

November 2017 - Nr. 163

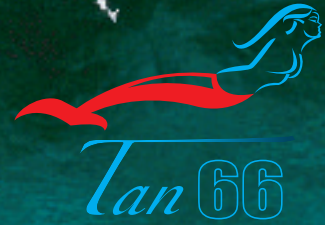
Mehrrumpf BO@TE

Multihull Deutschlands Magazin



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

VPLP design



Super schnell
Super sicher
Super bequem
Super elegant
Super exklusiv

THE SUPERCAT



www.thetan66.com

Verkauf : xavier@tanorient.com

Telefon : +971 55 602 5386

Liebe Vereinsmitglieder,

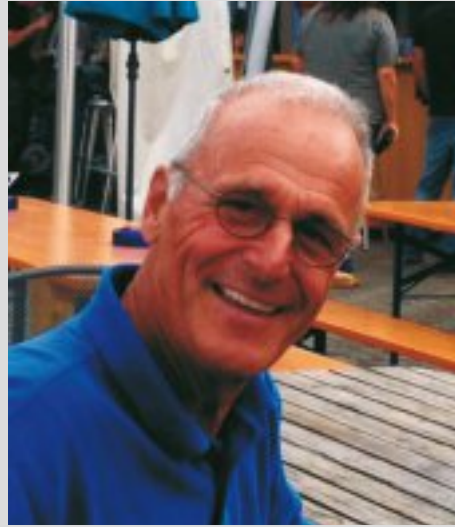
ich hoffe sehr, dass sich bei dieser verkürzten Anrede auch die weiblichen „Multihuller“ angesprochen fühlen, denn die Frauen-Power auch in der Multihull-Szene ist unübersehbar!! Das IMM in Kerteminde wäre beinahe kurzfristig abgesagt worden, wenn nicht Anja die Initiative ergriffen und die zumeist männlichen Helfer angeführt hätte... Dank ihrer Initiative und ihrem Engagement wurde es ein herzliches, ein fröhliches Fest der Multihull-Familie, und mehr als die Hälfte der etwa 65 Boote führten den MHD-Stander.

Und Anja setzte mit ihrem Engagement auch ein Zeichen, sodass die turnusmäßig nächsten Gastgeber, die schwedischen Freunde, ihre Bedenken, ob sie so ein Treffen überhaupt noch stemmen könnten, einfach bei Seite schoben. Wir sehen uns also beim IMM 2019 in Karlskrona wieder. 2021 ist dann MHD wieder dran, Warnemünde/Hohe Düne steht bereit.

Unser MHD-Büro bei Georg Euler bewährt sich, der nächste Schritt ist der regelmäßige Newsletter "MehrrumpfBO-O-TE aktuell", den alle Mitglieder bekommen werden, die uns ihre e-Mail Adresse mitgeteilt haben. Sollten Sie noch keinen Newsletter erhalten haben, bitte bei Georg anmelden. Hier wollen wir interessante Neuigkeiten, kurzfristige Termine und aktuelle Informationen zeitnah und möglichst an Alle versenden.

Auf der Jahreshauptversammlung des Vereins in Düsseldorf hatten wir die Bildung von Fachgremien für die Themen "Technik", "Seemannschaft" und "Wettfahrt/Regatta" vorgeschlagen. Die Teilnehmer dieser Gremien sind kompetente Ansprechpartner für unsere Mitglieder und werden zudem Beiträge im BOOTEN zu aktuellen Themen ihres Fachgebiets beisteuern.

Für die die Messe "boot" in Düsseldorf (20.-28. Januar) sind die Weichen gestellt, Multihull Deutschland wird wiederum aktiv an der Gestaltung mitwirken, auch wenn es 2018 kein spezielles Multihull-Forum geben wird, weil die Nachfrage nach Ausstellungsflächen von Seiten der Anbieter von Multis drastisch gestiegen ist. Wenn sich nun das Mehrrumpfsegeln auch in Europa zu einem festen Bestandteil der Szene entwickelt, dann haben wir als Verein durch unsere Arbeit sicherlich einen Anteil an diesem Erfolg. Darüber freuen wir uns.



Selbstverständlich wird es wieder Beiträge zum Thema Mehrrumpfsegeln geben, 2018 jedoch im Rahmen des Segelcentrums, wo sie sicherlich eine noch größere Öffentlichkeit erreichen können. Dort werden auch wir wieder einen großzügigen Stand als Treffpunkt für alle Multihuller haben. Dafür suchen wir noch tageweise Unterstützung durch kontaktfreudige Mitglieder. MHD-Mitglieder können beim Büro Gratis-Eintrittskarten anfordern.

Wir suchen darüberhinaus Referenten, die die Vorteile und/oder technischen Aspekte der Multihulls anschaulich schildern oder von einer interessanten Reise berichten können. Bitte melden Sie sich bei mir.

Am Samstag, 27. Januar ab 18 Uhr steigt dann die große Standparty mit tollen Gesprächen bei Würstchen und Freibier sowie der Jahres-Hauptversammlung zu der ich Sie ganz herzlich einlade. Bitte kommen sie zahlreich, die Amtszeit des amtierenden Vorstandes endet und wir suchen noch einen Nachfolger für den 1. Vorsitzenden.

Kommen sie gut ins Winterlager,

herzlichst

Ihr Wolfgang Sorg

Inhalt Mehrumpfbo-o-te Nr. 163 - November 2017

		Seite
Editorial	<i>Wolfgang Sorg:</i>	3
	<i>Inhalt/ Impressum</i>	4
	<i>Ansprechpartner und Termine</i>	6
MHD aktuell	<i>Einladung zur Mitgliederversammlung 2018</i>	8
	<i>Multihull Deutschlands Fotowettbewerb</i>	9
	<i>Fachgremien bei Multihull Deutschland</i>	10
	<i>boot 2018 steht vor Rekordbeteiligung</i>	11
	<i>H. Scheppelmann</i> <i>Katamaran der besonderen Art - aus Aluminium</i>	11
Events & Regatten	<i>H. Scheppelmann</i> <i>International Multihull Meeting - IMM 2017</i> <i>Kerteminde</i>	12
	<i>Wolfgang Sorg</i> <i>Aus dem Süden zum IMM</i>	21
	<i>Georg Euler</i> <i>Wir wollen zum IMM</i>	22
Erfahrung	<i>Michaela Thol</i> <i>Ein Selbstbau der anderen Art</i>	24
Reisen & Reviere	<i>Dieter Dey</i> <i>Unbedingt einmal nach El Hierro - Teil 2</i>	32
	<i>H. Scheppelman</i> <i>Ostsee nonstop - Midsummer Sail 2018</i>	37
Service	<i>Boots- und Flohmarkt</i>	37





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. 01522 9 59 48 05
Email: mehrrumpfboote@web.de
oder hsberater@web.de

Gesamtredaktion, 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. 164:

25. November 2017

*Das diese Ausgabe beherrschende Thema ist
das IMM 2017 in Kerteminde:
alle Berichte finden Sie auf den Seiten*

12-23



Titelfoto:

*A. L. Scheppel-
mann*

*Katamaran
"Adelaide"/ Paul
Hofmann
beim IMM 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
01522 9 59 48 05
hermann.scheppelmann@multihull-verein.de



Stellvertreter
*Öffentlichkeitsarbeit
Redaktion des
Mehrrumpfbö-o-te*

Uwe Petersen
Bremgartener Str. 20
79258 Hartheim
07633 16 02 41
vorstand
@multihull-verein.de



Stellvertreter
Schatzmeister

MHD-Geschäftsstelle

Georg Euler
In der Held 29
53343 Wachtberg
Tel.: 0228 18 08 82 87
vorstand
@multihull-verein.de



Mitgliederservice:
*Interne Kommunikation
Datenverwaltung
Adressänderungen
Beitragseinzug,
Ein- und Austritte*

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

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

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

Prof. Dr. Herwig Paretzke
Elektrastr. 17
81925 München
089 91 69 84

Lanzarote

Henning Krützcamp
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 2017/18

Treffen in den Regionen

Schleswig-Holst./ Elbe/ Ostsee

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

Weser/ Ems

Gerhard Böhner plant die folgenden Termine:

- 3.11.2017 Regionaltreffen Oldenburg, Geschichten und Bilder der Saison
- 2.12./ 03.12.17 Regionaltreffen Leer, Besuch Bootsbaustelle Kramer, Weihnachtsmarkt Leer, Stadtführung Leer, Übernachtung Jugendherberge, Anmeldungen bei mir ab sofort wird erbeten
- März 2018 Elsfleth, Lehrgang Erste Hilfe auf See, genauer Termin folgt, ich bitte bereits um Bekundung des Interesses, damit ich einen Anhaltspunkt für die Teilnehmerzahl bekomme (mind.10, max.20)

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-Ständer 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
21. Juni 2018 Midsummer Sail - Die längste Segelregatta der Ostsee führt vom südlichsten bis zu ihrem nördlichsten Punkt

Einladung zur Mitgliederversammlung 2018

*Multihull Deutschland
Vereinigung von Mehrumpf-Seglern e.V.*



Einladung zur Jahreshauptversammlung 2018
am Samstag, den 27. Januar 2018, 18.30 Uhr

Segelzentrum Halle 15
Boot Düsseldorf
Stockumer Kirchstraße / Tor 2
40474 Düsseldorf

Einfahrt an Tor 2 ab 18:10 kostenlos gegen Vorlage dieser JHV-Einladung.
Bitte direkt nach Tordurchfahrt rechts bis zur Halle 15 vorfahren.

Tagesordnung

1. Begrüßung, Anwesenheitsliste
2. Bestimmung Protokollführer, Protokoll JHV 2017, Tagesordnung JHV 2018
3. Bericht des Vorstands
4. Bericht des Schatzmeisters
5. Bericht der Kassenprüfer
6. Entlastung des Vorstands
7. Wahlen des Vorstands
8. Bericht des Redakteurs
9. Bericht IMM 2017
10. Berichte der Obleute
11. Weitere Anträge zur Hauptversammlung
12. Sonstiges, allgemeine Diskussion

Anträge zur JHV-Tagesordnung sind schriftlich und bis spätestens 18.12.2017 beim
Vorstand einzureichen.

Nach der JHV gemütliches Beisammensein bei Imbiss und anregenden Getränken.

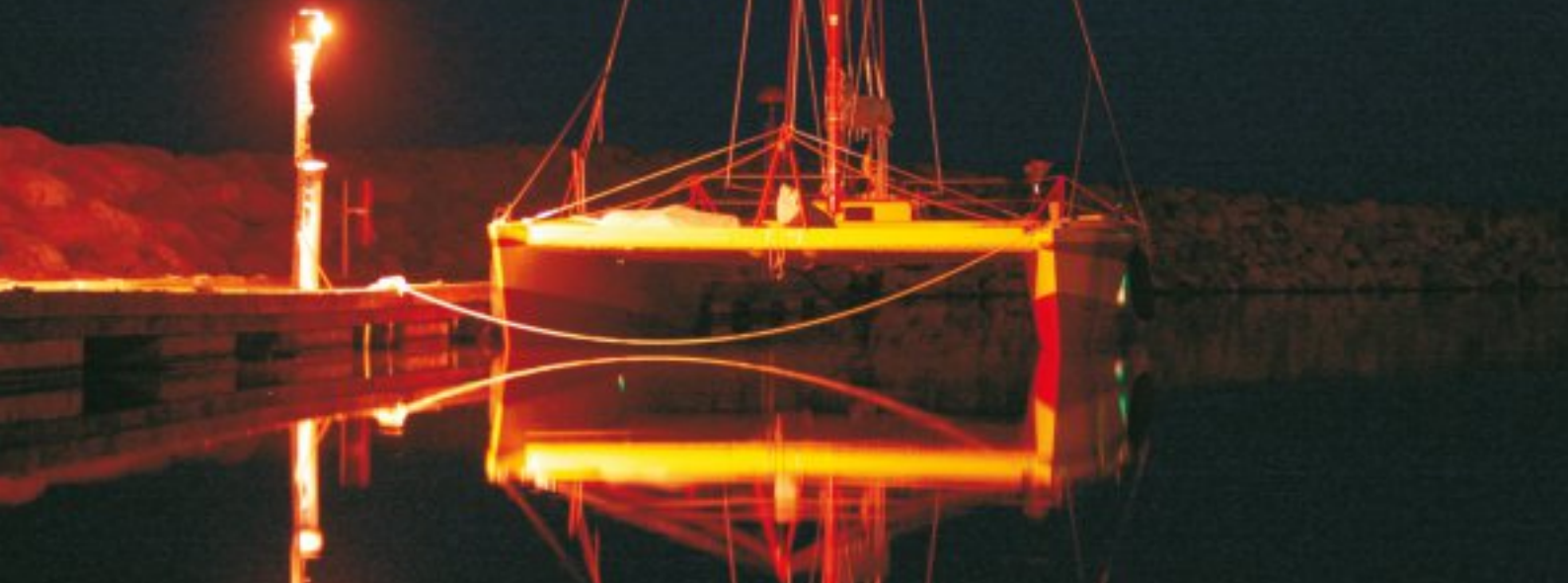
*Multihull Deutschland Vereinigung von Mehrumpfseglern e.V.
Geschäftsstelle und Mitgliederservice:
MHD-Geschäftsstelle, Georg Euler, In der Held 29, 53343 Wachtberg
Tel.: 0228 18 08 82 87
E-Mail: Vorstand@multihull-verein.de*

**MHD-Geschäftsstelle
Georg Euler
In der Held 29
53343 Wachtberg**

**Tel.: 0228 18 08 82 87
Email: Vorstand
@multihull-verein.de**

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 Sommereise 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.



