Der Mehrrumpf-„Bote"

MULTIHULL Deutschland

Nr. 63 1992/2

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

Der Mehrrumpf-Bote

Magazin für die Mitglieder von MULTIHULL DEUTSCHLAND
Vereinigung von Mehrrumpf-Seglern

Nummer 63 April 1992

Redaktion: *Redaktion Multihull*
c/o H. Barth, Klingerstr. 38
D-8000 München 70
Telefon: 089 - 760 23 00

Mitarbeiter an dieser Ausgabe:
Heidi Barth, Uschi und Eberhard Beck, Lock Crowther, Kurt Diekmann, Gertraud Filgis, Gero Pischke, Maxim Schosser, Malcolm Tennant, Ernst W. Barth

V.i.S.d.P.: *Ernst W. Barth*

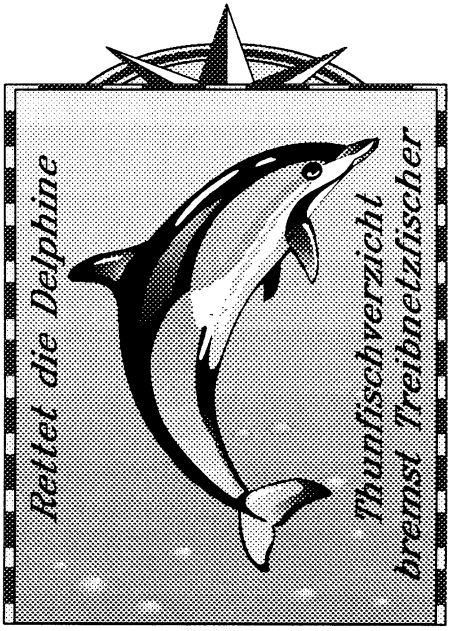
Diese Zeitschrift und die darin enthaltenen Beiträge sind urheberrechtlich geschützt. Nachdrucke, auch auszugsweise, nur mit vorheriger, schriftlicher Genehmigung der Redaktion.

Für unverlangt eingesandte Manuskripte wird keine Gewähr übernommen. Namentlich gezeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.

Wir machen insbesondere darauf aufmerksam, daß alle Konstruktionszeichnungen geistiges Eigentum der Konstrukteure oder Werften bleiben und ohne deren Erlaubnis weder nachgezeichnet, noch zum Bau verwendet werden dürfen.

Der Mehrrumpf-Bote erscheint viermal jährlich ausschließlich für die Mitglieder des Vereins MULTIHULL DEUTSCHLAND. Die Bezugsgebühren sind mit dem Mitgliedsbeitrag abgegolten.

Anzeigen und Druck:
Scholz Druck & Verlag
Sebaldsbrücker Heerstr. 125
D-2800 Bremen 44
Telefon: 0421 - 45 22 23, Fax 45 22 00



MULTIHULL DEUTSCHLAND

Vereinigung von Mehrrumpf-Seglern

Geschäftsstelle:
Birgit Bode
Stubbener Weg 8
D-2820 Bremen 77
Tel. 0421 - 636 22 04

1. Vorsitzender:
Kurt Diekmann
Grünwalder Str. 69
D-8000 München 90
Tel. 089 - 64 37 48

stellvertretende Vorsitzende:

Theodor Hüttermann
Echternstraße 32
D-3257 Springe
Tel. 050 41 - 614 42

Karl Sollorz
Postfach 81 05 21
D-3000 Hanno[redacted]
Tel. 0511 - 46 22 53

Gero Pischke
Am Tegeler Hafen 28 g
D-1000 Berlin 27
Tel. 030 - 88 42 22 53 / 433 38 47 p.

Schatzmeister:
Klaus Lenk
Parkstraße 21
D-2960 Aurich
Tel. 049 41 - 82 55 p. / 33 10

Regional - Obleute:

Schleswig-Holstein:
Th. Hüttermann
Anschrift siehe oben

Berlin:
Gero Pischke
Anschrift siehe oben

Weser:
Heino Picker
Am Seedeich 11
D-2850 Bremerhaven
0471 - 740 52

Rhein-Main:
Frank Kisch
Auf der Schlicht 107
D-6203 Hochheim
061 46 - 97 01

Bayern:
Kurt Diekmann
Grünwalder Str. 69
D-8000 München 90
089 - 64 37 48

Hamburg/Elbe:
Rolf Westermann
Scheel-Plessen-Str. 4
D-2000 Hamburg 50
040 - 390 41 10

Nordrhein-Westf.:
Lothar Brausem
Einheitstraße 6
D-5000 Köln 60
0221 - 73 46 64

Südwest:
Hartmut T. Pilgr[redacted]
Höfe 24
D-7298 Loßburg
074 44 - 63 51

Mittelmeer:
Ernst W. Barth
Klingerstr. 38
D-8000 München 70
089 - 760 23 00

Alle revierspezifischen Fragen bitte direkt an die jeweiligen Obleute!

In diesem Mehrrumpf-Boten lesen Sie:

Kenterung eines Renn-Tris:
Der Rekordversuch zweier Amerikaner endete nahe Kap Hoorn mit einem doppelten Überschlag.
Seite 17

Lob der Biskaya:
Von den meisten gefürchtet, bietet die Küste zwischen Brest und Kap Finisterre viel Schönes für den, der Zeit hat - und gute Nerven.
Seite 20

Reise gen Norden:
Zugegeben: von der Türkei bis in die Nordsee scheint es weiter, als umgekehrt. Manche liebens kühler.
Seite 40

Vereins-Mitteilungen:

Von der Hauptversammlung **Seite 4**

Regionalfürsten gesucht **Seite 11**

Redaktionstermine **Seite 12**

Die "Neuen" grüßen **Seite 13**

Alles neu - macht wer? **Seite 14**

Kommentar:

Starke Sprüche auf den Messen. Haben die Verkäufer sie nötig - und müssen wir sie uns eigentlich anhören?
Seite50

Interessante Boote:

Lock Crowther: seine Frau wollte ein bequemeres Boot. Die *Deguello* ist das Ergebnis
Seite 28

Modular Mouldings: bei der englischen Werft der Firebird erinnerte man sich an einen Oldtimer: die *Cracksman.*
Seite 25

Malcolm Tennants Kunde hatte ein Problem, die Lösung heißt *Cruising 46* und kann sich sehen lassen.
Seite 32

James Wharram: in Roth bei Nürnberg hat er seine Trailerboote vorgestellt.
Seite 35

"boot": Kurzbesuch in Düsseldorf
Seite 48

Newick: seine *Pats* wurde verkauft
Seite 51

Zeitschriften-Schau: Multihull-Berichte
Seite 52

Firmen-News: kurz gemeldet
Seite 54

Treffs und Termine der Regionen
Seite 56

Kleinanzeigen **Seite 56**

Worte aus der Vorstandsetage: Kurt Diekmann

Die Hauptversammlung hat entschieden

Mit der Jahreshauptversammlung in Würzburg-Randersacker hat die dritte Phase unserer Interessengemeinschaft begonnen, da wir nun ein eingetragener Verein werden wollen und eine neue Satzung beschlossen wurde.

Angefangen hat dies alles durch den Informationsaustausch Heinrich Wölpers mit einigen befreundeten Multihull-Seglern in norddeutschen Revieren, etwa Mitte der Siebziger Jahre. Als die Anzahl der Empfänger der Rundschreiben (Alleinherstellung und Versand durch die Gesamtfamilie Wölper) zu umfangreich wurde und auch nicht mehr durch freiwillige Spenden finanziert werden konnte, gründete man am 28. Januar 1978 in Düsseldorf die Vereinigung als "nicht rechtsfähigen" Verein. Im damaligen Protokoll ist unter Punkt 2 festgehalten, daß diese Vereinigung "nichts anderes ist als eine Interessenvereinigung innerhalb des Segler-Verbandes". 22 Mitglieder beteiligten sich an den Abstimmungen, von denen heute noch 16 in unserem Mitgliederverzeichnis stehen.

Unter Heiner Wölpers Führung wuchs die Vereinigung bis heute auf rund 560 zahlende Mitglieder an, nachdem unser Schatzmeister Klaus Lenk die "schwarzen Schafe" gestrichen hat. Seit etwa drei Jahren waren im Vorstand intensive Bemühungen im Gange, Aufgabenbereiche deutlicher abzugrenzen und diese auf mehrere Schultern zu verteilen. Besonders Dr. Arthur Petersen hat sich hier sehr eingesetzt. Das alles sollte auch der Entlastung von Heiner Wölper dienen, für den sich trotz jahrelangen Bemühens kein Nachfolger anbot. Dazu ein Zitat aus einem der Briefe von Dr. Petersen: "Als alter Hase in Vereinsangelegenheiten weiß ich -was vielfach für unwichtig gehalten wird- wie wichtig und im Vereinsbetrieb dann verpflichtend eine zu sauberer Arbeitsteilung führende Satzung ist. Nach der noch gültigen Satzung kann leider eine außerordentliche Hauptversammlung praktisch nur vom Vorsitzenden einberufen werden, nicht auf Antrag von Mitgliedern." Die Krise des Vereins hat sich für die Mitglieder dennoch nur durch das verzögerte Erscheinen beziehungsweise Ausbleiben des "Boten" 1991 bemerkbar gemacht.

In der Hauptversammlung vom 8.2.92 haben Sie mich zum Vorsitzenden gewählt - und damit einen Generationenwechsel in die falsche Richtung vollzogen. Eigentlich sollte ein Jüngerer nun die Geschäfte des Vereins leiten, damit nicht eines Tages wieder eine solche Krise entsteht. Da sich jedoch zum jetzigen Zeitpunkt kein anderer Bewerber anbot und mir der Erhalt, vornehmlich des "Boten", allseits als wichtig bekundet wurde, fühle ich mich verpflichtet, die Vereinsarbeit weiterzuführen, obgleich dies nicht meinen Neigungen entspricht. Trotz der damit verbundenen Aufgabenhäufung (Regionalobmann, Technik und Betreuung von Selbstbauern) ist ein positiver Aspekt dabei: der laufende Kon-

takt zur jüngeren Generation. Deshalb bedanke ich mich für das, mir seitens der Mitglieder entgegengebrachte, Vertrauen. Gleichzeitig mit der Übernahme der Geschäfte für den Verein wird es mein Bestreben sein, einen geeigneten Nachfolger auszuspähen.

Was die Kontinuität des "Boten" angeht, so hege ich große Hoffnungen, wenn sich ein größerer Teil der Mitglieder zu der in Heft 61, Seite 44 angefragten Thematik äußert. Mit unserem Mitglied Wolfgang Barth haben wir nicht nur einen Fachmann, der die journalistische Szene kennt, sondern auch eine Unterstützung für mich in Organisationsfragen, wie sie durch die Einladung, Vorbereitung und Durchführung der Hauptversammlung in Würzburg bemerkt haben werden.

Helfen Sie uns bitte dabei durch Berichte und Erfahrungsaustausch, denn letzten Endes dient dieser zur Vermeidung eigener, schlechter, Erfahrungen - und wem käme das nicht gelegen! Dies fängt beim Kauf beziehungsweise beim Bau eines Bootes an und hört durchaus nicht bei der Seemannschaft auf!

Würzburger Ruf: Habemus papam!

Hat jemand den weißen Rauch bemerkt, der kurz nach Mitternacht am 9. Februar 1992 aus dem Kamin des Hotels "zum Löwen" aufstieg? Hat irgendjemand wenigstens das Grollen der Felsbrocken gehört, die den besorgten Mitgliedern kurz zuvor von der Seele fielen, als die neue Satzung nach reiflicher Diskussion endlich angenommen war? Wohl kaum; dennoch: wir haben wieder einen "Papst" (wenn auch Kurt Diekmann mit dieser Bezeichnung zusammenzucken dürfte!), und dieser Ruf, der aus dem Vatikan bei erfolgreicher Kür eines neuen Kirchen-Oberhauptes ergeht, paßt zur fürsterzbischöflichen Residenzstadt.

Die Hauptversammlung unseres Vereins in Würzburg-Randersacker war eine Versammlung der Rekorde: so viele Mitglieder waren noch nie dabei (48 "ordentliche" nebst einigen Ehefrauen) - und noch nie dauerte der "offizielle" Teil dermaßen lange (sechs Stunden). Doch das, was dabei herauskam, kann sich sehen lassen.

Der anfänglich von einigen geäußerte Zweifel, ob die Hauptversammlung ordnungsgemäß einberufen wurde, konnte ausgeräumt werden. Diese HV wurde am 2. 11. 91 in München durch die Vorstandsmitglieder Wölper, Diekmann, Lenk und Pischke (dieser telefonisch) beschlossen. Sie sollte ursprünglich am 1./2. Februar stattfinden, was jedoch auf Terminprobleme stieß. Obgleich die Einladung im Boten Nr. 62 erschien, wurde aus Termingründen eine gesonderte

Einladung versandt, da das Erscheinen dieser Ausgabe sich immer wieder hinausschob und bis 10. 1. 92 nicht feststand. Da die alte Satzung unseres bisher "nicht rechtsfähigen" Vereins eine Frist von nur 14 Tagen vorsah, wurde diese eindeutig gewahrt.

Nun haben wir also eine neue Satzung. Und sobald Vereinsregister und Finanzbehörde ihr zugestimmt haben, wird Multihull Deutschland, Vereinigung von Mehrrumpf-Seglern, (so der neue, etwas verkürzte Name) ein eingetragener, gemeinnütziger Verein sein. Was wir davon haben, wurde auf der Hauptversammlung gefragt. Sagen wir's mal so: im Augenblick nichts. Immerhin aber steht unser Verein jetzt auf den stabilen Füßen einer Satzung, die sich an der Mustersatzung des DSV orientiert. Und bei mittlerweile fast 600 Mitgliedern ist es höchste Zeit, daß wir uns ordentlich organisieren, sprich: als e. V. Dennoch, so der Tenor auf der HV, wollen wir die Vereinsjuristerei nicht eben betonen; für die Zukunft hoffen wir, daß der offizielle Teil der HV wieder so kurz sein wird wie früher, zu Wölpers Zeiten. Damit uns keinesfalls das fehlt, was uns wichtig ist: die Zeit zum Gespräch von Multihuller zu Multihuller. Ferner sollten wir bedenken, daß ein so rapid wachsender Verein wie der unsere früher oder später auch als Organisator von Treffen und/oder Regatten (ja, ja; bei letzterem Wort zucken noch viele zusammen!) auftreten wird. Und

Gespannte Aufmerksamkeit trotz Mammutprogramm: JHV in Randersacker

dazu braucht er behördliche Unterstützung, von Genehmigungen bis zu Fördermitteln; da tut sich ein e.V. einfach leichter. Die Gemeinnützigkeit hat (außer der Mehrbelastung für den Schatzmeister!) ebenfalls nur Vorteile, denn Spenden an den Verein - egal, ob von einer Werft oder einem Mitglied- sind nun absetzbar. Und welcher Verein kann nicht ab und zu eine kleine Geldspritze brauchen? Die neue Satzung wird, sobald sie genehmigt ist, im Boten abgedruckt, damit die Mitglieder alle wissen, wie sie aussieht. Die wichtigsten Punkte schon mal vorweg:

Die Zahl der stellvertretenden Vorsitzenden wurde freigestellt. Im Augenblick haben wir drei. Die Regional-Obleute werden in Zukunft von den Mitgliedern der jeweiligen Region gewählt, nicht mehr vom Vorstand ernannt. Gleichzeitig wurden sie als Berater dem Vorstand zugeordnet, was erfreulicherweise den Einfluß der Basis auf die Spitze verstärkt. Nun steht zu hoffen, daß sich möglichst viele neue regionale Gruppen bilden, denn die bestehenden Regionen sind einfach noch zu groß.

Neu in der Satzung ist auch der Passus, daß der Mitgliedsbeitrag per Bankeinzug erhoben wird. Über diese Neuerung wurde in Wandersacker weidlich diskutiert; mancher war aus verständlichen Gründen dagegen: "wer an mein Konto rankann, bestimme ich". Letztlich stimmte jedoch eine satte Zweidrittel-Mehrheit für diesen Satzungsteil. Schatzmeister Lenk wird sich freuen, denn es ist ihm schlicht nicht zuzumuten, säumige Zahler (auf Kosten der anderen, brav zahlenden Mitglieder) immer wieder anzuschreiben und zu mahnen. Zur Verdeutlichung: 1991 hat Klaus Lenk weit über 100 Mitglieder anmahnen müssen, 90 Mitglieder haben trotz dreimaliger (!) Mahnung immer noch nicht bezahlt: macht allein 270 Briefe! Nicht eingerechnet diejenigen Mitglieder, die noch nicht gemerkt haben, daß unser Beitrag schon für 1991 auf 60 DM angehoben wurde... Nach Diskussion dieser Tatsachen war es kein Wunder, daß sich eine überwältigende Mehrheit der anwesenden Mitglieder dafür aussprach, daß Mitglieder, die ihren Beitrag nicht bezahlt haben, ausgeschlossen werden sollen.

Neu in der Satzung ist auch der Passus, daß die Beschlüsse der Hauptversammlung als Protokoll im nächsterreichbaren Boten abgedruckt werden sollen. Soweit die wichtigsten Punkte der neuen Satzung; unser Vorstand hofft nun, daß das Vereinsregister nicht allzu viele juristische Haare in ihr finden wird. Doch nun weiter zum Verlauf der Jahreshauptversammlung, deren Protokoll Frau Birgit Bode führte:

Ernst W. Barth eröffnete die Jahreshauptversammlung um 18.40 Uhr, dankte den Mitgliedern für ihr Erscheinen und übergab das Wort an Herrn Diekmann. Auf dessen Bitte erhoben sich die Anwesenden zu Ehren der Verstorbenen Herrn Heinrich Wölper und Dr. Arthur Petersen.

Anschließend wurden die Tagesordnungspunkte bekanntgegeben, und zwar: Bericht des Schatzmeisters, Entlastung des Vorstandes, Diskussion und Beschluß einer

Satzung nach DSV-Muster (deren Entwurf unter den anwesenden Mitgliedern verteilt wurde), Neuwahl des 1. Vorsitzenden und seiner Stellvertreter. Es wurden 48 stimmberechtigte Mitglieder festgestellt.

Kurt Diekmann verlas den Bericht des Schatzmeisters Klaus Lenk, da dieser aufgrund eines Krankenhausaufenthaltes nicht

Diekmann: "Nur zwei Jahre!"

an der JHV teilnehmen konnte. Es wurde der Antrag gestellt, den Kassenbericht vorbehaltlich einer noch vorzunehmenden Prüfung durch zwei Kassenprüfer anzunehmen. Die JHV beschloß, daß der Kassenbericht als angenommen gilt und daß Klaus Lenk entlastet wird, sobald diese Prüfung das Einverständnis der Kassenprüfer findet. Als Kassenprüfer wurden Theodor Hüttermann und Karl Sollorz gewählt; sie nahmen die Wahl an. Anschließend wurde der Vorstand einstimmig entlastet.

Die Diskussion des Satzungsentwurfes war zeitweilig sehr lebhaft. Schnell jedoch fiel der Beschluß, den etwas umständlichen Namen des Vereins zu ändern: Multihull Deutschland, Vereinigung von Mehrrumpf-Seglern (e.V., sobald das Vereinsregister zustimmt). Engagiert diskutiert wurde über die Möglichkeit der Stimmübertragung für die Hauptversammlungen. Sie fand letztlich keine Mehrheit, denn die Meinung, daß, wer im Verein mitbestimmen will, auch zur JHV kommen solle, setzte sich eindeutig durch. Aus dem gleichen Grund wurde bestimmt, daß jede ordnungsgemäß einberufene JHV beschlußfähig sein soll, gleichgültig, wieviele Mitglieder anwesend sind.

Da der Vorstand die Geschäfte des Vereins führt, muß er innerhalb eines Rahmens auch finanziell selbständig entscheiden können. Hier wurden verschiedene Meinungen vertreten, wieweit dieser Rahmen für den Vorsitzenden allein gesteckt werden soll. Zunächst wurde die Grenze bei 3000 Mark gezogen, doch setzte sich anschließend die Meinung durch, die Kosten des Mehrrumpf-Boten in Höhe von durchschnittlich 5000 DM pro Ausgabe als Grenze zu bestimmen. Der Gesamtvorstand hat Vollmacht bis 10.000 DM, darf jedoch keine Schulden

machen, die mehr als 10 Prozent des Jahres-Beitragsaufkommens ausmachen. Längere Diskussionen gab es auch beim Vorschlag, die Mitgliedsbeiträge per Bankeinzug zu erheben. Mehr als zwei Drittel der stimmberechtigten Anwesenden waren am Ende für diese Methode, die dem Schatzmeister Arbeit und dem Verein Kosten spart. (Sollte das Gericht Einsprüche gegen diese Formulierung erheben, ist vorgesehen, den Zusatz: "Ausnahmen regelt der Vorstand" aufzunehmen) Im Grunde waren alle Anwesenden dafür, säumige Zahler auszuschließen. Diskutiert wurde aber über die Methode. Für den Fall, daß ein Mitglied postalisch nicht erreichbar ist, wurde bestimmt, daß sein anstehender Ausschluß im Boten mitgeteilt wird und damit als zugestellt gilt; darüber hinaus sollen die Regionalobleute versuchen, das Mitglied durch Umfrage unter ihren Mitgliedern aufzufinden.

