

Juni 2016 - Nr. 158

# Mehrrumpf BOOTE

Multihull Deutschlands Magazin



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

VPLP



Super schnell  
Super sicher  
Super bequem  
Super elegant  
Super exklusiv

# THE SUPERCAT



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

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

Telefon : +971 55 602 5386

## Die Suche nach dem Heiligen Gral oder: Wie finde ich mein ideales Schiff?

Liebe Vereinsmitglieder,

nach einer langen Suche habe ich vor nun gut 6 Stunden endlich *m e i n e n* Katamaran gefunden und gekauft. - Jetzt sitze ich bei einem Bier im Garten einer Pension in Virginia/USA und schreibe für Euch diesen Text für das Editorial der neuen Ausgabe unseres Magazins "Mehrrumpfbo-o-te".

Bei der Suche nach dem „richtigen Schiff“ bin ich mir so manches Mal vorgekommen wie ein Ritter der Tafelrunde auf der Suche nach dem Heiligen Gral. Wer kennt nicht die Geschichten der Helden, die diesem Phantom nachjagten. Die Überlieferung beschreibt den Gral als ein wundertätiges Gefäß in Form einer Schale oder eines Kelches. Er verheißt Glückseligkeit und ewige Jugend. - Und erwarten wir die nicht auch von unseren Schiffen?

Um den Gral zu finden, ziehen die Ritter der Tafelrunde einzeln und gemeinsam aus zu den entlegensten Orten der Welt, immer den Gerüchten hinterher, wo der Gral sich angeblich befände. Am Ende wird der Gral von einem der Helden gefunden, nur damit WIKIPEDIA später über ihn schreiben wird: "Dieser Held, Parzival, ... in dem sich größter Heldenmut und Reinheit vereinen, wächst abseits der Welt auf. Ihm fehlt der Sinn für die Wirklichkeit, weshalb er auch „tumber Tor“ oder „großer Narr“ genannt wird."

Trifft der letzte Satz nicht ein wenig auf uns alle zu??

Nun zu meiner persönlichen Suche: Nachdem die ersten Kat-Besichtigungen in Deutschland eher enttäuschend verliefen, erweiterte ich meinen Suchradius. Die erste Spontanreise führte mich nach Split, wo eine Lagoon 410S2 im Angebot war. Nach fünf Minuten Besichtigung war klar, dass der Preis nicht ohne Grund so attraktiv war. Wenigstens hatte ich ein schönes Spätherbstwochenende in Kroatien.

Die nächste Reise brachte mich nach Griechenland, der angebotene Eigenbau-Kat hätte eine enorme Restaurationsarbeit gefordert, die ich mir nicht zutraute - als Ergebnis waren wieder ein paar schöne Tage am Mittelmeer zu verzeichnen.

Dann wurde mir über interne Kanäle zugetragen (Gerüchte! - Wie beim Heiligen Gral!), dass einer unserer Multihuller seinen wunderschönen Eigenbaukat, auf dem ich selbst schon mitgesegelt war, verkaufen wollte. Eine-Woche-Bedenkzeit später konnte er sich dann doch nicht trennen.

Auf einer der weltweiten Broker-Webseiten habe ich dann eine Catana 411 zu einem vernünftig scheinenden Preis gefunden, leider aber in Polynesien. Das böse Erwachen kam, als ich das Schiff aus dem Wasser nehmen ließ, die beiden Hohlkehlen im Übergang von den Rümpfen zum Brückendeck waren mit Epoxy notdürftig abgedichtet, mein Messgerät zeigte Wasser im Sandwich der Rümpfe an. Diesmal waren es noch nicht mal schöne Ferien, weil es fast ununterbrochen schüttete.



Nach meiner Rückkehr spottete meine Familie schon, dass ich bei meiner Suche irgendwann die gesamte Welt ohne Boot bereist, am Ende jedoch kein Geld fürs Schiff mehr hätte.

Wie so oft im Leben, kommt einem schließlich der Zufall zu Hilfe. Während eines Überführungstörns in Südspanien im Herbst konnte ich eine DEAN 440 aus südafrikanischer Produktion besichtigen. Das Boot gefiel mir spontan, jetzt wurde ein solches zu einem attraktiven Preis in den USA angeboten. Dieses Schiff habe ich heute erworben, es wird mich hoffentlich gut und sicher auf meinen Reisen begleiten.

Was hat jetzt meine persönliche Gralssuche mit dem Verein zu tun?? Sehr, sehr viel!!

Unser Verein verfügt über ein unvergleichliches Wissen und Erfahrung im Multihullbereich. Ich habe mich nicht gescheut, dieses anzupfaffen und alle Angesprochenen haben mir bereitwillig geholfen. Deshalb möchte ich mich bei allen bedanken, denen ich während meiner mehrjährigen Suche auf die Nerven gegangen bin. Stellvertretend möchte ich nennen Ralf Weise, Stefan Hüttermann, und Jürgen Peter, die ich manchmal vom anderen Ende der Welt zu den unmöglichsten Zeiten mit Fragen belästigt habe.

Diesen Wissensschatz gilt es zu erhalten und zu verbreiten, scheut Euch nicht, den Vorstand oder die Regional-Ansprechpartner zu kontaktieren, wenn Ihr eine Information benötigt. Wir finden dann meist jemanden, der helfen kann.

Euer Uwe Petersen

# Inhalt Mehrrumpfbo-o-te Nr. 158 - Juni 2016

		Seite
<b>Editorial</b>	Uwe Petersen: Die Suche nach dem Heiligen Gral oder: Wie finde ich mein ideales Schiff?	3
	Inhalt/ Impressum	4
	Ansprechpartner und Termine	6
<b>MHD aktuell</b>	Uwe Petersen: In eigener Sache: Die neue Bankverbindung	8
	Törn- & Info-Börse	8
<b>Regatten</b>	Redaktion: Race to Alaska	8
	Redaktion: 2016 die dritte Auflage: Foiling Week auf dem Gardasee unterstmals in Newport	9
<b>Messen</b>	Redaktion: La Grand Motte 2016: Internationale Multihull Ausstellung	10
<b>Boote</b>	Roland Gaebler: Evonik meets Speedfoiler: Segeln in neuen Dimensionen	11
	Wolfgang Sorg: Boutique-Katamarane aus Südafrika	12
<b>Erfahrung</b>	Nicola Möckli: Der erste Rumpf ist im Bau	14
	Oliver Stulz: Heee.... Plane zu!!! Teil 2	17
<b>Reisen&amp;Reviere</b>	Dieter Dey Segeln und Sightseeing: Kanarische Inseln	22
	Hermannn Scheppelmann Odysseus-Prinzip? - oder: Der Versuch, endlich das Katamaran-Segeln zu verstehen	29
	Hermann Scheppelmann Die Reise der Catharsis durch die Schären zum IMM nach Halden	30
<b>Service</b>	Boots- und Flohmarkt	37



12



22

*Dieter Dey kommt von einem Kanaren-Törn zurück, der ihm gefallen hat.*



17

*Oliver Stulz hat sich in die Seele seiner Prout versetzt und erzählt uns, was sie fühlt.*

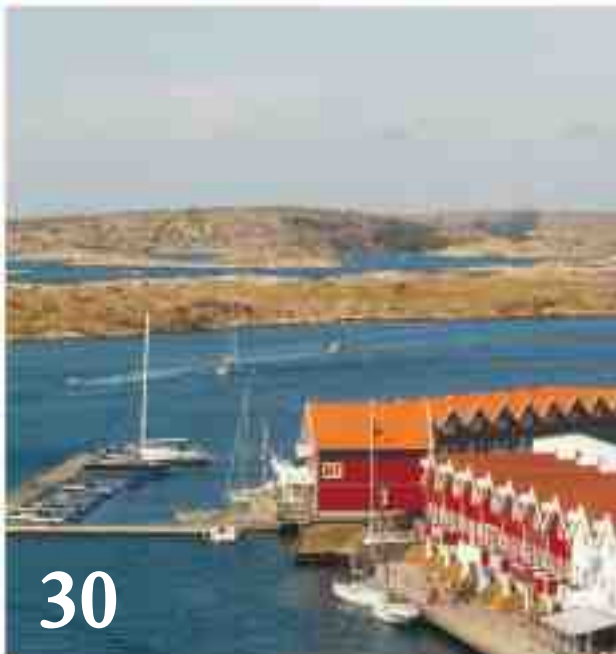


10

*Multihull-Mese in La Grand Motte*



*Wolfgang Sorg hat sich in Südafrika umgesehen und eine Katamaran-Boutique gefunden.*



**30**



*Hermann Scheppelmann segelt in die Schären und ist fasziniert.*



## **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

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. 159:**

**20. August 2016**



*Titelfoto:  
Hermann  
Scheppelmann*

*Katamaran  
Katla auf sei-  
nem Weg zum  
IMM im  
Svinösund*



# Multihull Deutschland - Vereinigung von Mehrrum

## Mitglieder des Vorstands

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

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



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

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



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

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



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

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



**Stellvertreter**  
*Interne Kommunikation  
Datenverwaltung*

**Schatzmeister**  
*Mitgliederservice*

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

## Internet

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



**Web-Aministrator**

## Regatten & Events

Claas Schwandt  
Nachtigallweg 1  
28790 Schwanewede  
0421 639 64 09



**Organisation,  
Rat und Unterstützung**

## Ansprechpartner in den Regionen:

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



### Berlin/ Brandenburg

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

### Mecklenburg-Vorpommern/ Ostsee

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

### Schleswig-Holst./ Elbe/ Ostsee

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

### Weser/ Ems

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

@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

**Wolfgang Sorg**  
Kohlerstr. 18  
70619 Stuttgart  
Tel.: 0711/ 47 43 45  
suedwest@multihull-verein.de

Bayern

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

Lanzarote

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

Regionalveranstaltungen

Der Norden:

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

**Niedersachsen** Christoph Wentland lädt ein.

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

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

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

**Bayern:** Hans Mühlbauer lädt ein

Andere Veranstaltungen

23. Juni 2016 Start zum Race to Alaska 2016 in Port Townsend

1.7. - 3.7.2016 5. European Open der RC-Multihulls am Brombachsee  
Klassen: 1,2m (Mini40) und 2m.  
<https://www.facebook.com/RCMultihulls/>

19. 8. Mallorca-Party am Steinhuder Meer  
20. 8. großes Höhenfeuerwerk "Steinhuder Meer in Flammen"

20. 8. Kurs "Rund Fehmarn"

2./3. 7. Ostsee-Cup Grömitz

2. - 10. 7. 79. Warnemünder Woche

23.-31.7. 127. Travemünder Woche

7. - 10. 7. Foiling Week in Malcesine am Garda See

3. 9. "Rund Hannibal" Regatta in der Wismarer Bucht

24.9.2016 Hans Mühlbauer und Carsten Steinkämper organisieren:  
Geführten MiniCat-Segeltörn mit Mutterschiff in Kroatien  
Dauer: 1 Woche, Start in: Trogir/ Kroatien

23. - 25.9.2016 SILVERRUDDER RACE rund Fünen

*In eigener Sache:*  
**Neue Bankverbindung!!!**

Wie Ihr sicher bemerkt habt, wurde 2015 der Beitrag sehr spät eingezogen, für 2016 ist dies bisher auch noch nicht erfolgt. Die Versuche, den Einzug über die neue Verwaltungssoftware zu erledigen, hat zu unerwarteten Schwierigkeiten geführt. Aus diesem Grunde habe ich ein neues, reines Internetkonto eröffnet, das (hoffentlich) mehr Möglichkeiten bietet. Dieses Konto ist ab sofort aktiv, das bisherige Konto wird noch bis zum Ende des Jahres bestehen bleiben.

Ab sofort bitte ich alle, die den Beitrag überweisen, diese neuen Kontodaten zu benutzen, Ihr findet die Angaben auch in der aktualisierten Beitrittserklärung auf unserer Webseite:

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

In dem Zusammenhang habe ich eine Überprüfung der Beitragszahlungen der letzten Jahre vorgenommen. Von den ca. 350 Mitgliedern erfolgt bei knapp 300 Leuten die Zahlung per Lastschrift. Ich werde alle anderen, die bisher per Überweisung zahlen, demnächst einzeln mit Zusendung einer Einzugsermächtigung anschreiben und bei der Gelegenheit die teilweise vorhandenen Rückstände für 2015 gleich mit anmahnen. Bitte erleichtert mir die Arbeit und erlaubt uns den Einzug per SEPA- Mandat.

Euer Uwe

## *Race to Alaska*



*750 miles - no motors - no support*

*Und immer mal wieder ist man zu dem Ausspruch verleitet: "Das gibt es nur in Amerika!"*

Im Fall des Race to Alaska stimmt das natürlich zunächst einmal im

wörtlichen Sinn: Alaska gibts nun einmal nur dort.

Aber während man geneigt ist, den einen Teil der Amerikaner als zur Fülle neigende MacDonalds und Burgerking-Besucher wahrzunehmen,

## *Törn - & Infobörse*



### *Wharram Tiki 26*

Ab etwa 15. April 2016 segele ich einhand von Preveza/Griechenland nach Italien, Frankreich und Spanien. Anschließend soll es nach Marokko und Gran Canaria gehen. Die Dauer des Törns sowie die einzelnen Etappen sind noch offen, gerne möchte ich den Cat in Gran Canaria verkaufen .

Vielleicht gibt es Multihulls in der Gegend die einige Meilen einen ähnlichen Kurs segeln!?

Der Backbordrumpf mit 1-2 Kojen ist frei. Möchten Menschen ohne Komfortansprüche kostenfrei Teilstrecken mitsegeln?!

Herzliche Grüße, Heiko

Info bitte an: [stoyheiko@web.de](mailto:stoyheiko@web.de)

fällt mir immer wieder die andere Seite Amerikas auf: die Seite all derer, die ich auf manchmal unangenehme, oft jedoch auch auf angenehme Weise verrückt nenne. Und dazu gehören für mich auf jeden Fall die Veranstalter und Teilnehmer des Race to Alaska.

Das ist ein Rennen, an dem alle Boote teilnehmen können, deren Skipper und Besatzungen bereit sind, sich zwei ganz einfachen, jedoch äußerst rigiden Regeln zu unterwerfen: No Motors, no support.

**Etappe 1: Port Townsend-Victoria**  
**Donnerstag, 23. Juni, 6:00 a.m.**  
**Northwest Maritime Center**

**Etappe 2 Victoria - Ketchikan**  
**Sonntag, 26. Juni, 12:00 p.m.**  
**Victoria Harbour**



## 2016 die dritte Auflage: Foiling Week auf dem Gardasee und erstmals in Newport



Auch in diesem Jahr wird es nach den erfolgreichen Veranstaltungen in 2014 und 2015 wieder eine Foiling Week geben. Stattfinden werden gleich zwei Ausgaben: die erste, wie gewohnt, von Montag, den 4. Juli bis Sonntag, den 10. Juli 2016 vor Malcesine auf dem Gardasee, die zweite erstmals in Newport, der heimlichen Segelhauptstadt der Vereinigten Staaten.

Die Foiling Week ist wohl die einzige Veranstaltung dieser Art weltweit, die sich ausschließlich dem Thema Foiling verschrieben hat, den „fliegenden“ Booten, ihren Steuerleuten und Besatzungen, Designern und Erbauern. Die Veranstaltung ist weiter gewachsen, nicht weniger als sieben Bootsklassen werden beteiligt sein: U.a. als Weltpremiere die S9-Katamarane und die mit Spannung erwarteten CG32, 12m lang und 6m breit, die von einigen Americas Cup-Teams zum Training benutzt werden.

