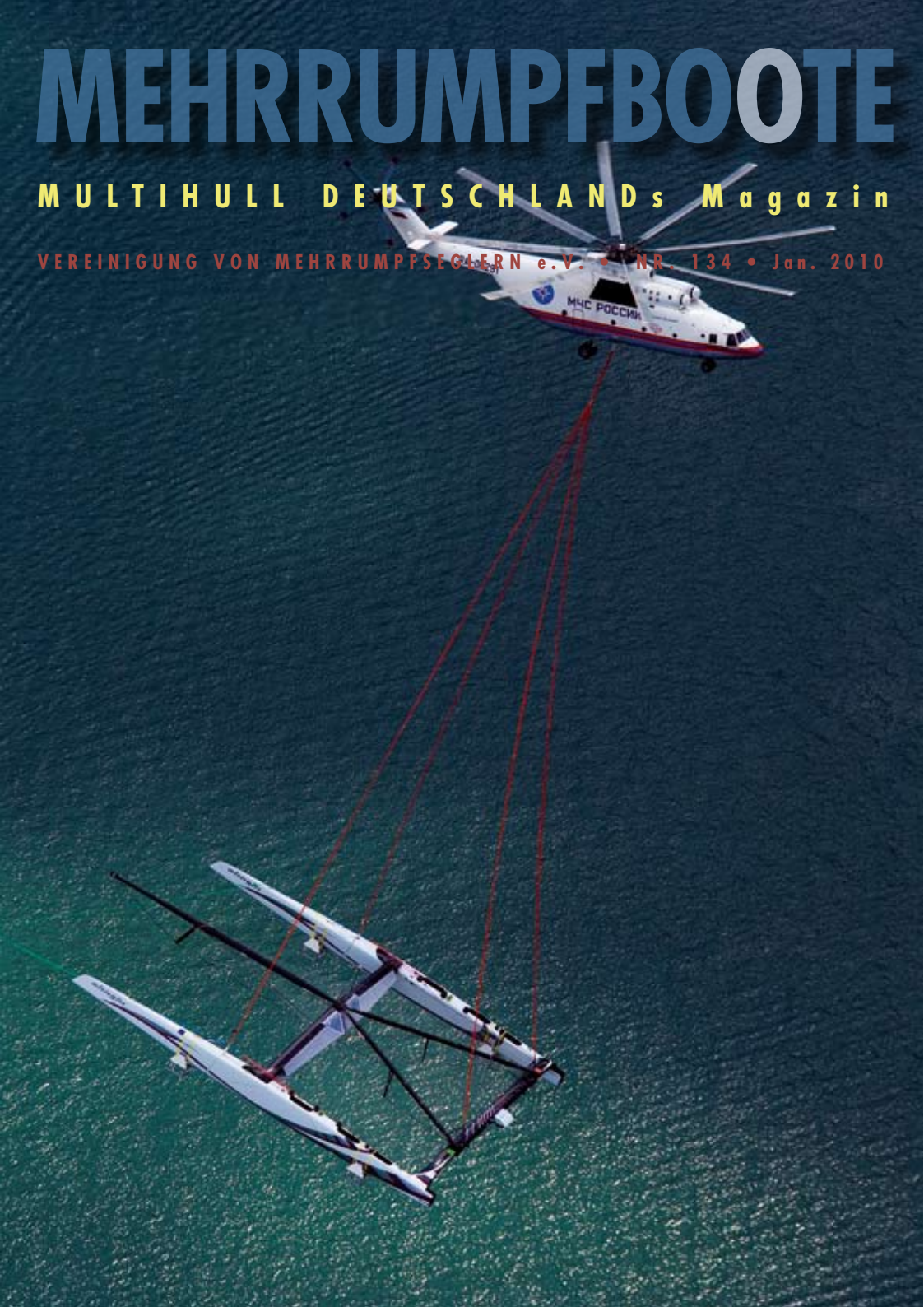
MEHRRUMPFBOOTE

MULTIHULL DEUTSCHLANDs Magazin

VEREINIGUNG VON MEHRRUMPFSEGLERN e.V. • NR. 134 • Jan. 2010



Liebe MehrrumpfseglerInnen,

Hamburg war ein großer Erfolg für den Verein. Zwar waren wir mit der Neugestaltung der „Vortragsbühne" nicht ganz glücklich und die Vorträge waren auch etwas schlechter besucht, als im letzten Jahr, aber wir haben sehr viele Kontakte gepflegt, 10 neue Mitglieder geworben und unseren Bekanntheitsgrad erhöht. Dies hat letztlich auch dazu geführt, dass wir nun Gespräche mit der Messe Hamburg führen, um uns mehr für alternative Energie an Bord und Umweltschutz zu engagieren. Hierzu werden wir in Düsseldorf zu einem runden Tisch einladen, wo wir abklären wollen, wie wir uns dieser Thematik annähern wollen. U.a. sind alle derzeit realisierten Solarprojekte im maritimen Bereich auf Mehrrumpfbooten installiert was ein Indiz dafür ist, dass dieses Thema ein originäres Thema für Multihull Deutschland ist. Wer Erfahrung mit diesem Themenkomplex hat und Interesse daran, in dieser Gesprächsrunde mitzuwirken, soll sich bitte bei mir melden. Termin für das Gespräch wird, wie unsere Jahreshauptversammlung, ebenfalls Samstag der 30. Januar 2010 sein.
Dank der Unterstützung der Messe Düsseldorf und unserer Sponsoren Yachtdesign Sven Akermann GmbH, Yachtnetze Christoph und Kerstin Wentland und Jonas Catamaran Tomas Janda aus Tschechien werden wir in Düsseldorf einen 180qm !! großen Stand realisieren. An exponierter Stelle in Halle 17 Stand C03, gleich neben Quorning, werden wir den Carbon-Hightech-Katamaran von Sven Akermann präsentieren, einen Astus Trimaran und die Katamarane essence6 sowie den faltbaren baby predator, beide aus Tschechien. Weitere Infos zu den Booten unter
http://www.ysa-10.com/
http://www.yacht-netze.de/
http://www.jonascatamaran.cz/essence6.php
http://www.f20predator.com/cs/baby_predator.html
Dies wird der professionellste Auftritt für Multihull Deutschland, den wir bislang organisieren konnten und er wird für den Verein kostenneutral werden.
Für die Jahreshauptversammlung liegen uns mittlerweile einige Anträge von Karl-Heinz Kukuck vor. Deshalb habe ich die Tagesordnung entsprechend ergänzt. Sie findet sich weiter hinten im Heft.
Womit wir nun bei diesem Thema wären.
Wie immer nach 2 Jahren werden wir auch dieses Mal den Vorstand unseres Vereins neu wählen. Die Erfahrung der letzten Jahre hat gezeigt, dass eine größere Anzahl an Stellvertretern im Vorstand die Qualität der Vereinsarbeit nicht erhöht. Mein Wunsch ist es deshalb, zukünftig wieder nur noch mit 2 Stellvertretern zu arbeiten. Liegen weitere Projekte an, so werden wir hierfür und auf die einzelnen Projekte beschränkt Freiwillige suchen, die mitarbeiten. Dies erscheint uns effizienter und wir haben bereits einige Interessenten für solche Aufgaben.
Leider verabschiedet sich diesmal Wolfgang Sorg aus dem Vorstand. Wir bedauern das sehr, respektieren aber seinen Wunsch nach weniger ehrenamtlichen Posten im beruflichen Ruhestand und freuen uns, dass Wolfgang auch zukünftig für einzelne Projekte zur Verfügung stehen wird. Bereits an dieser Stelle möchte ich mich ganz herzlich für sein Engagement bedanken. Wolfgang Sorg stand mir die ganzen Jahre meiner Vorstandschaft mit Rat und Tat zur Seite. Gerne bin ich meist seinem qualifizierten Urteil gefolgt und ich werde ihn auch zukünftig um Rat fragen. Als kleine Anerkennung seiner Leistungen, die den meisten Mitgliedern bekannt sein dürften, ohne, dass ich sie nun im einzelnen aufzählen muss, schlage ich vor, Wolfgang Sorg zum 1. Ehrenmitglied im Sinne des Beschlusses zu wählen, den wir bei der letzten JHV auf den Weg gebracht hatten.
Im Zuge unserer Einsparmaßnahmen hat sich Claas Schwandt dazu bereit erklärt, auf einen Teil seiner Aufwandsentschädigung als Schatzmeister zu verzichten. Ich werde mich deshalb mit meinem persönlichen „Wunschteam" zur Wahl stellen, auch wenn wir gemäß des Antrags von Karl-Heinz Kukuck die Posten einzeln wählen werden.
Claas Schwandt, Schatzmeister, Jan Wölper, 1. Stellvertreter, Hermann Scheppelmann, 2. Stellvertreter,Wolfgang Koch, Vorsitz.
Falls sich weitere oder andere Personen zur Wahl aufstellen lassen wollen, dann sollten wir das baldmöglichst wissen.
Ich freue mich auf ein zahlreiches Erscheinen der Mitglieder.
Ihr/Euer
Wolfgang Koch

MULTIHULL DEUTSCHLAND

Vereinigung von Mehrrumpfseglern e. V.

Vorstand

Vorsitzender
Wolfgang Koch
Gundelfinger Str. 19
79108 Freiburg
(0761) 1378408
(0761) 1378410
koch@multihull-verein.de

Stellvertreter
Karl-Heinz Kukuck
Uhrs Knäppken 7
59320 Ennigerloh
(02524) 950506
kh.k@onlinehome.de

Stellvertreter
Wolfgang Sorg
Kohlerstraße 18
70619 Stuttgart
(07 11) 474345
(07 11) 1724855
sorg@multihull-verein.de

Stellvertreter
Jan Wölper
Jappopweg 9 c
25421 Pinneberg
(0 40) 37 63 00
Mobil (01 72) 4 05 05 40

Schatzmeister
Claas Schwandt
Nachtigallweg 1
28790 Schwanewede
(04 21)63964-09 -10
Mobil (01 60) 90377908
cat@imail.de

Bankverbindung
Konto 062426747
BLZ 28050100

Internet
Markus Frey
65 Richmond Road
Cambridge CB43PT
(0044)1223710051
markus.frey@multihull-verein.de

Regionalobleute

Weser, Ems
Ralf Weise
(04 21) 46045730

Schleswig-Holstein, Hamburg
Johannes Frost
Britzweg 33
24111 Kiel
(0 431) 6969940
jodinikiel@googlemail.com

Vorpommern, Mecklenburg, Ostsee
Gerald Kinze
Parkstr. 6 A
18528 Bergen auf Rügen
(0 38301) 88434
(0 38301) 88431
ruegen@trans-ocean.org

Nordrhein-Westfalen
Michael Thon
Nikolausstr. 1A
52391 Vettweiss
michael.thon@timeout.de
(02 227) 90 81 0
Karl-Heinz Kukuck
(siehe Ijsselmeer)

Berlin
Joachim Kästel
Riensbergstr. 68
13599 Berlin
(0 30) 791 49 18
(0 30) 79 70 02 89
j.kaestel@gmx.de

Magdeburg, Dresden
Burkhard Bader
Am Elbpavillon 12
06846 Dessau
(03 40) 5324065
(03 40) 5324063
Burkhard.Bader@arcor.de

Niedersachsen
Christoph Wentland
Tiestraße 12
31171 Nordstemmen
(050 69) 18 36
Mobil (01 62) 3 31 04 87
info@yacht-netze.de

Rhein-Main	*Frank Kisch* Auf der Schlicht 107 65239 Hochheim (01 78) 4 48 48 40 Frank.Kisch@wirtschaftsgutachter.com
Südwest	*Wolfgang Sorg* Kohlerstraße 18 70619 Stuttgart (07 11) 474345
Bayern	*Kurt Diekmann* Grünwalder Straße 69 81547 München (0 89) 64 37 48
Österreich	*Dr. Martin Mai* Büttnergasse 1 A-1230 Wien (00 43)1 615 66 66
Mittelmeer	*Ernst W. Barth* Klingerstraße 38 D-81369 München (0 89) 74 37 08 29
TO-Stützpkt. Madeira	*Harald Bubeck* P9125 Canico de Baixo Casa A7 Madeira (Portugal) (00 351) 96 742 88 42 bubeck@netmadeira.com
Azoren	*Mikael Bahner* Calheta, Santo Espirtito 9580-209 Vila do Porto Santa Maria, Azoren, Portugal mike.azores@sapo.pt www.blueazores.com
Ijsselmeer	*Karl-Heinz Kukuck* Uhrs Knäppken 7 59320 Ennigerloh (02524) 950506 kh.k@onlinehome.de
Türkei	*NN*

MEHRRUMPFBOOTE

Magazin für Mehrrumpfsegler

Mehrrumpfboote erscheint viermal jährlich. Für die Mitglieder des Vereins Multihull Deutschland sind die Bezugsgebühren mit dem Mitgliedsbeitrag abgegolten.

Redaktion, Herausgeber, Verlag, verantwortlich im Sinne des Presserechtes:
Klaus Ehm, Leibnizstraße 2, 75210 Keltern,
(0 72 36) 13 06 39, (0 72 36) 13 06 41
E-Mails und Daten bitte an *redaktion@mehr-rumpfboote.de*
Redaktionsschluss der folgenden Ausgabe:
1. März 2010
© by Klaus Ehm, Keltern. Dieses Magazin und die darin veröffentlichten Beiträge sind urheberrechtlich geschützt. Nachdrucke oder andere Formen der Vervielfältigung, auch auszugsweise, nur mit vorheriger, schriftlicher Genehmigung der Redaktion. Für unverlangt eingesandte Manuskripte wird keine Gewähr übernommen. Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Die Rechte für die Veröffentlichung in den Medien sowie auf der Webseite des Vereins werden mit dem Zusenden von Manuskripten, Daten und Bildern automatisch erteilt.

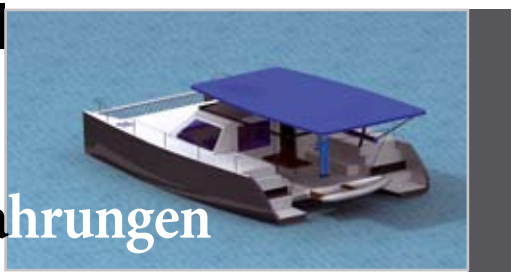
Ich mache insbesondere darauf aufmerksam, dass alle Konstruktionszeichnungen geistiges Eigentum der Erzeuger bleiben und ohne deren Erlaubnis nicht genutzt werden dürfen.

Inhalt

MEHRRUMPFBOOTE • Nummer 134 • Januar 2010

Titel	•	Lufttransport: ALINGHI 5 nach Le Bouveret; Foto: Stefano Gattini/Alinghi
Info	1	Wolfgang Koch, Worte des Vorsitzenden
	2	Multihull Deutschland
	3	Impressum
	4	Inhalt
Multihull-Termine	6	Multihuller - regional und international, u.a. 4. Internationaler Baltic Cup
	7	Sportlicher Pfingsttörn Ionische Inseln
Aktuell	8	Hermann Scheppelmann, Multihull-Zentrum auf der hanseboot
	13	Hermann Scheppelmann interviewt Wolfgang Koch
	16	Hermann Scheppelmann, boot'2010, Halle 17, Stand CO3
Aufrecht Segeln	20	Lea Wentland, Segelurlaubstagebuch zum IMM 2009
	24	Gertraud Filgis, FUN TOO in der Ionischen Inselwelt
	30	Beitrittserklärung, Ermächtigung zum Lastschrifteinzug
	31	Meldung & Ummeldung, Anschriftenänderung
	32	Klaus Ehm, MHD-Pfingsttörn Ionische Inseln
	34	Albert Stöcker, Neues aus der Karibik von IMAGINE
Mehrrumpfboote & Rat	36	Erwin Ramin, Die besten Ankerplätze - Deutsche Osteseeküste
	38	Klaus Ehm, ALINGHI - Verteidigung des 33. Americas Cups
	42	Christoph Wentland, Neu: ASTUS 22.1
	44	Christoph Wentland, Autarke Stromversorgung kleiner Yachten
	48	Klaus Ehm, SOLARWAVE - die Technik
	50	Eckhard Ochernal, Einbau eines Fäkalientanks
	52	Dr. Thomas Neuber, Weltumseglerprobleme
	53	Willkommen im Club!
	54	Peter Meincke, Synthetisches Rigg - Tau statt Stahl
Service	55	Boots- und Flohmarkt
	55	Christian Feige, Bücher, Medien, Geräte

Tipps



Jede Menge Erfahrungen

Geänderte Tagesordnung der Hauptversammlung am 30. 1. 2010 in der Alten Post zu Meerbusch

1. Begrüßung, Anwesenheitsliste
2. Bestimmung Protokollführer, Protokoll JHV 2009, Tagesordnung JHV 2010
3. Berichte des Vorstandes
4. Bericht des Redakteurs
5. Berichte der Obleute
6. Bericht des Schatzmeisters
7. Bericht der Kassenprüfer
8. Diskussion der Einnahmen/Ausgaben der Jahre 2008 und 2009.
9. Abstimmung über die Ausgabenpolitik gemäß Antrag von Karl-Heinz Kukuck
10. Diskussion einer „demokratischen Vorstandstruktur“ und eventuelle Satzungsänderung (Antrag von Karl-Heinz Kukuck)
11. Entlastung des Vorstands
12. Beratung „Quo Vadis Multihull Deutschland?“
13. Vorstellung der neuen Kandidaten für den Vorstand
14. Wahlen des Vorstands gemäß Antrag von K.-H. Kukuck über alle Kandidaten einzeln
15. Weitere Anträge zur Hauptversammlung
16. Veranstaltungen in der Zukunft
17. Sonstiges, allgemeine Diskussion

Multihuller - regional und international

Treff der Multihuller in Südwest zwischen Rhein, Neckar und Bodensee: An jedem 1. Freitag im ungeraden Monat, ab 19 Uhr im Restaurant PALADION des SV Böblingen. Böblingen, Silberweg 18.

Die Münchner (und drum rum) Multihuller treffen sich an jedem ersten Freitag im geraden Monat im Luisengarten in Pasing: Ecke Orthstraße-Floßmannstraße, ab 19 Uhr.

Regionalgruppe Nord-Weser&Ems
Kontakt über Ralf Weise weise@cat-sale.de und Claas Schwandt cat@claasi.net

Niedersachsens Häuptling, Christoph Wentland, 3(050 69) 18 36, Mobil (01 62) 3 31 04 87, info@yacht-netze.de, lädt ein: Bitte Christoph anrufen, gerne bis 23 Uhr.

