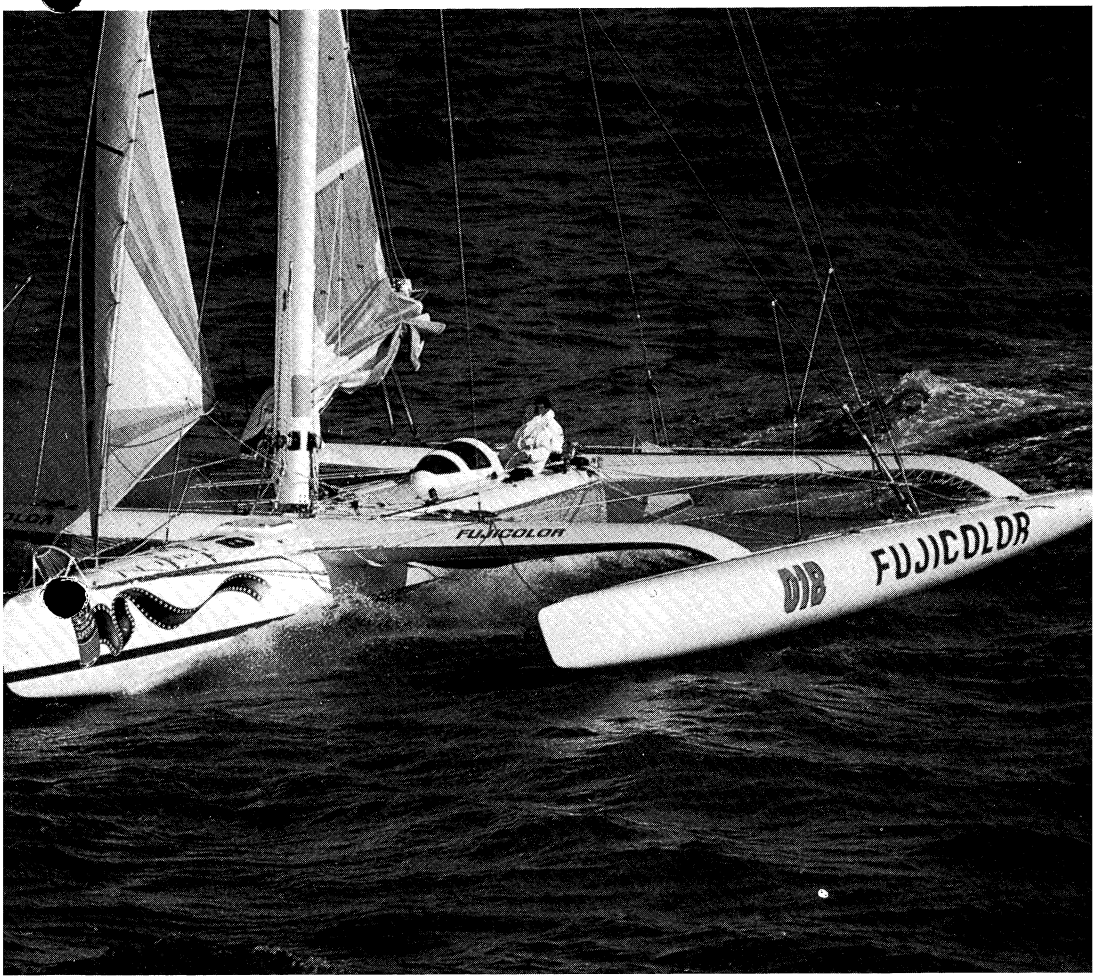
Der Mehrrumpf-„Bote"

MULTIHULL Deutschland

Nr. 49 1988/1



VEREINIGUNG DEUTSCHER CATAMARAN- UND TRIMARAN-SEGLER

8 JAHRE BADER MEHRRUMPFBOOTE

Telefon: 0431/57393

Vier Designer bestimmen die Leistung moderner Fahrtencatamarane:

Lock Crowther	Werftbauten mit Garantie **Catana 37 · Catana 40 · Catana 43** Catana baut pro Monat einen Catamaran. Catana Yachten können Sie chartern.
Derek Kelsall	**Suncat 30 · Kelly 37-42 · Einzelbau** Besuchen Sie die Werft D. Kelsalls, Sandwich - Marina bei Dover.
John Shuttleworth	Pläne für **Sandwich-** und **West-System**
Sylvestre Langevin	Pläne für **Aluminium**, **Sandwich-** und **West-System**
Derek Kelsall	Pläne: **7-28 m Länge, 1-30 to Verdrängung**
	Kit Panel: Das ausgereifte Bausystem. **Beste Relation Kosten: Leistung.**

Sie haben Zugang zu dem fundierten Wissen der großen Designer, die Catamarane und Trimarane auf den heutigen Stand der Entwicklung gebracht haben. Alle Entwürfe sind computerunterstützt entworfen.

Mein Angebot berücksichtigt die deutschen Verhältnisse in Bezug auf Materialkosten und -verfügbarkeit, technisches know how und Lohnkosten. Die Entwürfe entsprechen nach Stil, Komfort und Leistung gehobenen Ansprüchen.

Vorentwürfe zu Catamaranen und Trimaranen nach individuellen Wünschen erstellen die obengenannten Designer. Besprechen Sie Ihr Projekt mit mir. Eine Typenliste erhalten Sie kostenlos, den neuen Katalog gegen 10,– DM vorab. Charterbuchungen bei mir.

Burkhard Bader · Postfach 1303 · 2300 Kiel

unbeschwert segeln

MULTIHULL DEUTSCHLAND

Vorsitzender: Heinrich M. C. Wölper, Parkallee 227, 2800 Bremen, Geschäft: 0421/320255, Privat: 0421/214144

Stellvertr. Vorsitzende: Wolfgang Gerschütz, Niedersachsenweg 30, 2878 Wildeshausen, Telefon: 04431/3208; Kurt Diekmann, Grünwalder Straße 69, 8000 München 90, Telefon: 089/6437748

Schatzmeister: Klaus Lenk, Parkstraße 21, 2960 Aurich, Geschäft: 04941/3310, Privat: 04941/8255

Beisitzer: Dr. Arthur Petersen, Dr. Reilweg 19, 2950 Leer, Telefon: 0491/5007; M. Schulz-Kosel, Am Reff 1, 2305 Heikendorf, Geschäft: 0431/676097, Privat: 0431/241709

Fachausschüsse

Geschäftsführung: Heinrich M. C. Wölper

Mehrrumpf „Bote“: Redaktionskomitee: Heinrich M. C. Wölper; Anne Nienhaber, Angerburger Straße 13, 2720 Rothenburg, Geschäft: 0421/2383440, Privat: 04261/63524; Wolfgang Gerschütz; Bernd Huse, Altmannstraße 10, 2800 Bremen, Telefon: 0421/345847; Franz Münch, Wülwestraße 14, 2800 Bremen, Geschäft: 0421/5383913, Privat: 0421/701576; Christoph Köster, Am Dobben 123, 2800 Bremen, Geschäft: 0421/700074, Privat: 0421/761122

Technik: Dr. Arthur Petersen

MICRO-Multihulls: Kurt Diekmann

Reviervertreter/Berater

Ostfriesland: Dr. Arthur Petersen

Jade: Wolfgang Gerschütz

Weser: Jörg Schwandt, Feldstraße 4, 2887 Elsfleth, Telefon: 04404/3213

Elbe: Heinrich M. C. Wölper

Rhein-Main: Frank Kisch, Auf der Schlicht 107, 6203 Hochheim, Telefon: 06146/2410

Westdeutschland/ Niederlande: Rudolf Steffen, Schwanenstraße 9, 5603 Wülfrath, Telefon: 02058/71002

Süddeutschland: Kurt Diekmann

Adria, östl. Mittelmeer: Wolfgang E. Keusen, Am Kleckers 24, 4150 Krefeld, Telefon: 02151/730516

Verwaltung

Videokassetten/Filme: Bernd Murke, Parkstraße 89, 5870 Hemer, Telefon: 02372/73346

Bankverbindung: Volksbank Aurich e.G., BLZ 28491074, **Achtung**: Neue Kto.-Nr. 404075900, Kennwort: Multihull

Annoncen-Annnahme und Druck: Rathausdruckerei Albert Wehner, Postfach 1803, 2950 Leer, Telefon: 0491/2667

Worte des 1. Vorsitzenden

Ein 1. Vorsitzender hat große Worte zu sagen. Richtungsweisend, wenn schon nicht für den ganzen Segelsport, so doch für die Multihull-Segelei. Leider bringt eine große Klappe nicht notwendig auch große Worte hervor. Aber das ist nicht die einzige Schwierigkeit. Es muß dem Vorsitzenden auch ein Thema einfallen, möglichst eines, an dem ein großer Teil unserer Mitglieder interessiert ist.

1. Beispiel: Selbsthilfe

Nun, wieviel Prozent unserer Mitglieder sind Selbstbauer? Das weiß Ihr Vorsitzender nicht. Nur ausnahmsweise geben sich Selbstbauer zu erkennen, und wenn überhaupt , dann wünschen sie Informationen zum Selbstbau. Und wenn Sie gar Selbstbauer fragen, woran sie interessiert sind, dann ergibt sich alsbald, daß sie eigentlich nur an dem Boot interessiert sind, daß sie gerade bauen.

2. Beispiel:

Nehmen wir die Micro-Multihulls. Interesse und Bedarf sind fraglos groß. Aber was soll der Vorsitzende den Interessenten sagen. Soll er seine Mitglieder auf die IMMCA und ihr unsinniges Tun oder Nichttun verweisen? Aus der IMMCA hätte vor Jahren etwas werden können, wenn nicht . . . Wenn sich nicht einige Kommerzielle selbst zum Vorstand gemacht hätten. Diese hatten, wie es in jedem Sport ist, nur kommerzielle Interessen im Sinn und die sind zwischen allen Professionals verschieden. Das hat noch jedem Sport geschadet. Jeweils bis zu dem Zeitpunkt, da die Amateure sich darauf besannen, wer eigentlich den Sport ausübt,- und die Professionals auf den Platz verwiesen, der allein ihnen zukommt - den eines Fachberaters.

Sehen Sie sich die Micro-Multihull-Szene an: Da streitet Richard Woods mit Lars Oudrup, John Shuttleworth mit der IMMCA und nun legt sich Richard Woods noch mit der International Yacht Racing Union, speziell ihrem Multihull Comitee, an.

Professinals haben noch einen Nachteil. Sie verstehen von Vereinsmeierei weitaus weniger als die Amateure. Was bei der IMMCA herauskam war geradezu typisch: Die IMMCA veranstaltete eine Europa-Meisterschaft in Dänemark, an der mit einer Ausnahme nur dänische Boote teilnahmen. - Auch dieses Thema erweist sich leider als ungeeignet.

Vielleicht vergessen Sie die Erwartung großer Worte an den Vorsitzenden und lassen Sie ihn über die kleinen Sorgen unseres gewöhnlichen Multihull-Alltags schreiben.

Beginnen wir mit dem „Mehrrumpf-Boten“:

Wir brauchen wieder Mitarbeiter. In erster Linie mit Kenntnissen über fremde Sprachen. Aber das bedarf einer Vorrede:

Wir hatten einmal eine keineswegs kurze Liste von Übersetzern. Unter diesen ist 1987 (mit wenigen Ausnahmen, die außerdem auf anderen Gebieten erhebli-

che Arbeit leisten) die Schwindsucht ausgebrochen. Nach den Ursachen dieser Krankheit wollen wir nicht forschen. Es könnte sich dieser oder jener verletzt fühlen. Wir brauchen eine neue Liste !

Was verstehen wir unter einem Übersetzer? In den weitaus meisten Fällen *nicht* das, was man von einem professionellen Übersetzer erwartet. Wer z.B. Reiseberichte übersetzt, braucht keine perfekte Übersetzung zu liefern. Meist reicht eine - möglichst noch gekürzte - Wiedererzählung. Schon schwieriger wird es bei technischen Übersetzungen und am schlimmsten, wenn es um Vermessungs- und Formelangelegenheiten geht. Dabei gibt es kaum ein „wiedererzählen". Solche Übersetzungen müssen einfach richtig sein. Dazu kommt es vor allem auf Kenntnisse des Fachvokabulars an. Es nützt uns nichts, wenn schwierige Ausdrücke in der eigentlich zu übersetzenden Fremdsprache wiedergegeben werden, in der Erwartung, daß das Redaktionskomitee die entsprechenden deutschen Ausdrücke wohl wisse. Dann können wir die Übersetzung gleich selbst machen. Aber das Redaktionskomitee hat andere Aufgaben.

Übersetzungen sollten möglichst mit Schreibmaschine geschrieben sein. Schreibfehler stören nicht. Auf Schreib- oder Rechtschreibungsfehler müssen wir bzw. die Rathausdruckerei ohnehin jeden Artikel durchsehen.

Wir wollen versuchen eine Seite der Nr. 49 für einen Melde- und Fragebogen für Mitarbeiter des „Mehrrumpf-Boten" vorzubereiten. Wenn sie können und wollen, füllen Sie diesen Bogen aus und senden Sie ihn postwendend zurück. Und zwar auch dann, wenn Sie sich früher schon einmal als mitarbeitswillig für Übersetzungen gemeldet haben. Die alte Liste ist unauffindbar verlorengegangen.

Sprachliche Helfer werden benötigt für die englische, französische und die skandinavischen Sprachen.

Und noch etwas: Wer kann kleine Zeichnungen, möglichst in Form von Karrikaturen liefern? Manchmal genügen „Strichmännchen". Der Bedarf ist größer als Sie denken. Der „Mehrrumpf-Bote" bedarf dringend humoristischer Auflockerung.

Und noch etwas benötigen wir dringend: In der Nr. 48 sind wir angefangen mit einer neuen Sparte „Eigner testen ihre Schiffe". Ab Nr. 50 brauchen wir dringend neue „Selbstdarstellungen". Dabei nehmen wir niemandem übel, wenn er über das eigene Boot nur Lobenswertes zu berichten weiß. Er sollte allerdings mit Fassung tragen, wenn ein anderes Mitglied zum gleichen Boot Nachteiliges zu berichten weiß.

Und nun endlich kommen wir zu „dem großen Wort des Vorsitzenden":
An die Arbeit !

Heinrich Wölper

Bootsausstellungen

Nach den Besuchen der letzten drei Bootsausstellungen haben ich jeweils geschworen: Nie wieder! Von Bootsausstellungen habe ich einfach die Nase voll.

Es waren drei Meineide. Nur einmal hat der Eid gehalten. Für die Pariser Ausstellung im Dezember 1987. Andererseits wußten wir, daß Herr Bernd Galle hinfahren wollte und er hatte uns ohnehin einen Bericht versprochen, den Sie an anderer Stelle dieses „Boten" finden.

