

Juli 2017 - Nr. 162


Mehrrumpf BO@TE

Multihull Deutschlands Magazin



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

VPLP design


Tan 66

Super schnell
Super sicher
Super bequem
Super elegant
Super exklusiv

THE SUPERCAT



www.thetan66.com

Verkauf : xavier@tanorient.com

Telefon : +971 55 602 5386

Warum tun wir uns das alles an??

Liebe Vereinsmitglieder,

fast auf den Tag genau vor einem Jahr habe ich nach dem Kauf meines Katamarans, noch in Virginia, spontan das Vorwort zum anstehenden Bo(o)ten unter der Überschrift „Die Suche nach dem Heiligen Gral“ geschrieben. Jetzt, ein Jahr später, liege ich in Montauk Lake an der Ostspitze von Long Island und habe die ersten 500 Seemeilen Kielwasser hinter mir gelassen, immer entlang der US-amerikanischen Küste auf dem Weg nach Norden. Bis es soweit war, waren 3 Flüge mit wochenlangen Arbeitsaufenthalten und mehrere Zig-Tausende von Dollar nötig. Mehrfach habe ich an mir und meiner Entscheidung gezweifelt und mich gefragt, ob ich jemals fertig werde. Nun wissen wir alle, dass wir niemals wirklich fertig werden mit unseren Schiffen. Wie heißt es doch so schön in einer Baumarktwerbung? Es gibt immer was zu tun.

Aber jetzt bin ich unterwegs, das Abenteuer kann beginnen. Hier ist nicht der Platz für einen detaillierten Reisebericht, den könnt Ihr auf meiner Webseite finden. Ich möchte Euch vielmehr etwas von dem berichten, was für mich neben den allseits beliebten Sonnenauf- und -untergängen, den Stränden und der Hochstimmung bei jedem Anker in einer neuen Bucht das Reisen so wertvoll macht. Und zwar sind dies die Begegnungen mit den Menschen vor Ort und deren Art zu leben.

Schon bei meinem ersten Besuch beim Kauf von JABULO wurde ich in einem kleinen Restaurant von einem Ehepaar, Renny und Lena, beide um die 70 Jahre, angesprochen. Die beiden hatten mich am Akzent als Ausländer identifiziert. Ich erzählte ihnen, dass ich ein Schiff kaufen wollte. Welch Zufall, die beiden waren jahrelange begeisterte Segler und bis vor ein paar Jahren Eigner eines 20 m Zweimastschoners. Ohne viel gefragt zu werden, wurde ich in ihren Mercedes gepackt und zu einem Drink in deren Nobelvilla am Wasser und spät nachts wieder zurück zu meiner Pension gebracht mit der Aufforderung, ihnen vom Ausgang meiner Besichtigung zu erzählen, was ich nach dem Kauf auch tat. Lena bot mir nach dem Kauf spontan an, bei Ihnen für die nächsten paar Tage bis zu meinem Rückflug zu wohnen, was ich zumindest in den letzten beiden Nächten auch wahrnahm. Bei meinen nächsten Besuchen in Virginia konnte ich dort jederzeit bei auf ein Bier vorbeikommen, ich wurde zum Essen eingeladen, fast schien es, als ob sie mich adoptiert hätten. Im November durfte ich zu Thanksgiving dabei sein, dem Familienfest schlechthin. Zum Glück hatte ich für die Enkelschar eine Kilogramm-Goßpackung Gummibärchen dabei. Wir stehen nach wie vor in E-Mail Kontakt.

Die deutsche Fahne am Heck, die ich auch in der Werft auf dem Trockenen gehisst hatte, führte zu unzähligen Nachfragen, woher und wohin, mit einer Fülle von Ratschlägen zu den besten Routen nach Florida und den schönsten Häfen auf den Bahamas. Alle wollten wissen, wieso ein Deutscher ausgerechnet in ihre verlassene Region kommt. Man hat mir diverse Hilfe angeboten bis hin zur Überlassung von Autos für Einkäufe. Viele waren als Soldaten in Deutschland stationiert und deshalb doppelt interessiert.

Natürlich konnte es nicht ausbleiben, dass über Politik gesprochen wurde. Zu meiner Überraschung haben sich nicht wenige Amerikaner direkt bei mir entschuldigt für das unwürdige Schauspiel, das die



jetzige USA-Regierung vor aller Welt aufführt. Sehr überraschend war für mich auch, dass die meisten sich sehr wohl für ein europäisches Sozialsystem aussprachen und viele Errungenschaften Europas zu schätzen wissen. Anscheinend ist das Land tatsächlich tief gespalten und die kleine Oberschicht vertritt in keiner Weise die Interessen des größten Teils der Bevölkerung. Das Bild, das wir hier in Europa von den USA durch die Medien erhalten, bedarf in manchen Aspekten einer Korrektur. Einerseits die offene Willkommenskultur der Menschen, andererseits die durchaus aggressive Politik.

Eine letzte lustige Begegnung will ich Euch nicht vorenthalten. Anfang Mai, JABULO war noch nicht im Wasser, hing eines Tages ein kleiner 10,5m Gemini-Kat in den Hebeseilen, Wassereinbruch im Steuerbordrumpf. Das Besondere daran war die Skipperin, Lady Di, 87 Jahre alt, die Jahr für Jahr mit dem Boot im Winter auf den Bahamas lebt und im Sommer mit dem Kat wieder nach Massachusetts nach Hause fährt. Natürlich macht sie das nicht alleine, sondern hat eine junge Crew dabei, in diesem Fall war es ein Freund, der immerhin nur 84 Jahr auf dem Buckel hat. Anscheinend lebt Lady Di hauptsächlich von karibischem Rum, den sie in großen Mengen an Bord gebunkert hat. Ihre Essenseinladung lautet: Dinner is poured. Möge sie noch lange segeln.

Warum tun wir uns nun all das Geldausgeben, das Arbeiten, das Warten an?? - Nun genau deswegen: Menschen, wie ich sie beschrieben habe, trifft man nicht zu Hause im Sessel. Und Segeln führt uns an Orte, an die man sonst sicher nie gedacht hätte. Übrigens, umgekehrt wird auch ein Schuh draus, mit dem Zeigen der deutschen Fahne am Heck sind wir unsererseits die Vertreter bzw. Botschafter unseres Landes, unserer Kultur. Und, um den Sinn und Zweck des Vereins ins Spiel zu bringen, auch hier in den USA, sind Katamarane immer noch Exoten. Wo immer wir einlaufen, gibt es neugierige Nachfragen und Bitten, doch einmal an Bord kommen zu dürfen. Ich werde mich bemühen, weiterhin überall einen guten Eindruck zu hinterlassen, sowohl vom Schiff wie auch von uns.

Euch wünsche ich ein erfolgreiches IMM bei gutem Wetter und mit vielen Teilnehmern. Ich schaffe es leider nicht über den Teich bis dahin, aber in ein paar Jahren hole ich mir dann auf der Rückfahrt von Australien den Pokal für die weiteste Anreise zum dann stattfindenden IMM.

Euer Uwe Petersen

Inhalt Mehrrumpfbo-o-te Nr. 162 - Juli 2017

Editorial

Uwe Petersen:
Warum tun wir uns das Alles an? **3**

Inhalt/ Impressum 4

Ansprechpartner und Termine 6

MHD aktuell

MHD-Geschäftsstelle eingerichtet 8

*!!!Last Call!!! Am 27. Juli startet das IMM
in Kerteminde* 8

Fotowettbewerb **9**

Events & Regatten

H. Scheppelmann
Baltic Cup zu Pfingsten 2017 **10**

Erfahrung

H. Scheppelmann
Das etwas andere - Silberhochzeitsgeschenk **14**

Reisen & Reviere

Wolfgang Koch
Philippinen - das Land der Gegensätze - Teil 2 17

Team Gaebler
*Mit Highspeed in den Sommer –
Deutsche Meisterschaften und EM-Qualifikation* 21

Dieter Dey
Unbedingt einmal nach El Hierro - Teil 1 22

Michael Führer
Mit Clavichord über den Atlantik - Teil 2 **30**

Service

Boots- und Flohmarkt **37**





Am 27. Juli sehen wir uns hier:
Kertemünde ist der Ort des IMM 2017

8



Sonst nur beim IMM zu sehen:
Multis beim Baltic Cup vor der Schlei



10



Foilen mit Helge Sach -
die Geschichte eines Geschenks

14

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

Gesamtedaktion, V. i. S. d. P.:
Hermann Scheppelmann
Layout: Birgit Kuhlmei
Bildredaktion:
Anna Livia Scheppelmann
Lea Wentland
Birgit Kuhlmei
Fachredaktion Trimarane:
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. 163:

5. September 2017



Titelfoto:
Arne Wölper
Katamaran
Wild Thing -
schnellstes Boot
beim Baltic Cup
2017



Multihull Deutschland - Vereinigung von Mehrrum

Mitglieder des Vorstands

Neue Email-Adresse: vorstand@multihull-verein.de

Wolfgang Sorg
Kohlerstr. 18
70619 Stuttgart
0711 47 43 45
0172 713 63 75
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



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



Stellvertreter
*Öffentlichkeitsarbeit
Redaktion des
Mehrrumpfbo-o-te*

Uwe Petersen
Bremgartener Str. 20
79258 Hartheim
07633 16 02 41
vorstand
@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



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



Berlin/ Brandenburg

Frank Bach
Rossplatz 4
09619 Sayda
01729686508 Frank Bach
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

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

@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

bitte die Redaktion oder
Jan Wölper ansprechen

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

Termine 2017

Treffen in den Regionen

Schleswig-Holst./ Elbe/ Ostsee

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

Weser/ Ems

Gerhard Böhner macht Programm, weitere termine
werden an dieser Stelle veröffentlicht.

Niedersachsen

Christoph Wentland lädt ein.

Nordrhein-Westfalen

Termine bitte bei Peter Reichelt oder
Heiko Stoy erfragen.

Südwest

Am jeweils 1. Donnerstag der ungeraden Monate
trifft sich der Freundeskreis Südwest trifft sich
im Restaurant Paladion, Böblingen, Im Silberweg

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

Weitere Events

06. - 09. Juli Foiling Week am Gardasee

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

Neue Organisation:

MHD-Geschäftsstelle eingerichtet

Unser 2016 ins Amt des Schatzmeisters gewählter Uwe Petersen konnte nun nach der langen Suche nach „seinem“ Schiff, nach den notwendigen Um- und Ausbauten endlich auf die Reise gehen, um die Früchte seiner Mühen zu genießen. (Siehe bitte auch Uwe's Vorwort zu dieser Ausgabe.)

Und Mühe hatte er ja nicht nur mit seinem neuen Schiff - eine wahre Herkulesaufgabe war die Reorganisation unserer Mitgliederdatei, die Uwe in einem mehr als einjährigen Kraftakt auf den aktuellen Stand gebracht hat.

Wir freuen uns mit ihm und gönnen ihm gerne das Vergnügen, das sich allerdings nicht optimal mit den Aufgaben aus dem Tagesgeschäft als Schatzmeister und Verantwortlicher für den Mitgliederservice verbinden läßt.

Daher war es nur folgerichtig, sich aus dem Tagesgeschäft zurückzuziehen.

So entstand die Idee, eine Geschäftsstelle einzurichten, um die mit dem Amt des Schatzmeisters verbun-

denen Aktivitäten zu bündeln. Und wir freuen uns, dass sich mit Georg Euler ein erfahrener, buchstäblich mit allen Wassern gewaschener Multihuller bereit erklärt hat, die Geschäftsstelle zu führen und als Ansprechpartner für Euch/ Sie als Mitglieder zur Verfügung zu stehen.

Vielen Dank, Georg!

MHD-Geschäftsstelle

Georg Euler

In der Held 29

53343 Wachtberg

Tel.: 0228 18 08 82 87

Email: Vorstand

@multihull-verein.de

Vita Georg Euler



Bj. 1962, ins Segeln geschnuppert auf Sizilien, dann auf dem Rhein mit dem 470 Segeln gelernt. Skiff ausprobiert, dann für's Familiensegeln auf den Tri gekommen. Erst Super-

nova, dann Trikala 19, Doppeltrapez, irre schnell.

Neue Lebensgefährtin und Traum angegangen, einmal rund zu Segeln.

2 Jahre mit Familie auf Antigua 37 unterwegs gewesen. Henning Krützkamp auf Lanzarote beim Überholen kennengelernt. Versuch, mit Tornado zum IMM in Norwegen zu kommen.

Seit neuestem Ansprechpartner für Tricat in Deutschland. Segelschulleiter RSCZ Zülpich. Ansprechpartner MHD e.V.

!!! Last call !!!

Am 27. Juli startet das IMM in Kerteminde.

Geschafft! Catharsis steht auf Platz 30 der Liste der Teilnehmer auf der offiziellen Website unserer dänischen Multihullfreunde.

Unsere Anmeldung zum IMM wollte ich vor unserer Abreise in den Norden natürlich noch unbedingt erledigen. Wenn wir Anfang nächster Woche in Großenbrode die Leinen lösen, werden wir die Büge gen Norden wenden: Falster, Mön, Kopenhagen, den Öresund kenne ich

noch nicht gut, dann weiter nach Schweden, Kungsbacka haben wir vor zwei Jahren ausgelassen, dann Göteborg wiedersehen (und lecker vietnamesisch essen gehen), weiter hinauf: Wandern in den Schären-gärten. Auf dem Rückweg dann Dänemark, Jütland, Limfjord vielleicht, auf jeden Fall aber Fünen und natürlich Kerteminde.

Am Donnerstag, den 27. Juli um 14.00 startet dort das IMM 2017. Um 18.30 werden die Teilnehmer im Zelt

offiziell begrüßt. Weiter geht es mit bewährtem Programm: Regatta und Barbecue am Freitag, Galadiner am Samstag, Frühstück und Finale am Sonntag.

