

Dezember 2016 - Nr. 160


# Mehrrumpf BO@TE

Multihull Deutschlands Magazin



Multihull Deutschland  
Vereinigung von Mehrrumpfseglern e.V.  
[www.multihull-verein.de](http://www.multihull-verein.de)

VPLP  
design

  
Tan 66

Super schnell  
Super sicher  
Super bequem  
Super elegant  
Super exklusiv

# THE SUPERCAT



[www.thetan66.com](http://www.thetan66.com)

Verkauf : [xavier@tanorient.com](mailto:xavier@tanorient.com)

Telefon : +971 55 602 5386

## *Liebe Multihullerinnen und Multihuller,*

*schon wieder ist ein Mehrumpf-Jahr zu Ende. Der im Norden verspätete, dann jedoch herrliche Sommer 2016 bescherte meinem Bruder Arne und mir sowie unseren Familien traumhafte Segelwochenenden in der dänischen Südsee, die Vorfreude auf 2017 aufkommen lassen.*

*Manch' einer träumt schon von den ersten Segelstunden im nächsten Jahr, selbst wenn Ostern noch Eis an Deck liegen sollte, so wie wir es schon oft hatten. Andere freuen sich mehr auf den Sommer, um in ihren Netzen liegend zwischen den Nordseeinseln, durch die dänische Inselwelt, auf dem Bodensee oder irgendwo im Mittelmeer zu cruisen.*

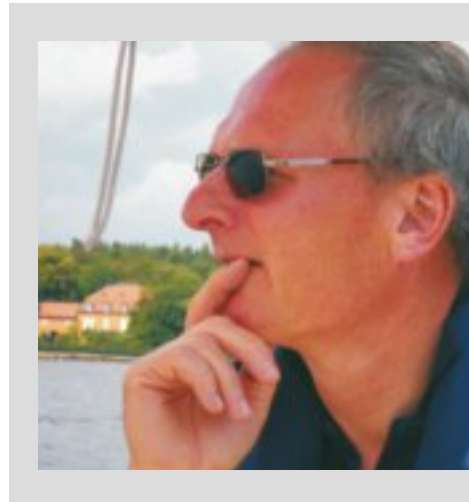
*Und wiederum andere denken jetzt erst mal an Düsseldorf und die "boot", vor allem um kleine und große Träume zu verwirklichen oder einfach nur, um sich beflügeln zu lassen. Aber auch die Mitgliederversammlung findet 2017 wieder dort statt.*

*Das Highlight des nächsten Jahres verspricht das **IMM** werden, das internationale Multihull-Meeting, das vom 27. bis 30. Juli 2017 in Kerteminde stattfinden wird. Wir können sicher sein, dass unsere dänischen Freunde im schönen Kerteminde und seiner sehr attraktiven Umgebung ein tolles Fest für uns vorbereiten. Auch für Familien und Nichtsegler ist diese Hafenstadt eine Reise wert.*

*Gelegen auf der Ostseeinsel Fünen am Großen Belt, ist sie ab Hamburg mit der Bahn und einer letzten Strecke mit dem Bus in fünf Stunden zu erreichen und mit dem Auto in dreieinhalb Stunden.*

*Die Anfahrt per Boot vermag auch niemanden zu schrecken: Selbst von Stralsund sind es nur 130 Meilen, von Kiel nur 81. Selbst wer aus der Weser kommt und durch den Nord-Ostsee-Kanal muss, lässt nicht mehr als 180 Meilen im Kielwasser.*

*Und wegen der günstigen Lage für alle Nordeuropäer einschließlich der Norweger können wir damit rechnen, dass 80 bis 100 Schiffe oder gar mehr kommen werden. Die Teilnahme am IMM ist und bleibt die beste Möglichkeit, Eindrücke und Informationen aus erster Hand zu solchen Multihulls zu bekommen, die regelmäßig nur noch auf dem Gebrauchtboot-Markt zu finden sind.*



*Wer zu Land anreist, findet sicher auf einem der Boote eine Koje. Vielleicht zieht er es auch vor, in einer der Hütten auf dem lokalen Campingplatz oder in einem der unzähligen Wochenendhäuser in und um Kerteminde unterzukommen.*

*Eine Attraktion, auf die sich insbesondere Familien mit Kindern freuen können, ist das direkt am Hafen gelegene Meeresmuseum "Fjord & Belt", das mit Seehunden und Schweinswalen, deren Nachwuchs und entsprechenden Vorführungen jeden begeistert. Und für historisch interessierte Multihuller gibt es mit dem Wikinger Museum Ladby einen Ort, an dem es interessante Monohulls zu sehen gibt.*

*Neben den Vorfreuden gibt es natürlich auch Pflichten. Wir hoffen auf eine möglichst große und lebhafteste Teilnahme an der Mitgliederversammlung am 28. Januar 2017 ab 18.00 Uhr. Jeder, der befürchtet, dass unser Verein hier und da einzuschlafen droht und eben das nicht möchte, sollte sich aktiv und mit guten Ideen einbringen. Ohne aktive Mitglieder – und das sind ja nicht immer nur die *A n d e r e n* – hat auch unser Verein keine Zukunft.*

*Herzliche Grüße!*

*Euer Jan Wölper*

# Inhalt Mehrrumpfbo-o-te Nr. 160 - Dezember 2016

		Seite
<b>Editorial</b>	Jan Wölper: Worte aus dem Vorstand	3
	Inhalt/ Impressum	4
	Ansprechpartner und Termine	6
<b>MHD aktuell</b>	boot 2017 in Düsseldorf - 21. bis 29. Januar Multihull Deutschland ist wieder dabei	8
<b>Messen</b>	Uwe Petersen: Die Hanseboot - muss man dahin gehen??	9
<b>aus der Region</b>	Gerd Böhner: Regionales Multihull-Treffen 2016 in Harlesiel Regatta zum Jade-Multihull-Cup 2016	10
	H. Scheppelmann ÜberRegionalTreffen in Mölln	12
<b>Erfahrung</b>	Gerd Böhner: Vorstellung des Pelikan-Rescue-Systems	18
<b>Regatten</b>	Helge Sach: Sach-Team gewinnt sensationell die Centomiglia	22
<b>Boote</b>	Hansjörg Hennemann: Diam 24 - ein Tri kommt groß raus	24
	Dr. Joachim-Jörg Schreiber: Clou 1000 - oder: zwei Minuten unter Deck und die Folgen	26
<b>Reisen&amp;Reviere</b>	Gertraud Filgis: Auf nach Dominica	28
	Heiko Stoy: Nach Südafrika mit einer Wharram Tiki	26
<b>Boote</b>	Schweizer Katamaranbauer vom Projekt Ocean Young Sailing gewinnen Swiss sailing Award	36
	Michael Thon: "Wintermärrschen"	36
<b>Service</b>	Boots- und Flohmarkt	37



8 Wolfgang Sorg und D  
Multihull-Forum 201  
anderen - auch 2017



36 Die Katamaranbauer  
stellen ihr Projekt im



12 Ganz in der Tradition  
ÜberRegionalTreffen  
Vorträge und Debatte



Stefan Andreovits beim  
6. Sie werden - neben  
wieder dabei sein



18 Gerhard Böhner testet das Pelikan-  
Rettungssystem und berichtet



von Ocean Young Sailing  
Multihull-Forum vor



10 Beim Jade Multihull-Cup 2016:  
Der Dragonfly Voodoo Girl war nicht  
zu schlagen



des Vereins:  
in Mölln gab es spannende



## Impressum

**Mehrrumpfbo-o-te  
Multihull Deutschlands Magazin**

Herausgeber:  
Multihull Deutschland Vereinigung  
von Mehrrumpfseglern e.V.  
www.multihull-verein.de

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

Gesamtdredaktion, V. i. S. d. P.:

Hermann Scheppelmann  
Layout: Birgit Kuhlmei  
Bildredaktion:  
Anna Livia Scheppelmann  
Lea Wentland  
Birgit Kuhlmei  
Fachredaktion Trimaran:  
Christoph Wentland  
Reisen & Reviere:  
Hansjörg Hennemann

Erscheinungsweise:

Der Mehrrumpfbo-o-te erscheint  
viermal jährlich. Das Bezieherentgelt  
ist für die Mitglieder von Multihull  
Deutschland im Mitgliedsbeitrag ent-  
halten.

Dieses Magazin und alle in ihm ent-  
haltenen einzelnen Beiträge und Ab-  
bildungen sind urheberrechtlich  
geschützt. Nachdrucke oder andere  
Formen der Vervielfältigung, auch  
auszugsweise, nur mit vorheriger,  
schriftlicher Genehmigung der Re-  
daktion. Namentlich gekennzeichnete  
Beiträge geben nicht unbedingt die  
Meinung der Redaktion wieder.

**Redaktionsschluss Nr. 161:**

**20. Februar 2017**



Titelfoto:  
Iris Bornhold

Trimaran  
Voodoo Girl  
Dragonfly  
28 Sport beim  
Jade-Multihull-  
Cup 2016



# Multihull Deutschland - Vereinigung von Mehrtrum

## Mitglieder des Vorstands

**Neue Email-Adresse: [vorstand@multihull-verein.de](mailto:vorstand@multihull-verein.de)**

**Wolfgang Sorg**  
Kohlerstr. 18  
70619 Stuttgart  
0711 47 43 45  
0172 713 63 75  
[wolfgang.sorg@multihull-verein.de](mailto:wolfgang.sorg@multihull-verein.de)



**Vorsitzender**  
*Leitung und Vertretung  
des Vereins nach außen*

**Jan Wölper**  
Jappowweg 9c  
25421 Pinneberg  
040 37 63 00  
0172 405 05 40  
[jan.woelper@multihull-verein.de](mailto:jan.woelper@multihull-verein.de)



**Stellvertreter**  
*Betreuung der Regionen  
Koordination IMM  
Rechtsfragen  
Versicherungsfragen*

**Hermann  
Scheppelmann**  
Vor den Balken 34  
38120 Braunschweig  
0531 263 59 95  
[hermann.scheppelmann@multihull-verein.de](mailto:hermann.scheppelmann@multihull-verein.de)



**Stellvertreter**  
*Öffentlichkeitsarbeit  
Redaktion des  
Mehrrumpfbo-o-te*

**Uwe Petersen**  
Bremgartener Str. 20  
79258 Hartheim  
07633 16 02 41  
**vorstand**  
[@multihull-verein.de](mailto:@multihull-verein.de)



**Stellvertreter**  
*Interne Kommunikation  
Datenverwaltung*

**Schatzmeister**  
*Mitgliederservice*

Multihull Deutschland e.V.  
Deutsche Postbank AG  
IBAN: DE58 4401 0046 0305 5254 60  
BIC: PBNKDEFF

## Internet

**Markus Frey**  
Alice-Salomon-Str. 5  
79111 Freiburg  
[markus.frey@multihull-verein.de](mailto:markus.frey@multihull-verein.de)



**Web-Aministrator**

## Regatten & Events

Claas Schwandt  
Nachtigallweg 1  
28790 Schwanewede  
0421 639 64 09



**Organisation,  
Vermessung, Rat  
und Unterstützung**

## Ansprechpartner in den Regionen:

**Neue Email-Adresse für ALLE: [regionen@multihull-verein.de](mailto:regionen@multihull-verein.de)**



### Berlin/ Brandenburg

**Frank Bach**  
Rossplatz 4  
09619 Sayda  
01729686508 Frank Bach  
[b-br-th-sa@multihull-verein.de](mailto:b-br-th-sa@multihull-verein.de)

### Mecklenburg-Vorpommern/ Ostsee

**Gerald Kinze**  
Parkstr. 6a  
18528 Bergen auf Rügen  
Tel. 03 8 38/ 82 23 62  
Fax 03 83 01 884 31  
[meck-pomm@multihull-verein.de](mailto:meck-pomm@multihull-verein.de)

### Schleswig-Holst./ Elbe/ Ostsee

**Peer Lange**  
Haselweg 7  
23669 Timmendorfer Strand  
Tel 0174 48 47 48 3  
[mail: hh-sh@multihull-verein.de](mailto:mail:hh-sh@multihull-verein.de)

### Weser/ Ems

**Gerhard Böhner**  
Am Weserdeich 102  
26931 Elsfleth  
[weser-ems@multihull-verein.de](mailto:weser-ems@multihull-verein.de)

### Niedersachsen

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

### Nordrhein-Westfalen

**Dr. Peter Reichelt**  
Bussardstr. 1  
53639 Königswinter  
02244/80946  
nrw@multihull-verein.de

**Heiko Stoy**  
Merowinger Str. 74  
47533 Kleve  
0178/ 87 80 38 6  
nrw@multihull-verein.de

### Rhein- Main

**Gabi und Günter Schmidt**  
Im Damm 6,  
55437 Ockenheim  
Tel.: 0 67 25/ 42 70  
rhein-main@multihull-verein.de

### Südwest

**Felix Schepmann**  
Meisenweg 12  
71093 Weil im Schönbuch  
Tel 0177-8760011  
suedwest@multihull-verein.de

### Bayern

**Hans Mühlbauer**  
Muttenthaler Str. 12  
81479 München  
mobil+49 (0)171-3697127  
Tel. +49 (0)89-90541453  
bayern@multihull-verein.de

### Lanzarote

**Henning Krützkamp**  
Waterline Yachtservice  
Urb. Los Calamares 11  
35570 Playa Blanca/ Lanzarote  
Mobil: 0034-628 018 262  
Fon/Fax: 0034-928 349 154  
mailto:kanaren@multihull-verein.de  
www.waterlineyachtservice.com

## Unsere Termine 2017

### Regionalveranstaltungen

#### Der Norden:

**Frühjahr 2017** Kuehls Gasthof  
Hauptstr. 41  
24647 Wasbek Wasbek  
Termin wird noch veröffentlicht

**Weser-Ems:** Gerhard Böhner lädt ein

**Niedersachsen** Christoph Wentland lädt ein.

**NRW** Termine bitte bei Peter Reichelt oder Heiko Stoy erfragen.

**Südwesten:** jeweils am  
**1. Donnerstag der ungeraden Monate**

**Rhein-Main** Jeden 1. Donnerstag im Monat ab ca. 19 - 20 Uhr,  
im Rahmen des Trans Ocean-Treffens, TO-Stander  
steht auf dem Tisch, Wirt weiß seit 20 Jahren Bescheid  
Ort: Restaurantschiff **Pieter van Amstel** in  
55252 Mainz Kastell, am Rheinufer  
an der Theodor Heuss-Brücke, Tel.: 06134-24771  
<http://www.restaurantschiff-mainz.de/index2.htm>

**Bayern:** Termine werden noch veröffentlicht

### Andere Veranstaltungen

**21.1.-29.1.2017** BOOT Düsseldorf

**28.1.2017-18.30** Jahreshauptversammlung MHD in Halle 15

**Pfingsten 2017** Maasholm/ Schlei:  
Balticup - Stephan Hüttermanns  
beliebte Regatta für Fahrten-Multis

**27.-30. Juli 2017** International Multihull Meeting - IMM 2017  
in Kerteminde



## *boot 2017 Düsseldorf - 21. bis 29. Januar*

*Multihull Deutschland ist wieder dabei*

*MHD-Jahreshauptversammlung am 28. Januar 2017, 18.30 Uhr  
in Düsseldorf auf dem Messegelände in Halle 15*

**D**ie „Düsselboot“ ist mit Weltpremierer und vielen Multihulls in Halle 15 die Leitmesse für alle, die ein Boot, Ausrüstung oder Information benötigen.

