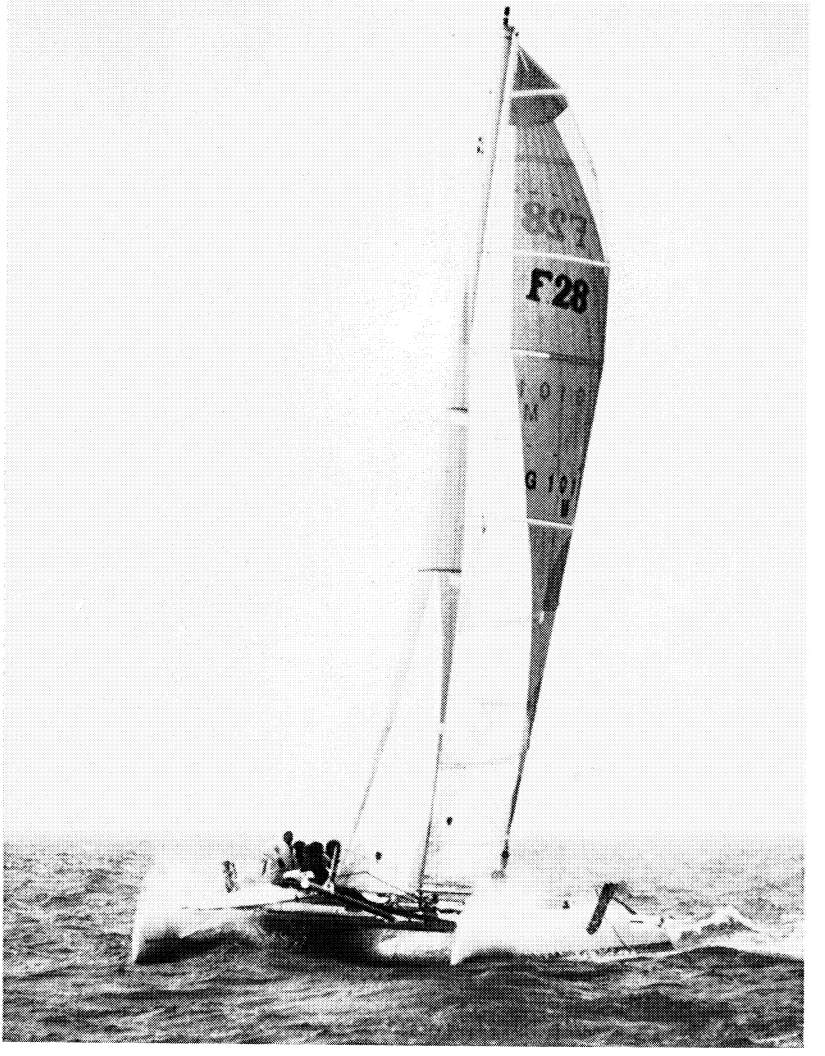
Der Mehrrumpf-„Bote"

# MULTIHULL Deutschland

Nr. 53 1989/2




'EREINIGUNG DEUTSCHER CATAMARAN- UND TRIMARAN-SEGLER

# 8 JAHRE BADER MEHRRUMPFBOOTE

**Lieber Catamaran - Freund,** Kiel, im April 1989

auf dieser Seite erfahren Sie kurz unsere aktuellen Informationen zum Thema Catamarankauf und Catamaranbau.

Der Wintereinsatz der Selbstbauer trägt Früchte. Vier Rumpfhalbschalen und die Brückendecks der beiden 10,44 m LIMA sind fertig geworden. Jetzt werden die Segmente zum fertigen Kasko zusammengesetzt.

Im Herbst, wenn das dritte Schiff aus den Formen geholt ist, stehen diese zum Verkauf. Die Pläne der LIMA sind sofort lieferbar. Mit den Bau von Kleinteilen für den vierten Cat kann also schon jetzt begonnen werden.

Auch der Bau der beiden LIMA in der Originalversion (9,60 m Länge) macht gute Fortschritte.

Der Neubau einer Halle verdoppelt die Anzahl verfügbarer Bauplätze. Schwerpunkte des Programms 1989 sind die Größen 10,44 m, 12,20 m und 16,00 m.

In England hat Herr Kelsall neben den beiden KELLYS 40/45 die wunderschöne TANGO – 35 und den SUNCAT 30 in der Produktion. Derek Kelsall liefert segelfertige Catamarane mit Werftgarantie.

Bei allen Entwürfen wurde die Ruderanlage weiter optimiert. Das Einzelruder, geschützt am Heck zwischen den Rümpfen plaziert, ist in der Eintauchtiefe stufenlos verstellbar. Es schwenkt bei Kollisionen nach hinten weg und geht dann wieder in Arbeitsstellung. Es wird leicht vorbalanciert zur Verminderung des Ruderdrucks.

In diesem Jahr zeichnet sich ein Exodus der „Kieler" multihulls ab. Drei Schiffe gehen auf Weltreise, zwei davon sind Derek Kelsall Konstruktionen.

Burkhard Bader · Postfach 1303 · 2300 Kiel
Telefon: 0431/57393

**✻ unbeschwert segeln · sorglos bauen ✻**

# 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

## Nachausschüsse

**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: 0421/761122

**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: CDK 28 auf der Weser vor Bremerhaven

# Worte des ersten Vorsitzenden

## Leitartikel für den Mehrrumpf-Boten Nr. 53

Vorsitzende von Vereinigungen und Verbänden haben gefälligst Leitartikel zu schreiben. Nun, was mich selbst betrifft, so habe ich keineswegs nur „zukunftsweisende" und andere „große Ideen" weiterzugeben. Im Gegenteil. Nach zehnjährigem Vorsitz unserer Vereinigung kommt mir eine keineswegs neue Erkenntnis: „Auch Helden werden müde". Auf unserer Mitliederversammlung in Obernkirchen habe ich bereits um eine verstärkte Mitarbeit aus dem Mitgliederkreis geworben, und im Anschluß an diese Versammlung habe ich gerade Berge von Papier verschickt. Einige besondere Zielrichtungen waren Hamburg, Berlin und Nordrhein-Westfalen. Ein Echo habe ich allerdings nur aus Nordrhein-Westfalen und Berlin gelesen. Dort will man zumindest einiges tun, um sich auf lokaler Eben näherzukommen. Aus Hamburg ertönte ein lautes und anhaltendes Schweigen.

Nicht zum ersten Mal trete ich aus einer vergleichbaren Position in den Ruhestand. Aber jedesmal hatte ich nicht nur einen einzelnen Nachfolger parat, sondern ein – wenn auch bisweilen – kleines Team. In unserem Kreis gibt es aber nur ein einziges erwähnenswertes Team, das im Sinne dieses Ausdrucks ständig zusammenarbeitet: das Redaktionskomitee. Daneben haben wir aber nur „Einzelkämpfer", die auf irgendeinem besonderen Gebiet aktiv sind. Lassen Sie mich beispielhaft erwähnen Dr. Arthur Petersen, Kurt Diekmann und Klaus Lenk. Zwei von diesen dreien stehen im Pensionsalter, und von Klaus Lenk wird niemand erwarten, daß er neben unserer Kassenführung und dem „Verkaufsladen" gar noch Lenkungsfunktionen bei Multihull Deutschland übernimmt. Gegenüber einem mir befreundeten deutschen Verbandspräsidenten meinte ich zu diesem Thema, daß wir dringend die „nächste Generation" brauchen. Antwort: „Falsch! Bei Deinem Alter brauchst Du bereits die übernächste Generation."

Ernes wollte ich mit den Bemühungen der letzten Monate vermeiden, daß ich nämlich vor die nächste Mitgliederversammlung trete, meinen Rücktritt verkünde und der Vereinigung für ihr künftiges Gedeihen die besten Wünsche auf den Weg gebe. Wir müssen vorher ein Team schaffen, das den Verein weiterleiten kann. Dabei ist es keineswegs so, daß ein solches Team etwa die gesamten Aufgaben der Vereinsleitung übernehmen müßte. Das Redaktionskomitee beispielsweise kann und wird weitermachen. Es hat sich in der Vergangenheit laufend durch höhere Kräfte ergänzt und kann dies auch in der Zukunft tun. Für die Kassenverwaltung ist einstweilen gesorgt; Klaus Lenk wollte jedenfalls nicht sofort in den Ruhestand treten. Die Mitgliederkartei ist bei Wolfgang Gerschütz in besten Händen, und auch er zeigt noch keine Amtsmüdigkeit.

Katamaransegeln macht Spaß, entnommen MULTICOQUES MAGAZINE

Darf ich also hiermit an die „übernächste Generation" herantreten und diejenigen sich zu melden bitten, die bereit sind, bei unserem künftigen Leitungsteam mitzumachen.

Ob in einen Leitartikel eine allgemeine Warnung hineingehört mag zweifelhaft sein, aber totschweigen ist auch nicht immer das richtige. – Da werden in letzter Zeit einige Konstrukteure besonders hochgelobt wegen ihrer modernsten Methoden, Entwürfe und Konstruktionen. Sie erinnern sich an unseren Bericht über die „TECTRON". Der Artikel war kaum gedruckt, da erfuhren wir, daß sich für die „TECTRON" der Horizont um 180° gedreht hatte. Der Rest war fürs erste nicht mehr so gut zu gebrauchen.

In der „YACHT" Nr. 4 lasen wir einen guten und sehr interessanten Artikel unseres Mitgliedes Jochen Pollosch, in dem auch Jochen Konstrukteure lobend erwähnte. Die „YACHT" war noch keine 14 Tage alt, da erfuhren wir, daß 3 Standardboote dieses Konstrukteurs im neuseeländischen Bereich die gleiche Horizontveränderung in Kauf nehmen mußten. Ob der Konstrukteur wirklich so genial war, wie viele von ihm heute behaupten? Ich kenne da einen wesentlich älteren Konstrukteur (dessen Namen Sie alle kennen). Der meinte kürzlich, und er hat es an einzelnen Beispielen belegt, daß gerade die supermodernen Konstrukteure Fehler wiederholen, die ältere bereits vor 10 und 20 Jahren gemacht haben.

Wenden wir uns lieber der praktischen Segelei zu.

Das Norddeutsche Pfingsttreffen findet in Bremerhaven statt. Den norddeutschen Mitgliedern werden wir mit diesem MEHRRUMPF-BOTEN einen kleinen Plan von Bremerhaven zusenden, der den Teilnehmern das Auffinden des Treffpunktes erleichtert.

Über das IMM '89 in Horten am Oslo-Fjord haben wir bereits wiederholt berichtet. Darüber, wie schön es in Norwegen ist, brauchen wir ja nicht abermals zu berichten; das ist oft genug geschehen. Diesmal sieht es so aus, wie wenn die Teilnehmer nach Nationen und Anzahl alles in den Schatten stellen, was bisher bei den International Multihull Meetings los gewesen ist. Also Freunde, auf nach Horten! Wer den Weg über das Skagerrak scheut, kann den Schärenweg entlang der schwedischen Küste benutzen. Der dauert zwar länger, aber ist fraglos besonders schön. Eines allerdings spricht gegen den Schärenweg: Im Juli sind in Schweden Ferien, und alles, was in Schweden segelt, ist zu dieser Zeit auf dem Wasser wiederzufinden.

Heinrich Wölper

# Die leidigen Adressenänderungen

Bevor ich auf das „Leidige" komme, möchte ich zunächst erwähnen, daß wir aus dem Mitgliederkreise zunehmend über Adressenänderungen unterricht werden. Aber leider hat sich diese gute Sitte noch nicht bei allen Mitgliedern herumgesprochen, und damit beginnt das „Leidige".

Daß Anschriften nicht mehr stimmen, merken wir dann, wenn die „Mehrrumpf-Boten" mit dem Vermerk „Unbekannt verzogen" oder ähnlich zurückkommen. Leider ist es aber so, daß nicht alle Postämter unzustellbare Drucksachen an den Absender zurückschicken.

Die letzte große Anschriftensuchaktion wurde provoziert durch das Versenden der Rechnungen für offene Beiträge durch Klaus Lenk. Da die meisten von Ihnen wohl nicht wissen, was man nun machen kann, die folgenden jüngsten Erfahrungen:

1. Akt:

Versuch das Mitglied anzurufen (ein Ferngespräch). Gelegentlich erreichen wir den neuen Mieter der ehemaligen Wohnung unseres Mitgliedes, und manchmal weiß dieser die neue Anschrift oder Telefonnummer. – Manchmal wohnt am gleichen Ort ein anderes Mitglied (zweites Ferngespräch). Bisweilen erfahren

„Apache"

wir dann wenigstens, wohin unser verschwundenes Mitglied umgezogen ist. – Dann Anfrage bei der Telefonauskunft. Ist der Umzug aber erst kürzlich passiert, dann verweist die Bremer Telefonauskunft einen an Hintertupfingen oder sonstwo. – In manchen Gegenden muß man aber sehr lange auf seinen Telefonanschluß warten, also kann auch kein Anschluß registriert sein.

2. Akt:

Hilft das Telefon nicht weiter, dann schreiben wir an das Einwohnermeldeamt des letzten Wohnsitzes und fragen nach der neuen Anschrift. Dafür benutzen wir ein unter Anwälten übliches Formular mit vorbereiteter Rückantwortkarte „zum Zwecke privater Rechtsverfolgung". Manche Einwohnermeldeämter schreiben direkt und sofort zurück. Andere verlangen zuvor Zahlung von bis zu DM 7,- Kosten „per Euroscheck oder in Briefmarken". Da ich solche Sachen ungern über meine Anwaltssozietät abwickle, schicke ich also einen privaten Scheck. Will ich dieses Geld später von Klaus Lenk wiederhaben, muß er mir dieses gesondert erstatten.

3. Akt:

Und wenn Sie dann an die neue Adresse geschrieben haben und auch dieser Schrieb kommt zurück mit dem Vermerk „Unbekannt verzogen", – dann kommt wahre Freude auf.

Unser Schatzmeister Klaus Lenk hat schon seit längerer Zeit die Ansicht vertreten, daß dieser Aufwand für uns an Zeit und Geld unzumutbar ist. Er meinte, daß, wenn nach zweimaliger Beitragsmahnung nichts eingeht, das betreffende Mitglied kurzerhand gestrichen werden sollte. Dagegen gibt es zwei Argumente: Eine solche Möglichkeit eine Mitgliedschaft zu beenden sollte satzungsmäßig vorgesehen sein. Das zweite Argument ist ebenso einleuchtend: Wenn unser Mitglied die erste und zweite Beitragsmahnung nicht bekommt, weil bereits die Anschrift auf der Rechnung nicht mehr richtig war, dann ist ihm das Nichtreagieren auf die erste und zweite Mahnung kaum vorzuwerfen. Das, was die Mahnungen bewirken sollten, konnten sie dann gar nicht bewirken. Im übrigen können wir keineswegs davon ausgehen, daß Mitglieder, welche eine Adressenänderung nicht mitgeteilt haben, an einer Mitgliedschaft nicht mehr interessiert sind oder sie gar eine schlechte Zahlungsmoral haben. Nach der neuesten Rechnungsaktion von Klaus haben einige Mitglieder nicht nur zwei und drei rückständige Jahresbeiträge, sondern auch die noch gar nicht berechneten für das nächste Jahr bezahlt.

Gleichwohl bin auch ich der Ansicht, daß der in der Vergangenheit erbrachte Aufwand für die Adressensuche nicht zumutbar ist, und deshalb sollten wir uns spätestens auf der nächsten Mitgliederversammlung entscheiden, wie in solchen Fällen verfahren werden soll. Ich meine, daß wir vielleicht nur eine Mahnung verschicken sollten und dann, wenn diese entweder nicht beachtet wird oder wegen noch immer nicht angezeigter Adressenänderung nicht ankommt, das Mitglied gestrichen werden sollte. Dieses Risiko scheint mir für das Mitglied deshalb zumutbar, weil man von einem höflichen Mitbürger erwarten kann, daß er seinem Verein Adressenänderungen mitteilt.

*Wölper*

# Verlorene Anschriften

Wer kennt die Adressen von Herrn K. P. Best, Herrn Werner Wabning und Herrn Glave?

Uns ist es nicht mehr möglich den Mehrrumpf-Boten zu übersenden. Anscheinend haben Anschriftenänderungen stattgefunden, die uns nicht gemeldet wurden.

# Kassenabrechnung 1988

| | | | |
|---|---|---|---|
| Anfangsbestand | 1.1.1988 | 10 659,99 DM | |
| Einnahmen | 1988 | 18 247,36 DM | |
| Ausgaben | 1988 | | 21 537,02 DM |
| Endbestand | 31.12.1988 | | 7 370,33 DM |
| | | 28 907,35 DM | 28 907,35 DM |

Zum Jahresende waren noch genau 100 Beiträge noch nicht bezahlt. Das ergibt einen Aussenstand von genau **4000,– DM**

Die Beitragsbescheide dazu sind im November 88 und die Mahnungen am 15. Januar 89 verschickt worden. Die hierfür erforderlichen Nebenkosten für Papier, Druck der Bescheide und Porto lagen bei ca. **250,– DM**

Für Kopien der Baupläne von Herrn Dr. Petersen sind zusammen **440,– DM** in die Vereinskasse geflossen.

Zum Jahresende 1988 hatten wir einen Mitgliederbestand von 526 Personen.

Unsere Ausgaben setzen sich zusammen aus:

| | | | |
|---|---|---|---|
| 4x | Druckkosten | = 13 519,40 DM | |
| | Portoauslagen | = 4 375,10 DM | |
| | Wimpel | = 2 116,10 DM | 17 894,50,– |
| | Autoaufkleber | = 1 046,42 DM | g 4 Ausgaben = |
| | Pfingsten Hafengebühr (Pauschale) | = 120,00 DM | 4 473,– pro Ausgabe |
| | | 21 177,02 DM | |
| | Rückzahlung von Beitrags-Doppelzahlungen | 360,00 DM | |
| | | 21 537,02 DM | s.o. |

Klaus Lenk

# Kuttel Daddeldu besucht einen Enkel

„Mein lieber Heini! – Denn so heißt du ja wohl? –
Über die Folgen der Weiber und des Alkohol
Mußt du mal deine Mutter befragen, –
Oder nein!! Besser schon gehst du
Damit zum Lehrer. – Ich will dir nur Eines sagen:
Gehe niemals zur See!! Verstehst du?
Denn das Seemannsleben ist sauer ernst und schwer;
Und wie du mich hier mit meinem weißen Bart
Siehst – du dummer Bengel, so kik doch her! –
Habe ich mir bis heute noch keinen Groschen erspart.

Mein lieber Heini! du bist heute konfirmiert oder eingesegnet.
Ich schenke dir hiermit, weil du nun eingesegnet oder gefirmt
Bist, diesen Schirm. Nicht, daß er dich jemals beschirmt.
Sondern, wenn's mal recht kabelgarndick vom Himmel regnet,
Sollst du ihn an der nächsten Kante in Stücke zerschlagen.
Denn ein rechter Kerl muß jedes Wetter vertragen
Und nur auf Gott und seinen Kaptein vertraun.
Und sollte dir jemals jemand was anderes sagen,
Dem mußt du deine Seekiste über den Bregen haun.
Weil ein Mann sich soll as ein Kerl benehmen,
Und laß dich nicht vor den Landratten lumpen.
Wenn wir uns auch mal im Hafen den Schlauch vollpumpen,
Deswegen braucht sich von uns an Deck keiner zu schämen.

Denn jedes Frauenzimmer will sich doch mal amüsieren,
Und als Schiffsjunge heißt es vor allem parieren.

Wenn einem draußen solch dicker Taifun
Durch Nase und Arschloch pfeift, – –
Dann hättest du Großvater Dadeldun
Sehen sollen, wie er den Jungens die Eier schleift!

Hauptsache ist, daß man nur richtig die Lage peilt.
Was die Studierten predigen, das ist alles Beschiß.
Mein erster Bootsmann hat sich viermal die Syphilis
Nur mit Spiegelscherben und Branntwein geheilt. –

Was feixt du da, naseweiser Flegel! –
Das ist alles Wort für Wort wahr
Und gar nicht zum Lachen.

Na laß man. Du bist erst fünfzehn Jahr.
Da wollen wir beide mal heute mit vollem Segel
So einen Trip durch Sankt-Liederlich machen."