Wir werden dabei sein. Wie auch die Crews von weiteren elf deutschen Booten, die ich auf der Liste gesehen habe. In zu guter Erinnerung sind die Seglerfeste in Warnemünde und Halden.

<http://imm2017.dk>

Fotowettbewerb 2017

Gesucht: die besten Multihull-Bilder

Der Erfolg des Wettbewerbs 2016 macht uns Mut: 2017 soll die zweite Auflage folgen. Hoffentlich noch rechtzeitig vor Eurem Start in die Sommerreise hier also unser Aufruf, auch in diesem Jahr wieder die vielen faszinierenden Aspekte des Multihullsegelns - die spannenden, aufregenden wie auch die besinnlichen, ruhigen mit der Kamera einzufangen und die Bilder auf die Website von Multihull Deutschland hochzuladen. Wir freuen uns auf Eure Bilder!

- ➔ **Phase 1: Fotos hochladen** 1. August bis 30. November 2017
<http://photo.multihull-verein.de>
- ➔ **Phase 2: Fotos bewerten** 1. Dezember 2017 bis 7. Januar 2018
- ➔ **Phase 3: Kür der 12 besten** Mitgliederversammlung/ boot 2018
- ➔ **Der Preis für den Sieger** Gutschein im Wert von € 70,- für Seekarten/ nautische Literatur

Der Kalender 2018 ist fertig.



Gerd Böhner hat mit den 12 besten Bildern aus 2016 einen Fotokalender zusammengestellt. Bitte bei Gerd nachfragen! (Kontakt Daten S. 6)

Bedingungen für die Teilnahme:

1. Das Bildthema sollte ein Multihull-Thema sein.
2. Der Teilnehmer muss die Bildrechte besitzen, bitte nur eigene Fotos einsenden!). Er stellt diese dem Verein zur Verfügung.
3. Jeder Teilnehmer kann mehrere Bilder hochladen.
4. Auch Nichtmitglieder, z.B. Crew- oder Familienmitglieder, können teilnehmen.
5. Jedes Bild kann einmalig von jedem Internetzugang bewertet werden (1-5 Sterne).

Format der Fotos:

1. Dateiformat der Bilder: png oder jpg/jpeg
2. max. Größe der Bilddatei: 8 MB
3. Das Bild muss nach dem Fotografen benannt sein, mehrere Bilder eines Fotografen bitte durchnummerieren.
Beispiel: Mustermann1.jpg; Mustermann2.jpg



Baltic Cup zu Pfingsten 2017

Text: H. Scheppelmann
Fotos: Tina, Arne Wölper,
H. Scheppelmann

Immmer wieder hatte es nicht klappen wollen in den letzten Jahren – mit unserer Teilnahme an Stephan Hüttermanns Baltic Cup: ´mal war Catharsis nicht rechtzeitig im Wasser, ´mal fiel der Cup aus, ´mal war´s die Gesundheit, die nicht mitspielen wollte.

2017 aber sollte es „etwas werden“, war ich fest entschlossen, als ich Stephans Mail mit der Ankündigung des Cups 2017 am 3. Juni zu Pfingsten in Maasholm in der Schlei zum Zweck der Veröffentlichung in Mehrumpfbo-ote erhielt. In der Email, die ich zur Antwort schrieb, meldete ich mich auch sogleich an: „Jetzt willst Du ´s wohl wissen!“ - Stephans Reaktion. Ja, wollte ich wohl. Ich wollte in der Tat gerne sehen, wo wir mit dem nach

Plänen von Bernd Kohler in Sperrholz-Glas-Epoxy selbst gebauten kleinen Kreuzerkat mit 8,8 m Wasserlinienlänge im Vergleich zu anderen Katamaranen stehen.

Freitag, 2. Juni

Allerdings hatten wir auch in diesem Jahr einen Start mit Verzögerungen. Noch am letzten Tag vor dem Eröffnungstreffen im Restaurant „Schunta“ in Maasholm, am Freitag, hatte ich mich in der Marina Großenbrode am Nachmittag in den Mast kranken lassen müssen, um das nun bereits dritte (!) Exemplar eines Leitbügels für das Gennackerfall in 12 m Höhe sicher zu montieren. Das erste Exemplar war mir im Winterlager von einem Langfinger vom Mast geschraubt worden,

der zweite, unter Verwendung der alten Bohrungen befestigte, hatte sich bereits auf der Fahrt von Lübeck nach Großenbrode vom Mast verabschiedet, weil die Schrauben vom wohl schon etwas ausgeweiteten Gewinde nicht mehr gehalten hatten.

Als ich also am Freitag mit der großen, zweihändig zu bedienenden Nietzange, im Bootsmannstuhl immerhin sicher sitzend, versuchte, diesen dritten Fallführungsbügel mit Monelnieten der Größe 6,4x17mm zu befestigen, rurmorte wieder die Wut über den dummen Dieb vom Winterlager in mir – gleichzeitig nahm ich mir noch dazu fest vor, wirklich niemals wieder dem Satz zu vertrauen:

„Ach – wird schon halten...“





Pfingstsamstag, 3. Juni

Am Samstag war dann noch Dieses und Jenes zu erledigen, so dass es dann tatsächlich elf Uhr durch war, als wir endlich Richtung Schlei aufbrechen konnten. Es wehte schwach aus Südost – immerhin keiner ungünstigen Richtung. So wurde es dann bereits im Sund kurz vor dem Passieren der Brücke ein Vormwindkurs, der – natürlich - wenig Spaß machte, so dass wir – mein Sohn Leif und ich – der Versuchung nicht widerstanden, ein wenig höher zu laufen, was uns unweigerlich vor die Kieler Außenförde brachte. Und als es dann Zeit wurde, den geeigneten Zeitpunkt für eine Halse zu überdenken, um den Schlag hinauf in Richtung Schlei zu machen, ließ pünktlich der Wind nach.

Kurz – natürlich trafen wir nicht pünktlich zum Treffen um 18.00 in Maasholm ein, sondern mit rund drei Stunden Verspätung. Die Crews hatten Regatta-Briefing und Abendessen bereits absolviert, uns blieb im kommunalen Hafen nur noch ein Platz direkt vor einem Katamaran mit echt eindrucksvollem Design. Das musste der Kat sein, der jüngst in Stephans Balticat-Werft vom Stapel gelaufen war, ein 12m-Design nach Plänen des australischen Konstrukteurs Jeff Schionning. Seit ich das Netz nach Plänen für meinen eigenen Kat durchforstet hatte, kannte ich die Arbeiten Schionnings und war vor ihnen beeindruckt – natürlich nur nach Informationen aus dem Netz. Boote von ihm sind in Europa selten, sehr selten.

Daher darf es durchaus als etwas Besonderes gelten, jetzt in Maasholm gleich zwei Schionnings vorzufinden: Bereits beim Einlaufen war uns der andere Kat aufgefallen, auf dessen Rumpf man in großen Lettern den Namen Fluxus lesen konnte und dessen Entwurf ebenfalls aus dem Büro Schionnings stammt, eines seiner ältesten Designs, ein Cosmos 1100, der in Finnland gebaut worden ist und sich seit 2016 im Besitz Peters, eines MHD-Mitglieds befindet.

Der Liegeplatz befand sich unmittelbar achtern vom SAR-Kreuzer, Schilder wiesen darauf hin, dass Anlegen hier nicht erlaubt sei. Wir machten es dennoch und erhielten durch die Crew des Kreuzers, die auf dem Achterdeck beisammen stand, nachträglich die Er-



laubnis. Sie gaben uns noch den Rat, auf jeden Fall die Vorleinen gut zu versorgen, für den Fall, dass sie nachts auslaufen müssten. Sie würden dann in ihre Vorspring eindampfen, mit dem entsprechenden Schraubenstrom. Freundlich und hilfsbereit, die Leute – schön!

Freundlich und Hilfsbereit auch unsere Regattaleitung, Stephan und Tina, die über den Steg auf uns zu kamen, um uns zu begrüßen und die entgangenen Informationen zur Regattaplanung zu übermitteln. Und dann tippte mich bereits Arne Wölper auf die Schulter, drückte mir das DIN A4 Blatt mit den Skipperinformationen in die Hand, das Stephan vorbildlich vorbereitet und Arne für uns „weggebunkert“ hatte. Verbunden damit war gleich die Einladung aufs Achterschiff der Mai Tai ², der Nachfolgerin der lange von Jan und Arne Wölper gesegelten Louisanne.

Doch zunächst wollten Leif und ich den entgangenen Fisch zum Abendessen nachholen, was in Maasholm keine besondere Schwierigkeit darstellt. Vor dem Essen konnten wir einen ausgiebigen Blick auf Stephans Regattaplanungen werden:

Ausgedacht hatte er sich fünf alternative Kurse, alle ausgehend von der Start- bzw. Ziellinie, die von der Ansteuerungstonne Schlei und einer von Stephan selbst ausgelegten weißen Boie gebildet wurde. Ausgetragen werden sollten drei Rennen, jeweils vor dem Start würde er auf Kanal 69 bekanntgeben, welcher der fünf ausgearbeiteten Kurse gefahren werden sollte. Eine „Langstrecke“ in nord-/südlicher Richtung war u. a. dabei, ein kürzerer, ebenso ausgerichtet, einer etwa ost-/westlich mit einer Fahrwassertonne als Wendepunkt und ein weiterer, der den Skippern zusätzliche taktische Planungsentscheidungen ermöglichte: Die Aufgabe bestand darin, das Warngebiet südlich der Schlei zu umrunden, wobei die Fahrtrichtung den Skippern anheim gestellt war.

Seinen Ausklang fand der Tag bei Jan und Arne, die uns im überdachten und mit Seitenwänden gegen die Abendkühle abgeschirmten Cockpit ihrer Mai Tai² willkommen hießen.



Pfingstsonntag, 4. Juni

Der Start des ersten Rennen war auf 11.00 angesetzt – eine durchaus humane Zeit, die einzuhalten eigentlich keine Schwierigkeiten bereiten sollte. Jedoch wurde es dann doch wieder knapp, der Schionning hinter uns hatte bereits vor einiger Zeit abgelegt, um die die Schlei hinunter bis vor ihre Mündung zu fahren. Kein Problem, der - leichte - Wind stand günstig aus westlicher Richtung, der morgentliche leichte Regen hatte aufgehört und mehr Wind war für den Lauf des Tags angesagt. Und die Vorhersagen heute stimmen ja mit erstaunlicher Genauigkeit – immerhin oftmals.

Wir konnten also bereits nach dem Passieren der Hafenausfahrt das Groß setzen, kürzten den Weg zum Hauptfahrwasser ab, indem wir uns gleich südöstlich wandten und ließen den Motor mitlaufen, so sollte es eigentlich möglich sein, pünktlich zu sein. Wichtig nur, dass wir mitbekamen, welchen Kurs Stephan wählen würde – gestern hatte er noch etwas von der Langstrecke als Auftakt gemurmelt...

Nun, er entschied sich für den Kurs, dessen erster Schenkel südwärts führte, als etwa Halbwind auf Bb-Bug, das westliche Ende der Startlinie, die Ansteuerung Schlei, also in Luv. Und die würden wir ja als erste Linienmarkierung in Kürze erreichen. Wir konnten also beim Start knapp hinter der Tonne sofort anluven, den Motor aus dem Wasser nehmen und die Leichtwind-



genua ausrollen. Unsere zeitknappe Anfahrt hatte uns also einen Musterstart ermöglicht: Gratulation!

Allerdings mussten wir schon bald erkennen, dass die anderen Boote – alle mehr oder weniger deutlich größer als Catharsis – auf dem leicht achterlichen Halbwindkurs schneller unterwegs waren, so dass wir schon bald am Ende des Feldes fuhren, immerhin schien es eine Zeitlang möglich, den Anschluss zu halten - besonders, wenn der Wind im genau richtigen Maß auffrischte und diese ideale Bö lang genug anhielt. Solche Wünsche werden jedoch nach meiner Erfahrung beim Segeln von Rasmus in der Regel eher selten erfüllt: Immer haben die Anderen den gerade besseren Wind...

Nachdem wir die südliche Wendemarke, eine gelbe Warngebietstonne erreicht hatten, unterliefen uns noch dazu technische und taktische Fehler: Halse um die Warngebietstonne statt Wende um eine frei wählbaren imaginären Tonne in Luv. Ein Manöver, das Stephan allen freigestellt hatte, um zu



Oben links: Nicht nur das schnellste Schiff - auch die jüngste Crew: die Drei von der "Wild Thing"
 o. r. : Sieger-Crew von der "Leka"
 u. l.: Shuttleservice für Peter und seine Frau, die einen Motor nicht benutzen konnten und daher ankerten
 u. r.: Stephan zeigt den begehrten Wanderpokal



verhindern, dass man in das Sperrgebiet segeln musste und das man natürlich auch in taktischer Hinsicht als Vorteil unbedingt hätte nutzen müssen. „Hätte“, „hätte“ nützt aber ja bekanntlich wenig...

Der technische Fehler war, das neue Luvbackstag während der Halse nicht durchzusetzen: Wir verloren also – gar nicht lustig - bei auffrischendem Wind mit durchhängendem Genuavorstag wertvollste Höhe. Tja....

So waren wir – um es sogleich vorweg zu nehmen - leider nicht in der Lage, in den Kampf um die vorderen Plätze einzugreifen – was ja nicht so tragisch wäre, wenn es nur unseren persönlichen Verdruss bedeutete, leider an dieser Stelle auch insofern von Relevanz ist, als mein Bericht dadurch leider über die wirklich dramatischen Kämpfe an den Tonnen, die Bug-an-Bug-Rennen der letzten Meter, die knappen Siege keine Auskunft zu geben weiß. Ich hoffe daher für die nächste Ausgabe dieses Magazins, die

im Herbst erscheinen wird, noch auf Berichte und Beiträge der Sieger, der Plazierten und der Regattaleitung.