Die Flying Phantoms und G4-Katamarane werden teilnehmen, jedoch auch Surfer oder die weltweit bekannten Moth-Jollen. Darüberhinaus wer-

den Prototypen erwartet, Konstrukteure und Designer werden hochinteressante Lösungen präsentieren. Als Höhepunkt und Abschluss messen sich alle Bootsklassen in einem Langstreckenrennen.

Weitere Informationen auf der Website der Veranstalter: [foilingweek.com](http://foilingweek.com).



# *La Grand Motte 2016: Internationale Multihull Ausstellung*

*Quelle: Pressemitteilung der Veranstalter*

Nachdem die siebte Auflage der In-Water-Messe ihre Tore geschlossen hatte, zogen die Veranstalter ein positives Resümee, indem sie in ihrer Pressemitteilung die Show als einen großen Erfolg bezeichnen.

Besucher aus aller Welt – deren Zahl mit etwa 17000 gegenüber den Vorjahren noch einmal deutlich gewachsen sei, wie es weiter heißt – seien nach La Grand Motte gekommen, um die sechzig im Hafen versammelten Mehrkörper in Augenschein zu nehmen. Auch nach Meinung der Aussteller habe die diesjährige Ausstellung ihre Bedeutung für den Multihull-Sektor unterstrichen. Diese zeigten sich mit der Zahl der Abschlüsse zu Frieden, die Auftragsbücher seien gut gefüllt.

Wenn man die Zahl der Premieren betrachte, gewinne man den Eindruck, dass die Werften die Bedeutung des Messeplatzes La Grand Motte als hoch einschätzten – so die Veranstalter stolz.



Die Bedeutung der Veranstaltung werde nicht zuletzt durch den Besuch der VITALIA II (ex ORANGE) (Bild oben) unterstrichen, dem bekannten Maxi-Cat, der nach dem Verlassen des Hafens von La Grand Motte sogleich zu seiner Weltumsegelung aufbrach.

La Grande Motte wird auch im nächsten Jahr wieder der Veranstaltungsort für die International Multihull Show sein.

**Die findet statt vom: 19. bis 23. April 2017.**



*Evonik meets SpeedFoiler:*

## *Segeln in neuen Dimensionen*

**Der erste SpeedFoiler-Katamaran entsteht in Deutschland. Mit innovativer Technik und hochwertigem Material von Evonik will Team-Gaebler das schnellste Allround-Zweipersonen-Seriensegelboot der Welt bauen – Rennserie geplant.**

**Bremen/Essen, den 02.06.2016.** Das deutsch-dänische TeamGaebler und der Essener Spezialchemiekonzern Evonik tun sich zusammen, um gemeinsam das HiTec-Segeln auf ein neues Level zu bringen. „Unser SpeedFoiler ist ein ultra-leichter, foilender Katamaran, der eine außergewöhnliche Leistung erreichen wird, die es bisher in unserem Sport nicht gegeben hat“, kündigte Olympiamedaillengewinner Roland Gäbler an. Modernste Kohlefaser- und Composite-Technik machen es möglich, über das Wasser zu fliegen. Die neue Bootsklasse, die von zwei Personen im Trapez gesegelt wird, wendet sich nicht ausschließlich an Profis. Auch ambitionierte Amateure können mit dem SpeedFoiler an offenen Regatten teilnehmen. Der erste Prototyp des 7,62 Meter langen SpeedFoiler ist derzeit in der Planung und wird im Sommer gebaut.

*Deutsches Segel- und Technologie-Knowhow kommen zusammen*

Mit Roland und Nahid Gäbler und Evonik tun sich das erfolgreichste Mixed-Team des Segelsports und eines der weltweit führenden Unternehmen der Spezialchemie zusammen. „Evonik ist exzellent im Bereich Leichtbau und damit ein absoluter Traumpartner für uns“, freute sich Roland Gäbler anlässlich der Bekanntgabe. Dank der extrem leichten Materialien und einem revolutionären Design soll der SpeedFoiler sogar bei unter einem Knoten Wind Rennen austragen können. Das obere Windlimit wird bei etwa 30 Knoten liegen.

„Wir können praktisch unter allen Bedingungen segeln und verlässlich pünktlich starten. Damit eignet sich die neue Klasse auf einzigartige Weise für TV-Liveübertragungen und das weltweite Streaming im Internet“, unterstrich Roland Gäbler.

Das Essener Unternehmen Evonik bietet als Unternehmen der Spezialchemie ein breites Portfolio an Composite-Materialien und Rohstoffen, von denen z. B. der Marken-

name ROHACELL® den Selbstbauern unter den Multihullern bekannt sein dürfte. Das Unternehmen besitzt darüberhinaus umfangreiches Verarbeitungs- und Prozess-Knowhow. „Für uns ist der Speed-





Foiler ein hervorragendes Projekt, um unser Knowhow als Lösungsanbieter für Composites darzustellen und darüber hinaus die Ergebnisse auf andere Industrien zu übertragen“, unterstrich Dr. Hans Görlitzer, Leiter Business Development des Evonik Geschäftsgebietes Crosslinkers.

Der SpeedFoiler gehört zur neuen Generation foilender Katamarane. Ihr extrem geringes Gewicht und das innovative Design von Segeln, Rumpf und Anhängen ermöglichen es diesen Booten, gleichsam über das Wasser zu fliegen. „Das ist eine fantastische Erfahrung und macht extrem viel Spaß. Zudem entsteht eine Bilderwelt, die Zuschauer und Journalisten weltweit begeistert“, sagte der zehnfache Weltmeister Roland Gäbler. Von den Mannschaften verlangen diese Boote ein hohes Maß an athletischen und artistischen Fähigkeiten.

Der SpeedFoiler wird für den Foiling World Cup und den Little Cup entwickelt und besitzt die Maße eines C-Class-Multihulls: Die Länge beträgt 7,62m, die Breite 4,26m. Die Masthöhe ist 12m. Die Segelfläche reicht von 90qm (Leichtwind) bis 28qm (Starkwind). Mit dem Star-designer Martin Fischer konnte einer der gefragtesten Multihull- und Hydrofoil-Konstrukteure für dieses Projekt gewonnen werden.

### **Rennen auf vier Kontinenten**

Roland und Nahid Gäbler werden mit diesem Boot zunächst an eini-

gen etablierten Regatten teilnehmen. Später ist eine eigene Rennserie geplant, der Foiling World Cup. „Zahlreiche Weltklassesegele haben uns gegenüber bereits ihr Interesse an dieser neuen Einheitsklasse und dem Foiling World Cup bekundet und warten nur darauf, dass es losgeht“, sagte Nahid Gäbler. Der Foiling World Cup wird ein Rennen der Nationen mit den besten Seglern und innovativsten Booten der Welt. Eine neue Profirennsegelserie mit zehn Tour-Stopps in Europa, dem Mittleren Osten, Asien und Amerika. Die SpeedFoiler-One-Design Boote für den Foiling World Cup werden vom Veranstalter gestellt. Das TeamGäbler wird mit dem SpeedFoiler auch am Little Cup und legendären Langstrecken-Rennen teilnehmen. Außerdem ist zusätzlich ein Europa-Cup geplant.

### **Text und Bilder:**

Roland & Nahid Gäbler  
www.teamgaebler.de  
Straßburger Str. 32  
D-28211 Bremen  
Phone: +49-172-4543074  
Email: teamgaebler@gmail.com  
www.speedfoiler.com  
www.foilingworldcup.com  
Skype: r.gaebler

Medienkontakt für TeamGäbler:  
Behrend Kommunikation  
Till Behrend  
Baumkamp 69  
D-22299 Hamburg  
Phone +49 151 42317721  
Email: behrend@behrendkommunikation.com

# Boutique-K

Texte und Fotos:  
Wolfgang Sorg

In den letzten 20 Jahren haben die Werften im Großraum Kapstadt bei den Fahrtenkatamaranen hinsichtlich Qualität und auch Stückzahlen zur Weltspitze aufgeschlossen, wobei naturgemäß der Chartermarkt mit möglichst vielen Kojen pro Kat im Focus steht. Daneben gibt es nach wie vor kleinere Betriebe, die individuelle Kats für Fahrtensegler produzieren.

Der Bekannteste befindet sich etwas weiter östlich an der Gardenroute in der Lagune von Knysna, bekannt durch die spektakuläre Einfahrt und idealen Ankerplätze für Multis. Hier hat Kevin Fouche vor 15 Jahren begonnen, individuelle Fahrten-Kats in exzellenter Qualität und perfekter Ausstattung für die kleine Crew auf Langfahrt zu bauen.

Zunächst waren es die 440 und 480 Versionen, seit drei Jahren ist die Knysna 500 nach Plänen von Angelo Lavranos die Basis für den individuellen Ausbau in Sandwich. Knapp 40 Beschäftigte bauen etwa 3 Schiffe pro Jahr, die Nachfrage ist größer, aber der eingespielte Ablauf, bei dem immer vier Boote in den unterschiedlichen Baustadien gleichzeitig in der Halle stehen, hat sich bewährt. Damit können in Handarbeit und auf Basis von zwei Grundversionen so ziemlich alle Wünsche der zukünftigen Eigner Berücksichtigt werden. Dazu gehört auch, dass Kevin bei der Stehhöhe von seiner eigenen, fast 2 Meter Körpergröße ausgeht, auf Wunsch aber auch die Böden anhebt...

Bei der Ausstattung kommt nur das weltweit Beste zum Einsatz, vom Wassermacher bis zu den Elektrowinschen, Kevin ist Perfektionist und das sieht man an jedem Detail seiner Schiffe, die er stolz - und zurecht - als Boutique-Katamarane bezeichnet. Eigentlich unbezahlbar, aber auch aufgrund des Verfalls des Randkurses liegt der Facharbeiter-

# atamarane aus Südafrika



lohn in Südafrika deutlich unter unserem Mindestlohn und so kann Kevin diese Kats - wohlgernekt in Vollausstattung unter Berücksichtigung aller Eignerwünsche wie z.B. bei den Segeln oder beim Beiboot - unter 700 T € anbieten. Entsprechend lang ist die Warteliste, im Moment wäre die Bau-Nr. 86 für Anfang 2017 noch frei und parallel laufen die Planungen für die 550 - Version mit Infusion. Ein Kurzurlaub lohnt sich und wird übrigens beim Kauf angerechnet.

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



# Der erste Rumpf ist im Bau



Beim gemeinnützigen Verein Ocean Youth Sailing (OYS) arbeiten zur Zeit jedes Wochenende vier bis acht Jugendliche am Traum vom eigenen Hochseekatamaran nach einem Plan des australischen Konstrukteurs Jeff Schionning. Der erste Rumpf nimmt bereits Form an.

Nach der erfolgreichen Baustartparty Anfang April, stand der Rest des Monats im Zeichen der letzten Vorbereitungsarbeiten für den Bau des Kats sowie der Lieferung der ersten DuFlex Platten. Nach dem Errichten des Werftzelts, wurde dieses zusätzlich wind- und wetterfest gemacht. Wir haben erstens einen Holzboden aus 200 Schalungsbrettern verlegt. Zweitens haben wir die Westseite des Werftzeltes mit einer Lastwagenplane eingekleidet. Die ersten Frühlingsstürme hat das Zelt trocken überstanden! Dies ist auch nötig, denn in diesem Zelt werden die beiden Rümpfe sowie das Mittelteil im Herbst 2016 Hochzeit feiern.

Im Moment arbeiten jedes Wochenende vier bis acht Jugendliche am Katamaran. Die aktuellen Arbeiten umfassen einerseits das Verkleben der DuFlex Platten und andererseits den Bau des ersten Rumpfs. Da viele Bau-



teile länger als eine DuFlex Platte sind (die Längsten über dreizehn Meter!), werden diese mittels einer speziellen Presse verklebt. Anschließend müssen bis zum fertigen Bauteil noch die Stege mit einer Stichsäge entfernt und die Stellen verschliffen werden. Der Prozess begeistert mit seiner Einfachheit und Effizienz. Mit vier Personen kann alle zehn Minuten eine weitere Platte verklebt werden. Die ganze Fertigungsstrasse ist in unserem neusten

Youtube-Video detailliert beschrieben: <https://www.youtube.com/watch?v=TDgXbKxZycQ>.

Der Aufbau und das Ausrichten der Bulkheads hat einige Zeit in Anspruch genommen. Dank Linienlaser und einigem Hirnschmalz können wir jetzt aber sicher sein, dass der Rumpf auf den Millimeter genau gerade sein wird! Am Wochenende vom 28./ 29. Mai konnte bereits die erste Boden-

platte auf den Bulkheads verklebt werden, der Rohbau des ersten Rumpfs wird in kurzer Zeit fertiggestellt sein.

Parallel zum Bau schreitet die weitere Projektplanung voran. Mit dem Abschluss des Crowdfunding im Mai ist die Finanzierung der Katamaranhülle gesichert. Die Sponsorsuche für die Finanzierung der Ausrüstung des Ka-

praktischen Feuerlöschübungen nochmals etwas auf, bevor es weiter in Richtung See ging.

Als nächstes stand das Testen der Rettungswesten und der korrekte Einsatz der Rettungsinsel auf dem Programm. Da grosszügigerweise alle Teilnehmer mit einem Überlebensanzug ausgestattet wurden, verlor der kalte See etwas

Beim gemeinnützigen Verein Ocean Youth Sailing (OYS) arbeiten zur Zeit jedes Wochenende vier bis acht Jugendliche am Traum vom eigenen Hochseekatamaran nach einem Plan des australischen Konstrukteurs Jeff Schionning. Der erste Rumpf nimmt bereits Form an.

Nach der erfolgreichen Baustartparty



*Anlieferung der Duflex-Platten ins Wertzelt (r. o.)/ Die vorgefrähten Duflex-Platten werden mit einer speziellen Presse zu Panels verklebt (r. m.)/ Ein fertiges Rumpf-Segment, herausgelöst aus einem Panel (r. u.)*

tamarans läuft bereits auf Hochtouren. Dank privaten Unterstützern und Sponsoren konnten Ende Mai schon einige Erfolge erzielt werden. Ein riesengrosses Dankeschön an dieser Stelle an alle Unterstützer.

Auch die Hochseeausbildung ist mit einem ISAF-Sicherheitstraining im Frühjahr fortgesetzt worden. Die Teilnehmer berichten mit Begeisterung: Endlich war es für uns wieder so weit: das Wasser hat gerufen. Im ISAF-Sicherheitstraining von capesail.de unter der kompetenten Leitung von Daniel Hadamovsky haben wir uns zwei Tage lang mit sicherheitsrelevanten Aspekten des Hochseesegelns beschäftigt. Begonnen hat alles trocken im Theorieraum bei der DLRG in Moos und wir befassten uns einen Morgen lang mit Havariemanagement und der Funktion von SAR-Organisationen. Nach dem Mittagessen wärmten wir uns bei der Brandbekämpfung und





Anfang April, stand der Rest des Monats im Zeichen der letzten Vorbereitungsarbeiten für den Bau des Kats sowie der Lieferung der ersten DuFlex Platten. Nach dem Errichten des Werftzelts, wurde dieses zusätzlich wind- und wetterfest gemacht. Wir haben erstens einen Holzboden aus 200 Schalungsbrettern verlegt. Zweitens haben wir die Westseite des Werftzelts mit einer Lastwagenplane eingekleidet. Die ersten Frühlingsstürme hat das Zelt trocken überstanden! Dies ist auch nötig, denn in diesem Zelt werden die beiden Rumpfe sowie das Mittelteil im Herbst 2016 Hochzeit feiern.