Gerhard Böhner hat mit den 12 besten Bildern aus 2016 einen Fotokalender zusammengestellt. Bitte bei Gerhard Böhner 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

Fachgremien bei Multihull Deutschland

Auf der Jahreshauptversammlung des Vereins in Düsseldorf hatten wir die Bildung von Fachgremien für die Themen "Technik", "Seemannschaft" und "Wettfahrt/Regatta" angeregt. Als Funktion dieser Fachgremien stellen wir uns vor:

- Die Teilnehmer stehen als **kompetente Ansprechpartner** für unsere Mitglieder in MHD-spezifischen Fragestellungen zur Verfügung.
- Geplant sind außerdem **Beiträge zu aktuellen oder grundsätzlichen Themen** ihres Fachgebiets im *MehrumpfBO-O-TE*.
- Wünschenswert wäre auch, wenn sie als Referenten bei MHD-Veranstaltungen auftreten könnten.

Zur Mitarbeit konnten wir bis jetzt gewinnen:

Fachgremium „Wettfahrt/ Regatta mit Multihulls“

Helge Sach
Dorfstrasse 31
23701 Zarnekau
Tel: 0178 144 6656

Jörg Gosche
Brunnenstr. 42
28203 Bremen

Stefan Hüttermann
Strandweg 24
24399 Arnis

Werner Stolz
CORSAIR Deutschland
CORSAIR Deutschland
Wettersteinstr. 16
82024 Taufkirchen
trimarane-w.stolz@t-online.de

Fachgremium „Seemannschaft mit Multihulls“

Dieter Dey
Emmastr. 281
28213 Bremen

Fachgremium „Technik“

Jürgen Peter
FORMATsystem
Holtenauer Str. 74
24105 Kiel
Tel: +49 431 330 316

Gerhard Nusser
Nusser Yachtbau
Pfaffenbogen
2289362 Offingen
Tel: +49 8224-967782

Ralf Weise
Wilde Rodung 13
28757 Bremen

Niederlassung Rügen:
Teuton GmbH
18556 Dranske

Henning Krützkamp
(siehe Lanzarote)

*Alle Interessierten laden wir herzlich zur Mitarbeit ein.
Bitte nehmen Sie Kontakt auf mit Wolfgang Sorg.*

*In der nächsten Ausgabe werden wir beginnen mit einem fundierten Beitrag von **Gerhard Nusser (Nusser Yachtbau)** über ein Thema, das Yachteigner bewegt, seit die erste, nun schon lange zurückliegende Euphorie über die "Unverwüstlichkeit" von GFK-Booten Geschichte geworden ist.*

Zum Thema Osmose werden - wie in kaum einem anderen Bereich, von "Fachleuten" Erklärungen gegeben, die es in sich haben. Gerhard Nusser stellt seinem Artikel eine Auswahl davon voran. Hier eine Kostprobe:

Osmoseschäden an Segelyachten und wie man das Problem in den Griff bekommt.

Von Messeverkäufern kann man die tollsten Argumente hören, warum es gerade an ihren Schiffen dieses Problem nie gibt.

Ein paar Beispiele zum Schmunzeln: Das ist keine Osmose, sondern nur eine kleine Wasserabsorption, da brauchen Sie nichts dran tun, das geht von allein wieder weg.

Dieses Schiff kann keine Osmose bekommen, denn das Laminat enthält Aramat!

Unsere ersten Boote hatten wohl mal einen Anfang von Osmose, aber wir haben das mit einem von uns entwickelten Speziallack gestoppt.

In den ersten 4-5 Jahren gibt es keine Osmose...

Bitte lesen Sie den Artikel in der kommenden Ausgabe 164.

!! GESUCHT !!

Wenn Sie begeisterter Multihuller sind, "Mehrrumpfboote" Ihr liebstes Thema sind, Sie gerne von Ihren Reisen zu Wasser erzählen, Sie kontaktfreudig sind, Ihnen so leicht keine Frage zu viel wird - dann

Wolfgang: 0172 713 63 75

Einer Pressemeldung der Messeleitung der "boot" entnehmen wir die folgenden Passagen, die dem Thema "Multihulls" gewidmet sind:

boot 2018 steht vor Rekordbeteiligung

Die boot Düsseldorf, die weltweit größte Messe für 360° Wassersport erleben, steht vor einem neuen Top-Ergebnis:

Mit deutlich mehr als 1.800 teilnehmenden Unternehmen wird sie die bisherige Rekordmarke einstellen und auch die Ausstellungsfläche wird sich durch die Belegung der Halle 8a mit der Beach World noch einmal steigern. Insgesamt präsentiert sich die boot vom 20. bis 28. Januar 2018 zu ihrer 49. Auflage in den Hallen 3 bis 7, 7a und 8a sowie 9 bis 17 des

Messegeländes am Düsseldorfer Rheinufer.

„Ein Blick in die Hallen 15 bis 17 lässt das Herz eines jeden Seglers höher schlagen. Wir erwarten zahlreiche Bootspremieren auch im Bereich der großen 60- bis 70-Fuß Segelyachten. Die Hallen sind absolut vollgepackt“ kündigt Petros Michelidakis an und ergänzt „im Bereich der Mehrumpfboote verzeichnen wir gerade ein deutliches Wachstum. Ausgehend von einem wahren Boom für den Segelsport, ist

auch das Interesse an Multihull-Modellen sprunghaft gestiegen.“ Aktuelle Entwicklungen und Trends wie Foiling, aber auch spannende Berichte von Profis und Blauwasserseglern sind Thema auf der Segelbühne in der Halle 15. Eingebettet in 20 Stände der Klassenvereinigungen wird mit über 200 Programmpunkten und mehr als 70 Referenten neun Tage lang für alle Facetten des Segelsports im Sailing Center gesorgt.

Auf den Messen - trotz des Multi-Booms - nicht zu sehen:

Text und Foto: H. Scheppelmann

Katamaran der besonderen Art - aus Aluminium

Vereinzelnd trifft man sie: Katamarane, nicht aus G/CFK gebaut, sondern einem für Multis eher exotischen Material: aus Aluminium.

Ich brauchte für ein solches Treffen, das auf der Ostsee stattfand, nicht weit zu fahren: Im Fehmarnsund vor Burg trafen wir uns, der Eigner des Einzelbaus ist Lars, Segelmacher seines Zeichens, der sich auch bei der Wahl seines Segeltuchs - in Bezug auf die Farbe - etwas Besonderes hat einfallen lassen. Neben der Wahl der Materialien weist das Konzept des Bootes weitere spannende Aspekte auf, über die wir in einer der nächsten Ausgaben hoffen berichten zu können.

Im Winter wird sich wohl Zeit für ein informatives Gespräch mit dem Eigner finden - hoffe ich.

!! GESUCHT !!

melden Sie sich doch bitte bei **Wolfgang Sorg** oder **Georg Euler**. Wir würden uns sehr freuen, wenn Sie diese Talente beim Standdienst auf unserem Messestand während der **boot** zur Geltung bringen.

Georg: 0228 18 08 82 87





International M
IMM
Kerte

Text: H. Scheppelmann/ Fotos: A. L. Scheppelma





multihull Meeting 2017 minde

nm, Birgit Kuhlmei, Paul Hofmann



Immmer wieder treffe ich Menschen, die den Herbst lieben. Manche, wie etwa Patrick Modiano, 2015 mit dem Nobelpreis für Literatur ausgezeichnet, sehen im Herbst gar den Anfang des folgenden Jahres, den Beginn des Neuen.

Zu diesen – mir glücklich scheinenden – Menschen gehöre ich nicht. Immer, wenn es Herbst wird, falle ich in tiefe Niedergeschlagenheit über das Ende des Segelsommers, der – wieder einmal – viel zu kurz war und nun – da Catharsis ihr Winterlager erreicht hat – unbestreitbar sein Ende erreicht hat.

Und ausgerechnet mitten in diese, meine Herbstdepression fällt für mich die – selbst gestellte - Aufgabe, meinen Beitrag für den Mehrhumpfbo-o-te über den Höhepunkt dieses Segelsommers zu schreiben, das große, alle zwei Jahre stattfindende Treffen der Multihuller, das *International Multihull Meeting*, kurz *IMM*.

In diesem Jahr hatten die dänischen Multihullerfreunde, wie zuletzt 2009 in Kopenhagen, die Organisation des Treffens übernommen und die Gemeinde nach Kerteminde auf Fünen

eingeladen.

Der Einladung gefolgt waren 65 Crews, eine große Zahl aus Norwegen, für die die Anreise zu einem dänischen Hafen ja vergleichsweise kurz ist, auch einige aus Holland, sehr viele aus Dänemark und Deutschland natürlich, die Schweden brachten es auf immerhin eine teilnehmende Crew. Sie alle waren auf ihren großen und kleinen, schnellen und gemütlichen, neuen und älteren, selbst- und werftgebauten Booten Ende Juli nach Kerteminde gekommen und lagen nun in Päckchen versammelt im großen Hafenbecken von Kerteminde - eine sonst nirgends in der Ostsee anzutreffende Flotte von Mehrhumpfbooten.

Und es ist fast etwas Magisches, das diese Flotte umgibt: eine besondere Stimmung und Atmosphäre lässt sich wahrnehmen im Hafen, die mich immer wieder fasziniert, seit ich sie in Warnemünde beim IMM 2013 zum ersten Mal kennengelernt habe. Andreas Fritsch, der auch in Kerteminde wieder dabei war, um für die *Yacht* zu berichten, nannte es in seinem Beitrag über das IMM in Warnemünde, einen „ausgeprägten Familiensinn“, der uns,



Das Organisationsteam um Anja und Kent Johansen (5. und 4. von rechts) hat das Fest wirklich gut über die Bühne gebracht.



Die Ankunft der Boote, hier "Katoline" (mitte) u ans Päckchen heran. Die Dreier- und z. T. Vierer

die Multihuller, verbinde. - Die Formulierung trifft es bereits gut, doch da gibt es – nach meinem Gefühl – noch mehr: Man erkennt einander, ohne sich zu kennen. Die Gewissheit, einen Mehrrümpfer zu segeln, der Faszination, die von diesen Schiffen ausgeht, erlegen zu sein, schafft eine Gemeinsamkeit, die noch über die, die uns Segler ohnehin schon verbindet, hinausgeht. Sie liegt fast greifbar in der Luft. Schön.