Dreimal „Line Honors“ gewann die *Wild Thing*, das bereits im Hafen „schnell“ wirkende Schionning-Design. Ein umso eindrucksvolleres Ergebnis, als mit Stephans *Artnis* ein ebenfalls ungewöhnliches Boot am Start war. Von Malcolm Tennant als Openbridgedeck-Kat mit kleinem Mittelpod gezeichnet, hat es jetzt von Stephan einen Deckssalon bekommen, um es für das Fahrtsegeln tauglicher zu machen. Mit seiner Länge von – meine ich – ca. sechzehn Metern müsste es eigentlich das größte Potenzial aller Schiffe der Flotte haben. Stephan aber hatte – erzählte er – zahlreiche technische Probleme, so dass Wettsegeln mit der *Artnis* nur eingeschränkt möglich gewesen sei.

Ja, und auch die *Wild Thing* fand sich – nach berechneter Zeit – keineswegs als Gesamtsieger der Regatten wieder: Es war ihr nicht gelungen, das Handicap ihrer hohen Segeltragezahl heraus zu segeln, sondern musste sich mit dem dritten Platz begnügen. Gesamtsieger des Baltic Cups 2017 wurde daher die Crew mit dem Boot, das unter Berücksichtigung des Handicaps die besten Durchschnittsergebnisse erzielte: Nicht zum ersten Mal in der Geschichte dieses Events war es die Crew der *Leka*, einer Lagoon, die den - von Stephan selbst in einer aufwendigen Prozedur im Kreise der auf dem Vordeck der *Artnis* versammelten Teilnehmer mit Hilfe eines speziellen Stifts signierten – kostbaren Pokal mit nach Hause nahm.

Den zweiten Platz gewann die von Arne engagiert geskippte *Mai Tai*², auf den vierten segelten sich verdient Peter und seine Frau mit *Fluxus*. Den fünften konnte sich die – ich denke,

auch nicht unengagiert segelnde - Crew der *Catharsis* „sichern“. Das sechste gemeldete Boot, die *Fountain Pajot Kiss*, nahm nicht an allen Rennen teil, sondern musste wegen technischer Probleme vorzeitig den Heimweg antreten.

Tja, ich wollte es wissen – nun hatte ich ein Ergebnis. Im Grunde aber hatten wir doch gar nicht so schlecht abgeschnitten: Waren wir nicht sogar besser als der spektakuläre Sieger nach gesegelter Zeit *Wild Thing*. Warum? Man werfe doch nur einmal einen Blick auf die Bilanz:

Wild Thing: alle Rennen gewonnen, jedoch nur der dritte Platz.

Catharsis: kein Rennen gewonnen, aber immerhin noch der fünfte Platz, nur zwei Plätze schlechter.

Aber im Ernst: Natürlich denke ich darüber nach, was wir falsch gemacht haben. Es war meine erste Regatta als Skipper überhaupt. Crew und Boot sollten noch Verbesserungspotenzial haben. Immerhin: Alle Wettfahrten aber haben wir nicht verloren. Und als es bei aufgefrischem Wind um das Sperrgebiet ging, konnte *Catharsis* auf einem Flieger mithalten und *Fluxus* eine Zeitlang abwehren. Bis dann ein Am-Wind-Kurs zurück zum Ziel führte, ein Kurs, den *Catharsis* nicht liebt und von *Fluxus* dann leider doch noch deutlich distanziert wurde. Insgesamt ein Ergebnis, das den Selbstbauer zum Nachdenken und zur Analyse anregt. Denn nicht nur das Boot haben wir selbst gebaut, auch das Rigg ist "auf eigenem Mist" gewachsen, sprich selbst konzipiert. Und da scheint mir „der Hase im Pfeffer zu liegen.“

Zum gemeinsamen Segeln war es ein phantastischer Tag, bestes „norddeutsches“ Wetter, schwachwindig und grau beginnend, dann langsam aufklarend und auffrischend, jedoch stets gut beherrschbar, die richtige Mischung aus Wolken und Sonne, Temperaturen angenehm mild, weder zu kühl, noch zu warm, die Siegerehrung dann in warmer Abendsonne. Was könnte man mehr verlangen?

Und womöglich das Beste: 2018 wird es ihn wieder geben – den Baltic Cup, hat Stephan versprochen. Nehmen wir ihn beim Wort.



Das etwas andere - Silberhochzeitsgeschenk.

Text: H. Scheppelmann
Fotos: Birgit Kuhlmei

Da müssen wir 'mal sehen, wie wir dich mit deinen Dickschiffklamotten trocken aufs Boot bekommen... - so klang bei mir nach, was ich gerade gehört hatte. - Dickschiffklamotten? Irgend'was musste ich falsch gemacht haben - nur was?

Bevor wir zum Event aufbrachen, hatte ich - brave man - nach Anweisung meiner Frau meine Sporttasche gepackt: Segeljacke und -hose, Fleece-unterwäsche, Faserpelz, Handschuhe, Seestiefel, warme Socken und Mütze! Alles, was mich beim Segeln auf Catharsis zuverlässig vor Nässe und Käl-

te zu schützen pflegt. Und nun sollte das etwa nicht ausreichen?

Es war das Geschenk zu unserer Silberhochzeit, das mir meine Frau gemacht hatte und das ich jetzt genießen sollte. Begonnen hatte die Geschichte damit, dass Birgit mich aufgefordert hatte, mir den 6. Mai 2017 als Termin freizuhalten: Sie habe für mich die Teilnahme an einem besonderen Event organisiert. Um was es sich handelte, hatte sie allerdings sorgfältig vor mir verborgen - Überraschung eben!

Nützlich sollte es sein, spannend, aber auch ungewohnt. Diese Kombination war durchaus geeignet, gemischte Gefühle in mir hervorzurufen, die sich

noch verstärkten, als Birgit vor Antritt der Fahrt nun doch ein paar Informationen herauslassen musste: Zunächst würden wir nach Großenbrode zum Boot fahren, erst von da aus dann zum Ort des Events. An der Küste also - hmh... Dann die besagte Anweisung, einzupacken, was ich zum Segeln unter härteren Bedingungen benötige.

Das alles regte zwangsläufig zu Überlegungen und Kombinationen an: Das ISAF-Training im Kaltwasserbecken in Elsfleth fiel mir unweigerlich ein, das Birgit absolviert hatte, ich jedoch nicht. Hatte sie es nicht „eine wichtige Extremerfahrung“ genannt, die man „'mal gemacht haben sollte“? Der Tauchtopf in Neustadt also!? Sollte ich „endlich“ Gelegenheit haben, das Versäumte nachzuholen, das entgangene Überlebenstraining im 13 Grad warmen Wasser zu absolvieren...? - Die gemischten Gefühle steigerten sich.

Selbst während des Abendessens beim Griechen in Großenbrode, am Vorabend des Events, bei Mittelmeersalat mit gegrillten Shrimps (Wer wollte mir diese Wahl verübeln, angesichts des drohenden norddeutsch-kühlen „Vergnügens“?) und einem frischen, trockenen Weißwein, hörte das Rätzeln natürlich nicht auf - bis mich die Information, dass es morgen zu einer Location bei Lübeck ginge, dann doch endlich auf die richtige Lösung brachte: „Du kannst mich *Sherlock* nennen,“ ermunterte ich stolz meine Frau: „Kombiniere, wir fahren morgen zum Foilen zu Helge Sach!“

So also kam es zu dem eingangs zitierten Satz, gesprochen von Helge Sach, der da in seinem Trockenanzug auf einem Clubgelände am Strand der Lübecker Bucht in der Nähe von Travemünde vor uns stand und Birgit und mich herzlich begrüßte. Helge nutzt diesen Ort als Stützpunkt für seine Segelevents mit zahlenden Gästen. Den Nacra, auf dem wir segeln würden, sah ich noch hoch und trocken auf dem Rasen in der Nähe der holzbohlenbelegten Slipbahn stehen, die den Strand hinunter ins Wasser führt. Helge ging nun daran, die Segel anzuschlagen, während ich begann,

mich für den – für mich ungewöhnlichen – Wasserstart vorzubereiten, so gut es meine für diesen Zweck tatsächlich wenig geeigneten (Jetzt sah ich es natürlich ein!) „Dickschiffklammotten“ erlauben würden.

Freundlicherweise gab mir Helge einen Neoprenanzug zum Unterziehen, Socken und Seestiefel riet er mir, aufs Boot zu legen und erst nach dem Start an Bord anzuziehen, damit sie trocken blieben. Das klappte soweit ganz gut, die Füße wurden dann jedoch – obwohl wir wenig Wind und Welle hatten – während des Segelns doch nass.

Die persönliche Ausrüstung, das Aufzurrigen, das Zuwasserlassen des Bootes. Das Alles war – neu und doch etwas aufregend für mich: Auf leichten, schnellen Katamaranen habe ich keine intensiven Erfahrungen gesammelt. Selbst den Hobie, den wir einen Sommer lang am Steinhuder Meer hatten nutzen können, hatten wir vom Steg aus gestartet. In die Multihullsegelei bin ich erst spät und dann gleich auf „Dickschiffen“, wie einem Edelkat von 11 m Länge, eingestiegen. Von *Coolness* also auf meiner Seite heute keine Spur. Und dann war es ja nicht Irgendwer, mit dem ich segeln würde, ich würde mit einem Weltmeister unterwegs sein. Und das, finde ich, ist schließlich keine Kleinigkeit.

Freundlich und bestimmt gab Helge seine Anweisungen: Von der Hilfe beim Aufzurrigen, dem Transport des Bootes ins Wasser („Büge runterdrücken, damit die Foils an den Rudern keine Grundberührung bekommen!“) dem Herausziehen des Slipwagens – alles klappte passabel, wie es mir beruhigend schien.

Dann Entern des Boots, Zurechtfinden auf dem Netz, Anziehen von dicken Socken und Stiefeln, Einnehmen der Position auf dem Schwimmer nach Helges Anweisungen, Finden von Haltepunkten für Füße und Hände – das sind die Beschäftigungen, die mich zunächst voll in Anspruch nehmen. Helge hat inzwischen – von mir kaum bemerkt – seine Position als Steuermann am Heck eingenommen, die Füße auf



dem Rumpf hinter dem achteren Beam, steht er im Trapez, obwohl – und ich bin nicht böse darüber – der Wind recht schwach ist.

Fock und Groß kommen dicht - : Augenblicklich nimmt der Nacra Fahrt auf, beginnt leichtrümpfig zu laufen – zunächst in Verdrängerfahrt. Der Wind reiche aber aus, um ins Foilen zu kommen, meint Helge, wir müssten nur ein wenig weiter aus der Bucht heraus. Hier gäbe es auch noch zuviel Kraut, das setze sich bremsend an den Foils fest. Folgerichtig gehen wir vom Steuerbordbug in den Wind, aber nicht durch die Wende, sondern segeln ein Stück rückwärts, um die Foils vom Kraut zu befreien. - ? Richtig: Da treiben die Krautbüschel

backbord voraus.

Auf neuem Bug wollen wir Fahrt aufnehmen, jetzt kommt meine erste Aufgabe (neben der, mich als Trimmgewicht an der richtigen Stelle aufzuhalten): Mithilfe von je zwei Trimmleinen das neue Leeschwert absenken, das Luvschwert hochholen. Kurz Konzentrieren: Wo holen, wo fieren?? Ahh, ja gut – es klappt. Helge holt dicht, der Nacra beschleunigt, die Rümpfe rumoren ein wenig in den von Steuerbord auftreffenden Wellen, das Tempo ist imposant.

„Rück 'mal nach achtern – nee, nich zuviel – und: noch bisschen nach außen: - ? Stopp!“ Helge zu mir. Noch einmal korrigiert er meine Position.



Dann trimmt er das Groß, holt die Schot, öffnet - die Curryklemme am Block klickt - fiert, holt nochmal kurz dicht - und dann: - ist plötzlich Ruhe im Schiff, kaum ein Ton kommt vom Schlagen der Wellen an die Rümpfe. - - ? Genau jetzt ist „ES“ passiert: Zum ersten Mal spüre ich es, diese Beschleunigung, wenn man denkt, man sei ja bereits schnell. Jetzt ist nicht einmal Fliegen mehr schöner...

Und dann sehe ich es auch: nur noch die Extensionen der Rümpfe, die Schwerter und Ruderblätter mit den Flügelprofilen befinden sich im Wasser, die Rümpfe selbst komplett darüber - der Auftrieb resultiert nur noch aus der rasanten Bewegung durchs Wasser. Und damit wir die möglichst beibehalten, ist konzentriertes Trimmen erforderlich, Trimmen der Segel, aber vor allem auch des Gewichts.

Und da sind Helges Anweisungen zunächst erforderlich und hilfreich, mit der Zeit lerne ich aber auch, die Bewegungen des Bootes selbst einzuschätzen, kann bereits selbst auf Veränderungen reagieren, variiere

meine Sitzposition nach außen, innen, nach achtern, nach vorn. Nicht immer gelingt das Alles. Dann wird der Flug über die Wellen beendet, mit einem Klatschen - gleichsam protestierend - setzen die Rümpfe wieder ein in ihr Element. Weiter geht die Fahrt zunächst auf konventionelle Weise. Und auch jetzt - das muss man sicherlich angesichts des Bootstyps nicht hervorheben - nicht ohne Dynamik, die auch bereits Spaß macht.

