-Meeting in Horten, Norwegen.

Folgende Regatten werden angeboten:

1. Rennen von Schweden nach Horten
   Teilnehmer: Kreuzer bis Rennkatamarane
   Donnerstag, den 27.07.1989
2. Olympischer Rennkurs für Regattafans (Multihullkurs)
   Freitag, den 28.07.1989
3. Fjord-Rennen für Regattafans und Kreuzer
   Samstag, den 29.07.1989
4. Olympischer Regattakurs für Regattafans (Olympisches Auswahlsystem, 3 Ausscheidungsrennen)
   Sonntag, den 30.07.1989

Erwartet werden Firebirds, My Cats, Dragonfly's, Spyders und andere Katamarane und Trimarane aller Klassen.

Das wird sicherlich eines *der* Ereignisse des Jahres 1989!

Wir bitten daher um rege Teilnahme.

Meldungen an Racing Committee International-Multihull-Meeting,
c/o Per Ferskaug, Olav Kyrresgt. 13, 0273 Oslo 2, Norway.

Anmeldeformulare liegen der Broschüre bei oder können bei Herrn Wölper abgerufen werden.

Es tut sich was in der FORMEL 28

von Heino Picker

Zunächst ein Rückblick auf die Entstehungsgeschichte der Formel 28:

Anläßlich der IMMCA-Versammlung am 4. Jan. 1986 in London (siehe Multihull-Boten Nr. 46) versuchten die beiden Franzosen Gilles Abeloos und John Jeuffrain eine freie Klasse nur mit Längenbeschränkung auf 8m in die MICRO-Class zu integrieren. Der Versuch scheiterte.

Daraufhin gründeten diese beiden Herren die „ Association Formules 28", wobei sie bei der Auslegung der Vermessungsformel (siehe Multihull-Boten Nr. 46) auf den KAT 28 von KL Composites basierten.

Im Jahre 1986 gab es 5 Läufe für die Formel-28-Meisterschaft, alle in Frankreich, und es nahmen 11 französische Boote teil. 1987 waren es 7 Läufe, wieder alle in Frankreich, sowie 17 Boote, davon 16 Franzosen und 1 Italiener. 1988 wurde die Formel-28- Meisterschaft etwas „internationaler": Es gab 8 Läufe, davon einer

in Italien (Gardasee), und es nahmen 26 Boote teil, davon 24 Franzosen, 1 Italiener und 1 Däne. Bemerkenswert der dänische „CROCODILE" 28 von N.O. Nielsen, der zum Ende der Saison kräftig „abgesahnt" hat. Die 88er Meisterschaft wurde jedoch noch von A. Thébbault auf CDK 28 gewonnen.

Auch in Deutschland gab es 1988 die ersten „Gehversuche" in der Formel 28, und zwar in der Seestadt Bremerhaven: Bei der „Robberplate-Rund" -Regatta segelte Heino Picker auf einem CDK 28 mit (siehe Multihull-Boten Nr. 51), und beim „Multihull-Cup" am 1. und 2. Oktober 88 waren es schon 2 Boote, H. Picker

Formel 28, CROCODILE (MICRO-BOATS) und COK 28 (COK Composites)

auf CDK 28 und N.O. Nielsen auf Crocodile 28, mit klarem Sieg der Supercrew „Familie Nielsen". Außerdem sind 2 Formel-28-Boote für die Saison 89 im Bau: 1 Eigenbau von Peter Schmidt aus München, nach Plänen von A. WOLF, sowie ein CROCODILE 28 für Kalle KUESTNER aus Bremen, Vize-Europameister in der Micro-Class 1988.

Die Überlegenheit des CROCODILE 28 zum Ende der Saison 1988 sowie die Eskalation der Mastlängen, auch bei einigen anderen Booten, hat die Mitglieder der „Association Formules 28" anläßlich ihrer Jahreshauptversammlung im Dezember 88 in Paris dazu bewogen, der bisher freien Formel 28, wenn auch schweren Herzens, etwas die Flügel zu stutzen.

Seit 1. Januar 1989 gibt es folgende Änderungen in der Vermessungsformel:

1 Die maximale Masthöhe ist auf 14.70 m begrenzt. Diese Höhe wird gemessen zwischen dem höchsten Punkt des Masttopps und der Oberkante des masttragenden Querholms beim Katamaran, beziehungsweise der Oberkante des Decks beim Trimaran.

2 Bei jedem Boot wird die Masthöhe vor seiner ersten Teilnahme an einer offiziellen Regatta gemessen. Diese gemessene Höhe darf während des ganzen Jahres nicht mehr verändert werden.

3 Wenn das Großsegel in der Längsachse des Bootes steht, darf das Schothorn nicht über die senkrecht dazu stehende Linie hinausragen, die das hintere Ende des Bootes berührt.

4 In den unteren 2/3 des Großsegels darf Werbung angebracht sein.

Das Jahr 1989 könnte den großen Durchbruch der Formel 28 auf europäischer Ebene bringen; und zwar aus folgenden Gründen:

1 Es stehen 16 Läufe auf dem Veranstaltungs-Kalender zur Auswahl, davon 10 in Frankreich, 2 in Italien, 1 in der Schweiz, 1 in Dänemark, 1 in Norwegen (Horten) und einer in Deutschland (Eckernförde). Im Laufe des Monats Januar wird darüber entschieden, welche von diesen Läufen zur F-28-Meisterschaft gewertet werden. In Deutschland kommt außerhalb der Meisterschaft noch der Multihull-Cup in Bremerhaven am 7./8. Oktober 1989 hinzu.

CROCODILE

2 Nachdem die Formel-40-Vereinigung an die F-28-Vereinigung herangetreten ist mit dem Vorschlag, die Formel 28 in ihre europäische Läufe zu integrieren, werden sich Medien und Sponsoren mehr für diese Formel interessieren.
Es gibt allerdings auch Befürchtungen, daß die Formel-40-Veranstalter die Formel-28 nur als „Lükkenfüller" benutzen möchten, in Ermangelung ausreichender eigener Startfelder. Ich bin jedoch der Meinung, daß ein Formel-28-Boot sich in keiner Weise vor einem Formel-40-Boot zu verstecken braucht, wobei das notwendige Budget nur 1/5 bis 1/4 eines Formel-40-Budgets entspricht. Ich freue mich schon auf die erste direkte Formel-28/Formel-40-Konfrontation.

3 Um die Starterfelder der Amateur-Klasse Formel 28 zu vergrößern, soll pro Boot eine Kostenbeteiligung von ca. 5000 ,- Francs (ca. 1500,-DM) pro Meisterschaftslauf seitens der Veranstalter übernommen werden. Die Finanzierung erfolgt in der Regel durch regionale Sponsoren.

4 1989 wird die Formel 28 zum erstenmal in wirklich internationalem Rahmen ausgetragen. Neben den Franzosen werden mindestens 2 Italiener, 2 Dänen und 3 Deutsche dabeisein.

Die „Association Formule 28" zählte Ende 88 24 Mitglieder, davon 21 Franzosen, 1 Däne und 2 Deutsche. Jeder, der sich für die Formel 28 interessiert und aktiv an der Verbreitung dieser Formel mitarbeiten möchte, kann Mitglied werden. Die einmalige Einschreibegebühr beträgt 200 Francs (ca. 60 DM), der Mitgliedsbeitrag für 1989 beträgt 300 Francs (ca. 90 DM).

Weitere Informationen können erfragt werden bei:

Heino Picker c/o MULTIBOOT GmbH
Am Seedeich 11, 2850 Bremerhaven

Intim – Treffen im Hause Wölper

Es ist bereits Tradition und viele freuen sich darauf. Auch dieses Jahr wird wieder zum „Intim Treffen" eingeladen. Alle, die gerne möchten und Freude daran haben, können kommen

Samstag, den 11. März zu Heinrich M.C. Wölper,
Parkallee 227, 2800 Bremen

Das Programm der letzten Jahre hat sich bewährt und wird deshalb nicht geändert. Man trifft sich Samstagnachmittag zum Kaffee und Kuchen, dabei und danach gibt es viel zu erzählen. Abends vertilgt man Köstlichkeiten, die Profis und Hausfrauen mitgebracht haben, sieht danach Filme und hat sich wieder unheimlich viel zu erzählen. Zwischendurch und gänzlich unorganisiert sitzen die Bau- und Selbstbauwilligen und brüten über Plänen. Wenn dann die Teilnehmerzahl auf drei abgesunken ist, meint Dr. Petersen, nun wäre es Zeit, den Hausherren und Gastgeber zu erlösen, was von diesem in der Regel laufstark abgelehnt wird. Irgendwie kommt man aber immer ins Bett. Sonntagmorgen steht den meisten Teilnehmern der Sinn nach frischer Luft. Mit einem gemeinsamen Gang durch Bremen klingt das Treffen aus.

Bitte melden Sie sich an. Schlafen kann man im Hause Wörper so lange der Vorrat reicht, sonst muß geschaut werden wo Sie untergebracht werden können.

Bernd Huse

Mit breitem Schiff auf flachem Wasser

Fortsetzung

von Jens Belau und Änne Nienaber

Mit dem nächsten Morgen-HW sollte es weiter nach Ameland oder Terschelling gehen. Doch zuvor beschlossen wir, uns wegen der gelungenen Reparatur am Abend ein Festmahl zu kochen. Fisch, Gemüse, Kartoffeln – alles nur vom Feinsten. Die Zutaten wurden vorbereitet, der Petroleumkocher vorgeheizt – Stichflamme, der ganze Kocher brannte. Wieder war einer der Brenner durchgebrannt, und damit war der zweite auch nicht mehr zu benutzen, weil sich die Zuleitung zu dem defekten Brenner nicht gesondert absperren ließ. Blieb nur noch der einflammige Gaskocher. Können Sie sich vorstellen, wie es ist, in 3 Töpfen auf einer Flamme zu garen und warmzuhalten? Es ist hektisch, dauert ziemlich lange und verdirbt einem den Spaß am Festmenue. Und es bedeutete einen weiteren Tag Aufenthalt, um den Brenner reparieren zu lassen. Unser Klempner lötete ihn, leider nicht mit Erfolg. Brenner ausbauen, wieder zum Handwerker und löten lassen, Brenner wieder einbauen. Diesmal war die Arbeit unseres Hausklempners von Erfolg gekrönt.

Was wir jetzt brauchten war ein gelungener Segeltörn, um uns den Nervkram der vergangenen Tage vergessen zu lassen. Das Wetter hatte sich mittlerweile auf SW-Lage eingespielt und brachte viel Regen mit. Es blies wieder mal mit 5 – 6, als wir am Morgen unseren Anker lichteten. Der Wind sollte jedoch auf SO – S 4 gehen, nur zu gern wollten wir den Meteorologen glauben. Am Nachmittag war der Wind nur noch ein Hauch und kam aus WSW. Dicke schwarze Wolken zogen auf, grünlichgelb gerändert und drohend. Wir dümpelten im Borndiep zwischen Ameland und Terschelling, als ein Schlauchboot auf uns zuhielt, DOUANE! Mist, wir hatten nicht einklariert und konnten nur hoffen, daß die Zöllner das ganze nicht so eng sehen würden. In Dänemark hatten wir ja auch nur einklariert, wenn zollfreie Waren an Bord waren, und es hatte nie Schwierigkeiten gegeben. Mit Engelszungen redeten wir, aber es half alles nichts. Genaugenommen hätten wir gar nicht erst ins holländische Watt fahren dürfen, ohne in Delfzijl einklariert zu haben. Die beiden Beamten durchsuchten das Schiff, sogar am Wasserkanister schnupperten sie. Vielleicht vermuteten sie, wir würden Genever einschmuggeln. Diese holländische Spezialität ist hier nämlich recht teuer. Nun gut, wir „durften" gegen eine Gebühr von hfl 300,- einklarieren, und mit „Einen schönen Aufenthalt noch!" verabschiedeten sich die Herren. Kurze Zeit später brach ein Gewitter los, es goß wie aus Eimern. Das Wetter paßte hervorragend zu unserer Stimmung. Aber Schwamm drüber, schließlich war es eigene Dummheit gewesen.

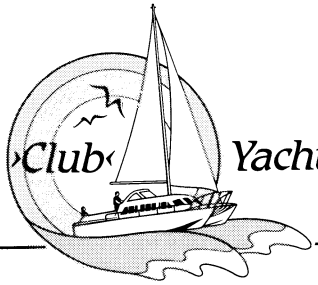
Vorm Terschellinger Wattenhoch gingen wir aus dem Priel und ließen uns auf dem hohen Sand trockenfallen. Jetzt kam leichter SO-Wind auf. Und kurze Zeit später bekamen wir schon wieder Besuch, diesmal jedoch erfreulichen: Ingo Berßin kam mit seiner „Moby Dick" herangesegelt. Wir hängten zum erstenmal

in diesem Urlaub die Fender raus, damit „Moby Dick" zu einem Begrüßungstrunk längsseits kommen konnte. Schipper und Crew waren ziemlich müde, denn sie kamen direkt von Helgoland herübergesegelt und hatten auf der Nordsee ordentlich eins auf den Hut bekommen. Ingo hatte 2 Nächte nicht geschlafen und murmelte nur: „Gut, daß wir endlich unter Ameland sind und der Hack vorbei ist." Es interessierte ihn herzlich wenig, daß er sich unterhalb Terschelling befand, Hauptsache: schlafen! Die „Moby Dick" ließ sich achteraus treiben und ging an ihren eigenen Anker. Wir holten unsere Fender ein – der dickste und beste hatte sich unbemerkt von uns verabschiedet. So ist das, wenn man aus der Übung kommt.

Früh am nächsten Morgen weckte uns ein Pfeifen im Rigg, das sich zu einem metallischen Kreischen steigerte. Sturm aus SW, quer zum Schiff. Das Wasser war erst etwa 30-40 cm hoch, aber der Wind peitschte uns Gischtfahnen übers Deck. Ingo kam über den Sand gelaufen und schrie uns zu, alle an Bord seien von der Boe aufgewacht, sie habe wohl 10 Windstärken drin gehabt. Wahrscheinlich war's nicht ganz so viel, furchterregend war's trotzdem. „Moby Dick" ging bei HW unter Maschine Richtung Ijsselmeer, um von dort nach Amsterdam weiterzufahren. Eine trockene Reise ist das bestimmt nicht geworden.

Wir hatten vorgehabt, nach Vlieland weiterzusegeln, doch der SW-Wind stand genau gegenan. Der Ankerplatz beim Vlielander Hafen würde bei dieser Windrichtung und -stärke kein sehr ruhiger sein. Also abwarten. Wir verholten aus tieferes Wasser, um nicht mehr trockenzufallen, denn beim Aufschwimmen hatte die „Te Rapunga" in den kurzen, steilen Wellen sehr hart aufgesetzt. Es blies noch immer mit 7 Windstärken. Irgendwann mußten wir doch mal etwas von

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



Yachtcharter GmbH

KATAMARAN - CHARTER

Jugoslawien – Griechenland – Türkei

Catalac 27 – Catalac 34 – Flica 35

Quest 33 CS – Snowgoose 37 Elite – Quasar 50

Wir verchartern ausschließlich werftgebaute englische Katamarane mit erstklassiger Ausstattung

den Hochdruckgebieten abbekommen, die bisher stets weit s-lich oder n-lich an uns vorbeizogen waren. Der Seewetterbericht kündigte SO 5 an, na also. Doch wie so häufig in diesem Jahrhundertsommer dachte der Wind gar nicht daran, sich nach der Vorhersage zu richten. 2 Tage und Nächte warteten wir, doch der Wind ließ immer nur kurzzeitig auf 5 nach, um sich dann wieder auf 7 hochzuorgeln. Inzwischen hatten übrigens auch die Wetterfrösche aus dem Fenster gesehen und sprachen nun von S – SW 6 – 7, ha ha.

Bei auflaufendem Wasser stand der Wind gegen den Strom, was einen widerlichen Seegang aufkommen ließ. Die Böen trieben das Boot mal mit dem einen, mal mit dem anderen Bug auf die Ankerkette. In den Rümpfen klang es, als würde das Schiff langsam zerhackt und zersägt. Immer wieder fegten Schauer über uns hinweg, die jegliche Sicht nahmen. Neue Peilung nehmen, nach dem Ankergeschirr sehen, an Schlafen war nicht zu denken. Sowas zermürbt und läßt den Kampfesmut der Besatzung beträchtlich schwinden. Allmählich keimte in uns der Wunsch, die Leinen an einem sicheren Steg festgemacht zu wissen.

Uns verging die Lust, weiter nach Westen zu wollen, zumal nur Tiefs mit kräftigen Huschern im Anmarsch waren. Also langsam zurück nach Hause. Bei S 6-7 segelten wir nach Ameland. Im Borndiep stand eine üble See, Wind gegen Strom, die unsere schwere Messingglocke, etliche Bücher und anderes mehr aus den Regalen hüpfen ließ. Gegen Abend nahm der Wind auf 4-5 ab, so daß wir an unserem Ankerplatz ö-lich des alten Amelander Fähranlegers eine wohlverdiente, ruhige Nacht genießen konnten. Selten haben wir so gut geschlafen.

Die sw-lichen Winde, einfach ideal, wenn man nur die richtige Fahrtrichtung wählt, schoben uns in angenehmer Weise gen Heimat. Auf unserem Rückweg erwies sich Schiermonnikoog übrigens als richtiges Katamaran-Nest: Außer uns lagen dort noch 2 Wharrams, 1 Kelsall, 1 Eigenbau, und als ungewöhnlichstes Fahrzeug kam noch die „Eider" aus Leek dazu. Sie ist ein 6,5-7 m langer Viermaster, 2 Masten auf jedem Rumpf, und mit Surfsegeln bestückt. Da sage noch einer, Dr. Petersens Boote hätten die meisten Masten!