Von Letzterer bietet das **Multihull-Forum in Halle 15** mit täglichem Bühnenprogramm mehr als genug. Den wesentlichen Teil des Programms werden wieder MHD-Mitglieder - wie bereits in den letzten Jahren - erfolgreich bestreiten, für die Moderation steht kompetent auch 2017 unser Vorsitzender Wolfgang Sorg. Mitgliedern können wir eine - allerdings begrenzte - Menge von Gratis-Eintrittskarten zur Verfügung stellen.

Die **Jahreshauptversammlung** findet

im Multihullforum am 28. Januar ab 18.00 Uhr statt. Mit Imbiss und einem guten Schluck beginnt nach der Sitzung als Pflicht die Kür, bei der es es sich angenehm klönen läßt. Ab 18 Uhr ist die Einfahrt auf das Messegelände für alle Mitglieder frei. Für Mitglieder, die uns am Stand besuchen, halten wir einen MHD-Ständer bereit, aus dem Archiv können Medien kostenlos mitgenommen werden.

Interessant dürfte auch ein Treffen mit den Schweizern jugendlichen Kattamaranbauern von **Ocean Young Sailing** sein, die ihr Projekt im Multihull-Forum vorstellen werden. Die Termine stehen auf Seite 36, dort berichten wir - wie schon in den letzten Ausgaben - über den Baufortschritt.

Sicherlich für alle - ob Mono- oder Multihuller - gleichermaßen interessant sein dürfte das **Blauwasserseminar** mit u. a. Langzeitseglerlegende Jimmy Cornell, Sönke Röver, der zusammen mit seiner Frau Judith die Welt umsegelt hat oder Heide und Erich Wilts, die sich als Ziele für ihre Extremtouren eher als ungemütlich geltende Weltgegenden, wie Arktis und Antarktis ausgesucht haben.

Was man hier mitnehmen könne, sei - so Sönke Röver - nicht nur für angehende Weltumsegler interessant, sondern für auch jeden, der mit mehr Freude und größerer Sicherheit auf Ost- oder Nordsee unterwegs sein möchte.

***Der Vorstand bittet um Unterstützung am MHD-Stand auf der boot.***

*Wie es nun schon gute Tradition ist, werden wir auch 2017 wieder mit einem eigenen Stand in unmittelbarer Nähe des Multihull Forums vertreten sein, viele interessante Kontakte, Gespräche, Fachsimpeleien warten auf uns. Wenn Ihr Lust habt, auf dem Stand mitzumachen, meldet Euch bitte bei Wolfgang Sorg und sprecht mit ihm die Zeiten ab, in denen Ihr auf dem Stand präsent sein könntet. Herzlichen Dank!*



# Die Hanseboot - muss man da hingehen??

**A**nfang November hatte ich wieder mal eine Reise zu meinen norddeutschen Verwandten geplant. Hamburg liegt sozusagen an der Route. Da ich gerade dabei bin, meinen neu erworbenen Katamaran segelfertig zu machen, könnte ich doch die Gelegenheit beim Schopf packen, mich auf der gerade in der Woche stattfindenden Hanseboot umzuschauen und evtl. einige Dinge gleich mitzunehmen anstatt bis zur Boot in Düsseldorf zu warten.

Also habe ich mich mit einem Hamburger Segelfreund aus alten Tagen für Mittwochmorgen um 10:00 am Osteingang verabredet. Kurz vorm Eintreffen meldet er sich bei mir am Autotelefon, die Hanseboot öffnet erst um 12:00, wir sollten uns doch unten im Hafen bei den ausgestellten Schiffen treffen. Praktischerweise ist dort direkt ein großes Parkhaus mit genügend freien Plätzen. Bis Werner eintrifft, wandere ich den Schwimmpier auf und ab. Es ist saukalt, typisch norddeutsch mit eisigen Schauerböen. Die Ausstellung hätte man sich sparen können, da liegen 2 holländische Traditionssegler, die als Restaurantschiffe bei dem Wetter sicher nicht auf ihre Kosten kommen. Ansonsten gib es gerade mal 4 Yachten, eine Oyster 825, eine Najad 450, eine Moody 45 und einen holländischer Aluminium-Kajütkreuzer, das war's dann auch schon.

Bis die Messe öffnet, ist noch eine Menge Zeit, zum Glück ist Werner der „technische Offizier“ des Traditionsseglers „Freddy“, der am Sandtorhafen seinen Liegeplatz hat. An Bord bekämpfen wir die Kälte mit etwas Hochprozentigem und ich erhalte eine detaillierte Führung durch das alte Schiff.

Mit dem Shuttlebus machen wir uns dann auf zur Messe. Als erstes geht es zu den Ständen der Navigationselektronik. Hier erfahre ich, dass es keinen aktuellen Ersatz für die defekte Antenne meines älteren Raymarine-

Radars mehr gibt, ich solle Antenne und Anzeige entsorgen. Immerhin gibt es einen digitalen Radar-Dom, der über eine Schnittstelle direkt in meinen auch schon etwas älteren Plotter einspeisen kann. Damit ist der erste Punkt auf meiner Liste abgehakt.

Dann geht es zu den Rettungswesten, nachdem ich etwas von Weltumsegelung sage, werden mir sofort die teuersten Spitzenmodelle mit eingebauter Kaffemaschine und warmen Socken angeboten. Ich probiere diverse Varianten, denn mir kommt es neben einer Mindestausstattung mit Sprayhood und Notlicht auf guten und bequemen Sitz an. Mitnehmen könnte ich auf der Messe nur wenige Modelle, meistens erklärt man mir, ich solle übers Internet bestellen. Auch gut, so habe ich noch Bedenkzeit und ich muss nichts mit mir rumschleppen.

Gleich nebenan ist Halle 6, in der Yachten ausgestellt sind. Katamarane finden sich keine, immerhin halten zwei Firmen die Fahne des Multihullsegelns hoch. Qorning zeigt die neue Dragonfly 25 Swing Wing, daneben ist der Stand von Mittelman's Werft, der den Corsair Cruze 970 und den Corsair Pulse 600 ausstellt. An beiden Ständen erfahre ich, dass sowohl Interesse wie auch der Verkauf stetig ansteigt. In der Ostsee und auf Binnengewässern macht es eben Spaß, auch bei wenig Wind flott unterwegs zu sein.

Nachdem ich bei ein paar anderen Sachen auf meiner Liste, wie z.B. LED Taschenlampen, nicht richtig fündig geworden bin, mache ich einen gemütlichen Rundgang durch alle Hallen, mal sehen, was es so gibt. Auffällig ist das große Angebot an Selbstbauer bzw. Bootsrestaurateure. Es gibt alles an Material und Ausrüstungen, was man so braucht, um sein Boot im Winter wieder auf Vordermann zu bringen. Von Spannbettlaken nach Maß über Beschläge aller

Art, Superkleber, Elektroinstallationsmaterial, Lacke, Harze bis hin zum bronzenen Wandanker ist alles vertreten.

Die Hanseboot ist anscheinend, anders als die „Boot“ in Düsseldorf, nicht so sehr auf den Verkauf kompletter Schiffe, sondern mehr auf den Zubehör- und Wartungsbedarf vorhandener Yachten ausgerichtet. Wer im Norden sein Boot liegen hat und etwas zur Verbesserung desselben benötigt wird hier fündig.

Ganz zum Schluss meines Rundgangs werde ich dann doch noch „Katamaran-Fündig“. An einem der Tourismus-Stände, bei dem private Mitsegeltörns vermittelt werden und ich mich dafür interessiere, wie ich evtl. mal Gäste an Bord meines Katamarans bekomme, sagt man mir, dass gleich gegenüber täglich eine junge blonde Skipperin von einer Weltumsegelung auf einem Katamaran berichtet. Das kann nur Mareike Guhr sein, durchfährt es mich. Und wirklich, als ich rübergehe, ist ihr heutiger Vortrag gerade vorbei. Sie erzählt mir, dass sie vor wenigen Wochen den Törn beendet hat, der Katamaran LaMediaNoche liegt in Lübeck. Sie selbst schreibt gerade ein Buch über ihr Abenteuer, das sollte eigentlich bis zur Boot in Düsseldorf fertig sein. So oder so wird sie dort im Multihullforum wieder von ihrer Fahrt berichten.

*Dass Uwe das Angebot für Selbstbauer und Renovierer so stark erschien, hat seinen guten Grund: seit 2016 hat die Hanseboot die Markenrechte der "Boatfit" übernommen, einer Messe, die speziell dem Thema Refit von Booten gewidmet war und jährlich an einem Wochenende in Bremen stattfand.*



## Regionales Multihull-Treffen 2016 in Harlesiel

### Regatta zum Jade Multihull Cup 2016

Text: Gerhard Böhner

Fotos: Iris Bornhoff, Gerhard Böhner

**Z**um diesjährigen Multihull-Treffen der Regionalgruppe Weser-Ems fanden sich am ersten Septemberwochenende wieder zehn Multihulls mit insgesamt über 30 segelbegeisterten Crewmitgliedern in Harlesiel zusammen.

Einige Boote lagen bereits vorher in Harlesiel, andere reisten am Freitag aus ihren Heimathäfen an. Ein paar Nachzügler stießen sogar noch am Samstag dazu. Für das Treffen wurde uns vom Schleusenmeister wieder die Pier an der Ostseite des Außenhafens zur Verfügung gestellt. Nach einem ersten Schnack an der Pier versammelten wir uns im Bootshaus des Yachtclubs Harlesiel, wo Elfy und Ludwig uns bei zünftigem und leckerem Labskaus empfangen. Anschließend fand die Regattabesprechung statt. Der vorgestellte Kurs für die Regatta wurde ohne Widerspruch angenommen. Wegen Tide und vorherrschendem westlichen Wind sollte mit dem ersten steigenden Wasser ausgelaufen werden, was gemütliches, nicht zu frühes Aufstehen gewährleistete. Der Start wurde für elf Uhr vor dem Wangerooger Hafen angekündigt. Als Kurs wurde die Umrundung Spiekeroogs festgelegt, also zunächst auf der Seeseite aufzukreuzen, um dann mit achterlichem Wind bei Hochwasser übers Watt zu rauschen.

Nach dem Start am Samstag lief demnach die Tide gegenan. Die Boote kämpften sich bei mäßigem, fast flauem Wind gegen den Strom an der Buhne H vorbei durchs Seegatt vor die Inseln. Wenigstens brauchte hier noch nicht gekreuzt werden. Nach Passieren der als Wendemarke festgelegten Tonne H 2 schieden sich die taktischen Geister.

Während ein Teil hier gleich die erste Wende einleitete und einen Kurs dicht unter der Insel Spiekeroog wählte, zog der andere Teil zunächst einen Kurs hoch am Wind seewärts

vor. Das Kreuzen gegen den Strom war für beide Parteien mühsam, jedoch kamen die Boote dicht an der Insel schneller voran. Der Strom scheint hier doch deutlich geringer gewesen zu sein, wie sonst hätten sich die Trimarane so erfolgreich von den Kats absetzen können? Aber halt, dort segelt auch ein Kat mitten unter den Tris und hält diese im Schach, beachtlich. Als nächste Wendemarke sollte die Tonne OB 4 umrundet werden, um dann durch die Otzumer Balje wieder durchs Seegatt ins Watt zu kommen. Zur Chancengleichheit sollten alle das Wattfahrwasser an





Neuharlingersiel vorbei wählen. Nach der Tonne OB 4 folgte ein Raumschotskurs mit mitlaufendem Strom, dadurch konnten alle Boote Ihr Potential zeigen und die Pricken flogen nur so vorbei. Das Feld wurde dadurch jedoch noch weiter auseinander gezogen und so lag eine große Zeitspanne von über einer Stunde zwischen dem ersten und letzten Zieleinlauf vor dem Wangerooger Hafen. Auf den Dragonfly VoodooGirl folgte der Havkat ImPoSand, den Jan Cramer aufwendig überarbeitet hat und offensichtlich gekonnt segelt. Immerhin waren alle Boote rechtzei-

tig wieder in Harlesiel, so dass keiner das Abendessen verpasste. Nach einem Anlegier an der Pierkante, wo schon mal der Verlauf der Wettfahrt diskutiert wurde, verholten wir uns alle ins Bootshaus. Das Wirtspaar hatte schon den Grill angeheizt, um uns mit reichlich Grillfleisch und Salaten zu versorgen. Die Regattaleitung bekam keine Gelegenheit, die Ergebnisse auszuwerten. Daher wurde eine besondere Art der Preisverteilung gewählt: In demokratischer Weise wurden zunächst Vorschläge angenommen, für welchen Erfolg ein Preis zu verteilen ist, um anschlie-

ßend über den jeweiligen Gewinner abzustimmen. Der beste Start, die meisten Leute an Bord, das kleinste Boot, der schnellste Katamaran, die höflichsten Segler, die Pfadfinder, die Tonnenauslasser und ähnliche kreative Kategorien sollten mit Ehre bedacht werden. Letztendlich wurde jeder Crew und sogar dem Team Elfy und Ludwig eine Urkunde zuteil und alle waren mit diesem schönen Segeltag zum Saisonende zufrieden.

Gut gesättigt durften wir anschließend noch einem kurzen Vortrag von Matthias Gölitz und Burckard Rosenberg lauschen. Gölitz ist der Entwickler des Pelikan-Rescue-Systems, welches wir am Sonntag noch in der Realität ausprobieren wollten. Rosenberg als ehemaliger Wasserschutzpolizist erläuterte die Gefahren für über Bord gegangene Personen und die Möglichkeiten, diese mit oder ohne das Pelikan-System wieder zurück an Bord zu bekommen. So laufen wir am Sonntag nach dem gemeinsamen Frühstück noch einmal mit mehreren Booten aus, um das Pelikan-Rescue-System in der Realität auszuprobieren. Das Ergebnis lest Ihr in einem gesondertem Bericht.

Gerd Böhner, Schmalblättriger Breitwegerich





# ÜberRegionalTreffen in Mölln

Text: H. Scheppelmann  
Fotos: Iris Bornhold

**M**ölln? - Hmmh - Mal seh'n: Till Eulenspiegel fällt uns dazu eigentlich nur ein. - - Aber Wikipedia weiß doch bestimmt mehr darüber:

**Mölln:** - Eigenname - nach Einwohnern zweitgrößte Stadt im Kreis Herzogtum Lauenburg im Südosten Schleswig-Holsteins. Sie ist auch als Eulenspiegelstadt bekannt.

Auf den ersten Blick muss er wohl ungewöhnlich erscheinen, der Ort, an dem am 2. Advent das Regionaltreffen der Weser-Ems-Multihuller stattfand. Was – um Himmels willen - machen Multihuller in Mölln? - Lesen wir deshalb noch einmal genauer nach:

**Mölln** liegt an der B 207 (Alte Salzstraße) etwa 30 Kilometer südlich von Lübeck. Die Stadt ist von der Möllner Seenplatte umgeben, von denen einer, der Ziegelsee, vom Elbe-Lübeck-Kanal durchquert wird.