Gegen den leichten Nordostwind kreuzen wir hinaus in die Lübecker Bucht, zwischendurch immer wieder einmal das Kraut abschüttelnd, das uns am Abheben hindert. Immer wieder gelingt es, dass sich das Boot auf die Foils aus dem Wasser hebt. Was mich dabei am meisten erstaunt, ist die Leichtigkeit und Sanftheit, mit der das Boot die zusätzliche Performance realisiert: das Foilen erscheint schlicht als der "logische Weg". Ich vermute allerdings, dass sich diese Eindrücke unter härteren Windbedingungen wohl relativieren würden. Und sicher bin ich mir, dass es die jederzeit spürbare souveräne Gelassenheit Helge Sachs ist, seine Erfahrung, seine Professionalität, die mir das

Foilen so leicht und locker erscheinen lassen. Dass man dennoch bei der Sache, gut auf die Bewegungen und Erfordernisse des Bootes achten, rasch und zielgerichtet agieren und reagieren muss, habe ich während dieses kurzen Törns von Helge gelernt. Für den Anfang, meinen Anfang, waren es bestimmt die richtigen Bedingungen. Mir blieb Zeit, mich an die neue Situation zu gewöhnen, und sie auch mit der Zeit zu genießen.

Mit einem kurzen raumen Kurs, bei dem wir den Gennaker setzen, kehren wir zurück zum Stützpunkt. In der Nähe des Strandes legt Helge das Boot in den Wind. Ich gehe von Bord, wie bereits am Start lasse ich mich in das frühsummerlich frisch temperierte Ostseewasser gleiten und halte das Boot fest. Später ist es meine Aufgabe, den Slipwagen zu holen und im Wasser unter die Rümpfe zu schieben. Danach ziehen Helge und ich den Nacra gemeinsam auf den Strand.

Nicht der Tauchtank in Neustadt - vielmehr Foilen mit dem Weltmeister! Danke, Helge! Und Danke an meine Frau für dieses aufregende Geschenk.

Die Philippinen - das Land der Gegensätze, die unbekannte Schöne - ein Geheimtipp?

Text und Fotos: Wolfgang Koch

Teil 2

Neben diversen Möglichkeiten, sich die Philippinen mit Flugzeug, klimatisierten Überlandbussen, Jeepneys, Tricycles und Motorrädern oder Mietwagen zu erschließen, gibt es die von uns als Seglern bevorzugte Möglichkeit, mit dem Boot zu reisen.

Allerdings hat sich bislang in den Philippinen kein Charterunternehmen etabliert, das Bareboat Charter für Selbstfahrer anbieten würde. An der schwierigen Navigation kann es nicht liegen. Gezeitenreviere mit starken Strömungen und Riffen finden sich auch an anderen Orten der Welt, die bereits gut erschlossen sind. Selbst anspruchsvolle Ecken wie die Kapverden bieten mittlerweile Charter an. Das größere Problem hier dürften, neben der überwiegend fehlenden Infrastruktur für die Sportschiffahrt, die lähmende Korruption und hohe Zölle sein. Auch gibt es nur vereinzelt Marinas, wie man sie in Europa

kennt. Die größten sind Subic, nördlich von Manila, der Yachtclub in Manila selbst und Ocean View auf Samal Island, neben einigen unbedeutenden kleineren Häfen oder Bojenfeldern wie in Puerto Galera und Carmen. Aber wir werden sehen, was die Zukunft bringt.

An dieser Stelle möchte ich mit Wolfgang Hausner und seiner „TABOO III“ sowie Ewald Pöchträger mit seinem australischen Alu-Kat „ENJOI“ alternativ 2 Anbieter von Mitsegeltörns vorstellen, die ich persönlich kenne und deshalb uneingeschränkt empfehlen kann.

Vor drei Jahren habe ich schon mal einen Test und Fahrtenbericht über die „ENJOI“ verfasst, den 47 Fuß langen Hochseekatamaran aus Aluminium, mit dem Ewald Poehtraeger seit 10 Jahren in den Philippinen segelt und dort seit etwa 7 Jahren Mitsegeltörns anbietet. Dieser Artikel ist in Yachting Blue

erschienen. Multihull Deutschland hat bereits einen weiteren Törnbericht über die „ENJOI“ veröffentlicht.

Dass es sich bei deren Booten um Katamarane handelt, versteht sich bei dem Hintergrund des Autors von selbst. Segler von Kindesbeinen an, schon in jungen Jahren mit der Familie nicht nur binnen sondern auch auf dem Mittelmeer unterwegs, ab 1981 tätig in der Segelausbildung, seit 1986 auf Hochseekatamaranen, ab 1994 beschäftigt mit Charter, Mitsegeln, und unzähligen Skippertrainings auf Mehrhullbooten, von 2000 bis 2013 Vorsitzender von Multihull Deutschland e.V. und Verfasser vieler Editorials und diverser Artikel über Segeln auf Multihulls. Dies, um meinen Hintergrund etwas zu beleuchten.

Wie zuvor bereits erwähnt, ist Cebu eine der großen Inseln der Visayas und mit der Hauptstadt Cebu City,



*Links oben:
Bucht von Carmen, Insel Cebu*

*Rechts oben:
Trockenplatz/-dock von
"Mumby Catamarans"*

*Mitte:
Ocean View Marina,
Samal Island, Davao*

*Darunter:
Taboo III von Wolfgang Hausner
in der Bucht von Carmen*



zweitgrößte Stadt der Philippinen, die dominierende Metropole der zentralen Philippinen. Vom internationalen Flughafen in Cebu City fährt man etwa 1,5 Stunden nach Carmen bei Danao. Dort in einer sehr geschützten Bucht liegen einige Yachten als Dauerlieger an Bojen oder vor Anker. Nicht zuletzt, da Tim Mumby hier viele Jahre seine Cyber Katamaran Reihe in Aluminium gebaut hat, überwiegt der Anteil der Hochseekatamarane. Carmen ist ein idealer Ausgangspunkt für Törns in den zentralen Philippinen, aber auch bis Palawan oder in den Norden.

An Heiligabend 2016 treffe ich hier die Segellegende Wolfgang Hausner und habe Gelegenheit zu einem Gespräch. Bekannt durch seine Bücher *Taboo – Eines Mannes Freiheit*, *Taboo III – Segeln und Abenteuer* sowie *Atolle und Taifune* trug er dazu bei, das Multihull-Virus in Hunderte von Lesern zu verpflanzen.



Wer mit Wolfgang Hausner segeln möchte, kann ihn über seine Website erreichen. Die Adresse lautet: www.wolfgang-hausner.com.

Wer Lust auf einen Törn mit Ewald Pochträger und seiner philippinischen Frau Johna an Bord der „EN-JOI“ bekommen hat, wendet sich

einfach direkt an sie. Auf www.enjoi-sailing.com oder auch auf Facebook als Ewald Pochträger findet man alle Informationen. Es gibt eine Vielzahl an unterschiedlichen Routen innerhalb der sicheren Visayas, auch für Taucher.

Gespräch des Autors mit Wolfgang Hausner.



WK: Hallo Wolfgang, schön, dass wir uns endlich persönlich treffen. Nach so vielen Jahren Email Kontakt und vor 3 Jahren einem kurzen Zuwinken von Kat zu Kat haben wir es jetzt geschafft, uns gegenüberzusitzen. Ich freue mich sehr, Taboo III besuchen zu können. Wer Deine Bücher gelesen hat, kennt ja bereits einen Großteil Deiner Lebensgeschichte.

WH: Willkommen an Bord.

WK: Wie lange lebst Du jetzt bereits vorwiegend in den Philippinen ?

WH: Ich bin jetzt 76 Jahre alt, Taboo III habe ich vor etwa 38 Jahren gebaut und nach der Weltumsegelung damit und diversen anderen Langfahrten bin ich nun seit etwa 15 Jahren überwiegend in den Philippinen.

WK: Was macht für Dich die Philippinen so reizvoll ?

WH: Südostasien ist ein ausgezeichnetes Segelrevier inklusive der Philippinen selbst. Von dort aus habe ich Fahrten nach Papua Neu Guinea, Mikronesien, Borneo und Thailand unternommen. Auch kann man praktisch unbegrenzt hier im Land bleiben (bis zu 3 Jahre, indem man sein Touristenvisum zweimo-

natlich oder sechsmonatlich verlängert oder unbegrenzt mit speziellen Visa für Rentner und Pensionierte, Anmerkung des Autors) und wenn man sich normal benimmt, hat man absolut keine Probleme und wird in Ruhe gelassen. Die Leute sind durchwegs freundlich und immer gut drauf, das im Gegensatz zu vielen anderen Plätzen, wie z.B. der Karibik.

WK: Wie schätzt Du die aktuelle Sicherheitslage in den Philippinen ein ? Ist es gefährlich, hier zu segeln und zu reisen bzw. wo ist es sicher ?

WH: Alle Überfälle und Entführungen sind ausschließlich im Süden von Mindanao, im Süden von Palawan oder in der Nähe der Sulu Inseln erfolgt. Die Abu Sanyaf Terroristen haben ihren Stammpplatz auf der Insel Jolo, zu der sie auch die Geiseln verschleppen, um danach Lösegeld zu fordern. Gerade der letzte Vorfall, bei der die deutsche Yacht Rockall in den Sulu Inseln überfallen wurde, ist fast unverständlich. Jeder weiß, dass die Sulu Inseln das gefährlichste Gebiet der Philippinen sind, also warum gerade dorthin segeln und das Schicksal herausfordern ? Ich bin unzählige Male über die Sulu See nach Borneo und wieder zurück gesegelt und habe kein Problem damit.

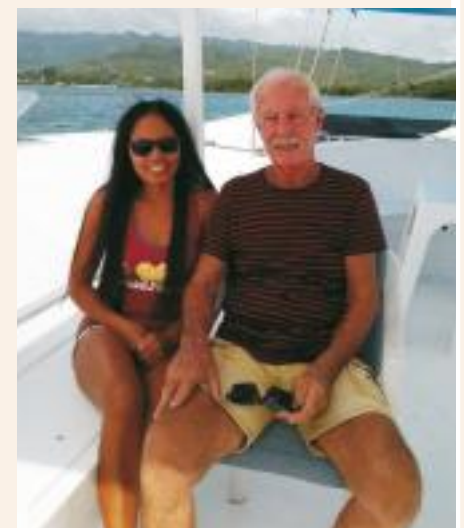
Aber dann ankere ich auch nicht tagelang in der selben Bucht und ziehe Aufmerksamkeit auf mich. Warum ist noch nie ein Überfall in meinem Fahrtengebiet passiert? Ganz einfach, es ist zu weit weg von Jolo. Die Terroristen müssen ja nach dem Anschlag schleunigst zurück auf ihre Insel und die Reichweite mit ihren Auslegerbooten ist begrenzt. Je länger sie unterwegs sind, desto eher besteht die Gefahr einem Küstenwachschiff in die Quere zu kommen. Cebu und das Gebiet östlich und nördlich davon eignet sich also nicht für diese Tätigkeiten. Dies gilt auch für die übrigen Visayas und die nördlichen Inseln der Philippinen.

Würde man in Österreich Wien nicht besuchen, weil in Tirol eine Lawine abging? Das ist absurd, und es wäre ebenfalls absurd, die Philippinen nicht zu besuchen und sich um unvergessliche Eindrücke zu bringen.

WK: Du bietest also Deine Mitsegeltörns zumeist in den mittleren Inseln der Philippinen an. Wie erreicht man Dich und wo gibt es weitere Informationen ?

WH: Am einfachsten erreicht man mich über meine Website. Dort gibt es weitere Informationen und ein Kontaktformular.

WK: Vielen Dank für dieses Gespräch.



Die Philippinen - kulinarisch

Zum Abschluss dieses Streifzugs durch die Philippinen, hier meine fünf Lieblings-Rezepte aus der Filipino Küche, alle für etwa vier Personen. Viel Spaß beim Kochen und guten Appetit!

Kinilaw (roher Fisch, scharf mariniert) als Vorspeise oder an heißen Tagen auch als Hauptgang

Zutaten:

500 Gramm frisches Thunfischfilet oder ein anderer frischer Seefisch gewürfelt

0,2l Weinessig, um den Fisch einzulegen

0,1l heller Essig für die Marinade

1 große Zwiebel grob gewürfelt

2 Knollen Ingwer, in feine Sticks geschnitten oder gehobelt

4 Esslöffel Saft der Calamansi oder alternativ Limette oder Zitrone

eine halbe Salatgurke und 1 kleiner Rettich, jeweils geviertelt und dann in Scheiben geschnitten

Salz und frisch gemahlener schwarzer Pfeffer nach Geschmack

Chilischoten klein gehackt, müssen nicht zwangsläufig sofort hinzu gegeben werden, sondern kann auch individuell, je nach gewünschtem Schärfegrad, beim Servieren gereicht werden

Zubereitung:

Alle Zutaten vorbereiten. Dann den Fisch in Weinessig einlegen und gut aber sanft durchrühren. Danach etwa 3 Minuten ziehen lassen. In ein Haarsieb geben, den Essig ablaufen lassen und die Fischwürfel leicht ausdrücken. Diese Prozedur wird den Fischgeruch eliminiert.

Danach alle Zutaten in eine Schüssel geben und vorsichtig gut durchrühren, ohne die Fischstücke zu zerkleinern.

Dann die Schüssel abdecken und für etwa 30 Minuten in den Kühlschrank stellen. In keinem Fall zu lange kühlen, maximal 2 Stunden, sonst wird der Fisch zu mürbe. Kalt servieren und genießen. Vielleicht mit einem Weißwein aus Baden.