Im Moment arbeiten jedes Wochenen-

de vier bis acht Jugendliche am Kataran. Die aktuellen Arbeiten umfassen einerseits das Verkleben der DuFlex Platten und andererseits den Bau des ersten Rumpfs. Da viele Bauteile länger als eine DuFlex Platte sind (die Längsten über dreizehn Meter!), werden diese mittels einer speziellen Presse verklebt. Anschließend müssen bis zum fertigen Bauteil noch die Stege mit einer Stichsäge entfernt und die Stellen verschliffen werden. Der Prozess begeistert mit seiner Einfachheit und Effizienz. Mit vier Personen kann alle zehn Minuten eine weitere Platte verklebt werden. Die ganze Fertigungsstrasse ist in unserem neuesten Youtube-Video detailliert beschrieben: <https://www.youtube.com/watch?v=TDgXbkkZycQ>.

Der Aufbau und das Ausrichten der Bulkheads hat einige Zeit in Anspruch



Das Jahr 2012 ist zu drei viertel vorbei und ich werde immer Schöner. Das sehr kalte Frühjahr hat uns Drei + Piratenazubi sehr zu schaffen gemacht aber nichts desto trotz sind mein Kosmetikteam sehr weit gekommen. In mir drin schaut es ganz passabel aus die Isolierung ist drin, das Kunstleder ist an den Wänden und Decken, die neuen Schränke sind zu erkennen, alle Kabelkanäle sind da, die meisten Arbeitsplatten und Abdeckplatten sind drauf lediglich das Bad ist noch in der Mache. Also bin Rundherum fast neu.

Ist natürlich eine große Zumutung mit Patex im Innenraum zu arbeiten aber alles andere hält nicht richtig. Es zeigt sich das es tatsächlich Bootsfachläden gibt die allen Ernstes wasserlösliche Kleber empfehlen für ein Boot. Wie bitte schön soll was trocknen wenn auf beiden Seiten eine geschlossene Schicht ist die kein Wasser aufnimmt bzw rauslässt. Von Decken Verklebungen, Rundungen, Unebenheiten usw ganz abgesehen. Wer sowas empfiehlt hat das noch nie gemacht. Also Amateure welche gehört haben dass es Boote geben soll aber jene welche noch nie gesehen haben. Sorry wenn ich so böse über diese sogenannten Fachgeschäfte herziehe aber Olly geht der Hut hoch bei so viel (Hobby) Kompetenz. Auf jeden Fall hat sich mein Skipper erst mal bekwatschen lassen und von einem Ingenieur für Klebetechnik einen Kleber aufs Auge drücken lassen







Text und Fotos: Oliver Stulz

## zu !!! Teil 2

der natürlich nix getaugt hat. Er erinnerte sich an sein Bauprojekt Nr. 2, ein 7 Meter Motorboot was auch hier auf dem Platz steht und auch die Erfahrung machen musste das das so nicht gehen kann. Auf jeden Fall hat er damals Mitte der Neunziger auch zu Patex gegriffen und siehe da fast Zwanzig Jahre später hebt das Zeug immer noch. Ahääää... hattest du auch mal so eine Krüppelboot?

Sobald die Nassose Vollendet ist geht's an die Kabelspagetti die mittlerweile an vielen Ecken, dekorativ herunterhängen. Es soll Licht werden und für jede Kabine gibt's neue LED Lämpchen, Schalter und Steckdosen in 12 wie 220 Volt. Mein Dreamteam hat mir auch eine neue Plane fürs Zeltdach gegönnt nachdem die alte nach zwei Jahren den Geist komplett aufgegeben hat und beim ersten Herbststurm Selbstmord beging in

dekoriert in die beiden Abgeschotteten Vorschiffe kroch um mit Schimmellöser den Schmetter runter zu waschen um danach die Sträflingsarbeit zu machen .... Die Dinger frisch zu streichen mit Epoxi Farbe . Trotz Atemschutzmaske ....rein zweimal mit der Rolle hoch und runter raus und luftholen , Nase lief, Augen liefen ich dachte ich muss den Beiden die Rettungswesten reichen damit sie mir nicht ersaufen. Solltet ihr mal sowas machen müssen geht in den Knast holt euch einen zu tote verurteilen und gibt ihm die Chance sowas zu überleben.

Ihr könnt euch nicht vorstellen was Ende 2012 passierte Olly hat den Elektrowahn gepackt ich nenne ihn ab jetzt Salvatore Dali di Elektro oder kurz „Savadaelo „. Also was soll ich euch sagen Savadaelo wütete in einem Maß was jeden Kamazuki.... Suzuki.... Yamaha ...oder so ähnlich, ihr wisst schon die die mit Schlitzaugen selberumbringmord machen. Ich habe getopt als Savadaelo mit dem Seitenschneider meine Kunstelektroanlage in Angriff nahm und mit dem Mörderteil wütete und mich auf brachialer Gewalt anfang bei lebendigem Leibe zu zerstückeln in einem Wahnanfall von Hass, Wut, seine Augen waren Blutunterlaufen , seine Haare zu einem Monsterberg aufgestellt seine Elektroblutverschmierten Hände wühlten in meinen noch Lebenden Innereien und er riss meinem noch schlagendes Herz (Sicherungskasten) mit einem festen Ruck und in einem Zug heraus und dann..... „TOT“

Stille ..... mir wird schwummerig, naja in dem Moment kam mir Olly vor wie ein Zombi für unschuldige Bötchen. Ich, ja Ich bekam erst vor etwa 6 Jahren eine Elektrowellneskur und für mich war die Welt in Ordnung wieso was ändern dachte ich, 8 Sicherungen sind doch viel. Andere haben eine und jetzt habe ich 46 von den Dingen aber nix Schmelzgedöns sondern Automaten von Godvader of Boatelektrik „Mister Philipi“ ..... Amen!

Nachdem Savadaelo fest stellte das beim Laden meiner Provisorischen Batterie immer wieder das Ladegerät nicht so will wie es eigentlich sollte fing Massa Savadaelo an die Kabel einzeln zu zerschneibeln und musste fest stellen das das Zeug genau da lang lief wo kein Schwein hin kam und es wurde alles



dem sie sich in der Mitte Zerriss. Es hatte auch eine gute Seite da ich auf einmal voll im Regen stand, was heißt hier Regen es waren Sturzbäche, aber ich war DICHT.

Erst kürzlich musste ich Lachen als Binschen sich verkleidete und mit Kopftuch

## Erfahrungen

Rausgerissen und neu verlegt in jedoch zugänglichen Kanälen die von meinem Massa aus Holz, Kunststoff oder beidem angefertigt wurden. Also was soll ich sagen es ist eine Mega Geile Sache wenn du jedes Kabel siehst, spürst und im Notfall riechst. Meine so einzigartigen und nicht kopierbaren Schwarz-Rot Spagetti Lasagne, die eine handelsübliche Badewanne füllen würde, war auf einmal weg. Aber wirklich hinterher trauern tu ich nicht da doch der eine oder andere Kontakt mit Zieroxid-schicht an den Lüsterklemmen oder unter dem doch gut erhaltenen Tesafilm irgendwie nicht das Vertrauen meines Kosmetikteams erweckte. Die sind aber auch pingelig. Naja The Godvader Pilippi hat dafür Klemmleisten wie sie auch im Hausbau verwendet werden und da wurde die Musik aufgespielt und sauber verlegt. Natürlich wurden die alten Leuchtstoffröhren Made in China von Billig-Billig Badlight L.d.t ersetzt gegen LED von Massas Küchen Lampen Lieferant .Natürlich geht das nicht einfach so und beinahe wäre ich abgefackelt weil Massa Savadaelo nicht bedachte das 12v nicht gleich 12v ist und dass da eine Spaßbremse von 32 Ohm als Provisorium erst mal rein muss bis ein geeigneter Konverter gefunden wird. Alles in allem gelungen.

Die große Überraschung erhielt ich jedoch als nachträgliches Weihnachtsgeschenk als Mister Viktron zu mir kam er ist ein Wunder der Technik ladet die Batterien und macht aus 12V einen Sinus Wechselstrom mit 220V für die unnötigen Dinge die mein verwöhntes Kosmetikteam an Board haben möchte mit den natürlich überflüssigen Steckdosen von Beka. Wir reden nicht von 2 oder 3 Stück neeeeein ..... es sollten dann doch in jeder Kabine mindestens 1 bzw 3 sein damit Handys, Tablets oder Piratenazubi sein Spielzeug laden kann ja super ..... und wo soll der ganze Schmotter den Strom her bekommen wenn wir auf See sind, ich muss die Zwei immer daran erinnern das ich ein Boot bin und nicht das Raumschiff Enterprice. Aber Klugscheißer Olly hat mal wieder eine Idee. Die Photovoltaik wurde in Gang gesetzt und der Windgenerator soll auch wieder laufen. Das war ja schon mal auf mir aber zusätzlich hat Mister Kurzschluss auch noch einen Sterling Lichtmaschinenbescheißer organisiert , dieser welcher hat den Charakter eines Staubsaugervertreeters und



erzählt der Lichtmaschine das die Batterie immer noch leer ist und die dumme Nuss glaubt das auch noch und rackert sich ab, sie hat halt eine Intelligenz die aus den Siebzigern stammt das ist vielleicht für doofe Vierrädler ausreichend aber für uns Boote zu primitiv schließlich haben wir ja eine Seele .

Natürlich habe ich auch neue Batterien bekommen zweimal 140 Amper natürlich vom feinsten „AGM“ ohoh. Bild dir blos nix drauf ein hatte die schon vorher aber nach 4 Jahren ohne irgendein Völtchen waren diese halt Schrott. Und alles in allem bin ich um 2x Godvader Pilippi Panels , zwanzig 220V Steckdosen, 17 LED Lampen, Neue LED Navigationslämpchen, Zehn 12V Steckdosen und die passenden Schalterchen , alles von Beka, reicher Sowie einen Viktron Multi+ 2000, Sterling Batterie-lader, FI usw .



Dem fluchen nach dürften die vier Türen der Kabinen eine Monster Arbeit gemacht haben schauen aber Mega Geil aus. Für den Fachmann eine kurze Beschreibung :Iroko Massiv, Überfalter Rahmen, Füllung aus Spiegelplexi im Bad und Schlafzimmer außen Blaues Skay gepolstert mit Diolen ,Die zwei Achterkabinen Innen mit weißem Skay, Eingelassene Schlosskästen mit geilen Drückern und die absolute Krönung je 5 Rundungen und eine freie Schräge und das beste alle unterschiedlich und jede mit einer eigenen Schablone gefertigt. Für den Laien : Scheiß viel Arbeit und schweine Teuer. Was hat ein Seglerkollege gesagt der zu Olly kam .... Er als Schreiner hat nix gesagt sondern Olly den Vogel gezeigt. Ich hab natürlich zu meinem Skipper gestanden und gleich die Situation Gerichtsverwertbar aufgezeichnet und gesagt: Ich möchte ja nicht hetzen aber ich habe ganz klar die Beleidigung gesehen. Olly hat mir jedoch erklärt das dass eine Anerkennung ist und ich sowieso nicht in ein Gerichtssaal passe. Also halte ich mal meine vorlaute Schnauze.

Anfang 2013 merke ich wie die Motivation der Beiden langsam aber sicher in den Keller wandert - egal was ich mache. Nach 3 Jahren intensiver Arbeit ist das auch nicht ganz unnatürlich. Im Juni 2013 erreichte ein Mayday Funkspruch Olly. Herrmann, den die Zwei auf der Wasserspielzeugmesse „Boot“ in Düsseldorf kennen lernten setzte ein Notruf ab. Er liege in Newport Belgien und sein Mittsegler hat sich nach einem Sturz so

stark verletzt das er nachhause musste und Herrmann schlecht alleine weiter segeln kann. Das war sonntags um 14 Uhr, am Montag 6 Uhr nochwas saß Olly im TGV nach Dünkirchen France. Habe natürlich Rebelliert als ich es erfahren habe da für diese Woche arbeiten vergeben wurden. Ich habe mich an ihm gerächt und bin eine Verschwörung mit Mister Viktron eingegangen was er noch böse spüren musste. Auf jeden Fall waren diese 5 Tage für ihn eine Motivationspritze intravenös und direkt. Hobbysegler Olly im Englischen Kanal mit Tide, Verkehrstrennungsgebiet, Atlantik und Herrmanns Kat, habe laut gelacht und etwas Angst gehabt das er mich danach verkauft. Aber ganz im Gegenteil er fand Gefallen an dem Revier und seine Motivation war wieder voll da.

Psst.... Habe Mister Victron überredet mit dem katolischen Batteriewächter Voltus Amperus eine Verschwörung ein zu gehen und einfach nicht anzuzeigen was in die Batterien läuft. Die zwei haben das richtig gut gemacht Olly ist halb ausgeflippt und hat nach X Stunden, Tage ja Wochen irgendwann den armen Mister Victron aus der Wand gerissen und an den Händler geschickt. Natürlich fanden die Herrschaften aus Bremen nicht wirklich den Fehler und schicken das Ding weiter nach Holland. Mister Victron hat natürlich sich ins Fäustchen gelacht über die litle Europa Tour. Auf jeden Fall kam er zurück mit dem Empfehlungsschreiben der Bremer das da nix währe. Olly angefressen hat Mister Victron wieder in sein Körbchen im E-Room gehängt und gleiche spiel wie zuvor. Voltus Amperus verzog keine Miene und lies Olly im Dunkeln. Bis Eberhard kam The OLD BOATBUILDERS of the Lahr-Port er hat reichlich Erfahrung und sein 15 Meter Bötchen selbst gebaut. Von Ihm bekam er einen Tipp den ich euch natürlich nicht weiter geben kann. Hab Olly versprechen müssen die Schnauzte zu halten. Nach bet-



eln von mir an Voltus Amperus hat dieser eingelenkt und nahm seinen Dienst unter Neuverhandlung des Tariflichen Urlaubs wieder auf. Seit dem tut er wieder. Und Mister Victron arbeitet nach der Gehaltserhöhung auch wieder. War natürlich mein Verhandlungsgeschick .... Und was ist?? der Kindergarten dank es mir nicht mal.

Im September 2013 hab ich die Zwei Kosmetiker so gut wie gar nicht gesehen was da los ist. Im Sommer waren sie noch gut zu Gange und hier ein Schränkchen da ein Käbelchen usw. Unser Boot soll schöner werden wurde, trotz Hitze und Urlaub beibehalten und im September ... nix. Faule Bande !! und was ist Passiert? genau die Zwei haben am 2. Oktober geheiratet genau an Ollys 50 igsten Geburtstag, Alter Knochen, damit er sich das Datum besser merken kann.... Naja was der so Quatscht. Danach war er wieder der alte und bastelte weiter. Die Feier muss Gigantisch gewesen sein da mein Zubehör als Deko eingespannt war so waren meine Rettungswesten Leinen usw verdonnert worden als Deko an der Wand abzuhängen und die eine oder andere Dame vom Strickclub meine diese zu missbrauchen .... Liebe Mädels Ihr hattet schon das Vergnügen auf mir und meiner behinderten Stiefschwester , Santa Lucia , einen Sonntagsausflug zu machen aaaaaber Bootfahren ist nicht nur mit dem Sektglas auf meiner Schwester und mir rumliegen und die Sonnen auf den Bauch scheinen zu lassen sondern das ist die Christliche Seefahrt mit sehr strengen Regeln welcher der Guten Seemannschaft entsprechen müssen und da wird auch nicht gelacht und gekichert sondern erwarte ich von euch sauberes antreten an Deck in Reih ohne Glied und Augen gerade aus zum Apell ..... ok es hat mir auch gefallen lustig war es auch aber bitte das nächste Mal mehr Sekt.