# Die aktuelle Seite

## Notizen zum Pfingsttreffen 1989 in Bremerhaven

Hochwasserzeiten Bremerhaven:

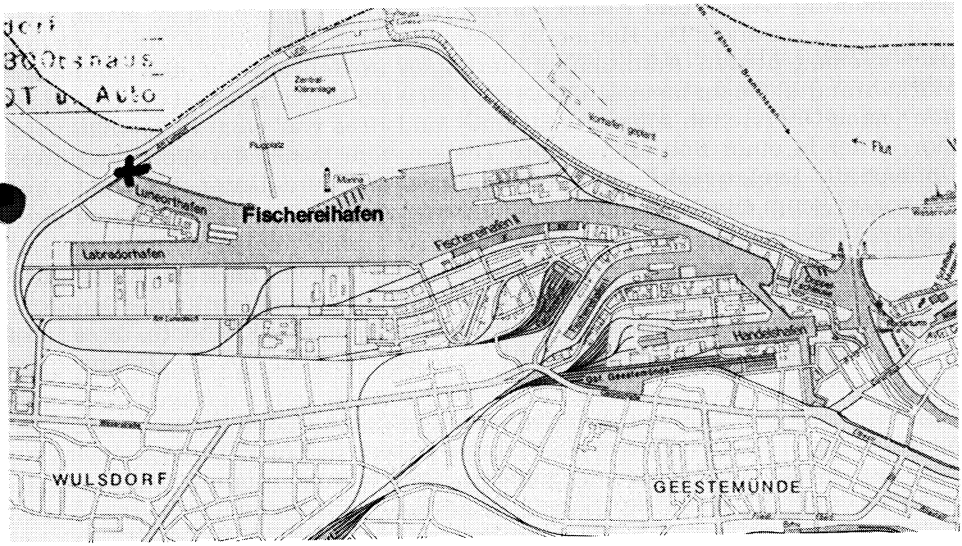
| | | | |
|---|---|---|---|
| Do. | 11.05. | 6.29 | 18.28 Uhr |
| Fr. | 12.05. | 7.18 | 19.19 Uhr |
| Sa. | 13.05. | 8.12 | 20.22 Uhr |
| So. | 14.05. | 9.15 | 21.31 Uhr |
| Mo. | 15.05. | 10.27 | 22.45 Uhr |

Gesamtleitung: Hannes Cramer (Geselligkeit, Musik), Heino Picker und Karl Küstner (segelsportliche Veranstaltung und Regatta)

Zentrum der Veranstaltung sind die Anlagen des Wassersport-Vereins Wulsdorf e. V.. Da die meisten Wulsdorfer Segler zu Pfingsten unterwegs sind, stehen uns die Clubanlagen weitgehend zur Verfügung. Liegeplatz in unmittelbarer Nähe des Clubhauses gibt es am Warteplatz der Kiesschiffe (benachbarte Anlage). In Wulsdorf stehen sanitäre Anlagen zur Verfügung und die Bewirtschaftung des Clubhauses.

Weitere Liegeplätze eventuell bei der Firma Multiboot an der Pier, Am Seedeich 11, (Firma von Heino Picker).

Parkplätze, auch für Wohnwagen, stehen am Clubhaus in Wulsdorf zur Verfügung, ebenso Slip für Trailerboote.



# Rudi Wagner teilt mit

**Liebe Christa, lieber Heiner,**

Ihr beide gehört auch zu dem Fähnlein deutscher Multihull-Enthusiasten, dem es vor einem Vierteljahrhundert und mehr nichts ausmachte, sich dem Spott vom „segelnden Scheunentor" auszusetzen. „Da stehen sie sprachlos", fiel mir jedesmal ein, „wie der Ochs vorm neuen Tor". Aber Du müßtest kein Anwalt für die gerechte Sache sein, lieber Heiner, wenn Du das unwidersprochen hingenommen hättest. Dein Plädoyer hat inzwischen die Ohren der Kritiker erreicht, und – wollten wir nachtragend sein – könnten wir sagen, daß in der Gegenwart so manchem konservativen Segler der Mund offengestanden haben mag „wie ein Scheuentor", als auf dem Fernsehschirm die letzte Regatta um den America's Cup zu sehen war.

Der Weg war lang, bis sich endlich ein Katamaran auf die Titelseite der deutschen Presse hochkreuzte. Zu dumm, daß die erste deutsche Kenterung eines Kats ausgerechnet von der Testcrew der YACHT geschafft wurde, die auf dem Ijsselmeer dabei fast ums Leben kam. Es war bestimmt kein böser Wille im Spiel (YACHT 14/68).

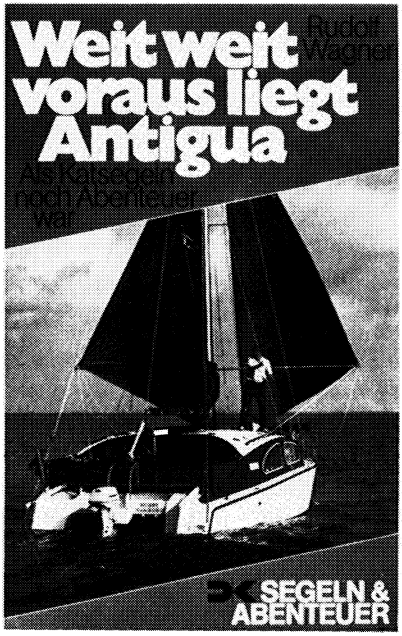
Begeistert las ich in jenen Jahren auf englisch Ingeborg von Heisters verlockende Beschreibung ihrer Reise durch die Biskaya nach Spanien. Wie eine Seemöve glitt ihr Trimaranm dahin, eine NIMBLE Arthur Pivers. Wer wollte nicht auch so segeln! Die Verweigerung des Schlimbachpreises 1970 für ihre späteren Atlantiküberquerungen, einhand und ohne Selbststeuerung hin und zurück, wurde anschließend heiß diskutiert. Trimarane seien zu unsicher, hieß die Begründung.

Hans G. Strepp und Harald Schwarzlose ließen uns alle auf acht ganzen Seiten in YACHT 14/71 zu Worte kommen, „schlechten Gewissens der vorgefaßten irrigen Meinung wegen und Asche am Haupt", wie es einleitend so schön hieß. Und da sind wir auch: Du, Heiner, Dr. Petersen, Frau von Heister, Tom Lack (der nach meinen beiden Atlantiküberquerungen in Bobcats auf den deutschen Markt drängte). Sogar mein EILANDHOPPER ist in Martinique auf der Slip zu sehen „nach Überstehen schwerer Stürme" und – es war wohl ungewollter Humor – der in einer Böe umgekippte Testkat vom Ijsselmeer gleich darunter. Überschrift: **Seelenverkäufer oder Seekreuzer**? Nun! Unter uns Deutschen hat später kaum einer wie Burghard Pieske gezeigt, was alles in so einem „Seekreuzer" steckt.

Was damals noch verdächtig „alternativ" klang und am Lack der Konvention kratzte, hat sich inzwischen – wie in der Politik? – einen Platz an der Sonne erobert. Was wollten wir eigentlich? Doch bloß zeigen, daß Kielboote, die es erst seit Queen Victorias Zeiten gab, nicht das Alpha und Omega der Ozeansegelei sind oder waren.

Wohl um eine Diskussion anzuregen, veröffentlichte Rudolf Koppenhagen, damals Leiter der Yachtschule in Glücksburg, bereits in YACHT 9/66 das, was für viele ein „eye opener" hätte sein können: „Cat-Herausforderung 1961". Da hatte er, als er bei uns in Südtirol Skiurlaub machte, nicht zu tief ins Glas geschaut; er übersetzte bloß für die YACHT einen Beitrag aus YACHT AND YACHTING.

Das war's ja! Da mußte einer schon englischsprachige Zeitschriften lesen und die Boat Show in London besuchen, der wissen wollte, wo es in Zukunft lang ginge. Ich selbst war das erste Mal auch nur hingeraten, weil ich mir ein kleines Kielboot aus Glasharz von De Vries ansehen wollte. Aber da stand auch ein 8-m-Bobcat. Ich stieg hinauf, und am Anschluß an die Kielbootbesichtigung mein Kommentar: Was für ein bequemer Pantoffel! Im Januar 66 kaufte ich das „Paar", taufte es HOBBY, und zusammen segelten wir ein Jahr später in 37 Tagen nonstop von Cherbourg nach Antigua. Mir ist kein Hinweis auf diese Reise in einer deutschen Seglerzeitschrift aus jenen Tagen bekannt. Woher hätte sie es wissen sollen? Aus England hörte ich dann, so weit sei bisher überhaupt noch niemand allein in einem Mehrrumpfboot gesegelt.



Altes und Bewährtes neu aufgelegt
Verlag Delius-Klasing

Mein Namensvetter Jürgen war damals mit Crew in WORLD CAT um die Welt unterwegs, einem Rudy-Choy-Entwurf. Sein Erfolg wurde zu einer Werbung für kalifornische Katamarane, meiner für die englischen. Wer hätte 1967 auch schon gewußt, wo Antigua liegt; und nach San Francisco und Honolulu, wo die schnellsten Kats jener Jahre ihr Revier hatten, gab es noch keine Billigflüge.

Im Anschluß an jene erste Reise schrieb ich WEIT WEIT VORAUS LIEGT ANTIGUA. Der Verlag war mutig, das Risiko auf sich zu nehmen. Niemand konnte damals ahnen, daß sich eines Tages ein Kat-Buchtitel nicht nur 3000 mal, sondern 50 000 mal verkaufen lassen sollte.

Die Reise mit meinem segelnden Pantoffel verlief viel zu glatt und gemütlich. Bezeichnenderweise wählte der Lektor, da ich schon zum zweiten Mal über den Atlantik unterwegs war, Untertitel wie „Der segelnde Konzertflügel". Eine Reihe späterer Katsegler fühlte sich von dem Erlebnisbericht des „Pantoffelhelden" angesprochen. Wer behauptete eigentlich, Segeln müsse spartanischer Männersport sein?

Wie das mit dem Anfang von Kielboot und Multihull war, das kann jeder nun in dem umbenannten Untertitel nachlesen „Oh, Queen Victoria, deine Mahagonimöbel!" Denn das ist der freudige Anlaß meines heutigen Schreibens: WEIT WEIT VORAUS LIEGT ANTIGUA wurde neu aufgelegt. Den Inhalt habe ich kaum verändert. Der Preis ist auch noch derselbe wie einst. Die Kapitelaufteilung ist lockerer geworden; schließlich ist heute auch der Einband nicht mehr so steif und fest wie vor 20 Jahren. Aber das ist nicht nur am Bücher-

markt so. Auch ein HOBBY gibt es heute werftfrisch für dreißig Tausender nicht mehr zu kaufen. Nicht nur das Leben auf den Tropeninseln ist teurer geworden; auch die Boote dorthin.

Euch beiden widme ich nun das erste Exemplar, das in meine Hände geriet. Wenn es der Gewerkschaft Druck und Papier recht ist, wird es ab Ostern überall zu haben sein.

In alter Freundschaft, Euer Rudi

# Techniktip

Für alle, die sich mit dem Bau eines GFK-Schiffs beschäftigen, ein Hinweis:

Die Firmen WEST SYSTEM und GOUGEON BROTHERS haben 2 Handbücher zur Kunststoffverarbeitung veröffentlicht. Beide können bei der Firma WEST SYSTEM angefordert werden.

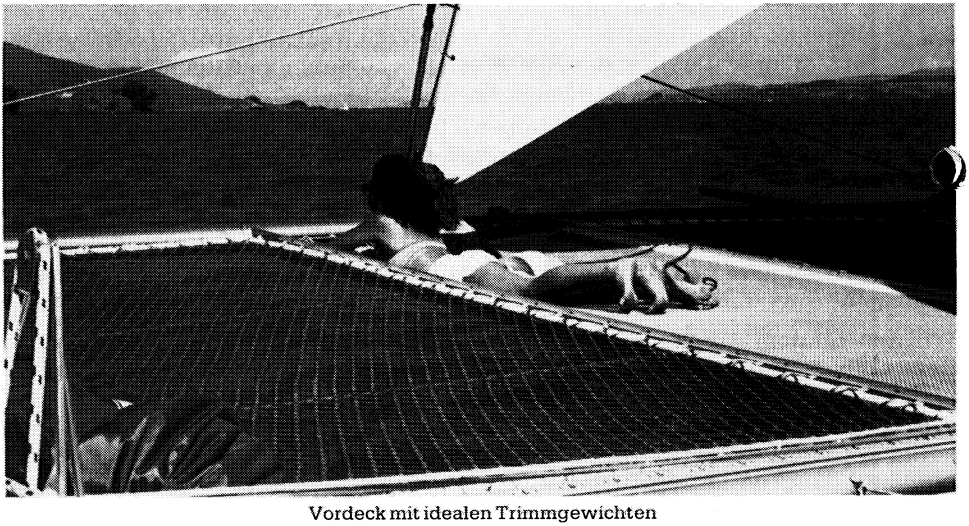
Insbesondere wird auf die Reparatur von Osmoseschäden eingegangen. Die Handbücher sind gut illustriert und veranschaulichen genau, welche Probleme die GFK-Verarbeitung aufwirft.

Erschienen sind folgende Bände:

1. Graue Reihe 1 Handbuch Kunststoffboote, Reparatur und Wartung mit WEST SYSTEM Epoxid, 48 Seiten;
2. Graue Reihe 2 Handbuch GELCOAT-BLASEN Erkennen – Reparieren – Vermeiden. 48 Seiten.

Die Broschüren kosten jeweils DM 10,-

Anfragen sind zu richten an die Firma Verlag M. u. H. von der Linden, Postfach 262, D-4230 Wesel.



Vordeck mit idealen Trimmgewichten

# Ein neues Mitglied

Beitrittserklärungen neuer Mitglieder gehen uns alle paar Tage zu. Darüber freuen wir uns selbstverständlich. Bei der Geschwindigkeit unserer Mitgliedervermehrung im letzten Jahr werden Sie aber Verständnis dafür haben, daß sich unsere jeweiligen Freudensbekundungen auf eine Notiz beschränken, mit der Klaus Lenk die Aufnahme des neuen Mitgliedes bestätigt. Aber wir sind noch nicht total „verbürokratisiert".

Kürzlich hatten wir Besuch von Helga Steinmüller und Siegfried Störmer, die wir beide schon von unserem Besuch bei unserem ersten DDR-Mitglied Richter kannten. Beide kamen aus Rostock und besuchten Freunde und Verwandte in der Bundesrepublik. Dabei brachte Siegfried seine Beitrittserklärung mit – nun, über unser 2. Mitglied in der DDR haben wir uns ganz besonders gefreut; herzlich willkommen in unserem Kreis!

Heinrich Wölper

# HIGH-TECH schützt vor Kenterung nicht!

In Nr. 52 unseres „Boten" brachten wir als Titelbild den Kat „Great Barrier Express" von Malcolm Tennant und auf Seite 64/65 stellten wir J. Shuttleworth's Superkat „Tektron 50" vor.

Wie wir durch James Wharram erfuhren, sind beide Kats in letzter Zeit kopfüber gekentert (pitchpoling). Wir weisen deshalb auf diese Kenterungen hin, weil gelegentlich behauptet wird, diese modernen Kats wären kentersicher.

Laut Mitteilung der „New Zealand Multinews" vom August 88 kenterten unter anderem 3 „Great Barrier Express", die näheren Umstände sind in diesen Fällen uns nicht bekannt.

Dagegen liegt ein Bericht der „Canadian Yachting" vor, in dem der Eigner über den Unfall berichtet:

„Nach Vollzug einer Halse bei hoher Fahrt pflügten wir durch eine brechende Welle, die die Rümpfe bis zu den Spieren begrub. Das Boot schoß hindurch, angehoben durch die nachfolgenden Seen, und fegte bei 15 kn Fahrt direkt steil abwärts in eine Wasserwand hinein, wodurch es kopfüber kenterte."

Glücklicherweise konnten alle 4 Besatzungsmitglieder durch einen Seenothubschrauber und später auch der Kat durch 2 Trawler fast unbeschädigt geborgen werden.

TEKTRON kam von einer Bermuda-Reise (Hochsee!) und lief in den St. Lorenz-Golf ein, um am Quebec-St. Malo Rennen teilzunehmen. In diesem Flachwasser-Küstengebiet stand gerade Strom gegen einen starken SO-Wind, so daß sich eine besonders steile See aufbauen konnte.

Wie die Segler an den Strommündungen unserer in die Nordsee mündenden Flüsse wissen, verlangt gerade diese Situation bei Starkwind und Sturm hohe Seemannschaft und besondere Vorsicht – mehr als auf hoher See!

Facit: Weder HIGH-TECH noch Leicht-Deplacement noch hohe Fahrt sind Ersatz für angepaßtes seemänisches Verhalten.

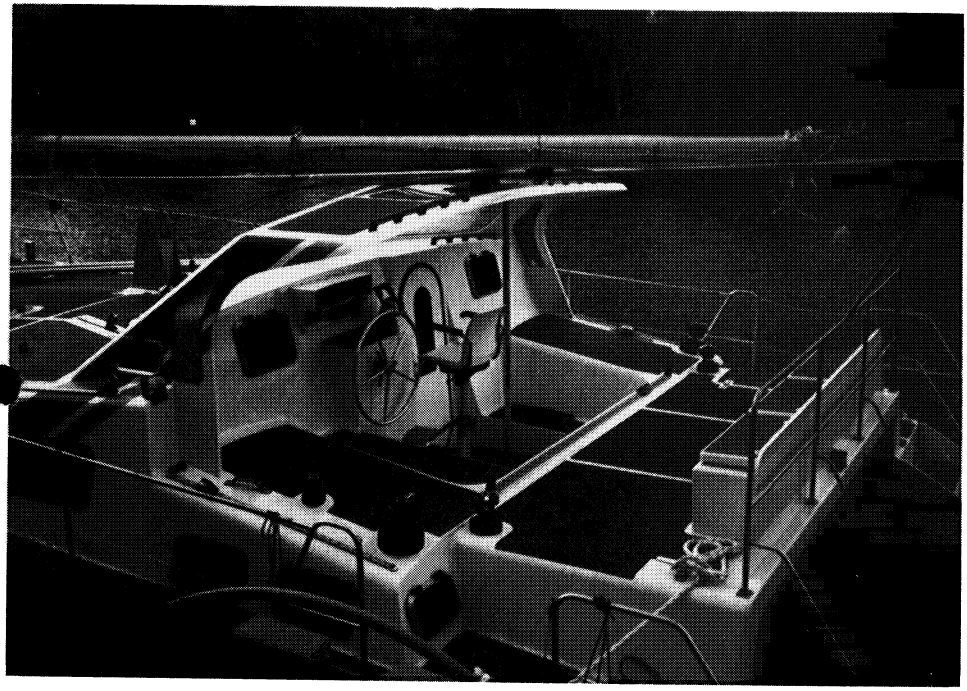
# Treffen der Berliner Multihuller

Im Schreiben unseres Vorsitzenden, zur Zukunft der Organisation von Multihull Deutschland, hieß es zur Situation in Berlin sinngemäß: „In Berlin gibt es einige Mitglieder und Schiffe. Es ist schade, daß von dortigen Treffen und Aktivitäten nichts zu hören ist, wo die Berliner doch sonst so gesellige Typen sind." Sie sind es tatsächlich. Das haben sie am 3.4. bewiesen. Nachdem ich mich von Herrn Wölpers Worten stark angesprochen fühlte, begann ich ein Treffen zu organisieren. Herr Gerschütz und Herr Lenk haben mich mit Adreßlisten und Material sehr zügig unterstützt. Ihnen beiden vielen Dank. Nach Einsatz größter Geduld am Telefon, gelang es mir, außer einem, sämtliche Multihuller zu erreichen (einschließlich 3 Interessenten). Alle begeisterten sich für ein Treffen.