Chicken Adobo (Huhn in spezieller Sojasauce) - Hauptgang

Zutaten:

1 ganzes Huhn oder eine Poularde

0,1l Soja Sauce

1 ganze Knolle Knoblauch, die Zehen geschält und gehackt

1 Knolle Ingwer gehobelt

1 Zwiebel in dünnen Halbringen

1 Teelöffel schwarze Pfefferkörner

2 Lorbeerblätter

1 Esslöffel Salatöl

0,1l Balsamico

1 Kartoffel, gewürfelt

1 Karotte, gewürfelt

Reis

Zubereitung:

Das Huhn portionieren.

Zunächst Knoblauch, Zwiebel und Ingwer im Öl leicht, glasig anschwanken.

Dann das Huhn dazugeben und leicht anbräunen.

Mit Sojasauce und Balsamico ablöschen und mit Salz und schwarzem Pfeffer abschmecken.

Die Pfanne mit einem Deckel abdecken und bei schwacher Hitze etwa 20 Minuten ziehen lassen, danach die Kartoffel- und Karottenwürfel zugeben und gar kochen.

Zwischenzeitlich den Reis fertig machen. Mein persönlicher Tipp dazu, 1 Teil Reis, 2 Teile Wasser in einen Topf mit etwas Salz, einmal aufkochen und dann von der Hitze nehmen und geschlossen halten. Der Reis zieht sich ganz alleine gar. (Wusste schon die Großmutter mit ihrer Kochkiste.)

Bihon Guisado (Reisnudeln mit Gemüse und Rindfleisch oder Meeresfrüchten) - Haupt- oder Zwischengang

Zutaten:

1l Hühnerbrühe 0,1l Soja Sauce

500 Gramm Reisnudeln

250 Gramm große Shrimps oder Hühnerfleisch (z.B. Brust) oder Schweinefleisch mit Fettrand gewürfelt oder auch alles zusammen, je nach Lust und Laune

1 Zwiebel gewürfelt

4 bis 5 Knoblauchzehen klein gehackt

2 Karotten gewürfelt

2 kleine Staudensellerie gewürfelt

1 kleines Weißkraut in schmale Streifen geschnitten

2 Frühlingzwiebeln gewürfelt

Salz und schwarzen Pfeffer nach Geschmack

Calamansi oder Limetten, hilfsweise Zitronen, in Vierteln zum Nachwürzen

Zubereitung:

Shrimps, Huhn oder Schwein kurz scharf anbraten.

Dann Zwiebeln und Knoblauch zugeben.

Mit der Brühe ablöschen und auch die Soja Sauce zugeben.

Kurz aufkochen, dann die Nudeln dazu.

Nach etwa 2 Minuten das restliche Gemüse zugeben und nicht zu weich garen.

Heiß servieren und die Calamansi oder Limetten, hilfsweise Zitronen, in Vierteln zum nachwürzen reichen.

Pork oder Shrimp Sinigang (saure Suppe mit Gemüse und Schwein oder Shrimps) in den Philippinen ein Hauptgang mit Reis, kann aber auch als Vorspeise serviert werden

Zutaten:

600 Gramm Schweinebauch oder Shrimps

1 große Tomate geviertelt

1 große Zwiebel, geschält und grob geteilt

Ingwer

Zubereitung:

Schwein oder Shrimps scharf anbraten,

mit 0,5l Wasser ablöschen,

zuerst Taro, Zwiebeln und Ingwer zugeben,

nachdem der Sud aufgekocht und das Taro weich gekocht ist, alles

Mit Highspeed in den Sommer – Deutsche Meisterschaften und EM-Qualifikation

Mit frischen Winden und vielen Eiskristallen in den Segeln ging meine erste Saison im März auf dem Strand von St. Peter-Ording los. Ein erstes herantasten an die extremen Geschwindigkeiten. Bloß keine hohe Prielkante erwischen oder im Wasserloch stecken bleiben. Bloß keinem in die Kiste fahren. Da stand einiges auf meiner Agenda, bevor es an die Startlinie ging... Am Ende war ich dann heilfroh, als ich unversehrt ins Ziel kam.

Nach 17 Jahren ist mein Segelwagen auch nicht mehr der neuste. Viele der Segelfreunde hatten über die Jahre technisch aufgerüstet und waren meilenweit voraus. Doch ich war ohnehin mehr mit mir selbst und dem Strand beschäftigt. Erst mal wieder Strandsegeln lernen. Eng im Cockpit liegend, Sand und Salzwasser in den Augen, zeitweise ohne Durchblick.... doch irgendwie angekommen mit einem be rauschenden und überglücklichen Gefühl.

Bei leichten Winden konnte ich durchaus schon ein paar gute Plätze einfahren. Doch bei viel Wind war ich chancenlos. Natürlich gab es auch mal Bruch in einem Wasserloch und einen



„soften“ Crash, der einen aus der Bahn warf. Doch die Freude an diesen spektakulären Rennen wirkt.

Am Ende hat es für mich auch gereicht, um die EM-Quali zu schaffen und einen 6. Platz bei den Deutschen Meisterschaften einzufahren. So gesehen läuft es immer besser. Alles braucht seine Zeit. Es ist ein extremer Sport, da muss man sich ans Limit ran tasten.

Jetzt geht es Ende Juli mit einem Rennen in Dänemark (Insel Römö) weiter und dann stehen die Europameisterschaften auf dem Programm in Hoy

Lake (24. - 29.09. Liverpool/UK).

In 10 Tagen geht es auch mal wieder auf das Wasser. Diesmal mit einem großen SL33 Katamaran beim Blauen Band des Balaton Sees (Kekszalag) in Ungarn. Eines der härtesten und längsten Binnensee-Rennen der Welt. Mal sehen was da geht mit einem überpowererten und innovativen Segelschiff.

Wir wünschen Euch einen schönen und sonnigen Sommer 2017,

Euer TeamGaebler,
Roland& Nahid

2 Esslöffel Fisch Sauce
2 Chilies
1 Stück Taro in Scheiben
1 mittlerer Rettich, geschält und in Scheiben
250 Gramm grüne Bohnen, geputzt und die Enden entfernt
1 Aubergine, gewaschen, das Grün, dann halbiert oder geviertelt, danach in Stücke gehackt
5 Okra, geputzt
15 große Tamarinden Stücke oder Tamarindenpulver
Salz und Pfeffer nach Geschmack
1 Chinakohl, geputzt und grob zerkleinert

andere Gemüse und die Tamarinde zugeben, weiter köchelnd ziehen lassen, bis das Gemüse gar aber nicht zu weich ist, mit Pfeffer und Salz abschmecken.
Durch die Tamarinde hat das Gericht einen säuerlichen Geschmack.
Heiß servieren.

Spicy Beef Caldereta (scharfes Rindergulasch mit Gemüse in Tomatensoße) - Hauptgang

Zutaten:
600 Gramm Rindfleisch, gewürfelt3 Knoblauchzehen, klein gehackt1 Zwiebel, fein gehackt2 Tassen Rinderbrühe1 rote und 1 grüne Paprika in Streifen1 Tasse Tomatensauce oder geschälte Tomatenetwas Leberpastete oder gehackte Rinderleber (kann man auch weglassen, wenn man keine Leber mag)1 Teelöffel gehackte Chilies oder Cayennepfeffer3 Lorbeerblätter2 rohe Kartoffeln, gewürfelt2 Karotten, gewürfeltÖl zum anbraten, Pflanzen- oder Olivenöl1 Handvoll grüne OlivenSalz und Pfeffer nach GeschmackReis

Zubereitung:
Das Fleisch in einer Deckelpfanne oder Kasserolle scharf anbraten. Knoblauch und Zwiebeln zugeben.
Ggf. die Leber dazu und mit der Brühe ablöschen.
Dann Lorbeerblätter und Chilies zugeben.
Bei geschlossenem Deckel das Fleisch gar kochen, etwa 30 Minuten. Dann die Kartoffeln und Karotten zugeben und nach weiteren 5 Minuten das restliche Gemüse und die Oliven. Sobald das Gemüse gar ist, mit Salz und Pfeffer abschmecken.
Heiß servieren, z.B. mit Reis.

Unbedingt einmal

*Text: Dieter Dey
Fotos: Dieter Dey, Hans Schnieder,
Regina Dey-Kukulenz*

El Hierro ist die westlichste der kanarischen Inseln. Durch ihren südwestlichen Leuchtturm „Faro de Orchilla“ verlief - seit Ptolemäus - bis zum Jahr 1884 der Nullmeridian des Koordinatensystems unserer Erde. Die Insel war bis zur Entdeckung Amerikas 1492 das westliche Ende der bekannten Welt. Die Insel ist bis jetzt von Bauexzessen verschont geblieben und bietet Beschaulichkeit und eine wunderbare Natur.

Wir, das sind Regina, Hans und Dieter, haben uns einen Törn von Lanzarote über die meisten kanarischen Inseln bis El Hierro und möglichst auch zurück vorgenommen. Wenige Tage vor der Abreise entdeckt Dieter noch eine neue Ausgabe des Törnführers „Atlantic Islands (sixth edition)“, von Hammick und Keatinge mit aktualisierten Informationen. Dieser wurde noch mit ‚Gewalt‘ besorgt, denn die Marinas auf den Kanaren entwickeln sich immer noch. Als Planungskarten dienten uns die Admiralty Charts 1861 und 1862 im Maßstab 1:350 000. Die Details lieferte ein Raymarine Plotter C80 mit ei-



nach *El Hierro*

nem Navionics Chip „Iberia-Germany“ 9XL-46XG.

Am Dienstag, den 4.10.2016 fliegen wir mit Germania direkt nach Lanzarote, mieten ein Auto und übernehmen in der Marina Rubicon den uns bereits vertrauten Katamaran „MiDi Cat“, eine Lagoon 410. Die Marina ist ovalförmig gebaut und an einer Seite haben sich viele Lokale mit unterschiedlichen Küchen etabliert. Nach unserem Einrichten auf dem Schiff und der Anmeldung im Marina Büro, lassen wir den Tag mit einem gemütlichen Abendessen im Restaurant ausklingen.

Die kanarischen Inseln liegen ja grob gesehen in Ost-West-Richtung und der Wind weht häufig aus Nord bis Ost. Wir befinden uns an der Südspitze von Lanzarote und können Fuerteventura im Süden sehen. Der erste Schlag ist also bequem zum Eingewöhnen. Wir beschließen, den Törn in Tagesetappen aufzuteilen, um jede Nacht schlafen zu können. Es sollte

nicht zu anstrengend werden. Die Einkaufsliste wird präpariert und die Bordkasse eingerichtet. Dann fahren wir zum Einkaufen in den Hiperdino von Playa Blanca.

Unsere Wettervorhersage bekommen wir über das Programm von „Wetterwelt“. Die Marina bietet einen kostenlosen Internetzugang, aber wir haben uns angewöhnt, das Wetter mit dem Handy als Modem auf den PC zu holen. Das kostet nur wenige Einheiten und der Handyempfang ist in der Nähe aller Inseln bis auf 10 nm hervorragend. Die Vorhersage gilt für die nächsten 5 Tage und ist für den nächsten Tag auch lokal erstaunlich gut. Für morgen, Donnerstag, den 6. Oktober, ist für die Küste von Fuerteventura Nordost 4 bis 8 kn vorhergesagt, das passt uns gut für den Anfang.

Um 11 Uhr geht es los. Der Wind ist zunächst noch etwas gering, kommt aber dann aus 110° und wir können mit einem Kartenkurs von 180° und 5 kn Fahrt genüßlich an der Küste von

Fuerteventura entlang segeln. Vorbei an der Insel Lobos, dem Hafen Rosario und der kleinen Marina Puerto del Castillo mit dem vorgelagerten Riff. Der Wind dreht auf Nord und wir können nach 35 nm in der Bucht Playa de Pozo Negro um 17:30 Uhr gut ankern.

Ein anderer Katamaran ist schon vor uns angekommen. Wir genießen das „Ankerbier“ und gehen eine Runde schwimmen. Das Bad wird auch zu einem Blick auf den eingegrabenen Anker benutzt. Die weiträumige Bucht geht in ein flaches und baumloses Tal über. Am Ufer gibt es zwei kleine Lokale, eine Pension und einige ausgebaute Fischerhäuser. Weiter im Landesinneren befindet sich ein museales Guanchendorf, aber da kommen wir zu Fuß nicht mehr hin.

Am nächsten Tag können wir bei Nordost 6-8 kn anderthalb Stunden segeln, dann knickt der Kurs ab auf 250°, wir folgen der Küste und der Wind kommt plötzlich mit 5 kn aus



großes Bild/ Artikelanfang:
Puerto de la Restringa, El Hierro
 oben: *Marina Rubicon Lanzarote*
 mitte v. l.: *Admiralty Map Canary Islands;*
Playa de Pozo Negro, Fuerteventura
 unten: *Delfine zwischen den Rümpfen; Delfin in seinem Element*

Süd. Da müssen die Maschinen helfen. Um 15:30 kommt der Wind mit 8-10 kn aus NW, später N. Wir segeln an Las Payitas, am Hafen Gran Tarajal und einer Reihe von Buchten mit kleinen Siedlungen vorbei.

Eine Stunde später verläßt uns der Wind wieder, dafür werden wir von einem großen Delphinschwarm besucht. Die Wasseroberfläche ist spiegelglatt und so gelangen wunderschöne Delphinaufnahmen. Unsere Bewunderung für die eleganten Schwimmer, die uns ca. 20 Minuten begleiten, ist grenzenlos. Sie lieben es, zwischen den Rümpfen zu schwimmen. Es ist immer wieder beeindruckend, welches Hochgefühl diese Tiere auslösen. Wir können uns gar nicht satt sehen.

