

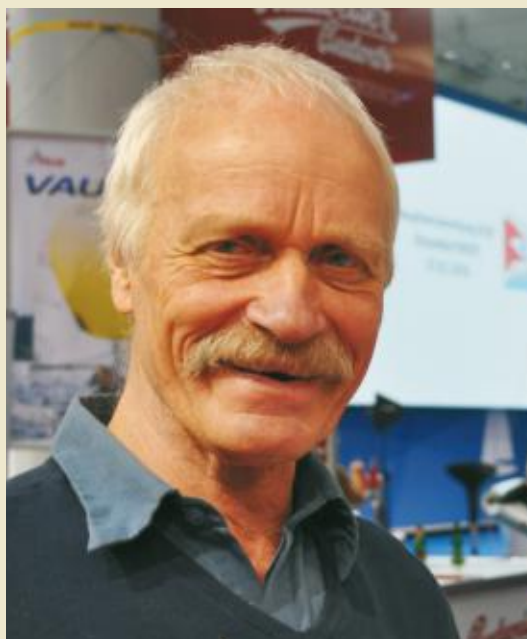
Mai 2019 - Nr. 167

Mehrrumpf BOOTE

Multihull Deutschlands Magazin



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



Liebe Mitglieder!

"Habemus papam!" schrieb damals im Heft Nr. 63 des Mehrumpf-“Bote“ Ernst W. Barth. Nach dem Tod von Heinrich Wölper, dem Gründer, war das Vereinsschiff ins Schlingern geraten und Kurt Diekmann hatte Verantwortungs gezeigt und die Vereinsführung übernommen. Das war vor ziemlich genau 27 Jahren im April 1992 und es war meine erste Mitgliederversammlung.

Daran musste ich denken, als mich die in Düsseldorf Anwesenden zum neuen Vorsitzenden wählten. Jetzt habe ich mir das Heft noch einmal aus dem Stapel meiner gesammelten Mehrumpf-Boten herausgesucht und bin prompt ins Schmöckern geraten: auch damals schon ein Artikel von Traudl Filgis über die Biskaya-Querung, ein Bericht über James Wharrams's Trailermultis, den ich 90jährig (!) im letzten Sommer zufällig in einer Bucht in Meganision im ionischen Meer traf, Uschi und Eberhard Beck schrieben von ihrer Reise mit dem 10 Meter-Petersen-Kat "Doppelspiel", dessen Bau sie in Heft 54 beschrieben hatten (Titel: Ich will Luxus...) und die Vorstellung interessanter Multis von Tennant, Crowther usw. - Jawohl – eine Reise in die Vergangenheit. Man sollte nie vergessen, auf wessen Schultern man steht.

Aber der Kurs muss nach vorne gehen. Dazu gehört für mich und viele andere der Bo-o-te als Bindeglied zu den weit verstreuten Mitgliedern unseres Vereins. Ihn zu erhalten und seine Qualität zu wahren ist mir ein wichtiges Ziel. Deshalb danke ich Hermann sehr herzlich, dass er den Boten weiter erstellen will!

Zur Wahrheit gehört aber auch, dass eine Reihe unserer Mitglieder künftig papierlos informiert werden wollen; und das sind oft die Jüngerer, die für das Fortbestehen des Vereins wichtig sind. Da hilft nur ein Kompromiss: Wir werden jährlich 3 Ausgaben haben und die verbleibenden Mittel einsetzen für bessere Präsenz in den neuen Medien. Dass Letzteres in überschaubaren Schritten geschehen muss, ist uns allen im neuen Vorstand klar. Konkret wollen wir die Inhalte der bisherigen Hefte des Boten aktuell verfügbar machen, um so in einem ersten Schritt unseren „Wissensschatz“ für Mitglieder (und ggf. Nichtmitglieder) nutzbar zu machen. Wenn das funktioniert, können wir mit unserem dann abgreifbaren langjährigen Erfahrungsschatz einen echten Mehrwert bieten, der ein Anreiz zum Eintritt sein könnte. Ich freue mich, dass Jonas, unser neuer Schatzmeister, hier einen ersten Lösungsansatz versuchen will.

Weil wir als Veranstalter besonders gefordert sein werden, haben wir für das IMM 2021 schon voraus gedacht. Dank der Vorarbeit und der Kontakte von Gerhard Böhner kann das Meeting in Bremerhaven stattfinden. Da wird auf ihn und seine Helfer noch reichlich Arbeit zukommen, wofür ich ihnen schon jetzt danke.

Das IMM 2019 soll bekanntlich in Karlskrona stattfinden, wo wir uns diesen Sommer treffen wollen; Jan hält da dankenswerterweise die nicht immer einfache Verbindung zu den schwedischen Veranstaltern.

In den Vereinsunterlagen habe ich ein Papier von Detlev gefunden, in dem er die Situation des Vereins nüchtern analysiert und Anregungen für künftige Aktivitäten gibt; da sind gute Ideen dabei, die wir entsprechend unseren Kräften und Möglichkeiten angehen werden. Dass er sich dafür und für den Vorsitz trotz seiner beruflichen Belastung die Zeit genommen hat, verdient Anerkennung und Dank.

Auf eine erfolgreiche Saison auf dem Wasser,

Euer Peter



Inhalt Mehrrumpfbo-o-te Nr. 167 - Mai 2019

		Seite
Editorial	<i>Peter Reichelt</i> <i>Worte aus dem Vorstand</i>	2
	<i>Inhalt/ Impressum</i>	4
	<i>Ansprechpartner und Termine</i>	
MHD aktuell	<i>Georg Euler</i> <i>Protokoll der Jahreshauptversammlung 2019</i>	8
	<i>Jahreshauptversammlung 2019</i>	10
	<i>Neue Gesichter im Vorstand:</i> <i>Peter Reichelt und Jonas Osteroth</i>	11
	<i>IMM 2019 - in Karlskrona</i>	12
	<i>IMM 2021 - Warum nicht mal in Bremerhaven?!</i>	13
Boote & Selbstbau	<i>Michaela Thol</i> <i>Selbstbauer unter sich - Überregionales Treffen zum Thema Selbstbau</i>	
	<i>Peter Reichelt</i> <i>Treffen der Regionalgruppe Nordrhein-Westfalen</i>	17
Events & Regatten	<i>Jens-Peter Theimann</i> <i>Phuket Kings Cup Regatta</i> <i>Mit einem Corsair 31 bei der Traditionsveranstaltung in Südostasien</i>	18
	<i>Hermann Scheppelmann</i> <i>MidsummerSail 2019 - Die Regatta ans Ende der Ostsee</i>	24
Reisen & Reviere	<i>Peter Reichelt</i> <i>Pescara - Begegnungen</i>	28
	<i>Das Letzte - Anmerkungen aus der Redaktion</i>	32
Service	<i>Boots- und Flohmarkt</i>	33



Visit Karlskrona



Peter eine



14-

Michaela Thol berichtet von überregionalem Selbstbauert über den Baufortschritt ihr ambitionierten Tri-Projekts



12

In Karlskrona in Südschweden treffen sich in diesem Jahr die Multihuller zum IMM 2019

Reichelts Bericht über weitere Adria-Etappe auf den Seiten

28-31



Jens-Peter Theimann nahm teil an der legendären Phuket Kings Cup Regatta und berichtet

18-23

IMM 2021 - Mitgliederversammlung findet Bremerhaven einen tollen Ort dafür!

17



m
reffen und
es



©Achim Meurer/Erlebnis Bremerhaven

13

Impressum

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

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

Verlag:
Hermann Scheppelmann
Vor den Balken 34
38120 Braunschweig
Tel. 01522 9 59 48 05
Email: mehrrumpfboote@web.de
oder hsberater@web.de

Gesamtdredaktion, 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. 168:

21. August 2019



Titelfoto:
Peter Theimann

Phuket King's
Cup-Regatta



Multihull Deutschland - Vereinigung von Mehrrum

Mitglieder des Vorstands

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

Dr. Peter Reichelt
Bussardstr. 1
53639 Königswinter



Vorsitzender
*Leitung und Vertretung
des Vereins nach außen*

@multihull-verein.de

Jan Wölper
Jappopweg 9c
25421 Pinneberg
040 37 63 00 /
0172 405 05 40



Stellvertreter
*Betreuung der Regionen
Koordination IMM
Rechtsfragen
Versicherungsfragen*

jan.woelper
@multihull-verein.de

**Hermann
Schepplmann**
Vor den Balken 34
38120 Braunschweig
01522 9 59 48 05
hermann.schepplmann
@multihull-verein.de



Stellvertreter
*Öffentlichkeitsarbeit
Redaktion des
Mehrrumpfbö-o-te*

Jonas Osterroth
Franz Trinks-Str. 1
38102 Braunschweig



Stellvertreter
Schatzmeister

ostjonas@gmx.de
Tel.: 0173.412 5566

MHD-Geschäftsstelle

Georg Euler
In der Held 29
53343 Wachtberg
Tel.: 0228 18 08 82 87
einmal_rund@web.de



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

Bankverbindung:

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

Internet

Markus Frey
Alice-Salomon-Str. 5
79111 Freiburg
markus.frey
@multihull-verein.de



Web-Aministrator

Ansprechpartner in den Regionen:

Neue Email-Adresse für ALLE: regionen@multihull-verein.de



Berlin/ Brandenburg

Frank Bach
Rossplatz 4
09619 Sayda
01729686508 Frank Bach
b-br-th-sa@multihull-verein.de

Mecklenburg-Vorpommern/ Ostsee

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

Schleswig-Holst./ Elbe/ Ostsee

Peer Lange
Haselweg 7
23669 Timmendorfer Strand
Tel 0174 48 47 48
hh-sh@multihull-verein.de

Weser/ Ems

Gerhard Böhner
Am Weserdeich 102
26931 Elsfleth
weser-ems@multihull-verein.de

@multihull-verein.de

Niedersachsen

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

Nordrhein-Westfalen

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

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

Rhein- Main

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

Südwest

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

Bayern

Prof. Dr. Herwig Paretzke
Elektrastr. 17
81925 München
089 91 69 84 oder 0172 8490783
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
kanaren@multihull-verein.de
www.waterlineyachtservice.com

Termine 2019

Schleswig-Holst./ Elbe/ Ostsee

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

Weser/ Ems

Sommerpause
Die nächsten regulären Regionaltreffen werden rechtzeitig angekündigt.

Niedersachsen

Christoph Wentland lädt ein.

Nordrhein-Westfalen

Termine bitte bei Peter Reichelt oder Heiko Stoy erfragen

Südwest

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

Rhein- Main

Jeden 1. Donnerstag im Monat ab ca. 19 - 20 Uhr, im Rahmen des Trans Ocean-Treffens, 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

Jeden 1. Mittwoch im Monat, ab 19:00 Uhr, im Rahmen der Treffen des TO-Stützpunktes München sind MHD-Mitglieder jederzeit und herzlich willkommen! Ort: Ital. Restaurant CURVA EST, Seiboldstr. 4, 81669 München, S-Bahnhof "Rosenheimer Platz" Tel. 089 2003 1581, www.curva-est.de

Weitere Events

- 21. Juni 2019 Midsummer Sail - Die längste Segelregatta der Ostsee führt vom südlichsten bis zu ihrem nördlichsten Punkt
- 25. - 28. Juli IMM 2019 in Karlskrona, Südschweden
- 06. - 14. Juli Warnemünder Woche

Multihull Deutschland Vereinigung von Mehrumpfseglern e. V. - Protokoll der Hauptversammlung Düsseldorf BOOT, 27.01.2019

1. Der stellvertretende Vorsitzende Jan Wölper begrüßt um 19:00 Uhr in der Halle 15 im Sailing Center die anwesenden Mitglieder. Laut Anwesenheitsliste sind zur Hauptversammlung erschienen 28 Mitglieder und 4 Besucher.

2. Jan stellt die ordnungsgemäße Ladung und die Beschlussfähigkeit der Versammlung fest. Eingeladen wurde über die Einladung mit Tagesordnung im Mehrumpfbooten 165, der allen Mitgliedern zugesandt wurde, die mit korrekter Adresse im Verwaltungsprogramm hinterlegt sind. Zum Protokoll 2018 gab es keine Meldungen. Das Protokoll der Versammlung wird von Georg Euler geführt.

3. Der Restvorstand hat beschlossen, nichts über vergangenen Querelen zu berichten. Zum Hintergrund der Rücktritte gab es keine Fragen.

4. Unser Schatzmeister Wolfgang berichtet über die finanzielle Lage des Vereins, der zur Zeit 310 Mitglieder hat.

Es gab im Jahr 2018 12 Austritte und 7 Eintritte.

Der Kassenstand am 1.0.2018 betrug 28.160 Euro

und am Ende des Jahres 31.12.2018 29.169 Euro

Der größte Ausgabenposten ist der Mehrumpfboote mit zwei noch zu zahlenden Booten aus 2017 mit ca. 12.000 Euro

Dem gegenüber stehen die Mitgliederbeiträge von im Jahr ca. 15.000 Euro

5. Die Kasse wurde von Uwe Petersen, der aus der Karibik herbeigeeilt war, geprüft und als in Ordnung befunden. Er übernahm dann auch sofort die weitere Leitung, um den alten Vorstand zu entlasten und den neuen Vorstand wählen zu lassen.

6. Der alte Vorstand wird mit 4 Enthaltungen entlastet.

7. Für den neuen Vorstandsvorsitzenden hat sich Peter Reichelt aufstellen lassen, der kurz seine Vita als Bauingenieur vorstellt, der vor 7 Jahren als Präsident der Bundesanstalt für Straßenwesen pensioniert wurde und der uns schon oft mit Berichten über Reisen mit seinem Tri erfreut hat.

