

Dezember 2012 - Nr. 144

# Mehrrumpf BO@TE

Multihull Deutschlands Magazin



Multihull Deutschland  
Vereinigung von Mehrrumpfseglern e.V.



...das Treffen für Segler!

# IMM International 2013 Multihull-Meeting



Donnerstag	25. Juli	Anreise - am Abend in der Bootshalle: Empfang und offizielle Begrüßung der Teilnehmer
Freitag	26. Juli	Ausstellung, Spass-Spiele, Speed-Sailing (3x1,5 h), Open-Boat, Sightseeing - am Abend: Piraten-Grill
Samstag	27. Juli	Ausstellung, Regatten, Speed Sailing (3x1,5h), Open Boat - am Abend: Festessen, Party, Preisverleihung
Sonntag	28. Juli	Frühschoppen und Verabschiedung der Teilnehmer

**25.-28. Juli 2013 Rostock - Warnemünde**

[www.IMM-2013.org](http://www.IMM-2013.org)

Veranstaltet von: Multihull Deutschland - Vereinigung von Mehrumpfseglern e. V.



# Worte des Vorsitzenden

Liebe MehrrumpfseglerInnen,

dieser Boote soll Sie/Euch noch vor Weihnachten erreichen. Deshalb von meiner Seite die besten Wünsche für ein frohes Fest und ein gesundes und glückliches neues Jahr.

Natürlich steht im Januar wieder die Boot in Düsseldorf an. Wir werden diesmal auf sage und schreibe 400qm unser Multihullforum betreiben und mehrere Boote zeigen. U.a. werden die Astus- und Weta- Trimarane gezeigt, wir unterstützen die Olympiakampagne mit dem Nacra und stellen weitere Sportkats wie den A-Cat aus. Einige der Strandkatamaranvereinigungen, die bislang in Halle 17 waren, werden ebenfalls in unserer Nähe gruppiert, so wie alle anderen Multihull relevanten Aussteller, bis auf Quorning, der seinen Stammplatz in Halle 17 behalten möchte. Es werden auch ein oder zwei Kreuzerkats ausgestellt, in jedem Fall jedoch eine Lagoon.

Der absolute eyecatcher wird diesmal ein Racer sein, der Great Cup 32, der uns von Roland Gäbler und seinen Sponsoren auf unserem Stand zur Verfügung gestellt wird.

Im übrigen suchen wir bewusst mehr Nähe zu den Strandkatamaranen, da wir denken, dass in diesem attraktiven Umfeld neue und junge Segler gefunden werden, die irgendwann auch auf die Cruising-Multihulls umsteigen werden. Deshalb wollen wir den Kontakt und wir beabsichtigen, Multihull Deutschland auch als Dachorganisation dieser Klassenvereinigungen zu etablieren, wenn dies von den untereinander konkurrierenden Klassenvereinigungen gewünscht wird. Nur wenn es uns gelingt, auch für junge, nachwachsende Segler attraktiv zu sein, können wir dem Mitgliederschwund entgegen wirken. Das ist auch eines der Ziele des IMM 2013 in Warnemünde.

Auf unserer Bühne in Düsseldorf werden wir die ganze Woche Vorträge zum Thema Multihulls organisieren mit Referenten wie Helge Sach, Roland Gäbler, Mareike Guhr, Werner Stolz und vielen anderen. Ich hoffe, dass ich das detaillierte Programm noch rechtzeitig in den Booten bekomme. Sonst veröffentlichen wir im Internet. Und natürlich auch über die offiziellen Kanäle der Boot. Sie/Ihr finden/t uns in Halle 15, Stand 15A58. Wir bitten um regen Besuch. Der Vorstand und die unterstützenden Mitglieder stehen jederzeit für Gespräche zur Verfügung.

Selbstverständlich würden wir es auch sehr begrüßen, wenn unsere Mitgliederversammlung wieder besser besucht würde. Wer etwas im Verein bewegen oder ändern möchte, der hat nur dort die Gelegenheit. Unsere Mitglieder sind der Souverän. Vergesst das nicht.

Das gilt natürlich auch für die Regionalgruppen.

Der Vorstand hat sich schon immer aus den Wahlen der Obleute herausgehalten. Das müssen die Mitglieder vor Ort erledigen, wir helfen allenfalls bei der Suche nach engagierten Mitgliedern. Und genau das haben wir in Berlin gemacht, nachdem uns zu Ohren kam, dass unser langjähriges Mitglied und der bisherige Obmann von Berlin Joachim Kästel den Verein zum Jahresende verlässt. Deshalb hatten wir André Berger, der sich auch bei der



Organisation des IMM und am Stand in Düsseldorf engagiert, gebeten, in Berlin eine Mitgliederversammlung einzuberufen, um einen neuen Obmann aus und von den Reihen der Mitglieder zu wählen. Leider war die Resonanz auf diese Einladung vernichtend gering und die Wahl hat bislang nicht stattgefunden. Ich möchte deshalb alle Mitglieder aus Berlin und Umgebung erneut aufrufen, sich kurzzuschließen und einen neuen Termin zu finden. Gerne komme ich persönlich zu diesem Treffen, wenn es sich zeitlich einrichten lässt, um als Ansprechpartner vor Ort zu sein und mal wieder persönlich mit den Berlinern zu sprechen. Bitte meldet Euch!!

Dies ist übrigens mein 50. Vorwort. Ein kleines Jubiläum. Nun stehe ich seit fast 13 Jahren dem Verein vor und ich denke, dass ich mit Unterstützung der Mitglieder und Vorstände doch einiges bewegt habe. Natürlich leiden wir, wie die meisten Vereine in Deutschland, an einer Überalterung der Mitglieder und einer Abnahme der Mitgliedszahlen. Aber ich stehe auch weiterhin für eine Steigerung des Bekanntheitsgrades unseres Vereins und eine Neuausrichtung als Verband aller deutschsprachigen Mehrrumpfsegler und auf diesem Weg sind wir bereits ein gutes Stück vorangekommen.

Mein Dank geht an meine Mitvorstände und an alle, die sich über die Jahre für Multihull Deutschland engagiert haben. Aber natürlich auch an alle Mitglieder für Ihr Vertrauen. Ich wünsche mir viele neue und ebenfalls engagierte Mitglieder für die Zukunft, damit die Führung von mir und dem Vorstand auch mal in andere Hände gelegt werden kann. So lange das nicht der Fall ist, stehe ich zur Verfügung, aber es werden auch Zeiten kommen, wo dies nicht mehr möglich sein wird.

Einstweilen viele Grüße aus Fellbach

Ihr/Euer  
Wolfgang Koch



# Inhalt Mehrrumpfbo-o-te Nr. 144 - Dezember 2012

		Seite
<b>Editorial</b>	<b>Wolfgang Koch:</b> Worte des Vorsitzenden	3
	Inhalt/ Impressum	4
	Ansprechpartner und Termine	6
<b>MHD aktuell</b>	<b>Aus den Regionen:</b> <b>Gerd Böhner:</b> Jade-Multihull-Cup 2012 Erstes Herbst-Treffen Weser-Ems-Region	8
	<b>Multihull-Forum auf der Messe boot 2013</b> Das Programm	9
	<b>Heinz-Dieter Reinecke:</b> IMM 2013 - Rostock, Warnemünde und die Wege dorthin	10
	<b>Hermann Scheppelmann:</b> Selbstbau - ja, lohnt sich das denn überhaupt? Auf der Suche nach Antworten beim Bau des Kreuzerkatamarans KD 860 von Bernd Kohler	12
<b>Selbstbau</b>	<b>Winfried Gross:</b> Variation über ein Thema: KD 860 - <i>Atalante</i>	22
	<b>Guntram Wille:</b> Carbonmast für La Guagua - Teil 2	26
	<b>Jan Wölper u. Andere:</b> Multihulls - Der Film	29
<b>Boote</b>	<b>Ralf Weise:</b> Gute Gebrauchte - Edel 26	30
<b>Reisen</b>	<b>Gertraud Filgis:</b> Geduldtrip zu den Kapverden - Herbst 2011	32
	Erinnerung an Ernst Jakob	37
<b>Service</b>	Boots und Flohmarkt	38



## 29

*Das Multihull-  
Filmprojekt:  
mitmachen  
kann jeder*





12 - 25



Vergleich der Erfahrungen: zwei Selbstbauer berichten ausführlich



Auch aufs Segeln gibts einen (kurzen) Ausblick.



Mit Gertraud Filgis auf dem Weg zu den Kapverden an Bord der Fun Too 32



Neue Serie: Ralf Weise stellt Multihull-Klassiker vor. 30



Titelfoto: xCat Catharsis in Neustadt

## Impressum

Mehrrumpfbo-o-te  
Multihull Deutschlands Magazin

Herausgeber:  
Multihull Deutschland Vereinigung  
von Mehrrumpfseglern e.V.

Verlag:  
Hermann Scheppelmann  
Vor den Balken 34  
38120 Braunschweig  
Tel. 0531 263 59 95  
Email: mehrrumpfboote@web.de  
oder hsberater@web.de

Gesamtredaktion, v. i. S. d. P.:  
Hermann Scheppelmann  
Bildredaktion:  
Anna Livia Scheppelmann  
Auslandskorrespondent:  
Wolfgang Koch

Erscheinungsweise:  
Der Mehrrumpfbo-o-te erscheint viermal jährlich. Das Bezaherentgelt ist für die Mitglieder von Multihull Deutschland im Mitgliedsbeitrag enthalten.

Dieses Magazin und alle in ihm enthaltenen einzelnen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Nachdrucke oder andere Formen der Vervielfältigung, auch auszugsweise, nur mit vorheriger, schriftlicher Genehmigung der Redaktion. Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.



# Multihull Deutschland e. V. - Ansprechpartner in Deuts

## Vorstand

### Vorsitzender

**Wolfgang Koch**  
Zähringer Str. 42-44  
79108 Freiburg  
0761 137 84 08

### Stellvertreter

**Jan Wölper**  
Jappoweg 9c  
25421 Pinneberg  
040 37 63 00  
0172 405 05 40

### Stellvertreter

**Hermann  
Scheppelmann**  
Vor den Balken 34  
38120 Braunschweig  
0531 263 59 95  
hsberater@web.de

### Schatzmeister

**Claas Schwandt**  
Nachtigallweg 1  
28790 Schwanewede  
0421 639 64-09  
-10 (Fax)  
0160 90 37 79 08  
cat@imail.de

Bankverbindung:  
Kto 062 42 67 47  
BLZ 280 501 00

## Internet

**Markus Frey**  
Wilhelmstr. 38  
79098 Freiburg  
0761 48 97 56 02

## Ausleihe von Medien und Gerät

**Christian Feige**  
Mainkofen 27b  
94469 Deggendorf  
08831 8 73 95



## Regionalobleute

### Berlin

**Joachim Kästel** steht ab 1.1.2013 als  
**Obmann** nicht mehr zur Verfügung.  
Die Position ist daher neu zu besetzen.  
Wir bitten Interessenten sich  
beim Vorstand zu melden.

### Mecklenburg-Vorpommern/ Ostsee

**Gerald Kinze**  
Parkstr. 6a  
18528 Bergen auf Rügen  
Tel. 03 8 38/ 82 23 62  
Fax 03 83 01 884 31  
ruegen@trans-ocean.org

### Schleswig-Holst./ HH/ Ostsee

**Peer Lange**  
Haselweg 7  
23669 Timmendorfer Strand  
Tel 0174 48 47 48 3  
mail: MHD.Lange@web.de

### Weser/ Ems

**Gerhard Böhner**  
Am Weserdeich 102  
26931 Elsfleth  
schmal-breitwegerich@war-im-  
urlaub.de

### Niedersachsen

**Christoph Wentland**  
Tiestraße 12  
31171 Nordstemmen  
Tel.: 0 50 69/ 1836 o. 01 62/ 331 04 87  
info@yacht-netze.de

### Nordrhein-Westfalen

**Michael Thon**  
Nikolausstr. 1a  
52391 Vettweiss  
michael.thon@timeout.de  
Tel.: 022 27 9 08 10

### Rhein- Main

zur Zeit vakant

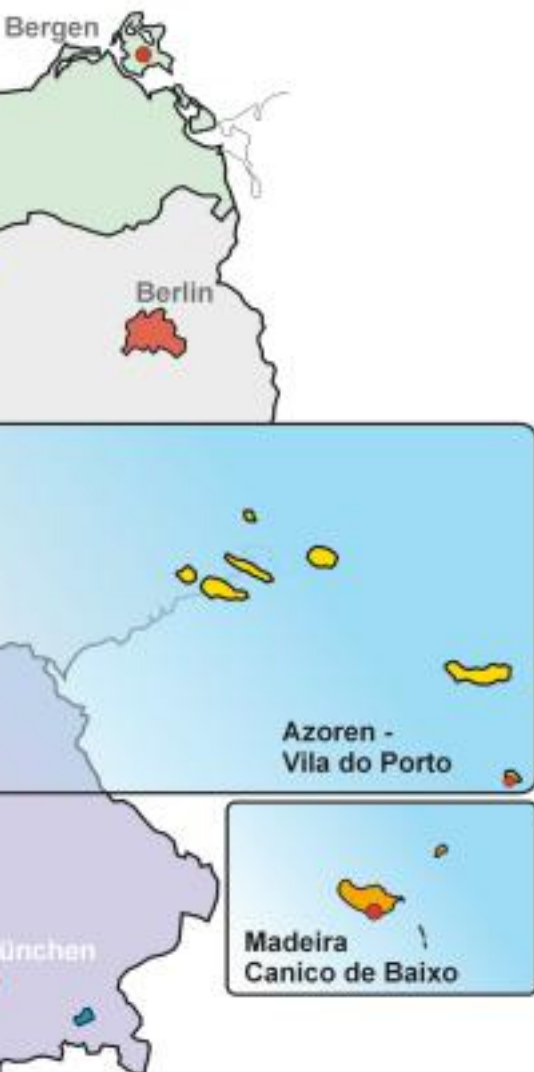


### Südwest

**Wolfgang Sorg**  
Kohlerstr. 18  
70619 Stuttgart  
Tel.: 0711/ 47 43 45

### Azoren

**Mikael Bahner**  
Calheta  
9580-209 Santo Espirito VpD  
Portugal  
mike.azores@sapo.pt  
www.blueazores.com



## Bayern

### Helmut Piening

Hohenburgstraße 7  
81673 München  
Tel.: 089/ 43 66 06 15

## TO-Stützpunkt Madeira

### Harald Bubeck

P9125 Canico de Baixo  
Casa A7  
Madeira, Portugal  
Tel.: 00351/ 967 42 88 42  
bubeck@netmadeira.com

## Regionalveranstaltungen

### Der Norden

trifft sich jährlich im März in Wasbek, Hauptstr. 41, in Kühls Gasthof statt.

### Weser-Ems:

Die Regionalgruppe Weser-Ems trifft sich nach folgendem Terminplan:

07. Dez. 12, 19:00: Regionaltreffen in Vegesack, Fährhaus

04. Januar 2013: Regionaltreffen in Oldenburg  
Dieter Dey wird über das Segeln auf  
Teneriffa berichten

01. Februar 2013: Regionaltreffen in Vegesack,  
Voraussichtlich Vortrag der Wasserschutzpolizei

01. März 2013: Regionaltreffen in Oldenburg

05. April 2013: Regionaltreffen, Ort und Details folgen

09. Mai 2013 Himmelfahrtstreffen

Treffpunkt bitte beim Obmann Gerd Böhner unter 04404 3671, 0172 4155314  
oder schmal-breitwegerich@war-in-urlaub.de erfragen.

Die Multihuller in **Niedersachsen** treffen sich auf Einladung von Christoph Wentland.

Liebe Multihuller im **Südwesten**,

ich wünsche Euch eine besinnlich-frohe Weihnachtszeit mit vielen schönen Erinnerungen an die vergangene Saison. Im Neuen Jahr treffen wir uns noch einmal in Stuttgart, Vereinsgaststätte des KV Untertürkheim und zwar am **Freitag 11. Januar ab 18.30 Uhr**. Anfahrt am Besten über die Dietbachstraße, etwa auf halbem Weg zwischen Untertürkheim und Fellbach geht's links rein (aus Richtung Untertürkheim).

Am **09. März und 03. Mai** treffen wir uns dann wieder in Böblingen im Paladion, Silberweg.

Für die weiteren multihull-spezifischen Planungen empfehle ich das IMM in Warnemünde 25. – 28. Juli und das Konstanzer Seenachtsfest am 10. August.