Wir trafen uns auf dem nagelneuen Schiff unseres neuen Mitgliedes Anton Pfeifenrath. Er ist einer von drei neuen Multihullern, die sich uns angeschlossen haben (nun sind wir 17 MH'er in Berlin). In dreijähriger Bauzeit (Fulltime-Job) baute er sich auf einem Weddinger Hinterhof seine „Celesta": einen Katamaran von 14 m x 6,2 m, Tiefgang 1,2 m, Verdrängung 8 to., 14 m Mast, 30 $m^2$ Großsegel, 72 $m^2$ Genua, 2 Volvo-Turbodiesel a 50 PS. Sein Schiff ist innen vom Feinsten: 4 Doppelkabinen, Küche mit Glaskeramikkochfeld, 100 Liter-Kühlschrank, Mikrowellenherd, Geschirrspüler, Bad, Dusche, Heizung, Generator und ..., und ..., und ... . Augenblicklich überführt er sein Schiff nach Mallorca, um es dort künftig für 6000 DM pro Woche zu verchartern. Herr Pfeifenraths Leistung wurde im Berliner Funk, Fernsehen und Presse beachtet.

Aber nun zum eigentlichen Treffen. Wir waren insgesamt 20 Leute. Als erstes machten wir uns miteinander bekannt und erfuhren schon dabei, daß derzeitig 4 Mehrrumpfboote in Berlin gebaut werden, und zwar in Eigenarbeit. Ein weiterer

„Celesta" noch in der Spree



„Celesta" noch in der Spree

Katamaranbau ist geplant. Hier sind kurze Informationen zu den jetzigen Neubauten.:

- Helmut Brandt baut seit 1975 eine Wilana in Feierabendarbeit. 13,6 m x 5,6 m, 8,5 to., GFK-Balsaholz-Sandwich, veränderte Einrichtung, Kollionsschott in Vorderrümpfen, 14 m Mast, 65 $m^2$ a. W., Fertigstellung ca. 1991
- Joachim Kästel baut sich in der 4. Etage eines Kreuzberger Hinterhofs ein Strider (Kat) 7,4 m x 4,8 m, Racing-Version, 650 kg, Sperrholz diagonal verleimt, seit ca. 7 Monaten, fertig ca. Mai 89.
- Erik Ewertz ist mit seiner flotten Tri-Eigenkonstruktion fast fertig. 12 m x 8,6 m, 2,5 to., 14 m. Mast, 70 $m^2$ a. W., 1 m Tiefgang mit Stummelkiel, GFK-Sandwich, Bauzeit 5 Jahre
- Eheleute Jutta und Volkhard Schmidt bauen sich in Spandau einen abgewandelten Simpson 13,7 (Kat), 14 m x 7,1 m, 6,5 to., 85 $m^2$ a. W., Tiefgang mit Stummelkiel 1 m, Bauweise: Holz-Epoxy diagonal, Fertigstellung 1991

Einige Berliner Multihuller werden mit 4 oder 5 Schiffen unserer Berliner Flotte auch in Horten zum IMM erscheinen.

Wir konnten während unseres Treffens alle interessante Kontakte knüpfen und Erfahrungen austauschen. So waren wir uns dann auch schnell einig, daß wir uns künftig zweimal jährlich treffen.

Vielen Dank für den Impuls, lieber Herr Wölper. Der Erfolg gibt Ihnen Recht. Berlin wir künftig von sich hören lassen.

Gero Pischke

# Fahrtenberichte

## Schwedentips

**von Ingbert Arndt**

Von Mitte Juli bis Mitte August 88 haben wir (2 Erwachsene und 2 Kinder, 14 und 15 Jahre) mit unserer „Symphonie", einem Dragonfly 800, eine Reise entlang der Ostküste Schwedens bis zu den Alands unternommen.

Wir fuhren mit Pkw und Trailer von Münster nach Travemünde, um dort auf dem Campingplatz Ivendorf – etwa 2 km vom Scandinavienkai entfernt – zu übernachten. Mit einer Fähre der TT-Line setzten wir zum Mittwochstarif tagsüber in 6 ½ Stunden für DM 490,– über die Ostsee nach Trelleborg. Beim Zoll mußte eine Erklärung für den Dragonfly abgegeben werden, sonst gab es keine Kontrolle. Von Trelleborg aus rollten wir ca. 500 km nach Norden und waren abends in Loftahammar.

Am folgenden Tag wurde der Mast eingesetzt. Hierbei ist zu beachten, daß es in Schweden Maststellkräne gibt, die von Hand bedient werden, die aber für den Trimaran wohl nicht einsetzbar sind. Deshalb geht der Hafenmeister davon aus, daß man den Mast selbst stellt (1mal Kranen = 200 skr = 70 DM). Abstellgebühren für Pkw und Trailer brauchten wir nicht zu zahlen.

Vor dem Start muß eingekauft werden. Die Preise liegen im Schnitt 100% über den deutschen Lebensmittelpreisen. Knäckebrot ist angesagt, aber es gibt auch anderes Brot. Fisch in Konserven war süß, daher haben wir ihn weggeworfen. In größeren Orten gibt es alles, in kleinen, abgelegenen Fischerorten nur manches. Etwas Vorratshaltung ist nötig. Bezüglich der Liegegebühren in den Häfen können wir wenig sagen. Für jedes Schiff 10 Buchten! Wir brauchten keine Häfen bis auf Aland, und dort war Tall Ship Race, da wurde bei uns nicht kassiert.

Das Wetter war durchwachsen – überwiegend sonnig, Regenfälle waren kurz. Temperaturen wie bei uns im Sommer, aber mit Baden war so gut wie nichts – es sei denn man ist Eistaucher oder findet eine flache Stelle.

Es gibt in Schweden eine Reihe von „Restricted Areas", die im Hafenhandbuch, aber nicht vollständig in den vorgehefteten Karten aufgeführt sind. Dort dürfen sich Ausländer außerhalb des Fahrwassers nur für einen begrenzten Zeitraum oder überhaupt nicht aufhalten. Liegt man in einer wunderschönen Bucht mit anderen schwedischen Booten in Sichtweite, so wird man günstigstenfalls nur fortgeschickt. Auch das Fotografieren kann unangenehme Folgen in diesen Gebieten haben.

Deccanavigation ist auch in den Schären ausgezeichnet möglich – und wer vom betonnten Fahrwasser abweicht, braucht sie unbedingt. Er braucht dann auch ständigen Ausguck, denn es gibt viele Felsen direkt unter der Oberfläche, die bei etwas Wellengang schlecht zu sehen sind. Die schwedischen Sportbootkarten sind unerläßlich. Schwedische Wetternachrichten kann man auf

UKW-Rundfunk und UKW-Funk hören und auch in schwedisch verstehen. Berichte in englischer Sprache werden zweimal täglich gesendet.

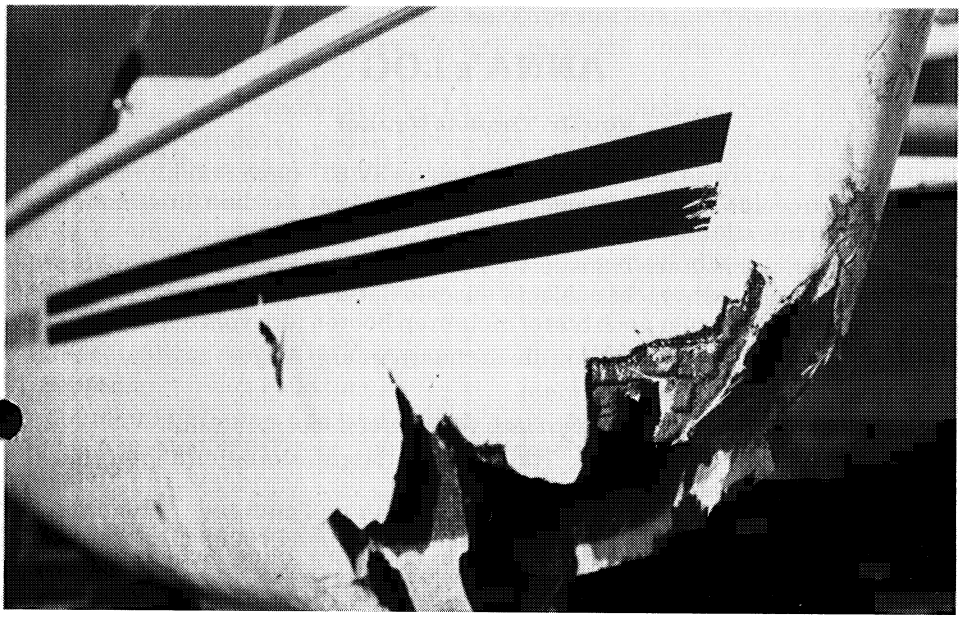
Landschaftlich ist die Reise ein Traum gewesen. Abends fährt man in eine Bucht bis fast ganz ans Ufer und liegt ganz ruhig, ob Sturm ist oder nicht. Zweckmäßiger als schwere Ankerleinen sind zwei 50 m lange, ca. 8 mm starke Leinen, die man an Land im Kreuz festmacht.

Wer nach Stockholm will, kann auch gut von einer Insel aus mit dem Bus in die Stadt fahren. Das spart fast zwei Tage, und man sieht noch etwas vom Land (Wir fuhren von Vindö aus). Überhaupt sind Landausflüge angesichts der teils unberührten Natur etwas ganz Besonderes dort.

Wir sind auf der Hintour in großen Schlägen teilweise vor den Schären nach Norden gefahren – Reisegeschwindigkeit nach Decca bei 10 Knoten –, während wir auf dem Rückweg durch die Schären fuhren.

Ende schlecht – alles gut

Unsere Schwedenreise war zu Ende. Wir hatten unser Boot wieder im Wasser im derzeitigen Heimathafen Den Oever (Holland) und wollten nur mal einen kleinen Probeschlag machen. Die Sonne schien, der Wind etwa 3-4 Beaufort, wir rauschten mit halbem Wind entlang des Abschlußdeiches des Ijsselmeeres in Richtung Kornwerderzand, drehten nach ca. 40 Minuten um, und fuhren zurück.



Ein paar lose Wölkchen, wie Schäfchenwolken, kamen auf. 10 Minuten später – uns trennte noch ca. 1 sm vom Hafen – stand eine grüngelbe Wand vor uns. Kurz darauf war alles schwarz und dunkel um uns. Wir sahen nur noch die Scheinwerfer der Autos, die auf dem Abschlußdeich etwa 200 m neben uns in Lee! fuhren. Wir rissen die Segel runter. Die Böenwalze brachte es auf Anhieb

auf gemessene 9 Beaufort. Die Gewalt des Windes teilte das obere Drittel der ca. 2 m hohen, steilen Welle ab und fegte es als Gischt weg, so daß wir glaubten, es hagele. Das Schiff lag ruhig im Wind. Es hatte sich trotz laufendem Außenborder und flatternder Fock in die sog. Ruhestellung gelegt. Der 7 PS-Motor war total wirkungslos. Ab und an wurde der Luvschwimmer angehoben, sonst tat sich nichts. Nach wenigen Minuten hatte uns der Sturm auf den Deich geschoben und aus dem Luvschwimmer wurde ein etwa 1 m mal 1.5 m großes Stück herausgeschlagen. Der Schwimmer lief voll Wasser, die sog. Schwimmerkammer war nicht dicht und füllte sich auch. Auch der Mittelrumpf bekam ein Loch. Das Wasser stand bis zum oberen Rand der Kontrollöffnung im Innenraum. Dennoch. Wir waren heil an Land! Der Dragonfly setzt seine Besatzung erst im knietiefen Wasser ab. Ein Dickschiff hätte sich vorher quergelegt. Nach dem Ablaufen des Sturmes konnten wir noch aus eigener Kraft fahren, getragen vom Mittelrumpf und dem völlig mit Wasser gefüllten Schwimmer. Er hielt sogar noch die Belastung durch eine Person aus. Schön war dies alles nicht, aber Angst, mit dem Dragonfly unterzugehen, hat bei uns keiner mehr!

Die Versicherung – Versteegen – hat problemlos reguliert.

Für weitere Einzelheiten: Tel. 02507/7031

# ANNA's LOG

**von Dr. Thomas Neuber**

10. Juli 1988 Ausreise aus Riyadh mit „Saudia SV 83" nach Frankfurt. 250 e für Mehrgepäck; beide Wellensittiche: Soldier blue und Berdina überstehen gemeinsam mit uns alles problemlos.

11. Juli Montag mit Avis-Transporter nach Berlin-Tiefwerder; 36 Gepäckstükke/ 462 kg. ANNA sieht nicht schlecht aus, sie hat den letzten Winter heil überstanden, liegt aber immer noch hinter mehreren Booten fern vom Slip.

12.-31. Juli Arbeiten am Boot, um die Kranung Anfang August zu ermöglichen.

1. August perfekte Kranung (Video)

3. August geslippt. A. B. sen. zeigt sich von seiner miesesten Seite.

4.-8. August neben der „MS Traumland"; letzte Vorbereitungen für die Schleppfahrt nach Hamburg.

8.8.88 Alles ist bereit.

9.-10. August mit „MS Mercator" nach Hamburg ohne Schaden (Video). 385 DM für den Schlepp.

11. August Maststellen im Yachthafen Wedel. 36 DM/Tag

12. August Yachthafen Schulau, Frau Harms macht's möglich.

13. August Harms-Besuch in Schulau. Anna hat jetzt zwei Spibäume.

14. August Hanhöver-sand. Spoiler montiert. Vogel entflogen

15. August HH-Fischereihafen

16. August Große Geschäfte mit der Dresdener Bank HH Jungfernstieg $ Anleihe 9.25% Phillip Morris

17. August Lucrecia braucht ein Visum für Holland.

19.-21. August Brunsbüttel Peter Singer besucht. Gute Zeit mit alten Freunden.

22. August Neuwerk Watt Ankerplatz.

23. August Trosse in die Schraube bekommen, Starkwind W-WS

25. August Schraube und Maschine wieder klar. Nach Helgoland bei NNW 7-8

27. August Bei Regen und SSW nach Schiermonninkoog

28. August W-Terschelling NL Einklarierung. Gewittersturm beim Anlegemanöver im Hafen, Lucrecia geht dabei beinahe baden.

29. August Motornacellenboden ist unterwegs beschädigt worden. Motor war nicht mehr zu starten. Segeln nach Kornwerdersand.

30. August – 3. September Reparatur mit Glasmatten, Epoxyd und Balsaholz. Banges Warten, ob das Harz hart wird, es wird – nach vorherigem leichten Vorwärmen auf dem Gasherd.

4. September Nach Enkhuizen gesegelt. Lucrecia fährt mit meiner Schwester Cornelia und Jaac inzwischen nach Den Haag.

6. September mit Cornelia und Jaac im Auto zu Gerhard Taatgen, einem befreundeten Zahnarzt, nach Vries. Er stellt fest, daß unsere Zähne in Ordnung sind.

7. September bei Hochdruckwetter Lossegeln nach Amsterdam SE 3-4

8. September erreichen gegen Mittag Ijmuiden. Ausklariert; 12.30 Start nach Dover. Soldier Blue will nicht mit und entfliegt.

9. September Erreichen bei NNW 5-6 Dover nach etwa 12 Std.. Sozusagen barfuß, d. h. ohne Navigationshilfen, das Mariner-Log zeigte kaum reelle Werte. Quasi nur nach Koppelkurs bei schlechter Sicht sehen wir die weißen Felsen von Dover erst ganz zuletzt. Es ginge also auch ohne das teure elektronische Spielzeug.

9-10. September ankern im Vorhafen von Dover (100 $ = 54 £)

11. September nach Folkstone.

12. September laufen aus und zurück nach Folkestone, nachdem der leichte Wind aus SE auf SW 6-7 geht. Unruhiges Trockenfallen zwischen Betonresten im Innenhafen.

13. September mit dem Zug nach London. Nicht sehr günstiger $/£ Eintausch. Bei Telesonic für 3600 £ Neues für ANNA eingekauft.

14. September Ankunft der Sachen von Telesonic in Folkstone per Redstar. Die fünf leeren Kartons werden wir nur mühsam wieder los.

15. September wir entfliehen dem Mudhafen und erreichen gegen Abend bei Regen Brighton-Marina, eine perfekte Marina, umgeben von einer riesigen Betonmauer.

16. September weiter Regen, aber wenig Wind. In Brighton 90 ltr. Diesel und Volvokeilriemen gekauft. Das Starten des Volvo MD2B mit dem alten Keilriemen

My-cat, „On way Ticket", ein Cat der Micro-Klasse, entnommen MULTICOQUES MAGAZINE

wurde immer mehr zum Glücksspiel; erreichen gegen Abend Cowes, was uns wegen des schlechten Wetter nur mäßig beeindruckte, außerdem müssen wir 24 £ für den Liegeplatz zahlen. Die Duschen waren nur lauwarm, nun ja – eben sehr sportlich – englisch.

17. September segeln bei schwachem Wind bis zu den Needles, später motoren wir nach Weymouth.

18. September motoren bei Hochdruckwetter nach Plymouth. Der Sharp-Autopilot funktioniert endlich wieder. Eine Taube reist mit uns und bekleckert das ganze Achterschiff von ANNA.

19-20. September liegen in der Sutton-Marina. Beim Montieren des neuen Radar Fingernagelquetschung erlitten. result: butterfinger.

21. September bei schlechter Sicht motoren wir nach Falmouth und erproben zum ersten Mal das neue Radar – welch ein Gewinn!

22.-29. September in Falmouth bei z. T. sehr stürmischem Wetter. Neue Lucasbatterie und Ankerwinch gekauft, SUZUKI 2 PS Outboarder für's Dingi ebenso.

29. September Auslaufen mittags mit vollen Tanks bei NNW 6-7 und aufkommendem Zwischenhoch nach Süden und kommen gut voran.

30. September segeln morgens ca. 100 sm westlich von Brest, als BBC 4 galewarning für unser Seegebiet gibt. Noch ist alles ruhig bis auf eine zunehmende Dünung aus NW. Bei E 2-1 motoren wir teilweise. Lucrecia ist sehr seekrank und muß gepflegt werden.

1. Oktober nach fast ruhiger Nacht stehen wir 210 sm nördlich von Coruña. Segeln bei zunehmendem E-Wind mit 2 Reffs Stagfock und Fock 2, KK216°. Das Barometer fällt ziemlich schnell nach zwischenzeitlich 1032 mb. Die rote Diode des Volvo zeigte, daß die Ladung der Starterbatterie nicht mehr funktioniert. Lucrecia geht es etwas besser. Der Starkwind ist noch nicht da. Aber die See wird zunehmend höher und steiler. Wir laufen KK200° und sind jetzt 180 sm nördlich Coruña. Nachts werden die Wellen steiler und teilweise brechend. Bergen die Fock 2. ANNA läuft mit Autopilot 2 kn KK160°. Wir liegen auf 9° W 45,40° N. Wind zunehmend 7-8 ESE.

2. Oktober BBC 4 gibt Entwarnung. Die Bedingungen sind unverändert. Anfangs nach Haferflockenfrühstück faszinierendes Segeln. Zwischen den z. T. brechenden Seen läuft ANNA mit 2 Reffs, Stagfock und Fock 2 etwa 45° am Wind, manchmal über 10 kn.
Der Wind nimmt eher zu anstatt ab. Manchmal trifft ein Brecher das Bb Heck, der Windgenerator pfeift, ein neues Geräusch.
Nachts kommen mehrere Brecher über. Bergen das gereffte Groß und laufen nur mit Fock 2 und Stagfock bei ESE 8-9 zwischen 7-8 kn. Der SatNav ist eine große Hilfe. Er zeigt den Kurs und Speed über Grund an. Barometer zeigt jetzt 1018 mb, und es sind noch 50 sm bis nach Coruña.
Gegen 22.00 ist das Herkules-Leuchtfeuer zu sehen. Gegen Mitternacht wird die See ruhiger. Wir tasten uns mit Radarhilfe in den Hafen von Coruña.

3. Oktober 02.00 fällt der Anker vor dem Real Club Nautico, wir sind naß aber glücklich. Morgens wärmt die Sonne Spaniens.

4.-10. Oktober ankern in Coruña. Der Hafen ist ölig und recht unruhig. Andere bekommen Ankerprobleme, wir haben Glück.

10. Oktober Auslaufen bei SSW 3-4 und hoher Grundsee aus NW. Die ablaufende Front des Irlandtiefs soll NW-Winde bringen. Motorsegeln nach Large. Unterwegs kommt die Schraube unklar, und der Motor blockiert durch großen, treibenden Plastiksack. Ein Brecher knackt den Catway in zwei Teile. Ansteuerung der Ria Large y Corme zwischen den Felsen nicht ganz einfach ohne Detailkarte. Bei Sonnenuntergang erkenn ich Brecher auf einem Felsen unweit der Einfahrt. Als wir bei Dunkelheit die Stelle im Abstand von einer halben Meile mit Radarhilfe passieren, die Brecher sind auf dem Radarschirm deutlich zu erkennen, hören wir nur die Brandung. Ankern neben dem französischen 16 mtr. Cat „Kachina". Nachts bei SW 8-9, der Anker kommt unklar, und ANNA treibt durch den Hafen.

