

# MULTISO OT GMBH

# Handel mit Booten und Ausrüstung

# 雷 0471/74052 u. 799810 · Fax 0471/74116 v Am Seedeich 11 · 2850 Bremerhaven

Im neuen Yachtzentrum "Boot Bremerhaven"

# Unser aktuelles Lieferprogramm:

- Katamarane: Sport und Kreuzerkatamarane von 10 bis 65 Fuss Länge;
  - HOBIE CAT 13, 14, 16, 17, 18 und 21
  - SCAT-CAT, der Autodachkatamaran aus den USA
  - KL-Composite KAT 10-14-16-17; KAT 28 und KAT 28 Espace 8.53 x 5.06m
  - CDK-Composites: CDK 28, 8.53 x 6.50; KAIMILOA 19.80 x 9.90m Einzelbauten in allen Größen
  - Chantier Naval de Soubise: CHALLENGE 9 x 6m, AZULI 11.40 x 6.40m, FREYDIS 14.00 x 7.64m
  - Chantiers LABBE S.A.: CITE DALET II 9.50 x 5.90m
  - Ste des CMP: FLOXI 6.99 x 4.70m, BJARNI 8.99 x 5.40
  - CN MARC PINTA: PASTORALE 18.28 x 8.50m, FAUST 18.28 x 9.50m

Trimarane:

- Chantier Guymarine: Freely 8m, 8 x 6.50

Freely Micro-Class 7.67 x 6.50m

- CDK-Composites; Einzelbauten in allen Größen
- CN MARC PINTA: PAILLE-EN-QUEUE 16 x 10m

Baupläne:

- Eric LEROUGE: Katamarane und Trimarane von 5.50 bis 19.00m

Segel:

- CUDENNEC und VOILE SYSTEME, High-tech-Segel

für Mehrrumpfboote

Beschläge:

- HARKEN, RONSTAN, FICO, SPINLOCK, LEWMAR und andere

Bekleidung:

- RUKKA, ALLMER; K-WAY, MUSTO, AIGLE und andere

Vermietung und Vercharterung von Mehrrumpfbooten in Zusammenarbeit mit privaten und professionellen Eignern.

- Transportservice für Kundenboote bis ca. 1800kg Gewicht.
- Beratungen in allen Fragen des MULTIHULL-Segelns.
- Wir nehmen 1990 MIT EINEM CDK-FORMEL 28-KAT AN DER FORMEL 28-EUROPAMEI-STERSCHAFTEN TEIL.

Sie werden beraten von: Heino PICKER

# **MULTIHULL DEUTSCHLAND**

Heinrich M.C. Wölper, Parkallee 227, 2800 Bremen, Vorsitzender:

Gero Pischke, Am Tegeler Hafen 28G, Stellvertr. Vorsitzender:

1000 Berlin 27, Gesch.: 030/8545071, Priv.:030/4333847

Kurt Dieckmann, Grünwalder Straße 69, 8000 München 90, Tel. 089/643748

Dr. Arthur Petersen, Dr. Reil-Weg 19, 2950 Leer Tel.: 0491/5007 Beisitzer:

Fachausschüsse

Heinrich M.C. Wölper Geschäftsführung:

Bernd Huse, Altmannstr. 10, 2800 Bremen, Redaktionskomitee: Gesch.: 0421/328445, Priv.: 0421/345847

Dr. Franz X. Münch, Hamburger Str. 142, 2800 Bremen,

Gesch.: 0421/5383913, Priv.: 0421/494383

Frank Nieswandt, Liegnitzstr. 25, 2800 Bremen 21,

Priv.: 0421/6162477

Heino Picker, Am Seedeich 11, 2850 Bremerhaven,

Tel.: 0471/74052 Heinrich M.C. Wölper Dr. Arthur Petersen

Technik: Kurt Diekmann Micro-Multihulls:

### Reviervertreter/Berater

Dr. Arthur Petersen Ostfriesland: Wolfgang Gerschütz Jade:

Heino Picker Weser:

Heinrich M.C. Wölper Elbe:

Frank Kisch, Auf der Schlicht 107, 6203 Hochheim, Rhein-Main:

Tel.:06146/2410 Kurt Diekmann

Süddeutschland: Hartmut Theodor Pilgram, Höfe 24, 7298 Loßburg Südwest:

Tel.: 07444/6351

Gero Pischke, Am Tegeler Hafen 28G, 1000 Berlin 27, Berlin:

Tel.: 030/4333847

Schleswig-Holstein

M. Schulz-Kosel einschl. Hamburg:

Ernst W. Barth, Klingerstr. 38, 8000 München 70, Adria, östl. Mittelmeer: Gesch.: 089/ 7600033, Priv.: 089/7602300

# egionalkoordinator:

M. Schulz-Kosel Schleswig-Holstein:

Lothar Brausem, Einheitsstr.6, Nordrhein-Westfalen: 5000 Köln 60, Tel.: 0221/724664

Frank Kisch Rhein-Main:

Hartmut Theodor Pilgram Siidwest:

Kurt Diekmann Süddeutschland: Gero Pischke Berlin:

Verwaltung

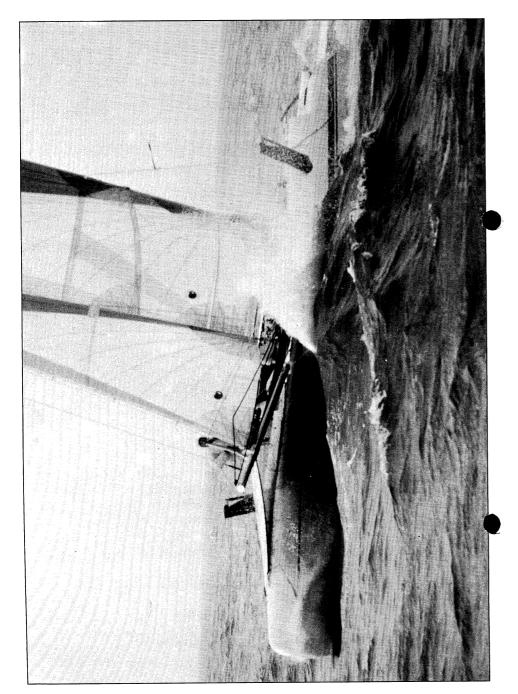
Volksbank Aurich e.G., BLZ 284 910 74, Kto-Nr. 404 075 900, Bankverbindung Kennwort: Multihull; Postscheck Volksbank Aurich, 52 843/302;

Postscheckamt Hannover, 4075 Multihull

Gesamtherstellung und Anzeigen

Scholz Druck & Verlag, Sebaldsbrücker Heerstr. 125, 2800 Bremen 44 Telefon: 0421/452223, Telefax: 0421/452200, Btx: 0421452200

Titelfoto: Iroquois



CDK 28

# Worte des Ersten Vorsitzenden

I. Die erste Pflicht eines Vereinsvorsitzenden ist, seinen Verein in Ordnung zu halten. Unser Vorstand und die, welche ihm nahe standen, sahen zunächst nur das Problem, neben dem "Mehrrumpf-Boten" den persönlichen Zusammenhalt in der an Mitgliederzahl ständig wachsenden Vereinigung zu halten. Für den "Boten" haben wir inzwischen das Redaktions-Komitee. Trotz der Umstellung auf unseren neuen Drucker, die Firma Scholz, scheint dieser Teil unserer Neuordnung zu laufen.

Eine große Einigkeit bestand sodann darüber, den Charakter unseres "Familienvereins" auf die Regionen zu übertragen. Das haben wir in Mönchen-Gladbach erörtert und darüber am 27. Januar 1990 einige Beschlüsse gefaßt.

Sie finden in diesem Heft das Protokoll der Mitgliederversammlung, aber dieses muß ebenfalls kommentiert werden. Was neu ist, muß vorgestellt werden, und dann müssen wir sehen, ob und wie es funktioniert. Dieser Teil unserer Neuordnung führt zu zwei weiteren Aufgaben, die wiederum einer Vorstellung und Erörterung bedürfen:

- a) Unsere Satzung bedurfte einer Neufassung damit sind wir leider noch nicht ganz fertig.
- b) Unsere Mitgliederkartei bedurfte einer Neuordnung. Dazu stellte unser Schatzmeister gewisse Forderungen, ohne deren Erfüllung er seinen Aufgaben nicht mehr gerecht werden konnte.

II. Lassen sie mich fortfahren mit dem Zuletztgenannten. Wir hatten bisher die von Wolfgang Gerschütz eingerichtete, in einem Computer erfaßte Kartei. In dieser war leider die Erfassung des Bootsbestandes äußerst mager. Für eine brauchbare Yacht-Liste reichten die Angaben nicht aus. Neben dieser Kartei führte unser Schatzmeister Klaus Lenk eine Liste, beide Listen konnten wir in der Vergangenheit aber nie zu einer Übereinstimmung bringen.

Klaus Lenk und Dr. Franz Münch haben inzwischen die Neufassung der Gerschütz-Liste übernommen. Mit einem Riesenaufwand an Arbeit haben sie beide Listen angeglichen, und wir glauben, jetzt die beste Mitgliederliste seit Entstehung unserer Vereinigung zu haben. Helfen Sie uns, diesen Zustand zu erhalten!

Dazu eine Grundregel:

Alle Beitrittserklärungen, sämtliche Änderungen von Anschriften oder Änderungen im Bootsbestand sind der Zentrale von Multihull Deutschland, Parkallee 227, 2800 Bremen, zu melden. Die Zentrale informiert die Zentralkartei, den Schatzmeister und den jeweiligen Revierobmann. Bekommt irgendjemand aus diesem Kreis Kenntnis von einer Änderung, bei der nicht vermerkt ist, daß die Zentrale unterrichtet ist, sollte solche Kenntnis sogleich an die Zentrale weitergeleitet werden.

Wir wollen allen Mitgliedern so schnell wie möglich eine neue Mitgliederliste zur Verfügung stellen. Wer darin einen Fehler findet, möge dies der Zentrale sofort anzeigen, anderenfalls riskiert er, ein Schicksal nach folgendem Muster zu erleiden:

Klaus Lenk hat als erster die Meinung vertreten, daß weder dem Schatzmeister noch dem Führer der Zentralkartei zuzumuten ist, nach der Anschrift eines Mitgliedes zu forschen, wenn Zweifel an der Richtigkeit der in der Kartei vermerkten Anschrift bestehen. Wer eine Anschriftenänderung nicht mitteilt, deshalb den "Mehrrumpfboten" nicht mehr erhält, der aus gleichem Grunde unsere

Rechnung oder Zahlungsaufforderung nicht erhalten kann, wird, wenn sein Beitragsrückstand 2 Jahresraten beträgt, aus der Mitgliedschaft gestrichen. In der Vergangenheit haben wir diesen Schritt gescheut, wir wollten niemandem Unrecht tun, das möglicherweise durch unsere eigenen Fehler verursacht worden ist. Inzwischen wissen wir, daß unsere eigenen Fehler gegenüber denen unserer Mitglieder so selten sind, daß wir dadurch entstehende Mühen in Kauf nehmen können. Erhält ein Mitglied aber über 1 Jahr lang keinen "Boten", sollte er nachfragen, warum nicht. Geschieht das nicht, schließen wir daraus auf ein Nichtinteresse an der Vereiniauna und/oder dem "Boten".

### III. Zur Satzung:

Aus dem Protokoll von Mönchen-Gladbach wissen Sie, daß wir zur Satzungsänderung einen sehr vagen Beschluß gefaßt haben und eine endgültige Formulierung den Herren Pischke, Dr. Petersen und Wölper überlassen haben.

Zur Satzungsänderung lag ein Antrag von Dr. Arthur Petersen vor. In Bremen kamen wir zu der Erkenntnis, daß dieser Antrag verbesserungswürdig war, und haben deshalb der Versammlung eine neue "modifizierte Version" vorgelegt. Dr. Petersen vermißte ein wesentliches Argument seiner Anträge. Der Dreier-Ausschuß wird versuchen, dies zu berücksichtigen. Über eine endgültige Änderung mag dann eine weitere Mitgliederversammlung beschließen.

IV. Die Regelung einer künftigen, persönlichen Kooperation, gewissermaßen der Rest unseres "Familienvereins", hängt davon ab, ob sich jemand findet, der dies lokal organisiert. Bislang haben wir als "Landesfürsten" vorgemerkt für

Bayern: Kurt Diekmann, Grünwalder Str. 69, 8000 München 90,

Berlin: Gero Pischke, Am Tegeler Hafen 28 G, 1000 Berlin 27,

Nordrh.Westf.:Lothar Brausem, Einheitstr. 6, 5000 Köln 6,

Mittelrhein: Frank Kisch, Auf der Schlicht 107, 6203 Hochheim,

Schlesw.Holst.: Manfred Schul-Kosel, Am Reff 1, 2305 Heikendorf,

Süd-West: Hartmut Theodor Pilgram, Lindenbuch, 7298 Losburg.

Alle Landesfürsten sind gebeten ein kleines Team zu bilden, um die Erhaltung der regio nalen Zusammenarbeit auch bei personellen Ausfällen sicherzustellen.

Einige Regionen sind gar nicht erwähnt. Zunächst Hamburg: Unter den etwa 50-60 Mitgliedern im Raume Hamburg ist offenbar niemand in der Lage sich vorzustellen, daß für Ein- und Drumherum-Bewohner einer Großstadt ein Interesse an Kontakten bestehen könnte.

Ein anderes Problem bietet Niedersachsen. Heino Picker hat bereits in Bremerhaven insbesondere eine Regatta-Aktivität entfaltet, auf gleichem Gebiet ist Karl Küstner tätig. Einige weitere Aktivisten sind an der und um die Weser ansässig. Ehe wir Heino Picker verurteilen etwas aufzuziehen, möchte ich die Weser-Anwohner noch einmal bitten zu äußern, wie sie sich eine Kooperation vorstellen können.

Im Raum der Friesischen Küste gab es bisweiten Aktivitäten, die abwechselnd von Dr. Petersen, Wolfgang Gerschütz und Klaus Lenk gesteuert wurden. Für diese Regionen gilt die gleiche Bitte wie für den Weser-Raum. Wie soll es in Friesland laufen ?

Schwierig wird es im restlichen Niedersachsen, dieweil man dort sehr verteilt wohnt. Für Ideenvorschläge wäre ich ebenfalls dankbar.

Daß die Landesfürsten unseren künftigen Vorstand bilden, ist in Möchen-Gladbach

beschlossen worden. Daneben brauchen wir selbstverständlich jene, die ich einmal als "Funktionsträger" bezeichnen möchte. Den Ausdruck hat Dr. Petersen erfunden. Es beginnt mit dem Schatzmeister, das wird hoffentlich weiter Klaus Lenk bleiben. Ferner gehört dazu der Vorsitzende des Redaktionskomitees, dafür steht uns weiterhin Bernd Huse zur Verfügung. Die technische Beratung, insbesondere die Vorstellung neuer Boote, belassen wir auch künftig bei Kurt Diekmann. Herrn Dr. Petersen darf ich bitten, soweit es ihm seine Gesundheit erlaubt, auch künftig als Selbstbauberater, als Berater über Angeleaenheiten des Wattenmeeres zur Verfügung zu stehen. Für die 2-jährig stattfindenden Veranstaltungen des I M M haben wir bereits zu früherer Zeit Manfred Schulz-Kosel gebeten, diese Dinge in der Hand zu behalten bzw. künftig zu übernehmen.

Dem noch immer in Bremen ansässigen Vorsitzenden wurde in Mönchen-Gladbach die Anstellung einer Halbtagskraft empfohlen. Zunächst glaubte der Vorsitzende, dem entraten zu können, wobei er darauf vertraute, daß ihm sein Anwaltsbüro auch künftig für diese Zwecke zur Verfügung stünde. Am Tage des Diktates dieser Zeilen erfuhr er sodann, daß der Vater der für ihn tätigen Sekretärin sich ab 1. April auf irgendeinem Gebiet selbständig zu machen gedenkt und ihm seine Tochter dabei helfen will. Das Anwaltsbüro wird also zukünftig allenfalls für Kommunikationsmittel wie Telefax und Telex und evtl. noch für die englische Sprache zur Verfügung stehen. Im übrigen suchen wir ab sofort eine Halbtagskraft. Büroraum, elektrische Schreibmaschine, Tonbandgerät etc. stehen zur Verfügung. Und Klaus Lenk meint, wir hätten auch etwas Geld, um eine solche Hilfskraft angemessen zu entlohnen.

V. Das Beste oder das, was uns am meisten am Herzen liegt, wird bis zum Schluß aufbewahrt, gewissermaßen der "Kaiser-Hap-

pen". Sie haben gelesen, daß wir 4 Mitalieder in der DDR haben. Gertrud und Helmut Richter in Friedland (im nördlichen Mecklenburg), Helga Steinmüller und Siegfried Störmer in Rostock. Regional wollen sich diese Mitglieder zunächst an den Kreis um Manfred Schulz-Kosel in Schleswig-Holstein anschließen. Familie Richter hat bereits am ersten Regionaltreffen in Schlesw.-Holst. teilgenommen. Auf dem Gebiete des Segelns in Kreuzerkatamaranen und -Trimaranen hat sich in der DDR bisher nicht viel getan. Bei unseren DDR-Mitgliedern war das allerdings anders. Als erstes hat Helmut Richter für die DDR-Ostseeküste ein Hafenhandbuch handschriftlich und mit Hafenplänen zusammengestellt. Wir haben dies für ihn der hiesigen Yacht-Presse angeboten. Die Yacht-Presse in Westdeutschland hat auf diesem Gebiet natürlich keineswegs geschlafen, aber wir können im Augenblick noch nicht übersehen, was aus diesen Bemühungen herauskommt. Der Verlag Edition Maritime will nach bisherigen Ankündigungen noch im März ein Hafenhandbuch DDR herausbringen. Im Augenblick bemühen sich die Kreuzer-Abteilung und die DSV-Verlag GmbH. um unser Material, das gelegentlich des Besuches unserer DDR-Mitglieder auf dem Bremer Intimtreffen um 2 Sätze von DDR Seekarten erweitert worden ist. Auch insoweit wird die weitere Entwicklung abzuwarten sein.