Herzlicher Gruß, Wolfgang

### Weitere Termine:

19. - 27.01.2013 Boot Düsseldorf

19. 01. 2013 Jahreshauptversammlung Multihull Deutschland

### Pfingsten 2013

Stefan Hüttermann lädt ein zum Baltic Cup. *Es haben sich einige hochinteressante Konstruktionen angekündigt, so dass es spannende Rennen mit kleinen Fahrtenkats aber auch großen Rennkats und Racingtris zu erleben sein werden.*

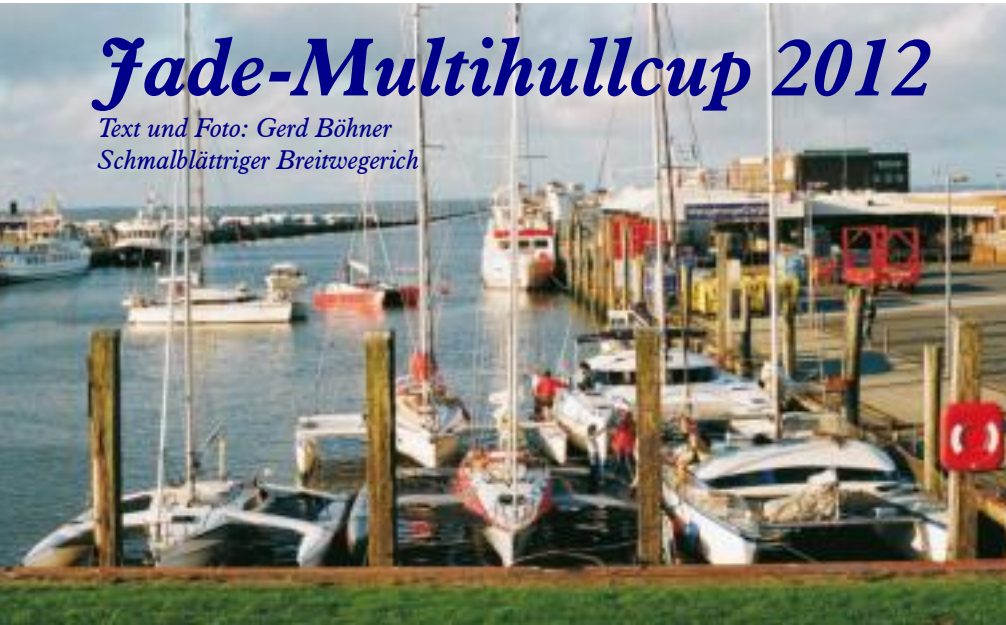
06. - 14.07. 2013 Warnemünder Woche

19. - 28.07. 2013 Travemünder Woche

25. - 28.07. 2013 IMM in Warnemünde

## Jade-Multihullcup 2012

Text und Foto: Gerd Böhner  
Schmalblättriger Breitwegerich



Im September fand das Treffen zum Jade-Multihullcup statt, einer mehr oder weniger sportlich ambitionierten Gemeinschaftsfahrt für die Mehr-rumpfbootsegler der Weser-Ems-Region.

Ausgangspunkt war der Hafen Harlesiel. Geplante Route: von Harlesiel nach Langeoog und zurück. Bei der Besprechung am Freitagabend kristallisierte sich schon heraus, dass die Wetterlage diesen Plan wohl verhindern würde, hätte es doch bedeutet, gegen Strom und kräftigen Wind aufzukreuzen. Der gewünschte Anlieger war uns nicht vergönnt. Bedenken bezüglich der Wassertiefe im Seegatt gaben zuletzt den Ausschlag für eine verkürzte Bahn mit späterem Start. So haben wir Harlesiel zwar morgens um Acht Uhr verlassen, um noch genügend Wasser unter den Kielen zu haben, konnten dann aber noch Zeit vor Anker oder im

Hafen von Wangerooge verbringen. Da ich ohne Boot da war, wurde ich von Christoph eingeladen, auf Kudu mitzusegeln. Zum gemeinsamen Start um halb Eins fanden sich dann sechs Boote ein, drei Katamarane (Dübbelmors, Kudu, Calista) und drei Trimarane (Tri Nali, Different Drummer, Sun), unterwegs hat sich noch der Kat Globine dazu gesellt. Auch Ralf Weise's (ex-)Boot SO4 wurde zwischenzeitlich im Feld gesehen. Regattamäßig war der Start nicht gerade. Mit Kudu kamen wir etwas verspätet an die Starttonne und Michael hatte auf Calista auch noch keine Segel gesetzt. Dadurch gab es Verwirrung bei denjenigen, die pünktlich am Start waren. Während Michael wegen des Tiefgangs seines Bootes mit Motor das Seegatt durchsteuerte, kam bei den anderen doch von Anfang an Regattafieber auf und so wurde Schlag für Schlag um die Positionen gekämpft, bis die Ansteuerung von Spiekeroog

erreicht war.

Auch die Wendemarke an der Otzumer Balje hatte ich wohl nicht klar genug definiert, wodurch sich der führende Tri von Ralph genötigt fühlte, den anderen Booten mit noch einem Schlag extra um eine Tonne weiter draußen herum zu folgen, um nicht den Vorwurf der Abkürzung zu bekommen. Karl-Georg mit seinem kleinen Open-Bridge-Cat Dübbelmors hat das weniger gestört, er hat sogar die ganze Insel Spiekeroog auf der falschen Seite genommen und ist durch das geschütztere Watt gesegelt. Wie beim Rennen von Hase und Igel lag er dann beim Spiekerooger Alten Hafen vor Anker. Leider war der Rückweg über das Watt zu kurz, um nun den kräftigen Schiebewind voll auszukosten. Nach einem wunderschönen Tag mit See- und Wattensegeln trafen alle zwischen Fünf und Sechs Uhr abends wieder in Harlesiel ein und sogar Peter mit seiner Manta, der aufgrund seines widerspenstigen Motors nicht rechtzeitig zum Start kam, war inzwischen eingetroffen. Das Bild des Harlesielier Außenhafens mit insgesamt acht Multis war durchaus sehenswert. Die Ehrung der Teilnehmer mit Urkunden in Flaggenform erfolgte dann im Bootshaus des Harlesielier Yachtclubs. Bei der Verteilung der Plätze wurden die gesegelten Zeiten nur zum Teil berücksichtigt, was jedoch mit Humor hingenommen wurde. Die außerordentlich gastfreundlichen Wirtsleute des Bootshauses sorgten dann mit reichlich Grillgut für die Stärkung der zahlreichen Segler. Einige Teilnehmer haben am Sonntag noch am Wangerooger Ostende gemeinsam geankert, bevor sie dann endgültig die Heimreise antraten. Ein schönes Segelwochenende zum Saisonausklang.

## Erstes Herbst-Treffen Weser-Ems-Region

Etwa zwanzig Mitglieder und andere Interessierte fanden sich am vorletzten Freitag im Fährhaus zum ersten Regional-Treffen der Wintersaison 2012/13 ein.

Jens hat uns eingehend über den Stand der Planung für das IMM in Warnemünde informiert. Wir dürfen uns auf eine großartige Veranstaltung freuen! Jens hat auf der Hanseboot

unzählige Firmen angesprochen, um Sponsoren und Aussteller für die Veranstaltung zu gewinnen. Vielen Dank schon mal an das Planungsteam. Wer sich noch persönlich in die Vorbereitungsarbeiten einbringen möchte, der findet in Jens Risch oder Arne Wölper den richtigen Ansprechpartner. Jens hat auch noch mal auf den Auftritt von Multihull Deutschland auf der boot in Düsseldorf hingewiesen.

Auch hier ist Verstärkung für das Messteam immer gerne gesehen.

Dank Beamer konnten wir noch gemeinsam Bilder der vergangenen Saison ansehen, unter anderem vom Himmelfahrtstreffen auf Wangerooge, vom Jade-Multihull-Cup und von Christophs Urlaubsreise nach Nordfriesland. Dieter Dey gab uns einen Vorgeschmack auf seinen Vortrag zum Segeln auf Teneriffa, den er beim Regionaltreffen im Januar halten wird.



## Multihull Forum zur boot 2013 Halle 15 Stand 15 A 58

### Das Programm

#### Samstag 19.01.2013

- 12.00 Helge Sach**  
M32 High Speed Segeln auf dem Carbonkatamaran,  
Berichte von Regatten und Events.
- 14.00 Helge Sach / Andreas Kling**  
Katamarane, neue Erkenntnisse von Trimm Technik, Taktik.  
Der/die Autor(en) stellen ihr neues Buch vor und  
verraten Tipps und Tricks.
- 15.00 Roland Gäbler**  
Olympia 2016 - Olympisches Mixed Segeln auf dem Nacra 17
- 16.00 Laurent Lenne CEO und Andrew Macpherson COO (leading  
Management der Serie)**  
Der neue GC32 Multihull und The Great Cup

#### Sonntag 20.01.2013

- 11.00 Helge Sach**  
M32 High Speed Segeln auf dem Carbonkatamaran -Berichte von  
Regatten und Events
- 12.00 Werner Stolz**  
Ich würde gerne einen Trimaran segeln -  
welche Möglichkeiten gibt es?
- 16.00 Laurent Lenne CEO und Andrew Macpherson COO (leading  
Management der Serie)**  
Der neue GC32 Multihull und The Great Cup
- 13.00 Roland Gäbler**  
Olympia 2016 - Olympisches Mixed Segeln auf dem Nacra 17
- 14.00 Wolfgang Koch**  
Skippertraining auf Kreuzerkatamaranen
- 15.00 Helge Sach / Andreas Kling**  
Katamarane, neue Erkenntnisse von Trimm Technik, Taktik.  
Der/die Autor(en) stellen ihr neues Buch vor und  
verraten Tipps und Tricks.
- 16.00 Mareike Guhr**  
auf Weltumsegelung mit dem Katamaran *La Medianoche*

#### Montag 21.01.2013 bis Mittwoch 23.01.2013

- 12.00 Helge Sach**  
M32 High Speed Segeln auf dem Carbonkatamaran - Berichte von  
Regatten und Events.
- 13.00 Helge Sach / Andreas Kling**  
Katamarane, neue Erkenntnisse von Trimm Technik, Taktik.  
Der/die Autor(en) stellen ihr neues Buch vor und  
verraten Tipps und Tricks..
- 14.00 Wolfgang Koch**  
Skippertraining auf Kreuzerkatamaranen

#### Donnerstag 24.01.2013 und Freitag 25.01.2013

- 13.00 Helge Sach / Andreas Kling**  
Katamarane, neue Erkenntnisse von Trimm Technik, Taktik.  
Der/die Autor(en) stellen ihr neues Buch vor und  
verraten Tipps und Tricks.
- 14.00 Wolfgang Koch**  
Skippertraining auf Kreuzerkatamaranen

#### Samstag 26.01.2013

- 12.00 Werner Stolz**  
Ich würde gerne einen Trimaran segeln -  
welche Möglichkeiten gibt es?
- 13.00 Christoph Wentland**  
„Große“ Touren mit kleinen Multihulls - Möglichkeiten und Vorteile  
von kleinen Trailer-Schiffen / Daysailern
- 14.00 Helge Sach / Andreas Kling**  
Katamarane, neue Erkenntnisse von Trimm Technik, Taktik.  
Der/die Autor(en) stellen ihr neues Buch vor und  
verraten Tipps und Tricks.
- 15.00 Wolfgang Koch**  
Skippertraining auf Kreuzerkatamaranen
- 16.00 Mareike Guhr**  
Auf Weltumsegelung mit dem Katamaran *La Medianoche*

#### Sonntag 27.01.2013

- 13.00 Helge Sach / Andreas Kling**  
Katamarane, neue Erkenntnisse von Trimm Technik, Taktik.  
Der/die Autor(en) stellen ihr neues Buch vor und  
verraten Tipps und Tricks.
- 14.00 Wolfgang Koch**  
Skippertraining auf Kreuzerkatamaranen

### Die Referenten:

#### Roland Gäbler

Weltmeister mit seiner Frau Nahid Gäbler Tornado 2010,  
mehrfacher Welt- und Europameister Tornado

#### Mareike Guhr

Journalistin und Autorin, Regattaseglerin und seit vielen Jahren  
Törnberaterin auf allen großen Messen

#### Wolfgang Koch

Vorsitzender MHD, Segellehrer seit 1982, Kreuzerkats seit 1986,  
Skippertrainings und SKS auf Kreuzerkatamaranen seit 1994)

#### Laurent Lenne und Andrew Macpherson

CEO und COO (leading Management der Serie)

#### Helge Sach und Andreas Kling

Weltmeister, 13-fache Deutsche Meister, Kattrainer und Autoren

#### Werner Stolz

langjähriger Segellehrer, Trimarantrainer, Atlantiküberquerung im F27

#### Christoph Wentland

erfahrener Trimaransegler und -trainer, Autor und Publizist



## **Warnemünde, Rostock und die Wege dorthin**

**Veranstaltungen wie  
Warnemünder Woche oder  
Hansesail zeigen, was das  
Revier vor Warnemünde  
seglerisch zu bieten hat.  
Warnemünde und die  
Hansestadt Rostock blicken auf  
eine große Tradition als See-  
und Hafenstädte. Als Zeugnisse  
dieser lebendigen Vergangen-  
heit bieten beide Städte dem  
Besucher zahlreiche attraktive  
Sehenswürdigkeiten. Unser  
Autor schildert anschaulich,  
was wir in Rostock und  
Warnemünde selbst, aber auch  
auf dem Weg dorthin, auf  
keinen Fall versäumen sollten.  
Lesen Sie hier den Teil I.**

*Text und Fotos:  
Heinz-Dieter Reinecke*

Die Wegpunktlisten zum IMM in Warnemünde sind hoffentlich noch nicht in Stein gemeißelt, so dass durchaus noch Änderungen möglich sind, für kleine Zwischenstopps und neue Eindrücke.

Multis, die Fehmarn nördlich oder südlich passieren, bieten sich folgende Ziele an: In der Mecklenburger Bucht (Wohlenberger Wieck) z.B. liegt Tarnowitz mit der Yachthafenanlage „Weiße Wieck“, in der Ansteuerung erscheint der Hafen wirklich weiß.

### **Anreise von Westen: Fehmarn - Warnemünde**

Einlaufend der erste Schwimmsteg ist für uns, er hat keine Heckpfähle. Die Anlage ist neu, Sanitär topp und ein kleiner Strand schließt sich an. Fisch gibt's frisch vom Kutter, oder im Restaurant am Kai. Wer den Kühlschrank auffüllen will, mietet ein Rad -

besser eins mit zwei Rädern - und fährt 3 Km zu einem der drei ältesten Ostseebäder, nach Boltenhagen, ein Ostseebad mit allem, was so dazugehört. Ein anderes Ausflugsziel in der Nähe ist Klütz, Schloss Bothmer bietet einen herrlichen Landschaftspark, eine der schönsten und größten Barockanlagen in Norddeutschland.

Empfehlenswert ist ein Besuch der Hansestadt Wismar. Viele von uns kennen den Weg durch die Wismarbucht, denn 2003 hatten wir hier das letzte deutsche IMM. Seit 2002 gehört der historische Stadtkern zum Weltkulturerbe. Die Nikolaikirche hat ein 37 m hohes Kirchenmittelschiff, das vierthöchste Deutschlands. Der Marktplatz mit Brunnen, die Bürgerhäuser, das älteste - der „alte Schwede“ - steht seit 1380 hier. Der Weg zurück in die Ostsee führt an der Insel Poel vorbei, drei sehr kleine Inselhäfen laden Naturfreunde ein.

Ein weiteres Etappenziel könnte der Jachthafen Kühlungsborn sein. Nun laufe ich Gefahr, hier künftig keinen Platz mehr zu bekommen, weil Ihr alle schon da seid. Denn hier stimmt Alles: Die Schwimmstege sind voll ausgestattet, obwohl an der freien Küste - kein Schwell im Hafen, eine kleine Hafenmeile mit Restaurants, Cafe's,

Bäcker, Boutiquen, und nahe Einkaufsmöglichkeiten. Im Hafenmeistergebäude arbeitet eine Wetterstation, gelegentlich, d.h. nach Fahrplan dampft und pfeift eine Kleinbahn, die hier Molli heißt, vorbei. Die Gebäude am Hafen strahlen südliches Flair aus, auf ihrer Südseite sind nette Grünanlagen und ein kleiner Weinberg - die Reben tragen wirklich Trauben. Der Strand neben dem Hafen ist kilometerlang, zum Sonnenuntergang klicken auf der Seebrücke unzählige Fotoapparate. In 10 min ist man im Seebad Kühlungsborn mit Superlativen in Länge und Alter.

Wer sich entschließt länger zu bleiben, kann rauf zum Leuchtturm Basdorf (Bug, Feuerhöhe 100+) oder in den Molli steigen, er fährt seit 1886, ist heute technisches Denkmal und auf 15 Km Gleis unterwegs bis Bad Doberan. Hier besichtigt jeder Besucher das Doberaner Münster, 1368 errichtet, mit beeindruckender Raumwirkung. In dieser reich ausgestatteten Backsteinkirche sind Schwedens König Albrecht III und die dänische Königin Margarete Sambiria bestattet. Vor dem Ortsschild befindet sich die älteste Pferderennbahn auf dem europäischen Festland. Auf der Rückfahrt steigt mancher in Heiligendamm aus, um das älteste Deutsche Seebad zu sehen. Die Hits sind G 8 Gipfel, Grand Hotel, Kurhaus, Seebrücke - alles gut genug, um der russischen Zarenfamilie, Admiral Nelson, Feldmarschall Blücher, Albert Einstein oder Hans Albers zu gefallen. Seebaden hatte hier seinen „Urknall“.

Auf dem „Seeweg“ nach Warnemünde lässt sich das auch gut vom Wasser aus betrachten, immer mit 3-4 kbl Abstand auf 6-7 m Wassertiefe am Strand entlang (es sollte schon gutes Wetter sein). Gleich nach dieser mondänen Häuserreihe sehen wir einen Steindamm, der einen ehemaligen Seedurchbruch weit ins Hinterland abriegelt, das ist der heilige Damm, dessen Namen der Ort trägt. Weiter dem Ziel entgegen sehen wir heutige Zeugnisse des „Burgensbaus“, auch weiß mit gutem Seeblick. Vor Nienhagen, nun seewärts gesehen, steht ein gelber Pfahl mit Aufbau, als Beobachtungsbasis eines künstlichen Riffs unter ihm. Das Steilufer wird nun hö-



## Die "Hohe Düne" - Anflug von Südwesten



her, die Landzunge Stolteraa dann doch lieber mit einer Seemeile Abstand passieren, die Steine auf Grund sind teils größer als ein Meter. Nur wer dran vorbeigekommen ist, kann - jetzt schon sehr nahe - Warnemünde sehen. All jene auf den „Hochsees-Kursen“ konnten dies bereits seit Stunden.