11. Oktober ankern in Large bei starkem Schwell und ablaufendem SW.

12. Oktober die US-Yacht „Quintessence" wird im Hafen von einem Fischkutter gerammt und ist ziemlich angeknackt. Wir laufen mit Maschine nach Mugia. Lucrecia war wieder sehr seekrank.

13. Oktober ankern in Mugia, einem freundlichen kleinen Hafen. Das Tief ist über uns, und der NW-Schwell ist zermürbend.

14. Oktober Der spanische Wetterbericht verspricht NW 4, aber draußen ist es SSW 7-8. Dichter Regen macht das Leben schwer. Gut, daß wir Radar haben. Langsam umrunden wir Cap Finisterre bei weniger als 200 mtr. Sichtweite. Abends erreichen wir völlig durchnäßt Muros. In diesem Hafen, ungemein reizvoll und geschützt, geht der Volvo-Diesel von selbst aus, der Dieselfilter ist voller Regenwasser.

15. Oktober Sonnenschein und leichter NE. Langsames Segeln nach Bayonna.

16.-24. Oktober ankern im Hafen vor dem Yachtclub. Trockengefallen, UW gesäubert und höher gestrichen, HAM-Radio aktiviert. Catway geleimt. Motoroil neu, Generatoroil neu. Viel Regen und Schwell. Die Duschen im Yachtclub waren nur selten warm.

24. Oktober Auslaufen bei Nebel mit Radar. Abends Einklarieren in Viana do Castello Portugal.

25. Oktober Wir haben das Gefühl, die Zeit drängt und motoren bei Flaute nach Oporto. Die Durchmündung zeigt sich mit sehr starkem Ebbstrom und einlaufender, leicht brechender Grundsee. Der Hafen ist mit einer Gemeinde von unterschiedlichsten Seglern gefüllt. Die Stadt zeigt sich ungemein reizvoll trotz des Drecks. Wir liegen umgeben von den berühmtesten Portwein-Kellereien der Welt. Nach einigen Tagen macht „Aquilla", ein australischer Cat, neben uns fest; Bob, Judy und die Kinder gewinnen wir sehr schnell lieb. Ein sehr nützliches Tiden-Berechnungs-Computer-Programm von dem Skipper der „Basta" wird bald ein Teilprogramm in meinem Tandy M100. Mast für Windgenerator gebaut. Deltaloopantenne für die KW Amateur Frequenz 14.313 Mhz gespannt, das dadurch erzeugte starke HF-Feld dürfte wohl für das Sterben des SatNavs verantwortlich zu machen sein. Bleiben bis 13. Nov. und erhalten den VAT-cheque von Telesonic aus London. Die Hilfsbereitschaft des TO-Vertreters Rudi Burmester ist einfach überwältigend.

13. November Wieder Motorsegeln bei Küstennebel ohne SatNav, aber mit Radar ohne Probleme.

14. November erreichen gegen 20.00 Cascais und ankern neben „Aquilla", die schon vor uns aus Oporto ausgelaufen war.

15.-18. November in Cascais SatNav in Lisboa reparieren lassen. Herrliches Wetter. Gute Stimmung auch bei Lucrecia.

18. November Auslaufen bei NE 3-5 und 1062 mb „Aquilla" ist auch auf unserem Kurs.

19. November Position 50 sm westlich von Cap S. Vincente. Der Wind war nachts abgeflaut, 1024 mb, fallend, bedeckt. SE 2. Böse Morgenüberraschung, der NAVICO WP400-Autopilot ist ausgefallen.

20. November ein Tief ist in Anzug, Wind SW 3-4. Laufen 158° und kreuzen später auf 265°. Noch 400 sm bis Lancarote.

21. November Häufige Regenschauer mit Schauerböen aus W 7-8. Bergen nachts die Fock 2 und laufen nur mit 2 Reffs und Stagfock. Lucrecia ist etwas ängstlich, aber insgesamt prima und nicht mehr seekrank. Noch 226 sm bis Lancarote, aber leider müssen gegenan kreuzen.

22. November abflauender Wind, aber ruppige Kreuzsee; versuchen mit 1 Reff, Fock 1 und Stagfock etwas schneller zu werden. Es wird vornehmlich ein ruppigeres Segeln ohne großen Gewinn. Später flaut der Wind ab, das Barometer steigt bei 1014 mb wieder. Maschine läuft mit. Das Tief liegt jetzt westlich der Straße von Gibraltar. Die HAM-Radiofunker geben den weisen Ratschlag, doch etwa 100 sm westlicher zu segeln, der Wind sei dort zur Zeit günstiger. Bei dem täglichen Treffen auf der HAM-Frequenz mit Bob von der „Aquilla", ermutigen sich die Skipper gegenseitig: „Das Schlimmste liegt hinter uns!"

23. November Es nieselt zunächst wieder, dann wieder Regen und wieder Wind aus SW 3-4. Später 6-7 mit erneuten Schauerböen aus W 7-8. ANNA läuft mit 2 Reffs, Stagfock und Fock 2 7-8 kn. Nachts lassen wir die Maschine mitlaufen. Die Batterien sind fast leer, und wir wollen den Kurs nach Lancarote halten. Plötzlich ein dumpfer Knall, kurz darauf knattert und knallt der Z-Drive, das Kreuzgelenk ist gebrochen, der Motor blockiert, offenbar haben wir etwas in der Dunkelheit gerammt. Inspektion am Boot ergibt keinerlei Schaden an den Rümpfen. Später zeigt das Radar, daß wir mitten in einer Marineübung segeln. Zwei Fregatten ohne Positionslampen umkreisen ANNA, wir zeigen auch nur gelegentlich die Positionslampen, dazu muß der Generator laufen, sonst sterben die Batterien völlig.

24. November morgens liegt bei blauem Himmel und Flaute Lancarote etwa 30 sm westlich von uns; später erkennen wir die Vulkankegel am Horizont. Nachmittags kommt etwas SW 3 auf, wir erreichen bei Dunkelheit die Nordspitze von Lancarote. Später flaut der Wind wieder ab, und wir benötigen für die letzten 10 Meilen bis zum Ankerplatz etwa 5 Std. Ein neues Segelgefühl ohne Maschine!

25. November „Aquilla" ist schon da, wir segeln zusammen nach Naos. Auf Lancarote soll laut HAM-Information eine Volvo-Vertretung sein. Unruhiges Ankern im Hafen, bei unreinem Grund. „Aquilla" hatte uns hereingeschleppt.

26. November Z-Drive ausgebaut. Arecife Volvo-Service macht Hoffnung auf

# KATAMARANE

## Verkauf & Charter

Katamarane B. Galle
Luisenstr. 33a
5093 Burscheid

Telefon 02174/61151
Telex 8514964 Ref. Kat
Fax 02125/49899

Liebe Mehrrumpf-Segler.

Vielen Dank für Ihren Besuch auf der BOOT 89 in Düsseldorf, Ihr Interesse an unserem Lieferprogramm und die vielen netten Gespräche.

Die Präsentation der **„MALDIVES 32"** war ein durchschlagender Erfolg, auch der Einstieg ins KAT-CHARTERN war nicht zuletzt auf grund der Preisvergleiche mit anderen Anbietern überraschend erfolgreich. Als Importeure haben uns die französischen Charterunternehmen sehr gute Konditionen eingeräumt, die wir an unsere Kunden weitergeben.

Zusätzlich zu dem bereits eingeführten, bekannten Programm:

KARIBIK, KANAREN, BALEAREN, FRANKREICH, KORSIKA, JUGOSLAWIEN, SEYCHELLEN ...

können wir durch unsere Verkäufe an deutsche Eigner, die uns exclusiv Ihre Schiffe in die Vercharterung gegeben haben, zusätzlich anbieten:

MALDIVES 32 in ALCUDIA, LELYSTAD, PUNAT, THESSALONIKI, BODRUM ...

Ein Teil unseres Lieferprogramms finden sie gegenüberliegend.

Dazu einige Anmerkungen, die durch laienhafte Beschreibungen in „Yacht" und „Mehrrumpfboten" notwendig sind:

Die Lieferzeiten betragen 4-9 Monate, je nach Typ.

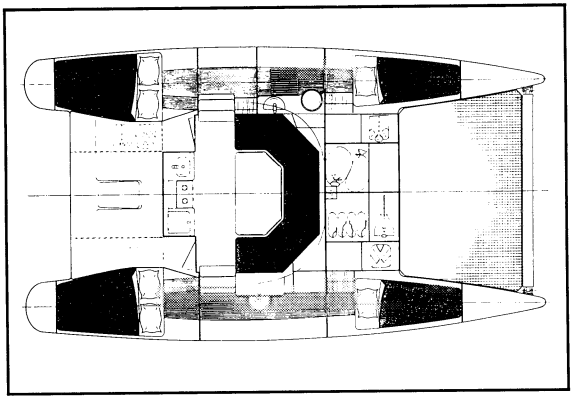
Die **Maldives** hat eine Länge von 9,90 Meter und ist der meistproduzierte Fahrten-Kat z. Z., 1-2 Stück pro Woche.

Die **Fidji** hat Doppelkojenbreite von achtern 1,50 m und vorn 1,35 m. Die Motoren sind durch Luk's zugänglich in abgeschotteten Motorräumen – nicht unter den Kojen oder in den Kabinen. Sonnendeck und Bettwäsche, Standardlieferumfang.

Die **Casamance** hat eine Länge von 13,90 m und wurde vor 1,5 Jahren komplett überarbeitet, Holzwahl- und Holzverarbeitung.

Falls Sie also am KAUF oder CHARTER interessiert sind:
Wir bieten Ihnen Info-Wochenenden in La Rochelle mit Werftbesuch und Testsegeln, nach terminlicher Absprache.

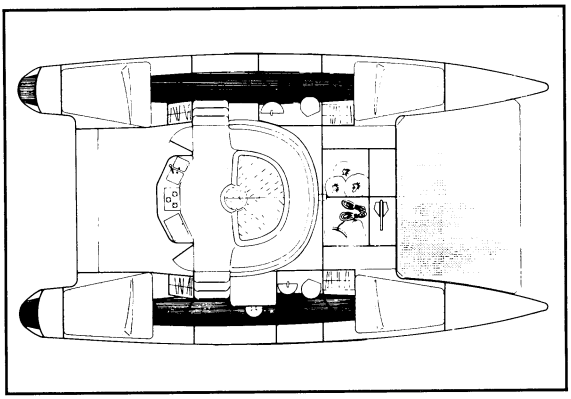
In Erwartung Ihrer Anfrage, mit den besten Grüßen **Bernd Galle**



Maldives

Länge 9,90 m
Breite 5,30 m
Tiefgang 0,90 m
Segelfl. 55 m²

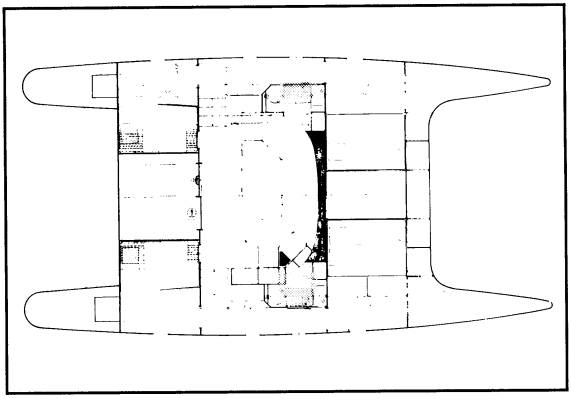
4 Kabinen mit 6 Kojen
+ Salon / 1 San. Raum



Fidij

Länge 11,80 m
Breite 6,40 m
Tiefgang 1,00 m
Segelfl. 80 m²

4 Kabinen und 8 Kojen
+ Salon / 2 San. Räume



Casamance

Länge 13,90 m
Breite 6,90 m
Tiefgang 1,20 m
Segelfl. 95 m²

6 Kabinen mit 10 Kojen
+ Salon / 2 San. Räume

mögliche schnelle Reparatur, aber die Hoffnung zerrinnt. Es wird hier viel versprochen, diese Erfahrung machen wir später noch öfter auf den Canaries. Lucrecia's Stimmung ist nicht die beste. Und meine auch nicht. Die Teile für das zerbrochene Kardangelenk müssen aus Schweden importiert werden und sollen 550 US $ kosten.

27. November im Hafen von Naos macht ein norwegischer Yachty das Leben zur Qual. Wir nutzen die Flaute und bugsieren ANNA mit dem Schlauchboot und dem 2 PS-SUZUKI in den Hafen von Arecife, wo auch „Aquilla" ankert.

28.-30. November ankern in Arecife.

1. Dezember segeln mit „Aquilla" zur Lagune von Lobos, zwischen Lancarote und Fuerteventura, es ist aber nicht genug Wasser auf der Barre bei Nipptide, um hineinzugelangen. Abends bereitet Lucrecia ein wunderschönes Abschiedsessen, denn Bob und Judy wollen nach Teneriffa und bald darauf über den Teich, und wir müssen nach Gran Canaria zur Volvo-Generalvertretung.

2. Dezember segeln bei leichtem NE nach Puerto de Castillo.

3. Dezember erreichen die Südspitze von Fuerteventura; nachts unruhiges Ankern bei NE-Schwell und kräftigem N-Wind.

4. Dezember bei ablaufendem E-Wind erreichen wir nachts Las Palmas, quälende letzte 10 Meilen ohne Maschine bei starkem achterlichen Schwell wird ANNA quasi in den Hafen geschubst.

5. Dezember bugsieren ANNA morgens mit dem Schlauchboot hinter die Mole in den Yachthafen. Volvo-Ersatzteile bestellt. Mein Sohn Daniel ist auch auf Gran Canaria und besucht uns schon am ersten Tag. Sein Besuch ist ein überraschendes und erfreuliches Ereignis in Las Palmas, von wo wir nicht viel Gutes erwarten. NAVICO-Autopilot zur Reparatur gebracht. 2 kg Araldit (Epoxyd-Kleber) und einiges Teure mehr eingekauft. VAT-cheque an die Außenhandelsbank in Las Palmas gegeben, das Geld soll in 3-4 Wochen da sein.

21. Dezember die Volvo-Ersatzteile sind da (nicht die ganz richtigen). Der Z-Drive ist trotzdem etwas später wieder funktionsbereit. Aber stürmischer SW, mit rotem Sand und afrikanischen Heuschrecken, behindert die weitere Reise, so feiern wir Weihnachten und Neujahr im öligen Yachthafen von Las Palmas. Aber es ist wohl die intimste Weihnachtsfeier, die L. & Th. miteinander erlebten. Später Discotanzfete mit befreundeten Yachties auf dem Dach eines Hotels.

2. Januar 1989 das Geld für den VAT-cheque aus England ist angekommen.

9. Januar Lucrecia hat eine Freundin, Joanna (UK), gefunden, die in die Caribic möchte. Leider hat sie kein US-Visum für Puerto Rico. Wir segeln zusammen nach Mogan, einem kleinen Hafen an der Westküste von Gran Canaria. Wir finden es ganz gut dort und treffen ein paar alte Bekannte, die wir zuletzt in Bajonna gesehen haben.

18. Januar fallen auf dem Slip trocken und reinigen ANNA's UW-Schiff vom Las Palmas-Dreck. Bekommen am nächsten Tag im Yachthafen von Mogan einen sehr bequemen Liegeplatz. Joanna entschloß sich kurz zuvor mit einer anderen Yacht nach Brasilien zu segeln. Also – kein Grund zur Eile. Hier können wir es eine Weile aushalten.

*Fortsetzung folgt.*

# Die Whiskey-Expedition

Uns war das Gerücht zu Ohren gekommen, im fernen Schottland gäbe es ein wundersames, wohlschmeckendes und berauschendes Getränk, von den Eingeborenen „Whiskey" genannt.

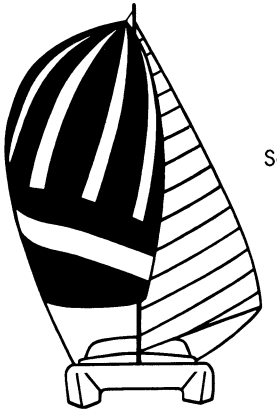
So rüsteten wir eine Expedition aus, eine Flasche dieses Wundersaftes zu erobern.

Der Katamaran „Lütt un' Lütt" wurde vollgepackt mit Unmengen Proviant in fester und flüssiger Form, und am Freitag, dem 22.5.1987, um 15.00 Uhr verabschiedeten wir uns mit einer gemütlichen Sherry-Stunde im kollmaraner Hafen von unseren Frauen. Der bald einsetzende Ebbstrom und ein Nord-Nordost 3-4 trieben das Boot schnell elbab. Querab von Cuxhaven kenterte die Tide, aber selbst gegen den einsetzenden Flutstrom ging es noch mit 4 Knoten voran.

Die Crew, die auszog Whiskey zu suchen

Die Besatzung bestand aus den Skippern Harald und Kalle Frank und der Crew Peter Dittmar, Volker Albers, meinem Sohn Sven und mir. Der Start war optimal, und die Stimmung an Bord schlug hohe Wellen. Leider hatte Sven und mich das harte Los der Hundewache getroffen, und wir verschwanden gegen 22.00 Uhr in die Koje. Um 2.00 Uhr wurden wir von Peter brutal aus den schönsten Träumen gerissen, und standen kurze Zeit später dick angezogen, angeleint und mit den Zähnen schnatternd im Cockpit. Achteraus zeigte mir Harald zwei starke Feuer: Helgoland und Feuerschiff Deutsche Bucht. Ein Blick auf die Karte bestätigte meine Vermutung: Unsere Kurslinie mit den halbstündigen Standortmarkierun-

# Kat, Kat and away



Katamaran
Chricola

Segeln entlang
der türkischen
Küste

April bis
September
bis 8 Personen

Gerhard Koll
Motzstraße 52
☎ (030) 213 13 43 D-1000 Berlin 30


gen hatte schon eine beachtliche Länge erreicht. Nach einem sarkastischen „Gute Wache" verschwanden Harald und Peter in die warmen Kojen, und nach einigen Minuten ließ Peters Sägen das Schiff bis in die Mastspitzen erzittern.

Der Bordrhythmus von Wachen und Freiwachen spielte sich schnell ein. Eine Wache bestand aus 2 Mann und dauerte am Tage 4 und nachts (von 20.00 bis 8.00 Uhr) 3 Stunden. Der Wachplan hing im Salon und war unsere wichtigste Lektüre.

Gegen Mittag passierten wir die Gas-Pipeline-Kontrollstation Gnsch 7, ein Beton-Hochhaus mitten in der Nordsee.

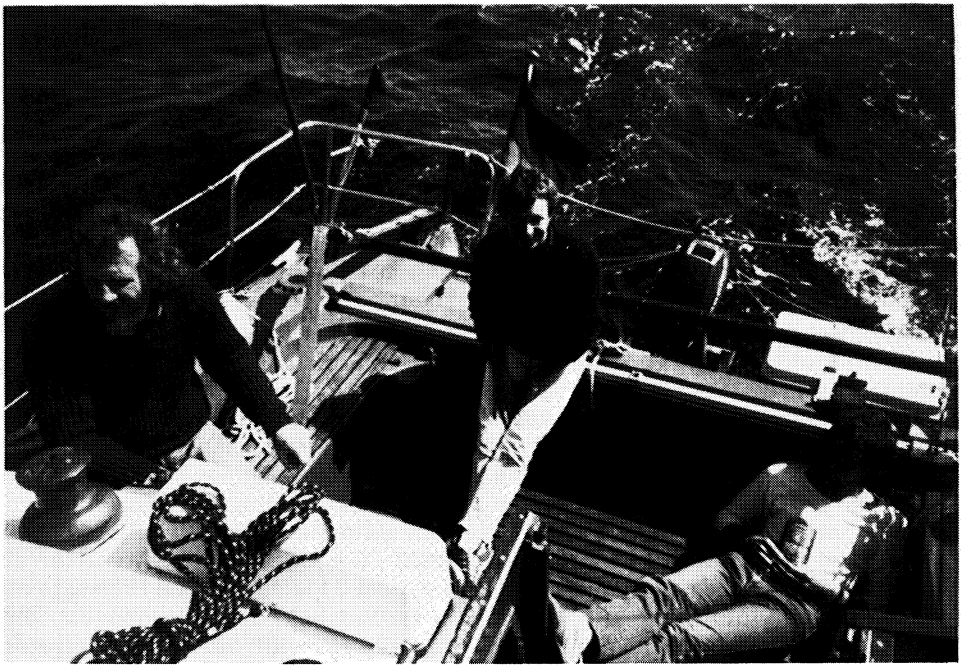
Am Montagmittag erreichten wir die Doggerbank und sahen uns plötzlich von einigen Delfinen umzingelt, die eine tolle Show vorführten. Die englische Küste wurde uns von einem blinden Passagier angekündigt: Eine Taube verbrachte die Nacht an Deck, und als sie am nächsten Morgen Landluft witterte, startete sie in Richtung West, wo sich bald ein grauer Streifen am Horizont zeigte, der langsam zur Küste emporwuchs.