Ja, genau: "Elbe-Lübeck-Kanal" ist das Stichwort! Der ist eine der Binnenwasserstrassen, auf denen wir unseren Katamaran Catharsis in jedem Jahr von der Ostsee zu seinem Winterliegeplatz nach Braunschweig und wieder zurück überführt haben. Und weil diese Fahrten oft mehr als acht Tage pro Jahr in

Anspruch genommen hatten, hatte ich mich auf die Suche nach einem neuen Platz gemacht. Gefunden habe ich die Davidswerft in Mölln, unter deren Dach nun Catharsis in diesem Jahr zum ersten Mal überwintert. Doch das ist natürlich erst ein Teil der Erklärung:

Zwischenzeitlich erreichte mich eine Email von Karl Kramer aus Emden, in der dieser berichtete, dass er meine Berichte vom Bau der Catharsis im Mehrumpfboot mit großem Interesse verfolgt habe und jetzt wieder selbst ein Boot zu bauen plane, wie Catharsis in Sperrholz-Epoxy, er folglich an einem Austausch unter Selbstbauern und einer Besichtigung der Catharsis stark interessiert sei.

Nun fehlte nur noch die Verbindung zu Gerhard Böhner, unserem regionalen Ansprechpartner Weser-Ems, um den Kreis zu schließen: Und die Idee zu einem Multihull-Treffen war geboren, das in Mölln stattfinden und einen überregionalen Charakter erhalten sollte. Gesagt – getan: Gerd setzte die Idee umgehend in die Tat um und verschickte bundesweit Einladungen zum Über-Regionaltreffen am 3./4. Dezember in Mölln – mit Erfolg: Fast 30 Teilnehmerinnen und Teilnehmer finden

am Samstag ihren Weg nach Mölln zum Treffpunkt in der Jugendherberge am Ziegelsee. Die wohl weiteste Anreise hat Michael Thon aus Köln.

Die Braunschweiger Fraktion mit drei „Abgeordneten“ trifft gegen 13.30 Uhr ein, viele andere haben bereits eingeklickt, um 14.00 Uhr soll es losgehen, Treffpunkt Seminarraum der Jugendherberge. Allerdings müssen noch Stühle und Tische gerückt werden, der Beamer wird von der Herbergsleitung zur Verfügung gestellt, muss aber noch plaziert und mit dem Laptop verbunden werden. Die Leinwand steht bereits. Den Laptop habe ich mir von





meinem jüngsten Sohn Kai ausgeliehen, den Aufbau würde Sohn Leif besorgen, der mit von der Partie ist: Alles läuft bestens – bis Leif bemerkt, dass wir für den Laptop das Passwort benötigen, das wir natürlich nicht kennen. Also anrufen und hoffen, dass Kai ans Telefon geht: ...?...?...! Glück gehabt: Laptop fährt hoch!

Nach der Begrüßung, die ich übernehmen, weil Gerhard noch aufgehalten worden ist, erwartet die TeilnehmerInnen ein prall gefülltes Programm. Zunächst sollen die beiden Katamarane vorgestellt werden:

Erstens der DM 920 (DM = Dübbelmors), das Bauprojekt von Karl und Bernd Kramer, über den wir bereits in der letzten Ausgabe ausführlich berichteten und dessen 1:6 Modell Karl und Bernd nun im Seminarraum aufstellen. Obwohl ja die Abmessungen aus dem Bericht bereits bekannt waren, ist man doch zunächst stark von den Größe beeindruckt und froh, dass die Raumhöhe gerade so ausreicht, um den Mast auf das Deck zu stellen. Und „Catharsis“, Bernd Kohlers KD 860, mit meinen Modifikationen. Ich habe Fotos, Pläne und Zeichnungen mitgebracht. Das 1:1-Modell soll am späten Nachmittag im Winterlager besucht werden.

Und damit wir die Besichtigung noch mit ein wenig Tageslicht durchführen können, müssen wir die Bildvorträge recht straff gestalten.

Beide Boote verbindet, neben anderen, ein Merkmal: Sie sind besondere Boote - nicht weil sie über mehr als einen Rumpf verfügen, was man vielleicht noch vor einigen Jahren hervorgehoben hätte - nein, weil es sich um Kreuzerkatamarane von unter 10 Meter Länge handelt. Sie befinden sich in einer Klasse, die bereits seit langer Zeit von den Werften nicht mehr bedient wird, wohl weil mit Mehrrumpfbooten dieser Größe kein Geld zu verdienen ist (an-





ders als offensichtlich im Bereich der Monohulls, bin dem sich das Segment der kleineren, oft als Daysailer ausgelegten Boote recht gut entwickelt). Wer ein vergleichbares Boot sein eigen nennen und segeln möchte, kann es als Serienboot neu nicht erwerben, allenfalls kann er versuchen, auf dem Gebrauchbootmarkt fündig zu werden, auf dem immer noch Boote gehandelt werden, wie z. B. die Iroquois, die aus der Werftproduktion der 50er und 60er Jahre stammen.

Dass sich ein Boot dieser Größe als Kreuzerkat sehr gut eignet, haben wir mit unserem KD 860 in nunmehr bereits fünf Segelsommern auf der Ostsee erfahren dürfen. (Von einigen Reisen habe ich ja in diesem Magazin bereits berichtet.) Das Boot eignet sich hervorragend für Fahrten zu zweit – auch über viele Wochen. Sogar zu Dritt oder Viert zeigt es sich fahrtentauglich. Und dass es mit den Besatzungsstärken großer Charterkatamarane konkurrieren könnte, kann ja ernsthaft niemand von einem Nicht-einmal-10-Meter-Schiff erwarten.

Dafür sind wir nun – nachdem wir in diesem Jahr einen Code 0 von ca. 26 m<sup>2</sup> Größe nachgerüstet haben – in einem breiten Bereich von Windstärken flott unterwegs, das Seeverhalten des Bootes fühlt sich gut und sicher an. Als weitere Aufgabe steht die Verbesserung der Inneneinrichtung an, die vor dem Stapellauf 2012 vernachlässigt worden war, weil wir – nach einer relativ langen Bauzeit – endlich aufs Wasser wollten.

Der Selbstbau meines Bootes hat mir – neben zahlreichen anderen – diese Erkenntnis gebracht: Besser nicht zu erwarten, dass das Boot irgendwann in einem konventionellen Sinn „fertig“ wird. Der Selbstbau von Booten ist kein finaler, vielmehr ein kontinuierlicher Prozess, ausgelöst und geleitet von Visionen: noch bevor der erste Bau auch nur entfernt als abgeschlossen betrachtet werden könnte, hat man bereits wieder so viele Erkenntnisse und Ideen gewonnen und gesammelt, dass man – am besten sofort – mit dem nächsten Bau beginnen möchte, um all dieses umzusetzen: Ein Leben ist eigentlich viel zu kurz, um Boote zu bauen.

In einem ähnlichen Prozess mögen sich auch Karl und Bernd Kramer befinden, die, nachdem sie sich von ihrem ersten – selbstverständlich selbst gebauten – „Dübbelmors“ getrennt haben, nun beginnen, den Dübbelmors 920 zu verwirklichen. Und der wird nicht nur selbst gebaut werden, er ist auch selbst entwickelt und konstruiert worden. In einer PowerPoint-Präsentation zeigt uns Karl seine selbst gezeichneten Pläne und vermittelt so ein sehr anschauli-





ches Bild von Konzept und Konstruktion seines DM 920, der dem Kohler-KD 860 vergleichbare Merkmale aufweist:

Beide Boote werden in Sperrholz-Leisten-Glas-Epoxy-Bauweise realisiert. „Jeder sollte mit dem Material konstruieren und bauen, das er gut kennt!“ begründet Kart seine Entscheidung. Und so weist auch der DM 920 die typischen Design-Merkmale der Plattenbauweise auf: glatte Flächen mit großen Krümmungsradien, die in scharfen Kanten aneinanderstoßen. Damit liegen beide Entwürfe im Trend des aktuellen Bootsdesigns, wirken zeitgemäß. Auch der DM verzichtet zugunsten flacher Aufbauten konsequent auf Stehhöhe im Salon, verfügt über zwei Eingänge an Bb und Stb, verfügt aber, im Unterschied zum Kohler-Design, über 1,80m breite Doppelkojen, die einzige Kojenbreite, die er – wie Karl hervorhebt – als wirklich ausreichend betrachten könne.

Der Hit ist das segelfähige Modell im Maßstab 1:6, das Karl und Bernd von ihrem Entwurf gebaut haben und das

sie jetzt im Seminarraum der Jugendherberge vor uns aufgebaut haben. Realisiert natürlich in Sperrholz und ausgestattet mit selbstgeschneiderten Foliensegeln. Deren Einstellung und die der Ruder werden über Miniblöcke, feine Schnüre als Leinen und Gestänge aus Aluröhrchen mit Gelenken aus Messing ferngesteuert vorgenommen – beeindruckend.

Gerhards Programm sah vor, das Modell am Sonntag auf dem Möllner Ziegelee segeln zu sehen. Als Ausgangspunkt dafür sollte die Steganlage des MMC, des Möllner Motorbootclubs, dienen, die von der Jugendherberge gut zu Fuß erreichbar ist. Die Verantwortlichen des MMC hatten sich bereits im Vorfeld als sehr freundlich und hilfsbereit gezeigt, indem sie uns ihre Steganlage für diesen Zweck bereitwillig zur Verfügung stellen wollten. Dass dann das Modellsegeln am Sonntag leider ausfallen musste, war ausschließlich dem Wetter in Mölln geschuldet, mit Minustemperaturen und Windstille. Schade.

Besonders fällt die asymmetrische Kon-

struktion der Rumpfe auf, die vor allem dem Zweck dient, den Abstand zwischen den Kiellinien zu maximieren, um die größtmögliche Stabilität in Bezug auf die Gesamtbreite des Kats zu erhalten. In Hinsicht auf die hydrodynamischen Eigenschaften verspricht sich Karl keine bedeutenden Vorteile.

Nach dem Kaffee (der von den meisten sicherlich sehlich erwartet worden ist – hatte man sich doch bereits früh die Reise nach Mölln angetreten) machen wir uns auf den Weg zum Winterlager in der Industriestraße, ca. 1,5 km südlich des Hafens. Nachdem Catharsis in einer Nachtaktion auf dem hydraulischen Hubwagen der Werft transportiert wurde, liegt sie dort unter dem festen Dach einer 2seitig geschlossenen Halle. Nach anfänglicher Skepsis, ob sich Decks und Cockpitboden dem Ansturm gewachsen zeigen würden – tummeln sich Alle mit Schichtwechsel im und auf dem Boot. Karl und Bernd zeigen sich besonders an den Abmessungen der Innenräume interessiert, um sie mit denen des eigenen Entwurfs zu vergleichen. Das Rollbandmaß ist stark in Aktion. Die typischen Merkmale des Kohlerdesigns, wie z. B. Trapezspant mit Anti-Vortex-Panel, und die von mir vorgenommenen Änderungen, bzw. Ergänzungen, wie der Vorbau am Brückendeck, die „Nase“ werden begutachtet und fachkundig diskutiert.

Darüber bricht der frühe Dezemberabend herein, wir schalten die Strahler am und im Boot ab, ich lösche das Hallenlicht. Und Aufbruch zum nächsten Programmpunkt: dem kleinen, aber feinen Weihnachtsmarkt auf dem Kirchenhügel im Zentrum der Möllner Altstadt. Unter einer prachtvoll mit roten, leuchtenden Kugeln als Weih-





nachtsbaum verkleideten Tanne stehen Menschen auf den gegen die Fußkälte ausgestreuten Holzspänen beieinander, die Hände gewärmt von Gläsern mit Glühwein. Im Kreis scharen sich die weihnachtsmarkttypischen Holzhäuschen, in denen feilgeboten wird, woran jetzt wohl Alle am meisten interessiert sind: Kartoffelpuffer (deren Verkäuferin ständig gereizt ist, weil ihre Puffer nicht schnell genug fertig werden), Bratwurst vom Rost, Erbsensuppe mit und ohne Würstchen und Crêpes. Zuletzt meine persönlichen Favoriten: Ham-, Cheese- und – als Spezialität – Wild-Burger, die offensichtlich handgemacht und sehr gut sind.

Ausklingt der erlebnisreiche Tag mit einem – noch langen – Abend in der Jugendherberge, der nahtlos an das Programm vom Nachmittag anknüpft – zunächst mit einer Bild-Präsentation von Fred Kuhlmann. Im Mittelpunkt auch hier der Bau eines segelfähigen Modells, allerdings nicht im Maßstab 1:6, sondern nahezu 1:2. Fred baut kein ferngesteuertes, sondern das bemannt segelbare Modell seines geplanten Trimarans. Im Vordergrund steht dabei für ihn auch das Experimentieren mit den durchaus ungewöhnlichen Baumethoden, die von ihm selbst im Prozess entwickelt werden: Im besten Sinne „Learning by doing“.

Für die Konstruktion des eigentlichen Trimarans wurden Rumpffmaße als Eckdaten festgelegt, die sich an den Innenmaßen eines 40Fuß-Seecontainers orientieren. Form und Linien des Mittelrumpfes und der Amas ergeben sich direkt aus der Baumethode, die Fred selbst entwickelt. Von Beruf ist er Fall-

schirmtechniker.

Zunächst wird eine Positivform erstellt, allerdings nicht konventionell als Mallspantengerüst, sondern als flexibler Hohlkörper aus zugeschnittenen und miteinander verklebten Folienbahnen, einem Ballon vergleichbar, der – aufgeblasen – seine Form annimmt. Dieser dient als Formkern, auf den Glas und Schaumstreifen aufgebracht und unter Vakuum zu einem Schaumsandwich laminiert werden. Die äußere Form erhält das Laminat von einer ebenfalls konturierten Hülle aus Abreißgewebe. Als besonderen Vorteil hebt Fred Zeitersparnis beim Bau im Vergleich zu konventionellen Methoden hervor. Konzept und Bau des Bootes wirken wie eine spannende Kombination aus tradierten Eigenschaften und Merkmalen pazifischer Mehrrümpfer mit Methoden des Hightechfaserverbundbaus.

Als weitere Merkmale des Konzepts fallen auf: Die Beams werden hochfest und sehr steif ausgeführt, dann jedoch nicht starr, sondern flexibel mit den Rümpfen verbunden. Auf den Beams stehen Masten in A-Form, an denen Stagegel gefahren werden, die Fred ebenfalls selbst anfertigen will. Das sei für ihn als Fallschirmspezialist selbstverständlich, erläutert er. Auch mit Krebscherensegeln will er später experimentieren.

Wir finden diesen Ansatz – mancher an diesem Abend in kritische Falten gezogenen Stirn zum Trotz – hochinteressant und sind sehr gespannt auf das Ergebnis. Beim IMM in Kerteminde will Fred mit dem eigenen Modell dabei sein. Wir freuen uns darauf!



Sozusagen standesgemäß rundet Michael Thon den fachlichen Teil des Abends ab. Er steht zusammen mit seinem Bruder seit Jahren erfolgreich unter der Marke „Time out“ Selbstbauern als Fachhandelspartner zur Seite. Michael stellt uns Boote und andere Produkte aus dem Faserverbundbau vor, gibt einen Überblick über Baumethoden und -materialien – nicht nur in Wort und Bild, vielmehr auch in Form einer beeindruckenden Menge von Materialmustern, die – natürlich – höchstes Interesse finden und von Hand zu Hand wandern. Es finden sich Schäume als Sandwichkerne, aber auch weichere Schaumstreifen, die als Formgeber für Faserlaminat eingesetzt werden.