### **Annäherung Warnemünde**

Warnemünde voraus, der Kurs kann von 090° über Nord bis 220° betragen, das legen der Skipper oder die Windrichtung fest. Noch 20 Meilen, aber das Ziel ist bereits zu sehen. Wer den Blick von der Kompassrose zum Horizont richtet, kann am Tage zunächst den riesigen Dampfpilz eines Kraftwerks, später den 100 m hohen Werftkran und dann das Neptunhotel voraus nehmen. Nach Sonnenuntergang führt ein Leuchtfeuer mit der Kennung (3+1) 24 sek zum Ziel. Die Hafeneinfahrt Warnemünde ist problemlos, die Yachthafenresidenz hat von See eine eigene befeuerte Einfahrt und reichlich Raum zum Manövrieren. Wenn die Crew noch fit ist, der Wind Südkurs erlaubt und wenigstens 10 Kn drauf hat, die Zeit zweimal 6,8 sm hergibt, dann kann den bleibenden Eindrücken des IMM noch die Skyline der Hanse- und Universitätsstadt Ro-

stock hinzugefügt werden. Das Fahrwasser ist übersichtlich betonnt, aber Multihulls können die Tonnen auch dicht außerhalb passieren.

Auf eigenen Kielen eine Sightseeing-Tour in den alten Strom von Warnemünde zu machen, ist für uns Breitlinge nur ganz Mutigen oder besser gar nicht zu empfehlen. Die Fahrgastschiffe stören dabei sehr. Jedenfalls ist es ein Erlebnis und man hätte am Wochenende bei schönem Wetter tausende Zuschauer. Diese Gelegenheit bietet sich jedoch auch uns Yachthafenresidenz-Nutzern, denn für uns fährt extra die alte Hamburger Hafenbarkasse „Sylvia“ Pendelverkehr.

Im Yachthafen „Hohe Düne“ selbst umgibt uns an Land südliches Flair. Perfekt die Wasserseite: Die Schwimmstege sind bis zu 315 m lang, der Holzsteg an der Ostmole ist über 700 m lang. Mit 750 Liegeplätzen ist die „Residenz“ nicht nur eine der größten Anlagen an der Ostsee, sie wird ihrem Namen auch in Bezug auf den Service mehr als gerecht. Mancher von uns mag sicher lieber ungemähtes Gras am klappernden Holzsteg, aber das können wir ja später wieder haben. Jetzt freuen wir uns auf ein Wiedersehen mit alten wie neuen Freunden und Gästen und auf erlebnisreiche Tage in Warnemünde und Rostock.



### **Warnemünde - Alter Strom**

Foto: R. Grieger, pixelio.de



*Viele träumen – Einige bauen – nicht Alle kommen zum Erfolg:*

## *Selbstbau - ja, lohnt*

*Auf der Suche nach Antworten beim Bau*

*Text: H. Scheppelmann  
Fotos: A. L. Scheppelmann,*

### *Der Traum*

*Der Bau von Booten bewegt uns Menschen:*

*Manche träumen ihr Leben lang davon. Der Gedanke, ein Boot zu bauen, hat Dichter und Denker inspiriert. Meer und Segeln sind der Stoff, aus dem Metaphern und Träume sind.*

*Denke ich an mich selbst zurück – 10jährig am Südstrand von Großenbrode – jedes Jahr verbrachte ich die Sommerferien bei meinen Großeltern an der Ostsee, sechs lange Wochen voller Sonne, Wind, Salzwasser und Brandung, wenn wir Kaiserwetter mit Ostwindlage hatten.*

*Die auf den Strand gezogenen Boote zogen mich magisch an, ich träumte davon, selbst eines zu besitzen und richtete die Blicke voller Sehnsucht zum Horizont, hinter dem fremde Küsten meinen Augen verborgen blieben. Wenn man doch nur ein Boot besäße ....*

*Nun, bald 50 Jahre später - älter, reifer, erwachsener, nüchterner geworden - habe ich mir dennoch den alten Traum erfüllt, habe das geschafft, was*

*meistens bloßer Traum bleibt, habe mich durch die lange Bauzeit - allzu oft buchstäblich - gequält, habe das Boot in diesem Jahr zu Wasser gebracht, bin nun endlich bereit, in See zu stechen, „hinter den Horizont“ zu schauen.*

*Wie fühlt sich das an? Wie geht es mir? Welche Erfahrungen habe ich gemacht? Würde ich es wieder machen? Hat es sich gelohnt?*

*Vor allem die letzten beiden Fragen wurden uns, während wir bauten, immer wieder auch von Freunden und Bekannten, Clubkameraden und anderen Besuchern im Bauzelt gestellt. Mit diesem Beitrag im Mehrumpfboote versuche ich, einer möglichen Antwort näher zu kommen.*





# *sich das denn überhaupt?*

*des Kreuzer-Katamarans KD 860 von Bernd Kohler*

## *Erinnern Sie sich noch an 2007?*

Mal ehrlich, wissen Sie's noch, was in diesem Jahr los war? Worüber wurde – sagen wir - im Bundestag gestritten? Ach - das ist doch sowieso immer dasselbe. Euro-Rettungsschirm? Ne, Quatsch, kam erst viel später. Steuerreform? Da warten wir schon zu lange d'rauf. Frau Merkel trifft Sarkozy? Das passierte ja immer mal wieder – na ja, jetzt trifft sie sich ja mit dem Hollande. - Ich wette, Sie wissen es nicht mehr! Jedenfalls nicht auf Anhieb. Das müssten Sie erst mal googeln.....

Bei mir ist das anders, ganz anders: Ich weiß noch genau, was ich gemacht habe. Warum? Weil es etwas Besonders war. Ich habe nämlich begonnen, meinen Plan auszuführen. Meinen Plan? Genau: Den hat-

te ich nämlich bereits 2006 – gekauft. Ja, richtig: den hatte ich Bernd Kohler abgekauft. Er sah vielversprechend aus und war – zum Glück – auch erschwinglich. Und so hatte ich mich dann entschieden, mir endlich einen lang gehegten Wunsch zu erfüllen und hatte den Bauplan für den KD 860 von K-Designs gekauft, einen kleinen Kreuzerkatamaran mit – wie mir schien - vielen guten Eigenschaften.

### *Bernd Kohlers KD 860 war der richtige Bauplan*

Vielleicht erinnern sich noch einige von Ihnen an meine Beiträge, die ich damals – und in den Folgejahren - für Mehrtrumpfbo-ote verfasste, in denen ich mein Bauprojekt in den leuchtensten Farben pries. (Dass ich

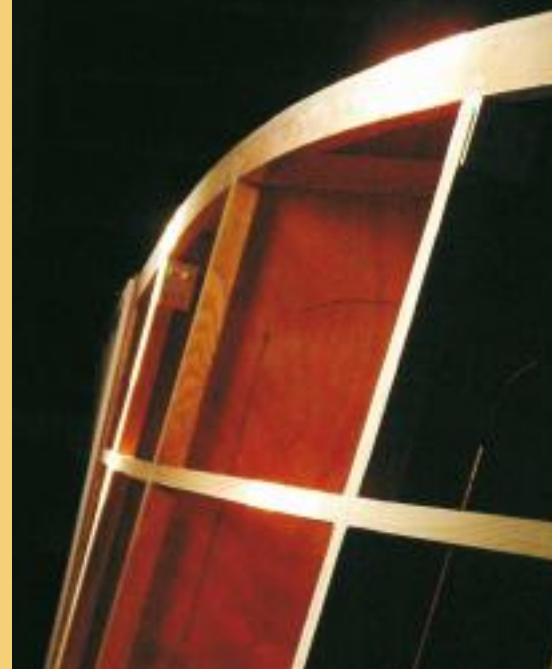
dabei sicher manchmal ein wenig zu euphorisch geklungen habe, daran erinnern mich noch heute manche meiner Leser.)

Vielleicht ist solche Euphorie jedoch die notwendige Bedingung dafür, dass man überhaupt ein derartiges Projekt anpackt. Hätte man bereits zu Beginn ein realistisches Bild aller Hindernisse, Mühen und Schwierigkeiten – wer weiß, vielleicht würde einen der Mut gleich am Anfang verlassen? Aber ich greife vor. Versetzen wir uns also wieder in das Jahr 2007:

Im Winter 2006/07 besuchte ich Freunde in Berlin. Was hatte ich dabei? Richtig: meinen Plan, jedenfalls Kopien davon. Was war mein



## *Vom Baum zum Boot - unvergessliche Eindrücke intensiv erlebter Zeit*



Lieblingsthema? Richtig: mein Bootsbauprojekt.

Im Frühjahr 2007 fing es dann endlich an: in einem kleinen, alten Sägewerk in Fürstenau (das heute leider nicht mehr existiert) suchte ich zusammen mit B., dem Besitzer, möglichst gerade gewachsene Lärchenstämme aus, aus denen erst Bohlen geschnitten wurden und dann – nachdem diese 2 bis 3 Monate an der Luft getrocknet worden waren, die Leisten geschnitten und gehobelt wurden, die zu Stringern und andern Verstärkungen verarbeitet werden sollen.

Es waren wunderbare Tage, einzelne Eindrücke und Erlebnisse, die Märzsonne auf den honiggoldenen Schnittflächen der Stämme, die Gespräche und Erwägungen stehen mir so klar vor Augen, als sei das Alles erst gestern geschehen. Und so geht es weiter: Bootsbausperrholz aus Hamburg geholt. Templates geplottet, Spanten gesägt, ich sehe meinen Sohn, 11jährig-eifrig und hochkonzentriert mit der Stichsäge an einem Spant sägen, heute überragt er mich um Haupteslänge und fragt – auf mich herabschauend: „Na, wie fühlt man sich, wenn man so klein ist?“ Ich bin immer noch voll von alledem und freue mich an diesen Erinnerungen.

Warum ich dieses alles erzähle? Um das zu beantworten, muss ich wiederum eine andere Geschichte erzählen: Es gab da etwas, was sich

während der gesamten Bauzeit mit schöner – nein, ich will ehrlich sein sein: mit immer lästiger werdender – Regelmäßigkeit zutrug: Tauchten Clubkameraden oder andere Besucher im Bootsbauzelt auf, so versuchten sie zunächst einmal zu erfassen, was sie da eigentlich vor sich hatten (Nun muss man sich vorstellen, dass der Platz in so einem Zelt sehr begrenzt ist, es dem Betrachter also an dem nötigen Abstand zum Objekt fehlt) – eines jedoch wurde an untrüglichen Anzeichen wirklich Jedem überdeutlich: Dass hier in Staub und Hitze wirklich und wahrhaftig gearbeitet wurde.

Und so hieß es dann auch – und man hätte darauf wetten können – bereits nach kurzer Zeit: „OUH, das ist aber noch viel Arbeit!“ Einer äußerte sich über den Geruch nach Arbeit, den er wahrzunehmen meinte und der ihn offenbar so unangenehm in die Nase stach, dass er sich unverzüglich korrigierte und – sich steigernd – feststellte, dass es nach Arbeit geradezu stinke!

Na, ja und dann kam sie meistens, die unvermeidliche – rethorische? – Frage:

**„Ja - lohnt sich das denn überhaupt?“**

Hat sich das Alles gelohnt: Die Mühe, die Hitze, der Schweiß unter der Atemmaske im weißen Schutzanzug, T-Shirt und Hose darunter quatschnass, komplett durchge-



schwitzt – der Geruch nach „Mäusepisse“, der Staub, die Allergien, der Juckreiz, morgens und abends Gesicht, Arme und Oberkörper mit Melkfett-Kamille einreiben, keine freie Zeit im üblichen Sinn, Ferien im Bauzelt, wenn die Mitmenschen in der Sonne lagen, segelten, alles das unternahmen, womit sie das gestalten, was sie Freizeit nennen??

Einen Teil meiner Antwort habe ich bereits am Anfang gegeben: Die Zeit des Bootsbaus war – für mich – eine intensiv erlebte, unvergessliche Zeit.

Und auf der anderen Seite: Nicht nur einmal lag mir die Gegenfrage auf der Zunge, wenn ich – am Nachmittag den Kopf aus dem Bauzelt streckend – die Kameraden beobachtete, wie sie Geselligkeit pflegend, beim Bier auf der Club-





terrasse beieinander saßen und plauderten und dann – wenn ich am Abend – oft erst um 21.00-22.00 Uhr am Sommerabend mit dem Fahrrad nachhause fuhr, den Baustellenstaub in der Dusche zurücklassend, erfrischt, nach gelungenem Tagwerk zufrieden, randvoller Gedanken an die geleistete Arbeit, auf den vollendeten Arbeitsabschnitt zurückschauend - dann lag es mir auf der Zunge den anderen zuzurufen: „Ja, lohnt sich denn das – jeden Tag hier herum zu sitzen und und die Zeit totzuschlagen?“

### *Hat sich denn nun gelohnt?*

Natürlich kann sich diese Frage am Ende nur jeder selbst beantworten. Meine Antwort habe ich im Grunde bereits gegeben: Wir, meine Familie und ich, haben in den letzten fünf Jahren ein Boot gebaut, das ziemlich genau unseren Vorstellungen und Möglichkeiten entspricht – ein Traumschiff, das so auf dem Markt nicht verfügbar ist, das einen - auch dieser Aspekt sei nicht vergessen - nicht unerheblichen materiellen Wert darstellt, buchstäblich "mit eigenen Händen" geschaffen. Darauf kann man stolz sein und wir sind es.

Und dann das ganz große Gefühl am Tag X, dem Launching...

Aber halt: Ich will hier nicht vorgeifen. Denn auch unangenehme Erfahrungen gab es natürlich zu machen. Daher will ich die Geschichte nun ein wenig detaillierter zu erzählen.



## *Zwei Bauplätze sind einer zu viel*

Den chronologischen Überblick über die gesamte Bauzeit gebe ich auf Seite einundzwanzig. Hier will ich einzelne Aspekte von besonderer Bedeutung hervorheben. Begonnen wurde mit dem Bau der Rumpfe auf dem ehemaligen Kornboden der von den Eltern ererbten Scheune in Südkampen bei Walsrode, gut 115 km von meinem Wohnort Braunschweig entfernt.

Die Fertigstellung der 2 Rumpfe erfolgt hier. Also: Aufrichten der Spanten, Einsetzen der Stringer, Beplanken mit Bootsbausperholz und Laminieren mit Glas und Abreißgewebe. - Was hier im Zeitraffer zusammengefasst wird, konnte immer nur an den - manchmal verlängerten - Wochenenden und in den Schulferien durchgeführt werden und nahm so insgesamt 2 Jahre in Anspruch.

Das Herabheben der fertigen Rumpfe vom Scheunenboden und der Transport zum Gelände des *Braunschweiger Motorbootclubs*, kurz *bmc*, dessen Mitglied ich auf der Suche nach dem geeigneten Bauplatz in Braunschweig geworden war, dauerte im Spätsommer 2009 mit insgesamt mehr als zwei Monaten ebenfalls wesentlich länger als ich gedacht hatte. Christoph Wentland danke ich hier gerne noch einmal für seine wirksame Hilfe und Unterstützung.

Auf dem Gelände des *bmc* wurden die Rumpfe entladen, danach begann ich, um sie herum ein Bauzelt zu errichten. Die Konstruktion dafür hatte ich selbst entwickelt, sie wurde in Holz realisiert. Allen Unkenrufen der Clubkameraden zum Trotz ("Das wird Dir in den Winterstürmen glatt weg-



*Zum Abheben bereit - und ...*

geweht. Bist Du denn überhaupt versichert?") hielt das Zelt allen Unwettern stand.

Hier im Bauzelt, bei im Sommer tropischen Temperaturen von oft 40° und mehr, gasbeheizt in den Übergangszeiten (in der Zeit strenger Fröste ruhte der Bau) wurden die Rumpfe miteinander verbunden.

Einsetzen des Brückenbodens, Einsetzen der großen, als Schotten über Alles ausgeführten Beams. Eindecken des Vorschiffs und des Salon-dachs. Ausführung des Cockpits mit Sitzbänken, Backskistendeckeln, Einarbeiten der Koker in die verlängerten Hecks (um nur die wichtigsten Phasen zu nennen). Alles einmal laminieren, d. h. im, nach den Warnungen viel zu niedrig gebauten, Zelt auf dem Bauch auf den Decks liegend, mit Glas, Harzmischung, Schaumwalzen und Entlüftungsrollern hantieren, im weißen Schutzanzug, schweißgebadet, staubverklebt, die Atemschutzmaske behindert die Sicht, stets in Sorge um den erneuten Ausbruch der Epoxyallergie. - Realer Zeitbedarf: weitere zweieinhalb Jahre.

Lange Bauzeiten - das sei hier ausdrücklich betont - bringen Probleme mit sich, die geeignet sind, den gesamten Erfolg des Projekts zu gefährden: abgesehen von schwindender - manchmal gegen Null gehender - Motivation ist die Belastung sozialer Beziehungen die Folge: Familie und



Freunde fühlen sich ausgegrenzt, machen Ansprüche auf die Zeit des Bootsbauers geltend. Bleibt dieses dauerhaft ohne Erfolg, drohen der Verlust von Freunden, gar das Scheitern von Ehen und eheähnlichen Verhältnissen. Umso mehr danke ich an dieser Stelle meiner Familie, dass sie meine Eskapaden bei der Verwirklichung meiner Träume mitgetragen und kaum Vorwürfe erhoben hat!