Berliner Multihuller: Infos bei Joachim Kästel Tel. 01732364918, J.Kaestel@gmx.de

Nordrhein-Westfalen: Regionaltreffen im Düsseldorfer Yachtclub, Rotterdamerstrasse 30. Info: Michael Thon und Karl-Heinz Kukuck

Treffen der Nordlichter in Schleswig-Holstein, Hamburg. Die Nordlichter treffen sich in Wasbek am Mittwoch, den 3.2.2010 ab 18 Uhr in Kühls Gasthof in Wasbek bei Neumünster. Johannes Frost besorgt Leinwand und Beamer / Laptop, Gäste bringen bitte Bilder, Filme, Laptop / Zeitschriften (Tauschbörse) und wir fachsimpeln und schauen Fotos/Filme.
Johannes kann beisteuern: Lagoon 410 Sommertörn 2009 zum IMM in Kopenhagen, 14 Minuten Dia/Film-Fotoshow.

Multihull Sailing Week 2010.
8.-14. 5. 2010. Das Revier ist die Bozburun-Halbinsel beiMarmaris sowie die Yeshilova Bucht gegenüber der griechischen Insel Simi und der Golf von Hisarönü. Info: www.multihull.de/msw2010.

4. Internationaler Baltic Cup

in Maasholm/Kappeln an der Schlei über das Pfingstwochenende 2010.

Stephan Hüttermann, Regattaleiter des bekannten MC-Cups auf Mallorca, und Johannes Frost, Regionalobmann Schleswig Holstein, werden den 4. Baltic Cup, eine Regatta auf der Ostsee vor Maasholm (Schleimünde) für Fahrtenkatamarane, durchführen. Es wird gesegelt um den Baltic Cup Wanderpokal, Preisträger ist der Gewinner aller gewerteten Wettfahrten nach berechneter Zeit. Sponsoren sind bisher Fa. Time Out und die Fa. Balticat Werft

Ausrichter	Stephan Hüttermann
Wettfahrtleitung	Johannes Frost Stephan Hüttermann + NN
Termin	22. 5. - 24. 5. 2010
Meldegeld	40 Euro pro Schiff
Freitag Abend	Get together in Maasholm
Samstag, 22. 5.,12:00 Uhr	Treffen in Maasholm, Skippersmeeting
Samstag bis Montag	Regatten vor Maasholm und ggf. in die nahe dänische Inselwelt, gesegelt nach dem von Stephan modifizierten MC-Cup Rating.
Freitag / Samstag Abend	gemeinsames Treffen im Restaurant, wo, wird bekannt gegeben
Montag, 13:00 Uhr	Preisverleihung in Maasholm
Teilnahme	alle Mehrrumpfboote (Fahrtenkatamarane,Tris)

Kontakt Stephan Hüttermann
Telefon 04642-5505
E-Mail Balticat.Catamarane@t-online.de
oder Johannes Frost
Telefon 0431-6969940
Mobil 0170 9127 254
E-Mail jodinikiel@googlemail.com

Kojenvermittlung
über Johannes Frost und Astrid Haupt, www.multihull-charter.com

Liegeplätze sind in Maasholm im alten Hafen oder vor Anker im Bereich der Schlei vor Maasholm möglich. Alle Liegegebühren gehen zu Lasten der Boote. Ein Tenderdienst kann ggf. eingerichtet werden. Bitte Anrufkanal 72 oder Handy für alle Infos vor Ort verwenden. Es wird ausdrücklich gebeten sich möglichst früh anzumelden. Liegeplätze und Plätze im Restaurant müssen rechtzeitig wegen der Feiertage vorbestellt werden, zumindest sollte bei Interesse Kontakt mit uns aufgenommen werden!

Das Ereignis war 2007 bis 2009 ein voller Erfolg und es sind wieder spannende Regatten zu erwarten.

Die Ausrichtung erfolgt nach Wind- und Wetterlage mit Start und Ziel Nähe Schleimünde. Geplant ist mind. 4 Wettfahrten durchzuführen mit kurzen spannenden Dreieckskursen und einer längeren Wettfahrt z.B. „Up and Down“. Bei ausreichend rechtzeitigem Erscheinen der Boote ist eine Langstrecke nach Dänemark wie in 2009 (z.B. Höruphav-Bugt Dänemark) geplant. Unser Ehrgeiz besteht in der Ausrichtung einer gemeinsamen, fairen und vom Spaß geprägten Veranstaltung.

Wir freuen uns über zahlreiche Meldungen - auch Nicht-Regattateilnehmer sind willkommen!

Sportlicher Pfingsttörn Ionische Inseln, Griechenland 25. 5.-4. 6. 2010

Start in der Bucht von Vlycho/ Lefkas vor Dimitris Taverne - Kephalonia/Ithaka - Zakynthos - Pirgos/Olympia - (Pylos/Peleponnes) - Mesolongion - Echinaden - Atoko - Kalamos - Meganision - ... Zwei Farrier F-9 sind gemeldet, weitere Boote herzlich willkommen. Sonne und Wind gut, Wasser >20°C, Buchten und Häfen noch leer, die Eingeborenen entspannt. Info: Klaus Ehm, Telefon (07236) 130639 und E-Mail: redaktion@mehrrumpfboote.de (weitere Infos siehe S. 32)

Multihull-Zentrum auf der hanseboot

Hermann Scheppelmann erklärt, wie Beteiligte den Ertolg bewerten

In Europas größtem Segelmagazin – so der Untertitel der YACHT – erschien in der Ausgabe Nr. 14 vom Juni 2009 der Testbericht über den Trimaran Dragonfly 28 - mit dem (man bedenke doch: die Yacht!) überraschenden Fazit: Der Dragonfly habe die Prüfung … mit Bravour gemeistert. Er sei deutlich schneller (dafür brauche man keinen Vergleichstest), dabei sicher und steif, ließe sich trailern, habe einen variablen Tiefgang und innen kaum Nachteile. So „… ist der Dragonfly 28 insgesamt das bessere Fahrtenboot“, fasst der Redakteur seine Erfahrung zusammen. Wird also der Multi nun auch in Deutschland salonfähig? Dass Vieles dafür spricht – dazu trägt sicher auch die Hanseboot mit dem Konzept des Multihull-Zentrums in Halle A1 ein gutes Stück bei. Dem Besucher bot sich ein konzentriertes Programm rund um das Thema Mehrrumpfsegeln. Gleichzeitig

hanseboot multihull center

bestand die Möglichkeit, gezielt einen Bereich anzusteuern, um sich über ein bestimmtes Thema zu informieren.
Multihull Deuschland e. V. stand zusammen mit Soltwaters Wattseglervereinigung e.V allen interessierten Besuchern des Multihull-Zentrums als Ansprechpartner zur Verfügung. Den Fragen stellten sich Iris Bornhold, Jens Risch, Klaus Osterholz von Soltwaters sowie Wolfgang Koch.
Darüber hinaus war die Ausstellerliste hochkarätig besetzt: Balticat Werft GmbH, cat sale, EURO CATS (Euro Nautic Rolf Kohlhas GmbH), Fountaine Pajot, Futura Yachtsystems, Rapid24 Inesa Reinke, Schrader Marina Schlei GmbH sowie Traub Yachting GmbH. Exponate lockten und zogen Neugierige an, So hatte z. B. Stephan Hüttermann einen Einzelrumpf seines neuen Balticat 43 ausgestellt, der aus Kohlefaser gebaut wird.
An den zwei Wochenenden fand wieder das Forum mit einem Programm informativer Vorträge und Präsentationen statt, an dem als „Stargast“ - wie bereits 2008 - Bobby Schenk aus dem Nähkästchen plauderte.
Als Multihull-Highlight der Messe darf man sicher die drei Kreuzer-Katamarane im neuen Speicherhafen bezeichnen - Balticat 43, Privilege 495 und Lipari 40. Hier traf ein ambitioniertes Schiff aus deutscher Produktion auf moderne Vertreter der französischen Linie. So war es möglich, Schiffe einer für Fahren-

segler sehr attraktiven Größenklasse, jedoch unterschiedlichen Konzepts und Charakters miteinander zu vergleichen.
Dass das Multihull-Zentrum als Erfolg verbucht werden kann, wird auch dadurch unterstrichen, dass – wie zu erfahren war - die Messeleitung ihr Engagement für das Multihull-Zentrum 2010 noch verstärken wird. Wir freuen uns über folgende programmatischen Aussagen: Wir haben mit dem Standortwechsel in der Halle 2009 eine erhebliche Verbesserung erzielen können. Für die Besucher bietet das multihull center die Möglichkeit gezielt einen Bereich anzusteuern und sich dort zu informieren. Die Exponate, die wir dieses Jahr hatten, haben das multihull center aufgelockert und lebendiger gemacht. Hier müssen wir nächstes Jahr eine größere Fläche zur Verfügung stellen, denn ansonsten kommen die Exponate nicht so gut zur Geltung und engen den Zuschauerbereich zu sehr ein. Das multihull center ist ein tolles Zusatzangebot, um das uns andere Messen beneiden. Wir werden es nächstes Jahr noch besser bewerben, um den Besuchern dieses noch näher zu bringen. Wir sind mit dem Angebot zufrieden, möchten es aber noch weiter ausbauen (sowohl das Programm als auch die Ausstelleranzahl). Denn gerade so interessante und vielfältige Bootstypen müssen gefördert werden und benötigen eine spezielle Plattform.
Der Verein Soltwaters konnte – so Iris Bornhold – den Messeauftritt konsequent nutzen, um die Bekanntheit weiter zu steigern und für die Ziele des Vereins zu werben. Das sei auch dann noch angezeigt, wenn man - wie Soltwaters – insgesamt etwa 10.000 Mitglieder vertritt (eine Zahl, die weniger überrascht, wenn man weiß, dass auch Vereine und Verbände Mitglieder bei Soltwaters sind). Soltwaters nimmt die Interessen aller Wattfahrer (Segler, Motorbootfahrer, Angler und Fischer, Seekajak-Fahrer, ...) wahr und vertritt sie gegenüber Behörden, Institutionen und Verbänden.
Iris und ihr Mann Jens standen an der Publikumsfront und übernahmen darüber hinaus in der Regel noch den Multihull-Part, eine Aufgabe, der sie - selber Eigner eines Tris – sicher bestens gewachsen waren. Iris bewertete im Gespräch die Möglichkeiten auf der Messe, Kontakte nicht nur zu Interessenten aus dem Publikum zu knüpfen, als sehr gut – fast mehr noch zählten allerdings die sich eröffnenden Kontakte zu Medien, Institutionen, anderen Vereinen und Verbänden. Insgesamt schätzte sie den Nutzen für Soltwaters als sehr hoch ein.
Während der Einzel-Rumpf des Balticat 43 im Multihull- Zentrum seiner Wirkung gewiss sein konnte, ließ der Besuch im Hafen trotz der versammelten Kat-Prominenz ein wenig zu wünschen übrig. Nicht dass es an Besuchern gemangelt habe, der Anteil an qualifizierten Interessenten sei allerdings zu gering gewesen – berichtete Stephan Hüttermann. Noch auf der Interboot in Friedrichshafen – wo er nicht mit einem Boot sondern lediglich einem Modell des innovativen, breitenveränderbaren Katamarans präsent gewesen sei, habe er bessere Erfahrungen gemacht.
Über die Ursachen wird man lediglich spekulieren können: das Nord-Süd-Gefälle, die Wirtschaftskrise, der fehlende „Rettungsschirm“ für liquiditätsgeschwächte Bootskäufer?
Ralf Weise von cat sale jedenfalls bewertete das Publikumsinteresse im Segment der Gebrauchtboote als hoch. Die Hanseboot habe viele interessante Kontakte gebracht.
Lassen wir am Schluss Wolfgang Koch, der an der Entwicklung des Konzepts des Multihull-Zentrums maßgeblichen Anteil hatte, ausführlich zu Wort kommen: Im Interview nahm er die Gelegenheit wahr, sich ausführlich über die Hanseboot, den Sinn von Messepräsenzen sowie Ideen und Tendenzen zu äußern.

MHD-Forum

Drei Kreuzer-Katamarane im neuen Speicherhafen:
Balticat 43, Privilege 495 und Lipari 40

Messe-Hingucker:
Carbon-Rumpf Balticat 43
Modell Futura

Multihullaktivisten: Wolfgang, Stephan, Tina

Interview

Hermann Scheppelmann befragt Wolfgang Koch

1. Du hast zusammen mit der Messeleitung das Konzept des Multihull Centers auf der Hanseboot entwickelt. Es hat in diesem Jahr nun schon zum zweiten Mal stattgefunden. Wie war die Resonanz?

WK: Zunächst mal habe ich dieses Konzept nicht alleine entwickelt sondern es waren neben der Messeleitung auch die anderen Aussteller beteiligt wie Ralf Weise, Stephan Hüttermann und Annette Kohlhaas, um nur einige zu nennen. Ich bin sehr glücklich, dass uns die Messe Hamburg unter Leitung von Martin Muth diese Plattform bietet. So langsam tragen die persönlichen Kontakte Früchte, die wir über Jahrzehnte aufgebaut haben. Dies spiegelt sich auch in der Bereitschaft zu Vorträgen wider. Die Messe hat aufgrund des großen Zuspruchs bereits heute erklärt, dass wir auch 2010 mit einem Multihull Center und dieser Vortragsreihe rechnen können. Man muss schon ganz klar sehen, dass die Messe den Großteil der Kosten für unsere Stände trägt. Die beteiligten Firmen bezahlen einen ermäßigten Satz gemessen an der Gesamtfläche, die das Multihull Center in Anspruch nimmt. Der Zuspruch beim Publikum ist sehr gut und durch die massiven Werbemaßnahmen werden auch viele Neulinge zum Thema Multihulls geführt. Wir hatten dieses Jahr 10 Neueintritte, nicht zuletzt durch das Engagement von Iris und Jens, die auch für ihren anderen Verein Soltwater geworben haben und einen Gemeinschaftsstand mit uns unterhielten.

2. Du hast Dich persönlich immer stark dafür eingesetzt, dass unser Verein auf den großen Bootsmessen Flagge zeigt. Warum eigentlich?

WK: Wo, wenn nicht auf den großen Bootsmessen, bekommen wir direkten Kontakt zu Segelinteressierten und vor allem auch zu Seglern, die eine erste Neugierde zum Thema Multihulls entwickeln. Wir können uns keinen großen Werbeauftritt leisten, weder in den Print- noch in anderen visuellen Medien, wenn man mal vom Internet absieht. An unseren Ständen können wir in aller Regel durch unsere Exponate direkt zeigen, was Multihulls sind und allen Interessierten die auftretenden Fragen direkt beantworten. Und mittlerweile haben uns auch die Messeleitungen als Thema entdeckt, an dem man nicht mehr vorbeikommt, und sie fördern uns ganz aktuell entsprechend. Dies ist ebenfalls ein Resultat unserer kontinuierlichen Messearbeit der letzten Jahre. Ein weiterer Aspekt ist die Aufmerksamkeit bei Presse und der kommerziellen Bootswelt. Auch hier werden wir zunehmend als der Ansprechpartner in Sachen Mehrrumpfboote erkannt und berücksichtigt.

3. Nun ist das Ganze ja auch mit erheblichem Aufwand verbunden. - Was kommt denn dabei konkret für den Verein heraus?

WK: Wie bereits gesagt. Wenn der Verein als Ansprechpartner für die Belange des Multihull Segelns anerkannt sein möchte, dann benötigt er Aufmerksamkeit und einen gewissen Bekanntheitsgrad. Dies ist auf den Messen und durchaus auch auf den dabei stattfindenden „social events“ absolut der Fall. Hier trifft sich die gesamte Szene und wir tauschen uns aus. Hier findet sich der pool der neuen Informationen und der gegenseitigen Unterstützung. Durch unsere vielfältigen Kontakte zu den Entscheidungs-

trägern aus Wirtschaft und Presse sowie anderen Verbänden haben wir Zugang zu neuen Entwicklungen in alle Richtungen und sind in der Lage, diese für den Verein zu nutzen bzw. in zukunftsträchtige Projekte einfließen zulassen. Natürlich werben wir auch Mitglieder und werden in der Seglerwelt allgemein bekannter.

4. Und wie sieht denn nun die finanzielle Seite konkret aus? Umsonst ist ja bekanntlich nicht ´mal der Tod.
WK: Nun, natürlich sind solche Aktivitäten mit Kosten verbunden. Wir werden aber von den Messen großzügig gefördert. Auch haben wir dieses Jahr auf Berlin verzichtet, um die Kosten zu senken und auch die im Januar beschlossene Beitragserhöhung trägt dazu bei, dass sich die finanzielle Situation des Vereins weiter entspannt. Wir prüfen derzeit weitere Einsparmöglichkeiten, haben aber auch den Ansatz, zukünftig mehr Einnahmen für den Verein zu generieren. Hier sind durchaus auch die Mitglieder gefragt. Jeder Garten- oder Gesangsverein macht ein Sommerfest, um sich Einnahmen zu sichern. Wir denken deshalb darüber nach, Veranstaltungen wie Elsfleth erneut aufzulegen, dann aber auch eine Bewirtung anzubieten, um hierdurch zu Geld zu kommen. Auch im Bereich Messen ziehen wir verstärkt Sponsoren mit ins Boot, die für ihre Exponate eine Kostenbeteiligung an den Verein bezahlen, sodass sich z.B. in Düsseldorf der Aufwand stark relativiert und fast gegen Null geht. Neue Ideen sind hier gefragt und erwünscht.

5. Was können wir als Verein unter diesen Umständen tun, um diese Vorteile in Zukunft noch zu vergrößern?
WK: Alle diese Projekte erfordern viel manpower und eine Politik der kleinen Schritte. Nur durch eine kontinuierliche Weiterentwicklung des Vereins, unserer Ziele, unserer Auftritte und unserer Perspektiven werden wir in eine erfolgreiche Zukunft gehen. Wir müssen weiter daran arbeiten, MHD attraktiv zu machen und gehört zu werden. Eines der Themen, die wir zukünftig mehr besetzen werden ist die Energie an Bord und generelle Umweltthemen im Bereich Seefahrt. Die meisten Solarprojekte, die derzeit entwickelt werden, finden auf Mehrrumpfbooten statt. Nicht nur deshalb ist das also ein originäres Thema für Multihull Deutschland und erste Gespräche hierzu führen wir bereits.