Seit die norwegischen Freunde das IMM 1976 aus der Taufe gehoben haben, fand das Treffen regelmäßig alle zwei Jahre in einem Hafen im Ostseeraum statt. Die Multihull-Vereine aus Norwegen, Schweden, Dänemark und Deutschland, einmal auch aus Lettland, hatten im Turnus die Organisation übernommen und wer selbst einmal an den Vorbereitungen für ein Treffen beteiligt war, weiß, mit welchem Aufwand dieses Engagement verbunden ist, das ehrenamtlich geleistet wird, und welche Mühe es verlangt, ein Fest zu organisieren, das mit Leichtigkeit über die Bühne geht, dessen Teilnehmer die Mühe der Vorbereitung nicht spüren. Es ist wie mit guter Musik, deren Aufführung man nicht anhört, wie viel Probenarbeit ihr vorausging.

Umso größeren Dank sagen wir daher dem Organisationsteam, initiiert von Anja und Kent, deren in den ersten

Tagen oft angespannten Gesichtern man die Probleme und Schwierigkeiten ansehen konnte, die sie zu überwinden hatten. Und so war es sicherlich Jedem, der das gesehen hatte, eine große Freude, die Beiden am Abend des Dinners fröhlich und entspannt zu erleben.

Alles, was man inzwischen gute Tradition nennen darf, gab es auch wieder in Kerteminde. Es war die bewährte Rezeptur, die auch das diesjährige Treffen zu einem Erfolg werden ließ, zu einem Ereignis, das intensive Eindrücke hinterlassen hat, an die man sich – wenn andere Erlebnisse und Erfahrungen des Jahres vergessen sein werden – bestimmt noch immer erinnern wird.

Tatsächlich beginnt ja so ein IMM nicht erst am Donnerstag, dem Tag der Ankunft im Hafen. Bereits während der oft mehrtägigen Anreise fallen die ungewohnt zahlreichen Multihulls auf, die in den Tagen vor dem Treffen auf der Ostsee unterwegs sind. Mit unserer Catharsis hatten wir, Birgit und ich, uns durch den Öresund nach Norden vorgearbeitet, um im Kattegat nach Westen zu gehen. Geplant hatten wir auch einen Abstecher nach Roskilde, dem alten Handelsplatz der Wikinger, dann jedoch darauf verzichtet, den langen und schmalen Roskildefjord nach Süden zu gehen, da wir Wind

und Strom ziemlich genau von vorn bekamen. Motorisiert ist Catharsis mit einem 10PS-Yamaha-Außenborder. Daher zogen wir vor, in einem windgeschützten Winkel im Isefjords zu ankern.

„Das da ist doch ein Kat, oder?“ Birgit zeigt auf das mit den kattypischen Bewegungen Richtung Roskildefjord stampfende Boot... „Das ist doch eine – Catana? - Detlef also?!“ Genau, es ist eine Catana 47, es sind Detlef und Rosi, die uns nun offenbar ebenfalls ausmachen und ihren Kurs ändern. Schon bald schaue ich, unten im Rumpf stehend, hinauf zu den hoch hinter Catharsis' Cockpit aufragenden Bügen der Catana. „Habt Ihr denn die allgemeine dänische Ankererlaubnis?“ Detlefs Frage, die wir nur mit einem trockenen „Nein“ beantworten können. Wir ankern „wild“.

Dass Detlef die Fahrt nach Roskilde – obwohl die Catana über wesentlich mehr Motorpower als Catharsis verfügt – ebenfalls nicht geschafft hat, sei hier nur am Rande erwähnt: Der Mast der Catana ist zu hoch, um eine den Roskilde-Fjord überspannende Stromleitung zu passieren. - So hat eben jeder seine spezifischen Probleme.

Und als wir am Dienstag vor dem IMM in Korshavn einlaufen, den geschützten Naturhafen am Nordostkap



nd "Vaughals" (rechts) aus Norwegen, ist immer ein spannendes Ereignis. Vaughals arbeitet sich Päckchen bewegen sich im stark setzenden Strom des Fjords manchmal bedenklich.

Fünens, da ist es denn auch keine Überraschung, dort bereits mehrere Multis vor Anker zu finden, darunter Christophs Merlin und einen kleinen Katamaran, ein in diesen Gegenden eher selten anzutreffendes Design des legendären John Shuttleworth, dessen Eigner, Paul Hofmann - erfahre ich von Christoph, nachdem er mit Kerstin das Schlauchboot klargemacht und zu uns herüber geschippert ist -

jeder kennt, weil er bereits zwei Trimaran gebaut hat - tjah, eine Familie eben.

Am Mittwoch, bei bestem Wetter auf dem kurzen Weg von Korshavn nach Kertemünde, treffen wir unterwegs noch Joachim-Jörgs „Schnecke“, einen Trimaran vom Typ „Clou“, ein Design von Kurt Diekmann, einem langjährigen MHD-Mitglied und Konstrukteur

der „ersten Stunde“ in Deutschland. Der Skipper versucht, seinen Gennaker zum Stehen zu bringen. Kurz vor Kertemünde treffen wir uns erneut. In der Bucht dann noch der Blick auf einen ankernden Katamaran, die Mai Tai, Jans ehemaliges Boot. Soweit die Begegnungen im Vorfeld des IMMs.

Am Donnerstag, dem ersten Tag, die Ankunft der Mehrumpfboote, ihre Annäherung über die Bucht, das Segelbergen, ihr Einlaufen in das geräumige Hafenbecken. Beim Anlegen zu beachten ist nur der Strom der - regelmäßig wie eine Tide - mit bis zu 4 kn stark setzen kann: der Hafen liegt in einem Fjord, der sich hinter der Stadt nach einer Engstelle weit ins Land hinein öffnet.

Hilfen beim Anlegen, wenn es nötig ist. Bald bilden sich die ersten Päckchen, man sucht natürlich alte Bekannte, begrüßt sich voller Freude, möchte Rumpf an Rumpf liegen. Wir warten auf „La Guagua“, den Katamaran von Sabine und Gun, auf dem in diesem Jahr unser ältester Sohn, Leif,





Bilder oben: La Guagua in Annäherung auf die Hafeneinfahrt. Wir erwarten Sabine, Gun und Leif. Die Crew, hier Sabine und Leif, wirkt entspannt
rechts: Skippertreffen zur Regattabesprechung

Rechte Seite:

Bild o.: Auf der Mole inspiziert man die Lage der Start- und Ziellinien.

Bild m. l.: Albatross; m. r.: Mai Tai²

Bild u.: Kat aus Norwegen, Wilde Pferde, Adelaide, La GuaGua (von links)



angeheuert hat. „Du hast Deinen Fockaffen verloren!“ hatte mir Gun augenzwinkernd eröffnet, nachdem Leif die beiden im Frühjahr in Hamburg besucht hatte. Sie kommen jetzt aus den westschwedischen Schären, gehen jedoch südlich von Seeland herum, durch das Smallands Fahrwasser und werden sich von Süden kommend Kertemünde annähern. Hoffentlich schaffen sie es rechtzeitig. Regelmäßig bekommen wir Whats App-Nachrichten, z. B.: „13 kn hoch am Wind, der Mono hatte keine Chance!“ Sie haben offenbar Segelspass und Leif kann bei Gun (nicht nur) Knoten lernen. Die weitere IMM-Crew der Catharsis, unsere Tochter Anna Livia und Timo, befindet sich in Annäherung an Kertemünde auf dem Landweg und wird am Nachmittag eintreffen.

Anmeldung am Donnerstag beim Organisationsteam vor dem großen Festzelt, das unmittelbar an der Pier auf einer Rasenfläche aufgebaut ist. Wir bekommen ein blaues Armband, das uns als Teilnehmer kennzeichnet (und

sich beim Duschen tatsächlich nicht auflöst.) Erwerben kann man Marken, die sich bei den Veranstaltungen im Zelt in mehr oder weniger „geistige“ Getränke tauschen lassen.

Für den Freitag ist die Regatta geplant. Ich möchte mit Catharsis gern teilnehmen, die Crew allerdings ist nicht einig. Birgit mustert für die Regatta ab, an Bord wird am Ende die Landcrew sein: Anna Livia, die natürlich als Fotografin für den Mehrumpfbo-o-te gefordert ist, Ihr Verlobter Timo, Siri von der **Gaupa**, die kurz vor dem Start noch angeheuert hat, und ein Skipper, dem es an Regattaerfahrung empfindlich mangelt. Eine gemischte Crew also, die in dieser Konstellation noch niemals zusammen gesegelt ist. Den aufkommenden, leichten Zweifel, ob es sinnvoll sei, so zu starten, wische ich entschieden zur Seite: Ich hatte doch gerne an der Regatta teilnehmen wollen! Und jetzt einen Rückzieher machen? Nee, nee.

Skippertreffen um 10.00 Uhr im Fest-

zelt. Das Konzept der Regatta ist einfach: nur ein Rennen für Alle, die Trimaranen starten 10 Minuten nach den Katamaranen. Start- und Ziellinie werden vom grünen Feuer auf der Mole und je einer Tonne vor der Hafeneinfahrt gebildet, die Aufgabe ist, die Insel Romsoe gegen den Uhrzeigersinn zu runden, Ziel ist wieder Kertemünde. Wir gehen hinaus auf die Mole, um die Lage der Linien in Augenschein zu nehmen.

Welche Segel vorbereiten? Der Screecher an der Rollanlage ist ohnehin angeschlagen, wäre auf dem ersten Schenkel nach NO anfangs wohl noch einsetzbar, wenn der Wind allerdings raumte, müsste dann doch der Genacker ´ran. Da nur ein Fall zur Verfügung steht, unterwegs also Segelwechsel? Ich verwerfe den Gedanken: es funktioniert Alles nicht unkompliziert genug, besonders für eine Crew, die sich nicht auskennt mit dem Boot - ich fürchte Komplikationen. Also irgendwie mit dem Screecher durchwurschteln...





Ablegen und hinaus vor die Hafeneinfahrt, zum Start ist noch ein wenig Zeit, also ´mal den Screecher ´ raus und prüfen, wie´s läuft mit ihm. Gut geht's, schnell ist der Wert für die Geschwindigkeit zweistellig und ebenso schnell – entfernen wir uns vom Start. Und der liegt in Luv. Höchste Zeit also, abzubrechen und zurück zur Startlinie zu gehen. Also hoch am Wind zurück – mühselig. Dass man jetzt noch den Motor nehmen könnte, kommt mir nicht in den Sinn. Um die Startlinie zu schaffen, müssen wir bis ziemlich hoch an den Steinwall, kurz davor ist die Wende nach Bb erforderlich. Die Wende aber - gelingt nicht!! Als Notmanöver jetzt entschieden nach Stb abfallen, das gelingt allerdings ebenfalls nicht mehr: Das nicht weit genug geöffnete Groß verhindert das sofortige Abfallen. Sehr bedenklich kommt der Wall aus drohenden Steinen rasch näher.

Endlich!: Fällt mir doch noch der Motor ein. Start: Voll zurück! Das hilft – jedoch nicht genug. Also: Segel ´runter! Ich bin noch mit dem Motor beschäftigt. Anna Livia öffnet zur Sicherheit alle Stopper, Groß kommt, hängt auf „Halb Acht“, die Vorauffahrt geht unendlich langsam auf Null, die Büge schwenken endlich nach Stb/ Lee aus, dort sind jedoch Pfähle! Auf alle Fälle besser als Steine... Wir kommen vorbei? - ?? - Nein, nicht ganz!: Mit dem Bb-Steven erwischen wir noch einen Pfahl. Es entsteht ein un gutes Geräusch – das dennoch weitaus

besser in meinen Ohren klingt als das andere, das gedroht hat: Und das von den Steinen verursacht worden wäre. - PUH!! - Buchstäblich um Haaresbreite davongekommen!