Wir kommen an dem großen Surf- und Kite-Gebiet Sotavento mit seinen hellen Dünenbergen, dem Windpark und der spektakulären Lagune vorbei. Das Touristengebiet Jandia geht über in den Ort Morro Jable mit Leuchtturm, Fährhafen und Marina. Wir gehen auf Westkurs und haben wieder Wind mit 10 kn aus nördlicher Richtung, den wir noch ein wenig nutzen. Die Windvorhersage für die Nacht lautet: Nordnordwest bis Nordnordost mit 6 bis 16 kn bei einer Dünungsrichtung aus Nordwest. Wir glauben, in der Bucht am Ende der Insel beim Leuchtturm Jandia vor dem kleinen Ort Puertito de la Luz ruhig ankern zu können.

Der Anker fällt nach 42 nm um 19:00 Uhr. Die Bucht liegt im Windbe-

schleunigungsgebiet, d.h. der Wind kann in Böen auch mal 10 -15 kn mehr betragen. Das Ufer ist flach und bietet wenig Schutz. Wir sind auf eine





unruhige Nacht eingestellt, aber die Position ist für die geplante Überfahrt nach Puerto de Mogan auf Gran Canaria natürlich optimal. Ein Freund hatte erlebt, dass die Wellen nachts um das Kap herumkamen und er flüchten mußte.

Zum Schwimmen und Ankerkontrollieren schließt Dieter den Borddurchlaß des Toilettentanks. Am nächsten Morgen geht das Ventil etwas schwer auf. Später stellen wir fest, daß der Mitnehmer für die Kugel des Ventils gebrochen ist, was für den Rest der

Reise ein ständiges Ärgernis mit dem Toilettentank erzeugte. Gut, daß wir zwei Toiletten an Bord haben.

Wir starten am 8.10. um 6:00 Uhr mit der aufgehenden Sonne. Wir konnten ausreichend schlafen, die Wettervorhersage stimmte. Bei Wind aus Nordnordost und 5-15 kn haben wir mit Kartenkurs 250° eine wunderbare Rauschfahrt mit 5-8 kn zum Puerto de Mogan. Noch auf dem Schiff erhalten wir die Nachricht, daß wir einen Platz bekommen können. Um 17:30 Uhr sind wir fest.

Die Marina ist in einen Fischereihafen eingebaut. Sie ist sehr voll. Wir haben Glück, daß sie sehr windgeschützt liegt, denn wir mussten unser Schiff, an beiden Seiten per Hand abstoßend, in eine Lücke drücken. Die Marina ist sehr geschmackvoll angelegt, mit sehr vielen Blumen, kleinen Gassen, mietbaren Reihenhäusern und integrierten Restaurants und Geschäften. Ein touristisches Zentrum der besseren Art.

Die Registrierungsprozedur gestaltet sich sehr zäh. Es wird spät, morgen ist





Sonntag und so beschließen wir, zwei Nächte zu buchen und gehen in das malerisch gelegene Restaurant der Fischereigenossenschaft Fisch essen. Regina freut sich schon auf eine für den nächsten Tag geplante Fahrt mit dem Tauchboot. Hans und Dieter sind schon mal in Teneriffa mit einem solchen Boot gefahren und haben ihr davon vorgeschwärmt.

Nach einer morgendlichen schönen Dusche beschaffen wir uns Karten für das Tauchboot und erkunden die Marina und ihre Umgebung. Ein paar Einkäufe werden auch gleich erledigt. Die Fahrt mit dem Tauchboot wird zu einem Erlebnis, denn das Wasser ist ganz klar und die Sonne steht noch hoch am Himmel. Es wird ein unter Wasser liegendes Wrack umfahren und wir können sehr viele verschiedene große Fischschwärme beobachten.

Am Montag, den 10.10. heißt unser Ziel auf Teneriffa „Playa de la Tejitas“. Die Vorhersage sagt Wind mit 9 bis 19 kn aus Nordost voraus. Unser Kartenkurs wird 290° sein. Wir starten um 11 Uhr. In der Landabdeckung von Gran Canaria müssen wir die Maschinen zu Hilfe nehmen, aber ab 13:30 haben wir Nordost mit 13-14 kn. Mit Fock und einem Reff im Groß nähern wir uns mit 7,5 kn dem Ankerplatz, der vom dem sehr markanten Montaña Roja geschützt wird, direkt neben dem internationalen Flughafen der Insel. Nach 40 nm fällt der Anker um 17 Uhr. Zwei andere Schiffe haben sich auch diese Bucht ausgesucht.

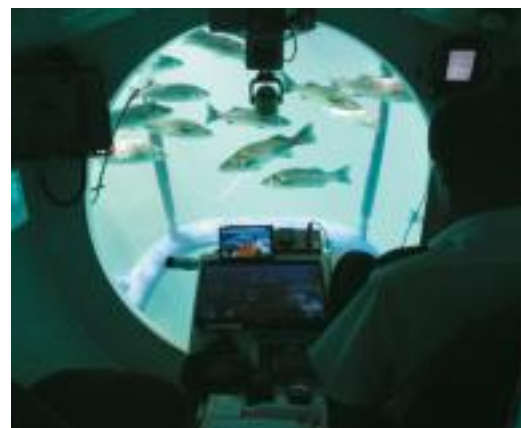
Die Bucht Playa de la Tejitas ist bei nördlichen Winden ein herrlicher Ankerplatz und wird auch von FKK Anhängern genutzt. Der rege Flugverkehr ist nicht zu übersehen, aber vom Lärm haben wir nicht viel mit-



oben: Punta Jandia/ Fuerteventura; Puertito de la Luz/Fuerteventura
darunter: Puerto de Mogan ist sehr voll
Gr. Bild: Fischereibereich von Puerto de Mogan/Gran Canaria
darunter: Das Tauchboot hat ein High Tec Cockpit, Playa de la Tejitas am Flughafen Teneriffa Süd
rechts: Das ist Speed; Punta Montaña Roja/Teneriffa

bekommen. Hinter dem Flughafen ist der Teide zu sehen (3700 m hoch), aber auf Grund der Perspektive und der klaren Luft, wirkt er, faszinierender Weise, wie ein kleiner Hügel. Von unserem Platz aus können wir den Fischerort Abrigos, die Marina San Miguel und das Ende von Teneriffa sehen.

11.10.: Unser nächstes Ziel ist La Gomera. Wetterwelt sagt für die erste Tageshälfte 19 kn Wind (in Böen 25 kn) aus Nordost voraus. Wir befinden uns in einem der Windbeschleunigungsgebiete. Freundlicherweise soll die Dünung aus Ost kommen. Unser Kurs wird West sein. Nachmittags, im Schatten des Teide soll der Wind nur 1 kn betragen. Nach dem Start mit den Maschinen aus der geschützten Ankerbucht segeln wir anderthalb Stunden nur unter Fock mit einem Reff. Unsere Fahrt beträgt 6 kn. Um 12:30 Uhr ist der starke Wind, wie vorhergesagt, weg. Wir fahren nun bei einem Wind von 2 kn 5 Stunden mit Maschinenkraft an San Sebastian vor-



bei in die von steilen Felsen umgebene Bucht Playa de Chinguarime, östlich des Hafens von Santiago.

Die Bucht gefällt uns sehr. In den Felswänden befinden sich mehrere Höhlen, die von Aussteiger-Touristen bewohnt werden. Wir können Schwimmen und bei einem Bier und reichhaltigem Abendbrot dem Untergang der Sonne zusehen. Leuchtendes Plankton verwandelt unsere Schiffsumgebung in eine Glitzerwelt.

Der nächste Tag ist ein offizieller Feiertag (Tag des Spaniers). Wir könnten



malerischen Gebäuden vorbei. Leider nicht mehr bewohnt. Womit soll man hier auch seinen Lebensunterhalt verdienen? Das Nachbargrundstück bewohnt, sehr zünftig, ein Künstler, der eventuell schon etwas Geld mitgebracht hat.

Wir gehen weiter und sehen eine große Tafel mit der Landkarte von Gomera, eingezeichneten nummerierten Wanderwegen, mit Etappenorten, Entfernungen und Höhenprofilen. Wanderer werden also gut informiert. Wir kommen an ein tropisch bewachsenes Clubgelände mit Liegen, Swimmingpool und verglastem Restaurant



Brot, Milch und Obst gebrauchen und so fahren wir um die Ecke in den Hafen Santiago. Wir machen am Kai fest und werden von einem im Rentenalter befindlichen Security-Soldaten empfangen. Der Hafenmeister kommt erst morgen. Der Tidenhub beträgt ca. 2 m und so müssen unsere Festmacher ausreichend lang sein. Wasser und Strom gibt es für uns nicht. Der freundliche Security-Mensch schließt uns eine urige, in einen Felsen eingebaute Toilette auf und überreicht uns einen Zettel mit der Information über die am nächsten

Tag zu erwartende Gebühr von 41 Euro. Er macht uns aber auch klar, dass unser Platz um 9 Uhr gebraucht wird.

Wir finden im Ort einen etwas dunklen Supermarkt im Souterrain eines Mietshauses und können trotz bescheidenem Angebot für Umsatz sorgen. Am Nachmittag geht Regina ihrer erholsamen Lieblingsbeschäftigung, dem Stricken, nach und Hans und Dieter gehen auf Entdeckertour. Wir halten uns am Ufer und kommen an einem romantischen Seegrundstück mit altem Baumbestand und

vorbei und sind der Meinung, in dieser Umgebung lässt es sich aushalten. Die Promenade mündet in einen höhlenförmigen Gang, der in eine Steilwand hineinführt. Ein Aufzug fährt zu einem exklusiven Hotel mit Ausblick. Ein Gerücht besagt, dass Frau Merkel hier Urlaub gemacht hat; glaubwürdig wäre das.

Beim Abendbrot sehen wir vom Cockpit aus auf die erleuchtete Stadt, ein sehr schönes Bild. Auf der Kai-mauer des Hafens hat sich eine Gruppe junger Leute zum Angeln



getroffen. Die Frage, warum sie mühsam geangelte Fische wieder ins Wasser werfen, können wir nicht ganz klären.

Heute ist Donnerstag, der 13.10.16. Wir legen früh ab, ein Hafenmeister ist nicht zu sehen. Wir wollten in El Hierro in die neue Marina im Fährhafen La Estaca, aber erhalten per E-Mail die Information, dass der Hafen durch eine von Jimmy Cornell organisierte Flottille nach Barbados voll sei. Wir seien aber in drei Tagen willkommen. Wir sagen zu und wählen als unser erstes Ziel La Restringa. Unsere Anmeldung per E-Mail wird nicht beantwortet. Das Telefon wird nach den ersten englischen Worten wieder aufgelegt. Was ist zu tun? Wir nehmen Kontakt zu einer von Deutschen geführten Tauchschule auf und bitten um einen Tipp. Die Auskunft lautet: Kommt einfach her!

Die Wettervorhersage sagt: Wind aus NNW bis N, 8 bis 14 kn, in Böen bis 19. Nachdem wir aus der Abdeckung der Insel heraus sind, schwankt dann die Windrichtung während des Tages +/- 15° um Nord. Die Wellen kommen aus der gleichen Richtung und der Autopilot kann den Kartenkurs von 241° gut einhalten. Es wird eine wunderbare Fahrt von 8 bis 9 kn mit einem Reff im Groß. Um 15 Uhr gehen wir nach 50 nm längsseits an den



Kai, in die Nähe einer Leiter. Der Security-Mann zeigt uns eine unisex Toilette mit einem Waschbecken für den ganzen Hafen. Einen Liegeplatz an den Schwimmstegen würden wir am nächsten Tag erhalten.

Am Ende der Mole wird für den kommenden Tag eine Fernsehbühne aufgebaut. Wir werden Zeuge eines durchdrehenden Dieselsegenerators mit großer Stichflamme und hohem Funkenflug. Zunächst traut sich kein Mitarbeiter an den Generatorwagen, um den Motor abzuschalten. Alle gehen in Deckung. Wir dürfen erst wieder auf's Schiff, nachdem ein Schalter betätigt werden konnte und die Flammen langsam verebben. Aufregend.

Am nächsten Morgen weist uns der Hafenmeister einen sehr schönen Platz am schwimmenden Verbindungssteg mit Strom und Wasser zu, gibt uns einen Stegsschlüssel und er-

*o. l.: Santiago/Gomera; darunter: Playa de Chinguarime mit Höhlen, Nacht am Kai; Restringa mit verzierter Mole
großes Bild: Hafen, Ort und Badestrand
darunter: Wanderung zur Kolumbusbucht
rechts außen: Ausbruch des Unterwasser-Vulkans*

wartet den Skipper in seinem Büro. Hafen und Marina sind sehr schön angelegt. Die ganze Mole ist verziert mit auf- und abtauchenden Schiffchen. Am Ende der Mole führt ein Himmelstor ins Nichts. Am Fuß der Mole hat die Fischereigenossenschaft ihre Halle. Nicht weit entfernt befindet sich das Bürogebäude des, an der Südküste Hierros gelegenen, Naturschutzgebietes. Das kleine Gebäude des Hafenmeisters liegt malerisch auf einer Anhöhe. Am Wegesrand ist eine Grotte mit Fischen, die Verbindung zum Meer haben muß. Um den Hafen herum führt ein Holzsteg. Häuser mit felsigen Kakteengärten reichen bis an den Hafenrand. Man kommt, dicht an einer Steilwand, an einem überdachten Picknickplatz und an einem kleinen Badestrand mit Dusche vorbei.

Vor einem liegt nun, jetzt gegenüber der Mole, eine Betonplattform mit



ten. Vulkanlandschaft pur. Die Wasserflasche ist ein Muss!