Der Wind hatte auf NNW gedreht, und wir konnten Schottland nicht mehr anliegen. Weil Kreuzen eine mühselige Fortbewegungsart ist, drehten wir ab nach Seaham, einer 5000-Seelen-Stadt mitten im englischen Kohlenpott, verfallend und sterbend, aber mit freundlichen und gesprächigen Bewohnern. Besonders erfreut waren sie über unser Auftauchen im Pub kurz vor 23.00 Uhr, denn nach einem alten Gesetz wurde die Polizeistunde verlängert, wenn ausländische Seeleute anwesend waren. Am goldverzierten Tresen floß aus Porzellanzapfhähnen braunes Porterbier ohne Schaum, und es gab bald heiße internationale Diskussionen.

Sehr unerfreulich zeigte sich dagegen der englische Zoll am nächsten Tag: Er vermisste eine gelbe Quarantäneflagge im Mast. Erst mehrere Dosen unseres köstlichen Dosenbieres, in Seglerkreisen unter dem Namen Schädelpils bekannt, stimmten ihn freundlicher.

Auch die getränkemäßig trockenliegende dänische Kriegsmarine wurde mit Bier versorgt im Austausch gegen eine langfristige Wettervorhersage für die Rückreise.

Als ich bei der Seemannsmission den Whiskey einkaufen wollte, erlebte ich eine Überraschung: Wir waren die erste deutsche Yacht seit 50 Jahren in Seaham! Das wurde natürlich kräftig begossen und feierlich ins Gästebuch eingetragen.



Am Dienstag um 16.00 Uhr traten wir dann die Rückreise an. Es wurde eine rauschende Fahrt bei achterlichen Winden von 5-6, oft unter Spinnaker und mit langen Strecken über 10 Knoten. Auf der Doggerbank gerieten wir nachts in einen riesigen Heringsschwarm. Es herrschte Meeresleuchten, und die Fische schossen mit feurigem Schweif wie Silvesterraketen in alle Richtungen auseinander.

Als wir Helgoland am Donnerstagmorgen um 3.00 Uhr erreichten, fühlten wir uns schon wie zu Hause. Nur der Trubel auf der Insel nervte uns diesmal besonders stark.

Insgesamt war es eine sehr schöne und schnelle Reise. In 5 Tagen wurden 800 sm zurückgelegt, was einem Etmal von 160 sm entspricht. Wir navigierten nach einem Decca-Navigator APN 04, den Kalle neu angeschafft hatte. Das Gerät war sehr überzeugend und zeigte den Standort auf 30 m (!!) genau an und daneben noch Kurs und Geschwindigkeit über Grund.

Alle Expeditionsmitglieder waren sich einig, daß das eroberte Wunderwasser nicht ganz den Erwartungen entsprach und vielleicht die Reise doch nicht wert war.

Ingo Berßin

# Erfahrungsbericht eines 60jährigen „Anfängers"

**von Karl-Heinz Heymann**

Als wir uns 1978 mit dem Gedanken beschäftigten unser Haus zu verkaufen und stattdessen ein Boot anzuschaffen, hatten wir über Boote, insbesondere über Catamarane, nicht mehr Ahnung als ein Teil unserer Mitglieder heute.

Für viele dürften deshalb unsere Erfahrungen über Bootskauf, Ausrüstungen und über das Segeln allgemein interessant sein.

Zuerst etwas zu meiner Person. Seit März 1981 habe ich eine Snowgoose 37. Ich bin Bergbauingenieur, 61 Jahre alt und seit 8 Jahren, teils mit meiner Frau, teils alleine unterwegs. Nach meiner Pensionierung bin ich zuerst wieder angefangen mit der Jolle zu segeln, ohne zuerst an ein größeres Boot zu denken. Als später der Wunsch nach einem größeren Boot dann noch kam, sah ich auf der Hamburger Bootsausstellung neben vielen Einrümpfern eine Quest 31 und einen Catalac. Die Quest 31 von Prout schien mir für meinen Geschmack wohnlicher, was an dem vielen Holz gelegen haben mag. Mit zwei Plastiktüten voll Prospekten und Preislisten fuhr ich, wegen der Vielfalt der Boote eher verwirrter als schlauer, nach Hause. In dem Prospekt der Quest 31 lag auch eine Preisliste der Snowgoose 37. In der Zeit, die verging bis der Prospekt der Snowgoose 37 eintraf, wurde mit klar, daß meine Frau nicht bereit sein wird, ein Boot zu betreten, daß die meiste Zeit 25 Grad oder mehr kränkt. Im März 1980 besichtigten meine Frau und ich die Snowgoose 37 auf der HISWA in Amsterdam und ein Jahr später kauften wir sie. Nach 8 Jahren bin ich heute mit dem Boot noch genau so glücklich wie am ersten Tage.

Zwei Bücher haben mir damals die Wahl erleichtert. Nämlich Hausners „Taboo" und das Buch „Mehrrumpfboote" von McMullen.

Meine Artikel richten sich besonders an Personen zwischen 50 und 60 Jahren, die nicht abgeneigt sind noch ein paar Jahre angenehm in der Karibik zu segeln. Meine oft nicht sehr seemänischen Ausdrücke möge man mir verzeihen.

Hat jemand vor, so zu leben wie ich, ist es behilflich so früh wie möglich Englisch zu lernen. Selbst in Frankreich, Spanien und Portugal spricht man beim Zoll immer mehr Englisch. Auf Martinique, Guadelupe in der Dominikanischen Republik und Haiti kann man sich auf den Ämtern gut mit Englisch verständlich machen. Die jungen Leute sprechen fast alle gut englisch.

Bei der Planung so zu leben, wie ich jetzt lebe, sollte man genügend Zeit für die Führerscheine und für das Sprechfunkzeugnis einplanen. Der amtliche Sportbootführerschein Küste genügt für den Behördenverkehr. Die Führerscheine des DSV werden nicht verlangt, doch vermitteln sie Wissen, das dringend später eventuell einmal gebraucht wird. Das Sprechfunkzeugnis ist notwendig, um von der Post den Einbau eines UKW-Funkgerätes genehmigt zu bekommen. Bei der Abnahme des Einbaus wird dieses Zeugnis von Postbeamten verlangt.

Viel Geld kann man sparen, wenn beim Kauf des Bootes keine Mehrwertsteuer bezahlt werden muß. Kauft man sein Boot wie ich in England, und klariert nach

Tanger oder Barbados aus, dann ist für die Engländer das Boot für den Export bestimmt und unterliegt damit nicht der Steuerpflicht. Länder wie Belgien, Frankreich, Spanien und Portugal können als Transitländer angelaufen werden, ohne daß dort eine Steuer erhoben wird. Es ist aber notwendig sich über die Transitzeiten der angelaufenen Länder zu informieren, sonst gilt das Boot in dem betreffenden Land als eingeführt und die Steuer wird erhoben. In Portugal, Spanien und auf den Bahamas sind es 6 Monate. Aber bitte, immer wieder fragen, die Zeiten können sich ändern. Später bei der Rückreise nach Deutschland muß das Boot zwar versteuert werden, aber der Wert des Bootes ist dann vielleicht nur noch halb so hoch. Das Gleiche gilt natürlich auch für das Zubehör und die Ausrüstung.

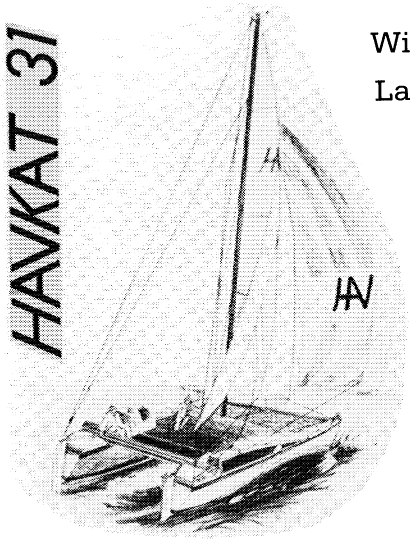
Als Bürger der Bundesrepublik sollte unter deutscher Flagge gefahren werden. Möglich wird das durch einen Flaggenausweis oder durch den Eintrag in das Schiffahrtsregister. Für den Eintrag in das Schiffahrtsregister muß das Schiff vermessen werden. Eine Vermessung im Ausland ist möglich. Am besten läßt man dies bereits in der Werft durchführen. Bis man alle Papiere zusammen hat vergehen drei Wochen. Mein Boot hat einen holländischen Meßbrief und ein deutsches Schiffscertifikat.

Sind nun alle Papiere beieinander, sollte rechtzeitig ausklariert werden. Der September kann schon zu spät sein, besonders dann wenn die Tiefs wie an einer Perlenschnur mit Westwind und Regen eine Fahrt außenherum unmöglich machen. Um nicht überwintern zu müssen, ist es dann sinnvoller durch die Kanäle ins Mittelmeer zu gehen. Wir fuhren im Oktober 1981 deshalb über Vlissingen nach Belgien. Über die Oise zur Seine und durch den Kanal von Burgund, der Saone und der Rhone nach Avignon. Dauer dieser Reise 2 Monate. Statt eines goldenen Oktobers, hatten wir bis Mahon an der Rhone Frost bis minus 8 Grad. Cirka 280 Schleusen mußten passiert werden. Hinter Paris gibt es kaum noch gewerbliche Schiffahrt und die Schleusen werden immer schmaler, teilweise sind sie nur fünf Meter breit.

Das Frühjahr verbrachte ich im Port St. Louis im Rhonedelta. Vor meiner Reise prophezeiten mir Segelkollegen, als ich ihnen erzählte, daß ich den Frühsommer im Golf von Lion segeln wollte, den Verlust meines Bootes. Der Golf von Lion sei die stürmischste Gegend im Mittelmeer. Als Anfänger nickte ich ergeben mit dem Kopf und widersprach nicht, so konnte ich sie mir als Freunde erhalten. Hingefahren bin ich aber trotzdem und habe prächtig gesegelt. Es ist der Mistral, der vom Herbst bis Frühsommer mit 10 Bft. und mehr, sehr plötzlich durch das flache Rhonedelta fegt. Da fliegen buchstäblich die Klamotten durch die Gegend, die nicht festgezurrt sind. Aber der Wind kommt ablandig und somit bestimmen Sie die Wellenhöhe selbst, durch den Abstand zur Küste. Auf der 5 m Linie kann man meistens herrlich und schnell segeln. Vom Sturm überrascht kann unter der Küste geankert werden, wenn der Weg zurück in die Rhone zu weit ist.

Im Rhonedelta selbst ankert man am besten am westlichen Ufer. Die weißen Wildpferde und mit etwas Glück auch Flamingos sind morgens zu sehen. Auf der Barre stehen 4,5 m Wasser und der Tidenhub beträgt 15-30 cm. Während der Mistralzeit bis Anfang Juni sind noch keine Mücken da. Es ist durch den Mistral bei strahlendem Himmel noch zu kalt.

*Fortsetzung folgt.*




Wird jetzt in Amsterdam gebaut ! ! !

Lars Oudrups Entwurf **HAVKAT 31**

Sehr schneller Kajütkatamaran,

Länge 9,55 m, Breite 5,90 m

***kasko und segelfertig !***

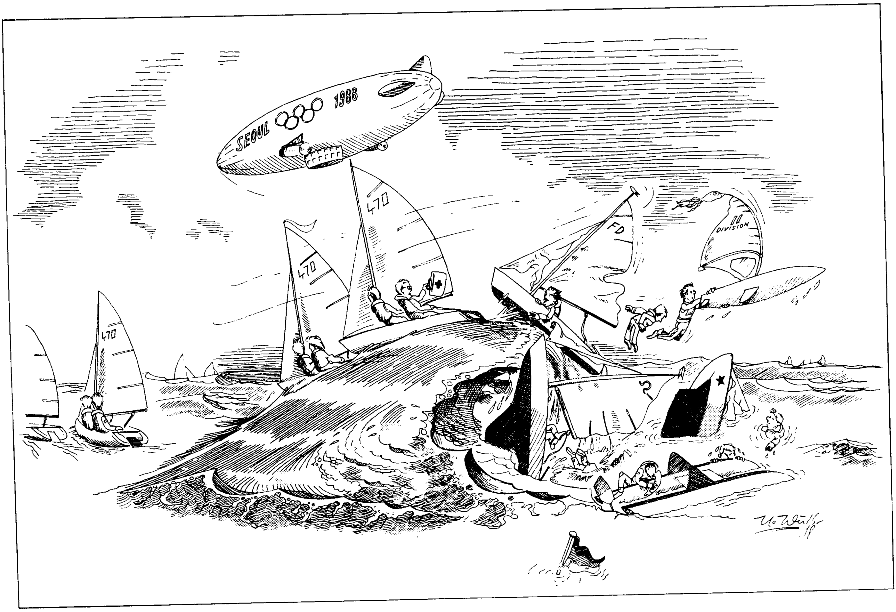
Dr. ML. Kingstraat 41

1121 CR Landsmeer

00 31 - 20 - 31 21 04

privat (00 31 - 29 08 - 63 86)

***RHEBERGEN MULTIHULL YACHTS***


Olympisches Seebeben in Pusan, Seglerzeitung 10/1988

# Motorisierung von Mehrrumpfbooten

Unser Mitglied Dr. Walter Milowiz, Wien, schickte uns zu diesem Thema folgenden Beitrag:

„Um nicht immer nur mitzunaschen, möchte ich auch einmal etwas zu Ihrer Zeitschrift beitragen, und zwar zum Thema Motorisierung (Mehrrumpfbote Nr. 52) im Anschluß an Hn. Petersens Beitrag, der wohl inzwischen schon bei Ihnen ist.

Nicht erwähnt sind in dem Artikel (ist ja auch ein französischer) die Cat-Drives von Sonic (England), mit und ohne eingebautes Getriebe, die direkt an Motor oder Getriebe angeflanscht werden, drehbar sind und wie Außenborder oder Z-Drives hochgeklappt werden können. Es gibt sie in Längen (Achse-Achse-Abstand) von 800, 900 und 1000 mm, ohne Getriebe auch noch 1200 mm. Gewicht: 40-56 kg. Der Preis war letztes Jahr in England zwischen 900 und 1300 f. Ich habe in der Türkei letztes Jahr Leute getroffen, die damit fahren, die waren zufrieden.

Angeschlossen hatten ebendiese Leute ihren Cat-Drive an einen **nicht marinisierten luftgekühlten Stabilmotor**. Die einzige Veränderung, die Sie vorgenommen haben, war, den Auspuff im Motorraum mit Asbestwolle zu umwikkeln. Kühlluftzufuhr ist, wenn man den Motor weit über der Wasserlinie hat, offenbar kein Problem. Die beiden waren, glaube ich, seit zwei Jahren unterwegs und wußten von keinen Schwierigkeiten mit dem Motor zu berichten. Natürlich ist der luftgekühlte Motor etwas lauter als ein wassergekühlter, aber vielleicht ginge es sogar auch mit einem normalen wassergekühlten Automotor, wenn man einen guten Ventilator hat.

Auf jeden Fall wäre das eine ganz wesentliche Gewichtsersparnis, vom Preis her gar nicht zu reden.

Falls es jemand noch genauer wissen will: es war ein Ducati-Diesel mit 18 PS auf einer NARAI (12,5 m), er soll bei einer Fahrt von etwa 5 kn. ca. 2 l./h verbrauchen. Klingt doch gut, oder?"

Klingt wirklich gut. Dennoch rief der Beitrag bei mir, die ich bis 1987 unglückliche Eigentümerin eines Sonic mit eingebautem Getriebe war, finstere Erinnerungen wach, die ich lieber hätte ruhen lassen.

Mein Sonic benahm sich nämlich recht launisch, was den Rückwärtsgang betraf. Er liebte es, hin und wieder mit einem lauten Knall, der den Hafen schon mal auf das bevorstehende Ereignis aufmerksam machte, den Rückwärtsgang zu verweigern. Dies ganz besonders gern in engen Häfen, die eine Wendemöglichkeit von vornherein ausschlossen. Bedauerlicherweise haben die meisten Häfen keine zweite Hafenausfahrt, durch die man in solchen Fällen einfach wieder hinausfahren könnte. Nein, sie sind ganz einfach irgendwann durch eine Pier begrenzt, und bis dahin muß man sich zu irgendwas entschlossen haben. Als mich zum ersten Mal die Launenhaftigkeit des Sonic gänzlich unvorbereitet traf, schob uns zu allem Überfluß ein kräftiger achterlicher Wind, und ich konnte mich

nur noch für die preiswerteste Anlegemöglichkeit, einen morschen Fähranleger, entscheiden. Später probierte ich vor jedem Hafen den Rückwärtsgang aus, was aber keine Gewähr dafür bot, daß es dann auch im Hafen klappte. Die Crew entwickelte beachtliche Geschwindigkeit und akrobatisches Geschick dabei, von dem flott voraus fahrenden Schiff Leinen an Land zu bringen und in Windeseile zu belegen. Nach zahlreichen Vorfällen dieser Art wurde an Bord verständlicherweise nur noch vom „Panic" gesprochen. Alle Versuche, die Sache durch Neueinstellung der Schaltung etc. in den Griff zu bekommen, schlugen fehl. Gutes Zureden, Streicheln und unflätigste Flüche zeigten ebenfalls keinerlei Wirkung, so daß Manöver unter Maschine schon im voraus leichte Panik an Bord aufkommen ließen. Nun, ich befand mich damals in einem offenbar nicht kleinen Kreis von „Panic"-Besitzern. Einen davon soll man sogar einmal eines dänischen Hafens verwiesen haben („Üben Sie doch erstmal draußen!"), nachdem er wegen des nicht funktionierenden Rückwärtsganges etwas heftig bei einer Yacht angelegt hatte.

Inzwischen ist das Getriebe im Sonic (jetzt kann ich ihn wieder so nennen) stillgelegt und ein Wendegetriebe an den Motor angebaut worden, und siehe da: Es funktioniert. Nach all den nervenaufreibenden Hafenmanövern ist es ein doppelter Genuß, den Rückwärtsgang mit dem Wissen einzulegen, daß daraufhin das Gewünschte geschieht.

Vielleicht hat ja die Firma Sonic ihren Antrieb mit eingebautem Getriebe zwischenzeitlich verbessert, ich weiß es nicht. Der Fairneß halber muß ich noch erwähnen, daß ich von Eignern eines Sonic ohne Getriebe bisher nur Positives gehört habe.

Änne Nienaber

# Dr. Petersen zum Artikel „Motorisierung von Mehrrumpfbooten" in Nr. 52

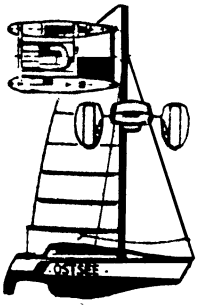
Benzin-Außenborder bisher üblicher Art sind garnicht erwähnt, die Motorisierung des „kleinen Mannes". Gewiß habe sie Nachteile: Eben Benzin, dann das Rauswaschen und Durchdrehen in kurzem, steilen Seegang, was sich auch durch eine (hinderliche) Nacelle oder durch Superlangschaft nicht ganz verhindern läßt. Aber Ihre Vorteile: Noch nicht einmal halb so teuer wie jeder Diesel, einfache Anbringung, drehbar für Manöver, leicht hochholbar beim Segeln, geringes Gewicht, mit Untersetzung 1:3 sehr wirksamer dreiflüglicher Propeller. Ganz neue Aspekte setzen vielleicht die neuen Diesel-Außenborder von Yanmar, die zwar auch rel. schwer und teuer sind, als Diesel aber nicht durchdrehen und die sonstigen Vorteile der Benzin-Außenborder haben.