2011, im vorletzten Bau-Sommer, hatte auch ich - das sei nicht verschwiegen - Mühe, mich zu motivieren. Aus der Freizeitbeschäftigung, ein Boot zu bauen, wurde zeitweise harte, selbst auferlegte Pflicht. Ich sah mich gezwungen, eine pragmatische Neuorientierung hinsichtlich meines Qualitätsanspruchs vorzunehmen: Hatte ich bis dahin stets (mindestens) 100% im Visier, nahm ich mir jetzt vor, diese Marke herunterzusetzen - sollte sie mich in der Endphase daran zu hindern drohen, das Boot ins Wasser zu bringen - zumindest in für die Stabilität weniger relevanten Aspekten. Im Sommer 2012 endlich musste und



*Vom Traum zur Realität:  
das Launching - ein ganz groß*

sollte ES daher passieren: Die Bauzeit sollte zu Ende gehen, koste es (fast), was es wolle. Als der Launching-Termin jedoch mutig festgesetzt war, begann die Zeit nun aber zu rasen: SOO viel war noch zu tun, so viel musste unbedingt noch erledigt werden, weil es im Wasser nicht mehr machbar war.

Widerspruch der Gefühle: das Bauzelt wurde jetzt plötzlich als ein Kokon betrachtet, der das Boot vor Nässe und Schmutz schützte. Es kostete jetzt Überwindung, das Boot dieser Umhüllung zu entreißen.

Nun, die Zeit vergeht unaufhaltsam, der Tag rückte näher; dennoch war nicht alles geschafft: Der Termin musste verschoben werden, zweimal sogar. Die Nächte vor dem dritten





...Catharsis im Gleitflug



er Moment



(und nun wirklich letzten) Termin schief ich wenig, das Boot mußte angehoben werden, ein PKW-Transportanhänger wurde vom Hafenermeister zur Verfügung gestellt, ein Aufbau aus Kanthölzern musste allerdings schnell noch gezimmert werden.

Dann der Vortag des Launchings: Das Zelt an der Stirnseite öffnen, den Trailer an den Volvo ("Wwi - Ouh - Ell - Wwi - Ouh: My VOLVO" - meine Söhne hatten mir den Song von Rapper Grynch vorgespielt; ist eben Kult so 'n Volvo - allerdings auch ungemein praktisch.)

Und dann in Eichhörnchen-Technik: Schiff vorne rechts um 10 cm anheben - Klötze unterlegen - dann vorne links Klötze: "Neh, der iss zu hoch - gibb

doch bidde madenda!" So ging's reihum, bis wir - es war nun schon Nacht geworden - endlich das Niveau geschafft hatten und den Trailer samt Aufbau unter das Brückendeck schieben konnten. Mittlerweile waren wir zu Dritt, Winfried Gross (war aus Kiel zum Launching angereist) und Jonas Osteroth - denen an dieser Stelle noch einmal herzlich gedankt sei!! Und dann schlüpfte der Falter aus dem Kokon - gezogen vom Volvo, der Geruch der schleifenden Kupplung biss in die Nase.

Winfried hinten im Cockpit drückte Teile des Zeltes in die Höhe, wann immer sie am Deck festzuhaken drohten, Holz schleifte über Lack, manchmal fehlte ihm ganz sicher mehr als nur eine Hand - jetzt war aber schon alles egal: Das Boot

MUSSTE jetzt einfach hinaus. Und dann - war's geschafft: das Boot erblickte nach Mitternacht das - zu dieser Zeit natürlich - spärliche Licht der Welt!

Tags darauf, am 30. Juni 2012, das Launching mit der Familie gemeinsam mit Helfern, Freunden, Kollegen, Klubkameraden. Mit einem kräftigen Schuss Prosecco tauft meine Tochter das Schiff auf den Namen "Catharsis" und verkündet - nicht ohne sichtbare Zeichen der Rührung - dass sie stolz sei auf ihren Vater, dass er dieses geschafft habe. - Ein erhebender Moment.

Die vorbereiteten Tragegurte werden in die Kranhaken eingepickt: dann schwebt die *Catharsis* und setzt sanft ein in ihr Element.

## Kanalfahrt nach Lübeck und Aufriggen



Nach 4 Wochen im Hafenbecken des *bmc* gings auf die Kanalfahrt nach Lübeck. Es wurde nun Ernst, ging gleich hinaus auf die Bundeswasserstrasse, erst Elbe-Seiten-Kanal mit der Schleuse Uelzen mit 40 m Hubhöhe und dem Schiffshebewerk Scharnebeck. Dann ein kurzes Stück die Elbe aufwärts bis Lauenburg. Dort in den Elbe-Lübeck-Kanal, der mit seinen sieben Schleusen durch die oft idyllisch anmutende Landschaft Schleswig-Holsteins führt.

Nun verfüge ich zwar über die eine oder andere Erfahrung auf See, die Aussicht auf die zahlreichen Schleusen fand ich jedoch unbehaglich. Denn ich verfügte über keinerlei eigene Erfahrung, zudem drängten sich Fragen auf: Wie würde das neue Schiff manövrieren, die relativ hohen Büge würden es empfindlich für Seitenwind machen, rücksichtslose

Berufsschiffer würden in den Schleusen mit ihrem Schraubengriff für nur kaum beherrschbare Situationen sorgen.

Und was die Klubkameraden uns mit auf den Weg gaben, stimmte wenig zuversichtlich: Nicht nur auf Kratzer im Lack sollten wir uns gefasst machen, nein, mit Schäden, gar strukturellen sei zu rechnen - ich hätte eben darauf hören sollen, als sie mir dringend empfohlen hatten, nicht nur einen Motor in der Mitte, sondern unbedingt zwei Motoren zu installieren. Und von Motoren verstehen sie schließlich etwas, die Kameraden vom *Braunschweiger Motorbootclub*.

Nun, die Kanalfahrten verliefen ohne ernste Probleme, die Manövrierbarkeit mit nur einem Mittelmotor ist zwar tatsächlich nicht die beste, jedoch ausreichend - wenn Platz vorhanden ist. Und wird es mal sehr eng, erinnern wir uns daran, dass viele Manöver sehr wirksam mit Leinen unterstützt werden können.

So erreichten wir nach drei Tagen Kanalfahrt die Travewerft auf der

Teerhofsinsel in Lübeck, wo das Boot seine Takelage erhielt - allerdings in gänzlich anderer Ausführung als es lange geplant war. Denn die Bauzeit von insgesamt fast 5 Jahren hatte - wie bereits erwähnt - kritische Momente mit sich gebracht: Daher wurde auch der ursprüngliche Plan, einen CFK-Mast zu bauen, zunächst nicht verwirklicht sondern zurückgestellt, allerdings nicht aufgegeben - verfüge ich doch, dank der kamerdschaftlichen Unterstützung eines MHD-Mitgliedes, über den Plan zum Bau eines 11m-Masts aus CFK.

So wurde in Lübeck auf der Travewerft in diesem Jahr ein Aluminium-Mast von Seldèn gesetzt, den ich samt Baum aus einem aufgegebenen Bauprojekt günstig hatte erstehen können. Der Mast selbst musste gekürzt, Beschläge mussten umgesetzt werden. Am Ende ergab sich ein Rigg, das den Vorgaben des Konstrukteurs nahe kommt, ohne Salinge, was die Auguren und Fachleute in Lübeck, sobald sie es bemerkten, stets dadurch quittierten, dass sie die Stirn bedenklich in schwere Falten legten und in dunkel drohenden Tönen zu äußerster Vorsicht mahnten.





*Im Hafen von Neustadt: Catharsis zieht neugierige Blicke auf sich*

## ***NO 4-5 in der Lübecker Bucht: erste Segel-Erfahrungen***

Den Bedenken der Fachleute zum Trotz stellten wir ihn, unseren Mast, montierten den Baum und liefen aus der Travewerft aus. In der Pötenitzer Wiek, kurz vor Travemünde, setzten wir zum ersten Mal die Segel. Für die erste Saison hatte ich aus der Bootsbörse günstig gebrauchte Monohull-Segel erstanden, ein durchgelattetes Groß einer Dehler 28, das mit 23 m<sup>2</sup> eigentlich 7-8 m<sup>2</sup> zu wenig Fläche an den Wind bringt. Die Fock von North hat ca. 11 m<sup>2</sup>.

Der Test in der Wiek verlief recht vielversprechend, nur die Holepunkte der Fock schienen noch nicht korrekt. Dennoch wagten wir uns jetzt - mutig geworden - hinaus auf die Lübecker Bucht. Dort wurden wir von Rasmus sogleich mit Wind 4-5 aus NO überrascht - was - den Bedenken der Fachleute zum Trotz - dem Mast zwar nichts ausmachte, die Definition der Fockschot-Holepunkte allerdings unerbittlich als unzureichend entlarvte. So war also an ein Aufkreuzen Richtung Dahmeshöved, wie es zunächst unser Plan gewesen war, gar nicht zu denken.

Also: Ablaufen nach Neustadt, dort weiteres Basteln am Trimm, am nächsten Tag der 2. Versuch: NO 3-4, Welle noch recht niedlich - und schon lief's viel besser. Es gelang mit einer vernünftigen Anzahl an Schlägen, Dahmeshöved zu passieren und dann mit einem leichten Schrick in den Schoten die Einfahrt in den Großenbroder Binnensee anzuliegen: Mit mehr Fahrt gings jetzt auch passabel durch die Welle. Allerdings wirkt der Bootskörper aus Sperrholz wie ein guter Resonator, so dass jede Welle akustisch deutlich markiert wird.

Unser Sohn Leif hatte da spätestens Feuer gefangen - danach wollte er vor Großenbrode ständig Monos "ansegeln", um unsere Höhe zu testen. Die se Vergleiche fielen nicht schlecht aus, obwohl die Holepunkte immer noch nicht optimal sind und - wir mit ca. 14 m<sup>2</sup> mit zu wenig Tuch unterwegs sind. Wenns weht, gehts dennoch ganz gut zur Sache. Messungen und genauere Daten zu Wendewinkel und Höhe zum wahren Wind liegen uns allerdings noch nicht vor. Soviel zu unseren ersten Erfahrungen - im nächsten Som-





mer werden wir mehr wissen.

Das Zwischen-Fazit am Ende der Saison 2012 fällt bereits (überraschend?) klar aus: Unser Vertrauen in das Schiff wächst, obwohl über Fragen, die während der Bauzeit Viele bewegten, ein abschließendes Urteil noch nicht gefällt werden kann.

Bernd Kohler hat das Boot ohne Schwerter und Kiele gezeichnet. Nur die Trapezform der Rümpfe und - waagrecht an den tiefsten Stellen der Rümpfe angebrachte - "Anti-Vortex-Panels" sollen der Abdrift entgegenwirken. Lange Diskussionen gab es um die Wirksamkeit dieses Konzepts. Erhebliche Zweifel wurden immer wieder geäußert, ob das Boot in der Lage sein würde, ausreichend Höhe zu laufen. Um es kurz zu machen: Die abschließende Antwort auf diese Frage werden wir mit der Catharsis nicht geben können, da sie ergänzend zu den Panels feststehende, unter dem Brückendeck montierte Schwerter erhalten hat. Messungen konnten wir noch nicht vornehmen. Unser Eindruck jedoch: Wenn wir jedoch mit anderen, auch etwas größeren, Monohulls auf gleichen Kursen am Wind lagen, konnten wir oft mithalten, manchmal sogar Überlegenheit demonstrieren.

Das Boot scheint über Potential zu verfügen, obwohl noch lange nicht alles perfekt ist: die Holepunkte noch nicht optimiert sind und wir mit den Monohull-Segeln mit zu wenig Segel-

fläche unterwegs sind, so dass wir bei schwachen Winden natürlich das Nachsehen haben. Brist es jedoch mit 4-5 Windstärken auf, geht's schon ganz gut zur Sache, dann gibt es eine Rauschfahrt zu genießen: Wie dann die Heckwelle zischt! Dann sind die Mühen, der Schweiß, der Staub, die Epoxy-Allergie beinahe schon vergessen, geradezu weggewaschen! Jaah!

Inzwischen ist Catharsis wieder zurück in BS. Im Hafen Wittingen waren wir eingefroren - nein, nicht das Schiff sondern wir selbst im Schiff: die Luken ließen sich aufgrund der Vereisung des Decks zunächst nicht öffnen. Sonst keine Schwierigkeiten. Schön das Einlaufen ins „Baggerloch“ - sorry: den Hafen des bmc.

Ziemlich großes Kino: Es fand gerade eine Fahrprüfung zum Sportbootführerschein statt, die Prüflinge standen versammelt am Hafentor. Die anderen Boote bereits gekrant, viele Kameraden bei der Arbeit an Ihren Schiffen. Wir schwenken ein, gleiten durchs Hafentor, das für uns ziemlich eng ist - auch das immer wieder gern ventiliert: Passt Ihr denn eigentlich durch das Tor? - auf beiden Seiten nur ca. 30 cm Platz, im Hafen schwenke ich soweit nach Stb wie möglich und dann gleiten wir - kurz unterbrochen nur durch einen Schub rückwärts - in die Doppelbox unter dem Hafenkran - ganz ohne Querstrahlruder, mir nur einem Motor, der nicht einmal mitgeleitet, alles ganz unaufgeregt. Und welche Cassandra-Rufe hatten doch

unsere Ausfahrt begleitet: das könne nicht gut gehen, ein Motor sei nicht ausreichend, zudem zu hoch montiert, zu schwach sowieso.... Die Gesichter unter den Bootsplanen, die unsere Einfahrt beobachteten, waren nicht zu übersehen.

Wie sagte doch Pieter, der mit seinem Segelboot auf Überführungsfahrt in die Niederlande wegen eines Motorschadens den Hafen des bmc angelaufen war und dort zur Reparatur eine Woche lang lag, zusammen mit Catharsis nach dem Launching?: „Ihr müßt weg hier, you are sailors.“

Am Ende bleibt noch die zweite der am häufigsten gestellten Fragen zu beantworten - die "Gretchenfrage":

**"Würdest Du das noch einmal machen?"**

Ohne Zögern - kam sie, meine Antwort - als die Frage gestellt wurde vom Vorsitzenden, inmitten der Überreste der Baustelle, zwischen Werkzeugen, Resten von Material und Verpackungen, Arbeitsplatten, Böcken, auf denen noch zur Bearbeitung der Mast lag:

**"Ja! - Aber nur unter anderen Umständen."**

Nur unter anderen Bedingungen: kein zu kleines, viel zu niedriges Bauzelt, kein unbefestigter, staubiger Boden. Keine zu große Entfernung von der Wohnung. Kurz - nach gründlicher Auswertung meiner Erfahrungen:

**Gerne wieder!**

**Worauf ich beim nächsten Bau unbedingt achten werde:**

- Bauplatz nahe der Wohnung
- geräumige, möglichst beheizbare Halle, wenn nicht: ein stabiles, geräumiges, doppelwandiges Bauzelt
- ausreichend Platz für:
- geordnete Arbeitsabläufe
- gut erreichbare Lagerflächen für Material
- separate Arbeitsplätze für Holzbearbeitung, Harzmischen, Glaslegezuscchnitt, Werkbank für Metallarbeiten
- Helfer für Routinearbeiten - auch bezahlte
- realistische Planung der Arbeitsabläufe



## Catharsis - Die Baugeschichte







*Variation über ein Thema:*  
**KD 860 - Atalante**

*"Atalante" und "Catharsis" entstanden auf der Grundlage desselben Bauplans. "Es kommt sicher nicht so oft vor, dass zwei Mitglieder von Multihull Deutschland gleiche Schiffe bauen, deshalb lohnt sich wohl ein Vergleich der Erfahrungen", meint Winfried Gross, der sein Boot in Kiel baute und uns darüber folgenden Bericht gibt:*

Begonnen hat es mit dem Artikel von Hermann Scheppelmann im Boten Nr. 4/ 2007. Skeptisch las ich die euphorischen Zeilen über den KD 860. Wieder so ein Entwurf, der vieles verspricht. Wenn die Theorie über trapezförmige Rümpfe, Auftriebsflügel und Höhe am Wind mehrere Seiten füllen, drängt sich die Frage auf, warum noch niemand vorher diese genialen Ideen umgesetzt hat.

Andererseits sahen die Linien gelungen aus. Da ich Zeit hatte und Erfahrungen aus dem Bau eines 16 Meter Kats vorlagen, bestellte ich nach einigen Telefonaten die Pläne. Erster Eindruck: einfache Zeichnungen auf DIN A4 Blättern, allenfalls für den Rohbau geeignet, dafür aber preisgünstig. 1200 angegebene Arbeitsstunden sind für Amateure gewagt. Aber da der Plan, ein Boot selber zu bauen, sich schon jeder Vernunft entzieht, spielt das auch keine Rolle. Kommentar meiner Frau: Wenn du das tust, ziehe ich in

eine nette Zwei-Zimmer-Wohnung.

Sperrholz als Baustoff ist mit wenigen Geräten zu bearbeiten. Stichsäge, Multimaster, Kreissäge, dazu ein guter Akkuschauber und verschiedene Schleifgeräte sollten ausreichen. Ach ja, eine gute Glasschere ist zum Schneiden des Glasgeleges unbedingt erforderlich.

50 Sperrholzplatten waren schnell gekauft und - da der Bauplan wenige Krümmungen versprach - einfach zu bearbeiten. Eine unschätzbare Hilfe waren die von Hermann hergestellten Folien eins zu eins für die Schotten. Aufkleben, aussägen, fertig. Das Ausrichten der Schotten über Kopf auf einem Mallengerüst braucht viel Genauigkeit, um später nicht auf einer Seegurke zu reisen. Ansonsten geht alles sehr zügig. In sechs Wochen waren beide Rümpfe im Rohbau mit Gewebe beschichtet. Voraussetzung: gelegentliche Hilfe beim Anschrauben der Bordwände



und Auftapezieren der Beschichtung. Hier muss ich nachtragen, dass eine sehr gute Gas- und Staubmaske Pflicht ist, ebenso wie gute Schutzkleidung. Epoxy ist giftig und löst manchmal Allergien aus. Aus leidiger Erfahrung wusste ich, dass der Bauplatz nicht weiter als 0-15min von zu Hause entfernt sein sollte.