Heute ist Sonnabend, der 15.10.2016. Wir wollen zum Centro de Interpretation Vulcanologico, um mehr über den Ausbruch des Unterwasser-Vulkans im Oktober 2011 zu erfahren, 2,5 nm südwestlich von Restringa. Wir fragen nach einer Busverbindung und warten an der Straßenecke vor der Marina. Als ein Kleinbus hält und Leute aussteigen, fragen wir, ob er uns mitnehmen kann. Als wir nach dem Fahrpreis fragen, erklärt uns der Fahrer in Englisch, dass er Feier-



abend habe, uns aber gerne bis zum Museum mitnehme.

Es geht einige Kilometer in Serpentina die Steilküste hinauf. Wir freuen uns über den Lift. Das Museum ist in zwei kleinen Gebäuden untergebracht, man freut sich über unseren Besuch. Wir können einen Kaffee bekommen und, statt einer einmaligen Eintrittskarte, einen Touristenpass zu 18 Euro für alle Museen der Insel erwerben. Wir zögern zunächst, aber sind im Nachhinein sehr zufrieden mit dem Erwerb, denn die auf der Insel verstreuten staatlichen Centros sind alle sehenswert.

Das Museum zeigt Videos und Bilder des Vulkanausbruchs in 750 m Tiefe und von der Evakuierung des Ortes. Es war zunächst nicht klar, wie dramatisch der Ausbruch werden würde. Die Spitze des Vulkankegel liegt heute 300 m unter der Wasseroberfläche. Das beeindruckendste Bild von damals zeigt auf dem Wasser schwimmende rauchende Steine. Am Abend bringt uns ein Taxi zum Hafen zurück.

Wetterwelt sagt für den nächsten Tag, den 16.10., Wind aus Südwest bis Süd mit 8 bis 10 kn (in Böen 17) voraus. Das passt gut, denn wir können ja nun nach La Estaca kommen.



Bänken und einer Leiter in einen immer Wasser führenden Schwimmereich. Hier ist der verschlossene Eingang zu den Stegen der Marina mit regem Betrieb durch Badende und Gruppen von Tauchern. Eine Uferstraße mit Wohnhäusern, Tauchshops und Gaststätten schließt den Hafenbereich ab. An der Betonplattform des Marina- und Badebereichs führt eine steile Straße in den Ort und das Inselinnere. Hier sind Bänke, auf denen man auf einen Bus warten, sich unterhalten oder auf den Hafen und die Marina schauen kann. Dieser Bereich wirkt wie das Zentrum von Restinga. Ein Auto kann man im Ort nicht mieten, aber ein gut sortierter Supermarkt ist vorhanden. Die Re-

staurants haben Tische auf die Promenade am Hafenrand gestellt: Bei sinkender Sonne können wir Fisch essen und auf die Schiffe schauen.

Am nächsten Morgen unternehmen wir eine Wanderung Richtung Westen zur Kolumbusbucht - eine von steilen roten Felsen gebildete Bucht an der Südwestseite im Windschatten der Insel. Von hier soll Kolumbus zu seiner zweiten Überfahrt mit einer größeren Flotte gestartet sein. Die Küste besteht aus stark zerklüfteter Lava und ist Teil eines Marine Reservats mit berühmtem Tauchgebiet. Wir gehen über Lavafelder mit bizarren erstarrten Formen. Nur wenige Pflanzen finden Halt in kleinen Spal-



Mit Clavichord über den Atlantik

Text und Fotos: Michael Führer

Teil 2

Am 6. März starteten wir (Surya, der wegen seiner Seekrankheit noch am Samstag nach Hause fliegen wollte, blieb doch weiter mit Maya an Bord) von Fogo in Richtung Barbados.

Vom 7. bis zum 16. März wurde der zunächst gute Wind etwas schwächer, und damit gingen auch die Etmale von 140 bis auf 69 sm zurück. Am 9. hatte ich mich nach dem Frühstück, wie meistens, ans Clavichord gesetzt und war dabei, die 6. Klaviersonate von Beethoven zu spielen, als es von oben lautes Gepolter gab: Das Vorstag hatte sich samt Genua unten gelöst und schlug hart gegen die Reling. Wir behielten den Vorwindkurs (mit dem Großsegel) bei, banden die Rollfock zunächst notdürftig an, spannten unser 2. Genuafall und hatten reichlich Arbeit, die gefährlich schlagende Rollgenua zu bergen. Da das Gestänge der Rollvorrichtung gebrochen war, ließ sich das Segel erst ganz herunterziehen, nachdem ich es vom Mast aus in ca. 4 Meter Höhe am Rollgestänge lösen konnte (zwar gesichert, aber dennoch gefährlich und sehr anstrengend bei den Wellen). Nach Lösen der Spannvorrichtung gelang es uns

glücklicherweise, das Vorstag wieder zu befestigen.

Ab dem 17. wurde der Wind langsam wieder stärker. Am 18. fand ich morgens 3 fliegende Fische an Deck, die ich zum Frühstück grillte. Abends holte uns Toccata ein, der Wharram-Katamaran von Max, den wir in Mindelo kennengelernt hatten, und wir tauschten per Tonne ein paar Lebensmittel. Am 20. fiel uns vormittags der Genuabaum vom Mast, 2 Schrauben fehlten. Wir konnten sie ersetzen und wechselten am Nachmittag auf Schmetterlingsbesegelung. Am 21. nutzten wir 4 Stunden den Motor zum Laden während der Brotbackautomat arbeitete. Am 22. nahmen wir das Großsegel weg – Wind und Wellen waren so ungünstig, dass die ausgebaumte Genua oft anfang zu schlagen. Gründonnerstag stellte ich morgens bei der Beobachtung des Autopiloten fest, dass die Steueranlage nicht korrekt arbeitete: Wie meistens machte er kurze Bewegungen abwechselnd in beide Richtungen. Dabei überwog aber eine Richtung, und als ich das 10 Minuten kontrollierte, hatte das Rad 4 Umdrehungen nach links gemacht, die Ruder aber waren nur

wenig aus der Geradeaus-Stellung bewegt worden. Natürlich kontrollierten wir sofort den Druck der Hydraulik, er war aber noch im Toleranzbereich. Ich schaltete dann den Autopilot ab und wechselte auf den Windpilot. Die Ruder hielten die eingestellte Richtung aber doch gut genug, so dass manche Stunden keine Korrektur nötig war.

Der Karfreitag begann mit mehreren kräftigen Regenschauern mit Windänderungen und Böen, das Wetter beruhigte sich erst im Laufe des Tages. Während der Atlantiküberquerung spielte ich täglich auf dem Clavichord, meist Klaviersonaten von Beethoven. Auch konnte ich die Videos des vergangenen Jahres fertig schneiden.

Am Ostersonntag bekamen wir einen Vogel als Passagier und erreichten am Abend nach 21 Tagen und 2102 sm wohlbehalten Barbados. Wir ankerten zunächst in der Carlisle Bay, wo uns Max und Fredrick schon erwarteten. Nach den Feiertagen verlegte ich in Erwartung eines Mechanikers, der dann aber leider erst Freitag kam, ins Zentrum von Bridgetown. Am 1.

April verabschiedeten sich Surya und Maya, die nach Guyana flogen. Am Weißen Sonntag unternahm ich einen Ausflug nach Harrison's Cave, einer Tropfsteinhöhle (teuer, touristisch) und mit dem Fahrrad weiter in der schönen Landschaft des Hochlands zum gepflegten Flower Forest. Auf dem Rückweg verirrte ich mich zwischen Arch Hall und Molyneux in ein wildes Gully (für diese Karstlandschaft typisches natürliches Tal).

Nachdem ich die Auskunft erhielt, dass es für mein Zündungsrelais kein Ersatzteil gab, legte ich am 8. alleine ab nach St. Lucia. Abends riss das Fockfall oben und ich setzte die Genua dann wieder mit dem 2. Fall (ging schwer bei dem Wind, nur mit Winsch). Nach einem schönen Sonnenaufgang legte ich am 9. April morgens nach 22 Std. und 112 sm in Rodney Bay auf St. Lucia an. Kurz darauf liefen etliche Segler nach ihrer vollendeten ARC-Weltumsegelung, mit viele Fähnchen geschmückt und musikalisch passend begleitet von einer Steel Pan, dort ein. Am Sonntag unternahm ich mit einem geliehenen Motorroller eine Inselrundfahrt, zunächst nach Pigeon Island, dann zur Inselhauptstadt Castries, zur Marigot Bay, und weiter durch die beeindruckende Berglandschaft hinunter nach Soufrière. Ich besichtigte den Vulkan mit seinen kochenden Quellen, fuhr die Südküste hinab bis zum Cape Moule a Chique und die Ostküste entlang über den Fischerort Dennery und Castries zurück.

Montag begannen die Reparaturen: Ich brachte 5 Segel zum Segelmacher, ein neues Fockfall wurde im Mast eingezogen, die Rollfock wurde abgebaut und der Beam wurde für Verbesserungen an der Ruderanlage aufgeschnitten. Als am Freitag die Ruderanlage, Fockfall und Rollreffanlage wieder richtig zusammengebaut waren, ließ ich das Boot noch kranen, um den beschädigten und abgeblättern Anstrich zu verbessern. Michi, ein Wiener, den ich schon auf Mindelo kurz getroffen hatte, kam aufs Boot,

oben: Barbados,
mitte: St. Lucia
unten: PetitPiton





V.l. n.r.:

oben: Soufriere, Curacao, Jamaika, Blue Mountains

mitte: Spanish Town, Gatun See, Schleuse

unten: Panama Kanal, Carlos

um mich bis Curacao zu begleiten. Am 2. Sonntag fuhr ich mit dem Motorroller ins nördliche Hochland, und nachmittags ging ich mit einem Fischer aus Soufriere auf den steilen Petit Piton. Beim Abstieg rutschte ich an einer Abseilstelle aus und prellte mir eine Rippe. Montag konnten wir nach Anlieferung des reparierten Beiboots und Erneuerung der Wasserpumpe ausklarieren. Wir ankerten aber noch vor Rodney Bay.

Am 19. segelten wir an der Westküste von St. Lucia entlang nach St. Vincent, am 20. von Kingstown weiter nach Port Elizabeth auf Bequila, am 21. von dort an Mustique, Canouan und Mayreau vorbei zum schönen Union Island, wo wir an einer Boje liegen konnten. Vom 22. bis 25. April segelten wir in 74 Std. mit Rückenwind recht schnell die 428 sm nach Bonaire. Nach Landausflug mit dem Klapprad und Kanonenschüssen zum Koningsdag vom geschmückten Kriegsschiff fuhren wir zunächst nach Klein Bonaire (so flach, dass wir im Boot aus Sitzhöhe darüber hinweg

nach Bonaire blicken konnten) zum Schnorcheln, weiter nach Klein Curacao – eine sehr kleine Insel mit Leuchtturm, Frachter-Schiffswrack und mehreren Hütten zur Bewirtung der Tagestouristen und nach Curacao. Die Pontonbrücke in Willemstad wurde für uns weggezogen, wir bekamen bei Curacao Marine einen guten Stegplatz und gingen zum Einklarieren in das schöne Stadtzentrum.

Am 30. besuchte ich mit dem Klapprad das Landhaus Bloemhof, holte Elli am Flughafen ab, und wir fuhren per Leihwagen zur Bullenbaai und auf einen Aussichtspunkt nahe Willemstad. Am 1. Mai ging es zum Nationalpark Shete Boka mit eindrucksvoller Brandung, zur Watamula am Westpunta, dann vorbei an Alice in Wonderland zum Baden nach Playa Lagun, weiter zum Sundowner nach Porto Marie und schließlich zurück nach Willemstad. Am 2. bestiegen wir den St. Christoffelberg (375m, anspruchsvoll, schöne Aussicht).

Vom 3. bis 8. Mai segelten wir, zu-

nächst sehr schnell (bis zu 7 Knoten) mit Rückenwind, dann nach kurzer Flaute am Abend des 5. hoch am nun aus Nordosten mit bis zu 20 Knoten wehenden Wind, gereift 604 sm nach Jamaika, wo wir im Royal Jamaica Yachtclub gegenüber von Kingston lagen. Nachdem JR uns am 9. die Zündungsanlage mit einem neuen Solenoid verbessert hatte, bekam ich am 10. im Flughafen einen Leihwagen, mit dem wir nach Mavis Bank fuhren (Linksverkehr, viele Schlaglöcher). Von dort stiegen wir in der Nacht, nach einer Stunde im Geländewagen mit Salome und Manuel aus der Schweiz auf den Blue Mountain Peak, den wir zum Sonnenaufgang erreichten (kalt, leider in den Wolken, aber wundervolle mit den Flechten wie im Elfenwald). Beim Abstieg hatten wir dann schöne Ausblicke. Wir fuhren weiter die schlechte Straße an der Ostküste hinauf nach Reach Falls, wo wir nach Sonnenuntergang badeten. In Port Antonio übernachteten wir und machten zusammen einen Stadtrundgang, bevor wir über Crystal Springs und die Berge zurück zum



Boot fahren.

Am 13. mussten wir zunächst wegen der in Curacao vergessenen Clearance zum Zoll, dann ging's nach Spanish Town und weiter nach Alligator Hole River (mit schöner Kanufahrt durchs Schilf) und Milk River Bath, wo das radioaktive Heilwasser meine Rückenschmerzen beseitigte. Nachdem wir eingekauft hatten und nach einem schönen Abschiedsabend (Michi blieb auf Jamaika) startete ich Pfingstsonntag mit Elli nach Panama. Ohne Wind ging's per Motor (dessen Schalter wieder nicht richtig funktionierte) aus dem Hafen, danach blies es so stark, dass wir fast aufs Land ge-

drückt wurden und die nächsten 3 Tage war der Ostwind so stark, dass wir mit gereiften Segeln über 5 Knoten fuhren und die Wellen oft das Deck wuschen. Am 19. konnten wir die Genua wieder ausreiffen und Freitag beschlossen wir, die letzten Stunden den Motor zu benutzen, um noch bei Tageslicht Colon zu erreichen. Dort konnten wir Samstag unsere Flüge nach Peru buchen.

