Der Mehrrumpf-„Bote"

MULTIHULL

Deutschland

Nr. 61 1991/2

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

Geschäftsführung: Multihull Deutschland, Parkallee 227, 2800 Bremen, Frau Bode
1. Vorsitzender: Heinrich M.C. Wölper
2. Vorsitzender: Gero Pischke, Am Tegeler Hafen 28G, 1000 Berlin 27, Gesch.: 030/884 22-212, Priv.: 030/4 33 38 47
Kurt Diekmann, Grünwalder Straße 69, 8000 München 90, Tel. 089/64 37 48
Schatzmeister: Klaus Lenk, Parkstraße 21, 2960 Aurich, Tel. Priv.: 0 49 41 / 82 55, Gesch.: 0 49 41 / 3310 o. 1 08 85, Fax: 0 49 41 / 6 48 94

Redaktionskomitee:

Vorsitzender: Bernd Huse, Altmannstr. 10, 2800 Bremen Tel. Priv.: 04 21 / 34 58 47
Dr. Franz X. Münch, Hamburger Str. 142, 2800 Bremen 1 Gesch.: 04 21/5 38 30 90, Priv.: 04 21/49 43 83
Frank Nieswandt, Liegnitzstr. 25, 2800 Bremen 21, Priv.: 04 21/6 16 24 77
Heino Picker, Am Seedeich 11, 2850 Bremerhaven, Tel.: 04 71/7 40 52
Karl-Rudolf Küstner, 2800 Bremen, Auf den Hornstücken 13, Gesch.: 04 21/ 4 49 34 87, Priv.: 04 21/23 53 97
Technik: Kurt Diekmann, Anschrift s.o.

Regionalobleute

Ostfriesland: Dr. Arthur Petersen, Dr.-Reil-Weg 19, 2950 Leer, Tel.: 04 91/50 07
Schleswig-Holstein: Manfred Schulz-Kosel, Am Reff 1, 2305 Heikendorf, Gesch.: 04 31/21 94 47, Priv.: 04 31/24 17 09
Hamburg/Elbe: Rolf Westermann, 2000 Hamburg, Tel. 040 / 3 90 41 10
Weser: Heino Picker
Nordrhein-Westfalen: Lothar Brausem, Einheitstr. 6, 5000 Köln 60, Tel. 02 21/ 73 46 64
Rhein-Main: Frank Kisch, Auf der Schlicht 107, 6203 Hochheim, Gesch.: 06 146/97 01, Priv.:06 146/24 10
Südwest: Hartmut Theodor Pilgram, Höfe 24, 7298 Loßburg Tel.: 07 44/63 51
Süddeutschland: Kurt Diekmann, Anschrift s.o.
Berlin: Gero Pischke, Anschrift s.o.
Adria, östl. Mittelmeer: Ernst W. Barth, Klingerstr. 38, 8000 München 70, Gesch.: 089/ 7 60 00 33, Priv.: 089/7 60 23 00

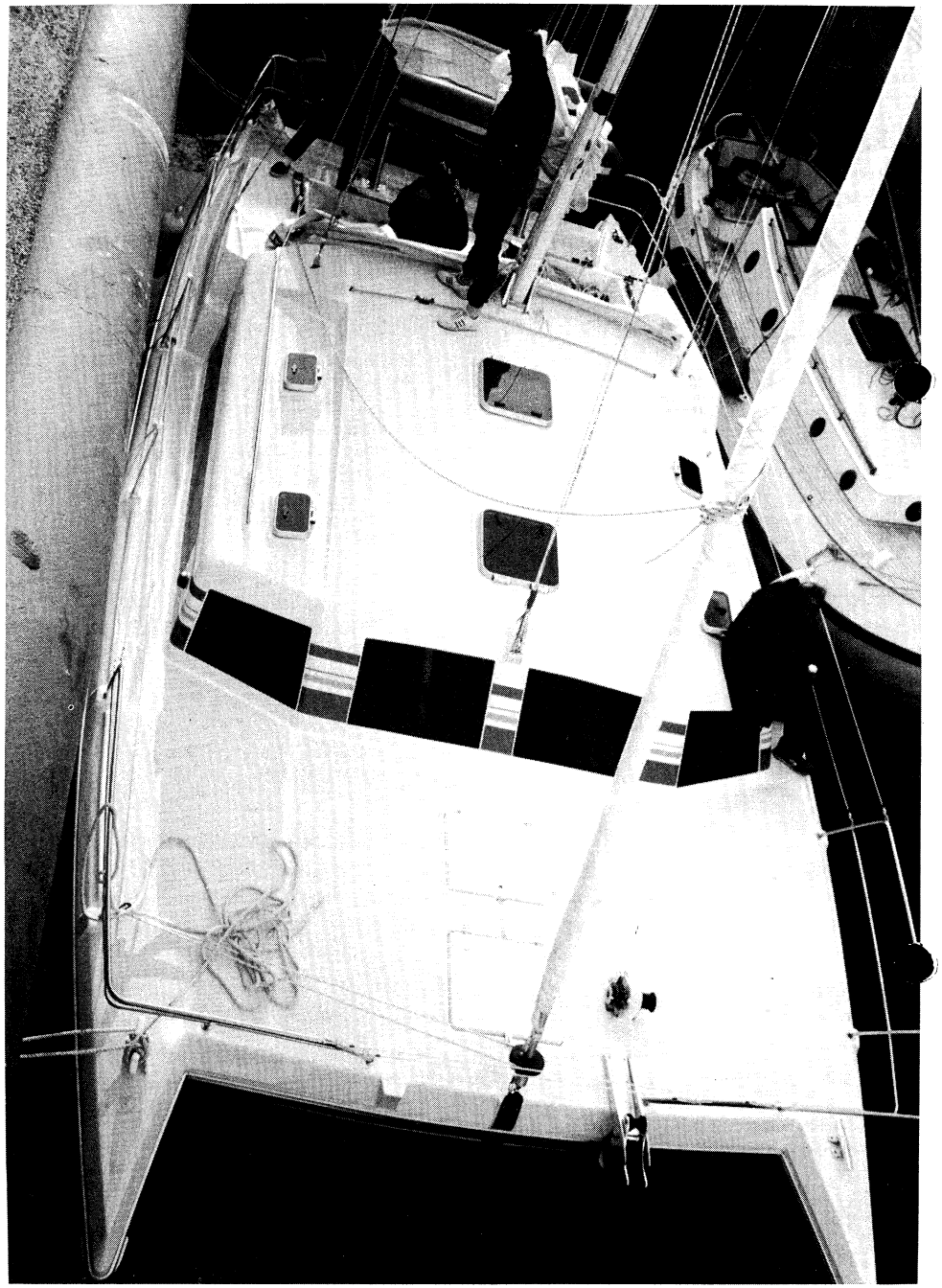
Verwaltung

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

Alle Multihull betreffenden Anfragen bitte direkt an die Regionalobleute richten.

Titelfoto: KENNEX 380



„Briger", Snowgoose 37

Worte des stellvertretenden Vorsitzenden

An dieser Stelle waren bisher die Worte des ersten Vorsitzenden von Ihnen zu lesen. Da Herr Wölper wegen seines Gesundheitszustandes von der Vorstandarbeit entlastet werden möchte, und weil er zur Zeit bei der Kur weilt, habe ich mich entschlossen, diese Zeilen als sein Stellvertreter zu verfassen. Ich werde jetzt stellvertretend die Geschäftsführung übernehmen, bis über die weitere Zuständigkeit bei der nächsten Mitgliederversammlung beschlossen wird.

Zunächst jedoch zur Vorstellung meiner selbst: Mein Name ist Gero Pischke, ich bin 29 Jahre alt, alleinstehend und von Beruf Versicherungskaufmann (tätig als Maklerbetreuer). Meine Begeisterung für Mehrrumpfboote nahm ihren Anfang beim A-Cat-Segeln (offener Einhand-Rennkatamaran, Konstruktionsklasse). Durch meine Kontakte bei Multihull Deutschland begann ich dann auch mit der Fahrtensegelei auf seegängigen Katamaranen. Ein eigenes Hochseeschiff besitze ich allerdings nicht. Mir fehlt auch das nötige Know-How, mir selbst eines zu bauen. Ich hoffe, daß meine Arbeit für den Verein trotzdem von Ihnen gewürdigt werden kann. Genügend Fachleute haben wir ja.

Da abzusehen ist, daß die Geschäftsführung nun irgendwann endgültig in neue Hände übergehen wird, will ich einigen Dingen auch eine neue Form geben. Dazu brauche ich Ihre Hinweise und Verbesserungsvorschläge. Teilen Sie mir bitte telefonisch oder schriftlich mit, was ihnen gefällt oder was Sie verbessert haben möchten, z.B. am „Mehrrumpf-Boten", an Mitgliederversammlungen, an Regionaltreffen, an unseren Präsentationen in der Öffentlichkeit usw.

Beim Punkt „jährliche Mitgliederversammlung" habe ich mir schon einige Punkte überlegt: Sie soll von der Bootsausstellung abgekoppelt werden, an einem zentral gelegenden Ort stattfinden und durch Fachreferenten attraktiver gestaltet werden. Was haben Sie für Ideen? Theodor Hüttermann und ich sind bereits an der Arbeit.

Eine weitere Frage: Darf ich diese Zeilen „an Euch" oder „an Sie" verfassen? Was ist besser? Mich persönlich spricht die erste Variante mehr an.

Und noch ein Punkt: Das Redaktionskomitee und der Vorstand freuen sich über jede Art der Beteiligung, wenn sie dazu beiträgt, die Arbeit auf mehreren Schultern zu verteilen. Für den „Mehrrumpf-Boten" sind insbesondere Fachberichte und auch Bilder über Mehrrumpf-Schiffe interessant. Das Team beginnt bereits damit, Fachreferenten zu gewinnen, die Artikel für uns schreiben. Uns wird dabei nicht stören, wenn diese Artikel Werbung beinhalten.

Bernd Huse ist freundlicherweise bereit, den Redaktionsvorsitz weiterzuführen, da ihm mehr Selbstständigkeit und Entlastung zugesichert wurde. Herr Wölpers einstige Sekretärin Frau Bode wird auch künftig schriftliche organisatorische Arbeiten, vom Verein bezahlt, erledigen.

Was unsere Präsentation in der Öffentlichkeit betrifft: Besonders gut gefiel mir die Initiative von H.T. Pilgram. Er hat sein Regionaltreffen sogar in „Segeln" angekündigt. Nachahmenswert. So erreichen wir unsere Zielgruppe auch, wenn sie nicht organisiert sind, oder unserem Verein angehören. Solche Art von Öffentlichkeitsarbeit sollte verstärkt werden.

Wer von Ihnen hilft uns dabei mit seinen Kontakten und seinen Engagement? Die Freude an unserem Verein und am „Mehrrumpf-Boten" kann nur erhalten werden, wenn die Bereitschaft zum Zusammenspiel und zum

geringen persönlichen Engagement gegeben ist (mehr Mitarbeiter bedeuten weniger Arbeit für den einzelnen).

Wie gesagt: Rufen Sie mich bitte an und machen Sie mir Vorschläge zur weiteren Vereinstätigkeit. Im voraus: Vielen Dank für diese Hilfe

Von Multihuller zu Multihuller
freundliche Grüße

Gero Pischke

Maldives wird noch gebaut!

Wenn Amateure Zeitungen machen, dann kann schon einiges passieren. Zu unseren Fehlern haben wir einigermaßen selbstbewußt immer gestanden, schon weil sie in der Regel nur wenigen auffielen. In der letzten Nummer des Mehrrumpf-„Boten" ist ein Fehler passiert, der bei aller Amateurhaftigkeit auf keinen Fall passieren durfte. Es wurde ein Bericht aus der Region Berlin veröffentlicht in dem es dem Sinne nach hieß, die Maldives wird wegen technischer Mängel nicht mehr hergestellt. Diese Meldung war falsch. Im Gegenteil, nach der Aussage des Händlers wird die Maldives noch gebaut und sehr erfolgreich verkauft. Darum möchten wir uns zunächst bei den Eignern der Maldives, die durch diesen Bericht doch einigermaßen verunsichert wurden, entschuldigen und natürlich bitten wir die Werft und die Händler um Verzeihung, wenn dies überhaupt noch möglich ist.

Bernd Huse

Literatur

Vom Seemann Kuttel Daddeldu

Das Gesellenstück

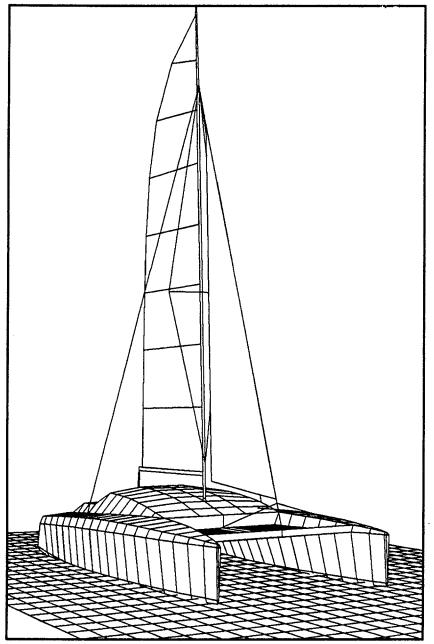
Mahagoni auf Eiche furniert.
Deckel sauber scharniert.
Alle Bretter gefedert, gespundet.
Die Ecken fein weich gerundet.
Deine Ehre, zum Beispiel, ist nicht dasselbe
Wie bei Peter dem Großen L'honneur. —
Übrigens war ich — (Schenk mir das gelbe
Band!) — in Altona an der Elbe
Schaufensterdekorateure. — Hast du das Tuten gehört?
Das ist Wilson Line. Wie? Ich sei angetrunken? O nein, nein! Nein!
Ich bin völlig besoffen und hundsgefährlich geistesgestört.
Aber sechs Pfund sind immer ein Risiko wert.
Wie du mißtrauisch neben mir gehst!
Wart nur, ich erzähle dir schnurrige Sachen.
Ich weiß: Du wirst lachen.
Ich weiß: Daß sie dich auch traurig machen.
Obwohl du sie gar nicht verstehst. Und auch ich —
Du wist mir vertrauen — später, in Hose und Hemd.
Mädchen wie du haben mir immer vertraut.
Ich bin etwas schief ins Leben gebaut.
Wo mir alles rätselvoll ist und fremd,
Da wohnt meine Mutter. — Quatsch! Ich bitte dich: Sei
recht laut!
Ich bin eine alte Kommode.
Oft mit Tinte oder Rotwein begossen;
Manchmal mit Fußtritten geschossen.
Der wird kichern, der nach meinem Tode
Mein Geheimfach entdeckt. —
Ach Kind, wenn du ahntest, wie Kunitzburger Eierkuchen
schmeckt! Das ist nun kein richtiger Scherz.
Ich bin auch nicht richtig froh.
Ich habe auch kein richtiges Herz.
Ich bin nur ein kleiner, unanständiger Schalk.
Mein richtiges Herz. Das ist anderwärts, irgendwo
Im Muschelkalk.

Joachim Ringelnatz

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

Soltwaters — Wattseglerverein e.V.

Feststellung und Überlegungen Betr. Befahrensregelung in den Wattenmeer-Nationalparks.

Immer wieder wird der BMV angemahnt, endlich in weitesten Teilen dieser Nationalparks (Zone I bzw. Ruhezone) dort, wo jetzt „Betreteverbot" ist, auch ein „Befahrensverbot" zu verordnen, als wenn nicht folgende Tatsachen bestünden, auf die wir seit Jahren hingewiesen haben: (Abgesehen davon, daß keine rechtfertigende Ermächtigungsgrundlage besteht.)

1. Seit Jahren stellt die zuständige Behörde des BMV durch Verkehrszählungen, die vor dem Befahrensverbots-Antrag der Länder nicht durchgeführt wurden, immer wieder fest, daß kein Regelungsbedarf bestehe, da in der Zone I nur ungewöhnlich wenig Boote angetroffen werden. Für den nur die Sportverkehrsfrequenz auf Binnengewässern Gewohnten: Auf dem Watt fragt man nicht, wieviele Boote auf einen Quadratkilometer kommen, sondern wieviele Quadratkilometer auf ein Boot kommen!

2. Keine einzige wissenschaftliche Arbeit über das Watt enthält die Forderung nach einem derartig ausgedehnten zonalen Befahrensverbot, selbst nicht die einzige, die sich mit Naturschutz und Befahren des Watts speziell befaßt. (Dietrich und Köpff, Vogelwarte Helgoland.). Diese Arbeit bildet übrigens eine der Grundlagen für unseren „Abstandsvorschlag". Die überzogenen Forderungen sind womöglich aus Unkenntnis über das Befahren des Watts mit der Zeit entstanden, als Forderungen des Naturschutzes aus gewissen politischen Gründen mehr und mehr auf Gehör hoffen durften. (Vergleiche die Zonierungskarte mit Legende der Naturschutzkonzeption von Augst und Wesemüller von 1979 im „Nordseegutachten" des Bundes von 1980, S. 365 einerseits und die zonalen Befahrensverbots-Forderungen oben genannter Ausdehnung von Wesemüller heute!).

