Der Mehrrumpf-„Bote"

MULTIHULL Deutschland

Nr. 60 1991 / 1

VEREINIGUNG DEUTSCHER CATAMARAN- UND TRIMARAN-SEGLER

MULTIBOOT GMBH

Handel mit Booten und Ausrüstung

☎ 0471/74052 u. 799810 · Fax 0471/74116
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-EUROPAMEISTERSCHAFTEN TEIL.

Sie werden beraten von: Heino PICKER

MULTIHULL DEUTSCHLAND

Vorsitzender: Heinrich M.C. Wölper, Parkallee 227, 2800 Bremen, Tel. Priv.: 0421/214144

Stellvertr. Vorsitzender: Gero Pischke, Am Tegeler Hafen 28G, 1000 Berlin 27, Gesch.: 030/8842212, Priv.: 030/4333847
Kurt Diekmann, Grünwalder Straße 69, 8000 München 90, Tel. 089/6437 48

Schatzmeister: Klaus Lenk, Parkstraße 21, 2960 Aurich, Tel. Priv.: 04941/8255, Gesch.: 04941/3310 o. 10885, Fax: 04941/64894

Redaktionskomitee:

Vorsitzender: Dr. Franz X. Münch, Hamburger Str. 142, 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
Karl-Rudolf Küstner, 2800 Bremen, Auf den Hornstücken 13, Gesch.: 0421/4493487, Priv.: 0421/235397

Technik: Kurt Diekmann

Regionalobleute

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

Schleswig-Holstein: Manfred Schulz-Kosel, Am Reff 1, 2305 Heikendorf, Gesch.: 0431/219447, Priv.: 0431/241709

Weser: Heino Picker

Nordrhein-Westfalen: Lothar Brausem, Einheitstr. 6, 5000 Köln 60, Tel. 0221/734664

Rhein-Main: Frank Kisch, Auf der Schlicht 107, 6203 Hochheim, Gesch.: 06146/9701, Priv.:06146/2410

Südwest: Hartmut Theodor Pilgram, Höfe 24, 7298 Loßburg Tel.: 07444/6351

Süddeutschland: Kurt Diekmann

Berlin: Gero Pischke

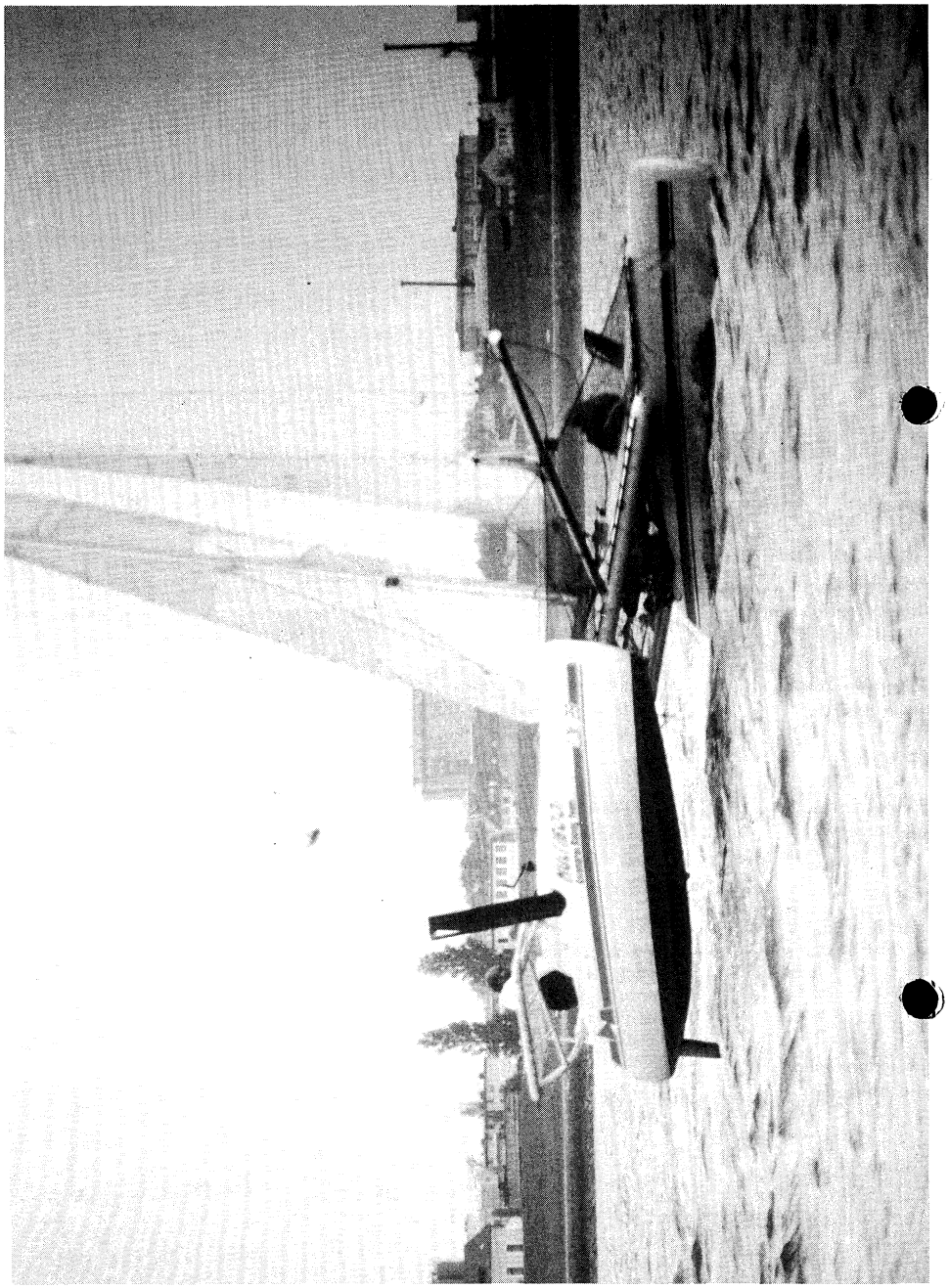
Adria, östl. Mittelmeer: Ernst W. Barth, Klingerstr. 38, 8000 München 70, Gesch.: 089/7600033, Priv.: 089/7602300

Verwaltung

Bankverbindung Volksbank Aurich e.G., BLZ 284 910 74, Kto-Nr. 404 075 900, oder
Postscheckkonto beim Postgiroamt Hannover, Kto.-Nr. 52-843/302
Konto-Inhaber: Volksbank Aurich
Verwendungszweck: Betr. Multihull 3785

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

Titelfoto: FREYDIS 14 m bei Windstärke 6-7 auf der Weser vor Bremerhaven



CDK-Formel-28 vor Bremerhaven (Foto Gilles Abelloos)

Worte des ersten Vorsitzenden

Liebe Freunde,

die Mitgliederversammlung vom 26. Januar 1991 in Mönchengladbach haben wir überstanden. Das Protokoll finden Sie in diesem "Boten". Der "Bote" soll zum 1. März 1991 erscheinen. Ich fürchte, er wird wieder etwas verspätet abgehen; ihr Vorsitzender war nämlich am Tage vor der Abfahrt nach Mönchengladbach von einer Reise nach Thailand zurückgekehrt. Dementsprechend war die Mitgliederversammlung mäßig bis miserabel vorbereitet. Alsdann hat sich eines herausgestellt, daß nämlich die seit Jahren geplante Anknüpfung an die Bootsausstellung in Düsseldorf sich dieses Mal als nachteilig erwies. Wir hofften zwar, daß gegen Schluß der Ausstellung um 18.00 Uhr die Mitgliederversammlung zu einer Massenveranstaltung ausarten würde, aber zu dieser Zeit kamen ganze 1 oder 2 Personen dazu. Deshalb steht die Durchführung der nächsten Mitgliederversammlung erneut zur Diskussion. Um dies zu Anfang zu erörtern: ein großer Teil unserer Mitglieder muß — wo immer die Versammlung stattfindet — über weite Strecken anreisen. Das hat uns dazu bewogen, die Mitgliederversammlung mit einer Bootsaustellung zu koppeln, und die wichtigste und beste ist die Düsseldorfer Ausstellung.

Sogleich nach der Ausstellung sollte dieser "Bote" in Arbeit gehen. Ein Teil seiner Vorbereitungen war vor der Reise nach Thailand angelaufen, aber mit zunehmendem Alter läßt das Erinnerungsvermögen nach. Es war zwar etwas vorbereitet, aber das Material war noch lange nicht so weit, daß es dem Drucker hätte vorgelegt werden können.

Nachdem wir am 06. Februar 1991 ein Redaktionsmeeting hatten, liegt der größte Teil des Inhaltes dieses "Boten" beim Drucker bzw. bei der für uns bei der Druckerei arbeitenden Frau Busch. Die Besucher des letzten Pfingsttreffens werden sich an Frau Busch erinnern. Was Frau Busch noch fehlt, hoffen wir, am 11., spätestens am 12. Februar 1991, dort anzuliefern. Aber die Zeit, die dann bis zum planmäßigen Erscheinen zur Verfügung steht, ist für die Druckerei zu kurz. Unsere Sekretärin, Frau Bode, arbeitet bei uns planmäßig erst wieder am 13. Februar. Was am 13. Februar herauskommt, kann frühestens am 14. Februar beim Drucker angeliefert werden. Die dann verbleibende Zeit bis zum 1. März reicht nicht mehr für die Arbeit, die noch für den "Boten" zu erledigen ist.

Das führt uns zum nächsten Thema: durch die Abwesenheit des Vorsitzenden ist die Arbeit des Redaktionskomitees zu kurz gekommen. In diesem Zusammenhang haben wir unseren einzigen "Professional", Herrn Ernst W. Barth — Yacht-Redakteur in München — geschildert, wie wir denn zu arbeiten pflegen. Er hat zwar nicht gerade gesagt "dann könnt ihr ja auch gar nicht zurechtkommen", aber hat uns einige Tips gegeben, die ich nachstehend insbesondere für die Autoren des "Boten" weitergeben möchte. Erster Punkt der Kritik bzw. Ratschläge von Ernst Barth war die Tatsache, daß wir, wenn die Beiträge unserer Mitglieder vorliegen, nie wissen, wieviel Material (auf die Seiten des "Boten" umgerechnet) wir haben. Hier die erste Empfehlung von Ernst Barth. Er hat ausgezählt, wieviel Anschläge wir im "Boten" pro Zeile haben und wieviel Zeilen wir in jeder Spalte haben. Vielleicht sollten sich alle Autoren bemühen, sich zwei Zahlen zu merken (oder in diesem "Boten" rot anzustreichen): Im Schnitt haben wir pro Zeile 45 Anschläge. Das bedeutet aber natürlich nicht gleich Buchstaben, denn zwischen den meisten Wörtern haben wir einen Leeranschlag, und wenn wir etwa vor

einer Zeile eine Ziffer setzten, dann ist dahinter meist ein Punkt und ein weiterer Leeranschlag. Solche Lücken müssen natürlich mitgezählt werden.
Alsdann haben wir etwa 40 Zeilen pro Spalte. Umgerechnet auf den Platz bedeutet das, da wir 2-spaltig schreiben, eine halbe Seite. Wenn unsere Autoren noch etwas Arbeitserleichterndes für das Komitee tun wollen, dann wäre es gut, wenn sie am Ende jeder Seite die geschriebenen Zeilen auszählen und am Ende der Seite angeben. Das löst zwar nicht die Frage des Platzverbrauchs für Bilder oder dergleichen, aber wie der Platz dafür zustande kommt, das ist nur in Kooperation mit Frau Busch zu schaffen. Hierzu einige weitere Empfehlungen: Jeder Autor sollte sich bemühen, seine Beiträge mit der Schreibmaschine zu schreiben. Die "Übersetzungen" von handschriftlichen Texten sind mir bisweilen eine erhebliche Arbeit. Das schließt ein, daß handschriftliche Korrekturen auf ein Minimun beschränkt werden sollten. Letzlich sollte man einen breiten Rand für Korrekturen und sonstige Vermerke freilassen.
Ein weiteres Problem sind die Fotografien. Als Regelfall bekommen wir zu den Artikeln zuviele Fotografien. Es gilt der schon einmal gegebene Rat, daß alle Photos "kontrastreich" sein sollten. Am einfachsten ist die Arbeit mit Schwarz-Weiß-Fotos. Je größer das Format, desto einfacher die Arbeit. Für jeden Eingang von Ihnen müssen wir überdies ein Kontrollblatt anlegen. Ohne Kontrollblätter verlieren wir jeglichen Überblick insbesondere über das Material, das wir aufbewahren, also für die nächste und übernächste Ausgabe des "Boten". Ernst Barth berichtet, daß die Yacht eine Vorratshaltung von Artikeln für die Zukunft im Umfang von etwa 2 Heften sammelt. Soweit brauchen wir sicher nicht zu gehen. Aber im Augenblick haben wir zum Teil allerdings durch die Trennung von einigen Artikeln in Fortsetzungsromanen einen ganz guten Vorrat. Damit sprechen wir ein weiteres Thema an, nämlich die Länge von Artikeln, insbesondere von Fahrtenberichten. Die Aufmachung des Kontrollblattes bedeutet zwar zunächst für uns nur eine Mehrarbeit, aber diese Arbeitszeit wird wieder eingespart, wenn wir das Vorratsmaterial benutzen.
Ernst Barth weist weiter auf die Finanzierung durch Anzeigen hin. Dieses Feld wird bei uns bislang nur mäßig geschickt gehandhabt. Barth verweist darauf, daß wir bei jeder Vorstellung eines neuen Bootes dem Erbauer oder Konstrukteur nahelegen sollten, eine Anzeige aufzugeben.
Wir werden zu diesem Thema sicherlich noch öfters schreiben müssen, jedenfalls dann, wenn wir unsere Arbeit vernünftig durchführen wollen. Alsdann hat uns Ernst Barth die in der Branche üblichen Zeichen für Korrekturen aufgegeben. Die Mitglieder des Redaktionskomitees haben diese Liste und benutzen sie auch. Aber wir werden sie irgendwann noch einmal allen Mitgliedern bekannt geben. Sie lassen sich auch im fortlaufenden Text verwenden.
In letzter Zeit bin ich gelegentlich angesprochen worden, warum in diesem Jahr kein "Bremer Intimtreffen" stattfindet. Liebe Freunde, ich bin seit mehr als einem halben Jahr in unserem nicht ganz kleinen Haus allein. Ich habe zwar eine Hilfe zum Reinemachen und gelegentlich auch sonst Hilfe aus dem Freundes- und Nachbarnkreis, aber diese Hilfskräfte reichen nicht aus, um ein Intimtreffen vorzubereiten und durchzuführen (und hinterher abzuwaschen).
Eines unserer Mitglieder trägt sich mit dem Gedanken, ein Mini-Intimtreffen durchzuführen. Es wird so "mini" sein müssen, daß die Teilnehmer einzeln gebeten werden. Ich darf auf andere Beispiele verweisen. Wenn man irgendwo zu groß wird, dann muß man wieder zurückstecken. Das betrifft unsere Vereinigung insgesamt, aber es betrifft auch Einzelaktionen.

Heinrich Wölper

PROTOKOLL
der Mitgliederversammlung von MULTIHULL DEUTSCHLAND am 26. Januar 1991 in Mönchengladbach, Hotel Dahmen

I. Der Vorsitzenden eröffnet die Versammlung um 19.40 Uhr und heißt die Erschienenen willkommen. Der Beginn der Versammlung ist verschoben worden, da allgemein noch ein weiterer Zugang von Mitgliedern nach Schluß der Düsseldorfer Bootsausstellung um 18.00 Uhr erwartet wird.

II. Der Vorsitzende teilt mit, daß eines unserer ältesten Mitglieder, Herr Hans Reinhold, Bremen, nach langem Leiden sich am 8. Januar 1991 aus unserem Kreise endgültig verabschiedet hat. Die Anwesenden erhoben sich zu Ehren des Verstorbenen von ihren Plätzen.

III. Zum ersten Mal können an der diesjährigen Versammlung unsere Rostocker Mitglieder Helga Steinmüller und Siegfried Störmer teilnehmen. Unsere Mitglieder in der DDR haben sich der Regionalgruppe in Schleswig-Holstein angeschlossen.

IV. Der Vorsitzende dankt unserem Mitglied Günther Horstmann, Mönchengladbach, für die Vorbereitung der Versammlung, insbesondere für die Kooperation mit dem Hotel Dahmen.

Der Vorsitzende gibt sodann das Arrangement des Hotels für die abendliche Beköstigung bekannt. Es liegen für die Teilnehmer die Zeitschriften und Mitteilungsblätter der uns befreundeten ausländischen Vereinigungen aus. Soweit unsere letzten Mitteilungsblätter nicht empfangen wurden, stehen auch solche zur Verfügung.

V. Die Versammlung tritt sodann in die Erörterung der zusammen mit der Einladung zu dieser Versammlung in der Nr. 59 des "Mehrrumpf-Boten" bekanntgegebenen Tagesordnung ein.

Top 1: Bericht über das abgelaufene Jahr, Mitglieder- und Bootsbestand

Der Bericht ist schriftlich vorbereitet und steht den Versammlungsteilnehmern zur Verfügung. Der Vorsitzende erläutert den gegenwärtigen Mitgliederbestand von 555. Der bekannt gegebene Bootsbestand beruht auf den alten Unterlagen und wird durch die gegenwärtigen Bemühungen um die Aufstellung der Yacht-Liste den tatsächlichen Verhältnissen angepaßt werden. Soweit Kopien des Jahresberichtes gewünscht werden, können diese bei der Geschäftsstelle in Bremen bestellt werden.

Top 2: Bericht des Schatzmeisters

Der Bericht des Schatzmeisters steht allen Anwesenden zur Verfügung. Soweit zusätzliche Kopien gewünscht werden, können diese bei der Geschäftsstelle in Bremen bestellt werden. Der Kassenbericht und die von Klaus Lenk mitgebrachten Belege sind vor der Versammlung durch Herrn Diekmann geprüft worden. Herr Diekmann bestätigt die Ordnungsmäßigkeit der Buchführung und daß die stichpunktartige Prüfung der Belege keine Differenzen ergeben hat.
Herr Lenk erörtert den Kassenbericht und weist darauf hin, daß die Verminderung unseres Kontobestandes belegt, daß gegenwärtige Einnahmen aus insbesondere Mitgliedsbeiträgen zur Finanzierung unseres künftigen Etats nicht ausreichen. Er bittet die Versammlung zu überlegen, ob nicht unser seit 8 Jahren unveränderter Beitrag von DM 40,-- auf DM 60,-- erhöht wird.
Die Frage der Beitragserhöhung und die Möglichkeit eventueller Einsparungen im künftigen Etat wird ausführlich erörtert. Es überwiegt die Meinung, daß der "Mehr-

rumpf-Bote" gleichsam das Rückgrat unserer Vereinigung ist und deshalb Etatkürzungen beim "Mehrrumpf-Boten" nicht vorgenommen werden sollten. Sodann stellt Herr Gerschütz den Antrag, den Jahresbeitrag von DM 40,-- auf DM 60,-- zu erhöhen.

Die Abstimmung ergibt bei 3 Stimmenthaltungen den im übrigen einstimmigen Beschluß der Beitragserhöhung um DM 20,-- von jährlich DM 40,-- jährlich auf 60,-- DM. Die Beitragserhöhung soll mit sofortiger Wirkung gelten. Mitglieder, die für das laufende Jahr ihre Beiträge bezahlt haben, sind von der Erhöhung nicht ausgenommen. Die Beitragserhöhung soll im nächsten "Mehrrumpf-Boten" bekanntgegeben werden.

Herr Lenk regt sodann an, daß die Mitgliedsbeiträge künftig im Einzugsverfahren erhoben werden sollen. Nach ausführlicher Erörterung wird einstimmig beschlossen, daß das Einzugsverfahren für die Beiträge ab 01. Januar 1992 empfohlen werden soll, um dem Schatzmeister die Arbeit zu erleichtern.

Top 3: Entlastung des Vorstandes

Die Versammlung erteilt dem Vorstand, insbesondere seiner Kassenführung, einstimmig Entlastung.

Top 4: Neuordnung unserer Vereinigung

Im Jahresbericht fehlen die Berichte der Regionalobleute. Es wird jedoch festgestellt, daß im "Mehrrumpf-Boten" laufend über die regionalen Veranstaltungen berichtet worden ist. Es wird festgestellt, daß die Neuordnung, wie im Vorjahr beschlossen, zumindest organisatorisch funktioniert.

Aus der Versammlung wird darauf hingewiesen, daß die Wohnorte und die Liegeplätze der Boote bei vielen Mitgliedern nicht übereinstimmen. Wer bisher zu den Treffen einer Region eingeladen ist, zu der er im übrigen glaubt, keine Beziehung zu haben, der möge sich an den Regionalobmann wenden, zu dessen Region er sich eher hingezogen fühlt und um laufende Einladung bitten.

Top 5: Neuwahl des Vorstandes (eventuell vorläufig)

Dr. Petersen stellt die Frage, wer gegenwärtig dem Vorstand angehört. Die Satzung sollte im vergangenen Jahr nach den Vorschlägen von Dr. Petersen überarbeitet werden. Es ist bedauerlicherweise nicht geschehen. Eine solche Erörterung kann auf der gegenwärtigen Mitgliederversammlung nicht sinnvoll durchgeführt werden.

Wenn sich kein Widerspruch ergibt, so der Vorschlag aus der Versammlung, soll der Vorstand wiedergewählt werden unter Fortführung der in der Vergangenheit gestellten Aufgaben, allerdings mit der Auflage, die dem Vorstand in der letzten Mitgliederversammlung gestellten Aufgaben zu erledigen, d.h. insbesondere die notwendige Neufassung der Satzung zur nächsten Mitgliederversammlung vorzuschlagen. Die Vorstandsmitglieder erklären sich zu einer Wiederwahl bereit. Die Herren Dr. Petersen, Pischke und Wölper werden in Kürze die Erörterung einer Neufassung der Satzung aufnehmen.