Bei festem Einbau von Dieseln, auch bei nur einem Diesel mit Ölhydraulik auf 2 Schrauben ist außer dem hohen Preis zu bedenken: Verlust an Wohnraum wo-

möglich an besonders unwillkommener Stelle, potentielle Leckstellen, die Notwendigkeit deutlich schlechter wirksame Klappropeller zu fahren bzw. Verstellpropeller, bei denen man zwar das Wendegetriebe spart, der Preis ist unter dem Strich aber doch deutlich höher. Das gilt auch für Z-Drives, die außerdem für flachgehende Boote nicht infrage kommen.

Ich selbst habe schon bei früheren Kats gute Erfahrungen gemacht mit einer ganz simplen Dieselanlage: Maschine etwas hinter der Schiffsmitte etwas versenkt im Brückendeck, und zwar in ihrem Schwerpunkt um ca. 15 Grad auf beiderseitigen kräftigen Bolzen hängend schwenkbar. Fest daran angebolzt eine ca. 4,0 m lange Welle, die in 2 Gummilagern Wasser-geschmiert läuft, die ihrerseits auf einem Träger (ich nahm Hartholz, kann natürlich auch Metall sein) befestigt sind. Dieser Träger ist fest verstagt, seitlich auf der Unterseite des Brükkendecks, die Ansatzpunkte fluchten genau mit dem Schwerpunkt der Maschine. Der Vorteil: Rel. wenig Aufwand, man kann alles selbst machen. Da das Ganze zum Segeln mittels Blockübertragung an der achteren Traverse leicht hochholbar und weit frei vom Wasser ist, kann man einen beliebig großen 3-flüglichen Propeller fahren, was bekanntlich viel wirksamer ist als kleine „Quirle's". Den einzigen Nachteil: Keine Propellerwirkung auf die Ruderblätter kann man beheben, indem man mit wenig Aufwand ein rel. kleines „Motorboot"-Ruder mit Befestigung am Träger hinter den Propeller baut, was dann auch quasi als „Hacke" zum Schutz des Propellers dient. Letztere Anlage habe ich aber zum ersten Mal erst in diesem Winter gebaut, also noch keine Erfahrungen damit. Ich muß aber sagen, daß weder ich, noch mein Sohn, der einen schon vorher so ausgerüsteten Kat seit etlichen Jahren fährt, Schwierigkeiten gehabt haben wegen des großen Drehkreises, der sich aus dem genannten Nachteil ergibt."

Nachsatz: Die Motorisierung mit ihren vergleichsweise hohen Kosten ist für den weniger bemittelten Selbstbauer ohne Zweifel ein wichtiges Problem. Denn bekanntlich braucht gerade ein Mehrrumpfboot eine gute Motorisierung, nicht nur für Manöver bei Wind im Hafen, sondern auch wegen des hohen Windwiderstandes, weshalb es sich wohl lohnt, etwas ausführlicher darauf einzugehen.

**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**

# Belastungen schneller Fahrzeuge im Seegang

**von Kurt Diekmann**

Auf der letzten Marine-Technik-Ausstellung in Hamburg fand ich einen interessanten Artikel in der englischen Zeitschrift „Small Craft". Er behandelt verschiedene Bauformen von schnellen Fahrzeugen, die sich als Fähren einsetzen lassen. Man denkt dabei an Geschwindigkeiten von 40-45 Knoten, wobei das noch nicht das Ende der Entwicklung sein wird.

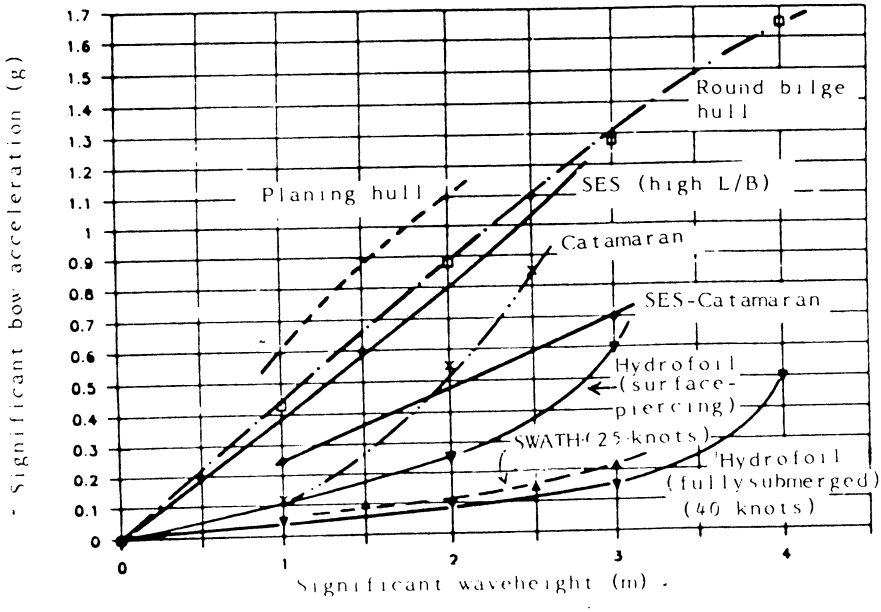
Untersucht wurde die Seegängigkeit verschiedener Rumpfformen mit einer Zuladungs-Tragfähigkeit von 40 to.

Das abgebildete Diagramm zeigt die Zusatzbeschleunigung am Bug des jeweiligen Typs in „g"-Lasten (Ein g Zusatzbelastung bedeutet für einen Menschen, daß seine Füße sein doppeltes Gewicht tragen müssen).

Im gezeigten Diagramm wird nun für verschiedene Rumpfformen die Beschleunigung am Bug der Fahrzeuge bei steigender Wellenhöhe bis zu 4 m gezeigt.

Am ungünstigen sind hiernach reine Gleitboote und Rundspantrümpfe, während voll eingetauchte Unterwassertragflügel die geringsten Einflüsse durch die Wellen erfahren.

Dazwischen liegen Katamarane sowie SES-Cats (SES = Oberflächen-Effekt-Systeme). Wenn auch die Größenordnung sowohl der Fahrzeuge als auch der Geschwindigkeit erheblich über denen unserer Tourenkats und Tris liegt, so dürften doch die qualitativen Unterschiede auch bei unseren sportlich ausgelegten Fahrzeugen ähnlich liegen. D. h. je schärfer das Vorschiff unserer Multis, umso geringer die Belastung im Seegang.



# Die Wharram-Seiten

## Leserbrief

Soeben erhielten wir eine Kopie des in der „YACHT" Nr. 14 (15.2.89) erschienenen Artikels „Raumschiffe" von Jochen Pollosch. Ein Holländer, der auf dem „European Multihull Symposium" in Monnickendam gewesen war, sandte ihn uns und machte auf mehrere Fehler aufmerksam.

Als Jochen Pollosch in einem Interview in Monnickendam mit mir sprach, konnte ich sehen, daß er von meinen Ideen ziemlich beeindruckt war. Das kommt auch in dem Artikel zum Ausdruck.

Mein Vortrag auf dem Symposium stand unter dem Titel „Appropriate Technology in Catamaran Design and Construction", und es kann deshalb schon stimmen, daß ich „heute so etwas wie ein Guru der alternativen Seglerszene" oder der „Gruenen Konstruktions Philosophie" angesehen werde. Das wird jetzt schon von vielen als die Philosophie der Zukunft bezeichnet.

Konstrukteure der sog. „Neuen Generation", die „High Tech" mit den damit verbundenen hohen Kosten des künstlich erzeugten Luxus predigen, fühlen sich von den Prinzipien der alternativen/grünen Philosophie bedroht, was dann zu Übertreibungen ihrer High Tech Erfolge und zum Verschweigen der damit zusammenhängenden unangenehmen Folgen führt (was auch in anderen allgemeinen Disputen zwischen High Tech und den Grünen häufig vorkommt).

Eine der bei Kreuzer-Katamaranen häufig vorkommenden Konsequenzen sind „Kenterungen". Pollosch schreibt: „Kenterungen passieren – wenn überhaupt – meistens mit Kats der älteren Generation" und auf Seite 143 sagt er ausdrücklich: „Über Kenterungen bei Kats gibt es leider keine genauen Angaben; bekannt ist aber, daß es bei den modernen Designs von Tennant und Shuttleworth in den letzten fünf Jahren keine derartigen Unfälle gegeben hat."

Anbei eine Kopie aus der Neuseeländer Zeitschrift „Multinews" vom Aug. 88 über ein Versicherungssystem des „NZ Multihull Yacht Clubs" und dessen Scheiterung wegen der hohen Auszahlungsansprüche. Eine der Hauptursachen hierfür war Kenterung. Genannt werden die Kenterungen von vier Tennant-Katamarans (3 „Great Barrier Express" und 1 „Turissimo")

In 1988 legte Shuttleworth in Artikeln und Vorträgen dar, daß er mit Hilfe seiner Computerprogramme das Kenterungsproblem gelöst habe und sagte, daß moderne Katamarane (seine) mit mehr als 20 Knoten Geschwindigkeit vor dem Sturm segeln könnten.

Tatsache aber ist, daß sein 50 ft. Katamaran TECTRON, als er mit 15 Knoten vor einem starken Wind an der kanadischen Küste segelte, „pitchpoled" (siehe Anlage aus der Okt.-Ausgabe 1988 von „Canadian Yachting", wo dieser Unfall beschrieben wurde).

Außerdem hörte ich, daß in 1987 Shuttleworth's 42 ft. Katamaran ADVANTAGE beinahe gekentert sei, als er bei einer Wind-geschwindigkeit von 32 Knoten einen Rumpf hob.

Um alle diese durch Konstruktions-Theorie gegenüber Praxis anstehenden Verwirrungen aufzuklären, bin ich dabei ein Buch über den „Commonsense of Cruising Catamaran Design" zu schreiben, das mit geschichtlichem Hintergrund, Konstruktions-Tatsachen und einfacher Mathematik einem Durchschnitts Menschen ermöglichen wird, selbst eine Entscheidung über das Verhalten von Kreuzer-Katamaranen zu treffen.

Bis das Buch erscheint, muß ich eben Briefe zur Berichtigung schreiben.

für James übersetzt von Ruth Wharram

James Wharram: Greenbank Road, Devoran, Truro TR3 6PJ, GB

F 28, auch bei uns im Kommen, entnommen MULTICOQUES MAGAZINE

# Dies und das und sonstnochwas

## Für alte Multisegler olle Kamellen

**von Arthur Petersen**

Ohne Zweifel befindet sich jetzt auch in Deutschland die Multi-See-Segelei im Aufwind. Die vielen Neu-Einsteiger sind – mit Recht – fasziniert von den Vorteilen der Multis. Sie kommen oft vom „narrensicheren" Kielboot her mit ihren Erfahrungen. Das Hauptproblem des Touren-Multis, seine Stabilitätstücke, wird oft nicht gesehen und davon ist auch in keinem bunten Glanzpapier-Prospekt zu lesen. Es ist wahrscheinlich damit zu rechnen, daß Kenterungen an sich seefähiger Multis (immer ein schwerer Seenotfall!) häufiger werden. Jeder Touren-Multi-Segler sollte sich vor dem Segeln die Stabilitätsverhältnisse seines Multi sehr gründlich klarmachen. (Für reine Regatta-Formel-Multis gelten grundsätzlich andere Gesichtspunkte.) Genug geschrieben, auch in unserem „Boten", ist ja darüber. Wichtigste Kriterien dabei sind einerseits: Gewicht, Breite, Höhe des Gewichtsschwerpunktes (mit an Deck befindlicher Mannschaft), der ja beim Touren-Multi weitgehend von den Aufbauten bestimmt wird, und andererseits: Segelfläche und Lage des Segelschwerpunktes. Es gibt Formeln darüber, die aber nicht viel weiterhelfen. Denn: (Der von Herrn Piegenbrink im Mehrrumpfboten 52 beschriebene Ablauf ist mal wieder typisch), es ist darauf hinzuweisen, daß jede Krängung, einerlei, ob durch Wind oder Seegang, beim Multi, besonders beim Kat, zu einer schnellen Abnahme der Stabilitäts-Reserve führt. D. h. ein auf der Leeseite einer entsprechend hohen und langen Welle gekrängter Multi hat u. U. so viel Stabilitätsverlust, daß der gerade bestehende Wind ohne jede zusätzliche Böe zum „Abheben", schlimmstenfalls zur Kenterung führen kann.

Deshalb: Besondere Vorsicht bei dwars oder raum einkommendem Seegang. Gerade dann rechtzeitig Segel kürzen, was vielleicht schwerfällt, da kann ja gerade die Multi-spezifischen, rauschende Geschwindigkeit erreicht werden. Der umgekehrte Gesichtspunkt ist – gerade auf Langtörn auf See – vernünftiger: Eben deshalb braucht man ja dann nicht soviel Segel! Auf alle Fälle muß in solchen Situationen zumindest die Schot des größten Segels bzw. das Segel mit dem höchstliegenden Segelschwerpunkt in Sekundenschnelle losgeworfen werden können. Es müssen nicht selbst-auslösende Schotklemmen sein, nur darf die Schot natürlich weder vor noch hinter der Klemme um eine Winsch liegen, es muß also eine kräftige, gute, vor allem aber auch unter höchstem Schotzug leicht zu lösende Klemme sein, am besten in unmittelbarer Reichweite des Rudergängers. Ich halte das besonders beim Kat für eine unabdingbare Sicherheitsmaßnahme, wenn man auf See will. – Im übrigen tat P. das Richtige, die Pinne fest mittschiffs zu halten. Auf keinen Fall bei Kentergefahr anluven! Was nicht ausschließt, daß man in der Böe, wie auf jedem Boot, anluvt, um Höhe zu schinden, wenn keine Kentergefahr besteht. Dann befindet man sich ohnehin hoch am Wind, wo die beschriebene Gefahr durch den Seegang nicht in der Form besteht.

Etwas anderes: M. P. hält Steckschwerter und Steck-Ruderblätter auf dem Watt für eine Unmöglichkeit. Nun, ich fahre beides auf dem Watt, meinem Heimat-Revier, seit 30 Jahren und denke nicht daran, davon abzugehen. Auch P. gibt zu, daß sie seglerisch besser sind, als Kipp-Blätter bzw. -Schwerter. Natürlich braucht man ein Echolot, um sie nach Bedarf hochzuholen. Die „Sollbruchstellen" müssen auch auf alle Fälle die (leicht ersetzbaren) Schwerter sein, auf keinen Fall Boden oder Schwertkasten. P. denkt sich, daß, wie beim Einrumpfboot, Kippschwerter bei Grundberührung von selbst hochkommen. Dann muß er sie schon kompliziert in Rollen lagern oder eine raffinierte Einrichtung bauen, wie Hans Cramer in Bremerhaven sie hat bei seiner „Maram", sonst bekneifen sie sich, besonders, wenn zusätzlich zur Abtrift auch Strom in derselben Richtung steht. Ich habe da leidige Erfahrungen aus der Anfangszeit. Jedenfalls ist mir ein abgebrochenes Schwert, dessen Stummel oft noch nützt, lieber, als ein verbogenes oder verklemmtes festsitzendes Schwert. Aber vielleicht ist das Ansichtssache.

# 2. Dragonfly-Wintertreffen fand wieder großen Anklang!

**Von Hagen-Volker Bendig**

Weil das erste Wintertreffen im Februar 88 so überaus gut angekommen war, mußte es zwangsläufig eine neue Auflage geben. Ziel – wieder Flensburg, im hohen Norden. Das schreckte trotzdem niemanden ab. Aus allen Bundesländern, sogar aus Dänemark und Österreich, scheute man die teils lange Anfahrt nicht, um sich unter „Gleichgesinnten" auf die näherrückende Segelsaison einzustimmen.

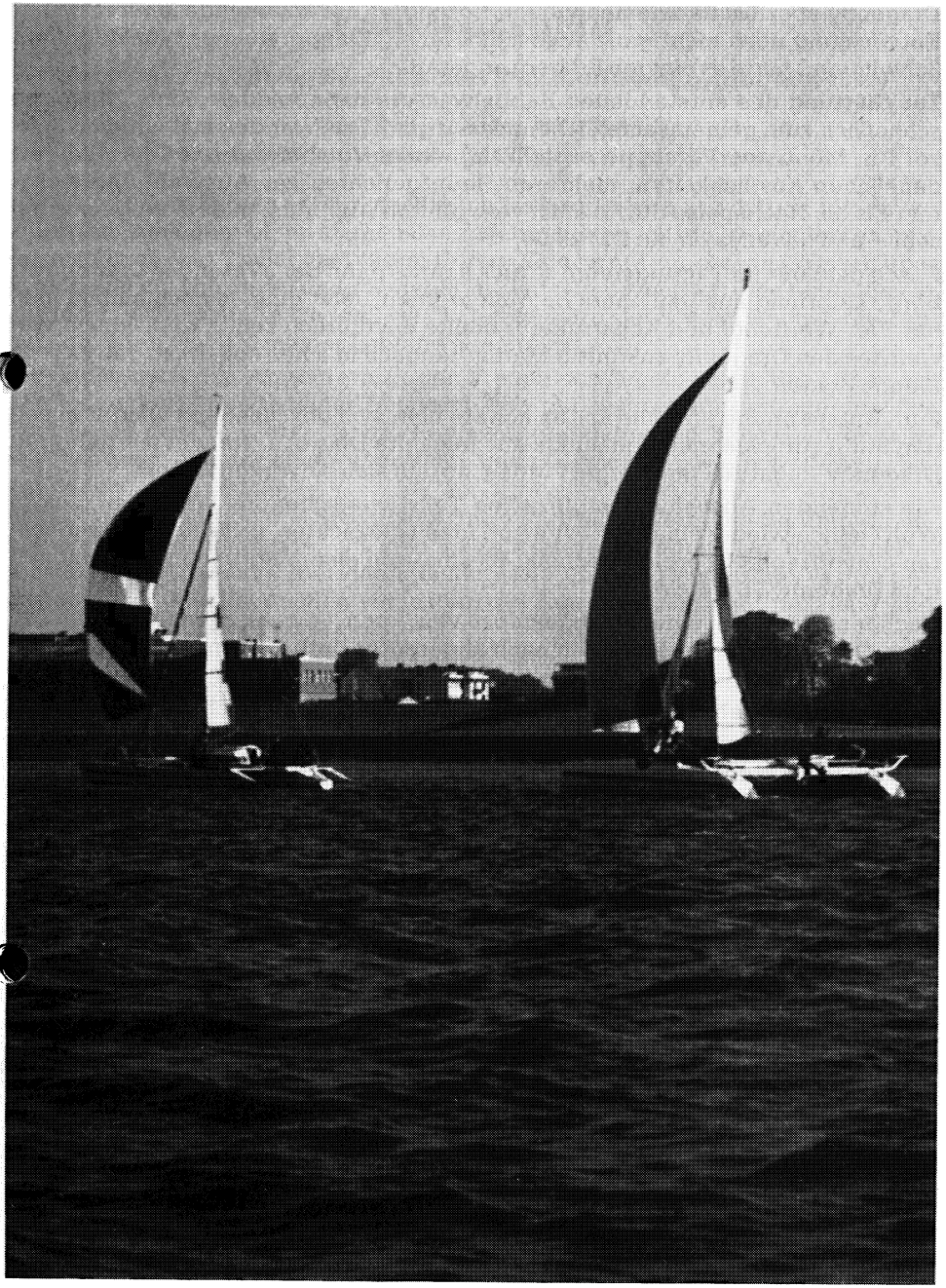
Obwohl der offizielle Teil für Samstag vorbehalten war, traf bereits am Freitagabend im HOTEL AN DER GRENZE eine „Vorhut" von ca. 20 Leuten zu einem ersten Klönschnack zusammen. Neu Angekommene wurden freudig begrüßt; neue Gesichter waren schnell integriert.