6. Na, ja – wir kennen ja bereits Deine regelmäßigen Aufrufe zur Mitarbeit. Wie ist denn da die Resonanz?
WK: Wie sich schon aus der Fragestellung zeigt, ist die Resonanz eher verhalten. Unser Verein wird von einer Handvoll Mitgliedern getragen, die sich sehr stark engagieren. Die große Masse dagegen genießt und schweigt. Damit müssen wir einfach leben. Natürlich werde ich immer wieder versuchen, weitere Mitglieder zu aktivieren und zu begeistern und manchmal gelingt uns das. Auch haben wir einige sehr rührige Revierobleute und bei den regionalen Veranstaltungen kommen auch Menschen, die uns helfen. Als unverbesserlicher Optimist werde ich einfach auch in Zukunft bemüht sein, mehr Mitglieder zur Mitarbeit zu bewegen und wenn wir die spezifischen Interessen Einzelner treffen, dann wird dies auch immer wieder der Fall sein. Selbstverständlich sind bei den Leuten, die sich engagieren, auch immer welche dabei, die es zum Teil auch aus beruflichem Interesse tun. Aber so what ? Ihren Job ma-

chen die so und so und wenn dann noch was für den Verein abfällt, umso besser. Soll doch keiner glauben, dass man mehr Kunden hätte, weil man sich ehrenamtlich im Verein betätigt. In den 10 Jahren meiner Vorstandschaft war das vielleicht eine Handvoll Leute, die aus dem Verein zu mir segeln gekommen sind. Und meist, weil wir uns persönlich kennengelernt hatten. Wenn ich davon hätte leben wollen, dann wäre ich schon lange weg vom Markt, zumal segeln leider nur noch einen bescheidenen Teil meiner beruflichen Tätigkeit ausmacht.

7. Was könnte denn der Grund für den Mangel an Interesse sein, den Du da beklagst? Vielleicht wissen unsere Mitglieder oft gar nicht so genau, um was es konkret geht. Welche Aufgaben hast Du denn genau im Sinn?
WK: Ich denke mal, dass es weniger daran liegt, dass die Mitglieder nicht wüssten, wie sie sich einbringen sollen. Das sieht man doch auch schon an den durchweg eher bescheiden besuchten Jahreshauptversammlungen. Mehr als 10% der Mitglieder hatten wir noch nie da, eher gegen 5%. Wer Lust hat, in irgendeiner Form teilzunehmen, der findet auch eine Betätigung und sei es in den Regionalgruppen. Dies hat die Vergangenheit doch ganz klar gezeigt. Wo engagierte Leute zusammenkommen, entstehen tolle Sachen wie der Balticup oder eben Elsfleth oder unsere Nordseeregatta oder Einzelengagements wie Wolfgang Sorg mit Korfu und Dragonfly. Oder Peter Meincke, der nun seit ein paar Jahren dafür sorgt, dass alle Veranstaltungen im Booten stehen und in Hamburg einen tollen Vortrag über unsere IMMs gehalten hat. So haben wir noch eine ganze Reihe von Mitgliedern, die sich immer mal wieder einbringen. Es geht nicht darum, sonntags zum Rasenmähen anzutreten wie in den lokalen Vereinen. Bringt einfach Eure persönlichen Fähigkeiten ein. Was könnt Ihr besonders gut ? Könnte es dem Verein nutzen ? Dann her damit, egal ob im Vorstand oder als Einzelaktion. In Freiburg hat eine Genossenschaft, der Bauverein Breisgau e.V., gerade ein neues Quartier als „Mehrgenerations-Wohnen“ konzipiert. Die haben einen Sozialarbeiter eingestellt, der u.a. Malgruppen, Theatergruppen und ähnliches organisiert. Bei einem Aufruf zur ehrenamtlichen Mithilfe haben sich doch tatsächlich 50, in Worten fünfzig, Personen gemeldet, die mitarbeiten wollten. Es gibt also durchaus noch Mitmenschen, die bereit sind, für die Gemeinschaft tätig zu werden. Warum also nicht auch bei uns.

8. Nun sind wir ja ein Verein, dessen Mitglieder bundesweit verstreut sind. Wie stellst Du Dir da die Zusammenarbeit vor?
WK: Sprecht uns einfach an. Kommunikation ist heute nicht wirklich ein Problem. Macht uns Vorschläge per mail, Brief oder Telefon. Wir werden mit jedem sprechen.

9. Aber gibt es neben der Beteiligung an den Bootsmessen nicht auch noch andere Mittel, unseren Verein für unsere Mitglieder – alte wie neue, noch zu gewinnende - attraktiv zu machen und dieses auch darzustellen?
WK: Selbstverständlich. Auch daran arbeiten wir. Bald kommt das nächste IMM. Dann sind wir daran, weitere Vorteile wie günstige Versicherungsprämien neu aufzulegen, und ganz wichtig sind unsere Regionalgruppen. Da muss einfach noch viel mehr passieren.

Lieber Wolfgang, wir danken Dir für dieses Gespräch. Wir wünschen Dir und uns allen, dass unsere gemeinsame Arbeit – um der Freude am aufrechten Segeln willen - erfolgreich sein wird.

boot'2010 Düsseldorf, Halle 17, Stand C03

Hermann Scheppelmann schaut voraus

Vom 23. bis 31. Januar 2010 wird dieses praktisch unsere Anschrift sein. Und dieses Mal lohnt es sich besonders dort „aufzukreuzen". Wieder wird es den bereits auf der Hanseboot bewährten Gemeinschaftsstand von Multihull Deutschland und Soltwaters Wattseglervereinigung geben, von Mitgliedern betreut, die als kompetente und engagierte Ansprechpartner in allen Fragen zur Verfügung stehen werden. Dieses Angebot richtet sich natürlich sowohl an unsere Mitglieder als auch an alle interessierten See(h)leute. Es gilt, den Erfolg der Hanseboot zu übertreffen, auf der unser Verein mit 10 neuen Mitgliedern einen starken „Zuwachs" verzeichnen konnte.
Und den kann unser Verein sehr gut gebrauchen angesichts seit einiger Zeit sinkender Mitgliederzahlen. Um nicht an Attraktivität zu verlieren, um nicht das gesamte Angebot von Information, Service und Veranstaltungen von Treffen, Regatten, Multihull-Meetings zu gefährden, gilt es dringend, den Trend zu wenden.
Wo sonst findet sich ein Potential an Kompetenz und Engagement im Bereich des Mehrrumpfsegelns, wie es unser Verein repräsentiert? Das sollten wir nutzen, vor Allem aber angemessen kommunizieren: „Tu´ Gutes und rede darüber." lautete Henry Ford´s Motto, Und der hatte bekanntlich Erfolg.
Unsere Präsenz auf der Boot 2010 eignet sich in besonderer Weise, das Thema Mehrrumpfsegeln im Allgemeinen und die Leistungen von Multihull Deutschland im Besonderen herauszustellen: Rund um unseren Stand werden attraktive Schiffe zu sehen und einge-

ASTUS 22.1

hend zu begutachten sein, Boote, deren Charakter unterschiedlicher kaum sein kann und die in ihrer jeweils eigenen, besonderen Weise für die Realisierung des Mehrrumpfgedankens stehen. So wird ein ein guter, weil differenzierender Überblick möglich.

Familienfreundlich – sportlich - bewährt: ASTUS 22.1 Neues Modell

Mit dem neuen ASTUS 22.1 wurde ein sehr kompakter Fahrten-Trimaran mit 4 Kojen entwickelt, welcher mit 6,65 m Länge den (preislichen + gewichtsmäßigen) Einstieg in das Fahrtensegeln mit Multihulls neu definiert. Die Werft ist spezialisiert auf kleine Daysaling Trimarane mit Schlupfkajüte. Die Schiffe sind einfache und sehr robuste Daysailer, die für das anspruchsvolle Segelrevier der Bretagne konstruiert wurden, mit einem sehr guten Geschwindigkeitspotential.

Mit 28 m^2 Segelfläche am Wind und 655 kg segelfertigem Leergewicht erreicht der Astus 22.1 mühelos hohe Geschwindigkeiten. Das große Cockpit bietet genügend Platz für 8 Personen.

4,60 m Gesamtbreite und Schwimmer mit 850 Litern Auftrieb gewährleisten hohe Stabilität, auch in schwerem Wetter. Zusätzlich ist der Rumpf ausgeschäumt und macht das Boot daher unsinkbar.

Zum leichten Trailern (das mit einem Mittelklassewagen möglich ist) kann die Breite auf 2,50 m reduziert werden.

Openbridgedeck aus Tschechien: Katamaran essence6

Vom Konzept her ein Schiff, mit dem man eher sportliches Segeln im Sinn haben sollte, wenn auch die Rümpfe einen begrenzten Wohnkomfort versprechen. Ein Mittelkajüte ist nicht vorhanden.

Mit einer Länge über Alles von 6,75 m und einer Breite von 4,5 trägt das Boot am konventionellen Bermudarigg eine Segelfläche am Wind

ESSENCE 6

von insgesamt 26 m² aufgeteilt auf Fock mit 7 m² und Groß mit 19 m². Diese Version soll in Düsseldorf ausgestellt sein.
Alternativ dazu bietet die Werft eine Variante mit Parallel-Rigg und unverstagten Carbon-Masten, von denen jeder 13 m² Segel trägt.

Der Supersportliche: YSA Cat 30 One-Design

Mit dem Competition Cat 30 hat Yachtdesign Sven Akermann 2009 einen 30 Fuss-Sport-Katamaran auf den Markt gebracht, der für den Regattaeinsatz konzipiert wurde.
Der in Carbon-Airex®-Epoxy Sandwich im Vakuumverfahren gebaute Katamaran wiegt 650 kg und soll – nach seiner Überarbeitung – 2010 in einer deutlich leichteren Version auf den Markt kommen.
Die Gesamtlänge mit Bugspriet beträgt 12,0 m, die Gesamtbreite 7,80 m. Nach der Art großer Mono-Binnen-Racer lassen sich Plattformen zum Gewichtstrimm nach Außen klappen.
Die Gesamtsegelfläche am Wind beträgt 78 m².
Der Transport im Container oder auf dem Trailer soll ohne Sondergenehmigung möglich sein.

Der für den Anfang: baby predator

Klappbar und mit aufblasbaren Rümpfen stellt der Transport des 5 m langen, 45 kg wiegenden Bootes sicher kein größeres Problem dar. Spannend dürfte wohl nur die Frage sein, was seglerisch von diesem Konzept zu erwarten ist.

BABY PREDATOR

YSA CAT 30 ONE DESIGN

GER
30

Segelurlaubstagebuch

Zum Internationalen Multihull Meeting 2009

von Lea Wentland, 12 Jahre alt

Tag 1 Sonntag, der 19.07.2009

Da wir am Morgen alle drei verschlafen hatten, wollten wir eigentlich erst am Montag von Burgtiefe (ein Hafen auf Fehmarn) mit unsrem Corsair 37 nach Gedser segeln. Aber als meine Mutter vom Brötchen holen wieder kam, erzählte sie uns, wie der Wind auf dem Fehmarn Belt am nächsten Tag werden sollte. Heute waren dort nämlich nur 4-5 Beaufort und am nächsten Tag sollten es 6-7 Beaufort werden. Also entschlossen wir uns, doch noch loszumachen. Kaum aus dem Fahrwasser heraus, wurde sofort die Genua gezogen (das war so ca. um13:30). Der 5stündige Ritt über den Fehmarn Belt schlug mir wortwörtlich auf den Magen (wir waren ja auch auf meinem Lieblings Kurs (zum Erbrechen mit achterlicher Welle). Da der Wind nach ca. einer halben Stunde fast ganz einschlief, konnten wir den Rest des Tages motoren. Endlich im Fischereihafen von Gedser angekommen und gerade festgemacht, kam der Hafenmeister und meinte, uns in den Yachthafen schicken zu müssen, da am Abend die Fischer wieder kommen sollten. Aber er rief im Yachthafen an und berichtete, dass in unserer Breite kein Platz mehr frei sei. Also verlegten wir an ein Baggerschiff.

Tag 2 Montag, der 20.07.2009

Als wir am Morgen von dem Gehupe der Fähre erwachten, hatten wir schon über 20 Knoten Wind. Als wir über die Hafenmauer schauten, spritzte uns die Gischt in das Gesicht. So entschieden wir uns abzuwarten, ob es weniger Wind werden würde. Aber genau das Gegenteil geschah und der Wind frischte auf über 30 Knoten in der Spitze auf. Ca. eine viertel Stunde später lief unser Vereinskollege Willi M. mit seiner Dragonfly 1000 ein. Kaum waren sie hinter uns an das Baggerschiff festgemacht, frischte der Wind auf über 35-40 Kn, in der Spitze sogar auf 43 Knoten auf. Denn das nächste Unwetter zog schon heran, und, wie sollte es auch anders sein, es hörte und hörte nicht auf. Am Abend lud uns der Kapitän des Baggerschiffes, der sich sonst nicht sehen gelassen hatte, ein, sein über 30 m langes Schiff anzusehen. Er zeigte uns die nur 3 Mann starke Besatzung, seine Werkstatt, seinen Kran, die NUR 230 PS starke Maschine und seine Brücke. Er erzählte uns, was er im Moment für einen Auftrag hatte. Er baute nämlich die Fundamente der Windmühlen in der Rödesandrinne 2.

Tag 3 Dienstag, der 21.07.2009

Wir hatten Glück und der Wind flaute über Nacht ab. Wir konnten also unseren Weg nach Kopenhagen fortsetzen. Es war zwar bei dem Flach vor dem Hafen noch etwas Welle, aber das sollte sich bald ändern. Als wir ca.1 Meile später abwendeten und um die Kante der Insel herumsegelten, wurde der Wind wieder mehr. Daher mussten wir ohne den Motor durch den Wind, weil dieser bei der Welle nicht hinunter ging (um das Großsegel zu bergen). Jetzt war alles wieder in bester Ordnung und wir konnten unseren Segeltörn fortsetzen. Kaum im Hafenbecken von Mön angekommen, frischte der Wind zum Anlegemanöver wieder auf.

Beim Segeln,

mit der Dragonfly.

Unser Schiff auf Mön im Hafen,

mit der Dragonfly im Hintergrund.

Tag 4 Mittwoch, der 22.07.2009

Als wir am Morgen aus Mön ausliefen, hatten wir bis zum Ende von Möns Klint einen guten halben Wind (an diesem Tag zogen wir das Großsegel gar nicht erst hoch. Da gegen Mittag der Wind weniger wurde, zogen wir den Screacher heraus, wofür mein Vater (zwar angeleint) auf den Bugsprit musste (um die Rollanlage einzuschäkeln). Da aber der Wind kurz darauf fast ganz einschlief, musste mein Vater erneut auf den Bugsprit um die Rollanlage des Gennackers einzuschäkeln .Dann fing es an zu regnen und der Wind schlief ganz ein. Meine Mutter und ich gingen rein und mein Vater blieb mit Regenkleidung draußen. Er schloss sich per Funk mit Willi kurz, ob wir nach Rödvik ablaufen oder nach Kopenhagen durchziehen sollten. Sie entschlossen sich für Kopenhagen, denn dann konnten wir gar nicht erst zu spät kommen(und hofften einen besseren Platz im Hafen zu bekommen). Nach zwei Stunden hörte der Regen auf. Meine Mutter ging wieder raus, aber ich blieb drinnen. Erst als wir in den Hafen einliefen, kam ich raus. Aber das mit den Plätzen konnten wir nun vergessen. Wir lagen als letzte ganz hinten, ohne Strom und am weitesten von der Anmeldung entfernt an der Pier. Heute waren es schon mindestens 60 Mehrrumpfboote.

Tag 5 Donnerstag, der 23.07.2009

Als wir am Morgen aufstanden, waren es schon über 80 Mehrrumpfboote, und es wurden noch mehr. Wir gingen raus und schauten uns die Schiffe einmal an. Es waren viele Selbstbauten und viele verschiedene Marken aus verschiedenen Ländern gekommen. Klar kannten wir auch viele Leute (vor allen Dingen kannten viele Papa wegen seinen Netzen). Aber ein norwegisches Schiff kannten wir. Eine alte Kelly 42 (Derek Kelsell). Sie lag vor ein paar Jahren an einem Seitenarm der Oste und war sehr heruntergekommen, als wir uns für sie interessiert hatten. Nun aber war sie nicht mehr wieder zu erkennen, sie sah fast aus wie neu. Der Norweger war so wie eigentlich alle Zusammengekommenen freundlich und lies uns sein Schiff besichtigen. Es war klasse was er geleistet hatte. Er erzählte uns, dass er eine 12 jährige Tochter Namens Aileen habe. Am Abend lernte ich auch diese kennen. Sie war genauso nett wie ihr Vater und hatte den gleichen Humor wie ich und wir wurden gute Freunde.

Tag 6 Freitag, der 24.07.2009

Am Morgen trafen die letzten Schiffe ein, und der dänische Verein gab bekannt, dass es nun über 130 Schiffe waren. Dann ging die Langstreckenregatta los, und etwas über fünf verbrachte Stunden mit Aileen später, kam das erste Boot wieder in den Hafen zurück. Es war der My Cat. Dann sahen wir uns die letzten Schiffe an und mein Vater sprach mit den Leuten von den TRT Schiffen (er fand diese Schiffe schon immer interessant). Ich dagegen war mit Aileen und ihrer Chiauaua Hündin Easy(weil sie so leicht ist)unterwegs. Am Abend war das gemeinsame Grillen, was aber für die meisten in das Wasser fiel, weil es anfing zu regnen.

Tag 7 Samstag, der 25.07.2009

Am Morgen war die Kurzstreckenregatta, bei der der Selbstbautri Wildeggfer.de 1. wurde. Dann war erstmal Pause, bevor es mit der Dinghi Tour durch den Kopenhagener Hafen weiterging. Das war eigentlich recht witzig, aber ich muss sagen „the little mermaid" ist wirklich klein! Dann fing es an zu regnen und ein paar Leute drehten um. Aber zum Glück hörte es bald wieder auf. Dann schauten wir uns die anderen Sehenswürdigkeiten an, aber leider fiel unser Motor bald darauf aus und meine Eltern ließen sich abschleppen. Ich stieg in Aileens Schlauchboot um. Das war eigentlich recht lustig und ihre Eltern fuhren mich zu unserem Schiff.