3. Das geforderte „Wegeverbot" für die Hochwasserzeit würde den Verkehr paradoxerweise gerade in den bezeichneten Fahrwassern konzentrieren, die eben keine künstlich angelegten Wege sind wie in Naturschutzgebieten an Land, sondern im Tidegebiet von der Tierwelt bevorzugte Lebensadern. Ebenso paradox ist, daß mit dem „Wegeverbot" das umweltfreundliche Segeln umstandshalber weitgehend durch Motorfahrt ersetzt werden müßte.

4. Die Vogelwelt des Watts hat sich — Naturschutz bestätigt — selbst mit dort seit Jahrzehnten nicht beobachteten Arten deutlich vermehrt bis hin zu notwendigen „Bestandsregelungen" durch die Nationalparkverwaltung, und das ohne Befahrensregelungen. Zwar sind nach wie vor einige seltene Wattvogelarten, die nur am unbefahrbaren Rand des Wassers zu finden sind, tatsächlich bedroht, aber nicht durch das Befahren, sondern durch ein ökologisches Ungleichgewicht innerhalb der Vogelwelt (Silbermöven!) und allenfalls durch unkundige Urlauber im Uferbereich von Küste und Insel. Auch die Seehunde haben sich nach der verheerenden Seuche erstaunlich schnell wieder erholt.

5. Dem Watt drohen Schäden bekanntlich von ganz anderer Seite als dem Befahren. Dem gegenüber ist das Befahren mit Segelbooten und auch Motorbooten in sog. Ver-

drängungsfahrt derartig indifferent, daß es getrost hinweg gedacht werden könnte, ohne daß sich an der Gefährdung etwas ändern würde. Ein Accumulationseffekt also scheidet aus. Ebensowenig ließe sich ein derartiges Befahrensverbot mit dem „Vorsorgeprinzip" begründen, zumal jetzt schon keine Zunahme effektiven Sportbootverkehrs auf dem Spezialkenntnisse erfordernden Watt zu beobachten ist. Übrigens ist von Belang, daß schon vor Jahrhunderten eine, was die Querbeetfahrt, das Ankern und das Trockenfallen betrifft, weit höhere Befahrensfrequenz bestand. (Nach u.a. Zollisten von Terschelling.)

6. Eine überhaupt Beachtung bewirkende Bezeichnung ganzer Zonen müßte sehr eng sein. Sie müßte in jedem Frühjahr erneuert werden. Aus Zeitgründen und Kostengründen wäre das sicher weder machbar noch zu rechtfertigen. Dabei wären Prinzip-Folgekosten besonders schwer einsehbar.

7. Eine gleichwohl durchgeführte Sperrung würde dem Wattfahrer und weiten Teilen der Öffentlichkeit eindeutig den Vorrang von Opportunismus vor einem rein sachlich und unpolitisch festgestellten Regelungsbedürfnis vor Augen führen. Eine Akzeptanz selbst durch die Gutwilligsten wäre nicht zu erwarten. Erfahrene Naturschützer stellen resigniert fest: (Ornithologe Prof. Goerlich auf der ABN-Tagung in Bonn, Okt. 1990) „Selbst im Bereich umschriebener Naturschutzgebiete wie einer Rheininsel sind, praktisch und statistisch gesehen, Ordnungsverfahren ein „Stumpfes Schwert".

8. Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs erfordern eine Beibehaltung der Wattfahrt auch außerhalb der natürlichen Tiefs, die als Fahrwasser genutzt werden. Es handelt sich ja um einen durchgehenden Schiffahrtsweg von Texel bis Sylt, der, genauso wie in früheren Jahrhunderten wegen seines Inselschutzes gegen die offene Nordsee, große Bedeutung hat zwischen den Nordseeanrainern und zunehmend denen der Ostsee, jetzt nach dem Wegfallen des „Eisernen Vorhangs". Durch das geforderte Befahrensverbot zonaler Ausdehnung würde dieser Weg durch die großen zur Nordsee hin völlig offenen Gats, mit gefährlichen Umwegen, z.T. starkem Strom und grobem Seegang und durch völlige Unterbrechung z.B. im Hohe-Weg-Wattbereich, ganz erhebliche entwertet.

9. Mit ganz wenig Aufwand wäre gemäß unserem bekannten Abstandsvorschlag dem Naturschutz im Watt wesentlich besser gedient und Akzeptanz erreicht.

— Abstandsschilder nach bewährtem Muster im Ausland, die am seewärtigen Rand von Brutkolonien und Vogelraststätten, oberhalb der Hochwassergrenze dauerhaft angebracht, dem Wattfahrer unmißverständlich sagen, daß er sich dort nicht nähern darf.

„... 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. (040) 363891, Fax (040) 363894

Das leuchtet dem Gutwilligen ein als augenfällig gerechtfertigt. Der mutwillige Störer ist dann auch leichter zu fassen. Draußen auf dem überfluteten Watt kann entgegen den unwissenschaftlichen Behauptungen der Naturschützer gar nichts gestört werden, schon gar nicht „nachhaltig". Das gilt auch für mausernde Vögel in den bekannten Mausergebieten, die sämtlich ohnehin kaum befahren werden. Daß die flinken Seeschwalben sich durch ein Boot beim Fischen stören lassen, ist eine immer wieder nachgeplapperte Mär.

— Wie bisher gelbe Sperrtonnen um die einzelnen — zusammen hunderte von Quadratkilometer weiten — Seehundschutzgebiete wegen der dort liegenden Seehund-Aufzucht-Bänke, für die ein gewisses Umfeld anzuerkennen ist.

— Beschränkung der Motor-Gleitfahrt auf die Fährstrassen und der Surfer, die ja sehr schnell gleiten können, auf Bereiche um deren ohnehin praktisch eingehaltene Erholungszentren, so, wie es den jeweiligen regionalen Notwendigkeiten entsprechen würde.

(Dr. Petersen, 1. Vorsitzender „Soltwaters"
2950 Leer, Dr. Reilweg 19, Tel.: 0491/5007

Lothar Brausem gibt Tips für Bootsausstellungen:

Zwei Ausstellungs-Termine sollte man für dieses Jahr — 1991 — vormerken:

— Grand Pavois La Rochelle/Frankreich

11.-16. September 1991

— Southampton und Multihull World Boat — Show/England

13.-21. September 1991

zu La Rochelle:

Köln-Paris-La Rochelle per Auto und Autobahn sind etwa 900 km.

Autobahngebühren in Frankreich ca. DM 70,-- DM für eine Richtung.

Das Nadelöhr auf dieser Strecke ist Paris. Für Ausländer ist die Austellung bei Vorzeigen des Reisepasses kostenlos. Informationen zur Austellung, zu Veranstaltungen und zu Hotels erhält man bei Tourist Information am alten Hafen in der Stadt.

In 1990 waren 19 Mehrrümpfler bis 24 m Länge ausgestellt.

Wenn man schon in La Rochelle ist: die Ile de Re — per Brücke zu erreichen — ist einen Tagesausflug wert. Für Auge, Herz und Bauch gibt es Erfreuliches, und das alles bei südlich schönem Wetter. Es wäre sogar eine Überlegung wert, in einem Hotel auf der Insel zu wohnen. Fahrzeit bis zur Austellung etwa 30 Minuten. Zur Southampton und Multihull World Boat — Show, Mayflower Park

Hier werden natürlich überwiegend englische Schiffe gezeigt. Für 1991 werden mehr als 20 Schiffe erwartet.

Beide Austellungen liegen dicht beieinander und sind zu Fuß erreichbar. Multihull World kostet keinen Eintritt.

Die schnellste Möglichkeit über den Kanal: per Hovercraft. Abfahrt ab Calais oder Boulogne etwa alle 30 Minuten. Die Überfahrt dauert ca. 35 Minuten und kostet für Auto und zwei Personen zwischen DM 300,-- und DM 500,-- für Hin- und Rückflug — abhängig von der Aufenthaltsdauer auf der Insel und der Länge des Autos.

Die Überfahrt mit der normalen Fähre (Calais-Dover) dauert etwa 1,5 Stunden und kostet zwischen DM 210,-- und DM 320,--; Konditionen wie oben.

Hotels sind in England recht teuer. Aber bei „Bed and Breakfast" — Adressen gibt es in jedem Ort bei Tourist Information — ist man gut und preiswert aufgehoben.

PS: In England kann man Schiffszubehör günstig einkaufen.

Lothar Brausem

Man darf den Boots-Trailer zweckentfremden!

von Lothar Brausem

Boots-Trailer gehören zu der Kategorie von Kfz-Anhängern, die nach § 18 Abs. 2 als Spezialanhänger zur Beförderung von Sportgeräten oder Tieren für Sportzwecke zulassungsfrei sind. Sie müssen deshalb weder versteuert noch versichert werden. Sie unterliegen auch nicht der Prüfung nach § 29, StVZO (TÜV-Vorführung)

Daraus hat sich die Meinung gebildet, solche Anhänger seien wegen Steuerhinterziehung und Verstoß gegen das Pflichtversicherungsgesetz strafbar. Es gab entsprechenden Ärger. Das OLG Stuttgart hat zu diesem Thema ein Grundsatzurteil gefällt.

Der § 18 StVZO beschreibt die Zulassungspflicht von Kraftfahrzeugen und Anhängern. Danach müssen solche Fahrzeuge eine Betriebserlaubnis und ein amtl. Kennzeichen haben.

In Absatz 2 dieses § werden Ausnahmen zugelassen, allerdings wurden für Spezialanhänger für Sportzwecke keine Einschränkungen gemacht; somit kann also auch keine zweckswidrige Verwendung stattfinden. Wer also mit seinem Boot-Trailer etwas transportiert, das mit einem Schiff wenig Ähnlichkeit hat, muß kein schlechtes Gewissen haben.

Aber man sollte das Aktenzeichen des Urteils als Argumentationshilfe im Fall des Falles zur Hand haben: 6 Ss 296/88

Jugoslawien — quo vadis?

Jugoslawien ist ein Problem: was schreibt man über ein Land, von dem man nicht weiß, ob es zum Zeitpunkt der Veröffentlichung schon wieder ganz anders aussieht?

Jugoslawien ist der deutschen Mittelmeer-Skipper Lieblingsland. Zwar ist sein Stück vom Mittelmeer-Kuchen 1990 um fünf Prozent zurückgegangen, machte aber immer noch stolze 43 Prozent aus. Der Grund war (1990!) noch nicht die politische Unsicherheit, sondern vielmehr die rabiate Preispolitik: es wurde kassiert auf Teufel komm raus, am liebsten ohne Gegenleistung. Daran wird sich, so steht zu befürchten, auch 1991 nicht viel ändern. Zwar ist ein neues Gesetz für den nautischen Tourismus in Arbeit, es wird aber wohl erst 1992 in Kraft treten. Deshalb bleibe ich für diesmal bei einer rein politischen Schätzung.

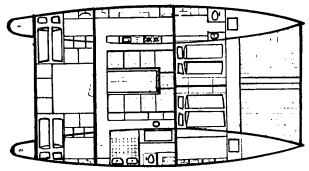
Fällt Jugoslawien auseinander? Ich meine, daran kann es keinen Zweifel mehr geben, der Zerfallprozeß wäre nur noch durch blanke Gewalt, sprich die Armee, zu verhindern. Wird es dazu kommen? Nach Meinung maßgeblicher slowenischer und kroatischer Politiker ist damit nicht zu rechnen. Slowenien kalkuliert folgendermaßen: eine Loslösung Sloweniens dürfte Serbien, dem großen Gegenspieler, so unrecht nicht sein, denn dies würde die ebenfalls angestrebte Loslösung für Kroatien erschweren, das dann den Rest-Republiken (Serbien, Voivodina, Montenegro und Bosnien) allein gegenüberstehen würde. In Kroatien ist die politische Führung offensichtlich bemüht, die Brisanz der „autonomen" serbischen Gemeinden (im Wesentlichen die Orte um Knin, Obrovac, Benkovac, Drnis) durch schlichtes Ignorieren leerlaufen zu lassen. Den Nationalisten in Serbien soll kein Anlaß geboten werden, aus der selbsterklärten Autonomie dieser Gemeinden politisches Kapital zu schlagen.

Während die Loslösung Sloweniens vom Bund als sicher zu erwarten ist, kann dies für Kroatien noch nicht uneingeschränkt gelten; zumindest wird es dort noch etwas länger dauern, denn Serbien stellt in diesem Fall Gebietsansprüche. Diskutiert wird unter Politikern dennoch jetzt schon der mögliche Zustand nach einer Abtrennung der beiden Republiken. Die meisten erwarten eine Art „asymmetrische Allianz" mit Slowenien und Kroatien auf der einen, den restlichen Republiken auf der anderen Seite. Als lockere Klammer käme eine Art „Mini-EG" in Frage.

Fazit für Touristen? Mit einem Bürgerkrieg ist in Slowenien und Kroatien in diesem Sommer wohl nicht zu rechnen, auch wird es kaum nennenswerte Unruhen geben. Mit Strassensperren durch die serbischen „autonomen" Gemeinden muß allerdings gerechnet werden, doch sollte dies nicht mehr als Unbequemlichkeit und Zeitverlust verursachen. Das Risiko, als Tourist in Jugoslawien in Unruhen oder gar einen Bürgerkrieg verwickelt zu werden, halte ich für minimal. Wer zum Beispiel keinen Grund sieht, seinen Urlaub in Griechenland zu stornieren, kann genausogut in Jugoslawien segeln. Die Versorgungslage an der Küste schien Anfang April normal zu sein, die Preise in Läden und Restaurants waren durch die Höherbewertung der D-Mark etwas niedriger als 1990 und entsprachen etwa den Preisen in Deutschland.

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

In Punkto Sicherheit regt Kurt Diekmann folgenden Informationsaustausch an:

Als wichtige Frage hätte ich gern das **Seegangsverhalten** und die **Manöverierfähigkeit** von verschiedenen Multis aufgenommen, die von ihren Eignern in verschiedenen Seegebieten bei unterschiedlichen Wetterlagen festgestellt wurden. Ich halte dies Thema für besonders wichtig, da einerseits der größte Markt an Tourenmultis von den Franzosen beherrscht wird, diese andererseits ihre Produkte nach Kategorien I, II, III eingeteilt haben, die etwa mit Zulassungen für küstennahe bzw. –ferne Seegebiete zu tun haben.

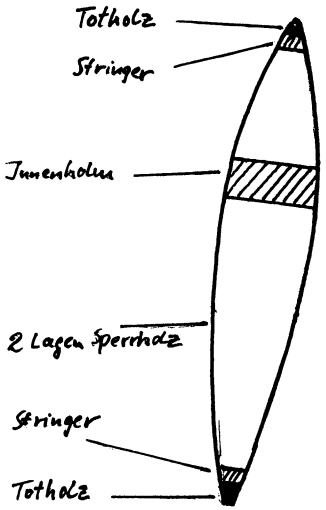
Diese Einteilung halte ich — besonders im Hinblick auf Neulinge in der Szene — für irreführend und gefährlich, da erfahrene See- und Küstensegler wissen, welche Anforderungen an Schiff und Mannschaft gerade in Küstengebieten gestellt werden.

Bei meinen persönlichen vertraulichen Gesprächen mit einer Reihe von Multiseglern habe ich zudem erfahren, daß deren Boote, ob nun 10 m oder 15 m lang, bei stärkeren Seegang und den entsprechenden Windverhältnissen nicht mehr ohne Motorunterstützung zu wenden sind! Da gleichzeitig auch die segelbare Höhe am Wind abnimmt, kann man in diesen Fahrzeugen sich nicht mehr freikreuzen! Da diese Grenzen durchaus vom Fahrzeugtyp und Revier abhängig sind, sollten die Eigner im Gemeininteresse freimütig darüber berichten.

Nochmals: Profilbau von Dr. Arthur Petersen

Küstner schreibt in Nr. 60, S. 16: „Es gibt keine einfache Methode um leichte, starke Profile herzustellen," er vergißt den Hinweis: „In Glasharz", Holz ist anscheinend als Baumaterial vergessen, obwohl es immer noch, abgesehen davon, daß Holz „arbeitet", was hier keine Rolle spielt, in Vergleich zu seinem Gewicht hinsichtlich Biege- und Bruchfestigkeit den Vergleich zumindest zu dem üblichen Glasharz nicht zu scheuen braucht.

Ich baute meine Schwerter und Ruder seit 30 Jahren aus beiderseits je zwei Lagen wasserfestem 6 mm Speerholz und einwandfrei gemaserten Innenholmen und Stirnstringern nach folgender Skizze:
Profilplan erstmal 1:1 zeichnen, Maße davon abnehmen.



Bauvorgang

1. Innenholme herstellen

2. Vor- und Achterstringer auf Schmiege hobeln

3. Zwei genau gleiche Sperrholzseiten zusägen und auf den Innenholm beiderseits ohne Wölbung genau korrespondierend aufleimen und schrauben.

4. Die Sperrholzseiten mit angelegten Dachlattenstücken (gegen Verrutschen leicht fixieren!) zusammenholen mit Schraubzwingen gegen die Vor- bzw. Achterstringer, diese verleimen und verschrauben, soweit nötig. Dabei auf exakte Symmetrie und Verwindungsfreiheit des Profils achten. Aushärten lassen.