Da das Hotel über reichlich Betten verfügt, konnten alle, die rechtzeitig gebucht hatten, im gleichen Haus untergebracht werden. Annehmlichkeiten wie Sauna und großes Schwimmbad boten zwischendurch Gelegenheiten zum Relaxen.

Zum Programmstart am Samstagnachmittag fanden sich schließlich gut 70 (!) Personen im großen Tagungsraum zusammen. Nach Begrüßung und Einleitung durch den Klassenhäuptling mit einigen Anmerkungen über die Entwicklung der Dragonfly-Klasse wurden die ersten, von Dragonfly-Seglern selbst gedrehten Videofilme gezeigt. Mit Monitoren, Leinwand und Zeichenblattständer war man technisch gut gerüstet.

Anschließend folgte ein interessanter Vortrag von Otto Johannsen über die Entwicklungsgeschichte der Trimarane, nach dessen Abschluß er dann alle zum Kaffeetrinken einlud.

Bei guter Stimmung ging es danach mit einer längeren Diskussionsrunde über



Dragonfly „Trio“ und CDK 28 vor Bremerhaven

Dragonfly-spezifische Themen weiter. Besonders der kommende, aber in seiner Entwicklung noch nicht ganz abgeschlossene, „Klapperatismus" (anklappbare Schwimmer) hatte es einigen Fragern angetan.

Zur Glättung des entstandenen Kabbelwassers dann wieder „Kino", bevor es schließlich zum gemeinsamen Abendessen ging. Das war diesmal wirklich Spitze! Ein Menu aus Vorsuppe nach Wahl, einem Vorspeisenbuffet mit allen erdenklichen Köstlichkeiten, mehreren Hauptgerichten zur Auswahl und leckerem Eis als Nachspeise dürfte auch verwöhnten Ansprüchen gerecht geworden sein – und das alles für nur DM 29,50,-!

Frisch gestärkt im Tagungsraum zurück konnte dann der „Vater des Dragonfly", Börge Quorning aus Dänemark begrüßt werden. Jetzt ging es noch einmal heiß her. Der Werftchef und Konstrukteur stellte ausführlich sein Klapp-Prinzip vor, welches den Dragonfly zukünftig Marina-tauglich machen soll. Dazu gab es jede Menge Fragen.

Zur „Entspannung" für alle Seiten konnte man sich anschließend wieder in seinen Stuhl zurücklehnen und einige ausgewählte Dias u. a. von der letztjährigen Dragonfly-Regatta (Flensburger Förde-Cup) auf sich einwirken lassen.

Als krönenden Abschluß des offiziellen Teils, wie schon im Jahr zuvor, zeigte Wulf Oelrich wieder einen mit Witz und Ideen gespickten, professionell gemachten Diavortrag in Überblendtechnik; diesmal von einem Bornholm-Törn mit seinem Dragonfly „Dwarslöper".

Nachdem das Licht wieder angeknipst war, ging es zum „gemütlichen" Teil über. Der „harte Kern" löste sich nach angeregter Unterhaltung erst gegen drei Uhr morgens auf.

Zum Frühstück sah man sich wieder. Die meisten begaben sich auf die Heimreise. Einige Interessierte trafen sich noch im Yachthafen Farensort, um die zukünftige DRAGONFLY-BASIS zu besichtigen. Zu Beginn der Saison werden dort 10-12 Dragonfly's zusammenliegen. Das läßt hoffen, daß von dort aus außer der zu Pfingsten stattfindenden ONE-DESIGN-REGATTA spontane weitere Aktivitäten ausgehen.

Bis zum nächsten Wintertreffen, vielleicht in Bremen?, wird die Klassenvereinigung mit jetzt 54 Mitgliedern weiter gewachsen sein, stehen interessante Termine wie z. B. das Multihull-Meeting in Norwegen, die Micro-Multihulls Europameisterschaft in Italien, der Challenge des Multicoques in Frankreich auf dem Kalender – und wird es einen DRAGONFLY MK III geben – genug Stoff für ein 3. Wintertreffen.

Denjenigen, die sich durch Film- und Fotobeiträge an der Gestaltung des Treffens und damit zu seinem Gelingen beigetragen haben, möchte ich an dieser Stelle ausdrücklich danken. Das gilt ebenso ganz besonders für Otto J. und seine unermüdlich engagierte Tochter Ute.

gez. H.-V. Bendig

# Fahrtensegeln

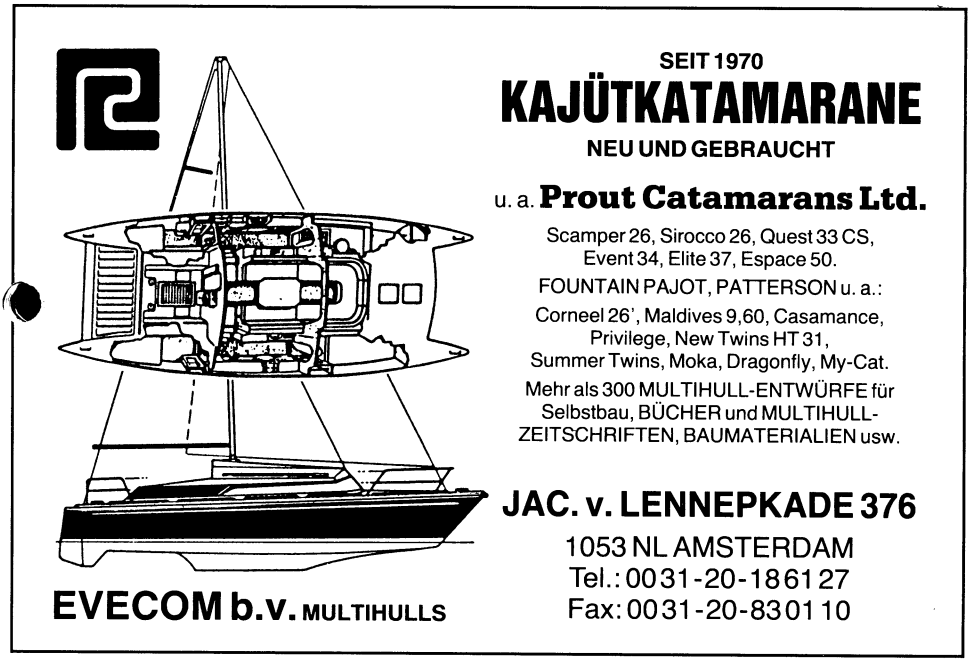
**(Auszüge einer Rede, Europäisches Multihull Symposium, Mai 1988)**

**Paul Constantine MOCRA**
**Übersetzt und zusammengefaßt von Kenneth Imaura**

Als ich mit dem Segeln anfing, dachte ich, es handle sich nur darum, mit einem winzigen Segel über einen kleinen See zu fahren; aber ich mußte erst lernen, wie man ein Boot vom Trailer ins Wasser bringt. Bald lernte ich, daß das Wissen über Segeln wie die Schichten einer Zwiebel ist. Jedesmal wenn ich eine neue Schicht entdeckt hatte, glaubte ich, daß sie die letzte wäre. Jetzt weiß ich, daß die Zahl der Schichten die Zahl meiner Lebtage übersteigt.

Die Suche nach den Antworten zu den Fragen des Segelns kann das Leben beherrschen. Die Regattasegler befassen sich mit der Leistungssteigerung des Bootes und der Crew, aber für den Fahrtensegler dehnen sich die Grenzen in jede Richtung aus in einer abenteuerlichen Explosion des erweiterten Bewußtseins.

Es gibt eine Tradition des Schreibens unter Fahrtenseglern. Die Berühmten haben nicht nur geschrieben, wie sie ihre Fahrzeuge von einem Ort zum anderen führten, sondern auch über das künstlerische und philosophische Vergnügen des Segelns. Gewissermaßen versuchen die Fahrtensegler nicht nur neue Ufer zu entdecken, sondern sich selbst.



Wenn ein Fahrtensegler segelt, hat er sich gewisse Ziele gesetzt. Jedesmal gewinnt oder verliert er gegen seinen eigenen, selbstgesteckten „Yardstick". Er hat Erfolg, wenn er sein Ziel ohne nennenswerte Zwischenfälle mit seemännischem Können erreicht. Er konkurriert gegen sich selbst und versucht seine Leistung ständig zu steigern.

Erfahrene Segler wissen, daß es ein Segelgesetz gibt, das sagt: „Wenn etwas schiefgehen kann, dann geht es schief." Leblose Gegenstände lauern auf den Unaufmerksamen. Wenn einmal etwas schiefgeht, dann geht alles schief. Um Erfahrung zu bekommen, muß ein Segler alle Arten von Unannehmlichkeiten und Pannen ertragen, außer er kann die klassischen Fehler vermeiden, indem er liest. Fahrtensegler lesen gerne, weil sie über Desaster und Pannen anderer Leute erfahren möchten, damit sie lernen können, was man meiden soll und etwas unternehmen kann, wenn sie in eine ähnliche Situation geraten.

Ich hatte mich entschlossen, einen langen, langsamen Törn um Großbritannien zu machen, damit meine Leser (Multihull International) miterleben können, wie ein Wochenendsegler wie sie endlosen Prüfungen und Widrigkeiten begegnen, bestehen und überwinden muß in einer ständigen Lehre des Fahrtensegelns. Meine Artikelserie beschreibt nicht nur wie wir das Boot handhaben, sondern auch die Gedanken, Überlegungen, Lösungen, Empfindungen und Gefühle während des Törns.

Ich möchte, daß auch andere das gesteigerte Bewußtsein in der Schönheit und Kraft der Natur erleben und ermutige sie, sich selbst zu finden und zu verwirklichen in künstlerischen und philosophischen Segelerlebnissen.

## Segeln verbindet!

Häufig erreichen die „SZ"-Redaktion Leserbriefe aus der DDR, die einen anschaulichen Eindruck über die Schwierigkeiten vermitteln, mit denen Segler jenseits der Grenze beim Ausüben ihres Hobbys zu kämpfen haben.

Mit Bewunderung und Anerkennung registrieren wir immer wieder Einsatz, Geschick und Improvisationstalent, das auch den Bau recht großer Schiffe in totaler Eigenarbeit ermöglicht.

Eine Vielzahl von Anregungen und Tips entnehmen die DDR-Segler dabei westdeutschen Wassersport-Publikationen, die teilweise auf abenteuerlichen Wegen zu den Lesern gelangen und meistens älteren Datums sind, aber dennoch regelrecht verschlungen werden.

Vor diesem Hintergrund erreichte uns auch die Zuschrift eines Ostberliner Müggelsee-Seglers, der uns vom Stapellauf seiner 8-m-Segelyacht berichtete. Über drei Jahre brauchte er zum Bau der Yacht, und nicht nur die Beschaffung von Glasfasergewebe und Polyesterharz stieß immer wieder auf Schwierigkeiten, auch 500 kg Ballast wurde mühsam in Form alter Bleirohre gesammelt. Der Innenausbau mit Mahagoni war äußerst schwierig, und Edelhölzer sind so gut wie nicht zu bekommen.

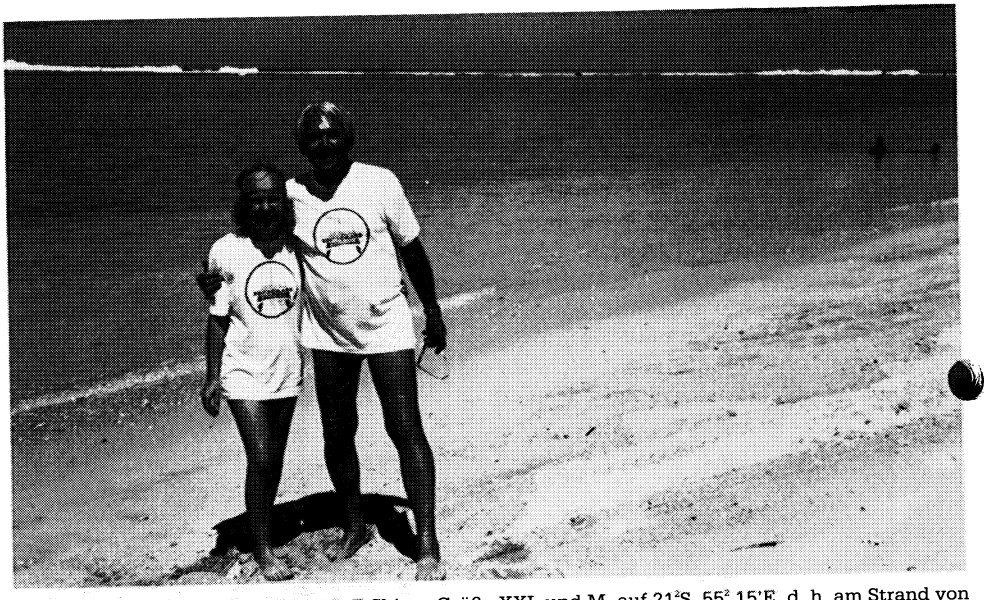
Beim Bau fast aller Beschläge und der Konfektion eines seetauglichen Riggs war

der Einsatz von Dreh- und Fräsbänken unumgänglich, doch man weiß, daß die verschworene Gemeinschaft der DDR-Segler hier kleine Wunder vollbringen kann.

Um möglichst viele Informationen zu erhalten, suchen die Segler aus Schwerin, Rostock, Stralsund oder Wismar Kontakte zu westdeutschen Clubs. Häufig sind es ältere Familienangehörige, die auf ihren BRD-Besuchen lange Wunschzettel der segelnden Söhne oder Enkel erfüllen müssen und in Unkenntnis der Materie überfordert sind. Daher auch die Bitte der „SZ"-Redaktion, hier im Rahmen der Vereins- oder eigenen Möglichkeiten zu helfen, denn dieses Engagement fällt auf fruchtbaren Boden und ist vielleich der Beginn einer langen Seglerfreundschaft.

*Entnommen aus Seglerzeitung 1/89*

Maram



Zwei MULTIHULL DEUTSCHLAND T-Shirts, Größe XXL und M, auf 21°S, 55° 15'E, d. h. am Strand von Saint Gilles auf La Réunion.
Zur Nachahmung empfohlen. Klaus Lenk hat noch welche – in allen Größen.


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

›Club‹ Yachtcharter GmbH

**KATAMARAN - CHARTER**

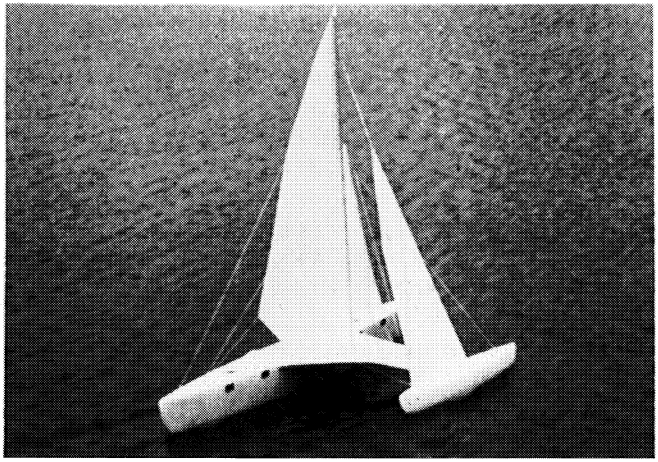
**Jugoslawien – Griechenland – Türkei**

**Catalac 27 – Catalac 34 – Flica 35**

**Quest 33 CS – Snowgoose 37 Elite – Quasar 50**

*Wir verchartern ausschließlich werftgebaute englische Katamarane mit erstklassiger Ausstattung*

# 61' PROA



1/12 Modell

| | |
|---|---|
| Lüa | : 18,6 m |
| Büa | : 7,9 m |
| Tiefgang | : 0,76 m |
| Gewicht ca. | : 9000 kg |
| Großsegel | : 27,9 m² |
| Fock | : 18,6 m² |
| Luvsegel | : 16,3 m² |
| Genua | : 74,2 m² |

Konstrukteur : Fritz KH Roth, Postfach 12 54, 7534 Birkenfeld 1

Diese von Fritz Roth entworfene Proa ist vom Handling wohl für eine kleinere Crew vorgesehen. Möglich wird dies bei knapp 19 m Länge durch die relativ kleinen Segel, mit denen man sehr variabel ist. Die Vorsegel sind Rollfocks, während Groß- und Luvsegel durchgelattet und reffbar sind. Das Großsegel wird am fast kreisrunden Mast in einer Nut gesetzt, die querab nach Lee zeigt.

Um das Schiff nun über Stag, oder Achterstag, zu bekommen, geht man folgendermaßen vor:

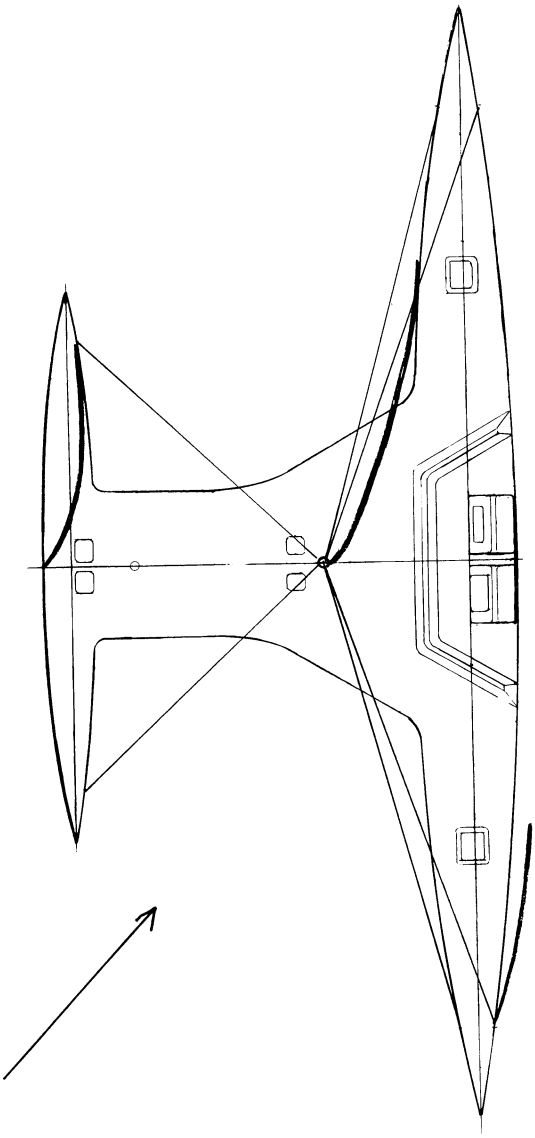
Ruder hart nach Lee, gleichzeitig Groß- und Luvsegel ganz auffieren, Fock einrollen, Groß- und Luvsegel andersseitig dichtholen, neue Fock ausrollen und Kurs einstellen.

Daß man für dieses Manöver mehrere Schiffslängen braucht leuchtet ein.

Ob die Stellung des Luvsegels zum Großsegel, sowie die Mastnut in Lee, aerodynamisch günstig sind, mag Kurt Diekmann entscheiden. Den Vorteil dieser Segelführung sehe ich jedoch im niedrigen Schwerpunkt (Masthöhe 15 m) und in der Möglichkeit bei Starkwind nur das Luvsegel zu fahren. Für Leichtwind hat der Konstrukteur eine symmetrische Genua vorgesehen, bei der das Achterliek nach der Wende zum Vorliek wird.

Ein weiterer Vorteil, für ein Schiff dieser Größe jedenfalls, ist der Tiefgang von knapp 0,8 m. Beide Rümpfe sowie die Flosse sind asymmetrisch, um „Auftrieb" nach Luv zu erzeugen. Die beiden Ruder werden um 360° gedreht und sind gegenläufig, dies funktioniert im Prinzip wie bei einem allradgelenkten Auto.

Zur Einrichtung geht aus der Übersetzung leider wenig hervor, jedenfalls schlie-



ße ich auf zwei Doppel- und zwei Einzelkojen sowie auf acht Sitzplätze (müßten bei 19 m auch drin sein). Stauraum gibt es im „Flügel" oder Brückendeck, den Platz im Schwimmer hat der Konstrukteur für Segel und Anker vorgesehen. Gebaut wird das Schiff aus Sperrholz/Epoxy, beschichtet mit Glasmatte.

Ein Prototyp ist im Bau.