Ich bei Aileen mit im Schlauchboot

Tag 8 Sonntag, der 28.07.2009

Am Morgen war noch das gemeinsame Frühstück, dann lösten sich die Päckchen langsam auf. Auch wir machten los und fuhren raus, wo wir dann bemerkten , dass unser Niederholer für das Schwert aus seiner Verankerung rausgerissen war, so dass wir das Schwert mit den Rudern unseres Ruderbootes im Schwertkasten feststecken mussten. Als wir dieses getan hatten, zogen wir das

Großsegel mit 2 Reffs hoch, weil es schon über 20kn. Wind waren, obwohl wir noch unter Landabdeckung segelten. Als wir aber aus der Landabdeckung hinaus waren, mussten wir die Fock wieder ein kleines Stück einrollen, da es schon 25 kn. Wind waren. Als wir das erste mal an diesem Tag nass wurden, wussten wir das dies kein angenehmer Tag werden würde. Aber da wir nicht zu spät für die Abnahme eines Kunden nachhause kommen wollten, beschlossen wir uns gegen die 2m. Wellen nach Mön durchzuschlagen. Nach zwei Stunden waren wir wieder unter ein bisschen Landabdeckung und die Wellen wurden wieder niedriger. Da wir alle von Kopf bis Fuß nass waren, wollten wir nach Rödvik ablaufen, was aber daran scheiterte, dass wir genau gegenan hatten und unser Motor nicht stark genug war, um uns nach Rödvik zu bringen. Daher mussten wir noch mal für ca. 1 Stunde auf die offene See, um nach Mön zu gelangen. Als wir an den Kreidefelsen vorbeifuhren, waren wir unter einer solchen Landabdeckung, dass völlige Flaute herrschte und wir uns fast im Leerlauf fortbewegten. Als wir um die Ecke kamen, nahmen Wind und Welle sofort wieder so zu, dass wir Sorge haben mussten, dass wir nicht bis zum Hafen gegenan halten konnten. Aber zum Glück legten wir genau mit Sonnenuntergang am Kai im Hafen von Mön an.

Tag 9 Montag, der 29.07.09

Wir entschlossen uns noch einen weiteren Tag auf Mön zu bleiben, um uns Möns Klint anzuschauen und einen Tag Pause zu haben

Tag 10 Dienstag, der 30.07.09

Wir brachen früh morgens auf, aber da die Welle noch immer sehr hoch war und der Wind nicht viel weniger geworden war, planten wir um und segelten in den Guldborgsund nach Stubbeköbing, wo wir an einem großen Motorsegler anlegten.

Tag 11 Mittwoch, der 31.07.09

Am Morgen liefen wir aus und hatten noch recht viel Wind bis wir gegen Mittag kaum noch Wind hatten. Als wir aber in den großen See des Sundes kamen, wurde der Wind wieder mehr und wir konnten die Vock wieder heraus ziehen. Als der Sund zu Ende war, hatten wir wieder 25kn. Wind und mußten anlegen. Das Problem war nur, dass der Wind uns immer wieder von der Pier im Yachthafen Gedser in Richtung Steine drückten und wir mit Vollgas in eine kleine Lücke mussten, was aber zum Glück mit ein paar helfenden Händen am Steg gut klappte. Als wir ganz fest waren, ging der Sturm wieder auf 37 kn. Und wir aßen etwas zum Abendbrot.

Tag 12 Donnerstag, der 1.08.09

Der Sturm hatte immer noch recht viel Power und wir mussten wieder einen Tag mehr in Gedser verbringen.

Tag 13 Freitag, der 2.08.09

Wir konnten endlich bei gutem achterlichem Wind nach Fehmarn nach Hause segeln und unseren Urlaub mit einem schönen gemütlichem Segeltag und vielen anderen Booten beenden.

Unser Sommerurlaub war außer ein paar Ausnahmen sehr schön und ich freue mich schon auf den nächsten.

FUN TOO in der Ionischen Inselwelt

Gertraud Filgis

Preveza liegt am Eingang zum Amvrakischen Golf. Es ist die Gegend, wo der spätere römische Kaiser Augustus und seine Widersacher Antonius und Cleopatra 31.v.Chr. sich die Seeschlacht von Aktium lieferten. Heutzutage befinden sich im Nordwesten 3 Lagunen, welche durch schmale Nehrungen vom offenen Wasser abgeriegelt sind. In dem Vogelparadies gibt es Salzmarschen und das größte Schilfgebiet Griechenlands.
Wir halten uns an die nette Kleinstadt Preveza am Festland mit Flugplatz. Am Stadtkaj liegt der 45 Fuß Kat „Bright Star Vienna“ Der Eigner liegt gepflegt, braungebrannt und léger im Schatten. Auf die Frage, wie es ihm so gehe, antwortet er: „Waaßt eh, i kaan net genug klaagen“, und grinst. Später sind wir seine Gäste.
Das Herzstück dieses Inselreviers heißt Lefkada/Lefkas. Nach 7 sm befindet sich zwischen einer ebenerdigen Burgruine a.d.13.Jh und einer hohen langgezogenen Muschelsandbank die Einfahrt zu einem Kanal. Zunächst heißt es warten, bis die volle Stunde schlägt. Dann schwenkt die Straßenbrücke, welche Insel und Festland verbindet, zur Seite und ein reger Yachtverkehr in beide Richtungen setzt ein. Sogleich erreicht man die Kleinstadt Lefkada mit mehreren interressanten biblisch anmutenden Kirchen und Glockenstühlen, die aussehen wie Minieiffeltürme. Und sehr netter Atmosphäre voller Geschäfte. Sie bietet einen gr. Hafen, Marina so wie Kai- und Ankerplätze. Ein betonnter Kanal führt nach 4 sm in ein herrliches Segelrevier mit Sandstränden und kristallklarem Wasser in geschützten Buchten. Direkt unter der Georgios Festung wird gebadet. Bestürzt nehmen wir wahr, wie ein ganzer Talabschnitt zur Mülldeponie missbraucht wird. Auffliegendes Plastmaterial landet haufenweise im Meer oder hier, in dieser Badebucht.
Der übliche Nachmittagswind, jetzt raumschots, bringt Fun Too am Ort Nidri vorbei in die fjordähnliche Vlycho Bay, wo locker über 100 Yachten ankern. Und jeder Anwesende verursacht den Zustand, den er beklagt. Wir taufen einen Abschnitt „Schwedisches Viertel“!und einen anderen „Deutsche Bucht“. Auch Charterunternehmen sind vertreten sowie einige Werften.
Es geht vorbei an der Insel Skorpios. Mr. Onassis wusste schon, wo es schön ist. Entlang der Insel Meganisis wechselt die Windrichtung unmotiviert 3 x im starken Düseneffekt hin und her. Dabei geht die Post ab, aber hallo! Nur eine Sekunde Unachtsamkeit, swisch, und die Großschot reißt mir die Brille vom Kopf. Ein paar hundert Euro verschwinden in den Ionischen Fluten. Dumm gelaufen!
Das Tief ist durch und mit dem Barometer steigt auch die Stimmung wieder. Angenehme Nächte bieten Sivota- und Vasiliki Bay mit Tavernen und kleinen Supermärkten, Segnungen der Zivilisation. Abseits in den Cafés sitzen fast nur Männer. Dorfplatz oder Gehweg sind jetzt im Sommer das Wohnzimmer der Nation, wo man gruppenweise zusammen sitzt.
Nach Kap Doukato, der Südwestecke, beginnt eine Landschaft mit hohen weißen, steil ins Meer abfallenden Kalkwänden. Ein Ausflugdampfer erklärt durch das Megaphon den Leuten, was sie eh sehen. Außer Fun Too nehmen morgens noch weitere nicht motorende Yachten an einer Stehparty teil, bis Wind aufkommt.
Unsere nächste Destination heißt Insel Ithaka, die Heimat Odysseus. Darüber in Büchern gelesen, ist die Annäherung irgendwie spannend. Der geschichtlichen Sage nach wird dem Mythos König Odysseus im Iliadenepos

Café-Szene, Meganision
Trockenmarina in Aktio/Preveza

von Homer ein Denkmal gesetzt, in dessem Höhepunkt er als Held um den legendären Kampf um Troja unsterblich wurde. Der listenreiche Odysseus erlebte nach Troja noch 10 ereignisreiche Jahre im Mittelmeer, bevor er zu seinem brav wartendem Weib Penelope heimkehrte. Angeblich stammt er aus der Gegend von Polisbay.

Die Insel empfängt uns mit Fallböen in Frikes und auch in Kioni, dem netten Dorf mit Tavernen, wo der Ankergrund sehr tief ist und deshalb die Yachten „römisch-katholisch" am Kai festmachen. Es geht eng her. Wie mag das erst im Hochsommer sein? Oben in einer engen Gasse steht eine auffällige Erscheinung: ein bärtiger orthodoxer Pope mit langem schwarzen Gewand und hohem so Art Bäckerhut. Hochwürden schnappt sich einen Motorroller und braust davon. Herrlich!

Auf dem Weg nach Vathi legen wir eine Badepause ein, direkt vor einem kleinen Strand, auf 3 m Tiefe, genießen das mediterraine Flair und sehen weiter weg eine große Fähre vorbeifahren. Etwas später kommt unerwartet aus dieser Ecke ein Mini-Tsunami angerollt. Fun Too wird am Heck hochgehoben und über den Anker geschoben in Richtung Strand. Hohe Wellen zerklatschen nebenan an Uferfelsen wie Fontänen, schwappen den Geröllsstrand hoch. Der Rückwärtsgang des Yamaha ist in vollem Einsatz, damit der Kat nicht auf den Kieshang geschmissen wird. Nach der vierten Welle ist der Anker oben und wir suchen das Weite.

Von hohen Bergen kacheln Fallwinde in einen Sund rein. Am Ende der großen Bucht liegt die Inselhauptstadt Vathi, die 1953 bei einem Erdbeben schwer zerstört wurde. Heute zieren neue Häuser die natürliche Hafenbucht, welche leider überhaupt keinen Schutz bietet. Einlaufende Yachten suchen umherirrend vergebens Lee vor den weißen Schaumkämmen und Fallwinden des Maistros, die durch die Gegend fegen. Für 9 Flottillensegler ist ein kleiner Kai reserviert. Die meisten Yachten zerren ungeschützt an ihren Ankerketten in Ermangelung anderer Alternativen.

Der Regie des Windes folgend, segeln wir die nächsten Tage zwischen Astakos am Festland und den Inseln Meganissi, Kalamaos, Kastos, Arkouti und Atokos. Heute ist so ein Tag, wo die Yachten in diesem „leichtwindigen" Revier mit gerefften Segeln Lage schieben. Zwischenhochs wechseln mit Tiefausläufern. Schwarze Wolken ziehen auf, die weißen Segel rundum verschwinden in diversen Buchten. Sonne und hohe Temperaturen sind das beste Futter für heftige Gewitter und bald blitzt und donnert und regnet es. Am Festland zieht eine Gewitterbö vorbei mit einem langen dunklen Rüssel, einer Windhose.

In einer tiefen Bucht im Norden von Menagissi suchen viele Yachten Zuflucht. Es ist überall das gleiche: wehmütig denken wir an die Zeit von vor 30 Jahren zurück, wo wir Segler noch eine Gemeinschaft bildeten. Ob oben in Skandinavien, oder vor 20 Jahren während der Biskays-Fahrt. In England, Frankreich, Spanien. Portugal. Und heute? Die Seglerkameradschaft ist auf der Strecke geblieben. Ja, es löst kaum eine Reaktion aus, wenn man winkt und je länger das Boot, desto arroganter die Besatzung. Es regiert die Anonymität. Nur bei den Flottillenseglern vermischen sich Grillduft und Lachen.

Eigentlich auf dem Weg nach Kefalonia. Ein schwarzes Wolkengebilde am Himmel, das geisterhaft weiße Zirren verschlingt, gibt ein beklemmendes Gefühl. Es ist vorbei mit der mediterranen Sanftmut. Dieser langen Gewitterfront aus Schwüle und Druckfall entkommen wir nicht. Flexible Kursänderung und die Bucht von Sivota gibt wieder mal Schutz, wo Bougainvileaen in allen Farben hängen und Oleander und Hibiskus anheimelnd die Gegend zieren. Dann ist das große Regentief da.

Auslaufen Vlycho-Bucht, Lefkada
Ambelaki-Bucht, Meganision, N-Küste

Zwei Tage später ist Fun Too angelangt in Fiskardo, dem nördlichen Fährhafen der Insel Kefalonia. Er entpuppt sich als reiner Touristenort, der zu 90 % aus gedeckten Tischen entlang der Wasserfront besteht, in Erwartung eines lukrativen Sommergeschäfts. Segler und Restaurantgäste stehen sich auf 3 m Abstand gegenseitig auf die Teller. Furchtbar.
Es folgt ein bergiger Spaziergang zu Leuchtturm und Burgruine und vorbei an den Erdbebenresten von 1953, sowie hoch zu einem prähistorischen Ausgrabungsfeld.
Der wunderschöne Blick in die Straße von Ithaka entlockt uns ein „Ooh"!
und erinnert an den Königssee in Großformat.
Aber der Wind ist instabil. Die Windrichtung springt hin und her, wie unsere Seglerlaune schließlich auch, denn die Geduld wird wieder mal strapaziert. Besonders, wenn „die anderen" vorbeimotoren.
An den Hängen teilweise totaler Kahlschlag und gelbe Narben im Fels. Bedenkenlos wird auch hier die Natur geopfert wegen einiger Luxusvillen.
Ansteuern einer großen Bucht mit dem netten Ort Evfinia samt kleinem Hafen und Fähranleger. Viel Schwell und 8 Reisebusse samt deren flanierender Heerscharen vergraulen uns das Hierbleiben. Nur 4 sm weiter liegt geschützt Sami mit großem Hafen. An 2 Anlegern machen große Fähren fest. Sie verbinden die Insel Kefalonia, die ein beliebtes Reiseziel für ganz Europa ist. Kefalonia ist die größte der Ionischen Inseln und liegt gegenüber der Mündung des Korinthischen Golfes. An den Berghängen gedeihen Zedern und Zypressen und am Berg Ainos mit 1628 m wächst ein dunkler Tannenwald. Steilküsten fallen tief ins Meer. Große Höhlen locken Ausflugsboote an.
2 km Fußmarsch nach Kaaravomilos. Vor dem Hintergrund des unermüdlich sich drehenden Wasserrades schwimmen Enten im ruhigen kleinen See. Sein Süßwasser ist unterirdisch 14 Tage unterwegs und mündet unmittelbar ins Meer. Noch 1 km weiter wird man in der Höhle von Melissani über 120 m tief per Ruderboot unter weiß-gelblichen Stalaktiten gepaddelt.
Ein NW 4 und seine Wellen bringen uns direkt hinein in den Hafen von Poros mit phantastischer Umgebung. In hohe Bergketten senken sich tiefe Täler. Dorf und Tavernen liegen 1 km weit weg.
Das nächste Ziel liegt wieder in Sichtweite, Zakynthos ist die Südlichste der Inselkette, auch sehr bergig. Sie war erster Anlaufpunkt aus diversen Richtungen, wichtig für Handel und Weiterreise und sehr begehrt. Ihre Feinde waren Hunnen und aus N-Afrika die Sarazenen, sie kamen aus dem Morgen- und Abendland. Alle haben überfallen, beherrscht, unterdrückt und gemordet und den Rest besorgte dann die Cholera. Venetien siedelte italienische Landleute an durch Steuererlass.
Ein West 3-5 bringt uns zur kleinen Insel Aghios Nikolaos in die Ormos Skinari Bucht. Starke Fallwinde fauchen in den kleinen Hafen. Der Hafen der Hauptstadt Zakynthos ist voller Fähren und Ausflugsboote. Es ankern Kreuzfahrer zwischen vorbeiflitzenden Windsurfern. Spaziergang zu Markus- und Solomoplatz. Nikolaos- und Dionysoskirchen mit freistehenden Campanile. Dann den Hügel Bochali hoch. Auch vor dieser Burg haben die Götter den Schweiß gesetzt. Kühlen Labsal gibt es in der Taverna.
Das Kap Geracos ist umrundet und gibt den Blick frei auf die schöne Lagana Bay, eine Landschaft mit Inseln, wo Falken im Aufwind schweben. Der Ort Lagana ist ein neuzeitliches Billig-Touristen-Ghetto, mit Ramschläden, voller Alkoholregalen, wo sich am Ufer Snackbars und Pizzas en mass reihen und die Luft nach billigem Pommesfrittes-Öl stinkt. Und Jugendliche, fern der Heimat, bis in die Puppen sich amüsieren ... Segeln und Ankern ist hier nur begrenzt erlaubt und wird durch Koordinaten vom „National Marine Park of Zakynthos" vorgegeben. Die Bucht heißt auch Turtle Bay

Port Leone, Insel Kalamos
Port Polis, Insel ithaka
Hafen Kastos, Insel Kastos
Aghios Nikolaos, Insel Zakynthos, NE-Küste
Ormos Vromi, Insel Zakynthos, W-Küste

Beitrittserklärung

Hiermit erkläre ich meinen Beitritt zum Verein MULTIHULL DEUTSCHLAND, Verein von Mehrrumpfseglern e. V.
Jahresmitgliedsbeitrag 50 EURO

Name und Vorname

Straße | Kat | Tri | Proa | Mono | (bitte ankreuzen)

PLZ, Ort | Bootstyp | Baujahr

Beruf | Bauwerft

Telefon | (privat) | (Geschäft)

Mobil | Telefax | E-Mail

Datum | Unterschrift

Sämtliche Angaben werden nur vereinsintern und nicht kommerziell verwendet oder weitergegeben.

Ermächtigung zum Lastschrifteinzug

Zahlungsempfänger: MULTIHULL DEUTSCHLAND, Verein von Mehrrumpfseglern e. V.

Name und Anschrift des Kontoinhabers

Hiermit ermächtige ich Sie widerruflich, die von mir zu entrichtenden Beiträge gem. § 10 der Satzung bei Fälligkeit zu Lasten meines Kontos durch Lastschrift in EURO einzuziehen.