Warum gehe ich eigentlich auf Bootsaustellungen? - Ein Boot will ich nicht kaufen. Ich habe eines mit dem ich zufrieden bin. Sicher gibt es schönere und bessere Boote. Für das alte Boot bekomme ich aber gegenwärtig keinen ordentlichen Preis und die Preise der neuen Boote, die mich eventuell interessieren würden, sind zwar nicht unangemessen, aber doch hoch. - Ausrüstung brauche ich nicht. Sicher kann man auch auf diesem Gebiet noch einiges verbessern. Aber wenn ich ernsthaft interessiert wäre, kann ich mir Neuerungen im Katalog aussuchen und das Objekt der Neugier bei irgendeinem Händler besichtigen.

Dann bleibt nur noch eine Ausrede: Man trifft doch immer einige Leute, die man sonst selten sieht. So ergeben sich Gelegenheiten zu diesem oder jenen Plausch. In Hamburg (Okt. 1987) war die Plauscherei leider nicht sehr ergiebig. Auf einem Stand, der sich mit Catamaranen und im übrigen mit Buchstaben für die Bootsbeschriftung befaßte, waren zwar abwechselnd ein oder zwei Personen, aber meine neugierigen Blicke veranlaßten niemanden mich auch nur zur Kenntnis zu nehmen. Es fand sich auch niemand, mit dem ich hätte Mittagessen gehen wollen. Immerhin konnte man das schon wieder auf der Hamburger Bootsaustellung. Im Vorjahr war die Bootsausstellung nicht in der Lage, dem Besucher ein einigermaßen vernünftiges Restaurant zu stellen (außer Würstchen-Buden im Freien).

Paris (Anfang Dez. 1987) war nicht vorgesehen - siehe oben.

Als London anfging hatte ich dort „rein zufällig" geschäftlich zu tun. Anreise Freitagabend, Sonnabend und Sonntag Ausstellung, Montag Geschäft. Gesamturteil: Enttäuschend.

In unmittelbarer Nähe des Haupteinganges fand ich den Stand von James Wharram mit Ruth, James und Hannike Bohn. Der Stand war gut aufgemacht und konnte über Mangel an Besuchern nicht klagen. Ein fertiges Boot konnte dort nicht ausgestellt werden. James zeigte nur einen angefangenen Rumpf (ich glaube, der TIKI).

Einen ausgesprochen guten Stand in (wie üblich) vorzüglicher Lage hatten Prouts. Am Stand der Gebrüder Prouts und Rob Underwood. Ausgestellt waren die neue 37' Snowgoose, die Nebentitel „Elite" trägt. Ferner eine neue Quest und ein Motorcatamaran, den man wohl der Luxusyacht-Klasse zuteilen muß.

Mein Seemannsauge war in erster Linie an der Snowgoose interessiert. Insoweit kann ich den Prouts bestätigen, daß die Snowgoose Elite verglichen mit allen äl-

Stand von James Wharram in London.

Prouts Stand in London. Von oben: „Snowgoose 37 Elite", „Quest".

teren Modellen schlechthin ein Traumschiff ist. Vor zwei Jahren hatte ich zu der damaligen Snowgoose noch die Frage gestellt, ob sich die Prouts wegen des Innenausbaus vielleicht einmal einen Innenarchitekten leisten könnten. Heutige Antwort der Prouts: Brauchen wir nicht mehr. Wir haben bei anderen Leuten abgestaubt, die dieses Gebiet beherrschen.

Das neue Boot ist auch etwas breiter als das alte. Was wiederum viele Verbeserungen des Innenausbaus ermöglicht. Und der ist schlechthin erstklassig.

Auch die neue Quest macht einen recht guten Eindruck. Sie ist natürlich kleiner und im Ausbau bescheidener als die Snowgoose.

Nicht ohne Mühe habe ich schließlich den klitzekleinen Stand von Patrick Boyd aufgetan und dort seinen Sohn getroffen. Patrick hat sich vom aktiven Geschäft etwas zurückgezogen und überläßt dies weitgehend seinem Sohn. Er war leider an dem Wochenende nicht in London.

Das Zentrum der Ausstellung mit den Gebäuden um den Pool herum war in diesem Jahr auf die Kanalinseln ausgerichtet. - Und das war es dann, was man über die Londoner Ausstellung berichten kann. Insgesamt ist es also nicht übertrieben zu sagen, daß man für den Multihullbereich London künftig vergessen kann. Southampton bietet auf diesem Sektor wesentlich mehr.

Zunächst habe ich mit Gedanken geliebäugelt, die Kopenhager Ausstellung zu besuchen, denn dort war ich noch nie. Aber dazu reichte die Zeit nun wirklich nicht mehr.

Nun zu Düsseldorf.

In der Yachtpresse wird Düsseldorf als die größte und schönste Bootsausstellung der Welt gepriesen. Leider kenne ich nur einige europäische Bootsaustellungen, unter diesen allerdings ist Düsseldorf wirklich die größte und beste. Am vergangenen Sonntag verzeichnete Düsseldorf einen bisherigen Rekordbesuch. Gleichwohl konnte man sich auf allen Gängen mit nur gelegentlicher Behinderung gut bewegen.

Auf unserem Sektor zeigt Bernd Galle auf relativ großem Stand die von ihm vertriebenen französischen Trailer-Cats „French-Cat", „Twist". Auf seinem Stand traf ich Otto Timpe, der sich bislang mit Renncatamaranen befaßte, aber nunmehr auch Interesse in größeren Catamaranen bekundete.

Im Original war auf der Ausstellung zu sehen die Shangri-la samt Burghard Pieke und Helga Seebeck. Burghard hielt täglich zwei Vorträge und erweckte -nicht nur dadurch - einiges Aufsehen.

Unser Mitglied Bernd Murke hielt am Stand der Zeitschrift „Segeln" einen Lichtbildervortrag über den Bau seines Catamarans. Die Zeitschrift „Segeln" war mit dem Erfolg sehr zufrieden (und wenn es dann gut war, sind wir es auch).

Alsdann war eine Edel-Cat 33 ausgestellt, die u.a. in der Ostsee und im Mittelmeer gechartert werden kann. Es soll auch ein Catalac auf der Ausstellung gezeigt worden sein. Es ist mir aber nicht gelungen, ihn zu finden, weder in der Praxis noch im Katalog. Kataloge von Bootsaustellungen kann man sicher nach verschiedenen Gesichtspunkten zusammenstellen. Dabei gibt es offenbar im-

mer noch Methoden, die gewisse Produkte des Wassersport unauffindbar erscheinen lassen.

Die französische Charterfirma Catana bot in Frankreich Chartern für drei Catana-Typen (Lock Crowther 37', 40' und 43') an. Auf ihrem Stand feierten wir Wiedersehen mit Burkhard Bader.

Rolf Steffen teilte sich einen Stand mit Bernd Galle. Er bot im wesentlichen Ausrüstung an.

Und dann gab es noch ein Wiedersehen. In einem besonderen Zirkuszelt war die größte Motoryacht der Düsseldorfer Ausstellung ausgestellt. Was meinen sie, von wem? Hans-Richard Nagel. Er ist leider total ins Negative abgerutscht. Denn auch bei längerem Hinsehen hatte diese Motoryacht nur einen Rumpf und dieser wurde zu dem bescheidenen Einführungspreis von DM 2,45 Millionen (DM West) angeboten. (Komplett, versteht sich.)

Alles in allem: Düsseldorf war eine Reise wert.

Bericht über die Pariser Bootsaustellung vom 05.12 -14.12.87.

Zum 25. und letzten Male im Palais CNIT à la Défense wurde die für Frankreich bedeutendste Bootsmesse mit dem Händlertag am 04.12.87 eröffnet.

„Paris ist eine Reise wert" diese Aussage könnte ein MEHRRÜMPFER beim Besuch der Ausstellung machen, nachdem er seinen Rundgang beendet hat und die Vielzahl von Kinder, Sport und Kajüt-Multihull's bestaunte. Auch die lockere französische Einstellung der Aussteller, mit der sie die Besucher behandeln, die Kinder dürfen jede Koje „ausliegen" z.B., ist erwähnenswert. Hoffentlich bleibt diese Atmosphäre auch im neuen Ausstellungsort, dem Messegelände Paris.

Was gibt es NEUES? Dies ist sicher die wichtigste Frage.

Zunächst einige TRENDS:

Wichtig für den Bootsmarkt allgemein ist die Verwendung von High-Tech Materialien für den Serien Bau bei Groß-Werften:

z.B. KEVLAR bei Jeanneau

Das breite Angebot von Groß-Kajüt-Katamaranen: als Neuigkeit die LAGOON 55 von Jeanneau, weiterhin PRIVILEG, CACTUS 16 m, CNAM, CATANA, TECHNICOQUE 18 m, ESTUAIRE, VILLE AUDRAIN, die Fountaine - Pajot Schiffe z.B. Casamance usw. darüberhinaus eine Vielzahl von One-off Design Konstruktionen.

Was war ausgestellt? Der Größe nach sortiert:

Kinder-Katamarane, wie GO-CAT, OPTI-CAT, ENTHUSIASTE ... auf diese Weise werden unsere Jüngsten zu überzeugten MULTIHULLERN (Sie brauchen nicht den Umweg über Einrumpfboote zu nehmen, um schnell, sicher und komfortabel zu segeln).

Bei den Strandkatamaranen wurden Programmlücken gefüllt, siehe das vielfältige Angebot: C 17, C 5,2, Cat 17 Spi, Cat 10 + 16, New Cat 15 oder Prindle 19. Die größte Aufmerksamkeit erregte der neue Hobie Cat 21 von Coast Catamaran France, den die Franzosen zu den Multicoque habitable (bewohnbar) zählen.

Von den bewohnbaren Mehrrumpfbooten waren ausgestellt:

CORNEEL 26 auch in der Version „Love" mit Mittel-Cockpit lieferbar, als Neuheit: EDEL CAT 35, nun mit mehr Platz im Kajütaufbau, doch mit dem Nachteil für nördliche Breiten: offener Übergang zwischen Rümpfen und Mittelcockpit.

EDEL TRI 22, Trailer Trimaran mit Hubdach; FREELY 8 m, ein Trailer Tri von Guymarine und SPEED 944 Trimaran transportabel von Ocqueteau. Von den Trailer - Cats wären noch die TWIST und die FRENCH CAT zu erwähnen (Test Zeitschrift SEGELN Dez. 1987).

Ein Mittelcockpit hat jetzt der schnelle KAT 28 erhalten, es wurde leider nicht ganz fertig, der Freiraum Brückendeck/Wasser dürfte ca. 30 cm betragen (nicht wichtig, man segelt ja meistens nur auf einem Rumpf). Man versucht auf diese Weise Familien-Versionen auf dem Markt anzubieten, weil die Zahl der potenten Regatta-Segler in dieser Bootsklasse verschwindend gering ist.

Ein Leckerbissen zum Schluß:

Neben der allseits bekannten Louisiane stand die für meine Mitfahrer und mich herausragende Neuigkeit:

MALDIVES von Fountaine-Pajot. Ein Kajüt-Katamaran: 9,60 m lang, 5,30 m breit, Tiefgang 0,90 m mit Festkielen, 6/8 Kojen in 4/5 Räumen, Doppelkojenbreite 1,43, Einzelkoje 1,15 m, Küche auf dem Brückendeck, Stehhöhe auf Brückendeck, 1,78/2,2 m durch Hubdach, Tiefe 0,85 m über die gesamte Breite des Brükkendecks, es kann auch während des Segelns hochgestellt bleiben. Fock 17 qm, Groß 38 qm, und das zum Preis von ca. 112.000,-DM + 14 % Mwst., Motor 9,9 PS Yamaha empfohlen.

Zum Träumen war wieder die PRIVILEG, von Jeantot-Marine ausgestellt, ein 14,50 m Katamaran der Super - Luxus-Klasse mit excellenter Innenausstattung.

Zur Realität: Nächster Salon Nautique in Paris 02.-12.12.88

Noch ein Bericht von der Londoner Bootsausstellung

diesmal von Wolfgang Gerschütz

Auf der Londoner Ausstellung gleich Anfang Januar war im Bereich Multihull als namhafter Aussteller nur Prout vertreten.

Das Programm sind die bekannten Typen Sirocco, Quest, Snowgoose und Quasar, also ein Bereich von 26 - 50 ft. Auffällig war die absolut ungewohnte Qualität des Innenausbaues und die große Mühe, die sich die Werft auch bei Details gegeben hat. Im Grundsatz sind die neuen Typen mit den alten identisch. Die Schiffe sind geringfügig breiter geworden. Alles im allem eine erfreuliche Verbesserung eines guten, alten Programmes.

Von Wharram war als Neuerung die Tiki coastal als fertiges Schiff, gebaut durch eine Firma Belerion Boats in Porthleven, Cornwall, zu bewundern. Bei diesem Typ war auffallend der fixed keel, sowie die aufstellbare Dachkonstruktion im Bereich des Brückendeck-Salons. Für das 8,53 x 4,95 große Boot wurden 13.000 Pfund + Mwst. verlangt. Wer mehr wissen möchte: Anfragen an James Wharram, Greenbank Road, Devoran - TRURO Cornwall TR3 6PJ.

Beim weiteren Durchforsten nach Interessantem fiel auf, daß ein nicht unerhebliches Angebot von Yachtradar's zu sehen war. Was man auch über derartige Geräte denken mag: Von den Abmessungen, Leistungen, Energieverbrauch und dem Preis sind diese Dinger für den Yachtgebrauch tatsächlich akzeptabel. Wer also hieran Interesse hat: Unser Mitglied Rolf Steffen fährt „Sowas" spazieren. Man kann dort nachfragen, wenn man mehr wissen will.

Pfingsttreffen 1988 in Harlesiel

Die Experten haben sich geeinigt. Unser Pfingsttreffen 1988 findet in Harlesiel statt. Ausschlaggebend für diese Wahl war nicht zuletzt der freundliche Schleusenmeister Herr Süßmilch, Telefon 0 44 64/4 72.

Liegeplätze werden für uns ab Freitag den 20.5 bis zur Abreise organisiert, wo genau weiß dann Herr Süßmilch. Bei gleichem Wasserstand, binnen und buten, sind die Schleusen offen, sonst muß geschleust werden; die Preise für die Schleusung sind abhängig von der Bootsgröße.

Tidenrechnung: Bezugsort Norderney (Riffgat).
Für Harlesiel hinzuzählen bei Hochwasser 39 Minuten, bei Niedrigwasser 38 Minuten.