Ich verrate Ihnen kein Geheimnis, wenn ich weitergebe, daß auch in unserem Kreis zahlreiche Multihull-Segler in diesem Jahr sich mit dem Gedanken tragen, die Sommerreise in die DDR zu machen. Helmut Richter und Siegfried Störmer mit dem dazugehörigen Küchenpersonal sind bereit ?! zu helfen. Da aber beide noch, wie es in der DDR heißt, " in der Produktion" stehen, haben sie nicht unbegrenzt Urlaub. Siegfried Störmer könnte den reisewilligen Bundesbürgern, soweit sie auf Mehrrumpfbooten fahren, etwa Mitte Ju-

ni bis Mitte Juli zur Verfügung stehen. Erste Gedanken gehen dahin, daß Siegfried evtl. nach einem grenznahen Hafen des Bundesgebietes kommt und von dort einen kleinen Konvoy in den westlichen Teil des DDR-Reviers führt. Helmut Richter würde für den östlichen Teil zur Vefügung stehen, war sich aber bisher noch nicht darüber im klaren, ob er nicht seinerseits auch in die BRD segeln will.

Zum Glück hat er vor wenigen Tagen seine "Tabasco II" verkauft (selbstgebaute Monohull), so daß er jedenfalls nicht mehr durch artfremde Fahrzeuge abgelenkt wird.

Wer aus unserem Kreise die Absicht hat, mit Booten in die DDR zu reisen, um sich evtl. dem ins Auge gefaßten Konvoy anzuschließen, der möge dies, sobald wie möglich der Zentrale in Bremen mitteilen.

# Jahreshauptversammlung in Mönchengladbach

Die Jahreshauptversammlung fand am 27. Jan. 1990 im Hotel Dahmen, Mönchengladbach statt und wurde um 18.45 vom Vorsitzenden, Heiner M.C. Wölper, eröffnet. Anwesend waren 40 Mitglieder und 2 Gäste.

TOP 1 (Tagesordnungspunkt) Bericht über das abgelaufene Jahjr, Mitglieder- und Bootsbestand.

Folgende Punkte wurden vom Vorsitzenden angesprochen und einer späteren Diskussion empfohlen:

Begründung der zukünftigen Satzungsänderung

Förderung der Regionaltreffen
Pfingsttreffen 1989 in Bremerhaven
IMM 1989 in Horten, Norwegen
Mitglieder in der DDR (momentan zwei)
DDR Hafenhandbuch von Herrn Richter, (toll, toll)

Mitgliederadressenliste und Yachtliste (neuverwaltet)

Die gegenwärtige Mitgliederzahl beträgt 585, davon sind 214 ohne Boot, 163 besitzen Kreuzerkatamarane, 64 besitzen Kreuzertrimarane, 1 Proa gibt es auch, 65 nennen einen Einrümpfer ihr eigen, und 77 turnen auf offenen Geräten herum.

TOP 2 Bericht des Schatzmeister

Klaus Lenk legte den Kassenbericht vor. Die Prüfung erfolgte durch Frank Kisch und Gero Pischke, die die Abrechnung als in Ordnung befanden. Die Hauptausgaben mit ca. DM 18.000,— erfolgten für den vier mal erscheinenden "Boten". Das neue Finanzjahr beginnt mit einem Plus von DM 11.500,—

TOP 3 Entlastung des Vorstandes Bernd Huse beantragte die Entlastung des Vorstandes, die angenommen wurde.

TOP 4 Neuordnung unserer Vereinigung Vor allem wegen der stark gestiegenen Mitgliederzahlen wurden zur Entlastung von Heiner Wölper und auch des Redaktionsteams verschiedene Anregungen gegeben. Die Einstellung einer "halben Kraft" wurde ebenso diskutiert und mit Mehrheit gutgehei-Ben wie die Anhebung des Jahresbeitrages Man kam überein, das Personalthema im Hinblick auf die Kosten durchzurechnen und weitere Diskussionen im "Boten" durchzuführen (Stichwörter hierzu: Weiterer Mitgliederzuwachs, Annoncenpreise, Einstellung einer "Vollkraft], öffentlicher Verkauf des "Boten", etc.) Eine Probeabstimmung ergab eine eindeutige Mehrheit mit einer Gegenstimme und zwei Enthaltungen.

Der zweite Punkt zum Thema Neuordnung und Satzungsänderung betrifft die Arbeit der Regionalgruppen, deren jeweiliger Regionalkoordinator ("Landesfürst") mehrmals im Jahr Treffen organisiert. Sechs Regionalgruppen bestehen schon, drei weitere müssen sich noch etablieren — siehe Aufstellung am Ende dieses Protokolls.

Ausgehend vom Vorschlag Dr. Petersens zur Satzungsänderung (s.a. "Bote" Nr. 55) soll nach übereinstimmender Meinung der Mitglieder folgender weitere Weg eingeschlagen werden: Nach nochmaliger Diskussion im "Boten" werden H. Wölper, Dr. Petersen und G. Pischke einen modifizierten Entwurfzur Satzungsänderung ausarbeiten, und ihn dann zur endgültigen Annahme vorschlagen. Die Abstimmung zu dieser Vorgehensweise endete mit null Gegenstimmen, einer Enthaltung und dem Rest dafür.

Fritz Roth kritisierte die Nichtveröffentlichung seines Briefes im "Boten", in dem er nach einer Beurteilung seines Proa-Entwurfes von Kurt Diekmann die Vorzüge seiner Konstruktion nochmals herausstellen wollte.

TOP 5 Neuwahl des Vorstandes

Neu in den Vorstand als 2. Vorsitzender wurde Gero Pischke aus Berlin mit 1-stimmiger Wahl aufgenommen. Ebenso 1-stimmig wurde Franz Münch als Schriftführer angenommen. Als Vorsitzender des Redaktionskommitees wurde wieder Bernd Huse ebenfalls 1-stimmig — gewählt. Bezüglich der Kassenprüfung wurde beschlossen, die Prüfer jeweils vor Ort zu bestimmen.

TOP 6 Satzungsänderungen . . .(s. TOP 4) TOP 7 Planung für 1990

Das diesjährige Intimtreffen findet am Samstag, den 17. Februar 1990 im Hause Wölper in Bremen statt. Die Termine der Regionaltreffen finden sich im Anschluß an dieses Protokoll.

TOP 8 Der "Mehrrumpf-Bote"

Ein- und Austritte aus dem Verein sowie Adressenänderungen sind nach wie vor zentral an Heiner Wölper mitzuteilen. Kopien hiervon gehen dann an Klaus Lenk, Franz Münch und die jeweils zuständigen Regionalkoordinatoren. Klaus Lenk wiederum verschickt daraufhin eine sehr nette Zahlungsaufforderung und ein Formular, in dem u.a. um aktive Mitarbeit in irgendeiner Form nachgefragt wird.

Bernd Huse beklagte die ungenügende Anzahl von Mitarbeiter(innen) im Redaktionskomitee (Abhilfe?)

Fahrtenberichte von Ostsee und Wattenmeer sind bisher Mangelware und deshalb für die Zukunft sehr gefragt.

Angeregt wurde auch ein Frage/Antwort-Service bezüglich Fahrtenerfahrungen, ähnlich der Mitsegelbörse.

Weitere Vorschläge befaßten sich mit der Selbstbauer Szene: Alle Selbstbauer sollten sich melden, damit untereinander Kontakt aufgenommen werden kann. Prof. Halter stellte sich als Schrift-Pate eines Simpson 13 m zur Verfügung. Diese Idee scheint sehr vernünftig, da Selbstbauer ja in erster Linie bauen. Da der Bau üblicherweise nicht so schnell vonstatten geht, genügt wahrscheinlich pro Jahr ein Fortschriftsbericht vom Paten.

Von Kurt Diekmann kam die Bitte um Einsendung von Fahrleistungsdaten von Jachten. Damit könnte man eine "Datenbank" anlegen um für zukünftige Konstruktionen bessere Vorhersagen geben zu können. Benötigt werden hierzu folgende Größen: Scheinbare Windgeschwindigkeit, scheinbarer Windeinfallswinkel (bzgl. Schiffsachse), Geschwindigkeit durchs Wasser, herrschende Windgeschwindigkeit (wenn möglich), Segelfläche, Segelkombination, Verdrängung des Bootes.

Ein weiterer Punkt des wünschenswerten Erfahrungsaustausches betrifft das Thema "Wie verhalten sich Rollreffs?".

TOP 9 Verschiedenes

Von Dieter Grewe wurde die gesamte Videothek mit zusätzlichen Neuerwerbungen aufgelistet.

Das Pfingsttreffen am 3./4. Juni 1990 wurde zwar angesprochen, aber noch kein endgültiger Veranstaltungsort festgelegt. Ende des offiziellen Teils der Jahreshauptversammlung war um 20.45 Uhr.

PS.: Durch einen organisatorischen Fauxpas unsererseits konnte die erstmalig geplante Diskussion mit einem Konstrukteur nicht in größerem Rahmen erfolgen. Eingeladen war Georg Nissen aus Hamburg, Konstrukteur u.a. von Pieskes Shangri-La und Shangri-La Nova. Er kam auch, jedoch um 16 Uhr, also während der Vorstandssitzung und mußte leider um 17 Uhr wieder abfahren. So kam nur eine kurze, wenn acuh sehr interessante und lebendige Diskussion zustande. Angesprochene Themen waren:

Zahlenmäßiges Verhältnis Einrumpf-/Mehrrumpfsegler

Minimale Größe von Multis zum Wohnen Optimale Größe von Multis (Nissen: Um 14 m Länge)

Erreichbare Geschwindigkeiten Wahl Kiele oder Schwerter Computer als Konstruktionshilfe

Kenterung der Tektron (s. "Bote" Nr. 54) Den eingeschlagenen Weg, einen Konstrukteuer zur Diskussion einzuladen, halten wie für eine echte Bereicherung einer Jahresver-

sammlung. Wir werden deshalb für das Treffen 1991 einen zweiten Versuch starten und hoffen, nochmals Herrn Nissen dafür gewinnen zu können.

Franz Münch

# Nächste Regionalversammlungen

Raum 8000 (Bayern)

Landesfürst - K. Diekmann

Ort: Rhätenhaus, Luisenstraße, 8000 München

Termin: 09.02.1990 - 19.00 Uhr 06.04.1990 - 19.00 Uhr

Sept. oder Okt. 1990

Raum 1000 (Berlin)

Landesfürst - Pischke

Ort:

Termin: April oder Mai 1990

Oktober oder November 1990

Raum 7000 (Südwest)

Landesfürst - Pilaram

Ort:

Termin: 09.03.1990 (jeweils erster in ungeraden Monaten)

Raum Frankfurt Landesfürst - Kisch

Raum 4000/5000 (Nordrhein-Westfalen) Landesfürst - L. Brausem (Tel. 0221/73 46 64)

Raum Schleswig-Holstein Landesfürst - Schulz-Kosel

# Die aktuelle Seite

# Notiz zum Multihull Symposium in Southampton

Am 18, und 19, November 1989 fand in Southampton das 20. internationale MULTIHULL SYMPOSIUM statt. Wie schon 2 Jahre vorher in Monikendam rekrutierten sich die Vortragenden zum größten Teil aus dem Kreis der führenden Konstrukteure der Mehrrumpfpootszene. So werden Euch die meisten Nanen wie John Shuttleworth, Eric LeRouge, Derek Kelsall, Rob Underwood, Nigel Irens u.a. sicherlich bekannt sein. Die Vorträge dieser Fachleute waren sehr interessant und informativ.

Nachfolgend einige der vorgetragenen Themen:

John Shuttleworth: Hi-tech design,

Americás Cup

Performance predictions

Eric Le Rouge:

French Catamarans,

Case for the 28

Derek Kelsall:

Flat panel technique

Ed Dubois:

Formula 40s/Full Pelt

Rob Underwood: Prouts

Nigel Irens:

Formula I

Martin Smith:

The case for the micro.

stress analysis

James Wharram: Polynesian catamaran

buildina

Andere, teilweise von Nichtprofis vorgetragene Themen befaßten sich z.B. mit Cruising Experiences and Tips (Mary Lack), Cruising to Russia (Fam. Wood) oder Capsizing (Mike Goldina).

Ich denke, es war also für jeden Geschmack etwas dabei.

Veranstaltungsort war das Mountbatten Theatre in Southampton, das wirklich allen Ansprüchen gerecht wurde und sich durch die dort befindliche Kantine bestens eignete. Hier fand auch am Samstag das gemeinsame Dinner (sehr gut) statt, in dessen Verlauf es zu vielen netten Gesprächen und Kontakten der Teilnehmer kam.

Die nächtliche Unterbringung ließ, ebenso wie die gesamte Verpflegung und Betreuung, keine Wünsche offen.

Henning Krützkamp



Wird jetzt in Amsterdam gebaut !!! Lars Oudrups Entwurf Havkat 31

Sehr schneller Kajütkatamaran, Länge 9,55m, Breite 5,90m kasko und segelfertig!

Dr. ML. Kingstraat 41 · 1121 CR Landsmeer 0031-20-312104 · privat (0031-2908-6386)

RHEBERGEN MULTIHULL YACHTS

# in Jugoslawien, Biograd na moru 30.7. - 2.8.1990

Zum ersten Mal wird es ein internationales Treffen der Katamaran- und Trimaran-Segler im Mittelmeer geben. Die Marina Kornati in Biograd na moru, etwa 20sm südlich von Zadar gelegen, wird es durchführen.

Biograd liegt in unmittelbarer Nähe des Nationalparks der Kornaten, eines Inselarchipels, der rund 150 Inseln und Klippen umfaßt. Die Marina verfügt über mehr als 600 Liegeplätze und wird für die teilnehmenden Yachten das gesamte äußere Hafenbecken freihalten.

Dort werden sich die Teilnehmer am 30. Juli treffen. Am nächsten Tag geht die Reise weiter in die Kornaten (ca. 15sm), wo es am Abend ein Grillfest geben wird. Für den dritten Tag ist eine "Segelrallye" durch das Inselwirrwarr der Kornaten vorgesehen, die ebenfalls in einer der herrlichen Buchten enden wird. Der vierte Tag brinat die Yachten dann wieder zurück nach Biograd, wo es am Donnerstag eine große Abschiedsparty mit Preisverleihung geben wird. Gewertet wird nach Tagesetappen, es zählt aber nicht nur die gesegelte Zeit, sondern auch seemännisches Wissen und Kenntnis des Reviers. Für Renn-Multihulls (Micro, Formel 28) gibt es ab fünf Booten eine eigene Wertung.

Anmeldung und weitere Informationen:

Marina Kornati

YU-57 210 Biograd n/m

Ein ausführliches Programm steht zur Zeit noch nicht fest, wir wollen es auch ungern minutiös festlegen. Wir (das sind in erster Linie die wirklich netten Leute der Marina und ich) wollen mit diesem IMM zweierlei erreichen:

Erstens ist es höchste Zeit, daß sich die inzwischen recht zahlreichen Multihuller aus dem Mittelmeer endlich auch einmal versammeln und kennenlernen, wobei der Spaß im Vordergrund stehen wird.

Zweitens möchte ich gerne möglichst vielen Mehrrumpfkollegen dieses wirklich herrliche Revier bekannt machen, das speziell für unsere Boote hervorragend geeignet ist.

Gesegelt wird natürlich auch werden. Wer aber eine knallharte Regatta erwartet, sozu sagen eine Art America's Cup, der wird enttäuscht sein. Wie der Name schon sagt, es wird ein Meeting - Segeln natürlich inbegriffen.

# Formalitäten: Nur wenig Papierkrieg

Ganz ohne Formulare geht es auch in Jugoslawien nicht, doch der Papierkrieg nimmt nur wenig Zeit in Anspruch. Gute Vorbereitung hilft auch hier Zeit sparen.

### Welche Papiere für die Crew?

Empfehlenswert ist ein Reisepaß, es geht auch mit dem Personalausweis, dann benötigt man aber an der Grenze oder im Port of Entry einen für vier Wochen gültigen "Touristischen Passierschein", der einige Mark kostet und Verzögerungen verursacht.

Ein Bootsführerschein wird nur vom Skipper verlangt. Vorgeschrieben ist der amtliche Sportbootführerschein Küste, wenn das Boot mit einem Motor von mehr als 3,68 kW (5 PS) ausgerüstet ist. Anerkannt wird in der Regel auch ein B-Schein des Deutschen oder Osterreichischen Segler-Verbandes. Führerscheinfrei sind kleine Boote ohne Motor. Wer keinen Führerschein vorweisen kann, hat die Möglichkeit, beim Hafenkapitän eine Prüfung abzulegen, nach der ein befristeter Führerschein ausgestellt wird.