Die vehemente Erhöhung der Steife eines Laminates, die ein Schaumkern bewirkt, wird eindrucksvoll durch ein Muster demonstriert, das auf einer Seite lediglich aus Kohlefaser besteht und dann in einen Bereich übergeht, in dem ein nur 1mm (!) starker Schaumkern zum Einsatz kommt.





Der Sonntag ist – da das Modellsegeln ja aus Witterungsgründen ausfallen muss – den touristischen Schwerpunkten des Programms gewidmet: Geführter Rundgang durch die Möllner Altstadt und der Besuch des Till Eulenspiegel museums stehen an.

Wir jedoch machen sich uns bereits auf den Weg nach Braunschweig: der Bericht über dieses äußerst gelungene, gut besuchte, mit vielen Informationen und Erfahrungsaustausch geradezu „gespickte“ Wochenende sollte doch noch unbedingt seinen Weg in die nächste Ausgabe des Mehrumpfbo-o-te finden. Und die soll doch bis zum Jahresende bei den Mitgliedern im Postkasten liegen. Da gibt es keine Zeit zu verlieren...

Herzlichen Dank an Gerhard Böhner, der die Idee zu diesem Treffen gehabt und perfekt umgesetzt hat.





### *Regionales Multihull-Treffen 2016, Harlesiel* *Vorstellung des Pelikan-Rescue-Systems*

**I**m September fand im Rahmen unseres diesjährigen Regionalen-Multihull-Treffens in Harlesiel ein Test des Pelikan-Rescue-Systems statt. Das System wurde an einem der teilnehmenden Boote montiert und bei Wangerooge ausgiebig getestet. Aus zeitlichen Gründen mussten wir im geschützten Wattenbereich bleiben, was nicht bedeutet, dass wir uns davor gescheut hätten, damit auf See zu gehen.

Hier zunächst ein Rückblick auf frühere Aktivitäten unseres Vereins in Bezug auf den Notfall auf See. Während des IMM 2013 in Warnemünde wurde der Moje-Wasserrettungslift vorgeführt und verschiedene Personen damit aus dem Wasser abgehoben. Viele Mitglieder konnten bereits 2014 und 2015 an einem vom Verein organisierten ISAF-Lehrgang am Elsflöther Maritimen Kompetenzzentrum teilnehmen, wo unter anderem ein Bergernetz ausprobiert werden konnte.

Als Folge aus dem ISAF-Lehrgang entwickeln und testen Jan und Arne Wölper ein Bergesegel für ihren eig-

nen Katamaran, vorgestellt im Bo(o)ten 151.

Die Regatta unseres Jade-Multihull-Cup 2015 wurde als Rettungsübung angelegt, bei der jedes Boot einen über Bord geworfenen Fender nach Absegeln einer bestimmten Strecke wieder finden und auffischen musste. Anschließend wurde ein „Opfer“ zuerst mit einer Sturmfock als Bergesegel und dann mit einem Kettenzug nach Holger Petersons Methode aus dem Wasser abgehoben.

Vorträge während der Regionaltreffen unter anderem der Wasserschutzpolizei zu Vorschriften und Ausrüstung für Sportboote sorgten für eine weitere Sensibilisierung unserer Mitglieder zum Thema Seenotfall.

Die wiederholte Warnung vor den Gefahren auf See hat bereits dazu geführt, dass viele Vereinsmitglieder jederzeit oder zumindest häufiger als bisher eine Rettungsweste anlegen. Auch machen sich die Meisten von uns mehr Gedanken über die Ausrüstung und Methoden zur Bergung von Personen

aus dem Wasser als zuvor. So wurde auch das Pelikan-System mit großem Interesse erwartet und in Aktion beobachtet.

Das klassische Person über Bord Manöver beschreibt regelmäßig nur das Fahrmanöver, mit dem das Boot in die Nähe des Verunglückten gebracht wird. Ob die schulmäßigen Manöver auf das Segeln mit Kats und Tris anwendbar sind, ist fraglich. Ein Halb- oder Downwindkurs mit 12 kn entfernt das Boot in fünf Minuten bereits eine Meile von der Unglücksstelle. Bis zum Beispiel ein Gennaker geborgen und das Boot auf Gegenkurs ist, kann man davon ausgehen, dass vor der Bergung der Person diese zunächst gesucht werden muss, da sie nicht mehr im Sichtfeld ist.

***Schritt eins ist immer die schnellstmögliche Alarmierung der Crew!***

Schritt eins ist daher die schnellstmögliche Alarmierung der verbleibenden Crew! Wie ein Multihull am schnellsten und sichersten zurück zur MOB-Position gelangt, ist sehr situationsabhängig. Jeder sollte sich dazu

## *Montage des Systems an Bord und Trockenübung*



## *... und wieder Stauen des Systems*



### Das MOB-Manöver beginnt: Jetzt zählt jede Minute!



stets aufs Neue Gedanken machen und die gedankliche Abfolge den Umständen anpassen. Unabhängig von der nachfolgenden Bergemethode gilt: jede Minute zählt, um zur Person zurück zu kommen.

Außer Lebensgefahr ist die über Bord gegangene Person aber erst, wenn sie sicher zurück Bord ist und gegebenenfalls medizinisch behandelt werden kann. Während der versierte Segler sich, wie oben beschrieben, eine Methode zurecht legen kann, wie er zur Person zurück findet, kommt bei der Frage „und wie bekommst du den jetzt aus dem Wasser“ oft nur Schulterzucken. Neben den bereits angesprochenen Methoden, Moje-Wasserrettungslift, Bergenetz, Bergeseegel oder Kettenzug versucht Matthias Gölitz hier mit dem Pelikan-Rescue-System eine Antwort zu geben.

**Das größte Problem besteht darin, die Person zurück an Bord zu holen.**

Als Segler und professioneller Produktentwickler bekam Gölitz von seiner Frau den Auftrag, doch endlich etwas zu entwickeln, mit dem auch sie im Falle des Falles ihren Mann aus dem Wasser fischen kann. Herausgekommen ist eine Art weiterentwickeltes Bergenetz, das mit einem Handgriff einsatzklar ist und das wie ein Fischernetz den Verunglückten einfängt. Einmal im Netz gefangen, kann auch eine ohnmächtige Person geborgen werden, ohne dass jemand ins Wasser muss oder mit dem Bootshaken herumgestochert werden muss. Eine Gefahr durch treibende Schwimmleinen

oder ähnliches besteht nicht.

Das System ist für die feste Montage an der Seereling vorgesehen, kann aber ohne Aufwand und Spuren jederzeit demontiert werden. Auf unserem Boot wurde die Montage in etwa 15 Minuten erledigt und das Ganze ist sofort einsatzbereit. Da das Gerät nach Benutzung von jedem Segler selbst wieder gepackt werden kann, brauchen wir uns nicht zu scheuen, schon im Hafen ein Probemanöver zu machen. Mit dem Zug an einem roten Klettband, das die Packtasche öffnet, wird das Gerät aktiviert. Der „Baum“ schwingt etwa 90° zur Bordwand aus und das Netz hängt im Wasser. Da gleichzeitig dafür gesorgt wird, dass eine zweite Stange senkrecht im Wasser hängt, bleibt das Netz auch dort und das System ist bereit, die treibende Person aufzusammeln. Für diesen Schritt muss ein allein an Bord verbleibendes Crewmitglied das Ruder nur für Sekunden verlassen.

Nun gilt es, auf See die Person so anzusteuern, dass sie auf der richtigen Seite am Bug vorbei und dicht an der Bordwand entlang schwimmt. Wie das praktiziert wird, hängt von den (Sicht-)Verhältnissen an Bord ab. Ob die Person vor dem Wind oder gegen den Wind angesteuert wird, ist hierbei Geschmacksache. Für unsere Übung wählte ich ein „Peterson-Bergemanöver“, bei dem die Person vor dem Wind, natürlich ohne Segel, dafür gegebenenfalls mit Rückwärts laufender Maschine angesteuert wird. Ich halte dies auch auf anderen Booten durchaus für praktikabel, da viele Boote

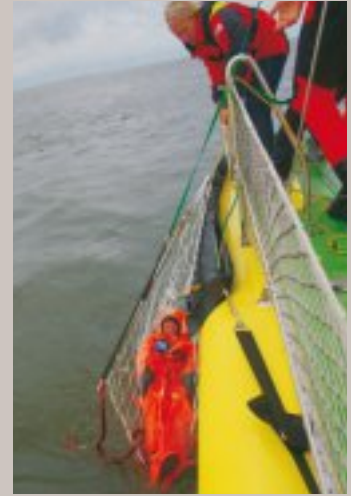
dann ohne Zutun kursstabil weiter treiben, auch wenn der Rudergänger den Steuerstand verlässt. Aber auch ein Ansteuern schräg gegen den Wind, wobei die Person etwa in stehender Peilung in Lee in Sicht bleibt, ist denkbar. Feinfühliges Geschwindigkeitsregulierung lässt das Boot fast automatisch auf die Person zudriften.

Auf jeden Fall sollte es schon gelingen, das Boot so zu manövrieren, dass die Person nahe genug an die Bordwand gelangt. Das Boot muss nicht zwangsläufig neben der Person zum Stehen kommen, da die Person ja automatisch gefangen wird. Nur Rückwärtsfahrt sollte vermieden werden. Mit einem weiteren Crewmitglied zum Anzeigen ist das Ansteuern natürlich einfacher. Nach diesem Schritt ist die verunglückte Person bereits untrennbar mit dem Boot verbunden und das Boot kann sich selbst überlassen werden!

Kann das Opfer noch selbst klettern, ist Dank der integrierten Strickleiter schon alles gut. Wenn nicht, kann mit dem Pelikan-System tatsächlich ein Crewmitglied allein das Opfer aus dem Wasser ziehen und zwar in horizontaler Lage, was bekanntlich lebensrettend sein kann.

Das Bergen der Person gelingt in wenigen Schritten. Mit wenig Kraftaufwand wird zuerst die senkrecht ins Wasser zeigende Stange mit den beiden vorgesehenen gelben Leinen wieder hoch gezogen und automatisch in den Klemmen gesichert. Daraufhin folgt das Heranziehen des „Baumes“ mit der grünen Leine. Die grüne Leine (Gurtband) endet mit einem Kara-

## *Außer Lebensgefahr ist die Person erst, wenn sie an Bord ist!*



*Bilder linke Seite:*

*Trotz ruhigem Wetter und roter Kleidung kann eine treibende Person rasch außer Sicht geraten.*

*Bilder oben:*

*Das Heranziehen der ersten Stange (gelbe Leinen) benötigt nur einen geringen Kraftaufwand, da das Netz noch nicht unter Last kommt. Mit dem Durchholen des grünen Gurtbandes wird das Opfer an der Bordwand gefangen. Mit einem Karabiner wird der schwarze Hahnepot an geeigneter Stelle der Reling gesichert. Das Aufholen wird mit einem Fall per Winsch durchgeführt.*

biner und geht dann in einen Hahnepot über, damit die Stange unter Last nicht durchknicken kann. Der Karabiner wird einfach an der Seereling eingepickt und die Person ist im Netz knapp über der Wasseroberfläche gefangen. Jetzt wird ein beliebiges Fall (Groß-, Fock- oder Spifall) benötigt, um die Person aufzuwischen. Das Fall wird am Ring des Hahnepots angeschlagen und der Karabiner wieder gelöst. Über die Fallwisch gelang es bei uns mühelos, die Person bis auf Deckshöhe zu kurbeln. Der „Baum“ löst sich dabei unter Zug selbständig aus seiner Halterung, sonst könnte das Netz nicht aufgehievt werden. Da wir ein Relingsnetz geriggt haben, endete bei uns die Vorführung, als die Probanden das Deck erreicht hatten. Im Ernstfall wäre das Decksmesser aber schnell zur Hand, um das Netz zu entfernen, und die Person würde aus dem Bergenetz an Deck kullern.

Im Groben sind also nur drei Handgriffe in Reihenfolge der Ampelfarben bei der Benutzung notwendig: Rotes

Gurtband zur Aktivierung, gelbe Leinen zum Heranziehen der ersten Stange, grünes Gurtband für die zweite Stange. Na gut, das Befestigen und Aufwischen des Falls darf natürlich nicht unterschlagen werden. Sollte das Boot nur mit kleinen Winschen am Mast ausgestattet sein, kann das Kurbeln unter Umständen schwer werden. Da erinnern wir uns gerne an den von Holger Peterson vorgestellten handlichen und seewasserbeständigen Kettenzug, der im Fall eingehängt ein bequemes Arbeiten ermöglicht. Solch ein Kettenzug kann als sinnvolle Ergänzung der Ausrüstung gelten.

Gut gefallen hat mir, dass es keine verlierbaren Teile gibt. Alles ist bei Nichtbenutzung in einer langgestreckten Packtasche außerhalb der Seereling verstaut und fest mit dem Boot verbunden. Nichts ist im Weg oder irgendwo unter Deck verstaut und das System ist auf See jederzeit einsatzklar. Das spart im Ernstfall wichtige Zeit. Der Multihuller bemängelt beim Anblick der soliden Edelstahlteile gerne

das Gewicht der Anlage. Auch wenn das Ganze letztendlich gar nicht so schwer ist, wie es aussieht, gibt es da bestimmt noch Entwicklungspotential, vielleicht kommt ja eine „Extra-Light-Version“ mit Carbonrohren?

Wenn es nur gelingt, mit dem Boot nahe genug an der über Bord gegangenen Person vorbei zu fahren, ist mit dem Pelikan-System das Überleben schon fast gesichert. Damit kann unter den meisten Umständen für kleine Crews die Überlebenschancen des Partners erheblich gesteigert werden und das ist letztendlich ausschlaggebend. Und was den Preis anbelangt, der ist natürlich relativ...

Wir haben uns gefreut, ein System ausprobieren zu dürfen, welches auf Antrieb funktioniert, vielen Dank an den Entwickler Matthias Gölitz.

Gerhard Böhner  
Schmalblättriger Breitwegerich



Text und Bilder: Sach-Team.de - 12. September 2016

## *Sach-Team gewinnt sensationell die Centomiglia*

**D**as Segelteam um Helge und Christian Sach hat überraschend die 66. Centomiglia auf dem Gardasee gewonnen. Verstärkt durch Herbert Vogel und Gerd Schmitzer, setzte sich die vierköpfige Crew auf ihrem zehn Meter langen M32-Katamaran „itelligence“ bei der legendären 100-Seemeilen-Regatta auch gegen drei größere Extreme 40-Kats durch. Nach sieben Stunden, 38 Minuten und 17 Sekunden wurden

die Nordlichter im Start- und Zielhafen Bogliaco umjubelt.