Danach sind wir nun natürlich vollkommen chancenlos! Und für die Regattaaktionen der übrigen Boote habe ich natürlich auch keinen Blick gehabt, so dass mein Bericht in diesem Punkt notwendigerweise sehr subjektiv und bruchstückhaft bleiben muss. - Was tun? - Nun, ich entscheide mich, doch noch in die Bucht hinauszufahren, nicht einmal mehr dem Feld hinterher, sondern den Booten entgegen, die Romsö bereits gerundet haben würden und sich auf dem Rückweg nach Kertemünde befänden. Die Absicht war, nun wenigstens Nutzen aus dem Desaster zu ziehen und gute Photos zu schießen. Hmmh, ließ sich daraus nicht eine Geschichte spinnen? Das Ganze nur wegen der guten Photos für den Mehrumpfbo-o-ten? Die Verantwortung des Redakteurs? Ich gebe zu: Das eigene Lächeln über diese Idee fiel müde aus...

Am Nachmittag werden die Sieger des

Rennens geehrt sowie einige Spezialpreise vergeben. Am Abend Barbecue, das Team hatte vor dem Zelt einen Grill aufgebaut. Im „Brugsen“ (Supermarkt) direkt am Hafen hatte man sich sehr gut mit Leckereien für den Grill versorgen können. Dann die langen Gespräche des Abends im Zelt: weitere Mitglieder der Multihull-Familie kennenlernen. Ich finde es immer wieder erstaunlich, wie unterschiedlich und breit gefächert die Charaktere, Interessen, Lebenswege der Menschen sind, die sich doch in ihrer Liebe zum Mehrumpfboot so einig sind.

Ich setze mich zu Fred und Michaela, die mit ihrem kleinen Trimaran, der auf den Namen „PoC“ „hört“, den Prototypen ihres hochinteressanten Bauprojekts mit nach Kertemünde gebracht haben. Am Donnerstag hatte PoC im Yachthafen seinen Stapellauf.

Bildreihe o., v. links:

*Nation Games - Gerhard konzentriert/
Lutz Harries schwenkt den Champagner/
Jan-Peter Jürgensen und Paul Hofmann/
Sieger der Nation Games
r. u.: Tanz nach dem Dinner*

Preise und Auszeichnungen:

Das schnellste Schiff:

Thor, Dänemark, Lars Praest

Der schnellste Katamaran:

Vaghals, Norwegen/Odd Marius Rosvold

Für die weiteste Anreise:

Atypik, Finnland/ Martin Hildebrand

Gewinner der Nationen-Spiele:

Deutschland

Bester Katamaran:

Adelaide/ Paul Hofmann, Niederlande

Bester Trimaran:

Albatros/ Jan-Peter Jürgensen, Deutschland

Farblich bestes Boot:

La Guagua/ Guntram Wille, Deutschland



(Bitte lesen Sie dazu in diesem Heft spannenden Artikel von Michaela.)

Immer wieder bietet das IMM die Gelegenheit, selten anzutreffende, ungewöhnliche Boote kennenzulernen. Und diese Möglichkeit wird von vielen Teilnehmern gern genutzt: Endlich einmal z.B. ein Boot kennenzulernen, dessen Konzept man beispielsweise aus Zeichnungen, Plänen und Fotos bereits kennt, nun aber einmal in Natura prüfen kann. Und immer wieder sind es die pfiffigen Detaillösungen, die man an zahlreichen Booten entdecken kann, die oft eine überraschend einfache Lösung für Probleme bieten, über die

man selbst vielleicht schon lange vergeblich nachgedacht hat.

Für mich sind es in Kertemünde besonders zwei Boote, die mein Interesse wecken: Da ist der von Shuttleworth gezeichnete Katamaran *Adelaide* von Paul Hofmann, ein Open Bridgedeck-Design mit zwei geschützten Niedergängen in die Rümpfe, die aufgrund der für den Designer typischen Knuckles immens viel, gut nutzbaren Innenraum bei gleichzeitig schmalen Wasserlinien bieten. Mehr Boot braucht man nicht, so mein Eindruck.

Das zweite Design ist im Vergleich

dazu deutlich kleiner als Catharsis: die *Diddy Wah Diddy* von Bert Biberg, unverkennbar ein Design von Eric Lerouge. Das Boot wirkt sehr handlich, sehr übersichtlich und dadurch sehr agil, alles ist ergonomisch angeordnet und dimensioniert. Nichts ist zuviel. Der Salon bietet rudimentären Komfort. Ich bin begeistert.

Für den Samstagnachmittag, das regnerische Wetter soll noch aufklaren, ist die zweite Probefahrt mit PoC hinaus in die Bucht geplant. Als engagierter Redakteur möchte ich gerne Photos für den Mehrumpfboote schießen. Es gelingt mir, Jan





Cramer, Skipper der *ImPoSand* zu überreden, sein Schlauchboot mit Außenborder als Begleitboot zur Verfügung zu stellen. Allerdings ist es für zwei Personen weniger gut geeignet, so dass ich nolens volens den Steuermann und Photographen in Personalunion machen muss, ein nicht ganz unproblematisches Unterfangen, da ich zwar seit langen Jahren als Segler unterwegs bin, jedoch noch nie ein kleines motorisiertes Schlauchboot gesteuert habe. Entsprechend unbeholfen stelle ich mich an, bis ich das Gefühl allein für den Gaskühler entwickelt habe. Was man nicht alles auf sich nimmt für einen möglichst interessanten Bericht...

In eben der Zeit, in der ich im Schlauchboot den – ich hoffe doch, gutmütigen! – Spott der Bollwerkslöwen auf mich ziehe, finden im Festzelt und auf dem Rasen davor die Nation's Games statt, Wettspiele, über die ich nun nichts weiter zu berichten weiß, als dass sie ebenfalls einen bewährten und beliebten Programmpunkt bei wohl allen IMM

dargestellt haben und in diesem Jahr von einer Auswahl der Teilnehmer aus Deutschland gewonnen wurden.

Traditionell stellt der Samstagabend den Höhepunkt eines jeden IMM dar: Dinner und Tanz im Festzelt. Und dem wirklich beeindruckenden Buffett wurde nachdrücklich zugesprochen: vom Team in Gruppen eingeteilt, dürfen wir uns diszipliniert nacheinander zu den in U-Form aufgestellten Tischen begeben, die sich unter der Last der Platten schier zu biegen scheinen.

Nach dem Essen spielen sich die Musiker der Band „Handlangerne“ warm, die mit vielen nur allzu bekannten rockigen Titeln aus „unserer Zeit“ die Stimmung ordentlich anheizen. Und als Anja und Kent entspannt den Eröffnungstanz aufs Parkett legen, fasse ich einen mutigen Entschluss: Auch ich würde Birgit gleich zum Tanz bitten, selbst auf die Gefahr hin, dass – wie ich bereits ahne – mir partout nicht mehr einfallen wollen würde, wie man denn nun die Schritte zu den Standardtänzen zu setzen hätte. Aber

der Verführung zu erliegen, sich entspannt im Rhythmus der Musik zu bewegen – das kann doch keinesfalls ein Fehler sein, oder?!

Am Sonntagmorgen das letzte Frühstück, gemeinsam im Festzelt. Meine Seecrew (Birgit) begibt sich danach zusammen mit der Landcrew auf den Heim- und Landweg. Da passt es gut, dass Georg eine Mitsegelgelegenheit noch Großenbrode benötigt, Catharsis' Heimathafen. Zunächst jedoch steht der Wind für die Heimreise ungünstig auf Süd, so dass ich gerne Franks Frau Einladung zum Mittagessen an Bord seiner Iroquois annehme, an der Catharsis nach der Regatta längsseits gegangen ist. Am Nachmittag soll der Wind recht drehen auf westliche Richtungen und auffrischen: Das wäre dann die Gelegenheit, im glatten Wasser unter der Küste Fünens den Kat am Wind laufen zu lassen und Süd gutzumachen. In Georgs Beitrag auf den folgenden Seiten kann man lesen, wie es uns auf unserer Rückfahrt vom IMM ergangen ist.

Aus dem Süden zum IMM - lohnt sich der weite Weg?

Die Antwort weiß: Wolfgang Sorg

Die Teilnahme an einem IMM ist für uns Südlichter ja eher die Ausnahme, trotzdem war Kertemünde mein fünftes Treffen und auch dieses Mal die lange Anreise wert.



Wir sind bereits ein paar Tage früher angereist mit Zwischenstopp in Kopenhagen. Absurd hohe Preise, aber eine tolle Stadt - unbedingt abends in die Papiroen gehen. Mit Bahn und Bus ging es am Freitag dann nach Kertemünde, um nach der Regatta, aber rechtzeitig vor dem abendlichen "Get together" mit Grillen einzutreffen.

Höhepunkt einer solchen Veranstaltung sind natürlich immer das Treffen mit den Gleichgesinnten, die Fachsimpeleien und das Kennenlernen neuer Multihull-Freunde. Dafür war ausreichend Zeit - wir haben sie gerne genutzt. Als Quartier für die IMM-Tage und für eine entspannte Rückreise über Warnemünde haben uns Rosi und Detlef Andreovits auf ihre Catana "Cat man do" eingeladen - als unsere Hochzeitsreise.

Erster Stopp nach dem IMM wird die Ankerbucht bei Korshavn. Auf dem kurzen Weg dahin hat mich als erfahrenen Tri-Segler (drei Jahrzehnte Dragonfly) dann sehr beeindruckt, dass die Catana 47, ausgestattet mit jeglichem Komfort, einfach beschleunigt und die folgende Stunde mit 15-19 Knoten marschiert.

Für eingefleischte Mittelmeer-Segler ist in der Ostsee Umstellung angesagt und die Erinnerung an die stressige Rückreise vom IMM in Riga ist noch sehr präsent. Diesmal aber ist es das reine Vergnügen, mit perfekt dem Wetter angepassten Etappen. Selbst ein Tag, der ausschließlich "flüssigen Sonnenschein" zu bieten hat, gerät auf diesem Boot zu einem höchst erholsamen Tag. Ganz herzlichen Dank an Rosi und Detlef Andreovits.



Text: Georg Euler

Fotos: Georg Euler / A. L. Scheppelmann

Wir wollen zum IMM

In den Wochen vor dem IMM 2017 stellt sich dieselbe Problematik wie schon 2 Jahre zuvor: Der Wille bestand, aber das passende Schiff fehlte. Nun war es nach Kerteminde nicht so weit wie nach Halden und das Wetter in den Wochen davor schien auf gute Bedingungen hin zu deuten.

Aber mein Sohn und ich waren uns beim letzten Mal einig: Für so eine Aktion sollte etwas Größeres als Schwimmsatz zur Verfügung stehen als ein Tornado - mindestens etwas, auf dem man das Gepäck trocken stauen kann.

Somit habe ich rund gefragt, wer mich mitnehmen könnte. Rückmeldung gab's vom Frank, der noch einen Schlafplatz auf seiner Iroquois *Justina* frei hatte und mich von Großenbrode aus mitnehmen konnte.

Am Montag saßen wir dann in Großenbrode in der Marina und sinnierten, wie denn der günstigste Weg entsprechend den vorherrschenden Winden sei. Es wurde beschlossen, am Dienstag morgen vor Sonnenaufgang die Leinen loszuwerfen und den Norder mit östlicher Komponente zu nutzen, um die Ostküste von Fünen zu erreichen und uns um Fünen herum nach Kerteminde vorzuarbeiten. Zum Glück lag der Wind für uns nicht

ungünstig, denn trotz der eher mangelhaften Höhe am Wind gelang es, das nordöstliche Kap von Fünen anzuliegen.

Leider waren die Bedingungen weniger als optimal, ich ertappte mich dabei, wie mir der Gedanke an einen gemütlichen Platz auf der Couch durchs Gehirn flitzte (wirklich sehr kurz, aber für mich war es das allererste Mal). Kurz gesagt: Sauwetter, Dauerregen. Meine Sympatexkombi hatte ihre Halbwertszeit erreicht, heißt, sie war nicht mehr dicht, der Autopilot ausgefallen und abwechselnd 2 Stunden Schichten an der Pinne schieben.

Zum Glück ohne zu kreuzen mit etwas Motorunterstützung erreichten wir abends Assens. Netter Hafen, an der Pier einen Platz gefunden, da für den nächsten Tag die Ankunft einer Traditionsschiffregatta angesagt war.