Für jedes Mitglied der Crew muß die Bestätigung oder polizeiliche Anmeldung vorgelegt werden. Man bekommt sie bei der Marina, in einem Hotel oder in einem Touristbüro.

### Welche Papiere für das Boot?

Keine Papiere werden für Kanus, Kajaks oder ähnliche Boote unter drei Meter Länge und ohne Motor benötigt. Für alle anderen Boote muß ein Dokument vorgelegt werden. Am gebräuchlichsten ist das "Internationale Verbandszertifikat", das es beim DSV und DMYU (für Mitglieder auch beim ADAC) gibt. Rechtzeitig beantragen!

Bei der Einreise über Land erfolgt eine formlose, mündliche Anmeldung des Bootes an der Grenze. Bei Einreise über See führt der erste Weg zum Zoll in einem Port of Entry.

Dann wird das Boot beim Hafenkapitän angemeldet. Dieser stellt die Odobrenje za plovidbu (Fahrtgenehmigung) aus und trägt gegen Vorlage der Pässe die Daten der Crew in die Crewliste ein. Jede Änderung der Crew ist sofort zu melden und die Liste berichtigen zu lassen.

Eine Haftpflichtversicherung für das Boot (nachgewiesen durch die blaue Versicherungskarte) ist nicht vorgeschrieben, aber empfehlenswert. Die Einfuhr von Seefunkstellen ist nur erlaubt, wenn das Gerät fest im Schiff eingebaut ist. Für CB-Geräte ist eine spezielle Genehmigung nötig, die bei den jugoslawischen diplomatischen Vertretungen in Deutschland beantragt werden kann.

### Für Auto und Trailer

Die grüne Versicherungskarte ist vorgeschrieben. Der Trailer sollte mit drinstehen.

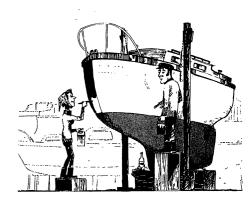
### Welche Vorschriften für Dauerlieger?

Eine Yacht unter ausländischer Flagge kann nach dem Einklarieren bis zum 31. Oktober des nächsten Jahres im Lande bleiben. Wird das Boot in der Zwischenzeit unter Zollverschluß gegeben, so beginnt diese Frist nach Beendigung des Zollverschlusses von neuem. Ein Zollverschluß (der durch die Marinas erledigt wird) ist vorgeschrieben, wenn der Eigner das Land für länger als 20 Tage verläßt.

Das Befahren des Kornat-Kanals ist gebührenpflichtig. Die obere Krka ist ab der Straßenbrücke bei Skradin für alle Boote gesperrt.

### Ausrüstungsvorschriften

Unabhängig von den im Heimatland des Schiffes geltenden Vorschriften für die Sicherheitsausrüstung müssen folgende Dinge als Minimalausrüstung mitgeführt werden: Anker von ausreichendem Gewicht mit mindestens 30 Meter Kette oder Trosse, Festmacher von zehn Meter Länge, zwei Hilfsriemen, Handpumpe, Verbandskasten. Notsiangle: sechs rote Leuchtraketen mit zwei Paketen wasserdicht verpackter oder wasserfester Zündhölzer; Lichterführung entsprechend Seestraßenordnung. Die Einfuhr von Signalpistolen ist erlaubt, wenn ersichtlich ist, daß sie zur Notausrüstung eines Bootes gehören. Ernst-Wolfgang Barth



"Es ist doch schön, daß wir uns schon im Herbst einig waren, den Rumpf blau zu streichen."

# Die Intimität unseres traditionellen Intim-Treffens

erstreckte sich von Rostock bis Emden und im Süden sogar bis Österreich, und die wölperschen Räumlichkeiten waren mit 31 Personen wie üblich gut besetzt. Ein paar vertraute Gesichter fehlten leider, dafür lernte man neue kennen, und die maritimen, persönlichen sowie hausfraulichen Fachsimpeleien in kleinen Gruppen ließen die Stunden schnell vergehen, gewürzt mit Dias aus der DDR und Filmen von Norwegen- und Helgoland-Reisen.

Eine ganz besondere Würze dieses Treffens war der Besuch von Helmut und Gertrud Richter und Siegfried Störmer mit Helga Steinmüller aus der DDR, der allen Gespächen eine besondere, aktuelle Note verlieh. Helmut, der sonst eigentlich gar nichts zu tun hat -er baut nur unter DDR-Bedingungen einen Kat! - fabrizierte ein Lampen-Buddelschiff der MAIMUNA V, ein Meisterstück!

Ansonsten sorgte unser Delmenhorster Mitglied wieder reichlich für den lukullischen Multihull-Auftakt, und Herrentorte sowie Butterkuchen u.a. fanden schnellen Absatz. Das abendliche Buffet war in seiner Vielseitigkeit und Reichhaltigkeit wieder kaum zu übertreffen, von Fisch und Fleisch über Käse und Salat zum Vitaminstoß Obst war alles vorhanden, und ein besonders delikater Import aus der DDR machte uns mit "Kassler Broilern" bekannt, das sind gepökelte-geräucherte Hähnchen. Und außer spritzigem, österreichischem Wein beflügelte eine nigerianisch gewürzte Emdener Mitternachtssuppe die schon etwas müden Geister zu niederbayerischen Klängen und maritimen Gesängen. So feierten wir 1 x rund um die Uhr und danken allen Helfern für ihre tatkräftige Unterstützung. Wir freuen uns jetzt schon auf das nächste "Intim-Treffen" 1991!

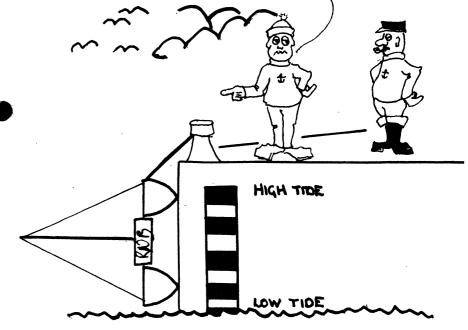


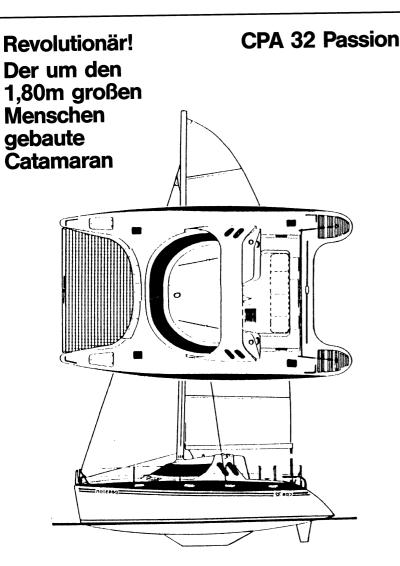
Heinrich M.-C. Wölper am Akkordeon



Heinz Picker, Dieter Krützkamp

HEY FRED! SOMEONE HAS NICKED THE B\*&SNY CAT SINCE WE'VE BEEN IN THE PUB

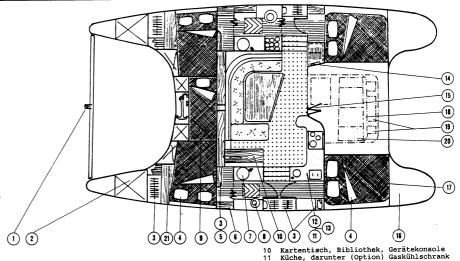




L.9,99m, B:5,80m, T:0,60m, S:68m<sup>2</sup>, 4 Doppelkojen, 1 Einzelkoje, 2 WC/Dusche, Vollsicht-Deckssalon mit Kartentisch und Küche. Kein Klappdach, DM 145000,- o. MWSt. ab Werft, Charter, Probesegeln und Mitsegelgelegenheit ab Hyeres und Gruissan, Eigner und 50%-Miteigner für Rendite-Vercharterung gesucht.

CH-8265 Mammern

Telefon: 0041/54413931 Fax: 0041/54413760



- Bugträger, Bugbeschlag
- Stauraum
- Hängeschrank Doppelkoje 200x140cm
- Kojenstufe
- Lavabo, Duschhahnen, Schrank, Apotheke
- Bretonische Einzelkoje mit Ablage und Schrank

- Kühl-, Tierfkühl- Schrank (Option) Gasherd 2 Flammen
- Nasszeug-Schrank
- Falttuüre
- Technische Räume, Motorräume
- Heckfenster
- Cocpit mit Bank für 10 Pers.
- Koffer, Aussenbordmotor mit Hubsystem
- Im Deck versenkter Cockpittisch
- Ablagefläche

# Probe-, Ferien- + Meilen- Törns Sommer 1990

### Alle mit Vollpension

Cataclub 32 "Passion": ab Gruissan, Hyeres und Genfersee, Probetörns jeden Sa/so, DM 180.-/Tag. Wochentörns 21-27.04, 19-25.05, 2-8.06, DM 1100.-/Person.

Cataclub 46 "Blue Lagoon": bis Mai ab Pointe a Pitre nach Vereinbarung, DM 3600.-/Wo/Doppelkabine, kreolische Vollpension. Ab Juli gleiches Angebot in den Roques /Venezuela

Cataclub 46 "Exellence": 01.08-10.09, in Etappen Gruissan-Malaga-Lisboa-La-Corona-La Rochelle . 20.09-10.10: La Rochelle-Brest-Le Havre, Anschließend Seine aufwärts nach Paris. DM 1100.-/Wo/Person.

Cataclub 55 "Voyageur": 01.-28.07 in Etappen: Gruissan-Balearen-Sardinien-Korsika-Sizilien-Dubrovnik-Zadar. 05-30.08 Rückreise nach Cannes. Vollpension DM 1600.-/Wo/Person.20.09-10.10 Cannes-Genua DM 1200.-Wo/Person. 15-25.10 Genua Gruissan DM 1050.-/Wo/ Person

Fordern sie Detailprogramme an!

# Der Norden Holt Auf - 1. Regionaltreffen in Kiel

Nachdem Regionaltreffen in anderen Teilen unseres Landes bereits seit einiger Zeit stattfinden, haben die Nordlichter sich am 16.2.1990 erstmals zu einem Wintertreffen zusammengefunden. Manfred Schulz-Kosel konnte in dem Kieler Restaurant "Haus des Sports" insgesamt 30 Mitglieder begrüßen, von denen 7 ihre Ehefrauen mitgebracht hatten. Drei Gäste waren mit dabei, um Multihull-Atmosphäre zu schnuppern. Peter Herrmann und Frau und Reinhard Einfeldt waren sogar aus Dänemark angereist. Die weiteste Anreise hatten jedoch Gertrud und Helmut Richter aus Friedland (DDR), die dafür von Klaus Voss einen kleinen Weltempfänger entgegennehmen durften.

Der Abend verging viel zu schnell mit angeregten Gesprächen über Selbstbauten,

Invasion in DDR-Gewässer, für die Helmut Richter ein kleines Hafenhandbuch geschrieben hat, das nach einer unbestätigten Melduna in Kürze in "Edition Maritime" erscheinen soll.

Man beschloß, solche Treffen künftig zweimal im Winterhalbjahr durchzuführen, ein Treffen im November, eins im Februar/März. Die Ankündigungen dazu sollen rechtzeitig im "Mehrrumpf-Boten" erscheinen.

Für die bevorstehende Saison wurde ein Pfinasttreffen auf der Schlei vereinbart, zu dem sich am Pfinast-Sonnabend hoffentlich zahlreiche Multihulls auf dem Wormshöfter Moor, direkt neben Maasholm, einfinden werden.

# durchaeführte Törns und die bevorstehende

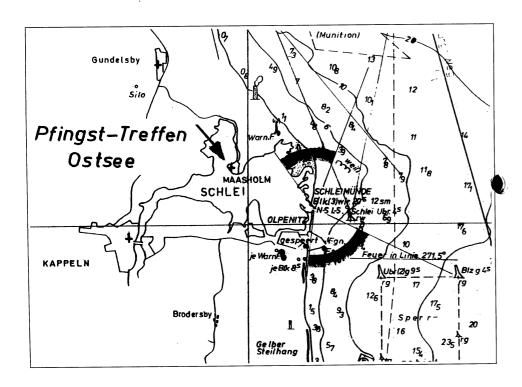
Das Treffen soll stattfinden im Alten Hafen von Hooksiel. Der alte Hafen liegt am inneren Ende des Hafenpriels, also auch noch hinter dem Liegeplatz beim Restaurant "Mu-

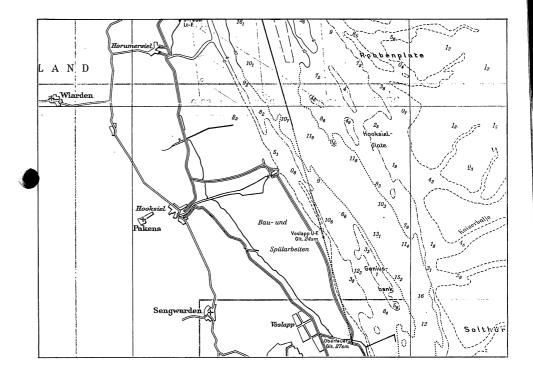
Hafenmeister ist Herr Herbert Fangmann, Privatwohnung etwa 100 m vom Hafen entfernt, Langestr. 7 in 2949 Hooksiel, Tel. 04425 - 1036

schel".

Herrn Fangmann unterstehen auch die Liegeplätze beim Restaurant "Muschel". Sollte der Platz im Alten Hafen nicht ausreichen, wird Herr Fanamann unsere Boote bei der "Muschel" oder anderenorts unterbringen. Es muß zu Pfingsten auch mit anderen Booten gerechnet werden: "Wer zuerst kommt, mahlt zuerst".

Für Versammlungs- und Feierzwecke steht uns zur Verfügung die Göpel-Scheune, ein strohaedecktes, rundes Scheunendach, dessen Seiten bei schlechtem Wetter durch Persenninge abgehängt werden können. In der Scheune sind Sitzplätze für ca. 40-50 Pers., an der Außenseite des Scheunendachs befindet sich ein großer Grill. Im Prinzip müssen wir Getränke und Fleisch mitbringen, der örtliche Schlachter soll allerdings erstklassige Fleisch- und Wurstwaren liefern. Man kann selbstverständlich in Hooksiel auch Sonstiges einkaufen, ich habe zwei Supermärkte gesehen und ein Fischgeschäft, das tägl. eigenen Fang, z.B. Krabben, anbietet. Vorsorglich sollte man noch Grillkohle zur Hand haben, für den Fall, daß die vorhandenen





Pfingsttreffen 1990 in Hooksiel

Vorräte nicht ausreichen (Anzünder nicht vergessen!). Der Fußweg vom Hafen bis zur Göpel-Scheune dauert etwa 10 Min. Um die Göpelscheune herum ist ein idealer Kinderspielplatz.

Anmerkung für die Zentrale in Bremen:

Wir sollten schnellstmöglichst unser Treffen bei Herrn Fangmann bestätigen und bei dieser Gelegenheit Herrn Helmut Janßen unterrichten, speziell für die Göpel-Scheune, welche der Verwaltung des Herrn Janßen untersteht (Er verwahrt die Schlüssel).

Dann sollten wir für die in Frage kommenden Tage die Schleusen-Offnungszeiten wiedergeben. Angemeldet ist das Treffen vom Pfingstsonnabend, den 2. Juni, bis Pfingstmontag, den 4 Juni. Mit Rücksicht auf die Reihenfolge des "Mahlens" wird empfohlen, so früh wie möglich im Alten Hafen einzutreffen

### Schleusenzeiten:

1. Mai bis 30. September, Montags bis Donnerstag jeweils um 08.00, 11.00, 15.00 und 19.00 Uhr; Freitags um 08.00, 09.00, 10.00, 11.00, 14.00,15.00, 16.00,17.00, 18.00 und 19.00 Uhr;

Sonnabends und Sonntags jeweils um 08.00, 09.00, 10.00, 11.00, 14.00, 15.00, 16.00, 17.00, 18.00, 19.00 und 20.00 Uhr.

Pfingstmontag, den 17. Juni sind Schleusungen wie Sonntags.

### Gemeinsame Fahrt in die DDR

Siegfried Störmer aus Rostock ist bereit von Mitte Juni bis Mitte Juli für einen Konvoi von Mitgliedern den "Fremdenführer" zu spielen. Siegfried Störmer hat vorgeschlagen zu diesem Zweck nach Lübeck zu kommen, dort auf der Maimuna V den Lotsen für den gesamten

Konvoi zu machen um uns das unbekannte Revier vorzustellen. Interessenten melden sich bitte schnell bei Heinrich M.-C. Wölper, der die Koordination übernommen hat. Auf der Maimuna V gibt es noch für 1-2 Personen eine Mitsegelgelegenheit.

# "... es ist ungemein beruhigend, richtig gut versichert zu sein." Einfach mal anfragen!

Haml

Sicherheit für Schiff und Besatzung überall und immer Hamburger Yacht-Versicherungs-Vermittlung

ERICH SCHOMACKER VERSICHERUNGSMAKLER

Rödingsmarkt 16, 2000 Hamburg 11, Tel. (040) 363891, Fax (040) 363894

### Dies und das und sonstnochwas

# Eigentlich sind alle Ideen irgendwo geklaut ...

Seit sieben Jahren segle ich eine Iroquois, und ich bin eigentlich sehr zufrieden mit dem Schiff. Von der Bretagne bis zur dänischen Südsee bin ich in den Jahren gesegelt, über 10.000 sm, meist zu zweit, manchmal allein, selten mit mehreren Personen an Bord, und ich freue mich immer, wenn ich gegenüber den Monos die Vorzüge meines Cats ausnutzen kann, schneller, bequemer, sicherer. Diese armen Leute mit den schrägen Füßen, nie können sie auf der Kreuz am gedeckten Tisch sitzen, essen und dabei andere Boote achterausbleiben sehen!