		Hochwasser		Niedrigwasser	
Freitag,	den 20. 5. 88	3.44	15.45	9.43	22.15
Samstag,	den 21. 5. 88	4.24	16.22	10.17	22.53
Sonntag,	den 22. 5. 88	5.05	15.04	10.55	23.33
Montag,	den 23. 5. 88	5.50	17.51	11.37	00.16
Für Cuxhaven	20. 5. 88	4.45	16.51	11.17	23.47
	21. 5. 88	5.24	17.31	11.51	
	23. 5. 88	7.40	19.57	01.46	13.59

Erste Chinesische Seeregatta

Durch Zusammenarbeit von Gerad d' Aboville, SAGA mit dem philippinischen Ministerium für Tourismus und dem Manila Yacht Club soll 1989 die erste Chinesische Seeregatta stattfinden.

Die Nenngebühr beträgt ffr 75.000,00.

Die Regatta findet von Manila nach Port au Prince statt. Die Etappen betragen hierbei zwischen 50 und 90 Meilen jeweils.

Startzeitpunkt Februar 1989. Genauere Informationen durch:

SAGA/DACMAR · 13 rue de Bellefond · F-75009 PARIS

PMM Corperation · 10 th. Floor · China Bank Building
Paseo de roxas St. Makati · Metro Manila · Philippines

TEXEL YARDSTICKZAHLEN

OFFENE ZWEIMANNBOOTE

BOOTSKLASSE	
Aesticat 530	130
Condor 16	114
Coolcat 15 (2)	120
Coolcat 18	111
Coolcat 18s	103
Corneel 18	110 p
Dart (2)	117
Fcat 200	118
G cat 5.0	114
G cat 5.7	109
Hobie 16	116
Hobie 18	109
Hobie magnum	108
Hurricane	100 p
Hydra 16	119
Hydra 18	107 p
LB 15	127
Mattia 5s	112 p
Mattia 7.5	105 p
Mystere	114
Nacra 5.0 (2)	114
Nacra 5.2	110
Nacra 5.7	108
Nacra 5.8	103
Piranha 17	115
Piranha 5.0	118
Prindle 16	118
Prindle 18	111
Prindle 18 (2)	107 p
Prindle 19	102 p
Roberts rc 27	88 p
Sapajou	112 p
Shark	111
Shearwater	119
Speedy cat (2)	131
Stampede	107
Stilpetto	111
Supercat 17	110
Supercat 19	103
Supercat 20	100
Supernova	119
Swift	132
Thundercat 18	102 p
Tornado	100
Trac 16	114
Trac 18	103

BOOTSKLASSE	
Roberts rc 27	88 p
Hurricane	100 p
Supercat 20	100
Tornado	100
Prindle 19	102 p
Thundercat 18	102 p
Coolcat 18 s	103
Nacra 5.8	103
Supercat 19	103
Trac 18	103
Mattia 7.5	105 p
Hydra 18	107 p
Prindle 18 (2)	107 p
Stampede	107
Hobie magnum	108
Nacra 5.7	108
G cat 5.7	109
Hobie 18	109
Corneel 18	110 p
Nacra 5.2	110
Supercat 17	110
Coolcat 18	111
Prindle 18	111
Shark	111
Stiletto	111
Mattia 5 s	112 p
Sapajou	112 p
Condor 16	114
G cat 5.0	114
Mystere	114
Nacra 5.0 (2)	114
Trac 16	114
Piranha 17	115
Hobie 16	116
Dart (2)	117
Fcat 500	118
Piranha 5.0	118
Prindle 16	118
Hydra 16	119
Shearwater	119
Supernova	119
Coolcat 15 (2)	120
LB 15	127
Aesticat 530	130
Speedy cat (2)	131
Swift	132

TEXEL YARDSTICKZAHLEN

OFFENE EINMANNBOOTE

BOOTSKLASSE	
A klasse	106
Achttienkw open	96 p
Catapult	122
Coolcat 15 (1)	121
Dart (1)	118
Flashcat	132
Freestyle 474	117
Hawke surfcat	131
Hobie 14	129
Hobie 14 s	126
Hobie 17	111 p
Lo katt	131
Maricat	131
Merricat	131
Nacra 16 vm	112
Nacra 18 vm/3.3	102
Paper tiger	131
Piranha 15	131
Pixie	120
Prindle 15	121
Prindle 15 s	118
Sea spray 15	121
Spark	128
Speedy cat (1)	119
Supercat 15	120
Supercat 18 sp	101
Topcat (1)	131
Tornado 420 (1)	120

BOOTSKLASSE	
Achttienkw open	96 p
Supercat 18 sp	101
Nacra 18 vm/3.3	102
A klasse	106
Hobie 17	111 p
Nacra 16 vm	112
Freestyle 474	117
Dart (1)	118
Prindle 15 s	118
Speedy cat (1)	119
Pixie	120
Supercat 15	120
Tornado 420 (1)	120
Coolcat 15 (1)	121
Prindle 15	121
Sea spray 15	121
Catapult	122
Hobie 14 s	126
Spark	128
Hobie 14	129
Hawke surfcat	131
Lo katt	131
Maricat	131
Merricat	131
Paper tiger	131
Piranha 15	131
Topcat (1)	131
Flashcat	132

TEXEL YARDSTICKZAHLEN

KREUZERMULTIHULLS

BOOTSKLASSE	
Apache	146
Ariki	146
Banshee	129
Blade Runner	108
Blitz	134
Bobcat 8	166
Bobcat 8 alu	168
Buccaneer 24	126
Buccaneer 33	123
Catalac 8	162
Catalac 9	166
Cherokee	150
Comanche	135
Concerto	135
Corneel 26	113
Cracksman	142
Cross 32	123
Dragonfly	111
Duo	98
Dutch concept	150
Edel 33	129
Fastfit	125
Filippine	120
Firebird	104
Flica	150
Freely 8	116
Gwahir	108
Havkat 18	140
Havkat 24	105
Havkat 27	127
Havkat 31	105
Heavenly twins	162
Hina (pahina)	140
Hirondelle	142
Iroquois mk 1	138
Iroquois mk 2	135
Iroquois mk 3	148
Janus	132
Kalisvaart	145
Kat 28	102
Kelly 37	135
Kelsall 35	138
Kitty wake	126
Kiwi	142
Klis	135
Kraken 33	120

BOOTSKLASSE	
Kraken 33 (hog)	132
Lamskat 22	142
Macgregor 36	110
Mira	146
Mycat	100
Narai	150
Nimble	150
Nimbus	135
Ocean bird	144
Oceanic	166
Pahi 42	150
Prout ranger 27	155
Prout ranger 30	155
Quest 31	142
Raka	135
Scylla	125
Searunner 37	135
Searunner 40	130
Seawind 24	116
Shifter	125
Shilo	125
Sirocco 26	152
Snowbird 32	125
Snowgoose 34	142
Snowgoose 37	135
Spindrift 45	120
Spronk 15	125
Spyder	100
Strider	125
Summer Twins	162
Tane (nui)	140
Tangaroa	150
Tehini	140
Telstar 26	141
Tiki 21	135
Tonga 39	137
Trailertri 580	145
Trailertri 680	140
Trailertri 720	116
Trident	123
Venema 8	123
Venema 9.9	135
Wadkat	140
Wadvogel 33	140
Wadvogel 38	126
Zonnetij	150

Gekentert – wie segele ich jetzt weiter?

Ein Vorschlag von Helmut Piening

Der Bericht über die Kenterung des Iroquois MK II auf den Seiten 41 bis 44 der Nr. 47 wirft mal wieder einen grellen Schein auf das doch leider große Risiko unseres Hobbys. Achterlichen Wind von 6 abnehmend 5 und der dazugehörige Seegang – leichtsinnig kann man die Franks nicht nennen, wenn sie bei diesen Bedingungen auslaufen. Warum das Boot gekentert ist läßt sich aus den Angaben kaum analysieren. Es wird immer wieder behauptet, daß weit mehr Kenterungen durch Seegang als durch Wind ausgelöst werden – mit diesem Fa scheint dies wieder mal bestätigt worden zu sein. Wäre die Genua noch losgekommen – 60° scheinen mir für einen Iroquois noch nicht die Grenze zu sein – dann hätte der Kat sich wohl noch fangen können. Immerhin die Lehre: Eine Kenterung kann jedem passieren.

Daß man dann untätig auf Retter wartet scheint mir eine höchst unangenehme Vorstellung; wie hoffnungslos muß die Lage erst sein, wenn man nicht genau im Dampferweg treibt. Es können sicher auch in der Ostsee Tage vergehen bis ein irgendwo gekentertes Boot gesichtet wird, ganz zu schweigen von der Gefahr, im Dampferweg bei Nacht unbeleuchtet überrannt zu werden. Und in einer solchen Gefahrensituation ist die erzwungene Untätigkeit und das Warten auf andere deprimierend und entmutigend. Es sollte daher möglich sein, sich entschlossen und mit Aussicht auf Erfolg auf das Wiederaufrichten des gekenterten Bootes zu konzentrieren.

Es sind zahlreiche Vorschläge gemacht worden, wie ein Kreuzerkatamaran von seiner Mannschaft wieder auf die Schwimmer gestellt werden kann. Jede Methode hat sicher ihre Probleme und ich habe von keiner erfolgreichen Wiederaufrichtung gehört. Dennoch möchte ich eine weitere Methode zur Diskussion stellen, die mehr Aussicht auf Erfolg zu haben scheint, und die ohne viel Vorbereitung zu erfordern von auch nur einem entschlossenen Segler durchgeführt werden kann.

Grundvoraussetzung ist eine bauliche Veränderung am Rigg: Der Mast mu kippbar sein, d.h. sich um die Schiffslängsachse drehen lassen und zwar bis er mindestens 90° zur Vertikalen liegt. Der dafür erforderliche bauliche Aufwand ist unerheblich, auf dem Kajütdach wird eine Gabelkonstruktion angeschraubt, der Mast erhält einen durchbohrten Fuß (Fig. 1). Der Gelenkbolzen sollte kräftig Spiel haben, z.B. je nach Bootsgröße ein Bolzen von 20 mm ∅ und Bohrungen von 24 mm ∅. Die Mastkräfte werden von dieser veränderten Halterung genau so gut aufgenommen. Die weiteren Änderungen werden bei der Beschreibung spezifiziert. Harald Frank meint, daß ein Auftriebskörper im Mast nachteilig gewesen wäre, auch in anderen Berichten wird eine solche Vorrichtung negativ beurteilt. Mag sein, ich nehme jetzt zunächst mal an, daß das gekenterte Boot durch einen Auftriebskörper im Mast am Durchkentern gehindert wurde und daß der Mast-

topp ausreichend versteift ist, um die Auftriebskräfte aufzunehmen. Das Boot schwimmt also mehr oder weniger weit eingetaucht auf der Seite (Fig. 2). Es läßt sich jetzt verhältnismäßig leicht aufrichten. An beiden Hauptwanten sind Augen angebracht, in etwa 2,5 m Höhe vom unteren Befestigungspunkt, über die die Wanten voll belastet werden können, z.B. könnte das Want durch ein Kettenglied oder ähnliches unterbrochen sein.

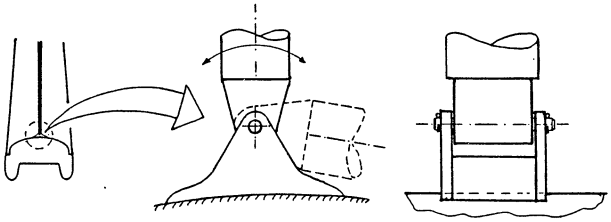


Fig. 1

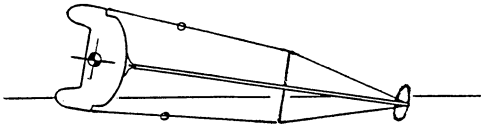


Fig. 2

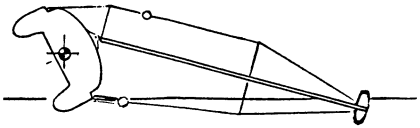


Fig. 3

Am unten liegenden ehemaligen Leewant wird jetzt eine normale 4fach geschorene Talje zwischen diesem Auge und dem Deckspunt eingeschäkelt und dichtgesetzt. Dies wird wohl unter Wasser gemacht werden müssen, so daß eine Tauchermaske und ein „Naßbiber" zweckmäßig wären – es geht aber auch so, denn der Punkt liegt im allgemeinen nicht mehr als 1,5 m unter Wasser. Dann wird als Nächstes eine ähnliche Talje am „Luvwant" eingeschäkelt und der Wantenspanner gelöst. Wenn jetzt die Leetalje dicht geholt wird, ändert sich der Winkel zwischen Mast und Boot und der Schwerpunkt wandert senkrecht über den Auftriebspunkt (Fig. 3). Wenn er auf die andere Seite kommt, richtet sich das Boot auf und die andere Talje stellt sicher, daß sich der Mast mit aus dem Wasser hebt. Er kann mit Hilfe der beiden Taljen dann wieder sicher gesetzt werden (Fig. 4). Die Kräftebilanz z.B. für einen Iroquois könnte so aussehen:

Bootsgewicht: 3,5 to, Mastgewicht: 50 kg, Masthöhe: 12 m, Bootsbreite 4,5 m. Für den Schwerpunkt wurde angenommen, daß das Boot bei 70° Lage instabil wird. Die Zugkraft am Want ist 1,8 to, die mit der Talje etwa geviertelt werden kann auf 450 kg. Wenn keine Winsch benutzbar ist oder nicht genug Hände zupacken können, muß eine weitere Vierertalje an den holenden Part angeschoren werden. Der Winkel, in dem der Mast nach dem Wiederaufrichten steht, ist etwas größer aus 30°, so daß eventuell mit Bootshaken oder Spinnakerbaum eine

Spreize vorgesehen werden muß (Fig. 4). Eine entschlossen zufassende Mannschaft sollte einen Iroquois mit der Methode in etwa 4 Stunden weitgehend unbeschädigt aufgerichtet haben.