Auf jeden Fall haben die Herrn der Strickclub Damen Olly zu eine Bildungsreise nach Hamburg Eingeladen natürlich Seminarraumnähe direkt auf der Reeperbahn. Was natürlich rein zuuuffällig auf die Zeit der Hanseboot fiel und ein Teil der Herren ihre Freizeit zwischen den Seminaren nutzte auf das Fußballspiel Sankt-Pauli gegen FC Schießmichtot zu gehen. Olly nutzte mit Kapitano Stettino (Costa-Audi), Don Rudolpho (genannt der Schreckliche)

und dem Blutrünstigen Rudi the Redbeard. Allesamt Segler der Freizeitpiraterie ohne feste Verträge mit einer Organisation für bedürftige Piraten, Freibeuter und ähnlichem (Charter). Natürlich kam meeeeeein Olly wieder mit einem Geschenk zurück und hat natürlich ein Teil der Kohle von der Hochzeit beim Powershopping verzogt. Seitdem habe ich eine Webasto 5 KW Heizung die mir warm machen sollte .... SOLLTE!!!

Das Ding hat Olly gleich eingebaut mit Schläuche tralla und Hopsasa innerhalb einer Woche. OK er wollte ja auch warm haben. AAABER Don Dieselo hat gesagt äh-äh (Badisch auf garkeinen Fall). Nach vielen Telefonaten Lesen der Anleitung, verzweifelten Schreien des Tieres welches in Ställen gehalten wird mit einem Ausdruckstarkem Geruch. Hat er das Ding wieder zurück geschickt zur Überprüfung. Sollte jemand da sein der auch eine Webasto hat bitte genau mitlesen Wort für Wort was jetzt kommt. Heeeee nicht so dicht an die Zeilen .... geh mal zurück mit deinem Kopf kann ja dein Zäpfchen sehen. Also es gibt da eine Sache die sollte jeder warme Webastomann .... Moment ich dachte jeder der so ein Ding hat ..... unglaublich diese Zweibeiner ! Die Sache ist die: Die Frechheit kennt kaum Grenzen. hat das Ding einmal zu wenig Sprit oder der SCH-Stecker der Dieselpumpe hatte einmal kaum oder kein Kontakt geht Don Dieselo sofort in den „ Ich hab Angst“ Modus und legt seine Pumpe lahm. was Olly ja schon nachgemessen hatte und vorsichtshalber ist Don Dieselo etwas Zickig und lässt sich nur noch mit Hilfe eines Computers und dem zugehörigen Programm neu starten. Sau geil du liegst am Ende der Welt und Don Dieselo macht eins auf Doofe Nuss und ist Zickig super! Da haben sich doch sehr Intelligente Leute von Webasto viele Gedanken gemacht. Auch das Wissen des VERKÄUFERS hielt sich seeeehr in Grenzen darüber geschweige denn Webasto selbst. Das Wissen hat Olly von seinem Busenkumpel Markus der das SELBE Problem mit seinem Webasto Don Dieselo hatte. Nun war die Kiste aber schon wieder in Bremen und als der Winter vorüber war kam dann doch endlich die Heizung. Ihr könnt euch ja vorstellen wieviel dann noch Lief. Für meine Stiefschwester Santa Lucia braucht mein Kosmetikteam auch eine neue Heizung sie wird wohl einen anderen Namen tragen. Das Beste ist jedoch

## Erfahrungen



als Don Dieselo wieder bei mir eingeliefert wurde war der Abgasauslass stark beschädigt und Olly hat das Ding dann einiger Maßen gerichtet und wieder verbaut da er keinen Bock mehr hatte.

Im Januar 2014 war wieder Spielzeugmesse in Düsseldorf, Keine Wasserspielzeugmesse ohne mein Kosmetikteam, ist ja klar. Die zwei haben natürlich den Rest der Hochzeitskohle dort verprasst so dass die FA. SVB nicht ein Päckchen geschickt hat neeein.....sondern per Spedition lieferte. Ich hab dann schon etwas geschaut als mein Team die Kisten an Bord schleppte. Ein neuer Thron für die Herrschaftlichen Bedürfnisse in XXL und einen Fluxcombensator für die Standortbestimmung namens Rayton Hernades GPS kurz C90 also 9 Zoll Eimer für Blinde der GPS, AIS, Radar, LOG, LOT und ganz wichtig die Temperatur des Wassers misst..... Olly dieses Weichei geht erst ab Kleinkindbadewannenwärme ins Nass. Naja musste natürlich gleich verbastelt werden in einem durch die Planungsabteilung eigens dafür konstruiertem Gaderobentrennungsradioteleschrank . OK wir sind ein Boot und da brauch ja die Eignerschaft auch so Spezialanfertigungen wie das Berühmte Wohnklo mit Kochdusche. Hat er jedoch gar nicht so schlecht gemacht muss Ihn auch mal loben. Stinkt zwar nach Eigenlob muss aber auch mal sein. Ich merkte auch dass da was im Busch ist und die Beiden mir sehr viel Zuneigung schenkten so ist Le Moteur schon im September 2013 aus mir rausgebaut worden und zur Kur in ein eigens dafür empfohlene Werkstatt abgeliefert worden. Mein Motorraum



bracht. Er war wohl nicht ganz zufrieden das Dr. Mechaniko mit Akkuschauber Bürstenaufsatz und Spraydose meinen lieben Freund behandeln würde. Trotz der Aufforderung er solle Le Moteur nicht als Rostiger Eisenmoggel (was er auch war) ansehen sondern in seiner Fantasie sich vorstellen es wäre ein Ferrari Motor. Ich denke er konnte mit Ferrari nichts anfangen. Naja Le Moteur kam auf jeden Fall ca: 2 Stunden bevor ich zugebaut wurde also gerade noch rechtzeitig ansonsten wäre ein heranzufahren mit dem Anhänger nicht mehr möglich gewesen. Natürlich sollte auch der Angewachsene Sonik Z-Antrieb mal einer gründlichen Kur unterzogen werden und nach Aufbohren der Oelschraube unten und ablassen des sehr weißen Antik-Öl war es wohl nötig. Madame Sonik



sah ja auch aus wie Sau. Die Überholung sollte bei der Gelegenheit 2 Wochen gehen dass bevor ich wieder zugebaut werde durch die Winterschlafenden anderen Mitboote Le Moteur wieder da ist. Tja das war die Theorie des Dr. Mechaniko, die Wirklichkeit sah aber etwas anderst aus und nach 8 Wochen und täglichen Besuch bei der Motoreninstandsetzung hat Olly dem netten Herrn mit Osteuropäischem Dialekt Le Moteur aus der Hand gerissen und zum Lackierer ge-

hatte ja auch ein kapputen oberer Simmering also wie gesagt so getan. Das Ding in Fachklinik Nr1 ,Abholung nach 3 Monaten ohne was daran gemacht zu haben und weiter in Klinik Nr2 inklusive Explosionszeichnung und Teilleiste von FA Sonik England welche sich schon Olly sicherheitshalber ausdruckte und dem Freundlichen Mechaniko erklärte da dieser kein Englisch konnte mit Kreuzchen und anzeichnen was er denn bestellen müsste.... MÜSSTE! Die

Zeit verging und Olly fuhr immer am Donnerstag früh zu Mechaniko, da dies sein freier Tag und mein Kuschteltag mit Olly war. Nach etwa 4 Monaten fing Olly an Druck zu machen und da ein Fahrrad mit einem Sack Reis in China Umgefallen ist und wohl unsere Ersatzteile sich Genau in diesem Sack befanden und der Fahrradkurier wohl übersehen hatte das die Teile rausgefallen sind und noch dazu den Bus von Peking nach Straßburg verpasste waren die Teile nicht da. Mechaniko hat Olly jedoch versprochen er sitze gleich auf sein Fahrrad und fahre nach Peking um die Teile zu holen er solle im Frühjahr 2019 wieder kommen da wäre er sicher fertig. Olly hat dann das Angebot geprüft und nach einer Alternative gefragt da der Kran auf den 14. Juni 2014, 8,00 Uhr bestellt war und in 2 Wochen er sicherlich nicht mit dem Fahrrad die Strecke von Straßburg nach Peking schaffen würde. Mechaniko überlegte und hatte eine Idee er würde über die Straße laufen weil da ist Frankreichs größter Händler für SIMMER-RINGE ! Olly fand die Idee gut und hat mit viel Diplomatie ihn dazu gebracht seinen Kaffee aus zu trinken und mal rüber zu laufen. Nach etwa 30 Minuten stand Mechaniko da mit zwei kleinen Pakete in der Hand. Es wurde ein Termin für den nächsten dann Übernächsten und überübernächsten usw Tag gemacht. Langer Rede kurzer Sinn 3 Tage bevor Hannes mit dem Kranwagen kam war Madame Sonik an mir dran aber Le Moteur noch nicht drin. Ich wollte nicht übertreiben aber das was Olly mir erzählt hat von Mechaniko hat sich genauso angehört.

Die Zeit war anscheinend einfach noch nicht reif für mich. Meine Miss Google hat Olly dann beruhigen können auch Busenfreund Markus hat reichlich dazu beigetragen Mister HB Olly nicht ganz abheben zu lassen und Ariane 1 bis 17 nachzueifern.

Zur rechten Zeit kam Capitano Stettino auf den Plan und Olly fiel ein das er als Chef von VW-Audi Autohaus Allgeier, Bieberach, sauguter Laden (Sponsoren Werbung) mal zu mir sagte er würde sich gerne mal wieder die Hände schmutzig machen. Ein Anruf bei dem Strickclubmädelspartner und Capitano Stettino (alias Joachim) stand da mit Batterie ÖL Schrauben und, und, und... er war ja auch dabei als wir Le Moteur ausbauten. Das war auch so ne nette Story Joachim kam beim Ausbau, neuer

Blaumann, neue Handschuhe so richtiger Handwerker aus dem Katalog ist er ja auch ist KFZ Meister. Er klettert also die Leiter hoch voller Elan haut sich aber derart gleich seine Birne an einem auf dem Biminidach liegende Leiste an das Olly erste Hilfe leisten musste um die Blutung zu stoppen. Nun den ein lieber Freund er hat es nach 16 OP s überlebt konnte sich 4 Tage nicht mehr rühren aber ein Freund halt. Zum Einbau kam er dann lieber mit Krawatte es war jedoch eine Arbeitskrawatte welche getragen wird wenn Motoren eingebaut werden. Er hat seine magischen Hände benutzt und Le Moteur zum Knattern gebracht.

Nachdem mein Zelt weggebaut war, aller Müll unter mir verschwunden war uuuund mein Namen auf mir stand nebst selbst gemalter und ausgeschnittener Hexe (mit Stöckelschuhe) merkte ich das mein Kosmetikteam ernst machte. Es war absolut aufregend für mich durfte ich doch wieder ins Wasser. Meine nachbarboote wurden ganz neidisch so kam der Eigner eines 2 Boote weiter stehendes schönes Holzbootes zu Olly und sagte in seinem Elsässer Dialekt „ do

hesch aba äh nedes Bubal druff gmacht) was so viel bedeutet das er sehr von meiner hübschen Hexe mit Stöckelschuhe begeistert war. Stellt euch mal vor die zwei hätten mir eine hässliche drauf geklebt uhwähhh...

Ich bin übrigens ganz stolz auf mein Kosmetikteam in den 4 Jahren sind einige sogar große Boote verbrannt worden weil die Eigner einfach den Ansporn verloren hatten, Ok musste die zwei auch immer mal wieder auf Trapp halten und ein bisschen ärgern damit es nicht langweilig wurde und wird. Gut die to do Liste war nicht abgearbeitet aber ich habe es kaum erwarten können wieder Wasser unter den Rümpfe zu haben und habe dann sehr Großzügig über das eine oder andere drüber weg gesehen was vielleicht ein Fehler war aus meiner Sicht. Sobald ich im Wasser war kam ein Schlendrian auf und es wurden nur noch ein paar kleine Sachen gemacht.

Am 14 Juni 2014 war es dann endlich soweit die ganze Bande mit Ordner, Parkplatzanweiser, Fotografen und natürlich Hannes mit seinem gelben Kran kam zum

„IN DEN BACH SCHMEIßEN“.



## Segeln und Sight Seeing:



# Kanarische Inseln

Wir, das sind Hans, Wilhelm, Wolfgang und Dieter, wollen vom 1. bis 13. August 2014 im Bereich der Kanarischen Inseln intensiv segeln, aber auch etwas von den Inseln sehen. Dieter, der das Revier schon ein wenig kennt, ist der Skipper. Wir planen einen Törn von Las Palmas auf Gran Canaria über die Inseln Teneriffa, La Palma und Gomera mit Endstation Teneriffa.

Wir wissen, daß in den Kanaren häufig Wind aus Nordost mit einer Stärke von 10 bis 20 kn weht, der in Böen auch mal das doppelte betragen kann. Aufkreuzen soll sich schwierig gestalten, weil der Kanarenstrom mit 1 – 2 kn nach Süden setzt. Es gibt nicht sehr viele Marinas, obwohl in den letzten Jahren einige dazu gekommen sind, und es gibt auch kaum geschützte, einsame Ankerbuchten. Über Kap-, Küsten- und Düseneffekte soll man viel erfahren können.

Unser Törnführer ist die Veröffentlichung der RCC Pilotage Foundation „Atlantic Islands“ in ihrer 5 überarbeiteten Auflage von 2011. Wir nutzen als Übersegler die Admiralty Map 3133 (1:1,25 M), die Admiralty Karten



1870 und 1869 (1:300 000) und einen C80 Plotter mit der Navionix Karte 46XG (German/Iberia). Unser Wetter beziehen wir von „Wetterwelt“, deren Vorhersagen immer wieder beeindruckend gut sind.

Unser Fahrtenkatamaran von Typ Lagoon 410, ist ausgestattet mit 4 Kabinen, 2 Toiletten, einen großen Salon mit Küche und Naviplatz und einem Cockpit mit Bimini. Seine Daten sind: Länge 12,4 m, Breite 7,1 m, Tiefgang 1,2 m, Gewicht ca. 10 t, Maschinen 2x21 kW, Großsegel 56 m<sup>2</sup> und Rollge-

nua 37m<sup>2</sup>. Wir haben Radar, VHF, Iridium Telefon, eine Seenotboje, einen Tender und eine Rettungsinsel.

Das Schiff liegt in Las Palmas auf Gran Canaria in der Marina. Unser Flug geht von Bremen aus dorthin, und wir haben auch den Rückflug von Teneriffa nach Bremen schon gebucht. Der Flug dauert 4,5 h. Durch die Zeitverschiebung zu den Kanaren gewinnen wir auf dem Hinflug eine Stunde. Wir treffen uns am Freitag, dem 1.8. gegen 10:00 auf dem Flughafen Bremen und sind um 16:30 in Las Palmas.

Mit einem Leihwagen geht es weiter zum Hafen.

Wir finden das von Discover Yachting gecharterte Schiff wohlbehalten vor und richten uns ein. Bei vier Personen hat jeder eine Doppelkabine für sich; das ist optimal.

Zum Ausklang des Tages und zum An-

*Marina von Gomera (großes Bd. S. 22)/  
Törnskizze (S. 22 u.)/*

*frischer Fisch aus der Markthalle (m. l.)/  
welcher Wein ist der Richtige?(m. m.)/  
drei Akademiker und der Vergaser des  
Außenborders (m. r.)/ unser Schiff "MiDi  
Cat" (u. l.)/ Studium der Entstehung des  
gewaltigen Bandama Kraters (u. r.)*



sehen Städten. Sie sind meistens nur bis Mittag geöffnet, und bei der einheimischen Bevölkerung sehr beliebt. Sie haben ein umfangreiches Angebot an Obst, Gemüse, Fleisch und Fisch. Wir bewundern die überbordenden Fischstände und kaufen besonders frisch aussehende rote Fische. Die Auswahl des richtigen Rotweins ist bei dem unübersehbaren Angebot stets eine Herausforderung.