Jörg Groppietsch

# Zwei schnelle Kats der 28'-Klasse: CDK 28 und „CROCODILE".

**von Kurt Diekmann**

Nachdem im „Boten" Nr. 51, S. 8/9, über den Regattaerfolg der CDK 28, dem Siegerboot der 88. Meisterschaft, berichtet wurde und in Nr. 52, S. 17-20, nochmals über die 28'-Füßer Fotos erschienen, wollen wir Ihnen heute die technischen Daten und die Übersichten beider Boote zeigen.

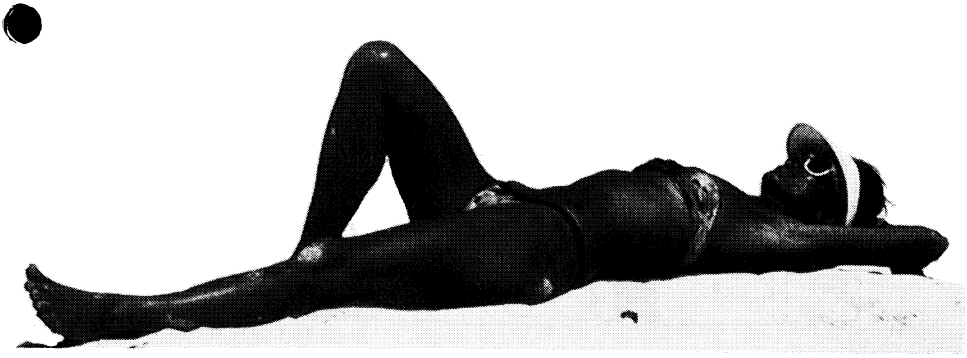
Für die Regatta-Ambitionierten erweist sich, daß diese Boote nicht nur superschnell sind, sondern auch etwa die gleiche Wohnlichkeit wie die kleineren MICRO-Kats aufweisen.

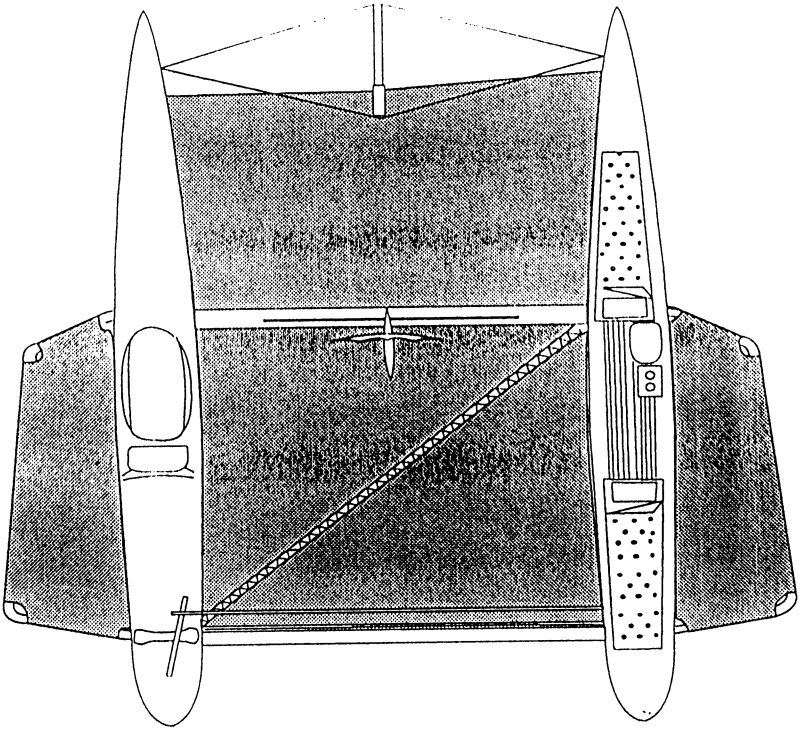
Als Vorteil wird empfunden, daß sich die Boote nur innerhalb bestimmter Grenzmaße bewegen dürfen, während der Rennwert der MICROS durch aufwendige Vermessung auf Grund einer für den Eigner kaum durchschaubaren Formel bestimmt wird.

Bei den 28' segelt man Boot gegen Boot, bzw. die bessere Mannschaft gewinnt!

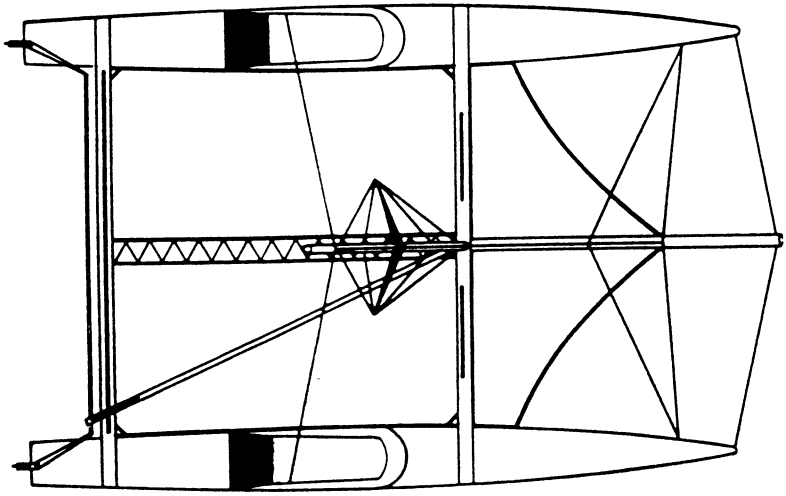
| CDK – Regatta-Version | | CROCODILE |
|---|---|---|
| Lüa | 8,53 m | 8,52 m |
| Breite | 5,50 m | 5,40 m |
| Breite auf Trailer | | 2,20 m |
| Tiefgang | 0,24/1,60 m | 0,25/1,40 m |
| Gewicht | 650 kg | 650 kg |
| Großsegel | 41 $m^2$ | 42 $m^2$ |
| Vorsegel | 11 $m^2$ | 8,5 $m^2$ |
| Spinnacker | 75 $m^2$ | 78 $m^2$ |
| Entwurf | Jean Le Cam | Niels Ørum Nielsen |
| Vertrieb: | Multiboot GmbH<br>Am Seedeich 11<br>2850 Bremerhaven<br>Tel. 04 71-7 40 52 | MICRO-Boats<br>Faenøvej 7<br>DK-7000 Fredericia<br>05-56 41 20-56 29 54 |

Hierzu beiliegende Übersichtszeichnungen der beiden Boote beachten.

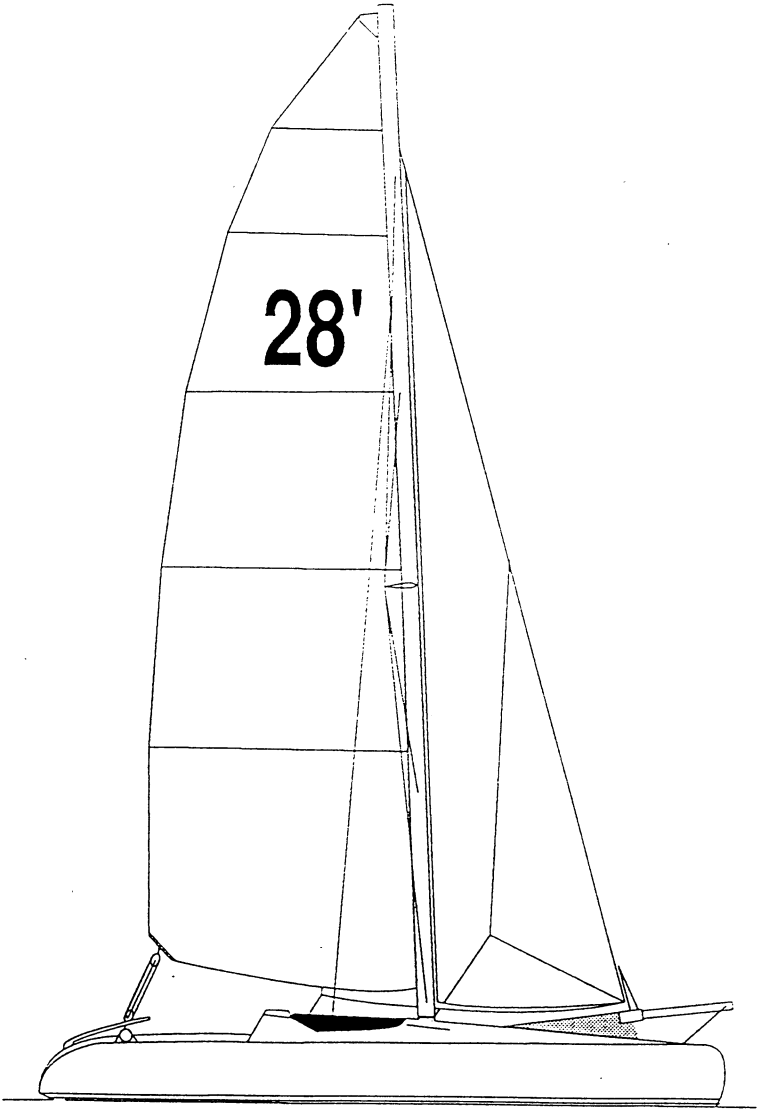




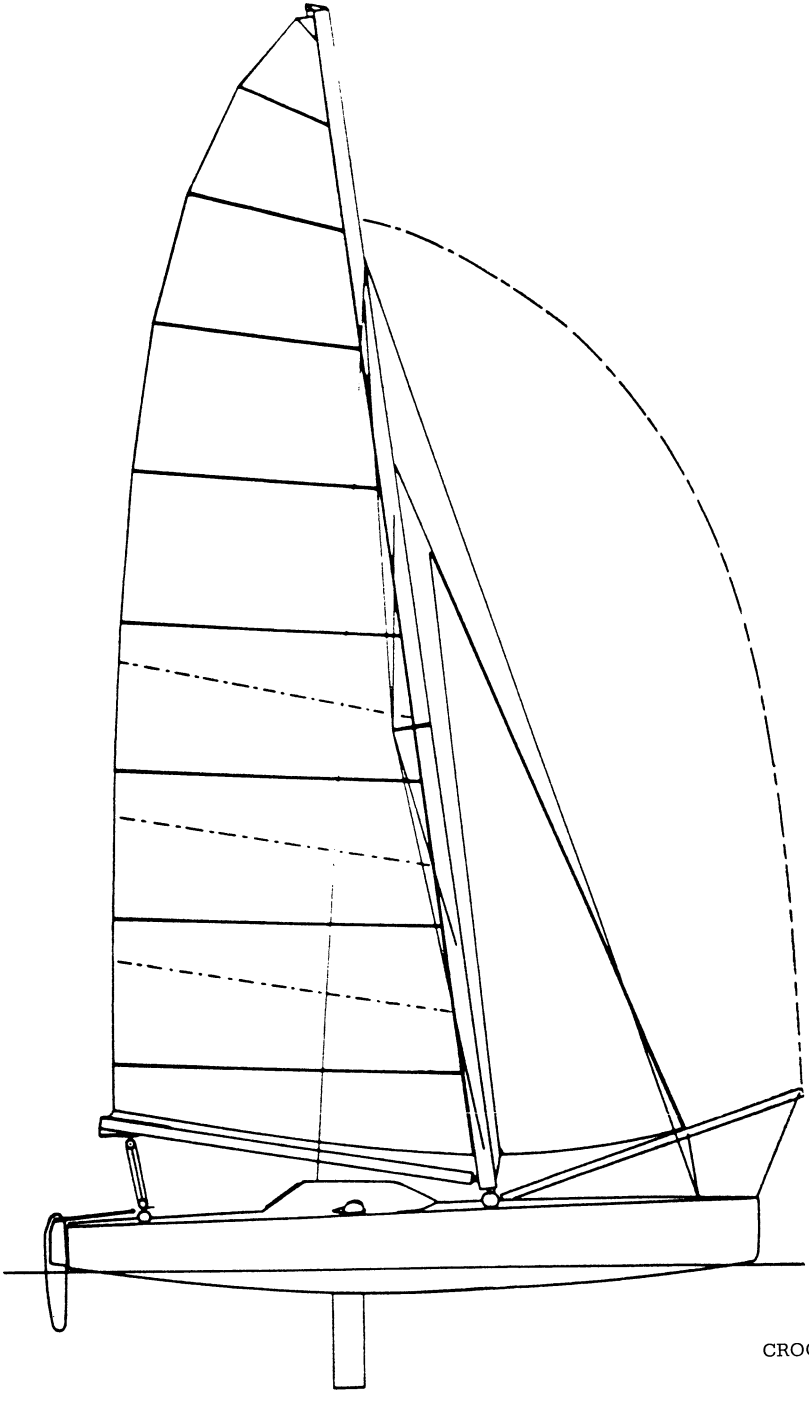
CDK 28



CROCODILE




CDK 28



CROCODILE

# Mitseglerbörse

**Mitsegelgelegenheiten suchen:**

Martin und Ingrid Walter, Isardamm 21, 8192 Geretsried.
Bootstyp: Cat oder Tri. Revier und Art des Törns sind egal.
Termin im Frühjahr – Frühsommer, auch kurzfristig.
Der Törn soll ein Test für evtl. Kauf eines größeren Multis sein.

Dieter Juhnke, Frauenschuhweg 10b oder 106, 8192 Geretsried.
Im Raum Mittelmeer, Canaren. Typ: Flica, Snowgoose.
Termin: Sommer '89. Charterbeteiligung.

Abraham Bernhard Weis, Rheingoldstraße 157, 6800 Mannheim 24.
Auf trailerbarem Kat oder Tri. Für kurze Törns, max. 800 km von Mannheim.
Termine: 4. 5. bis 7. 4. 89 oder Mitte Juli. Gegen Beteiligung oder HgK.
Hat auch Interesse an Seesegelei auf großem Kat im Rahmen der Schulferien in Baden-Württemberg.

# Bootsmarkt · Flohmarkt

**Trimaran Sigma**, 8,50 m, Stehhöhe im ganzen Schiff, mit Trailer ca., 1,9 to, AB Yamaha und viel Zubehör, in segelfertigem Zustand, Preis VB. Dr. med. Lang, Klinge 10, 7325 Boll, Tel. 07164/2916 tagsüber, 07164/2298 abends

**Modifizierter WADKAT 33** zu verkaufen. Das Boot ist noch im Umbau. 10 x 6, 18 x 0,55, 56 m², 7 Kojen, Sperrholz, Bj. 76, Umbau 88/89, Preis VB, richtet sich nach Zubehör und Ausbaustufe (30-45 TDM). Tel. 0421/657037, Ralf Flach-Weise

**Dragonfly zu kaufen gesucht**, älteres Modell (Occasion). Preisofferten an C. Billeter, Bächiweg 2, 3626 Hünibach, Schweiz, Tel. 0041/33/433845

**Bareboat-Charter**, ab franz. Mittelmeerküste, Catamaran POLYNESIA 120 und **Etappenreise** Martiques - Panien - Marokko - Portugal - La Rochelle - Bretagne - Paris, ab 15. 6. 1989, Programm verlangen.
**CATACLUB**, CH-8265 Mammern, Tel. 0041/54/413931, Fax 0041/54/413930

# MULTIBOOT GMBH

## Handel mit Booten und Ausrüstung

## ☎ 0471 / 7 40 52

## Am Seedeich 11 · 2850 Bremerhaven

**Unser aktuelles Lieferprogramm:**

**Katamarane:**
- Sport- und Kreuzerkatamarane von 10 bis 65 Fuss Länge:
- KL-Composite – KAT 10-14-16-17; KAT 28 und KAT 28 Espace 8.53 x 5.06 m
- NACRA 5.0 – 5.5 – 5.7 – 5.8 – 6.0
- PRINDLE 15 – 16 – 18 – 18.2 – 19
- CDK-Composites: CDK 28, 8.53 x 6.50 m; KAIMILOA 19.80 x 9.90 m Einzelbauten in alle Größen
- Chantier Naval de Soubise: CHALLENGE 9 x 6 m, AZULI 11.40 x 6.40 m, FREYDIS 12.92 x 7.64 m, BORA BORA 15.24 x 8.70 m
- Chantiers LABBE S. A.: CITE D' ALET II 9.50 x 5.90 m
- ATELIER 81: JOUBERT/NIVELT 12 x 6.90 m, zerlegbar

**Trimarane:**
- Chantier Guymarine: Freely 8 m, 8 x 6.50 m
  Freely Micro-Class 7.67 x 6.50 m
- CDK-Composites: Einzelbauten in allen Größen

**Baupläne:**
- Erik LEROUGE: Katamarane und Trimarane von 5.50 bis 19.00 m

**Segel:**
- CUDENNEC und VOILES SYSTEME, High-tech-Segel für Mehrrumpfboote

**Masten:**
- FRANCESPAR und J.P.M.: drehbare Profilmasten für Mehrrumpfboote

**Beschläge:**
- HARKEN, RONSTAN, FICO, SPINLOCK, LEWMAR und andere

**Bekleidung:**
- RUKKA, ALLMER, K-WAY, MUSTO, DRY FASHION, AIGLE und andere

- Vermietung und Vercharterung von Mehrrumpfbooten in Zusammenarbeit mit privaten und professionellen Eignern.
- Transportservice für Kundenboote bis ca. 1800 kg Gewicht.
- Beratung in allen Fragen des MULTIHULL-Segelns.
- WIR NEHMEN 1989 MIT EINEM CDK-FORMEL 28-KAT AN DER FORMEL-28-EUROPAMEISTERSCHAFT TEIL.

Sie werden beraten von:
**Heino PICKER**

# Veranstaltungskalender

**Ausstellungen**

| Ort: | | Name: | Datum: |
|---|---|---|---|
| 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: |
|---|---|---|
| Bremerhaven | Pfingsttreffen | 13.5.–15.5.89 |

**Regatten**

| Ort: | Veranstalter: | Name: | Datum: |
|---|---|---|---|
| Horton Sailing Club Norwegen | Per Ferskaug Olav Kyrresgt. 13 0273 Oslo 2 Norway | International Multihull Meeting | 27.07.89–30.07.89 |
| Bremerhaven | WVW | 2. Multihull-Cup | 7./8.10.89 |
| Eckernförde | | F 40 / F 28 | 30.6.–02.7.89 |
| Shaerbeck | | Multihull-Cup | 23.6.–25.6.89 |
| Comer See | | Micro Multihull Europameisterschaft | 22.7.–26.7.89 |


# Lars Oudrup Yacht Design

## Diplomingenieur, Schiffbau

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

Beratung und Berechnungshilfe für Selbstbauer werden pro Stunde berechnet.

*Ocean cruisers:*

*Havcat 36 und unseren neuen Havcat 42 von High-Tech Komposit gebaut, können wir jetzt aus Dänemarks berümtester Werft anbieten!*

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

# Inhaltsverzeichnis

**Seite**

1 Impressum
3 Worte des Vorsitzenden
5 Die leidigen Adressenänderungen
7 Kassenabrechnung
8 Literatur

**Die Aktuelle Seite**

9 Notizen zum Pfingsttreffen 1989
10 Rudi Wagner teilt mit
12 Techniktips
13 Ein neues Mitglied
High-Tech schützt vor Kenterung nicht
14 Treffen der Berliner Multihuller

**Fahrtenberichte**

16 Schwedentips
18 Anna's Log
27 Die Whiskey-Expedition
30 Erfahrungsbericht eines 60jährigen „Anfängers"

**Seite**

**Technik**

33 Motorisierung von Mehrrumpfbooten
34 Dr. Petersen zum Artikel „Motorisierung von Mehrrumpfbooten" in Nr. 52
36 Belastungen schneller Fahrzeuge im Seegang
37 Die Wharram-Seiten

**Dies und das und sonstnochwas**

39 Für alte Multisegler olle Kamellen
40 2. Dragonfly-Wintertreffen
43 Fahrtensegeln
44 Segeln verbindet!

**Vorstellung neuer Boote**

47 61' PROA
49 CDK 28 und CROCODILE
53 Mitsegelgelegenheiten suchen
Bootsmarkt
55 Veranstaltungskalender

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

| Ausgabe | Erscheinen | Redaktionsschluß |
|---|---|---|
| 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, bietet folgende Filme gegen eine Unkostenbeteiligung von DM 10,– an:

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

# Anzeigenpreise:

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

Für Jahresaufträge (4 Ausgaben) 20 % Rabatt.

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