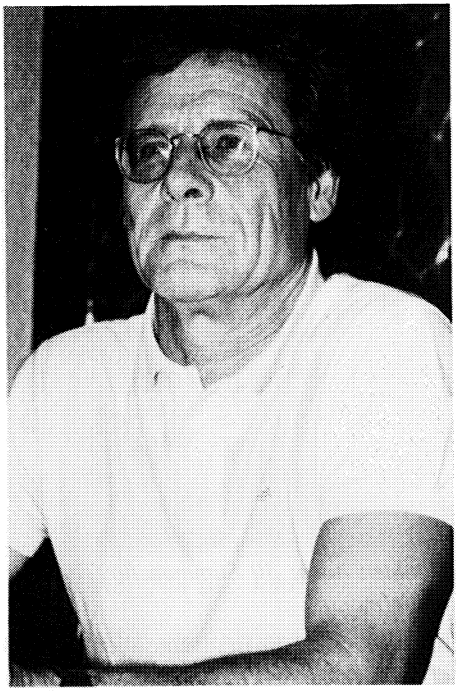
Als die Satzung bereits endgültig beschlossen war, kam noch der Vorschlag, unseren Verein in "Bruderschaft Multihull" umzubenennen. Die Diskussion war lebhaft. Da es jedoch jedem einzelnen selbst überlassen bleiben sollte, wen er per "Du" oder "Sie" anspricht oder wen er zu sich an Bord bittet, wurde dieser Vorschlag mit der Begründung abgelehnt, solche Dinge solle man nicht per Satzung erzwingen. Auch der Antrag, die beschlossene Satzung solle durch einen Juristen überprüft werden, fand keine Mehrheit; schließlich werde das Gericht die Satzung bei Eintragung in das Vereinsregister prüfen und sachliche oder Formfehler von sich aus feststellen.

Dann ging es an die Wahl des Vorstandes. Peter Scholtissek aus Hof stellte sich als Wahlvorstand zur Verfügung, Horst Gutmann (München) und Siegfried Schneeberger (Sindelfingen) assistierten. Als neuer erster Vorsitzender wurde Kurt Diekmann aus München vorgeschlagen, der sich für zwei Jahre zur Verfügung stellte. Kurt Diekmann wurde einstimmig gewählt und

Daumen hoch: 30 Stimmen für Theodor Hüttermann

nahm die Wahl an. Er machte aber klar, daß er wirklich nur für zwei Jahre zur Verfügung stehe. Als stellvertretende Vorsitzende wurden vorgeschlagen: Gero Pischke (Berlin),

Frank Kisch (Hofheim/Taunus), Theodor Hüttermann (Springe) und Karl Sollorz (Hannover). Es ergab sich eine Diskussion darüber, ob man jemanden wählen solle, der nicht einmal zur JHV komme, und den viele der Stimmberechtigten daher auch nicht kennen. Herr Pischke wurde von Ernst W. Barth entschuldigt: er müsse an einer beruflichen Fortbildung teilnehmen; Frank Kisch habe seine Teilnahme zwar zugesagt, sei aber nicht erschienen. Bei der anschließenden Wahl erhielten Theodor Hüttermann 30 Stimmen, Karl Sollorz 24 und Gero Pischke elf. Klaus Lenk wurde mit 34 Stimmen wieder zum Schatzmeister gewählt. Kurt Diekmann übernahm wieder die Versammlungsleitung und dankte den Herren Hüttermann und Sollorz für ihr Engagement. Er hoffe, daß der Verein auf dem alten Stand gehalten werden könne, beziehungsweise noch weiter wachsen werde. Im vergangenen Jahr gab es immerhin 51 Austritte gegenüber 47 Neuzugängen, was bedenklich sei.



Engagiert und sachkundig diskutiert: Karl Sollorz, 24 Stimmen

Was wird aus dem "Mehrrumpf-Boten"? Dies war ein weiterer Diskussionspunkt. Kurt Diekmann berichtete, daß sich das Ehepaar Barth aus München bereit erklärt habe, die Produktion des Boten zu übernehmen; Herr Barth erklärte, wie er sich das vorstelle. Er werde den Boten nur übernehmen, wenn ihm die gesamte Produktion übertragen werde, einschließlich Druck und Versand. Dafür mußte der Verein bisher im Durchschnitt pro Ausgabe rund 5000 Mark bezahlen und solle diesen Betrag in Zukunft Barth zur Verfügung stellen. Alle Kosten für zukünftige Ausgaben gingen dann zu seinen Lasten, er hoffe jedoch, dank der Mitarbeit seiner Frau und einer von ihm zu bezahlenden Schreibkraft, und unter Verwendung moderner Produktionsmittel (Computer, DTP, Eigenversand) mit diesem Betrag nicht nur über die Runden zu kommen, sondern auch innerhalb der nächsten zwei Jahre ein verbessertes Konzept für den Boten durchbringen zu können.

Kurt Diekmann verkündete die traurige Nachricht, daß Herr Schulz-Kosel nicht länger als Regional-Obmann für Schleswig-Holstein zur Verfügung stehe. Herr

Hüttermann erklärte sich bereit, für diese Region einen neuen Obmann zu finden, da er selbst sein Boot an der Schlei liegen habe. Um 0.55 schloß Kurt Diekmann den offiziellen Teil der Jahreshauptversammlung und bedankte sich bei den Anwesenden für ihre Ausdauer, sowie ihre engagierte und diskussionsfreudige Teilnahme.

Am Sonntagvormittag stellten die Konstrukteure Stefan Schulz (Nautec) und Stephan Hüttermann (BaltiCat) den interessierten Mitgliedern ihre Konstruktionen und Pläne vor. Ebenfalls starkes Interesse fanden die Zeichnungen der neuesten Entwürfe von James Wharram, die von den Vertretern der Firma Wharram Built Deutschland vorgestellt wurden.

Gesucht wird: ein Obmann (oder zwei, oder drei...)

Aufgrund der neuen Satzung werden die Regional-Obleute nun direkt von den Mitgliedern der Region gewählt und vom Vorstand anerkannt. Sie stehen dem Vorstand beratend zur Seite.

Bisher hatten wir für das westdeutsche Gebiet neun Regional-Obleute, die mehr oder weniger vom Vorsitzenden bestimmt worden waren, wobei die Regionen vorwiegend nach den Segelrevieren ausgerichtet waren. Dies sollte auch so bleiben, damit sich Revierfremde oder Neueinsteiger über die Möglichkeiten und Besonderheiten eines Revieres informieren können.

Darüber hinaus halte ich es aber für sinnvoll, daß trotz (oder vielmehr: gerade wegen) der größeren Entfernung von den europäischen Küsten kleinere Regionalgruppen gegründet werden. Während im Norden für Schleswig-Holstein/Ostsee, Elbe, Weser, Ems je ein Regionalobmann benannt ist und der Rhein deren zwei hat, sind für den gesamten Süden gerade zwei Obleute vorhanden: in München und in Stuttgart, dazu als Mittelmeer-Berater Ernst W. Barth, dessen Gebiet ebenfalls dringend aufgeteilt werden müßte. Durch das Ableben von Dr. Petersen ist die Region Ems/Ostfriesland verwaist und auch Schleswig-Holsteins Obmann Manfred Schulz-Kosel hat das Handtuch geworfen. Dazu kommen die neuen Mitglieder in Mecklenburg-Vorpommern, die Kontakte suchen. Wir brauchen also neue und/oder zusätzliche Regional-Obleute in

von Kurt Diekmann

Ostfriesland, Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern und in Bayern. Da letzteres Gebiet sehr groß ist, wäre es wünschenswert, wenn sich für Franken (etwa in Nürnberg) ein zusätzlicher Revierobmann finden würde. Zwar kann der jetzige Vorsitzende noch weiter Treffen in München abhalten, doch sollte im Interesse der Kontinuität bald auch hier ein Nachfolger gefunden werden.

Eine neue Aufteilung und Verkleinerung der Regionen könnte etwa so aussehen:

Schleswig-Holstein:	zu finden/wählen	Südwest/Bodensee:	Theodor Pilgram
Hamburg/Elbe:	Rolf Westermann	Franken:	zu finden/wählen
Bremen/Weser:	Heino Picker	Bayer. Seen:	Kurt Diekmann
Ostfriesland/Ems:	zu finden/wählen	Berlin:	Gero Pischke
Nordrhein-Westf.:	Lothar Brausem	Mecklenburg-Vorp.:	zu finden/wählen
Rhein-Main:	Frank Kisch	Mittelmeer:	Ernst W. Barth

Für einen lebhaften Besuch von Regionaltreffen ist es sehr wichtig, ein Versammlungslokal zu finden, das verkehrsgünstig gelegen ist und ausreichend Raum bietet. Darüber hinaus soll die Veranstaltungshäufigkeit sich am Wunsch der Mitglieder ausrichten. In München hat sich ein zweimonatlicher Turnus im Winterhalbjahr von Oktober bis April als optimal erwiesen. Als Vorsitzender des Gesamtvereins bin ich gerne bereit, gelegentlich bei Regionaltreffen mitzuwirken.

Achtung - Redaktionstermine - Achtung

Redaktionsschluß für Nr. 64: **15. Mai 92**

Anzeigenschluß für Nr. 64: 15. Mai 92 (auch für Kleinanzeigen von Mitgliedern!)

Erscheinungstermin Nr. 64: Juli 1992.

Redaktionsschluß für Nr. 65: **15. August 92**

Anzeigenschluß für Nr. 65: 15. August 92 (auch für Kleinanzeigen von Mitgliedern!)

Erscheinungstermin Nr. 65: Oktober 1992.

Grüß Gott, liebe Leser

Nanu, werden sie sagen - bayerisch? Richtig, wir sind Bayern. Und ihr neues Redaktionsteam des Mehrrumpf-Boten. Dürfen wir uns kurz vorstellen?

Ihr neues Redaktionsteam: Heidi und Wolfgang Barth

Wolfgangs seglerischer Lebenslauf wird so manche eigene Erinnerungen wecken: Segelanfänge als lebender Ballast bei verschiedenen Jollenseglern auf dem Starnberger See, dann stolzgeschwellter Besitzer eines Faltbootes Marke Klepper mit Segel; das war 1953 und er gerade 12 geworden. Das kleine 1,5m²-Segel genügte ihm bald nicht mehr, Mutter spendierte zitternden Herzens eine sogenannte Groß-Besegelung mit 4,5m². Doch wohin mit dem alten Segel? So wurde aus dem Faltboot allmählich eine Rennmaschine mit sieben Quadratmetern Segel an zwei Masten, der Schrecken aller Jollensegler auf dem See. Dann kam Heidi dazu. Heirat und Kinder bremsten weitere Ambitionen rabiat, insbesondere, da wir bei den beiden ersten gemeinsamen Segeltörns mit dem Faltboot jeweils in Stürme gerieten! Da war der gerade für Mann und Kinder aufgegebene Beruf als Sektretärin doch wesentlich komfortabler. Dennoch kauften wir uns 1969 eine richtige Jolle und ein Jahr später passierte es dann.

Ein Freund bat mich, beim Probesegeln eines Katamarans vom Typ Shearwater mitzumachen; als der das Boot nicht kaufte, sprang ich begeistert für ihn ein. Es folgte noch ein Shearwater, der schon mit Trampolin und Spinnakertüte, ein heißes Gerät! Regattasegeln war angesagt!! Der nächste Sprung folgte 1979, kurz nachdem ich bei der YACHT als Redakteur für den Süden angefangen hatte. Ich verliebte mich erneut; nein, keine neue Frau (bis heute nicht), sondern wieder ein Katamaran: Lock Crowthers International 23, Urvater der später so bekannt gewordenen Micro-Multihulls, eroberte mich im Sturm, plünderte die Haushaltskasse bis auf die Überlebensration und brachte Heidi und mir elf wunderschöne Segelsommer auf den bayerischen Seen und in der Adria.

Diesem Revier und seinen hunderten von Inseln, seinen Menschen und seiner Kultur gehört auch heute noch unser Herz. Doch bald spannte sich die Neugier vor und ließ uns von weiteren Revieren träumen: westliches Mittelmeer, Ägäis, Türkei lockten. Also verkauften wir unsere wunderschöne *Tainui*

und sahen uns nach einem größeren, seegängigeren Katamaran um. Es war (nicht nur) das Vertrauen zu den Prouts was uns endlich, nach langem, vergeblichen Suchen nach einer günstigen Iroquois Mk IIa (das wäre sozusagen eine Liebesheirat gewesen), eine gutmütigere und weniger rassige Quest 31 (eine Vernunftehe) nehmen ließ. Es lag auch am Preis, denn die Baunummer 1, *Take Five*, war recht günstig zu kaufen. Sie hatte nur einen Nachteil: sie lag im hohen Norden. Wir aber träumen von Wärme, Sonne, südlichen Eilanden. Also überführten wir unser Boot auf einer Tour d'Europe von Hannover bis nach Elba und weiter bis in die Nachbarlagune von Venedig, Lignano. Dort wird *Take Five* nun aufgefrischt und überholt, was sie nach 15 Saisons auf dem Salzbuckel auch dringend nötig hat.

Take Five ist unübersehbar ein englischer Name. Wenn die Engländer "take five" sagen, meinen sie: mach' mal Pause, fünf Tee-Minuten. Der Name gefällt uns, denn wir sind für gemütliches Segeln und Reisen. Ehrlich gesagt sind wir entsetzliche Bummler: eine Woche in der gleichen, schönen Bucht, im selben, interessanten Hafen, erscheint uns keineswegs vergeudete Zeit, sondern ein Gewinn. So ist es kein Wunder, daß wir langsam vorankommen; wann wir an unserem Fernziel Türkei ankommen, steht noch in den Sternen. Zu viel Buchten, Inseln, Dörfer und Kulturstätten liegen auf diesem Kurs und dürfen nicht verpaßt werden. (Für Jugoslawien brauchten wir ein Saisons; rechnet man das hoch, kommen wir im Alter von 150 Jahren in der Türkei an!)

Wir freuen uns auf die Arbeit für den Boten, und noch mehr darauf, mit vielen, engagierten Multihullern Kontakt zu bekommen. In diesem Sinn: Wir bitten an Bord kommen zu dürfen!

Alles neu, macht der...?

Nun haben wir also alles neu: den Vorstand, die Satzung und die "Botenjungen". Und nun, werden Sie sagen, lehnen wir uns erst mal entspannt zurück und lassen "die" mal machen - wozu haben wir sie denn?

Was die diversen Vorstände betrifft, halten wir uns da raus. Die werden sich schon melden und sagen, was sie erwarten. Von sich selbst - und von den Mitgliedern. Für uns als Botenjungen allerdings erlauben Sie mir einige Bemerkungen. Einer der erfreulich vielen Diskussionsteilnehmer bei der Mitgliederversammlung sprach uns aus tiefstem Herzen: "Achten wir darauf, daß der Bote eine Vereinszeitung bleibt!" Recht hat er! Und ich schließe den Satz an: eine Vereinszeitung muß von den Mitgliedern gemacht werden. Der Bote wird immer nur so gut sein, wie die Berichte der Mitglieder reichlich fließen. Kommt nicht genug Material, dann kommt auch nichts dabei raus. Ich bin zwar Journalist, aber mein Verleger hat das gute Recht, meinen Arbeitseinsatz während der Dienstzeit für sich zu beanspruchen. Im Klartext: die Arbeit für den Boten geschieht in der Freizeit und ist damit nur begrenzt möglich. Diese Zeit stellen wir gerne zur Verfügung, sie reicht aber nicht, um den Boten im Alleingang zu verbrechen! Zwar wird mir Heidi mit ihren Kenntnissen aus der Sekretärinnenzeit gern zur Seite

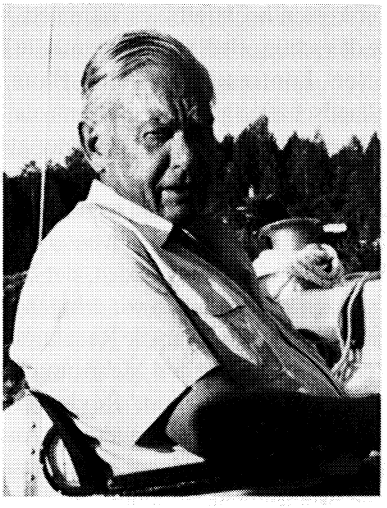
stehen - sonst wäre der Untergang des Mehrrumpf-Boten schon heute vorprogrammiert - aber selbst das reicht allein nicht aus.

Also, liebe Freunde: ran an die Textverarbeitung, an die Schreibmaschine oder an den Kugelschreiber, und los geht's. "Händische" Manuskripte bitten wir allerdings lesbar zu schreiben; müssen wir damit erst zwecks Entzifferung zu unserem Apotheker, müßten wir dessen Stundenlohn dem Verein in Rechnung stellen! Die früheren Angaben über Spaltenbreite, etc. sind übrigens hinfällig! Schreiben Sie munter drauflos, nur keine falsche Schüchternheit; schließlich soll der Bote keine Konkurrenz zu Hemingway und Co werden!

Das Wort Redaktionsschluß ist sicher schon aus den früheren Boten bekannt. Entgegen landläufiger Meinung bedeutet dieser Begriff nicht, daß Beiträge frühestens zu diesem Zeitpunkt in der Redaktion ankommen sollten!!! Nein: dies ist der absolut letzte Termin für Notfälle! Danach ist, wie das Wort sagt: Schluß, aus, basta, Ende! Beiträge sollten so früh wie möglich bei der Redaktion ankommen. Schließlich müssen sie: gelesen, korrigiert, eingetippt, bearbeitet, notfalls geändert, ergänzt, umbrochen, mit Fotos und Zeichnungen versehen, ausgedruckt, korrekturgelesen, mit Titeln und Untertiteln versehen und an die Druckerei geschickt werden. Fotos müssen unter Umständen gar erst mühsam gesucht, umkopiert, vergrößert oder verkleinert werden, Zeichnungen eventuell nachgezeichnet, vergrößert oder verkleinert und eingelesen werden. Das alles braucht seine (unsere) Frei-Zeit. Fotos sollten am besten S/W-Papierabzüge sein, hochglanz und mindestens 6 x 9cm, höchstens 13 x 18cm. Wenn Sie uns das Negativ mitschicken (garantiert postwendend zurück!), mausern Sie sich gar zu unserem Lieblings-Autoren! Von Farbbildern oder Dias müssen SW-Abzüge gemacht werden, was dauert und die Produktionskosten hochtreibt; es wäre nett, wenn Sie das schon erledigen könnten. Alle Fotos sollen kontrastreich sein, flaue Nebellandschaften geben optisch nun mal nicht viel her. Zeichnungen sind immer gut, sie müssen aber klar und konturenscharf gezeichnet sein, Bleistiftskizzen lassen sich nicht verarbeiten. Sollte sich unter den Mitgliedern ein Zeichner finden, der Skizzen umsetzen kann, erbitten wir dringend seine freiwillige Meldung an die Redaktion! Ans Werk, die Seiten des Mehrrumpf-Boten warten! Wir brauchen: Revierberichte, Reiseerlebnisse, Selbstbauertips, Ausbautricks, Ausrüstungsideen, seemannschaftliche Erfahrungen, Berichte über: günstige/teure Liegeplätze, Regionaltreffen, Bootstypen, Vorschriften, Werften, Konstrukteure - kurz: wir brauchen alles! Und nicht vergessen: auch wir lernen erst noch!!!

Für PC-Besitzer: Disketten: 3,5er bis 1,44 MB und 5,25er bis 1,2 MB. Textformate können eingelesen werden: ASCII (.TXT), DEC WPS-Plus (.DX), IBM DisplayWrite (.DCA; .RFT), MS Word 3.0-5.5 (.DOC), Word für Windows (.DOC), Multimate/Advantage IV (.DOC), Olivetti Olitext (.OTX), PC Write (.PCW), Samna Ami Prof. (.SAM), Samna Word (.SAM), YxWrite II Plus 3.53 (.YX3), Wang (.IWP; .DOC), Windows Write (.WRI), Word Perfect 4.2 (.WP), Word Perfect 5.0; 5.1 (.WP5), WordStar 3.3-6.0 (.WS). Na, ist was für Sie dabei? Bitte Format auf der Diskette angeben!

Rolling Home für Heinrich M. C. Wölper



Viel zu früh hat unser Kommandant die Brücke verlassen, ohne daß es ihm gelungen wäre, die Wache so zu übergeben, wie er es gerne gewollt hätte.

Sein alleiniger Verdienst war es, daß die Vereinigung "Multihull Deutschland" entstand.

Die ersten Schritte zur Segelei machte der Hamburger in der Seglervereinigung Altona-Oevelgönne. Hier, im Haus seines Kutterführers lernte er seine Frau Christa kennen, die ihn zeitlebens in seinen Interessen an Land wie an Bord unterstützte. Hier, im Kutter auf Elbe und Nordsee, er-fuhr er sich solide Seemannschaft. An Bord wie an Land duldete er keine Halbheiten bei der Ausübung von Pflichten und Verantwortung, was sich auch bei der Führung "seines" Vereins zeigte.

Dazu kam sein ausgeprägter Humor, der nicht nur in den "Worten des 1. Vorsitzenden" zum Ausdruck kam, diese aber gerade auch für Außenstehende lesenswert machte. Seine und seiner Frau Gastlichkeit zu Wasser wie zu Land, gewürzt von seinem musischen Talent, werden alle, die sie genossen, nie vergessen.