Über Juist, Wangerooge und verschiedene Ankerplätze im Watt erreichten wir schließlich Neuwerk, wo wir als Abschluß dieses Urlaubs noch ein paar Tage bleiben wollten. Auf der Fahrt hierher hatten wir viele Regen- und Gewittertage, doch bot uns der SW feinstes Segeln – man wird ja so bescheiden. Außerdem hatten wir während dieser Törns 2 nette Begegnungen: Auf dem Weg von Wangerooge zur Jade kam uns ein Fahrgastschiff entgegen. Der Käpt'n winkte uns freundlich zu und verkündete dann über Lautsprecher: „Das Boot gehört einem verkrachten Ehepaar, jetzt wohnt jeder in einem Rumpf." Wir registierten das mit einem müden Lächeln, denn solche Sprüche hörten wir nicht zum ersten Male, doch den Passagieren entlockte diese Bemerkung allgemeine Heiterkeit. Später im Elbe-Weser-Wattfahrwasser flog uns eine Taube zu. Sie war zwar nicht die erste während unseres Urlaubs, aber diese war besonders zutraulich. Sie landete auf dem Netzträger und flog dann auf die Grätings zwischen den Kajüten. Zwischen den Leisten sah sie unter sich das Wasser blinken und versuchte immer wieder, es mit ihrem Schnabel zu erreichen. Klar, sie hatte Durst. Wir stellten ihr eine Schüssel mit Süßwasser hin und kramten in unseren Müslibeständen nach etwas Eßbarem für unseren Gast. Das Wasser nahm sie genüßlich

an, das Müsli traf offenbar nicht ganz ihren Geschmack. Auf der Suche nach einem geeigneten Schlafplatz machte sie nun einen Rundgang übers Boot. Von uns ließ sie sich in keiner Weise stören. Schließlich hatte sie ausgerechnet auf einer Taurolle unterm Backstag ein Fleckchen gefunden. Es beindruckte sie überhaupt nicht, wenn wir das Backstag bedienen mußten: Sie beobachtete die Aktion lediglich mit einem Auge und schlief dann weiter. Erst nach etwa 2 Stunden verließ sie uns, gestärkt und ausgeruht. Schon des öfteren hatten wir Federvieh an Bord. Im letzten Herbst fuhren auf unserem Törn zum Winterlager nach Varel sogar 5 Rotkehlchen über 1½ Tage mit, wahrscheinlich Auswanderer. Und obwohl die Piepmätze mit der Zeit auf dem ganzen Schiff ihre weißgrauen, schwer zu entfernenden Marken verteilten, hatten wir immer viel Freude an unseren gefiederten Gästen.
Auch hier auf Neuwerk goß es fast ununterbrochen, Landgänge waren nur im Ostfriesennerz möglich. Allmählich waren sämtlich Kleidungsstücke klamm, die Feuchtigkeit kroch in jeden Winkel des Schiffes, und ein gewisses Sauna-feeling begann sich breitzumachen, so daß uns nichts anderes übrig blieb als zu heizen. Noch in keinem Sommer haben wir das Vorhandensein einer Bordheizung als so angenehm empfunden wie in diesem.
Auf Neuwerk wohnten zum erstenmal während unserer Liegetage sehr viele Dwarslööper (Krebse) im Kielbereich der „Te Rapunga". An den früheren Plätzen hatten wir kaum noch welche gesehen. Und wenn, dann waren sie recht klein und wenig aktiv; unsere „Untermieter" schienen kräftig und angriffslustig. Und wir konnten eines Nachts, als wir von einem Besuch im Turm zurückkamen, ein herrliches Meeresleuchten beobachten. Zwar hatten wir das in diesem Urlaub schon sehr häufig gesehen, aber nie in einer derartigen Intensität: In den Pfützen des trockengefallenen Watts lagen dicke Seegrasbüschel, und immer, wenn wir drauftraten, leuchteten große Flächen um unsere Füße herum hellgrün auf, bis endlich nur noch einzelne Pünktchen wie Diamanten auffunkelten und die Lichterscheinung wieder verschwand. Wieder und wieder stapften wir durch die Seegrasbüschel, um das Schauspiel bewundern zu können. Es war einfach wunderschön.
Übrigens: Wer mehr über die Schönheiten des Wattenmeeres und auch den langsamen Niedergang dieses einzigartigen Gebietes wissen möchte, dem empfehlen wir das Buch „Watt in Not" von Christian Eisbein. Dieser erfahrene Wattläufer berichtet in seinem Buch über seine Beobachtungen und Erlebnisse bei Wattwanderungen und über seine Arbeit für den Naturschutz. Wirklich lesenswert.
Der vorletzte Urlaubstag hatte begonnen. Am Vorabend waren wir von Neuwerk elbaufwärts und über die Medem-Reede in den Neufelder Priel gesegelt, um dort ein letztes Mal vor Erreichen unseres Heimathafens vor Anker zu gehen und am nächsten Morgen an Neufeld vorbei nach Wischhafen zu segeln. Eine Stunde vor HW kamen wir an einer Stelle fest, wo lt. Karte 2,5 m Wasser sein sollten. Naja, das ganze hatte sich wohl ein bißchen verlagert. Der Morgen kam mit Regen und viel Wind, als wir 1 Stunde vor HW ankerauf gehen wollten. Das Problem war nur: Wir schwammen noch nicht. Warten. Neuer Versuch ½ Stunde vor HW. Es klappte, aber nach 50 m war die Fahrt schon wieder vorbei. Mit allen Tricks versuchten wir weiterzukommen vergebens. Verdammt, hoffentlich kom-

men wir bei dem niedrigen Morgen-HW überhaupt noch weg. Wenn's am Abend auch nicht geht und morgen auch nicht, schließlich haben wir auch noch Nipp, wie sagen wir's unseren Arbeitgebern? Einige Fischer aus Neufeld kamen mit ihren flachgehenden Kuttern an uns vorbei. Sie fragten uns nach dem Tiefgang. „90 cm? Damit kommt ihr hier nicht durch, es wird noch flacher. Außerdem gibt es diesen Priel eigentlich gar nicht mehr, in der neuesten Karte ist er nicht mehr drin. Ihr müßt umdrehen." Tja, leichter gesagt als getan. Die "Te Rapunga" saß auf ihren Skegs, wie sollten wir sie mit der Nase in die entgegengesetzte Fahrtrichtung bringen? Gleich würde das Wasser wieder ablaufen, dann war sowieso alles zu spät. Es gab nur noch eine Chance: den kleinen Danforth-Anker mit dem Beiboot seitlich ausbringen und das Schiff Stück für Stück herumziehen. Das war harte Knochenarbeit, noch dazu im strömenden Regen. Mehrmals mußten wir diese Prozedur wiederholen und hatten es nanch einer anstrengenden halben Stunde endlich geschafft. Nun galt es nur noch wegzukommen. Also Maschine voll voraus und die Crew auf die Bugspitzen, damit die „Te Rapunga" ihr Hinterteil etwas anhob. Das half. Langsam aber stetig schoben wir uns über den Sand und erreichten tieferes Wasser. Hier gingen wir bis zum nächsten auflaufenden Wasser vor Anker und konnten nachmittags bei herrlichstem Sonnenschein und einer leichten Brise nach Wischhafen segeln.

Ironie des Schicksals: Mit Beendigung unseres Urlaubs begannen einige Wochen fast ununterbrochenen schönen Wetters. Aber obwohl wir uns wegen des Schietwetters so manches Mal nach Hause gewünscht hatten, beendeten wir den Törn mit etwas Wehmut und um eine Menge Erfahrungen reicher. Und schließlich: Der nächste Urlaub kommt bestimmt, und das Wetter – na, das kann doch nur besser werden.

Plymouth – Kanaren – ein Herbsttörn mit Tücken

von Holger Jacobsen

Am fünften September sollte es losgehen. Zum erstenmal im eigenen Boot und zum erstenmal für längere Zeit. Wir hatten uns in Torpoint bei Plymouth einen 15 Jahre alten Snowgoose-Katamaran gekauft und wollten noch vor Beginn der Herbststürme auf die Kanarischen Inseln. Den Skipper machte Frank, alter Navy-Seebär vom Torpoint Mosquito Sailing Club. Außerdem waren noch John aus Oklahoma, meine Frau Annie aus Taiwan und ich selbst aus Flensburg dabei. Bei so einer internationalen Crew konnte ja nun wirklich nichts mehr schiefgehen, befanden wir.

Nachdem alles klar war und wir auch genügend eingekauft hatten, ging es los in Richtung Ushant; französische Küste. Vorerst gab es Flaute und Nebel. Es war wenig angenehm, die Maschinengeräusche großer Schiffe in der Nähe zu hören, und das gar nicht einmal selten. Also warfen wir unsere beiden Außenborder an

und gaben unsere Position, Geschwindigkeit und den Kurs an die Radarkontrolle für den Kanal durch, zusammen mit der Bitte, ein wenig auf uns Achtzugeben. Als wir eine positive Antwort erhielten fühlten wir uns sicherer.

Je näher wir der Festlandküste kamen, desto lichter wurde der Nebel. Wir hatten nicht viel mehr zu tun, als alle 10 bis 15 Minuten nach Schiffen Ausschau zu halten. Das Rudergehen besorgte der Autopilot ganz vorzüglich für uns. Allerdings hatten wir nach 200 Seemeilen die ersten Schwierigkeiten mit ihm. Es dauerte fast einen ganzen Tag, bis ich herausgefunden hatte, daß ich ihn nur entsprechend dem Seegang, der Geschwindigkeit, dem Ruderwinkel etc. neu einzustellen hatte.

Der Autopilot tat es also wieder, doch war es immer noch reichlich kalt. Wir waren äußerst dankbar für die dicken Pullover, die Mützen, Handschuhe und Sokken, die wir noch in letzter Minute bei den Yarmouth Yacht Stores besorgt hatten. Was alle außer Frank erstaunlich fanden waren die schwachen Winde, die wir durchweg in der Biskaya hatten. Er aber meinte, daß dies um diese Jahreszeit durchaus normal wäre. Eine andere Sache, die uns erstaunte, war die unleugbare Tatsache, daß auf vielen großen Schiffen weder das Radargerät noch der UKW-Funk angeschaltet waren und selbst der Ausguck selten genug besetzt schien. Die Radarantennen drehten sich nicht, wir erhielten keine Antwort auf unsere Anrufe auf Kanal 16 und keine Reaktion auf unsere starke Lampe, welche wir auf die Brücke gerichtet hatten. Bei einem der daraus resultierenden Ausweichmanöver mußten wir eine Halse fahren und verloren so einen unserer Spinnakerbäume. Na ja, er war wohl sowieso nicht stark genug.

Leider blieb er nicht der einzige Verlust auf dieser Reise. Als wir einmal versehentlich unsere große Genua als Trawler-Netz benutzten, hatte das einige ärgerliche Löcher und Risse in dem schönen Segel zur Folge. Auch der Autopilot machte wiederholt Ärger. Am zweiten Tage war es das Zahnrad am Motor, welches über eine Kette auf das große Rad geht. Es hatte sich gelöst und mußte provisorisch wieder auf seiner Welle befestigt werden. Am vierten Tag schließlich gab der Autopilot gänzlich seinen Geist auf, und als wir wenige Minuten später im Dunkeln saßen, schlossen wir messerscharf, daß wir ein Problem mit unserer Stromversorgung hatten. Dabei hatten wir zwei brandneue 18W-Solarzellen, die aber selbst unter günstigsten Bedingungen nur 1,6 Ampere lieferten. Ob das am Kabeldurchmesser oder an etwas anderem lag, kann ich nur vermuten. Jedenfalls beschlossen wir La Coruna anzulaufen, um die Batterien wieder voll aufzuladen.

Dort kamen wir am Freitagabend an, was bedeutete, daß wir die Batterien erst am Montag wiederbekommen würden. Doch der Aufenthalt war gar nicht so unwillkommen. Gab es doch so viele interessante Leute im Real Club Nautico, Bier und Wein flossen in ebensolchen Strömen, wie die Konversation, und auch die Stadt selbst war nicht zu verachten. Vor allem John und Annie genossen ihren ersten Aufenthalt in Spanien. Wir stürzten uns auf die Tintenfische und andere Meeresfrüchte ebenso wie in das Nachtleben, konnten allerdings mit den neben uns liegenden Schweden kaum mithalten. Deren Boot war eine veritable Bar mit Whisky, Cognac, Rum, Brandy, Bier, Akvavit und anderen erlesenen Köstlichkeiten.

Am Montag gab es eine Sturmwarnung für Kap Finisterre, was unsere Abfahrt bis auf Dienstag hinauszögerte. Gegen Mittag waren wir aus dem Hafen heraus, und kaum einer an Bord fühlte sich besonders, was auch nicht durch das sich verschlechternde Wetter verbessert wurde.

Nachts bei Kap Finisterre erfreuten wir uns an einer kleinen „Gale" etwa Stärke 8, die aber nur etwa 12 Stunden dauerte. Unter Deck ging es zu wie in einem Fahrstuhl und für unsere ungewohnten Ohren hörte es sich an, als ob sich unsere DHARMA BUM demnächst in ihre Bestandteile auflösen würde; jedesmal dann, wenn die Büge und vor allem das Zwischendeck vorn in eine Welle hineinkrachten. Wenn die Literatur recht hat und Snowgoose relativ wenig von diesen Schlägen abbekommt, möchte ich mal wissen, wie es auf anderen Katamaranen bei ähnlichem Wetter zugeht...

Auf Deck sah alles anders aus. Nicht ein einziges Mal kam grünes Wasser an Bord, und obwohl die achterlichen Seen fast jedes Mal so aussahen, als ob sie uns unter sich begraben wollten, hob sich das Heck spielerisch über sie hinweg. Das Ruderrad ließ sich mit einem Finger drehen, obwohl wir einmal mit 15 Knoten oder mehr – hier endete die Anzeige unseres Gerätes – einen Wellenhang hinabsurften. Wir fanden es eine ganz beachtliche Leistung für eine behäbige alte Dame unter fast gar keinen Segeln. Das war aufregendes, schönes Segeln, das keiner von uns so schnell vergessen dürfte.

Aber jeder Spaß hat einmal ein Ende, und so fanden wir uns nur zu bald mit den schon zur Gewohnheit gewordenen schwachen Winden wieder. Um uns die Zeit zu vertreiben und zu frischem Fisch zu kommen, hatten wir uns in La Coruna Angelleinen und Blinker besorgt, wobei wir leider versäumt hatten die notwendigen Wirbel gleich mit zu erstellen. Das Entwirren von vier ineinander verknoteten Angelleinen wurde also zu einer neuen Hauptbeschäftigung. Doch obwohl Möwen, Seeschwalben und andere Meeresvögel immer wieder versuchten die Köder zu schnappen, und es eine von ihnen auch tatsächlich schaffte, fingen wir trotzdem einen Schnapper und zwei Bonitos, welche zusammen mit spanischem Wein vorzügliche Abendmahlzeiten abgaben. Auch fliegende Fische sowie Tintenfische konnte man morgens an Deck finden, doch waren sie zu klein, um für die Küche zu taugen.

Das Wetter war inzwischen recht angenehm geworden, so daß wir uns nach und nach aus den diversen Kleidungsschichten herauspellten und am Ende in Badehose auf dem Vordeck am Sonnenbaden waren, in der Hand einen Gin-Tonic mit Eis. Wahrer Luxus! Ab und zu gab es einen Eimer Wasser über den Kopf, während Sonne, Wolken, Mond und Sterne, Vögel, Wale und Delphine für Abwechslung sorgten.

Doch nicht jeden Tag ging es so gemütlich zu. Eines Nachmittags - ich lag gerade in meiner Koje für ein kleines Schläfchen - hörte ich an Deck ein großes Geschrei. Das Schlimmste befürchtend machte ich mich auf dem schnellsten Wege nach draußen fort - nämlich durch die Luke. Ein paar Sekunden später sah ich nur noch Sterne. Der Lukendeckel war mir auf den Kopf gefallen, das Blut floß in Strömen. Wie schlimm ich aussah, konnte ich nur an Annies Reaktion erahnen, denn sie rastete wirklich aus und fing sogar an zu weinen... Zum Glück war es jedoch nur eine kleine Platzwunde, doch ließ sie bei uns die Frage zurück, wie es

bei einem wirklich ernsten Unfall dort draußen ohne Ärzte aussehen würde. Eine Antwort darauf haben wir bis jetzt nicht parat...

Auch die Navigation hatte interessante Überraschungen zu bieten. Seit Kap Finisterre hatte ich mich immer gewundert, warum wohl meine Sonnenstandlinien scheinbar viel zu weit im Osten lagen. Als ich die Mittagslänge in einem Buch entdeckte, gab es allerdings keine Zweifel mehr. Auch Franks Funkpeilungen ergaben, daß wir der marokkanischen Küste viel näher waren als geplant. Wir konnten uns nur einen stärkeren Strom, als im Almanach angegeben, als Verursacher vorstellen.

Nach ungefähr 12 Segeltagen erreichten wir die Kanaren. Natürlich bei Nacht, und ebenso natürlich war erst der dritte Hafen, den wir untersuchten, der richtige. In der Stadt Santa Cruz de Tenerife wurde der erfolgreiche Trip begossen, und erst spät ging es zurück zur Darsena Pesquera. Dieser Fischereihafen hat den unschätzbaren Vorteil, daß dort Boote unter 20 Meter Länge umsonst direkt an der Kaimauer liegen können. Außerdem ist er recht geschützt, aber nicht besonders sauber.

Hier trafen wir auch auf die STAHLRATTE, von der wir vorher nur gewußt hatten, daß sie sich irgendwo auf den Kanaren oder auf Madeira aufhalten sollte. Diese Freunde von Freunden paßten genau zu uns, und so verbrachten wir die meiste folgende Zeit mit ihnen. Sie hatten ihr 1908 gebautes Stahlschiff selbst wieder in einen Segelschooner umgebaut und fuhren nun zu sechst darauf. Ein gewaltiges Projekt in Bezug auf Arbeitsaufwand und Kosten, wie auch in Beziehung auf Erfahrung. Auch Albert von der KORMORAN aus Hamburg machte unseren Aufenthalt unvergeßlich. Er war inzwischen 68 Jahre alt, hatte sein Boot bis hin zu einzelnen Scharnieren und Beschlägen, welches er aus Abfall hergestellt hatte, selbst gebaut und paßte trotz eines Altersunterschiedes von 40 Jahren prächtig in unseren bunten Kreis hinein.

Zur Zeit sind Annie und ich wieder am Unterrichten in Taiwan, John ist zurück in den U.S.A., während Frank mit seiner Frau Kate auf unser Boot achtgibt. Sobald wir hier wegkommen, soll es weitergehen, evtl. nach Gambia, falls die STAHLRATTE dann noch da ist, dann mit ziemlicher Sicherheit nach Brasilien, um letztendlich wieder im Südpazifik zu landen. Wäre doch zu dumm, wenn wir hier bei der Arbeit versauern, wo der erste Trip schon genug war, um einen süchtig zu machen.

„... es ist ungemein beruhigend, richtig gut versichert zu sein."

Einfach mal anfragen!

Sicherheit für Schiff und Besatzung überall und immer

Hamburger Yacht-Versicherungs-Vermittlung

ERICH SCHOMACKER VERSICHERUNGSMAKLER

Kl. Rosenstraße 8 · 2000 Hamburg 1 · Tel. (040) 337501 · Fax (040) 336274 · Telex 2165080

Die Wharram Seiten

1. In eigener Sache muß ich denen, die in der letzten Ausgabe die Wharram-Seiten vermißten, sagen:

   Ich konnte einfach nicht mehr! Beruflich ist bei mir die Hölle los. Ich bin froh, wenn ich mal in Ruhe Luft holen und auch mal am Boot bauen kann. Wem also die Wharram-Seiten sehr wichtig sind, der sollte mich mal anrufen. Er kann gerne diese ehrenvolle Aufgabe übernehmen. Freiwillige hervor. Nur Mut usw.!

   Zur Zeit setze ich die Prioritäten auf andere Projekte als auf das Redakteurentum. Hauptprojekt ist, Geld zu verdienen, um meine ORO weltumsegeltauglich zu machen. Und dazu gehört nun mal eine Karriereleiter, und die besteige ich gerade.

   Außerdem empfinde ich einen gewissen Trend zum Wharramfanschwund. Neue Planverkäufe erfahre ich nicht, bei Dr. Bobretzki ist Funkstille, und das seit Jahren, und die derzeitigen Eigner zeigen Abhauabsichten; Änne und Jens wollen 1990 los, toll! Die 3 Düsseldorfer werden ihr Boot wohl auf die Canaren verholen. Peter Albl ist bestimmt bald im Mittelmeer, Werner haut dieses Jahr mit Sicherheit ab.

   Und unser jüngstes Cat-Kind wird mit seinen Eltern Pia und Raphael noch dieses Jahr auf Karibiktrip gehen. Herzlichen Glückwunsch. Wir freuen uns schon darauf, Euch in Carracas zu besuchen!

2. Unser 7. Treffen soll am 25. Februar 1989 bei Thomas Gehn stattfinden.

   Er wohnt in 2061 Itzstedt, Steindamm 28, 04535-8600 ab 19.00 Uhr oder 04551-83577 vorher.

   Beginn des Treffens ist wie immer ca. 14.00 Uhr. Es werden Schilder im Ort aufgestellt sein, um den Steindamm zu finden.

   Bringt bitte wieder alles mit, damit Ihr autark seid und das kalte Buffet für Abendbrot und Frühstück reichhaltig ausfällt.

   Dieses Mal wird es bestimmt richtig gut. Denn wir können gemeinsam Reisepläne schmieden. Und Vorfreude ist ja bekanntlich die schönste Freude. Bitte vergeßt die Übersegler nicht!

3. Werners 2. Narai hat ihren Stapellauf nun hinter sich. Herzlichen Glückwunsch, Werner. Doch der Reihe nach.

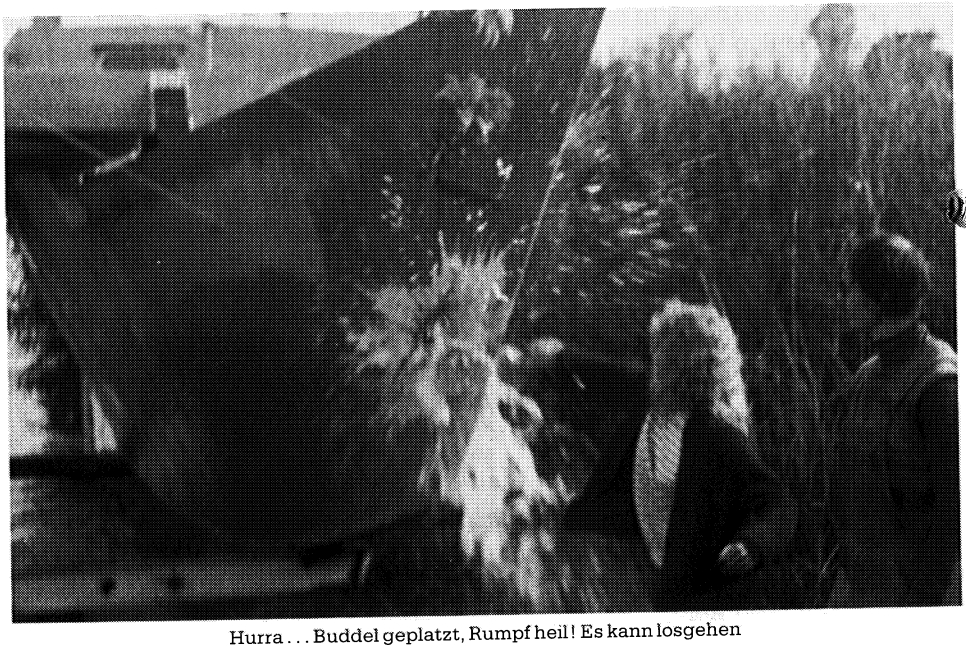
   In der letzten Folge war gerade der zweite Rumpf gedreht worden (Pfingsten '88). Aufbauten, Deck und die Laminierarbeiten wurden während des Sommers erledigt. Alle Beschläge und vor allen Dingen die Beams ebenfalls. Im Juli, also ein Jahr nach dem Baubeginn, ging Werners „Laumei" aus meiner Halle und meine ORO wieder hinein.