Bankverbindung

Bankleitzahl | Kontonummer

Datum | Unterschrift

Bitte senden an ➔ *Claas Schwandt • Nachtigallweg 1 • 28790 Schwanewede*

Für unsere Mitglieder im Ausland:

Bitte begleichen Sie Ihren Beitrag nach Gebührenrückfrage bei Ihrer Bank per Überweisung oder per Barzahlung:
Landessparkasse Oldenburg, BLZ 28050100, Konto-Nr. 062426747

Meldung & Ummeldung

zur Yachtliste von MULTIHULL DEUTSCHLAND

Bootsart Katamaran Trimaran Proa Mono

Bootstyp Baujahr

Bauwerft Selbstbau

Lüa Büa Tiefgang Segelfläche Gewicht

Bootsname

Revier Heimathafen

Rufzeichen der Funkstation

Name und Anschrift des Eigners

Bitte senden an ➔ *Claas Schwandt • Nachtigallweg 1 • 28790 Schwanewede*

Anschriftenänderung

Name und Vorname

Anschrift *alt* Anschrift *neu*

Straße

PLZ, Ort

Telefon privat Telefax

Telefon Geschäft

Mobil E-mail

Falls sich durch den Umzug Ihre Bank- oder Kontonummer geändert haben, bitte unbedingt auch die Einzugsermächtigung neu ausfüllen!

Bitte senden an ➔ *Claas Schwandt • Nachtigallweg 1 • 28790 Schwanewede*

und ist ein Biotop für die Schildkröte Caretta-caretta, die über 100 Jahre alt werden kann. Graugrüne Panzer gleiten unter der Wasseroberfläche langsam an uns vorbei. Im Licht des Vollmondes tauchen tennisballgroße Köpfe hoch, um Luft zu holen und verschwinden wieder lautlos. Sie haben ihr eigenes Navi-System. Zwischen Juni und August kommen sie von weit her, um am Strand Gruben zu graben und ca 120 Eier zu legen. Diese werden von der Sonne ausgebrütet. 55 Tage später versuchen die Kleinen das rettende Meer zu erreichen, wo ihre unbekannte Reise beginnt. Für Fun Too ist die Reise entlang der Ionischen Inseln hier beendet. Wie es weiter geht? Evtentuell Peleponnes? Schau ma mal.

MHD-Pfingsttörn 2010

Wer auf den Geschmack gekommen ist, hat vom 25. 5. - 4. 6. 2010 Gelegenheit, die meisten der von Gertraud beschriebenen Orte selbst kennen zu lernen.
Wir bieten eine lockere Flotillensegelei für Eigner an, die vielleicht auch bereit sind, die eine oder andere Koje zur Verfügung zu stellen. Wir vermitteln gerne - eventuell anfallende Unkostenbeiträge bitte selbst mit den Skippern regeln.
Anreise ins Revier mit Schnellfähren ab Venedig/Ancona nach Igoumenitsa (Minoan Lines, Anek Lines, Superfast Ferries) und dann mit dem Pkw oder Bus nach Preveza/ Vlycho oder alternativ mit dem Flieger (Air Berlin, nur dienstags, ab Düsseldorf, Stuttgart, München nach Preveza). Zubringer nach Vlycho/ Lefkada mit Bus, Taxi oder privat organisiert.
Falls bis zur Hauptversammlung Interesse an diesem Törn zu spüren ist stelle ich eine Info-Mappe für die Teilnehmer zusammen.
Klaus Ehm, redaktion@mehrrumpfboote.de, Tel. (07236) 130639, Mobil (01515) 6163709
(Siehe auch Info und Revierkarte, Seite 7)

Zakynthos-Stadthafen: Platz zum Abwinken für flachgehend

One-house-bay, Insel Athoko

Neues aus der Karibik von der IMAGINE

Albert Stöcker

Über Trinidad gehen die Meinungen extrem auseinander, doch bei allem Ärger mit Dreck, Gestank, Schwell und Lärm, neben hohen Preisen und pingeligen Zollbestimmungen bleibt die unumstrittene Tatsache, daß es hier in der Karibik der einzige Platz außerhalb der Hurrikanzone mit umfassenden Versorgungseinrichtungen ist.
Wir kamen hierher zurück, trotz des festen Vorsatzes „nie mehr" nach unserem letzten Aufenthalt. Wir wollten nämlich doch noch ins Orinoco Delta, genauer in den Rio Manamo. Genaue Karten gibt es von der Gegend nicht, doch andere Segler haben Beschreibungen und Wegpunkte zur Verfügung gestellt, und die gibt es es eben nur hier in Chaguaramas.
Ende Juni fuhren wir für drei Wochen in den Rio Manamo, ein unvergeßliches Erlebnis. Wir lagen die meiste Zeit vor einem Dorf der Warao Indios vor Anker, mit denen wir Streifzüge in den Urwald unternahmen und etwas von ihrem Leben mitbekamen. Sie leben in offenen palmwedelgedeckten Pfahlbauten über dem Fluß, schlafen in Hängematten, kochen über dem offenen Feuer und sind sehr freundlich und aufgeschlossen. Der Kontrast ist extrem. In Trinidad hunderte von Schiffen und Seglern. Nur 50 nm entfernt sahen wir die ganze Zeit kein anderes Schiff, wir waren in einer anderen Welt, in einer anderen Zeit.
Das nächste Ziel war Ende Juli die Insel Margarita in Venezuela, die wir mit einem Abstecher zu den Testigos erreichen wollten. Wegen Piratengefahr im Bereich der venezolanischen Nordküste fuhren wir erst Richtung Norden, um nach ca. 40 nm Richtung Testigos abzubiegen. Wie üblich herrschte Nordostwind mit 15-20 kn, in Böen auch bis 25 kn. Wir knüppelten wieder gegenan, 1. Reff im Groß und SW-Fock mit 6-8 kn Fahrt, die übliche Karibikgurkerei. Der Luvrumpf schlägt immer wieder in die kurze steile Welle, daß das ganze Schiff erzittert, dabei habe ich doch schon sehr schlanke Rümpfe v.a. im Vorschiffsbereich.
Und dann passiert es. Ich sitze auf der Steuerbank, Jutta liegt im Salon, plötzlich ein berstendes Krachen und mit einem Schlag ist das kpl. Rigg verschwunden. Aus dem Augenwinkel sah ich noch, daß der Mast wohl in sich zusammengeknickt ist, jetzt hängt alles an der Backbordseite und bis auf die zerstörte Seereling scheint es keine größeren Schäden gegeben zu haben. Das registrieren wir aber erst später, erstmal sind wir total geschockt, worst case, was nie hätte passieren dürfen, jetzt ist es passiert. Tausend Gedanken schießen durch den Kopf, was tun, warum, aus und vorbei?!
Das Rigg ist kpl. untergetaucht, nur der Baum hängt noch an der Schot und schaut am Heckkorb halb aus dem Wasser. Da der Mast geknickt ist, befürchte ich daß er u.U. Schäden am Unterwasserschiff anrichten könnte.
Bei dem Wellengang ist der Aufenthalt an Deck gefährlich, es ist naß und die Reling fehlt. Trotzdem machen wir einige Versuche, mittels diverser umherliegender Leinen über die Winsch was zu bewegen, doch es ist zwecklos. Die Dämmerung setzt ein und schnell wird die Nacht einbrechen. Schließlich entscheide ich, alles zu kappen, die Umstände lassen mir das Risiko für Schiff und Mannschaft als zu hoch erscheinen gegenüber einem evtl. Nutzen. Zum Glück kann ich die Bolzen der Wantenspanner lösen, wenn auch teilweise nur mithilfe eines Hammers.
Die Schoten sind schnell gelöst. Wie zum Abschied schaut zum Schluss nochmal der Mastkopf aus dem Wasser und ich sehe, dass Wanten und Vorstag noch befestigt sind, also

muss wohl etwas im Bereich der Diamondverstagung gebrochen sein.
Unter Motor geht es zurück nach Trinidad, wo wir gegen 22 Uhr eintreffen und vor Anker gehen. Die ersten Tage sind wir wie gelähmt, denn eines scheint fest zu stehen: das ist das Ende unserer Reise. Rund 30 000 Euro hatte das Rigg gekostet, auch etwas Gebrauchtes scheint uns angesichts meiner schmalen Rente jenseits aller Erwägungen.
Doch dann setzt eine riesige Welle der Hilfsbereitschaft ein und innerhalb einer Woche wendet sich das Blatt von tiefer Niedergeschlagenheit zu neu erwachtem Tatendrang. Seglerfreunde vor Ort und über E-mail aus Europa und der westlichen Karibik leisten uns tatkräftigen und moralischen Beistand und sind sich einig in Einem: never give up! Von wegen „aus der Traum“ schreibt Jochen von der Bluesong und Ralf meint: „Freut Euch doch, ihr seid gesund“. Die „Akkas“ schauen sich auf Grenada nach Masten um und Frank setzt von Gran Canaria aus einen Hilferuf ins Internet. Wir bekommen Tips, wo ich nach Masten und Zubehör suchen kann und eines steht fest: Trinidad ist weit und breit der beste Platz für solch ein Unglück. So sammle ich ausrangierte Wanten und bekomme vom ortsansässigen Aikane Katamarancenter 3 ältere Catanasegel geschenkt. Den Durchbruch gibt der Anruf eines Seglers, der mich auf einen wohl verfügbaren Mast aufmerksam macht.
Ein österreichischer Geschäftsmann hier in Trinidad hat sich eine ältere Privilege 49 gekauft und das Rigg gegen ein größeres ausgetauscht. Das komplette vorherige Rigg mit Segeln, Winschen und Rollfock verkauft er mir für 1.500 US$.
Drei Monate gab es reichlich Arbeit um alles vorzubereiten und Reparaturen und Änderungen vorzunehmen, doch jetzt steht der Mast wieder und den Rest schaffen wir auch noch.
P.S.: Ursache des Dilemmas war wahrscheinlich ein Bruch im Bereich der unteren Diamondverstagung. Die 12 mm Wanten und Vorstag hielten. Bei dem 18,5 m topgeriggten Mast war wohl der Stauchdruck zu groß. Mastprofil- und Drahtseilstärken hatte ich aus meinem Plan und auch aus den Unterlagen der Outremer 45 entnommen, auch die Dimensionierung der 8 mm Diamondverstagung.

stoecker-imagine@gmx.de

Katamarancharter weltweit
mit und ohne Skipper
Tauch-Segel-Turns
Luxus-Charter
werftunabhängig

Über 10 Jahre
Spezialist in Sachen
Kat-Charter

MULTIHULL CHARTER
Astrid Haupt • Roonstr. 20 • 58089 Hagen
Tel. 02331/334895 • Fax/335410
e-mail: office@multihull-charter.com
Internet: www.multihull-charter.com

FORMATsystem
GERMAN MULTIHULLS
Pläne Bausätze Ausbaukats Spezialzubehör
FORMATsystem, jürgen Peter, Holtenauer Straße 74, 24105 Kiel, Fon +49 431 330 316, Fax +49431 330 317
www.format-system.de info@format-system.de

Die besten Ankerplätze - Deutsche Ostseeküste

Erwin Ramin **Stand: 2009**

2 x 4 Ziffern = Urlaubsglück?
Ich habe hier aus meinen 8-jährigen Logbuchaufzeichnungen bzw. GPS/C-Map-Positionen die besten Ankerplätze ermittelt.
Historie: Im Schriftwechsel vor vielen Jahren mit Dr. Neuber hatte ich um Bekanntgabe der besten Ankerplätze gebeten, um diese für die weltweite Fahrt zu nutzen. Auf mein Argument: „Die Spatzen seien schlauer als wir Menschen, denn wenn einer Futter fände würden diese es den anderen mitteilen und alle würden davon profitieren“ bekam ich seine Zusage. Mittlerweile ist mir bekannt, dass Weltumsegler Revierinformationen intensiv vor Ort austauschen. Internetverbindungen ermöglichen aktuelle Bild- und Textinfos, s.ggf www.baju-sailing.de.

Hier also meine besten Ankerplätze, die sich auch dadurch auszeichnen, dass beim Vertreiben (Winddrehung) meistens Sand oder Schilf hinter dem Heck ist.
Viele Plätze sind wegen der geringen Wassertiefen nur Multihull-tauglich. Zu beachten wäre: Bei ungünstigen Starkwinden kann es Abweichungen bis 1 Meter geben!! Folgende Ankerplätze wären ideale Intim-Treffpunkte zum Erfahrungsaustausch, da Rundumschutz: Riek, Selliner See, Wamper Wiek, Rerik, Heiligenhafen, Kappeln.
Wer noch bessere Plätze kennt (ganze Ostsee, Rundumschutz), bitte mitteilen an raminerwin@web.de. Weitere Einzelheiten siehe www.archenoah.baju-sailing,de oder google-earth.

Usedom/Ruden/Oie(?)

Riek	54 03.73N/13 58.57E	2005 war noch Anladen im Schilf möglich
		Koserow unverbauter Strand, Kurtaxe, Netto ?
Mövenort	59.99/51.51	oder um die Ecke bei W/NW-Wind
Bei Karlshagen	06.58/48.15	vorher/nachher - Raketenmuseum Peenemünde
Ruden	12.32/46.00	man soll nur an Land schwimmen !

Rügen/Hiddensee/Darß

Zicker See	17.05/41.84	bei den Fischern
Selliner See	22.17/41.16	2008 an den Stegen kostenlos, Netto, Lidl
Palmer Ort	13.45/23.37	Strandleben
Glewitzer Wiek	15.09/19.15	Landgang für Spezialisten
Wamper Wiek	18.17/09.44	an Wochenenden Einheimischen Vortritt lassen
		Feuer nur in einer Tonne
Altefähr	19.69/07.50	Zugang über Hafenbecken
?	20.01/06.75	zum Baden besser, da Strand
Stralsund	19.31/05.39	Katharinenkloster+Ozeaneum
Klintorisbucht	29.54/04.72	Fußweg zur Seeseite
Neuendorf	31.35/05.74	mit dem Rad nach Vitte einkaufen, Edeka
Südl. ?	29.67/03.91	Westseite bei Starkwind-Ost, baden
Banzelvitz	31.12/24.90	Spaziergang oben herum
Bei Ralswiek	29.02/26.72	Fußweg zu Störtebecker
Bei Lietzow	29.23/30.00	Strand

Breege	36.63/21.32	mit dem Rad nach Juliusruh, Kap Arkona
Bei Dranske	37.15/13.70	oder weiter südlich, Übergang zur Seeseite
Reede Bock	26.44/02.75	innerhalb der Bojen bleiben, WASPO ermahnt !
Ahrenhoop	54 22.50/12 24.19	nur bei O-Lage, auch nördl./südl.
Hohe Düne	10.75/06.29	Strand, Schutz durch Mole Yachthafen

Mecklenburger Bucht

Wustrow	54 02.30/11 30.80	zum Baden
Werder	01.72/32.38	wenn man nicht nach Rerik will
Rerik	06.16/36.42	auf Netze achten, kurzer Weg Seeseite, Edeka
Kirchdorf	53 59.66/11 26.45	
? weiter südl.	58.37/26.05	
Wismar-Hoben	55.05/24.90	Grillstrand bei IMM 2003
Großenbrode	20.75/04.19	
Burgstaaken	25.08/11.29	flach !!

Kieler Bucht

Orth	26.705/03.13	extrem flach, Steine !!
Heiligenhafen	54 22.25/10 59.88	Einfahrt schwierig, neben Rinne flach, Aldi, Lidl
Haifischbecken	26.02/10.21	auf Taucher achten
Tirpitzmole	21.18/08.55	wahrscheinlich nicht erlaubt ?? (2005?)

Schlei

Bei Maasholm	54 40.52/09 59.58	keine Landanbindung
Maasholm Werf	41.25/59.48	Ankerplatz wenn Baltic-Cup
Buckhagen	41.57/58.54	gegenüber, flach, Leine an Baum (s.Bilder 2009)
Ellenberg	40.54/57.30	oder auf Strand fahren, Lagerfeuer möglich
Kappeln	39.46/56.36	zu Fuß zu Aldi/Lidl/Sky
Arnis	37.63/55.80	am Strandbad
Pageroe	36.73/52.75	Windschutz durch Wald, ruhig
Lindaunis	35.75/50.12	Vorsicht Hochspannungsleitung !!
? gegenüber	35.40/50.85	
Beim Landarzt	35.35/48.58	Eisenbahn stört
Liebesinsel	32.46/44.56	Grillplatz mit Tisch, Lagerfeuer
Missunde Camping	31.31/43.51	stinkender Mud, besser Boje
Missunde Wald	31.04/42.90	Spaziergang Steilküste
Große Breite	30.37/42.14	vor Steilküste bei O-Lage

Flensburger Förde

Wackerballig	45.42/52.45	Radtour Birk
Nördlich davon	45.75/52.65	zum Baden bei O-Lage
Habernis	47.82/47.64	Lagerfeuer möglich
Holnis Strand	51.20/35.55	
? Nordseite	52.69/35.75	
Grenze Dänemark	49.82/25.35	mit Rad nach Flensburg

ALINGHI - Verteidigung des 33. Americas Cups

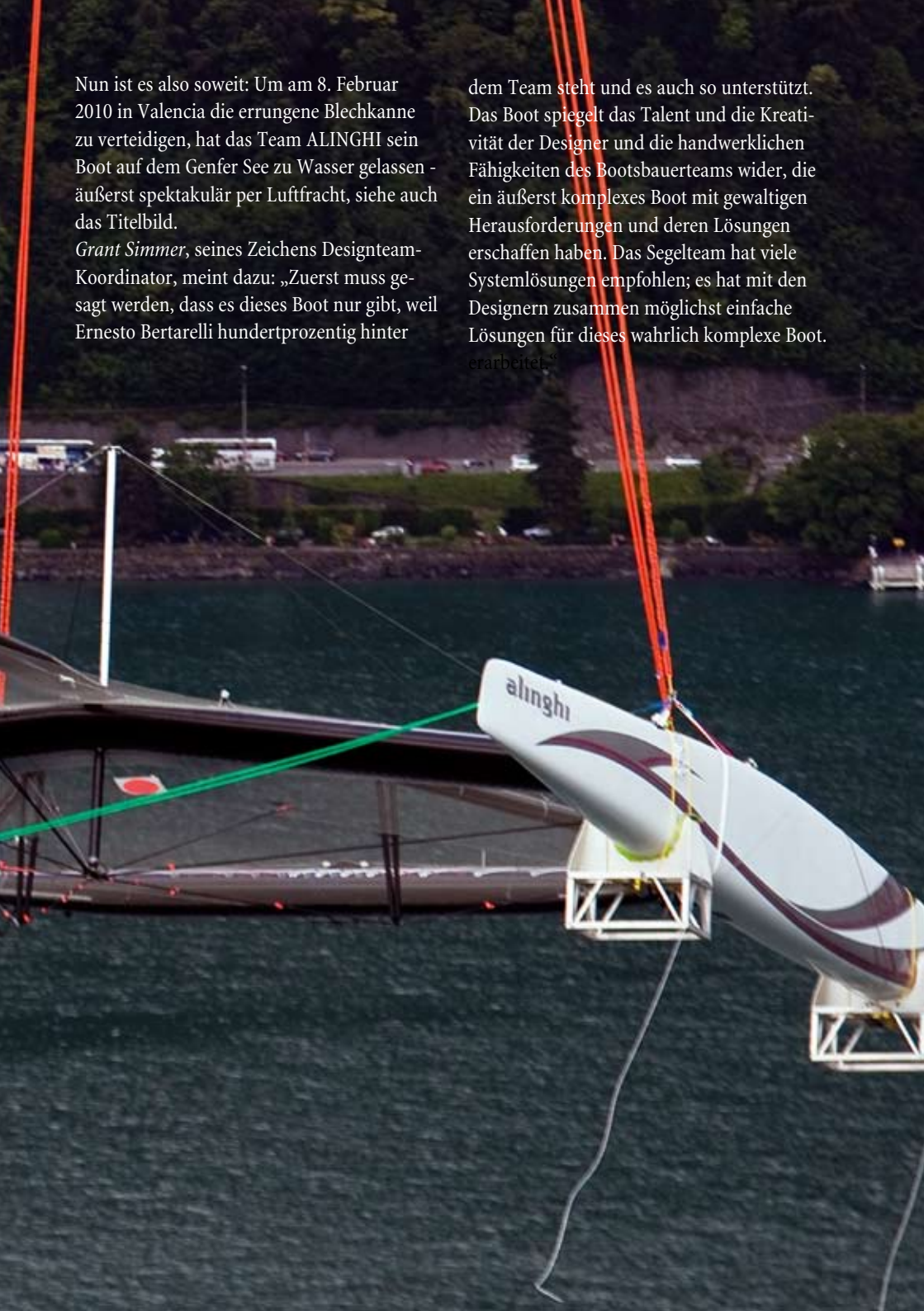
Klaus Ehm

Die Verweigerungshaltung des englischsprachigen Seglerestablishments ist schon krass: Seit 1851 wird in bleitransportierenden Einrumpfbooten, sog. Monomaranen, um eine Blechkanne gerungen. Erst ein Schweizer, Ernesto Bertarelli, transformiert dieses Ereignis, in der Auseinandersetzung mit einem egomanen amerikanischen Softwaremillionär, in einen Wettstreit bleiloser Segelboote. (Das unsportliche Intermezzo eines gewissen Dennis Conner „Bleifrei versus Bleitransporter“ wollen wir hier nicht weiter betrachten.)