Auf dem Schiff gibt es eine Einführung in die Systeme und die Sicherheit an Bord. Ein Katamaran liegt ja während der Fahrt phantastisch eben, und man kann sich frei bewegen. Eine lauernde Gefahr ist die relativ hohe



des Schiffslogs stellen wir fest, dass das Unterwasserschiff und die Propeller doch recht stark bewachsen sind. Da wir ja schnell sein wollen, muß also noch der Unterwasserbereich gesäubert werden. Abends bereitet Wilhelm ein wunderbares Fischgericht aus den roten Fischen von der Markthalle.

**Sonntag ist unser 3. Tag.** Der Außenborder wird zum Anspringen gebracht, und wir kratzen zu zweit das Unterwasserschiff und die Propeller sauber. Nachmittags wollen wir einen Ausflug zum Bandama Krater (400 m tief) und zum Nublo (1700 m hoch) machen. Zu dem Krater ist es eigentlich nicht weit. Er liegt auf der Ostseite der Insel



kommen gehen wir durch die nördliche Altstadt auf die Westseite der Stadt zur sehenswerten Badebucht mit touristischer Promenade und essen sehr preiswert beim Chinesen (all you can eat).

**Heute ist Samstag, der 2. Tag** unseres Törns. Der Minimarkt in der Marina versorgt uns für das Frühstück; dann fahren wir zum Proviantieren in die sehenswerte Markthalle und zum Supermarkt Hiper Dino.

Markthallen gibt es in fast allen spani-

en Geschwindigkeit und die geringe Trägheit eines Katamarans. Bei einem plötzlichen Aufstoppen kann man leicht durch die Gegend geschleudert werden; deswegen sollte man sich immer irgendwo festhalten und bei Arbeiten auch anleinen. Vor dem Heißen der Segel werden immer die Rettungswesten angelegt.

Wir bringen die Fahrräder in Gang und versuchen es auch mit dem Außenborder; der will nicht anspringen und wird von drei Akademikern auseinander genommen. Beim Säubern

in der Nähe der Küste. Wir fahren über kleine Straßen. Die Ausschilderung ist zunächst schlecht, unsere Straßenkarte ist zu grob. Wir sehen häufig immer erst dann das braune Hinweisschild für Touristen, wenn wir den richtigen Weg schon gefunden haben. Die Landschaft ist hügelig mit vielen grünen Pflanzen und Bäumen.

Der Krater ist wirklich beeindruckend; er ist mit Schaubildern touristisch aufgearbeitet. Ein schmaler steiler Schotterpfad führt in Serpentinaen in die Tiefe. Wir sehen Blumen und Echsen und müssen dabei auf den Weg achten, um nicht wegzurutschen. Zum Abstieg in den Krater sollte man Wasser bei sich haben. Es wird in der Tiefe immer heißer. Die Sonne ist stark, und es weht kein Wind. Ein al-



Bilder oben, v. l.:

Die Bucht Puerto de Sardina im Nordosten Gran Canarias/ Wir schauen mehrere 100 m in die Tiefe und bis zur Westküste/ Die Bucht San Marco /So lebte man früher.

Bilder unten, v. l.:

Höhlen der Altcanarier/ Vor Teneriffa kommt ein 2. Reff ins Groß/ Die Einfahrt der Marina von St. Cruz de La Palma am Ende des Handelshafens/ Der Wolkenwasserfall auf La Palma



ter Mann kommt uns entgegen und macht uns darauf aufmerksam, dass um 17 Uhr die Eingangspforte schließt. Am Boden sind Felder, ein Hund bellt, ein Gehöft ist bewohnt. Unsere Phantasie gilt dem Wiederaufbau einer zerfallenden Hütte am Ende des Weges mit ehemaliger Brunnenanlage. Die frühere Nutzung der Wohnräume ist noch gut zu erkennen.

Wir fahren weiter zum Nublo, einer 60 m hohen Felssäule auf dem zweit höchsten Berg in der Mitte der Insel (ca. 1600 m hoch), einem heiligen Ort der Ureinwohner. Vom Parkplatz müssen wir noch ca. 1,5 km auf einem präparierten Pfad durch den Wald laufen, um am Ende auf die kahle Hochebene mit der Felssäule zu gelangen. Am Wegesrad sind Höhlen der Ureinwohner zu erkennen, aber leider ist unsere Zeit zu knapp für eine genauere Untersuchung.

Hinter dem Nublo gibt es eine über die Felswand hinausragende Kanzel in der man sitzen kann. Um sie zu besteigen muß man schwindelfrei sein; es geht steil nach unten. Das Gefühl ist beklemmend, aber der Ausblick gigantisch. Man sieht in ein Tal, an dessen

Ende die Westküste der Insel erahnt werden kann. Beeindruckt und etwas schlapp kommen wir wieder in den Hafen und essen in der Sailors Bar (wie bei Muttern).

**Montag, 4. Tag.** Wir bringen unser Auto weg. Das Büro von Cicar liegt in der Altstadt, ist nicht besonders gut ausgeschildert und nur über Einbahnstraßen zu erreichen. Das Auto muß schließlich in einer Hochgarage abgestellt werden. Wir kaufen noch mal etwas Obst und Gemüse ein und sind dann um 12 Uhr endlich bereit zum Auslaufen. Bis Teneriffa ist es nicht mehr zu schaffen, deswegen ist unser Ziel Puerto Sardina an der Westküste von Gran Canaria (ca. 25 nm).

Wir müssen zunächst Richtung Osten aus dem großen Hafen heraus und dann um die nördlich gelegene Halbinsel Isletta herum. Am Hafenausgang stellen wir fest, das unser Log nichts anzeigt. Kurz entschlossen taucht Dieter mit einem Seil gesichert bei ca. 1m Welle unter das Schiff. Dann ging die Fahrtanzeige wieder, aber er musste sehr auf die Relativbewegung zwischen seinem Kopf und dem Schiffsrumpf achten und würde eine solche Aktion künftig nur noch in ruhigem Wasser

machen. Wir fahren mit den Motoren mit ca. 4 kn gegen 11 kn Nordwind. Erst als wir um die Nordspitze herum sind und auf Westkurs gehen können, setzen wir Segel mit einem Reff im Groß. Wir segeln mit 5 kn, aber nach 2 Stunden schläft der Wind ein, und es hilft auch kein Ausreffen. Ein Abflauen des Windes war vorhergesagt, aber nicht so stark. Bei 3 kn Wind bringen uns bis 18 Uhr die Motoren zum Ziel. Das ersehnte Schwimmen ist erfrischend.

**Dienstag, 5. Tag.** Die Bucht ist maleisch, aber nach einem Bad und schönem Frühstück müssen wir weiter. Wir wollen bis Teneriffa (ca. 35 nm) und nicht im Dunkeln ankommen. Die Windvorhersage lautet: Nordost morgens 9 kn, nachmittags 14 kn mit Böen bis 23. Um 10:30 geht der Anker hoch. Es wird eine Rauschefahrt mit einem Reff und 7 bis 8 kn. Als am Nachmittag der Wind auf 21 kn zunimmt, binden wir ein 2. Reff ins Groß und fahren weiter mit 7 kn. Wir sind um 15:30 im Hafen und um 16:00 fest.

Zur Einfahrt in den Hafen Santa Cruz de Tenerife muß man sich anmelden. Die Marina liegt am Ende des Han-





delshafens. Ein Marinero empfängt uns freundlich, aber er bekommt ein Problem. Das Büro ist schon zu, und er soll die Liegegebühr kassieren, weil wir am nächsten Tag früh weiter wollen. Die Marina möchte die Liegegebühr und die Navigationsgebühr einnehmen, und da kommen mehr als 100 Euro zusammen. Wir haben die Navigationsgebühr aber schon in Las Palmas bezahlt. Nach einigem Hin und Her mit einer Autorität am Telefon sind wir entlastet. Unsere in Las Palmas entrichtete Navigationsgebühr wird anerkannt. Die Marina liegt nicht sehr idyllisch im Hafen. Überall sind Zäune und Container. Nebenan ist ein großes Kreuzfahrt- und Fährterminal. Nach dem Abendbrot machen wir noch einen kleinen Abstecher in die Stadt zum Beine vertreten, ein Eis auf der Hand.

**Mittwoch, 6. Tag.** Wir starten die Maschinen um 8:00 Uhr. Vorhergesagt sind 12 bis 10 kn Wind aus NNO, abends abnehmend. Wir wollen um die Nordspitze der Insel herum und stellen uns auf ein mühsames Unterfangen ein. Ziel ist San Marco im Nordwesten von Teneriffa (ca. 40 nm). Die Bucht ist ein guter Startpunkt für

die Überfahrt nach La Palma.

Im Hafen und in Küstennähe haben wir nur 1 kn Wind und aus Nordwest, der nach einer Stunde auf 11 kn auffrischt und dann mit 16 kn auf Nord dreht. Mit Genua und Maschinen kämpfen wir uns am Kap Anaga und am Roque de Fuera vorbei. Erst um 11 Uhr weht der Wind wie vorhergesagt. Wir können auf Südwestkurs gehen und mit 2 Reffs und 7 kn herrlich segeln. Mittags schwächelt plötzlich der Wind, und wir nehmen eine Maschinenunterstützung in Anspruch. Um 12:30 ist der Wind wieder da; mit einem Reff im Groß segeln wir an der Küste entlang unserem Ziel entgegen. Die letzten beiden Stunden kommt der Wind direkt von achtern.

Wir kommen um 17:30 Uhr an. Es herrscht reger Badebetrieb. Die Insassen von Schlauchbooten begrüßen uns neugierig. In der Nordwestecke der Bucht soll ein brauchbarer Ankergrund sein. Dort liegt aber eine Schwimplattform. Wir fahren mehrere Ankermanöver, aber der Anker will sich in den steinigen Grund nicht eingraben, es wird langsam dunkel und so legen wir uns schließlich mit 60 m Kette mitten in die geschützte

Bucht und stellen den Ankeralarm ein. Wir können schwimmen und haben eine ruhige Nacht.

**Donnerstag, der 7. Tag.** Die Marina Santa Cruz de La Palma ist unser Ziel (ca. 60 nm). Die Windvorhersage besagt 8:00 Uhr 51° und 7 kn bis 17:00 29° und 13 kn, Mittags 22 kn. Wir freuen uns auf einen schönen Segeltag. Um 9:00 Uhr stehen die Segel, anfänglich vorsichtshalber mit 2 Reffs, aber schon eine halbe Stunde später vergrößern wir auf nur 1 Reff im Groß und segeln mit 7 kn bis kurz vor den Hafen.

Die Rückdrehung des Windes erfolgte erst 3 Stunden später als vorhergesagt, aber das hat uns nicht gestört, wir sind einfach etwas länger nördlicher gefahren, um etwas schneller zu sein als bei achterlichem Wind.

Heute sind die Wellen etwas höher (1,80 m) und kommen etwa aus der Richtung des Windes. Wolfgang wird seekrank und quält sich mit einem Eimer. Er kann leider das schöne Segeln gar nicht genießen. Um 18:00 Uhr sind wir in St. Cruz der Insel La Palma. Die Marina ist relativ neu und liegt wieder am Ende des Handelshafens, also Anmeldung und Bitte, um durchfahren zu dürfen, ist erforder-



lich. Die Umgebung ist freundlicher als in Teneriffa. Das Büro, einige Läden und Restaurants umgeben das Marinabecken. Wir gehen Abendbrot essen und machen einen ersten Stadtspaziergang. Wilhelm kennt den Ort von früher und führt uns in die gut erhaltene und überschaubare Altstadt. Wir mischen uns unter die Zuhörer eines öffentlichen Schlager-Lifekonzer-tes vor dem Rathaus. Es wird auch getanzt. südländisches Leben pur!

**Freitag, der 8. Tag.** Dieter würde gerne die neue Marina in Tazacorte auf der anderen Seite der Insel kennen lernen und Wilhelm hat sich angeboten, uns die grüne Insel im Schnelldurchgang zu zeigen. Wir mieten problemlos ein Auto und fahren in endlosen Serpenti-

nen über den Bergrücken auf die andere Seite der Insel. Wir bewundern durch Anhalten und Zurückschauen den berühmten Wolkenwasserfall. Die feuchte Meeresluft wird den Bergrücken hoch gedrückt, kondensiert und fließt dann über den Grat zu Tal. Das ist beeindruckend, denn es sieht aus wie ein riesiger Wasserfall.

Bis Puerto de Tazacorte müssen wir wieder über Serpentinaen herunter fahren auf Meeresebene. Der Ort Tazacorte liegt auf einem Plateau oberhalb des Hafens, ist recht ursprünglich und umgeben von Bananenplantagen. Die moderne Marina ist in den Fischereihafen eingebaut. Die Fischereiflotte ist weiterhin sehr aktiv, und wir können beim Anlanden großer Tunfische zuse-

hen. Auch eine kleine Werft ist vorhanden. Leider spricht der Chef nur spanisch und Terminabsprachen über die Marina gestalten sich zäh.

Vor den Fischereihafen ist ein sehr großes 2. Becken für Kreuzfahrtschiffe gebaut worden. Die Mole und der Platz um das Becken sind gigantisch. Abfertigungsgebäude gibt es noch nicht und so wird der Platz zum Fahrrad fahren und Skaten benutzt. Hinter der Mole ist ein FKK Strand. Puerto Tazacorte hat einen großen, schwarzen Badestrand, umgeben von kleinen Restaurants. Der ruhige Badebetrieb wirkt einladend. Es gibt keine großen Hotelanlagen. Wir fahren die Steilküste wieder hoch auf einen 700 m hoch gelegenen Aussichtspunkt, mit Aus-





sicht auf den Hafen. La Palma ist ja eine Insel der (deutschen) Wanderer. Es gibt natürlich auch einen Wanderpfad vom Hafen zu dem Aussichtspunkt, aber das wäre hin und zurück ein Tagemarsch, und wir entschuldigen uns mit unserer knappen Zeit.

Wir fahren an der Steilküste entlang weiter nach Norden vorbei an wunderschönen, präparierten Wanderwegen, an Bananenplantagen, an Häusern mit blühenden Gärten und an Weinbergen. Wir wollen auf den 2400 m hohen Roque de la Muchachos und müssen durch Pinienwälder bis über die Baumgrenze. Wegen der sauberen Luft haben sehr viele Länder gemeinsam oder alleine oben auf dem Massiv Observatorien gebaut. Zwei große Spiegel

am Wegesrand zur räumlichen Detektierung von Gammastrahlen aus dem Weltraum konnten wir uns genauer ansehen. Der Gipfel ist touristisch aufbereitet. Der Ausblick ist einfach gigantisch. Man sieht in einen über 1000 m tiefen Krater mit 13 km Durchmesser, die Caldera de la Taburiente. Schmale Pfade laden zu Tagetouren oder Mehrtagestouren ein. Nun müssen wir von der Höhe wieder auf Meeresniveau, eine Serpentinenfahrt, die durchaus nervenaufreibend sein kann. Durch die Lokalkenntnisse von Wilhelm bildet ein wunderbares Abendessen in der Altstadt von Santa Cruz den Abschluß des Tages. Das Auto wird zurückgegeben, in dem man es in der Nähe des Vermieters parkt und den Schlüssel unter die Matte legt.