   Danach hat Werner draußen die Inneneinrichtung komplettiert und die Masten aufgeriggt. Die Segel wurden auch schon gesetzt, um die Holepunkte für die Schoten festzulegen.

Und dann war es im August soweit:

Die Motorhalterung war dran, die Poller waren angeschraubt, der Motor wurde eingehängt, die Tide abgewartet, die Mutter von Werner schmierte die Brötchen für eine ganze Kompanie, und die Sektflasche zerbrach am Backbordrumpf.

Danach ging es ins Wasser. Stapellauf! Ach, wie schön!



Hurra ... Buddel geplatzt, Rumpf heil! Es kann losgehen

Wie vereinbart wurde der Slipwagen gestoppt, als der Prop tief genug im Wasser war, und Werner fing an zu ziehen. Und zog, und zog, und zog! Ich rufe, ob denn der Kerzenstecker auch draufstecken würde. Werner erwiderte irgend etwas nicht jugendfreies. Aber der Motor sprang trotzdem nicht an. Also verholten wir die „Laumei" unter Schwierigkeiten vom Slipwagen, denn mittlerweile hatte der Ebbstrom eingesetzt und drückte die Fischkiste gegen die Rungen. Nun, ja, die Vorschläge hatten Inflation, und ich lachte mich halb tot, denn der Sekt fing schon an zu wirken. Trotzdem lag nach einigen bangen 10 Minuten Werners 2. Narai sicher am Schlengel. Der Motor wurde untersucht, und siehe da, der Kerzenstecker war nicht drauf! Ihr könnt euch vorstellen, daß der Tag gerettet war, denn nun hatten wir unser Thema.

Schon am selben Wochenende wurde probegesegelt. Wir stellten fest, daß alles in bester Ordnung war. Die Kreuzeigenschaften waren gut, sie ging auch über den Stag sehr leicht, schnell war sie auch, und der Motor leistete auch genügend Schub. Nun ist die „Laumei" wieder an Land und will dieses Jahr auf große Fahrt gehen. Jetzt braucht sie nur noch Farbe, Fenster und ein Schanzkleid.

Motorisierung von Mehrrumpfbooten

Speziell von Katamaranen, von Eric Jean unter Mitarbeit von A. le Seac. Übertragen und kommentiert von K. Diekmann u. H. Piening aus Multicoque Magazine.

I. Teil: Einbaumotoren

Die Motorenbauer geben zu, daß sie bisher kaum Motoren entwickelt haben, die sich speziell für Multis eignen. Mit der zunehmenden Verbreitung dieser Bootstypen ist es zu hoffen, daß sich einige von ihnen dieses Problem annehmen, um hier neuartige Lösungen anzubieten. Mit dem wachsenden Markt sollten sich neue Konzepte entwickeln.

Unsere Untersuchung zielt nicht auf einen mechanischen Vergleich der Motoren, sondern will die verschiedenen Einbaumethoden vergleichen und ihre Vor- und Nachteile aufzeigen.

Ein Blick auf die derzeitig produzierten Modelle zeigt, daß sich eine Tendenz zu gunsten des S-Drives abzeichnet. (PRIVILEGE, CASAMANCE, CATANA, PROFIL 56)

1. Besonderheiten des Katamarans

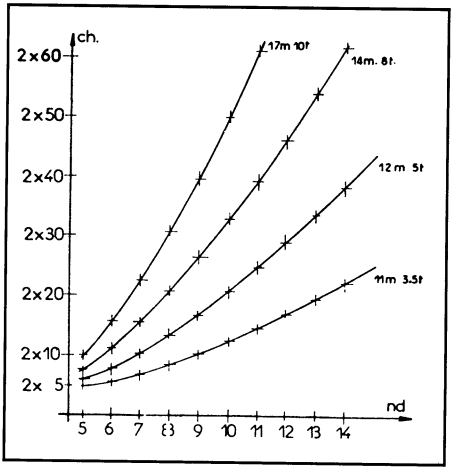
Ein großer Vorteil des Kats besteht darin, daß er 2 Motoren haben kann, die zur Verbesserung der Manövrierfähigkeit beitragen, was auch eine erhöhte Sicherheit bedeutet. Bei Ausfall eines Antriebs ist das Boot zwar schwierig zu manövrieren solange es still liegt, bei genügender Fahrt läßt es sich jedoch auch mit einem Motor gut steuern. Der Einbau zweier Motoren ist jedoch teurer und benötigt mehr Wartung.

Das Diagramm No. 1 zeigt die ungefähr benötigte Motorleistung für Boote unterschiedlicher Größe in Abhängigkeit der Geschwindigkeit, jedoch bedarf jeder Entwurf einer speziellen Berechnung.

Keineswegs darf man die Rolle der Schraube übersehen, die auf Motor und Bootswiderstand abgestimmt sein muß. Unter Segel haben Antriebe mit 2-blättrigen Faltpropellern erheblich geringeren Widerstand, was von passionierten Seglern sehr geschätzt wird.

Angesichts des erheblichen Gewichts des Motors in Bezug auf das Gesamtgewicht des Bootes, ist dem Einbauort an Bord besondere Beachtung zu schenken. Werden die Rümpfe als Wohnraum für die Besatzung genutzt, müßten die

Schema des Puissances



Abaque de puissances moteur pour une vitesse donnée en fonction de la taille du bateau

Motoren außerhalb dieses Bereichs gesondert installiert werden. Die verschiedenen Antriebstypen werden dieser Anforderung unterschiedlich gerecht, doch gibt es keine Ideallösung.

Die klassische Schraubenwelle.
Dieser Einbau weist die gleichen Merkmale auf wie beim Einrumpfboot. Ein Vorteil besteht, wenn der Motor im Schwimmer auf halber Länge eingebaut wird, da sich dann die Stampfbewegungen im Seegang verringern und sich somit der Komfort erhöht. Da dies jedoch mit Lärm, Wärme und Abgasen verbunden ist, läßt sich ein günstiger Einbau eigentlich nur bei größeren Kats verwirklichen, wenn man den Motorraum völlig abkapseln und isolieren kann. Zusätzliche Schwierigkeiten können sich ergeben, wenn sich in diesem Bereich auch der Niedergang vom Brückendeck befindet.

Diese Antriebsart hat Vorteile bei Reisen zu wenig industriealisierten Ländern, da sich auch dort eine Schraubenwelle reparieren läßt. Ein weiterer Vorteil besteht darin, daß alle Motorenhersteller diese Antriebsart serienmäßig anbieten.

S-Drive.
Diese Antriebsart erlaubt eine besonders einfache Installation. Meistens erfolgt der Einbau im Heck der Rümpfe, um einerseits Schutz für die Schraube zu haben und andererseits den Motor vom Wohnbereich zu trennen. Wenngleich das Seegangsverhalten nicht so gut wie beim „Mittelmotor" ist, so bestimmt die Heckform des Bootes letztlich, wie groß der Nachteil ist. Bei Booten ab 15 m Länge kann der Motorraum zur technischen Werkstatt genutzt werden, wenn ausreichende Stehhöhe vorhanden ist.

Der Ein- und Ausbau des Antriebsteils erfordert wegen des Bodendurchbruchs ein Aufslippen. Eine Reparatur ist allgemein nur unter Verwendung von Original-Ersatzteilen möglich. Meines Wissens haben nur Volvo, Yanmar und Nanni diesen Antrieb im Programm. Beim Volvo besteht die Möglichkeit, den S-Drive an beiden Enden des Motors anzubringen.

Der hydraulische Antrieb.
Um die Motoren nicht im Wohnbereich zu haben, kann man sie an einem beliebigen Platz unterbringen und die Schrauben unter Verwendung von Hydraulik-Kreisen antreiben. Der Motor betreibt in diesem Fall eine Pumpe, die das Hydrauliköl zu einem oder mehreren Motoren fördert, die je eine Schraube antreiben. Das Schema zeigt den notwendigen Schaltkreis für das System. Die einzelnen Bauteile sind:

1. Der Motor: Die Leistung des Motors muß mindestens die doppelte zweier Einzelmotoren betragen. Neben der weniger aufwendigen Wartung ist diese Lösung sogar billiger, da beispielsweise 2 Motoren a 15 PS etwa FF 56 000 kosten, während der 30 PS-Motor FF 38 000 kostet. Dabei ist der 30 PS-Motor um etwa 70 kg leichter als 2x15 PS. Der Motor hat nur die Aufgabe die Pumpe anzutreiben.

2. Die Pumpe: Diese ist mittels elastischer Kupplung direkt mit dem Motor verbunden. Sie saugt das Öl an und drückt es zum Schalter (5). Hydraulik-Pumpen gibt es in zwei Bauarten:

a) Eine Pumpe mit regulierbarer Fördermenge erlaubt ohne Änderung der Motordrehzahl die Leistung des Hydrauliksystems zu variieren.

b) Pumpe, deren Förderleistung sich mit der Motordrehzahl ändert.

Für a) benötigt man allgemein eine Kolbenpumpe, deren Wirkungsgrad geringer und deren Preis höher ist als beim Prinzip b), was deshalb vorzuziehen ist.

Für b) benutzt man Zahnradpumpen.

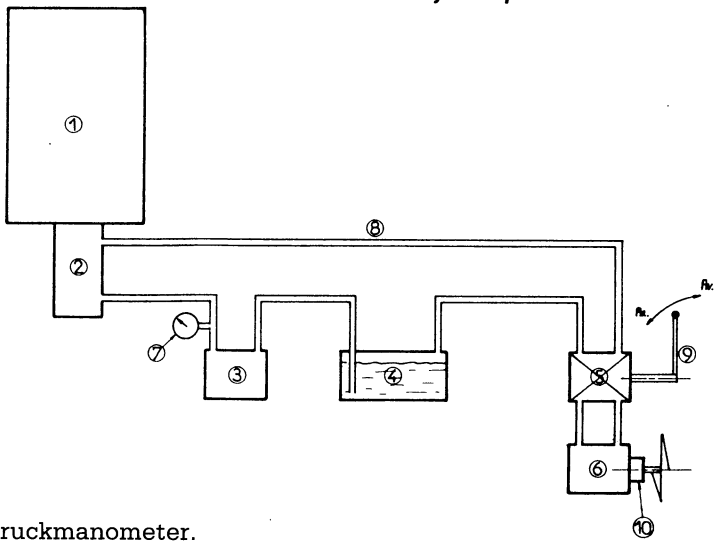
3. Der Ölfilter: Dieser ist nötig, um die Ölqualität hoch zu halten und damit die Lebensdauer des gesamten Systems zu verbessern.

4. Der Ölsumpf: Dies ist der Behälter aus dem die Pumpe ansaugt. Es ist etwa 1 Liter Öl erforderlich. Die Ölmenge kann verringert werden, wenn man einen Wärmetauscher zwischenkühlt.

5. Der Schalter: Dieser verteilt den Ölfluß zu den Hydraulikmotoren und erlaubt Vorwärts, Rückwärts und Leerlauf zu schalten. Es gibt verschiedene Bauarten von Schaltern, die es auch erlauben, weitere Zusatzgeräte zu betreiben, wie Schotwinden, sowie Kompressoren für Kühlschrank oder Pressluft (Tauchgerä-e).

6. Der Hydraulikmotor: An diesen ist die Schraube direkt angebaut. Er kann mit dieser entweder durch eine kurze Schraubenwelle oder mit einem S-Drive verbunden werden. Da er sehr wenig Platz benötigt (etwa 70 x 80 cm) und sehr leicht ist (~ 1 kg), zudem sehr leise läuft, kann man ihn beliebig einbauen.

Schéma transmission hydraulique



7. Das Öldruckmanometer.

8. Das Leitungssystem: Es besteht aus einem Hochdruckteil, das wegen der hohen Drücke von ~ 100 bar aus Spezial-Rohren bestehen muß und einem Niederdruckteil, das aus normalen Installationsrohren (z. B. Kupfer *Anmerkung des Bearbeiters: Ob verschiedene Metalleitungen verwendet werden dürfen, ist mit dem Hersteller abzuklären*) gefertigt sein kann. Die Länge des Rohrsystems ist mitbestimmend für den Gesamtwirkungsgrad, je länger die Leitungen und je stärker die Krümmungen, um so höher die Verluste. In der Praxis sollte bei 12

mm Rohrdurchmesser der Abstand der Pumpe zum Motor nicht mehr als 6 m sein.

9. Der Fahrhebel: Dieser betätigt den Hydraulikschalter. Er entspricht in seiner Funktion der üblichen Motorschaltung.

10. Einbau: Die Hydraulikmotoren weisen zur Montage einen Wellenstumpf auf, mit dem sie an eine Montageplatte angeklemmt werden können. Diese liegt sehr nahe an der Schraube. Da die Motoren sehr vibrationsarm laufen, ist eine elastische Aufhängung nicht erforderlich.

Zieht man eine finanzielle Bilanz des Einbaus, so kommen zu den reinen Motorkosten noch etwa FF 12000, so daß man die Kosten eines konventionellen Systems nahezu erreicht.

Was das Gesamtgewicht angeht, so liegt man noch unter den üblichen Anlagen, da die Hydraulikmotoren samt Sumpf und Leitungssystem geringes Gewicht haben.

Obgleich diese Anlagen bisher wenig verwendet werden, ist es an der Zeit, die Einstellung hierzu zu fördern. Überdies lassen sich auch allgemeine Industriegeräte hierfür verwenden, die sehr zuverlässig und auch preiswerter sind, als spezielle Marineversionen.

Liste der Einbaumotoren

Motortyp	Leist. (PS)	Gew. (Kg)	Abmessungen	Zyl.	Kg/PS
Lombardi LMI	8,5	65	560-490-490	1	7,65
Yanmar 1 GM	9,0	76	547-370-485	1	8,44
Volvo 2001	9,0	112	631-439-571	1	12,44
BMW D 12	10,0	108	–	2	10,80
Vetus MSK 102	10,5	93	640-533-500	2	8,86
Nanni 2.40 HE	10,6	84	600-440-495	2	7,93
Nanni 2,60 HE	15,0	115	635-520-540	2	7,66
Yanmar 2 GM	18,0	106	638-455-495	2	5,89
Volvo 2002	18,0	139	690-439-577	2	7,73
Vetus MSK 203	20,0	155	728-530-555	3	7,75
Nanni 3,90 HE	22,5	139	720-500-578	3	6,18
Fiat Uno M 25	25,0	152	817-580-661	4	6,08
Lombardi LMI	25,8	155	754-452-578	2	6,01
Yanmar 3 GM	27,0	130	740-370-495	3	4,82
Volvo 2003	28,0	159	794-410-587	3	5,68
Perkins M 30	29,0	133	672-443-546	3	4,59
Nanni 4.110 HE	30,0	160	830-470-578	4	5,33
Vetus MSK 304	33,0	185	843-510-797	4	5,61
Lombardi LMI	38,0	187	927-510-797	3	4,92
Fiat Uno M 40	40,0	165	817-580-661	4	4,13
Volvo 2003 T	43,0	176	794-487-571	3	4,09
Perkins M 50	50,0	210	848-549-670	4	4,20

Erster marktreifer Diesel-Außenborder von Yanmar

Auf der Interboot in Friedrichshafen wurde vom Importeur Marx Marine, Hamburg, der Yanmar-Dieselaußenborder „D 27" mit einer Leistung von 27 PS vorgestellt. Bei der Vorführung überraschte der Motor nach problemlosem Start mit einem kräftigen Brummen, das nicht entfernt an das typische „Dieseln" erinnerte. Überzeugend war weiterhin die geringe Leerlaufvibration, die eine deutliche Verbesserung gegenüber Zweitakt-Benzinern darstellt.

Nach Herstellerangaben verbraucht dieser Motor unter Gleitbedingungen bei leichter Last nur 50% des Treibstoffes vergleichbarer Benziner, im Schleppeinsatz im Verdrängerbetrieb verringert sich der Verbrauch trotz 20% größerer Schleppkraft auf nur noch 28% des Benzinmotor-Bedarfs.

Weitere Diesel-Außenbord Modelle mit 18 PS und 36 PS befinden sich bei Yanmar in der Entwicklung.

Technische Daten:

Yanmar D 27	
Viertakt-Dieselmotor	Drehzahl 4500 U/min
3 Zylinder in Reihe	Direkteinspritzung
Hubraum 807 ccm	Elektrostart
Leistung 20 kw (27 PS)	Gewicht 84 kg (Normalschaft)

Nicht nur die Geschwindigkeit bestimmt das Rigg.

Dr. Arthur Petersen setzt sich aufgrund seiner langjährigen eigenen Erfahrungen mit Multihull-Takelungen im folgenden Beitrag kritisch mit dem im letzten Boten erschienenen Artikel von Konstrukteur Lars Oudrup auseinander.

Hier nun die Wortmeldung von Dr. Petersen:

Lars schreibt in seinem Aufsatz zum Schluß: „Ich segle, weil es mir Spaß macht! Den größten Spaß macht es, einen schnellen Kat zu segeln..." Meines Erachtens gibt es aber noch andere Aspekte insbesondere des Kat-Segelns, die anderen, wie mir z. B., mehr Spaß machen als nur das schnelle Segeln. Nämlich das durchaus schnelle, vor allem aber nicht stressige, sichere Segeln ohne Balance-Akte mit Familie, Kindern und Gästen. Lars schreibt als Resumè weiter: „Es gibt nur eine Wahl für Multihull-Kreuzer: Rüsteisen dicht am Mast und 2 bis 3 Salinge ...", er weist aber vorher darauf hin, daß eine Verstagung unter voller Ausnutzung der Breite des Multis den Stauchungsdruck auf den Mast enorm verringert, um dann festzustellen, daß Diamonds mit nur relativ kurzen Salingen durch den dadurch bedingten Reck usw. diesen Vorteil betreffend der Stärke und damit Gewicht und Kosten des Masts wieder aufheben. Die vom Wind her seitlich auf den Mast einwirkenden Biegekräfte als solche haben ja mit dem Ansatz der Verstagung der Wanten nichts zu tun. Die Möglichkeit, Stauchungs- und Biegedruck durch eine breit ansetzende Ober- und Unterwantenverspannung ohne Diamonds, womöglich mit einer langen Saling, aufzufangen, scheint für Lars offenbar ganz indiskutabel, wahrscheinlich, weil dann das Fahren einer weit überlap-

penden Genua bzw. Rollfock behindert werden kann. Letzteres nehme ich gerne in Kauf. Auf unserem zumeist befahrenen Nordseeküsten-Revier mit den z. T. engen Fahrwassern im Watt und in den Tidegewässern der Flußmündungen ist für das oben genannte Kreuzersegeln eine Baumfock viel praktischer, da eine weit überlappende Genua ohnehin nicht viel mehr als nur Arbeit und Risiko bringt. Jedenfalls steht unter meinen Segelaspekten (die bestimmt nicht nur meine sind!) das Mehr an Kosten, Gewicht, Risiko und Schwielen an den Händen in keinem vernünftigen Verhältnis zu dem geringen Mehr an Geschwindigkeit. Aber das ist natürlich Ansichtssache. Zudem braucht und soll sogar ein solches vom Monohull eines Kreuzers auf die große Breite des Multis übertragene Rigg nicht so „unter Musik" verspannt werden wie mit „Rüsteisen möglichst dicht am Mast". Ich gebe Lars im Prinzip durchaus recht, wenn er schreibt: „Was ist nun so besonderes an Multihull-Takelungen? NICHTS!". Obwohl in anderer Hinsicht einiges dazu zu sagen wäre. Der Touren-Multi erlaubt es aber, dieses Rigg mit seinem Verspannungsprinzip optimal zu nutzen, denn er hat ohnehin mit seinen Aufbauten biegungs- und verwindungsfeste Traversen über eine große Breite. Gewichtsersparnis erfolgt an Masten, Wanten und Beschlägen sowie auch am Rumpf dadurch, daß sich die vom Rigg ausgehenden Kräfte besser verteilen. Übrigens, nach Lars soll das Rigg auf alle Fälle so stark sein, daß es (beim Kat) das Abheben eines Rumpfes aushält. Gut. Das braucht aber nicht in Anbetracht der genannten Aspekte zu einer Überdimensionierung zu führen. Beim Kreuzerkat echter Art darf es gar nicht zu solchen Balanceakten kommen, wie sie beim Rennmulti erwünscht sind, bei dem es ja weit voran nur um Geschwindigkeit geht, was, wie Lars ja auch deutlich schreibt, ganz andere Rigg-Aspekte mit sich bringt.