Ein weiterer wichtiger Punkt: Zusammenbau in einer geräumigen Halle. Nach den Bau der Rümpfe im verlängerten häuslichen Carport (Epoxy stinkt nicht nach Styrol) fand ich in einer geräumten Winterlager-





*Bild Artikelanfang: Atalante bei Probeschlägen auf der Kieler Förde 2010*

*Bild oben: Ausfahrt aus Maasholm 2012 - das Mittelruder ist hier gut zu erkennen*

*Bild links: Verbinden der Rümpfe mit den Beams in einer Bootshalle im Sommer 2009 -*

*Kleines Bild unten rechts: Der Rohbau verläßt die Halle*

*Kleines Bild unten links: Der Salon hat großzügige Sitzhöhe, durch die zwei Eingänge an Bb und Stb wird die fehlende Stehhöhe nicht als Mangel empfunden*



halle (20x50m) den idealen Bauplatz für vier Monate. Beim Festlegen der Bauabschnitte fiel mir sofort auf, dass es keine Anleitung zum Anbau der Motoren, für Kabeldurchführungen, Befestigungen von Klampen, Beschlägen, Schotführungen usw. gab. Kurzum: eine nette Rohbauanleitung. Man sollte dies nicht unterschätzen. Ein Klo, das kein Wasser ansaugt, weil das Ventil nicht tief genug eingebaut werden kann, ist nur an Land spaßig!

Zurück zum Eigentlichen. Der Rohbau wurde planmäßig mit Hilfe mei-

ner Tochter im September fertig. Alle großen Teile wurden in der Halle vorgefertigt und vor Ort montiert. Die Sommerkosten für die Halle waren im Verhältnis zum Zeitgewinn gering.

Wer unvoreingenommen bauen möchte, darf hier nicht weiter lesen. Der Transport aus der Halle, an einem Rumpf hängend (Hallentor zu schmal), war eine Enttäuschung für die lusternen Katamarankritiker. Alles hielt und selbst das Heben über ein acht Meter hohes Gerüst ging problemlos, aber dann stiegen wir

hinab in die Niederungen des Selbstbauerschicksals. Ein provisorisches Bauzelt, Regen, Kälte. Heizen ist bei Epoxyarbeiten reine Selbsttäuschung! Der Winter verging mit Kleinarbeiten und der erneuten Gewissheit: ein Drittel Rohbau, ein Drittel Ausbau, ein Drittel Technik. Besonders die Kleinteile wie Luken- deckel, Schiebeluks, Fundamente für Relingstützen usw. kosten Zeit. Und dann das Schleifen! Sperrholz sägen geht schnell, aber die Gelege Beschichtung ist nicht glatt genug. Also spachteln, schleifen, spachteln, schleifen, grundieren, Voranstrich DD-Lack.

Am 9.Mai letzter Krantermin! Tröstlich, dass das Design mit Klebefolien von Hermann alle Blicke auf sich zog und ich heimlich die Wasserlinie kontrollieren konnte. Alles OK.

***Ja, sie schwamm, die Atalante!***



Nach einem halben Jahr Planung, zwei Jahren Bauzeit, einem Jahr Änderungen und einem Jahr Probesegelein ist es Zeit Bilanz zu ziehen.

Die ausgeklügelte Motoranbringung, aufholbar in einem Kasten unter dem Brückendeck, funktionierte gut, aber die Hafenmanöver! Nach dem 2. Rangieren aus der Box und rückwärts im Zick Zack aus dem Hafen Fahren streikte meine Frau und seither treiben zwei HL 330 Yamaha Außenborder mit festem Saildrive den Kat in jeden Hafenwinkel. Eine gute, aber teure Lösung. Und sonst? Wiegen sollte der Kat segelfertig 1,4 to. Die Realität: 2,3 to. Anscheinend werden Gewichte nur rechnerisch ermittelt, nie am Kran!

Ja und die Höhe am Wind? Hier schummeln sie alle. 60 Grad am Wind schaffen wir laut GPS, wenn man nicht zu genau ins Kielwasser zurücksieht. Ich habe inzwischen ein Mittelklappschwert eingebaut und 10 Grad Höhe gewonnen, dafür schlagen die flachen Rumpfe hoch am Wind unangenehm aufs Wasser.

## Fazit:

Beim Bau eines unbekanntes Entwurfs sollte man unbedingt Segelerfahrungen eines Prototyps zur Verfügung haben. Die Linien gefallen immer noch. Der flache Aufbau hebt den Kat aus den üblichen "Gugelhupfformen" heraus und 1,50m Höhe im "Salon" sind bei zwei Niedergängen unproblematisch. Dafür gibt es zwei Doppelkojen, zwei Toiletten, eine kleine Küche und einen Kartentisch. Mehr brauchen wir nicht.

Und nicht zuletzt: Manchmal sind wir auch schneller als Einrumpfer. Bleibt die Frage, ob ich wieder bauen würde? Sicher nicht! Oder?

W. Gross

Bei Rückfragen: Tel.: 0431/232763

PS.: Abschließend noch die Anmerkung, auf die meine Frau Wert legte: Sie wohne - entgegen der Ankündigung - auch nach vollendetem Bau noch immer im gemeinsamen Heim.

## Grundentwurf und A



### Daten KD 860:

Länge über Alles/ Wasserlinie

Gesamtbreite:

Tiefgang:

Leergewicht mit Motor:

Verdrängung:

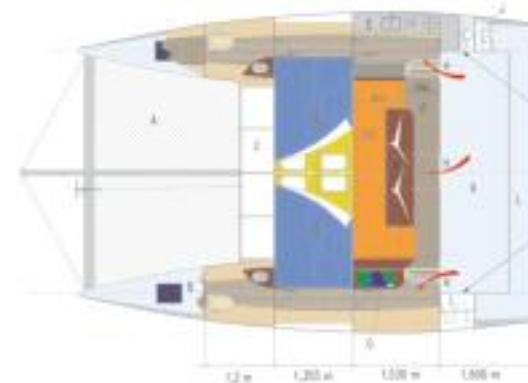
Segelfläche am Wind:

L/B ratio Rumpfe

Aufrichtendes Moment, max.

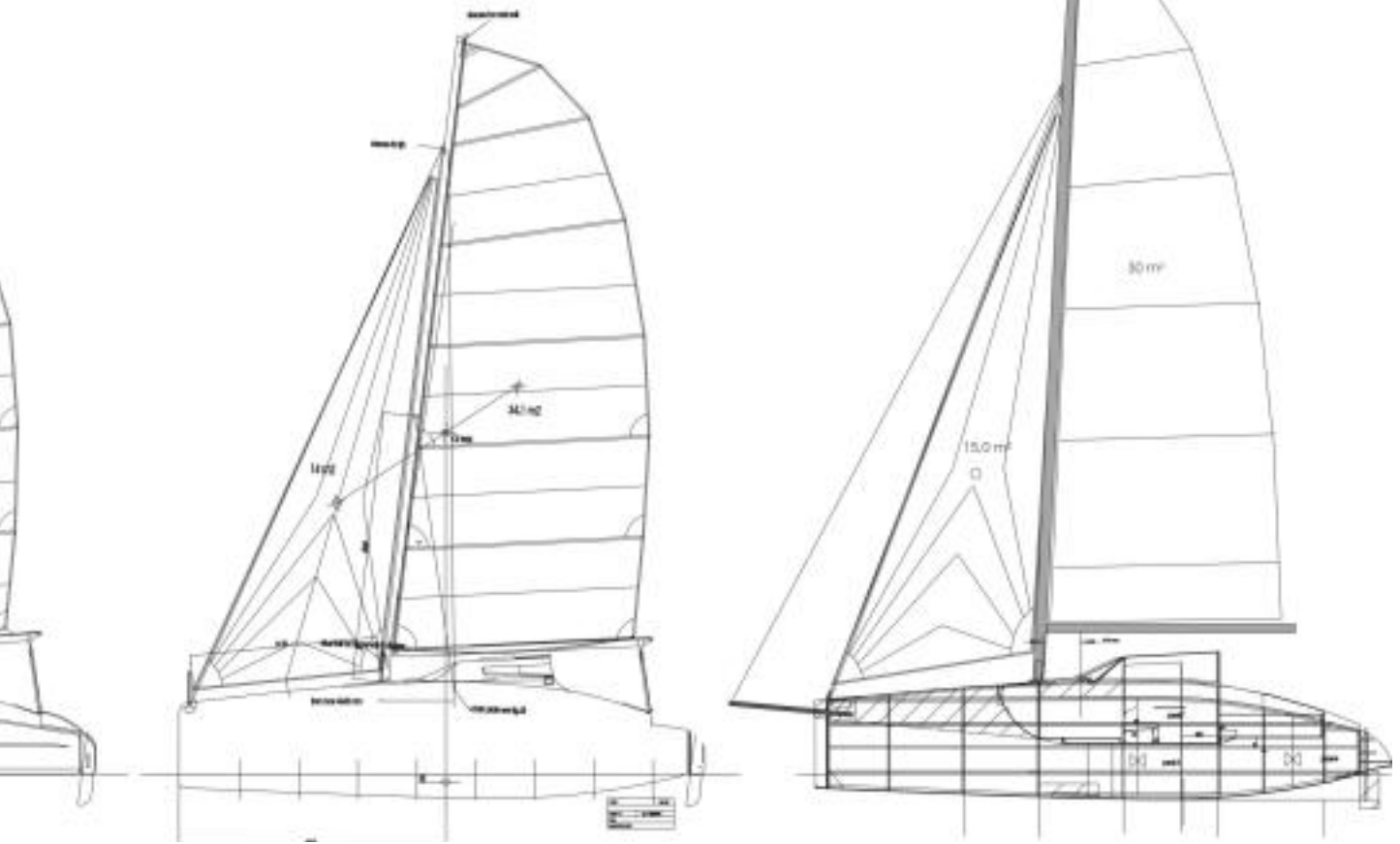
Außenbordmotor:

**Das Innenlayout basiert auf der Grundidee der zwei Eingänge an Bb und Stb. Das funktioniert gut in der Praxis. Stehhöhe im Salon wird nicht vermisst.**



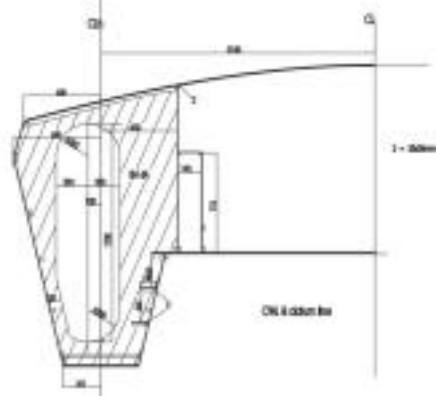


# Ausführungsvarianten

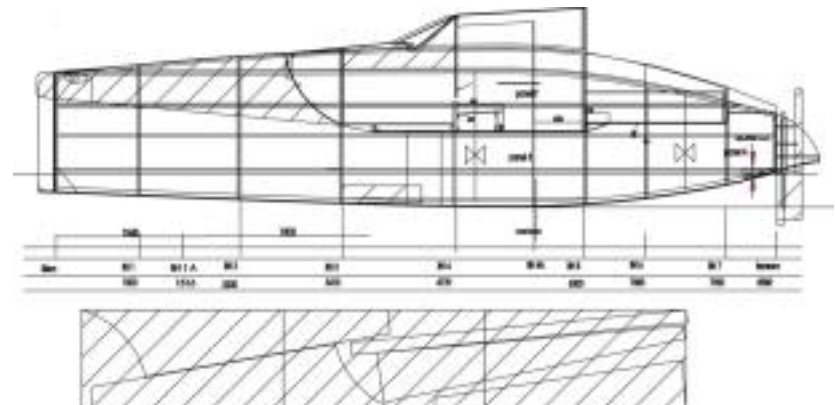


Daten KD 860 - Atalante:		Daten KD 860 - Catharsis:	
8,60 m	Länge über Alles/ Wasserlinie	9,10/ 8,60 m	9,30/ 8,60 m
5,60 m	Gesamtbreite:	5,60 m	5,60 m
0,4 m	Tiefgang:	0,4 m	0,75 m
1.400 kg	Leergewicht mit Motor:	2300 kg	1.900 kg
2.800 kg	Verdrängung:	2.800 kg	2.800 kg
37 m²	Segelfläche am Wind:	48 m²	45 m²
1: 11	L/B ratio Rumpfe	1: 11	1: 11
5400 kgm	Aufrichtendes Moment, max.	5400 kgm	5400 kgm
2 x 5 PS	Einbaumotoren: Yamaha	2 x 15 PS	Außenbordmotor: Yamaha 1 x 9,9 PS

*Der Trapezspant vereinfacht den Bau. Er soll dazu beitragen, der Abdrift entgegenzuwirken. Wichtig ist, dass die Kanten scharf bleiben.*



*Der Seitenriss des Rumpfes mit den bei Catharsis vorgenommenen Änderungen und Ergänzungen. Unter der Sägeplan der Flächen für die Mittelsektion des Brückendecks, genannt "Nase".*





Text, Fotos, Grafiken: Guntram Wille

# Carbonmast für La Guagua

## Teil 2: Überlegungen zum Formenbau und Bau der Negativform



### Überlegungen zum Formenbau

Da wir zunächst keinen Volle-Länge-Bauplatz (vLB) zur Verfügung haben, sondern den Mastbau in unserem Mehrzweckzimmer mit einer Länge von 4 m beginnen werden, muss eine "tragende Form" für den Mast in 4 Sektionen hergestellt werden. Außerdem kann die "tragende Form" nur als Halbschale des Masts laminiert werden, da wir aus Platzgründen nur nach oben, nicht jedoch in Mastrichtung entformen können. Hieraus ergibt sich die Notwendigkeit, 8 Sektionen zu laminieren.

Diese 8 Sektionen sollen am Volle-Länge-Bauplatz zu zwei Masthalbschalen (Bb. und Stb.) zusammengefügt werden, die anschließend entlang der Mittschiffslinie zu einem tropfenförmigen Profil zusammengeklebt werden, welches die Basis für den weiteren Laminataufbau bildet. Deshalb müssen die einzelnen Sektionen tragfähig miteinander verbunden werden und ebenso muss die Verklebung der beiden Halbschalen eine gewisse Anfangsfestigkeit aufweisen, damit die weitere Verarbeitung ohne Änderung der Form möglich wird.

Wenn dieses Verarbeitungsstadium erreicht ist, muss das Grundprofil gleichförmig und gerade sein, um mit dem weiteren Material überarbeitet werden zu können. Deshalb setzen

alle Überlegungen zum Formenbau hier an, das Pferd wird also gewissermaßen von hinten aufgezäumt.

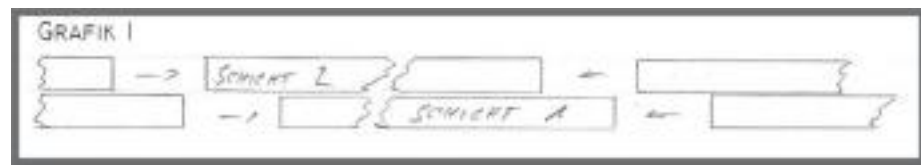
Um die zu voller Länge verklebten Halbschalen aneinander zu heften, werden wir die einzelnen Sektionen etwas über die Mittellinie zur anderen Seite des Masts hinüber bauen. An der Mittellinie wird die Negativform durch Einkleben einer Einlage so verstärkt, dass eine Halbschale genau in die andere passt, wenn letztere in der Mittellinie endet/ besäumt wird.

Da die Halbschalen jeweils etwa 450 g 90°-Gelege enthalten, das an der Mittelnahse annähernd stumpf stößt, also keine Kräfte überträgt, soll dieser Mangel (des fertigen Masts) durch Überlaminieren von Vor- und Achterkanten mit 300 g +/- 45° Streifen ausgeglichen werden. Die Vorkante muss hierbei weniger verstärkt werden als die Achterkante, da über die Vorkante auch zwei komplette Bahnen 300 g +/- 45° geklebt werden. Ich habe deshalb für die Vorkante je zwei Streifen von AMT BB300-C05 von 6 bzw. 10 cm für ausreichend gehalten. Die Achterkante, die nicht von den Komplettbahnen +/- 45° umfasst

wird, soll mit insgesamt 8 Streifen von jeweils 2 mal 7, 11, 15 sowie einmal 19 und 23 cm verstärkt werden. Zu diesem Zweck werden in die Vorkante der Form Pappstreifen von 5 und 3 cm geklebt sowie von 10, 8, 6, 4 und 2 cm in ihre Achterkante. Hierdurch ergibt sich auf beiden Seiten der Form ein treppenförmiges Aussehen.

Um die einzelnen Sektionen kraftschlüssig bei gleichförmigem Profil miteinander verbinden zu können, müssen sie über ihre Länge unterschiedliche Beschaffenheit haben. Sie werden aus zwei Lagen gefertigt, so dass beim Verbinden der Sektionen die Lagen 1 bzw. 2 jeweils stumpf stoßen, jedoch die Lage 1 jeweils die Lage 2 überlappt – wie die Grafik 1 zeigt.

Deshalb werden die einzelnen Sektionen aus je zwei Lagen Carbongelege (Devold/AMT LT 450-C10-C) 0° / 90° laminiert. Dieses Gelege, das ich als Rest zum Preis von € 10 / kg auf der Hanseboot bei CTM gekauft habe, weist erhebliche Produktionsfehler auf. Von den 16 Stücken, die zum Bau der 8 Sektionen benötigt werden, sind







nur 8 fehlerfrei. Diese werden als Außenseite in die Form gelegt. Durch die oben beschriebene Überlappung der Sektionen von 20 cm dürfte eine 0°-Lage hinsichtlich der durch sie erzeugten Festigkeit als annähernd durchgehend betrachtet werden können. Um diese Überlappungen zu erreichen, werden bei einer Baulänge von insgesamt 3,4 m die in Tabelle 1 dargestellten Sektionen benötigt, wenn die unterste Sektion mit 1 bezeichnet wird.