Also eigentlich könnte ich ganz zufrieden sein mit der *Pas de deux*. Und auch das Design gefällt mir ganz gut, selbst wenn es noch aus der Zeit stammt, als die Kühlschränke runde Ecken hatten. Aber immer hat man noch etwas anderes im Kopf und das nicht nur, weil ich mir denselben auf dem Brückendeck ständig stoße. Also ein bißchen mehr Platz überall, auch in der Pantry, der Toilette, den Kojen wäre schon nicht schlecht...

Aber wo landet man, wenn man(n) auf dem Brückendeck aufrecht stehen will? Entweder bei einem Scheusal, das mehr hoch als breit st (alle Besitzer von Cats unter 10 Metern mit Stehhöhe auf der Brücke mögen mir verzeihen!) oder bei einem Riesending von über 13 Metern, um die Linien wenigstens einigerma-Ben gestreckt zu halten. Nun wäre ja Länge gar nicht mal das Schlechteste, da sie ja bekanntlich läuft und ich ein Freund schneller. langer Reisen bin. Aber womit fülle ich die Fläche einer Dreizimmerwohnung, wenn nicht mit teuren Einbauten; die entsprechende Anzahl Mitsegler haben die meisten Eigner großer Boote eh nur an ein bis zwei Wochenenden an Bord.

Und dann ist da noch die Kleinigkeit der Finanzierung! Kurz, was ich schön finde, kann ich mir nicht leisten, und was ich mir leisten kann, …siehe oben!

Na, so blieb ich denn der *Pas de deux* treu, pflegte sie liebevoll, rüstete sie weiter aus und sammelte daneben Prospekte, photographierte hier und da, fuhr zu Messen und kehrte jedesmal frustrierter zurück. Auch Patrick Boyds Bootsmarkt (und die Anzeigen in MHD) gaben bislang nichts her.

Was liegt in so einem Falle näher, als heimlich an einen Selbstbau zu denken, und dabei kamen mir dann all die Ideen in den Sinn, die mir inzwischen begegnet waren:

Da las ich z.B. in der Zeitschrift Segeln (die Nummer hab ich leider vergessen) einen Artikel vin einem amerikanischen Konstrukteur, der davon ausging, daß alle Stahlschiffe um die 10 Meter viel zu dick dimensioniert sind. da man dünnere Platten nicht mehr schwei-Ben kann. So hat er das Verhältnis von Bootslänge zu Materialdicke einfach ausgereizt: mit einer noch schweißbaren Minimumwandstärke könnte ein Stahlboot fast 18 Meter lang sein. Herausgekommen ist bei ihm die Steelstar, ein 18 Meter langer Knickspanter einfachster Bauweise mit dem Lebensraum für vier Personen, konzentriert auf die mittleren 10 Meter. Vorne und hinten ist Luft. Was ihm an Geschwindiakeit durch die primitive Bauweise verloren geht, macht er durch die Länge wett. Genial! Die Idee müßte man klauen!

Natürlich kommt Stahl für einen Cat nicht in Frage. Aber dann erschien in der *Yacht* (12/89) die Idee eines *Low Budget World Cruizers*. Auch hier wieder einfache Spantform= einfache Bauweise bei großer Länge,

aber mit der neuen Idee Aluminium. Auch die Idee lund noch einige andere) könnte man klauen, z.B. erschrecken mich immer die Kosten, die mein Stegnachbar mit seiner 7 Meter breiten Close to Perfection jeden Winter für den Autokran zu bezahlen hat, um sein Schiff ins Winterlager zu heben. Einem Alurumpf könnte man zumuten, im Winter im Wasser/Eis zu bleiben. Aber die Wellenanlage! - Da läßt sich doch die Idee von Rob Das klauen, einen starken Außenborder im Schacht zu verwenden. Den kann man im Winter sogar mit nach Hause nehmen und im warmen Keller warten. Und beim längeren Segeln zieht man ihn in den Rumpf und spart sich den Wasserwiderstand. Oder gleich zwei davon, vielleicht die neuen Diesel von Yamaha? Die sind genauso teuer wie aleichstarke Saildrives, aber wiegen sogar noch 40 kg weniger.

Aber für den Unterwasseranstrich müßte das Schiff dann noch einmal im Jahr aufs Trockene, ja, aufs Trockene schon, aber nicht an Land. Mit einem kleinen Generator und einem Hochdruckreiniger für den Preis eines Winterlagers kann man auf jeder Sandbank sein Unterwasserschiff schnell machen. Man schont dann zugleich auch die Umwelt vor weiterer Giftfarbe. Nebenbei scheint in den Gewässern, in denen ich zu segeln gezwungen bin, eh kaum noch was zu wachsen, denn mein Unterwasserschiff kommt mir von Jahr zu Jahr immer sauberer vor, wenn der Kran das Boot im Herbst aus dem Wasser hebt.

Nun hat zwar auch Alu so seine Probleme, nämlich elektrolytische Korrosion zu edleren Metallen, aber wenn man konsequent bei diesem Material bleibt, z.B. durch Poppnieten aus Alu bei allen Verbindungen, bleibt man, metallisch gesehen, in der Familie. Auch muß ein Alurumpf isoliert werden, sonst lebt man in einer Tropfsteinhöhle, an deren Decke auch kein Teppich hält. Aber wie wäre es mit Sperrholzplatten als Deck, 15 mm

stark, mit Teakoberfläche (aber ohne aufgemalte Stabdeckimitation), ganz schlicht, (gesehen beim *Wadvogel*l, das ist rutschsicher, isoliert gut, ist pflegeleicht und mit den oben erwähnten Poppnieten schnell zu verarbeiten.

Ehe ich mich jetzt weiter in konstruktiven Details verzettelte, war an dieser Stelle die Frage nach der Philosophie nötig:

Was will ich eigentlich? Ich will schnell segeln - fast is begutiful.

Ich will bequem segeln - comfortable is beautiful

ich will einfach segeln - simple is beautiful

ich will billig bauen economical is beautiful

ich will unter Verwendung möglichst weniger Ressourcen bauen oecological is beautiful

So näherte ich mich denn in Gedanken einem Cat aus Alu, so lang wie's das Material hergibt, also 14-15 Meter, mit Scharpierümpfen aus 8 bzw. 10 mm starken Platten, einfach, schnell und billig herzustellen, mit möglichst geraden Steven, damit die Rumpflänge auch annähernd die Wasserlinienlänge bleibt, die Rümpfe verbunden mit Alurohren entsprechender Dimensionierung und Dieselaußenbordern im Schacht. Bei einem so langen Schiff müßte es dann möglich sein Lebensraum für vier Personen in den Rümpfen unterzubringen wie bei einem Wharram oder bei Taboo III. Zwischen den Rümpfen sollte man auf weitere Aufbauten verzichten wie James Wharram in MHD 54/89 empfiehlt, und Trampolinnetze spannen, das kompensiert das Mehrgewicht der Rümpfe und ist bei Seegang sicherer als ein festes Deck, jedoch mit einer Konzession an nördlich kalte Seaeltage, nämlich einer Schlupfkajüte für vier Personen in der Mitte der achteren Traverse wie beim Blade Runner von

Tennant. So könnte man auch den Abstand zwischen Brücke und Wasser möglichst groß halten. Aus der Erfahrung mit meiner Iroquois bin ich für mindestens 0.8 Meter.

Auch bei dem Rigg bin ich auf viele gute ldeen gestoßen, wie zum Klauen geeignet. Das Hauptproblem scheint mir die Anzahl und Größe der Segel zu sein. Ein kleines Segel ist leichter zu handhaben als ein großes. Richtia! Daher ziehen viele Einhandsealer mehrfach unterteilte Segelflächen vor, wie mir Eilco Kasemir mal sagte. Aber viele kleine Segel sind teurer als wenige große und halren einen zudem ständig auf Trab. Wie sagte doch der oben zitierte Amerikaner: Das Problem entsteht nicht bei viel Wind, da kann man leicht reffen. Erst wenig Wind geht ins Portemonnaie, da packt man ein Seael nach dem anderen aus, erst die Fock, dann die Genua, dann den Blister, dann den Spi. Also sagte er sich, warum nicht das Groß so groß, daß es bei einem Beaufort schon gut zieht, bei drei Bf das erste (Binde-)Reff kriegt usw. bis man nur noch das Kopfbrett stehen

Auch bei den Vorsegeln hat er sich was gedacht; er ist für ein Kutterrigg: Als erstes Vorsegel eine Genua mit Rollreffanlage, die allerdings ihren Namen auch verdient (die Betonung liegt auf -reff), dann eine schlanke Fock mit Gabelbaum wie bei den Surfern wegen der guten Trimm- und Reffbarkeit. Bei 5 Bf bildet dann das 3 mal gereffte Groß zuammen mit dieser Fock ein 7/8tel-Rigg. Legt man jetzt noch die Genua doppellagig aus, geklaut bei Dehler, kann man sie vor dem Wind auseinanderfalten. Man kann dann auf Passatsegel oder den Spi glatt verzichten. Schwere Spieren fürs Ausbaumen braucht man auf einem breiten Cat ja nicht, allenfalls zwei kurze Bäume, die man in entsprechende Augen außenbords an den Bordwänden einpickt, u.s.w.

Auch beim Innenausbau kann man sich gut an anderer Leute Ideen orientieren: Lamellentüren aus dem Baumarkt für Schränke und Schnaps sind luftig, freundlichhell, in fast allen Größen zu haben und billig, geklaut von *Rob Das.*Wassertanks auf dem Brückendeck sparen die Anschaffung und spätere Reparatur von Pumpen. Statt Fußbodenbretter in den Rümpfen zu legen könnte man Platten einschweißen, und schon hätte man Dieseltanks in der Bilge.

Bei den Schwertern würde ich mich bei *Dr. Petersens* Ex- und Hopp-Prinzip bedienen. Über ein Vierkantholz gebogene Sperrholzplatten, vorne und hinten mit einer Lage Glasmatte verstärkt, ergeben in kurzer Zeit ein neues Schwert, wenn mal eins durch die Unachtsamkeit des Skippers zu Bruch gegangen ist ("Grundberührung" gibts nämlich nicht, nur Unachtsamkeit. Und dafür muß man arbeiten, sonst lernt man nichts!).

Na ja, so könnte ich jetzt weiterspinnen (tu ich auch!). Denn es ist schon eine Lust, aus geklauten Ideen etwas zusammenzupuzzlen. Wie wär's? Hätten Sie nicht Lust, zu diesen Ideen Ihre eigenen oder auch geklaute beizusteuern? Zu der fast and comfortable, but simple and oecological low budget Catidea?

Dann schreiben Sie es doch einfach auf! Vielleicht kann man diese Idee ja in MHD weiterdiskutieren, sofern die Redaktion mitmacht.

### Selbstbaupläne v. Dr. Petersen

Für MD-Mitglieder, die sich mit dem Gedanken des Selbstbaus eines Kats befassen, der möglichst einfach und billig, dabei rein funktionell sein soll, stellt Dr. Petersen nach wie vor seine langjährigen Erfahrungen im Knickspant-Sperrholzbau mit Baubeschreibungen und zusätzlich jetzt auch einigen Detail-Skizzen und baufähigen Riss-Zeichnungen zur Verfügung. Anforderung bei Dr. Petersen, Dr. Reilweg 9, 2950 Leer (7,5 - 10,0 - 12,3 m Kreuzerkats) gegen Überweisung einer Spende von DM 50,-- direkt auf MD-Konto.

Liebe Katamaran-Segler,

zunächst meinen Dank für Ihren Besuch auf der "boot 90". Mit Freude konnte jeder, der am Mehrrumpf-Segeln Spaß hat, das enorm gestiegene Interesse an KATAMARANEN

Dabei konnte ich nur mit Unterstützung der Eigner, die mir halfen, den Ansturm zu bewältigen, den Besuchern unsere Schiffe zeigen und verchartern. Außer der MALDIVES 32 und der FIDJI 39 hatte ich die Leiter der Stützpunkte: KARIBIK, KANAREN, BALEAREN, SÜDFRANKREICH und JUGOSLAVIEN an INFO-STÄNDEN zur Beratung.

Begeistert von meinen Kunden wurde das Eigner-Meeting am ersten Wochenende der "boot 90" aufgenommen. Beim Abendessen war Zeit zum Kennenlernen und Fachsimpeln, das Resumee: Auf der "boot 91" wird es wieder von mir die Einladung zum EIGNER-MEETING geben. Überraschend stark war das Interesse der Fach-Besucher aus dem MONOHULL Bereich und von Mitbewerbern aus der MULTIHULL Scene. Dabei habe ich die Gespräche mit den Repräsentanten der Werften BENETAU, DEHLER, JEANNEAU ...in sehr angenehmer Erinnerung.

Wir stellen unsere Schiffe aus und scheuen nicht den Vergleich, wie andere -KATAMARAN-VERKÄUFER mit ihren TRAUMSCHIFFEN.

Eine technische Meisterleistung nach der Messe war der Transport durch die Firma SCHENKER durch das Hallentor mit 5,50m Breite. Die FIDJI 39 hat eine Breite von 6,40m. selbst mit viel Schwung gibt es da Probleme. So wurde der KATAMARAN vorn und hinten von je einem Kran angehoben und hochkant (90 Grad gedreht) aus der Halle gefahren, das Thema STABILITÄT ist für UNSERE KATAMARANE kein Problem. Dies haben unsere Kunden auch erkannt, dank der Verkäufe auf der "boot 90" können wir folgendes NEU anbieten:

SPANIEN/ROSAS: MALDIVES 32

GRIFCHENLAND/THESSALONIKI: MALDIVES 32

JUGOSLAVIEN/PUNAT: jetzt 4 MALDIVES + FIDJI 39

PUNAT ist ideal als Startort zum Mehrrumpfmeeting am 30.7.-2.8. in Biograd.

HIGH-END URLAUB auf CASAMANCE mit SKIPPER und Hostess, max. 6 GÄSTE OSTSEE-CHARTER auf FIDJI 39 mit kostenlosen DDR-Liegeplätzen !!!

Für Kurzentschlossene:

SCIPPER-TRAINING 21.04 - 28.04 auf MALDIVES in PUNAT

weitere Termine im Oktober mit Starkwind (BORA)

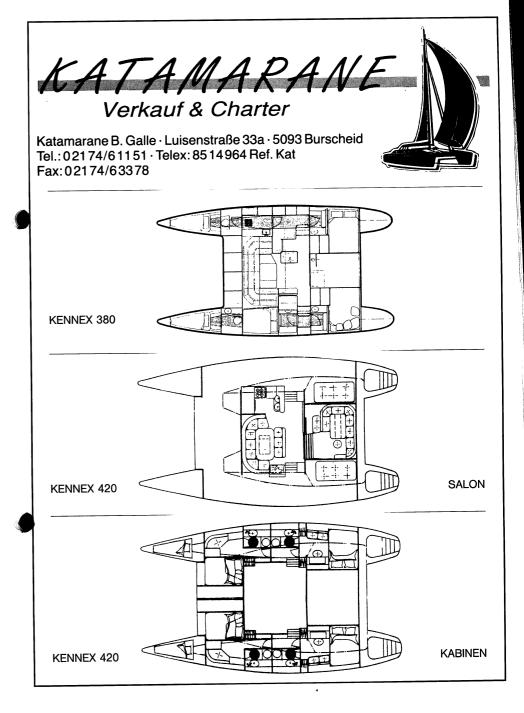
Der Knüller: PRO KENNEX wird ab sofort von uns als Importeur in Deutschland vertreten. Über die hochwertige Verarbeitung brauche ich nicht zu sprechen, da allgemein bekannt.

Die KENNEX 380 und die KENNEX 420 finden Sie im Riß nebenan, selbstverständlich auch in unserem Charterprogramm.

NEU in unserem Lieferprogramm: MARQUISES 53, das Flaggschiff im FOUNATAINE-PA-JOT Programm: 4 oder 6 Doppelkabinen + 2 Crew Kabinen

Preis: ab 885.000 DM incl. Motoren/1 Stck p. Monat geplant.

Besonders interessant für Nord- und Ostsee der neue 11 Meter-Kat: 4 Kabinen mit Doppel-Kojen/ 2 Diesel mit Saildr./ Radsteuerung. Preis: unter 200.000 DM, (unter zweihunderttausend DM)



# 30 Jahre Mehrrumpfboote

Wenn man (an einem nebeligen Wintertag) seine Fotoalben durchblättert, neigt man zu Reminiszenzen. Vielleicht sind meine Betrachtungen für ähnlich Denkende aufschlußreich, daher dieser Artikel.

Überräscht stellte ich fest, daß mein erstes Mehrrumpfboot beinahe 30 Jahre zurückliegt; das genauere Datum steht unter einem Foto: "Mai 1959".