Helge, der am Ruder war, sprach nach dem Sieg von einem „harten Stück Arbeit bei bis zu sechs Windstärken“. Dann zieht er ein Resümee: „Am Ende hat unsere bessere Taktik den Ausschlag gegeben.“

Und es fing bereits sehr gut an, als Helges Team am Sonnabendmorgen um halb neun mit einem ausge-

schlafenen Steuerbord-Start die Konkurrenz überrascht hatte und sich mit großem Vorsprung aus der Bucht von Bogliaco heraus auf den Weg nach Norden machte – im stetig zunehmenden Vento, dem morgendlichen Nordwind, hieß das für das Feld eine lange Kreuz den Gardasee hinauf Richtung Riva.

Und mit der Zeit machte sich Bootslänge dann doch bezahlt: Die drei Zwölf-Meter-Kats vom Typ Extreme 40 zogen an Helge Sachs M32

vorbei und hatten an der ersten Wendemarke „Arco“ fast eine Viertelstunde herausgefahren. Aber auch der Lokalmatador und mehrfache Gesamtsieger Gregor Stimpfl war mit dem baugleichen M32 „Hägar III“ bei seiner 23. Teilnahme vorbeigezogen. Er hatte offenbar die Windvorhersage richtig gedeutet und war zu fünft mit höherem Trimmgewicht unterwegs

Doch die Centomiglia ist lang. Über Torbole führte der Kurs quer über den See nach Brenzone und von dort zurück in ein Transitgate vor dem Start- und Zielhafen Bogliaco. Und die Cento forderte auch ihren Tribut. Die in der Vorwoche bei der Gorla Trophy siegreiche Crew der Libera „Raffica“ kenterte und musste aufgeben. Zwischen Riva und dem Surfmekka Torbole hatten die Veranstalter noch eine Speed Challenge eingebaut. Schnellstes Boot unter Gennaker war die „itelligence“ mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 21,25 Knoten. Das entspricht fast 40 km/h!

„Wir sind tatsächlich zum ersten Mal ins Foilen gekommen“, berichtete Christian Sach begeistert, „mit beiden Schwertern unten hob das Boot ab und flog übers Wasser.“ Der M32 hat gebogene Schwerter, aber noch keine Tragflächen (Foils). Deshalb wurde die Crew von dem Segelverhalten selbst überrascht, nachdem nach einer Halse für einen Moment beide Schwerter nach unten gestellt waren.

Aber der Rückstand auf die scheinbar übermächtigen Gegner schmolz nur langsamen. Am Tor bei Bogliaco waren es immer noch elf Minuten auf Enrico Zennaro im Team „North West Garda Sailing“. Auch an der letzten Wendemarke bei Desenzano lagen die Extreme 40 sowie der zweite M32 "Hägar III" noch bis zu vier Minuten vorn. Doch der Vento war – typisch für das Revier – inzwischen fast ganz eingeschlafen. Die Ora, ein leichter Südwind setzte sich durch.

„Der ist zu Anfang dicht unter Land immer am stärksten“, erinnerte sich



Helge Sach an auch leidvolle Erfahrungen der Vergangenheit. Christian Sach pushte seinen Bruder auf einen extremen Kurs am Ufer entlang. „Das war unsere einzige Chance, Stimpfl noch in Lee abzufangen“, so der Taktiker. Die Extreme 40 hatten sich schon verschätzt und kämpften nur noch um den dritten Podiumsplatz. Im Bogen fuhr die vierköpfige Mannschaft der „itelligence“ schließlich zwei Minuten und drei Sekunden vor der „Hägar III“ über die Ziellinie. Dritter wurde das „Extreme Sailing Team“ von Kristof Kaiser aus Ungarn, sechs Minuten zurück.

99 Wenden und Halsen segelte die Crew der „itelligence“ auf dem Gardasee, 35 mehr als ihr härtester Ver-

folger. Dabei zahlte sich das einwöchige Training zuvor aus. Herbert Vogel, Gerd Schmitzer und die Sach-Brüder gewannen auch durch ihre schnellen Manöver. Insgesamt legten sie 140,42 Kilometer über Grund zurück, ein vergleichsweise direkter Kurs deutlich unter den durchschnittlich 100 Seemeilen, die dem Klassiker ihren Namen gegeben haben. „Das war ein Rennen nach Maß mit sensationellem Ausgang“, freuten sich Helge und Christian Sach über den viel beachteten Gesamtsieg bei der 66. Centomiglia.

[www.sach-team.de](http://www.sach-team.de)



Text und Fotos:

## - ein Tri kommt groß

**A**uf der Paris Bootsausstellung Le Nautic wurde am 5.12.2014 öffentlich, dass das französische Segelsport-Event "Le Tour de France à la Voile" (TFV; [www.tourvoile.fr](http://www.tourvoile.fr)) ein neues Boot ins Rennen schickt: den Trimaran Diam 24! Da für das segelbegeisterte französische Publikum die TFV in etwa so viel Interesse bindet und Begeisterung entfacht wie hier zu Lande die erste Bundesliga bei Fußballfreunden, dürfte diese Neuigkeit der Mehrtrupfszene einen starken Impuls geben. Und diesmal nicht in der - für Normalbürger unerreichbaren Königsklasse der Mega-Tris -, sondern bei ganz bodenständigen Trailer-Tris!

Die Diam 24 OneDesign wurde von dem ErfolgsDuo Van Peteghem Lauriot-Prévost (VPLP) entworfen: 7,25m lang, 5,62m breit, Groß 22qm, Fock 10, Gennaker 32qm, Gewicht 450kg. Vincent Riou, französischer Star-Segler (Imoca-60-Segler und mehrfacher Vendée-Globe-Teilnehmer auf PRB) und künftiger Diam 24-Segler sagt dazu sinngemäß, dass er in diesem Boot eine ganz große Bereicherung sieht: Max fun, mini budget!

Die Diam 24 ist kein wirkliches Hightech-Boot, sondern ein polyva-

lenter Tri, der auch von ambitionierten Normalseglern in hohe Leistungsbereiche gesegelt werden kann. Kleine Crew und OneDesign bedeuten große Verbreitung, Trailerbarkeit und Landlagerung bedeuten hohe Flexibilität und geringe Kosten, küstennahes und deshalb medienfreundliches Segeln sollte auch gerade potentielle Sponsoren ansprechen.

Ende der Siebzigerjahre fiel die Idee, mit einem Einheitsboot und Crew die ganze Küste der Grande Nation in Etappen abzusegeln, auf sehr fruchtbaren Boden - die "Tour de France (a la voile)" war geboren. Zunächst mit der Écume de Mer, dann mit der First 30, Rush Royal, Le Selection, JOD 35, Farr 30 und aktuell auf der M34.

Alle, die heute im Hexagone Rang und Namen haben, waren mit ihren Crews mit von der Partie: Tabarly, Pajot, Desjoyeaux etc., aber auch unzählige Studenten- und Werk-Crews oder es sollte einfach nur Freude machen - ein Volksfest der Segelfreunde! Zig tausende Franzosen haben so ihr Land, ihre Küste und das Segeln gelernt. Dabei waren die Wettstreite zwischen den Nordistes und den Sudistes, den Bretonen und den Seglern aus Marseille,



berüchtigt und legendär! In den Anfangsjahren wurde noch jede Küstenmeile absegelt, vom Nord Pas de Calais bis Biarritz, dann durch den Canal du Midi ans Mittelmeer und schließlich von Port Vendre bis zur italienischen Riviera. Später wurden nur noch ausgewählte Strecken gesegelt. Die DIAM 24 soll nun "nur" lokal bei kurzen Inshore-Regatten eingesetzt werden. 35 Boote sind wohl schon für 2015 gemeldet.

*hjh, Dezember 2014*





Hansjörg Hennemann, Dezember 2014

*raus!*



# Clou 1000

## oder: zwei Minuten unter Deck - und die Folgen

Text & Fotos: Dr. Joachim-Jörg Schreiber



**M**eine Leidenschaft für Mehr-rumpfbote begann vor 35 Jahren mit dem Erwerb eines Hoby 16, mit dem ich hauptsächlich die bayrischen Seen kennenlernte. Zwei Jahre später segelten wir, meine Freundin und ich, mit einem Hoby 18 in Kroatien, rund Elba und erkundeten alle Liparischen Inseln. Die Besteigung des Stromboli war kein Problem, wir zogen den Kat einfach den Strand hinauf, kein Ankerproblem.

1984 erwarb ich eine Dragonfly 800, Baunummer 25, die ich bei Quorning ausbaute und im Küstenbereich von Nord- und Ostsee viel Spaß hatte. Ich trat ein in den Multihull-Verein, Regionalgruppe München. Unter Führung von Kurt Diekmann traf sich regelmäßig eine begeisterte Gruppe von Multihullbesitzern und Bootsbauern. Als Kurt sein Modell vom Clou 800 vorstellte, stand für mich fest: Ich wollte den Tri in meinem

Garten in München verwirklichen. Von Anfang an gab es für mich keinen Zweifel an der Seetüchtigkeit - die technische Kompetenz und Erfahrung in der praktischen Umsetzung von Kurt Diekmann waren deutschlandweit bekannt. Häufig trafen wir uns und diskutierten Veränderungen. Um mehr Platz für die Familie zu haben, setzte ich meinen Wunsch nach Streckung der Linien auf eine Bootslänge von 10m durch.

12.7.2015, 16.05 Uhr, zwei Kilometer westlich von Umag/Kroatien, Wind NNW 3kn, 4kn Geschwindigkeit, Kurs Nord unter Segel. Plötzlich Geschrei und Fußgetrampel an Deck, ein sehr harter Schlag, ich



werde durch die Kombüse geschleudert, schaue durchs Schiebeluk und schreie: Kopf runter. Einen Augenblick später trifft mich ein Stahlseil vom nach achtern stürzenden Mast seitlich am Kopf, Blut floß, ich merkte nichts. Der Aufprall schleudert den 1,6 t schweren Tri um 180°, Bug nach Süden. Ein 20t-Motorboot mit zweimal 800 PS, hatte uns frontal gerammt und unser Bug fehlte. Das Wasser strömt ins Mittelschiff. Mast und Segel liegen achtern im Wasser. Mein Freund und ich stehen fassungslos an Deck. Der Tri liegt nur 5 cm tiefer im Wasser als vorher.

Der slowenische Motorbootsführer nähert sich mit seinem Schiff. Ein

Loch von etwa 20 cm im Durchmesser ist unterhalb der Bugspitze sichtbar. (Er durfte erst nach Abdichtung zwei Tage später weiterfahren). Ist jemand verletzt? Ich war doch nur zwei Minuten unter Deck! (Bei einer Geschwindigkeit von 15kn etwa 1000m). Im Sommer gibt es sehr viele Motorboote, die unseren Kurs teilweise im Abstand von 50 m kreuzen.

Nachdem sich die Aufregung etwas gelegt hat, Segel, Mast und laufendes Gut gesichert wurden, schleppt uns das Motorboot in den Hafen Umag zur Hafenzentrale. Am nächsten Tag kommt ein Inspektor aus Pula. 100% Schuld des Motorbootsführers. Wenn mein Freund um den Zusammenstoß zu vermeiden, abgefallen wäre, dann wäre das Motorboot mit seinen beiden großen Propellern von der Steuerbordseite her durch 8mm Sperrholz durch den Tri gepflügt!!!

Am nächsten Tag holen wir den Trailer aus Italien, klappen die Schwimmer an und der Kran hebt das Boot auf den Trailer. Einen Monat wird der Tri in der Marina Umag auf die Schadensbegutachtung warten.

Am 1. April 1986 begann ich mit Bau des Clou 10. Neben meiner Arbeit baute ich morgens, mittags und abends an dem Tri. Oft kam Kurt und wir modifizierten sein 1:10 Modell. Seine Baupläne waren sehr genau und leicht umzusetzen. Nach 6 Monaten war in Starnberg große Bootstaube.

Die ersten Schläge auf dem Starnberger See begeisterten den Konstrukteur und mich. Es wurden im Laufe der Zeit etwa 15 Tris gebaut.

Ab 1987 begann das Segeln mit der Familie schon zu Ostern in Italien. Erst mit zwei, ab 1988 mit drei kleinen Kindern waren wir in Italien, Korsika, Malta, Griechenland, Türkei, Montenegro, Kroatien, Rügen, Götakanal, Dänemark grob aufgezählt. Kurts Konstruktion hat sich auch in extremen Situationen bewährt. Die nach achtern anklappbaren Schwimmer, die dann den Mittelrumpf leichtanheben, bieten auch bei Seegang unter Motor großen Sicherheitsspielraum. 15 Jahre später veränderte ich den Decksprung ähnlich dem 20er Jollenkreuzer und das Deck erhielt ein 6,5mm Teakdeck, was sich besonders bei Nässe sehr bewährt hat. Ich rüstete den Tri mit Rollfock, elektrischer Ankerwisch, ebensolchem WC, Navtex, Plotter, Autopilot, etc. aus. Nochmals muss ich die Konstruktion von Kurt Diekmann loben.

Nach dem Unfall wurden Teile des Anklappmechanismus aus Titan gefertigt, eine Furlex Rollfock mit 6mm Vorstag und eine neue, wieder elektrische Ankerwinde eingebaut. Der neue Bug wurde aus 2x6mm Sperrholz, mit Glasfasern und Epoxi verstärkt, gefertigt. (Vorher 1x8mm). Das nächste Motorboot soll nur kommen.

Im Juli dieses Jahr haben wir den Tri in Livorno ins Wasser gelassen und haben uns von Korfu über Korsika EM-Fußballspiele in den verschiedenen Häfen angesehen. Nie wieder im Juli Italien und Korsika, Tagestemperaturen über 40°, kein Wind, nicht einmal in der Straße von Bonifacio!

Meine Pläne für 2017 sind Ostsee, Schweden, Dänemark und IMM 2017 Kerteminde (Dänemark). Wer Interesse hat, den Clou 10 kennenzulernen und Teilstücke mitzu segeln, melde sich bitte unter: 015782488098 oder .

*Hallo, liebe Freunde,  
wiedermal etwas aus der Karibik from the crew of FUN TOO*

**U**nterwegs mit der Iroquois FunToo in der Karibik. Neben uns fliegt ein Geschwader Tölpel. Im typischen Sturzflug tauchen sie kopfüber ins Meer, um Beute zu machen. Ohne eine Gehirnerschütterung davonzutragen, kommen sie wieder hoch, meistens mit einem Fliegenden Fisch im Schnabel, der von Fun Too aufgeschreckt wurde und versuchte, in weitem Bogen elegant durch die Luft fliegend, der Gefahr zu entkommen, vergebens. Freche Fregattvögel machen den Tölpeln noch in der Luft ihren Fang streitig.