Als Schatzmeister hat sich Jonas Osterroht aufstellen lassen, der von Hermann Scheppelmann in den Verein eingeführt wurde und der als Ingenieur Schiffbau in der Leitungssicherungstechnik aktiv ist. Er ist über den Pirat auf den Hobi 14 gekommen und arbeitet an einer PROA.

Hermann Scheppelmann stellt sich wieder zur Wahl und wird auch weiter als Redakteur den Booten betreuen.

Jan Wölper wird weiter als Stellvertreter zur Verfügung stehen und sieht die Zukunft des Vereins auch in den elektronischen Medien, was bedeutet, daß es in naher Zukunft bei 3 Booten pro Jahr bleiben soll.

Die Abstimmung per Handzeichen ergab:

Peter Reichelt	0 Gegenstimmen	2 Enthaltungen
----------------	----------------	----------------

Jan Wölper	0 Gegenstimmen	2 Enthaltungen
------------	----------------	----------------

Hermann Scheppelmann	0 Gegenstimmen	3 Enthaltungen
----------------------	----------------	----------------

Jonas Osterroht	0 Gegenstimmen	2 Enthaltungen
-----------------	----------------	----------------

Die gewählten Mitglieder nehmen die Wahl an.

8. Bericht der Obleute

Gerd berichtet über die Veranstaltungen im Norden, die in diesem Jahr auch viele Mitglieder aus anderen Regionen angezogen haben, wobei der Besuch im Klimahaus hervorzuheben ist, an dem 40 Mitglieder teilnahmen.

Des Weiteren gab es wieder einen Erste Hilfe-Kurs in Elsfleth, der auch in diesem Jahr wieder angeboten wird. Meldungen dazu sind erwünscht. Schon traditionell ist das Treffen mit Schiffen zu Himmelfahrt und das Grünkohlessen.



Wolfgang berichtet, im Raum Stuttgart sind 20 bis 30 Mitglieder angesiedelt und es treffen sich bis zu 10 Boote auf dem Bodensee.

Peter berichtet aus NRW, dass es jeweils 2 Treffen vor und nach Weihnachten gibt, bei denen über Reisen berichtet, Bauprojekte erörtert und fleißig geschnackt wird.

Bei den Bayern treffen sich in der Regel nur 5 Leute, aber im Zusammenhang mit dem Trans-Ocean, wobei immer 25 bis 30 Personen zusammenkommen. Bei der Weihnachtsfeier wurde ein hochinteressanter Bericht über Patagonien vor 80 Leuten präsentiert. Von Herweg Paretzke kam auch die Anregung, ein Treffen der Multis auf Likarta Sizilien zu organisieren, wo man auch Multis chartern kann. Es gäbe sämtliche Facilitäten, alles was man so zu einem Treffen braucht, Räumlichkeiten, Liegeplätze, Platz im Hafen für eine Regatta von Multis, Travellift etc.

9. Der Redakteur Hermann wird weiter den gedruckten Bo-oten produzieren, voraussichtlich 3 Ausgaben im Jahr.

10. Zu den Zielen des Vereins und möglichem Leitbild kamen mehrere Meldungen

Die meisten gingen in die Richtung, über die Vereine der Strand Kats Mitglieder zu gewinnen **und** dabei über die Mitglieder die Strand Kat Vereine anzusprechen.

Und Uwe fasste dann zusammen, über das "Fast Sailing" mögliche neue Mitglieder anzusprechen und auch in der Richtung organisatorisch tätig zu werden, wie z.B. auch eine Atlantik Rally zu organisieren

11. Zu den möglichen Konzepten der Vereinskommunikation kam hauptsächlich der Vorschlag, eine Datenbank zu erstellen, um aus dem Wissen der Mitglieder eine Typenliste über Multihull's aufzubauen.

12. Eine Beitragserhöhung ist im Moment nicht erforderlich

13. Zum IMM 2019 gibt es keine weiteren Neuigkeiten. Die Website des IMMs ist nicht weiterentwickelt worden.

Zur IMM 2021, die wieder vom MHD durchgeführt werden wird, steht der Vorschlag im Raum, dies in Bremerhaven durchzuführen. Hierzu gab es eine informative Abstimmung dafür, mit 2 Gegenstimmen.

Eine Entscheidung dazu wird es geben, wenn die anderen nordischen Vereine befragt sind und mögliche Kosten genannt werden können.

14. Es gab keine weiteren Anträge.

15. Gerd lädt ein zum Treffen in Paderborn. Thema: Selbstbauprojekt und Werksbesichtigung, Übernachtung in der Jugendherberge

Peter dankte dem langjährigen Vorsitzenden Wolfgang Sorg für seine kompetente Arbeit und für seinen besonderen Einsatz auf der BOOT der es ermöglicht das Auftreten des Vereins auf der Messe kostenneutral zu halten.

Vorsitzender

Dr. Peter Alfred Reichelt

Bussardstr 1

53639 Königswinter

Schatzmeister

Johann Jonas Osterroht

Franz Trinks Str. 1

38102 Braunschweig

gezeichnet:

Protokollführer Georg Euler

1. Vorsitzender



Fahreshauptversammlung 2019

Am Samstag des letzten Messewochenendes fand - wie bereits in den Vorjahren - in Düsseldorf die diesjährige Mitgliederversammlung statt.

Die versammelten Mitglieder sahen sich vor der Aufgabe, nach den Rücktritten von Detlef Andreovits und Georg Euler außerplanmäßig die Zukunft des Vereins neu zu regeln. Und nicht nur die personelle Seite, sondern auch die inhaltliche Seite stand im Focus der Tagesordnung: Zur in den letzten Jahren stets gern beschworenen Neuausrichtung des Vereins kamen interessante und bedenkenswerte Beiträge:

Öffnen des Vereins, Schnittstellen zu Vereinen der Standkatsegler suchen, um Aus- und Aufsteigern die Möglichkeiten von Fahrtenmultihull zu eröffnen, Belebung und Neuentwicklung von Aktivitäten auf dem Wasser, Flotillenfahrten, Regatten und Treffen. Aus dem vorhandenen Bestand an Wissen und Informationen Mehrwerte schaffen, also über konkrete Nutzungsangebote Anzeige für potentielle Mitglieder bieten.

Peter Reichelt wurde zum Vorsitzenden, Jonas Osteroth zum Schatzmeister gewählt, Jan Wölper und H. Scheppelmann wurden im Amt betätigt.



Neue Gesichter im Vorstand von Multihull Deutschland: Peter Reichelt und Jonas Osterroth



Mit Peter Reichelt hat die Mitgliederversammlung die Geschicke des Vereins einem Kameraden in die Hände gelegt, der seit Langem dem Verein angehört, über große Erfahrung als Selbstbauer und Trimaransegler verfügt.

Den Lesern von *MehrrumpfBO-O-TE* ist er bestens vertraut als Autor von packenden Reiseberichten, in denen das Abenteuer nie zu kurz kommt. In Erinnerung geblieben ist (nicht nur) seine Dienstreise nach St. Petersburg mit seinem Tri *Trio*, während der er die Bekanntschaft mit der russischen Küstenwache abzuwettern hatte.

Über Peter an dieser Stelle noch Neues berichten zu wollen, erscheint dem Redakteur als vermessen. Lassen wir Peter einfach wieder für sich selbst sprechen: Das Editorial dieser Ausgabe stammt natürlich von ihm als dem neuen Vorsitzenden. Und wir lesen einen Bericht über eine weitere Etappe seiner Adriarundfahrt.

Der zweite Neue im Bunde ist Jonas Osterroth, der in Düsseldorf seine Wahl zum Schatzmeister angenommen hat und die Nachfolge von Wolfgang Sorg antritt. Ihn möchten wir unseren Lesern an dieser Stelle vorstellen und überlassen das gern ihm selbst:

Auf der diesjährigen Hauptversammlung auf der Boot 2019 bin ich gefragt worden, das Amt des Schatzmeisters zu übernehmen. Ich habe diese Aufgabe gerne angenommen. Den Lesern, die bei der Hauptversammlung nicht dabei sein konnten, möchte ich mich ebenfalls vorstellen.

Mein Name ist Jonas Osterroth, ich bin Jahrgang 1965 und komme aus Braunschweig. Zum Multihull-Verein bin ich über unsere Vereinszeitschrift, den Bo(o)ten gekommen. Mein damaliger Kollege Hermann brachte mal eine Ausgabe zu Lesen mit, dann eine weitere und der Wunsch war da, dem Verein beizutreten.

Segeln gelernt habe ich von meinem Vater, als ich etwa 16 Jahre alt war. Auf einem Pirat auf dem Lanker See bei Preetz. Irgendwann wollte ich schneller segeln: "Katamarane segeln" wurde mein größtes Interesse. Dann kam irgendwann die Zeit bei der Marine in Eckernförde und Flensburg auf dem UJ-Boot "Thetis" und das Studium, anfangs in Braunschweig mit Maschinenbau und weiter in Bremen mit Schiffbau und Meerestechnik.

Neben dem Studium habe ich aber immer als CAD-Zeichner im Bereich Leit- und Sicherungstechnik in der Bahnanlagen-ausrüstung gearbeitet. Beruflich bin ich dann bei der Signalanlagenplanung für

Eisenbahn geblieben. In Berlin als Planungsingenieur für Bahnübergänge, danach in Braunschweig als Prüfingenieur.

Daneben gab ich Nachhilfeunterricht in Mathematik und unterrichtete als Ausbilder für Elektroniker Automatisierungstechnik. Das Unterrichten hat sehr viel Freude gemacht, es kam noch ein halbes Jahr als Trainer zur Roboter-Ausbildung hinzu. Nun bin ich wieder als Prüfingenieur mit der Validierung von Eisenbahnsignalanlagen beschäftigt und - mit den Aufgaben als Schatzmeister in unserem Verein.

Seit über 28 Jahren habe ich einen Strandkatamaran, einen Hobie-Cat 14. Lange hatte ich ihn direkt an der Ostsee in Wismar liegen. Und seit einiger Zeit habe ich noch einen Traum, bzw. eine Bastelsache, die so vor sich hin dümpelt: eine fliegende Proa für die Ostsee.

Für den Verein wünsche ich mir, dass wir in der Mitgliederzahl zunehmen und wachsen werden, mit gemeinsamen Kräften Flottillienfahrten unternehmen und dann in Strandnähe mit Grillfleisch und Bier gemeinschaftlich anlanden/ ankern.

Mast- und Schotbruch,

Euer Jonas



IMM 2019 - in Karlskrona

HeliAir Sweden/Visit Karlskrona

International Multihull Meeting, IMM, vom 25. bis 28. Juli 2019.

Genießen wir die Gegenwart - die Zukunft hat bereits begonnen, wie man auf der rechten Seite lesen kann. Die Gegenwart - also in diesem Jahr das IMM in Karlskrona, das Treffen der Multihullsegler und -seglerinnen im Norden.

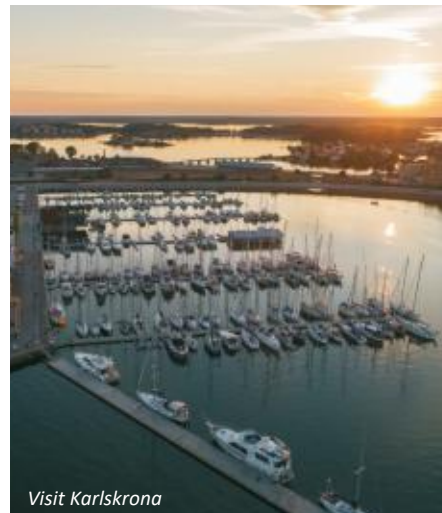
Seit Langem ist das IMM 2019 fester Bestandteil unserer Reisepläne. Wir sind gespannt auf die 1680 als Marinestützpunkt gegründete Hafenstadt, die malerisch in einem Archipel im Nordosten der Hanöbucht liegt, in Südschweden.

Karlskrona ist Teil des Weltkulturerbes. *Die Stadt sei ein außergewöhnlich gut erhaltenes Beispiel einer geplanten europäischen Marinestadt und sie sei die am besten erhaltene und vollständigste der noch bestehenden*, lautet die offizielle Begründung. Hervorzuheben sind die Festung *Kungsholm*, das Schloss *Drottningkärr* oder die *Alte Werft*.

Der Stadtteil Kristianopel, in dem die IMM-Flotte ihre Liegeplätze haben wird, ist - der Website zufolge - einer der sonnenfreundlichsten Orte Schwedens. Den Gast erwartet - so unser Eindruck - Idylle und entspannter Genuss pur: verwunschene Gärten, kleine Geschäfte, Restaurants und beliebte Cafés. Vom Gästehafen reicht der Blick über das Wasser bis zum südlichen Kap von Öland am Horizont.

Wenn wir - die Besatzung der Catharsis - in Karlskrona eintreffen werden, hoffen wir, viele der befreundeten Crews wiederzutreffen, die wir auf die letzten Treffen kennenlernen durften und natürlich auf neue, interessante Begegnungen.

Programm und Anmeldungen zum IMM:
multihulls.org/?page_id=2678
Mehr Information auf: <http://www.visitkarlskrona.se>



Visit Karlskrona



IMM War



©Achim Meurer/
Erlebnis Bremerhaven

Was ist ein "IMM"?