Top 6: Planung für 1991

Der Vorsitzende verweist in erster Linie auf das IMM 1991 auf der Insel Ockerö (Nähe Göteborg/schwedische Westküste). Die diesjährigen Veranstalter haben den in unserer Vereinigung zuständigen Herrn Schulz-Kosel darauf hingewiesen, daß weitere Nachrichten über Einzelheiten erfolgen. Inzwischen hat Herr Schulz-Kosel mitgeteilt, daß weitere Nachrichten aus Schweden bis heute nicht eingegangen sind. Es muß in Schweden nachgefragt werden.

Pfingsttreffen 1991: Herr Dr. Petersen regt an, daß die in Ostfriesland ansässigen Mitglieder alle miteinander sprechen werden. Der Vorsitzende meint, daß das Pfingsttreffen sogleich festgelegt werden müsse, damit einerseits die Organisatoren das Treffen vorbereiten können und im übrigen sich unsere Mitglieder darauf einrichten.

Darauf erfolgt der einstimmige Beschluß, das Pfingsttreffen 1991 in Varel stattfinden zu lassen. Wer irgendwelche Verbindungen nach Varel hat, ist aufgerufen, sich um die Vorbereitung zu kümmern.

Top 7: Der "Mehrrumpf-Bote"

Es wird darauf hingewiesen, daß der niederländische Verband CTC 6 x im Jahr sein Mitteilungsblatt erscheinen läßt. Dieses Mitteilungsblatt kann von jedermann bezogen werden, ohne daß der Betreffende Mitglied des CTC ist. Es wird die Frage gestellt, ob dies auch bei uns möglich ist.

Diese Frage ist so klar bei uns nicht gestellt worden. Wir stehen auf dem Standpunkt, daß der "Mehrrumpf-Bote" im wesentlichen ein Mitteilungsblatt für unsere Mitglieder ist. Wir verschicken jedoch eine nicht geringe Zahl von "Boten" an Nichtmitglieder ins Ausland.

Es wird auf der Versammlung die Frage gestellt, ob die Möglichkeit besteht, die Werbeeinnahmen durch Annoncen im Mitteilungsblatt zu erhöhen. An sich hat die Druckerei Scholz diesen Teil übernommen. Sie kann die Aufgabe befriedigend nur mit unserer Hilfe lösen. Klaus Lenk stellt die Frage, wer die entsprechenden Arbeiten übernimmt, denn in der Vergangenheit hat dies offenbar nicht geklappt. Herr Edmar Neumann, Schloßstr. 1, 5100 Aachen, erklärt sich bereit, diese Aufgabe zu übernehmen. Die Kooperation mit der Druckerei muß noch organisiert werden.

Nächste Mitgliederversammlung:
Es ergibt sich dazu eine Diskussion, ob es — wie früher beschlossen — richtig ist, die Mitgliederversammlung mit einer Bootsausstellung zu koppeln. Die Teilnehmerzahl dieser Versammlung scheint dagegen zu sprechen. Die Verbindung mit einer Messe scheint die Mitgliederversammlung attraktiver zu machen. Es wird jedoch die Gegenmeinung vertreten, daß die Mitgliederversammlung durch ihr Programm insbesondere durch das Rahmenprogramm attraktiver gestaltet werden sollte (insbesondere Vorträge von Konstrukteuren und sonstige Beiträge), die allerdings in der Einladung zur Mitgliederversammlung bekannt gegeben werden sollten. Herr Hüttermann in Springe wird sich zur attraktiveren Gestaltung der Mitgliederversammlung äußern.
Der Vorsitzende schließt um 21.55 Uhr die Versammlung und dankt allen Teilnehmern für ihre Mitarbeit.

„... es ist ungemein beruhigend, richtig gut versichert zu sein."
Einfach mal anfragen!
Sicherheit für Schiff und Besatzung überall und immer
Hamburger Yacht-Versicherungs-Vermittlung
ERICH SCHOMACKER VERSICHERUNGSMAKLER
Rödingsmarkt 16, 2000 Hamburg 11, Tel. (0 40) 36 38 91, Fax (0 40) 36 38 94

Bericht über das abgelaufene Jahr, Mitglieder- und Bootsbestand

Auf unserer Mitgliederversammlung pflegen wir seit eh und je zunächst einen Überblick über den Mitgliederbestand und das vorhandene Bootsmaterial zu geben. Das ist im Augenblick aus zwei Gründen nicht ganz einfach, zumindest ist das Ergebnis nicht zuverlässig und eventuell irreführend. Wir können Ihnen zwar sehr genau sagen, wie viele Personen wir als Mitglieder registriert haben, aber da geht es schon mit der Unzuverlässigkeit los.

Wir haben gegenwärtig "zahlende Mitglieder" 555 Personen beiderlei Geschlechts in unserer Kartei; das wird diejenigen überraschen, denen wir in letzter Zeit mitgeteilt haben, daß wir bereits über 600 Mitglieder haben. Inzwischen aber hat sich Klaus Lenk mit seinem Antrag durchgesetzt, alle diejenigen Mitglieder zu streichen, die 1 oder sogar 2 Jahre keinen Beitrag mehr bezahlt haben und die in diesen 2 Jahren keinen Anlaß gesehen haben zu fragen, warum sie keinen "Mehrrumpf-Boten" mehr bekommen. Nach Streichung derjenigen Mitglieder, die Klaus Lenk nicht mehr führen will, verbleiben eben jene 555.

Davon sind deutsche Mitglieder (einschließlich einiger verbandsähnlicher Fälle) 491. In Österreich sind 32 Mitglieder ansässig, in der Schweiz 13 und 19 weitere, die entweder in verschiedenen Ländern wohnen oder als Konstrukteure o.ä. bei uns Mitglieder sein wollen.

Die Streichungsanträge von Klaus Lenk sind nicht ganz unproblematisch. Wir gehen davon aus, daß Mitglieder, von denen die Post vermerkt, daß sie unbekannt verzogen sind, sich von sich aus wieder melden müssen, wenn sie Mitglied bleiben oder wieder werden wollen.

Wir halten es für unzumutbar, daß wir etwa alle Möglichkeiten ausschöpfen, um ein verlorenes Lamm Gottes wieder einzufangen. Man kann in diesem Zusammenhang einiges tun, aber das ist einerseits zeitaufwendig und zum zweiten kostenbringend. Dieser und jene von Ihnen wird wissen, daß manche Einwohnermeldeämter abgesehen vom Porto zunächst einmal DM 5,-- in seltenen Fällen sogar DM 10,--, kassieren, um überhaupt irgendeine Auskunft zu geben. Nicht daß wir geizig sein wollen, aber die DM 40,-- unseres Mitgliedsbeitrages brauchen wir tatsächlich zur Herausgabe unseres "Mehrrumpf-Boten". Wir können es uns nicht leisten, den gleichen Betrag aufzuwenden, um ein Mitglied wiederzufinden, das es unterläßt, eine neue Anschrift mitzuteilen.

Die Mitteilungen über den Bootsbestand sind leider ebenfalls unzuverlässig. Nicht ohne Anlaß versuchen wir jetzt eine Yachtliste aufzustellen. Das, was wir zum Bootsbestand aus den vorhandenen Listen entnehmen können, ist mit Sicherheit völlig überholt. Wir werden deshalb in dieser Nummer noch einmal das Formular für die Anmeldung zur Yachtliste abdrucken. Alle Mitglieder sind gebeten, soweit nicht schon geschehen, die Meldung ausgefüllt nach Bremen zurückzusenden.

Der bisherige Versuch, den Bootsbestand zu ermitteln, hatte folgendes Ergebnis:

Fahrten-Katamarane	1[illegible]
Sport-Katamarane	58
Fahrten-Trimarane	56
Sport-Trimarane	5
Monohulls (einschl. 5 Jollen)	73
Proa	1
Boote im Bau oder Planung	14
(diese Zahl ist garantiert unrichtig)	
Mitglieder ohne Boote	195

Keine Angaben zu Booten liegen vor von 8 Mitgliedern.

Wir hoffen, daß bis zur nächsten Mitgliederversammlung unsere Yachtliste so komplettiert ist, daß wir Ihnen eine wirklich brauchbare Yachtliste präsentieren können.

Wir haben sodann alljährlich versucht, auf die durchgeführten Veranstaltungen hinzuweisen. An Veranstaltungen können wir das Pfingsttreffen vom 3./4.6.1990 in Hooksiel vermerken. Wir sollten weiterhin festhalten, daß insbesondere von Bremerhaven aus, wenn auch mit großer Zurückhaltung, die ersten eigenen Regatten durchgeführt worden sind. Es ist anzunehmen, daß im nächsten Jahr unsere Bremerhavener Experten aktiver sein werden.

Was die Aussichten für 1991 angeht, so können wir nur eines mit Sicherheit sagen, daß nämlich das International Multihull Meeting vom 18.-21.07.91 in Ockerö bei Göteborg stattfindet. Die letzten Nachrichten für dieses Treffen stehen zur Zeit noch aus. Es bleibt uns zu hoffen, daß wir bis zu diesem Zeitpunkt weitere Einzelheiten veröffentlichen können.

Wir werden sicher auch ein Pfingsttreffen durchführen, darüber werden wir auf dieser Versammlung zu beschließen haben. Ich würde es weiterhin sehr begrüßen, wenn die Klassenvereinigungen, welche auf diesem Gebiet Aktivitäten entfalten, uns dies schnellstmöglich mitteilen würden (z.B. Dragonfly, Wharram-Boote).

Weitere Zukunftsaussichten sollten wir diskret zurückhalten, solange nicht die Veranstaltungen feststehen und weiter klar ist, wer sie vorbereitet und durchführt.

Die Zunahme an Mitgliedern hat sich im letzten Jahr erheblich verlangsamt. Es ist aber offenbar so, daß wir inzwischen tatsächlich die meisten aktiven Mehrrumpfboot-Segler der Fahrtensegelei erfaßt haben.

Alsdann bleibt dem Vorstand nur noch die Äußerung eines Wunsches, nämlich daß die Aktivität bei der Mitarbeit am "Mehrrumpf-Boten" besser werden möge. Es wird Ihnen nicht entgangen sein, daß ein erheblicher Teil unser Beiträge stets mit den gleichen Namen verziert ist. Diesen Mitgliedern gilt unserer besonderer Dank. Wir würden es aber sehr begrüßen, wenn sich einige mehr zu Wort melden würden. Davon können wir alle nur profitieren.

Der Vorstand meint, daß er im Rahmen dieses Berichtes nicht mehr zu melden hat. Wenn Sie aber Fragen an den Vorstand oder andere Mitglieder haben, dann sei Ihnen jetzt Gelegenheit gegeben, die Fragen zu stellen.

Heinrich M.C. Wölper

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

RHEBERGEN MULTIHULL YACHTS

Vom Seemann Kuttel Daddeldu

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

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

Weil vor dem ersten Hause ein Mädchen stand,
Holte er sich im ersten Haus von dem Mädchen die
Krätze. Weil er das aber natürlich nicht gleich empfand,
Ging er weiter — kreuzte topplastig auf wilder Fahrt.
Achtzehn Monate Heuer hatte er sich zusammengespart.

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

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

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

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

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

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

Joachim Ringelnatz

Die Wattfahrt früher und heute

von Dr. Arthur Petersen

Mit den Schwierigkeiten der Ostfriesischen-Küste hatten schon die Römer ihre Sorgen, was weitgehend mit dazu beitrug, daß die Römer Germanien rechts des Rheins ihrem Reich nicht einverleiben konnten.

Tacitus berichtet über die Ereignisse vor rund 2000 Jahren: (Annalen 1. und 2.Buch)

"Germanicus übergab indessen von den zur See hergebrachten Legionen die 2. und die 14. Um sie zu Lande zu führen, dem Publius Vitellus, damit die Flotte mit geringerer Last auf dem seichten Meere segelte oder bei Ebbe aufsässe. Vitellius hatte anfangs auf trokkenem Boden oder doch bei nur mäßig anspülender Flut einen ruhigen Marsch. Bald aber wurde durch des Nordwinds Anstürmen, in Verbindung mit dem Gestirn der Tag- und Nachtgleiche, da der Ozean am stärksten anschwillt, der Heereszug fortgerissen und umhergetrieben. Alles Land war überschwemmt, eine Fläche Meer, Gestade und Felder, nicht zu unterscheiden unsichere Stellen von festen und seichte von tiefen. Niedergeworfen werden Leute von den Strudeln, verschlungen von den Fluten. Lastvieh, Gepäck, tote Körper schwammen durcheinander...Sie übernachteten — höheres Land endlich errungen — ohne allen Bedarf, ohne Feuer, ein großer Teil nackt und übelzugerichtet, nicht minder bedauernswert, als wären sie vom Feind umlagert."...

Und auf See vor der Küste ging es ihnen nicht besser:

"Und da es schon hoch im Sommer war, wurden einige Legionen auf dem Landwege zurückgeschickt. Die Mehrzahl schiffte Germanicus ein und fuhr mit ihnen in den Ozean. Anfangs rauschte die stille Meeresfläche vom Ruderschlage der tausend Schiffe, oder wurden durch ihre Segel bewegt. Bald aber türmte sich schwarzes Gewölk zusammen. Hagelschauer, ihm entströmend, und zugleich die in den Stürmen wild durcheinander bewegten Wogen, nahmen die Sicht, hinderten die Steuerung, und die zagenden, mit den Gefahren des Meeres unbekannten Soldaten, machten, indem sie das Schiffsvolk störten, die Verrichtungen der Erfahrenen unnütz. Hierauf kamen Himmel und zumal das Meer ganz in die Gewalt des Südwindes, welcher noch verstärkt durch die ungeheuren Wolkenmassen, die sich über dem feuchten Germanien und seinen tiefen Strömen bilden und ergriff und in den offenen Ozean und nach Inseln hin verschlug, die mit schroffen Klippen oder verborgenen Untiefen Verderben drohten...Pferde, Gepäck, Lastvieh, sogar Waffen wurden über Bord geworfen, um die an den Seiten leck gewordenen Schiffe zu erleichtern...Ein Teil der Schiffe wurde verschlungen, ein Teil strandete an weit entlegenen Inseln, wo denn die Mannschaft, weil von menschlicher Bebauung nichts zu finden war, vom Hunger aufgerieben wurde, bis auf die wenigen, die ihr Leben von den wenigen angetriebenen Pferdeleichen kümmerlich fristeten..."

Die aktuelle Seite

„Aus DHI wurde BSH"
Neues Bundesamt für Seeschiffahrt und Hydrographie

Entnommen aus Seglerzeitung Nr. 10

Mit Inkrafttreten des 3. Rechtsbereinigungsgesetzes am 01.07.90 wurden das Deutsche Hydrographische Institut (DHI) und das Bundesamt für Schiffsvermessung (BAS) zu einer neuen Bundesoberbehörde mit dem Namen „Bundesamt für Seeschiffahrt und Hydrographie" (BSH) zusammengefaßt.

Das BSH hat seinen Sitz in 2000 Hamburg 36 in dem bisher von DHI und BAS genutzten Gebäudekomplex an der Bernhard-Nocht-Str. 78.

Die Namensänderung war Grund genug für einen Mitarbeiter der "SZ", sich im alten DHI-Gebäude hoch über dem Hamburger Hafen umzusehen und über die Aufgaben dieser Behörde zu berichten:

Äußerlich ist der Sitz des BSH ein sachlich-schlichter Bürobau der 60er Jahre, offensichtlich solide in der Substanz, gediegen und dauerhaft durch die Auswahl entsprechender Materialien — aber sichtlich arg beengt und an dieser Stelle kaum noch erweiterungsfähig, um den sich ständig ausweitenden vielfältigen Aufgaben hier in Zukunft gerecht werden zu können.

Auf jedem Flur der mit einem "Paternoster" ausgestatteten Hauptreppenhäuser gibt es interessante Schauobjekte — ein kleines Museum aus der Arbeit der Behörde. Ob es das Modell des Eisbrechers "Hanse" , des Fischerei-Schutzbootes "Anton Dohrn", das der "Poseidon" ist oder die strömungstechnisch beachtliche Modelldarstellung von der Seevermessung des "Vortrapp-Tiefs" zwischen Hörnum und Amrum — auf jedem Stockwerk gibt es neue und interessante Ausstellungsstücke für den Fahrtenschiffer.- Leider spiegelt sich die vielfältige Geschichte des 1861 in Berlin als "Hydrographisches Bureau" gegründeten Instituts, das oftmals mit neuen Aufgaben auch den Namen wechselte, nur unvollkommen in den Portraits seiner Leiter und weniger sonstiger Exponate wieder.

Inzwischen ist die Sportschiffahrt neben der Marine und Berufsschiffahrt als Verbraucher ein wichtiger Faktor für das Institut geworden. Kein Wunder also, daß die Kreuzer-Abteilung des DSV heute als Partner und Berater des BSH mit seinen versierten Seglern und Berufsnautikern die Sportschiffahrt bei dieser Behörde vertritt und sie besonders bei der Herausgabe von Sportbootkarten, den Beiheften dazu oder bei der Gestaltung des Auszugs "Zeichen und Abkürzungen aus der Int. 1" (früher bekannt als D 1) berät.

Neben den vielen anderen Aufgaben dieser Bundesoberbehörde interessiert den Fahrtenschiffer natürlich besonders das, was für ihn hier erarbeitet wird. Da ist zuerst die normale Seekarte zu nennen, die sich in letzter Zeit nicht mehr nur nach den Belangen der Berufsschiffahrt richtet. Sie hat sich auf den großen Leerplätzen "Land" der Seekarten auf die Bedürfnisse der Wassersportler eingestellt und gibt dort nicht nur Auskunft über markante Peilobjekte, Hafeneinrichtungen und Bahnlinien, sondern — westeuropäischem Standard entsprechend — beachtliche Zusatzinformationen für den Sportschiffer. Seekarten hören heute mit ihren Einzeichnungen nicht mehr an der die Berufsschiffahrt interessierenden 5 m Tiefenlinie auf, die 2 oder 3 m Linie wird jetzt schon bei Neudrucken eingearbeitet sein. Wenn "an Land" weiter Platz auf dem Kartenblatt vorhanden ist, werden mehr als bisher bekannte Sportboothäfen als "Plan" aufgenommen.

Schon vor der Vereinigung war die Zusammenarbeit mit dem „Seehydrographischen Dienst" in Rostock sehr gut. Inzwischen wurde diese Behörde dem BSH angeschlossen und die Seekarten aus Rostock werden bei Neuauflagen dem Aussehen der DHI-Karten angeglichen. Auch für den neuen Teil der deutschen Ostseeküste sollen bald spezielle Sportbootkarten herausgegeben werden.

Nicht unerwähnt als Beispiel der guten Zusammenarbeit soll hier die Tatsache sein, daß die Berichtigung der Seekarten und Seehandbücher nach den "Nachrichten für Seefahrer"(NfS) in den Nautischen Nachrichten der KS mit Genehmigung des DHI/BSH, für den Sportschiffer entsprechend ausgewählt abgedruckt werden dürfen.

Über die Herausgabe der Gezeitentafeln, der Mittelmeerinformationen des Yachtfunkdienstes — dieser sollte dem größeren Fahrtenbereich der Sportschiffer entsprechend in seinen Grenzen erweitert werden — braucht hier eigentlich nichts gesagt zu werden, wohl aber über die Seehandbücher, die durch nichts bisher zu ersetzen sind, zunehmend auf neuesten Stand gebracht wurden, und die Belange der Sportschiffahrt zu berücksichtigen beginnen. Wer schon einmal Schietwetter an unbekannter Küste erleben mußte, weiß schnell, welch großartige Information er sich rechtzeitig mit diesen Handbüchern eingekauft hat.

Kaum einer weiß, daß die Typprüfung der Kompasse, der Lampen (Birnen) für die Positionslampen Aufgabe dieser Behörde ist. Sie dient unser aller Sicherheit auf See.

Die vielen anderen Aufgaben des DHI/BSH nach dem Seeaufgabengesetz für die Seeschiffahrt und Fischerei, auf nautisch-technischem Gebiet, der Seevermessung, der Strahlenschutzvorsorge und Bekämpfung der Meeresverschmutzung sind nur einige und sicher auch umfangreicher und wichtiger als die für die Sportschiffahrt genannten.

Für die Arbeiten auf See stehen der Behörde die Forschungsschiffe "Gauß" und "Komet" sowie die Wracksuch- und Vermessungsschiffe "Atair", "Süderoog" und "Wega" zur Verfügung.

Bisher verfügte das DHI über Haushaltsmittel von etwa 90 Mill. DM jährlich und beschäftigte zur Erfüllung seiner Aufgaben an Bord und an Land fast 800 Personen.

Auch wir können diese Arbeit unterstützen, denn schließlich ist diese "Behörde" für uns eigentlich eine befreundete Institution! Wir sollten unsere Wahrnehmungen, Bemerkungen, Zweifel oder Berichtigungen über uns interessierende Informationsveröffentlichungen an das BSH oder die KA weitergeben. Beide verfügen über Möglichkeiten, eine Veränderung auf ihren Wahrheitsgehalt zu prüfen und ihre Bekanntgabe zu aller Nutzen durchzusetzen.

Nobody is perfect — Zusammenarbeit hilft vielen!

Maritime Außenstelle in Rostock

Mit einer Versammlung der neuen Mitarbeiter eröffnete der Präsident und Professor des Bundesamtes für Seeschiffahrt und Hydrographie (BSH), Dr. Peter Ehlers, am 4. Oktober 1990 eine Außenstelle in Rostock. Mit der Einrichtung der Außenstelle trägt das BSH seinen erweiterten Zuständigkeiten nach der deutschen Einigung Rechnung. Die Außenstelle wird im Bereich des Landes Mecklenburg-Vorpommern für den Wasserstands- und Eisnachrichtendienst, sowie die Schiffsvermessung zuständig sein, mit zwei Schiffen Seevermessungs- und Wracksuchaufgaben durchführen und bei der Erstellung von Seekarten und anderen nautischen Veröffentlichungen mitwirken. Für die Prüfung und Überwachung nautischer Geräte werden in Rostock und Stralsund Aufsichtsbereiche eingerichtet. In der Außenstelle werden 200 Mitarbeiter beschäftigt sein.