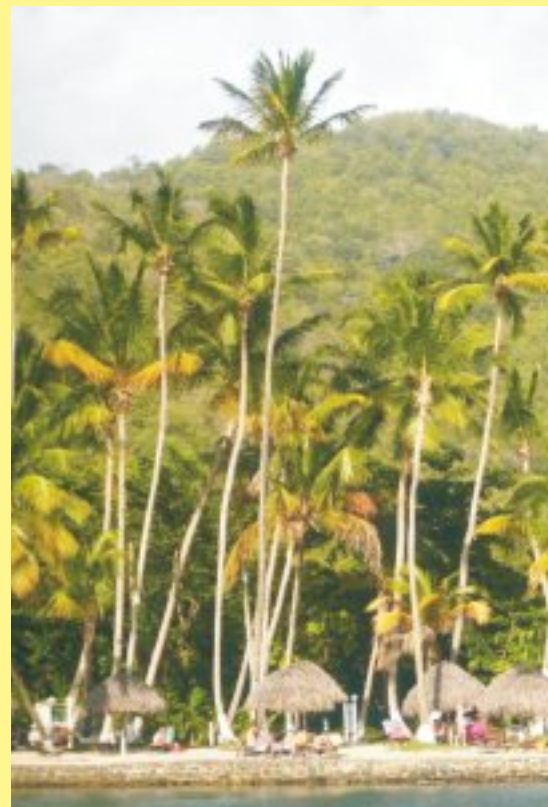
In kurzen Etappen, per "Buchtenbummeln", sind wir unterwegs nach Norden, bei den Inseln "unter dem Wind". Bleiben überall ein paar Tage mit Erkundigungen, Abwechslung und Besorgungen, denn unser Reichtum ist es, Zeit zu haben. In ca. 2 sm Abstand fährt ein Frachter parallel, von Trinidad kommend, und zwar vom Pitch-Lake, dem Teer-See, der die halbe Welt mit Asphalt versorgt. Die Bitumen-Minen sind als Tagesabbau effektiv. Es werden in 24 Std. 1.500 t Asphalt per Schwebbahn zum Meer transportiert. Außerdem sehen wir 2 vollbeladene Oeltanker aus Venezuela an der Küste rumhängen. Sie wissen nicht, wohin mit ihrer Fracht, alle Lagertanks von St. Lucia sind voll und der Ölpreis im Keller. Hier kostet uns der Liter Super ca. 0,72 Euro. Venezuela rutscht trotz Ölvorkommen in eine von außen gesteuerte Wirtschaftskrise. Man isst aus Not schon Hunde und Katzen - so ist zu hören.

Ankerplatz: Das wunderbare Rot der sinkenden Sonne glüht über dem Horizont ganz kurze Zeit, der Passat hat sich beruhigt. Kurze Dämmerung. Fledermäuse schwirren umher wie pfeilschnelle Schatten gegen den noch wahrnehmbaren Nachthimmel. Indigo weicht Tintenschwärze. Nachts viel Gewitterleuchten und fernes Donnerrollen.

Nächster Morgen; Den abgeregneten Nachthimmel überspannt am Horizont ein klarer, bunter Regenbogen, der sachte im Ostpassat von 15-17 kn verblasst. Möwen und Ibisse fliegen der Morgensonne entgegen. Unsere Destination: die südlichste der Leeward-Inseln. Bevölkerung: Die Karibikinseln sind jetzt Inseln der Schwarzen. Die Hautfarbe der Menschentypen geht von tiefem Schwarz bis zum hellen Gelb bei den Nachfahren aus Afrika, Indien oder China, denn sie alle sind vertreten. Über 300 Jahre herrschte Sklaverei in der Karibik. Afrikaner wurden teils geraubt, teils von ihren Stammeshäuptlingen den Europäern angeboten. Diese brachten die "Fracht" über den Atlantik, wo sie als Arbeitskräfte auf den Feldern eingesetzt wurden. Die Sklaven gestanden sich nach ihrer Befreiung um 1790 ein, in der Sklavenzeit sei ihr Leben schöner, sorgloser gewesen, weil für sie gesorgt war und nun standen sie, zwar frei, aber brotlos auf der Straße und viele verhungerten.

Nach dem Ende der Sklaverei importierte man Inder und Chinesen hierher. Seitdem ist das Leben hier kosmopolitisch in Bräuchen, Glauben und Esskulturen. Bei Landausflügen per Bus oder Leihwagen sehen wir Kirchen aus Stein oder Holzkapellen, selten eine Moschee oder einen Hindutempel, diese nur auf den 2 südlichsten Inseln. Nach der Busfahrt mit laut-schriller Musik ist der Hunger nach Abenteuern gestillt. Doch wie sieht die Zukunft aus bei enormer Arbeitslosigkeit, steigendem Drogenhandel, Alkoholismus, Kriminalität und Übervölkerung? Wir Segler bekommen das ja nur am Rande mit. Viele US-Bürger und Europäer können sich Urlaubsreisen nach Westindien z. Zt. nicht mehr leisten. Selbst die großen Kreuzfahrer sind lange nicht mehr so ausgebucht wie noch vor kurzer Zeit.

Frauen, nicht selten mit einer



*Text und Fotos: Gertraud Filgis, April 2016*

## Auf nach

Schüssel auf dem Kopf. Sie tragen die Last mit Haltung – manchmal sexy ausschauende Paradiesvögel, als Gegenteil auch mal 3 Zentner-Walküren. Auf jeder beliebigen Straße: junge Männer mit Goldkettchenerersatz auf Männerbrust, in bester Laune. Sie singen Texte, wiegen sich in den Knien, das ist ganz normal. Dann der angeborene gemächliche Rhythmus des Ganges, ob Mann, ob Frau, ob Kreolneger oder Rastatyp mit rückenlangen geflochtenem Haar. Langsames Schlurfen oder schlafwandlerisch langsame Bewegungen sind Markenzeichen ihres Charakters. Als erfolgsorientierter Europäer ist dies gewöhnungsbedürftig, man möchte jeden anschieben, doch man gewöhnt sich. Nur kein Stress!

Ebenso daran, daß "man" ständig lacht und singt und eventuell auch tänzelt, selbst wenn es einem nicht so gut geht. Man stelle sich zu Hause eine Marktfrau vor, welche Dir



# Dominica

Wechselgeld in die Hand zählt und dabei schön summt. Das ist nicht Operette, das ist Karibik. Am Markt haben Gespräche und Gelächter aus schwarzen Kehlen Vorrang. Ich, "der Kunde ist König", stehe abwartend, bis endlich der Blick der Verkäuferin auf meine große Papaya fällt. Lange überlegt sie, was der Touristenpreis sein könnte. Wir werden täglich über den Tisch gezogen, wie das Amen in der Kirche. Gut, dass wir nicht wissen, wann und von wem. Oft wird erhöhter Preis verlangt. Selber Schuld, wenn man nicht handelt. Bei offensichtlichem Nepp reichen wir weniger als den geforderten Preis, ernten dann sogar ein anerkennendes Lächeln. Man lernt, so lange man lebt. Eines aber haben alle Schattierungen gemeinsam: ihr Lebensmotto. Es lautet: "Have fun, man!" Cool, oder?

Wir sind gerade Deviationskreise gefahren, nach dem mein Archimedes die Selbststeueranlage repariert hat.

Alles funktioniert wieder, toll!

Sicherheit: Nähe Virgin Islands. Bei Puerto Rico liegt die Insel St. Croix. Der Franzose Guy Briffa war dabei, eine Yacht zu überführen. Sein Boot wurde jetzt im Februar überfallen. Er ist tot. St. Vicente, Wallilabou. Hier drehte Hollywood einst den Film "Piraten der Karibik". Am 5. März trafen wir uns, wie verabredet, mit österr. Seglerfreunden auf St. Lucia. Von den Grenadines führte ihr Weg über St. Vicente. Von dort kamen sie jetzt ganz aufgeregt, da dort tags zuvor ein deutsches Segelboot überfallen wurde. Das gab Gesprächsstoff!

Inzwischen wurde in der Seglerzeitung "Compass" darüber berichtet: Am 4. März 2016 wurde eine Chartersyacht mit 10 deutschen Urlaubern, darunter auch Kindern, nachts um 01.30 von zwei maskierten schwarzen Männern mit Machete und Pistole überfallen. Geraubt wurden Geld und Kreditkarten. Ein Segler wurde dabei verletzt. Der 48 Jahre alte deutsche Manager Martin Arnold Griff kam ums Leben. Er wurde erschossen. Die alarmierte Coastgard erschien zwar in 20 Minuten zur Hilfe, für Zugriff zu spät. Vor 2 Jahren in Tobago wachte Gerhard auf, als ein Mann in schwarzer Nacht an Bord von Fun Too geklettert war und nun im Cockpit saß. Durch die geschlossene Tür riefen wir, dass wir jetzt per Handy die Polizei riefen, falls er nicht sofort verschwinde. Nach banger Sekunden bewegte sich der Kat, der ungebetene "Gast" schwamm davon. Phuu!!

Vor einem Jahr, ebenfalls auf St. Vicente, aber an einem anderen Ankerplatz, wurden wir von einem "Offiziellen" angesprochen: Falls wir glaubten, überfallen zu werden, sollten wir sofort schießen. (Womit??) Bevor wir die Leiche dann im tiefen Meer entsorgten, sollen wir vorher aber den Bauch aufschlitzen, denn dann bleibt der tote Körper unter Wasser verschwunden, taucht also nicht auf. Für den Offiziellen bedeutet das dann: „No trouble, you know!" Das ist kein schlechter Film, das ist Karibik aktuell.

Wasser. Schnell heranziehende dunkle Wolken rutschen immer tiefer, verdunkeln über uns den Himmel, entladen sich und füllen unsere mageren Wassertank voll. "Hurra!" Das fest montierte Sonnenschutzdach plus dort befestigter Schlauch machen es möglich. Dazu kommen einige Tropfen MMS. Vor Anwendung durchläuft das Wasser ja Filter. Es gibt seit Jahren für uns kein besseres Trinkwasser. Die Alternativen wären 5 Liter Flaschen aus dem Supermarkt mit angereichertem Weichmacher oder an Tankstellen vom Landanschluss der div. Inseln sehr gechlortes Wasser zu trinken. Doch wir wollen ja keinen Swimmingpool füllen. Nein danke, dann lieber zurück zur Natur. In der Karibik gibts ja reichlich Regenwolken.

Zika. Die TseTse-Mücke, welche Malaria verbreitet, scheint in der Karibik ausgelöscht zu sein. Sobald hier das Frühjahr kommt, verbreitet aber eine andere Moskitoart das ZikaVirus und verursacht eine teils schmerzhaft Infektionskrankheit mit Namen CHIKUNGUNYA. Die Folgen sind: bis zu 2 Wochen lang Gelenkschmerzen, Geschwülste und Fieber. Letzte Saison in Grenada erwischte es einige Yachtfreunde, welche sich vom Arzt ein Rezept holten und der Dollar rollte für Medizin aus den USA, wo Zika schon ein Milliarden-Geschäft geworden ist.

Die Einheimischen hier gehen den Weg "zurück zur Natur": Das dunkle Blattgrün von Papayabäumen, ohne Stiele und Blattadern wird zerrieben und der entstandene Brei eingenommen mit etwas Juice und hilft, wirkt sogar vorbeugend und ist kostenlos. Gerhard erwischte so ein kleines Biest auf St. Lucia. Ergebnis: leichtes Fieber, linke Hand und Finger auf das doppelte angeschwollen, im Schulterbereich Reißen und in der linken Kiefernälfte erbsengroße Knoten. Die sofortige Einnahme von täglich MMS-Tropfen = 2x a 5, und das Schlimmste war nach 2 Tagen vorbei, hörte bald auf. Diese Viruskrankheit tritt unten in Trinidad auf und breitet sich die Inselkette gen Norden hin hoch. Gegen die Verursacher-Mücke werden die Büsche



kräftig mit Öl besprüht, dass es nur so raucht.

Dominica. Die 57 sm lange Überfahrt bei 17 kn Passat von St. Pierre nach Portsmouth-Dominica ist dank des Passats Rückseitenwetters ideal. Die Querwellen spritzen am Nordende von Martinique zwar zunächst hoch, beruhigen sich aber nach dem Ende des Landsockels. Dann passen wir uns dem Rhythmus des Meeres an. Es folgen entspannte Stunden des Segelns mit 5-6 kn - nur Himmel, Wasser und Horizont. Atlantik-Roller heben uns hoch, hoch, hoch und versenken den Kat sanft ins nächste Tal und der Horizont ist weg. Dann wieder hoch, hoch.... Es weht mit 4-5 Bft, doch Strom und Wind sind harmonisch mit uns.

Ja, ja, die gute, kleine Iroquois hält sich wieder tapfer. Was macht es da, dass Seglersnobs schon mal mitleidig abschätzend auf sie herunter schauen. Andererseits haben wir schon zwei Telefonnummern von Interessenten, welche sie sofort kaufen würden. Doch wir machen vorerst weiter, wir werden ja erst 80!

Tölpel und Streifen von Bermudagrass zeigen die Strömung an. Hohe Berggrücken kommen immer näher. An der sehr geschützten Ecke bei Scotts Head - Dominicainsel ist Ankerstrick verboten. Ein Polizeier-

boot schiebt Wache. Plötzlich erfassen uns Fallwinde und unvermutet beschleunigt Fun Too auf 9,5 kn Fahrt mit Fock und gerefftem Groß. Das Meer, jetzt in Lee, ist ganz glatt, unglaublich. Nur vorbei an Bergtälern faucht uns weißer Schaum entgegen und die 3.5T "schwere" Iroquois flitzt dann kurze Strecken mit bis zu 14 kn wie auf Schienen dahin. Das ist tolles, ganz seltenes Seglerglück. Diese Strecke kenne ich auch mit 2 kn Fahrt bei Gegenstrom, was nervte. ("Motor an?" „Aber Du weißt doch, dass wir ein Segelboot sind!") Bei der Hauptstadt Roseau wird uns wieder hartnäckig eine Boje aufgedrängt. Im Vorbeifahren können wir in Ufernähe teilweise noch die Schäden des Spätsommers 2015 sehen. Es bildete sich hier am 27.8.15 um die Insel ein Tropensturmtyphoon, das dann als Hurrican "Erica" eingestuft wurde und wahnsinnig viel Regen mit sich brachte. Er köpfte Palmengipfel, deckte Dächer ab, hinterließ Haufen von eingestürzten Mauern und Wellblechplatten.

Unverhofft zügig sind wir diesmal entlang der ganzen Insel oben im Norden in Portsmouth angekommen, in der Prinz Rupert-Bay. Wir fühlen uns willkommen. Dies ist der Hauptankerplatz der Insel, egal, ob man aus Süden oder Norden kommt. Zu den bereits befindlichen 8 Ankerbojen kommen gerade noch weitere 50

Bojen dazu, die Nacht zu 10,- US-Dollar. Am nächsten Morgen klarieren wir ein. Für umgerechnet 3,50 Euro dürfen wir 2 Wochen bleiben, Verlängerung jederzeit möglich. Bei Nicht-Einklarierung und Negativkontrolle sind 1.500 US Dollar fällig, wie neulich einem Charterboot passiert. Man will, dass Du Dich beim An-Land-Gehen registrieren läßt, will wissen, wer Du bist. Lieber Sportsfreund, nur eben mal die gelbe Flagge hissen, das reicht hier nicht.

Mit süßlichem Mundgeruch von "Gras" und Augenzwinkern will man mit uns ins Geschäft kommen. Aus der Sicht mancher Rasta ist der Kauf von Ganja, einer Marihuanasorte, die oben in den Bergen angebaut wird, harmlos. Dem Gesetz nach ist Handel und Besitz für Touristen strikt untersagt. Du wirst überall mehr beobachtet, als Du ahnst!! Es mussten schon bis zu 10.000,- US Dollar Strafe bezahlt werden, bevor man dann per Flugzeug abgeschoben wurde und die Yacht an die Kette kam. Andererseits: Wenn es richtig dunkel wird, erwacht auf den Karibischen Inseln (allgemein) Aktivität. Ein kleines Motorboot legt gezielt an tricolorebeflaggten Yachten oder großen Charter-Kats an, die überwiegend von lebenslustigem Jungvolk bewohnt werden. Behende entert ein Rasta die Ankerlieger und verschwindet unter Deck. 5 Minuten



später springt er in sein Boot zurück, an dem 2x300 PS, also 600 Pferdestärken, hängen, startet und prescht in die Nacht davon. Aber, natürlich haben wir so etwas nie gesehen und die Polizei auch nicht!!