Hieraus ergibt sich, dass folgende Sektionen identisch sind: Bb. 1 und Stb. 4, Bb. 4 und Stb. 1 sowie alle Mittelsektionen. Es sind also nur 3 Typen von Sektionen zu laminieren, wie in Tabelle 2 dargestellt.

Nachdem die zwei ersten Sektionen (Bb.1 und Stb. 4), deren Lage 1 sich über die gesamte Länge der Form erstreckt, laminiert sind, muss die Form so modifiziert werden, dass die feh-

lende Lage 1 von cm 0 bis cm 20 durch eine Einlage simuliert wird, damit Lage 2 bei cm 20 nicht geknickt wird. Ich habe dazu Plakatkarton verwandt, der sich jedoch als etwas zu dick erwiesen hat. Besser wären zwei Lagen Seekarte gewesen. Durch diese Maßnahmen ist eine einwandfreie Längsverbinding der einzelnen Sektionen gewährleistet.

Bleibt noch die Oberfläche der Form zu betrachten: Sie besteht aus Biegesperrholz, das auf ein Spanten/Stringergerippe geklebt wird. Hierbei ist darauf zu achten, dass bei der Anfertigung der Spanten die Dicke des Biegesperrholzes berücksichtigt wird. Nachdem die Oberfläche durch Spachteln und Schleifen so glatt wie nur möglich vorbereitet und die oben beschriebenen Einlagen eingeklebt wurden, wird die gesamte Form mit Paketband (wir verwenden dazu Tesapack) beklebt und anschließend mit Trennwachs poliert. Außen um die

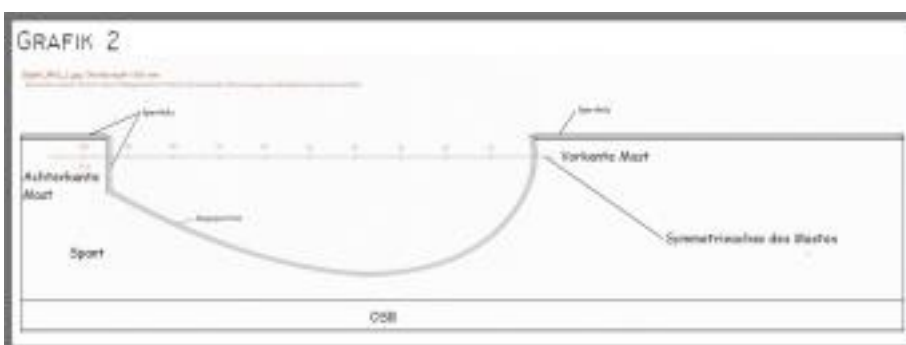
Form werden Streifen Balkenteppich geklebt, um sicherzustellen, dass nach Versiegeln des Vakuumsacks von überall Luft abgesaugt werden kann.

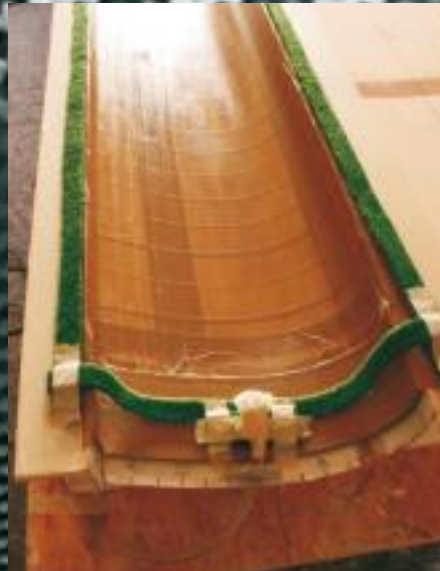
Nachdem nun die Überlegungen hinsichtlich der Form abgeschlossen sind, konnte mit ihrer Herstellung begonnen werden.

### Der Bau der Negativ-Form

Die Form, in welcher die einzelnen Sektionen der Mast-Halbschalen laminiert werden sollen, wurde im Mehrzweckzimmer aufgestellt. Sie musste eine nutzbare Länge von 3,5 m haben, damit Platz für die Vakuumsiegel blieb. Basis hierfür war eine OSB-Platte von 3,6 \* 0,6 m welche auf Tischen lag.

Die Spanten (vgl. Grafik 2) habe ich im Keller eines Freundes aus 5 mm Pappelsperrholz gefräst. Ich habe dazu zunächst eine kreisförmige Grundplatte für den Oberfräser mit dem 6 mm Fräsfinger im Mittelpunkt hergestellt, damit es im weiteren Verlauf bedeutungslos war, welche Position der Oberfräser zum Spant einnahm. Anschließend klebte ich auf die künftige Frässchablone einen Ausdruck des benötigten Mast-Halbspants auf, positionierte in jeweils geringen Abständen den Fräsfinger so auf der Schablone, dass er auch bei einer Drehbewegung stets die auszu-





### Was besser gewesen wäre:

- anstelle der Stringer aus Biegesperrholz Kiefernleisten zu verwenden.
- Die Form mit Leisten zu beplanken anstelle von Biegesperrholz; möglicherweise ist dann sogar weniger zu spachteln. Evtl. wäre auch eine Kombination aus Leisten und Plakatkarton das Richtige.
- Für Einlagen zur Unterbringung von zwei Verstärkungsstreifen a 300 g ist Plakatkarton zu dick. Eine doppelte Lage Seekarte wäre vermutlich das Richtige gewesen.

fräsende Spantenform nur gerade von ihrer Innenseite her berührte und fuhr mit dem Bleistift an der Kreisplatte entlang, sodass eine kontinuierliche Linie entstand. Anschließend schnitt ich die Schablone so aus, dass alle Bleistiftmarken entfernt wurden. Wurde nun die Kreisplatte des Oberfräasers in der Schablone entlang geführt, so wurde der Spant in der zutreffenden Größe ausgeschnitten. (Fotos 1,2 vorige Seiten)

Die Spanten habe ich zur Aufnahme zweier Stringer geschlitzt und dann in 42 cm-Abständen auf die Grundplatte geklebt. (Foto: Form innen) Hierbei kommt es sehr darauf an, dass die Spanten exakt auf die Grundlinie und im rechten Winkel zu ihr aufgeklebt werden. Nach dem Einkleben der Stringer, aus 3 mm Biegesperrholz, wobei Zahnstocher und Wäscheklammern der vorübergehenden Fixierung dienen, gewinnt das Gerüst bereits eine gewisse Festigkeit, die

durch das Einkleben weiterer stringerähnlicher Rechtecke aus 5 mm Pappsperrholz noch zunimmt. Auf die oberen, horizontalen Enden der Spanten wird ebenfalls Sperrholz geklebt, das sowohl zur Anbringung der Vakuumverklebung als auch zum Laminieren dient. Zur Verklebung habe ich Propellerleim genutzt, der deutlich schneller abbindet als Epoxy und zur vorübergehenden Fixierung Klammern aus dem Tacker. Das Spanten-Stringergerüst muss über eine relativ hohe Festigkeit verfügen, denn meine Annahme, das Biegesperrholz lasse sich recht einfach in die Form hineinarbeiten, da die querlaufende Mittellage nur 0,5 mm dick ist, stellte sich als falsch heraus: Obwohl ich das Sperrholz bereits tagelang vorher gebogen aufbewahrt hatte, war es schwierig auf dem Spantengerüst festzumachen. Das Biegesperrholz wurde mit den Deckplatten durch Fillets aus Epoxy und Glaskügelchen verbunden. Das dient

sowohl der Festigkeit, als auch der unbedingt erforderlichen Luftdichtigkeit zwischen diesen drei Teilen.

Bedauerlicherweise entwickelte das Biegesperrholz beim Einkleben in die Form Beulen, die keinesfalls vernachlässigt werden konnten. Deshalb musste die ganze Form mehrfach gespachtelt und geschliffen werden. Als Spachtel eignet sich ein schnell abbindender ziemlich weicher Spachtel aus dem Baumarkt. Den Schleifbedarf kann man sehr gut mit Hilfe eines möglichst langen Aluminium-Richtscheits ermitteln, das dunkle Flecken auf den hohen Stellen hinterläßt, wenn es über die Form geschoben wird. Diese dunklen Flecken können dann ganz gut weggeschliffen werden. Wenn die Form bereits ziemlich glatt ist, bietet es sich an, auf einer Kante des Richtscheits mit doppelseitigem Kleband Schleifpapier aufzubringen und das Richtscheit selbst als Schleifklotz zu verwenden. Auf das Glätten der Form habe ich ziemlich viel Arbeit verwandt. Foto: Form-Richtscheit

Nachdem ich mit der Form zufrieden war, habe ich die Pappstreifen eingeklebt, die gesamte Form mit Tesapack bekleidet und gewachst. Die grünen Teppichstreifen am Rande der Form dienen als Saugstrecke für die Vakuumpumpe, mit deren Hilfe das Carbonegelege konsolidiert wird. Mittig an der Vorkante ist auch der Saugschlauch der Pumpe zu erkennen. Damit war die Form klar zum Laminieren.

**Tabelle 1**

ANZAHL	LAGE 1 (CM)		LAGE 2 (CM)	
	BEGINN	ENDE	BEGINN	ENDE
2	0	340	0	320
4	20	340	0	320
2	20	340	0	340

**Tabelle 2**

SEKTION	LAGE 1 (CM)		LAGE 2 (CM)	
	BEGINN	ENDE	BEGINN	ENDE
Bb. 1	0	340	0	320
Bb. 2 & 3	20	340	0	320
Bb. 4	20	340	0	340
STB. 1	20	340	0	340
STB. 2 & 3	20	340	0	320
STB. 4	0	340	0	320



# Multihulls

## - Der Film -



### Worum geht es?

Wir wollen einen Film produzieren, der in überzeugenden Bildern die Vorteile des Multihull-Segelns darstellt. Viele Frauen und zumindest kleinere Kinder sind weder an Hightech noch an hohen Geschwindigkeiten interessiert, sondern vielmehr an dem, worin die wahren Vorteile unserer Multis, insbesondere der Katamarane, liegen: dass sie gerade Familien mit Kindern ein sehr angenehmes Segelleben ermöglichen. Um objektiv zu sein, sollen aber auch Nachteile nicht verschwiegen werden.

Der Film soll auf der nächsten Boot in Düsseldorf und beim IMM 2013 in Warnemünde gezeigt werden. Dazu benötigen wir jede Menge Foto- und Videomaterial.

### Jeder kann dabei sein! Mitmachen ist einfach:

#### Für Bilder und Fotos:

1. Fotoalben aus dem Regal ziehen, entstauben und wieder einmal in alten Erinnerungen schwelgen. Geeignete Bilder aussuchen und einscannen. Und/oder den PC hochfahren und Bildarchive durchstöbern.
2. Bilddateien bitte per Email direkt schicken an: [Markus.Frey@multihull-verein.de](mailto:Markus.Frey@multihull-verein.de). Falls die Dateien zu groß sein sollten, bitte eine CD brennen und an folgende Postadresse senden: Markus Frey/ Monika Riemensperger, Alice- Salomon-Strasse 5, 79111 Freiburg

#### Videos:

1. Kostenlos als Nutzer registrieren auf dem Video-Portal vimeo.com.
2. Email an [Markus.Frey@multihull-verein.de](mailto:Markus.Frey@multihull-verein.de) schicken mit der Nachricht, dass man sich registriert hat.
3. Von Markus Frey per Email eine Einladung in die von ihm auf vimeo eingerichtete Nutzergruppe "Multihull Deutschland" erhalten. Die Videos können nur von den Mitgliedern dieser Gruppe gesehen werden!
4. Jetzt einfach Videos hochladen.

Wer liefert, stimmt natürlich der unentgeltlichen Nutzung (nur!) durch den Verein zu. Andererseits kann jeder ein abgeliefertes Bild auch wieder zurück rufen, solange es noch nicht im Film verbaut ist.

**Also, ran an die Archive und Material einsenden möglichst bis 13. 01. 2013!**

## Gute Gebrauchte

*In dieser Ausgabe des Mehrrumpfboote beginnen wir eine neue Serie, in der wir Multihulls vorstellen wollen, die leider nicht mehr produziert werden, aber bei einer Schar unerschrockener Freunde des aufrechten Segelns nach wie vor beliebt sind.*

*Wir planen, 2 bis 3 vergleichbare Boote, also ähnlicher Größe und Konzeption, nacheinander vorzustellen, um danach in eine andere Größenklasse zu springen. Wir beginnen mit der Klasse kleinerer Boote unter 10 m, in der - soweit es sich um Katamarane handelt - am Markt keine Werft mehr aktiv ist.*

Wie wir alle mit Bedauern feststellen müssen, scheint in dem einzig verbliebenen professionell hergestellten Druckwerk für Multihuller, der französischen Multicoques, Katamaransegeln nur noch ein Spielfeld für Multimillionäre zu sein, findet man doch Dutzende von neuen Schiffen über 50 Fuß Länge. Fahrtenkatamarane unter 11m Länge scheinen vom Aussterben bedroht, sieht man von einem halben Dutzend mehr oder weniger optisch gelungenen Designs ab, das sich in der Regel durch Diskontinuität des Eigentums an den Produktionsformen auszeichnet.

Trägt man sich als sogenannter Durchschnittsverdiener mit dem Gedanken, aufrecht übers Gewässer zu segeln, bleibt nur noch der Gebrauchtkauf. Eine erfreuliche Ausnahme bildet der Trimaranmarkt, auf dem noch neue Schiffe unterhalb der 100.000 Euro-Schallmauer angeboten werden. Doch auch hier gibt es eine Tendenz zu mehr Wohnraum oder mehr Hochtechnologie, was gleich zu setzen ist mit Hochpreispolitik.

### Edel 26

Die Edel 26 stammt aus der Zeit, in der die Idee der Micro-Multihulls geboren wurde. Trailerbare doch auch bewohnbare und küstentaugliche, relativ einfache Mehrrumpfboote sollten in einer Klasse organisiert werden. Man wollte Regatten ausrichten und durch die Organisation von Treffen und Veranstaltungen die hinter der Idee stehenden Boote populär machen.

Wie wir alle wissen, hat sich dieses

Konzept nicht recht durchgesetzt, zu mindestens bei den Katamaranen. Bei den Tris gab es mit der kleinen Dragonfly lange Zeit ein populäres Schiff, das in diese Klasse gepasst hat, und auch nach dem Ende der „International Micro-Multihull Assosiation“ findet man mit den Quorning- und Farrier-Dreibeinern erfolgreiche Vertreter dieser Designrichtung.

Die Klasse war eigentlich für Schiffe bis zu 8m Länge gedacht. Da aber die französische Edel 26 zu der Zeit einer der am meisten produzierten trailerbaren Fahrtenkats war, wurde das Schiff trotz der 30cm Überlänge in die Gemeinde der Micros aufgenommen. Neben der aufstrebenden französischen Werft versuchten sich die Engländer ebenfalls in der Klasse. Das bekannteste Schiff dieser Richtung ist die Strider, die wir in einem der späteren Hefte noch vorstellen werden.

Von der Edel 26 sind einige Schiffe in Deutschland gelandet, nicht zuletzt auch wegen der Bemühungen von Händlern wie zum Beispiel der Firma Ohlala aus Norderstedt. Wie oben erwähnt ist die Edel 26 eigentlich ein wenig zu groß in dieser Klasse und so zeichnet sie sich tatsächlich durch vergleichsweise viel Platz unter Deck und bequemen Openbridge-Wohnraum an Deck aus. Der Raum zwischen den Rümpfen ist aus einer GFK-Schale gebaut, so dass es sich angenehm trocken segeln lässt und der Gang vom einen Rumpf zum anderen nicht den typisch federnden Trampolinbewegungen gleicht.

Innen bietet die Edel 26 auch einiges,



*Text und Fotos: Ralf Weise*

da die Kombüse auf der einen und ein kleiner Kartentisch auf der anderen Seite in sogenannten Wings, kleinen Ausbuchtungen an der Innenseite der Rümpfe, untergebracht ist.

Es gibt vier 1,90m lange Kojen, ein wenig Schrankraum und Stauplatz unter den Kojen.

Die Segelleistungen sind ganz passabel, wenn man bedenkt, dass das Schiff über eine Tonne Gewicht auf die Waage bringt und nicht mit Schwertern sondern langen Kielen ausgerüstet ist.

Bei gutem Wind fährt man auch über längere Zeit im zweistelligen Knotenbereich und bei wenig Wind hilft die große Segelfläche von über 40m<sup>2</sup> den Wind einzufangen.

Das Schiff kann von 2-3 geschickten und kräftigen Leuten an einem halben Tag aufgelippt und fahrfertig Richtung Sonne verladen werden. Durch das hohe Gewicht benötigt man allerdings ein Zugfahrzeug, das an die 1.700 kg durch die Alpen ziehen kann.