Sie wird zunächst kommissarisch von Regierungsdirektor Wolfgang Goebel geleitet, der Leiter des Rechtsreferats des BSH ist.

Arthur Doerwaldt.

Die Multihull-Frage

Multihulls sind im Kommen — haben Sie' s auch schon bemerkt? Schön, daß man jetzt in einem Hafen nicht mehr als einsamer Exot auftritt, sondern immer öfter Gleichgesinnte trifft.

Viele interessieren sich für ein Multihull, wollen gerne eines kaufen. Das Angebot jedoch wird immer größer, die Wahl noch vor wenigen Jahren recht einfach, ist schwerer geworden.

Wir, die wir schon in einem Kat oder Tri sitzen, haben es gut: unsere Wahl hat sich als (hoffentlich) gut und richtig erwiesen. Das wäre eine Gelegenheit, den Neulingen helfend zur Seite zu stehen. Unser Mitglied Ernst.W. Barth möchte schon- und noch-nicht-Eigner gerne zusammenbringen. Denn bei wem kann sich ein Interessent am besten über einen Bootstyp informieren, wenn nicht bei einem Eigner?

Wer also als Eigner den Neulingen helfen möchte, möge bitte seine Anschrift und den Bootstyp an E.W. Barth, Klingerstr. 38, 8000 München, melden. An diese Anschrift können sich dann auch die Interessenten wenden. (bitte nur schriftlich, Postkarte genügt.)

Technik

WARNUNG vor dunkelfarbigen Anstrichen bei Kunststoffbooten!

Bekanntlich müssen alle Flugzeuge Nationalitätskennzeichen und Unterscheidungsnummern tragen. Moderne Hochleistungs-Segelflugzeuge sind jedoch grundsätzlich aus **GFK** (Glasfaser armiertem Kunststoff) oder **KFK** (Kohlefaser armiertem Kunststoff) gebaut. Ebenfalls die meisten Yachten. Während auf anderen Materialien (Metall, Holz, Leinwand) die Kennzeichen als dicke Balkenbuchstaben ausgeführt wurden, darf dies auf Kunststoffmaschinen, wie oben ausgeführt, nur mit mittelblauer Farbe in schmalen Umrißkonturen erfolgen. Der Grund liegt in der Festigkeitseinbuße, die bei stärkerer Erwärmung durch Sonneneinstrahlung eintritt.

Messsungen haben ergeben, daß auch **in unseren Breiten Aufheizungen bis 80° C** auftreten können. Durch diese Erwärmung erweicht sich das Harz und die Bettung der tragenden Faser nimmt erheblich ab, sodaß eine Minderung der Gesamtfestigkeit eintritt.

Es ist daher davon **abzuraten**, Kunststoffboote mit dunklen Außenhautanstrichen zu versehen.

Das gezeigte Diagramm stellt die Festigkeitseinbuße in Abhängigkeit von der Temperatur dar.

Bei dem im Diagramm geprüften Laminat mit einem Glasanteil von 60 % ergibt sich ein Festigkeitsabfall von 30 %, wenn die Oberflächentemperatur von 20° auf 60° ansteigt. Da Yachten im Handauflegeverfahren hergestellt werden, haben die Laminate keinesfalls 60%, meist nur zwischen 30% - 40% Glasfaseranteil. Wegen des größeren Harzanteils, der ja den Festigkeitsabfall bewirkt, ist mit einer noch stärkeren Einbuße bei Erwärmung zu rechnen.

K.D.

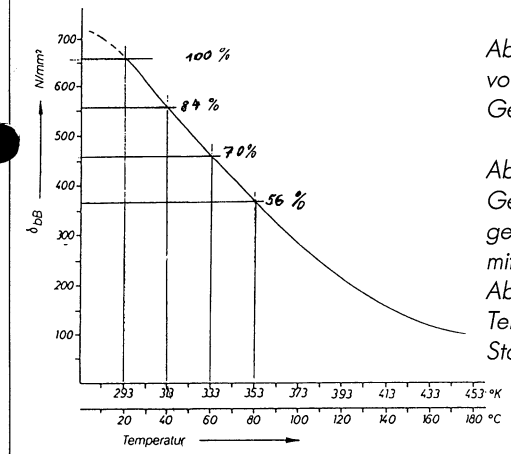


Abb. 3.3 Biegefestigkeit δ_{dB} in Abhängigkeit von der Temperatur Glasfaseranteil 60 Gew.-%-

Abb. 3.3 zeigt, in etwa stellvertretend für die Gesamtheit der mechanischen Werkstoffeigenschaften, an einem anisotropen Laminat mit 60 Gew.-% Verstärkungsfaseranteil die Abhängigkeit der Biegefestigkeit von der Temperatur auf. Der Kurvenverlauf gilt für ein Standardharz.

Eine andere (Selbst-) Baumethode für Ruder und Schwertprofile

von K.-R. Küstner

Solid Core Composite Foil Construction

In "Multihull" May/June 1990 wurden die bisher üblichen Bauarten für die Herstellung von Ruder- und Schwertprofilen verglichen und zu einer neuen kombiniert.

Es gibt keine einfache Methode um leichte, starke und exakte Profile herzustellen. Besonders bei Mehrrumpfbooten werden Ruder und Schwerter hohen Geschwindigkeiten und Lasten ausgesetzt. Sie müssen genau verarbeitet und gut konstruiert sein, um ein hohes Festigkeits- Gewichtsverhältnis zu erreichen.

Die Grundvoraussetzungen sind:

exakte Profilierung

hohe Festigkeit

leichtes Gewicht

Oberflächengüte

Desweiteren sollten beachtet werden:

Bauzeit

Reproduzierbarkeit

Die gebräuchlichsten Baumethoden sind:

Laminieren in einer GFK Negativform

Vorteile:

Formvielfalt

Profilvielfalt

Reproduzierbarkeit

Oberflächengüte

geeignet für Massenproduktion

Nachteile:

Zeit und Kosten für Formbau

Profilgüte abhängig von Qualität des Positivmodells. Probleme bei der Verbindung der beiden Halbschalen (Verklebung an der Profilvorderkante kann sich lösen) Verbindungsprobleme zwischen Kern und Laminat bei Sandwichkonstruktionen.

Überlaminieren eines Sandwichkernes (Shapen des Kerns)

Vorteile:

Formvielfalt

Profilvielfalt

beliebiges Kernmaterial

keine Formkosten

keine Verbindungsprobleme wie bei Halbschalen

Nachteile:

geeignet nur für Einzelanfertigungen

schlechte Reproduzierbarkeit

Oberflächenbearbeitung erhöht Gewicht (Spachtelmasse) und kann Profil verändern

sehr arbeitsintensiv

Kompositbaumethode (Composite Foil Construction)

Keine der herkömmlichen Baumethoden entspricht allen Anforderungen. So wurde versucht die positiven Merkmale dieser Methoden mit Ideen der Komposittechnik aus dem Flugzeugbau zu vereinen. Dort entstand die Idee, Styropor als Kernmaterial unter Benutzung eines Heißdrahtschneiders zu verwenden.

Sie stellt eine Synthese aus dem Überlaminieren eines Sandwichkerns mit dem Bau in einer Form aus Blech dar, verbunden mit dem leichten und exakten Bearbeiten des Styroporkerns.

Vorteile:

Reproduzierbarkeit

Oberflächengüte

geeignet für mittlere Stückzahlen

geringe Formkosten

keine Verbindungsprobleme wie bei Halbschalen

Kern einfach und genau auszuschneiden

Nachteile:

Genauigkeit abhängig von Formqualität

kleine Beschränkung in Profilform

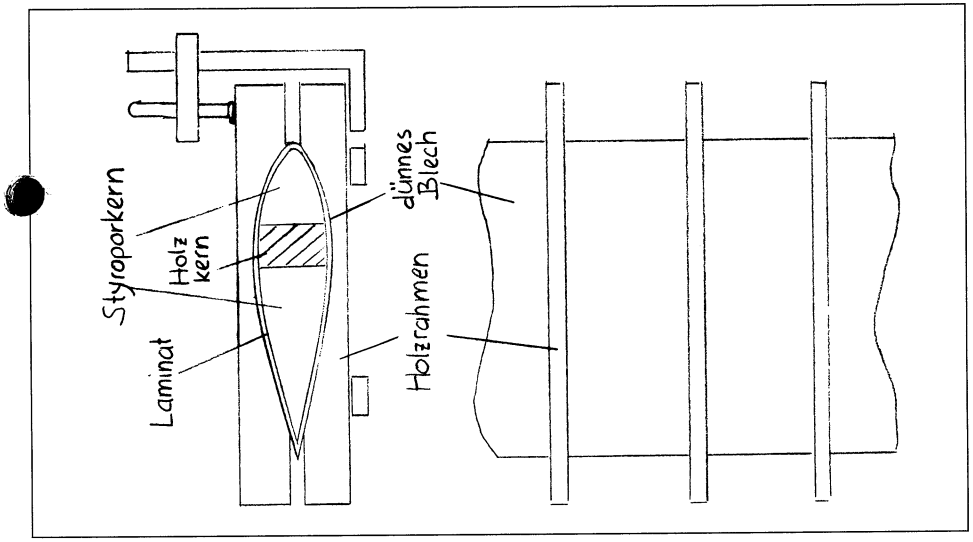
Epoxydharz muß verwendet werden (Styroporkern)

Bauschritte der Kompositbaumethode

- Anfertigung eines Holzkernes aus Red Cedar oder ähnlichem Holz, u. U. verstärkt durch Kohlefaserlaminat. Breite des Holzkerns bestimmt Profiltiefe
- Ankleben von Styroporblöcken an Vorder- und Hinterkante des Holzkerns
- Ausschneiden des Styroporblocks mit einem "Heißen-Draht" unter Verwendung von Schablonen an Ober- und Unterseite des Foils
- Beschichtung der Blechform mit Trennwachs
- Aufbringen des Laminats in die Blechform
- Aufbringen einer Epoxy-Füllermischung auf den Styroporkern sowie eines Mattenstreifens als Verstärkung an der Vorderkante des Profils
- Einlegen des Styroporkerns in die Form und schließen der Form an der Hinterkante
- Einsetzen der Form in einen Halterahmen. U. U. Andrücken der Blechform auf den Styroporkern an der Vorderkante um die Völligkeit des Profils zu kontrollieren.
- Nach Aushärtung des Laminats entfernen der Form und Bearbeiten der Hinterkante.
- Bearbeiten der Ober- und Unterkante und versiegeln mit Epoxy-Füller-Glasfiber-Mischung

Es wird geraten zum laminieren des Epoxydharzes einen langsamen Härter zu verwenden um ausreichend Zeit zur Verarbeitung zur Verfügung zu haben.

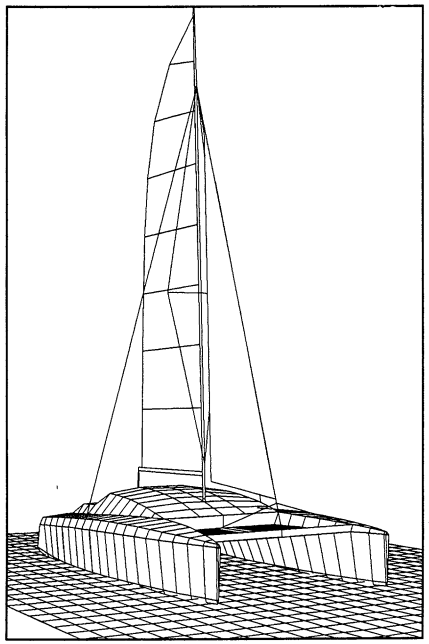
Ich hoffe, daß einer der Leser sich an dieser Methode versucht und uns demnächst weitere Tips und Anregungen geben kann.



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

Von Änne Nienaber und Jens Belau erreichten uns Weihnachtsgrüße aus der Algarve. Die "Te Rapunga" beabsichtigt, bis Mai 1991 an der Algarve zu verbleiben, weil es ihnen dort besonders gut gefällt. Dazu überlege ich, ob ich in nicht gar zu ferner Zukunft 2 Besuche auf der iberischen Halbinsel machen soll. Nun, zunächst muß ich aber meinen Schreibtisch noch etwas sortieren.

Wölper

Hallo, Ihr Lieben!

von Änne Nienaber und Jens Belau
(Fortsetzung von Ausgabe Nr. 59)

Irgendwann hat zum Glück auch so etwas ein Ende. Der Wind, der von einem Trog herrührte, legte sich und ließ einen lauen WNW 2 zurück. So gingen wir am Mo. 16.07.90, um 6.00 Uhr Anker auf mit Ziel L' Aber Wrac'h (ich weiß auch nicht, wie man das ausspricht) in der Bretagne. Zwar hätte uns ein Besuch der Kanalinsel Sark gereizt, doch zogen wir es vor, dieses Gebiet der starken Tidenströme möglichst schnell zu verlassen. Unter Motor fuhren wir durch "The Swing", die Durchfahrt zwischen Alderney und der im N vorgelagerten Felsengruppe Burhou. Bei mehr Wind ist von dieser Passage dringend abzuraten, denn auch hier gibt es wahnwitzige Tidenströme (8-9 kn bei Spring), die selbst bei einem lauen Lüftchen, wie wir es jetzt hatten, ganz anständige Overfalls hervorrufen. Jedenfalls war unsere Neugierde, diese Durchfahrt bei etwas mehr Wind zu machen, ausgesprochen gering. Wer läßt sich schon gern auf einen Tanz mit dem Teufel ein?

Unser Kurs sollte uns gute 6 sm w-lich von Guernsey entlangführen. Doch der Strom versetzte uns erheblich nach O, so daß wir um 10.00 Uhr ca. 2 sm n-lich Leuchtturm Platte Fougere standen, der am N-Eingang der Passage Little Russel zwischen Herm und Guernsey steht. Wir mußten den Jockel zu Hilfe nehmen, um unseren geplanten Kurs fahren zu können. Um 12.20 Uhr passierten wir Leuchtturm Les Hanois an der SW-Spitze Guernseys. Der Strom war nun nicht mehr so stark, und der Wind wurde etwas lebhafter, so daß wir wieder segeln konnten. Die Wetterberichte von BBC4, Niton Radio und Jersey Radio versprachen uns übereinstimmend auf NO drehende Winde 3-4, na siehste! Abends klappten wir unser Sprayhood hoch, um uns vor der nächtlichen Kühle zu schützen, es war richtig gemütlich. Über uns funkelte ein wunderschöner Sternenhimmel, und das Wasser glitzerte grünlich vom Meeresleuchten. Wir hatten während unserer Wachen viel Zeit, diese Wunderwelt zu genießen, denn Schiffsverkehr gab es hier kaum. Auf dem ganzen Törn bis kurz vor der Küste der Bretagne sahen wir nur einen Segler und einen Frachter, eine ruhige Nacht also.

Gegen Morgen drehte der Wind auf NW 2, Zeit für den Blister. Leider ging das Setzen dieses Segels nicht ohne einen unangenehmen Vorfall vonstatten: Jens hatte den Segelsack aus der Luke geholt und ging damit, natürlich ohne sich festzuhalten (Meckern hatte auch hier bisher nichts geholfen), übers Vordeck. Eine lange, quer setzende Welle ließ das Schiff überholen und brachte Jens zu Fall. Eine vorstehende Schraube der Schanzkleidbefestigung (die wir schon immer hatten

absägen wollen, aber...) erwischte ihn direkt unterhalb der rechten Kniescheibe und hinterließ, als Mahnung für unsere Unterlassungssünde, eine ca. 5 cm lange, klaffende Wunde, die teilweise bis auf den Knochen ging. Wieder mal mußte unsere Bordapotheke ran, die glücklicherweise Klammerpflaster enthielt. Darüber kam ein Salbenverband, der täglich gewechselt wurde. Die Arbeit an Bord mußte natürlich trotzdem getan werden, also machten wir den Blister klar. Inzwischen mit insgesamt 19 intakten und einem nicht zu gebrauchenden Finger sowie 3 heilen und einem hinkenden Bein. Weitere Reduzierungen würden wir uns nicht leisten können.

Als Ergänzung der etwas angeschlagenen Besatzung gesellte sich eine völlig intakte, jedoch offensichtlich sehr müde Brieftaube zu uns. Nach kurzer Ruhezeit wurde sie aus unserer Backstube versorgt: Roggen, Weizen, Hirse und Leinsamen, den sie ganz besonders liebte, und natürlich Wasser. Sie futterte wie ein Scheunendrescher, war uns aber an Bord leider keine Hilfe. Man muß sich die Situation etwa so vorstellen: Ein über Deck humpelnder Jens, dem die um weiteres Futter bettelnde Taube zwischen den Füßen herumlief, dazu ich als barmherziger Samariter, der die Kranken und Schlappen versorgte. Komisches Schiff, das.

Die bretonische Küste konnten wir erst in ca. 1 1/2 sm Abstand ausmachen, weil es sehr diesig geworden war. Kurz vor der Ansteuerungstonne L' Aber Wrac'h kam Seenebel auf, der Wind war weg. Schnellstens bargen wir die Segel und motorten zur Tonne. Dort betrug die Sicht noch etwa 20 m. Wir hätten uns wohl kaum getraut, in dieser Milchsuppe die mit Felsen gespickte Einfahrt allein zu machen. Aber mit uns kam ein französischer Segler herein, der allem Anschein nach dieses Revier gut kannte. Nichts wie hinterher! Hin und wieder tauchte dicht neben uns wie aus dem Nichts ein Felsen auf, an dem die Brandung hochleckte. Wie gern hätten wir jetzt Radar und/oder AP gehabt! Plötzlich lag vor uns eine Reihe Fischerbojen, alle miteinander verbunden. Ausweichen ging nicht mehr, wir konnten nur noch den Gang auskuppeln und hoffen, daß wir zwischendurch trieben. Aber wenn's dick kommt, dann meistens richtig: Eine der Leinen legte sich zwischen Skeg und Ruder, wir waren gefangen. Mit Hilfe unseres 2,5 m langen Pickhakens (wirklich ein Segen, das Ding) konnten wir uns nach einigem Hin und Her befreien. Nun kam die nächte Panne: Die Gangschaltung funktionierte nicht mehr. Selbstverständlich passiert so etwas nur in einer ohnehin schon kritischen Situation. Da anscheinend irgendetwas an der Einhebelschaltung gebrochen war, mußte Jens sich neben die Motorbox setzen und Getriebe und Gaszug direkt am Motor betätigen, was einerseits sehr anstrengend ist und andererseits verdammt heiße Finger beschert. Wie dankbar waren wir dem französischen Segler, daß er in unserer Nähe gewartet hatte. Eine gute halbe Stunde später konnten wir im Hafen von L' Aber Wrac'h vor Anker gehen. Unsere Einhebelschaltung haben wir am nächsten Tag mit Bordmitteln repariert.

Übrigens war unsere Taube immer noch da, wohl durch meine Schuld, denn ich hatte sie abends nochmal gefüttert, weil sie unser "Glücksvogel" war. Jens' Meinung dazu war eine ganz andere. Die Taube hatte uns nämlich alle Decks vollgesch..., und Jens fand, daß sie sich nun genug ausgeruht hätte und sich gefälligst an Land trollen sollte. Er erteilte ein striktes Futterverbot, und so war der Vogel am nächsten Mittag verschwunden — dachten wir. Wer saß an Deck und trippelte uns freudig entgegen, als wir vom Landgang zurückkamen? Na ja, wenn's einem irgendwo so gut geht, kommt man eben gern wieder hin. Da ich ihr Futtergeber war, flog sie mir sogar auf den Schoß und bettelte mich an. Jens mochte sie nicht so gern, denn der hatte sie versehentlich mal getreten. Sobald sie

mich sah oder meine Stimme hörte, versuchte sie in meine Nähe zu kommen, sogar in die Kajüte. Diese Aufdringlichkeit ging nun doch zu weit, und wir verscheuchten sie hartnäckig. Trotzdem dauerte es noch einen ganzen Tag, bis sie endlich kapierte, daß hier nichts mehr zu holen war.

L' Aber Wrac' h in einer großen, bei allen Windrichtungen geschützten Bucht mit vielen Nebenarmen, die bei einiger Ortskenntnis viele kostenlose Ankermöglichkeiten bieten. Das Ankern im Hafenbereich kostet 45.-- Franc/Tag, eine Mooring das Doppelte. Auch gibt es ein kostenloses Wassertaxi, auf das man leider oft sehr lange warten muß, besser ist schon ein eigenes Beiboot. Für die normalen Versorgungseinkäufe reichen die Geschäfte am Hafen aus. Es gibt auch einen Yachtausrüster, aber für speziellere Dinge muß man nach Brest, das mit dem Bus gut zu erreichen ist.

Die Landschaft um die Bucht herum ist sehr reizvoll und lockte uns, einige Tage zu bleiben, zumal Jens' Knie gut etwas Ruhe gebrauchen konnte. Im Dorf entdeckten wir das Praxisschild eines Arztes, und ich erinnerte Jens an sein Versprechen, sofort nach unserem Landfall einen solchen aufzusuchen. Ich hatte Bedenken, daß sich die tiefe Wunde entzünden könnte, und das konnten wir uns auf dem bevorstehenden Biskaya-Törn wahrhaftig nicht leisten. Jens veränderte sein Versprechen nun dahingehend, daß er einen Arzt aufsuchen wolle, sobald sich Anzeichen von Schmerzen oder einer Entzündung bemerkbar machen würden (seine alte Doktor-Vermeidungs-Strategie). Dies war natürlich nicht der Fall. Zwar humpelte er, aber nur aus Vorsicht, zur Schonung des Beines, wie er sagte. Als wir das Klammerpflaster nach 9 Tagen, bereits in Spanien, entfernten, war der Heilungsprozeß tatsächlich gut vorangeschritten, und inzwischen ist alles o.k. — ja, ja, der selbstheilende Jens...