5. 2. Lage 6 mm Sperrholz flächenhaft aufleimen und soweit nötig verschrauben. Aushärten lassen.

6. Vor- und Achterkante bündig hobeln, Totholz aufbringen, dieses profilieren.

7. Schrauben (versenkt, nicht Niro!) verspachteln, schleifen, mit Epoxy versiegeln. Ergibt eine harte und optimale glatte Oberfläche.

Anmerkung:

Den Innenholm kann auch ein Alu-Kastenprofil sein, aber lieber ein abgebrochenes Schwert als ein verbogenes und damit verklemmtes Schwert! Ich nehme nach wie vor Kauresinleim: Lange Topfzeit, Pinsel und Finger können mit Wasser gereinigt weerden, unempfindlich gegen Feuchtigkeits und Temperatur, ebenfalls fügenfüllend, keine Allergiegefahr.

In der Juni-Ausgabe von SEGELN beschreibt Jochen Pollosch die wesentlichen Unterschiede zwischen Einrumpfyachten und Katamaranen

In der YACHT 9 (24. April 1991) wird ein von dem Amerikaner Garry Hoyt (Freedom-Yachten) entwickeltes „Seehunden-Rigg" vorgestellt. Dieses Rigg, prinzipiell ein durchgelattetes Lateinsegel, stellt eine interessante Alternative für Trailerboote dar, da es innerhalb von einer halben Minute aufgestellt ist.
Außerdem ist in dieser Ausgabe ausführlich die Computer-Design Methode von Stefan Schulz aus Travemünde beschrieben.

In der Yacht 11 vom 22. Mai 1991 erschien ein Fahrbericht des französischen Katamarans PRIVILÈGE 12.00.

Die Wharram-Seiten

„Kena"

Fortsetzungsbericht aus Nr. 60, von Herrn Flach-Weise

Peitschender Regen wäscht mir das Salz von der Stirn, Besan über, Fock über, Kurs 80°. Sicht weniger als eine Meile, Wind WSW 7-8, Speed 8-9, plötzlich ein lauter Knall und die Fock reißt schotlos am Vorstag. Ruck Zuck Fock runter, Besan runter und Wind und Wellen 1-2 Strich von achtern nehmend segeln wir bei 8-9 Windstärken vor Topp und Takel.

Die Sicht ist mittlerweile fast null, dafür der Lärm auf fast hundert. Eigentlich totales Chaos doch mit dieser Besatzung klappt irgendwie alles: Aggi steht wie angewurzelt am Ruder und hält unser Schiff auf Kurs, während Hanswerner, Siggi und ich die Segel festmachen, Sturmfock setzen, Deck aufklaren und als der Wind auf 7 abgeflaut hat, die Fock neu schoten und setzen und den Besan wieder vorheißen.

In diesem ganzen halbstündigen Tohuwabohu sitzt Dirk unten in der Kombüse, macht den Abwasch, kümmert sich um den Kaffee und bereitet den einen oder anderen Gaumengenuß — eine großartige Crew!

Abends in Lauwersoog bei gutem Essen, bleibt das Gefühl bei uns fünfen, daß uns mit diesem Schiff die Weltmeere offen liegen und keine Unbilden des Schicksals uns etwas anhaben können.
Der nächste Abend wird in Greetsiel gefeiert, allerdings mit etwas bitterem Nachgeschmack, weil uns Hanswerner verläßt. Ihn zieht's zu seiner Ingrid, was wir alle gut verstehen können. So wird der abendliche Klönschnack in einer gemütlichen Dorfkneibe schon fast ein Resumee des Törns. Nicht die glorreichen Fünf sondern nur vier werden den Törn abschließen.

Die letzten 40 sm liefen ganz flott. Wieder Fock und doppelt gereffter Besan, 5-6 Windstärken von hinten und 6,5 kn im Schnitt; auch nicht so fürchterlich schnell, doch die paar Yachten, die irgendwann einmal ganz klein an der Kimm vorraus auftauchten und dann wieder ganz klein an der Kimm achteraus verschwanden waren deshalb so langsam, weil die ständig den Pricken hinerherfuhren.

Unsereins sagte sich, 70 cm Tiefgang ist so gut wie nichts und wo man Wasser sieht, muß genug für uns sein. Bremen liegt im Osten, also genau zwischen Festland und Inseln durch und richtig Gas gegeben. Es hat geklappt. Besonders Aggi war von dieser Art Navigation fasziniert. An der Ostfriesischen Küste und auf dem Wattenmeer groß geworden, kannte sie nur Prickenwege, Haupt- und Nebenfahrwasser, Priele und Siele. Zuletzt ist sie allerdings auf einem Schiff geskippert, das mit 2,4 m Tiefgang auch innerhalb der Prikkenwege dies oder jenes arrangierte.

Am nächsten Morgen heißt es Abschied nehmen, Hanswerner geht (erst einmal).

Dirk und ich machen Frühsport an unserem Herrn Johnson, der seit wir ihn eingestellt haben, nicht wie früher nach 2-3, sondern erst nach 20-30 mal ziehen seinen freundlichen Gutenmorgengruß röhrte. Hauptsache, er röhrt überhaupt, bei einer Windstärke von vorne kämen wir das 20 m breite Fahrwasser ohne seine freundliche Mithilfe nicht hinaus.

Immer wieder ist es schön, einem Segeltag im Watt entgegenzueilen — Nebel von den salzigen Wiesen, die Seevögel rufen, die östlichen Wolken wechseln ihr feuriges Orange in zartes Rosa, frisches Seewasser umspielt die Kiele. — Plötzlich hat es sich ausgespielt, betretenes sich in die Augen schauen —„der Rudergänger hat Schuld." Nix frisches Seewasser, meterdicker Schlick umschließt unser Schiff, nicht wir eilen dem Tag entgegen, der Tag ereilt uns. Da sitzen wir vier Seehelden im Schiet und fragen den großen Chinesischen Philosophen und Schriftgelehrten „Wat Nu" um Rat und eine innere Stimme spricht:

Maschine aus, Beiboot zu Wasser, Anker mit langer Leine rein, in tiefes Wasser gepullt, Anker über Bord und die Leine mit der Winsch dichtgesetzt. Gehört getan setzen wir die Leine steif, doch nichts rührt sich. Astreines Schiff haben wir, mit dem man so sicher trocken fallen kann.

Da taucht eine wirkende Gestalt im Wiesengrund auf. Beim Näherkommen erkennen wir Hanswerner — Nanu? Mit dem Beiboot setzen wir über und erfahren, daß er sein ganzes Geld an Bord vergessen hat. Hanswerner bekommt, was er braucht und nachdem wir erfahren haben, daß höhere Geistige Macht uns hier festhielt, um solch unbescholtenem jungen Burschen zu seiner Liebsten zu helfen, taucht auch sogleich ein Lustfahrzeug vor der Hafeneinfahrt auf. Ein ortskundiger netter Eingeborener schleppt uns in zwei Minuten frei und nach 25 Kniebeugen vor Herrn Johnson, fahren wir genau hinter unserem Retter in freies Wasser.

Vor leichtem Wind gleiten wir bis Norderney und entschließen uns, dort durch's Seegatt in die freie Nordsee abzubiegen. Tage vorher lassen eine starke Dünung vermuten und so beobachte ich gespannt mit dem Fernglas die See im Gatt. Die Dünung ist harmloser als erwartet, doch erstirbt der Wind.

Die Situation wird kritisch, denn wir treiben fast steuerlos von einer Tonne vor die nächste. So muß ich meine Besatzung bemühen, die es sich Geschichten erzählend an Deck bequem gemacht hat: „Siggi an die Besanschot, Aggi den Bullen, Dirk die Gaffelgieren,, Ruder hart Backbord, „Siggi hol' dicht, Aggi fier auf, Dirk schmeiß los, jetzt die Fock back", langsam, ganz langsam, dreht sich der Bug in den Wind, „los das Besanstag, Besan back," das Schiff kommt durch den Wind, „Fock über, Gieren dicht an Backbord, über das Besanstag, nicht zu dicht Aggi, Siggi, die Besanschot, Fock wieder etwas dichter." Geschafft, eine Wende von fünfen, neben drei Halsen und vier 360° Kringeln innerhalb einer halben Meile.

Aber irgendwann ist wieder Wind da, das Kabelwasser des Seegatts verlassen und vor uns liegt die blaue See, über uns der blaue Himmel und Sonnencreme wieder knapp. Und da ich mich anscheinend immer noch nicht ausgetobt habe, mache ich den Vorschlag, den Spi zu setzen, geteilte Freunde meine Besatzung ignorierend, fange ich an Schoten einzuscheren, Umlenkblöcke anzuschlagen, Fallen zu klarieren und alles, was so zum lustigen Spinakersegeln dazugehört. Zuerst müde, dann immer wohlwollender, hilft schließlich die ganze Besatzung mit und als sich die dicke bunte Blase im Winde bläht, sind wir alle begeistert.

Die Nordsee meint es wirklich gut mit uns, zuerst zügig, dann immer gemächlicher schieben wir uns an den Inseln vorbei. Die letzten Meilen bis Hochwasser nehmen wir noch den Motor zur Hilfe und ankern dann nördlich Wangerooge die Tide ab. Blutrot berührt der Unterrand der Sonne die Kimm einer ölig, glatten See, das Meer sieht aus wie eine Szene aus der Augsburger Puppenkiste, wo sich Plastikplanenwogen vor Pappkulissen auf und nieder wiegen.

Um 20.00 Uhr beginnt meine Nachtwache. Eine ruhige, klare Nacht, in der nur die Stromkabbelung, die wie Brandung zu uns herüberrauscht, die Idylle stört. Ringsum aber wieder die vertrauten Feuer der Heimat. Das grüne Festfeuer der Alten Weser, das rote Unterbrochene der Mellum, der rote Blitz von Wangerooge und alle fünf Sekunden der Schein des Helgoländer Blitzes, dazwischen

die vielen Blitze und Blinke des Jade- und Wasserfahrwassers, mit den majestätischen ihre Bahn ziehenden großen und größten Schiffen.

Ich nehme ein paar Ankerpeilungen, immer darauf achtend, nicht aus Versehen unseren neuen Passagier totzutreten, denn seit Langeoog hat sich eine Brieftaube zu einer kleinen Segelpartie entschlossen. „ Soll der Empfänger doch warten", denkt sie, läßt sich von vorne bis hinten bedienen und färbt dafür unser Deck grün weiß gesprenkelt.

Um drei Uhr Anker auf. 35 sm Kreuz bis Bremerhaven stehen an, aber zum Glück bei schönstem Wetter und einer tollen Erfahrung: Bei 3-4 Windstärken läuft das Schiff von selbst. Kein Mensch braucht an der Pinne stehen, das Schiff sucht seine optimale Höhe ohne Selbststeuerunganlage, Gummibändel oder ähnlichen Tricks.

Als wir um 11.00 Uhr in Bremerhaven festmachen, sind wir alle hundemüde, doch wichtige Dinge müssen erledigt werden, Eis essen, Benzin holen, einklarieren und so. Als wir vom wichtigsten Geschäft, dem Eis essen wieder kommen, kann ich einige Gesprächsfetzen der umliegenden Yachtbesatzungen aufschnappen, „abenteuerliches Gefährt", stimmt, „mit sowas würde ich mich nicht übers Meer trauen", ihr Problem, „der braucht ja zwei Liegeplätze", der blanke Neid.

Die nächsten Stunden bescheren uns eine ruhige Kreuz. Hier können wir gut die Geschwindigkeit zu unseren segelnden Mitstreitern vergleichen und kommen zu dem Schluß, daß eine leichte Brise nicht der Wind ist und hoch an demselben zum Freudentaumel keinen Anlaß bietet, doch was die Oro überhaupt nicht mag, sind Wenden. Bis wir mit backgestellter Fock und Besan gedreht haben, ist eine normale Yacht schon halb über den Fluß gefahren.

Bei wunderschönem Sonnenuntergang und dem frischen Duft des Frühsommers laufen wir unseren letzten Hafen unterwegs an —Sandstedt. Soviel Glück liegt in der Luft, in der sich das Schiff wiegt und Amseln singen auch, Traurigkeit ist unten im Bauch. Der Törn geht zu Ende, unsere Besatzung wird sich trennen und das Leben an Land ist unvermeidlich nahe.

Der nächste Tag beschert uns wieder ein nette Kreuz auf immer enger werdendem Fluß, doch die Sonne brennt gewohnheitsmäßig vom blauen Himmel. Bald schon taucht hinter einer Flußbiegung, an einer großen Werft gelegen, Vegesack auf und gegen Mittag hängt unsere KENA am Kran der Bootswerft, auf der drei von uns arbeiten.

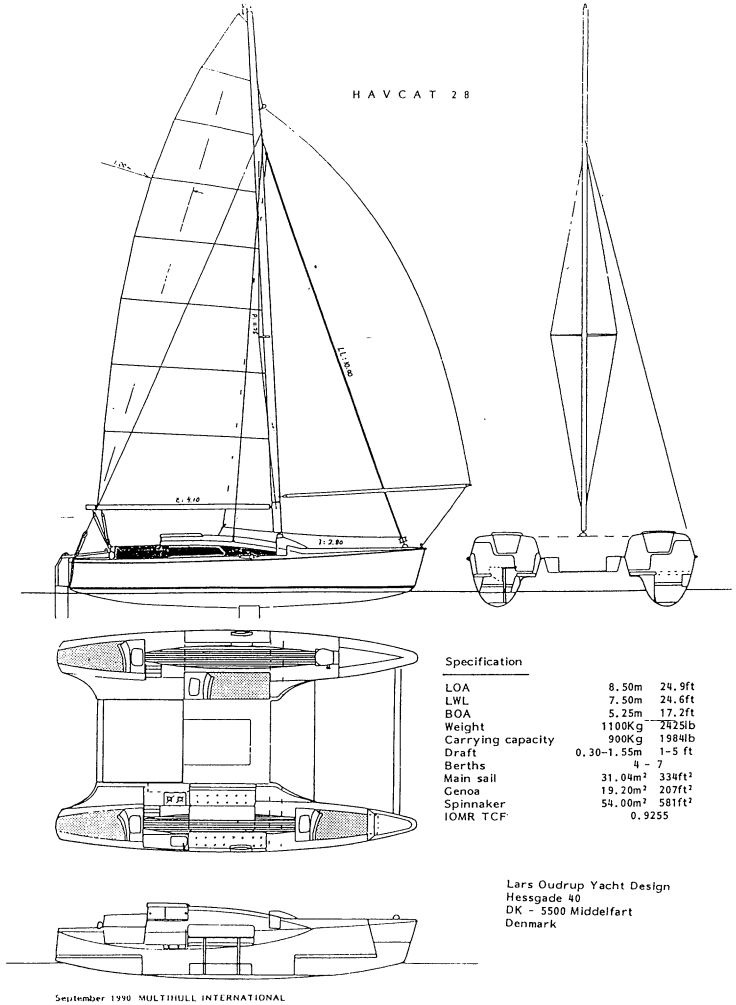
Während sie durch die Luft schwebt, wie der Vogel, nach dem sie benannt ist, kann ich kaum fassen, was in den letzten Tagen passiert ist — Convey Island, die Themse, KENA's Geschichte, englische Feuerschiffe, die holländischen Inseln, der Sturm, das Fährschiff, die strahlend blauhimmlige Nordsee, die unvergleichlichen Sonnenspiele, wir glorreichen Fünf und immer wieder die Bewegung unserer gefiederten Freundin in ihren Elementen.

Viel Interessantes gäbe es noch zu berichten, doch möchte ich an dieser Stelle unsere Geschichte unterbrechen, wer mehr hören will, lasse es mich wissen. So möchte ich noch allen Lesern guten Wind und blaues Wasser wünschen und mich fürs geduldige Zuhören bedanken.

Vorstellung neuer Boote

HAVKAT 28 — ein schneller Sportkat zum Tourensegeln von Lars Oudrup

In der Septemberausgabe 1990 der MI stellt der Konstrukteur seine neueste Schöpfung vor: Dieser 8,5 m lange Kat liegt zwischen den Entwürfen seines 35-Kats, für den er 1986 den Yachting-World-Preis erhielt, dem 31-Kat, der von Rhebergen Multihull Yachts in Serie gebaut wird und seinem schnellen Mycat. Das demontierbare Boot ist eine Alternative für Dragonfly-Interessenten, bietet jedoch in den beiden Rümpfen sowie in der



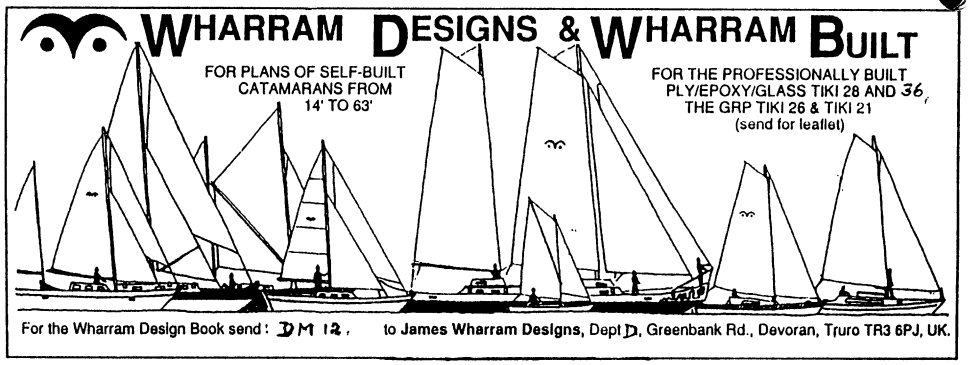
großen offenen Plicht mehr Lebensraum. Um dies zu erreichen wurden die Rümpfe auf der Innenseite mit einem S-Schlag versehen, so daß im St.B.-Rumpf ein Eßsplatz für 6 Personen vorgesehen werden konnte. Die Stufe beginnt erst im Mastbereich und endet am hinteren Beam, erzeugt damit keinen Zusatzwiderstand.