Mein erster "Trimaran" war ein besegeltes Faltboot mit kleinen Schwimmern an verhältnismäßig langen Auslegern - ähnlich den heutigen Foilern - nur eben ohne "Foil", und das war auch die große Schwäche: das Bötchen ging nämlich nicht über Stag und machte kaum Höhe; auf raumen Kursen allerdings ging es - für damalige Verhältnisse recht flott - dahin.

Danach erwarb ich eine O-Jolle, auf der ich meine ersten Einrumpferfahrungen erwarb. Den größten Spaß machten die - leider sehr kurzen - Gleitfahrten. Im Winter ergänzte ich meine Segelambitionen durch zwei Eisschlitten: einen Oldtimer mit Hecksteuer und später einen DN mit Frontsteuerung. Mit Staunen erlebte ich, welche Geschwindigkeiten zu erreichen waren.

Das Geschwindigkeitserlebnis des Winters wollte ich auch in den Sommer hinüberretten; dazu verhalf mir mein erster Cat.

Meines Wissens war er der erste erfolgreiche Katamaran auf meinem Revier - dem Neusiedlersee.

Es war ein nach spanischen Plänen gebauter "Patin a Vela" - ein "Segelschlitten".

Gesteuert wurde durch Gewichtsverlagerung, Wenden war besonders originell: man mußte mit stramm gehaltener Schot zum Bug turnen, den Rücken gegen das Segel lehnen (dadurch bekam es Backwind) und nach einigen Sekunden Wartezeit ging der "Patin" über Stag. Nun an der dichtgehaltenen Schot schnell nach hinten; eine rasche Beschleunigung des nur etwa 80 kg schweren

und mit 10 m² besegelten Cafs belohnte ein geglücktes Manöver. Es sah recht ulkig aus, funktionierte aber - nach etwas Übung - recht gut.

Die Geschwindigkeit auf raumem Kurs reichte an den FD heran; damals das "Maß aller Dinge".

Höhe laufen war mühsam: ein Primitivruder (verlängertes Paddel) brachte etwas Abhilfe; Versuche mit einem Mittelschwert schlugen fehl.

Auf Dreieckskursen gegen die damaligen Bleitjollen war der "Patin a Vela" chancenlos.

Nach einem vierjährigen Debüt auf einem 22 ft. Kimmkieler Kajütboot schloß ich mich einem Drei-Mann-Team an, das A-Cafs bauen wollte. Vier "Unicorns" waren geplant, drei wurden fertig - das Teamwork brachte eben Probleme. Nach einem halben Jahr und etwa 400 Arbeitsstunden war mein Cat fertig.

Diesmal erlebte ich das richtige "Cat-Ge-fühl". Der "Unicorn" war aufregender zu segeln als etwa ein Shearwater oder Thai 4 und etwa so schnell wie letzterer; aber gegen Belastung ( 2. Crewmitglied) sehr empfindlich. Die gelungene Selbstbauerfahrung gab mir Mut, mich - diesmal im Alleingang an ein größeres Projekt zu wagen. Ich besorgte mir Pläne von Jim Browńs Searunner 5, konzipierte nach Modellversuchen einen anderen Aufbau und begann mit der Arbeit. Ich ahnte nicht, was auf mich zukam: über 2.000 anstrengende Stunden (Materialkosten mit Segel ca. \$ 100.000,-- im Jahr 1974).

Als mechanisches Werkzeug besaß ich nur eine Bosch-Kombi (jedesmal wechseln vom Sägen zum Bohren und umgekehrt) und eine einzige Steckdose für Licht und Maschine, dafür aber eine geräumige Halle: ein ehemaliger Pferdestall einer aufgelassenen Fabrik aus der Jahrhundertwende.

Die Schwierigkeiten waren beachtlich. Einmal gab ich sogar ganz auf und verkaufte den halbfertigen Tri unter dem Materialpreis. Zwei Jahre später kaufte ich die "Trümmer" wieder zurück und baute endgültig fertigfast ausschließlich allein - nur beim Polyester-Überzug half meine Frau. Statt 600 kg (lt. Plan) wog das stolze Bauwerk fast das Doppelte: 1.100 kg.

Ziemlich zeitgerecht zu meinem 50. Geburtstag wurde der Tri mit dem klingenden Namen "Luxury" den Wellen des Neusiedlersees übergeben, wo er noch heute schwimmt.

Nun zu den Segeleigenschaften: sehr stabil, angenehme Bewegungen, wendig wie ein Monohull, ab etwa drei Windstärken Gleitfahrt

"Luxury" ging weich durch die (Binnensee-) Welle und lag gut am Ruder. Geschwindigkeit ca. 12 - 13 Knoten - jedenfalls schneller als ein "Telstar", mit dem ich Vergleichsfahrten machte. Das Raumangebot war überraschend und 6 Personen waren bequem bei Tag unterzubringen. Eine Propangasheizung und Innensteuerung erlaubten auch das Segeln bei kalter Jahreszeit.

Zusammenfassend eigentlich ein Erfolg, wenn auch aufwendig beim Auf- und Abbauen und nicht frei von Liegeplatzproblemen (5 m Breite). Letztere waren es auch, zusammen mit der Erkenntnis, daß ich doch nur selten übernachten wollte, die mich den Tri nach einigen Jahren verkaufen ließen. Es folgte ein "Tornado"; hier lernte ich Cat-Segeln in Vollendung kennen.

Doch bald lockte mich die Versuchung, neuerlich einen Tri zu bauen, zumal ich diesmal ideale Bedingungen vorfand: fast 100 m² Halle innerhalb meines Hauses, ideale Beleuchtung, genug Steckdosen und alle erdenklichen elektrischen Werkzeuge.

Meine Wahl fiel auf einen Cowther "Bucaneer 24", Ich konnte es freilich nicht lassen



und mußte "modifizieren"; diesmal in die andere Richtung: es sollte ein "all-up-racer" ohne Aufbauten und mit Minikomfort werden. Ich verlängerte Mittelrumpf und Ausleger (durch Vergrößern der Spantabstände) um einen Meter, erhöhte den Mast, vergrößerte die Segelfläche von 30 auf 40 m2 und bemühte mich um Leichtbau. Polyester verwendete ich nur unterhalb der Wasserlinie und es gelang mir diesmal, um etwa 80 kg unter dem vorgesehenen Gewicht zu bleiben. Im Cockpit sah ich ein zweites Trimmschwert vor, das Ruderblatt neigte ich nach vorne, um dem Ruderdruck entgegenzuwirken. Ein Rollvorstag half die 20 m² Fock zu bändigen.

Mein Ziel war, schneller zu sein als ein Tornado.

Der große Tag kam.

Bei etwa drei Windstärken begann die erste Gleitfahrt. Die 3-Mann-Crew begann zu jubeln. Fock dichter, die Winde knarrt, der Ruderruck nimmt zu; eine energische Korrekturdann: Ruderdruck Null. Ich führe es in meiner ersten Begeisterung auf das wirksam gewordene Trimmschwert zurück, bis einer meiner Segelfreunde rief: "Ruderblatt achteraus!"

In der schäumenden Hecksee entschwand das aus 5 cm Sperrholz lamellierte Ruderblatt unseren Blicken. Der Tri pendelte sich auf einen Vorwindkurs ein und war steuerlos. Nach einigen erfolglosen Versuchen mit dem Trimmschwert bargen wir die Segel und wurden ruhmlos abgeschleppt.

Die Ursache des Ruderbruches (knapp unter der Tasche) wurde mir bald klar: die Neigung des Ruders nach vorne war zu groß, und die auftretenden Torsionskräfte hatte ich gewaltig unterschätzt. (Wer sich über Ruderund Schwertbelastungen bei Mehrrumpfbooten informieren will, sollte das ausgezeichnete Buch von Rob James "Multihulls Offshore", Verlag: Nautical Books, Macmillian London, lesen.) Hierin fand ich auch die Antwort wegen des hohen Ruderdruckes:

das Trimmschwert hätte VOR dem Lateralpunkt angeordnet werden sollen, da Multihulls - im Gegensatz zu Monohulls - zur Leegierigkeit neigen (infolge des Drehmoments des Schwimmers am langen Hebelarm).

Nach der Demontage des Trimmschwertes und einem neuen Ruderblatt hatte ich trotz extremer Belastungen keine Probleme mehr. Rückblickend war dieser Tri eine Enttäuschung. Vergleichsfahrten mit meinem ersten Kajüt-Trimaran brachten nicht die erhofften Unterschiede. Man halte sich die Daten vor Augen:

Kajüttri: 1.100 kg, große Aufbauten, 30 m<sup>2</sup> Segelfläche, 5 m Breite, in Ruhestellung beide Schwimmer im Wasser.

Racertri: 480 kg, keine Aufbauten, 40 m² Segelfläche, 6 m Breite, in Ruhestellung beide Schwimmer etwa 10 cm über dem Wasser. Beide Boote hatten etwa die gleiche Wasserlinienlänge 17,2 ml. Wenn der Unterschied in der Leistung etwa 15 - 20 % betrug, ist das großzügig definiert; jeder Tornado fuhr mir jedenfalls mühelos davon.

Drei positive Eindrücke verblieben mir trotzdem:

- 1. Das schnittige Aussehen.
- 2. Die überaus weichen Bewegungen in der Welle.
- 3. Ich er- und überlebte mit diesem Tri den "storm of my lifetime".

Es war der 4. August 1979. Ein heißer Samstag im Hochsommer. Der ganze Neusiedlersee voller Boote. Gegen 14 Uhr zog im Westen eine unheildrohende Wolkenwand auf. Ich war nur wenige hundert Meter vom Ufer entfernt, da fielen die ersten Böen ein. Die Fock hatte ich schon weggerollt, das Großbrachte ich bis auf etwa 3 m² herunter, hatte gerade noch Zeit, das Schwert hochzuholen. Was dann folgte, werde ich nie vergessen: ein toller Surfritt quer über den See. Das Wasser war teilweise so aufgewühlt, daß ich



den Seegrund sehen konnte. Als ich versuchte, etwas quer zum Wind zu laufen, wurde mein Leeschwimmer (ca. 1.000 kg Auftrieb bei 3 m Entfernung vom Mittelrumpfl völlig unter Wasser gedrückt, glücklicherweise ohne Grundberührung; und wie gesagt, nur durch den Winddruck auf Mast, Wanten und den verbliebenen 3 m² Segel. Den aufgehobene Zeitungsausschnitten entnehme ich, daß Windgeschwindigkeiten bis zu 120 km gemessen wurden. Das Ruderblatt aber hat diesmal gehalten.

1980 wechselte ich das Segelrevier. Nach jahrzehntelangem Segeln auf einem seichten Steppensee mit verhältnismäßig gleichmäßigen, aber kräftigen Winden, lernte ich jetzt einen tiefen Alpensee kennen, den Traunsee. Landschaftlich sehr reizvoll, drehende, meist thermische Winde aus verschiedenen Richtungen, überraschende Starkwindeinbrüche mit Fallböen. Eigentlich wäre das klassische Revierboot ein tiefgehendes Kielboot gewesen. Da ich nur stundenweise segeln wollte (ohne Übernach-

tungl, schien mir ein 15er Jollenkreuzer ein geeignetes Konzept.

Bald entdeckte ich jedoch, daß am Nordund Südende des Sees gleichmäßige und stärkere Winde zu finden waren. Hier tummelten sich die Surfer, A-Cats, Hobbies und gelgentlich auch ein Tornado - im Hinterkopf reifte leise ein Entschluß...

Ich dachte etwa an einen Stiletto 23. Die eingeholten Preisangebote wirkten aber ernüchternd. Nach etlichen Modellentwürfen kaufte ich einen gut erhaltenen Tornado und ließ ihn von einem Bootsbauer um einen Meter verlängern (klappbar und mit Spatenrudern versehen). Auf die beiden Rümpfe wurden kleine Aufbauten gesetzt und damit Stauraum gewonnen, "for bear and gear", wie es im Werbeprospekt des "Stiletto 23" heißt.

Ein vorderes Trampolin und ein vergrößertes neues Segel vervollständigten das Konzept. Diesmal entsprach das Ergebnis meinen Erwartungen, ideale Liegefläche vorne, bequeme Haltung durch die Aufbauten, geringer Ruderdruck durch vorbalancierte, sehr wirkungsvolle Spatenruder. Geht gut über Stag. Durch das etwas erhöhte Gewicht und die lange Wasserlinie überraschende Leistung:

Mit drei Personen, davon zwei (allerdings leichtgewichtigen Damen) auf dem Vordertrampolin, erreichte ich leicht 17 Knoten (gemessen mit Speedometer bei etwa 5 Bft. und kleiner Welle auf raumem Kurs. Mit einem auf 10 m² verkleinerten Großsegel (aus einem alten Tornadosegel geschnitten) erreichte ich mehrmals - einhand - 16 Knoten und brauchte dazu nicht einmal auf den Aufbauten zu sitzen. Kein Unterschneiden, kein unqualifiziertes Steigen.

Kreuzen bei starker Welle war etwas enttäuschend, da der Cat-trotz verlängerter Wasserlinie - mehr stampft als erwartet; mit dem 10 m² Groß liegt er ruhiger als mit dem 18 m2 Segel. Das gilt natürlich nur für den "Alten-Herren-Stil", den ich segle, das heißt: meist solo und ohne Vorschoter am Trapez.

Nach zwei Jahren Segeln im offenen Cat wünschte ich mir dann doch etwas mehr Geborgenheit; das Pensionsalter machte sich eben bemerkbar und das rauhe Salzkammergut-Klima tat sein übriges. Zuerst versuchte ich, den Cat zu verkaufen, aber die Angebote waren nicht zufriedenstellend. Deshalb besorgte ich mir einen "Tremolino"-Plan und wollte einen Mittelrumpf danach bauen. Der Tremolino-Rumpf ist jedoch als Ergänzung zum Hobie 16 gedacht, ich hatte aber verlängerte Tornadorümpfe und einen um 1,2 m erhöhten Tornadomast mit einem fast 20 m²-Großsegel.

Die logische Konsequenz wäre also ein Typhon-Rumpf von Kelsall gewesen. Ich verfügte aber über kein entsprechendes Angebot. Ich begann, mit einem ferngesteuerten Modell im Maßstab 1:10 zu experimentieren. Was herauskam war eine völlig neue Rumpfform, wenn auch mit geradem Boden - wie beim Tremolino. Mit Fremdhilfe war der Tri in wenigen Monaten fertig. Bei den Kosten hatte ich mich allerdings gewaltig verschätzt. Der segelfertige Tri überschritt doch die \$200.000,-- Grenze erheblich.

Da ich nur stundenweise segle und einen

idealen Liegeplatz habe (Boje nur wenige Gehminuten von meinem Wohnort entfernt), verzichtete ich auf einen festen Aufbau und sah nur ein großes Klappverdeck vor. Ich erzielte dadurch ausreichenden Wetterschutz bei teilweiser Stehhöhe.

Was sind nun die Erfahrungen aus zwei Segelsommern?

Die Erwartungen haben sich weitgehend erfüllt: ab etwa 3 Bft erwies sich der Tri als lebendiges und stabiles Boot. Die Rumpfform scheint gelungen, wie ich an der wirbelarmen Heckabströmung erkennen kann (die Modellversuche dürften sich gelohnt haben).

Der Daysailer-Tri ist sehr wendig - fast wie ein Mono-Hull; er setzt weich in die Welle ein (Seitenverhältnis Mittelrumpf 1:12, Schwimmer 1:18), bietet große Geborgenheit durch 60 cm Lehnenhöhe im Cockpit.

Leistung bei etwa 4 Bft: 15 Knoten.

Was würde ich anders machen?

An Stelle des 55 m<sup>2</sup> Spi, der zu bauchig geschnitten ist, eine große Genua verwenden (für heuer geplant).

Das Schwert könnte etwas weiter vorne angebracht sein, denn wie fast alle Mehrrumpf-

boote neigt der Tri ab einer gewissen Geschwindigkeit zur Leegierigkeit.

Auch wären vielleicht drei Ruder zweckmäßig, da das Heck des Mittelrumpfes bei größerem Winddruck stark abhebt und dadurch die Ruderfläche reduziert (trotz vorversetzten Spatenruders).

Das Wesentlichste aber wäre eine Gewichtsreduzierung.

Der Tri wiegt jetzt etwa 600 kg. Das würde ich drastisch zu vermindern versuchen. Ich würde dabei lieber auf einen Teil der Wohnlichkeit des Mittelrumpfes verzichten, ihn kürzer (jetzt 8 m) gestalten, gerade noch als Stauraum und für ein Picknick bei Schönwetter gedacht. Als "Lebensraum" reichen die 15 m² Trampolinfläche vollkommen aus.

Sehr bewährt hat sich übrigens die vorballancierte Baumfock, das jetzt verwendete Tornadovorsegel könnte aber größer sein.

Unter den derzeitigen Gegebenheiten ist der Tri zwar kein Maximum, aber für mich doch ein Optimum.

Sollte ein Multihull-Freund einmal am Traunsee Urlaub machen, lade ich ihn gerne zu einem Törn ein. Walter Trentin

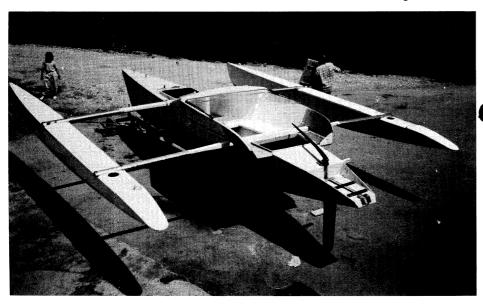


übersetzt von Dieter Juhnke aus der Southland Times (NZ)

Die "Rose Noelle" lief am 1. Juli von Picton aus zu einer längeren Kreuzfahrt im Pazific mit Fernziel Tonga.