Wozu gibt es wohl selbstlösende Schotklemmen? Dr. A. Petersen

Kostenaufstellung eines erfahrenen Selbstbauers

von Dr. Petersen

Die tagelange zwangsweise, durch den starken Eisregen hier in Ostfriesland bedingte, „Quarantäne" im Hause ermöglichte es mir, schon jetzt die in Aussicht gestellte aufgeschlüsselte Kostenzusammenfassung fertigzumachen. Es handelt sich um meine „Himp-Hamp VII", die ich nun 2 Saisons gefahren, mit Erfolg getestet und mitsamt Kajütaufbau fertig ausgebaut habe. 12,2 m L.; 5,9 m B. Sperrholz.

1. Rigg (stehendes und laufendes Gut, Winschen, Klemmen, Klampen)		9.911,- DM
2. Segel (einfaches Stell ohne Beisegel]		4.802.- DM
3. Masten und Spieren (ein Mastbruch durch zu schwache Dimensionen mitgerechnet)		3.411,- DM
Gesamtes Rigg	18.124,-DM	
4. Sperrholz (Import AW 100)		5.697,- DM

5.	Vollholz (zumeist Mahagoni)	3.183.- DM
	Gesamtes Holz	8.880,- DM
6.	Eisenwaren (verz. Spaxschrauben, Niro-Bolzen, Werkzeug-Ergänzungen)	3.246,- DM
7.	Kauresin-Leim	492,- DM
8.	Epoxy-Harz (zumeist SP 301 zur Oberflächen-Versiegelung und Kantenschutz)	1.433,- DM
9.	Lack und Spachtel, Pinsel usw.	1.840,- DM
10.	Elektrik (Kabel, Lampen, Batterie usw.)	1.066,- DM
11.	Schuppenheizung (2 Winter)	1.586,- DM
12.	Echolot, Kompass und sonstige nautische Grundausrüstung (z. B. Ankerball, Tute)	984,- DM
13.	2 Anker mit 40 m Kette (8 mm) bzw. Trosse	983,- DM
14.	Plexiglas (5 mm)	340,- DM
15.	Nötigste Einrichtung (z. B. Kojenpolster, Tisch, Terassenstühle)	772,- DM
16.	Schweißarbeiten (Niro), Fremdhilfe beim Malen	320,- DM
17.	Sonstiges in anderen Positionen schlecht unterzubringendes	1.365,- DM
	Insgesamt	41.431,-DM

Anmerkung: Sämtlicher Einkauf im normalen Handel mit z. T. 10% Rabatt. Verbilligungen mit „Vitamin B" natürlich möglich.

Motorisierung und wünschenswerte „Extras" (ich habe Heizung, Stereo-Radio, Dusche, AP-Navigator) schlagen natürlich erheblich zu Buch. Ich fuhr die ersten beiden Sommer einen 20-PS Außenborder (5.000,- DM). Wegen gravierender Nachteile (Rauswaschen im Seegang kann auch nicht durch eine tiefreichende und beim Segeln hinderliche „Nacelle" ganz verhindert werden) baute ich zum Saisonende dies Jahr einen 27 PS Diesel ins Brückendeck mit langer Welle, die beim Segeln mit der Schraube hochgeholt wird. Kosten alles in allem 12.500,- DM.

Pfennigbeträge wurden größtenteils nach oben abgerundet. Durch Überschneidung der Zugehörigkeit zu den einzelnen Positionen sind nur geringe Verschiebungen möglich ohne Änderung der Gesamtkosten.

Facit: Gesamtkosten mit Grundausrüstung ohne Motorisierung gute 40.000,- DM. Davon nur ca. ¼ für den Rumpf-Rohbau, rund ¾ für Rigg, Nautik, Ausbau, Einrichtung. Wenn auch die Fertigstellung des Rumpfes vor allem psychologisch sicher ein wichtiger und erfreulicher Abschnitt ist, so sollte sich ein Selbstbauer vor Beginn doch darüber klar sein, daß das „dicke Ende" sowohl, was die Kosten, als auch, was die Arbeit betrifft, erst danach kommt.

Vergleich zu anderen Baumethoden und Materialien:

Fehlt mir leider, jedenfalls in einer solchen nach Einzelpositionen auf Grund exaktest gesammelter Unterlagen erfolgten Aufstellung. Das macht allerhand Arbeit, könnte aber für einen, der selbst bauen will, eine große Hilfe sein bei der Entscheidung darüber, mit welchem Material und nach welcher Baumethode er bauen will.

CATACLUB-NEWS

Ab März können Sie den trailerbaren Reise-Catamaran **ZOUM 80 R** wieder auf dem Bodensee und am Mittelmeer probesegeln und chartern. Platzieren Sie sofort eine Kaufoption, wenn Sie Ihren ZOUM noch im Sommer '89 segeln wollen!

Luxus-Hotel-Ferien mit allen Wassersport-Möglichkeiten auf dem größten Trimaran der Welt? Buchen Sie auf **SAILF 91**: im Frühjahr an der franz. Atlantikküste, um dem Start der großen Transatlantik-Schiffsrennen zuzusehen; im Sommer im Mittelmeer; im Herbst in Griechenland und im Winter in der Karibik.

PROFIL 102 (10,2 x 5,8 m, 4 Doppelkojen) ist ein rassiger Reisecat für die sportliche Familie oder Gruppe, die aber doch nicht auf Wohnbequemlichkeit verzichten will: Sie können **PROFIL 102** chartern oder durch Leasing mit Renditegarantie kaufen.

HOBIE CAT AVENTURE: eine neue Form des sportlichen Reisens mit Sportcatamaranen an schönen Küsten entlang und von Insel zu Insel in exotischen Gegenden wie Sierra Leone, La Rochelle, Martinique. Um eine Basis in den Philippinen zu gründen, beteiligen wir uns mit dem Hobie Cat 18 Formula „CATACLUB-HOBIE CAT AVENTURE" am „Raid Mer de Chine", einer Safari-Regatta zwischen Manila und Palawan. Start ist am 26. 2. 89. Verfolgen Sie sie am Fernsehen! Wir suchen nach einem **Co-Sponsor!**

Die ersten **POLYNESIA** (12 x 6,5 m) sind auf dem Weg in die franz. Antillen. Es hat nur noch wenige Charterwochen vor August '89 frei. Beeilen Sie sich! Den idealen Familien-Reisecat **POLYNESIA** für Live-on-board können Sie, wie fast alle im Charter angebotenen Schiffe, auch kaufen: verlangen Sie unser Angebot. Die Lieferfrist ist ca. 7 Monate.

CATACLUB

CATACLUB **Etienne Jacob · CH-8265 Mammern**
Tel. 0041/54/413931
Fax 0041/54/413760

Catamaransegeln-lernen auf der schnellen **NOVATION-CNAM 129** (13 x 7 m): einer dieser Racer-Cruiser „**TANGATA MANU**" nimmt bis zu 6 Crews auf 2- bis 14-tägige Schulfahrten ab Marseille mit. Verlangen Sie das preiswerte Programm!

Ein weiterer „schönster Catamaran der Welt", eine **PROFIL 57** „Image" (17,5 x 7,5 m), mit einem Design-Interieur in dunkelgrauem Leder und malvenfarbiger Lackierung hat Ende Dezember unsere Werft verlassen. Sie werden sicher in nächster Zeit in den Fachblättern davon lesen. Sie können aber auch damit segeln: sie ist in unserem Charterprogramm. Oder sind Sie ein zukünftiger Kunde für eine **PROFIL 57?**

Haben Sie auch Schwierigkeiten herauszufinden was Sie Ihren Lieben **schenken** könnten? Wie wäre es mit einer Catamaran-Reise . . . oder gar einer Eignerbeteiligung?

Die **Miteignerschaft** bei großen Schiffseinheiten wie Reisecatamaranen kann eine Einkommensquelle sein, ist aber sicher die preiswerteste Art, schöne Boote in wechselnden Revieren zu segeln. Auch unsere Umwelt dankt Ihnen, Miteigner zu werden: weniger Häfen, Motoren, Lärm; mehr Wasser, Platz und Ruhe. Angst vor Miteignerstreit? Lesen Sie unseren Miteignerschafts-Vorschlag!

CACTUS heißt der neue Groß-Catamaran (16 x 8,3 m) von CPA-CATAMARAN FRANCE. 12 Kojen bietet er, und das zu einem unschlagbaren Preis: Sfr. 575000.– reisebereit mit Motoren, Sicherheit und Elektronik! Weitere Typen mit 18, 22 und 25 m Länge sind ebenfalls lieferbar. Beschnuppern können Sie CACTUS auf einer Seereise mit „ARIDIS" in Sierra Leone: dieses Schiff begleitet unsere Hobie Cat-Safaris.

Segeln Sie eine „Formel 1 des Meeres"! Mit einer **FORMULE 40**, also einem 12-Meter-Renncatamaran! Mit Skipper, in Süd-Frankreich (Hyères und die Inseln), in Griechenland oder der Türkei! Ein Wochenende, einige Tage oder Wochen. Ein ganz neues Gefühl! Ein Unvergeßlicher Urlaub!

CATACLUB

CATACLUB **Etienne Jacob · CH-8265 Mammern**
Tel. 0041/54/413931
Fax 0041/54/413760

Neuer West-Ost-Transatlantikrekord

aus „Multicoque Magazine No. 18" übersetzt von Helmut Piening

Der Katamaran „Jet Service" hat den Rekord für die schnellste Atlantiküberquerung eines Segelbootes auf 7 Tage, 6 Stunden und 30 Minuten gesetzt. Damit wurde der Rekord des Trimarans „Fleury Michon" mit Philipp Poupon aus dem Jahre 1987 um 6 Stunden verbessert.

Berücksichtigt man mehrere Pannen, ein Rumpf wurde beschädigt, wegen eines Schadens an der Großsegelschiene konnte das Groß nur gerefft gefahren werden, wäre bei den guten Wetterverhältnissen eine Traumzeit von 7 Tagen möglich gewesen.

Um den Rekord aufzustellen wurde in New York, mit einer siebenköpfigen Mannschaft, lange auf stürmisches Wetter von achtern gewartet. Das dann eingetroffene günstige Wetter und eine genaue Navigation, der Kurs betrug 2952 sm, die Großkreisdistanz beträgt 2800 sm, haben zu dem Rekord beigetragen.

O-Star Transatlantikrennen

Sieger in Rekordzeit „Fleury Michon" mit Skipper Philipp Poupon

Aus Multicoque Magazine 18 übersetzt und nacherzählt von Helmut Piening.

Der Trimaran „Fleury Michon" mit seinem Kapitän Philipp Poupon hat das Ost-West-Rennen in der unglaublich kurzen Zeit von 10 Tagen 9 Stunden und 15 Minuten gewonnen. Er hat damit seinen eigenen Rekord aus dem Jahre 1984 (16 Tage, 11 Stunden, 55 Minuten), aufgestellt mit einem anderen Boot gleichen Namens, um fast 60 Prozent unterboten. Auf die Großkreisdistanz bezogen ist das

Bisherige Rekorde im O-Star

1960	Francis Chichester (Ang)	40j 13h 30'
1964	Eric Tabarly	27j 03h 56'
1968	Geoffrey Williams (Ang)	25j 20h 33'
1972	Alain Colas	20j 13h 15'
1976	Eric Tabarly	23j 20h 12'
1980	Phil Weld (U.S.A.)	17j 23h 12'
1984	Yvon Fauconnier	16j 06h 25'
1988	Philippe Poupon	10j 09h 15'

ein Schnitt von 11,22 kn, d. h. 4,17 kn schneller als 1984, als ein Schnitt von 7,05 kn erreicht wurde. Der absolute Schnitt war natürlich wegen der Kreuzschläge und anderen Abweichungen vom direkten Kurs größer. Tatsächlich waren wegen der günstigen Windverhältnisse 10 Boote schneller als das Rekordboot von 1984.

Die Sieger C.STAR 1988

Vorläufige Ergebnisse d. C. STAR 1988	gemess. Zeit	Gesegelte Entfern.	Durchschn. Geschw.	Durchschn. bez. auf Großkreis
1. Philippe POUPON, Fleury-Michon Arrivé à Newport le 15 juin à 16 h 15' 09" Bat le record de Fleury-Michon de 1984 de 6 jours 2 heures et 40 minutes	10 j 09 h 15' 09"	3011	12,08	11,22
2. Olivier Moussy sur Laiterie. Mont-Saint-Michel. Arrivé à Newport le 16 juin à 11 h 17' 18" à 19 h 2' 9" de Fleury Michon	11 j 04 h 17' 18"	2960	11,03	10,43
3. Loick Peyron sur Lada Poch I. Arrivé le 16 juin à 16 h 02' 55". Soit 4 h 45' 37" derrière O. Moussy	11 j 09 h 02' 55"	2942	10,78	10,25
4. Phill Stegall sur Sebago (U.S.A) Arrivé à Newport le 16 juin à 16 h 55' Soit 52' après Lada Poch et 1 j et 40' après P. Poupon	11 j 09 h 55'	2996	10,93	10,21
5. Bruno Peyron sur VSD Arrivé le 18 juin à 6 h 20'	12 j 23 h 20'	3087	9,91	8,99
6. Halvard Mabire sur Gérad Hénon Arrivé le 18 juin à 13 h 51' 15"	13 j 06 h 51' 15"	3034	9,51	8,77
7. Florence Arthaud sur Groupe Pierre. 1er. Arrivée le 18 juin à 17 h 58'	13 j 10 h 58'	3095	9,58	8,66
8. Jean Maurel sur Elf-Aquitaine III Arrivé le 19 juin à 17 h 05'	14 j 10 h 05'	3132	9,05	8,09
9. Tony Bullimore sur Spirit of Apricot. Arrivé le 20 juin à 3 h 40'	14 j 20 h 40'	3173	8,90	7,84
10. Pierre Sicouri sur La Nuova Sardegna (Ialie). Arrivé le 21 juin à 0 h 34'	15 j 17 h 34'			7,41
11. Pascal Hérold sur Dupon Duran Arrivé le 21 juin à 19 h 39'	16 j 12 h 39'			7,05
12. Nic Bailey sur MTC (USA). Arrivé le 22 juin à 4 h 03' – Vainqueur de la Classe IV. Bat tous les Classe III.II et 7 Classes I Aura mis 8' de plus que Poupon en 84 !	16 j 17 h 3'			6,98
13. Jean-Yves Terlain sur UAP (Premier monocoque)	17 j 04 h 5'			6,79
14. John Martin sur Allied Bank (Afrique du Sud)	17 j 08 h 18'			
15. Jose Ugarte sur Castrol Solo (Espagne)	17 j 21 h 47'			
16. Mark Rudiger sur Holsten Ocean Surfer (USA). Second trimaran en classe IV	18 j 06 h 28'			
17. Titouan Lamazou sur Ecureuil d' Aquitaine	18 j 07 h			
18. Mike Reppy sur Damiana (USA)	19 j 08 h 28'			
19. Didier Caquet sur Transports Grimaud	19 j 10 h 24'			
Liste arrêtée à Newport le 25 juin.				

Internationales Mehrrumpf-Treffen Adria

Für Ende Juli bis Anfang August 1990 wird von der „Marina Kornati" im jugoslawischen Biograd na moru ein Internationales Mehrrumpf-Treffen vorbereitet. Mit Unterstützung durch die Touristik-Verbände, den Jugoslawischen Seglerverband, sowie durch die zuständigen Regierungsstellen soll ein einwöchiges Programm angeboten werden, das neben den Aktivitäten an Land auch eine „Rallye-Regatta" durch die Inselwelt des Nationalparks Kornat beinhaltet.

Biograd na moru liegt etwa 25 sm südlich von Zadar, mitten im schönsten Inselrevier Dalmatiens. Die dortige „Marina Kornati" bietet alles, was der Segler braucht, von der Werkstatt bis zum 10t-Kran, vom Takelmast bis zur Segelmacherei, nicht zu vergessen ein gutes Restaurant, Duty-Free-Shop, saubere Sanitäranlagen, an den Stegen Anschlüsse für Wasser und Strom.

Weitere Informationen im nächsten Mehrrumpf-Boten".

Der Durchbruch der „Stars and Stripes"

Aus dem Multicoque Magazine übersetzt und nacherzählt von Helmut Piening.

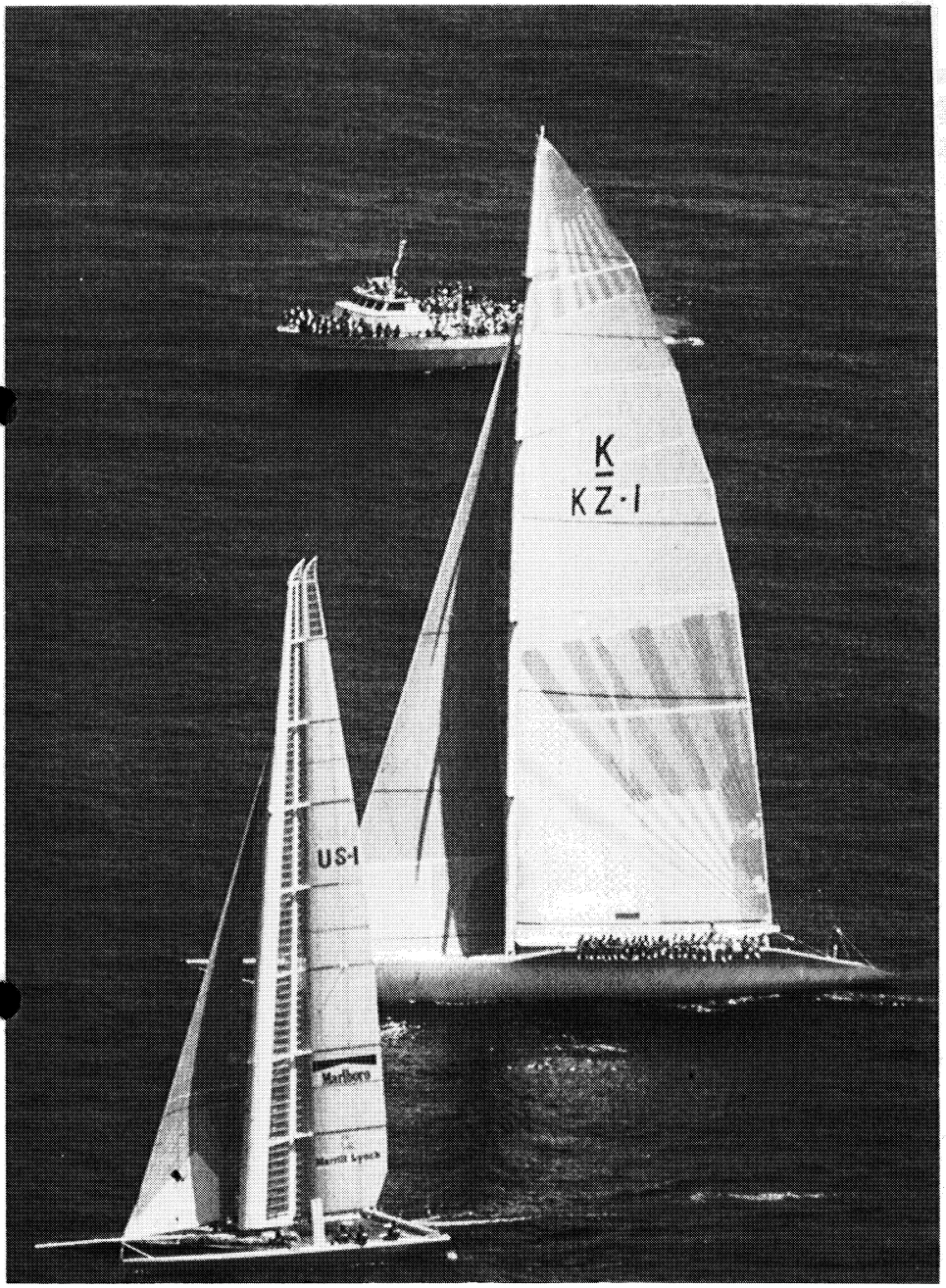
Wegen des technischen und finanziellen Aufwands, mit dem jede Herausforderung betrieben wurde und wegen seiner herausragenden Geschichte ist der „America Cup" das bekannteste und spektakulärste Segelereignis. Der „America Cup" zieht mit seiner Medienwirksamkeit und seiner zwischen den Wettfahrten volksfestartigen Stimmung viel Prominenz an.

Wir Mehrrümpfler mußten immer abseits stehen. Die 12 m-Einrumpfyachten waren derartig fern von unseren Phantasien, daß sie uns wie lebende Dinosaurier, verwandt mit den Karavellen des Columbus, vorkommen.

Das ist nun Vergangenheit. Neuseeland setzte per Gerichtsurteil die alten Absprachen zwischen England und Amerika außer Kraft und forderte Amerika unter Beachtung der Originalausschreibung mit einem wahren Einrumpfmonster (38 m lang, 7,93 m breit und 24 to. schwer) heraus.