Das IMM (International Multihullmeeting) ist ein (nord-)europäisches Treffen von Katamaranen, Trimaranen und Auslegerbooten. Regelmäßig werden mehr als 60 Boote erwartet, vom Luxusfahrtenkatamaran bis zum Selbstbautrimaran, vom superschnellen Open Bridge-Kat zum Familienboot, vom Serienboot bis zur exotischen Proa, Boote von 7 bis 17 m Länge. Deren Crews bestehen aus 300 bis 400 teilnehmenden Personen aus ca. sieben Nationen.



©KELLING!Agentur für M



©Achim Meurer/Erlebnis Bremerhaven

2021 - um nicht mal in Bremerhaven?!



Wenn man herausfinden möchte, was das Jahr 2021 für Multihullsegler zu einem besonderen Jahr macht, ist kein Blick in die Kristallkugel erforderlich. Es reicht, sich den Rhythmus vor Augen zu führen, in dem die europäische Veranstaltung für Multihullsegler, das International Multihull Meeting, kurz IMM, stattfindet:

2013 hatten wir vom MHD das Treffen in Warnemünde ausgerichtet, 2015 unsere norwegischen Freunde in

Halden, 2017 die dänischen Multihuller in Kerteminde, in diesem Jahr lädt die schwedische Multihullseglervereinigung SCTS nach Karlskrona ein. Und 2021? 2021 sind wir selbst aller Wahrscheinlichkeit nach wieder „dran“.

Wann findet das Treffen statt?

Alle zwei Jahre immer von Donnerstag bis Sonntag Ende Juli findet das Treffen statt, im Jahr 2021 voraus-

sichtlich vom 29.07.2021 bis zum 01.08.2021. Der endgültige Termin wird mit allen nationalen Vereinigungen Nordeuropas abgestimmt. Die offizielle Entscheidung wird – wie immer – erst im Rahmen der der vorhergehenden Veranstaltung fallen, in diesem Jahr also auf dem IMM in Karlskrona. Dort wird Jan als Vertreter von MHD unseren Vorschlag offiziell unterbreiten. Wir rechnen damit, dass dieser angenommen wird. Damit erhebt sich sofort die entscheidende Frage:

Wo richten wir das Treffen aus?

Bisher fanden alle Treffen im Ostseeraum bzw. am Skagerak statt. Viele Teilnehmer kommen aus Ostseeanrainerländern, allerdings nicht alle: die Norweger nicht und nicht die Segler und Seglerinnen aus den Niederlanden. Was also sollte dagegen sprechen, das IMM 2021 an die Nordsee zu legen, nach Bremerhaven?

Vielmehr sprechen gute Gründe für Bremerhaven als Austragungsort des IMM. Im Kasten unten haben wir sie aufgelistet. Die Mitgliederversammlung im Januar hat sich dafür ausgesprochen und den Vorstand beauftragt, dem Komitee in Karlskrona den Vorschlag vorzulegen.

Man darf gespannt sein, wie er aufgenommen wird. - In der Herbstausgabe von MehrumpfBO-O-TE wird mehr darüber zu erfahren sein.



Marketing und Kommunikation/Erlebnis Bremerhaven

NEUN gute Gründe, die für Bremerhaven sprechen:

- Bisher hat noch kein Treffen im Nordseeraum stattgefunden.
- Mehr als bisher sollen internationale Segler aus den Niederlanden, Belgien, Frankreich und UK angesprochen werden.
- Die Anreiseentfernung ist auch für Skandinavien nicht weiter als zu früheren Veranstaltungsorten.
- Das Segeln in Tiden- und Wattengewässern soll hervorgehoben werden, Unterstützung bei der Anreiseplanung wird vom Verein geliefert.
- Bei An- und Abreise sind interessante Abstecher möglich z.B. zu Ostfriesischen Inseln, Nordfriesischen Inseln, Jade und Elbe.
- Bremerhaven bietet jede Menge Sehenswürdigkeiten in Hafennähe: Schifffahrtsmuseum, Klimahaus, Auswandererhaus, Seehafen u. v. m.
- Die regionale Gruppe des Vereins ist sehr aktiv und freut sich, das IMM ausrichten zu dürfen.
- Viele Voraussetzungen werden vom Hafen Bremerhaven bereits erfüllt.
- Bremerhaven hat seine Unterstützung signalisiert und z.B. kostenfreie Liegeplätze zugesichert.

Selbstbauer unter sich

Text: Michaela Thol - Bilder: Gerd Böhner / Martin Mewes

Am Wochenende des 16. und 17. Februars 2019 veranstaltete die Regionalgruppe Weser-Ems des Multihull Deutschland e.V. unter Federführung von Regionalobmann Gerd Böhner ein überregionales Event zum Thema Selbstbauen.

Üblicherweise wird als Location dann immer ein aktueller Selbstbau-Schau- platz gewählt (damit es etwas zum An- sehen und Anfassen gibt) und dieses Jahr hatten Fred Kuhlmann und Mi- chaela Thol die Ehre und luden nach Paderborn ein. Fast 30 Teilnehmer, hauptsächlich aus dem Norden, waren angereist und hatten Fotos, Vorträge und viel Erfahrungen im Gepäck. Auch einige Nicht-Vereinsmitglieder hatten aus dem Internet von der Ver- anstaltung erfahren und sich angemel- det.

Für die Vorträge wurden am Samstag die Räumlichkeiten des Segelvereins Yachtclub Paderborn am Lippensee ge- nutzt. Beamer und Leinwand waren pünktlich aufgebaut, Kaffee, Kekse und Bünting Tee für unsere friesischen Teilnehmer standen ebenfalls bereit. Das Programm war straff, vielfältig und interessant und so kamen keine Langeweile oder ermüdende Diskus- sionen auf.

Als erster Programmpunkt stand ein Vortrag der Brüder Kramer aus Leer auf dem Programm. Bei den beiden fand das vorherige Selbstbauer-treffen im Dezember 2017 statt. Die Brüder haben bei dem Bau ihres Katamarans „Dübbelmors 2“ ein beeindruckendes Tempo an den Tag gelegt und berichte- ten über die weitere Entwicklung seit dem letzten Treffen. Ihr Vortrag kon- zentrierte sich nach Absprache auf die Ausstattung und Ausrüstung von Dübbelmors 2 sowie erste Erfahrungen auf dem Wasser und sorgten für Rück- fragen und Denkanstöße derjenigen, die in der Bauphase noch nicht ganz so weit sind. Ihr Merksatz „Das Wasser merkt es nicht“ gehört wohl ins Bauta- gebuch jedes Selbstbauers. Der Schrei- berin dieser Zeilen hat besonders gut gefallen, dass die beiden einen extra Wassertank für Tee-Wasser eingebaut

haben. Konsequenz und für guten Kaf- fee mindestens genauso wichtig zu be- denken.

Der nächste Programmpunkt war ein Exkurs zum einige Autominuten ent- fernten Generatoren- und E-Motoren- Hersteller Fischer-Panda.

Zwei Mitarbeiter, Johannes aus der Technik und Martin aus dem Vertrieb, hatten sich bereit erklärt, unsere große Gruppe an einem sonst arbeitsfreien Wochenende willkommen zu heißen, die Produktpalette für Sportboote vor- zustellen und Fragen zu beantworten. Da unsere Gruppe aus vielen erfahre- nen Selbstbauern bestand, waren die Fragen entsprechend hochwertig.

Wir lernten, dass nicht nur die Leis- tung, also kW, bei den Antrieben eine große Rolle spielt, sondern auch das Drehmoment sehr wichtig ist. Mit ei- nem hohen Drehmoment kann man große Propeller einsetzen, dadurch deutlich effizienter werden und damit die Batteriebänke klein halten.

Nach Ende dieses Programmpunkts knurrten die Mägen bereits ordentlich. Wir fuhren zurück zum Segelverein, machten einen kleinen Fußmarsch bei herrlichem Sonnenschein und kehrten in ein kleines Restaurant-Cafe ein, dass direkt am Lippensee liegt. Trotz Voran- kündigung unserer Gruppe hat es dann doch etwas gedauert, bis jeder einen Teller vor sich hatte, aber auch dieser Programmpunkt konnte zum Ende erfolgreich abgehakt werden.

Der nächste Punkt auf unserer Agenda war ein Vortrag von Helge von der Linden über Epoxidharze. Helge hat dafür einen eher theoretischen Ansatz gewählt. Es ging um Materialkunde und grundsätzliche Infos über den Werkstoff, zum Beispiel den chemi- schen Aufbau des Harzes und daraus resultierend die Eigenschaften von Epoxidharzen. Erst im zweiten Teil ging es um praktische Anwendungen, die dann in vielen „Was passiert, wenn“ Fragekonstellationen endete. Was passiert, wenn das Mischungsver- hältnis verändert wird? Wie und wann muss getempert werden? Wie tempert



Überregionales





Treffen zum Thema Selbstbau



*PoC - der Name ist Programm
links und links unten: konstruktive
Diskussionen am Prototyp
unten: aktueller Stand des Grenzgängers zur
Zeit des Treffens*

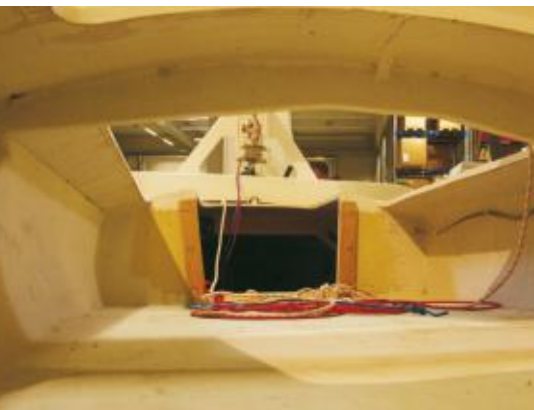


man richtig? Was passiert, wenn verschiedene Harze oder Härter gemischt werden? Auch das Thema Epoxid-Allergie wurde ausführlich diskutiert und dass sie sich üblicherweise nicht in Hautreizungen zeigt (dann sollten eher mal die Latexhandschuhe in Betracht gezogen werden), sondern die Symptome üblicherweise Atem- und Kreislaufschwierigkeiten, Lungenbrennen und Unwohlsein sind.

Der tagesabschließende Vortrag kam dann von Fred, mit einer kleinen Diashow über den bisherigen Verlauf des Grenzgänger-Projekts, dessen Besichtigung für Sonntag auf dem Programm stand. Hier rannte uns aber letztendlich die Zeit davon, so dass wir ungefähr auf der Hälfte abbrachen, damit die Gruppe sich Richtung Paderborner Jugendherberge aufmachen konnte. Die Fortführung des Berichts wurde kurzerhand auf den Sonntag in die Selbstbau-Werft verlegt.

Nach erfolgreichem Einchecken in der zentral gelegenen Jugendherberge wurden wir von unserer Stadtführerin abgeholt, die uns anderthalb Stunden lang mit glänzenden Augen von Schwerttaufen und gevierteilten Bürgermeistermeistern erzählte, uns der Bierbraugeschichte Paderborns etwas näher brachte und die Pader vorstellte, Deutschlands kürzesten Fluss, und ihr Quellgebiet mitten in der Paderborner Innenstadt. Es war bereits kurz vor 21 Uhr, als wir den Abend in einem Brauhaus bei Schweinshaxe und Roulade ausklingen lassen konnten.

Am Sonntag fanden sich dann alle Teilnehmer in der Selbstbau-Werft von Fred ein. Für diesen Tag wurde extra der bereits auf der IMM 2017 gezeigte Prototyp PoC aufgeriggt. Die Deckenhöhe in der Halle hätte auch keine 5cm niedriger sein dürfen, denn der Verklicker passte nicht mehr auf den Mast. Die PoC, die ja in Kertemünde zum ersten Mal im Wasser gewesen ist, wird seither ständig angepasst und umgebaut, da sie als Prototyp für den Grenzgänger natürlich für viele Experimente und Versuche erhalten muss. Zurzeit wird sie mit Selbstwendevorrichtungen für Fock und Groß ausgestattet und hat ihr Aussehen seit Kertemünde doch deutlich verändert. Bug, Heck, Mast, Schwerter, Segel,



Stagbefestigungen... das alles ist seit Kertemünde überarbeitet worden. Und nach dem Gegencheck über die Victron-App müssen wir wohl auch nochmal die Stromversorgung des E-Motors überarbeiten.

*linke Spalte:
Detailaufnahmen der PoC
rechts: neu angebrachter "Spoiler" für
die Selbstwendeeinrichtung*

Und dann standen natürlich die beiden im Sommer 2018 entstandenen Seitenrümpfe des Trimarans „Grenzgänger“ bereit: 11,50m lang, 1m hoch, 70cm breit.

Mit einem Beamer wurden Bilder zu dem bisherigen Verlauf des Projekts an die Hallenwand projiziert und Fred hat dazu erzählt, wie die Seitenrümpfe entstanden sind und wie die weitere Planung aussieht. Vor allem der Mittelrumpf, der uns im Januar leider den ersten Rückschlag des Projekts verursacht hat, steht als nächster Meilenstein im Raum, sobald wir wieder wärmere Temperaturen in der Halle haben. Denn die vorhandenen 18°C in der Halle haben Anfang Januar dazu geführt, dass, quasi als Kettenreaktion aufgrund von Maßnahmen, die gegen die kühle Umgebungstemperatur ergriffen worden waren, der Mittelrumpf in Qualm aufging.

Auch das A-Mast-Konzept des Grenz-

gängers sorgte für Diskussionen. Anhand eines selbstgefertigten ersten Modells konnte der geplante Sandwichtaufbau aus Polyurethan-Hartschaum, Kohlefaser-Gelege und gewickeltem Kohlefaser-Roving veranschaulicht werden. Es bleibt weiterhin die Frage offen, wie stabil er ausgelegt werden muss, denn welche Belastungen genau auf den A-Mast wirken werden, ist mangels wenigen Erfahrungsberichten unklar. Ein Teilnehmer mit einem Farrier-Trimaran berichtete in dem Zusammenhang von Rissen an den Beams aufgrund des Drucks auf seinen (konventionellen) Mast und seinem Klappmechanismus und dass die entstehenden Kräfte nicht unterschätzt werden dürfen.