Die Besatzung bestand aus dem Eigner Mr. Glennie, Phillip Hoffman, Rick Hellriegel und einem Amerikaner namens James Nalepka. Die Yacht war nach einem Entwurf von Mr. Glennie von diesem über einen Zeitraum von sieben Jahren in Sydney gebaut worden. In der Nacht vom 3. Juli war der kräftige Süd-

wind zu einem Sturm mit Windgeschwindigkeiten bis zu 60 Knoten angewachsen. Die Crew hatte alle Segel geborgen und einen Seeanker ausgebracht, um das Heck gegen die auflaufenden Seen auszurichten. Einige Leinen des Seeankers (Parachute Design) vertörnten sich an den Aufbauten des Trimarans, zogen die Yacht herum, so daß sie quer zu den anrollenden Brechern zu liegen kam. Es war 6 Uhr morgens, als ein riesiger Brecher die Yacht kentern ließ, sodaß sie kiel-



oben liegen blieb. Die "Rose Noelle" trieb auf ihren Querstreben und dem Kajütdach, wobei letzteres jetzt der Fußboden war und 60 cm unter der Wasserlinie lag. Durch den Auftrieb des sehr leichten Bugs ragte dieser hoch aus dem Wasser und wurde dadurch in Windrichtung gehalten. Das Boot war stabil und würde nicht sinken, vorausgesetzt, es bräche nicht auseinander.

Achtern unter der Plicht war eine ebene Fläche entstanden, die über der Wasserlinie lag. Darauf wurden Matrazen gelegt, um einen trockenen Schlafplatz bzw. eine Wohnhöhle zu erhalten. Wir konnten alle zusammengepfercht darin liegen oder auch Schach spielen.

Da ein Werkzeugsatz an Bord war, konnte die Crew ein Loch in den Rumpf schneiden und so ohne zu tauchen trocken nach draußen gelangen. Der Spibaum wurde in den Schlitz des Schwertkastens gesteckt und mit Leinen verstagt. Dann wurde alles an Flaggen darangehängt, was im Boot aufzutreiben war, um Schiffe oder Flugzeuge aufmerksam zu machen.

Die zwei Seenotsender der Yacht wurden eingeschaltet. Die Energie der Geräte war angeblich für eine Sendezeit von 30 Tagen ausgelegt. Es gab jedoch von überfliegenden Flugzeugen keinen Hinweis darauf, daß ein Notsignal aufgefangen wurde.

Innerhalb der Crew gab es Diskussionen über die Rationierung der Vorräte, die an Bord waren. Für die ersten paar Wochen hatten wir Überlebensrationen. Wir stürzten uns auf jedes Reiskorn, das von einer Ration zu Boden fiel. Wir hatten genügend Seven-Up und Coke gestaut und hatten außerdem haufenweise Äpfel und Kiwi-Früchte, um unseren Flüssigkeitsbedarf zu decken. Die Getränke wurden jedoch auf wenige Unzen pro Nacht rationiert.

Nach ca. 40 Tagen hatten wir soweit alles unter Kontrolle und die Team-Arbeit funktio-

nierte; wir begannen damit, ein System zum Sammeln von Regenwasser zu konstruieren. Die Rohre der Trampolinbefestigung wurden abgebaut und aufgeschnitten. Die Halbschalen wurden zu einer Fläche zusammengesetzt, die ähnlich wie ein Blech mit Sicken aussah. Diese Fläche wurde am Notmast befestigt, mit Sammeltrichter und Schlauch versehen. Das Regenwasser wurde mit dieser Vorrichtung in Softdrink-Flaschen gesammelt.

Langsam begann nun der Rumpf des Trimarans Bewuchs anzusetzen, der Fische anlockste und zwar recht große, wie z.B. Thunfische. Diese nahmen zwar keine Köder, aber nach einigen Tagen hatten wir recht guten Erfolg mit einem Fischhaken. Wir aßen die Fische roh, hatten aber auch genug Essig an Bord, um sie zu marinieren. Daneben waren kokosmilch in Dosen sowie viele Gewürze und Saucen vorhanden. Wir begannen recht gut zu essen.

Auch das Grillgerät war noch im Cockpit vorhanden. Es wurde an einem rihugen Tag mit Holz von der Yacht angeheizt und wir grillten uns eine Fischmahlzeit. An ruhigen Tagen haben wir das noch einige Male wiederholt.

Wir hatten große Mengen Tee in der Kombüse und zerbrachen uns den Kopf, wie wir an ein warmes Getränk kommen konnten. Die Geräte in der Kombüse waren alle stark korrodiert, aber wir hatten noch Reserve Gasflaschen. Nach einiger Mühe gelang es uns, mit Rohren und Zubehör aus der Kombüse einen brauchbaren Brenner zu konstruieren. Nun hatten wir auch heißen Tee und lebten recht komfortabel.

Mr. Glennie nahm an, daß das Boot zunächst 600 sm nach Westen getrieben wurde und später nach Norden, denn das Wasser wurde sehr warm.

Wir sahen zwei Schiffe und gaben Lichtsignale, wurden aber nicht bemerkt. Die Tage

wurden gezählt und per Filzschreiber auf dem Rumpf markiert. 116 Tage trieben wir jetzt schon in der See. Einige Tage vorher hatte Mr. Glennie über uns Kondensstreifen von Düsenflugzeugen gesehen, die ständig wiederkehrten. Das deutete daraufhin, daß wir parallel zu einer Flugroute trieben. Die Jets konnten von Christchurch, Wellington oder Auckland kommen, und da diese eine Linie bildeten, lagen wir auf dem gleichen Längengrad.

Als plötzlich die schwachen Konturen von Land gesehen wurden, glaubten wir an Haluzinationen. Ein kleines Flugzeug überflog uns, wendete direkt über uns und verschwand. Das war am Samstag, bevor das Boot in die Brecher und dann gegen die Felsen von Great Barrier Island geschwemmt wurde.

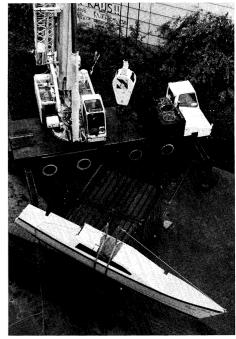
Als die Brecher gesichtet wurden, baute die Crew ein Floß um einige Habseligkeiten an Land zu bringen.

Mr. Glennie wollte an Bord bleiben, in der Hoffnung, daß der Trimaran über die Felsen an Land gespült würde. Er willigte aber schließlich ein, mit der Crew das Floß zu besteigen. Dabei trieb das Boot auf ihn zu und hätte ihn fast erdrückt. Aber schließlich gelang es allen, an Land zu kommen, während die Brecher die "Rose Noelle" an den Felsen in kleine Stücke zerschlugen.

### Ein Selbstbauer aus Berlin berichtet:

Bootsbau ist nicht leicht, besonders wenn man in einer Großstadt wohnt. Berlin ist da noch etwas schwieriger (gewesen), durch die "Insellage". Durch das Boot, also ein "Multi", wird dann die Bauplatzsuche fast aussichtslos, so daß man eben nehmen muß, was kommt. So landete ich im vierten Stock eines Kreuzberger Hinterhauses, im November 88. Ich hatte mit meinen Plänen, Holz, Harz usw. vor, einen englischen Strider Micro Cat (7,30m x 4,80m) zu bauen. Die Werktatt war geheizt, schön hell, nahe am Arbeitsplatz (in Berlin nicht immer einfach) und preiswert.

Ich baute meinen Cat in Sperrholz in Diagonalbauweise und beschichtete das ganze Boot außen mit einer dünnen Lage Glasgewebe und Epoxy. Bis Ende Mai 89 war eines der großen Werkstattfenster ausgebaut und mit Hilfe des Mobilkrans und einigen Berliner Multihullern schwebte mein Schiffchen vom 4. Stock auf die Trailer. Wir fuhren es dann quer durch die Stadt zum Ullsteinhafen. Dort



Von der 4. Etg. auf die Trailer

zusammengebaut, wurde es drei Tage später seinem Element = Wasser (in Berlin = braune Brühe) ausgesetzt und über die Kanäle zu seinem Liegeplatz (monatl. 280,-DM) gebracht.

### Also:

- Bauzeit: 9 Monate (allein, in Feierabendarbeit),gut !!
- Bauweise: Diagonal, Sperrholz (würde ich das nächste Mal in Stripplanking machen)
- Kosten: Mit Segel, Mast, Miete usw. ca. 14.000 DM

Die ersten Testfahrten liefen, da ich, wie die meisten, vorher Monohullsegler war, lustig und gewöhnungsbedürftig ab. Durch das hohe Rigg (Racing Rig) bin ich hier in Berlin fast allen Booten überlegen, und das Segeln macht wieder so richtig Spaß. Mein Familien-Tornado ist für ausgedehnte Cruisen zwar etwas eng (und ich wünschte mit öfters ein bißchen mehr Schulterfreiheit), doch für einen Binnensee (unter der Woche racing und am Wochende und im Urlaub schönes Familiensegeln) ist er ideal.

Seine Segeleigenschaften bei leichten und mittleren Winden sind "1A", er geht sehr gut durch den Wind, wie jeder "Unimaran". Bei Starkwind läuft er nicht so gute Höhe. Die Kreuzgeschwindigkeit liegt bei mittleren Winden bei ca. 7 Knoten. Halbwind und Raumschots fährt es jedoch 10-15 kn. Das Boot liegt auch unter Groß oder Genua allein, noch ausgewogen auf dem Ruder. Durch seine Breite von 4,85m liegt es auch bei Starkwind noch sicher im Wasser und hebt das Beinchen nicht.

#### Also:

- Segeleigenschaften: Geschützte Gewässer, Binnensee, bei leichten bis mittleren Winden, sehr gut. Starkwind nicht so angenehm, aber noch sicher.
- Geschwindigkeit: Durch das hohe Rigg



Royal Flush auf'm Wannsee

ein sehr schneller Leichtwindsegler (Flautenläufer)

Transport: Mit dem Spezialtrailer sehr gut zu trailern. Abslippen etwa 2,5 Stunden mit 2 Personen. Teleskoptrailer selber gebaut für ca. 600,-DM

Fazit: Das ideale Schiff für junge Familiense gler mit Campingerfahrung und wenig Geld, die schnell, sicher und trocken segeln sowie bei Regatten gewinnen wollen.

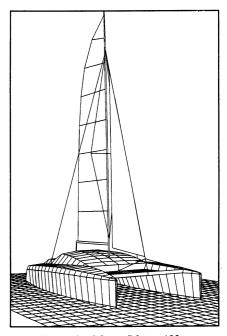
Mit mehrrümpfigen Grüßen

Euer Joachim Kästel

# Wabensandwichkatamarane

Leichter, steifer, schneller!

- Fahrtenkatamarane mit geringstem Gewicht und besten Segeleigenschaften.
- Höchster Qualitätsstandard durch kompletten Bau aus industriell hergestellten Wabensandwichplatten mit computeroptimierten, gepressten und getemperten Epoxyddecklaminaten und Tubuswabenkernen.
- CAM-Fertigung der Schiffsteile direkt mit den Abwicklungsdaten aus unserem Designcomputer.
- Fahrtenkatamarane in Wabensandwich, Holz-Epoxyd und Aluminium in vielen Ausführungen von 9-25 m und kommerzielle Katamarane, bis zur 40 m Katamaranfähre mit 50 kn Geschwindigkeit.



CAT 140 s - 14 x 8,2 m - 5,9 to - 100 qm

Lieferung in allen Baustadien: Computerdesigns, Bausätze, Kaskos!

Für Selbstbauer besonders interessant: CAM-gefertigte Bausätze in Holz-Epoxyd oder Wabensandwich nach unseren Custom-Designs und Ihren individuellen Vorstellungen.

Über 20 Jahre Erfahrung im Bau und Design von Katamaranen

# **NAUTEC Design GmbH**

Brodtener Kirchsteig 7 - 2400 Travemünde - Tel. 04502-66 94

### **DDR-Seekartenverkauf**

Sämtliche Seekarten vom Seehydrographischen Dienst können jetzt beim Nautischen Dienst Kiel (Kapitän Stegmann, Maklerstraße 8, 2300 Kiel-Holtenau) bestellt werden. Zum Sortiment gehören unter anderem Detailkarten von den pommerschen Bodden. Dieselben Karten werden künftig auch in den Duty-free-Shops in den DDR-Seehäfen gegen DM verkauft. In Rostock befinden sich Verkaufsstellen am Passagierkai Warnemünde, im alten Stadthafen sowie im Überseehafen.

### Katamaran-Symposium

Ein Katamaran-Symposium wird von Martin Mai vom 17. bis zum 19. März in Wien veranstaltet. Zu der vielfältigen Themenauswahl gehören die Analyse von Katamarankonstruktionen, Vorträge über Windkanalergebnisse, Schleppkanalresultate und Chartertörns sowie ein Fahrtenkatamaran-Workshop. Die Preise für die Seminare liegen zwischen 340 und 170 Mark. Nähere Informationen: Martin Mai, Büttnergasse 1, A-1232 Wien.

### Technik

# Vortrag "Elektrik an Bord" beim Regionaltreffen Rhein-Main in Mainz

### 1. Worum geht es?

Bei der Elektrik auf einer Yacht geht es im Grunde darum, daß man weiß, wie groß die Kapazität der Batterien sein muß, um den Strombedarf ohne Lademöglichkeit für eine bestimmte Zeit zu decken. Ein weiteres, wenn nicht wichtigeres Thema ist: Wie bekomme ich die Batterien wieder voll? Oder: Welche Kabelquerschnitte darf ich an Bord verlegen, ohne daß ich sie in "Heizschlangen" verwandele?

# 2. Was ist bei der Bord-E-Anlage zu beachten?

- 1. Kippsichere Batterien verwenden.
- 2. Amperemeter mit O-Mittellage wählen.
- Alle Geräte so einbauen, daß sie nicht durch Staugut beschädigt werden können.
- 4. In Motor- und Batterieräumen nur Ex. geschützte E-Geräte einbauen.
- Wichtige Verbraucher getrennt absichern. Komfort- oder Luxusverbraucher in Gruppen absichern.

- Bestehende Metalleiter (Rumpf, Mast,...) nicht als Minusleiter verwenden (Bildung eines Lokalelements).
- Nur geschlossenräumige Schmelzsicherungen (Glassicherungen) an Bord verwenden, besser noch Sicherungsautomaten einbauen.
- 8. Kabelinstallation nur in Kupfer und zweioder mehrpolig verlegen.
- 9. Alle ca. 30 cm Kabelschellen setzen (Hammerstiellänge).
- Kabelverbindungen nicht löten, sondern mit einer Quetschzange und mit den en sprechenden Steckern, Klemmen und Kabelschuhen versehen.
- 11. Mindestkapazität der Batterien beachten nach dem GL 8 Stunden.

### 3. Nun erstellen wir unsere eigene ENER-GIE-BILANZ:

Verbraucher (Watt): Bordspannung (12V) = Strom (A) Strom (A) x Betriebszeit (h) = Kapazität (Ah)

Kapazität (Ah) : Entladefaktor (0,6) = Batterie-Kapazität (Bat.Ah)

Verbraucher	Leistung (W) :	Spannung (V) =	Strom (A)	x Zeit (h) =	Kapaz.(Ah)
Seitenlaternen GL min 8h	25	12	2,1		
Dampferlicht GL min 8h	25	12	2,1		
Hecklicht GL min 8h	10	12	0,8		
Kompaßbeleuch. GL min 8h	5	12	0,45		
Instrumentenbel. GL min 8h	10	12	0,8		
Salingleuchten	2 x 25	12	4,2		
Suchscheinwerfer	55	12	4,6		
Ankerlaterne	10	12	0,8		
Kojenleuchte (vorn)	2 x 10	12	1,6		
Kojenleuchte (achtern)	10	12	0,8		
alon-Eckleuchte	10	12	0,8		
Salonleuchte (Mitte)	10	12	0,8		
Pantry	10	12	0,8		
Kartentisch	10	12	0,8		
Echolot (Zeigerinstr.)	1,2	12	0,105	İ	
Echolot (LCD)	2,4	12	0,2		
Radio	24	12	2,0		
log	12	12	1,0		
Bilgenpumpe o.ä. Pumpen	65	12	5,5		
Druckwasseranlage	70	12	6,0		
Kompressorhorn	96	12	8,0		
Kühlschrank (130 l)	100	12	8,5		
Kühlbox (40 l)	42	12	3,5		
Fernseher	120	12	10,0		
Ankerwinde	552	12	46,0		
Lüfter	60	12	5,0		
Autopilot	9	12	0,75		
Radar	180	12	15,0		
Radar (LCD)	30	12	2,5		
Decca-Nav (Mittelwert)	1,8	12	0,15		
pran-Nav (Apelco)	7	12	0,58		
Sat-Nav	3,9	12	0,32		
Radiotelefon 65 W					
Senden	114	12	9,5		
Empfang	18	12	1,5		
UKW Funk 25 W					
Senden	66	12	5,5		
Empfang	3,6	12	0,3		
Betriebsmittelanzeigen	12	12	1,0		
Zündanlage (Ottomotor)	36	12	3,0		
WCs elektr.	216	12	18,0		

# Vorstellung neuer Boote

# 6,4 m - Wanderkanu als Miniproa von H.-J. Sass

Dies für einen Engländer gezeichnete Boot eignet sich für 2 Personen auch zum Übernachten, besonders in Ländern, in denen Zelten verboten ist.