Um den Sprung über die Biskaya zu machen, brauchten wir einen ausführlichen Wetterbericht mit einer längerfristigen Vorhersage. Die englischen Sender machten zwar Vorhersagen bis in den Bereich Finisterre (BBC 4, nachts sogar bis Trafalgar), nur war die durchgegebene Wetterlage stets äußerst karg. Sie brachte nämlich nur, welche Hochs und Tiefs England betreffen würden, eine Wetterentwicklung für die Biskaya war daraus nicht abzulesen. Die französischen Sender waren für uns absolut nicht zu verstehen, obwohl wir uns angewöhnt hatten, die Wetterberichte auf Kassette aufzunehmen, um durch mehrmaliges Abhören etwaige Unklarheiten aufzuklären. Der französische Sprecher veranstaltete aber offensichtlich einen Schnellsprechwettbewerb, wir konnten beim besten Willen nicht folgen. Dies bestätigte uns eine deutsche Seglerin, die recht gut französisch sprach. Nach viel Fragerei machten wir einen französischen Segler ausfindig, der uns die Telefon-Nrn. mehrerer Wetterstationen gab, bei denen man einen Bericht mit einer Vorhersage für 2 Tage in englischer Sprache abfragen konnte.

Den letzten Nachmittag vor unserer Abfahrt verbrachten wir mit John und Mary, einem englischen Ehepaar, das vor einigen Jahren auf der Flucht vor "Maggie" nach SW-Irland ausgewandert war. Sie hatten ein halbes Jahr Urlaub und wollten in dieser Zeit die bretonischen Küste erkunden. Es wurde ein richtig netter Klönnachmittag, der dazu noch unsere Englischkenntnisse ordentlich auffrischte.

Der telefonisch eingeholte Wetterbericht sagte eine H-Wetterlage für die Biskaya an mit -lichen Winden 3-4, ideal. Der Abreisemorgen, So. 22.07.90, brachte dicken Nebel mit 15-20 m Sicht, was uns zu einer 1 1/2 -stündigen Verschiebung der Abfahrt zwang. Gegen 10.00 Uhr etwa hatten wir ca. 1 sm Sicht, so daß uns die Ausfahrt aus dieser

Bucht im Gegensatz zu unserer Horror-Einfahrt jetzt als ein Kinderspiel erschien. 450 sm lagen bis zu unserem nächsten Ankerplatz bei Cabo Finisterre vor uns.

Von der Ansteuerungstonne setzten wir den Kurs so ab, daß wir die Ile de Ouessant im N passieren und dann zwischen der Insel und dem w-lich davon verlaufenden Verkehrstrennungsgebiet bleiben konnten. Die Tide half anfangs gut mit, versetzte uns jedoch nw-lich der Insel stark nach WNW. Wir waren eben aufgrund des Nebels etwas spät dran. So machten wir nur wenig Fahrt auf unserem Kurs und kamen in den Randbereich des Verkehrstrennungsgebietes. Spätnachmittags hatten wir die Ile de Ouessant passiert, freier Seeraum lag vor uns. Der Wind blieb bis abends beständig NO 2-3, drehte jedoch nachts mehrmals ganz plötzlich einmal um den Kompaß, pendelte sich auf SW ein und nahm zu, was wir etwas bedenklich fanden. Bei SW über die Biskaya? Nach ein paar Stunden ging er jedoch in seine alte Richtung zurück. Diese plötzliche Winddrehung wiederholte sich in den nächsten beiden Tagen, was immer mit viel Arbeit an den Segeln verbunden war.

Anfangs nahmen wir unsere Standorte durch Funkpeilung, was sehr gut funktionierte, und am Dienstag, als kein Funkfeuer mehr erreichbar waren, nahmen wir Mittagsbreite und -länge mit dem Sextanten. Wir lagen gut auf unserem geplanten Kurs. Bis hierher verlief der Törn ruhig, und wir sichteten sogar unsere erste Delphin-Schule, ein tolles Schauspiel. Doch hatte die Biskaya beschlossen, uns noch ein wenig von dem zu zeigen, wofür sie berüchtigt ist. So lag am Mittwochmorgen eine breite Gewitterfront vor uns, tiefschwarz und bedrohlich. Anscheinend tobten sich dort mehrere Gewitter aus. Vorsichtshalber nahmen wir Groß und Genua weg und segelten unter Fock und Besan. Gegen Mittag hatte sich das Unwetter verzogen, ohne uns zu "beglücken". Es hinterließ uns jedoch einen SW 6-7, was einen Kurs hoch am Wind bedeutete. Wir nahmen unser gerefftes Groß dazu, um mehr Höhe zu laufen und die Abdrift zu vermindern.

Wir standen jetzt etwa 100 sm vor der spanischen Küste in einem Seegebiet das sich durch rasch verändernde Tiefenlinien auszeichnete. Die Wassertiefe geht hier auf einer Distanz von10-15 sm von 4800 m auf 500 m zurück. Entsprechend war denn auch der Seegang, der sich fast sofort aufbaute. Die Wellen waren sehr hoch und kurz und brachen sich. Die dicksten Brecher versuchten wir so hoch am Wind zu nehmen, daß wir kaum noch Fahrt voraus machten. Auf diese Weise nahm die "Te Rapunga" die Seen verhältnismäßig weich, überhaupt benahm sie sich angesichts dieser See eigentlich sehr anständig. Aber oftmals ließ es sich einfach nicht vermeiden, daß wir mit voller Wucht ins Wellental krachten. Jetzt war wirklich Schluß mit lustig-Segeln, macht manchmal überhaupt keinen Spaß!!! Ich gebe ehrlich zu, daß ich anständige Angst hatte. Ich fühlte mich den Naturgewalten völlig ausgeliefert und gänzlich hilflos. Hoffentlich kann ich diese Angst irgendwie in den Griff bekommen, denn so ganz habe ich die Sache immer noch nicht verdaut. Jens kann mit solchen Situationen besser umgehen. Er nimmt die Sache gelassener und denkt realistischer, so daß bei ihm eine solche Angst nicht aufkommt. Ich beneide ihn sehr darum.

Unser geplanter Kurs, vorbei an Cabo Finisterre, war unter diesen Umständen keinesfalls zu halten, so sollte La Coruna unser Anlaufhafen werden. Nachts nahm der Wind auf 4 Bft. ab, die See wurde merklich ruhiger. Inzwischen standen wir so dicht vor der spanischen Küste, daß wir den Landfall noch in dieser Nacht und bei schlechter Sicht hätten machen müssen. Um dies zu vermeiden, nahmen wir das Groß weg. Natürlich machten wir jetzt wenig Fahrt voraus, hatten aber eine

starke Abdrift nach O. Durch Funkpeilungen stellten wir fest, daß La Coruna nur noch kreuzenderweise zu erreichen war, und darauf waren wir nicht mehr scharf. Wir wollten nur noch ganz gemächlich einen Hafen erreichen. Am frühen Vormittag liefen wir in die Ensada de Sta.Marta ein, nach 97 Stunden Biskaya, und gingen hinter der Mole von Carino vor Anker.

Im Nachhinein haben wir es nicht bedauert, an diesem Küstenstrich gelandet zu sein, denn wir hätten ein sehr schönes Stück Spanien ausgelassen. Es gibt hier jede Menge Rias, fjordähnliche Buchten, mit zahllosen Ankermöglichkeiten. Die Landschaft ist sehr ähnlich wie das Gebiet um den Oslo-Fjord, und die kleinen Fischerdörfer sind vom Tourismus weitgehend verschont geblieben. Man trifft daher auf sehr nette, hilfsbereite und gastfreundliche Menschen.

Mit einem schönen O 3-4 segelten wir am Mi., 01.08.90 weiter nach La Coruna. Auch auf diesem Törn begleiteten uns, wie später noch häufig wieder mal Delphine. Sie spielten um unser Boot herum, tauchten graziös darunter hindurch und schossen an einer gänzlich unvermuteten Stelle wieder aus dem Wasser. Stundenlang könnten wir diesem Spiel zuschauen. An diesem Tag war es sehr diesig, wie es hier häufig der Fall ist. Auch dichter Nebel tritt sehr oft auf. Die See lief hoch und brach. Auch das ist für dieses Seegebiet typisch. Es steht bei wenig Wind eine lange und hohe Dünung, die bereits bei 3-4 Windstärken zu brechen beginnt. Besonders hoch und krabbelig ist der Seegang an jedem Kap, und deren gibt es hier viele. Auch der Wind hat an dieser Küste bei H-Wetterlage seine eigenen Gesetze: Er kommt meistens erst gegen Mittag, bleibt dann beständig NO-O 3-4 wird, spätnachmittags zu einem

Foto von Änne und Jens

schwachen Hauch aus N und dreht dann nach kurzer Flaute auf W. Eine Stunde später wieder Flaute, und am folgenden Tag beginnt das Spiel von vorn.

In La Coruna ankerten wir hinter der langen Hafenmole vor dem Real Club Nautico auf ca. 10-14 Wassertiefe. Am eigenen Anker wird keine Hafengebühr fällig. Nimmt man eine Mooring, zahlt man 850 Ptas./Tag (etwa DM 15.60), am Steg doppelt so viel. Dieser Hafen ist ein Treffpunkt von Sportbooten verschiedener Nationalitäten, denn die Stadt bietet gute Möglichkeiten für speziellere Besorgungen, sowie Reparaturen. Sehenswert ist die Altstadt mit ihren engen, verwinkelten Gäßchen, und ein Spaziergang zum Torre de Hercules ist fast ein Muß. Der Torre wurde von den Römern erbaut und ist der älteste, noch im Betrieb befindliche Leuchtturm der Welt — ein wirklich eindrucksvolles Bauwerk.

Die Liegetage in La Coruna nutzten wir, um Reparaturen und längst fällige Lackarbeiten in Angriff zu nehmen (unsere 4 Luken sind schon fertig). Natürlich kam auch so mancher Klönschnack mit anderen Seglern zustande, u.a. mit dem aus Berlin stammenden Siggi, der mit seiner 7 m langen, selbstgebauten Segelyacht "Suzie" seit 25 Jahren die Weltmeere befährt. Zwischendurch arbeitet er in Durban als Spezialist für Schiffsdiesel. Da er seine Arbeitseinsätze so kurz wie möglich hält, ist Geld bei ihm immer knapp. Seine Ernährung beschränkt sich daher überwiegend auf Reis, Nudeln und Instantpudding, dazu jede Menge Instantkaffee. Gemüse, Fleisch gibt es bei ihm nur, wenn er es umsonst bekommt. Siggi war 1/2 Jahr in Deutschland gewesen, was ihm gar nicht gefallen hatte, und befand sich jetzt wieder auf dem Wege nach Durban, wo er im Dezember einen Job hat. Zwischendurch will er noch mal eben nach Brasilien rüber. Eigentlich hatte er kurz von der englischen S-Küste direkt auf die Kanaren abgesetzt, aber er hatte bei der Ile de Ouessant eine Ramming mit Treibgut, und das Schiff machte viel Wasser. Frankreich konnte er nicht anlaufen, weil er keine Schiffspapiere besitzt. Aus diesem Grunde kam er nach La Coruna, um die fällige Reparatur auszuführen. Der Kerl ist schon eine Schau.

Mittlerweile sind wir, nach einer Zwischenstation im Ria de Corme y Laxe, nach Camarinas gelangt. Von hier aus wollen wir um Cabo Finisterre, doch seit unserer Ankunft bis gestern Abend wehte es aus NO mit frischen 5-6, dann mit strammen 7 und später mit derben 8. Dabei steht das Baro mit 1025 mb ungewöhlich hoch, es ist überwiegend schönster Sonnenschein. Aber ein Tief, das offenbar über Portugal Urlaub macht, beschert uns diesen Wind. Hoffen wir, daß es seinen Urlaub bald beendet. Zwar hätte die Windrichtung für die Umrundung von Finisterre schon gestimmt, doch dürfte die See draußen ziemlich unangenehm sein. Man müßte schon weit rausgehen, um einen annehmbaren Seegang zu haben, aber schließlich wollen wir etwas von dem berühmten Kap sehen. Deshalb warten wir lieber ab, bis es wieder etwas kommodiger wird. Inzwischen liegen hier etliche Segler, die wir seit La Coruna immer wieder getroffen haben und die hier ebenfalls auf guten Wind warten. Man segelt schon fast gemeinsam, und dadurch ergeben sich an den Ankerplätzen immer nette Kontakte.

Seit Cherbourg haben wir nur geankert und sind froh über unser gutes Geschirr, den 35 kg-Bügelanker mit 50 m Kette, 30 m haben wir noch extra, um sie notfalls anstecken zu können. Der Bügelanker ist wirklich eine lohnende Anschaffung, wenn der erstmal sitzt, hat man Mühe ihn wieder herauszubekommen. Manchmal wundern wir uns über die unterdeminsionierten Ankerchen einiger Yachten, die dazu nur mit einem zarten Leinchen ankern, das alles aus Gründen der Gewichtsersparnis und in einem Gebiet, in dem fast nur geankert wird. So manche Yacht haben wir schon unfreiwillig auf Reisen gehen sehen. Wie können diese Leute nachts überhaupt ruhig schlafen?

Gestern abend ist etwas sehr Dummes passiert. Jens hat mir nämlich, als er ins Boot stieg, meine Sonnenbrille von der Nase gewischt. Sie liegt jetzt in 10 m Tiefe, und die Chance, sie wiederzubekommen, ist gleich Null, weil der Grund mit dickem Kraut bewachsen ist. Große Mausescheiße ist das, denn es war meine einzige Sonnenbrille. Ich werde mir irgendwo unterwegs eine neue kaufen müssen, denn sonst halte ich das grelle Sonnenlicht nicht aus.

Ja, liebe Leute, das war eine lange Schreiberei und muß für einige Zeit reichen. Nach Porto kommen wir nun später als geplant, hoffen aber, daß dort Post auf uns wartet.

Einen ganzen Seesack voller lieben Grüßen

Änne und Jens

Reisebericht 1987-1990 von Rudi Wimmer

Wir starteten Ende Juni 1987 in Deggendorf, dann ging es Donaudown (Mehrrumpf-Bote Nr. 49 oder Nr. 50) bis ins Schwarze Meer, Endziel 1987 war Foca bei Izmir.

Von dort ging es dann im Mai 88 weiter entlang der türkischen Küste bis Mersin und zurück nach Yalikavac bei Bodrum.

Dort legten wir eine 1 1/2 jährige Zwangspause ein, da sich unser Jüngster, Raphael, entschlossen hatte, im Juli 1989 das Licht der Welt zu erblicken.

1990 war das Endziel Monastir in Tunesien, das wir nach einem 5-monatigen Griechenlandtörn, Mitte Oktober erreichten.

Ein Resumee dieser Reise:

Als Familie mit nun 2 kleinen Kindern (Valentin 6 Jahre, Raphael 18 Monate) hat man natürlich eine andere Zielsetzung bei der Reise als eine vollbesetzte Charteryacht. So bleiben wir häufig eine Woche oder länger an einem Platz wenn es uns dort gut gefällt.

Das eigentliche Segeln hat nur zweitrangige Bedeutung, so segeln wir die meist kurzen Etappen häufig total untertakelt (nur mit Stagsegel).

Zudem ist der Wind im östlichen Mittelmeer äußerst launisch, so kann es aus einer der vielen Düsen urplötzlich mit 6-7 Bft. blasen und 5 min. später dümpelt man wieder in der Flaute. Auch mit den sagenhaften Catgeschwindigkeiten von 18 und mehr Knoten können wir nicht mithalten, aber 10-12 Knoten erreichen wir doch des öfteren.

Das liegt unserer Meinung nach weniger an der Konstruktion des Schiffes, als am Schicksal aller Fahrtensegler: dem zu hohen Gewicht.

Neben dem vielen Tand (Ersatzteile, Spielzeug), den man als Fahrtensegler nun mal mit sich herumschleppt, verwenden wir auch ein ziemlich schweres Ankergeschirr, das wir allerdings bei Starkwind nicht missen wollen.

Im Gegensatz zur Nord- und Ostsee gehört Ankern im Mittelmeer zum täglichen Brot.

Wir verwenden beim Freiankern einen 25 kg CQR mit 20 m 8 mm Kette als Vorlauf und 16 mm Trosse. Als Heckanker in Häfen verwenden wir einen 15 kg Baas Ball mit 5 m Kettenvorlauf, der sich bei dem zumeist aus Schlick bestehenden Ankergrund hervorragend bewährt hat.

Auf Serienschiffen werden nicht selten bei einem 10 t Boot 10-12 kg Bruce Anker gefah-

„MARUVA" Porto Cheli, Griechenland, 25. Juni 1990

ren, was bei Starkwind (in Griechenland nicht selten) häufig zu Trouble am Ankerplatz führt.

Ein negatives Erlebnis dieser Art hatten wir in Lakka auf Paxos. Dort setzte am Spätnachmittag ein 8 Bft. Wind mit Schwell ein, wobei bei den Charteryachten am Kai (wir und die meisten anderen Fahrtensegler ankerten frei) die Anker nicht hielten.

Dies führte dazu, daß sich diese Boote mit viel Speed nach einem neuen Platz umsahen, dazwischen gesellten sich noch Surfer und Jollensegler, die allerdings den Böen meistens auch nicht gewachsen waren.

Wir waren um 9.00 Uhr abends echt erleichtert, als alle ein Plätzchen gefunden hatten und die Unruhe am Ankerplatz aufhörte, obwohl der Wind mit unverminderter Heftigkeit weiterblies.

Noch einige Worte zu unserem Schiff:

Die MARUVA ist eine Narai IV (Wharram) 11,9 m lang und 6 m breit, sie trägt 72 m² am Wind (Kuttertakelung), beladen wiegt sie ca. 4,5-5 t.

Als Motor verwenden wir einen luftgekühlten 24 PS Ducati Diesel mit langem Sonic Catdrive.

Das wichtigste Segel an Bord ist das Sonnensegel, da die Sonne im Mittelmeer wesentlich zuverlässiger ist als der Wind. Ob ein Mehrrumpfboot im Mittelmeer das optimale Schiff ist, möchte ich mit einem jein beantworten.

Zu den wirklichen Vorteilen dort gehört die große Decksfläche (bei den Temperaturen spielt sich nur sehr wenig in den Rümpfen ab) und das angenehme Seegangsverhalten bei der kurzen steilen Welle.

Dagegen kann man den Tiefgangvorteil nur in sehr seltenen Fällen nutzen und die höhere Geschwindkeit unter Segel kommt bei den zumeist herrschenden Windverhältnissen nur wenig zum Tragen.

Dagegen gestaltet sich die Parkplatzsuche in oft engen Häfen als problematisch. Wir lösten dieses Problem durch meist frühes Aufstehen oder Nachtfahrten, die auch von den Kindern bevorzugt werden.

Ein anderes Problem ist das Ankern, so benötigen wir deutlich mehr Schwoiraum als Einrümpfer, da unsere MARUVA vor Anker segelt.

Beim Einparken unter Seitenwindeinfluß kann man ebenfalls graue Haare bekommen, denn die Abdrift ist enorm. Unsere Problemlösung hierbei sind Fullspeedmanöver, die allerdings einige Übung erfordern und schon manchen Stegnachbarn entsetzt auf den Kai springen liesen, obwohl noch nie etwas passiert ist.

Beim endgültigen Festmachen wird dann unser relativ geringes Gewicht zum Pluspunkt, denn wir können zumeist ohne Motor- oder Winschenhilfe das Boot so ausrichten wie wir wollen.

Am besten gefallen hat uns bisher die Donau und die nördliche Türkei. Dieses Jahr wollen wir nach Tunesien wieder Richtung Schwarzes Meer segeln und evtl. die UdSSR besuchen, sofern die politischen Verhältnisse sich stabilisieren.

Reise mit "Doppelspiel": Von Passau nach Bodrum

Nach dem Abschiedsfest waren wir noch fast vier Wochen bei Toni in Schalding mit notwendigen Arbeiten beschäftigt. Seither denken wir immer an Toni und seine Eintöpfe, wenn wir ein Essen mit Meerettich würzen.

Am Morgen des 31. Mai holen wir um 10.00 Uhr unser geändertes Großsegel vom Bahnhof Passau ab. Um 11.00 Uhr ziehen wir den Anker hoch und los gehts.

Der Fluß: Wir haben die Donau in 36 Tagen von km 2235 bei Passau bis zum km 300 bei Cernovoda befahren. Für diese 1935 km waren wir an 30 Tagen auf Fahrt, durchschnittlich haben wir dabei 7,7 Stunden pro Tag für knapp 65 km gebraucht, was knapp 8,5 km/h entspricht. Ein Radfahrer wäre schneller gewesen, aber der hätte auch nicht schleusen müssen: Immerhin haben wir auf der Donau 14 Schleusen (-Kammern) passiert: Die deutsche Kachlet-Schleuse gleich zwischen Schalding und Passau, in Österreich am 2. Tag drei Schleusen, am 3 Tag zwei Schleusen, an den Tagen 4,5 und 6 je eine Schleuse. Am 7. Fahrtag verließen wir Österreich (ohne Schleuse) mit Applaus: In Hainburg, wo die Zollstation ist, traten wir einer Kiesbank so nahe, daß sie uns auf ihren Rücken nahm und nicht wieder herunter ließ, soviel wir auch zappelten. Erst die Strompolizei von Hainburg konnte uns herunterschleppen. Das gehöre zu ihren Pflichten, ließen uns die Beamten wissen, als wir uns gebührend bedanken wollten. Am gleichen Tag klarierten wir noch in Bratislava in der CSFR ein.

Am 8. Tag verließen wir die frisch gebackene förderative Republik in Kormano (der Zöllner fragte nicht nach Zwangsumtausch, aber nach Coca-Cola — leider hatten wir keine) und klarierten am gegenüber liegenden Ufer in Komarom, Ungarn, ein (kein Zwangsumtausch, kein Visum mehr nötig).