Als kleine ergänzende Geschichte zum A-Mast sei hier kurz erzählt, dass die Unterlagen von Fischer-Panda, die für jeden Teilnehmer bereitlagen, unter anderem einen 50-Fuß-Katamaran zeigen, der neben zwei Elektroantrieben

Hier noch eine praktische App-Empfehlung:

Mit der kostenlosen App „**Victron Toolkit**“ können Kabelstärken und Energie-Verluste kalkuliert werden. Wechselstrom oder Gleichstrom auswählen, Spannung, geschätzte Kabellänge und den geplanten Kabeldurchschnitt eingeben und die App zeigt den ungefähren Leistungsverlust bei dieser Konstellation. Je kürzer die Kabellänge und je dicker der Kabeldurchschnitt, desto weniger Leistungsverlust gibt es.

eben auch mit einem A-Mast ausgestattet worden ist. Das Feedback von Fischer-Panda war insofern sehr positiv, dass dieser Katamaran trotz nicht gelatteter Segel und ohne Baum so hervorragende Segeleigenschaften besitzt, dass die eingebauten E-Motoren gar nicht zur Energiegewinnung eingesetzt werden können – der Katamaran ist einfach zu schnell dafür.

Nach Recherchen im Internet konnte dann der Konstrukteur des Katamarans kontaktet werden und steht jetzt im Austausch mit Fred und Michaela, um die Auslegung der A-Masten am Grenzgänger zu planen.

Fast vier Stunden lang wurde diskutiert und beratschlagt, bevor dann gegen 13 Uhr die allgemeine Aufbruchstimmung aufkam. Ein kurzes Gruppenfoto zwischen den Grenzgänger-Rümpfen und herzliche Verabschiedung von allen Teilnehmern bildeten den Abschluss dieses



Wochenendes.

Es hat Freddy und mir sehr viel Spaß gemacht, euch in Paderborn und Salzkotten begrüßen zu dürfen. Wir hoffen, es hat euch allen genauso gut gefallen und freuen uns auf das nächste Wiedersehen – entweder in Karls-

krona oder beim nächsten Selbstbautreffen. Kandidaten dafür gibt es ja einige.

Auf unserer Webseite kann unser Projekt weiterverfolgt werden. Hier berichten wir über den Bau des großen Trimarans:

www.projekt-grenzgaenger.com

Treffen der Regionalgruppe Nordrhein–Westfalen am 26.3.2019 in Hilden im Plan B

Schon nach wenigen Minuten war klar, dass dieser Abend ein kompletter Reinfall werden würde: Freund Rainer, von dem ich den Beamer geliehen hatte, hatte das Stromkabel verwechselt; er hatte ein ganz ähnlich aussehendes, aber eben nicht passendes dazu gelegt.

Keine Chance, meine griechischen Abenteuer zum Besten zu geben. Dabei hatte ich mir einige Mühe gegeben bei der Erstellung der Präsentation; noch kurz vorher hatte ich mit Rainers Unterstützung den Videoszenen das unmotiviert Zucken abgewöhnt, weil mein Laptop offensichtlich nicht Willens war, derartige Datenmengen klaglos und zeitgerecht wiederzugeben. Mittels eines anderen Datenformats wurde das Problem entschärft.

Und nun diese vermaledeite Verbindung zur Steckdose. Paul fragte den Kellner und der zauberte tatsächlich das passende Stück Kabel aus dem Hut. GERETTET!

Aber vor der Kür kommt die Pflicht:

erstmal stärken, d. h. aus der Speisekarte etwas Adäquates heraussuchen. Früher, unter der vorigen Leitung dieses Etablissements war das ganz einfach: Standardgericht war eine derartig riesige Currywurst, dass man schon beim Anblick Schluckbeschwerden bekam, aber sie war köstlich. Vorbei, diesmal gabs einen überaus üppigen BigMac, vielleicht gewöhne ich mich im Laufe der Zeit auch daran.

Inzwischen hatte sich der Raum, in dem wir üblicherweise mit etwas über 10 Personen sitzen, essen und fachsimpeln, so extrem gefüllt, dass der Ober immer weitere Tische und Stühle anbauen musste. Ich hab nicht gezählt, aber an diesem denkwürdigen Meeting waren wir wohl mehr als doppelt so viele aufrechte Segler am Tisch.

Mein Bericht über die seglerischen Großtaten des verflossenen Sommers wurde wohlwollend aufgenommen. Das erfreute mich schon deshalb, weil das Gleichgewicht zwischen Bildern und Videos verschoben war zu Lasten der das Auge eher beruhigenden

Dr. Peter Reichelt

Standbilder. Der Grund: mein Handy hatte in Griechenland komplett den Geist aufgegeben und ich hatte plötzlich nichts mehr. Kein Wetterbericht, keine Seekarte, kein Telefonat mit den Lieben zuhause und alle Fotos des Urlaubs waren futsch; meistens die spontanen, bedauerlicherweise. Zum Glück hatte ich mit der Videokamera auch Fotos machen können, sodass ich nicht ganz blank dastand.

Der Geräuschpegel nahm wieder zu, Gesprächsrunden fanden sich, Informationen und Geheimtipps wurden ausgetauscht; Neue Mitglieder von älteren Erfahrenen indoktriniert, kurz: muntere Rede und Gegenrede in Sachen Kat und Tri und Proa.

Ich weiß nicht, warum so Viele gekommen sind, vielleicht war Vollmond oder Neumond oder man wollte nur nachsehen, ob sich der neue Vorsitzende in der kurzen Zeit seit Amtsübernahme bereits in ein diktatorisches Schreckgespenst verwandelt haben würde, denn wie jeder weiß, verdirbt zu viel Macht so ziemlich alles...



Phuket Kings Cup Regatta

Mit einem Corsair 31 bei der Traditionsveranstaltung in Südostasien

Text: Jens-Peter Theimann - Bilder: Christoph Wentland, Jens-Peter Theimann

Die Andamansee rund um Phuket, für mich eines der schönsten Segelreviere der Welt. Dieses Jahr erfülle ich mir meinen Traum, einmal an einer der bedeutendsten Segelveranstaltungen im südostasiatischen Raum teilzunehmen vom 2. bis 9. Dezember 2017. Hier kommen ähnlich der Kieler Woche Segler aller Herren Länder und die verschiedensten Bootsklassen zusammen. Von Optimisten über Charter-Fahrtenyachten bis zu Maxi +70ft-Giganten mit Crews, die in Summe für zwei Fußballmannschaften reichen.

Zusammen mit dem Eigner Peter aus Süddeutschland, Christoph aus der Nähe von Hannover und Rafi, einem in Amerika lebenden Israeli, segeln wir den deutschen Trimaran ZIG-ZAG, einen Corsair 31R one Design, gegen die internationale Segelelite aus 40 Ländern. Lange war unklar, ob der Kings Cup überhaupt stattfinden wird. Denn seit dem Tod des alten Königs mussten erst die Beisetzungsfeierlichkeiten abgewartet werden. Umso hektischer verliefen dann die Vorbereitungen für die Regatta. Aber; und das kennt irgendwie jeder: Die Welt ist ein Dorf. Nur wenige Klicks

und schon sind die Flüge gebucht, eine Versicherung für das Boot abgeschlossen und die Seesäcke, beziehungsweise Rucksäcke, gepackt.

Vorbereitungen

Nach der Landung in Phuket tauschen wir erst mal die deutsche Winterkleidung gegen zweckmäßigere, dem hiesigen Klima angemessene. Dann heißt es ran an die Aufgabenliste, denn das Boot hatten wir zuletzt vor zehn Monaten bewegt und es steht noch gut geschützt in der Trockendock-Marina Ao Po. Segelanschlagen, Folieren, Verproviantieren, Tauwerk spleißen und eine radikale Diät muss dem Boot noch verpasst werden, um überhaupt konkurrenzfähig zu sein. Der bisher als Familien-Cruising-Boot benutzte Tri wird so wieder zum schnellen Racer. Die Gene dafür gaben die Konstrukteure ihm jedenfalls mit: mit vielen Carbonelementen, dem Verzicht auf Achterkajüte und Toilettenraum ist das Boot schon von jeher auf schnelles Segeln getrimmt. Dazu fliegen jetzt noch ca. 200 KG Gewicht von Bord. Hauptsächlich überzähliges Werkzeug, Luftentfeuchter, Ventilatoren, Kochtöpfe, Tauchausrüstung und die

vielen tausend Kleinigkeiten, die ein jeder Segler auf einer Fahrtenyacht sammelt. Es wird radikal aussortiert, lediglich um die Kühlbox wird diskutiert und dann für deren Verbleib entschieden. Lieber 2 Sekunden langsamer, als den ganzen Törn nur pipiwarmer Getränke. Unser Proviant umfasst genau zwei Packungen aus der Heimat mitgebrachte Mettwurstchen und eine Tube Senf, Bananen und Müsliriegel sowie Trinkwasser für 2 Tage. Mehr braucht es auch nicht: Obwohl wir den ganzen Tag auf dem Meer sind, finden wir die örtlichen Straßenküchen und Restaurants in jeder Bucht.

Es geht los

Das Boot schwimmt auf. Leider fehlt dem Traktor von der Trockendockmarina nun die Heckscheibe. Unser Carbonnakerbaum ist überlang und hat in einer scharfen Kurve den Bruchtest mit dem Glas des Traktors als Sieger bestanden. Aber was soll's, die vielen freundlichen Dockarbeiter stehen hüfttief im Wasser und lösen die letzten Tampenverbindungen zum Boot und schon geht es mit einem leichten Rückwärtsgasschub vom Trailer in die Andamansee. Noch be-



finden wir uns auf der entgegengesetzten Seite der Halbinsel von Phuket, die nunmehr 40nm nutzen wir, um zwischen Fahrten- und Regattamodus unsere Stationen und Manöver zu üben.

Die Wetterbedingungen sind günstig, auch wenn es beim Aufbau noch einige Stunden monsunartig geregnet hatte, jetzt herrscht bestes Segelwet-

ter. Eine leichte Bewölkung verhindert in Kombination mit 50er Sonnencreme und Lycrakedung den ersten Sonnenbrand. Unser Skipper hat aus Deutschland einheitliche Teamshirts und Kappen mitgebracht. Damit sehen wir schon fast wie ein professionelles Team aus. Bis, ja, bis wir den Austragungsort erreichen. Hier warten die Millionäre dieser Welt mit ihren Extremschiffen, ob Supermotoryacht als Zuschauerboot oder Hightech-Rennziege. Russen, Chinesen, Briten, Amerikaner, Australier, alle lassen keinen Zweifel daran, hier segelt nicht nur die Weltelite sondern auch das Geld. Bis auf die in einer eigenen Klasse segelnden Char-

terboote sind die meisten Mannschaften zusammengekauft aus Olympiateilnehmern und sonstigen Profiseglern. So stehen wir erstmal mit unseren nicht mehr ganz frischen Segeln da und vor der Entscheidung, in welcher Klasse (Cruising- oder Racingdivision) wir starten wollen. Zunächst fällt mir auf, dass auf keinem der vor Anker liegenden Boote überhaupt irgendwelche Segel zu sehen sind. Die Aufklärung erfolgt dann bei der Registrierung in dem angrenzenden großen Konferenzsaal des Kata Beach Resort Hotelkomplexes. Hier warten Dutzende Segel aller Größen auf ihre Vermessung. Sollen oder müssen wir auch unsere Segel hin-

rechte Seite

*oben: die Flotte vor Kata Beach;
darunter links: ZIGZAG am Start;
rechts: Dickschiff;
unten: ZIGZAG onboard*





schleppen, das ist unsere erste Frage? Da unser Boot vor 5 Jahren bereits einmal diese Prozedur unter dem damaligen Besitzer mitmachte und seitdem keine Änderung im Segelplan mehr erfolgte, blieben wir jetzt davon verschont.

Im Bereich Multihull gibt es bei dieser Regatta 4 Klassen. Da sind die Corsair Pulse 600 (ausnahmslos alle mit Olympiateilnehmern an der Pinne), die Fireflies (einer in diesem Raum sehr beliebten Katamaranklasse), die Cruising Multihulls und die Racing Multihulls. Zunächst haben wir uns für die Cruising Multihull-Klasse angemeldet und auch das erste Practice Race, also eine Art Proberegatta in dieser Klasse gesegelt. Schnell haben wir gemerkt, da gehören wir nicht hin. Auch wenn es sich gut anfühlt vor allen anderen in dieser Klasse zu segeln, insbesondere den viel schwereren Katamaranen, macht das einfach keinen Spass. Des-

halb wechselten wir 10 Stunden vor dem ersten offiziellen Regattastart noch schnell in die Racing Division. Jetzt durften wir uns mit den „Großen“ messen. Mit am Start waren reine Carbon Trimarane, Diam 24, verschiedene Stealth und auch ein weiterer Deutscher mit seinem Rennkatamaran.