Mit ihm haben wir den Initiator unserer Interessengemeinschaft verloren, dem es gelang, sich und uns weit über die Grenzen hinaus Freunde und Anerkennung zu verschaffen.

Als Verpflichtung an sein Andenken lassen Sie uns zusammen wirken, um das dank ihm Erreichte fortzusetzen!

Salto Mortale nahe Kap Hoorn

Ein Rekordversuch rund Südamerika endete im Orkan

Kenterungen von Mehrrumpfbooten sind ja leider nicht immer vermeidbar. Bezeichnend ist lediglich, daß sie fast alle auf Regatten oder bei der Jagd auf Rekorde vorkommen. So auch die fast unglaubliche Geschichte des Tris "Great American", der auf Rekordfahrt westlich Kap Hoorn gleich zweimal kenterte.

Skipper Rich Wilson und Crew Steve Pettengill versuchten, den 76-Tage-Rekord des Clippers Northern Light (1853) von San Franzisko nach Boston zu brechen. Als Boot diente der 1982 von John Shuttleworth gezeichnete 18,3m Tri, der unter den Namen *Travacrest Seaway* und *Livery Dole III* bereits an vielen Hochseerennen teilgenommen hatte. Unter Skipper Peter Philips gab die *Livery Dole* ihr Debut beim Round-Britain-Race 1982 mit dem vierten Platz in der Gesamtwertung, beim OSTAR 1984 wurde sie, jetzt schon als *Travacrest Seaway*, Gesamtfünfte. Das 12m breite Boot war damals unter Verwendung "normaler" Materialien gebaut worden und daher mit rund zehn Tonnen Verdrängung etwas schwer; dennoch hatte es bereits einmal mit Steve Pettengill als Skipper einen Kap-Hoorn-Rekord gefahren: sie unterbot dabei den Rekord des Clippers Flying Cloud von New York nach San Franzisco um satte 12 Tage.

Diesmal wurde es eine harte Reise. Schon zu Beginn kamen sie in die Ausläufer der Hurrikane Vance und Trudy, die sie vor der mexikanischen Westküste heftig beutelten. Schon hierbei gab es jede Menge Bruch, den die Crew aber mit Bordmitteln einigermaßen beheben konnte. Und auch der Anliegerkurs gegen den Südost-Passat forderte seinen Zoll. Doch es sollte noch schlimmer kommen. Etwa 700 Meilen vor dem Kap geriet die *Great American* in die Ausläufer eines "explosionsartigen Sturmes" (so der Bericht des US-Wetteramtes) dessen Kern einen Druck von 940hP (!) aufwies und der sich dem Tri bedrohlich immer weiter näherte. Auf der *Great American* begann die Starkwind-Routine: Genua weg, erstes Reff im Groß, zweites Reff, drittes, viertes, dann blankes Rigg ohne alles. Fünf Tage lang bremsten die beiden bereits mit immer mehr nachgeschleppten Trossen vor diesem Weststurm mit bis zu 50 Knoten (10 Bft.) Wind, dann sprang der Windanzeiger auf 70 Knoten (12 Bft.) und damit zum Anschlag. Die Wellen waren beängstigend: Rich schätzte sie auf über 12 Meter - die Kämme nicht gerechnet. Der Barograph stand seit zwei Tagen am unteren Ende der Trommel bei 960hP auf Anschlag. Selbst zwölf nachgeschleppte, mehrfach verknotete Trossen konnten den vor Topp und Takel dahinjagenden Tri nur bis auf neun Knoten abbremsen.

Zweimal schlug die *Great American* quer; nach dem ersten Mal zog Rich das Schwert ganz in den Kasten zurück und der Tri glitt beim nächsten Querschlag weich den Wellenberg hinunter. Ihr Kurs lag etwa 10 Grad außerhalb der Wellenrichtung, sodaß sich das Boot gut steuern ließ und die beängstigenden Berge glatt hinunterlief. Dennoch

erreichte manche See das Deck; als erstes wurden die beiden Windgeneratoren weggewaschen, danach nahm ein Brecher die kleine Windfahne des Steuerautomaten mit. Hagelschauer und Lufttemperaturen bei Null Grad machten selbst kleinere Reparaturen zur Schwerarbeit.

Dann packte eine Riesenwelle den Tri, und drehte ihn nach Steuerbord aus dem Kurs. Sie krängte ihn weiter und weiter weg und legte ihn schließlich, relativ sanft, auf den Rücken. Die Crew blieb dabei unverletzt, kroch im dämmrigen Licht, das durch die Fluchtluke hereinfiel, in ihre Überlebensanzüge und begann, sich im Schiff zu orientieren, den EPIRP einzuschalten, und aufzuräumen. Das Wasser stand ihnen -buchstäblich und im übertragenen Sinn- bis zum Hals. Eine gute Stunde lang nur hatten Steve und Rich zur Verfügung, sich auf die zu erwartende lange Zeit bis zur Rettung einzurichten, dann folgte der nächste Schlag. "Ohne jede Vorwarnung packte der Urvater aller Wellen den wasserbeladenen Tri, wuchtete ihn hoch aus dem Wasser, drehte ihn diagonal herum und ließ ihn krachend wieder ins Wasser fallen - richtig herum", berichtete Wilson. Erstaunlicherweise blieb die Mannschaft auch bei dieser zweiten Kenterung unverletzt. Doch bei diesem neuerlichen Umschmiß brach das Rigg, die Reste waren um den achteren Holm gewickelt, der Mast in handlichen Stücken. Da der zu drei Vierteln mit Wasser gefüllte Tri mit dem Heck zu den Wellen lag, brach sich jede Welle über der Plicht, schoß durch den Niedergang ins Schiff und füllte es immer mehr. Im Rumpf herrschte Chaos, der heftige Überschlag zurück in die richtige Lage hatte im Boot alles kurz und klein geschlagen. Erfreulicherweise stellte sich heraus, daß wenigstens alle zehn wasserdichten Abteilungen der Beams und der Ausleger noch dicht waren. An ein Weitersegeln war allerdings nicht mehr zu denken, die Schäden an Rigg und Rumpf waren doch zu ernst. Zudem stand das Wasser im Hauptrumpf den beiden Seglern bis zum Hals, die Wassertemperatur betrug frische 3 Grad. So hofften die beiden auf Hilfe durch den EPIRP und die Alarmschaltung des Argos, die sie jetzt, nachdem der Tri wieder aufrecht schwamm, sofort in Betrieb nahmen.

Die Hilfe ließ nicht lange auf sich warten - und das war gut so. Denn Unterkühlung und Überanstrengung hatte die beiden Segler bereits schwer hergenommen. Nur rund einen Tag nach der zweiten Kenterung, die Mannschaft versuchte gerade, in der abgeschotteten und leergepumten Vorpiek trotz der kreischenden Sturmnacht etwas Schlaf zu finden, hörten sie dicht bei das Typhoon eines großen Dampfers. Der Containerfrachter New Zealand Pacific hatte auf den Argos-Notruf schnell reagiert und wollte den Seglern auf der gemeldeten Position zu Hilfe kommen. Doch trotz eifrigen Ausgucks und laufendem Radar war in der kochenden See selbst von dem riesigen Containerfrachter (25m Brückenhöhe über WL) aus nichts von dem mastlosen, tiefliegenden

Great American:

Lüa:	18,3m	Büa:	12,2m
Tg:	3,3/0,9m	Verdr. max:	10 t

Segelfl. a.W. 220m² max.

Masthöhe 22,8m ü.WL

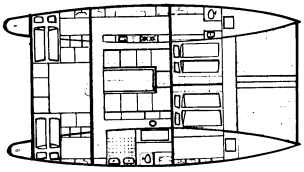
Tri zu sehen. Im Moment des Abdrehens jedoch erblickte ein Ingenieur zufällig aus einem Bulleye den Blitz des EPIRP fast direkt an der Bordwand. Dieser Schein kam aus dem Lexan-Luk des Tris, unter dem die Crew den Notsender plaziert hatte. In einer dramatischen Rettungsaktion übernahm der Frachter bei immer noch bis zu 20 Meter hohen Wellen die Crew, das Schiff mußten sie treiben lassen. Über die Bedingungen, die zur Bergungszeit herrschten, gibt die Aussage des Frachterkapitäns bildhaft Aufschluß: die Wucht der anlaufenden Wellen war so groß, daß sie den Bug des immerhin fast 300m langen, hochmodernen Frachters um bis zu 70 Grad aus dem Kurs drückten. Dennoch gelang es der Mannschaft der New Zealand Pacific, den Seglern Bergeleinen zuzuwerfen, die sie sich um den Körper schlangen. Anschließend mußten Steve und Rich versuchen, die Kletternetze an der Bordwand des Frachters springend zu erreichen. Beide schafften es im ersten Anlauf.

Die *Great American* ist bereits die dritte Yacht, die in dieser Gegend beim Versuch einen der Clipper-Rekorde zu brechen, verlorenging. 1983 verlor Mike Cane hier seinen Tri *Crusader*, wenige Monate später scheiterte Chay Blyth mit seinem Tri bei einem ähnlichen Versuch. 1988 schließlich kenterte in Horn-Nähe der 60-Fuß-Mono von Guy Bernardin und sank. Alle Besatzungen konnten von der chilenischen Marine gerettet werden.

Drei Wochen später erreichte Rich die Nachricht, daß der Argos der *Great American* immer noch funke; die automatische Positionsmeldung ließ eine Bergung möglich scheinen. Er versuchte in aller Eile, einen Bergungsschlepper zu finden, der das Boot retten könnte. Fünf Tage vor dem vereinbarten Auslauftermin verstummten plötzlich die Funksignale, die *Great American* verschwand spurlos in der Weite des Südatlantiks.

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

Eine Lanze für die Biskaya

Bei genauerem Hinsehen und leidlich guten Nerven ist die Tückische ein schönes Revier. Ein Genuß für Vorsichtige.

Urlaubssegeln in der Biskaya? In einem Revier, von dem die meisten Segler zumindest mit Repekt, manche mit Angst sprechen? Das Ehepaar Filgis hat es dennoch ausprobiert; hier Traudl's Bericht.

Im Mai 1990 segelten wir von Poole, England aus mit unserem neuen SunCat 30 *"Fun Too"* über den Kanal. Nach zehn harten Tagen in der Ecke zwischen den Kanalinseln, St. Malo und wieder zurück nach Guernsey mit einem extremen Gezeitenhub und entsprechenden Strömungen, kam nach durchwachter Nacht der Landfall bei Roscoff. Vor der Ile Batz ankerten wir auf beruhigenden sieben Metern Wassertiefe und fanden uns einige Stunden später, diesmal ohne Wasser, auf einer steinigen, grünen Wiese wieder, gelegen zwischen hohen, zakkigen Granitfelsen.

Die Einfahrt nach L'Aber Wrac'h verband sich für uns mit überreichlicher Adrenalinausschüttung, da man sich hier an der "wildzerzausten" Piratenküste einerseits gerade noch im Kanal, andererseits aber schon fast draußen im Atlantik befindet. Die satte Wellenhöhe tat ein übriges, und die Sicht war auch nicht die beste. Weit hinten im Flußtal erreichten wir endlich den geschützt gelegenen Hafen, der aus einem kleinen, voll belegten Steg besteht. An einer Gästeboje machten wir fest, umarmten uns lange, trotz der Erschöpfung: Glück ist teilbar. Die große Masse der Segler setzt von hier aus den Kurs auf die spanische Ecke La Coruna/Cap Finisterre ab, um bei besten Wetterbedingungen (BBC 4 und Niton Radio machen's möglich) in 80 bis 100 Stunden über die Biskaya zu segeln. Sie ahnen nicht, was ihnen entgeht, nämlich die wirkliche Biskaya. Unsere Überlegungen dagegen waren: Algarve, Mittelmeer und Kanaren laufen uns nicht davon, wozu also die Eile?

Zwischen zwei Tiefs aus West setzten wir den Kurs auf Brest ab; 15sm davon waren mit größter Vorsicht zu genießen: "Kanal der Hölle" klingt ja sehr eindrucksvoll, aber wer fährt denn schon gerne bei Sturm stundenlang durch eine Steinwüste, bedeckt mit grün anrollenden Atlantikwellen, durchmischt mit starken Querströmungen? Von den Fahrtenseglern vermutlich niemand. Auch wir nicht. Bei ausgezeichneter Sicht, hohen Wellen, aber günstigem, achterlichem Wind, machten wir nach sieben Stunden in Brest fest.

Eine Woche später war das Sturmtief abgezogen und wir standen, einige Stunden zu früh, vor dem Race de Sein. Der Skipper wollte die ausgerechnete Zeit abwarten, um die Passage optimal passieren zu können. Doch die "Hölle" lag hinter uns - was soll da schon passieren, fragten wir uns. Auf mein Drängen gab Skipper endlich nach, was ihn aber kurze Zeit später ganz schön alt aussehen ließ. Fast 40 Minuten lang surften wir, unterstützt von zwei auf Vollast laufenden Yamahas (9,9PS) auf der Stelle - dabei zeig-

te das Log zwölf Knoten an! Bei glasgrünen Wellenbergen aus West und Gegenstrom war der unfreiwillige Zielpunkt immer mehr das Bollwerk des Feuers Race de Sein. Endlich, endlich schafften wir seine Umrundung ohne äußere Blessuren.

Den ganzen Sommer über segelten wir nun im Zickzackkurs zwischen den großen Inseln und dem Festland, immer tiefer in die Biskaya hinein. Glenan, Groix, Belle Ile und viele andere haben wir besucht. Zwischen der Halbinsel Quiberon und Belle Ile liegt ein geschütztes Segelrevier; von der Bay de Quiberon geht es hinein in den Morbihan, ein Binnenmeer mit rund 70 Inseln. Hier, so dachten wir, seien wir gefeit vor den Unbillen des Meeres, doch weit gefehlt. Die drei verästelten Flüsse, die im Gezeitenrhythmus mehr oder weniger mit bis zu acht oder neun Knoten ein- oder ausströmen, hatten manche Überraschungen für uns parat.

In Port Crousty, unserem Verpflegungshafen für die nächste Zeit, erstanden wir die Detailkarte Nummer 7034; mit ihr begaben wir uns in das Abenteuer Morbihan, zumal wir in der Marina -es ist Juli- wegen Überfüllung nur zwei Nächte bleiben durften. Dafür wurde doppelt kassiert, denn *Fun Too* besitzt ja zwei Rümpfe. In der Durchfahrt zum Morbihan liegt Port Navalo, bestehend aus Bojenfeld und kleinem Fährkai. Von hier aus hält der Morbihan Verbindung mit den Inseln vor dem Golf aufrecht: Hoedic, Houat, Belle Ile und Groix. Kleinere Fähren wieseln den ganzen Tag über zu den kleineren Inseln im Golf. Als das Wasser zum engeren, halbmeterhoch spritzenden, schräg reißenden Fahrwasser wird, breitet sich ein sonderbares Gefühl in der Magengegend aus, denn der Race de Sein steckt mir noch in den Knochen. Doch der Strom beträgt nur 3,2kn. In der Dämmerung fällt kurz darauf zwischen zwei Inseln in glattem Wasser der Anker. Die Ruhe tut gut. Die Zeit verrinnt und auch das Wasser rund um uns. Und auf einmal hängen wir in einem enorm reißenden, wie Geröll schiebenden Strom. Im Licht der Taschenlampe sieht alles noch viel schlimmer aus, als es sich in der Finsternis anhört. An straffer Kette tanzt *Fun Too* in Stakkatosprüngen auf und ab. Bange vier Stunden lang lauern wir in die lärmende, gurgelnde Nacht hinein, ob das Ankergeschirr auch hält. Danach hat sich die Natur einigermaßen beruhigt; ich frage mich, ob es den gleichen Aufstand geben wird, wenn die Flut wieder aufläuft. Nach diesen Stunden voller Streß verkünde ich mit Nachdruck: "Also, hier werde ich bestimmt nicht alt!" Danach verkrieche ich mich beleidigt in meine Koje.

Doch wir bleiben und ein täglich neuer Lernprozeß beginnt in diesem Binnenmeer mit 12 Quadratkilometern Größe mit seinen vielen Inseln, Sandstränden, Flüssen und Strömungen. Geschützte Buchten laden zum Baden ein; Muschelbänke, gekennzeichnet mit langen Stecken, versperren immer wieder mal eine Durchfahrt. Die Austernzucht (260 Kilometer schiffbare Kanäle stehen für deren Transport zur Verfügung) ist neben dem Tourismus die wichtigste Einnahmequelle der Bevölkerung. Auf den größeren Inseln werden zwischen Juli und September viele der netten Häuschen vermietet; in hübschen, blühenden Gärten gelegen, sind sie bevorzugtes Mietobjekt, nur einen Katzensprung vom nächsten Badestrand oder einer der Creperien entfernt. Dort erhält man Crepes, diese hauchdünnen Pfannkuchen, gefüllt mit Süssem, Salzigem, Saurem, je

nach Geschmackswunsch. Dazu gibt es das Nationalgetränk Cidre, das erfrischend süffig schmeckt. Austern werden hier angeboten wie bei uns der Schweinebraten. Kurz: es ist eine empfehlenswerte Gegend. Im Morbihan werden viele Thalasso-Therapien angeboten. Das milde Klima, vereint mit dem Salzgehalt des Meeres und der Luft, ließen diese Meeresbäder entstehen. Im Nordosten des Morbihan dehnen sich die Salzgärten, sie sind ein Paradies für Wildgänse und Zugvögel.

Auch wir Zugvögel fühlen uns von Tag zu Tag heimischer, obwohl das Segeln hier eine Wissenschaft für sich ist, denn im Morbihan gelten andere Gesetze. Mit der Zeit bekamen wir durch Beobachtungen ein Auge dafür, wie die Strömungen, oft nebeneinander, nur 15 Meter voneinander getrennt, in entgegengesetzte Richtungen zogen, abhängig vom gerade herrschenden Gezeitenstrom. Dazu Badewannengroße Wirbel, welche *Fun Too* mit der Breitseite voran mitnahmen, sie umdrehten, sodaß man machtlos mit dem Heck voran mitgerissen wird. Nach neuerlicher Drehung wird man ausgespuckt und dann geht es normal weiter. Das ist aber nur die ersten Male aufregend, gehört dann einfach zum Alltag. So segeln wir den gut betonnten Weg nach Vannes in den gut geschützten Hafen, fahren den Fluß Aurey hoch und halten trotz Hochwasser den Atem an, ob wir wohl steckenbleiben werden. Es ist nie langweilig im Revier von Asterix und Obelix.

Außerhalb des Golfes besuchen wir la Trinite sur Mer, das Zentrum für Mehrrumpf-Charter und auch Carnac mit seinen 3000 Jahre alten Menhirfeldern und Hünengräbern. Auch im Morbihan finden sich viele der alten keltischen Kultstätten. Das "Meer im Land", wie die uralte, keltische Bezeichnung des Morbihan lautet, war durchgehend spannend bis zum letzten Tag. Außerdem ist das Ankern überall kostenlos, wenn auch nicht immer ganz unproblematisch für so unerfahrene Greenhorns, wie wir es anfangs waren.

Unter Blister durch die Biskaya, auch das gibt's

Unsere Segel zogen uns weiter entlang der Küste, vorbei an der Mündung der Loire. Im Dunst zeichnete sich der weitgespannte Bogen der großen Brücke ab. Wir kamen, an den Inseln Normoutiere, d'Yeu und Re entlang, nach Sables d'Olonne und Rochelle; hier besuchten wir die Bootsausstellung.

Am Ende der Ile d'Oleron liegt Frankreichs größtes Austernzuchtgebiet, in dem tausende von Menschen Arbeit finden. Im Sund Maumusson ankerten wir einsam in einer wunderschönen Pinienlandschaft mit langem Sandstrand; doch um dorthin zu gelangen, mußten wir ab d'Aix zwei Stunden lang über diverse Sandbänke und um viele Markierungen herum, die nicht in unserem Übersegler verzeichnet waren. Es war immer wieder spannend, ob wir wohl auch die richtige Seite gewählt hatten. Nach den einheimischen Booten konnten wir uns nicht richten, denn diese Spezialboote haben nur einen Tiefgang von rund 30 Zentimetern. Einige Tage später lasen wir über eben diese Durchfahrt einen Artikel von Adlard Coles, daß für Segelyachten dort praktisch kein Durchkommen wäre, allenfalls unter großer Gefahr. Gott sei Dank bekamen wir diesen Bericht erst in die Finger, als wir schon drin waren, wir hätten wirklich etwas versäumt. Von unserem piniengesäumten Ankerplatz schwärmte der Kapitän: "Da schmeiße ich doch gleich ganz Italien dafür weg, was?"

Weit draußen in der Girondemündung bewunderten wir den Phare Cordouan, den "königlichen". Er soll angeblich das schönste Feuer der Welt sein, mit königlichen Gemächern, Kapelle und viel Marmor ausgestattet. In respektvollem Abstand segelten wir bei Starkwind und hohen, kurzen Wellen an ihm vorbei, kamen später zu Langustenbrücken, die auf hohen Stelzen ins Meer gebaut sind, um endlich in Royan festzumachen. Hier, in dieser geschützten, fischreichen und weinseligen Stadt, hat es schon den Römern gut gefallen. Uns auch.