Die folgenden Tage 9 bis 20 waren wir in Ungarn, davon 5 volle Tage in Budapest, wo wir uns mit Tonis Höhlenforscherfreund Stefan und seiner Familie anfreundeten. Am Wochenende des 16. und 17. Juni (Was wird aus dem 17. Juni als Tag der deutschen Einheit steht fragend im Logbuch. Inzwischen

Friedlicher Ankerplatz auf einem der vielen Nebenarme

wissen wir es ja: Der 3. Oktober wird aus ihm) befahren wir mit der ganzen Familie und Hund den 57 km langen Soroksar-Donau-Seitenarm um die Insel Csepel. Hier passieren wir am Beginn die zehnte, am Ende die elfte Schleuse. Zwischen diesen Schleusen, bei geregeltem Wasserstand, ist ein Wochenendparadies für die Großstadt Budapest entstanden: Strandbäder, Bootsstege, Hütten auf Pfählen, Schilfinseln, Angelplattformen, Wohnboote, feste Häuser, eins am anderen, aber hinter üppigstem Baum- und Buschbestand schier verschwindend. (Hier wollen wir nächstes Mal länger bleiben)

Zwei Tage später verlassen wir in Mohacs formal Ungarn; hier unterhalten auch die Jugoslawen ein Büro, so daß wir gleich in Jugoslawien einklarieren können. Auch ein Permit zum Befahren der Save in Belgrad bekommen wir hier.

Drei Tage später erreichten wir Belgrad, wo sich herausstellte, daß Permits zum Befahren der Save nur von einer einzigen Stelle ausgestellt werden können, nämlich der Stelle in Belgrad — und die stellt keine aus. Grundsätzlich nicht!

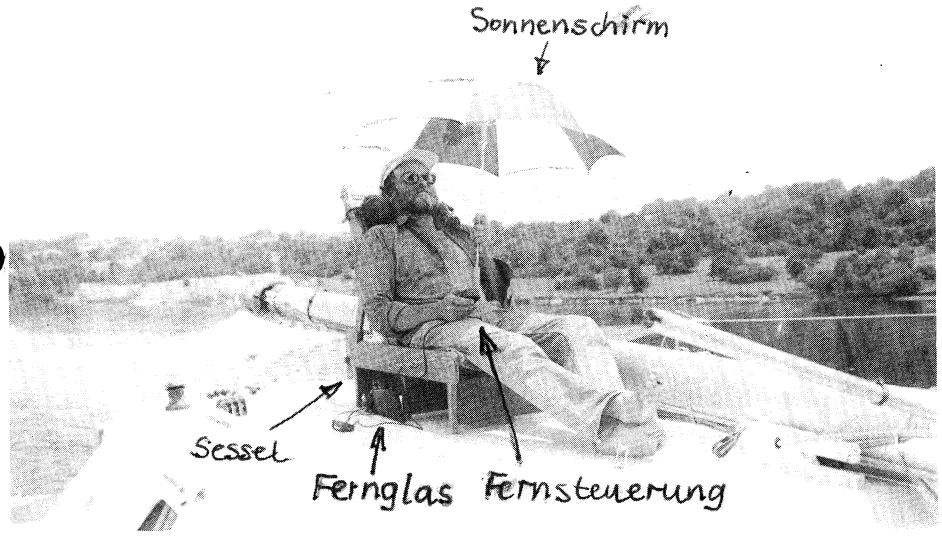
Bald erreichen wir dann den grandiosen 130 km langen Durchbruch der Donau zwischen den Karpaten und dem Balkangebirge. Im Durchbruch gibt es eine Stelle, wo die Donau 72 m tief ist — dafür nur 150 m breit.

Am Eisernen-Tor-Kraftwerk passieren wir unsere zwölfte und dreizehnte Schleusenkammer. Während wir aufs Schleusen warten, dürfen wir an einem Schubverband der DDSG (Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Wien) festmachen. Der Kapitän der "Korneuburg" funkt für uns die Schleusenaufsicht an. Wir erfahren, daß wir mindestens zwei Stunden warten müssen. Da entschließe ich mich, inzwischen Motor- und Getriebeöl unseres Motors zu wechseln. Tatsächlich wird es Nachmittag, bis wir zusammen mit einem ungarischen Verband und einem rumänischen Passagierdampfer voller Schwaben geschleust werden, während die "Korneuburg" weiter warten muß, weil sie noch nicht an der Reihe ist.

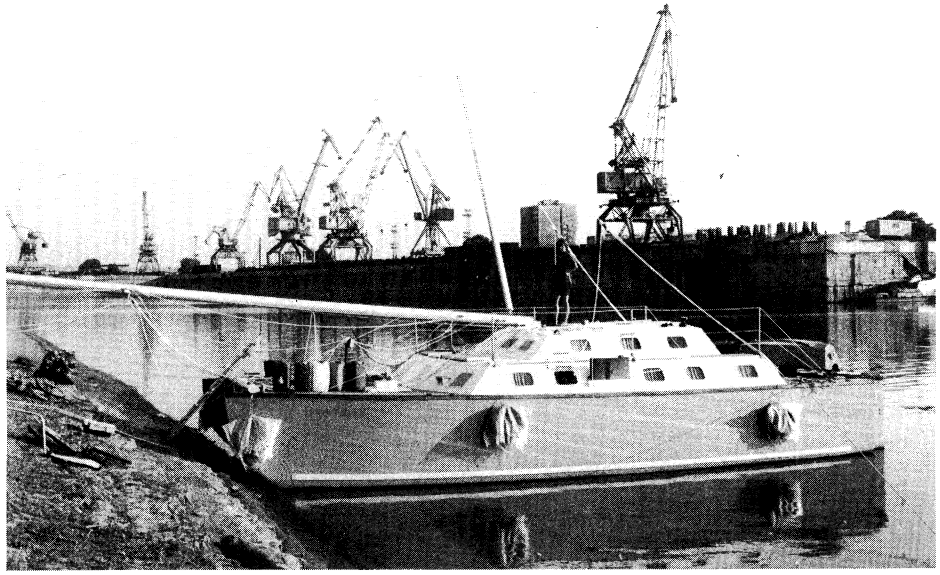
Am nächsten Tag durchfahren wir unsere 14. Schleuse beim neuen Kraftwerk "Eisernes Tor II" (28. Tag); am 29. Tag klarieren wir in Prahovo, Jugoslawien, aus und 70 km weiter in Vidin, Bulgarien, ein. Hier gibt es wieder Zwangsumtausch: 10 $ pro Kopf und Tag, was einem knappen Wochenverdienst eines Arbeiters entspricht. Aber es gelingt mir, das Geld weitgehend für Benzin auszugeben, obwohl Benzin eigentlich noch einmal extra in harter Währung bezahlt werden müßte. (Übrigens haben wir Glück, ca. 3 Wochen später wurde in Bulgarien das Benzin knapp, weil russische Lieferungen ausblieben). Wir tauschen dann auch nur für 4 Tage, obwohl wir 6 Tage da waren, gefragt hat dann niemand mehr danach.

Am 30. Tag, 45 km nach Vidin, fahren wir kurzentschlossen in den Industriehafen vom Lom und stellten dort in einem heroischen "Duo Brillante" den Mast auf.

Am 32. Tag erreichten wir bei Svistov, etwa bei km 550, den südlichsten Punkt der Donau — etwa auf der Höhe von Florenz. Am 33. Tag melden wir uns in Russe bei der Strompolizei, wie man es uns in Vidin gesagt hatte. Mit den Formalitäten gibt es überhaupt kein Problem, aber mit der Weiterfahrt. Da sind nämlich Ljubomir und Rumen, die beim Anlegen gefühlvoll unsere Leinen annahmen. Sie sprechen recht gut deutsch und helfen uns beim Einkaufen und Wasser holen und laden uns dann in ihren Club ein, den "Yachtclub Port-Russe". Dort verbringen wir einen vergnügten und aufgeregten Nachmittag mit bulgarischen Clubmitgliedern und ihren russischen Gästen (daher die Aufgeregtheit). Abends laden wir jeden, der mag, zum Abendessen im Restaurant droben unter dem Fernsehturm von Russe ein, was uns etwas mehr kostet als einen Tagesumtausch.



So fährt man die Donau hinunter! Dachten wir. Weil aber Echolot und Motor nicht in Griffweite sind, fühlt man sich unbehaglich. Da sind wir nur einen Tag so gefahren.



„Nur mit Hilfe von 4 Dosen Bier stellen wir ganz allein den Mast", sagt das Logbuch. (Entscheidender technischer Punkt: Die Oberwanten müssen annähernd auf einer Drehachse mit dem Mastfuß angreifen.)

Am 35. Tag ist dann für uns in Silistra Bulgarien zu Ende: Ausklarieren und letzte Lei auf privatem Bauernmarkt ausgeben. Am 36. Tag erreichen wir schon am Vormittag Vernovoda. Hier klarieren wir in Rumänien ein, und nach einigem Palaver mit Hafenkapitän und Lotsen entschließen wir uns zur Kanalfahrt — 60 km Rumänien auf dem Kanal, gegenüber 300 km auf der Donau.

Der Kanal: Wurde im Mai 1984 in Dienst gestellt, er hat an jedem Ende eine Schleuse (unsere 15. und 16.) mit 310 m Länge und 25 m Breite. Durchfahrtshöhe in Schleusen bzw. unter Brücken, mindestens 17 m. Lotse obligatorisch. Kosten: 20 Dollar bei 0-50 PS, 30 $ bei 51-100 PS und 40 $ bei 101-200 PS. Bei diesem Tarif fährt man zusammen mit der Berufsschiffahrt durch die Schleusen (wie auf der Donau im Normalfall).Will man separat schleusen, kostet es von 250 $ an aufwärts. Ansonsten kommen noch 220 Lei (=18 DM) pro Person als Visagebühr dazu. Diese Gebühr wird aber auch fällig, wenn man durch den Sulina-Arm fährt.

Wir haben alles in allem dann 40 $ bezahlt. Unser Lotse übernahm auf Anfrage gern das Steuer und mußte auch nicht abgelöst werden. Der Kanal windet sich von flachen Dämmen eingeschlossen in sanften Biegungen durch das fruchtbare Hügelland der Dobrudscha mit Getreidefeldern und Weinbau. Im letzten Drittel durchschneidet er einen Höhenrücken. Hier bieten sich dem Auge nur noch Steilwände, die durch massive Betonkonstruktionen gestützt bzw. vor Erosion geschützt werden. Nach etwa 6,5 Stunden kommen wir so von der Donau zum Schwarzen Meer.

U. + E. Beck

Fortsetzung nächste Ausgabe.

Berichte aus den Regionen

Herbsttreffen in Kiel

Am 23. November 1990 fanden sich zum Herbsttreffen im Kieler "Haus des Sports" 21 Multihuller ein. Daß die Beteiligung nur annähernd halb so groß war wie beim ersten Treffen, hing möglicherweise damit zusammen, daß am gleichen Abend die Hamburger Mitglieder ihre erste Zusammenkunft durchführten.

Höhepunkt des Abends war ein Bericht von Raffael Benner über eine einjährige Reise mit seinem 15 m Wharram Cat "Aynura", die er von Juni 1989 bis Juni 1990 zusammen mit seiner Frau und seiner bei der Abreise drei Monate alten Tochter durchgeführt hat. Anhand von Dias und Schmalfilmen konnten wir diese Reise, die von Kiel über die Kanaren zu den karibischen Inseln, durch die karibische See über die Bahamas, Bermudas und die Azoren wieder nach Kiel führte, miterleben.

Herzlichen Dank, Raffael Benner!

Einladung für das Pfingsttreffen

auf der Mitgliederversammlung in Mönchengladbach haben wir beschlossen, das diesjährige Pfingsttreffen in Varel/Jadebusen durchzuführen. Die Ortskundigen sind ausdrücklich gebeten, die örtliche Vorbereitung im Sinne slawischer Gastfreundschaft zu tätigen. Denkt an die Schleusenzeiten!

Region Hamburg

Unsere Hamburger Mitglieder, Peter Behrendt und Rolf Westermann, teilen mit: "Der Schandfleck ist weg", d.h. auch die Hamburger haben sich zu einer regionalen Kooperation entschlossen und das erste Treffen auf dem Clubschiff des Tatenberger Yacht Clubs mit 24 Teilnehmern veranstaltet. Weitere Treffen sind geplant — siehe Veranstaltungskalender:

Am 22.02.1991
31.05.1991
23.08.1991
22.11.1991

auf dem gleichen Clubschiff des Tatenberger Yacht Clubs wie beim ersten Mal. Die Herren Behrendt und Westermann bitten alle Interessenten an der Teilnahme vorher bei dem einen oder anderen anzurufen (Peter Behrendt: 040/789 99 55, Rolf Westermann: 040/390 41 10).

KATAMARANE

Verkauf & Charter

Katamarane B. Galle · Luisenstraße 33 a · 5093 Burscheid
Tel.: 02174 / 6 11 51 · Fax: 0 21 74 / 6 33 78

Liebe Leser des Mehrrumpf-Boten

Nachdem Sie gewohnt sind, an dieser Stelle NEUIGKEITEN über das KATAMARAN-SEGELN zu lesen, speziell über NEWS aus Frankreich, folgende Informationen in Kurzform, weiteres ausführlich auf Anforderung. Da unsere Aktivitäten auf Grund der Nachfragen außerordentlich gewachsen sind, habe ich die 40seitige Farbbroschüre

DIE WELT DER KATAMARANE

herausgegeben, in der allgemein über die Entwicklung der Fahrten-Katamarane und konstruktive Details gesprochen wird, aber auch über die Schiffe mit technischen Daten dargestellt werden.

Falls man über den Kauf oder Selbstbau seines TRAUMSCHIFFES nachdenkt, dürfte das Kapitel: KAUF und KAUF/CHARTER interessant sein. Auf der "boot 91" in Düsseldorf gaben unsere Besucher gern eine Spende für die "AKTION SORGENKIND" nachdem sie die Broschüre und Großformat-Poster erhalten hatten. An dieser Stelle nochmals meinen herzlichen Dank, wir haben uns über die positiven Reaktionen sehr gefreut. Wie Ihnen bekannt ist (M.B. 59) habe ich zu dieser Messe die ANTIGUA 37 ausgestellt, ein RENNER nich nur im Wasser, sondern auch im Verkauf. Dabei mit einem Komfort, der in der 37ft-Klasse bisher einmalig ist, z.B. Stehhöhe Salon 1,90 m // Kojenbreite 1,50 m // Sitzgruppe für 8 Personen mit Panoramablick... dabei haben wir das Schiff im Interieur in bewährter Weise modifiziert, wobei die FIDJI 39 mit ihrer Luxusausstattung das Vorbild ist. Die M.B.-Leser, die sich das Schiff zur "boot 91" nicht anschauen konnten, werden die ANTIGUA 37 "DIEVAGO" mit Skipper, oder die ANTIGUA 37 "ORION" bareboat ab Fehmarn segeln können. Dabei freuen wir uns auf den Vergleich mit den "auf dem Papier" schnellen Schiffen, auf dem IMM-Meeting in Biograd sah es in der Ergebnisliste für die MALDIVES 32, wie Sie gesehen haben, erstklassig aus. GRATULATION; die FRENCH CAT gewann die Klasse bis 7,50 Meter. Erfreulicherweise können wir außer ausschließlich privat genutzten MALDIVES 32 nun auch für die NORDSEE ab Hooksiel zwei dieser robusten Fahrten-Katamarane MALDIVES 32 anbieten.

Zum Kennenlernen oder Erfahrungszuwachs sind außer CHARTERN mit SKIPPER auch unsere ÜBERFÜHRUNGS-TÖRNS sehr beliebt. Auch hier war die "boot" wieder der beliebte Treff auf unserem Stand und vor allen Dingen anschließend....

Dabei ist die Gemeinschaft meiner Eigner für alle ein Gewinn, da hierbei günstige Einkaufsquellen ausgetauscht werden, aber auch Informationen über kostenlose Liegeplätze und ähnliches... Peters Bericht vom Törn OSTSEE/BALEAREN mit seiner MALDIVES 32, oder Erics Erlebnisse beim LITTLE AMERICAS CUP in Australien waren für alle Anwesenden ein Erlebnis. Also wird es zur "boot 92" wieder ein EIGNER-MEETING geben, wir freuen uns darauf. Auch unsere Charter-Kunden, die wir zur Messe eingeladen hatten, kamen zu unserem Stand, und nicht nur wegen der Präsente...

Zusammengefaßt, die Stimmung auf der "boot 91" war super, nur die Nächte zu kurz, nochmals vielen Dank an alle Eigner, ohne die diese Bootsmesse nie so gut gelungen wäre, Danke.

Nun sind wir jedes Wochenende in La Rochelle, um die Schiffe an unseren Kunden zu übergeben, aber auch die Schiffe mit dem notwendigen Zubehör auszurüsten. Natürlich müssen die Schiffe getestet werden (und die Restaurants), hier ist gute Zusammenarbeit notwendig. Am 8./9. Februar war Schneeschippen angesagt, trotzdem haben wir an diesem Wochenende die drei Schiffe übergeben, wobei wir von den Eigner-Frauen mit heißem Kaffee und Speisen versorgt wurden, super.

Nachfolgend die Liste, mit der Sie gezielt Informationen anfordern könnne, bitte schriftlich mit Kennziffer:

Kennziffer:

(1) MALDIVES 32
(2) ANTIGUA 37
(3) FIDJI 39
(4) CASAMANCE 44
(5) MARQUISES 53
(6) KENNEX 380
(7) KENNEX 420
(8) KENNEX-MEETING Nur für Kauf-Interessenten
(9) 2. int. Multihull-Meeting Adria

Regatten und geselliges Beisammensein mit Seminar: Katamaran-Konstruktion

a) eigenes Schiff b) Kojen/Kabinen-Charter

(10) KATAMARANSEGELN:

Nordsee ( )
Ostsee ( )
La Rochelle ( ) mit Werftbesuch

(11) Informationen zu KAUF und KAUF/CHARTER mit Refinanzierung
(12) Teileignerschaft
(13) Überführungstörns z. B. Ostern
(14) Mitsegeln als Gast
(15) Flottillensegeln
(16) Regattensegeln z.B. F 28 mit Teileignerschaft am Schiff
(17) Broschüre: DIE WELT DER KATAMARANE

Eine Spende für "AKTION SORGENKIND" kann in Briefmarken der Bestellung beigefügt werden, danke.

(18) CHARTERN mit SKIPPER
(19) CHARTERN mit Angabe des Wunschreviers.....

Durch weitere Verkäufe bieten wir an, außer unseren Stützpunkten:

ADRIA (Punat oder Loshinji) GRIECHENLAND (Skiathos, Sporaden) NORDSEE (Hooksiel) OSTSEE (Fehmarn, Burgtiefe) SPANIEN (Rosas und Formentera) TUNESIEN

Alle sonstigen KATAMARANSTÜTZPUNKTE in SPANIEN; FRANKREICH; KARIBIK; KORSIKA; also Katamaran-Segeln weltweit.

Außerdem INCENTIV-REISEN wie KAT-GOLF TÖRN / KARIBIK oder TRI-URLAUB mit KAT-SEGELN; SKIFAHREN; FLOßFAHRT

Wir planen eine Woche für Strand-Katamarane (HOBIES, DARTS..) in den Kornaten oder Sporaden mit unseren Fahrten-Kats als Begleitschiffe für Gepäck, Essen, Trinken... Regatten, Barbecue...

Wir suchen noch Käufer für unsere geplanten Stützpunkte in BALI und auf FIDJI und wenn wieder möglich ANTALYA/TÜRKEI. Florida/USA ist nun bei uns neu in Vorbereitung.

Wir sie sehen, sind wir aktiv als Importeure und Vercharterer tätig. Wir würden uns freuen, wenn Sie eines unserer Angebote interessiert und falls Sie Fragen haben, rufen Sie einfach an.

Mit den besten Wünschen für die KATAMARANSEGELSAISON 1991

KATAMARANE Bernd Galle.

4. Treffen der Berliner Multihuller

Wir trafen uns am 10.11.90 in "Loretta am Wannsee". Insgesamt waren 26 Leute da. Unter Ihnen auch einige Interessenten.

- Wir begannen mit der Vorstellung eines neuen Mitglieds, Detlev Gerschütz, und eines Mitgliedes, das erstmalig auf unserem Treffen erschien, Wilfried Sell. Wilfried weilt nach 3 Jahren Karibikaufenthalt vorerst wieder in Berlin. Detlev Gerschütz verschlug es beruflich nach Berlin. Er segelt eine Tonga 40 SR("Tomcat")
- Als nächstes aktualisierten wir die Adressenliste, so gut es ging. Bitte seid so nett und informiert mich über Änderungen der Adresse, Telefonnummer, Schiff oder Liegeplatz, damit sich unsere Datei ständig auf dem neuesten Stand befindet. Spätestens beim nächsten Treffen erhaltet Ihr eine neue Liste.
- Wie sonst auch appellierte Euer Herr Regionalobmann an die Berliner Multihuller, Berichte für den Mehrrumpf-Boten zu verfassen (Technik, Reisen, Erfahrungen und sonstige Multihull-News).
- Joachim Friedrich berichtete, daß die Maldives und der italienische 17-PS-Diesel-Außenborder mittlerweile nicht mehr produziert werden. Grund: zu viele technische Mängel. Joachim berichtete aus Erfahrung ausführlich beim 2. Treffen der Berliner Multihuller
- Auch Joachim Friedrich geht jetzt unter die aktiven Multihuller. Er bestellt sich eine Topcat Formel 1. Liegeplatz wird der Scharmützelsee.
- Frank Thiele kann Liegeplätze für unsere Multis in Rostock vermitteln.
- Henrich Liefeldt hat seinen "Heißen Feger" (Dragonfly 800) verkauft und sich nun einen unfertigen Zweirümpfler (Simpson 12,0) zugelegt, den er zusammen mit Monika in Spandau vollenden will. Wir wünschen ihm viel Geschick, Erfolg und auch Spaß dabei.
- Rainer Schmidt von der Surf- und Segelschule Müggelsee bat mich, alle Multihuller auf sein Surffestival aufmerksam zu machen. Es findet Pfingsten 91 (18.-20. Mai) am Müggelsee statt. Als Beiprogramm bietet er Probesegeln mit Topcat Formel 2 und Topcat-Spitfire an. Er wird in Zukunft auch Topcats verkaufen und auf ihnen das Segeln lehren. Die Topcats sollen mit beim Surfmarathon starten (genaue Länge steht noch nicht fest). Alle Topcat-Segler sind mit ihren Booten willkommen. Übernachtungen sind wahrscheinlich auf seinem Gelände möglich. Bei Fragen nehmt bitte Kontakt mit Rainer auf (Telefon 0372/645 54 63)

Während des ganzen Abends genossen wir auch die Videos von Frank Thiele und von Klaus Lenk (MH-Videothek). Euch beiden nochmals vielen Dank für die Mühe und die rasche Erledigung.