Das sehr leichte Boot läßt sich auf dem Autodach transportieren, segeln oder paddeln und ist mit einem raffiniert ausgedachten Rigg und einer Auslegerkonstruktion ein Gerät für sportliche Individualisten.

Beim Segeln sitzen beide Insassen im hinteren Cockpit, während das vordere abgedeckt ist. Das Schonerrigg mit dem kleineren Segel vorn ist durch die Spreizbäume einfach zu handhaben und sehr effektiv.

Die Stabilität des Bootes wird durch den Ausleger mit der daran befindlichen profilierten Schwertfläche (Bruce-Foiler) erreicht. Dieser wird von vorn durch eine Leine so eingestellt, daß er, um seine schräge Achse drehend, als Leeschwert eine drückende, als Luvschwert eine ziehende Kraft ausübt. Dabei kann man das Boot so austrimmen, daß es ganz ausgetrimmt segelt.

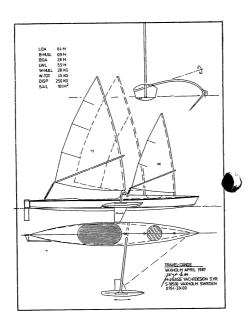
Wird der Wind zu stark, setzt man das große Segel in das dritte Mastloch hinter das Vorluk, wobei das kleinere Segel ganz weggenommen wird (gestrichelte Zeichnung). Bei noch stärkerem Wind wird das große Segel ganz geborgen und nun das kleine Segel im mittleren Mastloch gefahren, womit man nur noch 3 gm stehen hat.

Das ganze Boot ist aus Sperrholz gebaut, hat einen innen ebnen Boden in Höhe der Wasserlinie, unter der Schaumstoffplatten die Unsinkbarkeit gewährleisten. Die äußere Bodenform ist ein Kreisbogen ebenso wie die Decksform. Die gesamte Außenhaut ist ebenso wie der Innenboden mit Glasfaser/Epoxy überzogen.

Das große achtere Cockpit dient als Einstieg zum Schlafen, wobei einer die Füße nach vorn, der andere nach hinten streckt.

Soll gepaddelt werden, sitzt eine Person im vorderen Cockpit, während alle Segel im Boot verstaut sind.

Kurt Diekmann



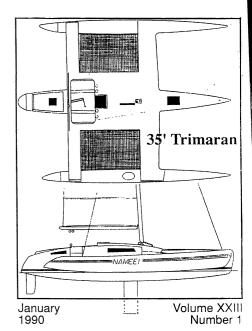
# 11m -Kreuzer von Kurt Hughes

Wenn auch nichtdemontierbare Trimarane dieser Größenklasse in Mitteleuropa keinen großen Interessentenkreis finden, so ist doch diese Konstruktion wegen ihres hohen Geschwindigkeitspotentials und der einfachen Bauweise sehr interessant.

Der Entwurf ist eine Weiterentwicklung des sehr erfolgreichen Prototyps "SMOHOLLA THE SHAMAN":

Das sehr einfache Konzept zeichnet sich aus urch:

- schlanken Mittelrumpf (L/B)WL = 10,5, daher widersstandsarm und für große Geschwindigkeit geeignet. Diese wird auch durch das gute Verhältnis von Segelfläche zur Verdrängung ermöglicht: Am Wind S/Depl. = 22m²/to, (raum = 40m²/to).
- sehr schlanke Schwimmer mit gut 100% des Maximalgewichtes ergeben durch die große Breite eine Stabilität von 9mto, ein Wert, der sonst nur von viel größeren bzw. schwereren Multis erreicht wird.
- ausreichende Wohnlichkeit für 4 Personen, da im Kajütbereich über 1,8m Stehhöhe und reichlich Stauraum vorhanden ist. Lediglich vor der Pantry ist der Platz durch das bis zum Kajütdach reichende Steckschwert sehr eingeengt (0,4m).
- die Holzverbände liegen so günstig, daß sie die Mittelkajüte nicht stören. Vorn liegen sie in der Ebene des Mastschotts; der Hinterholm trennt die Achterkajüte vom Cockpit. Die hier befindliche Koje hat noch ausreichende Sitzhöhe und ein separates Luk.
- vom tieferliegenden, gut geschützten Cockpit wird das aufholbare Ruder mittels Fernübertragung betätigt (Pinnensteuerung).
- der drehbare Mast, der sehr einfach mit



Fockwickelstag und zwei zu den hinteren Beams geführten Backstangen gehalten wird, trägt ein 7/8 Rigg von 52m<sup>2</sup> am Wind, was durch Beisegel auf fast 100 m<sup>2</sup> für raume Kurse vergrößert werden kann.

- die von Kurt Hughes erprobte Bauweise "Cylinder molding" erlaubt ein schnelles Aufplanken aus 3 Lagen 3mm Sperrholz, das mit Epoxy verleimt wird. Für die Schwimmer wurden 2 Lagen verwendet, nur an den Lastübertragungsstellen wurden 3 Lagen aufgebracht. Deck und Bodenbretter sind in Sandwichbauweise mit Schaum oder Balsa hergestellt, was ein geringeres Gewicht bei hoher Steifigkeit ergibt.
- die Bauzeit inklusive Lackierung veranschlagt der Konstukteur mit etwa 2000 Std.; die Baukosten mit 7000-9000\$.
- seglerisch wird die gute Manövrierfähigkeit, die hohe Spitzengeschwindigkeit

über 20kn, sowie die Fähigkeit, sich von einer Lee-Küste stets freikreuzen zu können, hervorgehoben.

### Datenübersicht

2 0.101101001011			
LüA	10,95m	Gewicht	1.54 to
LwL	10,70"	Depl.max	2,34 "
BüA	8,53 m	Segel:	
BWLRumpf	1,02"	Groß	31,6m <sup>2</sup>

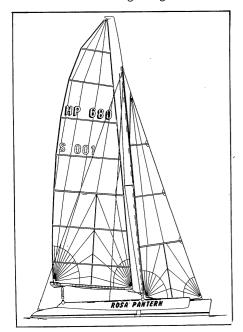
T	0,48"	Fock	19,8 "
Tm.Schw.	2,16"	Genua	29,8"
Stehhöhe	1,82"	Blister	61,4"
Kojen	416 ?	Spi	63,2"

- aus: Nordwest Multihull Association Newsletter 1/1990

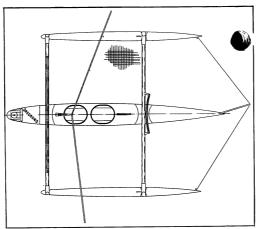
Kurt Diekmann

# HP 680 "ROSA PANTHER" — Ein Tri von Hakon Petterson

Wer sportliches Segeln auf einem extrem leichten Foiler-Tri liebt, für den ist dieses nur 240kg leichte Gerät mit 35m <sup>2</sup> Segelfläche am Wind gerade das Beste. Die Rümpfe sind aus Abachi mit Glasfaser überzogen und mit Epoxy verleimt. Der Flügelmast mit 4 m <sup>2</sup> ist aus Sperrholz gebaut und ebenfalls mit Glasfaserlaminat auf Epoxybasis verstärkt. Die Holme sind Alu-Legierung. (Rohre).



Daten:	
LüA	6,78 m
LWL	6,53 "
BüA	5,05 "
T Rumpf	0,28 "
T Schw.	1,67 "
G leer	240 kg
G max	400 kg
Segel:	
Mast	$4m^{2}$
Groß	22,5 "
Fock	8,8 "
Reacher	32,2 "



### Die Wharram Seiten

Übersetzung des Artikels:

"BUILDING FROM SCRATCH" aus der Zeitschrift "Practical Boat Owner", Ausgaben August bis Oktober 1989. Verfasser: Dave Skeldon

### Ganz von Anfang an gebaut

Mich würde es wundern, wenn Sie sich noch an Suilven, ein von Ian Oughtred gezeichnes, 15 Fuß Blackfish sailing dory, erinnern würden. Sie war ein Boot, dessen Eleganz und Einfachheit an meinen gesunden Menschenverstand appellierte. Zum größten Teil aus Holz und Tauwerk gemacht, war nicht viel, was der Eigner nicht selbst bauen oder reparieren kann, falls mal etwas kaputtgehen sollte. Die Blackfish war sehr leicht und konnte mit einem Spritsegel mit Taschentuchausmaßen leicht gesegelt werden. Aber am wichtigsten von allem - sie war einfach zu bauen. Im Sommer 1985 aber begannen unsere nautischen Ambitionen über Suilven herauszuwachsen, und Jill und ich brauchten ein größeres Boot, zum Küsten- und Seesegeln, auf dem wir schlafen können. Wir siebten Pläne, suchten nach dem besten und leistungsfähigsten Design, und als die Study Pläne der Tiki 26 von James Wharram und Hanneke Boon in den Briefkasten fielen, ußten wir augenblicklich, das ist Suilven II. Die Schlafplätze auf der Tiki 26 sind wie bei allen anderen Wharram Designs in den Rümpfen (2 große und 2 kleinere Betten), so daß eine große freie Decksfläche mit wenig Windwiderstand bleibt. Als Teil seiner "coastel trek" Philosophie empfiehlt der Designer den Gebrauch eines sauber zu stauenden Deckszeltes, das im Hafen in Minuten aufgebaut werden kann und dann zusätzlichen Raum und Schutz bietet. Die Tiki hat ein Slup-Rigg mit einem auf hohe Wirksamkeit ausgelegten Gaffelsegel. Mit der Fock zusammen

trägt sie eine Segelfläche von 26,5 qm bei einer Breite von 4,60m, was ausreicht, um sie bei einem Leergewicht auf bis zu 15 kn zu beschleunigen. Das Design beruht auf der ähnlichen, sehr erfolgreichen Tiki 21, von der inzwischen viele segeln.

Aus dem Prospekt geht hervor, daß für die Tiki "angemessene" anstatt "hoher" oder "niederiger" Technologie, unter Ausschluß von teuren Metallbeschlägen und Ersetzen derer durch gesundes Holz und lösbare Seilverbindungen, bei denen die Konstruktion beachtet wurde. Zum Beispiel werden die drei selbstgebauten hölzernen Beams durch Laschings gehalten. Die Ruder sind ebenfalls an die Kanuhecks gelascht, das ersetzt Bolzen und Öse. Mit "angelascht" meine ich nicht "lashed up" - Tauwerk zu nutzen ist Weltoffenheit bei diesem Boot.

Die Tiki ist trailerbar geplant, braucht aber eine Crew von fünf bis sechs und einen halben Tag, um sie ins oder aus dem Wasser zu bringen. Dieses schließt regelmäßiges Segeln und Trailern am Wochenende aus, ermöglicht aber die Winterlagerung zu Hause und z.B. das Trailern zu neuen Revieren für die Ferien.

Als wir im November 1985 mit dem Bau der Tiki 26 starteten, existierte sie nur auf dem Zeichenbrett, wir bekamen einen Set Pläne der Tiki 21 mit verbesserten Maßen, welche uns ausreichende Informationen gaben, um mit dem Projekt zu beginnen. Während des nächsten Jahres bekamen wir zusätzliche Informationen.

#### Konstruktionsmethode

Die Baumethode ist Nähen und Ausfüllen bzw. Runden aus Epoxy, Glasmatten, Sperrholz. Das heißt die Rumpfseiten aus dem 6mm Sperrholz, das mit Epoxy beschichtet ist, werden flach aufeinandergelegt und an Bug, Heck und Kiel mit Kupferdraht zusammengenäht. Anschließend werden 6mm starke, ebenfalls beschichtete Sperrholzplatten eingesetzt, welche die Rumpfseiten auseinanderpreizen und dem Rumpf die Form geben. Das Ganze wird dann mit Epoxyhohlkehlen versteift. Liegeflächen und Sitzealles Teile, die zur Festigkeit beitragen - werden eingebaut, bevor die oberen Rumpfseitenteile, die Decks und Aufbauteile angebaut werden. Zum Schluß wird der Rumpf mit 200g Glasmatte und Epoxy überzogen.

Die Rümpfe werden von drei ziemlich komplizierten Beams aus Douglas und Sperrholz verbunden, sie halten ein Tuchtrampolin vorne und das mittlere Sperrholzcockpit.

Alles klingt in der Theorie verführerisch einfach und schnell. Bei der vom Konstrukteur veranschlagten Bauzeit von ungefähr 700 Stunden vier Monate Vollzeitarbeit, und sie segelt. Aber wie es so oft der Fall mit Konstrukteursvoraussagen ist, das war optimistisch, und der Bau nahm ca. 2500 Stunden in Anspruch. Offensichtlich variiert die Bauzeit gewaltig von Bootsbauer zu Bootsbauer, abhängig von der Erfahrung und der Geschicklichkeit, und im Rückblick hätten wir unsere Stunden reduzieren können, wenn wir anders gearbeitet hätten - aber das soll später erklärt werden. Die Tiki war jedoch einfach zu bauen, und für 3000 Pfund für Material (1986) einschließlich Mast und Segel, war sie auch billig. Aber Sie werden sehen, das Nähen und Kleben in diesem Maßstab ist nicht ohne Probleme.

### Arbeitsbedingungen

Ungefähr 100 kg Epoxy wurden für den Bau von Suilven II gebraucht, und kaum ein Tag verging, ohne etwas fürs Kleben, Beschichten, Überziehen oder für Hohlkehlen zu verbrauchen. Während des Härtens kann es keine Kälte oder Feuchte gebrauchen, ebenso sollte kein feuchtes Holz gebraucht werden. Wenn Sie keinen Arbeitsraum haben, der auf mindestens 16 Grad C aufgeheizt werden kann, ist dies kein Boot für Sie, sonst werden sich, wie bei manchen anderen selbstgebauten Booten, einige mechanische Verbindungen wegen falschen Klebens lösen.

Wir wollten Vollzeitbauen und waren froh einen höhergelegenen billigen Arbeitsraum für kurze Zeit zu finden. Seine einzige Tür war für Pygmäen gebaut und der Anbau besaß Doppeltüren, so daß das Herausbringen de fertigen Rümpfe einfach war, verglichen mit den Kopfschmerzen während des Bauens. Das Gebäude war wenig isoliert, so daß wir einen Rumpf zur Zeit in einem Plastikplanenzelt von 16ft x 6ft x 6ft bauten, das über einen Holzrahmen erbaut war; oben wurde es durch Luftblasenfolie extra isoliert. Hätten wir an beiden Rümpfen gleichzeitig bauen können, hätten wir eine Menge Zeit gespart, aber der Platz reichte nicht. Während der schlimmsten Zeit des Winters 1985/86 konnten wir gerade 16 Grad C erreichen, indem wir einen unentbehrlichen 2kw Heizlüfter benutzten; die Temperatur direkt neben dem Zelt war 10 Grad C tiefer! Denken Sie daran, daß transportable Gas- oder Ölöfen nicht benutzt werden dürfen, da sie Feuchtigkeit produzieren. Die Arbeitstemperatur hat au-Berdem einen großen Einfluß auf die Topfzeit und die Härtezeit usw. Als Leitfaden kan man sagen, 10 Grad C höher oder niedrige reduzieren oder verdoppeln die Abbindezeit.

Unter Berücksichtigung von trockenen, warmen Bauvoraussetzungen ist die persönliche Organisation bei begrenztem Platz ein entscheidener Faktor. Jedoch können die meisten Arbeiten wie Ausschichten und Beschichten der meisten Tiki-Rumpfteile und der Bau des Cockpits, der Beams, Ruder, Pinne usw. in einer geheizten Garage erfolgen; diese Arbeiten erfordern ca. 50% der Bauzeit. Dann können die Rümpfe in einem ungeheizten Gebäude oder in einem Zelt während des Sommers zusammengesetzt werden.

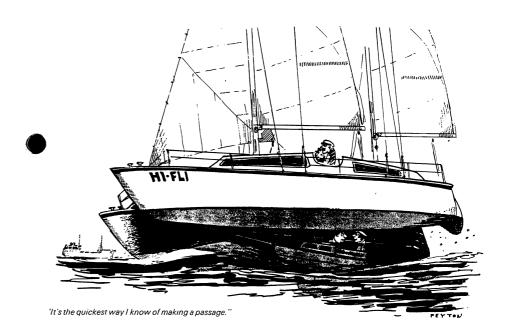
### Elektrische Werkzeuge

Neben der normalen Auswahl von Handwerkzeugen und ungefähr einem halben Dutzend Schraubzwingen braucht man nur drei elektrische Werkzeuge unbedingt: eine Bohrmaschine, eine Stichsäge und einen Schwingschleifer.