**Sonnabend, der 9. Tag.** Wir wollen nach San Sebastian auf Gomera (ca. 50 nm). Nachdem wir über E-Mail eine Platzbestätigung bekommen haben, kann es los gehen. Die Windvorhersage von Wetterwelt lautet: Um 11:00 Uhr Nordwind mit 11 kn, um 14:00 Uhr Wind aus 25° mit 15 kn, der nachmittags wieder auf Nord dreht und abnimmt. Um 10:00 Uhr stehen die Segel mit einem Reff. Wir haben wieder eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 7 kn. Nur als wir um 16:30 Uhr in den Windschatten des Teide kommen, müssen wir die letzten 10 Meilen mit Maschinen fahren. Den ganzen Tag über begleitet uns die majestätische, etwas dunstige Silhouette des Teide. Um 19:00 Uhr sind wir in San Sebastian. Wir machen noch einen kleinen Stadtrundgang und werden von der Idylle des kleinen Ortes gefangen genommen.

Nachdem wir einen Platz in der Marina San Miguel auf Teneriffa zugesagt bekommen, beschließen wir, den nächsten Tag in San Sebastian zu bleiben. Ursprünglich war ja noch ein Schlag nach Puerto de Mogan auf Gran Canaria und zurück nach St. Cruz de Tenerife geplant. Beide Kurse hoch am Wind, das wäre sehr anstrengend geworden, und wir beglückwünschen uns selbst zu unserem heruntergefahrenen Ehrgeiz.



*Großes Bild oben:  
Blick vom Parador auf den Teide  
Oben v. l.: Die Mole des neuen  
Kreuzfahrthafens in Tazacorte/  
Tazacorte, der Hafen und die  
Bananenplantagen aus 700 m Höhe  
Darunter v. l.: Zwei Teleskope zur  
Stereomessung von Gammastrahlen/ Auf  
dem Gipfel des Roque de las Muchachos.  
In der Ferne La Gomera  
Bilder unten v. l.: La Palma, Hafen und  
Flughafen / Dorfplatz von San Sebastian/  
Der Parador hoch über der Stadt*



**Sonntag, der 10. Tag.** Auf dem zentralen Platz des Ortes stehen Bäume mit riesigen Schatten spendenden Kronen. Sich hinzusetzen und etwas zu trinken sollte man sich nicht entgehen lassen. Das Kolumbuseum hat leider zu, aber das ethnologische Museum in einem alten Herrenhaus ist sehr liebevoll gemacht und gefällt uns gut. Wir erfahren, dass Gomera früher in drei Königreiche eingeteilt war mit je etwa 1500 Menschen. Diese Anzahl soll über mehrere Jahrhunderte konstant gewesen sein. Wie das organisiert war, ist heute ein Forschungsgegenstand.

Zwei jugendliche Wanderer erzählten uns, dass sie in den Bergen alte Behausungen der Ureinwohner vorgefunden haben, die noch sehr gut erhalten sind. Sie haben uns davon Fotos gezeigt. Die Behausungen sind entweder zur Hälfte in den Boden eingelassen und überdacht oder befinden sich in Höhlen an Südhängen. Die Insel lädt zum Wandern ein, wofür unsere Zeit leider nicht reicht.

Wir gehen auch noch in ein Stein- und ein Holzmuseum, nicht spektakulär, aber informativ und liebevoll gestaltet. Zum Schluß steigen wir die Straße hinauf zum Parador von San Sebastian. Dieses Hotel liegt vorne an der Klippe, natürlich mit herrlicher Aus-

sicht auf den Teide, und einem wunderschönen Innenhof mit vielen Pflanzen und überdachten Terrassenplätzen. Dort sollte man im Schatten einen Tee oder Eiskaffe genießen. Unser einheitliches Urteil lautet: In dieser Umgebung könnte man es längere Zeit aushalten. Direkt unter uns liegt der Club Nautico und davor ein schöner Badestrand, der auf Meeressniveau von der Marina über einen kleinen Tunnel zu erreichen ist. Mit einem Bad geht der schöne Tag zu Ende.

**Montag, der 11. Tag.** Wir wollen zur Marina San Miguel auf Teneriffa (ca. 35 nm). Die Windvorhersage lautet: Vormittags NNW, anfangs 11 kn, mittags abnehmend bis auf 2 kn, ab 13:00 Uhr aus Ostnordost wieder zunehmend bis auf 22 kn, in Böen 30 kn. Wir setzen die Segel um 9:45 mit einem Reff. Der Wind ist zunächst stärker als vorhergesagt, teilweise 19 kn. Wir rauschen mit 7 bis 8,5 kn los, aber um 10:30 läßt er so stark nach, dass wir die Maschinen mitlaufen lassen.

Um 12:00 Uhr rollen wir die Genua weg. Der Windmesser zeigt nur noch 3 kn. Plötzlich, um 15:00 Uhr ist der Wind wieder da, mit 14 bis 20 kn, aber aus Ostnordost. Zunächst versuchen wir ohne Maschinen gegenan zu kreuzen, das gelingt nicht. Unser Katama-

ran hat nur Stummelkiele und schafft maximal nur 55° zum Wind. Durch Wellen und Strömung machen wir kaum Fahrt über Grund.

Da wir nicht im Dunkeln ankommen wollen, starten wir wieder die Maschinen und kreuzen gegen den Wind, der ziemlich genau von vorne kommt, indem wir abwechselnd auf der Maschine in Lee Gas geben. Das geht wunderbar, wie man im Plotterbild sehen kann. Wir kommen mit 6 kn voran und sind um 16:30 in der Marina, aufatmend und etwas verschwitzt. Am Ausgang der Marina sind Lokale nach amerikanischem Muster, mit touristischem Angebot, die uns nicht sehr zusagen.

**Dienstag, unser 12. Tag.** Wir lassen ihn mit ausgiebigem Duschen langsam angehen. Nach dem Frühstück ist Schiffputzen angesagt. Wir tanken 80 l Diesel und sehen dem Treiben der Submarin Firma mit einem gelben U-Boot zu, die fast das ganze Bürogebäude der Marine in Beschlag genommen hat. Wir bezweifeln zunächst, ob das Boot wirklich untertaucht, weil wir wissen, daß ein U-Boot ein instabiles System ist, das beim Untertauchen selbständig immer weiter abtauchen will und deswegen nicht ganz einfach zu beherrschen ist.

Bilder oben, v. l.:

Kreuzen mit Leemaschine/ Marina San Miguel

Bilder unten, v. l.:

U-Boot mit Begleitschiff beim Anlegen/  
Die Küste nördlich der Marina San Miguel

Ein Bus nach dem anderen bringt Tauchwillige heran. Wir sehen zu, wie die Sache organisiert ist. Wenn das Boot untertaucht, zieht es an der Oberfläche eine rote Boje mit. Ein kleines Begleitfahrzeug hat Schwimmflöße geladen und begleitet die Tauchfahrt, die nicht sehr weit geht, denn direkt vor der Mole ist das Wasser ca. 10 m tief.

Wir lassen uns animieren und kaufen ein Ticket für 50 Euro. Ca. 20 Passagiere sitzen auf beiden Seiten des Bootes vor großen Bullaugen. Das high-tech Cockpit ist vorne einsehbar und beeindruckend. Wir erfahren, daß das Boot für Tauchfahrten mit Passagieren bis 30 m Tiefe zugelassen ist. Wir tauchen vor der Mole ca. 7 m tief, sehen viele Fische und einen Taucher, der sie füttert. Die Bootsfahrt hat uns sehr gefallen. Wir bekommen zum Schluß auch ein Tauchzertifikat. Anschließend geht es ans Schiffputzen und Packen! Abends gehen wir auf der Promenade die zerklüftete Küste entlang zum touristisch aufgewerteten Fischerdorf Los Abrigos zum Captains Dinner. Es gibt Fisch in Salzkruste gebacken, - eine Köstlichkeit.

**Mittwoch, unser 13. und letzter Tag.** Wir müssen früh aufstehen, denn die Taxe kommt um 8:30 Uhr direkt zur Mole, und wir fahren auf etwas verschlungenen Wegen zum nahe gelegenen Flugplatz Teneriffa Süd. Von dort können wir direkt zurück nach Bremen fliegen. Dort landen wir gegen 17.00 Uhr.

Diese optimale Segelreise wird uns lange in Erinnerung bleiben!

**Text und Fotos: Dieter Dey**

## Odysseus-Prinzip? - oder: Der Versuch, endlich das Katamaran-Segeln zu verstehen

Um ins Thema zu kommen, muss ich zunächst ein wenig ausholen und mich an unsere Reise im Sommer 2014 erinnern, die uns mit einer zu einem sehr steifen West auffrischenden Brise im Rücken an die Südküste Schwedens, nach Skane, brachte. Und zwar auf einem Raumschotskurs mit von achtern langsam aufkommenden Seen, die sich manchmal auf Höhe unsere Hecks schäumend brachen, das Boot sanft aber energisch anhoben und im Surf nochmals beschleunigten. Das war – nach meiner Meinung – Katamaran-Segeln, wie es im Buche steht.

So gelangten wir – aufgebrochen am Morgen in Klintholm – ganz locker bis Abbekas, kurz vor Ystadt. Wir wären, wenn wir gewollt hätten, leicht noch weiter gekommen. Aber Abbekas schien uns ein gutes Ziel.

Der Wind frischte in den nächsten Tagen weiter auf, blies in Böen durchaus manchmal in Sturmstärke und sämtliche Wetterseiten im Internet waren sich einig: die Lage würde in den nächsten Tagen stabil bleiben, ein Ende sei nicht in Sicht.

Was tun? Eigentlich sollte es weiter noch ONO gehen, die schwedische Ostküste hinauf, in die Hanö-Bucht. Nichts wäre leichter gewesen. Nur: Auch an die Rückreise mussten wir bereits denken - und die würde immer länger werden und - unter den herrschenden Verhältnissen – immer schwieriger. Was also tun?

Zunächst entschieden wir uns dafür, eingeweht in Abbekas abzuwarten und das beste aus der Situation zu machen: lange Spaziergänge, Fahrten mit dem Bus in die Umgebung, nach Ystadt z. B. - ein reizendes Städtchen (wenn nur der Kaffee besser gewesen wäre!). Allerdings für einige in Ystadt liegende Yachten ein weniger guter Platz: im Yachthafen richteten Wind und Welle Schäden an. Abbekas als

Schutzhafen stellte sich als gute Wahl heraus.

Als dann nach einigen Tagen die naheliegenden touristischen Möglichkeiten erschöpft schienen, erstieg ich morgens den Mohlenkopf, spähte hinaus auf die See: Hatte der Wind nicht nachgelassen? War nicht die See schon viel weniger hoch? Nach 2 Tagen entschloss ich mich, am Morgen auszulaufen, um gegen Wind und Welle nach *Gislövs Läge* bei Trelleborg aufzukreuzen, die erste Etappe der Rückreise.

Tjaah – um es kurz zu machen: Wir trafen auf die höchsten Wellen, die ich bisher auf der Ostsee im Sommer erlebt hatte, es war auch im zweiten Reff noch jede Menge Tuch, das es zu bändigen galt, der geringe Gewinn an Höhe war sehr hart erkämpft und gegen Abend liefen wir gerupft und erschöpft in den Hafen von *Gislöv* ein. Der war reichlich gefüllt. Mit freundlicher Hilfe jedoch gelangt es, uns im Kranbereich noch an die Pier zu gelangen.

Es folgten weitere Hafentage, ein Hafenfest, freundliche und hilfsbereite Schweden, Ausflüge in die Region, nach Trelleborg, die Schicksalsgemeinschaft der versammelten, auf die Absprungmöglichkeit nach Klintholm wartenden Segler.

Meine Begleiterin, die die Fahrt von Abbekas hierher tapfer durchlitten hatte, offenbarte mir: Nach der Ankunft in *Gislöv* habe sie ernsthaft daran gedacht, abzumustern und die weitere Rückreise mit deutlich komfortableren Verkehrsmitteln zu absolvieren... Und: Offenbar hätte ich das Katamaransegeln immer noch nicht verstanden.

Das ist nun wieder einer jener sibyllischen Sätze, die ich so ungemein schätze. Um einmal mehr Wikipedia

*Fortsetzung auf Seite 36*



Text und Fotos: Hermann Scheppelmann

## Die Reise der Catharsis durch die

17. September 2015, ein „normaler“ Donnerstag in Braunschweig, ein Hauch von Herbst liegt in der Luft. Stoppelfelder erstrecken sich vor mir, mein Blick wandert darüber hin, nach Süden zum Horizont, wo sich die dunkle Silhouette des Brocken gegen den Himmel abzeichnet. Ich sitze auf meiner Lieblingsbank am Rand des Lammer Forstes. Über mir bewegen Eichen ihre Blätterhände flink im milden Wind. Im Wind...

...der hatte deutlich aufgefrischt und auf Nordwest gedreht. Von Westen zogen dunkle Wolken auf, die Regenboe drohte uns zu erwischen, noch bevor wir unser Tagesziel erreichen würden. Von Österby auf Laesoe befanden wir uns auf dem Sprung über das Kattegat in die Schärenküste Westschwedens. Der bevorstehende Landfall an dieser unübersichtlich wirkenden, mir noch unbekanntem Küste bereitete mir Unbehagen.

### Reise nach Norden

Unseren ersten Hafen in Schweden hatte ich daher mit Bedacht ausgewählt: Sandvig auf der Insel Styrös, etwas südlich von Göteborg, sollte es sein. Die Ansteuerung – aus Westen

kommend – erschien mir verhältnismäßig einfach und sicher: Die Schären begrenzen westlich der Insel das Wasser des Kattegats in der Form eines flachen Trichters, der sich nach Westen öffnet, nach Osten enger wird, dann in einen nach NO verlaufenden, geradewegs zwischen die Inseln Styrös und Svarta Baden führenden Kanal mündet. Dort bildet eine von Steuerbord in den Sund ragende Halbinsel unvermittelt eine Engstelle, die an Backbord durch eine auf einem Felsen stehende Bake gekennzeichnet ist. Hinter der Halbinsel liegt – gut geschützt – der geräumige Hafen von Sandvik.

Bevor man den Sund erreicht, liegt im Südteil des Trichters ein Flach, 1,9m tief, etwas nördlich davon 1 grüne Tonne, im Norden droht ein Stein dicht an der Oberfläche. Der Leuchtturm „Trubaduren“ – den wir von Laesö kommend südlich passieren würden – würde uns früh den richtigen Weg weisen, ein Kurs von 54° sollte uns dann sicher in den Sund führen.

Von der heraufziehenden Wolkenwand beeindruckt beschließen wir, Reff 2 ins Groß zu binden, Trubadu-

ren liegt an backbord schon achteraus. Birgit arbeitet sich vor zum Mast, ich löse das Fall, jetzt das Groß fieren, Birgit versucht, die Reffkausch auf den Haken... - noch etwas fieren - geschafft! Reffleine durchsetzen! Noch ´n Stück – gut! Und jetzt das Fall! – Gut? Nein, noch dichter! - Die Großschot dicht und das Boot wieder auf Kurs bringen! - ? - ? Was ist daas? Catharsis reagiert nicht, wie erwartet! – Mist! Stimmt da mit den Rudern ´was nicht...? - !: Die Stange, die die Pinnen verbindet, hat sich an Steuerbord gelöst: Ich kontrolliere ich lediglich das Backbord-Ruder, das andere entwickelt unerwünschtes Eigenleben.

Wie aus dem Nichts taucht hinter uns der hohe Bug einer Fähre auf! Das

*Starke Eindrücke: Store Belt-Bro. - In den inneren Schären von Fjellbacka. - "Landschaft" auf einer Schäre. (oben)*

*Haben die Reise durch z. T. unbekannte Reviere nach Halden gemeinsam bewältigt: Birgit - hier auf Freiwache, Kai und der Autor - an der Pinne. (Bilder rechte Seite, v. l. n. r.)*



## Schären zum IMM nach Halden

müsste die Linie Kiel-Göteborg sein. Kollisionskurs? Nein – zum Glück nicht! Es bleibt noch Zeit, die Pinne wieder mit der Steuerstange zu verbinden – die Mutter, die, sich lösend, aufs Achterdeck gefallen war, hatte Birgit gefunden und geistesgegenwärtig festgehalten: Gut! Stange anheben, Pinne ausrichten, Schraubbolzen durch die Bohrung pfriemeln, Mutter richtig ansetzen – so, nicht verkanten jetzt, ruhig – endlich: Sie hat gefasst! Jetzt weiter auf den Bolzen schrauben, nicht zu stramm – Kontermutter später...