Beim Entwurf verfolgte der Konstrukteur den Gedanken das Boot schnell, doch preiswert zu machen. Dies bedarf einer optimalen Abwägung von Länge, Breite und Gewicht. Die aus diesen Größen resultierende Stabilität ist für die Dimensionierung von Rigg, Winschen, Beschlägen, Segeln, Rudern und Schwerten maßgebend. Deshalb wurden alle unnötigen Bauteile weggelassen (nach Macalpine Downies Ausspruch: Es ist einfach, ein leichtes Boot zu zeichnen, bedarf aber Geschick, es leicht zu bauen.) Mit einem geplanten Leergewicht von 1100 kg und einer Besatzung von 3 Mann glaubt Oudrup mit diesem Boot schneller zu sein, als sein Mycat mit gleicher Crew, wozu das zwar einfache doch effiziente Rigg mit 31 m² Groß-Segel und 19 m² Rollfock am drehbaren Mast verhelfen soll.

Die Einrichtung besteht an Stb. aus je einer 2 x 0,7 m Koje in Bug und Heck, einer Pantry von 1,0 x 1,6 m am Eintritt, dem 0,65 x 1,5 m großen Tisch und 6 Sitzplätzen auf den Bänken. Bei Absenkung des Tisches kann die Dinette als zusätzliche Doppelkoje dienen. Im abgeschotteten Bugraum lassen sich Leinen und Fender stauen. Im BB-Rumpf ist eine feste Koje achtern und eine im Mittelteil, die zur Doppelkoje verbreitert werden kann 2,0 x 1,4 m. Achtern vom Niedergang ist der Kartentisch und im Bug ein WC vorgesehen. Die Vorpiek dient zur Aufnahme von Segeln. Wie bei den größeren Havkats sind 3 Cockpits vorhanden: je eins in jedem Rumpf für 2 Personen mit selbstlenzendem Fußraum. Zwischen diesen ist ein Trampolin gespannt, vor dem das Mittelcockpit bis zum Mastbeam reicht und 8 Sitzplätze aufweist.

Der Preis des segelfertigen Bootes sollte ab Werft unter DM 78.000,--(DK 300.000,--) liegen, aber auch der Selbstbau in Strip-planking ist vorgesehen.

Die genaue Takelung geht aus dem Segelriß auf Seite 17 hervor.



Berichte aus den Regionen

Aus den Niederlanden berichtet Dieter Grewe: Attraktive Marina

Flevo Marina Lelystad am Ijsselmeer/NL z.B. beträgt der Preis für eine Box 8 mtr. x 6,5 mtr. umgerechnet etwa DM 1.830,-- vom 1.4 bis 1.11.91 incl. Landanschluß Strom (keine Verbrauchskosten) modernste sanitäre Einrichtungen, keine Schleusen, nahe der Autobahn, guter Service und aktuelle Wetternachrichten im Hafen. Über 20 Boxen für Multihulls, davon z.Zt. allein ca. 7 DRAGONFLY

Näheres über Tel.-FAX Automat 0261/79777
Dieter Grewe

Regatta Aktivität:

Jedes Jahr richtet der CTC Nederland am ersten Septemberwochenende eine allgemeine Multihull-Regatta aus. Ca. 30 Multis sind vertreten, auch Bordtiere sind willkommen, viel Geselligkeit ist angesagt, man ist auf jedem Schiff willkommen, die Nacht ist gar lang..Schon mal einen ausgewachsenen Renncat von innen erforscht? Hier ist alles möglich...

und vor der Regatta bricht das Große Fieber aus (was tragen die „kleinen" da nur alles von Bord? Na, ein Pappbecher für die Crew reicht doch wohl, oder?

Windstärke 6-7 ist angesagt, also runter mit dem Zeug, reffen, reffen...:aber stop, was machen denn die anderen? Die wollen es wohl genau wissen, oder haben die etwa andere Wetterprognosen als wir? Also dann eben doch mit Vollzeug, hoch die Garderobe und die Ohren anlegen...

...und Spaß gemacht hat es doch, also dann bis zum nächsten Jahr auch wenn die Niederländer eine merkwürdige Verrechnungsformel haben....

Münchener Treffen von Kurt Dieckmann

Inzwischen hatten wir ein weiteres Regionaltreffen im Rhaetenhaus am 12.4., das mit 25 Teilnehmern wieder gut besucht war. 14 Mitglieder mit 6 Ehefrauen und 5 Gäste hatten lebhaften Informationsaustausch, der durch einen sehr gut aufgenommenen Videofilm unseres Mitgliedes Herrn Feige unterbrochen wurde. Dieser zeigte eine längere Sommerreise in der Adria mit einem MY-Cat, die das Ehepaar Feige mit Freunden ausführte. Mit Kartenbildern war auch für revierfremde Zuschauer deutlich, welche Kurse und Entfernungen zwischen den der Küste vorgelagerten Inseln bewältigt wurden. Leider gelingt es vom eigenen Boot aus nicht, den bei stärkerer Brise auftretenden Seegang und das Verhalten des Bootes sowie seine Geschwindigkeit wirklichkeitsgetreu zu vermitteln.

Ein weiteres kurzes Video zeigte den Zustand des derzeit im Bau befindlichen trailerbaren Tris (eine Eigenkonstruktion) unseres neuen Mitgliedes Herrn Grund aus Herrsching/Ammersee.

Das nächste Treffen wird **vermutlich am 11.10.91** wieder im Rhaetenhaus stattfinden. Eine Bestätigung wird im nächsten Heft erfolgen.

Werkelbericht aus dem „südlichen" Süddeutschland

Auch dort — im südlichen Süddeutschland — tut sich was. Martin Leitner aus Lörrach schreibt uns eine fast kaum lesbare Karte — hier die Wiedergabe:

Wir bauten in 14 Monaten — bis jetzt — einen leichten schnellen Racer-Cat, der in die Formel 28 paßt, der allerdings nur einen Mast von 12,5 m Länge hat.

Rumpf-Deck-Aufbau in 3 Lagen a 3 m³ Red Cedar und 2 Lagen Gewebe, formverleimt. Ruder und Schwert Airex-Schaum, kohlefaserverstärkt.

Profilmast, Beams und Kevlarsegel, alles von Picker, Winschen und Blöcke von Harken, Tauwerk FSE. Ansonsten alle Beschläge selbst gebaut.

Die Inneneinrichtung hat 4 Kojen, 1 Kartentisch, Pump-WC, Kühlaggregat, 2-Flammen-Kocher, Spüle, Eßtisch. Alles superleicht-Bauweise. 12 Volt-Netz über 2 Solarplatten, 6 PS Außenborder.

1. Probesegeln am 2. Advent 90. Läuft genial gut! Nach 2.500 Arbeitsstunden 6 Wochen Pause. Fertigstellung soll Februar-März sein.

1. Probesegeln am 2. Advent '90

Meine Clou 8 „Lady H"

von P. Scholtissek aus Hof/Saale

Als unser Korsar ein Jahr verkauft war, stellte sich die Frage: Kaufen wir wieder eine Jolle, chartern wir im Urlaub oder kaufen wir gleich ein größeres Boot?

Da wir aber beide in einigen Jahren in Rente gehen und dann nicht nur drei Wochen im Jahr segeln möchten, fiel die Entscheidung zugunsten eines größeren Bootes. Aus langer Chartererfahrung waren Gewohnheiten und Platzbedarf bekannt, und so ergab sich das ideale Boot von selbst: 8-9 Meter, wenig Tiefgang, denn die flachen Buchten sind die schönsten. Außerdem bekommt man dort immer noch einen Platz, wo andere nicht mehr hinkönnen. Trailerbar sollte es auch sein, um nicht an ein Revier gebunden zu sein.

Was jetzt kommt, kennen wohl viele: ansehen, prüfen, groß genug, aber zu schwer, trailerbar und groß genug, aber gefällt sonst nicht, schließlich, mehr durch Zufall, ein Mehrrumpfboot. Das Idealboot gibt es aber auch hier nicht von der Stange. Ich bin dann nach langem Suchen bei der Clou von Herrn Diekmann gelandet. Bei ihr konnte ich meine Vorstellungen am besten verwirklichen.

Aufteilung des Bootes: Ankerkasten, kleiner Kleiderschrank, Doppelbett, Sitzgruppe, StB. Küche, BB. WC und großer Kleiderschrank. Die Plicht ist zwei Meter lang, unter den Plichtbänken sind große Backskisten und hinter den Rückenlehnen Staufächer mit Abfluß für nasse Leinen etc. Der Raum unter dem Plichtboden ist dreifach unterteilt: einer ist für Batterien mit Schalttafel und Sicherungskasten. Die Schalter sind durch die Niedergangstreppe gut zu erreichen. Dieser Raum ist so groß, daß ich hier wohl noch einen Schmutzwassertank für die Spüle unterbringen werde. Der mittlere Raum würde selbst für eine Einbaumaschine reichen. Bei mir kommt hier ein 100 Liter Wassertank hin für den Urlaub. Der Raum hinter dem Spiegel kann einen Aussenborder im Schacht aufnehmen. Da auch der Platz unter den Plichtbänken unterteilt ist, können hier zwei 25 Liter Brennstofftanks untergebracht werden.

Ich überlege allerdings noch eine Lösung, die ich auf einem anderen Schiff gesehen habe: Der Außenborder kommt unter die Sitzbank. Man würde keinen Schacht brauchen und hätte kein Loch im Unterwasserschiff. Der Außenborder würde dann auch nicht im eigenen Mief ersticken, der Platz würde reichen.

Der Salon hat 1,85 Stehhöhe und die Kopffreiheit wird bei eingebauten Polstern auch über dem Kopfende des Bettes 90 cm betragen. Weil ich keine Mahagonigruft wollte, wurde der gesamte Innenraum in Esche furniert. Zur Zeit ferige ich gerade Eckleisten als Umleimer für die Schwalbennester aus einem alten Kirschbaum. Die Schwalbennester sind unter den Seitendecks von der Küche bzw. dem WC-Raum bis zum Ende des Bettes untergebracht. Ich finde, das Esche und Kirschbaum farblich recht gut zueinander passen. Ich habe lange mit der Leistenbreite experimentiert, damit sie nicht zu sehr hervorstachen. Ich finde 10 mm gerade richtig, aber das ist Geschmacksache.

Der Tisch wird ausreichen für sechs Personen, ebenso die Sitzgruppe. Er bekommt eine unempfindliche Oberfläche und wird bei Nichtgebrauch über einen Sitz geklappt oder geschoben, damit der Durchgang zum Vorschiff frei ist.

Folgende Instrumente sind eingebaut: Der Kompaß im Kajütschott und die Anzeigeninstrumente für Log, Lot und Windmessanlage in einer Konsole, die ich gleich mit der Garage für die Niedergangsluk geharzt habe. Die

Geber für Log und Lot sind zwischen Hauptschott und Bettkasten eingebaut. Wenn der Geber für die Logge gezogen wird, bleibt das eindringende Wasser in einem kleinem Raum und kann leicht aufgewischt werden. Später kommen Autopilot und Loran C dazu.

Die gesamte Beschlagungsausrüstung kommt von Harken und besteht aus Rollreffanlage, Traveller, vier Selftailing-Zweigangwinschen auf dem Kajütdach, die etwas größer dimensioniert sind, weil sie sehr oft von meiner Frau bedient werden. Die Schlitten der Genuaschienen können mit Leinen von der Plicht aus verstellt werden. Als Baumneiderholer dient eine halbrunde Travellerschiene mit zwei Schlitten, diese Schiene hat einen Radius von 80 cm und ist 50 mm über dem Dach montiert, damit die Leinen darunter laufen können. Alle Fallen und Strecker sind zum Cockpit umgelenkt und werden mit Hebelklemmen belegt.

Daß dieses Schiff kein Leichtgewicht werden würde, war mir klar und wurde auch bewußt in Kauf genommen. Es wiegt jetzt mit Mast, Segeln, Leinen, Batterie, ohne Polster, Tisch und Schranktüren exakt 1200 kg. Um also keine lahme Ente zu bekommen, habe ich ein neues Rigg gezeichnet. Das Mastprofil von Herrn Dieckmann wurde beibehalten. Der Mast wurde um 1,5 m auf 11,5 m verlängert, die Segelfläche auf 50 qm vergrößert. Mast, Segel und Beschläge wurden komplett von der Firma P-Line bezogen. In Tutzing wurde auch der Mast zum ersten Mal von Herrn Mössnang gestellt, dann wurden die Segel vermessen. (Er hat sich sehr viel Mühe gegeben und viel Zeit geopfert. Muß man auch mal sagen.)

Das Maststellen geschieht jetzt mit einem dreieckigen Jütbaum, dessen Beschläge an der Kajütdachkante sitzen. (Wir haben in Hof keine Takelmast.) Damit der Mast beim Stellen nicht zur Seite ausweicht, wurden in der Flucht des Drehpunktes Zusatzpüttings angebracht. Hier werden die Oberwanten an Spannschrauben mit Gelenk befestigt. Der Mast wird dann mit dem Großraum über die Waagerechte gehoben und mit der Trailerwinsch hochgezogen. Dafür brauche ich dann einen oder zwei Helfer. Mir ist auch die Zeit vom Abstellen des Hängers und Aufbokken bis zum Stehen des Mastes zu lang. Eine Vorrichtung, mit der alles in kürzerer Zeit gehen müßte, ist in meinem Kopf schon fertig. Ich werde sie im Winter bauen und im Frühjahr erproben. Auch wenn dies mein erstes Mehrrumpfboot ist, und ich wenig Zeit zum Erproben hatte, will ich meine ersten Eindrücke hier schildern: Die Manövriereigenschaften würde ich mit gut bezeichnen. Ab 1,5 kn reagiert das Schiff auf's Ruder. Es läßt sich dann exakt steuern und liegt neutral auf dem Ruder. Im Bogen rückwärts von einer Boje oder einem Steg wegsegeln klappt problemlos. Wenn die Wenden weich gefahren werden, gibt es auch bei geringer Geschwindigkeit keine Probleme. Ich bin jedenfalls noch nicht verhungert. Man darf das Vorsegel nicht zu dicht nehmen, sonst dreht das Boot zu weit. Nur mit Groß- oder nur mit dem Vorsegel sollte nicht gefahren werden. Ein kleines Vorsegeldreieck muß immer stehen bleiben.

Mit den Fahrleistungen bin ich noch nicht zufrieden, bei halbem Wind erreichte ich 9,2 kn. Hier müßte mehr drin sein, denn die Segel waren einfach nur hochgezogen. Auch weiß ich noch nicht, welche Segel zu welcher Windgeschwindigkeit gehören. Die Holepunkte waren auch nur nach Gefühl eingestellt. Auch will ich mit dem Schiff noch richtig vertraut werden und lernen, es richtig zu segeln.

Daß ich jeden Artikel anderer Selbstbauer lese, ist selbstverständlich. Man kann immer lernen. Ich werde dann allerdings immer erst rot und dann blaß: rot, wenn ich lese, in welcher Zeit andere ihre Boote bauen und sie dann mit meinen bisherigen 2400 Std. vergleiche, zu denen bestimmt noch 300 bis 400 Std. dazu kommen. Und blaß werde ich, wenn ich sehe, was andere Schiffe kosten. Zum Schluß noch der Versuch einer Antwort auf die Frage: Selber bauen oder kaufen? Für mich persönlich: Ja, ich würde wieder anfangen.

Aber nein, wenn einer sein Schiff günstig kaufen kann und nicht unbedingt alle Vorstellungen verwirklichen möchte. Nein, wenn für den Bau nicht der entsprechende Platz möglichst kostenlos zur Verfügung steht.

Nein, wenn man nicht über sehr gute handwerkliche Fähigkeiten verfügt und diese auch schon unter Beweis gestellt hat. Das gleiche gilt für die Ausdauer, so einen Bau durchzuziehen.

Nein, wenn man bei knappster Kalkulation gerade so hinkommt. Das Boot wird am Ende mit Sicherheit wesentlich teuerer.

Nein, wenn die Familie nicht mitzieht. Und nein, wenn man nicht in der Lage ist, Zeichnungen von seinen Entwürfen zu erstellen. Ich habe bestimmt zehn Entwürfe über Aufteilung, Einrichtung und Aufbau weggeworfen. Irgendwo fehlten immer ein paar Zentimeter.