Als wir anfingen, Teile aus dem 6mm Sperrholz auszusägen und dabei unsere offensichtlich nicht brauchbare Stichsäge zu benutzen, stellten wir fest, daß sich das Blatt beim Kurvenschneiden verbog, wenn wir vier Platten gleichzeitig sägten. Die daraus resultierenden Größenunterschiede waren unakzeptabel. Wir hatten daraufhin die arbeitsreiche Aufgabe, die Maße einzeln auf die

Platten zu übertragen und die Stücke einzeln auszusägen. Eine gute Industriestichsäge ist eine aute Anschaffung für diese Arbeit. Das ausgehärtete Epoxy zu schleifen ist eine harte Arbeit, und man hat ein paar Wochen damit zu tun, wenn man es allein macht. Beim Kauf einer guten Schleifmaschine sollte deshalb kein Geld gespart und auch darauf geachtet werden, daß eine Staubsaugung vorhanden ist. Wir arbeiteten mit einer 250 Watt Schleifmaschine und schlossen statt des Staubsackes einen aut filternden Industriestaubsauger an. Somit vermieden wir Dreck und Unannehmlichkeiten durch den Epoxystaub. Schleifpapier benutzten wir mit 100er und 60er Korn, das wir auf 50 Meter Rollen günstig einkauften. Das 100er ist zum Anschleifen zwischen den Beschichtungen und das 60er für starkes Schleifen nach dem Beschichten.

Fortsetzung nächste Ausgabe



# Bericht aus den Regionen

### 2. Treffen der Berliner Multihuller

Wir Berliner trafen uns am 19.11.89 und zwar auf dem Hausboot von Jörg Juranek (ich hoffe, es lag nicht an einer unzureichenden Beschreibung meinerseits, daß einige nicht erschienen sind, die zugesagt hatten. Hier die genaue Beschreibung des Treffpunktes noch einmal schriftlich: Das Boot liegt am Landwehrkanalseitenarm an der Straße des 17. Juni zwischen S-Bahnbrücke und Charlottenburger Tor gegenüber der Wasser- und Schiffbauversuchsanstalt. Position 52° 30' 09" N 13° 20' 02" E. Es handelt sich um das erste Hausboot an der Brücke. Das Boot heißt "Hochwald" und läßt sich daran erkennen, daß es zur Brücke hin eine aroße Veranda hat. So, das wars zum Treffpunkt). Jörgs Boot eignet sich nach unserer übereinstimmenden Meinung sehr gut für unsere Treffen. Wir waren ca. 20 Leute, und es wurde nirgends zu eng, sondern war recht gemütlich. Jörg erklärte sich freundlicherweise bereit, uns auch zu künftigen Treffen auf sein Hausboot einzuladen. Damit ist schon das erste Problem gelöst. Auch an dieser Stelle: vielen Dank, lieber Jörg.

Aber nun zu den Inhalten unseres Treffens: - 2 neue Mitglieder stellten sich vor: Joachim Friedrich und Wolfgang Stein (er erwarb gerade eine Kaufoption für einen Wharram Tangaroa MK4).

- -Joachim Kästel regte an, neue Binnenreviere der "DDR" für die Multihullszene zu erschließen. Joachim Friedrich wird demnächst Kontakt mit Vereinen in der Nähe Berlins aufnehmen. Möglicherweise erhalten wir auf diesem Wege auch einige Multihull-Interessenten.
- Die Neuorganisation unseres Vereins wur de kurz angesprochen. Gero Pischke soh und wird die Arbeit als Regionalvorstand aufnehmen (anwesende Mitglieder sprachen sich ohne Gegenstimmen dafür aus). Joachim Kästel und Joachim Friedrich sind bereit, kleinere Arbeiten (Art und Umfang noch unbestimmt) zu übernehmen.
- Frank Thiele und Joachim Friedrich erzählten Erfahrungen mit Bernd Galle, seinem Service und den von ihm verkauften Schiffen. Dazu soll noch ein Bericht folgen.

Nach dem offiziellen Teil sahen wir noch einige Videos von MH-Regatten und MH-Werbefilmen. Frank Thiele machte sich freundlicherweise die Mühe und schnitt vom Sportkanal einiges mit. Wir würden uns auch künftig über solche Filme freuen.

Nach langem Erfahrungs- und Gedankenaustausch beschlossen wir dann diesen Abend. Es hat uns allen sehr gefallen. De Gastgeber nochmals vielen Dank. wir die Problematik der Elektrizität und der Stromversorgung an Bord. Wir erstellten eine Energiebilanz, die uns bei der Dimensionierung unserer Anlage behilflich sein soll. Für die Mitglieder, die jetzt denken, "Oh Gott, hier entwickelt sich ein reinrassiges Treffen der Techno- und High-Tech-Freaks", die Leute muß ich ein wenig enttäuschen. Die technischen Vorträge sind zeitlich auf eine Stunde limitiert. Die restliche der uns zur Verfügung stehenden Zeit wird dann zum Plaudern und zum sich gegenseitigen Kennenlergen genutzt. Auch wurde bei dem Treffen In meiner Seite angenehm festgestellt, daß sich immer mehr Mitglieder aus nah und FERN an unseren Treffen beteiligen. (Stand letztes Treffen 25 Teilnehmer, 9 Mitglieder und weiteste Anreise ca. 170 km.

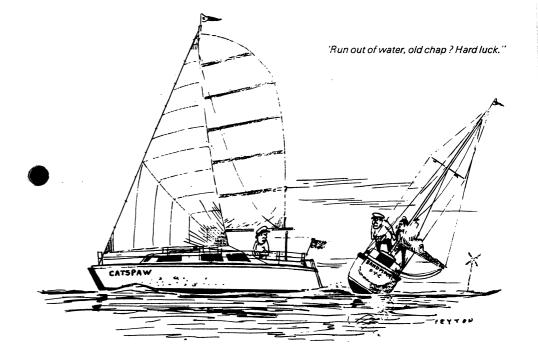
Ein kleines Ärgernis wurmt mich aber schon lange: Gerade die Mitglieder, die unmittelbar in der Nähe wohnen (Taunus und Umland), hielten es bis jetzt nicht für nötig, wenigstens einmal vorbeizuschauen. Andere Mitglieder, die stundenlange Anreisewege zu verzeichnen haben, erscheinen hingegen regelmäßig, was mich sehr freut. Auch besuchen uns regelmäßig Interessenten, die uns und unsere Organisation kennenlernen wollen. Aus einigen von ihnen wurden zu meinem Wohlwollen bis jetzt schon engagierte Mitglieder.

Nun möchte ich eine Vorschau auf die kommenden Veranstaltungen geben: Für das nächste Treffen am 30.3.90, 19.00 Uhr ist ein Vortrag über den "Einsatz des Hydraulikantriebs auf Yachten" geplant. Dann folgt die Sommerpause, und im Oktober 1990 (Herbsttreffen) werden wir den 2. Teil des Referates, "Elektrik an Bord", abhalten.

(Themenänderung kurzfristig vorbehalten)

# Résumé unserer ersten Mitgliederversammlung im neuen Jahrzehnt am (auf dem) schönen Vater Rhein

Auch diesmal haben wir unser Regionaltreffen Mitteldeutschland wieder auf unserem legendären Dreimaster "Pieter van Aemstel" abgehalten, und auch wieder wurde ein technischer Vortrag referiert. Auf Grund des großen Zuspruchs des letzten Referates "Einsatz der Solartechnik auf Yachten" wurde diesmal ein Referat ausgewählt, das für die meisten Segler ein immerwährendes Ärgernis darstellt. In diesem Referat behandelten



# **Bootsmarkt** · Flohmarkt

### Partner oder Verkauf DRAGONFLY 800 (MK II)

Nr. 122, Bj. 03/88, zweckmäßige Urlaubsausrüstung. Tel. (089) 316 25 86 oder (0431) 58 19 63

### **SUPER ANGEBOT!**

**HYDRA 18** Holländische champignon (Fexel Yard 106), Baujahr 1989 mit Mylar Segel und Race-Ausstattung, fast wie NEU, nur DM 15.000,--.

S. Goezinne, Schubertstr. 6, 1501 BC ZAAN-DAM - Holland, Tel.: 0031-75-312083.

# OBACHT: SUPER-SONDER-OSTER-ANGEBOT

Trimaran "OCEAN BIRD", beschädigt und reparaturbedürftig, sehr günstig abzugeben. Das Boot wurde vor einigen Wochen an Land getrieben und beschädigt. Die Versicherung übernimmt einen Teil der Kosten und überläßt mir das Boot zur weiteren Verwendung. Da ich nach einem größeren Schiff Ausschau halte, ist für mich die Reparatur nicht sinnvoll.

Nötig: GFK-Arbeiten am B.B.-Schwimmer neues Ruderblatt aus Hartholz, Zeichnung vorhanden

Auswechseln des Propellers (vorhanden), Großschot (bei Bergung draufgegangen).

Kosten: Material und Arbeitskosten bei Eigenleistung sind vom Sachverständigen auf DM 3.000,-- bis 5.000,-- geschätzt.

Preis: für beschädigtes Boot DM 12.000,--zuzüglich Rep.-Kosten ca. DM 4.000,--

DM 16.000,--

Marktwert lt. EURO-YACHTPOOL-Taxierung vom 4.12.89 = DM 31.700,--.

Also ein stabiles, altes, aber voll ausgerüste-

tes Fahrtenschiff zum halben Preis. Ich selbst habe das Boot von Lignano bis Istanbul und weiter über Sizilien, Sardinien, Korsika nach Mallorca gesegelt, davon die Hälfte als Einhänder. Bootsangebot im Heft 52. Fotos von den Beschädigungen stehen zur Verfügung. Klaus Scheingraber, Ingenieur, Am Eichenhain 5, 8080 Fürstenfeldbruck, Tel. (0 81 41) 9 20 05.

Unser Mitglied Karlheinz Heymann bietet seine **Snowgoose 37** zum Verkauf an: Bauj. 1979, ausgerüstet für Langstreckensegeln, eingetragen im Schiffsregister des Amtsgerichtes Hamburg, Magnavox, Satnav 7102, Sailomat-Selbst., Rollreff, Genua u. Großsegel neu, insges. 6 Segel, neues Silva Digital Instrument (Wind, Log u. Echolot), Eberspecher Dieselheizung DL 2, Gas u. elektr. Kühlschrank + separate Kühltruhe bis - 18, Windbugger Windgenerator, 1 Solarpaneel 35 W, DEBEG UKW Tel., Warmwasserbereitung für Dusche, HONDA-Generator EM 500, 1 READS Sailmaker Nähmaschine, Alu-Mastleiter, Avon-Dingi + 2 PS Johnson, Grundig Sat. 600, 4 Pflugscharanker (3 x 35 Lbs. + 1 x 20 Lbs. CQR, 1 Autoflug-Rettungsinsel für Personen, 2 autom. Rettungswesten SECUMAR, Motor Yanmar Diesel 20 PS, 2 neue Dralon Sonnensegel, viele Kart westl. Mittelmeer u. Karibik fast komplett; das Boot wird nur komplett abgegeben, wie es gegenwärtig ausgerüstet ist; weitere Ausrüstung: Drehmomentenschlüssel, separate elektrische Pumpen, Sextant, umfangreiches Werkzeug, Boot und Ausrüstung können besichtigt werden voraussichtlich im Frühjahr/ Frühsommer 1990 auf Ibiza oder Mallorca. Preis: Verhandlungssache. Interessenten wenden sich bitte an Herrn Wölper, sie werden sodann von Herrn Heymann angeschrieben werden.

### PINTA 33

Fast and good looking cruising/racing trimaran for sale.

Design: IG.Pons Nilsen

Length: 10 m, width: 7,6 m, depth: 0,3 m - 1,2 m, weight: 1,8 t.

Building material: Sandwich construction. Building year: 1977.

Equipment: 8 hp Yamaha outboard, Autopilot autohelm 1000, 2 Thermoheaters, cooker, Dingy 8 ft.

Sails: Mainsail (1986) 26 m², Jib 13 m2, brmjib 5 m2, Drifter 23 m², Spinnaker 60 m². Price: DM 40.000.--.

Please call for further information.
Tel. evenings 00 47 2 222 41 19
Odd Marius Rosvold, Roverudsgt.6, 0481
Oslo 4, NORWAY

**Verkaufe Simpson 12.01** (12,20 x 6,30 m), neu Bj.'89), Werftrohbau, fahrfertig o. Rigg, div. Zubehör, 2 x 54 PS, Ford-Diesel-Mot., für Innenausbau, zum SKP abzugeben. Tel. Schweiz 0041/617018430

### Verkaufe für 13,70 Meter Katamaran:

15 Meter Alu-Masten /Braskerl, 1 Satz Segel (Heino Haasel, Genua- und Kuttersegel auf Rollreffanlagen, Pflugscharanker mit 50 Meter Kette, Lo-Kata Marine Empfänger, Sat-Nav, Kompass, Rheinstrom Yacht-Toilette, Beambeschlag aus Niro.

o.: Tel.-Nr. 1079461 8406 ab 19.00 Uhr.

### Catalack,

Baujahr 1980, 8,20 x 4,00 x 0,75, voll ausgerüstet, sofort fahrbereit, mit Rollfock, Fockund Großsegel sowie eine Genua 27m², Windgenerator 12 V-7Ah, 4 Anker, Davits, Beiboot (Banana compl.), elektr. Selbststeueranlage und Windfahne, Ankerwinde, Wechselsprechanlage, Autoradio mit Kassette, Kühlbox 20 ltr. 12/220 V, Hydraulikruderanlage, Handwindmesser, Mastvorlegerichtung, Badeleiter, Hilfsmotorhalterung

hochklappbar, Außenborder YAMAHA 9,9 PS 4-Takter bleifrei tanken, 4 dicke Fender, 3 Schwimmwesten, 2 Rettungsringe, 4 Piekhaken, viel Tauwerk und und und . Ein Spezialslipwagen 6 to ist inbegriffen. Die Plane samt Gestänge ist abnehmbar.

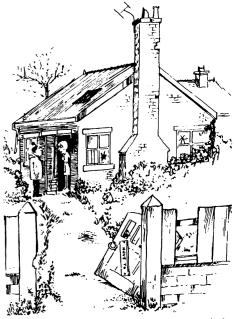
Man kann unter vorheriger telefonischer Absprache das Boot jederzeit besichtigen. Im Augenblick liegt es trocken auf dem Land. Preisvorstellung: 40.000,-DM

Tel.: Hamburg, 6518143

### DRAGONFLY 800, Mark 2,

Bj. 1987/88, B.-Nr. 127, mit Trailer, APN 4, Tillerpilot 1600, 2 Kompasse, Echolot, Logge, Dinghi ZODIAK, 4 PS Evrin. L/S, Sprayhood, Kuchenbude, Fender, Leinen, Bootshaken usw.,

Gesamtpreis 60 TDM, Tel. 04298-30644



"Er ist nicht da, er arbeitet am Boot."

# 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-LA I, B. Pieske
- SHANGRI-LA II, Abenteuer Karibik
- Race Round Britain, Colin Forbes
- Faster than the wind, Colin Forbes
- Weymouth 1984, Int. Speed Sailing Week

- Ich lerne segeln
- Die magische Route, Wilfried Erdmann
- Atlantik Einhand, Michael Böhmann
- De Albertha: Arbeit unter Segeln (holländ. Plattbodenschiff)
- UKW-Sprechfunk
- Dragonfly-Impressionen + Bandholm-Treff Dänemark, E. Jakob Super 8-Video
- weitere Impressionen

Alle Kassetten im VHS-Format.

### **REDAKTIONSSCHLUSS:**

Nr. 57 - (Pfingsten liegt 1990 am 3./4. Juni)

Erscheinen 01.06.1990 - Redaktionsschluß 30.04.1990

Nr. 58 - Erscheinen 01.09.1990 - Redaktionsschluß 31.07.1990

Nr. 59 - Erscheinen 01.12.1990 - Redaktionsschluß 31.10.1990

# **Inhaltsverzeichnis**

#### Seite

- 1 Impressum
- 3 Worte des 1. Vorsitzenden
- 6 Jahreshauptversammlung in Mönchengladbach
- 8 Nächste Regionalversammlungen

#### Aktuelle Seite

- 9 Notiz zum Multihall Symposium in Southampton
- 10 Internationales Mehrrumpfmeeting 1990
- 11 Formalitäten
- 12 Intim-Treffen
- Der Norden holt auf
- T7 Pfingsttreffen 1990 in Hooksiel
- 18 Gemeinsame Fahrt in die DDR

#### Dies und das und sonstnoch was

- 19 Eigentlich sind alle Ideen irgendwo geklaut
- 21 Selbstbaupläne von Dr. Petersen
- 23 30 Jahre Mehrrumpfboote
- 29 Rückkehr nach einem Alptraum
- 31 Ein Selbstbauer aus Berlin berichtet
- 34 DDR-Seekarten-Verkauf
- 34 Katamaran-Symposium

#### Seite

#### Technik

34 Vortrag "Elektrik an Bord"

#### Vorstellung neuer Boote

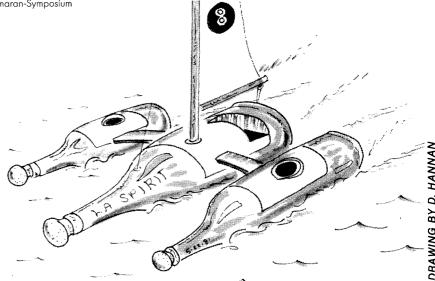
- 36 6,4 m Wanderkanu als Miniproa von H. J. Sass
- 37 11m-Kreuzer von Kurt Hughes
- 38 HP 680 "Rosa Panther"

#### Die Wharram Seiten

39 Übersetzung des Artikels: Building from Scratch

#### Bericht aus den Regionen

- 42 2. Treffen der Berliner Multihuller
- 42 Résumé unserer ersten Mitgliederversammlung
- 44 Bootsmarkt · Flohmarkt
- 46 Video Verleih



Rumor has it that #8 is being sponsored by a French champagne company.