Wir hatten einen schönen Abend miteinander und freuen uns bereits auf das nächste Treffen.

Ich denke, wir alle würden uns freuen, wenn beim nächsten Mal eine noch regere Beteiligung herrscht.

Gero Pischke

Region Bayern

Bei einer Teilnehmerzahl von 29 Personen — ein Kleinkind in seiner Sportkarre eingeschlossen — waren nicht weniger als 9 Gäste durch Mundpropaganda erschienen.

Durch seine berufliche Tätigkeit auf der CBR konnten wir auch Herrn Jan H. de Boer aus den Niederlanden, der die Erzeugnisse von Farrier (F 27), Woods und NACRA-Cats vertreibt, begrüßen.

Unser Mitglied Christian Feige aus Deggendorf scheute auch diesmal nicht die lange Anreise bei Winterwetter mit Schneefall und stellte, wie immer, seinen Recorder mit Video auf, sodaß wir die F 27 in Aktion vor der kalifornischen Küste verfolgen konnten. Nach einem selbstgedrehten Video von Christian Feige über die in Düsseldorf ausgestellte F 27, einem weiteren über BANSHEE und STRIDER von Woods, zeigte uns die Familie Wimmer einen ebenfalls sehr gut gedrehten Reisebericht von Ihrem Törn von der Türkei über Griechenland, Sizilien bis nach Tunesien.

Die Aufnahmen waren gut ausgewogen zwischen Bordleben, an dem das bereits oben erwähnte Kleinkind mit seinem älteren Bruder teilgenommen hatte und besuchten Buchten und Häfen mit ihren historischen Stätten.

Die Gespräche standen im übrigen im Zeichen von Trimarankonstruktionen, da offenbar die guten Segeleigenschaften derselben sich rumgesprochen haben und auch die große Teilnahme der Tris an der ROUTE de RHUM mit dem Erfolg von Florence Arthaud dazu beitrugen. Im nächsten Heft sollten wir auch eine Umfrage starten, wer wo nach welchen Plänen z.Z. Mehrrumpfboote baut bzw. plant. Für heute recht herzliche Grüße

Kurt Diekmann

Material liefern können viele, wir liefern auch das **KNOFF HOFF.**

Ob klassische Holzbauweise oder **high technology.**

KNOFF HOFF
ist gefragt

GRAF EPOXY SPECIALS
HOCO UP HARZE HALBZEUGE
GLASVLIES PREPREGS UD
HARTPOLYMERSCHAUM
FÜLLSTOFFE HALBZEUGE
VACUUM BAGGING PREPREGS
FLÄCHENHEIZUNG
MISCHANLAGEN
KONTROLLSYSTEME

HOFFMANN COMPOSITE · Auf dem Schlag 11 · 5227 Windeck
Mitglied der „DCG" Tel. 0 26 82 / 48 62 · Fax 0 26 82 / 14 85

Arnold Tassotti:
Zum Bericht aus Multihull Nr. 55 "Maldives - ein Traumschiff" möchte ich als Eigner eines ebensolchen Traumschiffes folgendes feststellen:

Bereits nach der Überstellung von Port Camargue in die Adria im Mai 1989 mußte ich feststellen, daß verschiedene Haarrisse im Gelcoat aufgetreten waren. In einem Bereich, nämlich zwischen Brückendeck bzw. Cockpit und Rümpfen, wo es auf die größtmögliche Stabilität ankommen sollte, ist dies natürlich SEHR bedenklich...

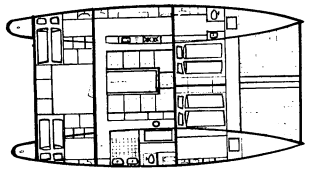
Bei höherem Wellengang hört man die Rümpfe arbeiten, was lt. Aussage der Werft unbedenklich und konstruktionsbedingt ist!?!?!?

Außerdem zeigte sich gleich nach der Überstellung, daß verschiedene Beschläge (vermutlich aus Kostengründen) aus nicht rostfreiem Material gefertigt wurden, was sich mit häßlichen Rostfahnen an Deck und Cockpit bemerkbar machte.

Reklamationen bei der Werft wurden anfangs ignoriert und blieben auch trotz Einschaltung eines Rechtsanwaltes ohne Erfolg. Außer einer Erklärung der Werft, daß die Risse im Gelcoat konstruktionsbedingt sind, wurde nichts unternommen, um diese Mängel zu beheben. Eine Zusage der Werft, daß durch das Arbeiten der Rümpfe die Risse sich nicht vergrößern, das Laminat an diesen Stellen mit der Zeit nicht weichgesegelt wird und das Schiff dadurch nach ein paar Jahren auseinanderfällt, war nicht zu erhalten. - Die einzige Möglichkeit, zu seinem Recht zu kommen, wäre eine Klage, die aber durch den Gerichtsstand Frankreich sehr wenig Erfolg hätte. Daß der Teppich vom Himmel fällt, muß bei den sicher nachdenklich stimmenden aufgetretenen Rissen als Kleinigkeit angesehen werden, zumal diesem Übel mit ein paar Dosen Klebstoff abgeholfen werden kann.

BaltiCat 40

12,03 x 6,4 x 0,48/2,0 Segelfläche 92m²



- Catamarane von 10–15 m
- Kaskos / Bausätze
- Selbstbau–Beratung
- Holz / Epoxid / Kohlefaser
- CAD Design

Stephan Huttermann · Königstein 8 · 2340 Kappeln/Schlei
Tel. 04642 / 50 37 Fax. 04625 / 88 49

Lesen soll bekanntlich bilden.

Damit alle Wissensdurstige, Leseratten und Bücherwürmer Nahrung finden, hier eine Auflistung der mir bekannten Zeitschriften bzw. Mitteilungsblätter, die sich ausschließlich mit dem Thema Mehrrumpf beschäftigen.

Stand dieser Zusammenstellung: Dez. 1990

1) Multihulls (USA)

erscheint 6 x pro Jahr (in englisch); Umfang je Heft zwischen 60 und 80 Seiten im Format DIN A4, teils bunt.

Abo für 1 Jahr: $ 22, für 2 Jahre $ 39

Bezahlung per Credit-Karte ist am einfachsten; (Karte und Karten-Nr. angeben--fertig)

Postanweisung geht auch, kostet aber ca. DM 15,-- an Gebühren. Euro-Scheck wird nicht angenommen wegen zu hoher Gebühren (etwa 65.--DM)

Bestellung bei: Multihulls Magazine
421 Hancock Street
N. Quincy (Boston) MA
02171-9981 USA

2) Multihull International (England)
die einzige monatlich erscheinende Mehrrumpf-Zeitschrift der Welt. Umfang je Heft ca. 30 Seiten im Format DIN A4; überwiegend schwarz-weiß

Abo pro Jahr £ 23 (ca. 70.--DM)

Bezahlung: Credit Karte oder Euro-Scheck mit entsprechenden Gebühren.

Bestellung: Chandler Publications

10 South Street, Totnes, Devon TQ9 5DZ England

3) aus Frankreich gibt es:
— Multicoques Mag ---in französisch
— Multihulls World --- in englisch

beide erscheinen 6 x pro Jahr und unterscheiden sich nur in der Sprache, nicht im Inhalt; Umfang je Heft ca. 100 Seiten in DIN A4 und bunt.

Abo pro Jahr FF 180 (ca. DM 60,--)

Bezahlung: Kredit-Karte oder Euro-Scheck

Bestellung: Multicoques Magazine

21 Bis, Centre Commercial du Nautisme

Port Saint — Pierre

83400 Hyeres — Frankreich

4) Das Mitteilungsblatt des niederländischen Catamaran und Trimaran Clubs heißt: **CTC-Nieuws;** erscheint 6 x pro Jahr, Umfang ca. 20 Seiten je Ausgabe in DIN A4, in schwarz/weiß und kostet 35 Gulden (ca. DM 30,--) pro Jahr.

Der Bezug ist ohne Mitgliedschaft bei CTC möglich

Bestellung: P.G.Scargo

Driemasterwal 15

2317 GV Leiden Niederlande

Bezahlung: Post-Anweisung oder Euro-Scheck

5) Wharram Freunde lesen:

Sea People/Sailorman

erscheint 2 x pro Jahr in englisch und kostet £ 2,50

Bestellung: S. Turner, Foss quay, Millbrook Torpoint Cornwall England

oder : J. Wharram, Greenbank RD, Devoran, Truro, Cornwall TR3 6PJ England

6) Aus dem skandinavischen Raum gibt es die Mitteilungs-Blätter folgender Mehrrumpf-Vereinigungen:

Danske Flerskrogssejlere zu beziehen über:

Jannik Cortsen, Snekkelend 30 5330 Munkebo Dänemark

Severiges Catamaran och Trimaran Seglare zu beziehen über:

Hakan Widmark, Harvägen 12, 18400 Akersberga/Schweden

7) Eine Fundgrube für Selbstbauer oder Umrüster ist der "Palstek". Diese Zeitschrift erscheint 6 x pro Jahr und bietet neben vielen Informationen besonders für den Bereich Selbstbau einen kostenlosen Boots- und Zubehörmarkt. Hier findet sich von der einzelnen Schraube bis zum kompletten Schiff alles, was mit Schiff, Ausrüstung und Wasser zu tun hat.

Abo: DM 24.-- pro Jahr

Bestellung: Der Palstek

Verlags-Agentur Schramm

Bismarkstr. 84

2000 Hamburg 20

Für die unter Nr. 1,2,3 und 7 genannten Magazine kann ich bei Zusendung eines adressierten und frankierten Rückumschlags ein entsprechendes Bestell-Formular zusenden.

Wer an maritimer bzw. mehrrümpfiger Literatur (in englischer Sprache) interessiert ist, sollte sich folgende Adressen merken:

Evecom

Postbus 19

9216 ZH Oudega

Niederlande

Tel: 05127/1999

Fax: 05127/1955

Buchhandlung "Navigare"

Amsterdam

im Schiffahrtsmuseum

Lesen bildet und Bücher sind Schätze.

Lothar Brausem

Mitseglerbörse

Unser Vereinsmitglied Edmar Neumann macht den Vorschlag, eine Mitseglerbörse aufzuziehen. Wir bitten daher, alle Bootsbesitzer die Willens sind, Mitsegler an Bord zu nehmen, sich bei ihm zu melden, und folgendes mitzuteilen: Bootsdaten und Ausrüstung, Fahrtzeiten und - Ziele, Anzahl Kojenplätze frei, Kostenbeteiligung. Alle potentiellen Mitsegler mögen sich ebenfalls bei ihm melden und mitteilen, wann und wo sie segeln möchten. Die Adresse lautet:

Edmar Neumann

Schloßstr. 1

5100 Aachen

Tel.: 0241/ 50 99 59

Die Wattfahrt heute von der Ems bis Brunsbüttel.

von Dr. Arthur Petersen

Der Weg in das für uns Deutsche seit dem letzten Jahr so attraktiv gewordene Ostsee-Urlaubsrevier führt — wenn man nicht unter Maschine mit gelegtem Mast oder trailernd binnen hinfährt — für alle, die ihren Liegeplatz an oder nahe der Nordseeküste haben, am nächsten durch den Kiel-Kanal. Aber erst einmal dahin kommen!

Ein zünftiger Seesegler fährt "außen" herum, was ein entsprechendes Boot, entsprechende Mannschaft und — das ist zu betonen — entsprechendes Wetter voraussetzt. Denn bei Nordwest 5-6 hört der Spaß auf und Zwischenhäfen — ausgenommen Helgoland — sind nur über die Gatts (Durchlässe zwischen den Inseln) anzulaufen und die sind dann nur ab einem gewissen Wasserstand auch dann wegen Grundseen und Brandung nur mit Risiken zu passieren. Viele tödliche Unfälle — zumeist von Fremden — zeugen davon. Besser im Zweifelsfall weiter draußen bleiben oder bei aufgekommenem schweren Wetter sich nach UKW-Verabredung von einem Seenotkreuzer (z.B. Borkum oder Norderney) hereinlotsen lassen. Kostet allerdings einiges. Einige Urlaubstage können so verloren gehen, was schmerzlich ist, da ein Ostsee-Urlaub ohnehin von Westen her kommend einige Zeit erfordert, wenn man etwas weiter will als Kiel und Umgebung.

Eine nahe liegende Alternative — besonders für kleinere Boote mit einer Familiencrew — ist der Weg übers Watt im Schutz der Inseln, was allein schon einen Urlaub wert ist. Dafür will ich Tips geben für Watt-Neulinge.

Dazu einige Vorbemerkungen und Voraussetzungen:

Je weniger Tiefgang das Boot hat, umso besser. Ideal sind Jollenkreuzer und vor allem Katamarane, selbst größere, sofern sie Schwerter haben. Über 60 cm Tiefgang sollte ein Boot nicht mehr "querbeet", also außerhalb der bezeichneten Fahrwasser fahren, es sei denn, man vermeidet die auf der Seekarte mit über 1,5 m (Springtiden- N.W.) eingezeichneten Wattgebiete. Im allgemeinen — so heißt es — hat das Watt 1 Stunde vor bis 1 Stunde nach H.W. 80 cm Wasser, aber Vorsicht! Es gibt flachere Stellen (vgl. Seekarte), die keineswegs, da außerhalb der Fahrwasser, bezeichnet sind. Vor allem aber: Die jeweilige Tidenhöhe kann bis zu ca. 1,0 m niedriger ausfallen, was allerdings nur selten und bei länger dauerndem stärkeren Ostwind auftritt. Aber auch bei normaler Nipp-Tide kommt ca. 20 bis 30 cm weniger Wasser. Keinesfalls sollte man sich auf die Radio-Wasserstands-Vorhersagen (NDR) blind verlassen, sondern sich an Pegeln und im Hafen an sonstigen Landmarken versuchen, sich selber ein Bild zu machen. Ein Tidenkalender ist die "Bibel" des Wattfahrers, studieren Sie auch die Tidenkurve im Anhang und berücksichtigen Sie die Tidenverspätung von West nach Ost, die für die einzelnen Orte angegeben ist (sie beträgt für das ostfriesische Watt bis zu einer halben Stunde, von Borkum bis Cuxhaven über 3 Stunden, man hat von West nach Ost die Tidenhöhe als "mit") auf dem Rückweg dann aber "gegen".)

Ankern bzw. Trockenfallen kann man überall auf dem Watt. Setzen Sie — außer bei Trokkenfall und vor Anker auf sehr flachem Wasser, auch wenn kaum etwas los zu sein scheint, unbedingt bei (völliger) Dunkelheit ein vorschriftmäßiges Ankerlicht, denn gera-

de nachts sind die Krabbenfischer unterwegs und beim Fischen gilt ihre Aufmerksamkeit nicht unbedingt schlecht beleuchteten Ankerliegern. Natürlich nicht innerhalb der bezeichneten Fahrwasser ankern, schon gar nicht in den Prikkenwegen. Man versperrt dort einem flacher gehenden Boot die Vorbeifahrt. Zum Ankern und Trockenfallen verzieht man sich am besten auf hohes Strom-armes Sandwatt und möglichst nahe hinter einer Insel in Hafennähe, wenn man die Absicht hat, an Land zu gehen. "Draußen" mitten auf dem Watt, womöglich in einem stromreichen Priel ankernd, kann es bei etwas stärkerem Wind doch recht ungemütlich werden, da besonders leichtere Boote wie Jollenkreuzer und Katamarane dann oft nicht wissen, ob sie sich nach dem Wind oder dem Strom legen sollen, wenn diese nicht gerade eine Richtung haben. Das behagt weder dem Anker, der Kette oder Trosse, noch der Mannschaft. Der Ankergrund ist allerdings überall gut, keine Steine, kein Kraut von Bedeutung, nur in den "Muhden" (Einfahrten) kann so weicher "Mudd" sein, daß kein Anker hält. Vergessen Sie aber die Buch-Regel über das Ankern: 3 mal so viel Kette stecken, wie die Wassertiefe! Das gilt natürlich nicht für das flache Wasser des Watts, Kettenlänge mindestens überall 10,0 m besser noch mehr, zumal oft schnell Starkwind aufkommen kann. Übrigens: Bei Landgang bis womöglich in die Nacht hinein, immer zumindest eine Petroleum-Funzel (Strassenbau-Laterne) anzünden, damit man sein Boot auf dem weiten Watt bei Dunkelheit wiederfinden kann. Und: Keine Anker verwenden, die spitze Flunken herausstecken! (Stockanker, Draggen). Warum wohl? Bewährt haben sich Plattenanker (Vorsicht mit "Nachempfundenen!") und Pflugscharanker. Neuere Typen sind wohl kaum besser.

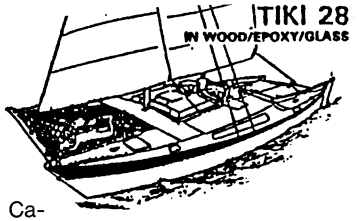
Genug für dieses Mal. Nächstes Mal spezielle Routentips für besonders flachgehende Boote und etwas über die Bedingungen, die der Nationalpark Wattenmeer uns Seglern jetzt und — womöglich — in Zukunft noch auferlegt.

Fortsetzung in Ausgabe Nr. 61

WHARRAM BUILT

YOU NO LONGER HAVE TO
SELF BUILD YOUR
WHARRAM CATAMARAN

James Wharram has set up „WHARRAM BUILT", a group of craftsmen dedicated to building Wharram Catamarans, using wood/epoxy/glass techniques, for people who love the modern wooden sailing boat.



For further information, write for a Brochure or visit to see and believe.

JAMES WHARRAM DESIGNS, Dept. D., Greenbank Road
Devoran, TRURO TR 3 6 PJ. Tel: 0872 864792

A WHARRAM BUILT MAY BE YOUR BOAT DREAM.

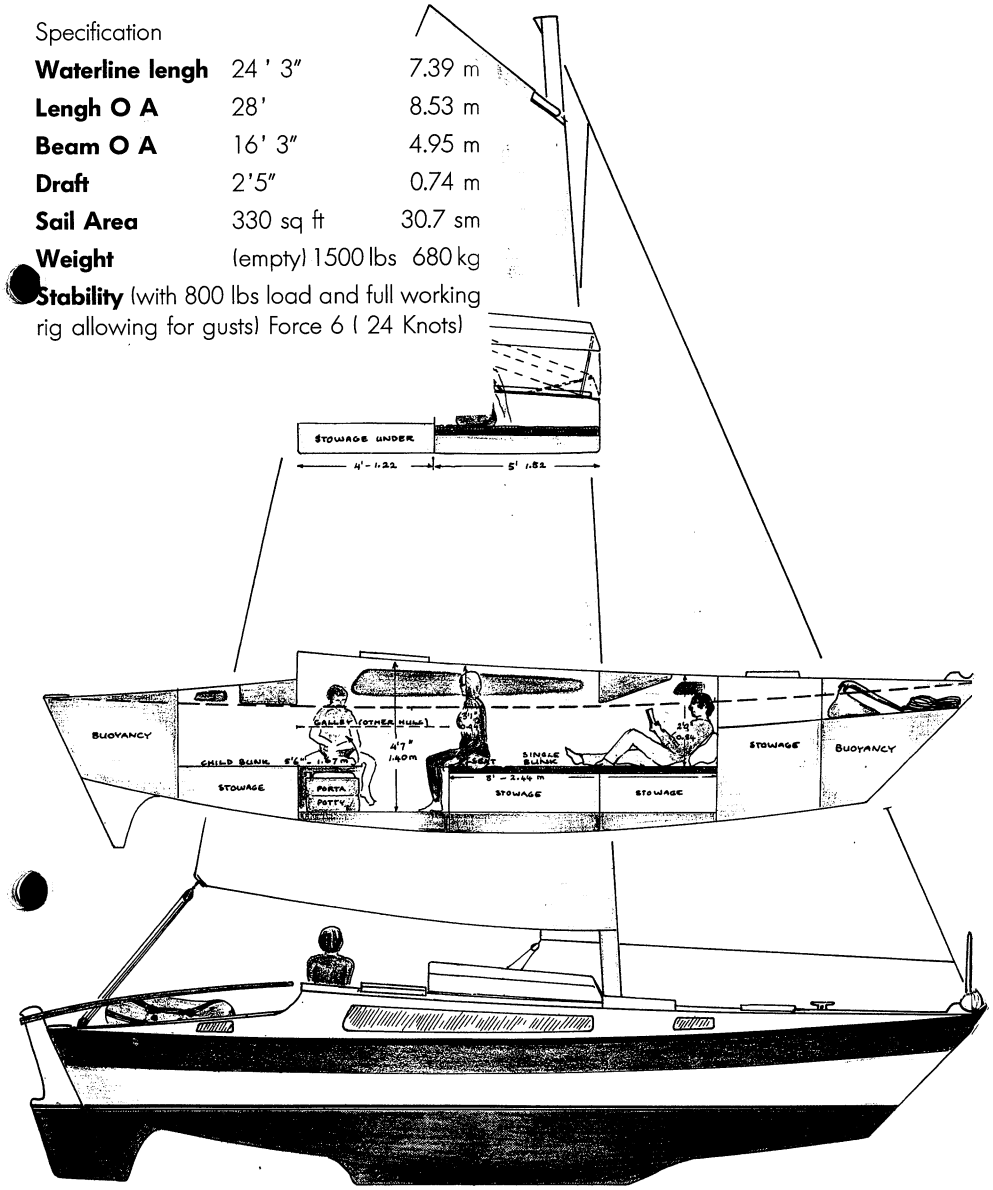
Vorstellung neuer Boote

TIKI 28

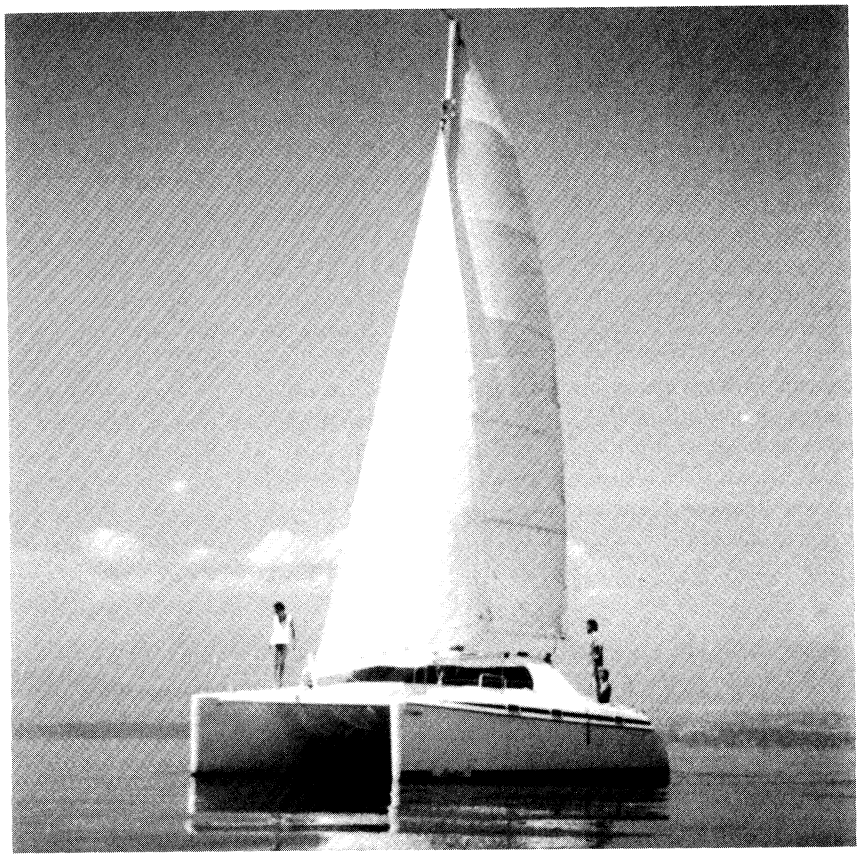
Specification

Waterline lengh	24 ' 3"	7.39 m
Lengh O A	28'	8.53 m
Beam O A	16' 3"	4.95 m
Draft	2'5"	0.74 m
Sail Area	330 sq ft	30.7 sm
Weight	(empty) 1500 lbs	680 kg