Und am nächsten Morgen ein Wetterchen so wie man sich das als Segler vorstellt. Sonnenschein, Wind aus einer etwas östlicheren Richtung passend für uns und dann quer durch ein Windjammerregattafeld. Am Abend haben wir dann auf der Ostseite von Abelo einer kleinen Insel im Norden von Fünen geankert. Ich habe wirklich noch nie so nah am Ufer gelegen. Ganz in eine kleine Bucht hineingequetscht, auf nicht ganz 2m Wassertiefe. Und



wie das so ist: Ankert Einer, tauchen noch ein paar Ankerplatzsucher auf.

Nach einem ausgiebigen Frühstück ging's dann weiter zum nordöstlichen Kap, nur stand jetzt Wind aus Süd. Und ich musste dann feststellen, dass die Iroquois und ich auf Kreuzkursen nicht harmonieren. Der Versuch, nach Süd Höhe zu laufen, endete damit, dass 2 Meilen Strecke nach Süd gut gemacht waren, für 2 Stunden hoch am Wind. Somit wurde der Quirl am Heck bemüht, was unter Land doch für erheblich mehr Vortrieb sorgte.

Abends haben wir dann Kerteminde erreicht, und Frank meinte nur trocken, somit sei der Fluch, der auf mir lastet, die IMM nicht zu erreichen, gebrochen. Nach einer warmen Begrüßung im Festzelt wurden die anderen Schiffe von Land aus inspiziert: Wer ist denn schon da?

Am nächsten Morgen war Regatta an-

gesagt. Der Jörg und ich wechselten dann zu Achim auf seinen 10 m-Diekmann-Tri "Schnecke".

Der Name war zum Glück nicht Pro-



linke Seite:
o.: im Vordergrund die beiden Boote, mit denen Georg zum IMM kam und wieder abreiste: Justina (rechts) und Catharsis; u.: Oldtimer vor Assens
rechte Seite: der Schnecke "Beine machen" - Georg und Joachim im "Trapez"

gramm, aber den Start haben wir trotzdem versammelt, da wir die Anliegeline zur LeeBoje der Startlinie falsch eingeschätzt hatten. Ein Schlag mehr und als Letzter Trimaran über die Linie, wobei die Kats 10 min vorher gestartet waren.

Aber mit dem Willen, möglichst viel Spaß zu haben, veranlasste die Crew den Skipper, den Blister herauszukramen. Nachdem die Umlenkrolle am Masttopp durch viel Gewicht am Fall überredet werden konnte, sich doch zu drehen, setzten wir das Teil und mit Blister an Backbord und Groß auf Steuerbord hetzten wir den anderen Booten hinterher.

Somit konnten wir auf das Hauptfeld aufschließen und nachdem die Wendinsel gerundet war, ging es wieder hoch am Wind zurück, welcher zunahm und den Leeschwimmer schon bedenklich ins Wasser drückte. Was also fehlte, war Gewicht auf dem Luvschwimmer. Aus Gewichtsgründen gab es kein Trampolin, aber das kann einen Segler ja nicht abhalten. Achim und ich verbrachten mit viel

Spaß viel Zeit auf dem Schwimmer.

Nach dem Zieldurchgang hatten wir noch gar keine Lust, wieder den Liegeplatz anzusteuern, so testeten wir,

was ein Diekmann-Tri denn so kann. Wir trieben die Schnecke bis auf 12,8 Knoten - immer mit dem Blick auf den Eigner, ob er unserem Treiben einhalte gebietet. Dieser hatte aber so viel Spaß und Vertrauen in uns und sein Boot, dass wir an Böen alles mitnahmen, was da kam. So liefen wir etwa 2 Stunden später ein als alle Anderen.

Am Samstag war Open-Ship, so besuchte ich Bert Biberg, Vorsitzender des Norwegischen Multihull Vereins, mit dem ich 2 Jahre vorher nur per Mail korrespondieren konnte. Dabei bewunderte ich sein Eric Lerouge-Design, 28 Fuss mit allem, was fürs schnelles und komfortables Campingsegeln notwendig ist. Ebenso wie man aus einem 38-Fuß-Katamaran einen 49-Fuss-Kat macht, indem man die Rümpfe in Längs- wie in Querrichtung aufsägt, verbreitert und ebenso mit dem Salon verfährt.

Abends war ein Bufett organisiert worden mit anschließender Live-Musik. Ich habe mich lange nicht mehr so hervorragend amüsiert incl. Abtanzen bis zur last Order um Eins.

Für die Rückfahrt hatte ich mich beim Hermann auf seinem Selbstbau *Catharsis* eingeklinkt. Er musste auch nach Großenbrode und hatte seine komplette Mannschaft verloren. Für

die Rückfahrt war genau die umgekehrte Windrichtung wie bei der Hinfahrt angesagt, heißt dauernd Süd mit einer Lücke West von Sonntag Nachmittag bis Montag Morgen.

Somit warfen wir um 17:00 Uhr die Leinen los und hangelten uns am Südwest auf West drehenden Wind zur Storebeltbrücke vor. Um nicht zuviel Höhe zu verlieren, wollten wir abkürzen und weiter westlich als das Fahrwasser unter der Brücke durch. Die horizontale Peilung zur Durchfahrt schien dies als kein Problem darzustellen. ... Na, es war am Ende kein Problem, aber so die letzten 20 Meter, bevor der Mast unter der Brücke durchging, sah es doch sehr spannend aus.

Mit anschließendem Kurs auf die Norddecke von Langeland sahen wir ein Gewitter von West einschwenken. Im Abstand von 500 m verschwand plötzlich das Kap hinter einer Wasserwand, die Sicht ging runter auf 50m und der Kat beschleunigte in den Böen auf fast 13 Knoten. Aber gut gebaut, nichts kaputt gegangen - ich verleihe dem Kat den Titel "Thunderstorm approved".

Anschließend drehte der Wind weiter auf West - gut für uns, aber der Skipper konnte seine Nervosität nicht ablegen, denn es ging zu seiner ersten Nachtfahrt. (Anmerk. d. Redakteurs: Nicht seine erste - die Nacht auf See flößt dem Skipper jedoch stets einen besonderen Respekt ein.)

Diese bescherte uns eine tannenbaummäßig beleuchtete Kreuzfahrtschüssel und dann einen Sternenhimmel, den ich seit dem Atlantik nicht mehr gesehen haben. Die Milchstraße in ihrer Pracht und abstürzende Meteoriten, welche teilweise noch in Stücke zerbrachen und am Himmel verglühten. Mit der aufgehenden Sonne liefen wir in den Fehmarnsund ein und pünktlich drehte der Wind wieder auf Süd. Die letzten Meter unter Maschine mit Gedanken an all die Anderen, die den phantastischen Tag nutzen konnten, um Ziele im Nordosten anzusteuern. Somit ein herrliches Erlebnis und Pech für alle die es versäumt haben.



Text: Michaela Thol
Fotos: Michaela Thol, H. Scheppelmann

Ein Selbstbau de

Freundlich winkt uns der dänische Motorbootfahrer zu, während er die Abschleppleine zu unserem Trimaran löst. Die Rückkehr von der Jungfernfahrt mit unserem Prototypen PoC haben wir uns anders vorgestellt. Gern hätten wir den Hafen aus eigener Kraft wieder erreicht. Die erste Fahrt mit PoC fühlt sich dennoch wie ein Erfolg an. Bis auf die Sache mit dem Mast und dem Elektromotor.

Das Projekt Grenzgänger

Die Jungfernfahrt, die wir an jenem Donnerstag, den 27. Juli 2017 während der IMM in Kerteminde absolvieren, stellt den wichtigsten Meilenstein unseres knapp zwei Jahre dauernden Bauprojekts dar.

Wir, das sind Freddy Kuhlmann und Michaela Thol. Und wir bauen einen Trimaran, obwohl wir noch nie einen gesegelt sind. Wie es dazu kam? Das lief, kurzgefasst, ungefähr so:

Michaela: Ich würde gern mal über den Atlantik segeln!

Freddy: Okay. Aber nur, wenn ich das Boot selbst baue.

Michaela: Okay. Eine Ketsch fände ich toll.

Damit waren wir vom Traum zur Planung geschritten.

In den ersten Monaten entwickelt

Freddy sein Konzept für unser ganz persönliches Traumboot. Schnell und leicht soll es sein, dabei aber stabil und hochseetauglich. Einfachheit ist wichtig, so dass wir unterwegs möglichst viel selbst reparieren und warten können. Die maximale Länge legen wir auf 11,50m fest, um den Transport auf einem Trailer oder in einem Seecontainer zu ermöglichen. Die Entscheidung für einen Mehrrümpfer fällt schnell. Dass es ein Trimaran und kein Kataran wird, ist eine reine Bauchentscheidung.

Konzepte zu Verfahren und Materialien

Als gelernter Werkzeugmechaniker kann Freddy mit Metallen umgehen. Auch mit GFK und CFK arbeitet er seit Jahren, sowohl beruflich im Formenbau seines Unternehmens als auch privat, beispielsweise bei der Fertigung von maßgefertigten Videohelmen für Fallschirmspringer. Zudem werden in seinem Unternehmen diverse Schäume und Thermoplaste verarbeitet, mit denen er sich daher ebenfalls bestens auskennt. Und noch weitere Konstruktions- und Bauwerkstoffe stehen für ihn weit oben auf der Liste: durch seine jahrelange Tätigkeit als Fallschirmtechniker kennt er die Eigenschaften und Einsatzmöglichkeiten von Geweben wie z.B. Nylon sehr ge-

nau. Zudem ist ihm das Folienschweißen aus dem Dachdeckerbetrieb seines Bruders bekannt.

All diese Materialien kommen für die Fertigung in Frage. Mit dem Formenbau seines Unternehmens und einer Lagerhalle mit ausreichend Platz ist die Peripherie zudem außerordentlich gut für ein Bootsbauprojekt geeignet. Einzig die verfügbare Freizeit ist Mangelware. Als selbstständiger Geschäftsführer ist Freddy beruflich stark eingebunden und sein Unternehmen wächst stark. Freie Zeit wird in den folgenden zwei Jahren das größte Problem darstellen.

Wir beschäftigen uns zunächst mit den typischen Problemstellen eines Trimarans. Wir machen vor allem zwei Punkte aus: Probleme mit dem Klappmechanismus und ein Stolpern über die Nase. Ersteres umgehen wir ele-

Bilder oben v. l.:
PoC am Kran in Kerteminde; PoC liegt jetzt bei den "Großen"; PoC läuft aus zur zweiten Fahrt

Bilder unten:
PoC nach der Wasserung in Kerteminde - die Freude der Erbauer ist groß



r anderen Art

gant, indem wir auf einen Klappmechanismus verzichten. Der zweite Punkt spielt bei der Entscheidung zu unserer Rumpfform eine große Rolle, nämlich möglichst wenig benetzte Fläche zu bieten, aber beim Eintauchen des Buges schnell ganz weit vorn viel Auftrieb zu haben. Die Festlegung der Rumpfform auf eine quasi schlauchartige und damit sehr einfache und organische Form sowie die Betrachtung von Styrodur als Sandwichmaterial in Verbindung mit GFK bringen Freddy auf ein mögliches Fertigungskonzept: er möchte die Rumpfe monolithisch in einem mehrphasigen Vakuum-Infusionsverfahren blasen. Dabei wird die Rumpfform durch eine mit Luft gefüllte Blase innen und eine genähte Hülle aus Abreißgewebe außen bestimmt, die während des Infusionsverfahrens vorn und hinten gespannt wird. - Klingt ungewöhnlich?