Foto: Stefano Gattini/Alinghi

Nun ist es also soweit: Um am 8. Februar 2010 in Valencia die errungene Blechkanne zu verteidigen, hat das Team ALINGHI sein Boot auf dem Genfer See zu Wasser gelassen - äußerst spektakulär per Luftfracht, siehe auch das Titelbild.

Grant Simmer, seines Zeichens Designteam-Koordinator, meint dazu: „Zuerst muss gesagt werden, dass es dieses Boot nur gibt, weil Ernesto Bertarelli hundertprozentig hinter dem Team steht und es auch so unterstützt. Das Boot spiegelt das Talent und die Kreativität der Designer und die handwerklichen Fähigkeiten des Bootsbauerteams wider, die ein äußerst komplexes Boot mit gewaltigen Herausforderungen und deren Lösungen erschaffen haben. Das Segelteam hat viele Systemlösungen empfohlen; es hat mit den Designern zusammen möglichst einfache Lösungen für dieses wahrlich komplexe Boot. erarbeitet."



Rolf Vrolijk, Chefdesigner: „Wer das Boot zum ersten Mal sieht ist erstaunt darüber wie leicht und zerbrechlich es erscheint - das ist der erste Eindruck. Es zu bauen ging nur im Team, sowohl im Entwurf wie in der Ausführung; es ist das Ergebnis einer gewaltigen Anstrenung und spricht deshalb für die Qualität des Teams. Dieses Boot ist die Basis zum Weiterentwickeln. Wir wollen in den kommenden Wochen soviele Informationen sammeln wie nur möglich und diese mit den Vorhersagen abgleichen. Das wird uns helfen, den Stand festzulegen und von dort aus weiter zu optimieren. Uns stehen etliche Möglichkeiten zur Verfügung ins Konzept einzugreifen, aber zunächst benötigen wir erst mal eine solide Grundlage zum Weiterforschen."

Murray Jones, Stratege und Verantwortlicher für Mast und Rigg: „Dieser Mehrrümpfer ist ganz anders als das, was Sie bei großen Booten bisher gesehen haben. Er ist eher ein kleines Boot, das hochvergrößert wurde. Er ist ein in höchstem Maße ausgearbeiteter und entwickelter Leichtbau. Er ist ein Kunststück. (Anm.: Stichwort „Kohlefaser"). ALINGHI 5 ist eine Weiterentwicklung von Schweizer Segelbooten wie dem 41 Füßer LE BLACK. Das Grundkonzept stammt von LE BLACK, aber alles andere stammt vom Alinghi-Designteam, das mit einem weißen Bogen Papier ohne vorgefertigte Multihull-Ideen begonnen hat. Wir fingen an sie zu entwerfen und zu bauen und wir haben jede Menge Segel- und Testzeit auf LE BLACK und in der 35er-Klasse verbracht, bis wir einige Ideen aufgreifen konnten, die uns beim Segeln dieser Boote gekommen sind. Der Fokus unseres Konzeptes, des Designs und des Baues muss sich nach dem richten, was die Stiftungsurkunde fordert: Ein up-and-down Rennen über 20 Meilen.

Wir kümmern uns nicht groß um das andere Team, sondern schauen zu, dass wir so schnell wie möglich werden. Das ist eine Riesenaufgabe für unser kleines Entwicklungsteam - die Ergebnisse werden bald zu sehen sein."

ALINGHI 5 ähnelt dem Entwurf von Pete Gossens TEAM PHILLIPS (120 x 80 Fuß, 36,60m x 24,40 m) mit feinen wave piercing-Bügen und fehlendem Vorderbeam. Es gibt nur einen Mittel- und einen Heckbeam. Obwohl die Rumpfstruktur im Bereich des Mittelbeams und der Schotten hoch belastet wird, sollen die Kräfte mittlerweile handhabbar sein. (TEAM PHILLIPS ist bekanntermaßen zerbrochen).

Die Riggfrage ist hochspannend: Der hochgezogene Mittelbeam lässt einen Mast an dieser Stelle erwarten. Wird es ein Flügelmast?

Foto: Stefano Gattini/Alinghi

Sicher skippern!

HAMBURGER YACHT-VERSICHERUNG
Schomacker Versicherungsmakler GmbH
Katharinenhof, Zippelhaus 2 · 20457 Hamburg

Performance Cruising Catamarans Flat Panel Wood Epoxy

KONZEPTE
KASKOS
BERATUNG
LEISTEN
HARZE + HÄRTER
BOOTSBAU-SPERRHOLZ
BAUSÄTZE
SCHABLONEN
RÜMPFE
DEKOR-DESIGN & BESCHRIFTUNG

Xcat multihulls

www.x-cat.de H. Scheppelmann Fon: 0531/ 263 5995 email: hsberater@web.de

Ein Segelboot, hochtechnisch und sportlich zugleich, zum erschwinglichen Familienpreis. Leicht soll alles sein – das Segeln, das Trailern, das Slippen und das Pflegen. Corsair Marine lässt immer wieder alles überarbeiten, lässt neue Entwicklungen einfließen, verbessert die technischen Konstruktionen und steigert die Leistung, reduziert das Gewicht und vergisst dennoch nicht, an das schöne Design und die Sicherheit zu denken.

Corsair Marine Deutschland
(Deutschland, Österreich, Schweiz)
Wettersteinstraße 16
D- 82024 Taufkirchen
Tel: 089-3082344
aws-werner.stolz@t-online.de
www.corsair-germany.com
www.corsair-challenge.com

CORSAIR MARINE INTERNATIONAL

Corsair Dash 750 Corsair Sprint 750 Corsair 28 Corsair 31 Corsair 37 Corsair 50

Neu: ASTUS 22.1

Christoph Wentland

Die Astus Werft in Frankreich ergänzt ihr Programm nach oben, und hat auf der Bootsmesse in Paris den neuen Astus 22.1 vorgestellt. Mit diesem Schiff hat die Werft erstmals ein Modell mit 4 Kojen und Crusingausstattung im Programm. Beheimatet in der Nähe vom Lorient, dem Multihull-Mekka in der Bretagne, ist die Werft spezialisiert auf kleine Daysaling-Trimarne mit Schlupfkajüte. Die Schiffe sind einfache und sehr robuste Daysailer, die für das anspruchsvolle Segelrevier dort konstruiert wurden, mit einem sehr guten Geschwindigkeitspotential.
Basierend auf den guten Erfahrungen mit der bisherigen Daysailer-Reihe wurde ein sehr kompaktes Fahrtenschiff entwickelt, welches mit 6,65 m Länge den preislichen und gewichtsmäßigen Einstieg in das Multihull-Fahrtensegeln neu definiert.
Mit 28 m² Segelfläche am Wind und 655 kg segelfertigen Leergewicht erreicht der Astus 22.1 mühelos hohe Geschwindigkeiten. Ein 25 m² Gennaker und 30 m² asymmetrischer Spinnaker am Bugspriet gewährleisten dies, auch bei leichtem Wind. Das große Cockpit ist ca. 1,80 m breit, bietet genügen Platz für 8 Personen. Zwillingsschwerter sind so in die Kajüte integriert das durch diese kein Patz verbraucht wird und erstaunlich viel Innenraum für diese Schiffsgröße geschaffen wird. 4,60 m Gesamtbreite und Schwimmer mit 850 Litern Auftrieb gewährleisten hohe Stabilität, auch in schwerem Wetter. Zusätzlich ist der Rumpf des Astus 22.1 mit Polystyrene ausgeschäumt, und macht das Boot so unsinkbar.
Durch sein geringes Gewicht von 655 kg ist der Astus 22.1 gut mit einem Wagen der unteren Mittelklasse zu trailern und unterwegs leicht zu manövrieren. Durch eine Maststellhilfe kann problemlos einhand der Mast gestellt werden.
Die Teleskopausleger geben dem Schiff eine Transportbreite von 2,5 m und ermöglichen ein einfaches Slippen in eingefalteten Zustand. Erst auf dem Wasser wird das Schiff auf die Segelbreite von 4,60 m gebracht.
Ein Trailerboot mit einem Gesamt-Trailer-Gewicht von 1.000-1.200 kg je nach Ausstattung, Motorisierung, Zubehör und Anhänger. Dies ermöglicht ein schnelles trailern auch zu fernen Segelrevieren.

Technische Daten ASTUS 22.1

Länge Mittelrumpf	6.65 m
Länge über alles	7.95 m
Breite getrailert	2.53 m
Breite max.	4.60 m
Großsegel	19 m²
Genua	9 m²
Masthöhe	8,5 m
Tiefgang Mittelrumpf	0,32 m
Tiefgang max	1,30 m
Verdrängung netto	655 kg
Verdrängung max	1.380 kg
Motorisierung max.	9 PS
CE Kategorie	C 5 Personen
	D 7 Personen
Konzept	JH POMMOIS
Entwurf	Stéphan VALLET
Basispreis segelklar (inkl. MwSt.)	35.890 Euro
Optionen	diverse Pakete
Info, Vertrieb	Generalimport Astus-Boats Bahnhofstraße 3 31028 Gronau (Leine) Tel. +49 162–33 10 487 Tel. +49 5069–1836 info@yacht-netze.de

ASTUS 22.1

Autarke Stromversorgung kleiner Yachten

Christoph Wentland

Schon zu Anfang unserer Segelei, vor über 15 Jahren waren wir bestrebt unsere Schiffe mit einer möglichst autarken Stromversorgung auszustatten, um möglichst große Unabhängigkeit zu genießen. So waren wir es vom surfenden und Strandcat segelnden herumzigeunern mit diversen Selbstbau-Campingbussen in ganz Europa, Afrika und den nahen Osten seit über 10 Jahren gewohnt.
Damals gab es außer Campingplätzen keine echten Stellplätze für Wohnmobile mit der Möglichkeit einer Stromversorgung. Dementsprechend waren wir auch bez. Strom Selbstversorger und übernachteten frei und zufrieden ohne Stromanschluß in ganz Europa. Sicherheit war kein Thema,wir waren noch jung, und die Zeiten waren auch anders.
Zeitgleich mit unserer Tochter bekamen wir unser erstes „Wohnsegelboot“, eine Telstar 8M, die natürlich auch möglichst autark sein sollte, um wirklich unabhängiges Segeln mit längeren Ankerzeiten zu ermöglichen. Nach sehr guten Erfahrungen mit Solarzellen bei den Campingautos bekam das Schiff natürlich die gleiche Energieversorgung. Ein mit 75 Watt sehr leistungsfähiges 40-zelliges Modul von Sun Ware. 40-zellig, weil so auch bei Teil-Abschattung noch ausreichend Ladespannung zur Verfügung steht. Das genügte mit einem einfachen Laderegler und einer mittelgroßen Batterie für ausreichend Strom. Allerdings hatten wir schon damals Halogen-Beleuchtung und keinen Kühlschrank und es wurde kaum nachts gesegelt.
Die Schiffe wurden größer, die Ansprüche stiegen, und es wurden der Zeit und den Möglichkeiten entsprechende Lösungen gefunden. Unser F-31 hatte zwei von den 40-zelligen 75W Sunware Zellen, eine dicke Batterie, und einen elektronischen Regler. Betrieben wurden damit eine fest eingebaute Kompressorkühlbox, Halogenbeleuchtung, LED-Navi-Lampen, ein kleiner Wetterempfänger, Autopilot und ein Weltempfänger. Beim Trailer-Segeln in der südlichen Sonne war mit den zwei 75 Watt Panels die Versorgung ausreichend, allerdings war die Kompressor-Kühlbox ein sorgfältiger Selbstbau mit besonders dicker Isolierung, und wurde immer nur auf kleiner Leistungs-Stufe betrieben.
Mit Anschaffung des Corsair 37 und des damit einher gehenden Platzangebotes wurde alles anders. Zwar wurden wieder zwei von den 40er 75 W. Sunware angeschafft, aber es war von vornherein klar, das die Versorgung knapp werden würde, ganz einfach, weil der Bedarf diesmal deutlich größer war.
Der C-37 verfügt über einen Groß-Serienkompressor-Kühlschrank für Yachten in der Größe eines Haushaltskühlschranks, und der verbraucht doch einiges mehr als unsere kleine, dreifach isolierte Selbstbau-Box. Zwar ist die gesamte Beleuchtung und die Navi-Lampen in modernster LED-Technik ausgeführt, doch in der Summe ist das auch nicht zu vernachlässigen. Plotter, ein stärkerer SPX 5 Autopilot, extrem leistungsstarke, und damit verbrauchsstarke, elektrische Wasserpumpe,Plotter, ein Allband-Wetterfax-Empfänger mit Drucker, VHS, ein leistungsfähiges Audio-System, ein oft mitlaufender Notebock mit Navigationsprogramm, sowie DVD-Player für die Tochter, und diverse Ladegeräte taten ein übriges. Auf dem IMM in Kopenhagen bekamen wir keinen Platz mehr mit Landstrom, und nach knapp zwei Tagen war nichts mehr in der 90 A AMG Verbrauchsbatterie. Das war zu erwarten gewesen, und nachdem durch Verlegen ein Laden mit Landstrom ermöglicht wurde, war nach ein paar Stunden alles wieder gut. Das Wissen,

das ein Ankern für mehr als 1 – max. 2 Tage nun nicht mehr möglich ist, blieb und gefiel uns ganz und gar nicht. Da mußte dringend nachgerüstet werden. Die Frage war allerdings wie. Weitere Solarzellen würden weiteren Platz beanspruchen, und weiteres Gewicht ins Schiff bringen, ganz zu schweigen von der Tatsache, dass jede Zelle mit knapp 800 Euro zu Buche schlägt. Für eine weiterhin absolut autarke Stromversorgung wären nach einer kurzen überschlägigen Rechnung ohnehin mindestens 100 Watt zusätzlich erforderlich gewesen.
Also mindestens eine große und eine kleine Zelle, weil das preislich und gewichtsmäßig wenig Sinn macht, hätte ich zwei weitere 75 Watt Zellen gekauft, also knapp 1.600 Euro ausgegeben. Dafür bekommt man auch schon eine Brennstoffzelle. Die hat zwar mit „nur“ 3000 voraussichtlichen Betriebsstunden eine begrenzte Lebensdauer, liefert dafür aber Strom rund um die Uhr, also auch bei Nacht oder starker Bewölkung. Überlegungen, die ich nach unserer Rückkehr einmal in Ruhe genauer recherchieren wollte. So hatte der ebenfalls Corsair segelnde Vereinskollege Peter Meincke ja auch schon über seine durchweg positiven Erfahrungen mit der Brennstoffzelle im Bo(o)ten berichtet. Auch der Eigner des C-37Carbon, den ich gut kenne, hatte mir voller Begeisterung über diese neue Technik der Stromversorgung berichtet.
Mit der Ruhe war es dann nichts. Eine Woche nach unserer Rückkehr ging das Schiff erneut in Charter, und kam nach einer Woche mit einem zerstörten Panel zurück. Die Kunden hatten mitten auf das lose auf den Seiten-Netzen gelaschte Panel getreten und es fast in zwei Teile getreten. Jetzt waren wir in Zugzwang, mit nur einem Solarpanel hätte das Schiff bei der nächsten Charter evtl. schon bei nur einer kompletten Nachtfahrt Schwierigkeiten mit der Stromversorgung bekommen.
Nach einer kurzen Rücksprache mit dem C-37 Carbon Eigner bestellte ich kurzentschlossen eine EFOY Brennstoffzelle mit 900 Watt, in der Absicht diese in Kombination mit dem verbliebenen Solar-Panel zu betreiben.
Die fachgerechte Installation von Zelle, Bediengerät und Tankpatrone bedurfte einiger Überlegung, bereitete aber keine Schwierigkeiten. Einmal installiert arbeitet das Gerät sehr leise und schaltet selbstständig zwischen Standby und Betrieb, je nach Ladezustand der Batterie, eine durchaus angenehme und befrie-