JETZT erst einmal Fahrt aufnehmen, rasch orientieren, Boot auf Kurs bringen... Das Alles ist buchstäblich keine Sekunde zu früh – die Wolkenwand ist heran, der Vorhang aus Regen fällt,

hüllt uns ein, verschluckt die Schären, die wir eben noch im NO, Osten, SO ausmachen konnten - die Sicht faktisch null jetzt. - Die Böe fällt ein, fährt brutal in Groß und Fock: Das Boot springt an, der Ritt beginnt, die See schießt unter den Hecks achteraus. Praktisch blind steuern wir durch Gischt und Regen auf Raumschotskurs mit gut 10 kn auf die Stelle in der Regenwand zu, von der wir glauben, dass dahinter die Schären die Einfahrt in den Sund freigeben werden...

Wo aber liegt denn der gefährliche Fels? Ich bin angespannt. Ich versuche den Gedanken beruhigend zu finden, dass wir uns gut in der Mitte des Schärentrichters befinden müssten, allenfalls etwas südlich der geplanten

Kurslinie. Der Wind beginnt bereits, Wellen aufzubauen, die Gischt spritzt übers Deck, der schwere Regen nimmt immer noch die Sicht, die Klamotten werden schwer. Beruhigend wirkt nur, dass Catharsis das stehende Tuch problemlos trägt, der Ruderdruck ausgewogen ist. Mein Sohn Kai bekommt daher den Auftrag, sich ganz aufs Tablet mit der Navionics-Karte zu konzentrieren. Um die lauernden Felsen im Trichter zu vermeiden, die mit dem Auge jetzt nicht mehr auszumachen sind. Die Küste liegt dort irgendwo in Regen und Dunkelheit verborgen. Da kommt Kais beruhigende Meldung: Laut GPS sind wir frei von den Untiefen, Kurs scheint zu passen! Wir nähern uns der Einfahrt in den Sund – ich kann kaum anders: ich muss





dem Cursor auf der elektronischen Karte - blind buchstäblich - vertrauen. Das Land befindet sich immer noch außer Sicht...

Doch, da! - Zu beiden Seiten verdichtet sich die Dunkelheit, schwarze Konturen treten vor... In sicherer Entfernung? - Nein: Ganz nah, zum Greifen nah, ragen sie aus dem Wasser, bucklig, unheimlich und stumm: die Schären, die den Rand des Trichters bilden, schnüren unseren Weg immer weiter ein: Der Trichter verengt sich rasend schnell. - Und der Kurs? - Ist gut, meldet Kai.

Doch wo ist nun die Einfahrt? Noch ist es nicht geschafft! - Doch! Dort!: zwischen den Felsen, die Fläche freien Wassers - das muss sie sein! - Der Regen läßt nach, die Wolken beginnen sich zu lichten: die dunkelgrauen Flächen werden heller, verwandeln sich in Oberflächen, auf denen Einzelheiten erkennbar werden, Risse und Spalten unterteilen die bis eben gestaltlose Masse. Alles geht jetzt sehr schnell: Wir sind bereits im Kanal! Weitere Formationen treten hervor: Dort der Felsvorsprung mit der Markierung: das ist die Ansteuerung der Engstelle! Kai gibt die Weisung: Unbedingt an Backbord lassen, aber ganz knapp passieren.

Pfhhhf - geschafft! Die Bake liegt nun an Bb achteraus: Einfahrt geglückt! Im Schutz des Sunds sind Wind und Welle verschwunden, kaum Druck mehr auf Rigg und Boot. Sanft gleiten wir durch glattes Wasser. Die Schären wirken, im Abendlicht nach dem Regen, wie verwandelt: eben noch in der Dunkelheit drohend, leiten sie uns nun wie treue Begleiter. Häuser an den Hängen treten aus der Dämmerung, aus den Fenstern strömt vertrauenerweckend warmes Licht.

Wir passieren einen an Steuerbord liegenden Hafen, der Sandvig sein muss. Der Sund weitet sich. Dort lassen sich bequem und sicher die Segel bergen. Also in den Wind, Motor absenken, Benzin pumpen, starten. Dann fallen die Segel, werden eingebunden. In den regennassen Kleidern bewegen wir uns steif und träge. Die Segel waren schon einmal ordentlicher aufgetucht. - Dann motoren wir das kurze Stück zurück und steuern hinein in den sicheren Hafen. An der Pier finden wir reichlich Platz für unseren Kat...

*...mein Platz auf der Bank am Waldrand beginnt ein wenig kühl zu werden. Ich rufe Mozart, unseren Labrador, zu mir und wir machen uns weiter gemeinsam auf den Weg am Wald entlang. Der Blick schweift frei über die weithin sich dehrenden Felder Niedersachsens.*

Eng begrenzt und eingefasst von hartem Gestein, finden wir den Hafen am nächsten Morgen im Schärengarten vor: Im klaren Licht der Sonne, die aus einem fast wolkenlosen Himmel scheint, präsentieren sich die Felsmassen, noch grau in der vergangenen Nacht freundlich verwandelt. Auf der Hafenseite, drängen sich zierliche, bunte Holzhäuser auf den knappen bebaubaren Flächen, wo immer es die Felsformation zuläßt. Wer eine Modelleisenbahnanlage kennt, füllt sich spontan an die Modellhäuser der Marke „Faller“ erinnert. An der Pier eine erstaunlich große ebene Fläche, von der sich eine schmale Straße entfernt, sich bergan schlängelt, um irgendwo zwischen den Häusern zu verschwinden.

In der Sonne trocknen die Segelsachen rasch, obwohl nur wenig Wind geht hier zwischen den Schären. Gegen 10.00 wollen wir aufbrechen. Der Platz an der Pier hinter Catharsis ist



von zwei Motoryachten aus Norwegen belegt, die gestern Abend kurz nach uns zusammen noch ankamen. Ich hatte Position an der Pier bezogen, um Hilfe beim Anlegen anzubieten. Die erste Yacht näherte sich schwungvoll der Pier, spät wurde Stb-Ruder gelegt, das Boot kam rasch parallel zur Pier - aber noch nicht zum Stehen: der Steven näherte sich beunruhigend rasch unserer davor liegenden Catharsis. Erst ein schließlich offenbar beherzt gegebener Gegenschub ließ das Boot endlich aufstoppen. Da

*Oben von links: Die "nasse E 6" auf der Höhe von Göteborg liegt vor uns. - Auf der herrscht reger Verkehr, hier bei Kungshamn. - Gute Landmarke: die Kirche von Lysekil.*

*Mitte: Typische Anblicke: Leuchtbake auf einer Schäre. - Kleine Schärensiedlung - und das Boot ist hier tatsächlich Verkehrsmittel.*

*Unten: Kais W-Lan-Platz in Fjellbacka*

*Rechts: Catharsis in Fjellbacka am Steg von Richters Restaurant*







nach manövrierte es sich in Richtung Pier. Eine Frau auf dem Vorschiff übergab mir die Vorleine.

Der Skipper brachte das Boot mit dem Heck an Pier, stieg selbst über, um die Heckleine zu belegen, kam dann zu mir, starrte mich aus glasig wirkenden Augen kurz an, erwiderte kaum meinen Gruß, übernahm die Vorleine. Auch die andre Yacht, die kurz darauf ankam, ging dann noch erfolgreich an der ersten längseits. All das ging schwungvoll, für meinen Geschmack deutlich zu schwungvoll – dennoch verliefen alle Aktionen erfolgreich, Schäden gab es keine.

„Hast Du DAS gerochen? - Der war doch nicht mehr alleine!“ Birgit konnte sich gar nicht beruhigen über

die Intensität ihrer Geruchs-Eindrücke, die auf den Genuss erheblicher Mengen stark alkoholhaltiger Getränke durch den Motorbootskipper hindeuteten, der mir die Leine abgenommen hatte. - Wir sollten die beiden Yachten und ihre Besatzungen später noch zweimal wiedersehen – festliegend an Restaurant-Stegen. Offensichtlich gibt es durchaus unterschiedliche Motive, in die Schären an Schwedens Westküste zu fahren.

Doch auch wir werden uns später an einer Pier wiederfinden, die zu einem Restaurant gehört, Richter´s Restaurant - ein wenig außerhalb des Hafens von Fjellbacka. - Das ist jedoch eher der - zum Scheitern verurteilte - Versuch, einer Auseinandersetzung zu entgehen, die vor der Stadt auf dem Wasser ausgetragen wird! - Auseinandersetzung? Ja, das ist der zwingende Eindruck: besser noch Gefecht oder - gut neudeutsch - Battle!

Die Kombattanten? Erstens: die Band, die vom Vordeck einer quer vor der Hafeneinfahrt liegenden Ketsch, auf deren Rumpf eine riesige Auf-

schrift verkündet: „Sailing for Jesus“, schwere Salven von Schallwellen aus ihren Lautsprechertürmen gegen die im Hafen dicht gedrängt liegenden Boote, deren Besatzungen und die Besucher auf den Kais abschießt. - Doch die sind nicht wehrlos: Im Hafen liegen – zweitens - zwei Boote, aufgerüstet mit Verstärkern und Lautsprechern in riesigen schwarzen Kästen. Aus denen dröhnt das Sperrfeuer der monoton stampfenden Rhythmen von House-Musik der Band auf der Ketsch entgegen. Zwischen den Boxen bevölkern junge Frauen und Männer die Bootsdecks, die mit ihren Hüten und verspiegelten Nerd-Brillen von Wayfarer, Ray Ban, Gucci & Co. uniformiert wirken und mit rythmisch-eckigen Armbewegungen das maschinenhaft Monotone der Musik noch hervorheben.

Akustisches Inferno den Einen, den Anderen vermutlich Ausdruck überschäumender Lebensfreude während der langen, hellen Nächte des kurzen nordischen Sommers, bevor die Dunkelheit des Winters wieder hereinbricht. Für uns ein Faktor, der für



## Reisen&Reviere

eine unruhige Nacht sorgt, allerdings nicht der einzige: der auffrischende Wind kommt nun aus WNW, findet eine Lücke zwischen den Schären und es gelingt ihm, auf der relativ weiten Wasserfläche vor Fjellbacka eine unangenehme, kurze und steile Welle aufzuwerfen, die genau auf die Pier von Richter´s Restaurant zielt...

In den letzten beiden Tagen auf unserer Reise über die „nasse“ E6, den gut ausgetonnten Weg durch die inneren Schären nach Norden, hatten wir bereits Gelegenheit, einen Eindruck von vielen Eigentümlichkeiten dieser Küstenregion zu gewinnen.

Zunächst ein Wort zum Phänomen der „kleinen Entfernungen“: Wer sich die Maßstäbe der Karten nicht so ganz genau angesehen hat, läuft Gefahr davon überrascht zu werden, wie schnell ein Kartenausschnitt absegelt ist und wie viele topografische Details er dennoch enthält. Mir zum Beispiel war es, kurz hinter Marstrand, passiert, dass ich die Entfernung zu einer Einfahrt auf der anderen Seite einer Bucht mit 14 sm veranschlagt hatte, die in Wirklichkeit nur 1,4 Meilen beträgt - ein Fehler, der kurzzeitig für erhebliche Unruhe sorgte.

Die Schärenküste mit ihrer verwirrenden Fülle von Formationen, in der Größe vielfach gestaffelt: Die Skalierung beginnt beim Fels in der Größe von Findlingen, über Inselchen wie Halligen bis hin zu Inseln von der Größe Møns, Falsters oder Fehmarns. Alles dazwischen ist ebenfalls möglich. Und alles kann unmittelbar nebeneinander liegen.

Derjenige, der hier hindurch seinen Weg sucht, passiert oft buchstäblich von Minute zu Minute neue Inseln, dem eröffnen sich ständig neue Perspektiven, stellt sich Landschaft in jedem Moment neu und verändert dar. Das fordert den Navigator/ die Navigatorin heraus. Hinzu kommt ein dichter Verkehr auf dem Wasser: Fähren verbinden die Inselchen untereinander und mit dem Festland. Segler, die „schwedisch kreuzen“, also nicht - wie die Dänen - mit der „eisernen“ Fock, sondern dem ebenso eisernen Groß unterwegs sind und

dabei die Fock oder Genua mitziehen lassen, die bei Bedarf rasch geborgen werden kann.

Vor allem aber die zahlreichen Motorboote jeder Größe und Bauart: Jünglinge, von Testosteron fast zerplatzend, die ihren blonden Begleiterinnen mit doppelter Mercury-



Power in engster Kurvenfahrt zu imponieren versuchen, ältere Ehepaare, anscheinend auf Kaffeefahrt, Männer in regenfester Kleidung und Angelausrüstung, Familienväter, die ihre Kinder auf Gummi-Flößen in Gleitfahrt hinter dem Boot herziehen. Und sie alle passieren sehr eng, reduzieren kaum ihre Fahrt: Oftmals wird unser Boot von den Heckwellen kräftig geschüttelt. Das zwingt auch mich dazu, meinen eigenen Fahrstil dem anzupassen. Im Sötekanal, in dem es stellenweise sehr eng ist, (Den Ärger der Motorbootskipper über die ihnen entgegenkommenden breiten Katamarane vermag ich mir schon schon vorzustellen.) war auch ich gezwungen, viel Fahrt im Schiff zu halten, um das Boot bei Sog und Wellenschlag vom Ufer freihalten zu können.

Der erste Tag in den Schären nach unserem abenteuerlichen Landfall hatte uns auf nördlichem Kurs durch das Fahrwasser nach Göteborg, weiter durch den Sund zwischen Hönö und Öckerö zur Linken, Grötö, Kalvsund und Björkö zur Rechten geführt. Danach hatte ich einen Kurs etwas westlicher gewählt, um an Lekskär vorbei Kläverön - eine Insel, auf der die eine Hälfte von Marstrand liegt - an der Westseite seeseitig zu passieren. Hinter Lekskär gerieten wir jedoch in jene Choppy Sea, vor der uns bereits der norwegische Trimaranskipper in Österby gewarnt hatte. Wir brechen den Versuch ab, fallen nach Steuerbord ab, können den Besuch der im

Weg liegenden Unterwasserfelsen gerade noch vermeiden und laufen auf NO-Kurs dicht unter der Küste, um in den zwischen den Inseln Kläverön und Klockarringen direkt nach Marstrand führenden, engen Kanal einzulaufen.

Marstrand finden wir überfüllt und unruhig vor. - Also weiter nach Klä-



desholmen, einen Hafen innerhalb eines Ringes aus Schären, der an ein Atoll erinnert. Mit meinem Sohn unternehme ich einen Landgang, hinaus auf den äußeren Kranz, bis die Häuser den Blick freigeben nach Westen, weit hinaus auf den Skagerak. Der liegt hingegossen, gleissend im Licht der Abendsonne, die Wellen ziehen feine Muster aus Linien darauf. Die wenigen Inseln im Westen - „Schärenschnitte“ aus tiefem Schwarz.