Startbereich Alpha Startbereich Bravo

Früher Start

Es ist 7:00 Uhr morgens. Die Nacht vor Anker vor dem ersten Start war sternenklar. Von der Backbord-Salonkoje konnte ich durch den geöffneten Niedergang die anderen Schiffe beobachten, die sich leicht in der langen Dünung des aus Afrika anlaufenden Ozeans bewegten. Kaum eines der Schiffe hatte ein Ankerlicht gesetzt. Auch sah es so aus, dass die meisten Schiffe unbemannt waren. Dabei soll-

te doch die Nacht von vor 10 Jahren allen noch im Gedächtnis sein, als das Wetter plötzlich umschlug und sich fast ein Dutzend Schiffe hoch und trocken auf dem Strand wiederfanden, dabei kenterten und Kielbruch erlitten. Davon existieren noch Videos auf Youtube. Doch diesmal gab es außer kurzen, monsunartigen Regenfällen, die den Abschied der Regenzeit signalisieren, keinen Grund zur Besorgnis.

Tatsächlich begann aber die erste Wettfahrt stürmisch. Der Kurs war weit im Süden von Phuket gesteckt um dem vorherrschenden östlichen Wind keine Landmassen entgegenzustellen. Tatsächlich waren bereits Böen bis 25kn wahrer Wind dabei. Also erstmal ganz konservativ, 2. Reff ins Groß und auf zur Startlinie. Ok, wir waren auch das einzige Boot mit 2 Reffs. Manch einer hatte zwar ein Reff eingebunden, aber der Großteil konnte mit seinem Boot und Segeln





kein Erbarmen. Unsere Kommunikation verlief witzigerweise von morgens bis abends auf Englisch, damit wir wegen Rafi, unserem Kalifornier, nicht alle Kommandos und Gespräche übersetzen mussten.

Dass uns dabei anfangs der eine oder andere Fachbegriff noch nicht sofort auf der Zunge lag, hatte auf unsere seglerische Performance glücklicherweise keinen Einfluss. Nach einem nur sehr mäßigen, eher schlechten ersten Start, befanden wir uns am Ende der auf die Luvtonne zusteuernenden Meute. Jetzt hieß es taktisch zu segeln: wo ist die Welle gering, wo herrscht Strömung und wo sind die Fallwinde aus den Bergen. Als Ortsfremde beobachtet man da gern mal die Konkurrenz. So sahen wir immer wieder die heimischen Fireflies ganz dicht unter Land segeln. Und richtig hier stand der Strom günstig, die Welle war nicht mehr so steil und auch der Wind pfiff steifer.

So langsam aber sicher näherten wir uns der ersten Wendemarke auf diesem up-down Kurs. Wie gesagt immer noch im 2. Reff bei Wind um 25kn, noch war die Konkurrenz wenigstens in Sichtweite, da gab es die Ansprache des Skippers, ob wir uns zutrauten, den Gennaker zu setzen, immerhin mit 94qm Segelfläche kein ganz kleines Tuch. Im Nachhinein hätte die Frage besser gelautet, ob wir dem Gennaker die 25kn Wind zutrauen, denn es dauerte nur drei Minuten, dann riss das Tuch aus allen Lieken und unsere erste Wettfahrt endete damit im Cruisingmodus, mit einem viel zu flachen und kleinen Screacher, den wir als ungeliebte Reserve sonst spazieren segeln. Sehr schön, damit waren wir zwar weit abgeschlagen, kamen mit den von den Begleitbooten fotografierten Bildern unseres wilden Bergeversuchs der Segelfragmente immerhin auf die Großbildleinwand an der ersten abendlichen Preisverleihungsgala.

*Bilder oben:
von links: einige Teilnehmer;
hoch das Bein; Vorstartphase;
die Konkurrenz
unten l.: Konzentration an der Kreuz;
u. rechts: Transfer mit Longtails*

Sturmschaden

Nun hatten wir also schon am ersten Regattatag unser Vorwindsegel eingebüßt. Aber was anderswo auf der Welt Schwierigkeiten verursacht, hier nicht. Schließlich ist mit Rolli Tasker einer der weltgrößten Segelmacher hier ansässig und das nur einmal über den Berg, 10km entfernt auf der anderen Seite Phukets in Chalong. Ein kurzer Anruf und der kaputte Gennaker wird auf den von Christoph gemieteten Roller geschnallt und zur Reparatur gebracht. Immerhin haben wir schon späten Nachmittag, wer arbeitet da noch? Doch natürlich waren die Jungs und Mädels von Rolli Tasker vorbereitet und wir auch nicht die





Einzigem mit defekten Tüchern. Bei unserem früheren Besuch durften wir uns schon im Rahmen einer Werksführung von den vorbildlichen und modernen Arbeitsbedingungen in der großen Segelhalle überzeugen. So hatten wir auch diesmal keinen Zweifel, dass wir am nächsten Morgen mit frisch überholtem Gennaker an den Start gehen würden. Tatsächlich klingelte das Handy bei unserem Skipper um 02.00 Uhr nachts. Also rein ins Taxi, Motorroller fahren bei Nacht war uns dann doch zu heikel, und einmal nach Ao Chalong und zurück. Und das Ergebnis? Eine ausgezeichnete handwerkliche Arbeit, verstärkte Lieken und Kauschen, wir waren wieder im Geschäft.

Die nächste Wettfahrt war für uns die schönste der gesamten Woche. Nach einem erneuten ersten up-down Kurs

*Bilder oben v. l.:
die Preisverleihung; Gruppenfoto; Segelreparatur
Bilder unten v. l.:
Trockendockmarina; ZIGZAG auf dem Trockendock; Vermessung*

wurden wir im 2. Tagesrennen auf einen Langstrecken-Rundkurs um mehrere Inseln geschickt. Dabei waren einige Tonnen zu beachten und 4 Tore zu durchsegeln. Für uns Nordlichter, die sonst auch gerne durch die Dänische Südsee regattieren, z.B. beim Palby-Fyn-Cup, war das ideal. So konnten wir Stunde um Stunde den sonst noch schnelleren Stealth Katamaranen und dem Diam Paroli bieten, erst auf dem letzten Downwind Kurs mussten wir uns (wieder einmal) geschlagen geben. Dafür

hatten wir wenigstens gekühlte Getränke. Leider stellte sich immer mehr heraus, dass der 20 PS-Honda am Heck doch für den Bootstrimm alles andere als förderlich ist. Die meisten anderen waren hier radikaler. So hatten die 12Meter Stealth Katamarane mit 2,8 Tonnen Gewicht 5 PS Zweitakter gewählt, die dann auch noch während der Regatta abmontiert wurden.

Starkwind Regattasegeln

Wie jeden Morgen holte ich am Mittwoch meine 3 Mitsegler mit dem Dinghy vom Strand ab, dabei stand schon eine mächtige Brandung, die uns erstmal ordentlich duschte. Denn es war über Nacht stürmisch geworden. Was das hieß, sollten wir erfahren, als wir aus der Landabdeckung





heraus waren. Der Windmesser stieg auf 26-30kn Windgeschwindigkeit, also erstmal wieder ein Reff ins Groß und rein ins Getümmel vor der Startlinie. Und siehe da, unsere Performance verbesserte sich von Tag zu Tag, gerade auf der Kreuz konnte der Corsair sehr gut mithalten, nach kurzer Teamberatung verzichteten wir bei nunmehr beständigen 30kn Wind, den reparierten Gennaker zu ziehen und sortierten uns wieder am Ende des Feldes ein. Was sind wir nur für Regattasegler?! Sollten wir nicht Haus und Hof verpfänden, um die bestmöglichen Segel und Bedingungen einzukaufen. Nein, dass überlassen wir lieber den vielen anderen aus Russland, China oder England hier Angereisten, die sich das etwas kosten lassen.



Zum Beispiel heute: 2 gebrochene Masten, eine Kollision zwischen 2 Firefly Katamaranen (bei einem fehlte das komplette Heck, der andere hatte Wassereintritt im Bug), etliche Sonnenschüsse mit kaputten Spi als Folge, sowie viele strukturelle Schäden an Rigg und Rümpfen. So sah man die Landmannschaften teilweise bis spät in die Nacht an den Booten laminieren, riggen und schrauben. Inzwischen hatten wir bereits so viele Wettfahrten absolviert, dass bereits zur Wochenmitte die Mindestwettfahrten absolviert waren. Nach einem Ruhetag am Donnerstag kam dann endlich unser erfolgreichster Tag. Bei Wind um 16-18kn wurde das Groß ausgerefft und der Corsair durfte zeigen, warum er in dieser Klasse startet. Nicht nur das wir sehr gute Starts erwischten, auch der eine oder andere Konkurrent wurde in Schach gehalten, dass es nach der berechneten Zeit doch wieder nur zu einem der hinteren Plätze langte, tat unserer guten Stimmung keinen Abbruch. Mit Bootsgeschwindigkeiten von bis zu 18kn stellt sich bekanntlich bei Seglern ein Dauergrinsen ein, was wir auch bis zum Ende der Regatta pflegten.

Königliche Preisverleihung

Am Ende der Woche rüstete sich das austragende Resort für den königlichen Empfang. Auch wenn nur die Abgesandten des Königshauses kamen, um die offiziellen Preisverleihungen vorzunehmen, so ist es doch höchst beeindruckend. In einer Probe vor der Zeremonie wird uns Seglern der thailändische „Knigge“ beigebracht, wie wir uns auf die königlichen Repräsentanten zuzubewegen haben und welche Gesten und Handhaltungen angebracht sind. Auch müssen wir lange Hosen, feste Schuhe und wenigstens unifarbene Poloshirts tragen. Die Damen bitte in lang, keinesfalls Jeans oder ähnliches. Das führte dann auch prompt dazu, dass eine Gewinnerin gar nicht erst den Festsaal betreten durfte, sie hatte Flipflops an. Ohne Pokal, dafür mit vielen neuen Eindrücken, Erfahrungen und Freundschaften im Gepäck traten wir schweren Herzens die Heimreise an. Eigentlich fühlte es sich an wie eine Vertreibung aus dem

Paradies, heute noch bei 30°C Wassertemperatur und morgen schon bei Temperaturen um den Gefrierpunkt am Frankfurter Flughafen. Gut das für mich die Saison gefühlt immer schon mit der Boot in Düsseldorf beginnt.

Liebe Grüße
Euer Jens-Peter

Der Autor

Jens-Peter ist 1965 geboren, kommt aus Westfalen, segelt seit seinem 8. Lebensjahr, ist Mitglied bei der Intern.Topcat Klassenvereinigung ITCA und ist verheiratet und hat eine Tochter. Mit seiner Tochter Louisa nahm er 2015 am IMM Halden teil, sowie mit seiner Frau Christiane 2017 am IMM Kertemünde. Er segelt derzeit einen kleinen 22ft. Trailertrimaran des französischen Herstellers Astus und veröffentlicht seine Touren mit diesem und anderen Multis auf dem Youtube channel: **mrjperlin**

Kosten:

In den Anmeldegebühren für den Kings-Cup von 30.000 Baht für Schiff und Skipper, sowie 5.000Baht je weiterem Besatzungsmitglied, umgerechnet also bei 4 Personen ca. 300,00€/Person waren 4 Galaveranstaltungen incl. Essen und Getränke, sowie Crewshirts enthalten. Dazu kam noch der Flug, je nach deutschem Ausgangsflughafen liegen die durchschnittlichen Preise bei 450,00750,00€/Person, sowie die obligatorische Bordkasse. Bei einem Dinner für 4Personen incl. Vorspeisen und Getränken kamen wir selten auf über 30,00€ für alle. Auch wer in Erwägung zieht an Land zu schlafen findet sehr gute, saubere und mit Klimaanlage ausgestattete Apartments für 10001400Baht die Nacht(26,00-35,00€).

MidsummerSail 2019

Die Regatta ans Ende der Ostsee



Text: H. Scheppelmann - Fotos: MidsummerSail

Zugegeben: Das *MidsummerSail* ist keine multihulltypische Veranstaltung – wenn auch in diesem Jahr endlich der erste Mehrrümpfer daran teilnehmen wird: Auf Platz neun der Meldeliste, die bis jetzt 20 teilnehmende Crews umfasst, findet man *Catharsis*, unseren selbst gebauten Kreuzerkatamaran von knapp 10 Meter Länge.

Das *MidsummerSail*, die längste Ostseeregatta der Welt, wie sie ihr Gründer und Initiator augenzwinkernd nennt, wird am längsten Tag des Jahres, am 21. Juni, vor Wismar gestartet. Das Ziel ist Töre in Schweden. Die Idee zu diesem Rennen hatte Robert Nowatzki aus Berlin. Inspiriert dazu war er, nachdem er sich im Sommer 2016 gemeinsam mit einem Freund den Traum von der langen Segelreise erfüllt hatte, die ihn zwar nicht um die Welt oder über den Atlantik, wohl aber nonstop von südlichsten Hafen der Ostsee, Wismar, zum nördlichsten, mit dem Boot erreichbaren Punkt, dem schwedischen Töre am Ende des Bottnischen Meerbusen geführt hatte. Eine Regatta rund 900 sm über die Ostsee in ihrer vollen Ausdehnung – das wäre ein Abenteuer. Und Robert erkannte das Potential.

Bereits in den letzten zwei Jahren hatte ich Berichte über das Rennen im Internet gefunden, hatte die Website besucht, spürte wie Robert den Reiz dieses abenteuerlichen Projekts.

2016 hatten wir mit *Catharsis* den Törn zum IMM nach Halden gewagt, 2017 stand das IMM in Kerteminde auf dem Programm. Erst im Dezember 2018 – nach einer Saison, die ich an Land hatte verbringen müssen – erinnerte ich wieder des Traums von der langen Ostseereise. Acht Skipper hatten bereits für 2019 gemeldet. Der Funke sprang über: Kurzenschlossen meldete ich mich mit *Catharsis* zur *MidsummerSail 2019* an.