digende Situation. Das wichtigste, es ist jetzt immer ausreichend Strom vorhanden, auch wenn längere Zeit kein Landstrom zur Verfügung steht. Bezüglich des Verbrauchs kann ich noch keine echten Angaben machen, da das Schiff nur noch ein paar Wochen betrieben wurde, und nur ca. 2 – 3 Liter Brennstoff verbraucht wurden. Der C-37 Eigner berichtet während einer vierwöchigen Griechenlandtour nur knapp 10 Liter Brennstoff verbraucht zu haben, ohne jeglichen Landstrom, mit dem Kühlschrank auf voller Leistungsstufe.
Nach einiger Zeit kamen wir allerdings ins Grübeln. Morgens, nachdem in der Nacht einiges an Stromverbraucht wurde lief die Zelle oft, obwohl das Solarpanel dank der Sonne ebenfalls volle Leistung brachte. Nach einiger Zeit war die Batterie dank der doppelten Ladung voll geladen und die Brennstoffzelle schaltete ab. Die weiterhin von der Solarzelle „kostenlos“ erzeugte Energie verpuffte für die nächste Zeit weitestgehend sinnlos, bis die Batterie wieder mehr Ladung benötigte. Unter Umständen hätte das Solarpanel die Batterie alleine wieder voll bekommen, und die Brennstoffzelle hatte unnötiger Weise „kostbare“ Lebenszeit und auch noch Brennstoff verbraucht. Da galt es jetzt genau zu prüfen und zu recherchieren, ob sich beide Stromerzeuger nicht aktiv und sinnvoll koppeln ließen. Am besten über eine genau darauf ausgelegte Steuerelektronik.
Nach Konsultation von Entwicklungstechnikern diverser Elektronik- und Solartechnikherstellern zeichneten sich zwei Lösungswege ab: Entweder ein teurer, komplett programmierbarer Batterie-Management und Verbrauchs-Computer, oder ein etwas preisgünstiger, ebenfalls programmierbarer MPP-Hybrid-Solar-Laderegler. Für letzteren entschieden wir uns. Dieser Regler regelt die Ladung der Batterie, mit dem Solarpanel, wie ein herkömmlicher MPP-Solarladeregler, aber analysiert zusätzlich die Ladesituation der Batterie, und entscheidet selbständig ob, und wann ein weiterer (Backup) Stromerzeuger, in diesem Fall die Brennstoffzelle zugeschaltet wird. Berücksichtigt wird hierbei unter anderem der verbrauchte Strom, die Batteriekapazität und der bei den jeweiligen Wetterbedingungen erzeugte Solar-Ladestrom. Stellt die Steuerelektronik fest, dass die Solarleistung nicht ausreichend, bzw. momentan zu schwach ist um die Batterie bis zum Abend wieder komplett zu laden, wird vollautomatisch die bis dahin im Standby gehaltene Brennstoffzelle gestartet.
Das alles kann der programmierbare Batterie-Management-Verbrauchs-Computer ebenfalls, und noch einiges mehr, unter anderem gibt das System im Display Auskunft über den momentanen Lade- / Entladestrom und die noch verbleibende Kapazität der Batterie. Aber dieser Komfort kostet natürlich…
Wir sind mit dem MPP-Hybrid-Regler vollauf zufrieden. Wir haben nach unserem Gefühl jetzt das derzeit optimale System für eine kleine / trailerbare aber völlig unabhängige Jacht. Finanziell liegen wir nur etwas höher, da wir ja mit nur einem Solarpanel auskommen, also 2 – 3 zusätzliche Panels gespart haben. Gewichtsmäßig haben wir sogar ein paar Kilo gespart. Diesen Vorteil könnte man noch vergrößern, da jetzt eigentlich eine etwas kleinere Verbrauchsbatterie ausreichen würde.

www.yacht-netze.de
Ihr Trimaran-Experte
Multihull-Netze für alle Schiffe

Autarke Stromversorgung: Brennstoff-Solarzellen-Hybridsysteme
Alle Komponenten: Brennstoffzellen, Solarzellen, MPP-Hybrid-Laderegler, AMG-Batterien, Montagematerial

Charter F31, Corsair 37 und NEU: Astus 22 ab 799,00 Euro
info@yacht-netze.de, Telefon +49 (0) 162-3310487
Bahnhofstr. 3, 31028 Gronau (Leine)

Förde Promenade 8

de

Solarwave - die Technik

Klaus Ehm

Heike Patzelt und Michael Köhler planen mit einem selbst entworfenen Katamaran ohne Segel und ohne Verbrennungsmotoren die Welt zu umrunden. Im Januar wird es auf der Düsseldorfer Bootsmesse ausgestellt und im Februar starten sie donauabwärts ihre Weltumrundung. Im April wollen sie vom Schwarzen Meer ins Mittelmeer fahren.
Noch nie zuvor ist die Welt von einem Boot ohne Segel und ohne fossile Brennstoffe umrundet worden, nur durch Muskelkraft wäre natürlich noch umweltverträglicher. Aber wer will schon ohne Kühlschrank und ohne Strom um die Welt rudern? Die beiden Langzeitsegler und Fotojournalisten leben und arbeiten seit Jahren auf ihrem Boot, haben reichlich Seemeilen gesammelt, das Solarwave-Projekt aber, so heißt diese „Machbarkeitsstudie“ - übertrifft alle ihre bisherigen Abenteuer bei weitem! Mit Solarpaneelen und Windgeneratoren erzeugen sie Strom, der in Batterien gespeichert wird und sowohl für den Antrieb des 10 Tonnen schweren Katamaranes als auch für den gesamten Haushalt herangezogen wird. Die beiden haben sich entschlossen, nicht in Askese einmal um die Welt zu fasten und ihre Wäsche in Salzwasser zu waschen, nein, sie haben von der Waschmaschine über Mikrowelle und Backrohr, Kühlschrank und 2 Tiefkühler bis zum Wassermacher alles an Bord, sogar eine Klimaanlage! Und alles wird elektrisch betrieben, auch die beiden Induktionsherde - nicht einmal zum Kochen haben sie fossile Brennstoffe an Bord! Was, wenn die Sonne einmal nicht scheint? Dann werden wir ebenso langsamer wie ein Segler ohne Wind, so Köhler, nur mit dem Unterschied, wir haben in Form von Batterien einen Tank mit, der sich immer wieder gratis füllt, im Gegensatz zu einem Dieseltank! In Küstennähe ist das Tanken ja kein Problem, aber mitten am Pazifik kann man auch nicht einfach motoren, wenn der Wind wochenlang nicht weht. So große Tanks hat kein Segler. Dann hilft dem Segler nur warten - aber wochenlang keine Sonne ist entlang des Äquators noch nie vorgekommen!
Lassen wir uns überraschen … möglich scheint es … der Klimawechsel und die Piraterie werden dieses Unternehmen sicherlich nicht erleichtern. Wenn es den beiden gelingt, der Welt zu beweisen, dass man, ohne die Umwelt zu belasten, den Energiebedarf für den Haushalt und auch für die Fortbewegung aus Sonnen- und Windenergie generieren kann, dann sollte das auch an Land zu einem Umdenken führen - von dem wir alle nur profitieren können. Infos über das Projekt finden Sie auf www.solarwave.at.
Die Philosophie von Segelpionieren wie Wilfried Erdmann oder James Wharram ist natürlich eine andere: Wer braucht „im Haushalt“ 4-10 KWh (täglich!, siehe „Technische Daten“) auf Langfahrt wirklich?
Die Technik an Bord ist hoch interessant. Wie bereits erwähnt, jeder erdenkliche Luxus und dazu hunderte LEDs und 12V-Energiesparlampen, 2 große Inverter für die 220V-Verbraucher, modernste Elektronik mit Plotter, Radar, AIS, Satellitentracker, Joysticksteuerung und die 4 Elektromotoren, das Herz des Bootes.
Natürlich können nicht alle (Haushalts-)Geräte gleichzeitig betrieben werden. Wenn die Motoren laufen, müssen wir mit den anderen Verbrauchern sparen, wenn wir jedoch in einer Bucht vor Anker liegen haben wir 60 kWh pro Tag zur Verfügung, das wären umgerechnet auf 12 V ca. 5.000 Ah pro Tag - mehr als genug für alle Verbraucher!

Technische Daten BLUEKAT 46 Sunpower 12

Länge 14,00 m
Breite 7,50 m
Tiefgang 0,70 m
Gewicht 10 t
Antrieb 2 E-Aussenborder à 4 kW Torqeedo mit Spezialpropeller
2 E-Innenborder à 10 kW Aquawatt über Welle auf die Propeller
Solarleistung
80 m² Solarfläche, 10,8 kWp
= ca. 60 kWh/Tag
Batterien 2x460 Ah 48 V Hawker OpzV Blei-Gel
2x190 Ah 12 V Odyssee Rein-Blei
Laderegler 2x80 A und 1x60 A Outback MPPT
1x40 A Steca für 4 Gruppen, 48 V
2 x 250W Steca MPPT für das 12V Netz
zusätzlich Studer DC-DC Wandler 48-12V
Inverter 3,5 kW (Studer)
Inverter 5 kW (Victron Energy)
4 Windgeneratoren Superwind à 350 W
Reisegeschwindigkeit
„Kurzstrecke“, max. ca. 10 Stunden: 7 kt
„Non-Stop 24h“ über mehrere Tage: 4 kt

Täglicher Energiebedarf im „Haushalt“: 5-10 kWh
Bordspannung
12 V für Navigation und Beleuchtung
48 V für Motoren
48 V für 2 Inverter (3,5 kW, 5,0 kW)
230 V für alle Haushaltsverbraucher
Haushalt 2 x 2 kW Induktionsherde
Mikrowelle mit Backrohr und Grill
Liebherr Kühl-Gefrier-Kombi
Webasto Klimaanlage Blue-Cool,
dient auch als Heizung
Brotbackautomat
Mixer
Staubsauger
4 elektrische Warmwasserboiler à 1700W
Beiboot E-Sea-Schlauchboot 4 m
12 kW Aquawatt E-Motor
Erun-Lithium-Batterien, ca. 10 kWh 48 V
Kontakt Mag. Michael Köhler
Telefon +49 174 5429048
info@solarwave.at
www.solarwave.at
www.die2abenteurer.com

Einbau eines Fäkalientanks

Eckhard Ochernals Weg von einer „rückhaltlosen Schweinerei“ zur sauberen Lösung

Vor ziemlich genau fünf Jahren kauften wir im Winter unseren TRÄUMER, eine Format 36. Nach einer ausführlichen Besichtigung war klar, dass viel Arbeit auf uns zukam, doch die Grundsubstanz war und ist sehr gut. Die Unterzeichnung des Kaufvertrages sollte trotz winterlicher Kälte an Bord geschehen, musste dann aber aus „duften“ Gründen zu uns nach Hause verlegt werden. Der Hintergrund: Der freundliche Herr, der den Katamaran als Charterboot betrieben hatte, stellte den Katamaran in das Winterlager, ohne vorher den Fäkalientank geleert zu haben. Des Weiteren hatte er den bestehenden Fäkalientank oberhalb des Niveaus der Bordtoilette eingebaut, ohne einen Entlüftungskrümmer zwischen Tank und Toilette installiert zu haben. Hierdurch lastete der Druck der gesammelten Fäkalien lediglich auf der Rückschlagklappe der Bordtoilette und in der Nacht vor der Unterzeichnung des Kaufvertrages hatte diese, vermutlich durch Frost, ihre Pforten geöffnet… Die unsägliche Geschichte der Entsorgung der gesamten alten Anlage erspare ich mir aus Rücksicht gegenüber den Lesern.

Nun stand ich vor der Entscheidung, wie ich die neue Anlage bauen sollte. Das Einfachste wäre ja gewesen, bei dem bestehenden Tank einfach die Verbindung zu ändern. Hiergegen sprach neben dem Gewicht weit achtern im Schiff auch der Umstand, dass man den Inhalt, wie bei anderen Booten meist unvermeidbar, umständlich mit einer Handpumpe entleeren musste.
Nach ausführlicher Beratung mit Jürgen Peter, dem Konstrukteur unseres TRÄUMERS, entschied ich mich, als neuen Tank eine hierfür bestens geeignete Backskiste zu verwenden. Der größte Vorteil dieses Einbauortes war, dass zwischen dem Boden der Backskiste und der Unterseite des Kastens im Übergang zwischen Brückendeck und Rumpf genügend Raum war, ein Ablaufventil zu installieren.

Also verlegte ich eine geruchsfeste Leitung mit Entlüftungsbogen von der Toilette zur Backskiste. Den Einlauf verlegte ich auf Anraten von Jürgen Peter so, dass die hereinströmenden Fäkalien direkt über den Ablauf strömen und hierdurch eventuell über dem Ablauf zur Ablage kommende festere Bestandteile wegspülen. Dies halte ich heute für ein wichtiges Detail, welches zum störungsfreien Betrieb sicherlich ganz wesentlich beiträgt.
Den Deckel laminierte ich aus einer Baumarkt-Schaumplatte und beidseitigem Epoxydharzlaminat. So bekommt man, für statisch wenig belastete Teile geeignet, eine leichte Sandwichplatte ausreichender Stabilität. Vor dem Einkleben des Deckels wurde die gesamte Innenfläche des zukünftigen Tanks noch mit mehreren Schichten Epoxydharz versiegelt, damit später keine Undichtigkeiten auftreten. Den Inspektionsdeckel aus Edelstahl platzierte ich über dem Ausflussventil, damit man bei möglichen Verstopfungen des Auslasses mit einem langen Draht „operieren“ kann. Neben dem unbedingt notwendigen Belüftungsschlauch mit Geruchsfilter am Ende und der Absaugöffnung montierte ich noch einen simplen mechanischen Füllstandsanzeiger in den Deckel. Dies stellte sich als einziger Fehler dieses Umbaus heraus, der Füllstandsanzeiger funktioniert in diesem „Medium“ nicht und wird demnächst durch eine Ultraschall-Tankanzeige ersetzt.
Seit nunmehr fünf Jahren nutzen wir den umgebauten Fäkalientank störungsfrei und sind über die Möglichkeit froh, ihn auf hoher See durch einfaches Öffnen eines Ventils leeren zu können. Über was man sich so freuen kann …

Weltumseglerprobleme

Dr. Thomas Neuber

War auf meinem Weg nach Saint Petersburg/ Tampabay mit nur noch 15% Motorkraft meines Bootes in Key West angekommen auf der Suche nach einem neuen Motor und außerdem interessierte mich das Salvatore Dali Museum.
Die US Einklarierung ging auf Grund meines Ausklarierungspapiers von Guantanamo ohne Probleme von statten; die an Wolken hohen Drahtseilen hängenden Radar-Blibs wußten auch nichts Negatives über mich zu berichten.
Key West ist eine etwas antiquiert anmutende US-Navy Base. Daneben gibt es Wassersport Massen Tourismus mit Riesen Katamaranen und Pseudo Piraten Schiffen. Der eigentliche Charme aber sind die Zivilisationsflüchtlinge, die mich heftig an meine Studentenzeit und die Hippies auf Formentera erinnerten.
An Wochenenden trafen zahllose Touristen von Miami ein, um sich unter die Freaks, wie sie sie nannten, zu mischen.
Eine reichlich verkommene, Wochentags verwaiste Pier im Hafen erinnert an Zeiten eines regelmäßigen Schiffs-Verkehrs nach Havanna. Dort bauen die Freaks für Schaulustige kleine Stände auf und führen dilettantisch anmutende Kunststücke vor.

Ich erinnere mich an einen bärtigen Typen, der ein Ferkel Kopfstand vorführen ließ.
Ich begab mich neugierig ins Gedränge und folgte einer Gruppe schmucker Teenager, die sich lauthals über die Schausteller ausließen.
Plötzlich gab die Menge den Blick auf einen erhöhten Regiestuhl frei. Auf ihm saß eine ältere Frau ganz in schwarz gekleidet. Ältere Frau ist nicht das richtige Wort, sie war eine sehr, sehr alte Lady, mit deutlichen Zeichen von Faceliftings, die sie eher noch älter erscheinen ließen.
Sie saß wort- und bewegungslos auf ihrem Thron, und hielt ein kleines Schild in der Hand, auf dem zu lesen war: „Palmreading 10$“
Die Mädchen vor mir mokierten sich ungeniert über ihr äußeres, bis eine von ihnen vorschlug, die 10$ zu riskieren. Ich hielt mich dicht hinter ihnen, um das Resultat nicht zu verpassen. Die schwarzgekleidete sprach aber derart leise und schnell, daß ich nichts mitbekam.
Bemerkenswert war jedoch, daß das respektlose Geschnatter verstummte. „Sie hat offenbar was Wahres zu sagen“, dachte ich mir.
Man mag mich mit Recht einen in Schichten hart gewordenen Naturwissenschaftler nennen. Ich hatte in meinem Leben mehr als einmal das Vergnügen, Handlinien-Leserinnen zu begegnen, und konnte mir denken, was sie zu meinen Linien sagen würde, dennoch war ich neugierig zu wissen, wie gut sie war.
Sie betastete meine Handflächen bedeckt mit Schwielen vom Hantieren mit Segeln und Tauwerk, und meinte: „Du arbeitest doch normalerweise mit Deinem Kopf nicht mit Deinen Händen, warum hast Du so grobe Hände?“
Ich erklärte ihr, ich lebe nun mein „second life“ auf meinem Segelboot, und sie habe recht mit ihrer Feststellung.
Es folgten, neben Erwartetem, verblüffende Einzelheiten meines

vergangenen Lebens, die außer mir niemand kennen konnte. Ich konnte es nicht fassen, als sie bemerkte: „Ich glaube, eines Deiner Kinder ist vor nicht langer Zeit gestorben“.
Die meiste Zeit hatte ich sprachlos zugehört, als ich ihr zuletzt erwiderte: „Meine Vergangenheit kenne ich, aber wie sieht meine Zukunft aus?“
Sie meinte, ich würde lange leben, allerdings nicht ohne zwischenzeitliche gesundheitliche Krisen, blah blah blah …
Eines fragte ich dennoch irgendwie ungeduldig: „Wartet auf mich noch eine große Liebe?“
Sie lächelte ein wenig mit ihren Faceliftingnarben, und meinte: „Ja, sogar eine ganz große“.
She made my day!
Ich war zufrieden und zahlte ihr die 10$, die sie zurückwies. „Lass uns was trinken gehen.“
In Hemingways Lieblings-Bar schwätzen wir noch bis die Dämmerung hereinbrach.
In den Tropen gibt es eigentlich keine richtige Dämmerung. Gegen 18:00 Uhr wird quasi die Sonne abgeschaltet und wenn der Feuerball den Meereshorizont küsst, kann es für kurze Momente zum Green Flash kommen.
Danach ist Nacht.
Ich war nach dem Gespräch zu sehr in Gedanken versunken, um den Horizont beobachtet zu haben, obwohl die Bedingungen für den grünen Blitz geradezu fast ideal gewesen wären.
Alle Frauen, denen ich auf meiner 20 jährigen Segelreise durch den Pazifik begegnete, beobachtete ich mit größter Sorgfalt. Es war aber keine dabei, die der Weissagung entsprach. Zudem war ich schon immer, auch im Älterwerden, sehr anspruchsvoll hinsichtlich weiblichen Aussehens und persönlicher Qualitäten und nicht ohne Grund seit Jahren allein.
Im Alter von 69Jahren traf ich sie. Sie ist 26 Jahre jung, Mutter von zwei prächtigen Söhnen, die ich wie meine eigenen liebe. Das Beste, was mir in meinem Leben je passiert ist.