# Edel 26

## Technische Daten Edel 26:

LüA	8,30m
Segelbreite	4,10m
Trailerbreite	2,50m
Tiefgang	0,55m
Gewicht	1.100kg
Gew. lt. Prospekt	750kg
Kajüthöhe	1,35m
Mastlänge	11,00m
Groß	23,50m <sup>2</sup>
Genua	18,00m <sup>2</sup>
Spi max.	47,00m <sup>2</sup>

### Verkaufspreise:

Neu 1986:	ca. 46.000 DM
Gebraucht, fahrfertig, relativ gut erhalten:	14.000 - 17.000 €





## Wandbild auf den Kap Verden

Text und Fotos: Gertraud Filgis

**Der Sommer in München ist vorbei, das Bootleben in Las Palmas Gran Canaria hat uns wieder. "Fun Too" ist ein 32 Fuß-Iroquois-Katamaran, Bj 74. Ende September heißt es allerseits „Ade!“ Auf Flugplatzhöhe von Gran Canaria erreicht uns Wind mit streckenweise 35-40 kn. Hui, das kachelt.**

Auf Teneriffa begrüßen uns der 3718 m hohe Pico de Tejde sowie in Landnähe 5 Schweinswale. In der Bucht Tejitas slipt nachts der Anker 4 mal bei 3 m Tide, Schwell und kräftigen Fallwinden. In Los Cristianos und San Juan ist Anker im Schutz der Mole verboten. Die Orte sind gastronomische Touristenfallen, voller Shops und Restaurants, Disco-Dancing bis in die Puppen.

### Auf den Kanararen

Ein Engländer bringt es auf den Punkt: "We yachtsmen don't like such areas."

Die Überfahrt nach Gomera verläuft zunächst ruhig. Dann türmen sich unverhofft kaminartige, weiße Wolken vom Tejde her über der Passage auf. Im Nu packt uns Starkwind aus NE mit 7-8 Bft. Dazu Tidenstrom. Das Wasser bricht hoch über dem SB-Runpf, denn es bildet sich eine ca. 3 m hohe querlaufende Welle. Die Fahrt artet zum nassen Ritt mit bis zu 9-11 kn aus, hält uns in Atem. Eigentlich ist die Genua jetzt zu groß.

"Nur noch 4 sm, in 20 Min. sind wir an der Mole."

Ötzlich rauscht die Heckwelle fast nicht mehr. Breitbeinig stehend, drückt Gerhard zweimal die Ruderpinne mit beiden Händen bis zum Anschlag. Seine Augen blicken ungläubig, denn der Kat beschleunigt immer noch, schießt in den Wind, Richtung weißgrüne Wasserwand. Als ich im Adrenalinstoß das Fall aus der Klemme reiße, rutscht das Segel schlagartig um 3 m runter, der Druck ist weg, das Ruder reagiert, und die Heckwellen rauschen wieder. Um in eine prekäre Situation zu kommen, muss man nicht um die Welt segeln, die Welt ist ja überall!! Andi, mit Servicebetrieb in der Marina, hat nicht so viel Glück. Kurz nach unserer Ankunft wird sei Hobikat, Mast nach unten, hereingeschleppt, Jetzt humpelt er mit gebrochenem Zeh herum.

Mit Bussen wird etappenweise die wilde, zerklüftete, bergige Insel kreuz und quer befahren. Es geht steile Serpentinstraßen hoch und kurvenreich die Täler 'runter, vorbei an einsamen Finkas. Rundum liegen, oft hoch bis zum Himmel, landwirtschaftlich genutzte Terrassenfelder. Das sieht nach Schweiß und Mühe aus. In 1200 m Höhe liegt, als Höhepunkt, der Nationalpark Garajonay, Unesco-Naturerbe.

Der kleine Fischerhafen Vueltas mit Valle Gran Ray, dem einstigen Hippie-

paradies für Europäer, ist eine Enttäuschung, wegen Platzmangel. Die erste Nacht an rauher Mauer gelegen bei 3,3 m Tidenhub, dafür weder Strom noch Wasser, aber zum happyen Preis einer guten Marina. Also 2. Nacht zum Anker, ungeschützt im Atlantikschwell und quer zur Welle! Spätabends gehe ich zum Schwimmen. Wieder an Bord, zeigt Gerhard ins Dunkle. Da kreist ein schwarzes Dreieck ums Boot. Gaaanz langsam. Haie gehen um diese Zeit auf Jagd, es ist "hunting time", Ob dieser Bursche hungrig ist?

Diese Gegend der westlichen Kanaren ist total ungeeignet zum Anker, weil die Buchten tief, ungeschützt und oft von Fallböen heimgesucht werden. Also wieder zurück in die teure Marina San Sebastian. Heutzutage führt, trotz bescheidener Mittel, kein Weg vorbei an den Zwängen der Zivilisation. Stegnachbarn sind junge Crews von 28-35 Jahren. Engländer, Schweizer, Franzosen, Norweger. Ihr Ziel: Senegal, Gambia, Kap Verden, Brasilien oder Karibik.

Ein Pflichtprogramm der Hauptstadt mit ihren 2000 Einw. sieht so aus: Besuch des Hotels Parador in 80 m Höhe am Berg mit alten Drachensäulen im Park, der Pfarrkirche de la Asuncion sowie des Columbusmuseums samt historischem Brunnen, wo der Comandante seine Caravellen mit Trinkwasser versorgt haben soll, vor der Reise gen Westen. Dann ist da



Herbst 2011

# Geduldtrip zu den Kap Verden



noch der wuchtige Torre de Conde, die älteste erhaltene militärische Festung der Kanaren von 1450. Es kämpften hier Afrikaner, Engländer, Franzosen, Portugiesen, Holländer. Heute sind die Kanaren spanisch.

Die kleine Insel Hiero, einst "das Ende der Welt", ist für uns passee. Seit Monaten bebte die Erde dort ständig. Am 10.10. findet eine starke Eruption unter Wasser neben dem Festland statt. Lava tritt in 500 m Tiefe aus, drückt Magma hoch. Im Schwefelgestank schwimmen tote Fische, Leute wurden in Sicherheit gebracht.

Der Wind bringt uns zur Marina San Miguel-Teneriffa. Preis moderat, verhandelbar, 10% TO. Es wird Wasser, Benzin und Proviant gebunkert. 3 gr. Supermärkte liegen 3 km entfernt. Neben Dosen, Käse, Obst und Gemüse hängen Paprikaschoten girlandengleich und voller Vitamine an Stielen. In der früheren Seefahrt hingegen gab es Salzfleisch und den ewigen Schiffszwieback, hart wie Marmor, proteingespickt - voll von kriechenden Würmern. Aus Vitamin-C-Mangel gab's schmerzenden Skorbut obendrein.

Fun Too ist überholt und in einwandfreiem Zustand. Somit sind wir gerüstet für den Sprung zu den Kap Verden. Nach all den Jahren auf europäischen Meeren, Binnenströmen, Kanälen und dem Besuch vieler Großstädte, werden wir also zu Blau-

wassersegeln, neue Reviere und fremde Kulturen warten auf uns. Es liegt eine unwiederbringlich schöne Zeit hinter uns mit attraktiven Segelrevieren. Wir segelten kreuz und quer im Ärmelkanal, Wattenmeer, Nord-, Ost- und Balticsee, am Atlantik, im Mittel-, Schwarz- und Marmarameer. Es liegen über 1200 Schleusen hinter uns, manchmal voller Herausforderungen im Göta- und Mittellandkanal, Canal de Midi, Rhein-Main- und Sulinakanal. Wir befuhren Elbe, Rhein, Donau und die mistralgepeitschte Rhone hinunter. Von Oslo über Amsterdam, Paris und Porto bis Zypern, von Wien bis Istanbul, von Athen bis Algier, Nordafrika und von Casablanca zu den Kanaren.

Heute, 16.10., ist ein schwarzer Tag. Von unseren Hamburger Segelfreunden erfahren wir, dass ihr Sohn Stefan, auf Weltumseglung, in frz. Polynesien Opfer eines Gewaltverbrechens wurde. Wir verbrachten mit ihm eine Woche zusammen auf Malta und sind geschockt.

Es liegen 3 verregnete Tage hinter uns. Ab morgen beginnt also ein Lebensabschnitt mit neuen Zielen und Nachtsegeln.

**1. Tag: Am 21. Oktober, 05.00 Uhr früh auf Teneriffa heißt es: „Leinen los!“**

Wir rechnen zum Übersetzen mit ca. 7 Tagen, aber es ist die Natur, welche

bestimmt. Die Tage werden im Osten auf und im Westen untergehen. Dabei werden es mehr Naturerlebnisse als geahnt. Und dazwischen schieben rastlose Wellen den Kat vor sich her, dachten wir. Der Segelfreund von der "Ägir", um Tipps für den Atlantik gefragt, antwortet mit 2 Worten: "Nur Mut." Und Wolfgang Quix, der mehrfach ausgezeichnete Münchner TO-Leiter, meint zum Abschied: "Kommt gut wieder zurück." Na denn...

Die 1. Reise über längere Distanz macht etwas Lampenfieber. Es ist noch finster. Nach 3 Stunden sind rundum am Horizont weder Land noch Lichter zu sehen, nur Wogen und Wasserwüste. Unter Fun Too erstrecken sich 4 km Wasser. Wir machen 5 kn Fahrt in konfusen Wellen. Die Strömungen der Kanaren machen sich lange bemerkbar. 19.30 Uhr: Schwarze Wolken rundum verstärken den düsteren Eindruck des sinkenden Tages. Die Dämmerung ist kurz. Zähe Flaute macht sich breit. Ein Kranz von Gewittern umschließt Fun Too, welche mit 0,5 kn herumsteht. Um 22 Uhr bergen wir die Segel, schalten die Elektrik ab, drehen bei und gehen schlafen mit fernem Donnerrollen rundum. Nach 6 Std. Schlaf sind wir nur 1,35 sm seitlich versetzt, damit kann man leben.

**2. Tag:**

Nachdem wir gestern, an einem Freitag, ausgelaufen sind und Neptun auch nichts geopfert haben, zieht er



nun den Stecker der Windmaschiene. Tagesdurchschnitt: 1,2 sm/h. "Und das Etmal?" "Vergiss es!" Mit sämtlichen 5 Segeln probieren wir alle Kombinationen aus, doch keines will der schmallende Neptun füllen. Sanft wiegt sich die glatte See. Bald ist der Rest des Lichts verglommen, umgibt uns wieder tintenschwarze Dunkelheit. Nachts schnaufen neben uns Tiere: oft und kurz, das sind Delphine, sehr intensiv und lang 4 x PFFF, das ist ein Wal neben uns, der bald darauf auf Kalmare-Jagd abtaucht. Ein vielfältiges Rauschen: ein Schwarm Kleinfische wird gejagd. Rundum funkelnde Sterne. Sternschnuppen - so viele Wünsche hat man gar nicht. Solche Nächte geben der - wie immer mitreisenden - Psyche so viel. Rückblickend empfinden wir diese 2 windstillen Nächte als das Schönste der ganzen Überfahrt.

### 3. Tag:

Der angesagte, stabile Nordost-Passat bleibt weiterhin aus. Entdecken wir erstaunt zur Abwechslung die Langsamkeit. Gerhard sitzt auf dem Baum, die Füße aufs Dach gestützt, ist entspannt. Wir akzeptieren die Flautensituation. Genießen das Königsblau des Meeres, die weißen Schäfchenwolken, das kaleidoskopartige Aufblitzen der Sonne in den Wassermolekülen. Es ist ein millionenfaches Geglitzter wie nachts das der Sterne. Und deshalb sollten wir „die Krise kriegen“? Warum sind wir so erstaunt? Vielleicht kommt es da-

her, dass man in einer technisierten, motorisierten Segelwelt lebt, mit Ergebnissen von noch besser, schneller, größer, materieller. Auch Etmale überbieten sich. Der Club der Maxi-Boote z.B, zeitgleich mit uns von Santa Cruz-Teneriffa gestartet, will angeblich über den Teich in nur 5 Tagen segeln. Mit welchem Wind? Die uns angekündigten 5-10 kn Wind für unser Gebiet finden nicht statt. Und Bücher und Artikel verkaufen sich besser, wenn es stürmt und gefährlich zugeht!

Ein Fischschwarm flüchtet, ein Grindwal taucht schnaufend neben uns auf. Mann, ist der groooß. Die scharlachrote Sonne weicht milder Dunkelheit. Die Zeit der Milchstraße ist gekommen. Wie kommt es eigentlich, dass die Zeit vergeht und doch immerzu da ist und warum fliegen die Sterne und sind doch heute Nacht wieder auf ihrem Posten? Und statt der 15 kn NO weht ein Hauch aus Westen.

### 4. Tag:

Mit Morgenrot durchsetzte Wolken. Fun Too ist mit 4 kn unterwegs. Eine Schule von ca. 15 Walen erfreut uns, sie lässt uns aber links liegen auf Futtersuche. Eine Libelle, 250 sm vom Festland entfernt, wippt auf der Reling zum Ausruhen. Ob auch ihr Kompass nicht richtig tickt? Wir stellen jedenfalls bei unserer Navigation Kuriositäten fest. Der Autopilot rattert, GPS und Magnetkompass

haben Missweisungen von 50 Grad!! Nach eingehender Suche in der elektronischen Seekarte stellt sich heraus, daß unser Kurs über Erhebungen verläuft. Eine Bergspitze befindet sich nur 164 m unter uns. Dieser Rock ist anscheinend so eisenhaltig, daß unser Magnetfeld gestört ist. Das ist unsere persönliche Theorie. Denn nach einem Abstand von 20 sm ist dieser Spuk vorbei, alles funktioniert wieder tadellos.

Inzwischen gibt es auf Fun Too eine Bananendiät, denn sie werden alle gleichzeitig reif. Wir durchsegeln ruhig eine Nacht voller flimmernder Sterne mit vielen Gedanken während einsamer Wachen.

### 5. Tag:

Die Sonne geht jetzt erst um 08.30 Uhr auf. Die Gegend ist ruhig. Also Badeleiter runter, festgehalten, Morgenbad-Toilette. Das erfrischt und tut gut. Mittags taucht achteraus ein Segel auf, biegt nach Westen ab, Richtung Karibik. Das navigatorische Credo der segelnden Amerikafahrer heißt bis heute: von den Kanaren nach Süden, bis die Butter schmilzt und dann: „Go west!“ Auf ca. 20° nördl. Breite soll man auf stetigen N-Passat treffen. Unser Ziel sind, Butter hin oder her, die Kap Verden. Später taucht ein großer Wal genau unter Fun Too hindurch. Welch ein Erlebnis!!

Neumondnacht, nicht mal ein wim-





perngroßer Mond ist zu sehen. Nur das Kielwasser hinterlässt phosphorisierende Lichtspuren. Ebenso von unzähligen Fischen. Ein großer Lichtfleck holt den kleinen ein - und weg ist er. So ist das Leben: Fressen oder Gefressenwerden.

### 6. Tag:

Wale, Wale, eine ganze Schule von ca. 15 Stück: schwarze Rücken und Schwanzflossen. Der Wind legt zu, die Wellen wachsen, die Segel schrumpfen. Diffuser Nachthimmel. Um 8 Uhr matte Morgendämmerung, es ist kühl und grau, der Himmel voller Cirren. Kurz, Wetterverschlechterung steht bevor. Und rundum der weite Horizont, wir sind in der Mitte von Nirgendwo. Météo Radio France teilt mit, eine große atlantische Störung zieht gen Gibraltar und ab Afrikas Kap Blanc kommt der ganze Atlantikschwell in unsere Richtung. Auf den Kap Verden regnet es!!! Das heißt konkret E 4 Bft, zunehmend. Sehr unruhige Nacht mit wenigen, nervösen Schlafabschnitten und weißen Gischtwellen. Die See geht hoch, kommt fast quer ab. Wir teilen die Umgebung ein in "hohe Wellen", "Berge" oder "Glaswände", bei nur 5 Bft. Es klatscht und spritzt und rauscht und donnert, als ob ein ICE mitfährt. Man kämpft nicht mit der Natur, sondern respektiert sie, also Kursänderung und etwas abfallen.

### 7. und 8. Tag:

Während der nächsten 3 Tage und

Nächte zieht nur die Sturmfock durch Finsternis und trübe Tage, über Wasserberge von 4-6 m und durch Surftäler mit 6-9 kn bei 4-5 Bft. Ein Etmal schlägt mit 168 sm zu Buche. Durchbrochen wird das Einerlei nur durch die unterschiedliche Anzahl der fliegenden Fische an Bord. Wie Pfeile schießen sie aus den Wellen und segeln lange Strecken mit ausgebreiteten Flügeln, meist in Gruppen, fächerförmig dahin. In graziösen Kurven fliegen sie gegen den Wind und nur nachts landen sie auf dem Boot: dann macht sich Gestank bemerkbar. Joshua Slocum hat sie "Manna der See" genannt.

### 9. Tag:

Es wehen nur noch 4 Bft, aber die achterlichen Wellen sind immer noch hoch und versetzen uns ungemein. Swisch - und man verliert die Balance.

Und dann beginnt die Zeit, welche die Beatles besingen mit "A hard days night". 117 sm vor dem letzten Waypoint gibt das fast neue Stabselbststeuergerät seinen elektronischen Geist auf. O-Ring kaputt, Wasser dringt ein. Trotz Pflaster bilden sich Blasen an den Fingern von der Steuerpinne. Und Gerhard sagt nach endlich 3 Std. Schlaf: "Ich muß schon beim Hinlegen eingeschlafen sein, denn ich war gar nicht zugedeckt." Dazu gibt das Kompass-Licht die Zusammenarbeit auf. Also eine Hand steuert die Pinne und die andere

leuchtet mit der Taschenlampe auf die Kompassrose. Beim Hellwerden findet Gerhard das defekte Kabel und repariert es.

### 10. Tag:

Die Wellen nehmen ab. Um 10 Uhr: „Hurra, Land in Sicht!“ 12 Uhr: Insel Santa Antao liegt quer ab, 13 Uhr: Ecke San Vicente. Fahrt durch das Bojenfeld von Mindelo, wo uns unerwartet viele Crews ihr Willkommen winken, Bekannte von den Kanaren. 14 Uhr: Der Anker sitzt, er muss bald Fallböen von 40 kn aushalten.