Engagiert begann ich schon bald, die ideale Route auf dem Tablet zu planen: Start in Wismar zwischen den Schwedenköpfen, die Insel Poel umrunden, auf NO-Kurs gehen, der Darß bleibt an Steuerbord, zwischen Bornholm und der Südosthuk von Skane durch, Hanöbukten mit Karlskrona, dem Ort des diesjährigen IMM, bleiben weit an Backbord, Kurs auf die Südspitze von Öland. Dann wohl östlich an Öland vorbei, Gotland bleibt im Osten, die Stockholmer Schären respektvoll an Backbord las-



sen, dann einschwenken auf NNW-Kurs. Wenn die Alands passiert sind, liegt auf NNO-Kurs der Bottnische Meerbusen voraus. Liegt das finnische *Vaasa* in etwa querab, geht es östlicher weiter in Richtung auf die Osttonne kurz vor dem Fjord, an dessen Ende Töre liegt.

Catharsis ist z. Z. der einzige Mehrrümpfer in einem Feld von Monohulls: Gemeldet sind kleine bis mittlere Fahrtenboote, je eine *Mini 6,50* und *Pogo 2*, die beide keinen



linke Seite: Sebastian Bönigk hat 2017 nach 11 Tagen und 43 Minuten die legendäre Tonne erreicht (o.); Skizze der Route (u.) rechte Seite: teilnehmende Yachten auf ihrem Weg zum Start (o. l.); die "Schwedenköpfe" markieren die Startlinie; die Crew der Universitas (m.); Kookaburra aus der Schweiz; Teilnehmer noch vor Wismar (u. r.)

Mangel an Segelfläche leiden, zwei Einzelbauten von Judel/Vrolijk und Koopmanns, ebenfalls keinesfalls untertakelt, eine X-Yacht 43 sowie als größtes Boot eine Swan 48, die 16 Tonnen verdrängt – ein Feld, das als heterogen bezeichnet werden darf.

Angesichts dieser Konkurrenz werden wir vorsichtshalber keine allzu großen Ambitionen auf die 1000-Euro-Prämie entwickeln, die der Crew winkt, die als erste die Linie an der gelben Tonne in Töre auf 65° 54' 07N/ 22° 39' 00E überquert. Denn: „Meistens gibt es Einen, der schneller ist!“ - ich versuche, diesen Satz eines Clubkameraden im Gedächtnis zu halten. Die bisher schnellste Crew erreichte Töre 2017 auf dem Eintonner Universitas des ASV Rostock in 6 Tagen, 12 Stunden, 23 Minuten und 47 Sekunden.

Ankommen am Ende der Ostsee – wird das Ziel sein, die Reise nach Plan beenden, die langen Tage und Nächte im Wachsystem durchstehen, Sonne, Flaute, Starkwind und Schauerböen, mit denen man auf der Ostsee



stets rechnen sollte, abwettern, die hellen Nächte im Norden erleben, durchhalten bis zum Ende – darum soll es gehen, darauf freue ich mich!

Nach der - hoffentlich! - rasanten Reise in den Norden, wollen wir uns auf dem Rückweg nach Süden etwas mehr Zeit lassen - wollen die Alands besuchen, die schwedischen Schären,

möglichst auch Stockholm -- falls die Zeit reicht. Denn knapp wird sie auch auf der Rückreise - denn wenn am 26. Juli in Karlskrona in Südschweden das IMM 2019 beginnt, wollen 10 wir natürlich dabei sein!



MidsummerSail – die Geschichte

Midsummer Sail 2016! - 07.08. 2016!

Morgen früh werde ich mich wieder auf mein Rad schwingen und zur Arbeit fahren. Ich werde mir eine Tasse aus dem Schrank nehmen und unter den Kaffeeautomaten stellen, der neben der Bürotür steht und jedem Kollegen, der vorüber geht, einen freundlichen einen Guten Morgen wünschen. Anschließend wird mir das Willkommensgeräusch des Computers eindeutig klar machen, dass alles wieder so ist wie vor wenigen Wochen.

Aber das stimmt nicht! Es ist nicht so wie vor wenigen Wochen, denn ich habe mir einen Traum erfüllt! Ich bin zusammen mit einem Freund vom südlichsten zum nördlichsten Punkt der Ostsee gesegelt! Nonstop. Von Wismar nach Töre in 10 Tagen / 9 Stunden / 32 Minuten und 20 Sekunden! Ich glaube, das hat vor uns noch niemand gemacht. Es ist zwar keine Weltumsegelung und Wilfried Erdmann kann sicherlich nur darüber lächeln aber darum ging es ja gar nicht!

Als ich das erste Mal segelte, war ich

sofort mit diesem berühmten Virus infiziert! Man beginnt Erdmanns und Moitessiers Bücher zu lesen und träumt vom eigenen Segelboot. Den meisten Seglern, die ich kenne, geht es ebenso. Das eigene Boot ist tatsächlich machbar, aber die Träumerei geht weiter. Lange Reisen, einsame Buchten und große Abenteuer. Eine Weltumsegelung!

Allerdings ist der Unterschied zwischen einem Wochenende in der Dänischen Südsee und einer Weltumsegelung deutlich spürbar. Kaum hat man sich an Bord richtig eingenistet, heißt es Wecker stellen und zurück ins Büro. Die letzten zehn Jahre habe ich so verbracht. Segelliteratur lesen, Träumen, Segelschein machen, Arbeiten gehen, Segeln auf der Havel und dem Greifswalder Bodden. Und immer wieder träumen von etwas Größerem, etwas, das hinaus geht über das für mich Übliche. Aber was?!

Als ich dann irgendwann an dem großen Globus drehe, der bei uns im Wohnzimmer steht, springt mich die Antwort an. Die Ostsee! Einmal

*erzählt von: Robert Nowatzki
Fotos: MidsummerSail*

durch. Gab es da nicht so eine berühmte Tonne ganz im Norden? Alles scheint jetzt logisch. Die Strecke, die Zeit und auch ein Mitsegler ist schnell gefunden! Plötzlich ist es der 20. Juni 2016. Holger und ich tuckern mit Außenborder in die Wismar-bucht.

Jetzt gehts aber wirklich los, auf nach Norden! Nun wird sich herausstellen wovon meine Segelhelden immer gesprochen haben. Wir erleben kurze Unwetter und lange Flauten. Die Segel werden in alle möglichen Richtungen gezogen. Backbord, Steuerbord und immer wieder hoch und runter. Wir lernen, dass schwedische Schären nicht nur Bootsrümpfe, sondern auch Freundschaften auf die Probe stellen. Aber auch, dass ein gemeinsamer „Ausnahme-Rum“ aus der Sunset Bar alles schnell wieder einrenkt! Am 30. Juni schiebt uns der Wind unter Gennaker mit 6 Knoten Richtung Töre. Ich bin der glücklichste Segler auf der Welt und weil der Sonnenuntergang hier oben nicht enden will, bleibe ich das auch noch sehr lange!



Foto: Crew The BLACKADDER

Eindrücke der ersten Reise: eine Böenwalze rät zur Vorsicht (linke Seite); Hafenfest in Töre (m. o.); Ostsee kann alles: bleierne Flaute und prasselnden Regen (m. u.); helle Nächte laden ein zu einem Drink (rechts o.); Ankunft in Töre (r. u.)



Foto: Crew KOOKABURRA



MidsummerSail 2017

Als ich im Juni letzten Jahres mit Holger nach Töre segelte, war es ein großes Abenteuer. Wir hatten sehr viel Spaß, aber keine Ahnung, ob es möglich ist, andere Segler von dieser langen Ostsee-Route zu überzeugen. Es war möglich! Und es ist kaum vorstellbar, wie toll es ist, wenn eine Idee funktioniert. Anfangs gab es kaum Reaktionen. Der "Segelreporter" veröffentlichte einen Bericht und ich war sehr stolz, jedoch ist sonst nichts passiert. Dachte ich. Es war schon kurz vor Weihnachten und die Boote längst aus dem Wasser, als ich eine Email erhielt. Ein Segler erkundigte nach Details um das MidsummerSail - wow! Doch dann wieder nichts. Das Jahr 2017 begann und der Alltag lief wie immer. Eine Segler-Email, diesmal ein Verein! Die Segelwelt hatte also doch Notiz genommen von dieser neuen Segelsache in der Ostsee, nur habe ich davon nichts mitbekommen. Egal, endlich gab es eine Zusage und ich konnte die ersten Teilnehmer für das MidsummerSail 2017 eintragen. Als Anfang März die "Yacht Online" ebenfalls einen Artikel brachte, kam Wind in die Segel. Ganze acht Boote standen auf der Melde-

liste. Fünf sind gestartet und alle zogen ein positives Fazit. Gunnar Kuphal (AVANTI), vom Berliner Yacht-Club und der Schiffergilde zu Berlin, sieht im MidsummerSail den perfekten Ausbildungstörn. Die Crew der BESS "würde es wieder tun" und tut es auch, denn beide Boote, die aufgeben mussten, haben sich bereits für 2018 angemeldet. Auch Sebastian Böningk (TOLL PATSCH) schien sich, mit etwas Augenzwinkern, geärgert zu haben, die Vorjahreszeit knapp verfehlt zu haben. Allerdings hat ihn seine Ausdauer zum Ostseeheld 2017 gekrönt. Wenn ich mir die Bilder ansehe, wie die Midsummer Segler auf der Tonne stehen, bin ich nach wie vor überwältigt. Aus einer Idee habt Ihr Realität werden lassen. Es war super, Danke!

Das MidsummerSail 2018

ist Geschichte - und was für Eine! Es gab 11 Meldungen, 4 sind gestartet, aber nur ein Einziger ist tatsächlich im Ziel angekommen. Mit einer solchen Quote hatte ich nicht gerechnet. Es heißt, das Schwerste an einer Regatta ist überhaupt an die Startlinie zu kommen. In diesem Satz steckt eindeutig viel Erfahrung. Und natür-

lich wusste ich um die Wettervorhersagen. Starkwind und Regen hat den Seglern gleich nach dem Start die erste Zwangspause aufgedrückt, nur um dann in eine Flaute überzugehen. Kaum schien sich das Wetter zu stabilisieren, ging der gleiche Spaß von vorne los. So sind Rekorde schwer zu knacken. Allerdings segeln nicht alle für den Rekord oder den Pokal. Sie starten, um etwas Besonderes zu tun. Etwas, das eben nicht einfach so zu erreichen ist. Oft wird die Ostsee als Binnenmeer nicht ganz ernst genommen. Nicht zu vergleichen mit dem Atlantik oder dem Südpolarmeer. Jedoch sollte man sich nicht täuschen lassen. Wer einmal Stockholm achteraus gelassen hat, ist sehr schnell von der Größe des Bottnischen Meerbusens überwältigt. Die wenigsten Ostseesegler haben das jemals erlebt. Die Ostsee einmal in ihrer kompletten Nord-Südausdehnung zu durchsegeln ist eine wirkliche Herausforderung. Es ist ein Privileg, triumphierend auf der gelben Tonne zu stehen und man muss es sich verdienen! Das MidsummerSail ist eben nicht nur die längste, sondern damit auch die härteste Ostseeregatta - Es lebe 2019!

Wieder einmal bei Peter Reichelt an Bord seiner "Trio"! Peter segelt einen Trimaran von Typ Clou 10, den er nach Plänen von Kurt Diekmann gleich zweimal selbst gebaut hat. Den ersten Rohbau verlor er durch Feuer. Dass er sich durch diesen Rückschlag nicht entmutigen ließ, zeigt sein Stehvermögen - eine Fähigkeit, die ihn auch als Segler auszeichnet.

Nur wenige Herausforderungen scheuend, findet er sich immer wieder in Situationen gestellt, in denen Andere sich zum Aufgeben gezwungen sähen. Nicht so Peter: Er zeigt sich auch dann als Herr der Lage, wenn Decksplanken reißen oder das Schwert bricht.

Auch aus diesem Grund sind Peters Reiseberichte stets spannende Lektüre. Heute begleiten wir ihn auf seiner abenteuerlichen Fahrt durch die Adria, die ihn im Folgenden zu einem winzigen Eiland inmitten der Adria führen wird - Pescara.

Abruzzen im Juni

Text und Fotos: Dr. Peter Reichelt

Nach 30 Seemeilen herrlichen Segelns entlang der Küste, im Hintergrund die Schnee bedeckten Abruzzen, geht es plötzlich hart zur Sache: innerhalb von 15 Minuten dreht der Wind auf, von angenehmen 4 Beaufort auf bissige 5-6 Beaufort und er peitscht die Seen in kürzester Zeit hoch. Gewarnt von ähnlicher Entwicklung in den Vortagen ziehe ich direkt das erste Reff ins Großsegel; bloß nicht zu lange warten damit, nichts wird dadurch besser, wie ein Blick in den jetzt Wolken verhangenen Himmel zeigt.

Fürs Reffen muss ich – nachdem das Großfall losgeworfen wurde – zum Mast, das Auge des Vorlieks über den Reffhaken praktizieren und anschließend mit dem Fall das Segel erneut durchsetzen. Währenddessen ist natürlich niemand am Ruder. Damit Trio nicht unkontrolliert durch die Gegend schießt, löse ich die Schoten von Großsegel und Fock; alles flattert und knattert ohrenbetäubend und nervig; Trio treibt. Ein Sprung zurück ins Cockpit, Schoten wieder dicht und ab



Pescara - Begegnungen

geht die sausende Fahrt in Richtung Hafeneinfahrt Pescara.