Der Prototyp PoC

Finden wir auch. Und so ganz sicher, ob das alles in der Praxis funktioniert, sind wir uns auch noch nicht. Deshalb entscheiden wir uns für den Bau eines kleineren Prototyps mit 4,80m Länge. Die drei Rumpfe eignen sich perfekt zum Testen des Verfahrens an sich, zudem sammeln wir Erfahrungen mit verschiedenen Infusionsverfahren, Harzen, Spachtelmaterialien und -techniken sowie Lacken. Durch die Entscheidung zum Prototypen kommen zudem nach und nach weitere, teils recht unkonventionelle Ideen auf, die allesamt im Prototypen vertestet werden. Zum Beispiel die voralancierten Ruder auf den Seitenrumpfen, die weichen Verbindungen der Rumpfe zu den Beams mit Leinen (wie bei Wharram) oder die direkt ins Deck einlamierten Solarzellen. Außerdem nutzen wir den Bau des Prototypen,

um den von uns favorisierten A-Mast zu testen.

Im Juni 2015 beginnen wir mit dem ersten Seitenrumpf, dessen Rohbau inklusive Innen- und Außenschale binnen zweier Wochenenden fertiggestellt ist. Wir stellen fest, dass wir mit der formengebenden Hülle aus Abreißgewebe mehr shapen können als gedacht. Das Verfahren setzt aber unbedingt voraus, dass eine leicht abweichende Form akzeptiert werden kann, denn auf den Zentimeter und den Radius genau lässt sich der Rumpf mit diesem Verfahren nicht formen. Ein Kompromiss, der uns von Anfang an klar ist und kein Problem darstellt. Im Dezember 2015 haben wir das Verfahren so weit unter Kontrolle, dass wir mit dem Mittelrumpf starten. Seitdem spachteln und schleifen wir. Auf einem Selbstbauertreffen in Mölln im Dezember 2016 stellt Freddy den aktuel-





len Stand des Projektes in einer Präsentation vor. Obwohl die Rümpfe zu diesem Zeitpunkt bereits existieren, erntet er skeptische Blicke, da die Fertigungsmethode einigen zu abstrus erscheint. Vor allem Freddys unkonventionelle Art des Baus ohne vorherige Konstruktion und Planerstellung eckt an. Deshalb legen wir uns fest: auf dem IMM in Kerteminde stellen wir den Prototypen offiziell vor.

Zurück nach Kerteminde

Der Termin Ende Juli 2017 kommt dann überraschend schnell. Wir sind noch nicht so weit. Die letzten Monate waren beruflich sehr belastend, wir sind geschlaucht und konnten nicht so viel Zeit in den Bootsbau stecken wie geplant. Die Entscheidung fällt: wir fahren trotzdem. Dann sind die Seitenrümpfe eben erst einmal lackiert. Schwerter und Ruder haben noch gar keinen Lack gesehen. An dem Wochenende vor der IMM bauen wir zum ersten Mal den kompletten Trimaran auf, inklusive A-Mast und Dyneema-Rigg. Die Ruderanlage ist noch gar nicht fertig und der Mast gefällt uns nicht so richtig, wir finden ihn zu flexibel. Deswegen verstärken wir ihn mit zusätzlichen Abspannungen. Für die IMM muss das reichen, aber wir richten uns bereits darauf ein, dass hier umgeplant werden muss. Am Abend zerschneidet Fred

ddy alte Segel und näht sie passend für PoC (kurz für Proof of Concept) um. Und am Tag der Abreise laminiert er noch die letzten Teile der Ruderanlage und legt sie für einige Stunden vor den Infrarotstrahler. Die Teile kleben noch etwas, als wir sie ins Auto packen.

Wir fahren über Nacht und kommen morgens um 10 Uhr in Kerteminde an. Wir montieren die Rümpfe und Beams direkt auf unserem Anhänger. Mehr schaffen wir an diesem Tag nicht und fallen müde in die Campingbetten.

Am nächsten Morgen kranen wir PoC ins Hafenbecken. Wir nehmen den Mastkran, den wir kostenlos selbst bedienen dürfen. Bei einem Gewicht von 260kg (ohne Rigg) ist das kein Problem. PoC schwimmt zum ersten Mal und wir sind sehr aufgeregt. Das Aufstellen des Mastes erfolgt im strömenden Regen und mit ständig wechselnden Wetten, wer von uns beiden dabei wohl als erster ins Wasser fällt. Die Bugspitzen sind zum Spannen der Dyneema-Stage im Wasser liegend nicht mehr ganz so komfortabel erreichbar wie an Land und so robben wir bäuchlings über die Rümpfe. Über Fußtritte, Trampoline oder Klampen zum Festmachen konnten wir uns noch keine Gedanken machen.

Schließlich ist unser E-Motor startklar und wir überführen unseren PoC vom

PoC beendet die zweite Probefahrt erfolgreich im Hafen von Kerteminde vor der Kulisse der IMM-Flotte.

Yachthafen in den Handelshafen, wo sich die anderen Multihuller sammeln. Zum Nachmittag hin sind wir bereit zur Jungfernfahrt. Noch auf dem Weg aus dem Hafen heraus öffnen wir Fock und Groß (das bei uns durch den A-Mast, wie die Fock, fliegend gesegelt wird). Vor dem Hafenbecken machen wir kurze Schläge. Es läuft richtig gut. PoC ist spurtreu, die Ruder haben kaum Druck, er reagiert sofort. Erste kleine Anpassungsnotwendigkeiten werden deutlich: das Heck des Haupttrumpfs braucht mehr Auftrieb. Die Hecks der Seitenrümpfe müssen dagegen tiefer ins Wasser. Die Positionierung der Blöcke ist nicht ideal. Die Vorlieks müssen stärker durchgesetzt werden. Der Mast steht aber stabil und beruhigt uns. Wir werden etwas mutiger und unsere Schläge weiter. Jeder Windhauch wird in Geschwindigkeit umgesetzt und wir, die von einer Leisüre 17 kommen, freuen uns wie die Schneekönige.

Bei der letzten Halse passiert es. Unsere über einen Klemmmechanismus positionierte Saling gerät ins Rutschen. Wir verlieren die Spannung im Rigg, plötzlich biegt sich der Mast wie ein Flitzebogen. Wir rollen sofort die

beiden Segel zusammen. Und stellen dann fest, dass wir mit unserem kleinen E-Motor wohl nicht den Weg zurück gegen Wind und Welle schaffen werden. Den Motor haben wir uns für die heimischen Baggerseen zugelegt. Für die Ostsee ist er offensichtlich unterdimensioniert. Also Plan B: wir steuern den nahe liegenden Strand an und freuen uns bereits auf den langen Fußmarsch zurück zum Hafen.

In diesem Augenblick kommt ein Motorboot in Sicht, das Richtung Hafen fährt. Wir winken und der Skipper ändert seinen Kurs zu uns. Wir erklären ihm unsere Situation und werden kurzerhand ins Schlepp genommen. Fotografiert werden wir von ihm natürlich auch. Und so endet unsere Jungfernfahrt denkwürdig. Das generelle Feedback auf der IMM für unseren PoC ist übrigens trotz dieser nicht so ruhmreichen Rückkehr überwältigend für uns. Wir erhalten viel Zuspruch und interessante Rückfragen und führen spannende Diskussionen. Nur die Frage, wie schnell wir sind, können wir mangels Erfahrung nicht beantworten.

PoC wird zwei Tage später wieder gesegelt, diesmal mit geklebter Saling und folgerichtig Rückkehr aus eigener Kraft. Aber wir haben uns bereits entschieden: der Mast gefällt uns nicht. Das Konzept des A-Masts ja, die Ausführung nein. Freddy hat dazu bereits eine neue Idee und so verbringen wir die nächsten Wochenenden wieder in der Werkstatt.

Der Weg zum richtigen Mast

Ein sehr konstruktives Gespräch mit einem anderen Bootsbauer auf der IMM bringt uns auf den richtigen Weg: profilierte Masten aus Kohlefaser. Nach kurzem Überlegen, uns zwei fertige 8m-Profile zu kaufen (durch den A-Mast brauchen wir ja zwei Profile), entscheiden wir uns wiederum für einen Selbstbau. Die Preise der Masten würden unsere bisherigen Materialkosten bei Weitem übersteigen. Freddy arbeitet sich in das Thema ein und wir entscheiden



uns, unsere Masten mit Kohlefaser-Rovings zu wickeln. Der große Vorteil dieses Verfahrens ist, dass man die Faserrichtung sehr exakt bestimmen und dadurch optimale Kraftverteilung im Mast erreichen kann.

Freddy konstruiert ein vierteiliges tropfenförmiges Mastprofil und lässt sich über einen Konfektionierer entsprechende Styrodurleisten fertigen. Diese bringen wir auf ein $\varnothing 30\text{mm}$ CFK-Rohr auf. Zwischen Rohr und Leisten sowie über die Leisten kommt weiteres Kohlefasergelege. Die Leisten selbst schlagen wir mit mit Bidiagonalgewebe ein. Bei der anschließenden Vakuuminfusion mit Epoxidharz bilden sich so stabile Rippen zwischen dem Rohr und der Außenschicht. Im zweiten Schritt wickeln wir in mehreren Vorgängen das Rovingmaterial. Wir laminieren dabei mit einem sehr langsamen Epoxidharz direkt per Hand. Freddy baut sich eine Vorrichtung, die er sich auf den Rücken schnallt. Damit geht

er stundenlang am Mast auf und ab, während ich kurbele, was das Zeug hält. Nach je drei Stunden packen wir den Mast ein und ziehen alles unter Vakuum. In einem selbstgenähten "Tempereschlauch" aus Brandschutzgewebe härtet der Mast aus.

Das momentane Ergebnis

Am ersten Oktoberwochenende sind wir endlich wieder segelklar. Die ersten Herbstböen zeigen, dass der neue Mast sehr stabil und steif ist. Wir werden ihn in den nächsten Wochen noch ausgiebig testen und weitere Erfahrungen sammeln. Jetzt geht es an die Feineinstellungen von PoC.

Auf unserer Webseite www.projekt-grenzgaenger.com kann unser Projekt weiter verfolgt werden. Hier berichten wir über Tests und Weiterentwicklung des Prototypen und über den anstehenden Bau des großen Trimarans.



1 Innenschale der Seitenrumpfe:

Wir drapieren drei Lagen 400g Unidirektional in Längsrichtung und zwei Lagen 320g Bidiagonal Glasgelege auf ein vorher zugeschnittenes und mit einem Reißverschluss versehenes Abreißgewebe. Fixiert wird das ganze mit Sprühkleber. Darüber kommt ein Material, das Fließhilfe und Lochfolie zugleich ist. Darauf wird die in Schlauchform geschweißte und bereits leicht gefüllte PVC-Blase gelegt.



3 Formgebung über die Blase und das Abreiß

Wir legen Harzfließhilfe und Infusionskanäle aus u wird eine PE-Folie zwischen Blase und dem Glasge so zugeschnitten und zusammengeschweißt wird, rudimentäre Rumpfform bildet. Glasgelege und A gelegt. Mit einem Reißverschluss schließen wir di



PoC - die Bauphasen

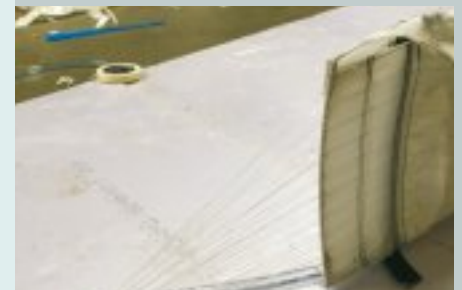
2 Innenschale des Mittelrumpfes:

Der Mittelrumpf wird genauso aufgebaut wie die Seitenrumpfe mit dem Unterschied, dass er größer und die Rumpfform etwas aufwändiger ist. Die Decksfläche bestehend aus Styrodurleisten wird gleich im ersten Arbeitsschritt mit eingearbeitet. Dabei bekleben wir die Styrodurleisten an einer Flanke mit Glasmatten, die später mit Epoxidharz getränkt werden und so eine Verbindung zwischen Innenschale und Außenschale herstellen. Der Rumpf wird auf der Decksseite liegend aufgebaut. Mit dem Reißverschluss formen wir den Kiel vor.