Die Antwort der Amerikaner war ein Katamaran, dessen Gesamtentwurf wohl die Spitze des heutigen Bootsbaus darstellt. Sein Antriebskörper – Segel kann man dazu nicht mehr sagen – ist ein großer Schritt in Richtung optimaler Nutzung der Aerodynamik.

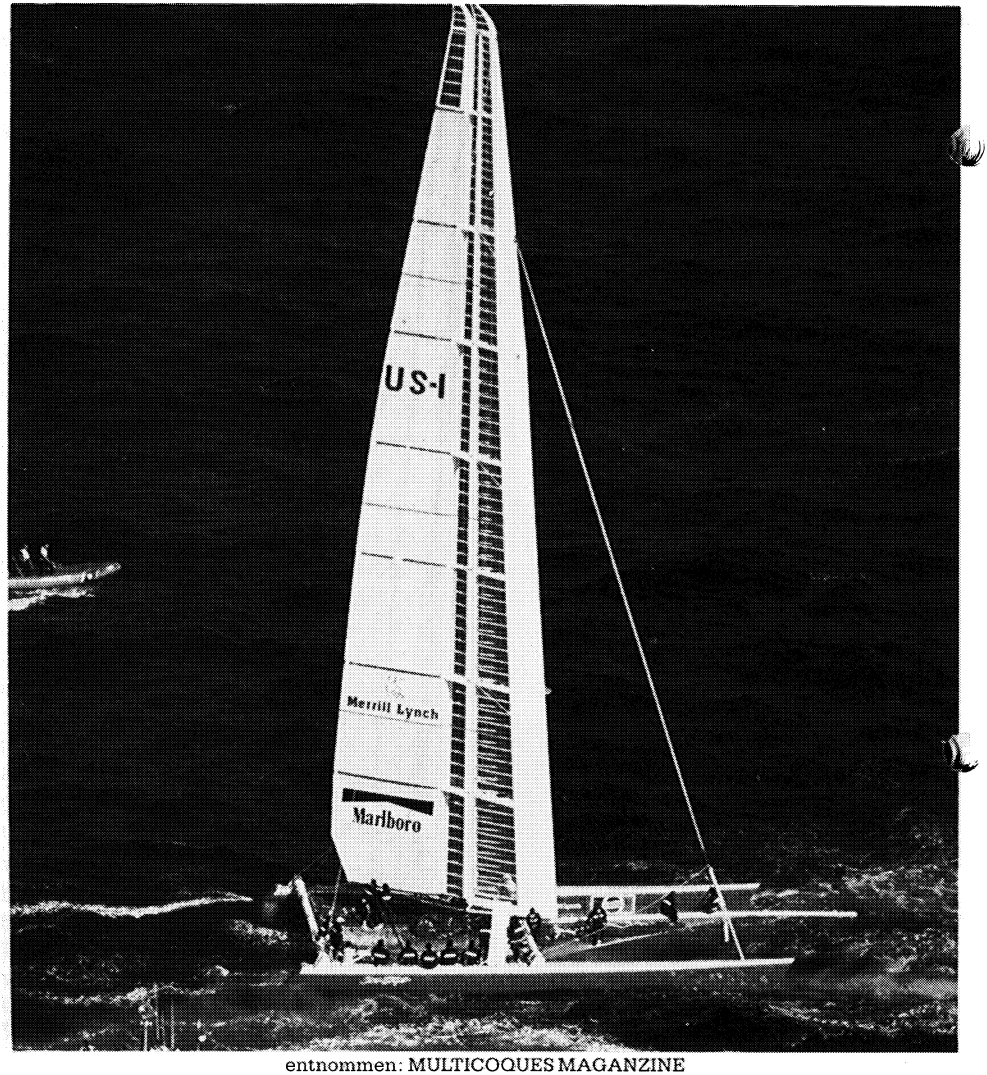
D. Conner, der für Amerika den „America Cup" wieder verteidigte, hat seine Vorbereitung mit katamaranerfahrenen Franzosen gemacht. Er kaufte sich dazu zwei Formel 40, einen französischen und einen amerikanischen, als Trainingsboote. Zwei Boote wurden gebaut. Eins mit starrem Rigg und eins mit einem klassischen Rigg. Das starre Rigg hat die Abmessungen einer Tragfläche der Boeing 757, nämlich 27 m. Zwei Klappen, eine vordere und eine hintere, lassen sich gegeneinander stellen. Die hintere Klappe besteht aus 7 unabhängigen Segmenten, die aber offenbar nicht einzeln verstellt werden, denn es gibt auf jedem Rumpf nur 2 Winschen, eine, um das Segel einzustellen, die andere, um das Schwert zu trimmen.



entnommen: MULTICOQUES MAGANZINE

Das Rigg wiegt 250 kg und verleiht dem Boot bei 3 bis 8 Knoten Wind eine Geschwindigkeit von 17 Knoten. An der Entwicklung des Riggs haben mehrere prominente amerikanische Flugzeugbauer teilgenommen, u. a. Burt Rutan, der Konstrukteur des Rund-um-die-Welt-Rekordflugzeuges „Voyager".

Sicher ist nicht zu erwarten, daß solche starren Riggs unseren reffbaren Tüchern Konkurrenz machen werden. Für Fahrtenyachten lassen sie sich so nicht einsetzen. Daß aber jetzt auch die berühmteste Segeltrophäe mit einem Multi verteidigt wurde, könnte sich positiv auswirken auf Konstrukteure, Werften und Bootsbesitzer, die Vorzüge dieser leichten Renner zu berücksichtigen.



entnommen: MULTICOQUES MAGANZINE

Schnelle Nachricht aus dem Osten

Kaum daß in Nr. 51 die Kunde von den Neumitgliedern Helmut und Gertrud Richter aus Friedland, DDR, gedruckt wurde, liegt auch schon eine Revierbeschreibung des Ostseegebietes um das kleine Haff vor. Nachfolgend nun ihr Bericht:

Lebenszeichen von Position 53° 45' N, 14° 04' E

Hallo Ihr Segler! Ob Ihr mit ein, zwei oder drei Rümpfen die Wellen der ganzen sieben Meere durchpflügt, im Mittelmeer, in der Karibik, vor Australien und nicht zuletzt in Nord- und Ostsee Eure Spuren hinterlaßt und Eure Erfahrungen sammelt, noch habt Ihr ein ganz herrliches Segelrevier nicht gekostet!

Nun ja, Ihr tragt nicht die Schuld daran, und diese Zeilen wären sicherlich überflüssig, wenn sich die Menschheit auf dem ganzen Erdball, besonders die ganz „Großen", nicht ewig gegenseitig ohrfeigen würden. Wie sagte „Gustav" einmal treffend: „Es gibt nichts an Unbill in der Welt, wo nicht letztendlich auch die Segler unter leiden".

Doch nun zurück in die angegebene Position. Ueckermünde – diese kleine Stadt an der Uecker, dicht an der polnischen Grenze, mit heute rund 13000 Einwohnern, im Sommer mit etwa 40000 Urlaubern und über 400000 Wochenendbadegästen ist schon 1260 erstmalig erwähnt worden. Das Stadtwappen, zwei verschlungene U, die fast von jedem Fremden als W angesehen werden, bedeuten „urbs u kra". Das heißt "Stadt an der Grenze". Diese war damals die Uecker, die die Stämme der Slaven von den Liutitzen und Pommern trennte. Heute ist die Uecker kein Grenzfluß mehr, aber für viele Segler und andere Wassersportler Verbindungsweg von der Stadt in das kleine Haff. Das Landschaftsschutzgebiet „Haffküste" ist eines der schönsten hier im Norden, mit viel Aufwand gepflegt und erhalten, und ist für uns Segler ein kleines Paradies.

Rund um das kleine Haff mit seinen etwa 300 qkm Fläche – als westlichster Teil des Oderhaffs – befinden sich mehrere Segelsektionen des Bundes deutscher Segler der DDR und des Angelsportverbandes. Dies sind rund 250 Jachten, 100 Jollen, sowie etwa 100 Motorboote. Davon entfallen auf Ueckermünde rund 70%. Hinzu kommen im Laufe der Wassersportsaison noch viele hundert Yachten, die für einige Tage in den Boxen der Sektionen festmachen, um sich in der herrlichen Landschaft und in den absolut ruhigen Liegeplätzen zu erholen. Ebenso laufen die Yachten aus dem Binnenland, vorwiegend aus Berlin, nach dem Transitweg durch Polen über die Oder nach absolvierten Grenz- und Zollformalitäten erst einmal Ueckermünde an. Somit haben die einheimischen Segler nie Mangel an Gästen.

Nun gibt es hier bei uns eine gute, schon 29 Jahre alte Tradition. Einmal im Jahr findet entweder in Barth, Lauternach, Greifswald, Wolgast oder Ueckermünde ein zentrales Fahrtenseglertreffen „Küste" statt. Am jeweils letzten Wochenende des Monats Juli treffen sich alle Yachten mit Rang und Namen, feiern gemeinsam, tauschen Erfahrungen aus, knüpfen neue Bekanntschaften, lernen gegenseitig die Schiffe kennen, die in den meisten Fällen Eigenbauten sind, schließen Freundschaften, ohne die es im Seglerleben einfach nicht geht. Hier hilft einer dem anderen – eine große Gemeinschaft!

Nun steht das Jahr 1989 vor der Tür und damit auch für uns Ueckermünder Segler die Ausrichtung des 30. Treffens. Vor 4½ Jahren, als wir zum letzten Mal in unserer Stadt Gastgeber für 512 Yachten waren, schien es anfangs für uns wie eine Überforderung. Die gesamte Organisation dieses Treffens oblag der „Sportgemeinschaft Einheit", Sektion Segeln, mit etwa 250 Mitgliedern. Trotz der anfänglichen Skepsis wurde aber dennoch alles mit Bravour geschafft, und wir waren glücklich über rund 3000 zufriedene Gäste, wovon viele Kinder waren und somit spezieller Unterhaltung bedurften. Es kann mit Fug und Recht gesagt werden, daß dies für jedes Mitglied für mindestens zwei Tage absoluter Streß war, aber der Erfolg hat uns ausreichend belohnt.

Nun geht es erneut an die Arbeit! Hoffen wir, daß wir eines Tages auch Gäste von Greetsiel bis Travemünde begrüßen können, denn unser Segelsportrevier ist wunderschön und würde Euch sicherlich ebenso gefallen wie den Yachties von Wismar bis Stralsund und von Hiddensee bis Wolgast.

Das ist nun der erste Bericht von östlich der Trave. Schreibt Eure Meinung dazu an den „Boten". Sollen neue Lebenszeichen folgen? Es wünscht Euch heile Segel und eine heile Welt

die Crew der SY Tabasko aus der DDR.

Mitsegelbörse

Mitsegel-Gelegenheit suchen:

- Gero Pischke, Straße 7, Haus 28 G, 1000 Berlin 27
  gewünschter Bootstyp: Katamaran
  gewünschtes Revier: Nordsee, Ostsee
  mögl. Termin: ganzjährig
- Hans Peter Odermatt, Merzhauser Str. 76, 7800 Freiburg,
  gewünschter Bootstyp: Katamaran oder Trimaran
  gewünschtes Revier: keine Einschränkung
  mögl. Termin: ganzjährig (außer Juli/August)
- Dr. Günter Schloop, Kumerberg 11, 8901 Todtenweis
  gewünschter Bootstyp: Katamaran
- Herr Lenhard, 28 Jahre, Firma Lenhard, Postfach 41, 6946 Gorxheim Tal, Tel. 06201/21236. „Hand und Köpfchen gegen Koje"
  gewünschter Bootstyp: Katamaran
  gewünschtes Revier: Mittelmeerraum
  mögl. Termin: ab 25.7.89

Mitsegel-Gelegenheit bieten:

- Uwe und Elfgard Schunk, Postfach 11, 2304 Laboe
  Bootstyp: Kelsall Tonga Zox 40 (modifiziert),
  Revier: 4.-7./89 Ostsee (Törn zum IMM'89), 8./89 Schottland-Irland, 9.-11./89 Portugal-Spanien, ab 12/89 Kanaren
  Preis: DM 1200,-/Woche, 10% MHD-Rabatt.

Grüße aus Südfrankreich

Jürgen Pfennigstorf, bis vor etwas über einem Jahr noch Boß des Redaktionsteams beim Boten, schickt recht herzliche Grüße aus Toulouse. Er hat wichtige Aufgaben bei der ESA (European Space Agency) in Toulouse übernommen, so daß er wohl für die nächsten Jahre nur sporadisch für unsere Zeitung arbeiten kann.

EDEL 33 in ARIANE's CUP vor St. Malo, Sept. 88

In seinen ersten Grüßen und Nachrichten gibt Jürgen gleich halb bedauernd und halb stolz zu, wiederholt in eine Falle gestolpert zu sein: „Nämlich ein 30 Jahre altes Haus gekauft zu haben, obwohl ich mir nach BARBAPAPA's jahrelangem face-lifting geschworen hatte, nie wieder was altes zu kaufen, um es dann nach den eigenen Vorstellungen umzugestalten". Sodann folgen amüsante Schilderungen über die „geniale" Verkabelung und die „Vereinfachung" von Wasserleitungsnetzen in diesem Haus. Aber auch die positiven Seiten der neuen Umgebung werden gebührend erwähnt, wie das fast immer schöne Wetter und die herrliche Landschaft.

Jürgen berichtet weiter: „.... Allerdings kommt eine Aktivität immer noch zu kurz: das Segeln. Als die Entscheidung anstand, nach Frankreich zu gehen, hatte mich natürlich auch die Aussicht auf zwei phantastische Segelreviere gelockt, aber irgendwann muß selbst der größte Optimist einsehen, daß die Verhältnisse einen zum Abschiednehmen von liebgewordenen Träumereien zwingen können. Ein Hobby braucht Zeit, und die werde ich in absehbarer Zukunft nicht in

genügendem Maße haben (jedenfalls nicht für ein eigenes Boot). Kurz: BARBAPAPA soll verkauft werden, bevor er - lange Jahre in Deutschland seinem Element entzogen - in Südfrankreich wieder auf dem Trockenen liegt. Interessenten? (BARBAPAPA ist ein 8m Bobcat)

Daß ich im September ein Wochenende auf einem 30-Fuß-Einrümpfer zugebracht habe, hat mit dieser Entscheidung nichts zu tun (ehrlich). Anläßlich des 9. ARIANE's CUP vor St. Malo gab es nämlich in einer Flotte von 64 Charterboo-

GFK-Eigenbau, ca. 13 x 10 m, anklappbare Ausleger, im Canal du Midi (Port Sud) in Toulouse

ten bis 42 Fuß zum ersten Mal auch 6 Katamarane, die mehr oder weniger eindrucksvoll (meist weniger, weil für die vorherrschenden Winde um 3 Bft. zu schwer beladen) die angenehmen Seiten dieser Gattung demonstrierten. BLUE II, EDEL 33, LUISIANE und D'ALERT I waren vertreten, wobei die letztere durch einen 9. Platz im Gesamtklassement angenehm auffiel.

Ansonsten werde ich hier im Fernsehen, im Gegensatz zu ARD und ZDF, natürlich ständig über Verlauf und Ergebnisse (sprich französische Erfolge) der Multihull Formel Regatten unterrichtet. Werbung heißt die Parole, vier der sechs Programme sind kommerzielle Unternehmen. Da ist es nicht verwunderlich, daß der französische Mehrrumpf-Markt solche Vielfalt aufweist und anscheinend immer noch expandiert. Daß die Multihull-Szene in Frankreich kein Schattendasein fristet, weiß jeder, der die einschlägigen Publikationen liest; überrascht war ich allerdings von den Selbstbau Aktivitäten: allein zwei mehr oder weniger eindrucksvolle Produkte dieser Gattung fand ich am Canal du Midi in Toulouse fernab von Atlantik oder Mittelmeer.

Soviel für diesmal, bis hoffentlich bald, Jürgen Pfennigstorf"

Kaum waren diese Zeilen in Bremen eingetroffen, fand in Obernkirchen die jährliche Hauptversammlung statt. Für das Redaktionsteam und viele andere von uns war es eine freudige Überraschung, Jürgen dort zu treffen.

Ein Mann, zwei Rümpfe und das Watt

Eine Lanze für den Kat

Fortsetzung aus Heft 51

Mitunter ist das Watt auch für uns nur eine Wasserstraße. Etwa wenn wir in die Ostsee wollen und es draußen so weht, daß die Gatts zwischen den Inseln für uns unpassierbar sind, was bei starkem Westwind der Fall sein kann. Dann kreuzen wir die Ems von Leer aus mit ablaufendem Wasser abwärts, und man kann, wenn man Glück hat über die Flachs der Osterems „schrubben" – vorbei an den dort schon festsitzenden oder ankernden Kielbooten.

Von dort geht es dann in einer Tide querbeet über das ganze ostfriesische Watt bis Wangerooge-West, wo man hinter dem Hafen völlig geschützt trockenfallen kann. Am nächsten Tag laufen wir bei halbaufgelaufenem Wasser hinter Minsener Oog quer über die Jade, über das Hohe-Weg-Watt, über die Weser und weiter querbeet übers Watt in die Elbe bis Cuxhaven durch.

So etwas kann natürlich kein tiefgehendes Kielboot. Aber auch Hubkieler und Jollenkreuzer erreichen kaum die für einen solch langen Gewalttörn in einer Tide nötige Geschwindigkeit. Ich weiß, wovon ich rede, denn ich habe für meine Kinder und Enkel mehrere Hubkieler von 7-9 m Länge gebaut und eingehend getestet.

Sie haben als Einrumpfboote zweifellos gewisse Vorteile gegenüber einem Kat: ihr geringerer Liegeplatzbedarf, die Wendigkeit und leichtere Handhabung; letzteres jedoch nur mit ausgefahrenem Kiel, also mit dem Tiefgang eines normalen Kielboots. Mit hochgeholtem Kiel kann man indes mit ihnen nur vor dem Wind segeln, während der Kat aufgrund seiner Bauweise (scharfer V-Spant) auch ohne Schwerter noch gegen den Wind aufkreuzen kann. Es geht zwar schlecht und mit viel Abtrift, aber immerhin – man kommt voran.

Mit einem meiner Hubkieler – sie hörte auf den Namen TÖFFEL I – III – bin ich, obwohl man ihn noch zu den wattgängigen Schiffen zählen kann, vorübergehend in arge Verlegenheit geraten. Von Baltrum kommend überraschte uns kurz vor Langeoog ein aus völlig klarem Himmel von SW her aufziehendes Gewitter, dessen grandiose Böenwalze einiges erwarten ließ. Womöglich überfiele mich das Biest gerade beim Anlegemanöver im Hafen von Langeoog!

Ich war allein an Bord, was Hafenmanöver ohnehin etwas schwierig macht, also mußte das verhindert werden: Ich nahm deshalb draußen in aller Eile die Segel weg und ankerte vor dem Hafen, wo ich in Ruhe abwarten wollte, wie die Sache sich entwickelte. Unter Deck kann dir ja nichts passieren, dachte ich naiv und legte nicht einmal Ölzeug an. Aber dann fielen die Orkanböen wie mit Kreuzschlägen über mich her! Der Anker gab nach und slippte über Grund; das Boot driftete quer zum Sturm über die Sände und legte sich – ohne Segel! – auf die Seite. Mensch, Skipper – du hast vergessen, den Hubkiel einzuholen! Nun aber fix kurbeln! Doch da schlackerte sich die Fock aus den Zeisingen, mit denen sie am Vorstag festgezurrt war, und knallte wie rasend. Also mußte ich in dem wolkenbruchartigen Regen nach vorn kriechen und das Segel bändigen. Zum Glück faßte dann aber der Anker, das Boot richtete sich auf und ging mit der Nase in den Wind. Wieder mal Dusel gehabt! Der Schreck war vorbei, aber alles triefte

von Nässe – innen und außen. Und von Hubkielern hatte ich seitdem die Nase voll.

Nein, ich breche eine Lanze für Katamarane! Sie haben sich neben den Kielbooten einen festen Platz auf den Meeren erobert und werden sich weiter durchsetzen. Dessen bin ich mir nach jahrzehntelanger Segelei mit Yachten aller Typen ganz gewiß! Doch hängt ihre Sicherheit und auch die Schnelligkeit sehr von der Bauart ab. Wer auf zwei Rümpfe eine Gartenlaube setzt – auch so etwas gibt es

Dr. Arthur Petersen

– darf sich nicht wundern, wenn er auf der Kreuz von Kielbooten überholt wird: Windfang ist der größte Feind des Kats.