Die Insel Dominica ist vulkanischen Ursprungs, teilweise steigt noch Schwefeldampf hoch. Sie ist die bergigste Insel der Karibik. Durch den tropischen Regenwald gibt es eine Region mit Führungen für Touristen zu Wasserfällen und Berggipfeln mit Aussicht. Ab der Ortsbrücke warten Motorboote: es geht 40 Min. den "Indianriver" entlang zu den Mangrovensümpfen. Es gibt keine Giftschlangen, dafür aber die Riesenschlange Boa Constrictor, die über 4 m lang werden kann. Wir hatten aber noch nicht das Vergnügen, eine zu treffen!

An einem Hibiskus-Strauch bewundern wir die Luftakrobatiknummer eines kleinen Kolibris. Die enorm flinken Flügelschläge werden gesteuert von einer unsichtbaren Kraft und für unsere Augen steht der kleine Vogel in der Luft still.

Das sehr kleine Portsmouth, ca. 3.000 Einwohner, war schon immer ärmlich, mit Bretterbuden, wo die Ärmsten der Armen ihr Dasein fristen. Aber heute treten die Schäden der Naturkatastrophe besonders her-



vor. Vier Lattenwände zusammen genagelt, plus Wellblechdach, fertig. Daneben schön gemauerte Häuser mit Gärten. Dazwischen liegen Welten. Elektro-Leitungen hängen wie Lianen über uns. Bei der fast leeren Markthalle, sie ist das Zentrum des Ortes, fließt das Trinkwasser wieder. Daneben ein Kreole, fast zahnloser Mund, an den Füßen 2 verschiedene Schuhe, ohne Senkel, abgenutzte Kleidung. So arme Teufel gibt es einige. Gerhard verschenkt spontan seine Ledersandalen. Komisch, dass die, welche zu Spenden für die Not aufrufen, in Villen wohnen mit Schutz gebenden Kellern und wetterfesten Dächern. Bleibt die Frage, wo ist das Geld für die Ärmsten geblieben? Ach ja, auf den Nenner gebracht, diese Inselrepublik lebt überwiegend vom Bananenexport.

Im einfachen Restaurant ist das Tagesangebot "Mountain Chicken", also Berghuhn. Auf Nachfrage erfahren wir, dass es sich um große, essbare Frösche handelt. Nein danke, nicht

mal mit Zuckerrohrschnaps ginge das runter, quak, quak. Dominica, das Aschenbrödel Westindiens?

Vorhin kamen wir an 2 Welpen vorbei, 10 cm hoch, 20 cm lang, keine 3 Wochen alt, die auf wackeligen Beinen mitten auf der Straße standen. Auf dem Heimweg lag 1 Hündchen überfahren tot da. Es hatte wohl keine Kraft, dem Auto auszuweichen. Daneben stand eine kleine Promenadenmischung mit hungrig-unterwürfigem Blick. Von ihrem ausgemergelten Bauch hingen fleischrote Zitzen, sie hatte erst neu geworfen. Arme Kreaturen.

Zurück am Bootsanleger zum Dingi. Trotz aller Tragik: überall freundliche Gesichter bei den Leuten. Ihr Gangwerk ist langsames Schlendern, von der Ewigkeit gepachtet. Dazu Kinder, Kinder, Kinder... liebevoll angezogen, den Kopf voller geflochtener kleinen Zöpfchen, manchmal verziert mit bunten Perlen oder Schleifchen, mit großen staunenden braun-weißen Kulleraugen. Möge die Zukunft ihnen gewogen sein!!

Und wie gehts bei uns weiter? Na, schau ma amal!

The crew of FUN TOO



## Nach Südafrika mit einer Wharram Tiki 26

oder: warum die Tiki auf Fuerteventura verkauft wird

Text und Fotos: Heiko Stoy

**S**egeln mit dem Katamaran, durch das Wasser gleiten, morgens nicht wissen, wo der Tag enden wird. Wärme, Sonne und das blaue Meer bei zeitlicher Unabhängigkeit genießen. Es ist kein Traum:

Im Jahr 2013 beendete ich nach meinem Entschluss meine Berufstätigkeit. Meine Firma verkaufte ich und ging als Sozialarbeiter in einem Wohnheim für psychisch behinderte Menschen in Rente. Nach 30 Jahren mit zwei Jobs zur gleichen Zeit. In dieser Zeit segelte ich 5 Strandkatamarane, machte damit Touren rund Texel, die Peloponnes, Sizilien, Balearen, Korsika und segelte auf dem Schwarzen Meer und dem Mittelmeer an der türkischen Südküste bis zum Ceyhanfluss, kurz vor Syrien. Es waren "Pocket"touren, verbunden mit viel Trailern und engem Zeitlimit.

Jetzt war Zeit vorhanden, bei dem Makler und Vereinsmitglied Ralf Weise () fand ich eine 5 Jahre junge Tiki 26. Zwar auseinanderggebaut in einer Halle stehend, ohne Kontakt zu dem Erbauer und Erstsegler. Aber Ralf Weise schrieb, sie "ist sehr sorgfältig und aufwändig gebaut und ist mit Sicherheit die hübscheste Tiki 26 weltweit". Auch Ziele wurden konkretisiert: Limfjord, IMM in Warnemünde, Kanal de Midi, Freunde in der Türkei besuchen, Gibraltar, Kanaren, Capverden und dann nach Südafrika.

In den 3 Jahren und 4 Sommern trug mich die Tiki über die Elbe, nach Helgoland, Sylt und durch den Limfjord nach Warnemünde zum Internationalen Multihull-Meeting, danach durch den Nord-Ostseekanal nach Holland. Hier wurde sie auseinanderggebaut und nach Deutschland getrailert. 2014 halfen der Rhein

und der Waal beim Durchqueren von den Niederlanden, schoben mich auf den Ärmelkanal. Hier ging es nach Brest und Bordeaux. Weiter mit dem gelegten Mast und schiebenden 8 PS-Yamaha 400 km mit 200 Schleusen zum Mittelmeer. Marseille, Korsika, Sardinien, Sizilien und Korfu blieben im Kielwasser, der Cat bei Preveza/ Griechenland für den Winter an Land. 2015 schaute ich mir Inseln in Griechenland und die türkische Küste an, besuchte auf dem Ceyhanfluss Fischer, die ich 5 Jahre zuvor bei einer Tour mit dem G-force 21 Strandkatamaran kennengelernt hatte. Der Wharram überwinterte wieder in der Cleopatra Marina in Preveza.

Auf dem Rückweg mit dem Auto nach Deutschland besuchte ich eine befreundete Familie im Kosovo. 1999 lernte ich sie als Flüchtlingsfamilie in Kleve kennen. Sie waren vor





*l. o.: Der Cat kann auch schnell: mit über 14 Kn unter Groß im Ärmelkanal nach Dieppe. l o: Die " Tjede Peckers" mit belegten Mast in einer Marina am Canal du Midi, Südfrankreich  
u. l.: Flautensegeln/ r.: :Cleopatra Marina in Preveza/Griechenl. - ohne Foiler schwebt der Cat auch bei wenig Wind.*



Mord, Terror und Krieg zusammen mit ihren drei Kindern aus dem Kosovo geflohen, um zu überleben. Sie überlebten, die Kinder studierten nach ihrer Rückkehr auf den Balkan, gründeten ihre eigenen Familien und können diese auch ernähren. Die wirtschaftliche Situation im Kosovo ist aber weiterhin sehr angespannt, das Land weit entfernt von einer friedlichen Normalität. Die Stadt Mitrovica ist, ähnlich wie Berlin es war, getrennt - in einen serbischen und kosovoanischen Teil.

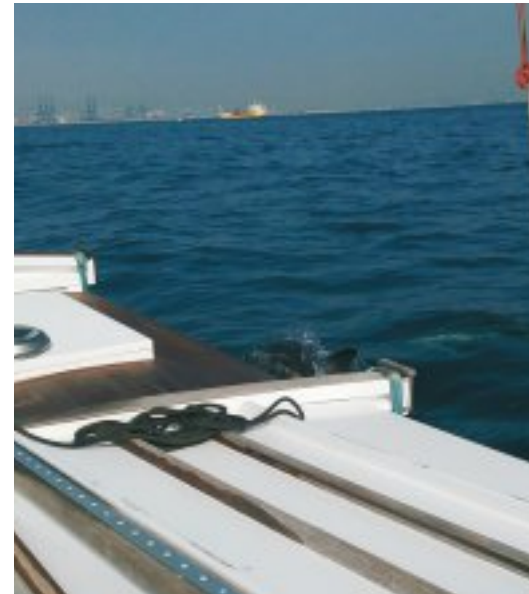
Hier wurde von meinen Freunden die Idee geboren, eine gemeinsame Firma zu gründen, um eine bessere

wirtschaftliche Perspektive zu entwickeln. Die Entscheidung fiel mir nicht leicht. Gibraltar, Kanarische Inseln, evtl. die Karibik oder Südafrika besegeln. Blaue See, mit bis zu 14 Knoten durchs warme Wasser pflügen, Delphine zu treffen und weitestgehende Unabhängigkeit erleben oder gegen Arbeiten mit Freunden, Verhandeln, Verkaufen und Verpflichtungen einzutauschen.

Die Entscheidung, 2013 in Rente zu gehen, traf ich allein, jetzt konnte ich mich wieder ohne äußeren Druck für die Arbeit entscheiden. Im Frühjahr 2016 gründeten wir die Firma eudeko ohG (). Möbel, die kostengünstig

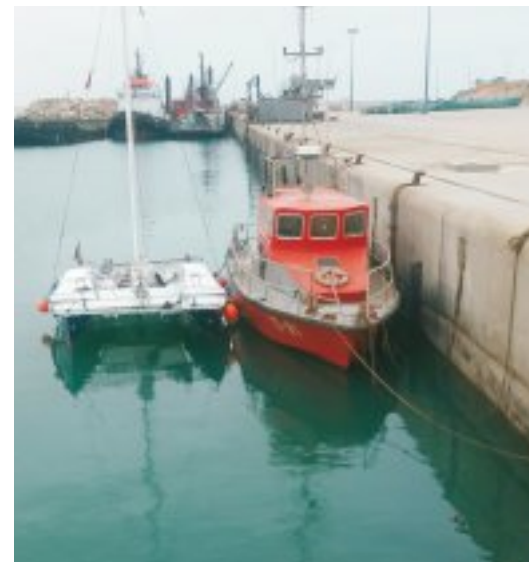
in der Republik Kosovo hergestellt werden, verkaufen wir in Europa und vermitteln Architektenleistungen. Für mich sah der Kompromiss so aus, noch bis Marokko und zu den kanarischen Inseln zu segeln, um hier das Tourensegeln für unbestimmte Zeit zu beenden.

Mit vorwiegend nördlichen Winden segelte ich die marokkanische Küste entlang, bis zur Saharastadt Tarfaya - tausende Kilometer Wüste im Osten, im Westen tausende Seemeilen Wasser. Die 60 sm bis Fuerteventura bewältigte ich bei hoher, brechender Welle und Bf 5 unter Genua und Großsegel auf Halbwindkurs in 8



*großes Bild l.: Tanger, Marokko, Afrika, festgemacht an der Kaimauer bei 3 m Tidenhub./ Im Hafen von Tarfaya, Südmarokko. Von hier noch 60 sm bis Fuerteventura oder ca. 3000sm bis Amerika./ Ankern vor der Südküste von Lanzarote mit Heckanker*

*kleines Bild unten: 7,8 Knoten als ich fotografiere, sonst 8 -10 Knoten an der marokkanischen Küste auf dem Weg nach Agadir.*



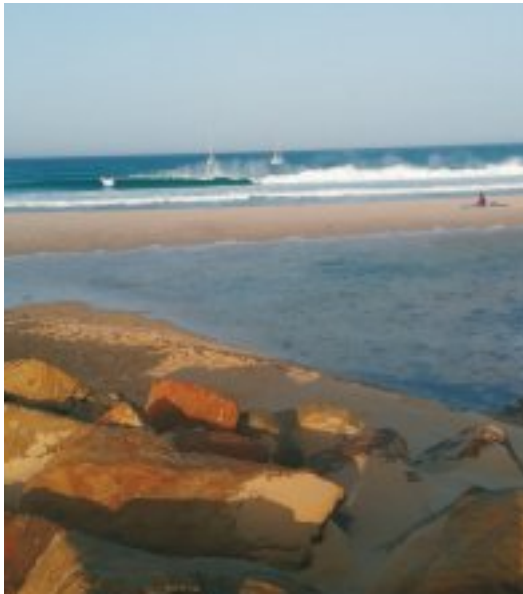
Stunden. Der Kartenplotter zeigte oft 8 bis 10 Kn, das Meer duschte mich immer wieder, eine Delphinschule überholte mich mit offenbar spielerischer Leichtigkeit. Herrliches Segeln – herrliches Leben.

Fuerteventura und Lanzarote, dazwischen die Insel Lobos mit dem 127 m

hohen, erloschenen und begehbaren Vulkan. Sand und Ankerbuchten, Wärme und guter Wind. Und Marinas, die für den Cat keine 10 € pro Nacht nehmen - auf Capri/ Italien kostete das Liegen 100 (in Worten: einhundert!) die Nacht. Es ist ein sehr schönes Segelrevier. Dabei von Deutschland aus schon für 21,99 €

im Direktflug erreichbar.

James Wharrams Tiki 26 hat meine Erwartung voll erfüllt. Einhand sehr gut zu segeln, ist sie simpel in der Bedienung, sehr robust und pflegeleicht durch die Epoxibeschichtung. Für ein knapp 8 m langes Schiff sind 14 Knoten auch schnell – und die



*Reihe oben, v. links: Südtürkei in einem Hafen mit sehr viel Platz und ohne Gebühren/ In der Bucht von Gibraltar, Delphine neben dem Cat und sehr viel Schiffsverkehr./ Auf der Leeseite von Tarifa/ Südspanien mit hoher Brandungswelle durch 6 Tage 8 bis 9 Bf./ Bootsbauer inspizieren die Tiki 26. Sehr oft wurde der Cat bewundert.*

*unten: Nach der Meersalzentfernungswäsche trocknen die Genua und das Grosssegel in der Marina Gran Tarajal / Fuerteventura, Kanaren.*



Yacht kann wahrscheinlich auch schneller, aber der Skipper will touren, nicht rasen. Platz kann man durch das Cockpit-Zelt zusätzlich überdacht schaffen. Und sehr hübsch ist sie durch das Teakdeck auch!

Segeln mit der Tiki, wie ein Traum in der Realität.