4 Spannen und Aufblasen:

Durch das Spannen mit Hilfe eines Greifzugs und endgültige Form der Innenschale bestimmt.



gewebe:
 nd fixieren mit Sprühkleber. Als Trennfläche lege gelegt. Die Blase besteht aus PCV-Folie, die dass sie im aufgeblasenen Zustand die breißgewebe wird um die halbgefüllte Blase e Hülle aus Abreißgewebe.



5 Vakuum ziehen:
 Die mit Luft gefüllte und gespannte Blase wird mit Lochfolie und Absaugvlies belegt und mit Vakuumfolie umschlossen. Anschließend ziehen wir das Vakuum.



dem dosierten Füllen der Blase wird die

6 Harz-Infusion:
 Über Infusionsleitungen wird das Glaslege mit Epoxidharz geflutet.



7 Ergebnis: Innenschale Seitenrumpf
 Nach Entfernen der Fließhilfe und des Absaugvlies wiegt die Innenschale des Seitenrumpfes ca. 6kg



PoC - die Bauphasen

8 Aufbringen des Sandwichkerns:

Wir fertigen schmale Leisten aus Styrodur und versehen diese mit Fließkanälen. Jede zweite Leiste umwickeln wir mit Glasgelege. Durch das Glasgelege in den Zwischenräumen der Leisten stellen wir sicher, dass eine stabile Verbindung und eine Versteifung zwischen der Innen- und Außenschale realisiert wird. So sind wir nicht auf die feste Verbindung des Sandwichmaterials mit dem Glasgelege angewiesen. Die Leisten werden auf der Innenschale fixiert.



9 Gelegeaufbau für Außenschale:

Der Gelegeaufbau entspricht dem der Innenschale, drei Lagen 400g Unidirektional in Längsrichtung und zwei Lagen 320g Bidiagonal. Danach umwickeln wir den Rumpf mit PE-Stretchfolie und lochen diese. Anschließend legen wir Absaugvlies auf.



10 Vakuum und Harzinfusion der Außenschale:

Absaugvlies und Absaugleitungen werden angebracht, um die Bereiche gleichmäßig mit Harz zu versorgen, woraufhin wir die Vakuumfolie um den Rumpf legen.



11 Hier sieht man, wie sich das Harz unter der Vakuumfolie verteilt.

Das Harz wird gleichmäßig unter der Vakuumfolie verteilt.

12 Ergebnisse:

Die Roh-Rümpfe sind sehr leicht und äußerst stabil.





racht und Infusionsleitungen gelegt. Um alle den mehrere Infusionspunkte verwendet. Rumpf, dichten alles ab und ziehen Vakuum.

13 Spachteln und Schleifen:

Wir haben verschiedene Epoxidspachtelmaterialien und –techniken ausprobiert. Gute Erfahrungen haben wir mit folgendem Rezept gemacht: Laminierepoxidharz in einer Küchenmaschine angerührt und mit Thixotropiermittel schaumig geschlagen ergibt eine leicht zu verarbeitende und zu schleifende Spachtelmasse.



14 Die Rumpfe kommen im Juni 2017 zum ersten Mal ins Wasser:

Wir prüfen die Wasserlinie, machen einen Belastungstest und taufen den Trimaran auf den Namen PoC.



Fortsetzung aus MB 163

Text: Dieter Dey

Fotos: Regina Dey-Kukulenz,
Hans Schnieder

Der erste Teil meines Berichts in der letzten Ausgabe schloss mit unserem Aufenthalt in Puerto de la Restringa/El Hierro und den im Museum gezeigten, beeindruckenden Videos und Bildern des Vulkanausbruchs unter Wasser und der Evakuierung des Ortes.

Wetterwelt sagte für den nächsten Tag, den 16. Oktober Wind aus Südwest bis Süd voraus mit 8 bis 10 kn, in Böen 17. Das paßte gut, denn wir hatten vor, nach La Estaca zu gehen.

Bitte lesen Sie jetzt, wie es weiter geht:

Bequem und genüßlich segeln wir nur mit der Genua die Steilküste entlang nach Nordost. Es ist bedeckt, die Wolken liegen auf den 1000 m hohen Bergen auf. Wir kommen am berühmten, einsam gelegenen Parador und an den Bonanza Felsen vorbei und sehen am Ufer einige den Felsen abgerungene Fischerschuppen. Die Wassertiefe beträgt 500 bis 1000 m.

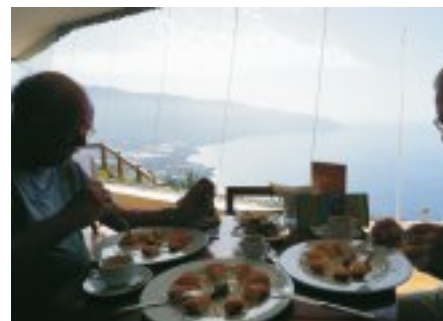
Der Puerto de La Estaca besteht im wesentlichen nur aus dem Hafenecken und dem Fährterminal. Wir bekommen einen Platz am Schwimmsteg mit Fingern und treffen Vereinskameraden aus Bremen, die mit ihrem Katamaran „Thetis“ der Flotte von Jimmy Cornell nach Barbados angehören, aber wegen einer starken Erkältung etwas zurückgefallen sind. Das große Hallo mündet abends in einem gemütlichen Plausch im Cockpit von „MiDi Cat“. Am nächsten Tag brechen die Segelkameraden zu den Kap Verden auf und wir können sehnsuchtsvoll hinterherwinken.



Unbedingt einmal nach

Im Fährgebäude ist das Büro der Marina, ein Ticketschalter, ein Schalter der Autovermietung und ein Bistro untergebracht. Die Fähre kommt 1 mal pro Tag aus Teneriffa. Um Brötchen zu holen, bekommen wir einen Lift in den südlich an der Küste gelegenen Ort Tijimiraque. Am Ortseingang hat sich ein kleiner Kiosk etabliert, in dem man das Nötigste einkaufen kann. Nach dem Frühstück mieten wir ein Auto und fahren über die Serpentinstraße in die 800 m hoch gelegene Hauptstadt der Insel. Valverde liegt am Hang und erschließt sich durch seine Unübersichtlichkeit dem Besucher nicht sofort.

Wir würden gerne die Strom- und Wasserversorgung, die auf den weit hin sichtbaren 5 Windmühlen beruht, besichtigen, aber an der Küste sagt man uns, wir sollten dazu nach Valverde fahren. Oben angekommen können wir die Windmühlen von außen besichtigen, jedoch nicht die ganze Anlage und ihre Steuerung. El Hierro behauptet von sich, die erste Insel der Welt mit autarker umwelt-



freundlicher Energieversorgung zu sein. Wenn der Wind weht, wird mit dem Strom Meerwasser entsalzt und in einem Auffangbecken gesammelt. Anschließend wird das Wasser in ein auf dem Hochplateau befindliches Reservoir gepumpt. Von dort kann es nun zu Tal strömen und bei zu wenig Wind, Strom erzeugen. Wir besichtigen das obere Wasserreservoir, es sieht nicht sehr voll aus.

Wir fahren weiter zu dem kleinen Ort Tinor. Er ist extrem romantisch, mit kleiner Kapelle und niedlichen Häusern. Die reifen Feigen wuchsen uns beim Spazieren gehen praktisch in den Mund. Der Ort liegt am Hang und wird von den Einheimischen,

El Hierro



dann von den Blättern und konnte von den Herrenos aufgefangen werden. Um ihn herum sind noch heute überall gefüllte Wasserlöcher.

Unser Ziel ist der von Cesar Manrique entworfene Mirador de la Pena. Wir werden nicht enttäuscht. Er liegt auf dem Hochplato im Nordwesten der Insel, eingebaut in den Felsen, mit großen Fenstern kann man den

zo de las Calcosas und blicken von oben auf die Fischerschuppen am Wasser und das Meeresschwimmbekken, wir erlassen uns aber den Abstieg, denn die Wellen sind hoch und ein Bad heute nicht ratsam. An diesem bekannten Ort, wie an allen anderen Orten, die wir heute besichtigt haben, waren wir fast alleine.

Heute ist Dienstag. Wir wollen unbe-



Bild oben: Puerto de la Estaca/El Hierro

oben, rechts: Arbol Garoe / früher ein Wasser sammelnder Baum

links: Mirador de la Pena

rechts: Die Ausgrabungsstelle liegt am Ende dieses Rückens

wegen seines rauen Klimas, nicht sonderlich geschätzt. Einwanderer fühlen sich hier nun zu Hause und pflegen liebevoll die kleinen Gärten. Wir schaffen es gerade noch vor Geschäftsschluß in die landwirtschaftliche Kooperative El Majano zu kommen. Dort können wir Wein und Käse erstehen.

Auf unserem Weg zur Westküste müssen wir unbedingt einen Abstecher zum Centro de Visitantes des Arbol Garoe machen, dem wasserspeienden Baum. In einer größeren schattigen Felsnische wurde der von den Ureinwohnern verehrte Baum neu gepflanzt. Er soll das Wasser aus den Wolken gekämmt haben. Es tropfte



ganzen Westteil der Insel übersehen. Der Ausblick ist phantastisch. Die Räumlichkeiten sind sehr großzügig angelegt, mit viel Glas und Holz. Bei dem Kuchenbuffet können wir uns nicht zurückhalten und tun uns viel zu viel auf, aber es sah so gut aus und wir mußten doch die berühmten Käsekuchen kosten.

Nach dem Kaffee fahren wir zum Po-

dingt die Ausgrabungsstätten El Julan besuchen. Die Fahrt geht wieder über Valverde und dann an der Südseite des Gebirgskamms durch den Wald. Unsere erste Station ist der Mirador de Las Playas in 1000 m Höhe am Steilufer der Insel. Man schaut aus dem Wald heraus in eine gewaltige Bucht von 3 km Durchmesser mit dem Parador und den Bonanza Felsen weit unten an der Küste.



Wir kommen zum staatlichen Centro de Interpretation de El Julan. Um die Felsinschriften und den Versammlungsplatz (Tagoror) der Ureinwohner zu besichtigen, hätten wir am frühen Vormittag dort sein müssen. Um 8 Uhr könnte man zu der Stätte laufen. Um 10 Uhr könnte man noch mit einem Jeep hinfahren. Das ist nun alles zu spät, aber das kleine Museum ist liebenswert eingerichtet und der gezeigte Film sehr informativ. Ein Kaffee auf der Terrasse sorgt für eine zünftige Pause.

Wir fahren weiter Richtung Westen ans Ende des Bergrückens zu der Ermita de Virgen de Los Reyes und der Caracol Höhle. Das Kirchlein ist umgeben von einer hohen Steinmauer an die Ein-Zimmer-Räume angebaut sind. Ein Raum ist bewohnt, andere dienen dem Verkauf von Andenken. Nicht weit von dieser Anlage befindet sich eine große Lavahöhle mit mehreren natürlichen oder eingebauten Unterteilungen. Eine Höhle ist bewohnt. Eine andere lädt zum Übernachten ein. Auf ausgestreuten Piniennadeln geht man wie auf einem Teppich, eine dickere Schicht in einer Schlafnische wirkt wie eine Matratze. Hier sollen heute noch Hirten übernachten und von hier aus wird die heilige Virgen alle 4 Jahre von den Hierrenos im Rahmen eines großen Volksfestes über die Insel getragen.

Die Gegend heißt La Dehesa und diente/dient als große gemeinschaftliche Weidefläche. Man hat einen herrlichen Blick von hier oben über die

Insel, mit ihrem großen fruchtbaren Tal El Golfo, bis zu Manriques Mirador de la Pena, wo wir gestern waren.

Wir fahren am Bergkamm auf einer teilweise nicht befestigten Straße zurück und kommen zum Cruz de los Reyes, einem großen Kreuz mit Altar vor dem unter freiem Himmel, bei der großen Virgen Prozession, der Gottesdienst abgehalten wird. In der Nähe finden wir nach etwas Suchen die romantischsten Quellen der Insel in einem dicht mit Bäumen bestandenen Tal. Aus Hähnen kommt das Wasser direkt aus dem Felsen, einige funktionierten sogar.