Mittlerweile war es September geworden. Über England und die Nordsee fegte der erste Herbststurm hinweg. Die Tage waren schon sehr kurz und der Gezeiten wegen mußten wir eine lange, kalte Nachtfahrt in Kauf nehmen, um bei Tageslicht Cap Ferret zu erreichen, die Einfahrt ins Gebiet von Arcanchon. Acht Seemeilen lang war exakteste Augapfel-Navigation gefragt: die Karten für dieses Gebiet werden jedes Jahr neu gedruckt, da die Winterstürme die Sandbänke immer wieder versetzen. Vor uns, auf der Sanddüne "Duna Pyla", kletterten Menschen den Hang rauf und runter; wie ein emsiger Ameisenhaufen sah das aus.

Der letzte Abschnitt der Saison führte über 65sm durch stundenlange Einsamkeit, geformt aus gelbem Sandstrand, grünen Pinienwäldern, blauem Himmel und glänzendem Meer. Langeweile? Nein: Paradies! Unsere *Fun Too* segelte ganz allein, an diesem optimalen Tag brauchte sich die Crew um überhaupt nichts zu kümmern. Belohnung für die harten Tage im englischen Kanal?

Wie gewünscht, standen wir bei Hochwasser vor dem Hafen Capbreton. In dieser schlauchartig gemauerten Ausfahrt hatte der Kapitän ein paar Tage später Glück: er wurde nicht aus dem Cockpit gewaschen, nur der Fluch von seinen Lippen ging im Gurgeln unter. An dieser Küste endet die Biskaya; die hohen, walzenförmigen Wellen sind zwar ideal für Surfer und deren

Weltmeisterschaften, nicht jedoch für sorglose Fahrtensegler. Nach der nassen Durchquerung der Brandungswellen, die den Kat in erschreckende Schräglage brachten, saß ich wie versteinert, vom Donner gerührt da, bevor ich mich aufraffen konnte, trockene Kleidung zu besorgen. Dann räumte ich das Stilleben vom Boden zurück in die Regale, Kästen und Schränke und verschloß die aufgesprungenen Türen wieder. Kommentar des Skippers: "Jetzt weiß ich wenigstens, was der Kahn verträgt." Ende gut, alles gut.

Biarritz; der Geldadel wußte schon immer, wo es lohnte, bei idealen Klimabedingungen Urlaub zu machen. Es war mittlerweile Mitte Oktober und immer noch schwammen wir ausgiebig. Die Pyrenäen traten deutlich aus dem Dunst; mit dem Blick auf ihre teilweise almartigen Häuser wähnten wir uns in Österreich.

In Hendaye, an der Grenze zu Spanien, fanden wir endlich einen geschützten Platz an einer Boje, um *Fun Too* überwintern zu lassen. Bis das Boot versorgt war, schrieben wir den 17. Oktober, der Alltag hatte uns wieder.

Fazit: Für die Biskaya benötigten wir penibel genaue Navigation, Augen für die Zeichen der Natur, dazu eine gute Portion Optimismus und einen Schuss Ausdauer. Dazu muß man das gelegentlich in die Hose gerutschte Herz festhalten und hin und wieder ein Stoßgebet zum Himmel schicken. Das war's dann auch schon. Ja: und Zeit, Zeit braucht man auch dazu. Die Zeit ist immer da; wir nahmen sie uns.

Dann wären da noch die grauen Haare. Ich möchte ja nicht übertreiben, aber ich bekam für jede Silbe Bis-ka-ya eines. Das erste am Raz de Sein, das nächste in der ersten Nacht im Morbihan und das letzte bei der enormen Schräglage (bei voller Besegelung) vor Capbreton. So betrachtet, wäre dies alles zu vermeiden gewesen. Doch ein paar in Ehren ergraute Haare kann man sich auf allen Meeren holen, warum sollte die Biskaya da eine Ausnahme bilden? Ich jedenfalls kann sie mir leisten, brachten sie doch neue Erfahrungen mit sich.

(Mittlerweile sind Gerhard und Traudl Filgis schon weiter, ihr Kat liegt jetzt in Vilamoura; wir hoffen auf weitere Berichte von Traudl...)

SPEZIALSCHAUMSTOFFE

Weichschaumstoffe geschlossenzellig (keine Feuchtigkeitsaufnahme)
- Isolation gegen Kälte + Schwitzwasser (Bootsschale, Deck)
- Schwimmwestenschaum geschlossenzellig, superweich
- Schaum für Bootskissen, Cockpitkissen, Auflagen
- Kontaktkleber für Isolierschaum

Hartschaumstoffe geschlossenzellig zähhart und vernetzt für
- Sandwichtechnik (Bootsschale, Deck, Ruderblatt usw.)

Gaugler & Lutz oHG
Robert-Bosch-Straße 29
D-7080 Aalen 1
Telefon 07361/41088-89
Telefax 07361/41080

Wiederbelebung: die *Cracksman 20*

Während das Angebot an großen, teuren Kats nahezu explodiert, bleibt es bei den kleinen Einsteigerbooten für den schmalen Geldbeutel ruhig. Die Auswahl ist sehr beschränkt, unterhalb der 50.000DM-Grenze fällt die Wahl mangels Masse leicht. Und so mancher mag sich auch nicht recht mit den Micro-Multihulls anfreunden, wenn er einen Kat oder Tri für die kleine Familie sucht.

Für diesen Kundenkreis kommt jetzt ein alter Bekannter zurück auf den Markt, der seinerzeit viele Freunde fand, der *Cracksman*. Auf diese Konstruktion fuhr ausgerechnet eine Werft ab, die bisher ausschließlich große Kats baut: Modular Mouldings, die Werft der modernen Freebird 50 und der Firebird. Bob Caraco, der Werftchef, ist selbst von der Kundenreaktion überrascht: "Als die erste kurze Meldung im Practical Boatowner veröffentlicht wurde, hatten wir innerhalb von drei Wochen über 200 Anfragen für den *Cracksman II*!" Und obwohl Modular Mouldings auf der Düsseldorfer boot nur schwer zu finden war, lag auch hier die Nachfrage bei rund 20 Interessenten pro Tag, berichtete Bob erfreut.

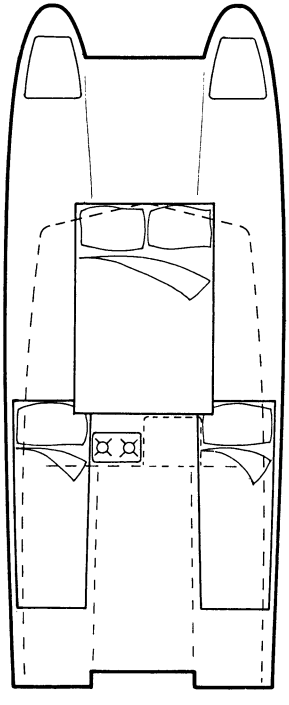
Die *Cracksman*, Anfang der 70er Jahre von Mike Henderson gezeichnet, mußte sich allerdings einigen Änderungen unterziehen, wobei am Grundkonzept eines kleinen, gutmütigen Kats aber nichts geändert wurde. Durch den Bau mit Compositmaterialien wurde der 6,09m-Kat um stolze 250kg leichter, was der Zuladung zugute kommt. Der Mast erhielt einen stabileren Unterzug aus Carbonfasern und auch das früher etwas magere Rigg wurde verbessert. Mit dem angebotenen Kipprahmen-Trailer bringt man den *Cracksman II* ins Wasser, ohne daß die Naben naß werden müssen. Die segelfertige Version (es gibt ihn auch als reine Motor-Version) wurde in Düsseldorf für etwas über 25.000 DM angeboten, was fair erscheint.

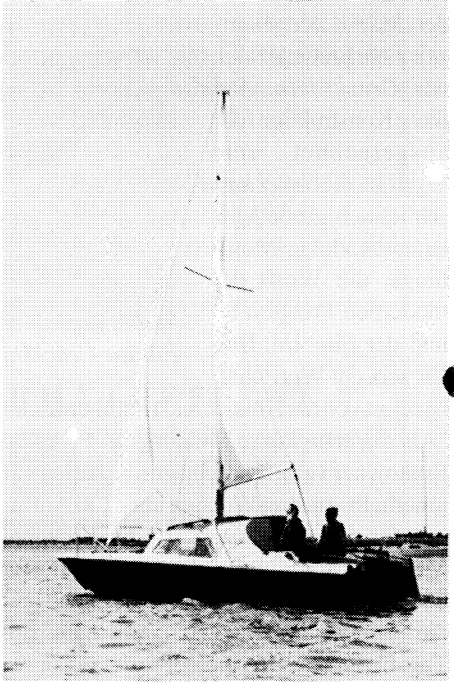
Für die Cracksman gibts einen Kipprahmen-Trailer

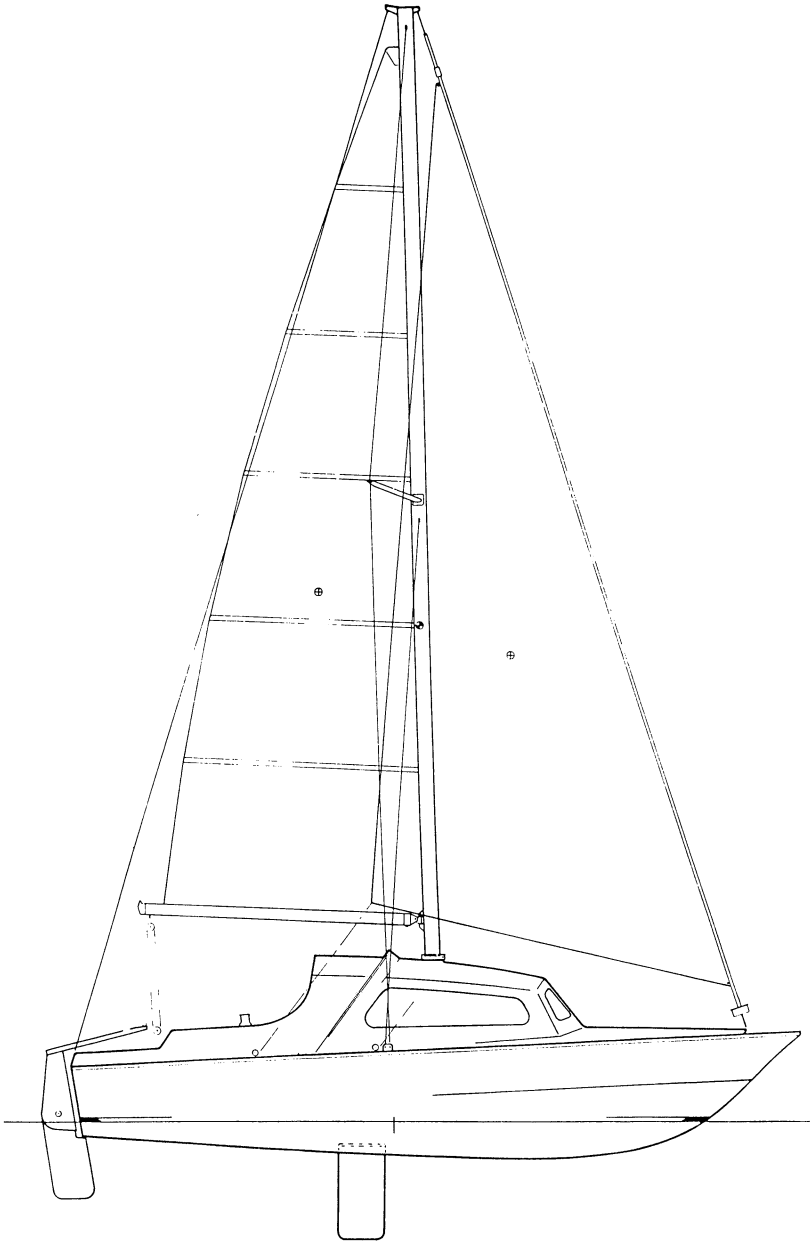
Mag auch vielleicht mancher die Nase rümpfen über diese "alte Konstruktion", sie dürfte ihren Markt sicher finden. Die Amateur Yacht Research Society schrieb damals über den *Cracksman*: "Ein flotter und steifer Daysailer. Das Boot ist generell sehr gut geeignet fürs Familiensegeln und als Camper-Cruiser." Daß Modular Mouldings die ursprüngliche Form nur unwesentlich geändert hat, spricht für deren Traditionsbewußtsein. Daher erinnert die kleine *Cracksman II* auch heute noch an eine Mini-Ausgabe des Iroquois - und der ist immer noch ein schönes Boot.

Cracksman II:

Länge über alles:	**6,09m**
Länge Wasserlinie:	**4,88m**
Breite, maximal:	**2,44m**
Verdrängung:	**600kg**
Tiefgang min/max:	**34/97cm**
Segelflächen:	**Groß 9,1m²**
	Genua 12,2m²
Kojen:	**4**







Lock Crowther's neue *Deguello*

"Unsere Frauen beschwerten sich zunehmend über den mangelnden Komfort auf unserer Wahoo, die mir zusammen mit John Haynes gehörte," berichtet Lock Crowther über den Anlaß, ein neues Boot für sich zu entwerfen.

Doch auch das neue Boot sollte auf der gleichen Werft, Capricorn Hi-Tech Yachts in Gladstone, Queensland, entstehen, da diese beim Bau der Wahoo ihre Kenntnisse im Sandwich-Bau bewiesen hatte. Grundlage des neuen Kats war die bewährte Konstruktion der Catana 40, doch das neue Boot sollte deutlich schneller werden. Die Linien wurden überarbeitet und auf 14,2m verlängert, um schlankere Rümpfe zu erhalten, die besser laufen. Gleichzeitig wurde nach Möglichkeiten gesucht, mehr Innenraum unterzubringen. Lange, freie Überhänge vorne und achtern ohne festes Brückendeck verringerten das Gesamtgewicht auf Renn-verdächtige Werte. Wie bei den Catanas wurden die Rümpfe nach außen angewinkelt, um die Stabilität zu erhöhen; tatsächlich ist die *Deguello* so von der Wirkung her 60 Zentimeter breiter, als ihre Gesamtbreite erwarten läßt.

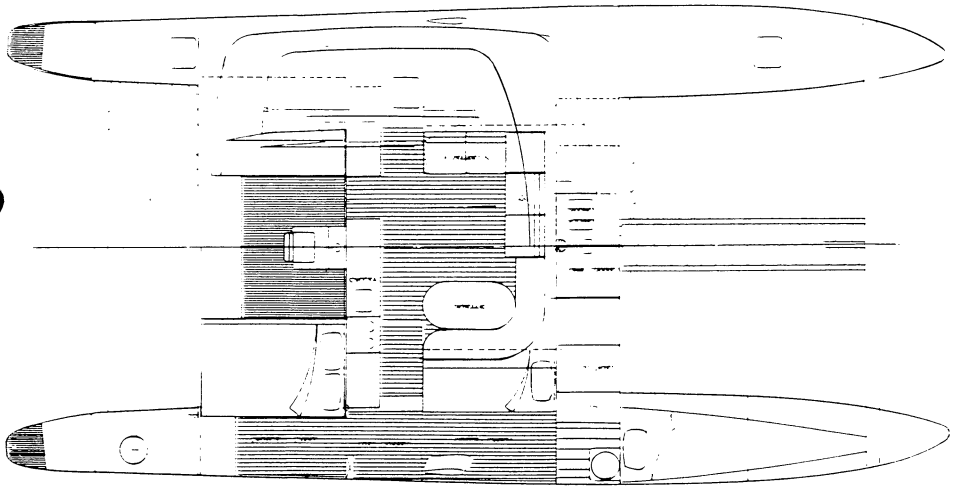
Mrs. Crowther ist zufrieden mit dem neuen Boot!

Lock Crowther hatte schon beim Kreuzerkat *Scotfree* ein teilweise überdachtes Cockpit gezeichnet, was nicht nur gut aussah, sondern auch Sonnen- und Spritzwasserschutz für den Steuermann bot; es sollte auch bei *Deguello* Verwendung finden. Zwar muß der Rudergänger durch zwei Fenster hindurchschauen, doch bleiben zumindest die achteren Scheiben immer sauber und nur selten werden die vorderen durch Gischt salzig. Genau über dem Steuersitz wurde vorsichtshalber eine Luke eingebaut, die nicht nur den Blick auf die Segel, sondern auch nach vorne erlaubt. Der Steuermannssitz kann pfiffigerweise bis auf eine Höhe ausgefahren werden, die es dem Steuermann erlaubt, durch die Luke hindurchzusehen.

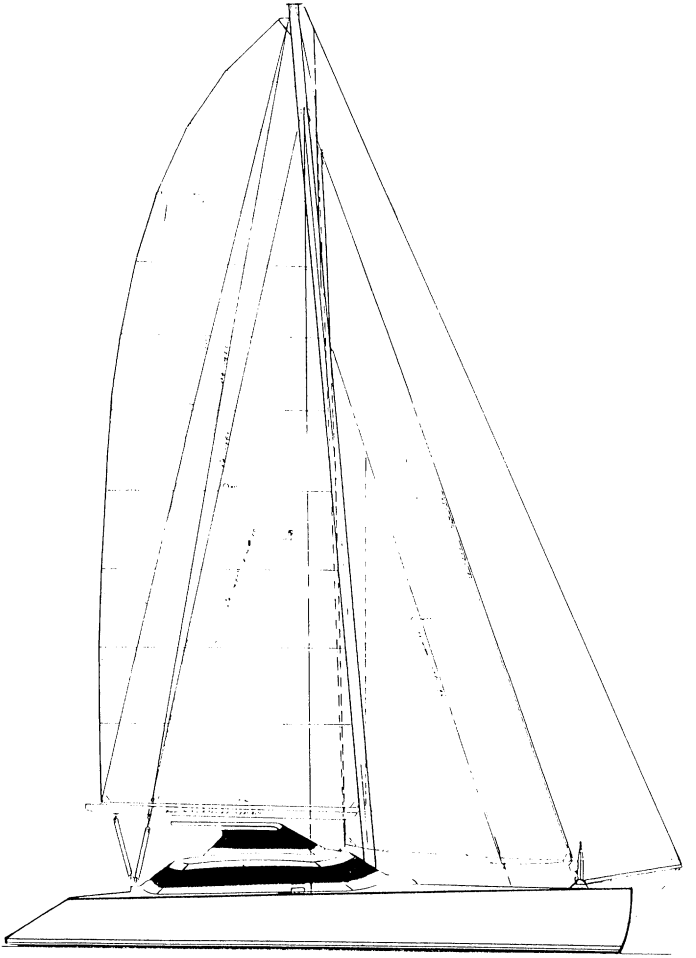
Da die *Deguello* viele Fenster erhielt, ist der Innenraum hell und freundlich. Und da außer den Hauptschotten innen keinerlei Verstärkungen zu sehen sind, wirkt der Raum unzerrissen und klar. Lichtgraue Teppiche und dazu passende Polster ergeben zusammen mit den leicht pink getönten Wänden einen Hauch von Kühle für die Tropen und genügend optische Wärme für kältere Klimata.

Das Boot sollte deutlich leichter werden als vergleichbar große Konstruktionen. Erreicht wurde dies durch die Berechnung der Sandwichstärken mit Locks eigenem Programm, mit dem unterschiedliche, der Belastung angepaßte Wandstärken berechnet werden konnten. "Teure Materialien wie Carbonfasern wurden auf diese Weise vermieden" schreibt Lock (beruhigend zu hören, daß auch bei den Konstrukteuren das Geld nicht so locker sitzt!). Ebenso wurden die Kosten durch die Verwendung von normalem triaxialen E-Glas anstatt von Mehrfachgelegen unidirektionaler Fasern niedrig gehalten. So entstand eine Außenhaut, die "wenige Prozent über dem maximal erreichbaren lag, aber deutlich billiger war", wie der Konstrukteur berichtet. Lediglich für die Innenhaut wurde Kevlargewebe verwendet, das allerdings an den Stellen, an denen es Drücken ausgesetzt ist, durch Packungen von E-Glas geschützt wird.

"An dieser Konstruktion", so Lock Crowther, "ist nichts ungewöhnlich. Sie stellt einfach einen guten Kompromiß zwischen technischen Erfordernissen, Gewicht und Kosten dar. Ungewöhnlich mag lediglich die Dicke der Kernschicht aus PVC Schaum erscheinen: sie ist fast doppelt so dick als bisher bei einem Boot dieser Größe üblich. Außerdem variiert sie je nach Belastungsgrad, dem auch die Schaumdichte angepaßt wird. Da-



Luftig und übersichtlich: der Einrichtungsplan der Deguello



20 Meter Mast sorgen für guten Antrieb unter Segeln

durch braucht die *Deguello* weniger Spanten und überhaupt keine Stringer. Willkommener Nebeneffekt ist darüber hinaus ein Rumpf, der eine ausgezeichnete Isolierung bietet." Das Gesamtgewicht der Konstruktion, inklusive Schwertkästen, Inneneinrichtung und Verstärkungen für die Deckbeschläge, beträgt rund 2,3 Tonnen. Nach dem Endausbau waren es dann lediglich fünf Tonnen, zwei Vierzylinder Diesel, Batterien, Anker mit Kette und Rigg bereits eingerechnet. Das Rigg allein wiegt runde 500 Kilogramm, was zunächst viel erscheint. Doch Lock legte großen Wert auf ein schnelles Rigg. Der 19,8m-Mast hat einen relativ geringen Querschnitt, wurde aber mit großen Wandstärken gebaut und sorgfältig verstagt.