Schwieriger ist die Lage, wenn kein Auftriebskörper im Mast ist und das Boote durchgekentert ist (Fig. 5). Für diesen Fall muß eine kräftige Spreize von einer Länge, die mindestens der halben Bootsbreite entspricht, am Mast angesetzt werden können. Das erforderliche Auflager am Mast muß vorbereitet sein, getaucht unter dem im Seegang arbeitenden Boot ist solche Arbeit etwas schwie-

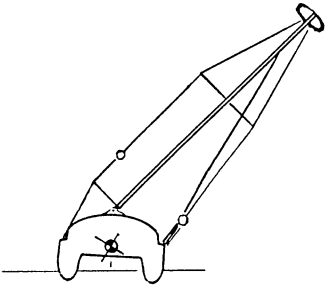


Fig. 4

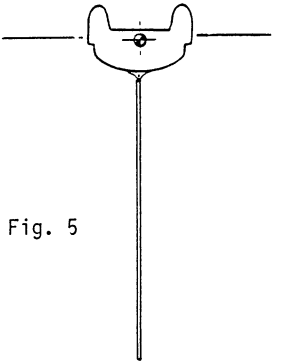


Fig. 5

rig. Wenn die Spreize gesetzt, mit dem Want verbunden, das Want gelöst und eine Talje angesetzt ist, wird das Schlauchboot aufgeblasen. Dann wird mit Hilfe eines Falls oder des gelösten Wants der Masttopp zum Schlauchboot hochgezogen und am Schlauchboot vertäut, denn jetzt ist das Schlauchboot der Auftriebskörper (Fig. 6). Dann schwimmend an Bord zurück und die Talje dicht holen, eventuell wie oben beschrieben mit einer Hilfstalje am holenden Part. Das Aufrichten des Bootes kann jetzt entweder ziemlich schweißtreibend (Fig. 7) oder relativ einfach (Fig. 8) sein. Sollte das Boot ganz dicht geblieben sein, dann ro-

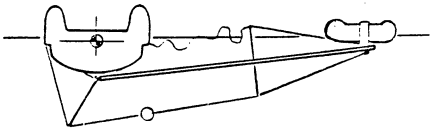


Fig. 6

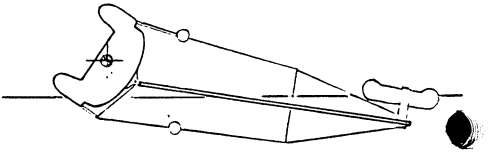


Fig. 7

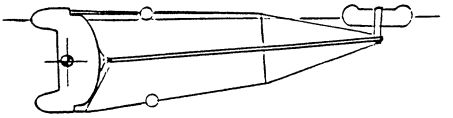


Fig. 8

tiert es um den dichten Leeschwimmer und das ganze Bootsgewicht muß hochgewuchtet werden, wie in Fig. 7 dargestellt. Mit den oben angenommenen Wer-

ten entstehen im holenden Part einer Vierertalje bis zu 1 to Zugkraft, d.h. normale Schoten spielen da nicht mehr mit; entweder gibt es einen Spezialflaschenzug für solche Fälle an Bord oder es muß eine Sechser- oder Achtertalje her. Erheblich einfacher, wie gesagt, ist das Manöver, wenn das Boot voll Wasser ist und nur auf seinen Auftriebskörpern schwimmt.

Mit der Annahme, daß der Auftrieb eines 3,5-to-Bootes etwa 4 to (vollgelaufen) ist und sich diese Körper symmetrisch in beiden Schwimmern befinden, dreht sich das Boot um einen der beiden Schwimmer, der dann nicht mehr viel aus dem Wasser ragt. Im Gegensatz zu dem vorher beschriebenen Fall, wo das Boot nach Erreichen seiner Stabilitätsgrenze plötzlich wieder in seine „Konstruktionslage" zurückfällt und dabei den Mast mit aufrichtet, bleibt es jetzt tief eingetaucht mit Schlagseite liegen. Es muß jetzt gelenzt werden; der Mast könnte gesetzt werden. Da dadurch das Boot aber noch instabiler würde, sollte man ihn erst später setzen.

Bei diesem Konzept wurde angenommen, daß der Mast mit Achterstag versteift ist. Da der Mastfuß und die beiden Deckspunkte von Vor- und Achterstag nicht in einer Geraden liegen, wird der Mast locker, wenn er rotiert. Aus dem Grunde sollte das Drehgelenk am Mastfuß ausreichend Spiel haben, sonst gibt es Bruch.

Etwas problematischer ist dieses Manöver, wenn der Mast durch 2 auf den Schwimmern ansetzende Wanten gehaltert wird. In dem Falle müssen während der ganzen Drehung beide Wanten geführt und stramm gehalten werden.

Insgesamt sicher ein interessantes Manöver, das hoffentlich nie jemand ausprobieren muß. Aber auch hier gilt das Gesetz der maximalen Benachteiligung.

Wulstbuge

Anmerkung zu dem Artikel „Red Twin-..." von Jörg Apel.

Als Schiffbaustudent im 11. Semester kann ich es mir nicht verkneifen meinen Senf zu Jörg Apels Gedanken über Wulstbuge dazu zu geben. Bevor man solche „Auswüchse" von großen Schiffen auf kleine überträgt und viel Geld, Zeit und graue Haare in denm Bau derselben investiert, sollte man sich über deren Wirkung im Klaren sein.

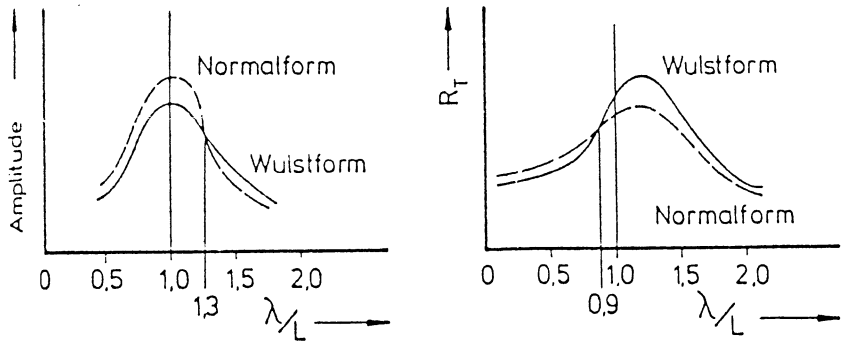
Ein Wulstbug bewirkt, etwas vereinfacht betrachtet, zwei Dinge:

Einerseits wird die Oberfläche unter Wasser vergrößert, und dadurch der Reibungswiderstand erhöht.

Andererseits erzeugt der Wulstbug ein Wellensystem, das dem ursprünglichen Wellensystem überlagert wird und so dieses Wellensystem bzw. deren Wellenhöhe verkleinert. Dies ist in der Regel auch mit einer Verschiebung der Wellenberge verbunden. Die Energie, die zur Wellenerzeugung benötigt wird, ist annähernd proportional zum Quadrat der Wellenhöhe. Verkleinert man also die vom Schiff erzeugten Wellen, so sinkt auch der Wellenwiderstand.

In glattem Wasser ist nun die Wellenwiderstandverringerung größer als die Reibungswiderstanderhöhung. Hinzu kommt beim Kat das eventuelle Aufheben der Kreuzsee zwischen den Rümpfen, das eine weitere Widerstandsverringerung bewirkt. Bei ungeschickt gebauten Wülsten kann bezüglich der Kreuzsee auch das Gegenteil eintreten. Eine solche Widerstandsverringerung in glattem Wasser kann auch objektiv durch z.B. eine Weg-Zeit-Messung im NO-Kanal festgestellt werden.

Nun schippern wir aber nicht auf einem Baggersee herum, sondern auf der Ostsee, Nordsee, Elbe usw. . Der Seegang dort hat nicht nur Einfluß auf das Wohlbefinden der Crew, sondern auch auf den Nutzen von Wulstbugen. Um dies zu verdeutlichen, habe ich aus einem Buch von Prof. Schneekluth (Schneekluth s-Schiffbaupapst i.R.) die ersten beiden Abbildungen „gemopst" (γ=Wellenlänge, L=Schiffslänge, R_T=Widerstand, Amplitude=Stampfbewegung).

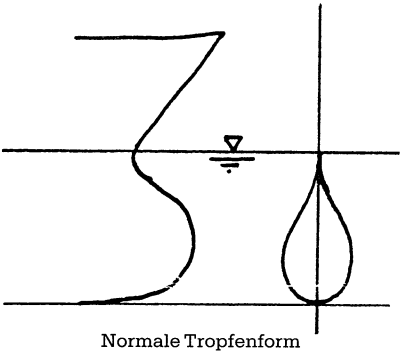


Beispiel für Stampfamplitude und Widerstand als Funktion des Verhältnisses Wellenlänge zu Schiffslänge

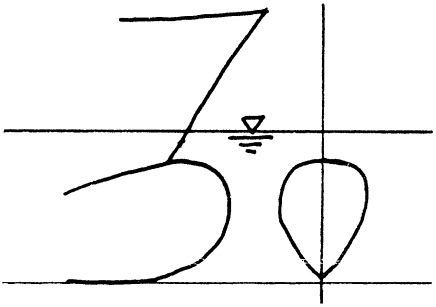
Ist das Verhältnis Wellenlänge zu Schiffslänge ca. 1, so stampft das Schiff mit Wulstbug weniger als ohne. Diese Beobachtung hat auch Jörg Apel gemacht. Trotzdem kann der Schiffswiderstand mit Wulstbug größer sein als ohne (, und damit die Geschwindigkeit kleiner). Dies liegt daran, daß die Stampfbewegungen die positive Wirkung des Wulstbuges auf den Wellenwiderstand zunichte macht, der zusätzliche Reibungswiderstand aber bleibt. Der subjektive Eindruck, daß ein ruhiges Schiff schneller fährt, kann also sehr trügen.

Wulstbüge haben also nur dann einen Sinn, wenn man bei glattem Wasser mehr Wert auf Geschwindigkeit, bei Seegang aber mehr Wert auf ruhiges Seeverhalten legt. Das ungünstige Verhältnis von Wellenlänge zu Schiffslänge wird aber schon sehr früh erreicht.

Hat man sich nun entschlossen Wulstbüge an sein Segelschiff zu bauen, so erscheint es mir auch sinnvoll bei einem kleinem Boot sie so tief wie möglich zu legen, um ein frühzeitiges Austauchen zu vermeiden. Man sollte jedoch nicht eine normale Tropfenform, sondern eine umgekehrte Tropfenform wählen, um ein zu hartes Eintauchen bei Stampfbewegungen zu vermeiden.



Normale Tropfenform



Umgekehrte Tropfenform

Bei dem Gedanken an einen Heckwulst an einem Segelboot, dreht sich mir jedoch der Magen um. Wer sich so etwas an sein Boot baut, hat blind von großen Handelsschiffen kopiert. Ein Heckwulst erhöht den Widerstand und dient einzig dazu, die Propelleranströmung (Der Propeller liegt nämlich bei großen Schiffen hinter dem Wulst) gleichmäßiger zu gestalten und somit den Wirkungsgrad des Propellers zu erhöhen und ihn gleichzeitig zu entlasten.

So, das war er nun, mein „Senf".

Arne Wölper

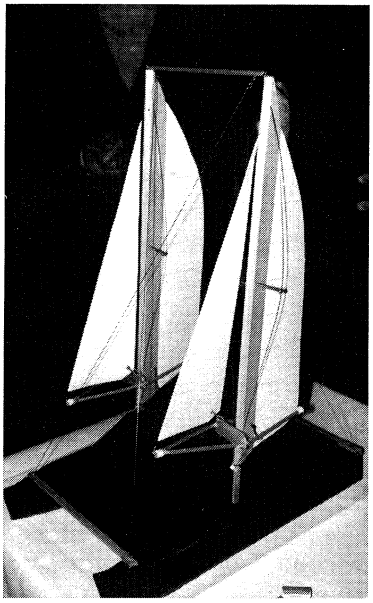
DOPPEL-(PARALLEL)-RIGG für Mehrrumpfboote!?

Von Kurt Diekmann

Auf der Jahreshauptversammlung in Nürnberg brachte unser Mitglied Hans J. Mader, Reutlingerweg 16, 48 Bielefeld das Modell eines Kats mit Doppelrigg mit. Ein Foto dieses Modells blieb beim Vorstand, der mich bat, wenn möglich etwas darüber zu schreiben (Abb. 1)

Da diese Takelung mit verschiedenen Modifikationen immer wieder auftaucht und ich selbst vor zwei Jahren mit einem ähnlichen Rigg Modellversuche begann, glaube ich etwas über die Problematik sagen zu können.

Bekanntlich wurde die bisher größte Geschwindigkeit, die eine Yacht segelnderweise erreichte, von der „CROSSBOW II" mit etwa 36 kn aufgestellt. Diese trug ein solches Rigg mit nur 2 Großsegeln, wobei zur Optimierung der Aerodynamik das Leeboot 20 Fuß vorgebaut war. Durch diese gewollte Asymmetrie war optimales Segeln jedoch nur auf einem Bug möglich, was bei reinem Speedsegeln ja keine Rolle spielt. (Abb.2.Crossbow)



Ein fast gleich großer Kat von 58' Länge und 6,5 to Verdrängung, die „JAZ", hat dagegen erfolgreich bei der Route de Rhum 1982 abgeschnitten. Er erreichte meines Wissens den 2. Platz trotz schwerer Gegenwinde zu Beginn der Reise. Im Rundbrief Nr. 30 konnte ich noch einen Artikel von J. Shuttleworth finden, den Burkhard Bader seinerzeit übersetzt hat. Hierin heißt es: „Ich war aller-

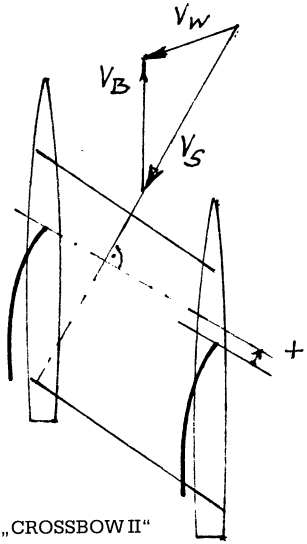


Abb. 2 „CROSSBOW II"

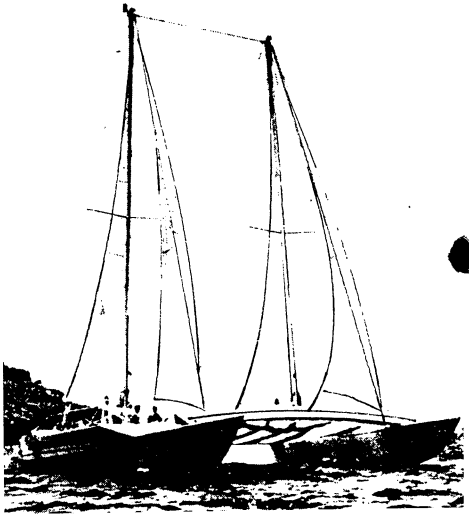


Abb. 3 JAZ

dings überrascht vom Erfolg der „JAZ". Sie hat bewiesen, daß das Doppelrigg vor dem Wind sehr effektiv sein kann". (Abb 3, JAZ)

Außer diesem großen Kat haben auch bekannte Konstrukteure wie Sass in Schweden und Kohler in Holland Kats mit Doppelrigg entworfen und veröffentlicht. Wir zeigen einige Entwürfe von letzterem unter Vorstellung neuer Boote. In wieweit diese Konstruktionen erfolgreich waren, vermag ich nicht zu sagen, da ich während der letzten 12 Jahre, die ich mich mit Multis beschäftigte, keinen Eigner solcher Boote gesprochen habe.