Stability (with 800 lbs load and full working rig allowing for gusts) Force 6 (24 Knots)



CATACLUB 32 „PASSION"



Merkmale

Länge	9,99 m
Breite	5,80 m
Höhe Wasser zu Deck	0,65 m
Höhe zu Deck über Wasser	1,40 m
Masthöhe ab Wasser	16,0 m
Stehhöhe	1,80-1.90 m
Tiefgang	0,80 m
Segelfläche Gross + Rollfock	68 m²
Verdrängung leer	3500 kg
Zuladung normal	1350 kg
Wasser	2 x 235 l
Motoren bis	2 x 18 PS
Diesel	60-180 l
Wiederaufrichtmoment	17 MNm
Zulassung Kategorie 2	unsinkbar

Konstruktion

Sandwich aus isophtalischem Polyesterharz, bi- und quadri-axialem Glasgewebe und Schaum Airex PUR 62-80, Ultraschall-verdichtet. Keine tragenden oder beanspruchten Teile aus Holz.

Hurricane 6.5

von K.-R. Küstner

Der wohl schnellste Serienkatamaran

Das letzte Worral 1000 Rennen (Florida, USA) wurde von Randy Smyth mit dem Prototypen des Hurricane 6.5 gewonnen. Es sollen Geschwindigkeiten von fast 40 kn gestoppt worden sein. Der Hurricane 6.5 wurde von dem Amerikaner Richard Roake entworfen und wird in England von Werft Reg White, einem der bekanntesten Hersteller der Olympiaklasse Tornado, in Serie gebaut.

Bei diesem Schiff handelt es sich um eine der exotischsten und extremsten Rennmaschinen.

Dies spiegelt sich wieder in Dimensionen, Bauweise, verwendeten Materialien und letztendlich dem Preis:

Länge: 6,5 m

Breite (ohne Rahmen) 3,4 m

Mastlänge: 11 m

Segelfläche: 27,5 qm

Spinnaker Nr. 1: 57,5 qm

Nr. 2: 46,5 qm

Rümpfe: Kohlefaser/Epoxy-Sandwich

Mast: Kohlefaser Wingmast

Beams, Spibaum: Aluminium

Gewicht: max. 200 kg

Preis ca.: 59.000,- DM (ohne Segel)

Vertrieben wird er über:

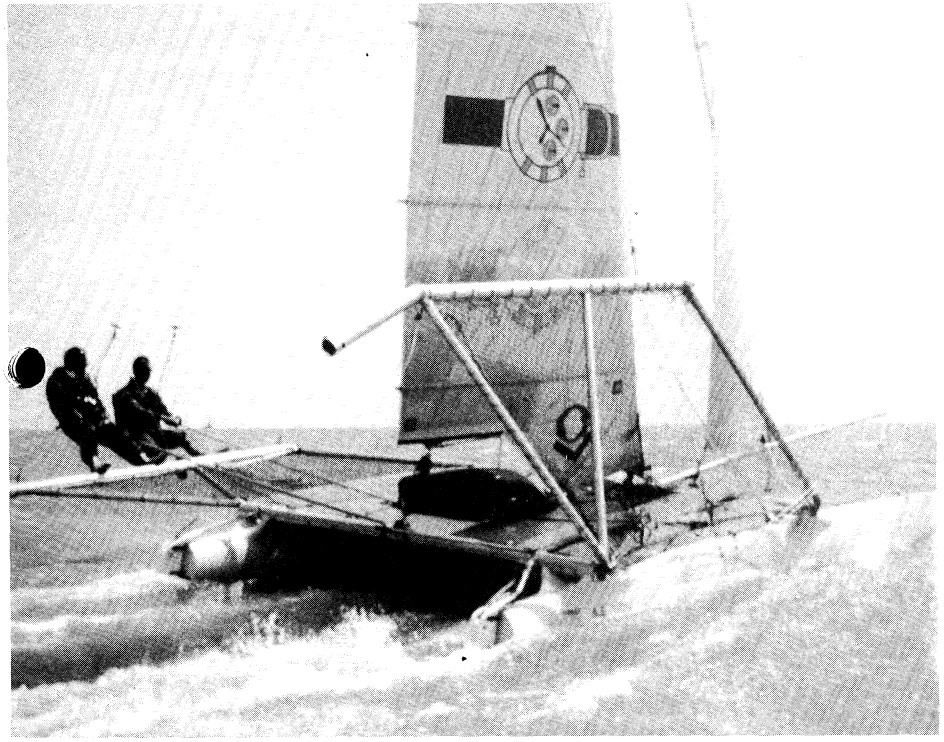
Topper International Ltd.

Kingsnorth Technology Park

Wotton Road

Ashford, Kent TN 23 2NL

England



Die Wharram-Seiten

Zuständig für die Wharram-Seiten ist künftig Frank Nieswandt

DAS GAIA PROJEKT

von James Wharram

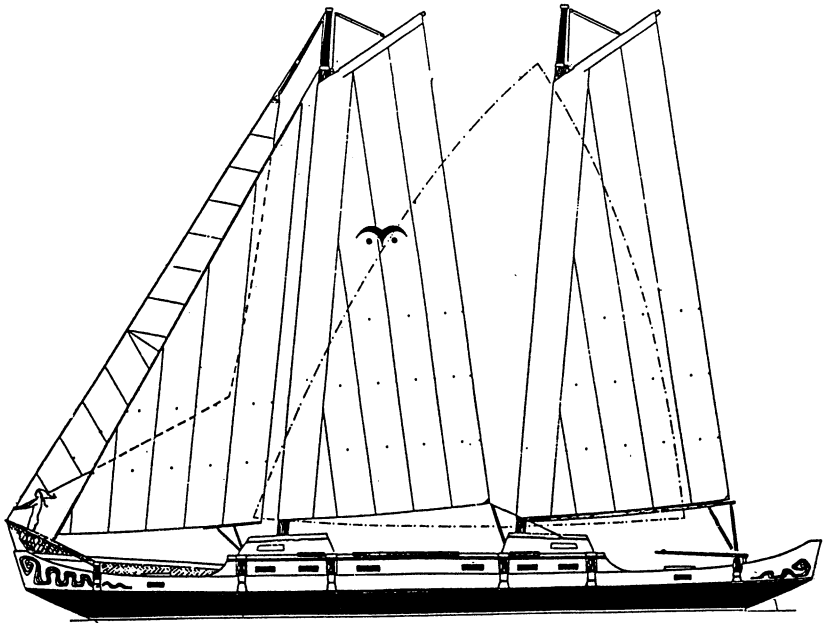
Übersetzung von A. Maretzke

Auf der 2. Int. Delphin- und Walkonferenz vom 26.-30.05.1990 in Valla Park Conference Centrum, N.S.W. Australien, hat James Wharram einen Vortrag über die Entwicklung von Beziehungen zwischen Delphinen und dem Meer verbundenen "Seeleuten" gehalten. Hier der gekürzte Artikel:

James Wharram prangert die ökologische Zerstörung unserer Erde sowie der Ozeane an und fordert, gemeinsam eine Philosophie der Ökologie aufzubauen. Hierfür wirbt er um Unterstützung.

James Wharram berichtet über sein erstes Zusammentreffen mit Pilot-Walen im Jahre 1959, seinen weiteren Kontakten mit Delphinen in den darauffolgenden Jahren, sowie von seiner ersten Forschungsreise mit dem 51-Fuß-Katamaran TEHINI, auf dem auch der Dokumentarfilm "CLOSE ENCOUNTERS" von Horrace Dobbs produziert wurde.

In den darauffolgenden Jahren erforschte James Wharram mit seinen Partnern das Verhalten der Delphine und ist tief beeindruckt von ihrer Intelligenz, Kooperationsbereitschaft und Zuverlässigkeit. Diese Forschungsarbeit im Südwesten von England führt letztlich dazu, daß seine Partnerin Hanneke Boon ihr erstes Kind in einer Unterwassergeburt zur Welt bringt.



Diesen Entschluß bestärkt hatte die Arbeit und das Buch des russischen Wissenschaftlers Igor Charkowsky. Die Geburt verlief problemlos und führte derzeit zur Verbreitung dieser Methode im Südwesten Englands.

Im Jahre 1986 trafen sich Mitglieder der "Delphin-Kontaktgruppen" zum Gedankenaustausch und zur Planung ihrer zukünftigen Vorgehensweise. Hierbei kristallisierte sich das Problem heraus, daß bei den meisten Menschen, die Interesse an den Meerestieren und der Lebensweise der Delphine zeigen, die Beziehungen zum Meer und zur Seefahrt fehlt. Bisherige Kontaktaufnahmen wurden in der Regel vom Land aus mit kleinen Booten durchgeführt. Delphin-Interessierte sind somit auf Personen angewiesen, die ihnen ihr Boot sowie ihr seemännisches Wissen und Können zur Verfügung stellen. Sind diese Voraussetzungen nicht vorhanden und versuchen sie es auf eigene Faust, so begeben sie sich selbst in Unkenntnis der See in größte Gefahr, können mit den Tieren keinen Kontakt aufnehmen und somit deren Lebensweise nicht erfahren.

Aus diesem Grunde steht für die Erforschung der Delphine und Wale zukünftig ein seetüchtiges Fahrzeug zur Verfügung, das von Fahrensleuten geführt wird, die sich dem Ozean verschrieben, ihren Landanspruch abgeschüttelt haben, und in Harmonie mit der See, deren Lebensweise und ihrer Intelligenz kommunizieren und ihnen auf ihrem Weg über die Ozeane folgen.

Der 63-Fuß-Katamaran ist fast fertig und wird im Jahr 1991 mit diesen notwendigen Arbeiten auf den Weltmeeren beginnen — das GAIA-PROJEKT wird starten!

KENA

von Herrn Flach-Weise

Irgendwann im Winter 88/89 stand ich mal wieder in Verbindung mit Patrick Boyd und schrieb ihm in einem Nachsatz, wenn er zufällig günstig eine Tehini oder etwas ähnliches zu verkaufen hätte, solle er mir Bescheid sagen. Ein leichtsinnig dahingeschriebener Satz, denn kaum ein paar Wochen später flatterten mir die Angebote dreier Schiffe ins Haus und eine angebotene Oro schien tatsächlich das Schiff zu sein, das ich suchte.

Da stand ich also, im Grunde kein Geld flüssig, unseren alten halb umgebauten Wadkat an Land, mitten im Winter und mein Herz rutschte mir fast in die Hose bei dem Gedanken an dieses Schiff.

Meine Frau hatte fast mehr als ich unseren Wadkat richtig lieb gewonnen und trotzdem fuhr ich zwei Wochen später mit Rainbow Tours für 99.-- DM nach London, um wenigstens mal einen Blick auf das Boot zu werfen.

Als erstes sah ich ein paar unglücklich aufgenommene Fotos, bei Les, dem Eigner der ISIS EXPLORER, und ich bereute schon fast, hergekommen zu sein. Dann fuhren wir in seinem alten Wie Dabbelju eine Stunde lang die recht häßliche Themse entlang bis Convey Island, dem Sitz der Prout Werft und dort sah ich sie zum ersten Mal liegen. In hundert Meter Entfernung lag sie in einem der unattraktivsten Yachthäfen der Welt, hoch und trocken, die grauen Wolken übergossen sie mit grauem Wasser, das lebhaft von ihren Decks in den grauen Schlick tropfte, dekorati-

Der Skipper guckt aus der Navi-Luke

ve Autoreifen schmückten ihre Bordwand und alles in allem machte sie einen recht preisgünstigen Eindruck.

Doch einmal an Bord hatte ich wieder dieses seltsame Gefühl, das wahrscheinlich jeder kennt aus jenen Jahren, in denen man zum ersten Mal zögernd und scheu die Hand seiner großen Liebe ertastet.

So lag sie hier fast nackt, in diesem muffigen Matschloch, ohne Segel, Schanzkleid, Reeling, E-Anlage, nautischem, seemännischem oder sicherheitstechnischem Zubehör, mit Linoleumfußböden und Kunststoffledерpolster.

Aber sie war gesund, stark und gut gebaut aus Mahagoni-Bootsbausperrholz mit Oregonverbänden, einem massiven Kiel aus Kaya (oder etwas ähnlichem) und Spruce Masten mit verzinktem stehenden Gut. Sie hatte ein paar rotte Stellen, aber im Verhältnis zur übrigen Bausubstanz zu vernachlässigen und für mich nur dazu da, den Preis noch weiter zu drücken.

So machte ich Patrick mein unverbindliches Angebot, wie ich meine, weit unter ihrem wirklichen Wert, doch an der Obergrenze unserer finanziellen Möglichkeiten. Wieder zu Hause besprach ich die Sache mit Siggi, meiner Frau, und als sie einwilligte, telefonierte ich mit Patrick, mir der Folgen meines Tuns immer noch nicht bewußt, denn Les konnte doch unmöglich auf unser viel zu niedriges Gebot eingehen.

Doch er stimmte zu, eine Stunde später war der Kauf fernmündlich perfekt.

Einige Wochen danach: Östliche Winde um 3, blauer Himmel, gute Sicht das immer kleiner werdende Land lassen uns die vergangenen arbeitsreichen Tage schon fast vergessen. Tage, in denen Siggi und ich bis zur Erschöpfung unser Boot seeklar gemacht haben, den Schmutz vergangener Jahre abwuschen, eine Seereeling anbauten, eine Motorhaltung montierten, die E-Anlage installierten, Segel trimmten, Blöcke anbauten und die tausend Kleinigkeiten erledigten, die zu einer Überführung notwendig sind.

Eigentlich war mir ja ein wenig mulmig bei dem Gedanken, ein Schiff, das eigentlich noch nie richtig gesegelt worden war, mal eben auszurüsten und über ein nicht gerade einfaches Revier nach Bremen zu segeln. Doch mit uns segelten noch drei unerschrokkene Segler, die zumindest nach außen weder Angst noch Unsicherheit zeigten und so mußte der Törn ja klappen.

20.00 Uhr, Wachwechsel, nach einem ausgezeichneten Abendbrot übernehme ich das Ruder. Wunderbarerweise drehte der Wind etwas zurück und wir können durch ein nördliches Hauptfahrwasser unseren Kurs anliegen. KENA, wie unsere Oro jetzt wieder heißt, freut sich wahrscheinlich zum ersten Mal in ihrem Leben richtig zu segeln. Sie drückt ihren Leerumpf leicht ins Wasser und gluckert und gurgelt die zurückliegenden Jahre ins dunkle Themsewasser. In den siebziger Jahren, nach langer gründlicher Bauzeit von ihrem Eigner, der genau wie die meisten Wharram Segler vom Segeln unter südlicher Sonne träumte, endlich seeklar gemacht, auf dem Start zur großen Tour in einen Sturm gesegelt und bald darauf die Nase voll vom Segeln an Les verkauft, fristet KENA, inzwischen in ISIS EXPLORER umgetauft, ihr Dasein in den Londoner Docks.

Les wollte mit ihr nach Ägypten segeln, doch irgendwie schien das von Jahr zu Jahr nicht zu klappen und so lag sie, mir bis heute unverständlicherweise, nicht einmal richtig gesegelt, bis zum Frühjahr 1989 in Londoner Häfen und träumte vom großen Meer.

Als die Nacht ihre Schleier über Ostengland senkte und die Leuchtfeuer uns den richtigen Weg in tiefes Wasser zeigten, lehne ich mich zufrieden an der Reeling zurück und danke dem Herrgott oder wie er heißt, daß alles so gekommen ist. Ich für meinen Teil brauche eigentlich nicht mehr, als das, was ich jetzt habe, doch leider biegen wir gleich nicht ganz scharf rechts sondern nur halb rechts, der aufgehenden- und nicht der untergehenden Sonne entgegen, ab.

Während der Freiwache in unserer warmen, gemütlichen Koje, kann ich aber noch nicht so richtig schlafen. Ständig mit einem Ohr an Deck die Stimmen der Wachgänger verstehen wollen, nach den Geräuschen des Windes seine Stärke abschätzen, mit dem anderen Ohr unter Deck nach dem Rauschen des Wassers an der Bordwand die Geschwindigkeit und nach den Bewegungen des Bootes und seinem Knarren und Rumoren Seegang und Segelführung erraten wollen. Dazu immer die Gedanken, was, wenn der Wind wieder recht dreht oder zunimmt, wenn der Verkehr stärker wird, Nebel aufkommt, einer von uns über Bord fällt? Was, wenn das Decca lügt und die Logge versagt, wenn der Wind wegbleibt, die Feuer nicht mehr stimmen...

Aber ich muß doch schlafen, in drei Stunden fängt meine Wache wieder an. Füße trappeln über Deck, rufen, Lichterkegel verdammt, raus aus dem Schlafsack, Luke auf, "Was ist denn, Aggi?" "Ach du Ralf, der Wind hat weiter geraumt, wir haben die Holepunkte nach außen gelegt und 'nen Bullen gesetzt, ist aber alles klar jetzt." Luke dicht, ab ins warme Bett. Schlafen wollen, wieder ein Ohr an Deck, eins an der Bordwand und im verlängerten Rückgrat die Schiffsbewegungen und im Kopf alle Alternativen für alle Notfälle.

Nach Ablauf solch einer Nacht hat man ständig das Gefühl, kein Auge zugemacht zu haben und wird doch seltsamerweise immer aus tiefstem Schlaf geweckt. Also rinn ine Büx un rut an Deck. Siggi übernimmt von Dirk das Ruder, Aggi erklärt mir: Feuerschiff hier, Tonne da, Mitläufer hier und Querkommer

dort und da hinten das weiße Licht. Unsere Position, der letzte Wetterbericht und schon sitzen wir allein da. Einmal die Nase richtig voll Wind genommen, die Segel gecheckt und so langsam geht es gut.

Zum ersten Mal auf See, mache ich es mir am Kartentisch bequem, rechne Gezeiten und Kurse aus, stecke Entfernungen ab und präge mir die umliegenden Feuer ein, dann löse ich Siggi am Ruder ab, die das Schiff durch die Nacht steuert, als hätte sie nie etwas anderes gemacht. Dabei ist sie das erste Mal nachts auf See, außer Landsicht, mit neuem Schiff und neuer Crew. Und sie war so aufgeregt. "Ob ich das wohl kann, ob mir schlecht wird, vielleicht habe ich Angst oder ich mache alles verkehrt?"

Ich bin früher mal ein paar Jahre im Chartergeschäft gefahren, da habe ich Frauen kennengelernt, die mit ihren Männern an Bord kamen, er schon mindestens dreimal Kap Horn umsegelt, sie ängstlich und voller Vorbehalte. Kaum fing das Schiff an zu wackeln, holte sie den Zwieback von unten, ging zuverlässig Ausguck und hielt exakten Kompaßkurs, während Siegmund Rüstig es vorzog, außenbords nach Kuuurt zu rufen.

Sind Frauen die besseren Seeleute???

Gegen Mittag ist das letzte englische Feuerschiff hinter der Kimm verschwunden, die Zwölfuhrmahlzeit wird vorbereitet und ich werde gleich eine Mittagsbreite machen. Eine Stunde später haben wir vorzüglich gegessen, aber ich bin zu der Einsicht gekommen, daß man sich sogar bei einer Breite verrechnen kann, ist vielleicht schon zu lange her, daß ich sowas gemacht habe und außerdem verdirbt Elektronik den Charakter und Gott erhalte mir meine guten Ausreden.