Sonntag fuhren wir unter Motor gegen den Ostwind zur Linton Bay, da dort der Liegeplatz günstiger war. Montag brachte uns Adam zuerst nach Puerto Bello, wo wir die Formalitäten erledigten, und dann weiter

nach Colon, von wo wir per Bus nach Panama fuhren. Leider fand ich in Panama mein Portemonnaie (mit dem ich noch im Bus bezahlt hatte) nicht mehr (obwohl ich sowohl im Terminal, wo ich dies bemerkte, als auch im Bus gut gesucht habe). So ging's zuerst zur Polizei und mit Hilfe von Adam und Elli Bargeld besorgen, damit wir die Reise fortsetzen konnten. Nach 3 Wochen erlebnisreichem Landurlaub in Peru legten wir am 17. Juni in Linton Bay ab, blieben aber zunächst im Schlamm stecken. Elli schwamm zum Steg zurück und holte Carlos, der uns hinauszog, damit wir zu dem uns angewiesenen Ankerplatz in Colon fahren konnten. Nach einer



durch den Schiffsverkehr schaukeligen Nacht kam am nächsten Morgen der Vermesser der Kanalgesellschaft und wir konnten zum Club Nautico fahren, um dort zu ankern. Nachdem wir am Wochenende das nötige Bargeld (1875 US-Dollar) abgehoben und Montag eingezahlt hatten, erhielten wir die Auskunft, dass unsere Kanalpassage am 24. stattfinden sollte. Am 20. feierten wir meinen Geburtstag bei unserem Nachbarn Pierre, bei dem in der folgenden Nacht ein Blitz einschlug. Es war schwierig, die für die Kanalpassage nötigen Linehändler zu finden. Schließlich brachte uns Adam am 24. frühmorgens Carlos. Raymond kam in letzter Minute mit seiner Freundin Ruth.

Als wir dann losfahren wollten, sprang der Motor nicht an und wir segelten zunächst bis hinter die Fahrinne, wo wir einen Frachter sahen,

auf dem gearbeitet wurde. Wir hatten Glück, dass die Besatzung uns mit einer Zusatzbatterie half, unseren Motor zu starten. In der nächsten Minute aber kollidierten wir mit dem Frachter - ich war noch mit dem Motor beschäftigt und hatte nicht auf den Kurs geachtet, und unsere Reling wurde verbogen. Nachdem wir uns auf dem angewiesenen Ankerplatz eingefunden hatten, startete der Motor wieder nicht. Als nach fast 2 Stunden der Lotse an Bord kam, haben wir ihn endlich unter seiner Anleitung durch Überbrückung des Anlassers gestartet. In den Schleusen bildeten wir mit One Love des Neuseeländers Dean ein Päckchen und konnten uns auf seinen Motor verlassen. Nachdem wir im Gatunsee an einer Tonne übernachtet hatten, fuhren wir am 25. durch den Stausee und nach dem Abstieg durch die großen Schleusen in den Pazifik zum Ankerplatz in La

Playita.

Am 26. verlegten wir unser Boot auf die ruhigere größere Reede nördlich La Playita (kostenlos, aber leider sehr schlechte Anlegestelle für's Beiboot). An diesem Tag wurde die neue, größere Schleuse des Panamakanals feierlich eröffnet. Wir sahen Ausschnitte davon in den allgegenwärtigen Fernsehern und abends die Skyline mit großem Feuerwerk. In den folgenden Tagen wurden Reling und Elektrik repariert und wir besuchten wir das von Gehry gestaltete Biodiversity-Museum, die Ausstellung der tropischen Forschungsstation des Smithsonian Instituts und die Altstadt und machten etliche Großeinkäufe. Am 4. fiel ich beim Versuch, ins Dinghi einzusteigen, ins Wasser - das Ende meines Handys.

Am 5. Juli brachen wir von Panama



auf mit dem Ziel, Galapagos in den nächsten 10 Tagen zu erreichen. Unser erstes Zwischenziel war die kleine Insel Espiritu Santo in den Las Perlas, da wir von einer erfahreneren deutschen Seglerin den Tipp bekommen hatten, dort könnten wir gut trockenfallen. Am nächsten Morgen kratzte ich die Muscheln vom Rumpf ab, danach war das Boot mehr als 1 Knoten schneller. Wir konnten dann an die Südwestecke des Golfes von Panama segeln. Am 8. trafen wir Delfine, am 9. gelang es uns nach etlichen vergeblichen Versuchen in den Vortagen wieder ein paar e-Mails und Positionsmeldungen mit unserem Pactor über Kurzwelle zu schicken und zu empfangen. Leider startete unser Motor aber nicht mehr, der Wind kam aus West, sodass wir Galapagos nicht anlegen konnten. Nach Flaute und schwachen Winden segelten wir hart am Wind etwas östlicher als Süd, ein Versuch dagegen anzukreuzen blieb erfolglos und es war deutlich, dass wir bei diesem Wind und ohne die Möglichkeit, die Batterien mit dem Motor nachladen zu können, Galapagos nicht in angemessener Zeit unter Segeln erreichen konnten. Zudem gab's Regenwetter und wir hatten mehr als 5 Tage keinen Sonnenstrahl, ich war

schon etwas depressiv.

Am 13. wurde uns klar, dass wir unter Segeln Esmeraldas nicht erreichen konnten und wir beschlossen, den Kurs nach Osten, auf Buenaventura in Kolumbien zu ändern. Am 14. segelten wir bis in die Bucht und wurden am 15. das letzte Stück zum Ankerplatz kostenlos von der Küstenwache geschleppt. Als ich am Nachmittag des 16. den Außenborder auf das an den Davits im Wasser hängende Beiboot bringen wollte, verlor ich bei der starken Tidenströmung den

Halt und fiel mit dem Motor ins Wasser. Elli kam zu Hilfe und gemeinsam schafften wir den Motor wieder an Deck und spülten mit Süßwasser nach.

Nachdem Außenborder, Diesel (neuer Filter, da war wieder Dreck drin gewesen) und Anlasser überholt worden waren, fuhren wir am 19. in strömenden Regen mit der fallenden Tide wieder los. Am 20. sah Elli kurz Wale. Nach schwachen wechselnden Winden hatten wir die nächsten Wochen nur Wind aus WSW, der Richtung, in



V.l.n.r.:

oben: Panama,

Buenaventura, Puntarenas

mitte: Kolumbien, Ocotal

rechts unten: subtropischer Himmel

die wir fahren wollten. Es gelang uns nicht, dagegen voran zu kommen. Am 25. kam ein kleiner Hubschrauber vom kolumbianischen Festland, der uns 2mal über der Wasserfläche nah umkreiste, bevor er wieder zurückflog. Nach 3 Tagen mit vergeblichen Versuchen hatten wir am 26. wieder



gesehen hatten, segelten wir vom 16. bis 20. August dorthin, fuhren auf den Strand, legten den Mast und bauten manches ab, um es in Gunter's Casa Talamanca abzustellen. Am 23. konnten wir den Trailer vorbereiten und eine Stahlkonstruktion zur Auflage unseres Katamarans anschweißen las-



Empfang mit dem Pactor. Am 29. waren wir 37 sm südlich der Insel Malpelo und uns wurde klar, dass wir bei diesem Wind mit unserem Katamaran Galapagos unter Segeln nicht erreichen konnten. Wir änderten den Kurs etwas nördlicher als NW, so dass das harte Schlagen gegen die Wellen nachließ, nun in der Absicht, nach Costa Rica zu segeln. Am 31. zeigte die schon oft nachgeschleppte Angel erstmals Wirkung, es hing ein ordentlicher Fisch dran, mein erster, reichte mir für 2 Tage, hat gut geschmeckt und ist mir gut bekommen in diesen Tagen, an denen das frische Gemüse knapp wurde.

Am 2. August machte ein Vogel auf unserer Relling eine längere Pause. Am 4. erhielten wir wieder einen kurzen Hubschrauberbesuch. Am 6. schwamm sahen wir eine große Delfinschule, bei der die Kinder hohe Sprünge mit Saltos und Drehungen übten und am 8. schwamm eine Schildkröte vorbei. Am 10. erreichten wir Puntarenas und bekamen eine Stegplatz in der luxuriösen Marina. Seit Panama hatten wir in 38 Tagen 1646 sm zurückgelegt ohne Galapagos erreichen zu können. In der Absicht, das Boot mehrere Monate an Land liegen zu lassen und in besserer Jahreszeit weiterzusegeln, suchten wir nach einem Liegeplatz, was sich als schwierig und teuer erwies. Ein deutscher Tauchlehrer riet uns, das Boot in Playas del Coco mit einem großen Trailer über den Strand zu einem günstigen Landplatz zu holen. Nachdem wir uns Trailer und Gelände an-



sen. Am 24. machten wir den 1. Versuch, das Boot herauszuziehen. Die Stahlkonstruktion auf dem Trailer hielt das Gewicht nicht aus und wurde nach unten verbogen. Es war schwierig, das Boot wieder vom Trailer zu bekommen, gelang aber bei steigendem Wasser ohne Schäden. Am 25. befestigten wir 2 Baumstämme am Trailer als Auflage. Beide zerbrachen aber im Wasser unter dem Gewicht des Bootes. Das Boot lag auf den Reifen. Ca. eine halbe Stunde später bemerkte ich den Wassereintrich im linken Rumpf. Es gelang mir nicht das Wasser herauszupumpen. Es lief so schnell nach, dass wir auch zu dritt mit Eimern nicht mehr herauschaffen konnten als hereinkam (ca. 5 Liter pro Sekunde).

Mit steigender Tide gelang es, Trailer und Boot zu trennen, den Trailer herauszuziehen und das Boot so hoch wie möglich an den Strand zu ziehen. Wir konnten in der Nacht vieles aus dem mittleren Teil des Bootes bergen. Der

linke Rumpf war ganz voll Wasser. Am nächsten Morgen gelang es uns, bei Ebbe noch wichtige Sachen aus dem linken Rumpf zu bergen. Vieles war schon am Strand angeschwemmt worden, von meinen Sandalen + Schuhen fanden wir 4 rechte, nicht die linken, die Wäsche in den Plastiksäcken unversehrt, die Noten alle nass (nach Trocknen brauchbar), alle elektrischen Geräte waren durch das Salzwasser irreparabel beschädigt. Elli fuhr dann planmäßig per Bus zum Flughafen. Ich versuchte vergeblich eine Möglichkeit zum Bergen des Bootes zu finden. Es gab Ideen, das Boot mit Auftriebskörpern aufs Wasser zu ziehen, aber keiner hatte solche Teile. Versuche, das Boot wegzuziehen blieben und ohne Erfolg.

Nach 2 Tagen fanden wir ein großes Stück vom linken Kiel am Strand, es hatten wohl die Wellen aus dem Rumpf gebrochen. Es wurde mir geraten, das Boot an den Staat Costa Ri-



das Clavichord, die Rettungsinsel und 7 Kartons als Containerfracht aufzugeben. Per Leihwagen konnte ich noch manches von der schönen Landschaft Costa Ricas ansehen, am Arenal-Stausee vorbei nach Limon, auf den Vulkan Irazú (3452m), nach Cartago und San José fahren. Am 22. September flog ich nach Hause und am 1. Dezember holte ich in Hamburg mein Gepäck im Containerhafen ab.

Farrier F-9A AFT COCKPIT,



32 Fuß/9,75m,
Bj.99, Prof.
Epoxybau in
Rotzeder, Kohle +
Glas, Regelmäßig
gewartet + ge-
pfligt, Marström
Carbonmast dreh-
bar. In den
Schulferien im

Mittelmeer gesegelt. Sehr hochwertige + komplette Ausstattung, Dokumentation auf Anfrage. Preis VH. Angebote bitte an **Klaus Ehm**,
Tel. +49(0)7236 130639, +49(0)176 42529629, klauehm@web.de



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



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

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, klauehm@web.de

Anzeigenschluss Ausgabe 161:
15. September 2017



ca zu übergeben, der es dann (für mich kostenlos) entsorgte. Als ich am 12. September zum Strand fuhr, fand ich nur noch Trümmer. Ein Bagger hatte das Boot weiter auf den Strand gezogen und es zerstückelt um die Teile abtransportieren zu können. Nach vielem Suchen gelang es mir,

V. l. n. r.:
oben: Trailer, Nacht, Wrack
mitte: gestrandet, Trümmer
unten rechts: Riu





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 m², 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-Persening; 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
Tel. +49 177.1661562

Fontaine-Pajot zu verkaufen:
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, Catamaran 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 m². Alle Angaben erwin.ramin@gmail.com

WHARRAM TIKI 26, L. 7,9 m, B. 4,5 m , T. 0,5 m , ca. 750 KG, 26 qm a.W., EW 2008 , mit Sturmfock, Fock , Genua , durchgelattetes Grosssegel , Sperrholz mit Epoxid , Eigenbau-gebaut von einem Schreinermeister der ihn auch 5 Jahre selber segelte . 2 Kojen(+ 2) , Navilicht , Batterie (wird über AB geladen) , 3 Anker , Cockpitzelt u.v.a .
Aussenbordmotor Yamaha , 8 Ps ,4 Takter , EW 2008 .
Liegeplatz Fuerteventura / Kanarische Inseln . Herrliches Segelrevier und mit Billigfliegern sehr gut zu erreichen . Probesegele kurzfristig möglich . VB 10500,-€
Kontakt : **juergenstoy@web.de oder 0049(0)178 87 80 38 6**

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
INNOVATIVE TECHNOLOGIE FÜR IHR SCHIFF



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**