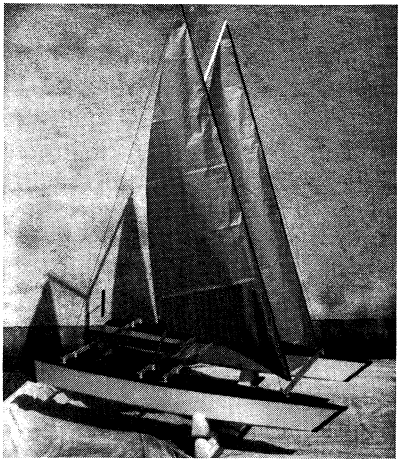
Beachtlich sind die Variationsmöglichkeiten des Riggs, die auf Entwürfen und Modellen zu sehen sind:

a) Normalrigg mit Vor- und Großsegel
b) dito jedoch mit Flügelmast und Gabelbäumen
c) Nur Großsegel an normalen Mast jedoch mit Gabelbäumen.
d) dito jedoch mit Flügelmast.
e) 2 komplette Drehriggs mit Flügelmasten und Gabelbäumen (Foto Abb. 1)
f) Pyramidenrigg (an nur einem Mast)
g) Nur zwei Vorsegel am X-Y-Mast (eigene Versuche, Abb. 4)

Über letztere wird von mir berichtet werden, wenn die Versuche zu einem praktischen Ergebnis geführt haben, das man auch auf großen Booten einsetzen kann.

Theorie und Praxis

Seit der Zeit Manfred Currys kennt man den Begriff der „Sicheren Leestellung", d.h. liegen zwei Boote gleichen Typs mit gleicher Besegelung hoch am Wind auf Parallelkurs, so ist das in Lee liegende Boot soweit bevorteilt, daß es vom Luvboot nicht überholt werden kann, so lange es etwas voraus liegt.



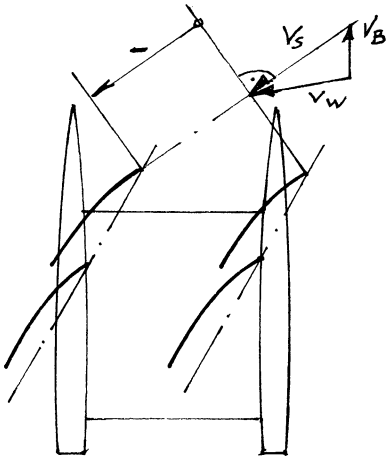


Abb. 5 DREHRIGG

Es ist nun naheliegend, die Takelkage des Leebotes bei einem Kat gleich mit an Deck zu stellen und somit auf jedem Rumpf ein Rigg zu fahren. Tatsächlich bringt diese Kombination einen Vorteil bei „Hoch-am-Wind-Kursen". Leider jedoch nur bei diesen, wenn man die Konstellation nicht ändert, da eine positive Wirkung nur erreicht wird, wenn die Leesegelfläche in Bezug auf die Anströmung vor der luvwärtigen liegt. Dies kann man auch auf einem Kat mit zwei gleichartig gesetzten Segeln bzw. Kombinationen nicht erreichen. Deshalb war das Leeboot der „CROSSBOW II" samt Rigg vorgeschifftet!

Die Segelstellung wird um so ungünstiger, je raumer nun der Kurs am Wind wird, da das Leerigg relativ zum Luvrigg immer weiter achteraus wandert (Abb.5).

Erst bei raum-achterlichen Kursen kann man wieder günstigere Segelkombinationen herstellen, wenn man z.B. eine in Luv gesetzte Genua mit dem in Lee gesetzten Groß so schotet, wie diese bei Am-Wind-Kursen stehen. Doch macht die Schotung der Genua besondere Vorkehrungen erforderlich (Abb.6).

Auch eine Kombination aus einem flachgeschnittenen Spi mit dem Lee-Groß ergibt gute Vortriebswerte. Das zusätzlich in Luv gesetzte Groß ebenso wie ein am Lee-Vorsteg gesetztes Vorsegel bringen keine weiteren Verbesserungen, können sogar schädlich sein.

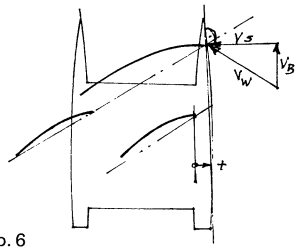


Abb. 6

Ein weiteres Kriterium für die Effektivität eines Doppelriggs ist der Abstand der beiden Flächen zu einander. Dabei sollte der seitliche Abstand der Segel nicht größer sein als die in der jeweiligen Höhe vorhandene Segeltiefe. Um dies zu verwirklichen hat John Morwood Jr. im Buch „High Speed Sailing" das Pyramiden-Rigg vorgestellt, das auch bei verschiedenen Multis bereits erprobt wurde, unter anderem auf einer Snowgoose (Abb. 7 u. 8).

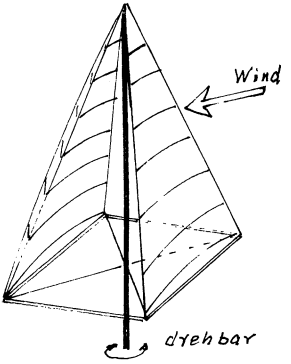


Abb. 7 PYRAMIDEN-RIGG

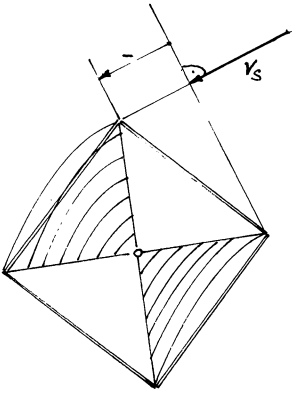


Abb. 8

Leider ist nicht bekannt, weshalb das Rigg, das unverspannt sehr geringe Kräfte ins Boot leitet, sich nicht mehr durchgesetzt hat. Vermutlich ist es für Normalsegler zu schwer einstellbar, da das Optimum des Wirkungsgrades in einem sehr schmalen Winkelbereich liegt. Auch dieses Rigg behält nicht die für den Vortrieb optimale Konstellation, obgleich es so erscheint, als ob das Leesegel bei jeder Drehung immer vor dem Luvsegel liegt.

Für die Praxis hat das Doppelrigg doch einige Vorteile:

1) den Segelschwerpunkt herabzusetzen, wodurch man bei gleicher Stabilität entweder mehr Segel fahren kann oder eine normale-Segelfläche länger stehen lassen kann.
2) Kleinere Segelflächen durch die Unterteilung, damit für geringere Mannschaftsstärke besser zu handhaben.
3) Die mehrfache Unterteilung der Gesamtsegelfläche ist bei Verständnis für wirksame Kombinationen sicher für Langfahrten günstiger, da erfahrungsgemäß größere Distanzen vorwiegend auf raumen Kursen zurückgelegt werden. Bei vorlicher Anströmung erlaubt das mehrmastige Rigg größere Anblaswinkel, ohne daß die Strömung in Lee der Segel abreißt (verwirbelt).
4) Bei Starkwind und Seegang kann man beim Doppelrigg nur die Luvsegelfahren, sofern man nicht kreuzen muß. Damit geht weniger Gischt bzw. grünes Wasser in die Segel und das Bergen ist gefahrloser.

Nachteil des Riggs ist der Bedarf eines größeren und damit teureren Segelsatzes, wenn man optimale Kombinationen nutzen will!

Es wäre interessant, wenn aus Mitgliederkreisen Erfahrungen über Doppelriggs bzw. das Pyramidenrigg zu erfahren wären.

K.D.

Klappruder

Unser Mitglied Michael Bahner stellt *nachfolgend ein aufklappbares Ruder vor, das für größere Katamarane geeignet ist.*

Bei diesem System dreht sich der Ruderschaft in einem Segment des Rumpfes, das mit dem Ruderschaft herausgeklappt werden kann. Das Segment hat nur ein Scharnier am oberen Teil in Deckshöhe. Die Rumpfabschnitte rechts und links vom Segment geben die seitliche Führung.

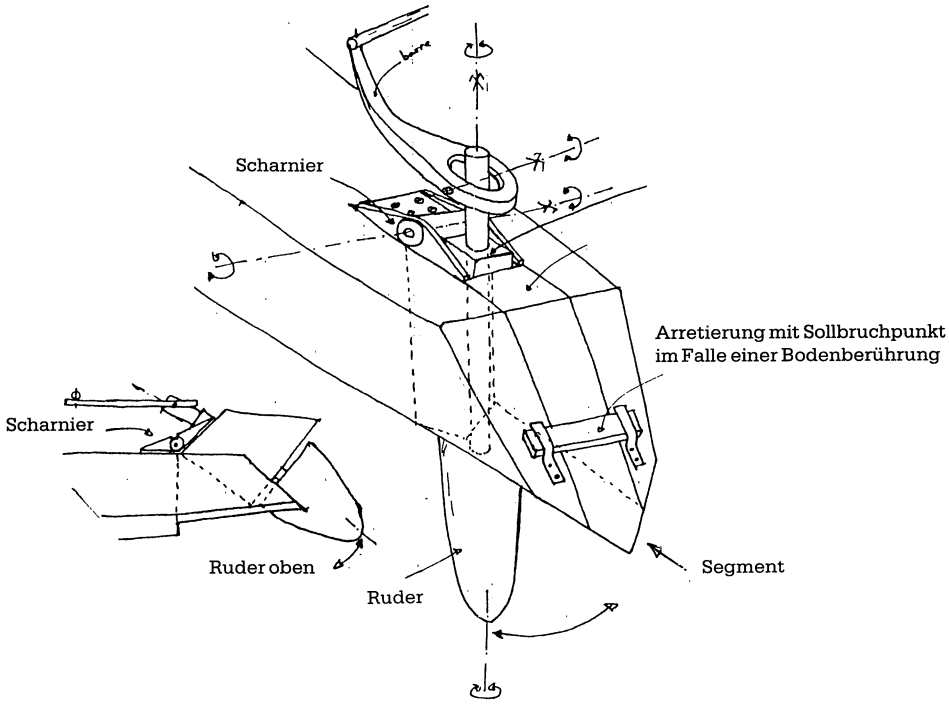
Die Ruderpinne muß eine Aussparung haben, damit der Ruderschaft nicht blokkiert wird beim Aufklappen.

Das System ist für ein Ruder mit Ruderpinne gedacht, was mir persönlich gefällt. Wenn das Ruder vorbalanciert ist (20 % der Fläche vor dem Schaft) hat man ein ausgezeichnetes Gefühl am Ruder. Ein aufwendiges und teures Hydraulik- oder Kabelsystem mit dem entsprechenden Autopilot fällt weg (in meinem Fall DM 8000,-), und man hat weniger anfällige Mechanik.

Ein aufklappbares Ruder kann mit mehr Tiefgang und einem günstigeren Profil als bei einem Ruder mit Steg versehen werden.

Zudem bietet ein Steg auch keine Garantie gegen Ruderschäden bei Grundberührung.

Zeichnungen und Idee: Roland de Casenove, architekt naval, Paris.



Somne-Mündung – ein Revier nahe Calais

Bevor ich im Englischen Kanal segelte, war mir der Name „Somne" nur von kriegerischen Auseinandersetzungen bekannt, einem großen Teil der Leser geht es sicher nicht anders. Daß es sich aber, insbesondere für Segler aus dem Raum Köln, Bonn, Aachen, um ein interessantes Revier handelt, habe ich nur durch Zufall festgestellt.

Wir, d.h. die Iroquis und die Familie, waren geschockt durch die Liegeplatzgebühren von Deauville und Honfleur, auf der Suche nach einem preiswerten Verbleib für unseren Kreuzer-Kat. Nach einem halben Tag eifrigen Telefonierens stand fest: Wir fahren in die Baie de la Somne.

Der Hafenmeister von Le Crotoy, einem der beiden Yachthäfen in der Somnemündung, hatte uns auch einige Tips zur Ansteuerung gegeben, wie z.B.: nicht vor den Fischern in die Baie fahren, 100% der Betonnung folgen und dann den nördlichen Teil der Bucht meiden. Mit dieser Information ausgestattet, erreichten wir die Baie de la Somne bei ablaufendem Wasser und waren erstaunt über die starke Strömung, gegen die wir mit unserem 15 PS Außenborder nur mühsam vorwärts kamen. Es war ein sonniger Tag, 9 Uhr vormittags, also warfen wir an einer seichten Stelle den Anker. Nach 40 Minuten lagen wir fest und sicher auf dem Trockenen und konnten nach nochmaligen Blick in den Tiden-Kalender zu Fuß das Terrain erkunden.

Der Boden der Bucht besteht aus dunklem Sand, vereinzelt sind Stellen mit Schlick zu finden. Bei unserer Wanderung trafen wir auf weitere Boote, deren Crews an den Prielen angelten, Muscheln oder Würmer suchten oder auch nur Ihren Grill aufbauten.

Rechtzeitig vor Eintreffen des Wasser wird die Baie von Mitgliedern des Rettungsdienstes zu Fuß, mit den Schlauchbooten oder in der Saison sogar mit dem Hubschrauber kontrolliert und die Wattwanderer gebeten, zum Ufer zu gehen.

Das Einlaufen und Festmachen war problemlos, da wir den Zeitpunkt des höchsten Wasserstandes nutzten und so keine Strömung hatten. Bei dem Ort Le Crotoy handelt es sich um ein Städtchen, das überwiegend von der Fischerei lebt und nur in den Sommermonaten durch Touristen aus seiner Ruhe und Beschaulichkeit gerissen wird. Doch für uns Dauerlieger ist nach sechs bis acht Wochen der Trubel vorbei, die Preise wieder normal und man ist wieder unter sich. – Was heißt normale Preise? Das Menü mit drei Gängen kostet ca. 13,50 DM, dafür kann man kaum selbst kochen. Die Lebensmittel liegen ungefähr 10% unter unserem Preisniveau, wenn man weiß wo; dabei schmecken Käse, Schinken und Fisch unvergleichbar besser (frisch).