Das Papier dazu war lange nicht so teuer wie 1 qm Sperrholz.

Das Abenteuer „Katamaranbau"

von Claudia und Walter Eberle, Erlangen

Man nehme: ein paar handwerkliche Fähigkeiten, alle laufenden Einkünfte, neun Zehntel der Freizeit, diese unerklärliche Begeisterung für Katamaransegeln zum Überzeugen der besseren Hälfte und die vielen aufbauenden Sprüche wie: „Der Weg ist das Ziel", oder „Rümpfe, der Frühsport des Katamaranbauers" und „Der Käpt'n ist tot, es lebe Mr. Epoxy"!

Was dabei herauskommt ist der Katamaranbau als Familienunternehmen.

Und was schafft man — nebenbei — wenn gleichzeitig auch noch zwei Kinder großgezogen werden wollen?

Unser Ziel:

Ohne Kompromisse an Form und Ausführungsqualität soll ein hochseetauglicher Kat entstehen, nutzbar als Daueraufenthaltsort für 2-4 Personen, auch in höheren Breitengraden. Die gewählten Konstruktionslösungen sollten ein Maximum an Zuverlässigkeit und ein Minimum an Betriebs- und Ersatzteilkosten garantieren. Und nicht zu vergessen das Äußere: als Freunde der norddeutschen Gaffler- und Museumshafenszene soll es ein Kat werden — **ein Kat wie ein Schiff**

Und heute:

nach wie vor überzeugt vom Konzept (siehe Bote Nr. 54) wurde bisher gebaut:

Die Rümpfe: rundspantig und asymmetrisch, in Zeder-Strippplanking und Sperrholzbauweise, innen und außen überzogen, gespachtelt, geschliffen, vorlackiert und mit flachen Kielen und Stevenrohren versehen.

Die Schotten: Hartholzrahmen auf GL-Sperrholz von Bootsmitte zu den Rumpfenden hin in Dimensionierung und Materialqualität abnehmend, als Zwischenstücke eingesetzt und mit den Rumpfschotten verleimt und verschraubt.

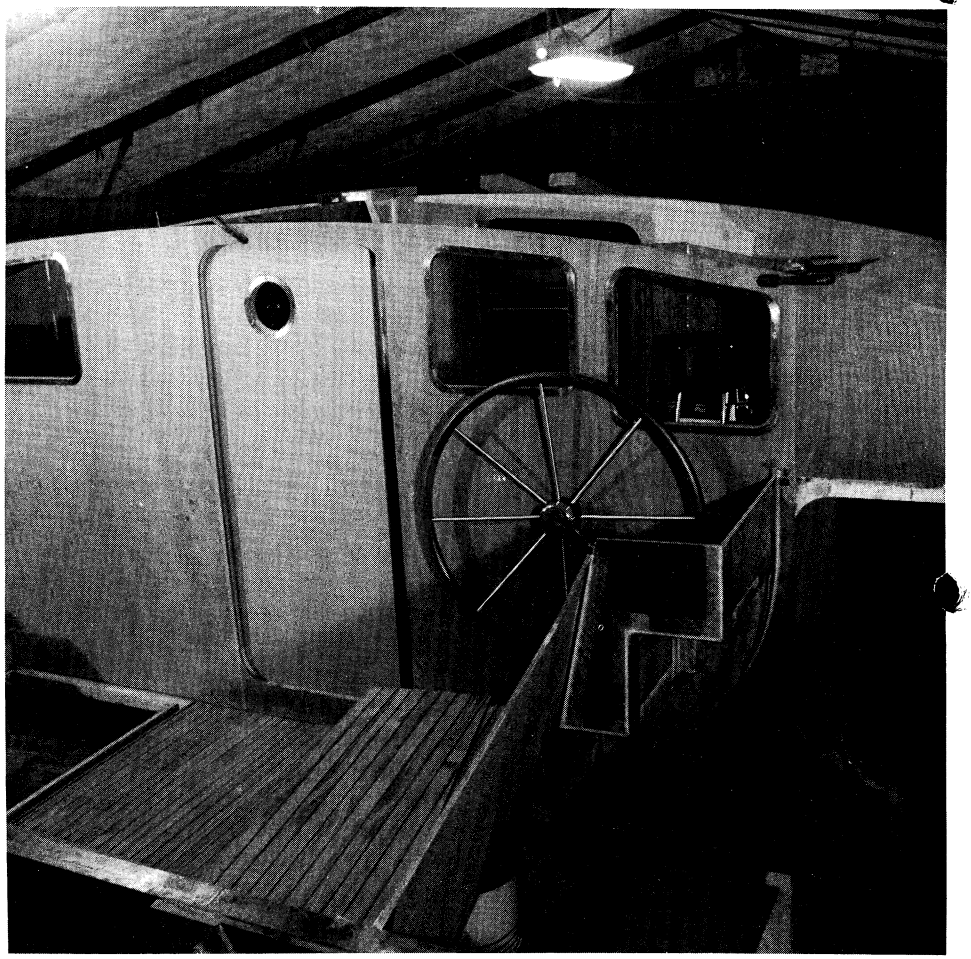
Der Innenausbau: der Rümpfe mit allen Fußböden und Luken, alle Unterwasserventile

und nautische Geber gesetzt und die Tanks mit den Schlingerschotten direkt in den Rumpf laminiert und verrohrt.

Die Cockpitergonomie: am Original konstruiert und ausgeführt, d.h. Bodenstauraum und Lenzrohre eingebaut, Stehfläche und Sitzbänke mit Stabsdeck belegt, Radmechanik und Maschinenstand vorbereitet.

Die Motoren: zwei VW 1,6 D Austauschmaschinen mit vielen Überraschungen an langen Winterabenden marinisiert, verdrahtet und instrumentiert (ob das besser war als Fernsehen?), jedenfalls: beide Motoren sind fertig zum Einbau.

So steht er nun (siehe Foto) nach zweieinhalb Jahren Bauzeit:



Halbzeitfeier

Allerdings, so manches ist schon völlig geschafft

– viele Freunde sind gegangen

– die Karriere ist abgeschrieben

– die alte Yacht mußte verkauft werden

– die Segeltage 1990 konnte man an zwei Händen abzählen...

Schluß jetzt

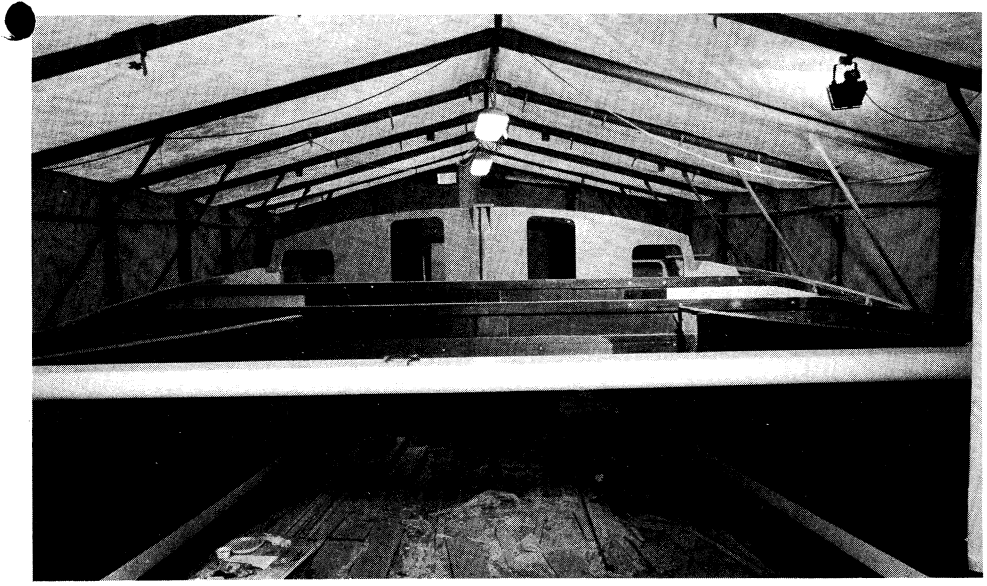
Wir wollen feiern!

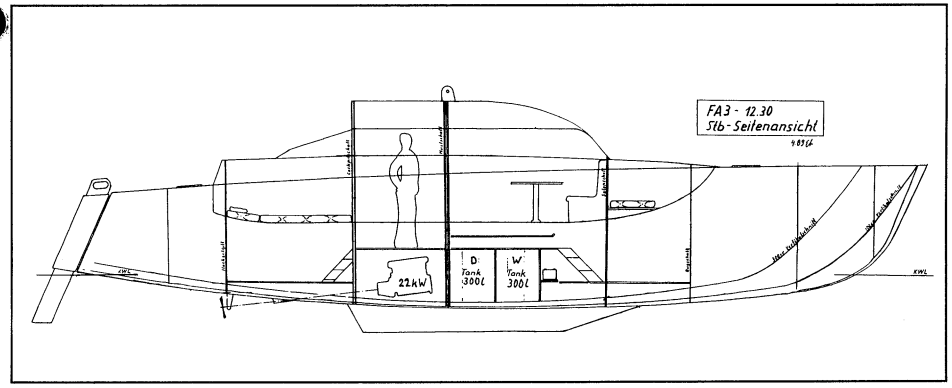
Im Vertrauen auf den alten Pädagogenspruch „Praktische Arbeit hat Vollendungstendenz" schreiben wir in zwei Jahren dann den Stapellaufbericht:

Bis dahin und jetzt noch

Euer Mr. und Mrs. Epoxi

PS: Sollte jemand der Meinung sein, bei einem solchen Projekt müßte eigentlich noch viel mehr zwischen den Zeilen stehen, kann er sich gerne persönlich informieren. Tel. 09131/24479.



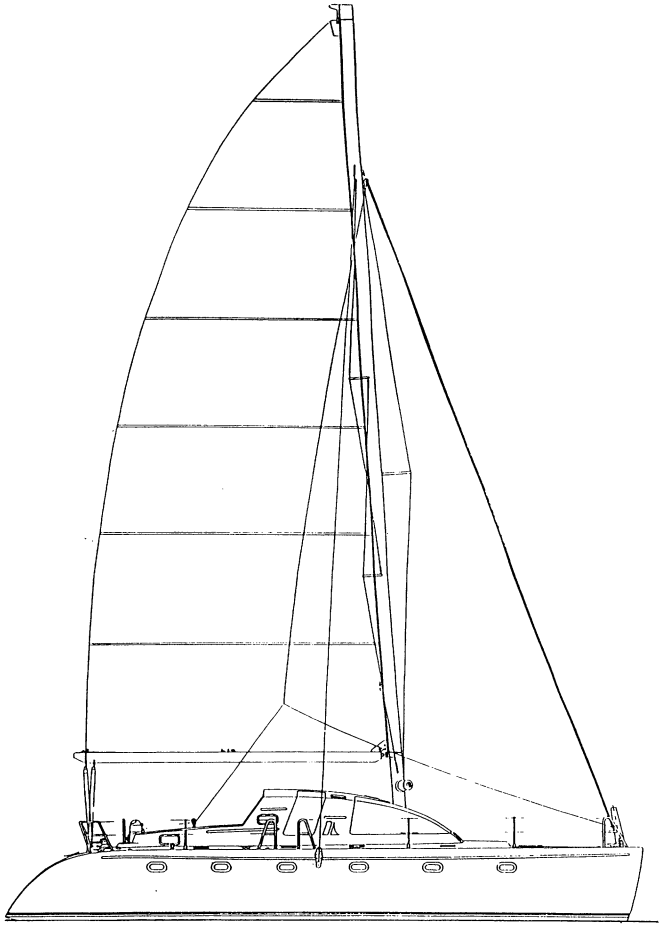


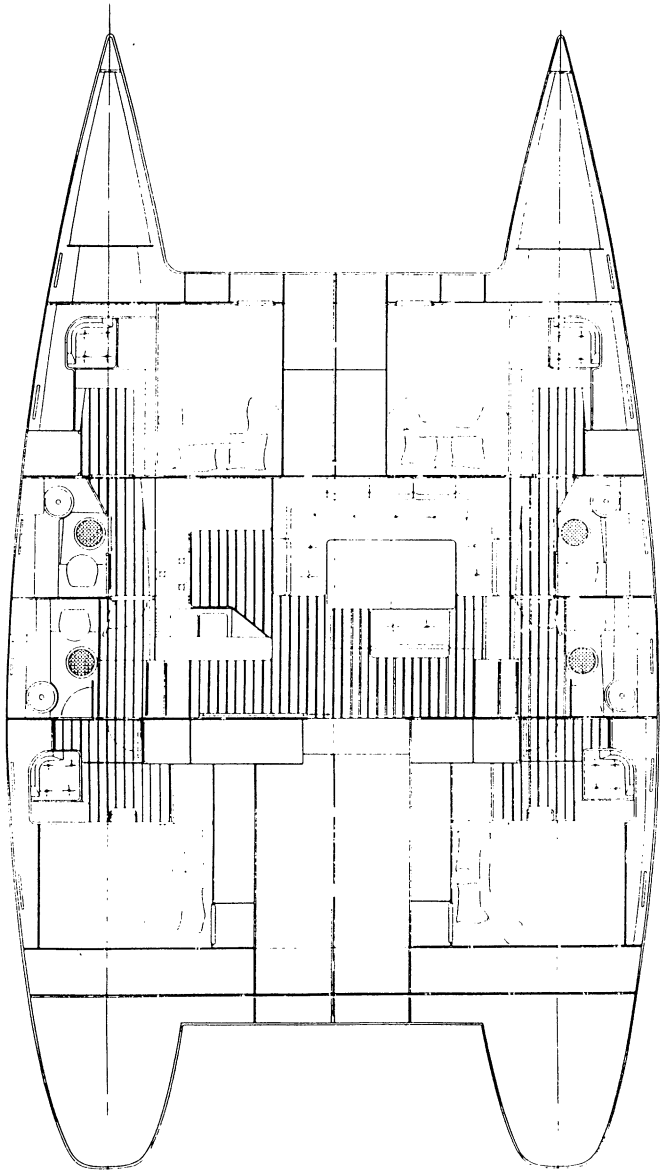
KATAMARANE

Verkauf & Charter

Katamarane B. Galle · Luisenstraße 33 a · 5093 Burscheid
Tel.: 02174/61151 · Fax: 02174/63378

KENNEX 420





Dies und das und sonstnochwas

Eigner berichten — Quest 31

von Dr. Burkhard Habel

Der Entschluß, gerade einen Quest 31 von Prout zu erwerben, fiel nach einer Besichtigung des Schiffes, bei der gerade dem weiblichen Teil unserer Familie das enorme Platzangebot imponierte.

Vater und Sohn hätten lieber einen Iroquois Mk II a gesegelt, aber gegen die ultimative Drohung „den oder keinen" waren wir natürlich machtlos.

Nach 6 Saisons recht intensiven Segelns auf Nord- und im wesentlichen Ostsee glaube ich, mir einen doch recht vollständigen Eindruck verschafft zu haben.

Einen von Regattaschiffen in puncto Segeleigenschaften verwöhnten Segler kann das Schiff nur bedingt zufriedenstellen.

Dies gilt nicht nur im Hinblick auf die Kreuz-, sondern auch auf die Leichtwettereigenschaften sowie die Wendigkeit des Schiffes.

Der Quest 31 hat eine Segelfläche von ca. 43 qm und ist in Anbetracht seines Gewichtes damit deutlich untertakelt. Unser Quest war ein Prototyp und nicht vollständig ausgebaut. Damit war er sicher noch etwas leichter als die späteren Serienschiffe. Das Gewicht ist im Prospekt mit 3,2 t angegeben, ein meines Erachtens völlig unrealistischer Wert. Ich kenne Eigner von Quest 31, die für Ihr Schiff schon 5 t ermittelt haben. Unser Schiff wird sicherlich zwischen 4 und 5 t wiegen. Bei Windstärken bis 2 Bft bewegt man sich zwangsläufig nur sehr, sehr gemächlich voran, jedes kleinere 7-Meter-Kielboot ist eindeutig überlegen. Die Segeleigenschaften verbessern sich deutlich ab etwa 3 Bft und sind am besten bei 5 bis 6 Bft. Das relativ niedrige Rigg — ca. 11,50 m über Wasserlinie — erlaubt in Verbindung mit der kleinen Segelfläche und dem hohen Schiffsgewicht bei diesen Bedingungen auf allen Kursen Vollzeug. Dies führt zu einer Am-Wind-Geschwindigkeit bei entsprechender Welle auf der Ostsee von 7 bis 8 kn. Raumschots und halbwindig wurden 9 bis 10 kn erreicht.

Unsere höchste Geschwindigkeit, die wir jemals erziehlten, lag kurzzeitig auf der Ems bei gut 6 Bft bei ca. 11 kn.

Bei den üblicherweise anzutreffenden Bedingungen von 3-5 Bft bewegt sich das Schiff mit ca. 6-7 kn.

Man sieht also schon, daß von einer wirklich überlegenen Katamarangeschwindigkeit kaum die Rede sein kann. Dies gilt insbesondere, falls aufgekreuzt werden muß.