# Schweizer Katamaranbauer vom Projekt Ocean Young gewinnen Swiss Sailing Award ... und stellen im Multihull-Forum

Dass die jungen Schweizer vom Projekt "Ocean Young Sailing" den Publikumspreis bei den Swiss Sailing Awards gewonnen haben, beweist, dass sie nicht nur engagierte Katamaranbauer sind, sondern ihr Projekt in der Öffentlichkeit auch gut darzustellen wissen.

Der in der Schweiz renommierte Preis wird alle zwei Jahre an die besten Segler, Teams und Projekte vergeben. *Swiss Sailing* und die Zeitschrift *Skippers* zeichnen die besten Seglerinnen und Segler der Eidgenossenschaft in insgesamt sechs Kategorien aus: Nachwuchs, Frauen, Männer, Mannschaft, Segelprojekt und Publikumspreis.

Den Preis erhalten die Katamaranbauer auch für die intensiven Bemühungen, ihre Projekte möglichst vielen Mädchen und Jungen zugänglich zu machen. Sei dies jetzt beim Bau, in der Hochsee-Segelausbildung oder später auf dem Wasser.

Auf der Bootsmesse in Düsseldorf werden die jungen Eidgenossen nun Gelegenheit bekommen, ihr Projekt

im Multihull-Forum vorzustellen.

Dass die Arbeit am Katamaran mit einem Riesen-Elan weitergeht, versteht sich da fast von selbst. Sogar am Abend der Preisverleihung waren in Bottighofen sieben junge Helferinnen und Helfer damit beschäftigt, die letzten Schleifarbeiten am Unterwasserschiff durchzuführen. Derweil nimmt auch der Boden des Katamarans Form an und die Rumpfe werden zum ersten Mal lackiert.

Weitere Informationen auf der Homepage [www.oceanyouthsailing.com](http://www.oceanyouthsailing.com), Bilder der Swiss Sailing Awards auf der Facebookseite des OYS.



## "Wintermärchen"

So überschrieb Michael Thon seine Email, mit der er der Redaktion die Bilder der Boote schickte, die in Stavoren unter einer dichten Schneedecke einen durchaus idyllischen Anblick bieten. Das, wie wir finden, schönste der Bilder möchten wir unseren Lesern keinesfalls vorenthalten.



## Boots- & Flohmarkt

# Sailing

auf der "boot" das Projekt vor



### Multihull-Forum

#### Präsentationstermine:

Mittwoch 25.1.2017: 14:15-14:30

Samstag 28.1.2017: 11:00-11:15

Samstag 28.1.2017: 12:00-12:15

### Boots- & Flohmarkt

#### SCHNÄPPCHEN, NOTVERKAUF!

Prout 26 Sirocco, Bj., 1985, guter Zustand, Kajütdeckenabspannung leicht sanierungsbedürftig, wie er da steht - in Halle Stavoren NL - € 14.000,-

Tel.: 0511/ 231108 o. 0172/ 5419721

Verkaufe neuen, unbenutzten Original Lewmar Delta Anker, 10 kg, 110 Eu und kaum gebrauchten KOBRA-Anker, 10 kg, nicht klappbar, weil verschweisst, 75 Eu, zzgl. Versandkosten. Klaus Ehm, (07236)130639, klausehm@web.de

Anzeigenschluss Ausgabe 161:  
27. Februar 2017



**MOULDS FOR SALE**, Nussy 1400 (loa 1400, beam 865) is a fast, seakind and comfortable cruising catamaran developed in Norway. You can build her yourself with some friends or hire someone to do the job. The moulds for the boat incl. wing-mast and boom are now for sale. They can be transported on a trailer after your car. For more information: [r.salve@online.no](mailto:r.salve@online.no)



**Katamaran Havkat 27** - L: 27 ft - B: 4,52 m, GFK/Holz, div. Ausrüstung, leicht reparaturbedürftig Euro 9.900,- Tel.: 0049412165341 Email: [peterdittmer@alice-dsl.net](mailto:peterdittmer@alice-dsl.net)

**WHARRAM TIKI 26**, L. 7,9 m, B. 4,5 m, T. 0,5 m, ca. 750 Kg, 26 qm a. W., Bj 2008, mit Sturmfock, Fock, Genua, durchgelattetes Grosssegel. Eigenbau, Sperrholz mit Epoxid, gebaut von einem Schreinermeister, der ihn 5 Jahre selber segelte. 2 Kojen (+2), Navilicht, Batterie wird vom AB geladen, 3 Anker, Cockpitzelt u.v.a.. Aussenbordmotor, Yamaha, 8 PS, 4 Takt, Bj. 2008. AB OKTOBER 2016 STEHT DER CATAMARAN ZUM VERKAUF AUF LANZAROTE ODER GRAN CANARIA BEREIT, im September 2016 segele ich einhand von Malaga nach Marocco und Lanzarot. Es ist ein kostenfreies Probesegele auf dem Törn möglich. Kaufpreis 11.000,- €. Kontakt: [juergenstoy@web.de](mailto:juergenstoy@web.de) oder 0049 (0) 178 87 80 38 6

**Farrier F9RX aft cabin**, Werftbau 2000, in D registriert, CE Cat. B, MwSt bezahlt, deutscher Trailer Bj. 2005, 5 Segel, Groß von UKSAILS mit Lazybag, 5 Winschen, Bugspriet, Aubo Yamaha 9.9 FTGEX, Tridata + Autohelm 4000 mit Fernbedienung, Sprayhood mit Cockpitverdeck, elektr. Ankerwinde mit 13m Kette u. 35m Vorlauf, 3 Kaj, 4-5 Koj, Wasser 80 l, Fäkalien 60l, Jabsco manual Toilette, Origo 4100, Badeleiter VB 65.000€ 123wal@web.de

#### Farrier F-9A AFT COCKPIT,



32 Fuß/9,75m, Bj.99, Prof. Epoxybau in Rotzeder, Kohle + Glas, Regelmäßig gewartet + gepflegt, Mar-ström Carbonmast drehbar, Farrier F32SR Kohlefaser-

Ruder mit Kohlefaserpinne. Klappbarer Bugspriet. Smyth Pentex Latten-Groß (Square Top) mit Frederiksen/RONSTAN-Druckrutschern, 3 Reffreihen. UK Sails Kohlefaser-Genua auf Harken-roller, UK Sails Code O, 42qm, CZ30, auf Bartels-Roller, Genakker mit UK Bergeschlauch Stasher, Smyth Fock, Smyth Sturmfock. Tauwerk weitgehend in Dyneema. 6 Andersen Winschen, Spinlock Fallenstopper. Mast und Segel sind aus dem Cockpit bedienbar. Ankerwinde LOFRANS Project X1, 20m Edelstahlkette 8mm plus Leine, 15kg Edelstahlanker Wing Zora (Typ Delta), Zweitanker Kobra 14 kg. Neue Schwimmerluken. HONDA BF 10 D4 XHU (Extra-langschaft), Beiboot LODESTAR 220UL mit TORQEEDO Travel 1003S. Außenlack AWLGRIP, matterhornweiß, Unterwasser Coppercoat. Dyneema-Bugnetze, SUNRISE Seitennetze, hellgrau. Sonnen-, Winter-, Rollfock- und Großpersenning. Tandemtrailer (TÜV ab Mai 2016). LED-Lichter, B&G Instrumente, NMEA 2000-Bus, Zeus-Plotter, NAVIONICS Platinum Mittelmeer, WLAN, AIS senden und empfangen, FURUNO UKW mit DSC, EPIRB ACR Global Fix, SIMRAD Pinnenpilot TP32, Wetter Infobox WIB2D, Sound und Video vorbereitet. - Perfekter Innenausbau in INTERNATIONAL weiß, seidenmatt mit Teakapplikationen, keine Teppichverkleidung. Geschlossene Nasszelle mit Stehhöhe, Elektro-WC, Epoxy-Fäkalientank, Druckwasser, Marelon-Ventile. 2 Fl.-ENO Gaskocher mit TRUMA Gasfernschalter, Spüle, Kühlbox, Drehtisch, viel Stauraum. 5 GEBO Klappfenster, 3 Decksluken. Professionelle Elektrik mit 2 AGM-Batterien, Philippi Sicherungen, Philippi-Bussystem mit Automatiklader ACE 12/40, System Monitor, div. Steckdosen, Landanschluss, HONDA EU 10i 1KW-Generator. - In den Schulferien im Mittelmeer gesegelt. Dokumentation auf Anfrage. Preis: Verhandlungssache. Angebote bitte an Klaus Ehm, Tel. +49(0)7236 130639, +49(0)176 42529629, klausehm@web.de



**Katamaran Streaker.** Design: Malcolm Tennant, Eigenbau/ Erst Eigner. E.W. 1994. Schichtenholz/Epoxy/Glass L.7,2m, Br. 4,0/2,5m, T. 0,30/1,10m, Gew. 1 ton Segelfertig. Höhe 11,0m, 4 Kojen, Drehbarer Proctor Mast mit Lazy Jacks. North Sails Lattengross('14) 22 m2, N S Fock('14) 8 m2, N S Genua 11 m2, Gennaker (de Vries) 25 m<sup>2</sup>, Honda 5 Ps,('13), 2 x 1,2 KW Elektro Antrieb max 3 Stunden, 2 x 80 Watt Solar('15), 2 x 50 Amp. Batterie. Log, Lot, Gps, Auto Pilot Raymarin 1000('14), VhF. 3 x Lewmar Winch, Badeleiter, Kuchenbude('15). Neu Lackiert('15), Gelände Trailer. Liegeplatz Stevensweert (NL) **VB € 25.000,- / tonvanaalst@gmail.com**

**Lagoon 37**, ausschließlich privat genutzt, Jahresliegeplatz Spanische Mittelmeerküste kann Übernommen werden (bezahlt) Bei Interesse mehr Info! **VB 125.000,- € Wolfgang-Schiff60@gmx.de**

**Trimaran Corsair F27 Bauj. 1996**, mit Trailer (TÜV neu), zu verkaufen. Guter Zustand; über komplett ausgerüstet. Neues Gross-Segel und Komplett-Persenning; fertig für den Urlaubstörn. 45.000,-€. Ausrüstungsliste, Bilder und Beschreibung anfordern unter **Email: sycorax-sailing@gmx.de**



**Clou - 10 ( Kurt Diekmanns Nr 1 ) TRIMARAN CLOU-10**, schneller Tailertri, Bj. 86, guter Zustand (Holz-Epoxi-Westsystem) L.: 10m, B.: 7m (2,5m geklappt), Gew. 1300 kg. Neuer Tandemtrailer (2,2t) **j.-j.schreiber@web.de oder: 0157/ 82488098**

- **Winschen**, 44ST+46ST, VHB  
- **div. Anker**: 35lbs~16kg orig CQR 750€, 25lbs~11,4kg CQR 450€, 10kg M verz 35€, 7,5kg M Edelstahl, 100€.  
**Claas Schwandt cat@claasi.net 016090377908**



**Katamaran Iroquois**, Bj. 76, Sailcraft Baunr. 240, gepflegt, wegen Kaufs eines größeren Kats zu verkaufen, Standort Portugal, Faro, Olhao / Algarve, EU versteuert, € 19.500,-  
**0176 91232713 / toxzz@posteo.de**

Liebhhaberstück  
**Iroquois MK II, Baujahr 1969** – Winner der Cristal Trophy 1969 - aus Altersgründen zu verkaufen. Schiff ist technisch und optisch OK und mit 15 PS 4-Takt-Motor mit Spezial Ultra-Langschacht ausgestattet. Segelfertig. Preis 7.800,- EURO, Liegeplatz Korsika (kann auf Wunsch erworben werden) E-Mail: [juergenfiala@web.de](mailto:juergenfiala@web.de)  
**Tel. +49 177.1661562**

**Fontaine-Pajot zu verkaufen:**  
[www.katamaran-maldives32.de](http://www.katamaran-maldives32.de)



**Strandcatamaran G-force 21** . L. 6,30 m, B. 2,59 m, T. ca. 0,40 m, ca. 190 Kg, Bj.1992, GfK, schwertlos, Doppeltrapez, 2. Trampolin vor dem Mast mit großer Netztasche. Motorhalterung . Der Cat wurde fast ausschließlich für Einhandtouren genutzt, gekauft 1999. Kalf Trailer von 1999 mit großer Transportkiste. **VB: 2900,- € Kontakt: stoyheiko@web.de oder 0178 87 80 386**



**Tri, L 7,8/ B. 5,6/ Tg. 0,5m/ Mast 8,5/ ca. 27 qm, Rollg., AB 4 PS, Kajüte, 2 Kojen, Slipwag., € 10.000,- Auto/ Hänger, Neus 2.000,-/ **Tel.: 08869/ 637****



**Zu verkaufen La Guagua**, Cat ca. 10,3 m \* 6,5 m, 2,2 to, **info@laguagua.de; Bilder unter www.laguagua.de**



**Katamaran zu verkaufen**  
L.: 11,98 m, B.: 6,30, Gew. 6 to, Segelfläche 100 m<sup>2</sup>. Alle Angaben **erwin.ramin@gmail.com**

**F-9A AFT CABIN aus Duracore**, Bj. 1998, überholt 2008  
Überkomplette Ausrüstung für Racing und Cruising:  
Sprayhood, Dacron Groß und Rollfock mit Schutzkante, Lazy Bag und Persenningen, 1 Fock Carbon-Graph, 1 Genua Kevlar, 1 Groß Carbon, 2 Spinnaker ca. 90 und 110 m<sup>2</sup> mit Reffschlauch, asymmetrisch  
1 Screacher, 2 klappbare Bugspriets Alu und Carbon, Radio FM und VHF mit DSC, Plotter Raymarine mit Chips Navionics Gold für Ostsee und Mittelmeer, IS – Empfänger, Solarpaneele, Sonnensegel, bis zu 6 Kojenplätze, Niro-Bugschutz als Blitzableiter, Yamaha 8 PS LS, Tandemtrailer  
Preis € 80.000  
**Hartmut Fischer, 24882 Schaalby Tel. 04622658, mobil +491702947512 email ha-fischer@gmx.de**

**Carbon-Gennakerbaum**, 2,73m lang, ca. 105/98mm, 5,4kg, incl. Endbeschlag und 2 Augbeschlägen, professionell gewickelt, sehr fest, **VB 450 €, Tel. 0163/1764912 od. 040/60049405**

**Tornado- Rumpf**. 1 Trampolin.  
1 Paar Tornado Steuerruder  
1 Cross-Lenker mit 2 Rostad Verlängerungsstangen ( Tillers)  
1 Tornado- Mast mit Wanten und Leinen (ohne Baum.)  
1 Harken 6:1 Großsegelblock mit Leine (wie neu)  
**Kontakt: chris.evans@t-online.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, Laminieren 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  
MARINE TECHNOLOGIE FÜR DEN YACHTS



## **Yacht-netze.de**

**Ihr Trimaran-Experte  
Corsair North + Central  
Germany**

**Vorführschiffe: C37, Dash, Pulse**

**Probesegelein, Charter & Mitsegeln  
neu 48" Cat**

**Generalimporteur für  
Astus, X-Cat, Weta & Windrider  
Jetzt testsegeln:  
Corsair Dash & Pulse, Astus,  
Weta, Windrider & X-Cat**

**+49 (0) 162 33 10 487**

**info@yacht-netze.de**

**Info und Videos finden Sie auf  
www.yacht-netze.de**