Nach 9 1/2 Tagen ist mit 52 Stunden Flaute die Reise voller Eindrücke und Erfahrungen nach 810 sm, das entspricht etwa der Distanz München - Oslo, zu Ende. Die Sommerzeit ist auch zu Ende, die Uhr wird um 2 Std, zurückgedreht. 2 Dinghies kommen angepaddelt. Dann dürfen wir schlafen.

### Die Kap Verden

10 größere und einige kl. Inseln liegen isoliert im kalten Kanarenstrom des Mittelatlantiks, 350 sm von der westafrikanischen Küste, voller versunkener Vulkane, wo der NE-Passat die vorherrschende Richtung ist. Sie wirken kahl, lebensfeindlich. Im 15. Jh. wurde die Inselgruppe vom Portugiesen Diego Gomez entdeckt. Auch Genuesen fanden her. Auf seiner 3. Reise kam auch Columbus vorbei. Vom Engländer Sir Francis Drake wurden sie einst überfallen und ge-



plündert. Die Inseln erlangten traurige Berühmtheit, sie waren Mittelpunkt des portug. Sklavenhandels. Seit 1975 sind sie selbständig.

Einklarieren: Immigrat. Büro liegt am Ende des Fährkais, ganz nahe, dauert problemlos 1/4 Std. und kostet 5,- E.

Die Marina Mindelo besteht seit 2007. Sie besitzt 145 Plätze mit Sanitäranlagen, Dieseltankstelle, Yachservice und Segelmacher. Sie wurde in eine teilweise offene Bucht gebaut, die ständig Fallwinden bis zu 40 kn und dem entsprechenden Schwell ausgesetzt ist. Die Boote rollen immer, zerren an den Leinen und fahren 2-3m einschließlich der Schwimmstege hin und her, auf denen bei starkem Schwell das Gehen schwieriger ist als auf dem Boot bei Seegang, da man sich nirgends festhalten kann. Das Warmwasser der Duschen wird anscheinend nur durch ein einziges Solarpanel erzeugt, so dass am Morgen jeder, der geduscht hat, garantiert klar wach ist. Das angebotene Internet funktioniert auch nur selten. Vom direkten Nachbarn muss man sich am Wochenende 120 Decibel Afrotechno bis in die frühen Morgenstunden anhören und das alles zu einem Preis von € 0.70m<sup>2</sup>. Vergleich: Supermarina Mogan Gran Canaria € 0,45 m<sup>2</sup>.

Die deutsche Marinaleitung pflegt einen gewöhnungsbedürftigen Stil in Bezug auf Anlegepraktiken und Ser-

vice, welcher in Europa auf Unverständnis stoßen würde. Bei der letzten ARC liefen 75 Schiffe die Tankstelle an, denn es wehte tagelang ein Südwest. Heute ist die Tankstelle aus Dieselmangel geschlossen. Das Dinghy am Marinasteg kostet a 5,- € oder bei einem Monatskontrakt a 1,- €. Die Dinghies liegen deshalb unbewacht am nahen Stadtstrand.

Der vom Fährkai geschützte Ankerplatz ist groß und ein viel besuchter internat. Blauwassertreff, über den immer ein kräftiger NE-Passat fegt. So lernen wir neue, nette Crews kennen. Den Vogel aber schießt B. aus der Münchner Gegend ab: Er ist von Pula in Istrien auf dem Weg nach Salvador in Brasilien. Der Grund ist eine Bierwette mit Stammtischbrüdern. Er gewährt uns reichlich Einblick in seine praktischen und seelischen Hoch und Tiefs des Seglerlebens.

Sao Vicente ist die wichtigste und windigste Insel der Kap Verden. Wegen der Lage war Mindelo bis ins 19.Jh. ein Piratenversteck. Der Ort besitzt einen histor. Altstadt kern mit klassischer portug. Kolonialarchitektur. Alles wirkt ärmlich, in die Jahre gekommen, renovierungsbedürftig. Die Bevölkerung repräsentiert eine Mischung aus portug.-brauner-kaffebrauner-schwarzer afrikan. Kultur und die Sprache Kreol ist ein Gemisch von allem. Die Leute sind gut angezogen, freundlich, hilfsbereit und

kein Kreole ist ohne Handy.

Versorgung: Vom Ankerplatz/Marina ist es ein Katzensprung zu Metzger-Bäcker-Fischmarkt-Markthalle-kl.Supermärkten-Obstläden und div. Straßenhändlern. Die Auswahl ist ausreichend, die Preise etwa wie die auf den Kanaren. Und von 5 Shops sind 4 mit chinesischem Schrott überfüllt. Geld: Per Visakarte können in jedem Bankomat Escudos gezogen werden. Bargeld von Euros wechseln Chinaläden ohne Gebühr zu geltendem Kurs.

Für ärztl. Versorgung stehen Dentalklinik-, Privatklinik und das allgem. Hospital Bastista zur Verfügung. Für 15,- € gab es Röntgenaufnahmen, Ultraschall, Sofortmedizin, Arztgespräch samt Rezept, also das ganze Programm, sehr lobenswert!!

Internet: In der Marina kostenpflichtig, und an einigen Stellen des Ankerplatzes frei erhältlich.

Verständigung: Portugisisch, brockenweise französisch, englisch - oder mit einem Lächeln.

Das Klima ist tropisch, heißes Atlantikklima und sehr, sehr windig. Es regnet nur 1-2 x jährlich, spärlich. Wir schwitzen.

Kriminalität: Es wird offiziell in der Zeitung zugegeben, daß die Kap Verden ein Hauptumschlagplatz für Drogen sind zw. dem Kartell in Kolumbien und Afrika-Kanaren-Europa. Die größte Insel, Saotiago mit Regie-





*Bilder linke Seite:  
Auf den Märkten auf den  
Kap Verden*

zungssitz und Hauptstadt Praja z.B.: Dort wurden vor 2 Wochen 750 kg Heroin beschlagnahmt. Hier, in Mindelo ankern wir, des Internetempfanges wegen, im Mittelfeld neben der amerikanischen 12 m-Yacht aus Fort Lauderdale, die fest geparkt scheint. Als gestern die Fallwinde mal wieder 40 kn erreichten, verholten wir Fun-Too zum Strand, in den Schutz der Häuser. Mittags steigen plötzlich schwarzer Rauch und gelbe Flammen auf, genau wo wir ankerten: "Fort Lauderdale" brennt lichterloh und verschmort in schwarzem Qualm. Boote rundum flüchten in Panik vor evtl. Funken, vom Wind angefacht. - Dann große Action; Gummiboote, Feuerwehr, Polizeisirenen. Die Brandursache; angeblich haben Jugendliche in der Yacht gespielt und eine Notrakete im Boot gezündet.

Bei Vollmond nutzen wir die Tide, fallen trocken, malen Antifouling. Bei dieser Gelegenheit wird uns dreist ein Paar Schuhe vom Kat runter geklaut. Andere Yachten machen ähnliche Erfahrungen.

Am Ankerplatz herrscht ein tägliches Kommen und Gehen. 2-3 Yachten spielen immer „Bäumchen wechsle dich“. Wann genau und wohin gen Westen unsere Reise gehen wird?  
**Schaun ma amal.**

## *Erinnerung an Ernst Jakob*

*Am 27. September 2012 verstarb im Alter von 90 Jahren unser Mitglied Ernst Jakob, ein überzeugter und begeisterter Segler. Mit den Worten seiner Ehefrau und treuen Mitseglerin Otti, die ihn stets auf seinen Reisen begleitete, wollen wir uns an dieser Stelle an ihn erinnern.*

Geboren 13.05.1922 in Schönfeld bei Karlsbad.

Obwohl im tiefen Binnenland geboren, wollte Ernst mit 4 Jahren schon unbedingt Matrose werden!

Nach Abschluss der Mittleren Reife Beginn des Musikstudiums in der Nähe von Karlsbad.

Unsanft unterbrochen durch Einzug zum Arbeitsdienst und anschließenden Militärdienst:

Nach der Gefangenschaft (Verlust der Heimat) auf verschiedenen Stationen wie Amberg, Füssen, schließlich 1948 in Leverkusen „gelandet“.

Der erste Weg nach Sicherung des Arbeitsplatzes bei Bayer ging zum Kanuclub (dort aktiv 13 Jahre). Mit dem Club an schönen Fahrten mit eigenem Paddelboot teilgenommen: Etsch, rund Gardasee, auf Füssen und Fjorden in Norwegen, natürlich Rhein, Mosel und andere Nebenflüsse. Erste Segelversuche auf dem Klepper-Aerius mit Seitenschwerte und kleiner Besegelung.

1963. Eintritt in den SCE am Rursee (Eifel) der erste Sportkat 4,80 und ganz aus Holz.

In jenen Tagen wurde man noch mit viel Spott versehen, und wir waren froh, dass unser „Waschbrett“ nicht mit Steinen beworfen wurde.

Es folgte noch ein kleiner Kat aus England, 1970 dann der TORNADO,

damit gleich Teilnahme an der Europameisterschaft 1971 in Hyères.

Während der Urlaube wurden mit den Kats auf den verschiedenen Revieren wie Korsika, Kroatien, Italien, sowie auf den Seen an Regatten teilgenommen: Dümmersee, Edersee, Starnbergersee, Ammersee, Forggensee.

Dann wurden wir größtenwahnsinnig, ein größeres Schiff musste her, und zwar ein Dragonfly; er wurde in Dänemark abgeholt (1986). Das neue Revier war das Ijsselmeer.

1991, mit 69 Jahren, nochmals einen Neuanfang riskiert, Bestellung eines F27, den wir 16 Jahre segelten!

Jede erdenklich freie Stunde, die Wind und Wetter zuließen, waren wir auf dem Wasser. Übrigens alle Boote trugen den Namen TAAROA.

Nach seiner Pensionierung konnte Ernst an vielen interessanten Törns teilnehmen auf Kats und Tris:

- rund Skagen
- von Süd-Frankreich nach Griechenland
- von der Rhönemündung, canal du midi, Biskaya zum Ijsselmeer,
- mehrmals von Istrien nach Montenegro,
- Törns in der Karibik
- Segeln auf Auslegebooten in der Südsee (Bora-Bora), Bali, Philippinen.

„Unseren“ F27 nennt jetzt eine junge Familie in Schweden ihr eigen.





### Corsair F 24 MK II Bj. 1999

Länge: 7,32 m, Breite: 5,46 / 2,50 m, Tiefg: 0,31 / 1,36 m, Gew: 800 kg  
Gross-Segel Mylar, Roll- Fock Mylar, Roll- Screacher Mylar, Gennaker, Gennaker-Baum, Lazy-Bag Segelbergesystem, Mastlegevorrichtung  
Außenborder 6 PS Bj. 2007 ca. 10 Betr.-Std., Harbeck-Trailer Bj. 2003, Dinghi AWN 220 Bj. 2007  
Epoxi- Osmose Schutz 5x VC Tar 2 (2008)

Antifouling 2x VC 17 m  
Autopilot ST 1000, Teleskoppinne, Kompass, Navico Echolot und Logge, Fernglas, Weltempfänger

Optimierte Elektrik, Solarpaneel mit Regler, Gel-Batterie  
Zusatz-Polster für Salon („Spielwiese“ ca. 2,3 x 2,3 m), Corsair Cockpit-Polster weiss, Neue Trampoline grau, alte in schwarz, noch brauchbar - Schwimmwesten z. T. Automatic, Liefebelt, Badeleiter

12 V Staubsauger, Mobile elektr. Lenzpumpe, Alu-Anker mit Bleileine, Kaktus- Trocken- WC

Bisher nur binnen, Liegt von Ende Mai bis September am Lago Maggiore, Italien/Schweizer Grenze. Probe-segeln nach Anmeldung. Danach wieder Hallen-Winterlager in Deutschland.

39.000 € ( MwSt. bezahlt )

**dr.toelle@t-online.de** Tel. 0049-211-20 24 41 Italien: 0039-340-11 62 876

### Verkaufe:

- gebrauchtes Groß vom Corsair 28. UK Tape Drive, neue Latten von Fiberfoam. Preis 1.250 Euro
- Schlauchboot Tender 2,3m (ca. 3 Jahre alt), ca 26kg, mit 2,5 PS Mercury AB (guter Zustand), 500 Euro
- Bananaboote, dicht, aber schmutzig, nur Schale, Dollen und



### Corsair 37 CR „yacht-netze“, eines der schnellsten Schiffe auf der Ostsee

### Dragonfly 92o Swing Wing, Touring

Bj. 1966, guter Zustand, viele Extras, Liegeplatz Kieler Förde, 9,9 PS /4Takt  
€ 75.000,- - [maxhoof@web.de](mailto:maxhoof@web.de)

### Katamaran zu verkaufen

Länge 11,98 m, Breite 6,30, Gewicht 6 to, Segelfläche 100 qm.  
Alle detaillierten Angaben unter [www.archenoah.ramin-tornesch.de](http://www.archenoah.ramin-tornesch.de)



### Die Prout Quest 33 CS, Bj. 86

Schweren Herzens haben wir uns entschlossen müssen, unsere FungShui zu verkaufen. Sie ist speziell für Langfahrt ausgerüstet und entsprechend jährlich gewartet worden. Sie verkehrt z.Zt. in der nördlichen Ägäis (Griechenland),

selbstgemachte Bänke vorhanden, 50 Euro

- Schlauchboot, ca 2,3m, älter, kleine Löcher unten, Schläuche scheinen dicht zu sein, 50 Euro.

- dazu noch einige Winschen, 2 Lewmar 6 verchromt, eine Lewmar 8 Alu, usw...

**Claas Schwandt** [cat@claasi.net](mailto:cat@claasi.net)  
016090377908

ist jetzt zu einem reduzierten Preis zu verkaufen. VB 239.000,- Euro oder ohne Zubehör VB. 229.000,- Euro. Bilder können unter dem folgenden Link angesehen werden: <https://picasaweb.google.com/100966430756722431437/Corsair37YachtNetze?authuser=0&feat=directlink>

o. Link per mail anfordern. Nehmen evtl. Corsair Dash, C31 / F31 oder anderen schnellen MH in Zahlung  
**info@yacht-netze.de** oder Tel. + 49 162 33 10 487

### Drehbarer Alumast zu verkaufen Sparcraft F175C, 12,5 m; € 1400;

<http://www.laguagua.de/Boot/Texte/oldMast.html>  
oder [info@laguagua.de](mailto:info@laguagua.de)

### Ich verkaufe meine Proa (Strandsegler).

Länge 6,2 m, Breite 3,0 m, Gewicht 70 Kp, 2 Schwertruder und Foiler, siehe auch <[www.proa.de](http://www.proa.de)> , € 999,-  
**Horst Sammler, 02018775624**

wohin sie in Etappen mit den Eignern von Wilhelmshaven aus über Nordsee, Biskaya, Atlantikküste und durchs Mittelmeer gesegelt ist.

Dafür wurde sie 2007 mit Wärmetauscher für den 28PS Betamarine Diesel, Solaranlage, Radar, GPS, Navtex, elektrischer Ankerwinch, Sprayhood, Beiboot Honda und Außenborder neu bestückt.

Viele Extras: z. B. Automatik Batterieladegerät, Solaranlage zum Batterieladen mit 5 Paneelen, DC/AC 400W, Gasfernabschalter, Warmwasserboiler, Radio, CD-Player, Autopilot, Echolot, GPS, Sumlog, Kompass, Radar, UKW-Funk, Yeoman-Kartenplotter, Windmessanlage, Navtex, Fastnet Radio FMD25.

Großsegel mit 2 Reffs, Lazyjacks, Rollgenau und Rollstagfock, Cruising Chute, Gaswarngerät, mehrere Feuerlöscher, EPIRB, Suchscheinwerfer, Philippi Batteriecontroller BCM Liegeplatz z. Z. Golf von Volos

Länge: 10,08 m

Breite: 4,40 m

Tiefgang: 0,80 m

Baujahr: 1986

Gewicht (kg): 4.300 kg

**Preis: € 47.000,-** [kurtwalker@gmx.de](mailto:kurtwalker@gmx.de)





## DAS RICHTIGE SYSTEM

*Wir können das Ergebnis beweisen.*

Die Vernetzung eines Epoxidharzes zu lösen ist wirklich eine schwierige Aufgabe. Mit dem WEST SYSTEM Standard Härter 205, dem Langsamen Härter 206, dem Spezialbeschichtungshärter 207 oder dem Tropical Härter 209 erhalten Sie in Verbindung mit dem WEST SYSTEM Epoxidharz 105 immer das richtige Ergebnis für Ihre Anwendung.



Das vielseitige Epoxidharzsystem ist zum Kleben, Laminierten und Beschichten von zahlreichen Schiffbaumaterialien geeignet. Gleichmaßen zum Neubauen und Restaurieren vom Kajak bis zur Megayacht. Und das seit 40 Jahren.

**WEST  
SYSTEM**



VON DER LINDEN  
TELEFON 0281-3389-0





**Yacht-netze.de**

**Ihr Trimaran Spezialist  
Corsair-Händler für  
Mitteldeutschland**

**Vorführschiff  
Corsair 37  
Probesegelein & Charter  
ab Fehmarn + Steinhuder Meer**

**Wochen-, -End- und Kurz-  
Charter/ Mitsegeln**

**Generalimporteur für  
Astus Boats &  
Neu - WETA 4.4 - Neu**

**Vorführschiffe  
Astus 20.2  
Weta 4.4  
Jetzt testsegeln!**

**+49(0)162-3310487  
info@yacht-netze.de  
Infos und Videos finden Sie auf  
www.yacht-netze.de**