Man kann den Quest 31 natürlich auch „knüppeln", die Geschwindigkeit geht bei einer Höhe von 45 Grad am wahren Wind jedoch derart drastisch zurück, daß man dies schnell aufgibt. Also optimal zeigte sich eine Höhe von 50 bis 55 Grad am wahren Wind, was einen Wendewinkel von ca. 100 bis 110 Grad ergibt. Dies ist im Vergleich zu moderneren Kielbooten — ich spreche nicht von ausgesprochenen Rennziegen — dürftig, die ohne weiteres 10 bis 15 Grad mehr an Höhe laufen. Die vergleichsweise geringfügig höhere Geschwindigkeit reicht nicht aus, die deutlich geringere Höhe zu kompensieren und es ist pure Illusion, zu glauben, man könne beispielweise eine MAXI 95, Duetta 94, First 305, LM 32 oder ähnliches auskreuzen.

Raumschots halbwindig stellt sich die Situation dann schon deutlich besser dar, jedenfalls solange der Wind nicht weniger als 4 Bft beträgt. Die sicher nicht langsamen Schiffe, wie Bavaria 960 oder Dehler 34 sind bei Windstärken zwischen 5 und 6 Bft raumschots langsamer, größere Kielboote von vielleicht 36 Fuß an aufwärts sind hingegen schneller, wenn es sich nicht um ausgesprochene Tourenschiffe handelt.

Die Ursachen für diese doch teilweise unbefriedigenden Segeleigenschaften sind zum einen in der unzureichenden Lateralfläche der Rümpfe sowie zum anderen in dem vom Hersteller gepriesenen speziellen Rigg zu suchen.

Das Schiff hat einen Tiefgang (laut Prospekt) von 0,76 m und das ist bei dem doch recht hohen Windwiderstand des Schiffes schlichtweg zu wenig. Praktisch allerdings sind die zwei Kielflossen, denn sie beinhalten beim Quest nicht nur die zwei Wassertanks, sondern erlauben ein problemloses Trockenfallen.

Als Hauptursache für die eingeschränkte positiven Segeleigenschaften sehe ich indes das Rigg an, denn wir wissen, daß auch moderne Kat-Konstruktionen mit relaiv kurzen Kielflossen brauchbarerere Ergebnisse erzielen.

Das Problem bei dem Proutrigg ist, daß aufgrund der Stellung im Schiff eine vernünftige Vorliekspannung nicht aufzubauen ist. Dadurch, daß der Mast sehr weit hinten steht und überdies recht kurz ist (9,50 m) steht das Vorstag im Verhältnis zu den Achterstagen in einem vergleichsweise spitzen Winkel zur Mittschiffslinie. Das führt dazu, daß auch bei sehr erheblicher Spannung der Achterstagen immer noch eine unzureichende Spannung des Vorlieks zu verzeichnen ist. Dies verhält sich also genau umgekehrt, als es eigentlich sein soll. Die Folge ist zwangsläufig ein nicht unerheblicher Durchgang des Vorlieks, der durch weitere Anknallen der Achterstagen nur sehr begrenzt beseitigt werden kann. Wenn man dann auch noch bei zunehmenden Wind die Rollfock betätigen muß, wird das Rigg an der Kreuz gänzlich ineffektiv, denn der Bauch des Vorsegels im Bereich des Vorlieks wird noch größer und zwingt zu weiteren Abfallen. Weiterhin entfällt die ohnehin schon nur geringe Überlappung zwischen Groß- und Vorsegel. Auch dies trägt nicht zur Verbesserung der Segeleigenschaften bei. Da hilft denn auch nicht, daß der Winkel der Vorschotschienen von ca. 12 Grad zur Mittschiffslinie durchaus moderneren Ansprüchen genügt.

Diesen negativen Eigenschaften des Riggs steht beim Aufkreuzen auch keine besondere Handlichkeit gegenüber. Das Unterliek der Fock ist gut 6 m lang, was beim Wenden gerade bei etwas mehr Wind erhebliche Arbeit bedeutet. Ein Rigg mit dominantem Großsegel, das bekanntlich von selbst wendet — und einer Fock mit verhältnismäßig geringer Unterliekslänge ist ohne Zweifel viel praktischer. So verbleibt als Vorteil des Prout-Riggs eine nicht zu leugnende Handlichkeit, denn ein Großsegel von nicht einmal 12 qm ist natürlich leicht zu bergen, zumal man noch nicht einmal das Cockpit verlassen muß. Bei den heutigen modernen Reffeinrichtungen von Großsegeln scheint mir dieser Vorteil allerdings die Nachteile gegenüber einem „normalen" Rigg nicht aufzuwiegen.

Mir scheint, daß Prout diese Problematik durchaus erkannt hat, denn der Trent zu höheren Masten, die weiter vorne im Schiff stehen, ist unverkennbar.

Die Segeleigenschaften in der Wende sind noch akzeptabel. Wenn man den Bogen erst einmal raus hat, wird man kaum mehr in der Wende verhungern, bei Welle ist es indes nicht unumgänglich, die Fock für 5-10 sek. backzuhalten. Dies genügt, ein „Rückwärtssegeln" ist nicht erforderlich.

Ein weiteres Charakteristikum der Prout Katamarane ist die sog. Nacelle, über die ich vergleichsweise nur positives zu berichten weiß.

Sie ermöglicht zusätzliche Höhe im Bereich des Brückendecks, ohne daß das Schiff unförmig hoch sein muß (1,92 über WL) und sie erlaubt eine passable Form der Motorisierung, die bei uns zunächst aus einem Einbaudiesel in Verbindung mit einem Sonic-Z-Antrieb bestand. Diese Einheit wurde später gegen einen 9,9 PS Yamaha-Vier-Takt-Außenborder ausgetauscht, der sich ebenfalls gut bewährt hat. Ein übermäßiges Schlagen der Nacelle in der Welle haben wir auch bei stärkerem Wind nicht feststellen können, der Kat segelt indes an der Kreuz ab etwa 6 bis 7 Bft außerordentlich naß. Im Cockpit gibt es dann kein trockenes Plätzchen mehr.

Fazit:

Beim Quest 31 handelt es sich um ein sicheres und bequemes Tourenschiff. Wir haben nie ein Gefühl der Unsicherheit verspürt. Das katamarantypische aufrechte Segeln ermöglicht streßfreies Vorankommen auf See, das Seeverhalten ist ohne Zweifel angenehm und erlaubt auch Familiencrews mit kleineren Kindern ohne weiteres Tagestörns von 40 und 50 Seemeilen. Die Verarbeitung durabel, über die Ausführung möchte ich mir angesichts des Umstandes, daß unser Schiff einen Prototyp darstellte, kein Urteil anmaßen. Wenn man also ein stabiles, sicheres Tourenschiff sucht, das angenehmes Leben auf See und im Hafen ermöglicht, ist man mit dem Quest bestens bedient, sofern man in puncto Segeleigenschaften Abstriche bei Leichtwind und an der Kreuz zu machen bereit ist. Den vielleicht beim Kauf eines Katamarans erwartenden Geschwindigkeitsrausch wird man mit diesem Schiff indes nicht erliegen.

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

RHEBERGEN MULTIHULL YACHTS

Mein langer Weg zum richtigen Boot

Martin Neuendorf, Münster

Mein erstes Boot war ein Vaurien, der mich in der Segelschule am meisten beeindruckte. Ich baute diesen mit Hilfe der Maurus-Werft, Radolfzell, 1971 in 3 Monaten selbst aus. Er ist nach vielen schönen Urlauben immer noch voll in Schuß.

Bald kam der Wunsch nach einen schnellen, bewohnbaren Boot. Waarship habe ich lange studiert. Es kam nur Selbstbau in Frage. Die Familie wuchs auf 8 Kinder. So blieb der Sprung in die höheren Etagen des Segelns zunächst ein Traum. Jede Bootsmesse wurde besucht. Ein Artikel über Katamarane (Yacht/ca. 87) ließ mich aufhorchen. Wenn das wahr ist, was da steht, dann ist das mein Bootstyp! Das war ganz klar! Ich baute zeitweilig mit einigen Freunden an einem Kat, der schon im Bau war, während ich alles über Multihulls las.

Pieske und Hausner begeisterten mich mit ihren Berichten. Im November 90 drückte mir mein Sohn die letzten beiden Ausgaben der Multihull-Zeitung USA in die Hand. Er machte mich darin auf Berichte über den Erfolgs-Trimaran F-27 von Ian Farrier aufmerksam. In US-Seglerkreisen sei es zur Zeit das Tagesgespräch.

Sogleich machte ich Pläne, solch einen TRAILERTRI zu bauen. Ich hatte das sichere Gefühl, daß ich „unser Boot" gefunden hatte. Zeichnungen des F-27 waren jedoch nicht zu haben. Verständlich: Serienboot! Was mache ich nun?

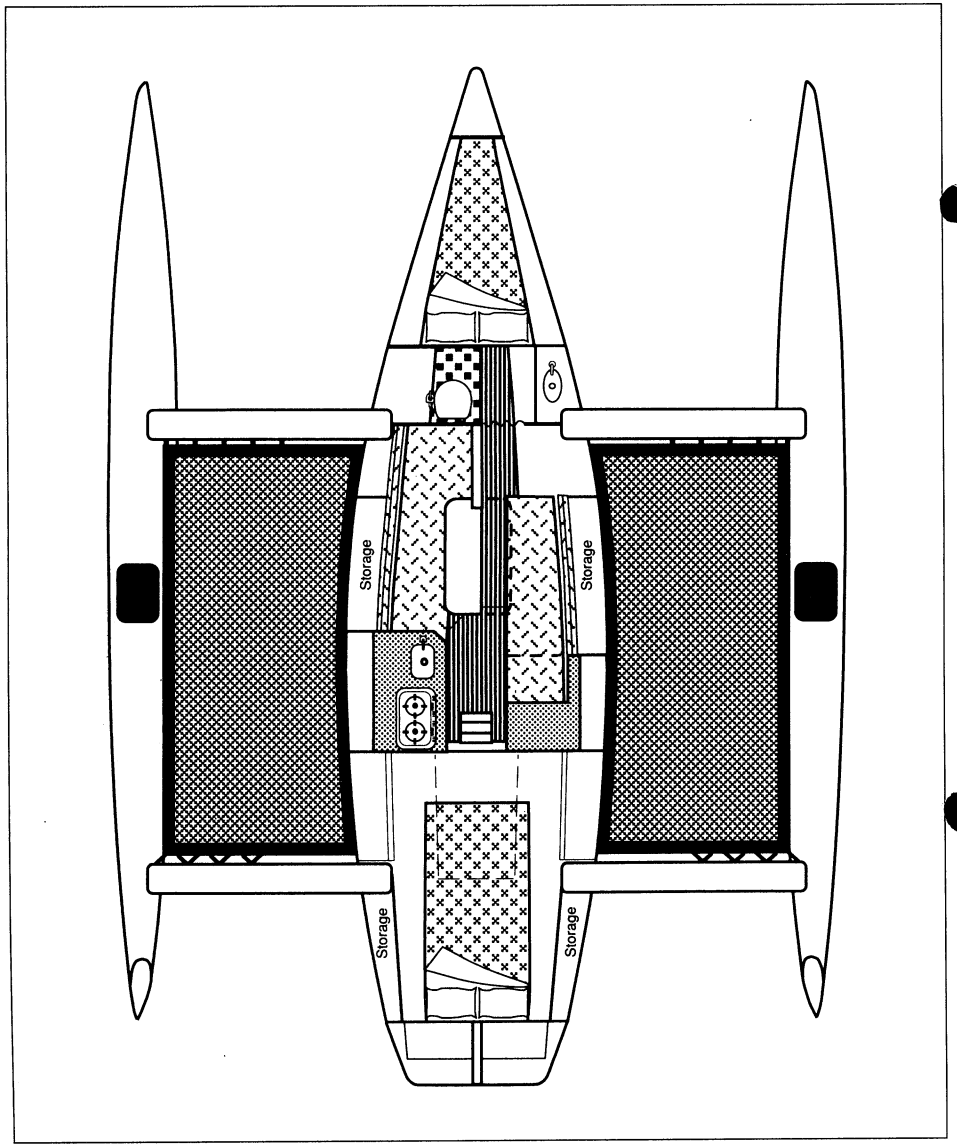
Mein Sohn heiratete Weihnachten 90 in San Francisco. Ich fuhr mit dem „Rest" der Familie (2 Kinder) nach drüben. Er arrangierte ein Treffen mit dem Designer Ian Farrier, der angeblich Zeichnungen einiger anderer Tris vorrätig hätte. Wir machten uns auf den Weg nach Chula Vista an der mexikanischen Grenze. Es war Silvester Farrier war zu Hause. Ich konnte ihm meine Wünsche erläutern. Er zeigte mir seine Serie von TRAILERTRI 18 bis 680.

Dann kam für mich der Hammer. Er legte Pläne einer Neukonstruktion vor, auf den Erfahrungen des F-27 (Produktionsboot der Corsair-Marine, 200 verkauft seit 85) aufbauend, ausschließlich für den Amateurbau. Ich hätte ihm an den Hals springen können vor Freude! Der Neue heißt F-9A, ist 9,4 m lang, und „Flügelspannweite" 6,84 m! Die Zeichnungen für die Außenschwimmer seien bereits zu haben, die für den Mittelrumpf erst im März 91. Wir könnten also bereits anfangen. 15 Selbstbauer haben bereits begonnen. Ich bestellte sofort. Ich nahm die Studierpläne mit und beschäftigte mich damit in den kommenden Wochen. Ein Video über die F-27 macht alles sehr anschaulich. Das mit der „Flügelspannweite" ist überhaupt der Clou dieser Tris. Die Schwimmer werden nach dem Segeln angeklappt wie Fledermausflügel. Sie bleiben dabei über Scharnierhebel immer fest mit dem Rumpf verbunden einschließlich Trampoline (Farrier-Patent seit 73) Man kann den Tri dann auf einen Anhänger ziehen wie ein Motorboot und mit nach Hause nehmen. Die Breite für die Straße: 2,5 m. Auf der Boot 91 in Düsseldorf konnte ich das eingehend studieren. Dort stellte Fa. de Boer aus Zandvoort die F-27 erstmals in Deutschland vor. Den ganzen Tag lang wurde das Ein- und Ausklappen dort demonstriert. Es dauert pro Seite ca. 30 Sekunden!

Die F-9 A bauen wir in Holzsandwich „Dura-Kore" von der BALTEK-Corp., USA. Auch alle anderen Materialien sind möglich. Die F-9A verspricht ein schneller Renner zu werden, bietet aber auch ausreichend Platz für unsere Familie (5 Schlafplätze). Wir würden den Ersten auch verkaufen.

Wir freuen uns jetzt auf die Zeichnungen und eine Probefahrt mit Fa. de Boer auf einer F-27 in Monikendam/Ijsselmeer im Frühjahr. Informationen auf Anfrage: Wir werden weiter berichten.

Red.: Mitglied Dieter Grewe, Tel.: 0261/79777 hat die Baupläne schon und gebaut wird bei Günther Horstmann in Mönchengladbach, Tel.: 02161/570714. Bei Interesse bitte hier melden, und Dieter's DRAGONFLY 770 steht somit zum Verkauf bereit.



Farrier F 9 A

F-27 — flotter Tri — nun auch Händler für Europa

Auf den Bootsmessen Düsseldorf und Berlin unterhielt ich mich mit Jan de Boer. Außer Nacra und Prindle (offene Sportkatamarane) vertreibt er nun auch den F-27 europaweit. Auf der „boot-Düsseldorf" stellte er ein Schiff aus. Der Preis für das segelfertige Schiff liegt je nach Kurs des US-Dollars um ca. 105.000,-- DM einschl. Überführung (aus Kalifornien). Probesegeln ist nach Vereinbarung möglich

Hier seine Anschrift:
Jan de Boer
Catamarans
International B.V.
Prinsesseweg 36
NL-2042 NH, Zandvoort
Tel: 02507/13815
Eine genaue Beschreibung des Schiffes findet Ihr in Mehrrumpf-Bote 45/1987

Gero Pischke

Noch eine mehr und sie hebt ab

Bau von High-Tech-Katamaranen in Chile

Zusammengefaßt von Kurt Dieckmann

Unser Mitglied, Bootsbaumeister Herbert Glas, für seine schnellen Tornados bekannt, besuchte das letzte Münchener Treffen am 08.02.91 und berichtete von seiner Tätigkeit in Chile: In der vor einigen Jahren gegründeten ALWOPLAST-Werft führte er die Vakuum-Technik ein, wie sie für den Bau von furnierverklebten Booten — wie Tornado — angewandt wird. Dort hat sich in Valdivia das deutsche Ehepaar Dagmar und Alex Wopper in jahrelanger Arbeit einen vorbildlichen Werftbetrieb aufgebaut. Es ist die einzige Werft in Chile, die unter einem Dach, vom Entwurf bis zum Stapellauf alles bietet, auch Chartermöglichkeiten.

Beide Inhaber haben schon früh mit dem Segeln in Deutschland begonnen und sich Kenntnisse und Fähigkeiten erworben, um die hier erforderlichen Segelscheinprüfungen abzulegen. Weitere Stationen waren: Prüfer beim DSV, Schiffbaustudium, Atlantiküberquerung, Yachtbauerfahrungen auf renommierten Werften. Beide wissen somit bei ihrer heutigen Arbeit, was ihren Produkten abverlangt wird.