Der Liegeplatz z.B. für einen Kajüt-Katamaran von über 9 Meter Länge mit Cat-Way, Strom und Wasseranschluß am Steg (man braucht ein entsprechend langes Kabel oder Schlauch) kostet ca. 1.200,- DM. Die Segelsaison geht von Ende

März bis Mitte November, bedingt durch die Ausläufer des Golf-Stromes, die auch hier noch spürbar sind und die Erscheinung, daß sich der dunkle Sand durch die Sonne aufheizt und bei Flut wieder die Wärme an die Umgebung abgibt. Es ist im Schnitt in der Baie um 5 Grad wärmer als im 25 km entfernten Abbeyville. Ich konnte z.B. am 16. November 1986 nachmittags um vier Uhr im T-Shirt beim Segeln an der Pinne sitzen.

Besonders interessant für Mehrrumpf-Segler dürfte die Tatsache sein, daß man in der Bucht ein sehr geschütztes Revier vorfindet, in dem man je nach Tide und Tiefgang des Schiffes zwischen 3 und 5 Stunden segelt, nach Verlassen der Baie innerhalb von 24 Stunden einen der schönsten Häfen dieser Region, den von Honfleur erreichen kann, oder einen der anderen kleinen französischen Häfen, in dem man dann geschützt an der Kaimauer kostenlos trockenfällt. Ein Törn nach England ist in 10 Stunden (Reye) möglich. Man hat in dieser Region bekanntlich überwiegend West-Wind (also halben) und die Strömung hebt sich nahezu auf (50% von der einen Seite und 50% von der anderen). Nur der Grundstrom in Richtung Nordsee und der Schiffsverkehr sind zu beachten.

Man sollte aber nach dem Motto „Der Klügere gibt nach" seinen Kurs ändern, auch wenn man im Recht ist, denn die Fischer oder auch die größeren Einheiten, können oder werden nicht ausweichen. Ansonsten ist das Timing sehr einfach: Rein mit einlaufendem Wasser und raus mit auslaufendem Wasser. So segelt oder motort man mit dem geringsten Aufwand. Bei Törns außerhalb der Bucht ist immer eine exakte Wettervorhersage die Basis für sicheres Segeln, normalerweise eine Selbstverständlichkeit, in diesem Revier absolut notwendig. Über die Radioinformationen hinaus haben wir die aktuellere Vorhersage über die Rettungsstation Ault per UKW erhalten, dazu sind Grundkenntnisse in der französischen Sprache notwendig.

Die in der Region Somne lebenden Franzosen waren immer sehr gastfreundlich und ich fühlte mich hierdurch und durch ihre sehr lockere Lebensart, trotz der Tatsache, daß ich kaum französisch spreche, sehr wohl. Andererseits habe ich meinen Steg-Nachbarn einige wichtige deutsche Worte an Hand von Beispielen erklären können: als erstes Apfel-Korn, wonach sie sich mit doppelt gebranntem Cidre (72%) revanchierten. Auch ist die Hilfsbereitschaft großgeschrieben, ob nun jemand Motorausfall oder auch nur Probleme beim Anlegen hat.

Eine erstaunliche Anzahl segelt single-hand, darunter auch Gäste aus England, dann sind immer helfende Hände zur Stelle. Ein Clubleben in unserem Sinne gibt es nicht, man trifft sich beim Pastice, die Öffnungszeiten richten sich nach der Tide, oder besser gesagt nach Baisse Mer und Plain Mer.

Auch wenn man nicht segelt, kann man sich beim Wandern durch die Dünen oder durch die trockengefallene Baie gut erholen, oder man nimmt an der improvisierten Grill-Party mitten in der leergelaufenen Bucht teil, Beschränkungen wie Sperrgebiete kennt man nicht.

Für Regatta-Freaks finden pro Jahr ca. 10 offizielle Veranstaltungen statt, man kann aber jederzeit eine private veranstalten, der Kurs wird dann durch Bestimmung der zu umfahrenden Bojen bestimmt.

In diesem Revier konnte ich meine Segelkenntnisse erheblich erweitern, vor al-

len Dingen im Bezug auf Tiden-Gewässer. Nach der Schilderung der Vorzüge auch einige Nachteile: Die Anreise, vom Grenzübergang Aachen ca. 340 km, in Belgien wie Sie wissen beleuchtet, in Frankreich ca. 150 km Route National. Von Aachen aus benötigte ich ungefähr 2,5 Stunden, wenn ich freitagabends hin und sonntagabends zurück fuhr, jeweils für eine Fahrstrecke. Da ich aus der Gegend nordöstlich von Köln komme, boten sich diese Abfahrtermine an und addierten sich zu 3,5 Std. für eine Fahrt.

Der wichtigste Minuspunkt wären die Launen des Reviers, aber damit hat man ja auch in der Nordsee zu kämpfen. Durch Segeln in diesem Revier hat sich meine Achtung vor der Natur verstärkt (drei gebrochene Ruderanlagen bei ein bißchen mehr Wind und Welle auf Törns nach England und zurück, nur um Termine einzuhalten und AHA-Momente, wenn unser Kat ins nächste Wellental fiel) und insbesondere das Kennenlernen von Land und Leuten war für mich bei unseren Wochenendtörns jedesmal ein Kurzurlaub in einer anderen Welt. Für nähere Informationen stehe ich gerne zur Verfügung, vielleicht besuchen Sie mal unser nächstes Treffen Region West. Termine im Mehrrumpf-Boten oder telefonisch bei Herrn Steffen oder mir.

Bernd Galle

Räubergeschichten

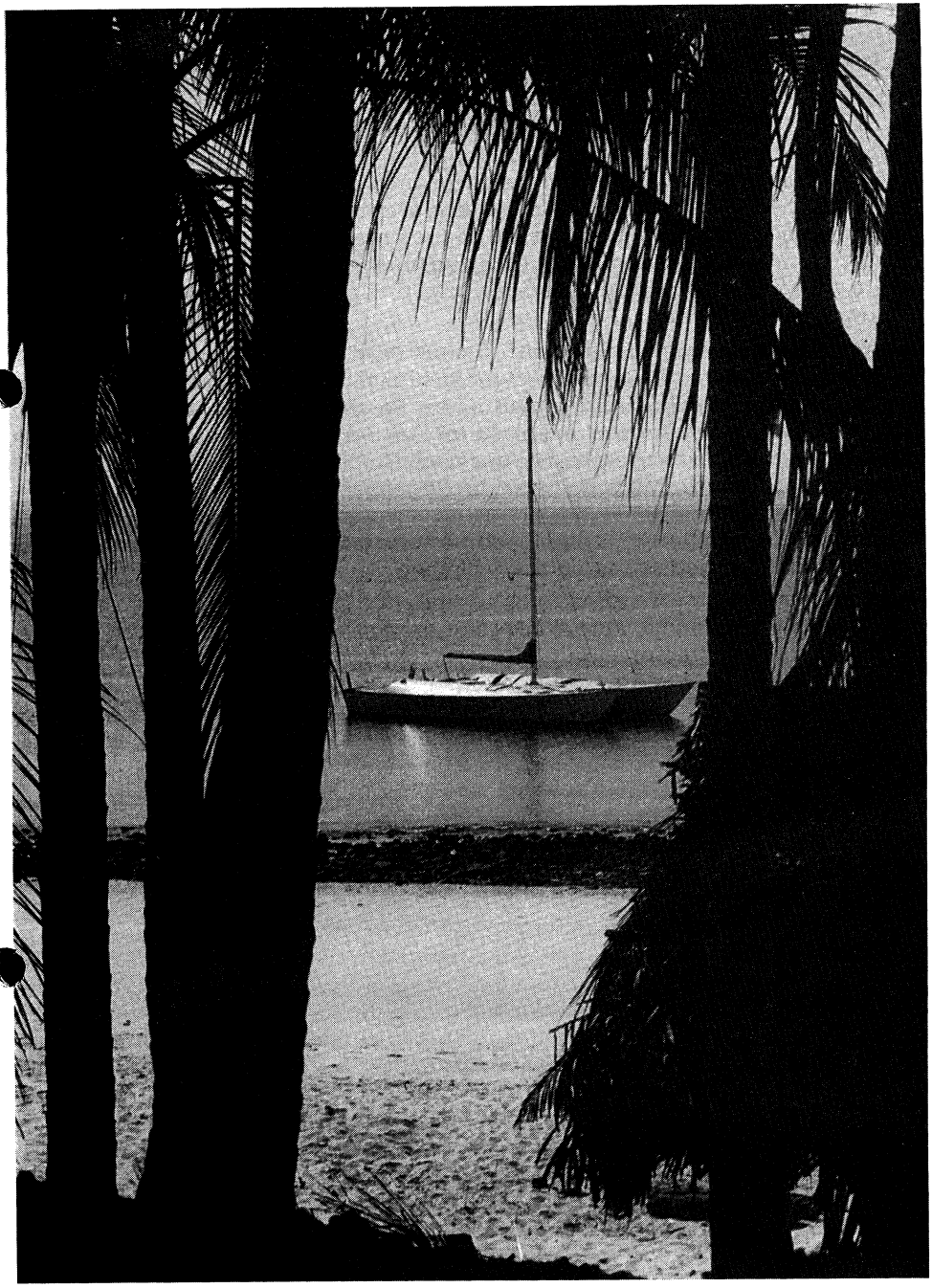
Wofgang Hausner in Mittelamerika

Wolfgang Hausner ist Österreichs bekanntester Weltumsegler. Mit seinem Katamaran, Taboo, umsegelte er zwischen 1967 und 1973 die Welt und schrieb danach ein vielbeachtetes Buch: „Taboo - Eines Mannes Freiheit". Nach dem Schiffbruch der Taboo baute Hausner ein neues, viel größeres Boot, den 18 m langen Kat Taboo III. Die Erlebnisse mit Taboo III hat Hausner in seinem neuen Buch, „Taboo III - Leben auf sieben Meeren" festgehalten. Dieses Werk behandelt den Bau von Taboo III und seine Reise um die halbe Welt - vom Stapellauf Ende 1979 auf den Philippinen westwärts durch den Indischen Ozean und Atlantik bis Panama, wo Hausner im Sommer 1985 wieder den Pazifik erreichte. Das Buch Taboo III endet mit der Kanaldurchfahrt.

1986 hielt sich Wolfgang Hausner in Panama und Costa Rica auf, Anfang 1987 verließ er mit seiner Gerti Panama Richtung Südsee und Tahiti, wo ihre Tochter Vaitea geboren wurde und sich die Familie Hausner auch jetzt noch befindet.

Über seine Erlebnisse in Panama und Costa Rica erzählt Wolfgang Hausner in der folgenden Geschichte.

Die letzten Strahlen der untergehenden Sonne fielen auf Panama City, und für wenige Minuten sah selbst diese Stadt gewinnend aus. Die zusammengehäuften Wolkenkratzer verloren etwas von ihrer Kantigkeit, während die Risse und Furchen der modrigen Altstadt, geballt um die Jahrhunderte alte spanische Festung, gnädig verdeckt wurden. Nach dem heißen Tag war die kühle, ablandige Brise eine Erholung, aber sie brachte auch unverkennbare Gerüche vom nahen Fischmarkt, außerdem war ich sicher, daß unweit von unserem Ankerplatz ein Kanal in die Bucht mündete. Das Wasser war eine trübe Suppe, durchsetzt mit



mehr oder weniger widerlichen Feststoffen, toten Fischen und Müll, der um's Verrecken nicht untergehen würde. Beiboot mit Außenborder war bereits am Vordeck verstaut und angekettet, eine notwendige Vorsichtsmaßnahme in diesen Gewässern.

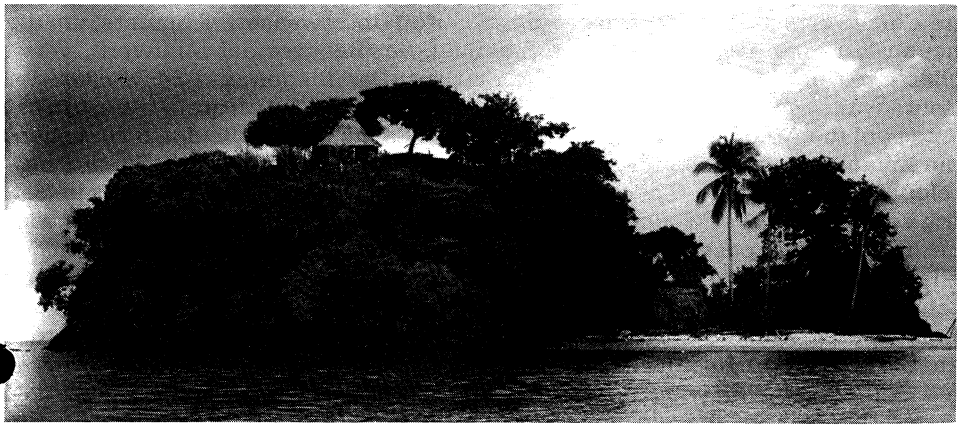
All das soll nicht als Klagen mißverstanden werden, es ist eine schlichte Feststellung. Wer um den Globus segelt, muß die Dritte Welt in Kauf nehmen, wie sie ist: Atolle und unberührte Strände wie auch die verdreckte Wasserkante einer tropischen Stadt. Außerdem liegt es ja an einem selber, wie lange man an diesen weniger erquicklichen Plätzen hängen bleibt. Egal wie, wir hatten unsere letzten Einkäufe erledigt und wollten am nächsten Tag weiter segeln. Es gab einige Arbeiten am Schiff zu erledigen, und dafür eignete sich Costa Rica weitaus besser als Panama.

Am Weg dorthin machten wir einen kleinen Abstecher nach den Perlas Inseln. Sie liegen nur knappe 40 Seemeilen weiter südlich, sozusagen eine bequeme Tagestour, wenn der Wind mitgespielt hätte. So aber kamen wir erst nach Einbruch der Dunkelheit an und ankerten im Lee der kleinen Insel Pachequilla. In den folgenden Tagen verlegten wir uns nach Contadora und besuchten weitere Inseln dieser Gruppe. Mitte Juli war die Regenzeit im vollen Schwung und Gewitterstürme an der Tagesordnung, wenn nicht gerade Flaute herrschte. Nach zwei Wochen segelten wir weiter; ich hatte sowieso vor, in ein paar Monaten wiederzukommen und etwas länger zu bleiben.