Vor dem flachen Sandstrand steht donnernde Brandung, knapp davor dreht Trio in den Wind, Motor runter ins Wasser und starten; er kommt und läuft, das beruhigt den Skipper in dem ausgeprägten Hexenkessel hier. Dabei dachte ich, dass uns die Hafenmole mehr schützen würde; aber die Wellen laufen im Bogen außen herum und beuteln mich, während ich die Segel herunterreiße und mit Bändseln am erneuten Hochsteigen hindere.

Aus dem Hafen nähert sich ein Schlauchboot. Sie gestikulieren: ich soll näher an die Nordmole ran, südlich ist es flacher; sie ahnen nicht, dass Trio nur 50 Zentimeter Wassertiefe benötigt ohne Schwert. Ich folge ihnen; nein, erstmal lasse ich sie warten. Vor dem Anlegen müssen die beiden Schwimmerseiten mit Fendern geschützt werden und die Achter- und Vorleine klar liegen. Danach geht's weiter am üppigen Marinagebäude mit Pool vorbei bis in die südlichste Ecke. Nun wollen sie Trio – wie üblich hier - römisch/katholisch, d.h. mit dem Bug stumpf zur Pier festmachen. Ich protestiere; sie bleiben stur, obwohl genug

Platz für längsseits Liegen vorhanden ist. Ihnen ist nicht klar, dass Trio bei Seitenwind mit dem Schwimmerbug an die Pier stoßen wird; sowas mag ich gar nicht gerne. Da sie nicht nachgeben, rufe ich ihnen zu, dass sie die Bugleine losgeben sollen und mache Anstalten abzulegen. Jetzt endlich kapieren sie, dass es mir Ernst ist: Ich vertäue Trio parallel zur Kaimauer.

Schon beim Hereinkommen hatte ich gesehen, dass es sich um eine Edelmarina handelt und das Empfangskomitee der beiden Marineros hatte das noch unterstrichen. Da gerade der Marinamanager vorbeikommt, frage ich ihn gleich nach einem Preisnachlass; schließlich hätte ich nicht die Absicht während meiner 3-monatigen Reise jedes Mal 60 und mehr Euro pro Nacht zu berappen. Außerdem fürchte ich, dass das Wetter sich verschlechtert, sodass ich hier in Pescara länger aufgehalten werde. Sein überaus großzügiges Angebot lautet: 50 Euro pro Tag und bis zum späten Nachmittag könne ich kostenlos liegen bleiben...grandios! Da lohnt es, sich nach etwas Günstigerem umzusehen. Wird nix mit dem Anlegebier gleich und Relaxen als Ausgleich für die Strapazen auf See.



Werft fahren. Rostige Fischkutter an Land, ein paar Boote hinter einer baufälligen Halle aufgebockt, das Becken entpuppt sich als vormalige, inzwischen vergammelte Sliprampe, an deren Seite ich liegen könnte mit meinem halben Meter Tiefgang. Hoffnungsfroh frage ich den Meister der verbliebenen Schlosserei, den einzigen Menschen weit und breit, ob ich dort hin verholen kann. Er sagt zu, ist ein wenig verwundert über meinen ungewöhnlichen Wunsch, schiebt sogar sein kleines Motorboot ein Stück weiter, damit ich genügend Platz habe. Ich bin begeistert und er freut sich, mir einen Gefallen tun zu können; ein wirklich netter Mann. Und er erzählt mir noch, dass die Brücke 16 Meter Freiraum hat!

Mit einem erhebenden Gefühl fahre ich leichtfüßig zurück, die Brücke hinauf. Oben angekommen rast zwar die

sen von der immer noch intensiven Hitze.

Vor mir die Brücke. Ganz langsam schiebt Trio sich darunter durch; es passt tatsächlich! Im Augenwinkel sehe ich von achtern ein Motorboot mit hohem Tempo heranrasen. Irgendwie habe ich das Gefühl, dass das mir gilt; ich erhöhe meine Geschwindigkeit, noch 100 Meter bis zum Liegeplatz. Mit Schwung an die Pier und festmachen. Draußen saust das Boot der Guardia Costiera vorbei; dachte ich mir doch, dass sie was von mir wollten. Sie wissen natürlich, dass an diesem Flusshafen jeder Meter des Ufers belegt oder vergeben ist; manche liegen sogar im Dreierpäckchen. Sie hatten mich wohl zurück in die Marina scheuchen wollen.

Ich bin angekommen, angekommen in einem Ambiente, wie ich es liebe: in einem verlassenem Winkel des Hafens, im flachen Wasser einer aufgegebenen Werft. Fünf Meter neben mir der

Pescara, verlassene Werft

Mit dem Klapprad trampel ich in der nachmittäglichen Gluthitze zur Hafeneinfahrt zurück. Ich hatte dort einige freie Plätze bemerkt, die mir geeignet schienen. Meine Nachfrage bei der Guardia Costiera, deren Flachbau um die Ecke legt, gestaltet sich allerdings mühsam. Der Wachhabende spricht zwar leidlich Englisch, aber auch mehrere Rückfragen bei seinem unsichtbar bleibenden Chef im Hinterzimmer – vielleicht trinkt er gerade Kaffee? – führen nicht weiter. Es ist Siestazeit, man fühlt sich nicht zuständig, will keine Verantwortung übernehmen, schickt mich zur Zentrale in einem Gebäude am Flusshafen von Pescara.

Also dorthin; den Fiume Pescara quere ich, wegen des steilen Anstiegs mit Schweißperlen auf der Stirn über eine modern geschwungene Fußgänger- und Radfahrerbrücke, die mir aber nur knapp ausreichend hoch für meinen 13-Meter-Mast scheint. Vielleicht könnte es aber doch passen... Dahinter verbreitert sich die Wasserfläche und auf der Nordseite erblicke ich so etwas wie ein kleines Hafenbecken. Das wäre vielleicht machbar; ich sause die Brücke runter und kann durch ein Tor auf das Gelände einer ehemaligen



Pumpe, aber ich bin happy, doch noch einen geschützten Liegeplatz gefunden zu haben. Trio wird entfesselt, die Leinen werden gelöst. Unter Motor geht es raus vor den Wellenbrecher, der seinen Namen jetzt zu Recht trägt. Der vorhin schon stramme Seegang hat weiter zugelegt. Ich will mir garnicht ausmalen, was passiert, wenn mein Yamaha plötzlich versagt. Jetzt muss ich auch noch quer zu diesen Riesenbistern, die mich kräftig durchschütteln und nassen. Endlich in der Mündung des Flusses kann ich mich zwischen den Molen erholen und trocknen las-

große Stahlrumpf eines ausgemusterten Fischdampfers. Im Cockpit von Trio sitzend lasse ich die Szene auf mich wirken: das ist doch ein ganz anderes charaktervolles Schiff, als die alle irgendwie ähnlichen, weißen Plastikboote in der Edelmarina. Was dieser Kahn wohl alles erlebt hat an Arbeit, Stürmen, hartem Leben? Wie viele hat er ernährt im Laufe seines aktiven Daseins? Schade, dass er jetzt an Land verrottet, aber noch ist er herrlich anzusehen mit seinen klaren, kantigen Formen.



Ein Wagen der Guardia Costiera fährt auf das Werftgelände und hält vor Trio. Kein Fleck trübt die ultraweissen Uniformen der drei Admiräle (mindestens), die auf mich zukommen. Sie wollen meine Papiere sehen. Ich reiche sie ihnen. Während sie studieren, ergötze ich mich innerlich an den irren Kontrasten: hier die drei Supersauberen ohne ein Stäubchen auf dem Jackett, dort der hinzu getretene Werkstattmeister mit verölten Klammotten und schwarzen, schwieligen Pfoten. Im Hintergrund sind noch weitere Gestalten aufgetaucht: drei z.T. wild aussehende Männer in abgetragener Arbeitskleidung betrachten gespannt, was sich entwickelt.

Über das Netz auf mein wackliges Boot haben sich die Amtspersonen nicht getraut. Aber auch an Land rühren sie sich kaum; möglicherweise könnte das ihrer Autorität abträglich sein; oder sie haben bemerkt, dass der Boden bedeckt ist mit rotem, rostigem Staub und Dreck und allerlei Unrat wie Nägeln, Schrauben und Metallresten. Das könnte die blitzsauberen weißen Schuhe verschmutzen, eine sicher entsetzliche Vorstellung.

Die Sache entspannt sich, die Weißen geben mir die Papiere zurück, sie sind natürlich in Ordnung. Und hier auf dem Privatgelände der Werft können sie mich nicht vertreiben. Wollen sie vielleicht auch garnicht, ich weiß es nicht. Kann sein, dass sie nur ein wenig Abwechslung gesucht haben; mal was anderes, als die übliche Routine.

Jedenfalls soll ich mich vor der Abreise bei ihnen abmelden, teilen sie mir mit, ehe sie retirieren. Ich weiß sofort, dass ich das wohl bedauerlicherweise vergessen werde. Zu viele Behördenkontakte sind ungesund, schlagen mir vermutlich auf den Magen. Auch auf meiner Russlandreise hatte ich Stress mit der Border Control, scheint nicht mein Fall zu sein. Merkwürdig, dass mir dies abschreckende Beispiel gerade hier, in der EU, im sonnigen, so touristenfreundlichen Italien einfällt.

Tief durchatmen, der Spuk ist vorbei. Wir Verbliebenen sehen uns an, verdrehen ein wenig die Augen und dann wird unter dem vergammelnden Schiffsrumpf ein rostiger Grill hervorgezerrt. Auf den Rost kommen zahlreiche Sardinen, die sie vorher mit ihren kleinen Booten gefangen haben. Dazu gibt's Weißbrot und...Grappa, den ich beisteuern kann. Ich bin eingeladen, ganz selbstverständlich. Das Fleisch der kleinen Fische schmeckt köstlich zart, das leicht rauchige Aroma – ein Genuss. Man kann die Stücke leicht von den Gräten lösen; alles mit den Fingern, die bald schuppig glänzen.

Meine Sardinen-Kumpels finden toll, dass ich mir diesen ungewöhnlichen Platz ausgesucht habe; sozusagen in der rauen Arbeitswelt, nicht in der abgehobenen, abgeschlossenen Marina weit draußen. Dort kommt es wohl mehr auf das Repräsentieren an, man will auch unter sich bleiben. Hier, wo früher Arbeitsschiffe gebaut wurden



freue ich mich über Kontakte zu den Menschen dieser Küste, deren Vertrauen man leichter gewinnt, wenn man mit einemeinfachen Boot ankommt. Ein klein wenig teilhaben an ihrem Leben, sich austauschen, das ist es, was ich genieße.

Der nächste Tag bringt, was ich befürchtete: hartes Wetter, Regen, viel viel Wind und entsprechenden Seegang draußen. Keine Chance, auszulaufen. Auch die Fischerboote, die nachts rein gekommen waren bleiben an der Nachbarpier. Keiner fährt raus. Jetzt sieht man auch, dass kein Meter mehr frei ist, wenn alle im Hafen liegen. Ich bin froh, hier ein sicheres Plätzchen ergattert zu haben. Ich lasse es ruhig angehen, erst gegen 11 Uhr schäle ich mich aus der Kojen. Ausgiebig lesen ist auch mal schön. Zum späten Frühstück kommen die Reste von gestern auf den Teller: jede Menge gegrillter Sardinen; meine Kumpels vom Vortag haben mir alle, die übrig waren rübergeschoben, ehe sie abends gingen. Obwohl ich sie jetzt kalt esse, immer noch ein traumhafter, herzhafter Geschmack; mal was vollkommen an-



*Sardinien-Grappa-Picnic (o. l.);
Werft (o. m.); meine Sardinien-Kumpels
(o. r.) und -Frühstück (u. l.); Leinen-
und Fendersalat (u. m.);
Abruzzen im Juni (u. r.)*

deres als Marmeladenbrötchen.

Die Mündung des Pescaraflusses liegt zwar 600 Meter weit draußen und wird zusätzlich geschützt durch einen quer davorliegenden Wellenbrecher, trotzdem kommen am Nachmittag erste Wellenausläufer von See her, die Trio zum Schaukeln bringen. Langsam werden sie höher und schicken ihre Trabanten um die Ecke zu uns. Hier, auf der schrägen Sliprampe laufen die Wellen höher und höher und ziehen Trio urgewaltig mal nach vorne, mal nach achtern. Ich versuche, die Bewegungen zu stoppen, bringe mehrere Leinen aus nach allen Seiten und als Springs, aber es gelingt mir nicht, den Tri zu beruhigen; immer wieder ruckt er scharf ein. Es wird ungemütlich an Bord. Ich flüchte an Land, ehe ich im Hafen seekrank werde

Auf der Piazza bei Cappuccino und der Frankfurter Allgemeinen lasse ich die Zeit verrinnen, ohne Reue. Dösen, lesen, schauen, nachdenken, ein bisschen planen, dösen, träumen... Erst spät raffte ich mich auf, fahre zum Einkaufen zu der kleinen Markthalle ge-

genüber meiner Werft. Als ich die Köstlichkeiten an Bord verstauen will, bockt Trio immer noch wüst hin und her, ist einfach nicht zu dämpfen. Denn eben nicht; ich geb's auf, besteige erneut den Drahtesel und verziehe mich in eine Strandbar, in der ich schon als Stammgast begrüßt werde (dort war ich bereits am Vorabend) und sehe mir ein weiteres Spiel der Fußball - Europameisterschaft an. Der dabei erforderliche Bierkonsum hat immerhin ausgereicht, das Sandmännchen für mich rechtzeitig herbeizulocken, bevor der durchaus noch vorhandene Seegang mich veranlasst hätte, den vorsorglichen Kotzeimer neben der Koje zu benutzen.