Als sie eine ihrer langen Reisen zum Kap Horn führte, lernten sie die traumhaft schöne Landschaft Südchiles kennen und beschlossen, dort ihre Werft zu gründen: die heutige ALWOPLAST. Mit einem Stamm ausgebildeter Facharbeiter, deren Lohnniveau dort erheblich unter den europäiscehn Verhältnissen liegt, kann die Werft Qualitätsarbeit zu günstigen Preisen bieten, zumal sie vom Kiel bis zum Segel alles selbst herstellt.

Alex erklärt: „Wir bauen grundsätzlich jeden Bootstyp, egal ob Motorboot, Yacht, Cat, Trimaran. Unsere Spezialität und unser Bestreben ist es, den Wünschen eines Kunden individuell nachzukommen und in Verbindung mit unserem Know-how, computergestützt, mit den besten Konstrukteuren der Welt — überwiegend aus Neuseeland, Australien und Deutschland — ein absolut ausgereiftes und hochwertige Schiff zu bauen."

Bevorzugt wird mit „WEST-SYSTEM" in Holz gebaut, aber auch alle GFK-Techniken werden auf Wunsch ausgeführt.

Die Materialien und Ausrüstungen, sofern sie nicht im eigenen Land beschafft werden können, werden aus aller Welt von führenden Herstellern importiert.

Im letzten Jahr entstand ein großer 13,5 m Hochsee-Kat für Schweizer Rechnung.

Die deutsche Kontakt-Adresse für weitere Informationen über Bau, Vertrieb und Charter lautet:

FUNCAT Sailing
Catamarane + Catausrüstung
Manfred Schmidt
Wolfratshauser Str. 58 b
8023 PULLACH
Tel: 089/7933179

Centro Nautico

ESCALE 39

Prout CATAMARANS
VERKAUF UND CHARTER

Nach dreijähriger sorgfältiger Entwicklung vergrößert Prout abermals das Angebot an hochseetüchtigen Catamaranen. Im Juli '91 ist es endlich soweit, die „Vielerwartete" wird in England zu bestaunen sein.
Die ESCALE 39, das sechste Kind der PROUT–Familie, das in Serie produziert wird, schließt die Lücke zwischen der berühmten „SNOWGOOSE 37 ELITE" und dem 15 m Catamaran QUASAR ESPACE.
Dieser völlig neu entwickelte Catamaran enthält alle heute möglichen neuesten Design-Technologien. Prout wird auch hiermit wieder das Feld anführen. Weiter entwickelte "low aspekt ratio Kiele" ergeben beste am Wind Leistungen. Ein riesiges Cockpit mit noch mehr Raum und jedem Komfort erlaubt einfachstes Handling.
Das großzügige Innere entspricht einem herkömmlichen 14 - 15 m Catamaran. Drei verschiedene Versionen bieten wirklich jedem die Möglichkeit der absolut richtigen Wahl.
Ein Lebensraum, der der Kojenzahl wirklich entspricht, macht die ESCALE 39 ideal für Charter wie für Familiensegeln. Hohe Zuladung ohne an Segelleistung einzubüßen, reichlich Auftrieb nach bewährtem Sicherheitskonzept.
Die PROUT-Legende . . . wird erfolgreich fortgesetzt.

Einmaliger Vertrauensbeweis: vom Zeichenbrett weg sind bis April '91 schon 6 Escale verkauft.

ESCALE 39 – she will be a winner

Testsegeltage auf **Event 34 u. Snowgoose 37** für Kaufinteressenten: 30.4. - 1.5., 1. u. 2.6., 20.7.-22.7. auf der Ostsee, im August und September auf Anfrage.

Auf der neuen **Escale 39** ab Juli an der schönen südenglischen Küste nach Vereinbarung mit Ihrem PROUT-Berater und Händler für den deutschsprachigen Raum:

G. u. O. Timpe · 2000 Norderstedt · Tel. (0 40) 5 24 95 38

Reise mit „Doppelspiel" von Passau nach Bodrum

Fortsetzungsbericht von Ausgabe 60 (U. + E. Beck)

Das Schwarze Meer

Ich denke es heißt so, weil es tiefblau, dunkelblau ist. Am Sonntag den 8. Juli 90 zur Mittagszeit, fahren wir auf das Meer hinaus. In der Morgendämmerung des 10. Juli erreichen wir den Bosporus und ankern im ersten kleinen Hafen links, Poyrazköy (Poyraz-Dorf, ein Schutzhafen gegen den Poyraz, den kalten Nordostwind). Hier geht uns am Abend die Sonne über Europa unter und am Morgen über Asien wieder auf.

Die Überfahrt enthielt alles von der Flaute (kurzzeitig) bis zum kräftigen 6er und wir haben alles gesetzt, vom Motor bis zu vollen Segeln (Groß, Fock, Klüver). Wind aus N bis NO; überwiegend bedeckt, zeitweise Regen oder Sprühregen. Bester Mann an Bord: Johann, der elektrische Steuermann. Steuert klaglos, fehlerlos, pausenlos. Summt dabei noch kleine Liedchen. Er steuert uns so etwa 220 Seemeilen in 39 Stunden, also 5,6 Knoten im Schnitt (da ist allerdings ein kleiner Aufenthalt zur Orientierung vor der Küste westlich des Bosporus enthalten-). Wir finden, daß „Doppelspiel" seine Premiere als See-Schiff und Segelschiff gut bestanden hat.

Der Bosporus ist als Meeresarm das Gegenstück zum Eisernen-Tor-Durchbruch der Donau. Wo dort aber reine Natur vorherrscht, wird der Bosporus vor allem auch durch die Stadtlandschaft auf seinen Uferhängen und in seinen Buchten geprägt. Dichter Verkehr zu Wasser und zu Lande. Moscheen, dörfliche Ansiedlungen, es gibt noch hübsche alte Holzhäuser, alte und neue Villen liegen in üppigen Grün, die beiden monumentalen Brücken, die typischen geschäftigen Istanbul-Fähren mit massenhaft Rettungsringen wie Sesamkringel an der Reeling drapiert. Es gibt noch welche, die mit Dampf betrieben werden! Und die vielen schönen (älteren) und weniger schönen (neueren) Frachter und Passagierschiffe aus aller Herren Länder. Die Wassertaxis, die Hafenbarkassen. Eine aufregende Stadt, Istanbul, und auf dem Bosporus wird man auf dem schönsten und vielfältigsten Weg in sie hineingezogen.

Wir sind hier vom Mittwoch, 11. Juli bis Samstag 21. Juli. Verbringen viel Zeit mit unseren Freunden Ugur, seiner Frau Iffet, dem Sohn Oguz. Ein Kapitel für sich. Eins sei aber hier festgehalten: Alexis Sorbas lebt. Im Vorort Büyükdere am Bosporus. Er nennt sich hier Kemal A. statt mit dem Abbau von Bodenschätzen, beschäftigt er sich mit dem Bau eines Katamarans — mit ähnlichen Resultat nehme ich an. Windig wars in Istanbul.

Das Marmara-Meer: Blauer Himmel, grüne See. Wir durchsegeln dieses Ensemble in 5 Etappen (25 sm - 4,5 kn, 50 sm - 5,6 kn; 30 sm - 5,5 kn; 42 sm - 5,1 kn; 47 sm - 6,5 kn). Der letzte Abschnitt führte schon durch die Dardanellen: Mitlaufender Strom bis hinaus in die Ägäis, zur türkischen Insel Bozcaada. Windig, das Marmarameer.

Die Ägäis: Eigentlich wollen wir auf unseren alten Spuren an der türkischen Küste nach Süden segeln und dann über die Kykladen zu einem Winterquartier auf Levkas im Ionischen Meer. Aber auf Chios erzählten uns Horatio (Bounty Hunter) und John und Caryl (Oregano), daß es dort viel mehr regnet als etwa in

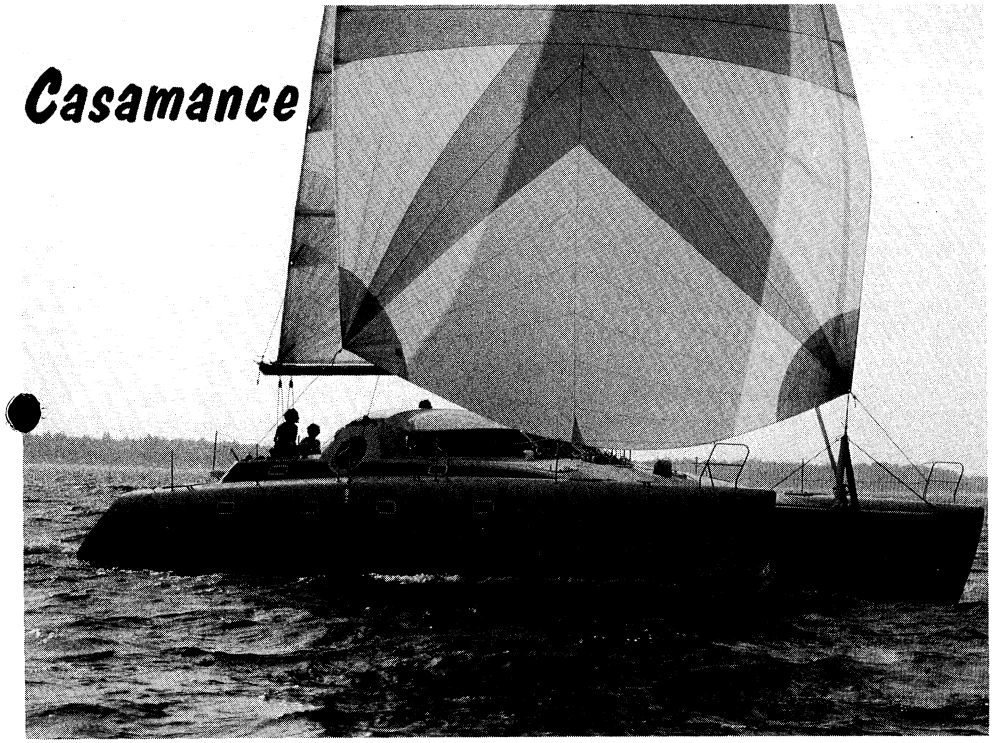
Golf von Fethiye. Und wir hatten keine Veranlassung an den Erfahrungen der alten Hasen zu zweifeln. John z.B. erzählte uns, daß sie voriges Jahr bis in den Dezember hinein segelnd unterweges waren. So kam es, daß wir unser Winterquartier hier in der Südwestecke der Türkei aufgeschlagen haben, mit den Marksteinen Bodrum und Marmaris und möglicherweise Kos und Rhodos.

Die Ägäis: Sie empfängt uns mit leichten achterlichen Winden, glatten Wasser, mitlaufendem Strom. Und mit blitzsauberem Hafen und Ort Bozcaada auf der (wie üblich) gleichnahmigen Insel. Die nächste Station wird (nach Hainburg) wieder einmal fast unsere letzte: Eine überraschende, langdauernde, hartnäkkige Fallbö von 8 Windstärken, quer zu unserem (und einer Reihe Fischer) Liegeplatz mit Heckanker und Landleine, läßt den Anker slippen, der Motor hat sich etwas losgearbeitet, der Propeller schöpft mehr Luft als üblich, wir treiben ab ins felsige Eck der Bucht, werfen erneut Heckanker, dann auch Buganker, es weht verzweifelt, die Felszacken sind nahe (sind wir nicht schon aufgesessen?). Da kommt uns eins der Fischerboote, die ablegten, weil sie auch überrascht wurden, wiel auch ihre Anker nicht hielten, zu Hilfe; sie schleppten uns in eine ruhige Ecke der Bucht. Das war an der türkischen Küste, wo sie scharf nach Osten einspringt, um der Insel Lesbos südlich von ihr Platz zu machen. In Ayvalik, westlich von Lesbos, klarierten wir aus der Türkei aus, jetzt sollen die griechischen Inseln zu ihrem Recht kommen: Lesbos erreichen wir am 31. Juli. Damit wären wir in der Welt des durchschnittlichen etwas schlechteren Weißbrotes, des möglichen Schweinefleisches (im Zweifelsfall nur Dosen möglich), der Basiliken statt Moscheen, des offenen Weines (Retsina) und des offenen Ouzos.

Im tiefeingeschnittenen Geras-Golf im Südosten von Lesbos warten wir auf unsere Freunde Bele und Franz, die als Gäste ein Stück Weges mit uns teilen werden. Sie kommen am 6. August mit der Fähre von Italien, fahren mit uns zum Badehaus mit warmen Quellen im Scheitel des Golfes, zu Buchten auf Lesbos, den Inseln Passa und Inoussa bei Chios (auf der Überfahrt dorthin, bei nörtlichen Winden 6 bis 7 Beaufort, bricht uns ein Schwert ab, das den Kopf zu weit rausgesteckt hat — ganz schön windig, die Ägäis), nach Langda auf Chios und in den Hafen Chios. Von hier nehmen die beiden am 17. August eine Fähre zurück nach Italien. Wir dagegen segeln weiter nach Süden: Durch die Samosstrasse auf die gleichnahmige Insel. Dort feiern wir Wiedersehen mit dem charmanten kleinen Hafen Pythoagoreion. Auf Patmos genießen wir wieder einmal den Friden der autolosen weißgekalkten Chora oben rings ums Kloster. Ein wundervoller Ort, berühmt für diesen Frieden, der irgendwie von dem Kloster mit seinen lebensfrohen, weltoffenen Mönchen ausgeht.

Am 5. September kommen Ulrike und Sabine aus München zu uns nach Kos. Mit den beiden reisen wir wieder in die Türkei ein (via Bodrum) und besegeln hier unseren Lieblings-Golf, die Gökova — auch Keramik-Golf oder Golf von Kos genannt, von dem Kuno S. Steuben (nur Eingeweihte kennen ihn) in seinem Buch „Abenteuer mit Shangrila" (jaja, lange vor Pieske: Ullstein, 1965) schreibt: „Die Küste zwischen Izmir und Antalya ist wohl die schönste Küste im Mittelmeer,der Keramik-Golf ist der schönste Abschnitt dieser Küste, und die Sehir-Oghlan-Inseln sind das Schönste im Golf. Nur so läßt es sich sagen. (s. 147) Auch die genannten Inseln haben wir besucht; auf der größten hat Kleopatra einen Strand mit Korallensand aus dem Roten Meer anlegen lassen, als sie dort mit Antonius zu Besuch war. am 19. September, zurück in Bodrum, verlassen uns die Gäste. Wir besuchen nun eine Reihe alter Freunde in der Gegend. Vom 9.-20.10. liegt „Doppelspiel" auf dem Strand von Ortakent, westlich von Bodrum, wo Necat in seinem „Rosengarten"-Hotel die ersten Gäste aus der ehemaligen DDR hat. Wir erneuern das Antifouling, wetzen ein paar Scharten der Kiesbank von Hainburg aus und setzen den Motor 7 cm tiefer (also doch!)

Zur Erholung fahren wir Ende Oktober wieder in die Gökova. Ende November umfahren wir die Datca-Halbinsel einschließlich Kap Knidos, dem Kap Hoorn der türkischen Küste. Anfang Dezember erreichen wir Marmaris wo wir das Boot für die Zeit unseres Weihnachtsbesuchs in Deutschland sicher in der Marina zurücklassen können.



Casamance

Werften und Händler stellen sich vor

In der Vergangenheit gab es immer wieder Vorwürfe von Händlern und Werften. In diesen Vorwürfen wurde behauptet, das Redaktionskomitee bevorzuge nur ganz bestimmte Schiffe und oft auch nur bestimmte Personen, die mit diesen Schiffen handeln. Wir sind uns zwar keiner Schuld bewußt und haben eine solche subjektive Auslese auch nie bewußt getroffen, trotzdem sind wir, wie alle anderen Menschen auch, nicht vollkommen. Deshalb wurden von uns alle Händler und alle Werften mit der Bitte angeschrieben, über ihre Boote und über ihre Philosophie Boote zu bauen, zu schreiben.

Bernd Galle war der erste, der dies tat. Er schreibt diesmal über die Werft PRO KENNEX, dessen Alleinimporteur er ist.

Bericht über die Werft PRO KENNEX

Das erste Mal, daß ich einen PRO KENNEX Katamaran sah, war auf der Bootsausstellung in La Rochelle. Damals haben Lothar Braussen und ich diese für MULTIHULL neben PARIS wichtigste Messe besucht, um die Neuigkeiten zu sehen und auch mit Freunden zu segeln.