Die wichtigsten konstruktiven Kriterien für einen gutsegelnden Tourenkat, mit dem man mit der Familie – womöglich sogar mit kleinen Kindern – auf Langfahrt gehen will, sind ein großes und möglichst unverbautes Deck, eine geräumige Plicht, ausreichend separate Räume unter Deck sowie eine bequeme, nicht zu kleine Pantry. Hinzu kommen gute Ankerlieger-Eigenschaften, bequemes Trockenfallen im Watt und geringer Tiefgang, der einem so vieles erschließt, was dem Kielboot verwehrt bleibt. – Was ihn aber von allen anderen Yachten unterscheidet, ist seine aufrechte Lage beim Segeln!

Meine Frau faßte ihre jahrzehntelangen Segelerfahrungen so zusammen: „Auf ein Kielboot kriegst du mich nie wieder; ich bin doch kein Klammeraffee!" Nun, so einseitig sehe ich die Sache doch nicht, denn wie sagt hierzulande der „echte" Segler – also Kielbootfanatiker? „Schiet up Fahrt, Hauptsok he liggt scheef!" Daran sieht man mal wieder, wie relativ alle Dinge sind.

Übrigens: Nr. VII ist schon im Bau. Natürlich wieder ein Kat . . .

Kat „INTERLATVIA" aus Riga besuchte Kiel

Im September besuchte der Katamaran „INTERLATVIA" aus Riga mit einer aus 8 Mann bestehenden Crew Kiel. Dieser Törn kam durch Kontakte der Fa. Krupp Atlas Elektronik mit Rigaer Betrieben zustande und hatte handfeste wirtschaftliche Hintergründe. Der 11,5 m lange und 10,3 m breite Katamaran wurde von der Fischerei-Kolchose „Carnikava" bei Riga gebaut. Von den 110 Mitarbeitern sind 6 mit dem Bau von Katamaranen beschäftigt. Und Skipper A. Eglais gilt als genialer Konstrukteur. Der von ihm entwickelte Kat ist ganz auf Schnelligkeit ausgelegt: Max. 24 Knoten waren es auf der Fahrt von Riga nach Kiel. Kein Familienschiff, sondern ein Kat für 8 Leute, die sportlich und schnell segeln wollen. Ab 4 Windstärken kommt ein Rumpf aus dem Wasser, und 1 Mann hängt im Trapez. Der aus Holz gebaute und mit Epoxidharz beschichtete Katamaran – Typ Centaurus 38 – steckt nach Meinung von Fachleuten voller guter Ideen und müßte „über den Preis" auch in der BRD zu verkaufen sein. Das glauben auch Konstrukteur Eglais und seine Bootswerker. Und weil ihnen bisher 6 verkaufte Boote nicht genug sind, planten sie für dieses Jahr eine Werbetour in die Länder der Ostsee. Es war das erste Mal, daß sie ins Ausland segeln durften. Im nächsten Jahr wird die „INTERLATVIA" zu den „Rigaer Tagen" in Bremen und Bremerhaven zu sehen sein.

Was lange währt, kommt gut zu End!

Ein kurzes Nachwort zu meinem Bericht in MULTIHULL Nr. 45

Der Versuch, mit einem Havcat 27 das Kreuzerkatamaransegeln auf Helgoland einzuführen, begann mit kräftigen Startschwierigkeiten, da mir, wie auf S. 28 des Boten Nr. 45 zu lesen stand, bei der Liegeplatzsuche der Wind sturmartig entgegenwehte. Meine damals geäußerte Hoffnung, im Sommer 1987 Katamaran segeln zu können, hat sich dank der Hilfsbereitschaft des WSC Vorsitzenden H. C. Rickmers, des Brückenkapitäns N. Krüß, des Bürgermeisters Baumann sowie des RA-Ra Eigners Friedel Wichers und einiger Börtekameraden doch erfüllt. Allen sei ganz herzlich gedankt.

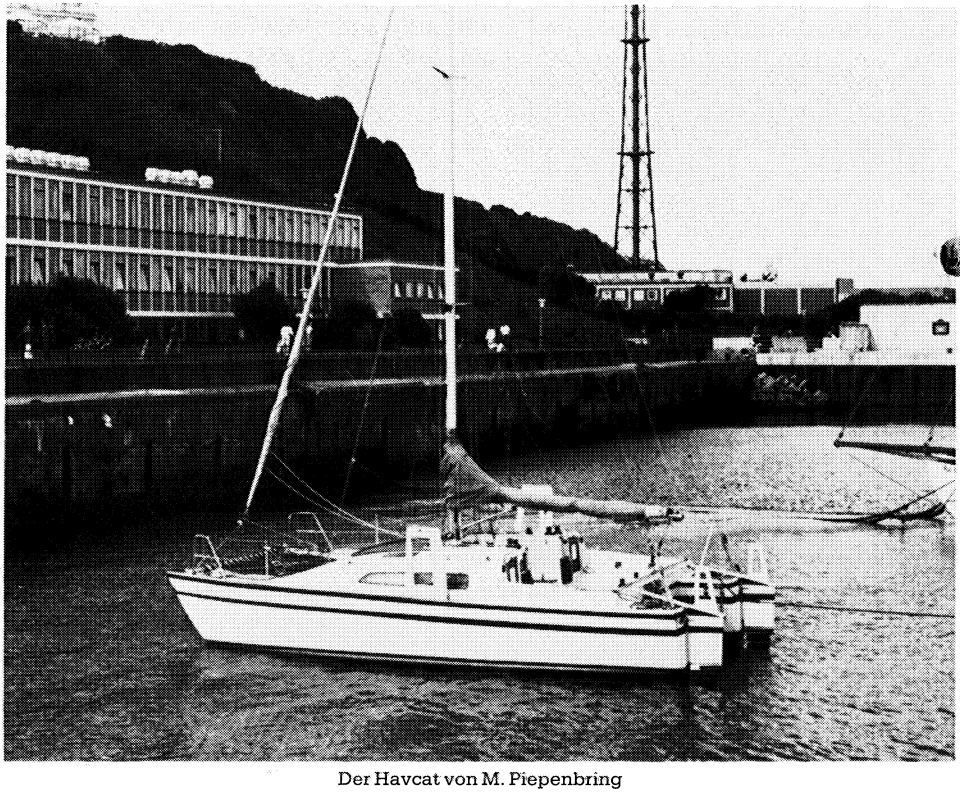
Von meinem Bojenliegeplatz im Helgoländer Nordosthafen aus habe ich zwei mehrwöchige Urlaubsreisen in die Wattgebiete (nord- und ostfriesische Inseln) unternommen, sowie einen Törn nach Kiel gemacht – und bin natürlich reichlich „um den Knust" gesegelt.

Nach zwei Jahren habe ich den Havcat nun wieder verkauft. Der mit ca. 45 qm ohne Zweifel übertakelte 27 Fuß-Kat hat sich für das Segeln in den rauhen Gewässern der Deutschen Bucht als zu unsicher erwiesen. Auf dem Überführungstörn in die Weser zeigte sich, daß der Mensch selbst, der um die Gefahren wissen sollte, ein nicht zu unterschätzendes Sicherheitsrisiko ist.

Bei etwa fünf Beaufort und entsprechenden Wellen liefen wir mit halbem Wind die Wellen mit ca. 9-10 Knoten und Vollzeug herrlich seitwärts ab. Nach Stunden

flotten Segelns fing, ohne eine *spürbar* höhere Welle oder eine besondere Bö, der Luvschwimmer plötzlich an zu steigen. Der Vorgang lief verhältnismäßig langsam ab. Beängstigend für mich ist im Nachhinein die lange Zeit des nahezu ungläubigen Staunens, bis ich endlich die Großschot loswarf.

An die Fockschot war nicht ranzukommen (die selbstlösenden Schotklemmen



Der Havcat von M. Piepenbring

sind unbrauchbar, wenn die Schot bei mehr Wind zweifach um die Winsch gelegt ist!), mein Mitsegler und neuer Eigner hielt sich krampfhaft am Süllrand fest, und ich hielt, dank des Motorkastens noch stehend, die Pinne stur gerade. Dieses Steuerverhalten muß wohl richtig gewesen sein, denn recht langsam und weich setzte der Luvrumpf nach einer halben Ewigkeit des Schwebens wieder in sein Element ein.

Klar, letztendlich war *ich* schuld, und nicht das Schiff. Aber der Enthusiasmus über das flotte Wellenablaufen war so groß, daß die bei einem kleinen, übertakelten Schiff vorhandenen Sicherheitsreserven schneller, als man vermutet aufgezehrt sind.

Dieses war zwar der einzige unkontrollierte Heber, der mir mit dem Schiff passiert ist. Der Schreck sitzt allerdings tief. Meine weiteren Erfahrungen und Anmerkungen zum Havcat finden sich im Eignerreport. M. Piepenbring

Anmerkungen zum amerikanischen Trimaran F 27

Vor wenigen Tagen erhielt ich auf meine Anfrage einen Hochglanzprospekt der Werft Corsair Marine in Chula Vista, Californien, über den Trailer-Trimaran F 27. Zu den bisherigen Angaben in MULTIHULL 45 und 47 möchte ich nun noch einiges hinzufügen.

Der F 27 ist mit einem *Klappschwert* und nicht mit einem Steckschwert versehen. Wer in den Watten fährt weiß, daß Steckschwerter eine Gefährdung des Bootes darstellen und strikt abzulehnen sind.

Der F 27, nur ca. 30 cm länger als der Dragonfly oder US-Firefly (der Firefly wurde sinnvoll überarbeitet, erhält neuerdings ein Schwimmer-Faltsystem und wird eventuell bald auch in England gebaut!), hat keinen Toiletten-Raum, sondern ein Klo unter der vorderen Dreieckskoje, die zudem nur einem Erwachsenen ausreichend Platz geben dürfte. Auf Wunsch wird ein Waschbecken eingebaut.

Das Cockpit erscheint sehr klein. Mit vier Erwachsenen dürfte es bereits eng werden.

Trotzdem macht das Schiff insgesamt einen sehr interessanten Eindruck. Allerdings, und das wurde bisher noch nie erwähnt, ist der Preis des Tris ein (äußerst) starkes Stück!

Der Bootspreis beträgt genau $ 40 800. Leider fehlt dabei noch *sehr* vieles. Extra bezahlen muß man die Segel ($ 3775 = Groß und Rollfock), das vordere Waschbecken ($ 350), das Klo (Pumpklo = $ 756), den Spirituskocher ($ 340), die Küchenablage ($ 112), den Kabinentisch (!! $ 120), Seitentaschen für Gepäckunterbringung ($ 160), Spinnaker-Führungsatz ($ 1730). Hinzu käme der Trailer für $ 2950 sowie etliche bestellbare Extras wie Cockpit- und Hubdachzeltplanen und vieles mehr. Rechnet man Transport, Zoll und Mehrwertsteuer hinzu, sind 120 000 DM leicht zu erreichen.

Sind wir denn alle Krösusse?! Bei aller Liebe zu Mehrrumpfbooten, aber da fühle ich mich in Anbetracht der Bootsgröße ausgebeutet!

Übrigens, die regelmäßig erscheinenden Rundbriefe „Trailertri" des Konstrukteurs Ian Farrier sind sehr interessant und erzeugen ein sehr familiäres Gefühl der Tri-Fahrer untereinander. Und trotz des für mehrtägiges Tourensegeln äusserst knappen Raumangebotes scheint der F 27 ein tolles Schiff zu sein!

Möglicherweise könnten mehrere Interessenten gemeinsam bestellen und auf diese Weise einen Rabatt erhalten. Ebenso könnte man vielleicht den ca. $ 3000 teuren Europatransport verbilligen. Wer auf dem Gebiet Vorstellungen oder Ideen hat, könnte sich ja mal bei mir melden (04725/322)

Preislich und vom Platzangebot noch interessanter ist vielleicht auch der SPEED 944. Leider habe ich bisher noch keinerlei Berichte über diesen klappbaren Trimaran gelesen. Deshalb wäre ich über Erfahrungen und Berichte über dieses Schiff sehr dankbar (Telefon siehe oben).

Es ist schon klar: das ideale Boot gibt es kaum. Aber auf Grund seiner Erfahrungen muß man ein möglichst optimales Schiff finden können. Vielleicht wäre dieses Thema sogar einen Arbeitskreis wert??!! Ich wäre jedenfalls gerne dabei.

M. Piepenbring

Die neue Produkthaftung

Ein Skipper mänovriert seine neue Yacht durch den Hafen. Plötzlich versagt die Radsteuerung, der Bug dreht zur Seite weg, geradewegs in die schneeweiße Seite einer teuren Luxusyacht hinein.

Eine schöne Bescherung, nicht nur für den erschrockenen Mann am Steuer und dessen Haftpflicht-Versicherung. Nach der neuen Produkthaftung müssen in einem solchen Fall die Werft und der Lieferant der Radsteuerung zahlen, denn die Produkte Ruderanlage und Boot haben den Schaden verursacht.

Die neue Produkthaftung, die noch in diesem Jahr Gesetz werden wird, ist zum Schutz des Verbrauchers entwickelt worden. Sie soll dazu führen, daß sich Hersteller und Händler noch mehr als bisher um den einwandfreien Zustand der Produkte sorgen. Wichtigste Grundsätze der Produkthaftung:

- Der Hersteller haftet für Schäden durch fehlerhafte Produkte. Egal, ob ihn ein Verschulden trifft oder nicht,
- die Beweislast wird umgekehrt, der Hersteller/Händler muß beweisen, daß sein Produkt nicht die Ursache für den Schaden war. Allein die Tatsache der Schädigung und der Fehler am Produkt reichen aus, um ihn haften zu lassen,

Wenn das Produkt einen Schaden verursacht, haftet demnächst der Hersteller!

- auch Zulieferer, Zwischenhändler, Verkäufer und Importeure müssen haften. Gehaftet wird für Personenschäden und Sachschäden, und gegebenenfalls wird auch Schmerzensgeld gezahlt. Die Produkthaftung gilt in allen EG-Ländern.

Produkthaftung ist nicht neu, bisher ging sie nur nicht ganz so weit. Die bisherige Regelung setzt immer voraus, daß den Hersteller ein Verschulden trifft. Nach dem neuen Gesetz kommt es auf Verschulden nicht mehr an. Wichtig ist nur noch die Frage: „War das Produkt Ursache für den Schaden?"

Produkthaftung gibt es immer dann, wenn das Produkt nicht die Sicherheit bietet, die man normalerweise von ihm erwarten kann. Was man normalerweise alles von einem Produkt erwarten darf, hängt auch von den Angaben in den Prospekten ab. In Zukunft werden die Hersteller und Händler also noch mehr als bisher darum bemüht sein müssen, auf Übertreibungen in den Prospekten zu verzichten. Sonst werden allzu leicht falsche Erwartungen bei den Verbrauchern geweckt, die das Produkt dann nicht erfüllen kann. Folge: Produkthaftung.

Die Produkthaftung ist zunächst als Rahmenrichtlinie von der EG beschlossen worden. Eigentlich hätten bis August 1988 in allen EG-Ländern entsprechende Gesetze ratifiziert werden müssen. Man rechnet damit, daß das spätestens bis Jahresende geschehen wird, auch hierzulande.

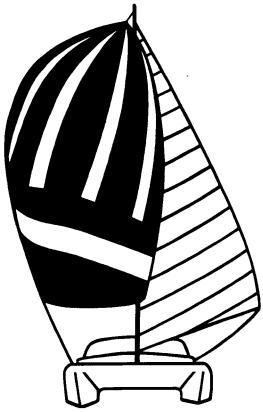
Die EG-Länder haben die Haftungs-Höchstsumme pro Schadensfall auf 160 Millionen Mark festgesetzt. Sind mehrere Personen von dem Schaden betroffen, wird die Summe unter ihnen aufgeteilt. Sachschäden müssen nur ersetzt werden, wenn sie teurer sind als 1250 Mark.

Der Hersteller hat nur wenig Möglichkeiten, der Haftung zu entgehen: Zum Beispiel, wenn er nachweisen kann, daß der Gegenstand ohne sein Wissen in den Verkehr gebracht wurde, oder wenn das Produkt eigentlich gar nicht zum Verkauf vorgesehen war. Er braucht auch nicht zu haften, wenn Rechtsvorschriften verlangt haben, daß das Produkt genau so ist wie bemängelt und nicht anders. Und wenn das Produkt den Fehler beim Verkauf nachweislich noch nicht hatte, ist er ebenfalls von der Haftung frei. Das gilt auch für den Fall, daß der Hersteller den Fehler nach dem damaligen Stand der Technik (zum Zeitpunkt der Herstellung) noch nicht hat erkennen können. Selbstverständlich liegt die Beweispflicht für diese Fälle beim Hersteller.

Die Werften und Ausrüstungshersteller werden in Zukunft ihren Lieferanten genau auf die Finger sehen und besonders zugelieferte Teile von außerhalb der EG scharf kontrollieren. Denn Hersteller aus Nicht-EG-Ländern sind in die Haftungskette nicht mit einbezogen.

Alle Abmachungen, Verträge oder Klauseln, die den Zweck haben, die Produkthaftung auszuschließen, sind nichtig. Hersteller und Händler können sich nicht durch entsprechende Passagen in den Allgemeinen Geschäftsbedingungen (Kleingedrucktes) davon freizeichnen. Sie haften immer. Nur wenn der Geschädigte, zum Beispiel der Yachteigner, eine Mitschuld an dem Schaden trägt, muß er einen Teil des Schadens selbst tragen.

Kat, Kat and away



Katamaran
Chricola

Segeln entlang
der türkischen
Küste

April bis
September
bis 8 Personen

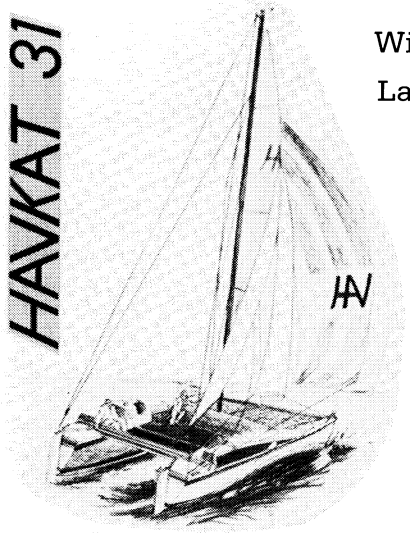
Gerhard Koll
Motzstraße 52
D-1000 Berlin 30

☎ (030) 213 13 43

Volvo Penta informiert: Vorsicht vor „Piraten-Teilen"

(Bericht in der „Segler-Zeitung" Nr. 10/88)

Für Bootsfahrer die mit ihren Segel- oder Motoryachten auf See sind, ist die Zuverlässigkeit von Motor und Antrieb lebenswichtig. Aus diesem Grund weist Volvo Penta auf eine Entwicklung hin, die einschneidende Beeinträchtigung der Bootssicherheit zur Folge haben kann. Seit geraumer Zeit gibt es auf dem deutschen Markt Anbieter von Volvo-Penta-Ersatzteilen, die als Originalerzeugnisse verkauft werden, jedoch aus nicht legitimierten Quellen stammen. Viele dieser „Piraten-Teile" passen noch nicht einmal von den äußeren Abmessungen her, andere genügen nicht annähernd dem Volvo-Penta-Standard. Durch die Verwendung dieser Nicht-Originalteile wird einerseits die Motorgarantie unwirksam, andererseits kann es zu Schäden an der Maschine führen. So bieten zum Beispiel die falschen Gummibälge, die den Wassereintritt zu den Kardangelenken des Z-Antriebes verhindern sollen, nur eine ungenügende Reißfestigkeit. Auch die „Pirat-Opferanoden" für Z-Antrieb und Propellerschutz enthalten hochgradige Verunreinigungen, die den Einsatz als Opferanode unmöglich machen und langfristig Korrosion entstehen kann. Volvo Penta gibt auf alle Original-Ersatzteile eine zwölfmonatige Garantie und appelliert an die Eigentümer von Volvo-Penta-Motoren bei der Auftragserteilung auf die Verwendung von Original-Teilen zu bestehen.



Wird jetzt in Amsterdam gebaut ! ! !

Lars Oudrups Entwurf **HAVKAT 31**

Sehr schneller Kajütkatamaran,

Länge 9,55 m, Breite 5,90 m

kasko und segelfertig !

Dr. ML. Kingstraat 41

1121 CR Landsmeer

0031 - 20 - 312104

privat (0031-2908-6386)

RHEBERGEN MULTIHULL YACHTS

Versicherung muß bei Mastbruch zahlen

(Leserzuschrift in „Segeln" 11/88)

Auf einer Segelyacht brach bei einer Regatta der Mast. Das Schiff war mit Regattarisiko versichert. Trotzdem lehnte die Versicherung die Entschädigung ab.

Begründung: Nach den „Allgemeinen Versicherungsbedingungen für Wassersportfahrzeuge" von 1976 seien Schäden an der „technischen Einrichtung" einer Yacht nur dann versichert, wenn sie durch den Unfall des Fahrzeugs beschädigt wurden. Einen Unfall hätte das Schiff aber nicht gehabt, es sei bloß der Mast gebrochen.