Wir waren schon eine Tagesreise von den Perlas Inseln entfernt, aber noch immer im Golf von Panama, als ein amerikanischer Zerstörer seinen Kurs änderte, um näher vorbeizustampfen. Daraufhin zog das Kriegsschiff eine riesige Schleife und war eine Stunde später direkt neben uns. Wir waren schon seit längerem bekalmt und hatten uns in der Zwischenzeit keinen Meter vom Fleck gerührt. Auf der Brücke der U.S. BAINBRIDGE tummelten sich Dutzende von Offizieren, die uns mit Feldstechern beäugten, während das normale, aber äußerst zahlreiche Fußvolk eine Etage niedriger auf Deck ohne Hilfsmittel auskommen mußte. Es war ja auch kaum notwendig, TABOO III lag weniger als 100 m von dem Zerstörer. Einige Minuten passierte nichts, vermutlich versuchte man auf allen möglichen Frequenzen Radiokontakt herzustellen. Ein aussichtsloses Unterfangen, da sich bis jetzt weder eine Kurzwellenanlage noch ein UKW-Funk bei mir an Bord eingenistet hat. Diese technische Lücke wurde aber, zumindestens in einer Richtung, mit einem lautstarken Megaphon überbrückt. „Wie ist Ihre Nationalität?" tönte es Englisch herüber. Natürlich wurde dann Austria mit Australia verwechselt, Österreich ist halt keine glaubwürdige Seefahrernation. Die nächste Frage galt dem Heimathafen, da hatte ich mehr Glück. Ich brüllte Vienna rüber, was zwar nicht stimmte, aber akzeptiert wurde und sicherlich auch bei der endgültigen Bestimmung unserer Nationalität oben auf der Brücke half. „Channel 16, please" war die nächste, knapp gehaltene Aufforderung. „Sorry, no VHF" war meine Antwort, die wie die vorigen von dem am Bug stationierten Matrosen aufgeschnappt und über ein paar Mann bis zum nächsten Bordtelephon weitergegeben wurde. Die letzte Frage galt unserer offiziellen Registriernummer, auch das mußte ich verneinen. Daraufhin wurden wir fotographiert, und einige Minuten später rauschte der Zerstörer ab.

Die Fotos waren nicht fürs Familienalbum, genauswenig wie die Frage nach der Nummer des Bootes. Schon seit einigen Jahren werden amerikanische Kriegsschiffe auch zur Bekämpfung des Drogenhandels eingesetzt. Auf offener See dürfen sie, wie auch die U.S. Coast Guard, amerikanische Yachten und Fischerboote stoppen und durchsuchen. Bei Booten fremder Nationalität holen sie per Funk die Erlaubnis von der betreffenden Botschaft in Washington, dazu muß das Schiff aber im Register des Landes geführt sein. Noch in der Karibik traf ich eine deutsche und eine schweizerische Yacht, denen es so ergangen ist. 8-10 bewaffnete Marinesoldaten kommen dann mit einem großen Schlauchboot an, verlangen zuerst, daß alle Waffen an Deck deponiert werden und durchsuchen dann das Schiff. Sicherlich, wir waren nur eine kurze Distanz von Isla del Ray, der größten der Perlas Inseln, entfernt, auf der jährlich Tonnen von Marihuana geerntet werden. Es ist das sogenannte Panama Red, das zum größten Teil in den Vereinigten Staaten landet. Bei allem Verständnis für die Amerikaner, die den Transport von Drogen bereits nahe des Herstellerlandes unterbinden wollen, ist es ein starkes Stück, nur auf das Blabla irgendwelcher Diplomaten in internationalen Gewässern so belästigt zu werden. Außerdem ist es auch schon vorgekommen, daß bei solchen Manövern Boote beschädigt worden sind. Mir ist eine amerikanische Yacht bekannt, bei der die U.S. Coast Guard für den entstandenen Schaden, eine verbogene Seereling, nicht aufgekommen ist.

Wir hantelten uns langsam an der bergigen Küste Panamas weiter. Land- und Seebrisen versuchten vergeblich, Ordnung in die Windverhältnisse zu bringen,



aber jeden Nachmittag bildeten sich schwere Gewitter in den Hügeln, die dann auf das Meer hinaus zogen. Eine Gruppe von kleinen Inseln, Secas genannt, verlockte uns zu einem Stop. Sie machten einen unbewohnten Eindruck bis auf eine, auf der wir einige Hütten bemerkten. Wir sahen keine Menschen, aber dafür vier große Hunde, zwei davon schwarze Dobermänner, die lechzend den Strand patrouillierten und in unsere Richtung bellten. Besucher waren offensichtlich nicht erwünscht, aber andere Inseln waren freundlicher. Die dichte, tropische Vegetation rahmte oft einen nur winzigen Sandstrand ein, während an anderen Stellen steile Felswände senkrecht ins Meer abfielen. Wir suchten nach Schnekken, und ich harpunierte den täglichen Fisch fürs Abendessen.

Danach ging es in einer Etappe weiter nach Golfito in Costa Rica. Dieser Hafen ist nur durch eine ganz schmale Fahrrinne im Golfo Dulce erreichbar. In der Bucht selber, umgeben von Bergen und Hügeln, ohne Sicht aufs Meer, hat man das Gefühl, auf einem See zu sein. Es ist auch ein 100% sicherer Ankerplatz, und daran war mir gelegen, denn hier wollte ich die Hydraulikanlage überholen, und während dieser Zeit würde dann TABOO III ohne Antrieb sein.

Der hydraulische Antrieb, seit über sechs Jahren in Betrieb, hatte klaglos funktioniert, bis vor kurzem ein Schlauch während der Panamakanaldurchfahrt platzte. Daß das gerade im denkbar ungünstigtsten Moment passieren mußte, hatte nichts mit der eigentlichen Havarie zu tun. Es wäre auch unfair, der Anlage die Schuld in die Schläuche schieben zu wollen. Bei mehr Sorgfalt hätte ich vielleicht bemerkt, daß einer der beiden fast 2 m langen Schläuche in einem kleinen Teilabschnitt bereits etwas mürbe war. Nicht am unteren Ende, sondern oben, wo er in das Zwischendeck geführt wird. Nachdem der andere noch in Ordnung war, lag die Vermutung nahe, daß die Endstücke nicht genau im korrekten Winkel von 90 Grad aufgepreßt worden sind. Dadurch wurde der Schlauch bei jedem Hochwinschen des Unterwasserantriebes etwas verkantet, was schließlich zur Ermüdung der fünf Lagen von Stahldrähten geführt hat. Diese Schwachstelle wollte ich jetzt permanent ausschalten, solide Rohre vom Hydromotor des Antriebes hochführen und die bewegliche Verbindung zur Pumpe durch zwei kurze Schläuche gestalten, die sich nur mehr in eine Richtung biegen mußten.

Unweit vom vergammelten Hotel Miramar, vor dem wir ankerten, befand sich eine kleine Werkstatt, zu der ich den abgebauten Unterwasserteil brachte, um die neuen Rohre anpassen zu lassen. Emanuel, der Besitzer der Miniwerft, versicherte mir eine rasche Erledigung der Arbeit. Das Biegen und Schweißen der Rohre war auch kein Problem, außerdem war ich auch täglich anwesend, um ein Auge auf die Arbeit zu werfen. Anders lag die Sache mit den beiden Schläuchen, die Emanuel nach meinen Angaben von San José, der Hauptstadt Costa Ricas, telephonisch bestellte. Theoretisch hätten sie am folgenden Tag per Bus in Golfito sein sollen. Zwei Wochen später hatten wir sie immer noch nicht. Trotz wiederholter Anrufe passierte für eine gute Woche nichts. Dann kamen zwei Schläuche, bei denen weder die Länge noch die Anschlüsse stimmten. Diese wurden retourniert, es folgten weitere Gespräche mit der Firma in San José, worauf uns Ersatz versprochen wurde. Fein, nur erhielten wir keine. Emanuel hing wieder am Draht, mit dem Resultat, daß einige Tage später gleich drei Schläuche eintrafen. Nur einer davon war für den maximalen Arbeitsdruck von 200 bar geeignet, zwei stimmten in etwa in der Länge, und alle hatten obendrein falsche Anschlüsse auf einer Seite. Es war zum Aus-der-Haut-fahren. Ich wußte nur, wenn ich das Zeug wieder nach San José zurück schicken würde, käme überhaupt nichts mehr. Emanuel teilte meine Meinung. Ich behalf mir, indem ich die falschen Anschlüsse absägen und meine alten draufschweißen ließ. Den Hochdruckschlauch nahm ich für den Vorwärtsantieb und den schwächeren für den Retourgang, wenn man bei einer Hydraulikanlage von so etwas überhaupt sprechen kann. Es war eine momentane Notlösung, aber TABOO III hatte damit wieder eine einsetzbare Maschine.

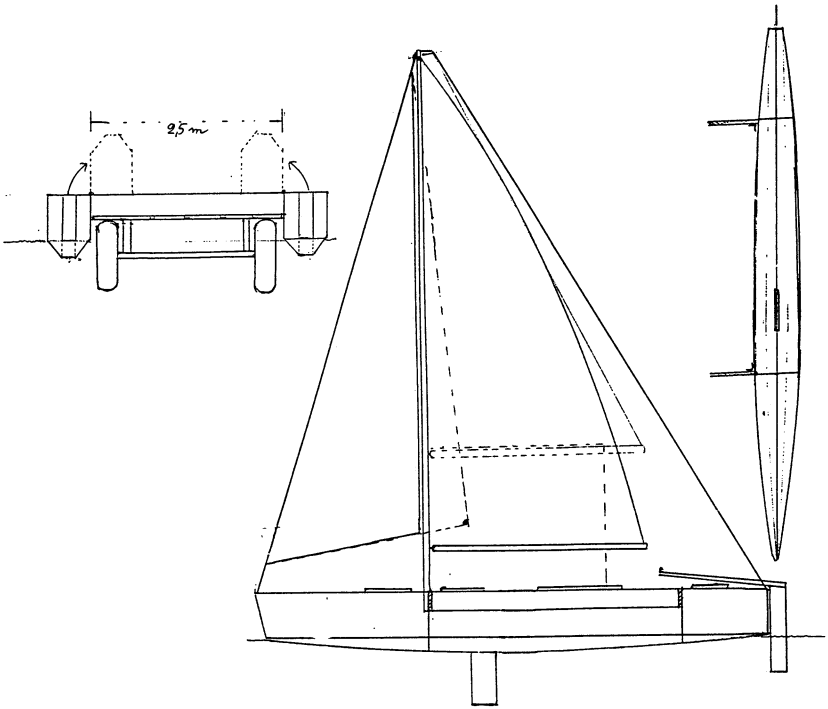
Fortsetzung nächste Ausgabe

MICRO-WANDERKAT

„Dr. Petersen übersendet uns Pläne bzw. Skizzen und ausführliche Selbstbaubeschreibungen über seinen neuen 12 m-Knickspant-Sperrholzkat und über seinen 7,5 m einfach zu trailernden Zelt-Kat in derselben einfachen Bauweise. Photokopien davon bei Dr. Petersen anfordern, wenn ernsthaftes Interesse besteht. Kosten: 50,– DM als „Schutzgebühr" und für Kosten auf Multihull-Konto bei der Volksbank Aurich überweisen mit Hinweis auf diese Notiz."

Mikro-Wanderkat für den Eigenbau. „Wasser-Camping". L = 7,3 m. B = 3,8 m. Leergewicht ca. 375 kg. Einfache, billige Knickspant-Platten-Bauweise, Sperrholz.

Materialkosten mit Rigg (wenn ebenfalls Eigenbau) ca. 4000,– DM. Dazu Trailer. Ausführliche Baubeschreibung mit Angabe der Baumasse und Auflistung des benötigten Bau-Materials können ernsthafte Interessenten (nur solche!) gegen eine »Multihull« zugute kommende geringe Schutzgebühr bei der Redaktion des Mehrrumpf-Bootes, oder bei Dr. Petersen, Leer, anfordern.



Zur Entwicklung von Trailer-Multihulls – speziell MICROS

von Kurt Diekmann

Es ist erfreulich, daß aus unserem Mitgliederkreis eine Stellungnahme zum obigen Artikel einging, der nun hier unter den zahlreichen Besitzern von trailerbaren Trimaranen und Kats hoffentlich weitere Meinungen publik werden läßt.

Nach den neuesten mir vorliegenden Mitgliederlisten haben wir derzeit mehr als 40 trailerbare Trimarane und weitere 10 Katamarane dieser Größenklasse in der Vereinigung, worunter sich 13 meist neuere „Dragonflys" befinden. Diese Verteilung zeigt bereits den Trend nach mehr „kompakter Wohnlichkeit" wie nur sie ein Tri bei beschränkter Länge bieten kann.

Der Vorschlag in Heft 47 S. 24 ff entstand 1984 nach Gesprächen mit unserem Mitglied Yachtredakteur Herrn Barth, der als mehrjähriger Eigner eines „PRÄ-MICROS" sprich „International 23"-Kats dazu beitrug. Weiter standen die derzeitigen MOCRA-MICRO-Multihull-Bestimmungen Pate.

Inzwischen hat die Entwicklung der MICROS besonders hinsichtlich der Breite und des Mindestgewichtes die 1984 aufgestellten Grenzwerte erheblich übertroffen. Andererseits begünstigt die IMM-Rennformel schwere Boote mit wenig Segelfläche, was ja nicht der Sinn einer Rennwertbestimmung sein kann.

Während für die „UR-MICROS" ein oberer Grenzwert von Bruce-Nr. = 2,0 galt, sinkt dieser wegen derzeit steigenden Baugewichten und der reduzierten Segelfächen erheblich. (Bruce-Berechnung: Br-No = 0,252 S / exp^3 D ; S in m^2, D in m^3) So beträgt derzeit dieser Wert für die neueste Dragonfly 800: Br-No = 1,55 (D = 0,900 m^3, S = 35 m^2). Dies entspricht keineswegs gegen eine Abwertung des Bootes, sondern neben der Anpassung an die Rennformel eher für bessere Allround-Eigenschaften und mehr Komfort! Dies ist ja der Trend, den Torsten Scholz in seiner Stellungnahme in Heft 48 S. 16-18 ausdrückt.

Will man jedoch mit einer mehrköpfigen Familie, besonders wenn Kinder dabei sind, eine mehrwöchige Reise unternehmen, so ist ein MICRO immer noch ein kleines Boot und der Trend geht – wie bei den Monos – doch zu etwas geräumigeren Fahrzeugen. Wenn sich die Crew gegenseitig nicht auf die Nerven gehen will, braucht man für jedes Mitglied ausreichend Platz neben der allgemeinen seemännischen Ausrüstung für: Gute Kleidung, Wäsche, persönliche Dinge, Segelzeug und nasse Klamotten. Dieser Platz muß neben dem für Kochen, Proviant, Waschen und Toilette vorhanden sein.

Man lebt eben nicht immer nur auf einer Trampolinfläche, besonders nicht in unseren Breiten bei schlechtem Wetter und das Verkriechen in einer Wohnröhre, in der man sich kaum die Hose anziehen kann, ist auch nicht „jederfraus" Sache. Deshalb verkaufen sich auch solche auf Schnelligkeit getrimmte Kats auf Ausstellungen kaum. Andererseits hat sich gezeigt, daß sich auch eine 11-m-„SHOCKWAVE" noch trailern läßt, wenn man die entsprechenden Transportmittel hat.