Zur nächsten Wache sag ich Schietwache, ist von 00.00-04.00 Uhr. Links ein Dampfer, rechts ein Dampfer, vorne drei und hinten vier. Wir mitten drin und Wind ist auch nicht dolle. Ein UKW fände ich jetzt gut, doch man kann nicht alles haben. So stehe ich mit Fernglas und Peilkompaß am Niedergang, vorsichtshalber geguckt, wo die Signalpistole liegt und verfolge gespannt die weißen, grünen und roten Lichter. Der nächste Dampfer passiert zwar in einer Meile Entfernung, aber so richtig ins Frieren komme ich diese Nacht nicht.

Am dritten Nachmittag auf See kreuzen wir gegen die Tide ins enge Fahrwasser nach Den Helder. Einmal hin zur grünen Tonne, dann wieder weg von der grünen Tonne und wieder hin zur grünen Tonne. Eine Oro ist halt kein Tornado aber 55° am wahren Wind plus 7° Abdrift ist mehr Höhe, als die beste Hansekogge segeln konnte. So sind wir zuversichtlich nach Niedrigwasser Weg über Grund gut zu machen und rechtzeitig vor Ablauf der Duschöffnungszeiten festzumachen.

Es klappt, ich wasche mir den Schweiß und die Anspannung der vergangenen zwei

Wochen von der Haut und mit frischen Klamotten am Leibe, habe ich noch richtig Lust die Außenhaut zu schrubben — alle denken, ich bin verrückt. Hanswerner geht telefonieren, was er ab heute jeden Abend macht und ich rechne unsere Distanz nach, also für alle, die meinen, ein Wharram ist ein schnelles Schiff, unsere Segelzeiten: In 53 Stunden 189 sm abgesegelt. Das enspricht einem Schnitt von 3,5 kn. Über die meiste Distanz hatten wir raumen Wind von 2-3 Bft. und ruhige See. Mit allen Einrumpfschüsseln, die ich bis jetzt gesegelt habe, hätte ich das auch geschafft, aber tauschen möchte ich nicht. Die Vorteile unseres Schiffes liegen ganz woanders, doch ich will jetzt nicht ins Schwärmen kommen.

Das Leben ist hart an der Küste und so sieht uns das Meer nächsten Tags schon wieder. Die Sonne brennt an Deck, unser 20 PS Johnson röhrt. Viel zu wenig Sonnencreme an Bord, wer denkt auch schon daran, für Anfang Mai auf der Nordsee so etwas einzupacken. Für Aggi und Dirk wird die nächste Freiwache ihre wohl schicksalhafteste, wie sich neun Monate später herausstellte.

Ein paar Tage später südlich Ameland: Wind SW 5-6, doppelt gereffter Besan und Fock. Ab und zu fegt eine Schauerböe von knapp 7 Bft über uns hinweg. Das Segeln ist kalt, aber spaßig. Wir laufen um die 6 kn, manchmal 7-8 und können dabei noch Filterkaffee kochen und aufrechten Hauptes über unsere 80 m² Decksfläche schlendern. Bbd voraus taucht ein Fährschiff und hinter uns eine ganz dicke schwarze Wolkenwand auf. Beide kommen sehr schnell näher. Verdammt, wo will die Fähre hin, mal ändert sie nach Bbd., mal nach Stb., einem mir nicht ersichtlichen Fahrwasserverlauf folgend. Ich entschließe mich, einfach Kurs zu halten, da ich sowieso nicht weiß, ob sie im nächsten Augenblick nach rechts oder nach links wegschießt. Jetzt hupt die auch noch, nicht etwa ein oder zwei kurz, nein, einmal lang und ich bin genauso schlau wie vorher. Der Schweiß steht mir auf der Stirn, da ändert sie nach Bbd. Ruder Steuerbord, Besanbulle los, Schot dicht, Besan über, Fock über, weiter anluven und 30-40 m vor uns fährt der Idiot mit voller Fahrt an uns vorbei. Idiot wird der auch gedacht haben, aber ich fühle mich bis heute im Recht.

Fortsetzung in der nächsten Ausgabe.

Veranstaltungskalender

Veranstaltungen:

IMM 91 IN ÖCKERÖ

Außer dem bereits bekanntgegebenen Termin, nämlich dem 18. bis 21. Juli und dem Austragungsort Öckerö bei Göteborg sind uns leider immer noch keine Einzelheiten über das Treffen bekannt.

An einer Teilnahme Interessierte sollten sich jedoch bei Manfred Schulz-Kosel, Am Reff 1, 2305 Heikendorf, Tel.: 0431/241709 melden, damit ihnen Unterlagen zugeschickt werden können, sobald diese zur Verfügung stehen. Auch ist es dann möglich, eine Liste der voraussichtlichen Teilnehmer zu versenden, auf daß Verabredungen für eine gemeinsame Hinfahrt getroffen werden können.

Regatten:

07.06. bis 09.06.91: FORMEL-28-GRAND-PRIX in Bremerhaven. Wertungslauf zur Europameisterschaft. Am 08. und 09.06. sind außerdem Regatten für die HOBIE-CAT-Klassen 18, FORMULA und 21, die MICRO-CLASS sowie für alle Arten von Kreuzer-Multihulls vorgesehen. Gesegelt wird Klassenweise bzw. nach Texel-Yardstick. Ausschreibungsunterlagen und Meldungen bei:

K.-R. KÜSTNER, Auf den Hornstücken 13, 2800 BREMEN

oder

Heino Picker, in Fa. Multiboot, Am Seedeich 39, 2850 BREMERHAVEN

Regionalversammlungen

Regionaltreffen in Berlin

am 27.04.91, 19.00 Uhr.

Der Ort steht noch nicht fest, kann aber bei Gero Pischke unter Telefonnummer 030/4333847 erfragt werden. Gast ist der Konstrukteur Kurt Diekmann.

Mitgliedertreffen Bayern:

12. April 1991 — ab 19.00 Uhr

im Rhaeten-Haus

REDAKTIONSSCHLUSS:

Nr. 61:
30.04.1991 Redaktionsschluß
01.06.1991 Erscheinen

Nr. 62:
31.07.1991 Redaktionsschluß
01.09.1991 Erscheinen

Nr. 63:
31.10.1991 Redaktionsschluß
01.12.1991 Erscheinen

Video-Verleih

Video-Verleih über Klaus Lenk, Burgsstrasse 45, Postfach 1446, Tel.: Firma: 04941/3310, privat: 04941/8255

Multihull Mitglieder können folgende Videos kostenlos entleihen (3,50 DM Portokosten): Um etwas Geduld wird aber zur Zeit gebeten, da noch eine lange Warteliste besteht.

Abgesehen davon, daß die komerziellen Bänder einen Kopierschutz besitzen, dürfen aus rechtlichen Gründen keine Kopien angefertigt werden. Der Verein könnte sich sonst erheblichen Ärger einhandeln.

Wenn aber die Originale zum internen Verleih an Mitglieder kommen, muß ein zügiger Rückversand gewährleistet sein. Anderenfalls kommt es zu extrem langen Wartezeiten.

1. Shangri la auf zwei Rümpfen um die Welt
2. Shangri la Abenteuer Karibik
3. DDR Reviere Ostseeküste und Bodden gewässer
4. Faster than the wind (Transantlantikrace)
5. Race round Britain
6. All Islands to starboard (Rund England Race)
7. Kleine Sommerreise nach Helgoland (Wölper)
8. Radar Navigation (Lehrfilm)
9. Decca Navigation (Lehrfilm)
10. Nachtfahrt in der Praxis (Lehrfilm)
11. UKW Sprechfunk (Lehrfilm)
12. Radar Übungsdiskette (für PC-MS-DOS)

Feld der Formel 28 beim GP von Bremerhaven (Foto Gilles Abeloos)

Bootsmarkt · Flohmarkt

Inserieren für Mitglieder frei

Dragonfly 800 neuwertig, 8.0 x 6,0 x 0,35 mit reichhaltigem Inventar, in gutem Trimm gegen Gebot zu verkaufen. Bitte Info anfordern über Tel.: 040/5531963

I wish to buy a used **DRAGONFLY** Trimaran. Write in German or English and tell me about your boat! Or telephone me at NAT + 08-261806.
Adress: Anders Jonsson
Fredrikslundsv. 9
16144 Bromma Sweden

Suche Chartermöglichkeit für einen sportlichen ca. 8-10 m **Trimaran** (z.B. Dragonfly) für 1-3 Wochen. Bevorzugtes Revier ist die Nord- oder Ostsee. Angebot bitte an Stefan Pölkow Tel: 089/46008612 oder 089/392755 ab 19.00 Uhr.

Trimaran Ausleger (2 Stück) GKF-Sandwich Bauweise
Länge 6,70 m, Breite 0,53 m mit vier schwenkbaren Armen aus Edelstahl DM 1.900,-- Telefon 06051/72122

Wir haben zuwenig Zeit zum Segeln, deshalb verkaufen wir unseren **Dragonfly 800,** Mark 2. Bj. 1988, B-Nr. 127, komplett mit Trailer, APN 4, Tillerpilot 1600, 2 Kompasse, Echolot, Logge, Dinghi Zodiak, 4 PS Evinrude L/S, Sprayhood, Kuchenbude, in Saison 1990 drei Tage gesegelt...Tel.: 04298/30644

Tiki 21 zu verkaufen
Günther Jürgens, Sönnenweg 35, 2000 Hamburg 70

Suche für Sommer 91 und später trailerbaren **Kat** (French Cat, Strider Club, Tiki 26...) oder Tri bis ca. 1,4 to Anhängelast zu mieten. Termine und Entgeld nach Absprache Evtl. auch Mitgliedschaft. Tel.: 0621/853290

Zu Verkaufen
WATT-AS, der Wassergenerator für Segelyachten, günstig vom Hersteller überholt. Ingo Husmann Tel.: 089/229173

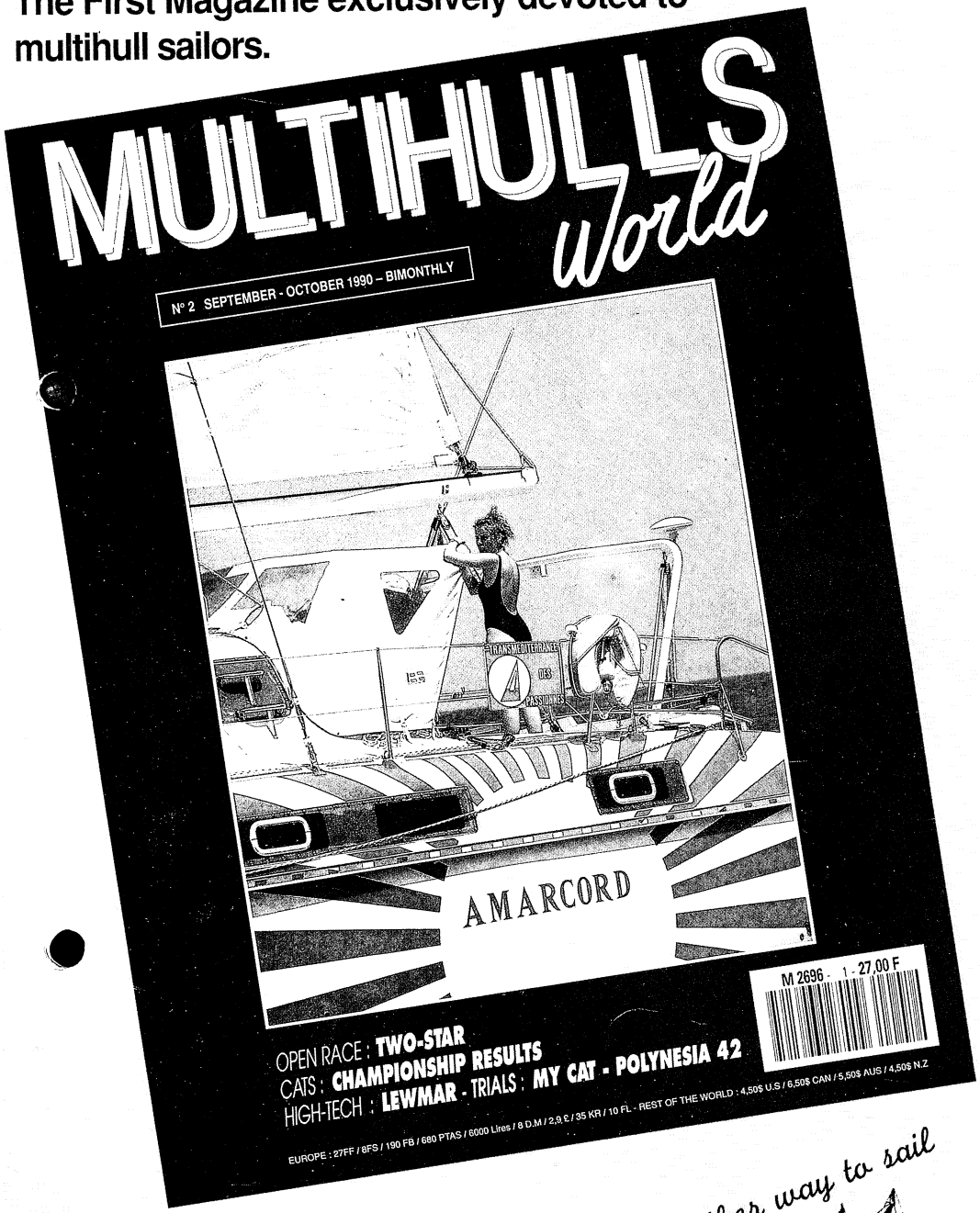
Typhoon-Trimaran, Derek Kelsall, Baujahr 1982, Länge 7,65 m (mit Spoiler 8,20 m), Breite 6,10 m, Gewicht: ca. 700 kg, Großsegel 18 m², Fock 15 m², Motorhalterung, Yamaha 4 PS, Topplicht, Innenleuchte, Batterie, Schalttafel, Fender, Festmacher, Anker mit Kettenvorlauf und 30 m Leine, Antifouling, Bodenseezulassung, mit Tandem-Trailer, Zul. Gesamtgewicht 2000 kg. Preis 18.000,-- DM
Gerhard Hufnagl Tel.: 07146/3204

Suche **Katamaran Iroquois** oder ähnlich, werftausgebaut, bis ca. 10 m Länge, gut erhalten, segelfertig, Kurt Hinz Tel.: 09443/6442

QUEST 31, Bj. 84 sehr gut ausgestattet, u.a. 7 Segel + Spi, festes Beiboot mit 2 PS Motor SatNav etc. ab Hamburg für DM 72.000 Tel.: 040/8992787 oder Hollesen, Notkestr. 19, 2000 Hamburg 52

Crocodile Formel 28
Schneller Cruiser/Racer
max. 4 Kojen, Länge: 8,52, Breite: 5,4 m, Tiefgang: 0,25/1,4 m, Gewicht: ca.: 750 kg, Segelfläche: Groß: 42 m², Fock: 9 m², Spi: [illegible] m², Preis: VB 59.000,- DM
Info: Karl-Rudolf Küstner
Auf den Hornstücken 13
D-2800 Bremen 1
Tel.: 0421/235397 (privat)
0421/4493487 (Geschäft)

The First Magazine exclusively devoted to multihull sailors.



Bimonthly Publication in English published by MULTICOQUES MAGAZINE, 21 bis, Centre Commercial du Nautisme. 83400 Hyéres. France. Tél : 33-94-57-32-02

the other way to sail

Inhaltsverzeichnis

Seite

1 Impressum

3 Worte des 1. Vorsitzenden

5 Protokoll der Mitgliederversammlung

8 Bericht über das abgelaufende Jahr

Literatur

10 Vom Seemann Kuttel Daddeldu

11 Die Wattfahrt früher und heute v. A. Petersen

Aktuelle Seite

12 Aus DHI wurde BSH

14 Maritime Außenstelle in Rostock

14 Die Multihull-Frage

Technik

15 Warnung vor dunkelfarbigen Anstrichen

16 Eine andere (Selbst-) Baumethode

Fahrtenberichte

19 Bericht von Änne Nienaber und Jens Belau

25 Reisebericht 1987-1990 v. R. Wimmer

33 Bericht von Änne Nienaber und Jens Belau

27 Reise mit „Doppelspiel": Von Passau nach Bodrum

Berichte aus den Regionen

31 Herbsttreffen in Kiel

31 Einladung für das Pfingsttreffen

31 Region Hamburg

34 4. Treffen der Berliner Multihuller

35 Region Bayern

Seite

Dies und das und sonstnochwas

36 Zum Bericht: „Maldives — ein Traumschiff" v. A. Tassotti

37 Multihull-Mehrrumpf-Literatur

38 Mitseglerbörse

39 Die Wattfahrt heute von der Ems bis Brunsbüttel

Vorstellung neuer Boote

41 Tiki 28

42 Cataclub 32 „Passion"

43 Hurricane 6.5

Die Wharram-Seiten

44 Das Gaia-Projekt

45 KENA

Veranstaltungskalender

50 Veranstaltungen, Regionalversammlungen

51 **Video-Verleih**

52 **Bootsmarkt-Flohmarkt**

54 **Inhaltsverzeichnis**

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

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

Typ _____

Bootsname _____

Segelzeichen und -Nr. _____ Baujahr _____

Ständiger Liegeplatz: _____

_____, den _____

VORNAME, NAME (bitte in Druckbuchstaben): _____

_____

Anschrift: _____

Tel.-Nr. (Geschäft/Privat): _____

Jährlicher Mitgliedsbeitrag DM 60,— Scheck über Jahresbeitrag ist beigefügt

ANMELDUNG ZUR YACHT-LISTE

Typ des Bootes: _____

Name des Bootes: _____

Maße des Bootes (Länge x Breite/Tiefgang) _____

Segelfläche: _____ Konstrukteur/Selbstbau: _____

Von welcher Werft wurde das Boot gebaut?: _____

Baujahr: _____ Name des Eigner: _____

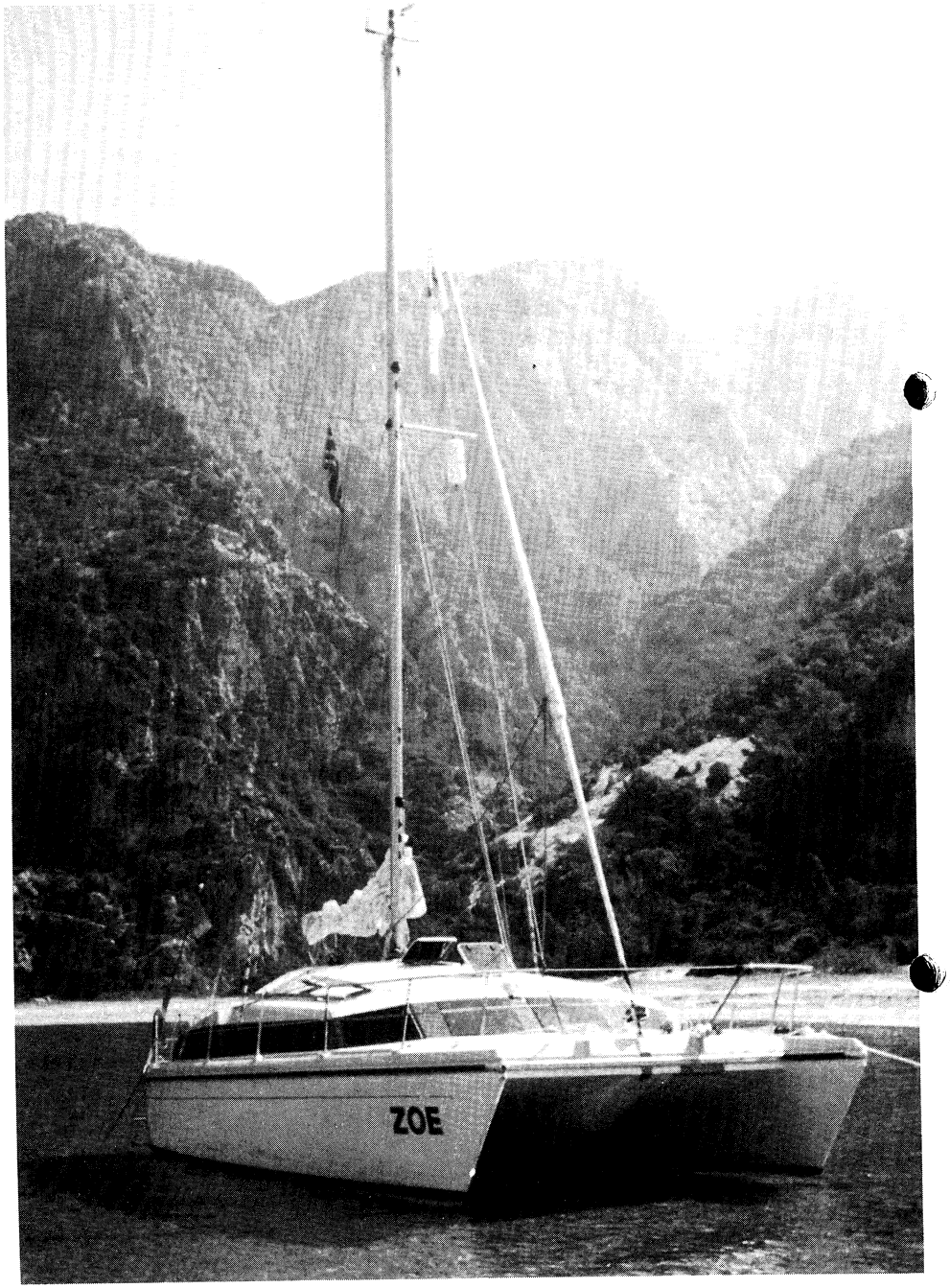
Anschrift des Eigners: _____

Heimathafen des Schiffes: _____

Art des Bootes: Cat / Tri / Mono

Rufzeichen der Funkstation _____

Ständiger Liegeplatz: _____



Entnommen aus Prout-World