Eine der Neuigkeiten war die KENNEX 380, die wir intensiv untersuchten, wie üblich bis in die Bilge hinein. Im Salon saß ein freundlich lächelnder älterer Herr, der unserem Treiben mit Interesse folgte. Da mir die französische Sprache weitestgehend fremd ist, kam in Englisch schnell ein Kontakt zustande, er beantwortete geduldig die Fragen, warum und wie teuer und quittierte meine Frage nach der Baunummer: It's the first ship of this serie. Mein Erstaunen über die außerordentlich hohe Bauqualität, sowohl in Kunststoff, als auch in Holz nahm er mit Freude zur Kenntnis. Dieser Herr war Gilbert Lenoir, u.a. Besitzer der Werft und einiger anderen Firmen und ein ausgesprochener Kat-Fan. Da er vor 5-6 Jahren auf dem gesamten Kat-Markt kein Schiff fand, das ihm gefiel, nahm er mit Mark Petegham und der groupe graal Kontakt auf. Das Ergebnis war die PRO KENNEX 380 in Eigner-Version. Besonders hervorzuheben bei diesem Konzept sind: für den Eigner sep. Räume für Toilette und Bad für den Skipper/ Lotsen eine Kabine mit eigenem Sanitärraum eine Kojenbreite bis 1,60 Meter. Küche und Nav. Fck auf dem Brückendeck im Salon integriert. Salon mit 360° Rundumsicht, auch im Sitzen. Rigg wahlweise nach Eignerwunsch (auch Masthöhe)

Die Suche nach einer Werft, die dieses Schiff nach seinen Qualitätsanforderungen bauen könnte, scheiterte, also kaufte er eine Werft, organisierte diese neu, stellte zusätzliche Fachleute von renomierten Monohullwerften ein, das Ergebnis sahen wir nun. Beim Fachsimpeln kamen wir uns näher und stellten ähnliche Anforderungen fest. Da ich damals schon andere Werften vertrat, er für Deutschland im Gespräch mit Anderen war, leider, blieb es bei diesem Erstkontakt für ein Jahr. Bei der nächsten Bootsmesse in La Rochelle trafen wir uns zufällig. Er hatte die Pläne für eine CHARTER-VERSION der PRO-KENNEX 380 (Ich hatte ihm gesagt, daß ich 3/4 der von mir verkauften Schiffe in Charter laufen habe) auch eine größere Version, die 420 er, sei in Planung sein deutscher Importeur habe kein Schiff verkauft, ob wir nicht ab Januar 1991 zusammenarbeiten könnten. Dies wurde in Paris zur Boots-Messe Realität und so begannen wir mit der boot 91 mit PRO KENNEX.

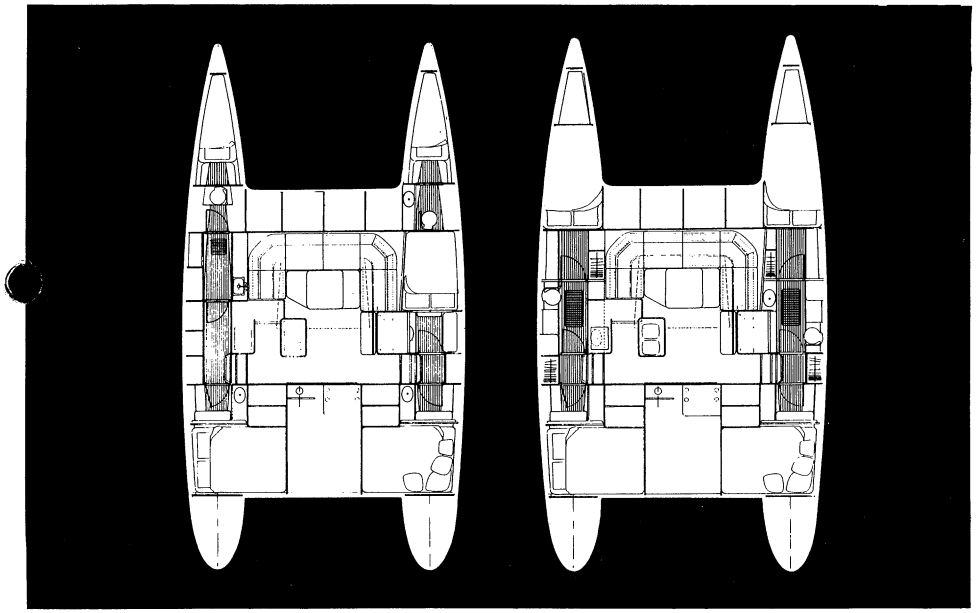
Vorteile sind bei der Philosophie dieser Werft, die Sicherheit des Serienbaues mit der individuellen Gestaltung des Interieurs. Dies bedeutet hochwertige Verarbeitung und da Serie, auch sehr gute Werthaltung (Wiederverkauf). Bei der PRO KENNEX 420 ist sogar das Schott zwischen Salon und Cockpit frei wählbar, entweder größere Salon oder größeres Cockpit (50cm Schritte)

Um den Interessenten die Schiffe und das für KATAMARANE außerordentlich hohe Qualitäts-Niveau zu zeigen, veranstalten wir PRO KENNEX Treffen.

Für PRO KENNEX und uns ist es sehr wichtig, den deutschen Seglern zu zeigen, daß sich Hochsee-Katamarane und gute Verarbeitung nicht ausschließen, daher haben wir bereits auf den letzten 4 Bootsmessen unsere Katamarane ausgestellt (boot Düsseldorf) und möchten uns hiermit von Anbietern unterscheiden, die auf dem Papier gute Schiffe haben, diese aber nicht ausstellen und somit einen Vergleich ermöglichen würden.

PRO KENNEX will Schiffe bauen, für Segler, die bis ins letzte Detail gehende Planung in der Konstruktion mit herausragender Fertigungsqualität wünschen. Für Kat-Fans, die „Segeln" wollen und sich auf „Ihrem" Schiff wohlfühlen wollen.

PRO KENNEX plant auf Grund der Nachfrage einen Werft-Neubau am Mittelmeer mit einer ständigen Ausstellung und Test-Segeln. Wir wollen PRO KENNEX in Deutschland auf den Messen präsentieren, weil wir wissen, daß es Segler gibt, die SICHERHEIT, KOMFORT und LEISTUNG schätzen, nur dies bisher nicht in der von ihnen gewünschten Ausführung bekamen.



Kennex 380: Eigner- und Charter-Version

Im Anfang waren Mehrrumpfboote „keine richtigen Schiffe"...

Über die Anfänge von „Multihull Deutschland"

von Dr. Arthur Petersen, Leer.

Ich erinnere mich noch gut an meine gemischten Gefühle, als ich mit meinem ersten Selbstbau-Kat, der „ Arche II" im Frühjahr 1960 am Steg des Seglervereins nach einem Liegeplatz ausspähend von dem alten ruppigen, aber, wie ich später feststellte, herzlichen Stegwart mit heiserem Gebrüll empfangen wurde: „Wat wullt Du denn hier mit dat komische Scheunentor?" Nun, elegant war er nicht, dieser wohl überhaupt erste deutsche Tourenkat, aber schon recht schnell und — vor allem — mit viel Platz für meine Familie mit 4 Kindern und oft deren Anhang. Die bald nachfolgende „Himp-Hamp I" war schon viel besser, mit der wir Skandinavien-Fahrten machten, in den Häfen stets dicht umlagert, viel belächelt („Meeres-Omnibus" u.a.) und oft eine kleine Sensation bildet für die Lokal-Presse mit Bild dabei. Dann kamen aber mehr Kats und Tris, Iroquois, Wharrams, Prouts, BOB's u.a. Oft wurde ich damals um Rat gefragt in Sachen Multis. So kam ich auch mit Herrn Wölper in Kontakt. Sein erster Kat war die heutige „Lütt und Lütt". Er ergriff in seiner so sehr gemeinschaftsfördernden Art die Initiative zu einem lockeren Zusammenschluß mit dem sog. Intimtreffen bei ihm zu Hause im Winter und zu den Pfingsttreffen irgendwo an der Nordseeküste. Immer mit viel Fröhlichkeit, Musik und Gesang (unvergessen das „Elephantenlied") und — wenig später — einem bescheidenen Mitteilungsblatt, scherzhaft „Wölper's Hauspostille" genannt. Dann dachten wir an eine Art Mehrrumpfboot-Sektion in der K.A. des DSV, insbesondere in Form eines Anhangs in dessen Sicherheits-Richtlinien speziell für die Besonderheiten der Mehrrumpfboote. Die schließlich erfolgende Antwort war eine kalte Dusche für uns: „Wir haben die Angelegenheit den Spezialisten des Germanischen Lloyd vorgelegt und die meinen..." Na, das war wohl nichts. Entsprechend passierte mir folgendes: 1964 und 1965 hatte ich — vorschriftsmäßig mit Hinweis auf C-Schein-Besitz eingereicht — im Fahrten-Wettbewerbsee von der K.a. eine Bronzeplakette erhalten. 1966 hatte ich wieder eingereicht für eine noch „bessere" Fahrt. Wieder mit allen Pi-Pa-Po und dem Hinweis, ich habe jetzt das „Sport-Hochseeschiffer-Zeugnis". Auf der Jahrestagung in Hamburg: Keine Plakette! Warum nicht? der „Sport-Hochseeschiffer" sei kein DSV-Zeugnis. Diese offensichtliche Ausrede war ihnen denn doch etwas peinlich, als wir dann bei Wein und Bier näher ins Gespräch kamen. Es wurde trotzdem ein recht lustiger Abend und es schien mir, daß der wahre Grund für die Ablehnung der Plakette, Mehrrumpfboote in Zukunft aus dem Wettbewerb wegen Nicht-Seefähigkeit herauszuhalten, denn dann doch nicht mehr so recht triftig erschien. Gegen Mitternacht erhielt ich einen Anruf von zu Hause: „Du bist zum ersten mal Großvater geworden!" Da posaunte ich — vom Telefon zurückkehrend — laut in den Saal mit den noch recht vielen Unentwegten. Es wurde ein teurer Abend für mich, zum Glück hatte ich ein Scheckbuch mit!

Danach gab es keine Schwierigkeiten mit der K.A. mehr. Etliche Jahre danach bekam ich regelmäßig meine Plakette, teils in Silber, eine in Gold. Aber der Zug mit der Multihuller-Sektion in der K.A. war abgefahren. Wölper hatte als selbstständige Vereinigung „Multihull Deutschland" ins Leben gerufen. Name und Signum kamen allerdings erst später. Damals im Anfang hatten wir es im Grunde leicht: Wir waren in der Yacht-Szene Außenseiter, waren Enthusiasten, hatten um Anerkennung zu kämpfen, waren ein kleiner Kreis nur in Norddeutschland und hatten Wölper in seinen besten Jahren. Und heute? Wir sind anerkannt, groß geworden, über ganz Deutschland verbreitet, stellen Ansprüche voll Glanz und Gloria, wollen eine Profi-artige Zeitschrift, zahlen ruhig mehr Beitrag, denn wir haben's ja, — und sind überrascht, daß mit der Krankheit von Herrn Wölper, der Seele des Ganzen, plötzlich davon die Rede ist, daß wir für all das selbst etwas tun sollen, Verantwortung übernehmen sollen und dazu das noch rein ehrenamtlich! Das Gerippe für die Zukunft bei M.D. unbedingt nötige verantwortliche Aufgaben-teilung kann die neue Satzung sein. Die organisatorische Betreuung der Mitglieder und die Gemeinschaftspflege läge demnach bei den Regional-Obleuten. Bei der Zentrale in Bremen bleibt mehr „dachverbandsartig" die Redaktion des „Boten" als Hauptaufgabe. Dazu die Organisation einer mehr Kongress-artig aufzuziehenden Haupt-Mitgliederversammlung und der Kontakt mit dem Ausland.

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

Redaktion

Damit wir wirklich das bringen was unsere Mitglieder wollen, wollen wir einmal das machen, was große Zeitungen „Copy Test" nennen und alles andere ist als eine Leserumfrage. Das ausgefüllte Formular bitte an Ernst W-Barth, Klingerstr. 38, 8000 München 70 schicken. Herr Barth hat einen Computer und kann dann das Ergebnis auswerten.

THEMEN	bitte ankreuzen: Mehr	Richtig	Weniger
Clubleben	☐	☐	☐
Literatur	☐	☐	☐
Aktuelles	☐	☐	☐
Technik	☐	☐	☐
Hydro/Aerodynamik	☐	☐	☐
Fahrtenberichte Nord	☐	☐	☐
Fahrtenberichte Süd	☐	☐	☐
Regionalberichte	☐	☐	☐
Vermischtes	☐	☐	☐
Vorstellung neuer Boote	☐	☐	☐
Veranstaltungskalender	☐	☐	☐
Flohmarkt/Bootsmarkt	☐	☐	☐

REDAKTIONSSCHLUSS:

Nr. 62:
31.07.1991 Redaktionsschluß
01.09.1991 Erscheinen

Nr. 63:
31.10.1991 Redaktionsschluß
01.12.1991 Erscheinen

Nr. 64:
31.01.1992 Redaktionsschluß
01.03.1992 Erscheinen

Bootsmarkt/Flohmarkt

TONGA 40 MK II Kreuzerkatamaran als Kasko oder nach Wunsch ausgebaut, incl. aller Fenster, Türen, Ruder und Schwerter ab DM 85.000,--

Günther Horstmann Tel.: 02161-570714

2 Catamaranrümpfe in Holz-Epoxy-Kompositbauweise (Rundspant) für Simpson 13,7 Fahrtencat, sowie alle weiteren für den Bau des Kaskos erforderlichen Hölzer incl. Baulizenz und sehr detaillierten Pläne für VB 60.000,-- DM zu verkaufen. Komplette Besegelung bestehend aus Großsegel 400g/qm, 31.87 qm, Genua 220g/qm, 49.41 qm, Genua 340g/qm, 35.36 qm, Fock 380g/qm, 25 qm mit Bindereff, Baumpersenning 20% unter Neupreis, sowie bereits zu 45% anbezahlter Vertrag für komplettes Rigg zum Selbstkostenpreis abzugeben. Rümpfe, Segel und Riff als komplettes Paket zu Sonderkonditionen. Tel.: 069/59 54 27

1 OM 636 Dieselmotor mit ZF BW 10 G Getriebe VM 1.600,-- DM, sowie neues **PRM Delta Getriebe** mit Anschlußgehäuse für OM 636 zu verkaufen. Desweiteren 3 Andersen 40 ST Winden a VB 900,-- DM und 1 Andersen 28 ST Winde a VB 750,-- DM zu verkaufen. Tel.: 069/ 59 54 27

TRIMARAN Sapphire Simpson Wild Marine,

Baujahr 72, 8,70 x 6,10 x 0,61/0,92

Top Zustand, Doppelte Segel, kompl. Funkausrüstung, AB, Liegeplatz

Eckernförde günstig zu verkaufen

Tel.: 06128/41293

Pahi 31 (Wharram) Baujahr 85, 9,50 x 4,40 m, kutterig mit Rollklüver, Blister, 2 Ersatzsegel, 8 PS-AB, Dinghi, 3 Kompasse, Log, 3 Anker, Fernglas, Sextant usw. umständehalber für 24.000,-- DM (VHB) zu verkaufen. Liegeplatz Marina Funchal Madeira 600 DM/Jahr. Tel.: 0431/ 687 111 oder 0431/880 3906

Wir „Champus" 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.: 04 21 / 25 54 25

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: _____

Ermächtigung zum Lastschrifteinzug

Zahlungsempfänger:

MULTIHULL DEUTSCHLAND
Vereinigung Deutscher Catamaran- und Trimaran-Segler

Name und Anschrift des Kontoinhabers:

_____

_____

_____

_____

Hiermit ermächtige ich Sie widerruflich, die von mir zu entrichtenden Beiträge bei Fälligkeit zu Lasten meines Kontos durch Lastschrift einzuziehen.

Bankverbindung: _____

Bankleitzahl: _____

Konto-Nummer: _____

Teileinlösungen werden im Lastschriftverfahren nicht vorgenommen.

_____

Datum Unterschrift

Bitte ausfüllen und umgehend an den Multihull Kassierer, Klaus Lenk, Postfach 1446, 2960 Aurich, senden.

Inhaltsverzeichnis

Seite

1 Impressum

3 Worte des stellvertretenden Vorsitzenden

Literatur

5 Vom Seemann Kuttel Daddeldu

Aktuelle Seite

7 Soltwaters — Wattseglerverein e.V.

9 Tips für Bootsausstellungen

10 Man darf den Boots-Trailer zweckentfremdem

10 Jugoslawien — quo vadis?

Technik

12 In Punkto Sicherheit . . .

12 Profilbau von Dr. A. Petersen

Die Wharram-Seiten

14 Kena

Vorstellung neuer Boote

17 Havkat 28

Berichte aus den Regionen

19 Attraktive Marina

19 Regatta Aktivität

19 Münchener Treffen

Seite

Selbstbau

20 Werkelbericht aus Süddeutschland

21 Meine Clou 8 „Lady H"

23 Das Abenteuer „Katamaranbau"

Dies und das und sonstnochwas

28 Eigner berichten — Quest 31

31 Mein langer Weg zum richtigen Boot

33 F-27 — flotter Tri

34 Bau von High-Tech-Katamaranen in Chile

Fahrtenberichte

37 Reise mit „Doppelspiel" (Fortsetzung)

Werften und Händler stellen sich vor

40 Bericht über die Werft Pro Kennex

50 **Am Anfang waren Mehrrumpfboote „keine richtigen Schiffe" . . .**

44 **Redaktion**

45 **Bootsmarkt-Flohmarkt**

46 **Beitrittserklärung**

47 **Ermächtigung zum Lastschrifteinzug**

48 **Inhaltsverzeichnis**