Im anscheinend hohen Riggewicht sind auch die Segel enthalten und Lock gibt auch hier Einblick in seine Planung: "Es ist überraschend, wieviel unser Segelantrieb wiegt! Das Großsegel allein kommt ohne seine Latten auf glatte 64 kg. Wir hätten zwar hier sparen können, indem wir 40 Prozent Kevlar verwendet hätten, doch hätte dies allein schon den Preis für die Segel um runde 5500 DM hochschnellen lassen - absolut unrentabel. Ein Satz Kevlar-Raumschotsegel wäre auf fast 10000 Mark gekommen, unmöglich.

Wenn man das weiß, wird einem klar, warum die IOR-Yachten so wahnsinnig teuer sind und dennoch nur einen Bruchteil schneller als eine erstklassige Serienyacht."

Um das Groß bedienungsfreundlicher zu machen, wurden die Lattenenden in Ronstan-Kugellagerroller gesteckt, die am Mast auf einer Travellerschiene laufen. Diese Lösung ist zwar relativ teuer, aber so ist erstens das Reffen kein Problem, zweitens wurden zusätzliche Schwerwettersegel eingespart. Einzige Sonderposten bei der Segelgarderobe waren zwei asymmetrische Spinnaker und ein im Top gefahrener Drifter. Und wie bewies sich die *Deguello* nun in der Praxis? Lock berichtet:

"Die Leistung des Bootes hat unsere Erwartungen glatt übertroffen. Gegenan erwies sie sich in allen Bedingungen als ausgezeichnet. Bei 20 Knoten Wind (5 Bft.) erreicht sie 11 kn Fahrt und wendet über 80 Grad, bei elf Knoten Wind (3Bft) läuft sie immer noch ihre acht Knoten und hat denselben Wendewinkel. Raumschots erreicht sie spielend ihre 15 bis 17kn - *Wahoo* fährt da schon über 20. Zwar fehlt ihr die blitzartige Beschleunigung und Spitzengeschwindigkeit eines Regattabootes, doch ihre Durchschnittsgeschwindigkeit ist sehr hoch. In einem australischen "Three Peaks Race" hielt sie mit der Miranda Hi-Fi, einem aufgemotzten 37-Fuß-Racingcat, gut mit, war jedoch langsamer als Verbatim, Australiens schnellster Multi. Immerhin: das drittschnellste Boot unter 30 Teilnehmern zu sein ist befriedigend - vor allem, mit all diesem Komfort."

Deguello hat in jedem Rumpf einen Nanni-diesel von 22kW, als Props dienen Faltpropeller. Auf flachem Wasser beträgt ihre Marschfahrt satte zehn Knoten, die zwei Tanks von je 140l geben ihr eine Reichweite von rund 500sm. Die Wassertanks fassen insgesamt 660l, was für ein auf Schnelligkeit gezeichnetes Schiff als luxuriös zu bezeichnen ist.

Fluchtluken wurden jeweils an den Innenseiten der Rümpfe, relativ weit vorne eingebaut; die vorderen Kajüten können im Notfall durch wasserdichte Schotten gegen die Rümpfe hin abgeschottet werden und dienen so als "Überlebenszellen". Zwei Boote dieses Typs wurden bisher gebaut und segeln bereits, drei weitere sind im Bau.

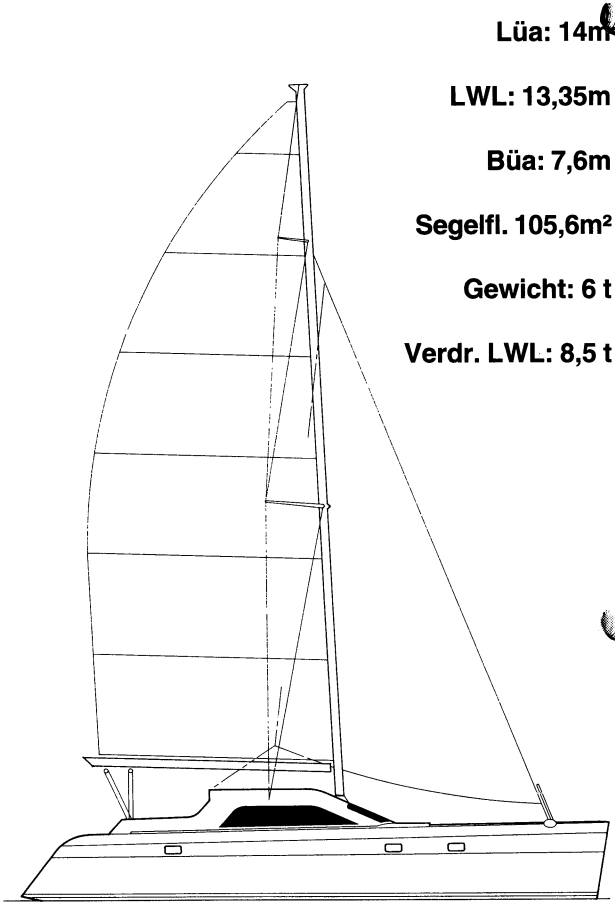
Lock Crowther bietet die Pläne auch für Selbstbauer an. Über den Bauaufwand schreibt er: "Die Bauweise ist ziemlich einfach, da wir ja eine technisch nur mäßig komlizierte Sandwichmethode verwenden. Rümpfe, Decks und Kajütdächer werden auf einfachen Formen aus Leisten gebaut, auf die die Schaumplatten von innen her mit Spaxschrauben befestigt werden. Dann wird der Schaum außen überlaminiert, gespachtelt, geschliffen und grundiert. Anschließend werden die Schrauben herausgerissen, die Rümpfe umgedreht und innen laminiert. Zwei Leute brauchen etwa 14 Tage, um eine Rumpfform zu bauen, weniger natürlich für die kleineren Teile. Alle Schotten und Einrichtungsgegenstände werden auf flachen Tischen mit Plastikoberflächen laminiert. Beide Rümpfe werden über der gleichen Form gebaut."

Malcolm Tennant's Problemlösung

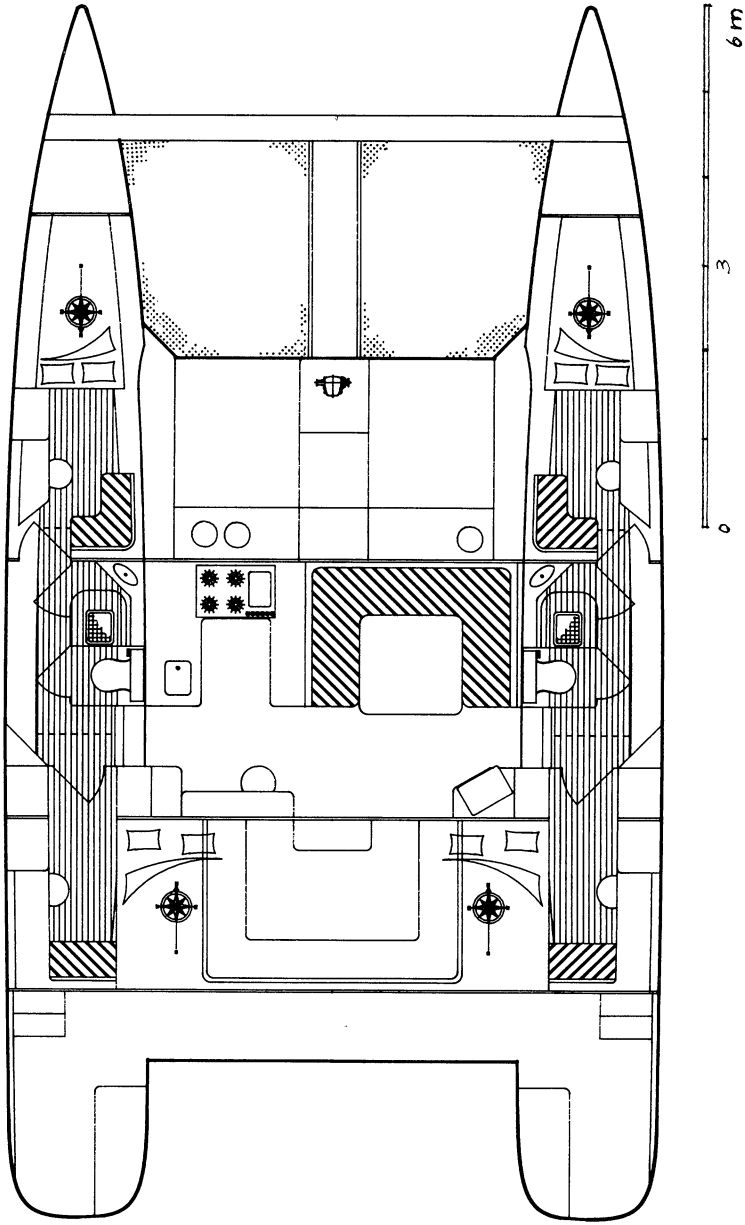
"Als Jock Freemantle zu mir kam, hatte er ein dickes Problem", berichtet Malcolm Tennant über seinen neuesten Entwurf. "Er liebt es, schnell zu segeln, er liebt es, Touren zu segeln, aber auch Regatten. Aber seine Frau hatte es satt: die dauernde Schräglage seines Monos, das Umhergeworfenwerden in der Pantry, aus der man nicht mal nach draußen schauen kann. So erschien es Zeit für den Wechsel zu einem Katamaran, falls ich seine Ansprüche erfüllen könnte."

Die Liste der Anforderungen des Auftraggebers liest sich wie die Suche nach der eierlegenden Wollmilchsau: ein schneller Cruiser-Racer mit guter, komfortabler Einrichtung, Stehhöhe im Wingdeck, gute Motorisierung, vier Doppelkabinen mit anschließenden Sanitärräumen. Das überbaute Deck sollte möglichst kurz gehalten werden und die Höhe der Brückenunterseite über der WL sollte großzügig ausfallen. Hohe Zuladung für längere Törns war ebenso gefragt wie hohe Leistungswerte für das Regattasegeln.

Dies alles ließ dann einen relativ großen Kat entstehen: 14m Länge über alles. Dabei blieb die Einrichtung dennoch etwas zurück und entspricht etwa der eines 12 Meter langen reinen Kreuzers. Doch dafür kann man, läßt man einen wesentlichen Teil der Törnausrüstung an Land, mit diesem Boot



Klare Linien, "energisches" Aussehen: Cruising 46



Cruising 46, Einrichtungsplan: großzügig, luftig, übersichtlich

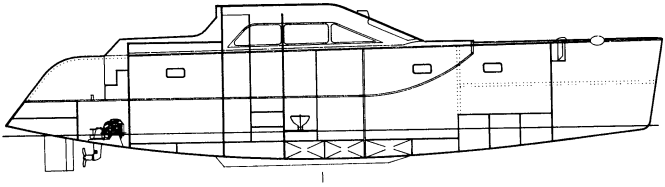
chancenreich Regatten segeln und wird wohl nur von reinen Rennkats geschlagen werden. Durch die Großzügigkeit der Innenraum-Aufteilung wird sich das Boot sicher auch im Chartermarkt behaupten können.

Die *Cruising 46* kann sowohl als mehrfach verleimter Zeder-Kompositbau, als auch in Schaum-Sandwich oder jeglicher Kombination dazwischen gebaut werden. Auch Durakore wäre eine gute Baumethode. Das Rigg ist ein sehr einfaches 3/4 Rigg, es gibt aber auch eine Version mit Kutterrigg. Das Großsegel mit durchgehenden Latten hat eine nur mäßige Ausstellung und kann entweder als Binde- oder Rollreff ausgeführt werden.

Die Innenaufteilung ist heute wohl so Standard: eine Doppelkabine in jeder Ecke, in jedem Rumpf ein Sanitärraum. Einige der Ausrüstungsteile, wie etwa Kühlschrank, Tiefkühler oder Herd können als Haushaltsgeräte gewählt werden, was eine Menge Geld spart und durch die rechteckige Form des Wingdeck-Salons möglich wird. Der Kartentisch ist groß genug für eine normale, ungefaltete Seekarte. Große Kreuzerkats sind heute üblicherweise recht hochbordig und mühsam, will man vom Wasser aus hinaufklettern. Malcolm löste dieses Problem nicht mit der üblichen Heckplattform, sondern modifizierte ein System, das er bereits bei anderen Entwürfen benützt hat. Die achteren Innenseiten der Rümpfe sind eingekerbt, was jeweils eine Plattform ergibt, auf der zum Beispiel auch ein Beiboot gestaut werden kann, oder von der aus man angeln kann. Über eine dieser Plattformen kann man aus dem Wasser oder vom Beiboot aus bequem auf den Kat steigen, da von hier aus Stufen an Deck führen. Selbst wenn von einer Plattform die Badeleiter ins Wasser hängt, ist immer noch die andere für das Beiboot frei.

Als Hilfsantrieb sind zwei Yanmar 20kW Diesel mit Saildrives vorgesehen. Die Saildrives gehen etwas flacher als die "beaching skegs" und die Ruder mit kurzen Vorflossen, sodaß sie gut geschützt sind. Dennoch beträgt der Tiefgang nur 70 Zentimeter. Wem die eigentlich vorgesehenen Steckschwerter nicht geheuer sind, kann die Cruising 46 auch mit Stummelkielen bauen, durch die sich der Tiefgang allerdings etwas erhöht.

Die Rumpflinien wurden mit dem Programm Autoyacht gezeichnet, was die Möglichkeit schuf, 1:1-Schablonen für das Boot zu beziehen, aufreißen entfällt also. Auch können Dateien geliefert werden, die für computergesteuerte Schneidemaschinen geeignet sind, was die Bauzeit erheblich verkürzt. Alle Zeichnungen sind Laserkopien, konturenscharf und präzise.



Gefällige Unterwasser-Linien

Trailer-Multis: alte Idee, neues Konzept

James Wharram stellte seine neuesten Entwürfe in Deutschland vor

Für den Altmeister der Katamaran-Konstrukteure, James Wharram, sind trailerbare Kats keine neue Idee: schon seine erste Tangaroa, so betont er scherzhaft, wurde per LKW an die Küste gebracht, bevor er mit ihr über den Atlantik segelte.

Wharram nimmt daher den Wunsch nach beweglicheren Booten sehr ernst. Für ihn ist dabei das Gewicht in erster Linie der maßgebliche Faktor: ein Boot, das zu schwer ist, schafft nicht nur Probleme beim Trailern, sondern auch beim Wassern und an-Landholen. Daher verfolgt James konsequent die Gewichtsersparnis als eines der Hauptziele - nach der Seetauglichkeit. Anläßlich der Eröffnung der neuen Firma Wharram-Built in Roth bei Nürnberg stellte er seine Ideen zu diesem Thema einer großen und interessierten Zuhörerschar vor.

Eröffnung in Roth: James (2.v.r.) stößt auf gutes Gelingen an

"Angepaßte Technologie" nennt er seine Art von Materialeinsatz für Selbstbauer und Werften. Das heißt, teures Material wird nur verwendet, wenn es wirtschaftlich bleibt, die Anwendung also bautechnisch, gewichtsmäßig und/oder von der Kraftseite her nötig und vernünftig ist. Für seine Trailerboote -er nennt sie coastal trekking designs- wurde dieses Verfahren konsequent bis ins letzte angewendet.

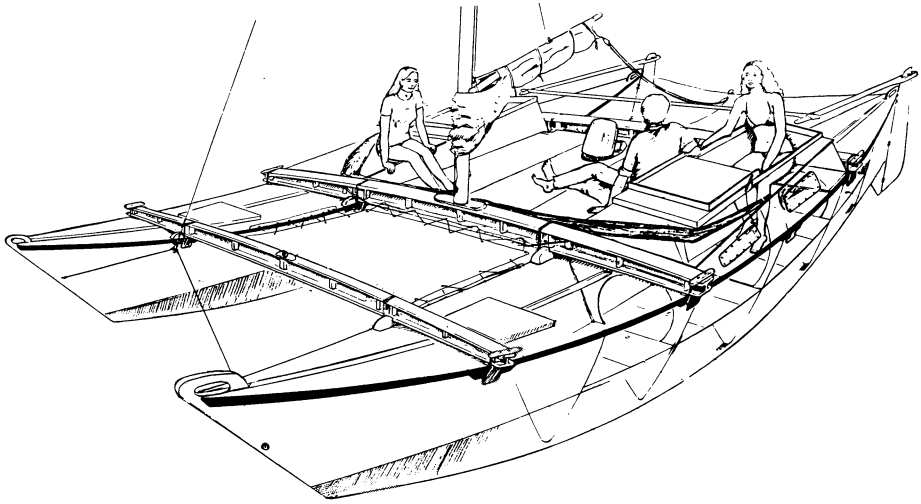
So tragen zur Gewichtsersparnis nicht nur die relativ leichten Sperrhölzer aus nordischen Nadelhölzern bei, sondern auch der weitgehende Verzicht auf Inneneinrichtungen: Schränke, Schubladen, Schapps, wird man vergeblich bei diesen Typen suchen. "Flexispace", flexible Raumverwendung, nennt Wharram das. Ein weiterer Vorteil dieses Konzeptes ist, daß sich jedes Crewmitglied "seinen" Platz so einrichten kann, wie er (oder sie) das für richtig hält. Man mag über diese innen "nackten" Boote lächeln, die Idee ist strikt logisch. Und wer die Fotos der Boote mit ihren warmen Holz-Innenräumen gesehen hat weiß, wie gemüt-

lich so etwas wirken kann. James orientierte sich dabei nicht zuletzt an den Traditionen des Bauhauses: zurück zum Wesentlichen, die Funktion bestimmt die Form und schön ist, was den Zweck am besten erfüllt.

Der Verzicht auf Innenverkleidungen in den Rümpfen, der im Grund nur bei Holzbooten möglich ist, hat noch einen weiteren Vorteil. Hat der Selbstbauer oder die Werft gepfuscht, so ist dies augenfällig: Fehler lassen sich kaum verstecken. Kein Wunder, daß auch der in Roth ausgestellte Rumpf einer Tiki 21 durch saubere Verarbeitung glänzte.

James Wharrams "neue Linie", die er in der Tiki-Serie erstmals anwendet, ist so neu nicht. James weist selbst darauf hin, daß er sich bei den Proportionen der Boote an den alten, schönen Einrumpfyachten orientiert hat. So wirken diese Entwürfe eben auch eleganter, als die "klassischen" Wharram-Konstruktionen und bilden eine buchstäblich schöne Ergänzung zu den Pahi-Typen mit ihren hochgeschwungenen Bugen und Hecks. Gemeinsam ist den Trailerentwürfen, daß bei allen an Deck ein klappbares Deckszelt vorgesehen ist, was im Hafen oder in Buchten, ja auch auf See bei ruhigerem Wetter, einen zusätzlichen Raum gibt.

Bei den Riggs setzt Wharram vollkommen auf das Masttaschensegel mit kurzer Gaffel. Wer Marchais Buch gelesen hat weiß, daß diese Segelform aerodynamisch eine der besten ist. Und daher zählen auch die Tikis nicht zu den langsamen Booten, obwohl James immer wieder betont, daß er grundsätzlich keine Racer konstruiert. Immerhin aber ergeben zwei Knoten mehr im Durchschnitt pro Tag eine um 16 Seemeilen vergrößerte Reichweite und gleichzeitig eine



700 Pläne der Tiki 21, eines typischen Trailer-Kats, wurden schon verkauft.

größere Sicherheit: man ist schneller im geschützten Hafen, wenn Hack angesagt ist.

James Wharram, das weiß jeder, der ihn länger kennt, ist ein Mann guter Formulierungen. So hat er auch für das Konzept der Trailer-Kats einen schönen Ausdruck geprägt: er nennt sie FAD (im Gegensatz zu CAD = Computerunterstütze Konstruktionen), wobei das F für fear (= Furcht, Respekt) vor der See steht. Der Respekt vor der See und ihren Risiken, so Wharram, steht ihm am Reißbrett stets zur Seite: wieviel soll, wieviel muß das Schiff abkönnen? Dabei legt er die bei den weiblichen Crewmitgliedern gelegentlich größere Furcht vor der See zugrunde...

Der Erfolg gibt James Wharram recht: von seinen trailerbaren Rissen hat er inzwischen runde 2800 verkauft, allein die Pläne der Tiki 21 fanden 700 Käufer. Das Konzept, so zeigte es sich, kommt gut an.

Leichte Fassungslosigkeit erfasste die Besucher bei der Firmen-Eröffnung in Roth, als Wharram Fotos seiner *Gaia* zeigte. Das Schiff vom Typ Quetztalcoatl bringt es immerhin auf 19,2m Länge - was für endlos lange, schlanke Rümpfe! Bis zum Sommer soll das Boot fertig sein und dann wird James (mit der Familie) auf sie umziehen. Seit einiger Zeit arbeitet er intensiv an einem Programm zur Arbeit mit Delphinen, deren Erforschung ihn seit Jahren sehr interessiert. Dieses Ziel ist nun in erreichbare Nähe gerückt.

Tiki 21, gut in Fahrt

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

Einfach mal anfragen!