Willkommen im Club!

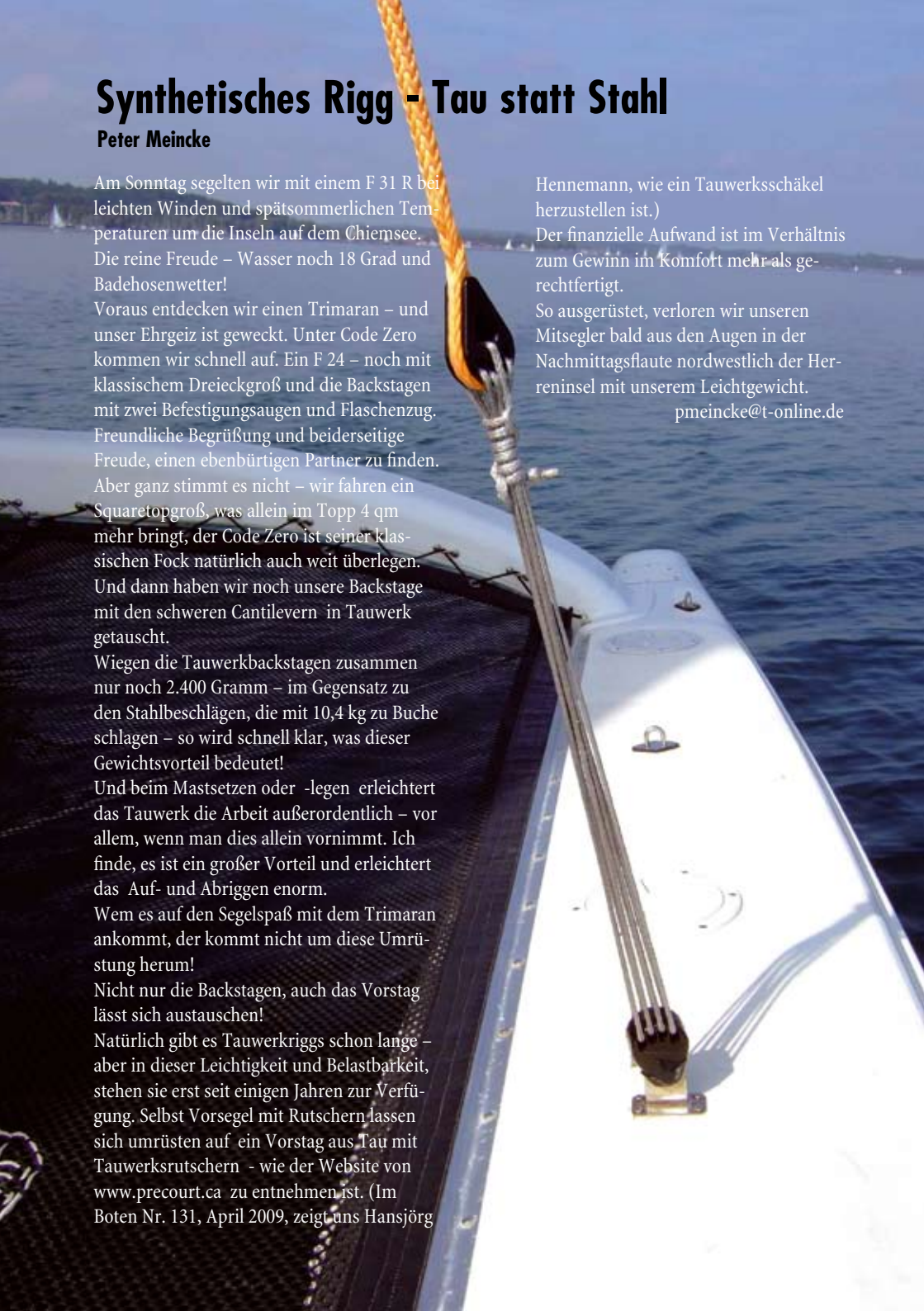
Wir begrüßen im Club der aufrechten Segler ***Andreas Weber*, Radolfzell: „Mein Schiffchen ist eine Tiki 26 (8x4,60). Diesen Winter habe ich einen A-Mast, ausgeführt als Gittermast, nach meinen Vorlagen aus V4A bauen lassen. In diesem „A“ fahre ich ein Deltasegel (45°, Spierenlänge 8m, Segelfläche 22,5m²). Das Delta wird am Bug über eine „Traveller“-Leine gefahren und kann von Lee nach Luv geschiftet werden. Da das Delta nahezu austariert ist, stellt es sich bei Winddrehern selbstständig und im vorgegebenen Maße selbst ein, d.h., je größer der Winkel zwischen Schiffsachse und Wind, je weiter wandert die Spitze des Deltas nach LUV (und umgekehrt). Bin mit den Segeleigenschaften sehr zufrieden, da das Segel auch Einhand und bei 5Bft zu beherrschen ist.“**
***Dirk Stöhrer* aus Ruderting sucht noch irgend einen halboffenen Kat um die 38 Fuß.**
***Hartmut Lamott* aus Bachenbülach in der Schweiz ist stolzer Eigner einer Prout Snowgoose Elite,** ebenso *Rolf Kaufmann* in Hamburg (Prout Snowgoose 37), **während *Günter Springer* aus Elmshorn noch „seinen“ Multihull sucht.**
***Holger Mintert* aus Bremen donnert mit einer Trident 27 über den Jadebusen,** *Friedbert Spalther* aus Bobitz bastelt an seiner Edel 26 und *Gerhard Euchenhofer* in Weilheim wartet auf seine Balticat Futura.
Dr. Hans Kowaltschik in Augsburg will einen Tri kaufen oder bauen, *Thomas Reinke* in Logeberg besitzt einen solchen. *Sven Akermann* aus Wasserburg zeichnet und baut u.a. Mehrrumpfboote. *Bernhard Terhardt* in Grefrath, hat eine Corsair 39 und *Arne Wölper* in Pinneberg hat es endlich auch in den Club der Bleifreisegler geschafft!

Synthetisches Rigg - Tau statt Stahl

Peter Meincke

Am Sonntag segelten wir mit einem F 31 R bei leichten Winden und spätsommerlichen Temperaturen um die Inseln auf dem Chiemsee. Die reine Freude – Wasser noch 18 Grad und Badehosenwetter!
Voraus entdecken wir einen Trimaran – und unser Ehrgeiz ist geweckt. Unter Code Zero kommen wir schnell auf. Ein F 24 – noch mit klassischem Dreieckgroß und die Backstagen mit zwei Befestigungsaugen und Flaschenzug. Freundliche Begrüßung und beiderseitige Freude, einen ebenbürtigen Partner zu finden. Aber ganz stimmt es nicht – wir fahren ein Squaretopgroß, was allein im Topp 4 qm mehr bringt, der Code Zero ist seiner klassischen Fock natürlich auch weit überlegen. Und dann haben wir noch unsere Backstage mit den schweren Cantilevern in Tauwerk getauscht.
Wiegen die Tauwerkbackstagen zusammen nur noch 2.400 Gramm – im Gegensatz zu den Stahlbeschlägen, die mit 10,4 kg zu Buche schlagen – so wird schnell klar, was dieser Gewichtsvorteil bedeutet!
Und beim Mastsetzen oder -legen erleichtert das Tauwerk die Arbeit außerordentlich – vor allem, wenn man dies allein vornimmt. Ich finde, es ist ein großer Vorteil und erleichtert das Auf- und Abriggen enorm.
Wem es auf den Segelspaß mit dem Trimaran ankommt, der kommt nicht um diese Umrüstung herum!
Nicht nur die Backstagen, auch das Vorstag lässt sich austauschen!
Natürlich gibt es Tauwerkriggs schon lange – aber in dieser Leichtigkeit und Belastbarkeit, stehen sie erst seit einigen Jahren zur Verfügung. Selbst Vorsegel mit Rutschern lassen sich umrüsten auf ein Vorstag aus Tau mit Tauwerksrutschern - wie der Website von www.precourt.ca zu entnehmen ist. (Im Boten Nr. 131, April 2009, zeigt uns Hansjörg Hennemann, wie ein Tauwerksschäkel herzustellen ist.)
Der finanzielle Aufwand ist im Verhältnis zum Gewinn im Komfort mehr als gerechtfertigt.
So ausgerüstet, verloren wir unseren Mitsegler bald aus den Augen in der Nachmittagsflaute nordwestlich der Herreninsel mit unserem Leichtgewicht.

pmeincke@t-online.de



Boots- und Flohmarkt

Suche gut segelnden 12-14m Katamaran, auch Unfall oder fortgeschrittenes Projekt. klausehm@web.de, Tel. (07236) 130639, Mobil 01726207565

Edel-Cat 35 aus fam. gesh. Gründen abzugeben. Bau-Nr. 103/93 10.9x6.04m, 67m² Segelfläche +Spi+Blister, Schlauchboot 2,6m, AB 3,5 PS. Navigatinsger. Funk, Kühlkompr., Ankerw., 40m Kette+30m Seil. Anker 16kg neu. Air Marine, Antrieb Hydr. 30 PS. Backofen, alles was man braucht. Liegeplatz Triest, günstig. Segelt bis der Wind genau von oben kommt. Zum Frühjahr abzugeben, mit Unterstützung. VB 85.000 Euro. Info 08424-470 oder catcolin@freenet.de

Wharram Tiki 23 TANOA, 7,1x4,1x0,45 0,75t, Bj. 1989, nie länger als 6 Wochen jährlich gesegelt. Mittelmeer, Ostsee, Schweden, Norwegen. LP Rostock. Die TANOA ist als Kreuzung zw.Tiki 21 und Tiki 26 zu klassifizieren. Prof. gebaut,sicher, küstentauglich, trailerbar inkl. ALUTrailer und so leicht in jedes Revier zu transportieren. Komplett segelfertig, bestens ausgestattet. Motor, 3 Segel + Blister, Deckszelt, Log, Lot, Kompass, Funk, Navtex, VB 9.900 Euro. Axel Hübscher, info@rasolar.de

Leopard 38, Bj. 2001, Hochseekat, 2 x Atlantik, EU-versteuert, superstabil,v iel Platz, überall Stehhöhe, Topausrüstung,NP 300.000, Segel gut, 2x40PS, 3 Anker, E80, Radar, Tauchzeug, Angelzeug, Rett-Insel, Epirb, Seeanker, SAT-Tel., fast Alles 2008/2009, LP Lanzarote,VB 149.000 Euro, Inzahlungnahme/Teilfinanzierung denkbar, Tel. 0049-89-90019146 oder slow-joe2@web.de

Dragonfly SW 800 CR, Bj. 1993, Bau-Nr. 220, erste Hand, sehr guter Zustand, neuwertige, komplette Besegelung, Sprayhood, Cockpitzelt, AB 4 PS, weiteres umfangreiches Zubehör. Benderup-Trailer, z.Zt. in Halle am Starnberger See. 39.000 Euro. Tel. (07431)52149

Wegen gesundheitlicher Probleme verkaufe ich **Minitri,** 5,10 x 3,10m in Sandwich-Bauweise (Glasfaer/Airex). Werftbau von Phil Young. Gewicht von Mittelrumpf und Schwimmern 40kg, somit auf Autodach transportabel, zum halben Neupreis mit allem Zubehör. Beschreibung in Heft 89. Kohlefasermast 5m, Trampolins, Moth-Segel. Aufbau ohne Werkzeuge, alle Verbindungen mittels 8mm Augbolzen. Passender Dachträger. Kreuzt ohne Schwert! Speed >20kn.

HONDA AB, 2 PS, neuwertig, nur einmal Probelauf. Neupreis 735 EUR, für 480 EUR. Kurt Diekmann, Tel. 089/643748

CORSAIR 28R, Bj. 2006, Carbonmast, Carbonsegel, Harbeck-Trailer, AB, gepflegtes Vorführboot. LP Lübeck. 89.000 Euro.Tel. (04533) 20490, Mobil 0177 4141778, info@sportmohr.de, www.sportmohr.de

Corsair 28CC Trimaran zu verkaufen. Baujahr 2005. Gute Ausstattung. Top Zustand. Segel neu in 07/2007. Sehr schnelles und

Christian Feige, Zeugwart für Bücher, Medien und Geräte des Vereins, verschickt auf Anfrage Bücher, Medien und Gerät aus *Multihull-Bücherei*, *Videothek* und *Geräteschuppen* des Vereins. Eine aktuelle Liste versendet er auf Anfrage. Ausleihe von Büchern, Videos und anderen Schmankerln für Mehrrumpfsegler, wie Trailerwaage, Osmosegerät, u. a., ist kostenlos.
Bestellungen bitte schriftlich an ihn.
Außerdem wird nur an Mitglieder von Multihull Deutschland e.V. ausgeliehen.

Christian Feige, Mainkofen 27 b, 94469 Deggendorf, ✆(0 99 31) 8 73 95 Büro, ✆(0 99 31) 8 72 63 privat

sicheres Segeln. Infos unter http://www.eolina.de.mh@hucke.net oder Telefon: +49 441 8853415

9m-CATALAC, Bj. 78, Bau-Nr. 138, 1. Hand. Liegt Ostsee. Verkauf aus Alters- u. Gesundheitsgründen. VHB 40.000 EU. Umfangreiches Zubehör. Telefon abends, Groenwoldt, (05162) 7569

Trimaran Clou 8, Bau-Nr. 2 mit Harbeck Tandemtrailer. Baujahr 1991, 8 x 5,6/4,48m, Eigenbau, Bootsbausperrholz, Epoxid, Gewebe. Innen Esche furniert, Kanten massiv Esche, Umleimer Kirschbaum, Polster schwarz mit zartem roten Muster. Stehhöhe im Salon, 2 bequeme Kojen im Vorschiff, Kleiderschrank, Wassertank, Küche, AB Johnson 9,9 KW mit Fernschaltung, Liegeplatz: Biograd/Kroatien. Preis 35.000 EU. Peter Scholtissek, Tel. 09283 477578, E-Mail: Peter.Scholtissek@t-online.de

Edel-Cat 26, leicht trailerbarer schneller Open-Bridge-Kreuzercat, 8,5x4,1x0,6 m, 42 qm, ca. 900 kg, Refit 2005/6, auf 100 km/h Trailer, 8 PS Johnson, Beiboot und Zubehör sofort (schweren Herzens), lieber in Etappen aus Altersgründen abzugeben. Preisvorstellung kompl. incl. Trailer und Beiboot ca. 18.000 Eu. Tel. 07153/52316, karlgrohe@hotmail.de**,** www.edel-cat26.de

Prout Snowgoose, 11,3x4,65m, 1. Hand, nur Eigner gesegelt, Bj 79, Motoren und Segel tlw. erneuert, Radar, 2* Echolot, 2 GPS, 4 Anker, diverse Segel, Groß gelattet, segelklar für große Fahrt, Fon 0421/6396409, Liegeplatz Butjadingen.

Verkaufe Dragonfly 920 touring Nr. 123 Baujahr Juli 2005, neue Ausführung mit kurvigen Beams, 59,5 qm. Fäkalientank, Cockpitzelt mit Sprayhood, Großbaumpersenning, Sitzflächen am Heckkorb, Gaskocher, Fallwinschen ST40, Hoda 15PS Powerlift, Cockpittisch, Raymarine ST 40 Log/Echo/Wind, VDO Plotter, Barberholer, Bullentallje, Rollsegelschutz, Straßentrailer verz. mit Alu-Aufsatz für Gesamtgewicht ca. 2,5 t, Solarpanel, Kühlbox und vieles mehr. Liegeplatz Leer/Ostfriesland. 139.000 Euro, Berndt und Herma Kramer, Ostersteg 1/3,26789 Leer, herma-kramer@web.de

PROUT Snowgoose Elite 37, Bj. 1995/96; überdurchschnittlich für Langfahrt ausgestattet; nach Blitzeinschlag sind sämtliche elektronischen Geräte erneuert worden; MWSt. bezahlt; Liegeplatz z.Z. in GR, weitere Infos Tel. (02363) 54213 oder toharlekin@yahoo.de

WALLAS Dieselkocher Einbauversion 95DU mit Heizdeckel, (Ceranfeld-Kocher), Vorführ-Gerät, GfK-Tank, Abgasschlauch, zus. 600 Euro (Neupreis 1.800 Euro). **GfK-Schiebeluk,** weiß, neu, Originalteil für F-9A/Corsair 31. Passt auch woanders: L1000xB850xHseitlich 70, Hhinten100 mm. 200 Euro. **Mastfußplatte und Mastfuß** für nicht rotierenden Mast Farrier F-9A/Corsair 31, Aluschweißkonstruktion. **Bugspriet-Unterzug** V4A für F-9A/Corsair 31 o.a., 150 Euro. 10m-Rolle **Kupfermasseband**, 50 mm breit, unbenutzt, 40 Euro. **Erdplatte, sog. Bronzeschwamm**, 300x80x15 mm, entspr. 3qm; gebraucht, aber neu sandgestrahlt, 75 Euro. **ATTWOOD Dusch- und Grauwasserlenzsystem** mit Automatikschalter und Tauchpumpe, unbenutzt, 80 Euro. Neue **VETUS-Füllstandsanzeige** für Fäkalien- und andere Tanks, neues **Außenborder-Schloss.** Tel. (07236) 130639, 01726207565, klausehm@web.de

Wharram TIKI 21 professionell 2004 gebaut, 12.000 Euro. Tel. Österreich 01/2122686

Fahrtenkatamaran SPICA, 8,50 x 5,0 x 0,40m openbridge, segelfertig, Holz-Epoxy, mod. Kurt Hughes-Design. Bj. 1994, zum Transport zerlegbar, AB 15 PS. In gutem Zustand mit Trailer zu verkaufen. VB 19.500 Euro, Tel. (07033) 7492.