Der Eigner ging vor Gericht und bekam recht. Ein Mast ist nämlich nicht bloß „Zubehör" oder „Einrichtung", sondern vielmehr wesentliches Teil einer Segelyacht. Der Begriff der „Einrichtung" wird definiert im Paragraph 258 des Bürgerlichen Gesetzbuches. Dort heißt es, daß eine Einrichtung eine geordnete Sache ist, die der besseren wirtschaftlichen Nutzung der Hauptsache dient.

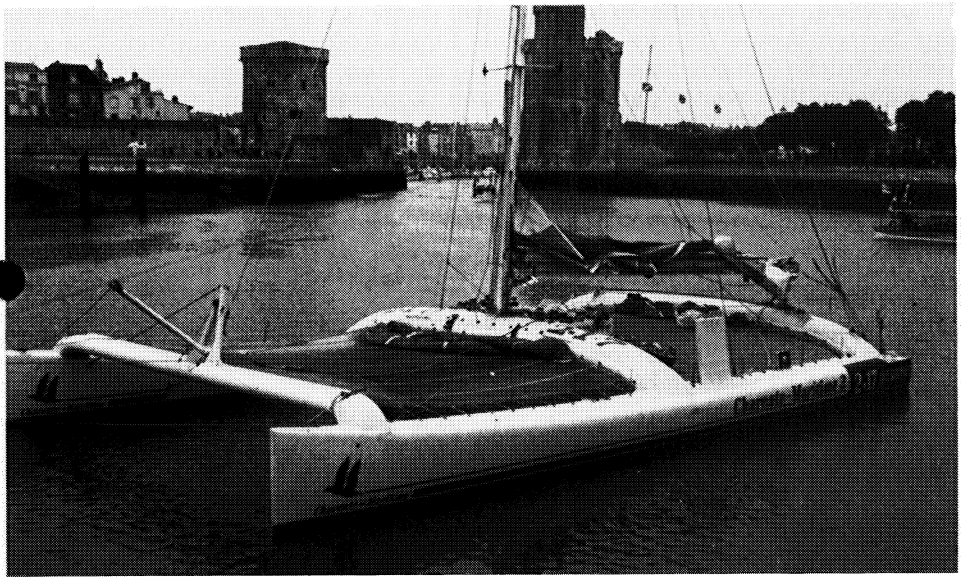
Das träfe für Masten auf Segelyachten nicht zu, so das Gericht. Ohne Mast keine Segelyacht.

Die Nutzung der Segelyacht wird durch den Mast erst möglich. Der Mast ist also keine Nebensache, sondern gehört zur Hauptsache, also zum Fahrzeug. Und das ist versichert.

Auch grobe Fahrlässigkeit war dem Skipper nicht nachzuweisen. Bei Regatten können Masten auch ohne Fahrlässigkeit brechen.

Die Versicherung mußte die Entschädigung zahlen. Landgericht Kiel, 24.2.1988, Aktenzeichen 6 0 249/86.

Dr. Georg Westerkamp, 2000 Hamburg 76



Charente – Maritime 2 in La Rochelle

„Programm für Astronavigation"

Denjenigen, die ein bereits in der Praxis bewährtes Astronavigationsprogramm für Taschenrechner suchen, kann vielleicht unser Mitglied Klaus-Peter Weber, Asamstraße 19, 8000 München 95, Tel. 089/6623 19, weiterhelfen. Er hat ein Programm für den CASIO FX 7500 G, der keine 200,- DM kostet, geschrieben.

Jetzt können wir endlich Flagge zeigen

T-Shirt's – Stander – Aufkleber – T-Shirt's – Stander – Aufkleber – T-Shirt's

Ganz toll: Vorrätig in Aurich – bei Klaus Lenk

T-Shirt:	15,-
Auto-Aufkleber:	5,-
Stander:	10,-

(T-Shirt's nur noch Mittel- und kleine Größen)

Jeder kann (soll) bestellen. Bei Klaus Lenk – 2960 Aurich, Parkstraße 21, Tel. 04941-8255. (Scheck + Rückporto beilegen)

Termin Telegramm

Nächstes Regionaltreffen Multihull „Mitteldeutschland" 07.04.89 um 19.00 Uhr · Stop · Auf dem Dreimaster „Pieter van Amstel" *Tel.: 06134/24771* · Stop · Liegeplatz Rhein in Mainz-Kastel hinter der Reduit (alte Festungsanlagen) · Stop · Zu erreichen über Autobahn A 671 Mainspitz-Dreieck Richtung Wiesbaden Abfahrt Hochheim Richtung Kostheim und Mainz-Kastel · Stop · Immer gerade aus durch Kostheim durch nach Mainz-Kastel · Stop · Auf der Straße bleiben · Stop · Dann weiter zum Bahnhof in Mainz-Kastel · Stop · Er liegt auf der linken Seite an der letzten Ampel (fünfte Ampel seit Einfahrt/Kostheim) vor der Theodor-Heuss-Brücke (einzige Stadtbrücke in Mainz) · Stop · Bahnübergang am Bahnhof überqueren und weiter geradeaus fahren (Kopfsteinpflaster, später Asphalt) · Stop · Weg macht vor einem Wohnhaus einen Knick nach rechts, folgen · Stop · Das Boot liegt vor Euch!! · Stop ·

Veranstaltungsvortrag: Einsatz von Solartechnik auf Yachten · Stop ·

Voranmeldung unter *06146/2410 ab 20 Uhr* erbeten · Stop ·

Euer Frank · Stop ·

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

Die Erfüllung eines Traumes

Aus der Segler-Zeitung 10/88 erfuhren wir über den Baufortschritt des Katamarans unserer Mitglieder Jutta und Volkhard Schmidt aus Berlin:

Im Februar begann die Henze-Werft am Möhnesee mit dem Bau des Bootes. Mitte August wurde das 6 t schwere Schiff mit einem Spezialtransporter zum Datteln-Hamm-Kanal gebracht, und von dort aus nahm es auf eigenem Kiel, angetrieben durch zwei 27 PS Motoren, Kurs auf Berlin. Dort soll der Innenausbau erfolgen, den die Schmidts größtenteils selbst bewerkstelligen wollen, sowie auch die Erstellung des Riggs. Diese Arbeiten werden voraussichtlich bis 1991 dauern.

Die Konstruktion des Katamarans stammt vom australischen Designer Simpson. Jedoch hat Volkhard Schmidt alle Transparentpausen noch einmal überarbeitet, wobei er allerdings das statische Konzept und die Wasserlinie exakt einhielt. Die Beplankung des Bootes besteht aus mit Epoxid-Harz getränktem Gabun-Mahagoni, das in mehreren Lagen doppel diagonal in Karweel-Bauweise verleimt wurde. Knapp 180.000 DM hat der Kat im Rohbau gekostet, etwa die gleiche Summe wird noch einmal benötigt, bis die „Murmel" ihren ersten Probeschlag machen kann.

Das Ehepaar Schmidt plant gemeinsam mit den beiden Söhnen einen Langtörn. Dabei soll ein 4-Wochen-Trip nach Venezuela erst der Anfang der Erfüllung ihrer Träume sein.

Zur Bücherliste

In unserer Bücherliste, die der Nr. 51 beigefügt war, haben wir irrtümlich für einige Bücher eine falsche Bezugsquelle angegeben. Mit der zigfachen Bitte um Entschuldigung korrigieren wir wie folgt:

Autor	Titel
WHARRAM	HISTORY AND PROBLEMS OF DESIGN OF MODERN YACHT MULTIHULLS
WHARRAM	TWO GIRLS, TWO CATAMARANS
WHARRAM	WHARRAM DESIGN BOOK

Alle Titel sind erhältlich bei: James Wharram Designs, Greenbank Road, Devoran, Truro, Cornwall, TR 3 6PJ, England.

„PROAS"

Wer an PROAS interessiert ist, findet einen interessanten Artikel (in Englisch) von Mike O'Brien in der Juli/August-Ausgabe der englischen Zeitschrift „Wooden Boats". Wer die Zeitschrift nicht hat, kann eine Ablichtung beim Vorsitzenden anfordern.

F28
G 101
W

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 _____ Seefunkz.

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

Wer hilft uns beim Mehrrumpf-„Boten"?

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

Anschrift .....

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

Ich kann helfen bei:

Übersetzung: englisch ☐ französisch ☐ holländisch ☐ italienisch ☐

nördlicher Kantondialekt ☐ und ein wenig bayrisch ☐

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

Diverse Themen: Reiseberichte ☐ Wharram ☐ Erfahrungsberichte ☐

Vorstellung des eigenen Bootes ☐ Micro-Multihull ☐

sonstiges .....

BEITRITTSERKLÄRUNG

Hiermit erkläre ich meinen Beitritt zu dem nicht rechtsfähigen Verein

MULTIHULL DEUTSCHLAND

(Vereinigung Deutscher Catamaran- und Trimaran-Segler, Bremen)

Ich bin Eigentümer eines ☐ Catamarans ☐ Trimarans

☐ Monohull ☐ z. Zt. ohne Boot.

Typ .....

Bootsname .....

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

Ständiger Liegeplatz: .....

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

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

.....

Anschrift: .....

.....

Tel. Nr. (Geschäft/Privat): .....

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

Eigner testen Ihre Schiffe

Martin Piepenbring, Gätkestr. 500, 2192 Helgoland, Tel. 04725/322 oder 1241

HAVCAT 27 CR

Info-Block:
Baujahr 1978 bei dänischer Werft; Konstrukteur Lars Oudrup. Großes Cockpit, kein Deckssalon; 8,30 x 4,50 x 0,50-1,60 m; Gewicht mit Grundausrüstung ca. 1950 kg; Segelfläche (größer als serienmäßig) ca. 45 qm.

Warum dieses Boot:
Das Boot stand gebraucht zum Verkauf – und der Preis war erschwinglich. Da keine Mehrrumpferfahrung vorlag, gab es keine besonderen Auswahlkriterien. (Die gibt es jetzt, nach dem Weiterverkauf des Havcat!)

Was gefällt mir an dem Havcat:
Das Platzangebot im Cockpit ist riesig. Man sitzt im Cockpit gut geschützt. Die Segelleistungen sind ordentlich. Alle Handgriffe am Großsegel können vom Cockpit aus gemacht werden. Die Doppelkoje zwischen den Rümpfen ist super. Segeln in den Watten sowie Trockenfallen ist ein Riesenspaß. Bei viel Schietwetter vor Anker kann man sich durch die Raumaufteilung bei Wunsch etwas „aus dem Weg gehen". Der große Navigationsraum und der große Toiletten- und Waschraum mit guter Stehhöhe.

Was habe ich geändert:
Die gesamte Elektrik erneuert und in Kabelkanälen verlegt; umfangreiche Elektronik installiert; Yamaha 4-Takter (Superlangschaft) montiert und achtere Backskisten gegen Schwallwasser mit Klappen versehen; Lenzpumpe montiert sowie viele kleine Änderungen (z. B. Versuche mit einem einleinigen Patentreff) vorgenommen.

Was gefällt mir nicht:
Das Brückendeck ist nicht hoch genug, so daß in der freien Nordsee Wellen das Schiff kräftig abbremsen können ● Steckschwerter und Steckruderblätter: Prima in tieferem Wasser, unbrauchbar in den Watten! ● Nicht fachmännisch (ohne Keil/Schrägstellung) montierte Schotwinschen (Überläufer sind leicht möglich). ● Der Motor sitzt noch zu weit hinten und kommt bei rauher See trotz Superlangschaftes gelegentlich aus dem Wasser ● Die nicht abgespachtelten Innenwände machen das Innere ungemütlich, und der Selbstbau zeigt Schwächen ● Es gibt keine soliden Einpickpunkte für Hebegurte ● Das überwiegend verwendete Schaum-Sandwich-Material bedarf einer besonderen Aufmerksamkeit bei der Installation von Beschlägen und ähnlichem. Diese Sorgfalt/Fachkenntnis war wohl nicht immer vorhanden ● Das Schiff ist, auch aufgrund der Backstagen, nur bei leichter Brise sicher alleine zu segeln.

Fazit: Ich habe beim Verkauf des Schiffes sehr viel Geld verloren, habe andererseits viel Spaß gehabt und sehr viel dazu gelernt. Wenn irgend möglich, soll auch mein nächstes Boot ein Multihull sein.

TEKTRON 50

Ein Hochleistungs-Rennkreuzer von J. Shuttleworth.

Übersetzt und nacherzählt von Kurt Diekmann

John Shuttleworth hat mit diesem Entwurf konsequent seine Konstruktionsprinzipien guter aero- und hydrodynamischer Gestaltung verwirklicht. Er schreibt: „Das Ziel des Entwurfs war, die schnellste 50'-Yacht mit noch annehmbarer Räumlichkeit hervorzubringen. Für Rigg und Bootskörper wurde die fortschrittlichste Technologie ohne Einschränkung eingesetzt. Die Multihull-Entwurfs- und Bautechniken haben sich in den letzten Jahren so entwickelt, daß es möglich ist, heute solchen 50'-Rennkreuzer zu entwerfen, der schneller ist, als es meine erst vor 5 oder 6 Jahren gebauten Renntrimarane, wie z. B. FLEURY MICHON VI, der schnelle OSTAR-Rekordhalter, waren."

Das Prinzip liegt in der Widerstandsreduzierung und dem optimalen Leichtbau. Die Rümpfe des 50' Kats sind immerhin so groß, daß aller Wohnraum für 8 Personen nebst Pantry und Navigationsabteil darin Platz findet. Dagegen hat das Brückendeck nur eine Höhe von 0,85 m. Die Länge desselben beträgt fast die halbe Bootslänge, wodurch es mit einer integrierten Trägerkonstruktion für den Mast alle Beanspruchungen aus Rigg und Seegang bestens aufnehmen kann.

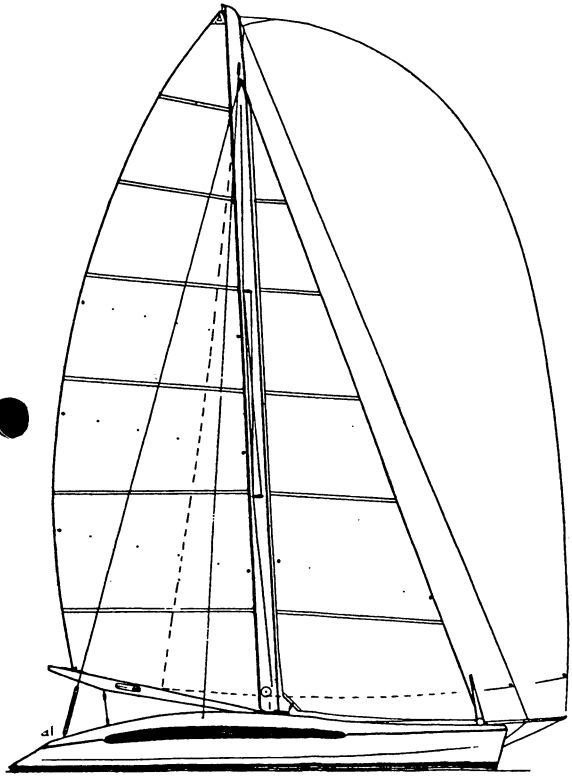
Alle Formen sind ohne Absätze gut gerundet, so daß bei den hohen erwarteten Geschwindigkeiten von mehr als 30 Knoten?! weder Wind noch See Stolperkanten finden. Auch die Winschen sind unter Decksniveau plaziert.

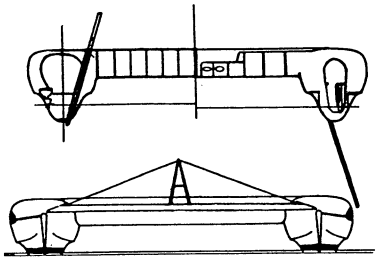
Das Längen/Breiten-Verhältnis der Rümpfe in der Wasserlinie liegt bei 14, der Tiefgang beträgt nur 0,45 m.

Das Rigg wurde zur Kompensation des Gewichts der Einbauten so wirkungsvoll wie möglich gestaltet. An einem drehbaren Profilmast von 21,4 m Länge und einem Baum, beide aus Kohlefaser gebaut, wird ein sehr rund geschnittenes Groß gefahren, das aus einem Verbund von Kevlar, Mylar und Spectra 900 besteht. Die optimale Einstellung des Mastes erfolgt mittels eines Autopiloten, der seine Signale von einer Windfahne erhält. Während hoch am Wind eine glatte Selbstwendefock gefahren wird, stehen für Raumkurse asymmetrische Spinnaker zur Verfügung, die an einem Bugsprit angeschlagen werden können, um gut frei vom Groß zu bleiben.

Das Boot wurde für Eugene Tekatch/Canada entworfen und soll als Erprobungs- und Meßfahrzeug für die neuesten Yachtgeräte von Tektronik Equipment Corporation dienen.

LüA =	15,24 m	Tiefgang:	0,45/3,03 m	Drifter =	107.7 m²
LwL =	14,45 m	Gewicht:	4400 kg	Outbord =	30 PS
BüA =	10,40 m	Segelf. aW:	149,1 m²		



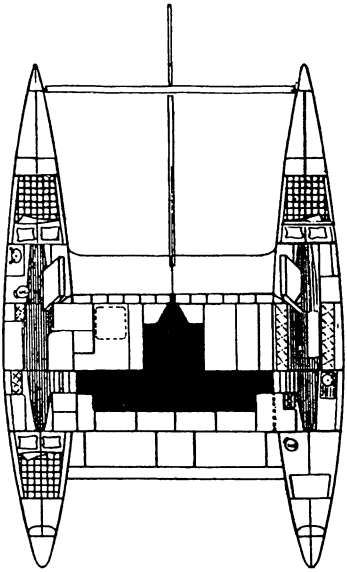


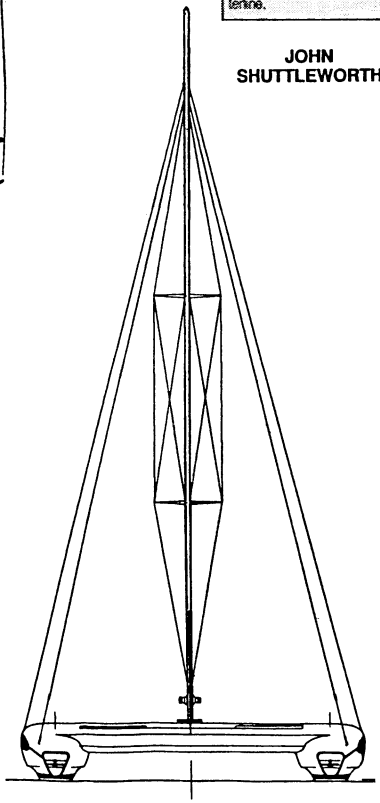
SPECIFICATIONS:

LOA	50'6"/15,24m
LWL	47'5"/14,45m
BOA	34'2"/10,40m
Draft	1'5"-10'0/0,45-3,03m
Weight	9700 lbs/4400 kg
Sails:	
Main	1020 ft²/94,78m²
#3 Jib	585 ft²/54,31m²
Drifter	1159 ft²/107,66m²

Power: 2-15 h.p. outboards port & stb, or 30 h.p. on centerline.

JOHN SHUTTLEWORTH





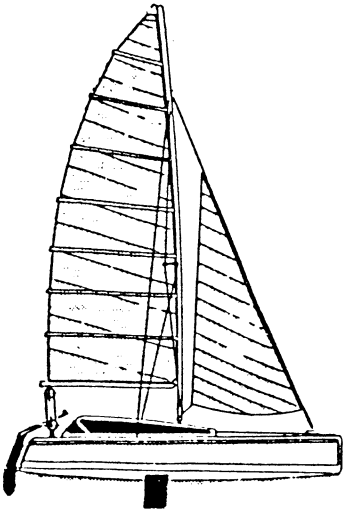
Neuer Micro Cat PUNCH 740

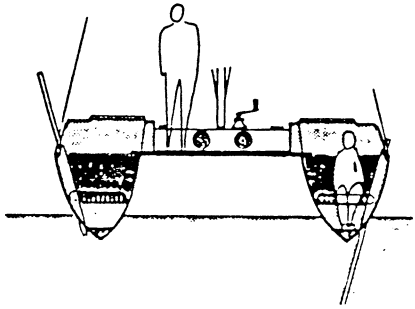
Hersteller: Leonard Philip Bateaux & Kit,
Z. I. de l' Anse de Port Neuf,
17000 La Rochelle

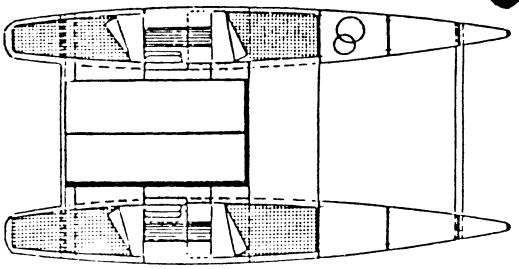
Dieses Boot wird in verschiedenen Versionen angeboten:

1) In Kit-Form mit den zwei Rümpfen, Traversen, Kabinen und Brückendeck, alles in WEST-Bauweise.
   Preis FF 52 080,-
2) Komplett in Regatta-Version mit Senkschwertern und 30 m^2 Segelfläche.
   Preis FF 152 710,-
3) Komplett in Fahrten-Version mit Skegs und 25 m^2 Segelfläche
   Preis FF 136 440,-

LüA	7,40 m
BüA	3,90 m
Tiefgang	Regatta-Version 0,26 m/1,10 m
	Fahrten-Version 0,50 m
Gewicht	480 kg (!)