Sicherheit für Schiff und Besatzung überall und immer

Hamburger Yacht-Versicherungs-Vermittlung

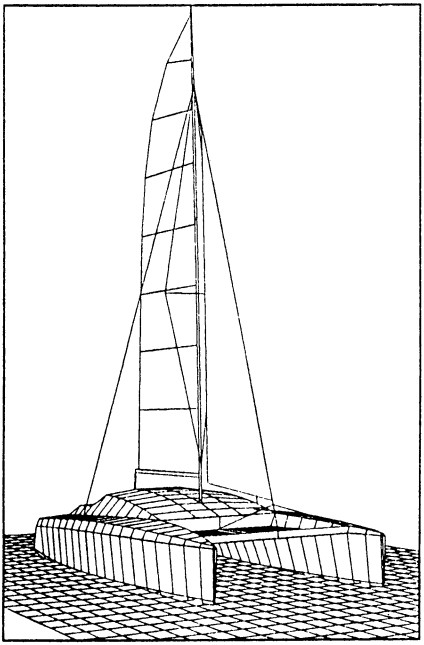
ERICH SCHOMACKER VERSICHERUNGSMAKLER

Rödingsmarkt 16, 2000 Hamburg 11, Tel. (0 40) 36 38 91, Fax (0 40) 36 38 94

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

CATACLUB-NEWS

KENNEX BEI CATACLUB

Seit 27. Januar 1992 übernahm Cataclub den Vertrieb der KENNEX 380, 420 und 445 von Pro Kennex Multicoques für die deutschsprachigen Länder. Unterlagen und Preislisten in Deutsch sind nun bei uns erhältlich. Alle Schiffe werden ab Mai in unserem neuen Mittelmeer-Stützpunkt zum Vorführen und Chartern bereitliegen.

Neue Werft, neuer Charterstützpunkt

In Port St. Louis du Rhone, dort, wo die Rhone in das Mittelmeer mündet, haben wir das gefunden, was wir schon längere Zeit suchten: Eine 3800 m^2 große, hohe Halle mit 10 to Hallenkran, direkt am Wasser gelegen, mit Slip und genügend Liegeplätzen für jede Schiffsgröße. Seit 10. Januar wird gearbeitet. Sie sind bei uns nicht nur für Ihr neues Schiff an der richtigen Adresse, sondern auch für Reparaturen oder Unterhalt auf Ihren Reisen im Süden willkommen. Auch in Port St. Louis sprechen wir deutsch!

SILVERHELL VI, der erste 25-Meter Riesen-Catamaran mit Leichtwasserflugzeug an Bord, wird unsere Werft am 24.04.1992 für seine erste und einmalige Mittelmeersaison an der spanischen Küste (Olympia Barcelona und Expo Sevilla) verlassen. Wir haben ein attraktives Programm zusammengestellt, das alle befriedigen sollte: Kulturreisende, Seemeilenfresser, schlemmende Feriensegler und Balearenfans. Sind Sie schon mal den Guadalquivir raufgesegelt? Oder waren Sie schon mal in Mellila? Programm anfordern!

DESIR I, die Cataclub 1480 eines schweizer Eigners, wird ab Mai für einige Monate ohne Skipper ab Port St. Louis verchartert. Praxisnachweis erforderlich. Mindestcharter 2 Wochen.

PASSION 32D und CATACLUB 1195 „POLYNESIA“ sind selbstverständlich auch in Port St. Louis zu Hause und warten nur darauf, Sie ost- oder westwärts zu entführen.

BLUE LAGOON, das bekannte Ausnahmeschiff, bieten wir von Juni bis Oktober, ab Guadaloupe, inkl. Matrose (Pfleger, Hüter, Einkäufer, Informant und viel mehr, wenn Sie wollen) besonders günstig an.

BOOTSMESSEN:

Wir haben und entschlossen, nicht mehr an Land-Bootsmessen auszustellen, sondern nur noch an solchen, die auf dem Wasser stattfinden: Cannes, La Rochelle, Southampton, Hamburg. Das Geld, das wir dabei einsparen, geht voll an unsere zukünftigen Schiffskunden: Reisekosten und Probecharterkosten für die ganze Familie werden Ihnen beim Abschluß voll vergütet.

CATACLUB

Mendenerstaße 96
D-4330 Mülheim
Tel.: 02 08 / 37 17 21
Fax: 02 08 / 3 28 51

Kristall
CH-8265 Mammern
Tel.: 00 41 54 / 41 39 31
Fax: 00 41 54 / 41 37 60

Doppelspiels Weg nach Norden

Uschi und Eberhard Beck auf dem Weg von der Türkei nach Varel

Von Nord nach Süd zu fahren, ist üblich; die umgekehrte Richtung dagegen doch etwas ungewöhnlich. Die Becks sind auf ihrer Europa-Tour, die sie von Regensburg über schwarzes Meer, Ägäis, westliches Mittelmeer durch die Kanäle gen Norden brachte, inwischen in Varelerhaven angelangt.

Marmaris im letzten Winter; wir wurden oft gefragt, wie denn das sei: im Winter auf einem Boot? Wir haben uns vorher die glei-

von Eberhard Beck

che Frage gestellt und jetzt frage ich mich im Nachhinein: wie war das eigentlich? Nun, wir haben ein Ölöfchen mit maximal 2,4kW. Das haben wir - außer beim Anheizen - selten voll aufgedreht und wir haben es auch nur selten tagsüber durchbrennen lassen müssen und fast nie nachts. Es gab Tage ohne Sonne, es gab Regen, es gab Wind, es gab Tage mit Sonne. Letzteres überwiegt in meiner Erinnerung.

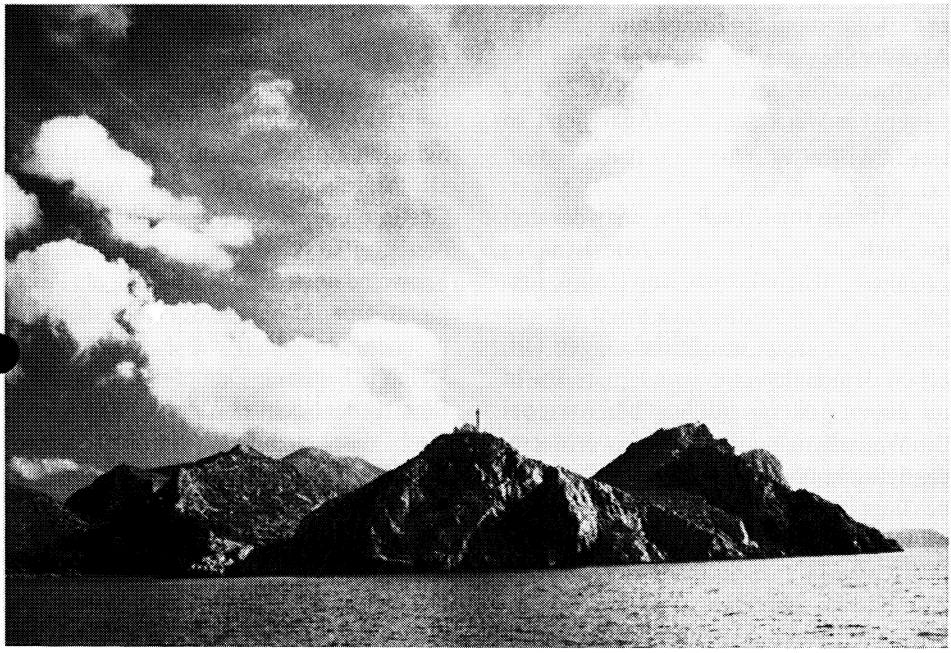
Wir gingen freitags zum Bauernmarkt und kauften Orangen, Kartoffeln, Textilien, Kohl, Sellerie, Spinat, Erdnüßchen, Honig, Olivenöl, Zwiebeln, Knoblauch, Käse, Eier und ein Taschenlampenbirnchen, das dann im Rücklicht eines unserer Fahrräder leuchtete. Zum Beispiel, wenn wir abends von der noblen Netsel-Marina zu unserer Albatros-Marina zurückfuhren, wo wir besser und billiger in einer flachen Bachmündung lagen, nachdem wir den Abend mit Tom und Lore auf der Talofa verbracht hatten oder mit Richard auf Muggerl. Mit uns im Bach lagen Carmen und Peter mit der Good Luck. Mit ihnen wechselten wir uns beim täglichen Brotholen ab, tauschten Bücher und Tips, tranken mal zusammen Kaffee und Brendi oder bastelten am Boot. Von Zeit zu Zeit schaffte ich Diesel oder Petroleum für unser Öfchen heran; Heizöl ist in der Türkei wohl eher unbekannt. Aber diese Stoffe tun es genauso. Es gibt sie beide an der Tankstelle aus Zapfsäulen und sie kosten fast gleichviel - weniger als bei uns der Diesel, aber mehr als Heizöl. Für Gemüse und Petroleum ist die Türkei die richtige Quelle.

Kultur entfiel. Es gab zwar Bekannte, die konnten auf dem Boot SAT1 auf deutsch empfangen oder auch RTL. Eine Kostprobe davon bestätigte indessen nachdrücklich unser Motto für den Winterliegeplatz: Natur statt Kultur. Oh, daß ich es nicht vergesse: das dritte Programm im türkischen Radio (TRT 3) bringt viel klassische Musik und Jazz.

All die Zeit war überschattet vom Golf-Krieg. Folgen: Buchungen von Reisebüros blieben aus, auf der Werft wurden Arbeiter entlassen und erst Wochen später zum Teil wieder eingestellt. Einige Amerikaner sollen mit ihren Booten Marmaris verlassen haben; einige Yachties sollen zwar geblieben sein, aber Hamsterkäufe getätigt haben. Der Wert der Mark gegenüber der türkischen Lira stagniert, ja sinkt sogar für kurze Zeit. Dies erfahren wir, als wir nach den Weihnachtsbesuchen zuhause Ende Januar wieder nach Marmaris kommen.

Im übrigen haben wir eine Reihe von Arbeiten am Boot erledigt: Fernbedienung (Gas, Schaltung) für den Motor montiert; Motorsteuerung (Schwenken) kann nun mit dem Ruder gekoppelt werden; Curryklemmen statt Kammklemmen für die Vorsegelschoten montiert; Log klariert; kleine Reparaturen an den Fahrrädern. Im Boot weitere Schubladen eingebaut, Klampen teilweise neu befestigt, die Führung von Ankerleine und Kette verbessert, Staufächer in der Werkstatt und im Vorratsraum angebracht, Thermostat für die Kühlbox montiert. Dann mußten noch die Unterwanten nach außen verlegt werden, das Bad an Steuerbord renoviert und die Ruderköpfe verstärkt werden.

Am 20. März verlassen wir Marmaris und fahren zur Mündung des Dalyan-Flusses, etwa 20 sm östlich. Dort findet uns anderentags der Frühlingsanfang an einem soliden Steg auf dem Fluß vertäut, gegen das Meer hin durch den berühmten Schildkrötenstrand sicher geschützt. Hier, im Mündungsdelta, verbringen wir eine zehntägige Robinsonade. "Wos brauch i de Südsee?" lautet unser Qualtiger-haftes Motto. Dann machen wir uns auf den Weg Kurs West. In Bodrum verlassen wir am 26. April (wir waren zuvor noch einmal im Gökova-Golf) offiziell die Türkei und betreten wenige Stunden später den griechischen Boden der Insel Kos. Es folgte das Inselhüpfen über die Ägäis: Kos - Kalymnos bei O-SO 1-2, nach Astipalea und Amorgos bei N 5, strichweise bis sieben und Schauerböen, NW 4 brachte uns nach Ios und es blieb handig bis nach Siphnos, Serifos und Kythnos. Am 15. Mai



Bei Kap Knidos nehmen wir Abschied von der Türkei

erreichten wir die Geraka-Bucht am Peloponnes; dies ist ein tiefer, fjordartiger Einschnitt, der sich hinten zu einem flachen "See" erweitert. Wir ließen auf 1m Schlickgrund zwei Anker fallen und lagen für die nächsten Tage wie einbetoniert, während derer wir die Seewetterberichte der Deutschen Welle genießen: 15. Mai: NW 7-8, morgen N 5, Gewitterböen, schlechte Sicht. 16. Mai: S drehend 5-6, morgen zunehmend 7-8. Da hat es in der Nacht das hinten angehängte Beiboot umgedreht; der Frontdurchgang? 17. Mai: S-SW 3-5, bei Frontdurchgang bis 7. 18. Mai: SW - W 4-5. Zwischen den Böen machen wir Ausflüge. Und kurbeln die Wirtschaft des kleinen Fischerortes kräftig an, indem wir einen Ouzo oder ein Bier trinken oder ein Fischlein essen. Am 19. Mai, einem Sonntag, sagt die Reise-Wettervorhersage von Österreich International für Griechenland: Regenschauer, Gewitter möglich, Temperaturrückgang. Aber der Seewetterbericht des gleichen Senders meldet für die Ägäis SW - NW, 2-3. Da fahren wir weiter, um die Ägäis jetzt so langsam zu verlassen.

Am Montag runden wir das erste der drei großen Kaps des Peloponnes. Jedes ist nichts geringeres als ein lokales Kap Hoorn. Jenseits von Kap Maleas finden wir auf der Insel Elaphonisos im gleichnamigen Ort, neben dem Hafen eine wunderbare Bucht mit gutem Ankergrund. Jetzt hören wir bei den Wetterberichten immer auf zwei Meere, das ägäische und das ionische; der Peloponnes liegt ja dazwischen - vielleicht paßt ein Mittelwert für uns?

Am 22. Mai fahren wir über den Lakonischen Golf und runden gleich noch die berühmt-berüchtigte Südspitze der mittleren (Mani-) Halbinsel des Peloponnes, das Kap Matapan, alias Akra Tainarion. Das ist der südlichste Punkt unserer bisherigen Reise; in ganz Europa liegt nur noch die Punta Marroqui an der Straße von Gibraltar weiter südlich. Wir beschließen sodann, den Messenischen Golf nicht einfach zu überqueren, sondern in seinen Scheitel zur Hafenstadt Kalamata vorzustoßen. Und dort gefällt es uns so gut, daß wir vom 24. bis zum 30. Mai dort bleiben. Es gibt offenen Wein und Ouzo, einen Park mit (künstlichen) Bächlein und einem Freilicht-Eisenbahnmuseum, ein griechisch-deutsches Selbstbauer- und Weltumseglerpaar, feine Erdnüsse, eine nette Familienkneipe und zwei größere Supermärkte in Hafennähe. Am Samstag, den 1. Juni, geben wir am westlichsten Zipfel des Peloponnes unser griechisches Transit-Log ab und segeln nach Westen, Generalrichtung Sizilien und Malta.

Es folgten sechseinhalb ruhige Tage und Nächte auf See, mit astronomischer Navigation (vor allem Mittagsorte), Wachwechsel, Schlafen, Kochen, Essen, Schreiben, Lesen. Die Welt als Scheibe unter uns, Wolken und Gestirne über uns. Gelegentlich ein Kondensstreifen von einem Flugzeug. Eine Schwalbe reiste eine Nacht lang als Passagier mit uns. Uschi hätte beinahe einen Hai gesehen, aber dann war es doch nur ein Delphin. Selten ein Dampfer, kein Segler in Sicht. In der Nacht zum Donnerstag sichtete Uschi das Leuchtfeuer vor Sizilien - ein astreiner Landfall, denn wir hatten vorsichtshalber auf Sizilien zugehalten, damit es uns nicht so ginge wie dem legendären türkischen Admiral. Der meldete, von einer Exkursion nach Malta zurückkommend, seinem Sultan "Malta yok" (yok heißt "nicht, kein").

Am Freitag, den 7. Juni, vier Uhr früh, lassen wir unseren Anker im Hafen vor der Insel Manoel fallen. In Malta werden die Liegegebühren wöchentlich erhoben, für uns etwa 40 Mark. Nach einer Woche beschließen wir, noch einmal 40 DM zu investieren.

Eine eigene Welt, Malta und eine schöne Welt, finden wir. Eine schöne alte Welt; die Kultur hat ihre Wurzeln in der Steinzeit. Eine eigene Sprache! Phönizischen Ursprungs, mit arabischen Anklängen; aber fast alle 350000 Einwohner sprechen auch Englisch. Und sie sind (soweit wir sehen) freundlich und fröhlich, selbstbewußt, gelassen und zufrieden. Eine wunderbare Mischung, wie sie vielleicht nur ein Volk hervorbringen kann, das stets von anderen beherrscht wurde, dabei aber durch Assimilation der Beherrscher auf die Dauer als "innerer Sieger" hervorging. Mit der Unabhängigkeit von England sind die Malteser 1964 auch äußerlich souverän geworden.

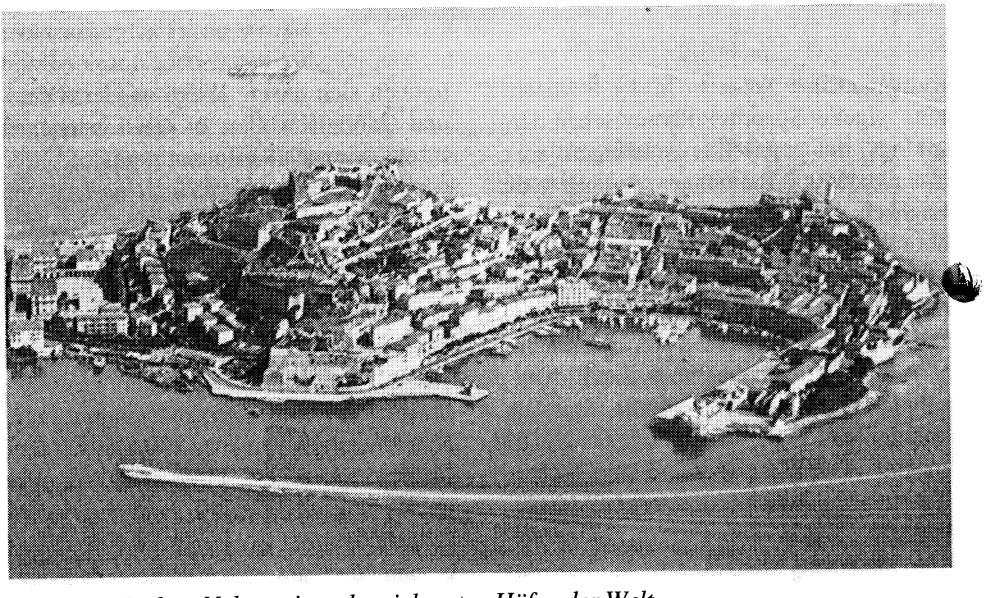
Schieb', Wind: der Weg ist noch weit...

Am Donnerstag, dem 20. Juni läuft unsere Zeit hier ab. Nach dem Mittagsimbiß verabschieden wir uns von den Nachbarn am Kai, die Formalitäten haben wir schon vormittags erledigt. Dann machen wir die Vorleinen los und ziehen den Heckanker hoch. Ab nach Sizilien. Dessen Lichter sichtet Uschi denn auch schon gegen 23 Uhr. Am Freitag, 21. 6., Sommeranfang, und am Samstag segeln wir immer noch an Sizilien entlang, am Abend fahren wir in den Hafen von Mazara del Vallo. Für Sonntag steht im Logbuch: "Wir wollen weiter. Ägadische Inseln? Sardinien? Elba? Marsala? Trapani? Wir können ja machen, was wir wollen". Denn wir haben genug Zeit, nachdem wir beschlossen hatten, "binnen" zur Nordsee hinaufzufahren. Nun, es wurde dann Marsala, der westlichste Hafen Siziliens. Dort treffen wir alte Bekannte aus der Türkei, mit ihnen segeln wir im Konvoi nach Favignana, einer der ägadischen Inseln. Dann trennen sich unsere Wege wieder, Dieter und Gabriela wollen zu den Liparischen Inseln, wir nach Sardinien.

Donnerstag, 27. Juni Favignana ab, Samstag, 29. Juni Arbatax an. Wir wollen hier mit der Eisenbahn ins Innere der Insel fahren; und das machen wir am Montag auch. Die Fahrt (eine Diesellok, ein Wagen) geht um 7.15 Uhr in der Frühe los. Sie führt uns durch frische, klare Luft unter dem Tagmond (halb, abnehmend) bis auf etwa 800 Meter Höhe. Gegen 15 Uhr sind wir zurück. Was wir dabei erlebt haben, geht aus unseren Ausrufen (wieder nach Qualtinger) hervor: "Wos brauch i de Prärie? Wos brauch i de Roggi Mauntens? Wos brauch i den Gränd Kanjen?

wann i de Bahn vo Arbatax nach Kaljari hob?" Nicht, daß wir bis nach Calgari gefahren wären, wir sind im Hochland umgekehrt. Weiter. Wir hangeln uns in handlichen Tagesetappen (zweimal auch nachts) an Sardinien und Korsika hoch, ankern in Buchten und erreichen am 9. Juli gegen Mittag den Hafen Portoferraio auf Elba. In diesem ungemein sicheren Hafen gefällt es uns sehr gut; wir nennen ihn Klein-Valetta. Ein bemerkenswerter Vorzug: am Abend wird der Kai für Kraftfahrzeuge gesperrt! Und es gibt keine laute Musik! Hier lassen wir Doppelspiel eine gute Woche allein liegen, während wir unsere Freunde in der Toscana besuchen. Nach unserer Rückkehr wird Uschi (ich war beim Einkaufen) ins Hafenamt zitiert. Ein Offizieller macht ihr streng klar, daß es absolut verboten ist, das Boot im Hafen allein zu lassen; es könne ja Notfälle geben, dann wisse man nicht, was mit dem Boot zu machen sei. Total verboten! Und morgen tritt so ein Notfall ein, da kommt ein großes Marineschiff und da müssen sie den Kai freimachen. Morgen? fragt Uschi geistesgegenwärtig - aber wir fahren ja schon heute abend weg! Da strahlt der gestrenge Offizier: Sie fahren heute noch weg? Ja, dann ist ja alles in Ordnung! Buon viaggio!