Wir besuchen noch Tamaduste im Nordosten der Insel. Dabei kommen wir an dem kleinen Flughafen vorbei auf dem kleine Turboprop Maschinen der Fluggesellschaft Binter landen können. Der Hafen von Tamaduste ist zu einem malerischen Schwimmbcken umgebaut. Den Steilwänden abgetrotzte terrassenförmig angelegte Straßen und Wege gestatten ein idyllisches Badeleben.

Mittwoch: Wir wollen nach La Frontera im EL Golfo Tal auf der Westseite der Insel, der größten Ansiedlung von El Hierro. Dazu müssen wir wieder über den Gebirgrücken der die Insel teilt. Man geht davon aus, daß dieses halbrunde Massiv die Hälfte eines Kraterrandes ist, der mit einer Riesenwelle wieder ins Meer gerutscht ist. Wir wollen auch zum Eco-



museo mit der Echsen Aufzucht Station, dem großen Meeresschwimmbcken in La Maceta und zum alten Hafen Punta Grande.

Vom Hafen La Estaca gibt es nur eine



*Bild oben links:
die Caracol Höhle*

oben, mitte: das El Golfo Tal

*oben, rechts:
Fuente del Cruz de los Reyes*

*links:
Haus im ethnologischen Museum
unten: das kleinste Hotel der Welt*



Serpentinenstraße nach Valverde. Von dort kommt man über den Nordteil der Insel und durch einen 2003 fertiggestellten langen Tunnel in das Tal El Golfo. Das ist der schnellste Weg; den

nehmen wir auf unserer Rücktour. Zunächst fahren wir auf dem Gebirgskamm nach Südwesten, um dann die 1500 m in einer großen Serpentine bis zum Meeresniveau herunter zu kommen. Die Ausblicke sind immer wieder atemberaubend. La Frontera hat ein nettes Zentrum mit Kirche und Ringkampfarena.

Wir halten uns nicht lange auf und fahren zum Ethnologischen Museum mit angeschlossener Eidechsenzucht.(Legartario). Wir hatten schon viel von den wiederentdeckten Riesenechsen gehört und waren etwas enttäuscht über ihre Größe. Groß ist eben ein relativer Begriff!

In die Besichtigung des Museums eingeschlossen, ist der Einstieg in einen beeindruckenden Lavatunnel, der bei den Bauarbeiten zufällig entdeckt wurde. Kleinere Lavatunnel bilden die Grundlage des über tausend Jahre genutzten Siedlungsgebietes. Zunächst von den Bimbaches (Ureinwohner) und später von den spanischen Siedlern. Die Hütten bestehen meistens aus einem Raum. Außen angebaut ist eine Toilette und neben dem Haus befindet sich eine Zisterne und ein kleiner Garten. Es werden die kargen Einrichtungen durch die einzelnen Jahrhunderte gezeigt. Sie verdeutlichen uns den dramatischen Luxus, den wir heute genießen.

Wir fahren weiter durch das fruchtbare Tal, in dem Ananas, Bananen,

Mangos, Avocados und Papayas angebaut werden. Zum Meeresschwimmbecken, man kann auch sagen einer Wellnessanlage, in La Maceta ist es nicht weit. Am heutigen Tag geht eine starke Dünung, die mit Getöse ins Becken schwappt, so daß baden nicht möglich ist; schade, denn die Anlage läßt keine Wünsche offen.

Es geht weiter nach Punta Grande. Hier war bis in die 70iger Jahre Hierros zweitgrößter Hafen. Reste der Kaianlage sind noch zu erkennen. Hier steht das, nach dem Guinness Buch der Rekorde, kleinste Hotel der Welt, ständig vom Meer umbraust! Es eignet sich gut für Prospekttaufnahmen, wenn man es in Richtung Meer fotografiert. Bei dem heutigen Seegang ist der Standort besonders spektakulär.

Am Donnerstag, den 20.10.2016 planen wir unseren Rückweg. Wetterwelt sagt Wind aus Nordnordost 6 kn, in Böen 13 kn, mittags auf Nord drehend und zunehmend und dann wieder zurückdrehen, voraus, mit Dünung aus Nordwest. Im Hafen messen wir um 8 Uhr 11kn, denn wir befinden uns im Windbeschleunigungsgebiet.

Wir wollen nach La Gomera in die uns schon bekannte Bucht Playa de Chinguarime. Der Kartenkurs ist 70°. Wir geben das Auto zurück und starten unsere Maschinen um 9:30Uhr. Vor dem Hafen erwarten uns 15 kn Wind genau aus Nord. Mit einem Reff im Groß und einem Reff in der Genua



*Bild oben:
Whale Watching*

unten: Fischerfeihafen Abrigos

*ganz unten:
Marina San Miguel Teneriffa*



rauschen wir mit 7 kn davon. Die Zeit auf der Insel war eindeutig zu kurz für uns. Zwischen 12:30 Uhr und 15:30 Uhr geht der Wind auf 2 kn zurück. Wir fahren mit Maschinen weiter und sind um 16:30 Uhr nach 42 nm in unserer schönen Bucht.

Der nächste Tag ist ganz der Erholung gewidmet. Hans muss am Montag von Teneriffa nach Hause fliegen. Regina und Dieter wollen noch eine Woche die Insel Teneriffa erkunden.
22.10.16: „Wetterwelt“ sagt voraus

morgens Nordwest 4 kn, ab 13:00 Uhr West mit 10 kn und abends wieder zurückdrehend und nachlassend. Wir fahren los, aber der Wind kommt vor La Gomera aus Ost, also von vorn, mit 3 kn. Die Maschinen müssen es machen. Als um 12:00 Uhr immer noch kein Wind kommt, wollen wir nicht länger warten, denn wir befinden uns im Lee des Teide. Unsere Stimmung verbessert sich dramatisch, als uns ein Schwarm Grindwale entgegenkommt. Von allen Seiten hatten wir gehört, daß sie sich in die-

ser Gegend aufhalten, aber gesehen hatten wir sie noch nicht.

Maschinen stopp und „Wale Watching!“ Sie kamen uns entgegen und wir hatten den Eindruck, daß sie, als sie an uns vorbei waren, umkehrten. Man sieht von ihnen leider nicht viel, meistens nur die ruhig dahingleitende Rückenflosse. Wir hören sie atmen, aber sehen keine Blasfontäne. Wir zählen 8 Tiere, sie sind ca. 2 bis 3 m lang. Der Fotoapparat muß zeigen, was er kann.

Um 17:00 Uhr sind wir in der Marina San Miquel, tanken und bekommen einen Platz zugewiesen. Wir hatten uns schon im September angemeldet, denn Ende Oktober herrscht in den Kanaren überall Karibik-Fieber. Am nächsten Tag ist Schiff-Putzen angesagt und abends Captains Dinner mit Fisch. Dazu laufen wir auf der Promenade die zerklüftete Seilküste entlang nach Abrigos, einem kleinen idyllischen Fischerhafen, mit einer Reihe von Restaurants.

Am Montag, den 24. Oktober endet unser gemeinsamer Segeltörn. Am Nachmittag fahren wir mit der Taxe zum nahegelegenen Flughafen und verabschieden Hans.

Wir haben viel gesehen und hatten auch Glück mit dem Wetter. Das Vorhersageprogramm „Wetterwelt“ hat uns, trotz der schwierigen geografischen Situation, immer gut informiert.

Die Insel Teneriffa ist wie ein kleiner vielseitiger Kontinent und wir freuen uns auf die kommende Woche, für die wir ein Auto gemietet haben, aber dann müssen auch wir leider erst mal wieder nach Hause

PS.: Sozusagen als Appetitanreger: Anfang 2017 ist ein Törnführer „Canary Islands“ von Heinrichs und Westin mit vielen schönen Bildern herausgekommen, der erstmals biologische, touristische und nautische Informationen aller kanarischen Inseln miteinander verknüpft.

Ende

Boots- & Flohmarkt

Hier das ultimative Abenteuer für alle Ostseesegler - bis jetzt noch ohne Beteiligung von Multihulls. Das aber kann man ja ändern!

Regatta Ostsee nonstop:

Midsummer Sail 2018

Von Wismar, dem südlichsten, nach Töre, dem nördlichsten Punkt der Ostsee – ein Berliner Segler hatte das als Rekordstrecke ausgerufen. Das Preisgeld: 1000 Euro!

10 Tage, 9 Stunden, 32 Minuten und 20 Sekunden galt es 2017 zu unterbieten, die Zeit, die Robert Nowatzki und Mitsegler Holger Koerner im vergangenen Jahr Ende Juni für die Strecke von Wismar nach Töre benötigt haben - ohne Stopp auf ihrer "Blup", einer Hallberg-Rassy 24.

Daraus entstand die Idee, die Route generell als Nonstop-Rekordstrecke auszuschreiben. Aufgerufen waren also Crews, die knapp 900 Seemeilen schneller als Nowatzki und Koerner zu absolvieren - egal mit welchem Schiff und wie viel Seglern.

Und tatsächlich hatten in diesem Jahr immerhin fünf Crews für das Rennen gemeldet. Der Akademische Segler-Verein zu Rostock z. B. schickte seinen Eintonner "Universitas" ins Rennen, das er - wohl in Ermangelung ernst zunehmender Konkurrenz - souverän gewann. Der Start war zur Sommersonnenwende am 20./21. Juni erfolgt – daher der Name der Veranstaltung "Midsummer Sail".

Die Teilnehmerzahl ist auf 15 Schiffe begrenzt. Auf die schnellste Yacht im Ziel warten ein Pokal und 1000 Euro Preisgeld. Der kleinsten Crew und dem kleinsten Schiff winken je 300 Euro. Die Meldefrist für das Rennen im nächsten Jahr läuft am 7. Juni 2018 ab. Gemeldet sind bis jetzt neun Boote - Multihulls ist nicht dabei.

Alle weiteren Infos sowie Impressionen vom vergangenen Jahr auf der Veranstalterseite

www.midsummersail.com



Eigenbau 42" Performance Cruiser von Lock Crowther von 2005 12,80x7x1,20, Innenausbau unvollständig - daher **Schnäppchenpreis von T€ 130** Vollständige Info über hw@meierwert.de oder 0172-4507107



Gut erhaltener und gut ausgerüsteter **Katamaran Lagoon 410 Standardversion, Baujahr 2001**, zu verkaufen. 169 T Euro MWSt. inkl. Kategorie A. 4 große Kabinen, großzügiger Salon mit Navigationsplatz und Küche. Geräumiges Cockpit mit Teakfußboden und großem Eßtisch. 2 Toiletten. 2 x 27 PS Yanmar. 2x70 Ah Starter- 620 Ah Servicebatterien. Vollständige Ausrüstungsliste auf Anfrage. Liegeplatz Kanarische Inseln. **E-Mail:** inform@discoveryachting.de



Komplettes Rigg: Alumast 16,2 m (Frederiksen Mastrutscher, nur Schraubterminals 10mm), Alubaum 5,2 m, voll gelattetes Groß 53 qm (Neupreis EUR 6.4TEU, Rep.1.1 TEU), Spi mit Bergeschlauch 70 qm, 5 passende Vorsegel, alle Fallen etc. umständehalber für nur EUR 3.500 -- Bild siehe Titelfoto Booten Nr. 159 --- erwin.ramin@gmail.com

Farrier F-9A AFT COCKPIT,



32 Fuß/9,75m, Bj.99, Prof. Epoxybau in Rotzeder, Kohle + Glas, Regelmäßig gewartet + gepflegt, Marström Carbonmast drehbar. 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, klausehm@web.de



MOULDS FOR SALE, Nessy 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, klausehm@web.de

Anzeigenschluss Ausgabe 164:
30. November 2017



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**

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

- 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



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

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 . Probesegelein kurzfristig möglich . VB 10500,-€ Kontakt : **juergentoy@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**



DAS RICHTIGE SYSTEM

Wir können das Ergebnis beweisen.

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



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

**WEST
SYSTEM**



VON DER LINDEN
MARINE TECHNOLOGIE FÜR SCHIFFBAU



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**