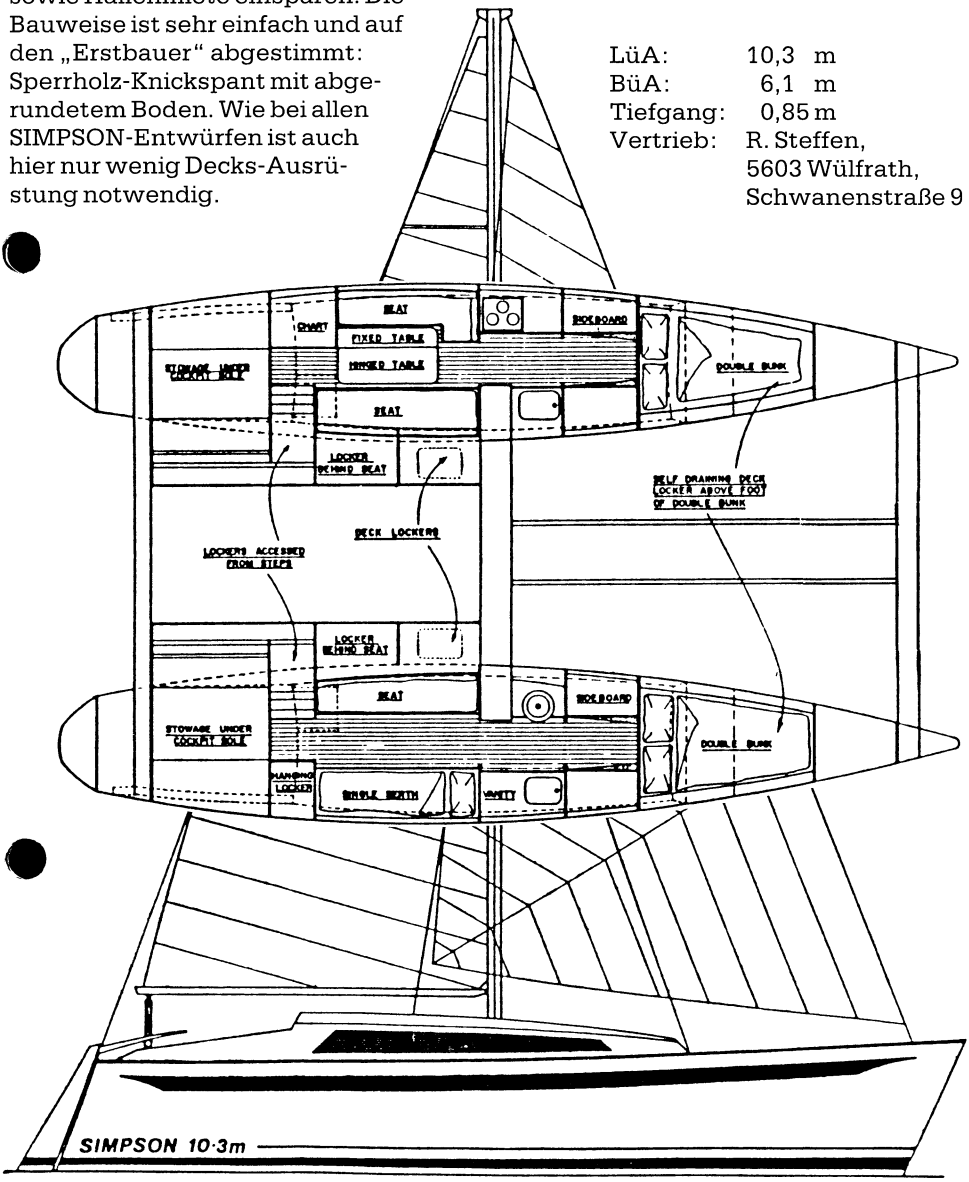




SIMPSON 10,3 WOODWIND SERIE

Die WOODWIND SERIE bietet den Vorteil, daß ca. 90% aller Arbeiten im Garten ausgeführt werden können. Erst zum endgültigen Zusammenbau benötigt man mehr Platz. Hierdurch kann der Selbstbauer lange Anfahrtswege zum Bauplatz sowie Hallenmiete einsparen. Die Bauweise ist sehr einfach und auf den „Erstbauer" abgestimmt: Sperrholz-Knickspant mit abgerundetem Boden. Wie bei allen SIMPSON-Entwürfen ist auch hier nur wenig Decks-Ausrüstung notwendig.

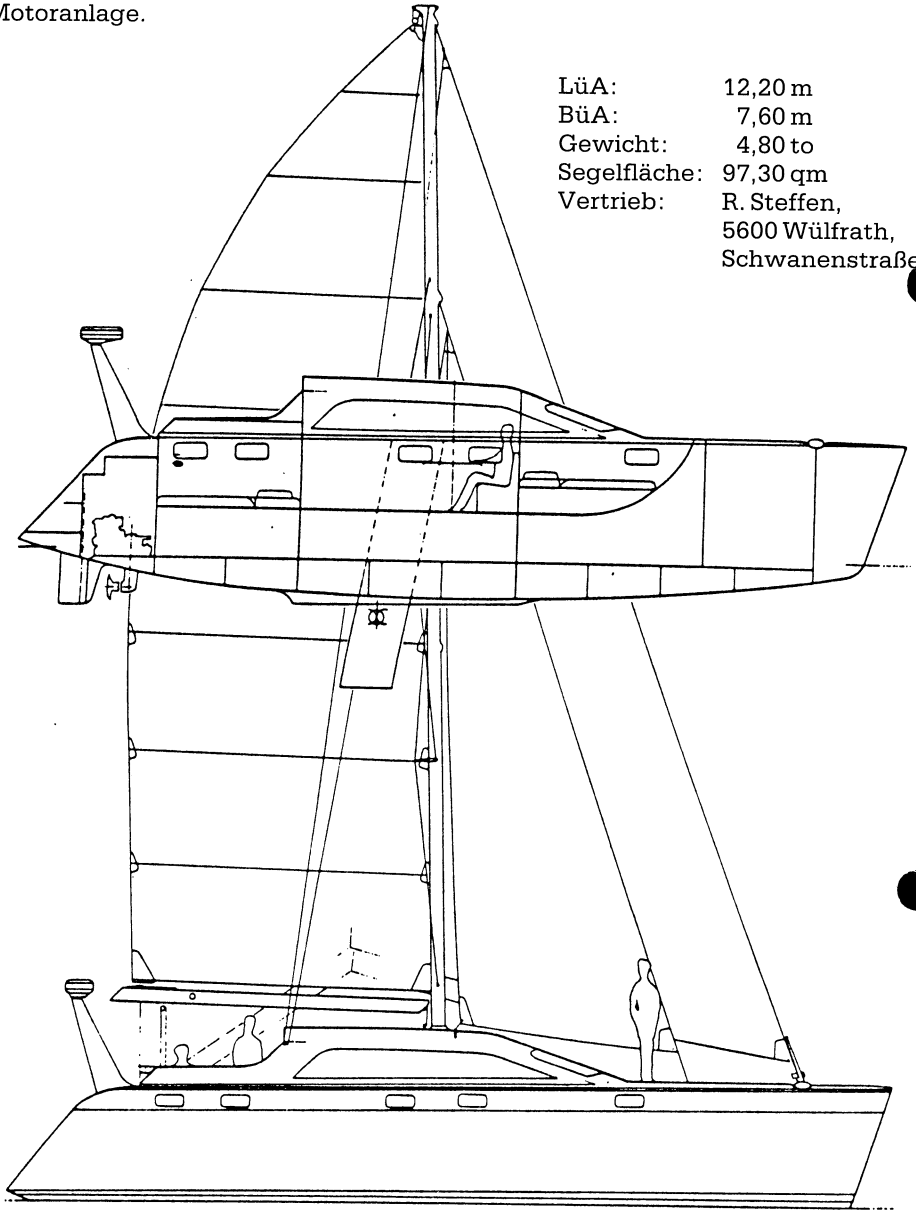
LüA:	10,3 m
BüA:	6,1 m
Tiefgang:	0,85 m
Vertrieb:	R. Steffen, 5603 Wülfrath, Schwanenstraße 9



TENNANT – PACIFIC 40

Dieses Boot kann mit verschiedenen Stehhöhen gebaut werden. Außerdem stehen mehrere Antriebsarten zur Verfügung. Hierdurch ergeben sich viele Möglichkeiten vom schnellen Familien-Cat bis zum luxuriösen Chartercat mit starker Motoranlage.

LüA:	12,20 m
BüA:	7,60 m
Gewicht:	4,80 to
Segelfläche:	97,30 qm
Vertrieb:	R. Steffen, 5600 Wülfrath, Schwanenstraße 9



Bootsmarkt · Flohmarkt

Zu verkaufen: Snowgoose 37, Baujahr 1985; **Catalac 34**, Baujahr 1986 . Liegeplatz z. Zt. Adria. Club Yachtcharter GmbH, Schützenring 10, 8850 Donauwörth, Tel.09 06/30 31

Cat-Fisher 28, GFK, Bauj. 1977, Einbaumaschine, 2 Doppelkojen, Rollfock 6 Segel, UKW, Autopilot, AP-Navigator, u. s. w. Komplett ausgerüstet, gepflegt und sehr gemütlich eingerichtet. VB DM 14000,-. Tel. 04 21/83 19 32

Trimaran Dragonfly. Komplett, zusammenschiebbar, Aufbauzeit unter einer Stunde; VHB DM 32500,-. Telefon 08142/8990. Bitte öfters anrufen, bin viel unterwegs! Bei nicht erreichen, bitte schriftlich. Gerhard Filgis, Schilfweg 8, 8038 Gröbenzell

Katamaran ZZETT 85. 8,40 x 4,0 x 0,30 m wegen Krankheit zu verkaufen. Baujahr 1986 Werftbau GFK Balsa Sandwich, 4 Schlafplätze, reichhaltige Innenausstattung, Tandemtrailer, 8 PS-Außenborder, Beiboot, Hydraulische Radsteuerung, 2 Anker, 3 Vorsegel, 1 Großsegel usw. Bojenliegeplatz am Chiemsee kann übernommen werden. Neupreis ca. 80000,- DM; VHB 58000,-DM (Incl. BMW 528, TÜV bis 1991 als Zugfahrzeug). Näheres über Dieter Pilat, Minerviusstr. 2, 8000 München 19, Tel. 089/153814 ab 17.00 Uhr

Quest 31, 1977, div. Zubehör, Einbaudiesel erneuerungsbedürftig, Z-Antrieb 1986 generalüberholt, Liegeplatz Schlei VB 58000,- DM Dr. Burkhard Habel, Finkenweg 12, 3006 Burgwedel 6, Telefon, priv. 05139/88702, gesch. 05 11/62 80 81

Trimaran Dragonfly „TRIO“. Schnelles und in Regatten sehr erfolgreiches Schiff! 7,7 x 6,0 x 0,35/1,3; Gewicht 800 Kg; Segelfläche 30m²; Bauj. 1985. Voll ausgerüstet mit: AB-Motor Yamaha 4 PS, Spinnaker, Drifter, Trailer, Echolot, Speedometer, Anker, Leinen, Fender, Rollreff-Genua, u. s. w. Preis: 48500,-DM. Info: Karl-Rudolf Küstner, Auf den Hornstücken 13, 2800 Bremen 1, Tel. gesch.: 04 21/44 93 487; privat: 04 21/23 53 97

Wharram-Kat, möglichst **ARIKI** zu kaufen gesucht. Robert Mummenthey, Jägergang 11, 2304 Stein

Wharram-Kat, Typ Tane (vergrößert), 9,5 x 4,6 x 0,6 m, Kutter-Rigg, Alu-Mast 10,5 m (Gaastra), segelfertig, UKW-Funk, Autohelm 2000, Log, Kompaß, Windgenerator, Echolot, Windmesser, Ankergeschirr, Leinen, Fender usw., Schiff im Frühjahr 1988 neu gestrichen VB 20000 hfl. H. Perdok, Stachhouwerstraat 6, 9166 PJ Schiermonnikog, NL, Tel. 05195/1679

DRAGONFLY 5/84 Rollreff für Genua + Groß, guter Flautenläufer, Doppelgenua als Passatsegel, UKW-Telefon, Solarzellen, Cockpitzelt + -tisch, Propanherd etc. DM 41500,- Helmut Akkermann, Tel. 040/5531963

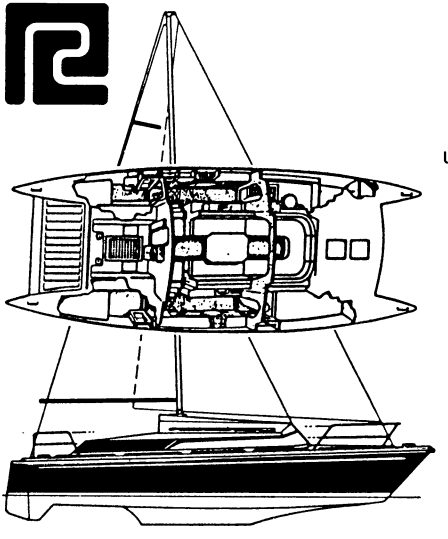
Tri „Ocean Bird“ mit Liegeplatz Pt. Andraitx/Mallorca. 9,25 m, 48 qm, 4-5 Kojen, Diesel OM 36, 4 Vorsegel, 2 Groß, kompl. ausgerüstet, viel Zubehör, Schiffsregister Hamburg incl. Rufzeichen, Preis DM 30000,-, Klaus Scheingraber, Am Eichenhain 5, 8080 Fürstenfeldbruck, Tel. Fa. 089/662042, Tel. priv. 08141/92005

89/1

Bootsmarkt · Flohmarkt

Ich suche: Bootsbausperrholz, Epoxy, Glas- und Polyestermatten, Silikonbronzeschrauben bzw. -Nägel, Kevlar. Wer kann mir preiswerte Bezugsquellen nennen? Dr. Walter Milowitz, Flachgasse 12/Kutscherhaus, A-1150 Wien

Hochseekatamaran Catfisher, Ketsch, 9 m L x 4 m B, 2 Doppel-, 1 Einzelkabine, 2 Extrabetten im Deckshaus, doppelter Steuerstand, ausgezeichneter Zustand, sehr komplett, Beiboot mit AB in Davids, Navigationsinstrumente, Autopilot, Frigoboat-Kühlschrank. Motor: Mercedes OM 636, 2 Schrauben, 2 Winschen. Liegeplatz: Adria, Zadar. Unterlagen: Vermeire, Landgoed Oosterbeek 1, NL, Tel. 070-243483



SEIT 1970

KAJÜTKATAMARANE

NEU UND GEBRAUCHT

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

Scamper 26, Sirocco 26, Quest 33 CS, Event 34, Elite 37, Espace 50.

FOUNTAIN PAJOT, PATTERSON u. a.:

Corneel 26', Maldives 9,60, Casamance, Privilege, New Twins HT 31, Summer Twins, Moka, Dragonfly, My-Cat.

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

JAC. v. LENNEPKADE 376

1053 NL AMSTERDAM

Tel.: 0031-20-186127

Fax: 0031-20-830110

EVECOM b.v. MULTIHULLS

Veranstaltungskalender

Ausstellungen

Ort	Land	Name	Datum
Göteborg	Schweden	Int. Boat Show	03. 02. 89 – 12. 02. 89
Genf	Schweiz	dito	11. 02. 89 – 19. 02. 89
Amsterdam	Holland	HISWA	24. 02. 89 – 05. 03. 89
Frederica	Dänemark		03., 04., 05. u. 12. 03. 89
Stockholm	Schweden		10. 03. 89 – 19. 03. 89
Oslo	Norwegen	Sjoen For Alle	31. 03. 89 – 09. 04. 89
Oslo	Norwegen	Bater i Sjoen	19. 04. 89 – 23. 04. 89
Oslo	Norwegen	dito	13. 09. 89 – 17. 09. 89
Southampton	Great Britain		15. 09. 89 – 23. 09. 89
Friedrichshafen	Deutschland		23. 09. 89 – 01. 10. 89
Hamburg	Deutschland	Interboot	21. 10. 89 – 29. 10. 89

Treffen

Ort	Name	Datum
Itzstedt, Th. Gehn	Wharram-Treffen	25. 02. 1989
Flensburg	Dragon Fly Wintertreffen	4./5. 03. 1989 telef. Anfragen: 0421-701695, Hagen v. Bendig, Blücherstr. 3, 2800 Bremen
Bremen, H.M.C. Wölper	Intim-Treffen, ab 16.00 Uhr	11./12. 03. 1989
München, Räthenhaus	Süddt.-Treffen	10. 02. u. 21. 04. 1989
Bremerhaven	Pfingsttreffen	13. 05. – 15. 05. 1989

Regatten

Ort	Veranstalter	Name	Datum
Skaerbek	–	Multihull-Cup	23. 06. – 25. 06. 1989
Kernförde	–	F 40/F 28	30. 06. – 02. 07. 1989
Comer See	–	Micro Multihull Europameisterschaft	22. 07. – 26. 07. 1989
Horten Sailing Club Norwegen	Per Ferskaug Olav Kyrresgt. 13, 0273 Oslo 2, Norway	International Multihull-Meeting	27. 07. – 30. 07. 1989
Bremerhaven	WVW	2. Multihull Cup	7./8. 10. 1989

Alle Emsregatten sind auch für Mehrrumpfboote zugelassen. Eine Broschüre mit den Terminen ist bei den Emsvereinen erhältlich.

Inhaltsverzeichnis

Seite

1 Impressum
3 Worte des 1. Vorsitzenden
5 Mitgliederversammlung
9 Literatur

Die Aktuelle Seite

11 Bericht über die Ausstellungen in La Rochelle und Southampton
15 Pariser Bootsausstellung
17 IMM '89; Es tut sich was in der Formel 28
20 Intimtreffen

Fahrtenberichte

21 Mit breitem Schiff auf flachem Wasser
24 Plymouth – Kanaren
29 **Die Wharram-Seiten**

Technik

31 Motorisierung von Mehrrumpfbooten
35 Dieselaußenborder von Yanmar
Nicht nur die Geschwindigkeit bestimmt das Rigg
36 Kostenaufstellung eines erfahrenen Selbstbauers

Dies und Das und Sonstnochwas

40 Neuer West-Ost-Rekord
O-Star-Transatlantikrennen

Seite

42 Int. Mehrrumpftreffen Adria
Durchbruch der „Star and Stripes"
45 Schnelle Nachricht aus dem Osten
46 Mitseglerbörse
47 Grüße aus Südfrankreich
49 Ein Mann zwei Rümpfe und das Watt
51 „Interlatvia" aus Riga besuchte Kiel
Was lange währt, kommt gut zu End!
53 Anmerkungen zum amerikanischen Tri F 27
54 Die neue Produkthaftung
56 Volvo Penta warnt
57 Versicherung muß zahlen
58 Verschiedenes
63 **Eigner testen ihre Schiffe**

Vorstellung neuer Boote

64 Tektron 50
66 Micro-Cat PUNCH 740
67 Simpson 10,3 WOODWIND SERIE
68 PACIFIC 40
69 **Bootsmarkt· Flohmarkt**
71 Veranstaltungskalender

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

Ausgabe	Erscheinen	Redaktionsschluß
Nr. 53	1. Mai	1. 4. 89
Nr. 54	3. Sept.	1. 8. 89
Nr. 55	1. Dez.	1. 11. 89

Video Verleih:

über **Dieter Grewe**, Kreisstraße 12, 5400 Koblenz, Telefon: 0261/79777 ab 16.00 Uhr, kann man folgende MD-Videos 'kostenlos' (ca. DM 3,– für Porto) entleihen:

- SHANGRI–LAI (Auf zwei Rümpfen um die Welt, ca. 55 min)
- SHANGRI+LA II (Abenteuer Karibik, ca. 55min)
- ROUND BRITAIN RACE (ca. 35 min, Englisch)
- Werbe-Videos für French-Cat und Twist

Alle Kassetten im VHS-Format.

Axel Krüger, Landshuter Str. 3, 8252 Taufkirchen/Vills, Tel.: 08084/2322, tet 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.

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