Es geht zurück nach Korsika. Am 24. Juli segeln wir von Saint Florent in Richtung französisches Festland. Die Vorhersage der Deutschen Welle für das ligurische Meer ist "südliche Winde 4, Nord drehend". Wir aber bekommen am Abend und in der Nacht SW um sechs. Aus Komfortgründen fallen wir ziemlich weit ab. Als am nächsten Tag das Land in Sicht kommt, sind wir daher recht gespannt, wo wir sind. Das bleibt auch so, als wir gegen 13 Uhr in einen großen Hafen einlaufen, weil Wind und Wellen noch einmal tüchtig zugelegt haben. Aber eine "Agip"

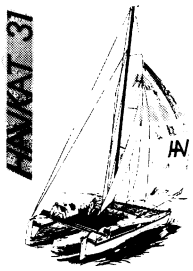


Portoferraio, laut Nelson einer der sichersten Häfen der Welt

Tankstelle am Kai gibt uns den Hinweis, daß wir in Italien und nicht in Frankreich sind. Jetzt findet Uschi auch die Beschreibung des markanten Leuchtfeuers, das wir schon lange gesichtet hatten und das ich zuvor unter "Frankreich" vergebens gesucht hatte. Es ist der Leuchtturm des Cabo dell' Arma, etwa 2,5 sm östlich von San Remo. Wir müssen also doch nicht erst Semmeln holen und auf der Tüte nachschauen, was für ein Stadtname aufgedruckt ist! Gleichwohl kaufen wir in San Remo ein (Eier, Bohnen, Zwiebeln, usw.) und noch in keiner Markthalle haben wir so muntere, fröhliche, lebendige Händler und Kunden gesehen wie hier. Die ganze Bevölkerung der Stadt macht einen frohen Eindruck; nur nicht die Beamten des Hafenamtes, die uns bedeuten, daß wir nicht ankern dürften, wo wir ankern und daß wir in die Marina gehen sollten. Ja, aber da müßten wir ja teures Geld bezahlen, gebe ich gestisch zu bedenken. Die Antwort erfolgt auch gestisch: Achselzucken. Da verlassen wir den Hafen von San Remo in völliger Flaute zur Mittagszeit. Aber bald weht uns ein günstiger östlicher Wind an so berühmten Stätten vorbei wie Monaco, Cap Ferrat, Villefranche, Nizza, Cap d'Antibes. Cannes, da ist es schon Nacht, ist ein Traum von Licht. Das Lichtermeer, der Glanz der Städte am Ufer erinnern mich an den alten Witz, den bald (?) niemand mehr verstehen wird: Ivan Iwanowich wird von der Partei zu einer Rundreise durch die westlichen Hauptstädte ausgeschickt, um sich mit eigenen Augen vom Absterben des Kapitalismus zu überzeugen. Er bereist Rom, London, Paris... Dann kehrt er zurück, die Genossen bestürmen ihn: Erzähl, wie wars? Hast du gesehen, wie der Kapitalismus stirbt? Ivan nickt bedächtig. Genossen, ich habe es gesehen: ein schöner Tod!

Als wir Port Cros, die Hauptbucht der Insel Cros vor Hyeres erreichen, ist die schon stark mit Yachten belegt und es werden immer mehr. Wir nehmen es als gutes Zeichen: wenn soviele Einheimische unterwegs sind, wird es wohl wenigstens keinen Mistral geben. Und so war es auch: der gefürchtete Mistral wehte erst, als wir schon den sicheren Hafen Port-Saint-Louis-du-Rhone erreicht hatten. Wir kamen am 31. Juli dort an. Die Winde -und die Plaudereien mit (u.a.) Mathias, Einhandsegler auf der Wynalda- hindern uns daran, gleich den Mast zu legen und rhoneaufwärts zu gehen. Außerdem beginnt nun eine ganz andere Etappe, da dürfen wir uns schon ein bißchen besinnen und freuen, daß bisher alles nach unserem ungefähren Plan geklappt hat.

(wird fortgesetzt)



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

RHEBERGEN MULTIHULL YACHTS

KATAMARANE

Verkauf & Charter

Fountaine-Pajot Bernd Galle GmbH
Hauptstraße 11 · 5093 Burscheid
Tel.: 02174/61151 · Fax: 02174/63378

Liebe Katamaransegler,

wie seit einiger Zeit üblich, auf diesen Seiten Neuigkeiten aus dem Bereich: HOCHSEEKAT-SEGELN.

Revier Ostsee:
Wir freuen uns, Ihnen mitteilen zu können, daß wir einen Stützpunkt in ROSTOCK eröffnen konnten. Hiermit sind die BODDEN-GEWÄSSER, RÜGEN aber auch SCHWEDEN ... leichter erreichbar, Teile DÄNEMARKS näher gerückt, kurz – EIN NEUES SEGLERREVIER WARTET AUF SIE.

Zur Verfügung stehen MALDIVES 32 und MAESTRO 37. Alle Schiffe sind Baujahr 1992 und spez. für dieses Revier ausgerüstet. Durch die steuerlichen Vergünstigungen im Bereich der neuen Bundesländer sind die Charterpreise trotz Mehraufwand niedrig. Eine KAT-SEGELSCHULE wird hier kurzfristig eröffnet.

Revier Griechenland:
Auf Grund der excellenten Auslastung im vorigen Jahr haben wir unsere Flotte in SKIATHOS wesentlich vergrößert. Auch hier kommen die 92er MALDIVES 32 und die MAESTRO 37 in die Vercharterung, außer den bewährten ANTIGUA 37 und FIDJI 39. Außerdem konnten wir den Bereich KOJEN-CHARTER neu einführen. Weitere Stützpunkte und eine KAT-SEGELSCHULE in Vorbereitung.

Revier Spanien:
Ab ROSES/Nordspanien NEU im Programm die MAESTRO 37, allen Besuchern der „Boot '92" bekannt (Weltpremiere).

Revier Türkei:
Ab sofort kann MAESTRO 37 und FIDJI 39 auch ab MARMARIS gechartert werden, es handelt sich um 92er Schiffe mit deutscher Betreuung.

Für unsere Regatta-Freaks:
ECKER CUP Start 26.10.92/MARMARIS. Zwischenstation: PYLOS/Peleponnes – Ziel: Tunesien

ca. 1000 Meilen, für die Teilnehmer ein wirkliches Erlebnis, siehe YACHT-Bericht und Fernsehfilm.
Auch in diesem Jahr sind 2 Kamera-Teams dabei, wobei wir mit besonderem Stolz sagen können: DIE MARQUISES 53 ist das KAMERASCHIFF und dient der Regattaleitung dazu, immer auf der Höhe des Geschehens zu sein. Unsere

Griechenland- und Türkei-Charterschiffe nehmen teil, es können Kojen oder ein Kat gechartert werden, ebenfalls für den Rück-Törn (Flüge extrem preiswert München-Marmaris DM 245,–). Natürlich nehmen auch einige unserer Langfahrtsegler teil, die das Revier Griechenland gewählt haben. Wir freuen uns schon riesig.

Wie gut die MAESTRO 37 bei den Kunden ankommt, sehen Sie schon an den Einsätzen als Charterschiff. Dabei ist das Schiff primär für die EIGNER auf LANGFAHRT gedacht, die ein sicheres und robustes Schiff mit viel Lebensraum (Stehhöhe im Salon 1,90 m) suchen, das durch Serienfertigung einen sehr günstigen Preis hat und auch nicht mit dem Wertverlust vorbelastet ist, wie ein Einzel- oder Selbstbau.

Ab Juni 1992 lieferbar die FIDJI 42 mit der Bettenbreite von 1,50 m. Salon, Küche und Navigation auf dem Brückendeck (Breite 7,00 m). Der Preis wird incl. 2 x 28 PS, Fock und Groß, Standard-Elektronik, Heiß- und Kalt-Druckwasser, Davits, Catway... DM 395.000,– sein.

Wenn Sie dies mit anderen Kats dieser Größe vergleichen...

Auch dieses Schiff ist interessant für Kunden, die außer der Eigennutzung ihr Schiff ZUR REFINANZIERUNG VERCHARTERN.

Wie bei MALDIVES 32 und MAESTRO 37 stellen wir den Maßstab, die ausgezeichnete Bauqualität wird selbst in der YACHT ausführlich beschrieben und besonders positiv beurteilt (wobei die YACHT bestimmt nicht in den Verdacht gerät, besonders KATFREUNDLICH zu sein).

Über die „boot 92" zu berichten und die ausgestellten Schiffe zu beschreiben ist sicher an dieser Stelle nicht notwendig. Die anderen KOMMEN und GEHEN, wir stellen als Einzige seit 5 Jahren auf der „boot" in Düsseldorf Fahrten-Katamarane aus, dies wird von den Interessenten honoriert.

Für uns war die Präsentation ein voller Erfolg, dies auch im Verkauf, s.o., mit besonderer Freude kann ich über das EIGNERTREFFEN berichten, insgesamt 62 Personen waren dabei, z.T. bis 3 Uhr morgens. Nochmals vielen Dank, auch für die tätige Mithilfe auf dem Stand, wir brauchen kein bezahltes Standpersonal, unsere zufriedenen Eigner helfen und nehmen dafür auch Urlaub. Wie die Besucher immer wieder feststellten: Riesiges Interesse an unseren Kat's und Superstimmung. Dies lag sicher nicht an dem BISTRO unter der MARQUISES 53, denn das GATZWEILER ALT Bier war alkoholfrei.

Falls Sie an weiteren Informationen interessiert sind – z.B. über den ECKER-CUP –, Sie bei uns chartern möchten oder sich für den Kauf eines unserer Schiffe interessieren – auch Eignergemeinschaften werden bei uns seit 5 Jahren praktiziert – so sollten Sie uns anrufen oder anschreiben und uns Ihre Wünsche mitteilen.

WIR REDEN NICHT NUR ÜBER QUALITÄT UNSERER SCHIFFE, WIR STELLEN SIE ZUM VERGLEICH, WIR ZEIGEN SIE.

Multihulls auf der *Boot* Düsseldorf

Die *boot* in Düsseldorf, daran kann niemand mehr zweifeln, ist schon heute die Bootsmesse in Deutschland, auf der sich die Multihulls treffen. Das liegt zum guten Teil daran, daß diese Messe als einzige direkten Anschluß ans Wasser hat: die überbreiten Multis müssen nicht zu Wahnsinnskosten auf der Straße transportiert werden. Aus Düsseldorf, das sei prophezeit, wird in Zukunft allein schon deshalb die Multihull-Messe Europas werden; denn sowohl La Rochelle als auch Southampton kranken ein wenig daran, daß sie meist nur Werften aus dem eigenen Land präsentieren.

Für die insgesamt 15 Hallen der *boot* braucht man Zeit, viel Zeit. Und selbst derjenige, der "nur" die Multihulls alle sehen möchte, kommt bei nur einem Besuchstag in Zeitnot. Dies umso mehr, als leider die Qualität des Katalogs nicht mit der Quantität der Mehrrumpfboote Schritt gehalten hat. Wer unter dem Stichwort "Mehrrumpfboote" nach den Firmen Prout/Timpe, Modular Mouldings, oder Katamaran Konstruktions-Gesellschaft gesucht hatte, mußte diese anwesenden Firmen dennoch als abwesend ansehen. Ein peinlicher Fauxpas der Messegesellschaft, deren Kunden (Anbieter

Zwei Marquisen auf der Marquises? Innen ist noch mehr Platz!

wie Besucher) bei dieser Messegröße auf einen umfassenden Katalog angewiesen sind.

Bernd Galle stahl wieder mal allen die Schau: seine *Marquises* war schlicht die Attraktion der *boot*, die "kleine" *Maestro* fiel daneben leider kaum noch ins Auge. Schade drum, denn diese sehenswerte Edel-Version der Antigua verblaßte neben der riesigen Schwester beinahe zum Beiboot.

Bei *Timpe*, dem deutschen Prout-Vertreter, wurde die neue *Escale 39* ebenfalls heftig bewundert; sie beweist, daß auch bei Prouts die Designer Wege suchen, bewährte Bootsbauqualität mit neuem Styling zu versehen. Die unverkennbare Prout-Linie aber blieb gewahrt - producer identification nennt man das im Werbedeutsch. Interessant am Rande: Prouts empfehlen, die Segel lieber bei Timpe zu bestellen: dessen Segel seien besser als die englischen...

Wer die *F-24* auf dem Stand von Jan de Boer nicht nur anschauen, sondern auch betreten wollte, mußte sich sehr in Geduld üben: das Boot wurde regelrecht niedergewalzt und das Standpersonal war zeitweilig völlig überfordert. Auch wenn sich Ian Farrier inzwischen von der Werft Corsair Marine getrennt hat, geht die Produktion des F-27 und F-24 dort weiter. Der Standbesuch in Düsseldorf läßt dicke Auftragsbücher erwarten.

Gottseidank ging es bei der *Katamaran Konstruktions-Gesellschaft* aus Wien nicht so zu. So blieb Interessenten dort in Ruhe Zeit, mit Chef Dr. Martin Mai ausgiebig über seine neuesten Ideen zu diskutieren und die Modelle seiner Angebots-Palette zu bewundern. Die ersten Rümpfe werden bald fertig und wohl noch dieses Jahr wird der erste KKG-Kat ins Wasser gehen. Schade war, daß die *Lynx* bei KKG nur an der Wand hing! Die hätte sich sicher so mancher gerne aus der Nähe besehen, besonders nach dem Testbericht in "Skipper".

Modular Mouldings fand nur der, der wußte, daß sie auf dem britischen Gemeinschaftsstand zu finden seien. Bob Caraco und seine Frau erzählten gerne und mit Engagement, wie es ihnen derzeit mit den Typen Freebird und Firebird geht (nämlich gut) und wiesen mehr nebenher darauf hin, daß sie sich neuerdings auch des alten Cracksman angenommen haben.

Mehr im Vorbeigehen fiel bei *Graf Epoxy* ein Mastabschnitt auf. Ein Graf-Kunde hat dieses schöne Kunststoff-Profil aus Rohrsegmenten entwickelt und bei Grafs denkt man daran, das interessante und wohl profilierte Ding in Serie als Meterware zu produzieren.

Daneben gab es die inzwischen sehr zahlreich gewordenen Anbieter von Multihull-Charter. Ein interessanter Aspekt: die Charterbranche reagiert viel schneller auf das rapid wachsende Multihullinteresse als die Werften selbst. Bei denen bleiben die deutschen Großwerften immer noch außen vor: bei Dehler oder Bavaria winkt man ab, kein Interesse.

Die *boot* Düsseldorf ist auch für Multihull-Fans eine Reise wert, sie sollte aber nicht zu kurz eingeplant werden. Ein Tag ist schon heute zu kurz, will man nicht nur die Boote sehen, sondern auch Zeit für Diskussionen haben. Ganz zu schweigen vom unüberschaubaren Angebot an Zubehör aller Arten und Hersteller.

Zur Diskussion gestellt:

Messe-Sprüche - dumme Sprüche

Waren Sie kürzlich auf einer Bootsmesse? Haben Sie die Mehrrumpf-Verkäufer dort besucht? Dann haben Sie sicher auch die Sprüche so manches dieser Herren über sich ergehen lassen müssen. Original-Zitate:

"Diese Rumpfform ist aus der Form für den xyz-Hochseerennkat entwickelt worden und daher gut für bis zu 20 Knoten." Merken Sie was, geneigter Leser? Der clevere Verkäufer hat nicht gesagt, daß dieses Schiff 20kn macht, sondern festgestellt, daß die Rumpfform als solche für diese Geschwindigkeit konstruiert wurde. Daß dabei der Eindruck entsteht, auch dieses Tourenschiff sei überschnell, ist durchaus gewollte Lüge. Widersprochen hat dem Verkäufer übrigens während meiner Anwesenheit keiner. Weiter im Text.

"Mit diesem ABC-Kat haben Sie ein Schiff, mit dem Sie auch bei 60kn Wind noch gegenan segeln können." Würden Sie es für möglich halten, daß auch bei dieser absolut haarsträubenden Behauptung keiner widersprach? Vielleicht lag es daran, daß man sich die 60 Knoten nicht so recht umrechnen konnte? Daher sei es hier gesagt: 60kn wirklicher Wind entspricht Windstärke elf und wird meteorologisch als "orkanartiger Sturm" bezeichnet und es gehört gemäß Tabelle "äußerst schwere See bis 20m Höhe" dazu! Nicht viel besser ist die Behauptung, wenn es "nur" um die gleiche Aussage für 40kn Wind geht: sie entsprechen acht Beaufort. Dies wird als "stürmisch" bezeichnet, die Wellenhöhe mit "mehr als sechs Meter" angegeben, der Staudruck auf den Quadratmeter Fläche liegt bei rund 27kp. Diese Werte fordern Respekt, nicht schlechte Seemannschaft!

Haben wir es eigentlich nötig, uns derart für dumm verkaufen zu lassen? Oder sind wir zu wenig informiert um zu widersprechen? Sind wir zu träge, um diese Verkaufskanonen als das zu bezeichnen, was sie sind: Lügner und Aufschneider der übelsten Sorte. Der Mancher, der sich nicht so gut auskennt, wird diesen Sprüchen glauben und riskiert dann für sich und die Crew Leib und Leben und das Schiff dazu. Und noch'n Spruch:

"Moderne Kats dieser Art können Sie kaum noch kentern." Auch diese Aussage ist dazu geeignet, den Verkäufer als Großsprecher und/oder den Kunden als Deppen hinzustellen. Jeder Kat, jeder Tri, kann kentern. Zwar sind die Boote insgesamt sicherer geworden, doch eben dies sollte nicht benützt werden, um Tourenschiffe bis an die Grenze ihrer Belastbarkeit auszusegeln. Bezeichnenderweise häufen sich gerade in letzter Zeit wieder die Meldungen über Kenterungen von Kats und Tris. Wachsamkeit ist angesagt, wollen wir den gerade mühsam errungenen Ruf der Multis als seetüchtige Boote nicht erneut infrage gestellt sehen.

Ich frage noch einmal: haben wir es nötig, uns solche Sprüche anhören zu müssen? Ich frage aber auch andersherum: haben die Verkäufer es nötig, uns solche Sprüche aufzutischen? Zeigen wir als Multihuller tatsächlich derart deutliche Anzeichen des

"20-Knoten-Syndroms", daß die Verkäufer meinen, uns nur mit derart hirnrissigen Behauptungen zum Kauf reizen zu können?

Lieben wir unsere Kats und Tris nicht, wenn sie "nur" 12 bis 14kn schaffen? Sind wir nicht zufrieden mit ihren übrigen Vorzügen, wie geringem Tiefgang, viel Platz an und unter Deck, gutmütigem Seeverhalten? Schätzen wir diese Vorteile weniger, als die extreme Geschwindigkeit? Ich frage Sie, liebe Multihuller - und ich freue mich auf die vielen Briefe zu diesem Thema!

Ernst W. Barth

Dick Newick hat sein Boot verkauft

Neun Jahre lang baute Richard C. Newick, genannt Dick, an seinem Trimaran Pats, bis dieser dann endlich 1988 fertig wurde. Jetzt hat Newick sein Boot an einen Schweizer verkauft.

Der neue Eigner hat das Boot bereits übernommen und wird es im Laufe des Jahres 1992 ins Mittelmeer bringen. Wer also in den nächsten Jahren die *Pats* im Mittelmeer sieht und seinen Augen nicht traut, kann beruhigt sein: die Augen sind immer noch in Ordnung.

Pats ist 15,60m lang, bei einer Wasserlinienlänge von 14,02m, die Breite ist mit 8,53m relativ gering, vergleicht man *Pats* mit den modernen Rennziegen. An den zwei gleich hohen Masten werden zwei baumlose Großsegel mit jeweils knapp 35m² gefahren. Die Masten sind freistehend und die Vorlieks der Segel werden mit einer Tasche um die Masten geführt.

Die Einrichtung von *Pats* ist mäßig, denn Dick wollte zwar ein Schiff, auf dem er leben könnte, aber eben auch ein schnelles Boot. Sie beschränkt sich im Wesentlichen auf je eine reelle Doppelkoje in Vor- und Achterschiff, sowie einen Wohnraum im Mittelteil. *Pats* wurde in drei Lagen 6mm starkem Zedernholz mit Epoxyd nach dem WEST-Verfahren verklebt, die Wandstärke des Hauptrumpfes beträgt runde 20mm, davon etwa 2mm aus Glasleinwand, die außen auf die Rümpfe auftapeziert wurde. Durch diese Bauweise blieb das Gewicht mit rund 4 Tonnen sehr gering. Ein Ama verdrängt bei voller Eintauchung etwa 4200 Liter, die rechnerische statische Belastbarkeit bei Vollzeug gibt Dick Newick mit runden acht Beaufort an.