Der nächste Tag sollte uns bereits nach Fjellbacka führen, obwohl sich der Tag schwachwindig und regnerisch präsentierte: Schwedisch-Kreuzen war also angesagt. Nach Klädesholmen planten wir als nächstes Etappenziel den Kyrkesund. Dazu mussten wir wieder zurück zur E6, allerdings zunächst auf einer „Nebestrecke“, die, zwar betont, auf jeden Fall jedoch eng werden würde. Also auf NNO-Kurs - eine halbe Meile nur, bis der erste Stein voraus lag. Harter Schwenk jetzt nach Stb, dann wieder 90° backbord. Das war geschafft. Es machte zuversichtlich, die nächste enge Passage in Angriff zu-



*Oben, großes Bild: In den Schären muss man es einfach tun: Catharsis fest an Haken sehr dicht am Fels.*

*Die kleineren Bilder versuchen einen Eindruck davon zu vermitteln, warum uns in den Schären zunächst ein "Labyrinth-Gefühl" überkam.*

nehmen. Zunächst kurz nach NW, dort zwischen den Steinen geht's irgendwo schräg ab nach Stb – weiß die Karte. Also nur Mut: Wir fahren kurz vor einem Norweger mit seinem Mono hinein in die Lücke, jetzt liegt ein Fels voraus, gut, macht nichts, Rechtshalten war ja angesagt – nur: wohin genau? Es öffnen sich mehrere Möglichkeiten, keine aber, die wirklich vertrauenerweckend erscheint! Was nun?? Starker Impuls: Sofort umdrehen! „Nichts als ´raus hier!“

Recht achteraus steuert der Norweger allerdings völlig entspannt wirkend auf eine Gruppe kleinerer Schären zu. Ja, ist der denn blind?! Wir rufen ihn an! Seelenruhig hebt der Skipper den Arm, weist in eine Richtung, in der – wir tatsächlich an einem Stein eine

Fahrwasser-Markierung entdecken. Na klar, das muss die Durchfahrt sein... Nach einigen weiteren Meilen in den Schären beginnen wir uns an die besonderen Bedingungen hier zu gewöhnen: Wir achten darauf, dass stets jemand die Karten im Auge behält und die passierten Landmarken gewissenhaft abhakt. Außerdem gewinnt man allmählich einen Blick für die Landschaft und den Wechsel der Perspektiven.

Wir erreichten dann – vor allem dank des neuen Yamaha-Schubmotors, den wir uns für diese Reise geleistet hatten – den Kyrkesund. Danach gings – weiter an der Westküste von Orust entlang, durch den Möllosund in gut gekennzeichneten Fahrwassern, manchmal im Slalom um die kleineren Schären, an Gullholmen vorbei und weiter nach Lysekil. Da lag Orust bereits achteraus.

Dort, in etwas freierem Wasser, setzen wir Segel, um die aufkommende leichte Brise zu nutzen. Von achteraus sehen wir einen Katamaran aufkommen, der sich als die „Thetis“ ent-

puppt, mit der Hermann Wessels offenbar ebenfalls nach Halden unterwegs ist. - Vor Smögen/ Kungshamn nehmen wir die Fock weg und biegen ein in das gewundene Fahrwasser, das zum Söte-Kanalen führt. Weiter geht's die gut befahrene E6 hinauf, durch den Hamburgsund. Viel Zeit zum Verweilen können wir uns auf



der Anreise nach Halden nicht nehmen, wenn wir pünktlich zum IMM eintreffen wollen. Übernachten werden wir in Fjellbacka.

Früh um 07.00 legen wir ab. Erstes Etappenziel: Grebbestadt, wo wir Justus´ Kaimiloa vor Anker liegen sehen werden. Die Multihulldicke steigt offensichtlich im Umkreis von Halden. Weiter geht's durch den Havstensund. Für die Durchfahrt bergen wir die Segel. Im Sund der Hafen Lökholmen; dort liegt ein Corsair-Tri mit niederländischer Flagge – 28 Fuß? Kommt hin. Das könnte Harald sein, den wir im letzten Jahr in Großenbrode kennengelernt hatten, nachdem er dem Steinriff an der Einfahrt zum Großenbroder Binnensee einen unfreiwilligen Besuch abgestattet hatte. Achteraus schauend beobachten wir, wie sich der Tri vom Steg löst und beginnt, Segel zu setzen.

Das ist das Signal, ebenfalls den Wind zu nutzen, und das Tuch hoch zu nehmen. Jedoch: nach halber Höhe läßt sich plötzlich das Großfall nicht weiter holen! Warum?? - Das ist mehr als ärgerlich: Das Elektrokabel für die Dreifarbenlaterne im Masttopp hat sich aus dem Kabelkanal heraus in die Mastnut gearbeitet. Jetzt hat sie sich mit einem Rutscher verklemmt. Mühsam gelingt es, das halb gesetzte Groß wieder zu bergen. Nur gut, dass das Ganze jetzt und nicht in einer Situation passiert, die es erfordert, das bereits gesetzte Groß zu reffen oder zu bergen, was dann vielleicht nicht



*Oben: DerTRT zieht langsam vorbei - mit Normalfock ist Catharsis natürlich chancenlos/ links: Haralds Corsair während der Regatta*

sair kommt auf, mit einem Reff im Groß hat er keinerlei Mühe, Catharsis zügig zu überholen. Der Skipper im Cockpit, den Pinnenausleger fest in den Händen, wirkt – während der Tri wild über die von Westen anrollenden Wellen des Koster Fjordes tanzt – wie der Reiter auf seinem Mustang. Und es ist Harald! Wir hören ihn rufen: „Hellooo! - Herman?? - See you at..?“ Meinte er in Halden? Was immer es war, es drang nicht mehr zu uns...

Wir folgen dem rasch außer Sicht kommenden Tri durch den Koster Fjorden, passieren den Sund nach Strömstadt, biegen in den Svinösund ein, wo wir uns auch noch von einem TRT und einem weiteren norwegischen Kat, der "Katla", überholen lassen müssen und laufen am Mittwoch am späten Nachmittag nach aufregender Reise in das für uns Multihuller reservierte Hafengebäck in Halden ein. Haralds Corsair liegt bereits dort.

möglich gewesen wäre. Glück im Unglück! Also nur die Fock hoch und, wie gehabt, schwedisch kreuzen – schade, wir haben gerade genau die richtige Brise...

Mit immerhin 5 Knoten geht es auch allein mit der Fock voran, hinaus auf's freiere Wasser des Koster Fjorden. Wo bleibt nur der Tri? Der müsste uns ja bald eingeholt haben - dass er nach Halden will, daran haben wir keinen Zweifel. Und richtig, der Cor-

## Odysseus-Prinzip? Fortsetzung

zu bemühen: "Eine Sibylle, auch fälschlich Sybille, ist dem Mythos nach eine, die im Gegensatz zu anderen göttlich inspirierten Sehern ursprünglich unaufgefordert die Zukunft weissagt. Wie bei vielen anderen Orakeln ergeht die Vorhersage meistens doppeldeutig, teilweise wohl auch in Form eines Rätsels."

Da haben wir es: Was genau nämlich meine Frau damit meinte, blieb mir verborgen. Außerdem fühlte ich mich durchaus ein wenig in meiner Ehre gekränkt: I c h sollte das Katamaran-Segeln nicht verstanden haben? - Dennoch habe ich darüber nachgedacht - gründlich, wie ich hoffe.

In diesem Sommer nun möchte ich zeigen, dass ich es nun doch noch gelernt habe, das Katamaran-Segeln: Als Motto für unsere Sommerreise 2016 habe ich ausgegeben: Wir machen eine Kreuzfahrt. - Nein, natürlich nicht auf einem jener Dampfer, von deren Bau wir auf der Meyer-Werft so intensive Eindrücke gewinnen konnten, nein – natürlich auf der Catharsis.

Mit Kreuzfahrt meine ich: Wir machen keinerlei feste Reiseplanung, nehmen uns keine Orte als konkrete Ziele vor. Wir stecken lediglich ein Fahrtgebiet ab: den Vorhersagebereich „Belte und Sund“ etwa, vielleicht noch Südküste des Kattegats.

Konkret soll das dann so gehen: Wir verlassen den Hafen, prüfen Windrichtung und -stärke. Dann wählen wir einen Kurs, der in etwa einem Halbwindkurs entspricht - sofern er nur irgendwie an einen Ort führt, an dem man sicher liegen oder ankern kann. Wenn sich ein solcher Kurs nicht finden lässt, bleiben wir, wo wir sind. Kurzum, wir versuchen nichts zu erzwingen, sondern vertrauen uns den Elementen an.

Der legendäre Odysseus fällt mir hierzu ein, jener Held, dem die griechischen Fürsten den Sieg über das trotzige Troja verdankten, das ihrem Ansturm, unter Führung des unbesiegbaren Achilles, immerhin 10 Jahre lang widerstanden hatte.

von Seite 29

Während sich die Heimreise der Mehrheit der griechischen Kämpfer als unproblematisch erwies, zog sich die Rückreise des Odysseus allerdings in die Länge: Es gelang ihm nicht, optimale Windsysteme zu finden. Und da an Kreuzen mit der archaischen Segeltechnik nicht einmal zu denken war, konnte er nicht anders, als Halbwind- oder Raumschotskurse zu segeln. Allerdings vergingen auf diese Weise 10 weitere Jahre, bevor er seine Gattin Penelope auf Ithaka wieder in die Arme schließen konnte.

10 Jahre? - Hmmmh - eigentlich hatten wir doch nur 5 Wochen geplant...

Und dann kommen ja - wie wir wissen - im Fall des Odysseus auch noch Andere ins Spiel: Hatte er sich doch mit seinem Erfolg vor Troja den Zorn von Göttern (unter ihnen auch der mächtige Poseidon!) zugezogen, die ihm die Rückkehr nach Ithaka nach Kräften erschwerten, indem sie Odysseus und seinen Gefährten nicht nur widrige Winde (vgl. Abbekas!) schickten, sondern zudem äußerst gefährliche Begegnungen mit Zyklopen, Zauberinnen und Meeresungeheuern arrangierten.

Und das auf unserer Sommerreise? Spätestens an dieser Stelle beginnt der Vergleich mit der Reise des Odysseus (hoffentlich!) zu hinken.

Und fasst man schließlich einen weiteren Aspekt ins Auge - die simple Tatsache nämlich, dass in unserem Fall Penelope nicht in Ithaka, respektive Braunschweig, auf ihren Odysseus wartet, vielmehr selbst mit ihm an Bord und auf der Reise ist, lassen sich die schweren Komplikationen leicht voraussehen, die durch Begegnungen des Helden mit Nymphen, Zauberinnen oder Königstöchtern heraufbeschworen werden würden. - Katamaran-Segeln bleibt also spannend - hoffe ich.

*Euch allen einen glücklichen Sommer wünscht*

*Euer Hermann Scheppelmann*



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



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

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

### Farrier F-9A AFT COCKPIT,



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

F32SR Kohlefaser-Ruder mit Kohlefaserpinne. Klappbarer Bugspriet. Smyth Pentex Latten-Groß (Square Top) mit Frederiksen/RONSTAN-Druckrutschern, 3 Refreihen. UK Sails Kohlefaser-Genua auf Harken-roller, UK Sails

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

**Verkaufe:** RAYTHEON Pinnenpilot 4000+, mit externem Gyrokompass, Instrument, neue Abdeckhaube, Moosgummidichtung, 350 €. RAYTHEON Seatack - NMEA RS232 Konverter (E85001 Interface) für ST60-Instrumente, neu, 60 Euro. SEALED BEAM Reflektor-Einsatz mit Streuscheibe, 12 V, 8 Euro. KOBRA-Anker, 10 kg, klappbar, 60 Euro, LEWMAR Delta-Anker, 10 Kg, neu, 100 €. **Klaus Ehm, Tel. +49(0)7236 130639, +49(0)176 42529629, [klausehm@web.de](mailto:klausehm@web.de)**



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

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

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



**Clou - 10 ( Kurt Diekmanns Nr 1 ) TRIMARAN CLOU-10**, schneller Tailertri, Bj. 86, guter Zustand (Holz-Epoxi-Westsystem) L.: 10m, B.: 7m (2,5m geklappt), Gew. 1300kg. Neuer Tandemtrailer (2,2t), **VB: 26.500,- € j.-j.schreiber@web.de oder:**

- **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**

**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**

**Katamaran zu verkaufen**  
L.: 11,98 m, B.: 6,30, Gew. 6 to, Segelfläche 100 m<sup>2</sup>. Alle Angaben **www.archenoah.ramin-tornesch.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: 6.000,- € 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****

Anzeigenschluss Ausgabe 159:  
**27. August 2016**

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

**Fontaine-Pajot zu verkaufen: www.katamaran-maldives32.de**

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

**Hartmut Fischer, 24882 Schaalby Tel. 04622658, mobil +491702947512 email ha-fischer@gmx.de**



**Wharram Narai MK IV**, zert. Mahagoni Bootsbausperholz mit Epoxi-Glaslege und 2K Polyurethanlack, EW 1987, 12m x 6m, LP Griechenland nahe Volos, Kuttertakelung, 74m<sup>2</sup> aW, Groß, 2xkleine - 2xgroße Fock, Spinacker, Sturmfock, Trysegel (Lee sails), 2x10 PS Honda AB, 2xBügel (20-16kg) 1xBaasballanker (16kg), div. Ankerrossen mit Kettenvorlauf, selbstholende Enckes Winchen, man. Ankerwinde, 60l Benzin, 300l Wasser (100l Tank, 200l Kanister), umfangreiche Ausstattung, kompletter Decksanstrich ( 2K Polyurethanlack) neu in 2014. Sehr gepflegtes Schiff in sehr gutem Zustand, seit 8 J. ca. 6 Wochen p.a. gesegelt sonst an Land, a. W. mit preiswertem Liegeplatz , aus ges. Gründen. **VB 39.000,- € andreas.stockmann@gmx.de 0177/44 20 459.**



## DAS RICHTIGE SYSTEM

*Wir können das Ergebnis beweisen.*

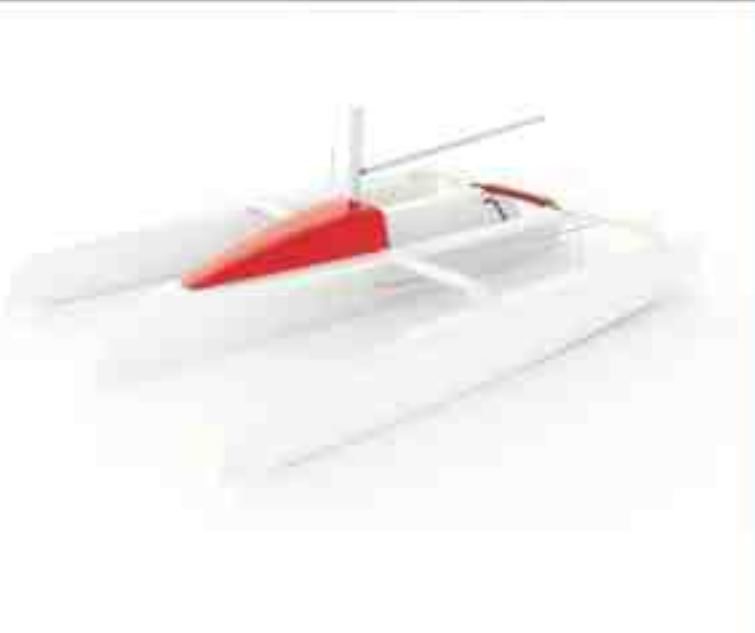
Die Vernetzung eines Epoxidharzes zu lösen ist wirklich eine schwierige Aufgabe. Mit dem WEST SYSTEM Standard Härter 205, dem Langsamen Härter 206, dem Spezialbeschichtungshärter 207 oder dem Tropical Härter 209 erhalten Sie in Verbindung mit dem WEST SYSTEM Epoxidharz 105 immer das richtige Ergebnis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





**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**