Um 6 Uhr morgens zieht es Trio wieder raus auf See. Vorher ein langer Prozess, alle Leinen und Festmacher, die kreuz und quer über das Becken gespannt waren einzuholen und zu verstauen. Draußen fliegen die Segel hoch, das noch eingebundene erste Reff ist fast zu wenig bei den stramm blasenden 6 Beaufort. Der halbe Wind von der Backbordseite lässt den Trimar auf 13 bis 14 Knoten beschleuni-

gen, ein Wahnsinn! Ich kann nichts mehr machen, als mit höchster Konzentration steuern; diese Randbedingungen verzeihen keine Fehler. Es ist ein Rausch, eine Sternstunde. Trio rast los wie ein durchgehender Gaul, das Wasser spritzt vom Bug des Leeschwimmers 10 Meter weit nach achtern. Es macht irren Spaß, den Tri immer dichter an die imaginäre Linie heranzubringen, bis zu der er noch ein wenig mehr beschleunigt; man könnte süchtig werden... Ein würdiger Schlusspunkt meines an Überraschungen und Erlebnissen reichen Aufenthalts in Pescara.

Vor dem Kap bei Ortona ist der Wind weg, ausgeschaltet. Wie zum Trost endlich wieder ein echter Ankerplatz in der sandigen Südecke des geräumigen Hafens von Ortona zwischen dem Bojenfeld der flachen Kleinboote und dem Ufer. Der erste seit Ravenna. So gut getarnt liege ich hier, dass mich die Guardia Costiera übersehen hat, die alle Schiffe an den Schwimmstegen kontrollierte. Ein bisschen schlechtes Gewissen habe ich doch, weil ich mich in Pescara nicht abgemeldet hatte und auf meinen halbherzigen Funkspruch von unterwegs hat keiner reagiert...

Das Letzte - Anmerkungen aus der Redaktion:

Wohl jeder wird es bemerkt haben:

Im vergangenen Jahr 2018 gab es statt der gewohnten vier, nur zwei Ausgaben von MehrrumpfBO-O-TE.

Der Grund dafür war, dass über das künftige Konzept für die Vereinskommunikation keine Einigkeit erzielt werden konnte. Nur soviel schien ausgemacht, dass es nicht mehr wie bisher vier Ausgaben des Mitgliedermagazins geben sollte. Der wohl entscheidende Grund dafür war, dass die Produktion von vier gedruckten Ausgaben den größten Teil des Jahresbudget des Vereins verbrauchen würde.

Darüberhinaus galt die Konzentration auf ein Printmedium als nicht mehr zeitgemäß. Offen blieb allerdings die Frage, was denn genau an die Stelle der vier gedruckten Ausgabe treten sollte und zu welchen Bedingungen zukünftig produziert werden sollte. Auf diese Fragen eine befriedigende, gemeinsame Antwort zu finden, gelang dem Vorstand unter Detlefs Leitung leider nicht. Das führte letztendlich zur Notwendigkeit, auf der Mitgliederversammlung einen neuen Vorstand zu wählen.

Ich danke Peter Reichelt dafür, dass er in dieser nicht ganz einfachen Situation bereit war, das Ruder wieder fest in seine Hände zu nehmen, um das Vereinsschiff (denn unser Metier ist ja nicht die Luftfahrt, sondern das Segeln :-)) wieder auf einen sicheren Kurs zu bringen und Jonas Osterroth dafür, dass er sich als Schatzmeister zur Verfügung gestellt hat.

Und wie werden wir nun versuchen, den Herausforderungen der Zukunft des Vereins gerecht zu werden?

Der MehrrumpfBO-O-TE als gedrucktes Magazin wird weiter leben.

Vereinzelte haben Mitglieder die Ansicht geäußert, dass Gedrucktes nicht mehr zeitgemäß sei und – trübe es bei ihnen ein – sogleich in der Rundablage lande. Wir glauben jedoch, dass ein Großteil von Euch/ Ihnen nicht so rigoros denkt, sondern immer noch Wert darauf legt, beim Frühstück, im

So erreicht man mich am besten:

Telefon: 0049 (0) 51 22 95 94 80 5

(Über eine Festnetznummer bin ich NICHT mehr erreichbar!)

Email: hsberater@web.de

Bett oder in der Koje ein klassisch aufgemachtes, gedrucktes Magazin in den Händen zu halten.

Drei Ausgaben pro Jahr

Nur eben nicht mehr vier, sondern drei Ausgaben werden es sein, die Ihr/ Sie im Briefkasten finden werdet/ werden. Erscheinen sollen sie etwa im April, im September und Dezember.

Auf diese Weise steht ein Teil unseres Jahresbudgets zukünftig für andere Zwecke zur Verfügung. Diese Mittel sollen u. a. dafür verwendet werden, den Einsatz neuer, digitaler Medien in der Vereinskommunikation weiter zu entwickeln und attraktiver zu machen.

Digitale Medien sollen verstärkt genutzt werden

Ein gedrucktes Magazin ist das Ergebnis der Arbeit vieler: Unsere Mitglieder sammeln Erfahrungen, verfassen Berichte, machen Fotos, geben Tipps, die Redaktion sammelt das eingehende Material, schreibt selbst ebenfalls, bearbeitet Fotos und Texte, erstellt das Layout und die Druckvorlage, organisiert den Versand. Doch auch eine Website bedarf der intensiven redaktionellen Betreuung, wenn sie aktuell und informativ sein soll. Dass sie genau dieses leistet, ist die notwendige Voraussetzung dafür, dass sie für uns selbst, aber auch für Außenstehende und Interessenten am Verein attraktiv ist und bleibt.

Der Auftritt des Vereins in den neuen Medien bestimmt zu einem wichtigen Teil seine Wirkung nach außen und kann dazu beitragen, Außenstehende vom Nutzen einer Mitgliedschaft in unserem Verein zu überzeugen. Und dass ein Zuwachs an Mitgliedern nicht schaden würde, das haben wir mit vielen anderen Vereinen in Deutschland gemeinsam. Auch der Newsletter soll

in Zukunft verstärkt aus aktuellem Anlass verwendet werden, um Euch/ Sie zu informieren.

So viel zur Zeit über die Richtung, die der neue Vorstand einschlagen möchte. Wie wir die Ziele im Einzelnen erreichen können, darüber denken wir gerade intensiv nach. Dabei tauchen neue Fragen auf und Details werden sichtbar, die es zu klären gibt.

Mit den drei Ausgaben des MehrrumpfBO-O-TE wird es also weitergehen, sofern nur der Redakteur auch in Zukunft genug Material in seinem Emailpostkasten finden wird.

Hin und wieder höre ich, dass Kameraden darüber klagen, dass sie mir Material geschickt hätten, ich jedoch nicht reagiert hätte. Das hat sie – verständlicherweise – enttäuscht. Aber: Ich bitte zu bedenken, dass es sich bei aller Sorgfalt nicht 100%ig vermeiden läßt, dass mich eine Nachricht mal nicht erreicht, weil z. B. eine Mail unter „unbekannt“ abgelegt wird oder im Spamfilter landet. Auch ein eigener Fehler läßt sich natürlich nicht mit Sicherheit ausschließen.

Falls Ihr einmal keine Antwort bekommt: Bitte ruft mich an oder schreibt mir per Post.

Das ist für alle Beteiligten eine unangenehme Situation, die ich gerne in Zukunft vermeiden möchte. Deshalb hierzu meine Bitte: Wenn also der Eindruck entsteht, dass mich eine Nachricht nicht erreicht hat, weil eine Reaktion von mir ausbleibt, versucht mich bitte unbedingt auch telefonisch zu erreichen. Bitte verwendet nur noch oben stehenden Daten.

Viel Spass auf dem Wasser!

Euer

Hermann Schepplmann

Boots- & Flohmarkt

Farrier F9A (wie F31A) zu verkaufen
Achterkajüte, Bj.1993, Straßentrailer
(2,5to, 2,50m), vollständiges Zubehör,
guter Zustand, Kaufpreis: EUR
59.500,-, weitere Infos u.
Kontaktaufnahme
unter „www.trimaran-manta.de“



Katamaran KC 920

Baujahr 2000, wenig gesegelt bis 2010
Trailerbarer High-tech-Katamaran.
Konstr. Cees Visser, schnelles, sicheres,
familienfreundliches Regat-
taboot; EC-Kategorie C. L. 9,20m, B.
6,08 m, Tiefgang 0,30m, 1,66 to, 4
große Kojen, Stehhöhe bis 1,80m. Se-
gelfl. am Wind 58 qm. Werftbau.
Rümpfe: Sandwich/Epoxy. Beams/
Mast/ Großbaum: Carbon. Marström
Profilmast 4 Seasons, North 3-D-
Groß/Fock 2 Seasons, Reacher, Spin-
nacker, Sturmfock. 2x fast neue Hon-
da 8 PS Bodenseezulassung. Fast neue
Kuchenbude mit Stehhöhe. Spezial-
trailer mit Schienensystem zur einfa-
chen Montage. Zuggewicht 2500 kg.
VB: 59 000€
Tel: 0049 (0)152 2196 6064



CAT AZTEC 23 zu verkaufen
Segel vom Anfang, 26qm. Fock erneuert
speziell zum Solosegeln.
Extralangschiff Evinrude 8PS, Bei-
boot: Wikingcat zum Rudern
Für Binnen zum Strand.
Ort: Laghi di Sibari, Ansrechp.: GI-
NO (Capo in Cantiere).
Reiner Rothe 0821 / 718320

Anzeigenschluss Ausgabe 167:
1. September 2019



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

Rod Heikell, Griechische Küsten;
Häfen und Ankerplätze, sowie
folgende Seekarten Imray Tetra (alles
Auflage 2009)
G14, Saronic and Argolic Gulfs
G 2, Aegean Sea North
G25, Northern Sporades & North
Évvoia
G26, Nísos Évvoia
G 3, Aegean Sea South
G31, Northern Cyclades
G33, Southern Cyclades (West Sheet)
G34, Southern Cyclades (East Sheet)
Alles nur zusammen € 90
Der Übersichtsplan kann unter
www.imray.com eingesehen werden
Hartmut Fischer,
ha-fischer@gmx.de,
mobil 01702947512



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



**Farrier F-9A AFT
COCKPIT,**
32 Fuß/9,75m,
Bj.99, Prof.
Epoxybau in
Rotzeder, Kohle +
Glas, Regelmäßig
gewartet + ge-
pflegt, Marström

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



MOULDS FOR SALE, 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 trans-
ported on a trailer after your car. For
more information: r.salve@online.no



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

SCHNÄPPCHEN, NOTVERKAUF!

Prout 26 Sirocco, Bj., 1985, guter
Zustand, Kajütdeckenabspannung
leicht sanierungsbedürftig, wie er da
steht - in Halle Stavoren NL -
€ 14.000,-
Tel.: 0511/ 231108 o. 0172/ 5419721

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

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



Trimaran Corsair F27 zu verkaufen
27 Fuß / 8,30 m, Bj 1993 mit Roll-Großsegel, Rollfock (neu 2017), Rollgenaua, Harken Rollreffanlage (mit Vorstag neu 2010), Genacker mit Bergeschlauch (2004) und Dynema-Wanten (neu 2015). Raymarine Pinnenpilot, Echolot, Sumlog, Solarpaneele, neue Netze (2004), Bootspersennung für Komplettabdeckung im Winter (2008), Sprayhood (2011), 2 Anker.großzügige 2er Liegefläche im Mittelrumpf, Doppelkoje im Heck, reichhaltige Ausstattung, 1. Standort: Eckernförde/Ostsee Preis: VB € 45.000
josef.rogawski@online.de



Katamaran Streaker. Design: Malcolm Tennant, Eigenbau/ Erst Eigner. E.W. 1994. Schichtenholz/Epoxy/Glass L.7,2m, Br. 4,0/2,5m, T. 0,30/1,10m, Gew. 1 ton Segelfertig. Höhe 11,0m, 4 Kojen, Drehbarer Proctor Mast mit Lazy Jacks. North Sails Lattengross('14) 22 m², N S Fock('14) 8 m², N S Genua 11 m², Gennaker (de Vries) 25 m², Honda 5 Ps,('13), 2 x 1,2 KW Elektro Antrieb max 3 Stunden, gute Ausstattung, Gelände Trailer. Liegeplatz Stevensweert (NL) VB € 25.000,- / tonvanaalst@gmail.com

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



CAT AZTEC 23, Der teleskopierbarer Trailer, verzinkt und lackiert, deutsche Technik Segel vom Anfang, 26qm. Fock erneuert. speziell zum Solosegeln. Extralangschafft Evinrude 8 PS. Ansprechpartner in Laghi di Sibari ist GINO. (Capo in Cantiere). Ort: Laghi di Sibari (Cs)
Barbara Rothe
info@maststepper.com

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



Corsair Dash 750, Bj. 2012, Reichhaltige Ausstattung, sehr guter Zustand (je Jahr 10 Monate Hallenlagerung), nagelneue Foliensegel: Fock und Großsegel (mit Mastrutschern, Bindereff und Lazy-Jacks!!!) von UK, dazu Gennaker und Code Zero, 6PS Mercury, 2-Achs-Harbeck-Trailer, Liegeplatz: Griechenland, Lefkas, **VHB: 67.000€**
[hj.hennemann@t-online.de/](mailto:hj.hennemann@t-online.de)
0049 (0)170 18 65 675



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



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

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



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

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

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



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.

**WEST
SYSTEM**



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.



VON DER LINDEN
INNOVATIVE TECHNOLOGIE FÜR DEN YACHTBAU



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**