Auch bei *Pats* wurde vom Konstrukteur konsequent das Verfahren der "Constant Camber" angewendet, mit der es möglich ist, verschiedene Rumpfteile zunächst einzeln vorzufertigen. Dies vereinfacht gerade den Bau eines so großen Bootes deutlich. Dick hat zwar *Pats* verkauft, aber er kann's doch nicht lassen. Derzeit hat er "etwas Kleineres auf dem Zeichentisch, etwas ganz Neues und etwas ganz Anderes", wie er der Zeitschrift Yachting Monthly sagte.

Zeitschriften - Schau

Unter dieser Rubrik wird künftig auf Berichte in deutschsprachigen Zeitschriften hingewiesen, die sich mit dem Thema Multihulls befassen. Da die Redaktion nicht alle Zeitschriften bezieht, bittet sie um Informationen aus dem Mitgliederkreis: Postkarte genügt!

Die **Yacht-Revue** aus Österreich hat in der Ausgabe vom November 91 die Styria 26 getestet. Originalton Vorspann: "Arnold Schwarzenegger hätte seine Freude an diesem Katamaran - er ist stark, hart im Nehmen, und er ist ein waschechter Steirer." Chefredakteur Luis Gazzari war der Kat der Micro-Klasse beachtliche vier Heftseiten wert. Kein Wunder: "der Autor darf auch sagen, daß er die Styria lieber hätte, als eine vergleichbare Einrumpfyacht", so sein Fazit des (leider windarmen) Tests. Im Heft 1, Januar 92, berichtet der französische Journalist Francois Richard über eine Fahrt mit der Lagoon 55 aus dem Hause Jeanneau. Da dies weder ein Fahrtbericht, noch ein Test ist, bleibt die Aussage mager. (ewb)

Glück mit dem Wind hatte die Crew von **Wassersport** (Heft 6/91) aus Nürnberg. Bei ihrem Törn mit einer Privilege 48 auf der Ostsee erreichte der Wind bis zu fünf Beaufort und Berichterstatter Michael v. Tülff geriet ins Schwärmen. Unter Spi auf Raumschotkurs kam der 14,8m-Kat bis auf 14,5kn, ein mehr als stolzes Ergebnis. Für v. Tülff steht danach fest: "Nach diesem Test bin ich heiß auf dieses Gerät und ich muß wissen, ob es wirklich 'langweilig ist, nur gerade und schnell zu segeln' (Zitat eines Segelfreundes), oder ob es eine neue Sucht weckt, nämlich die nach Geschwindigkeit." Überflüssig zu erwähnen, daß die Testcrew auch vom Raumangebot begeistert war. (ewb)

Segeln ging thematisch in den Süden: in Heft 11/91 druckte sie den Bericht zweier Franzosen, die zusammen mit einigen Mitseglern fast 10000 Seemeilen von der Karibik bis nach Kap Hoorn segelten. Die Fahrzeuge: zwei Hobie 18! Lesens- und sehenswert. Von der Nachahmung ist allerdings - besonders nach der Lektüre - wohl besser abzuraten. Ebenfalls bei Segeln (12/91) findet sich ein interessanter Test der Antiqua aus dem Hause Joubert Nivelt. Burghard Pieske, Deutschlands bekanntester Katamaran-Weltumsegler fuhr die Charterversion auf der Ostsee und lieferte den Lesern einen sehr lebendigen Bericht. Bei Pieske spürt man, daß er weiß, worüber er schreibt und seine kritischen Anmerkungen sind wohlbegründet. Wie auch sein Lob, das nicht nur der Geschwindigkeit galt: auch Meister Pieske erreichte beim Test mehr als 14kn Fahrt. Dennoch kam er zu dem Fazit, daß die Antiqua nicht sein Schiff für eine Weltumsegelung wäre. Im Heft 3/92 von Segeln findet sich der Test der Catana 39. Bei den Segeleigenschaften gab es für das Boot fünfmal "sehr gut" und einmal "ausgezeichnet", die Bewertung des Innenraumes blieb jedoch schwach: fünfmal "befriedigend", viermal "ausreichend".(ewb)

Die Zeitschrift **Skipper** brachte in ihrer Ausgabe 12/91 einen Test des Tris F-27. Für

Tester Andreas Kling ist danach die Zukunft klar: "Die künftige Dimension des Segelns heißt Mehrrumpf - Katamarane und Trimarane sind die Speedboote der Segler". In der Zusammenfassung bestätigt der Tester dem F-27 tadellose Segeleigenschaften und lobt den Klapp-Mechanismus der Amas. Der Reisekomfort "genügt einer bescheidenen vierköpfigen Familie mit zwei Kindern". Negativ wird jedoch das Fehlen einer Navigationsecke angemerkt, sowie die Verwendung allzuvieler Knippingschrauben. Schon in Februarheft 1992 erschien der nächste Test. Diesmal nahm sich Max Wagner der John-Shuttleworth-Konstruktion Lynx an, die bei Clyde Cats in Schottland gebaut wird. Fazit des fünfseitigen Testberichtes mit vielen Fotos: "Mit der Lynx haben John Shuttleworth und die Clyde Cats-Werft neue Maßstäbe bei trailerbaren Kajütkats gesetzt und gleichzeitig ein potentielles Siegerboot in der Micro-Multihull-Klasse geschaffen. Die auf Regattaeinsätze getrimmte Inneneinrichtung ist äußerst spartanisch und entspricht bei weitem nicht dem gewohnten Standard des Hobbyseglers, lieblos gefertigte Details sollte die Werft überdenken. Auf einen Nenner gebracht, ist die Lynx ein Freizeitgerät, das sämtliche Bereiche der sportlichen Ambitionen umschließt und viele Jahre Freude bereiten wird." (ewb)

Die **Yacht** brachte im Heft 3/92 einen spektakulären Bildbericht über die Kenterung des Renntris Groupe LG, nachdem dieser eine Fahrwassertonne gerammt hatte. In Heft 4/92 findet sich der Testbericht der neuen Dragonfly 1000. Tester Fridtjof Gunkel faßte seine Erfahrungen so zusammen: "Sie suchen ein Boot in erster Linie zum Segeln und erst in zweiter zum Wohnen? Sie lieben hohe Geschwindigkeiten, wollen auch flache Gewässer befahren und verzichten zu diesem Zweck gerne auf ein paar Kubikmeter Wohnraum? Dann ist der neue Dragonfly 1000 der dänischen Werft Quorning Boats genau das Richtige für Sie." Bei drei bis vier Beaufort erreichte die Testcrew am Wind Wendewinkel von rund 90 Grad und Geschwindigkeiten von 14 bis 15kn.

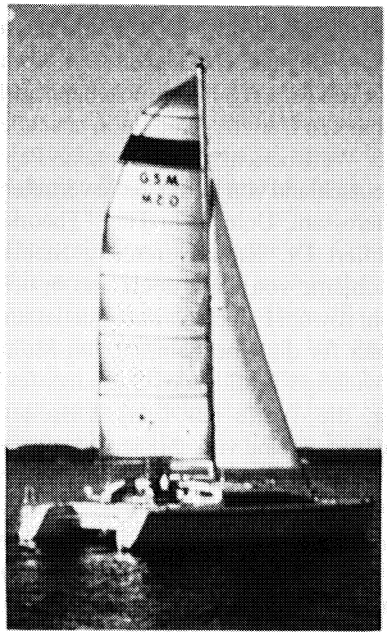
Und die **Yacht** schiebt noch einen nach: im Heft 5/92 bietet sie ein 20seitiges Kat-Spezial an. Unter dem Titel "Zwei gegen einen" beschreibt sie eine Vergleichsfahrt des Luxus-Charterkats Antigua 37 gegen einen "Cupperschreck" modernster Leichtbauweise, die Luffe 40. Die Tester kommen selbst zu dem Schluß, daß sie wohl Äpfel mit Birnen verglichen haben; dies hätten sie aber schon vorher wissen können, da die Luffe 40 mit einer Yardstickzahl von 84 jeden 40er Schärenkreuzer (94) stehen lassen würde. Die Antigua dagegen dürfte eine Yardstickzahl von etwa 120 haben, traf also auf einen ungleichen Gegner. Der Kommentar von Klaus D. Kurtz rückt denn auch den schiefen Bericht gerade. Ein anschließender Werftbericht über Fountaine-Pajot (in Deutschland von Bernd Galle vertreten) ist interessant. Unter dem Titel "Theorie" formuliert Dr. Knut Nörenberg Stabilitätsprobleme von Kats, doch sind in dem Bericht sowohl Fehler, als auch Auslassungen: der für die Querstabilität von Multis sehr wichtige Einfluß des Seegangs fehlt völlig, die Werte des Längen-Breiten-Verhältnisses sind verkehrt herum angegeben. Auch irrt der Autor, wenn er anführt, daß Multis auf Vorwindkursen generell schneller als die Wellen sind. Frage: wer liest bei der Yacht eigentlich Korrektur? Zuviel Akademiker-Respekt? (kd)

Firmen - News

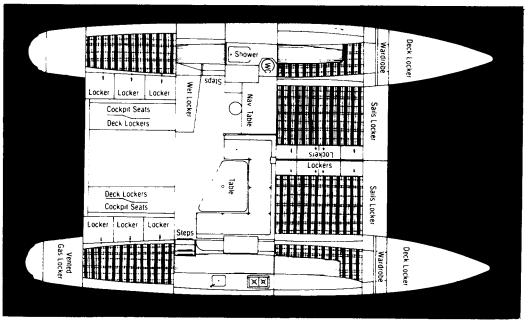
Roland und Francis ***Prout,*** Gründer der ältesten Katamaranwerft Europas, haben sich nun doch allmählich in den Ruhestand verabschiedet. Neuer Aufsichtsratsvorsitzender wurde Bill Reid, der jahrelange Erfahrung aus vielen derartigen Verpflichtungen bei Industrie- und Finanzfirmen aufweisen kann. Darüber hinaus war er bisher Besitzer von insgesamt fünf Prout-Katamaranen und segelt zur Zeit eine Quasar 50 S2. Rob Underwood bleibt auch in seinem 17. Jahr bei Prouts geschäftsführender Direktor. Prouts neue Escale 39 wurde für den renommierten "Silc Cut Nautical Award" nominiert, eine der begehrtesten Auszeichnungen für die englischen Werften.

Cataclub hat eine Niederlassung in Deutschland gegründet: Cataclub Deutschland, Mendener Straße 96, D-4330 Mülheim, Telefon 0208 - 37 17 21, Fax 328 51. Neu im Cataclub-Programm ist der Charterkat Silverheel VI, ein 25-m-Kat der Luxusklasse. Ferner bietet die Firma in Port St. Louis einen eigenen Stützpunkt an. Dort stehen Boote der Typen Passion 32DS und Polynesia zur Verfügung.

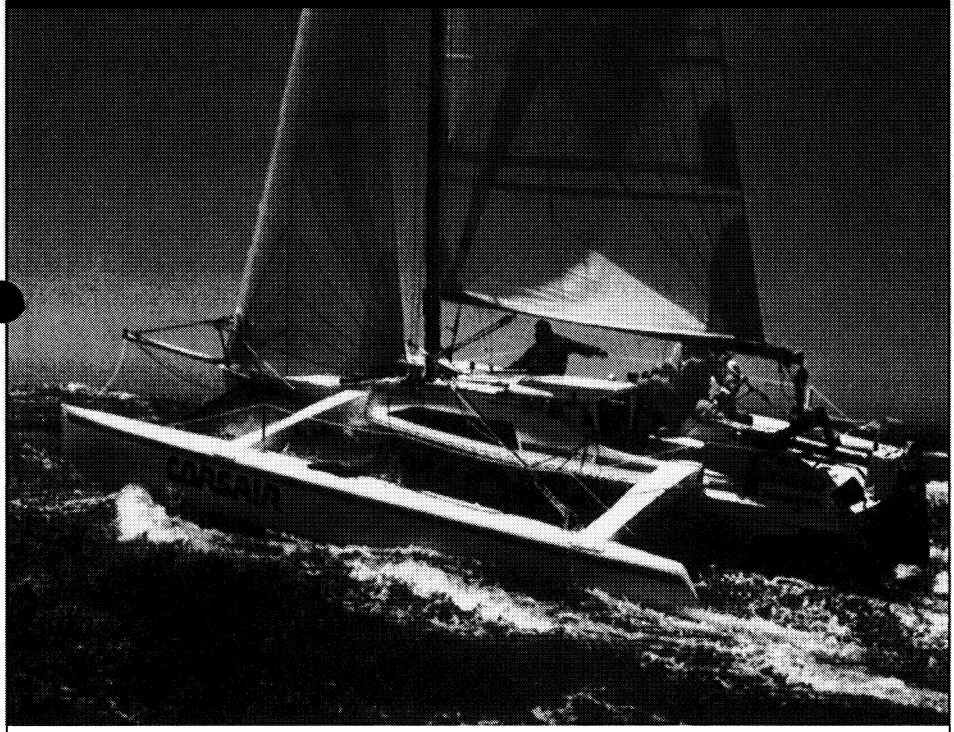
Mancher Eigner eines kleinen Rennkats wird sich freuen: ***Multihull Systems*** hat einen Kenter-Joker entwickelt, mit dem das Wiederaufrichten, speziell nach einer Durchkenterung, auch leichtgewichtigen Crews problemlos möglich ist. Der einfach zu montierende Hebel mit entsprechendem Zubehör wurde auf der C-B-R in München erstmals vorgestellt.



Banshee 35 Schneller Kreuzerkatamaran, 10,80 x 6,40 x 0,50 (1,70), 8 Kojen, Bauj. 87, umfangreiche Ausrüstung: Spi mit Schlauch, Genua, 2. Racing Großsegel neu, 25 PS Motor neu, AP 3 Navigator, Log, Echolot, Windmesser, Windgenerator u.v.m. Kompletter Werftbau in 2 Jahren zum Traumschiff vervollständigt. Sicher zur Zeit beste verfügbare Banshee! Neupreis derzeit ohne Mehrwertsteuer ca. 270.000,– DM. **Preis: 190.000 DM.** Liegeplatz Flensburg. Nähere Einzelheiten:
Falk Kaempfe, Mühlenholz 32 A, 2390 Flensburg, Tel.: 04 61 / 3 63 40.



Now You Can Have It All



With The F-27

Dieser sehr schnelle Trimaran ist durch eine Person innerhalb einer halben Stunde zu slippen und durch einklappbare Schwimmer in einer normalen Box festzumachen. Er ist unsinkbar, hat 5 Schlafplätze und ist voll seetüchtig. Die F-27 ist die einzigartige Kombination von Geschwindigkeit (25 Knoten), Robustheit und Komfort!

JAN DE BOER
CATAMARANS BV

Prinsesseweg 36
2042 NH Zandvoort (Holland)
Tel.: 0031-2507-13815
Fax: 0031-2507-16146
Tel. privat: 0031-23-245861

Treffs und Termine

Große Mühe hatten sich in **Berlin** Gero Pischke als "Flottenchef" und die Wirtin des Restaurantschiffes "Alte Liebe" gemacht, war doch mit 20 bis 25 Teilnehmern zu rechnen. Leider kamen dann aber nur 10 Personen, obwohl viel mehr zugesagt hatten. Wer nicht kam, versäumte einiges; der Videofilm über die Maldives 32 und die Werft Fountaine-Pajot rechtfertigte allein schon den Besuch. Wer regattasüchtig war, wurde durch den Film von Frank Thiele über Rennen der Klassen Formel 28 und Formel 40 gut versorgt. Die Bilder der heißen Öfen ließen so manchem das Wasser im Mund zusammenlaufen.

Auch die Treffen in **München** erfreuen sich großer Beliebtheit, fast immer nehmen mehr als 20 Multihuller daran teil. Highlights der letzten Treffen waren der Vortrag von Dr. Werner Stolz über seine Atlantik-Überquerung mit der F-27 (kaum zu fassen: "von der Werft frisch auf den Teich" - es ging aber alles gut), sowie die Videofilme der Familie Feige, die inzwischen fast professionell wirken.

Termine für Regionaltreffen:

München: 3. April, ab 19 Uhr im Rhaetenhaus, Luisenstraße 27.

Stuttgart: 8. Mai, 20 Uhr, im Gasthof Harmonie in Korntal bei Stuttgart, Johannes-Daur-Str. 21.

Berlin: April-Termin bitte bei Gero Pischke erfragen!

Kleinanzeigen-Markt

für Mitglieder kostenlos

Micro-Multihull im Selbstbau oder Teilselbstbau, ev. auch Werkstattbau. Bausystem: Vergrößerung eines A-Kats (auch gebraucht) über einen 7m-Tri bis zu 8m-Regatta- oder Wohnboot. Biete Bauberatung, Bauhilfe und Bootsbaustelle an. Telefon: 065 02 - 56 17 bis 20Uhr.

Christian Roch, Volkacher Str. 30, 8500 Nürnberg 90, **sucht** für diese Saison ei[illegible] **Mitsegelgelegenheit** auf einem Kreuzerkat für etwa ein bis zwei Wochen. Telefon: 0911 - 30 59 83.

Außenborder Honda BF 5, Bj 89, 20 Betriebsstunden, LS, neuwertig zu verkaufen. 3,7kW/5,0PS, 4-Takt bleifrei, Gewicht 27kg. Tank. Telefon: 089 - 760 23 00.

Selbstbauer: wer läßt mich über die Schulter schauen? GFK-Rep./Ausbau/Instrumenteneinbau, etc. Wer kann Schweißen und hilft, Trailer für F-27 zu verbessern? Dr. G. Ruckert, Ahornweg 7, 8771 Roden, Tel. 09396 - 15 01

Segel für Trailertri 680: Genua, Normalfock und Sturmfock. Insgesamt guter Zustand, teilw. fast neu. Telefon: 0871 - 539 07

Zu verkaufen: **open Wingdeck-Kat**, Tennant. 12m x 7,5m; 3,2t; 100m² a.W.; [illegible] 91, WEST, Stripplanking. Bericht YACHT 23/91. Ulrich, Brockestr. 41, 2400 Lübeck

Letzte Meldung

Formel 28:

Europameisterschaftslauf um den "großen Preis von Bremerhaven" beim Wassersportverein Wulsdorf vom 12. bis 14. Juni 92. Infos über Heino Picker

Das Beste
ist immer unser Ziel

GRAF
EPOXY SPECIALS

NEUBAU – REPARATUR – SANIERUNG
HOLZ / COMPOSIT

Fordern Sie unsere Broschüren an

* OSMOSE REPARATUR *
* HOLZBAUWEISE / RESTAURATION *
* COMPOSITE BAU *
* CFC-SANDWICH / NEUBAU *
* KORROSIONSSCHUTZ AUF STAHL *
* SURFBOARDS / CUSTOM MADE *
* EPOXY PRE PREGS *

GRAF
EPOXY SPECIALS

Beratung / Broschüren / Versand vom Werk:

GRAF Ges. m.b.H
P. O. BOX 220
A - 3300 AMSTETTEN / AUSTRIA
Tel.: 00 43 - 74 72 / 6 18 39
Fax: 00 43 - 74 72 / 6 11 05 15

Wir sehen uns bei der:

INT. BOAT SHOW SOUTHAMPTON Solent Hall / A 47
INTERBOAT Friedrichshafen, HA. 8 / 802
VERBUNDWERK WIESBADEN, HA. 5 EG / 576
HANSEBOOT Hamburg, Ha. 9 EG / 003

GRAF EPOXY SPECIALS

* **GRAF EPOXY LAMINIERHARZE**	UV-beständig, lösungsmittelfrei für transparente Holzbeschichtungen und für den Composit Bau.
* **GRAF EPOXY VERKLEBEHARZE**	lösungsmittelfrei für sämtliche Verklebungen und Laminate
* **GRAF EPOXY GELCOATS** * **GRAF EPOXY TOPCOATS**	UV-beständig, in 40 Farben kraftschlüssiger Verbund zu den Epoxy Laminier- bzw. Verklebeharzen

* **GRAF EPOXY HILFS- und REPARATURSYSTEME**

** **CFC-Sandwich mit GRAF EPOXY COOL FOAM**

** **BALOO-VAC®**	Patentiertes Graf Leichtbau Sandwich mit Graf PRE PREGS
** **PRE PREGS**	aus eigener Entwicklung und Produktion, lösungsmittelfrei, daher keine Blasenbildung und Belastung der Umwelt. Härtung ab 60° C.

** **GLAS- CARBON- HYRRID- MULTIAXIAL- und ABREISSGEWEBE**
von uns ausgewählte und geprüfte Gewebetypen mit optimalem Verbund zu den GRAF EPOXY SPECIALS.

Als ein Beitrag für die Gesundheit unserer Kunden und deren Mitarbeiter stellen wir all unsere EPOXY SPECIALS **ohne synthetische Phenole** her. Unsere Harz / Härter Systeme sind **frei von aromatischen Aminen, aromatischen Verdünnern** und liegen somit in toxikologischer Hinsicht im unterst möglichen Bereich für Epoxydharz/Härter-Systeme.

Beratung / Broschüren / Vertrieb d i r e k t ab Werk:

GRAF GESELLSCHAFT M.B.H.
A.-Kruppstraße 9 · P.O. BOX 220 · A-3300 AMSTETTEN / AUSTRIA
Tel.: 0043-7472/61839 · Fax: 0043-7472/611 05 15 · Tlx.: 19453 Graf A