Nun zu den Kritikpunkten:

1. Mastlänge = Bootslänge + 2 m.

Diese Länge ist wegen des Transportes gewählt. Laut Vorschrift darf der Mast achtern nicht über den Hänger bzw. das Heck des Bootes hinausragen. (In England auch nicht nach vorn über das Auto!) Muß man mit dem Gespann über Pässe mit engen Serpentinen oder durch winklige Gässchen, so schwenkt auch ein nach vorn über das Zugfahrzeug überstehender Mast gehörig seitlich aus, und kommt evtl. mit Straßenbegrenzungen oder entgegenkommenden Fahrzeugen in Kollision.

Für die Effektivität ist zwar das Seitenverhältnis wichtig, doch beträgt z.B. bei der Dragonfly 800 die Vorlieklänge des Großsegels nur 10,25 m bei 11,20 m Mastlänge (lt. Zeichnung).

Bei Ausbildung eines Rahmenspantes oder einer „Untermast-Konstruktion", wie sie z.B. die AKROS aufweist, kann man die Mastlänge voll als Vorlieklänge ausnutzen.

In der Segelfläche von 35 m^2 der Dragonfly ist nur eine wenig überlappende Fock enthalten. Da ja Multis jedoch gerade bei wenig Wind auf raumeren Kursen ihr bestes Geschwindigkeitspotential haben, sollte man auch eine ausreichend große Genua fahren. Diese zählt jedoch für die Rennwertformel als A-W-Fläche.

2. Doppelflammiger Kocher.

Diese sind heute so klein und handlich – am besten fragen Sie die Bordfrau nach ihrer Entscheidung!

3. Spülbecken.

Auch auf größeren Jachten haben wir immer pro Crewmitglied je eine Waschschüssel an Bord gehabt – allein wegen der Hygiene und damit keiner auf den anderen warten muß, falls dieser schnell noch seine Unterwäsche auswaschen will. Es muß ja keine aufwendige VA-Doppelspüle sein, aber ein fester Stand bzw. Halterung beim Abwaschen ist doch nützlich.

4. Badeleiter.

Ich möchte mal die Wasserratten zählen, die auch über 30 noch noch wie ein Delphin aus dem Wasser schnellen um an Bord zu kommen, wenn das Boot mehr als einen halben Meter Freibord hat!

Außerdem dient diese um unfreiwillig über Bord gegangene (in voller Kledasche) wieder aus dem Wasser zu bekommen. Haben Sie das mal versucht, wenn sich die Kleidung so richtig vollgesogen hat?

5. Wasserballast bei Tageswettfahrten.

Sicher hat man bei einer Regatta nicht die volle Urlaubsausrüstung noch Proviant, Extrageschirr etc. an Bord. Auch werden nicht benötigte Crewmitglieder sicher aufs Begleitboot geschickt oder müssen an Land verbleiben. Damit ist das Boot viel leichter als auf normalen Touren und liegt auch höher aus dem Wasser. Um neben der unbedingt nötigen Segelausrüstung einen definierbaren Ballast zu haben, wurden 10 Liter Frischwasser pro Kopf vorgeschlagen. Diese brauchen ja nicht auf Touren mitgeführt werden!

Es soll sogar Jachten geben, die mehr als diese an Bord haben, um sie beim Trimmen zu benutzen!

Stellungnahme zur „Entwicklung" der Micro-Multihull-Formel

Der „Apell an alle" (in Nr. 48) von Thorsten Scholz findet meine vollste Zustimmung. Gehöre doch auch ich zu der sicher nicht kleinen Gruppe, denen „Camping Cats" zwar durchaus sympathisch, mit der Zeit aber doch etwas zu unbequem sind. Die Fahrten-Kats im Stile der »shangri-la« oder »taboo« sind dagegen für uns kleine Hobbysegler viel zu teuer in Anschaffung und Unterhalt, besonders wenn man nicht den geringsten Ehrgeiz verspürt, für ein paarmal im Jahr ein halbes Dutzend Leute spazieren zu fahren.

Ist aber ein Trimaran, wie Scholz ihn vorstellt, wirklich die einzige Alternative? Und wischt er nicht das Gegenargument der „Gestrigen": Breite fast = Länge mit den daraus entstehenden Problemen, etwas leichthin vom Tisch?

Ich bin gespannt, was die Kat-Fans und Kat-Bauer unserer Vereinigung dazu zu sagen haben werden.

So freue ich mich schon auf den nächsten Mehrrumpf-Boten und verbleibe mit freundlichen Grüßen

Dr. Ruckert

„Laiterie Mt-St-Michel" noch unbeschädigt.

Die Wharram-Seiten

Vorweg eine Verkaufsanzeige, der Peter Mortensen, Trautnersvej 16, 4180 Soro in Dänemark, 00 45 36 3 36 12, hat eine Tane (L= 8,5m,B= 4m, T= 0,5m) mit allen Drum und Dran für ca. 20.000,- DM zu verkaufen. Ich meine, daß ist sehr günstig. 4 Schlafplätze, Rostfreies Rig, 5 Segel, 7,5 PS Suzuki AB, Log, Anker, Schlauchboot, Teakdeck und etwa 10 Jahre alt.

Durch die vielen Anrufe in den letzten Monaten möchte ich hier einmal klarstellen: Die Pläne und auch die Studypläne verkauft unser Doktor!

Dr. Gerhard Bobretzky · Gentzgasse 138 · 1180 Wien · Telefon 00 43 222 47 54 002

Gerhard ist der sogenannte Wharram Papierladen für den deutschen Sprachraum. Das Geschäft, welches nach mehreren Jahren ihn noch nicht sehr reich gemacht hat, nimmt eure Bestellungen gern entgegen. Das Design Buch, welches so eine Art Gesamtkatalog ist, zeigt alle wichtigen Wharram-Boote. Nachdem ihr dort euren Cat-Typ gefunden habt, ist der Studyplan dran. Denn dieser zeigt alle Einzelheiten, und diese in Deutsch. Dann würde ich mir die Kiste erst einmal anschauen (dabei kann ich euch dann helfen). Erst dann sind die Pläne dran. Und die sind dann auch noch in Deutsch. Die könnt ihr dann erst einmal inhalieren.

Meine Aufgabe sehe ich im Bereich Beratung und Kontaktpflege. Und da fällt mir ein, daß unser nächstes Trockenmeeting am

Sa. den 30. April 1988 um 15.00 Uhr beginnt,
um am So. den 1. Mai wieder zu endet.

Ort des Geschehens wird wieder unser Forsthaus sein. Zu der Zeit kann sogar schon wieder gezeltet werden. Aber die 25,- DM Pension steht auch wieder zur Verfügung. Die Adresse, die euch empfängt und welche eure schriftliche Anmeldung erwartet, steht unten. Essen und Trinken bitte wie immer selbst mitbringen. Hardware für Video und Dias ist vorhanden.

Der 1. Mai ist gewählt worden, damit wir uns gemeinsam ärgern können, daß er diesmal auf einen Sonntag fällt.

Hier sollen auch die Damen des Wharram Clan vorgestellt werden:

Ruth ist seit Anfang an dabei und ist die internationale Drehscheibe der Wharraminfos. Sie ist der Finanz- und Schriftmanager. Außerdem hat sie die Freude, mit James verheiratet zu sein. Eigentlich ist Ruth deutsch, aber seit Jahrzehnten schon in England.

Ruth, wann kommst Du denn mal?!

Hanneke hat, so meine ich, alle Pläne gezeichnet. Sie bringt die Ideen von James auf das Papier. Sie ist die eigentliche Konstrukteurin der Boote. Ihr müßt wissen, daß eure Boote weiblicher Natur sind mit einem holländischen Touch. Denn Hanneke kommt aus Holland.

Es ist schon wichtig zu wissen, daß ein englischer Kopf die Ideen zusammen mit einer deutschen Frau entworfen hat, um sie dann von holländischen Händen zeichnen zu lassen.

Hanneke hat die Pläne so leicht verständlich gemacht.

Ich behaupte mittlerweise, daß die James-Ruth-Hanneke Baumethode die einfachste für den Selbstbauer ist! Der beste Beweis ist ...

Werners 2. Narai, Folge 3

Wir haben Werner übrigens den „Fischkistenfabrikant" tituliert! So halb fertige Rümpfe sehen ja nicht gerade hübsch aus.

Der erste Rumpf ist mit 5 Leuten, 30 Reifen, 2 Taljen und einem Auto gedreht worden. Das war eine Sache von einem Tag und schön langsam. Auf dem Rumpf ist auch schon das Deck und der Kajütaufbau drauf. Mit Matte ist er bereits belegt und Koje, sowie Kombüse eingerichtet. Werner schläft schon in der Koje!

Der zweite Rumpf muß nur noch mit Matte belegt werden (Gewebe auch), und dann kann er auch gedreht werden.

Man muß sich das mal reinziehen, alles inerhalb von 4 Monaten. Werner hat den Hilfskiel vollkommen weggelassen und den Heck- und Bugbereich vereinfacht.

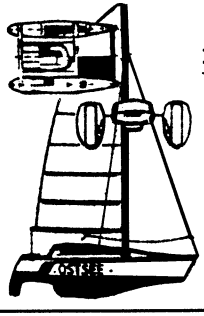
Die Nirobeschläge für die Beambefestigungen hat Werner selber zugeschnitten und geschweißt. Material stammt vom Schrottplatz. Ebenso die Ruderbeschläge inklusive Selbststeueranlage.

Wenn alles so weiter geht, will/soll die LAUMEI (Schildkröte auf polynesisisch) im Sommer '88 zu Trimmfahrten ins Wasser. Werner hätte dann 1 Jahr benötigt um ein 12 Meter Kat zu erstellen. O.K., er baut pro Tag ungefähr 11-12 Stunden, und daß jeden Tag. Er meint, er müsse sich zu den Pausen regelrecht zwingen.

Alles wird von Werner übrigens ganz alleine bewerkstelligt. Wir helfen ihm nur auf Anforderung. Er hat ja auch recht: Besser keine Hilfe - als Falsche.

Zum Schluß fällt mir noch eine Bitte an die Redaktion der Zeitschrift „Segeln" ein, wie wär es denn mal mit einem extra Teil in jeder Ausgabe nur für Mehrrumpfboote?

Kontakt: Dirk Schlatow, Forsthaus, 2051 Kröppelshagen, Tel.0 41 04/45 53



Formel 33 Cat Charter Törns + Wohnmobilvermietung

Edel 33: 2 Doppelkojen, 2 Einzelkojen, AP - Navigator, Weltempfänger, Stereoradio, Heizung, Beiboot, Backofen, komp. Pantry, 2 WC ...

French - Cat + Twist: 4 Kojen, Trailerbar

Telefon 030/4938691

Eigner testen ihre Schiffe

Martin Walter, 8192 Geretsried, Isardamm 21, Telefon 08171/5963

Info-Block:

Typhoon 25 7,62 LÜA; 6,70 LWL; 5,33 Breite; Gewicht komplett ohne Trailer ca. 650 kg; Gewicht mit Trailer genau 1.000 kg.
Ausleger sind Original-Tornado-Rümpfe, Rigg und Großsegel sind vom Tornado.
Konstrukteur Derek Kelsall.

Warum gerade dieses Boot:

Schnell, trailerbar und billig.

Was gefällt mir an meinem Boot:

Schnell; trailerbar; leicht auf- und abzubauen; mit dem Trailer leicht zu slippen; es segelt sehr schnell und ist bei leichtem Wind sehr bequem. Bei viel Wind wird es giftig.

Was würde ich ändern:

Leegierigkeit; schwergehende Großschot; zu kurzer Traveller.

Was habe ich geändert:

Größeres Großsegel bestellt, um die Leegierigkeit zu beseitigen; Elektroinstallation umgebaut; Trailer so geändert, daß Boot leicht geslippt werden kann.

Fazit:

Wenn es auch nur ein Day-Segler ist, begeistert mich das Boot trotzdem. Cockpit ist nur für max. 2 Personen, der Innenraum ist auch nur sehr klein. Schlafmöglichkeit für max. 2 Personen. Ich habe das Boot gebraucht über Patrick Boyd in England gekauft. Diese Firma kann ich besten Gewissens jederzeit weiterempfehlen. Sehr hilfsbereit und auch nach dem Vertragsabschluß noch sehr entgegenkommend.

Vergessen soll aber nicht werden, daß die Meinung, was ein gut gepflegtes Boot ist, in Deutschland und in England von anderen Grundsätzen ausgeht. Das ist aber eine Frage der Mentalität.

Z. Zt. bin ich noch mit dem Zoll wegen der Rückerstattung der Mehrwertsteuer im Clinch. Wenn das Ergebnis vorliegt, werde ich gerne darüber berichten. Ich glaube, daß auch andere Segelkameraden an dieser Frage interessiert sind.

Für weitere Anfragen, den Typhoon betreffend, stehe ich allen Mitgliedern und Interessenten zur Verfügung.

Mein Dank gilt auch den Segelkameraden Hufnagl und Sorg, die mir mit guten Ratschlägen geholfen haben.

Martin Walter

Cooper Cat 35

Übersetzung von Herrn Dipl. Ing. Kurt Diekmann

Robert B. Harris, der bekannte Yachtkonstrukteur und Verfasser des Buches „Racing and Cruising Trimarans" stellt in der Ausgabe Jan/Feb. 85 der Multihull unter dem Titel „Ein neuer Weg zum Rennkreuzer-Katamaran" seinen für COOPER Yachts/West Canada entworfenen „COOPER CAT 35" vor:

Wir erhalten ständig Anfragen nach einem Kreuzer-Kat in der Größe von 32-37 Fuß mit Wohnlichkeit für 2 Paare oder 3-4 Familienmitglieder, der sowohl Werft- als auch für Eigenbau geeignet ist. Nach den Wünschen sollten die bevorzugten Bauweisen WEST-System oder GFK-Sandwich mit Schaumkern sein. Weitere Forderungen sind: Sloop oder Kutterrigg - Verdrängung geeignet für Regatten und Kreuzfahrten - seegängig - gut ausgetrimmt - vollständig zerlegbare Konstruktion zum Trailern und zur Lagerung - wahlweise Außenbordmotor oder Einbaumotor - Wohn-/Essalon - gute Kreuzeigenschaften - Eignung für Sandstrände - selbstaufrichtend - geringe Wartung - sehr steif - gute Rundumsicht vom Cockpit - Rad -oder Pinnensteuerung - Notpinne - Schotenführung nach Luv - Fallenführung ins Cockpit - angemessene Klassenvorschriften.

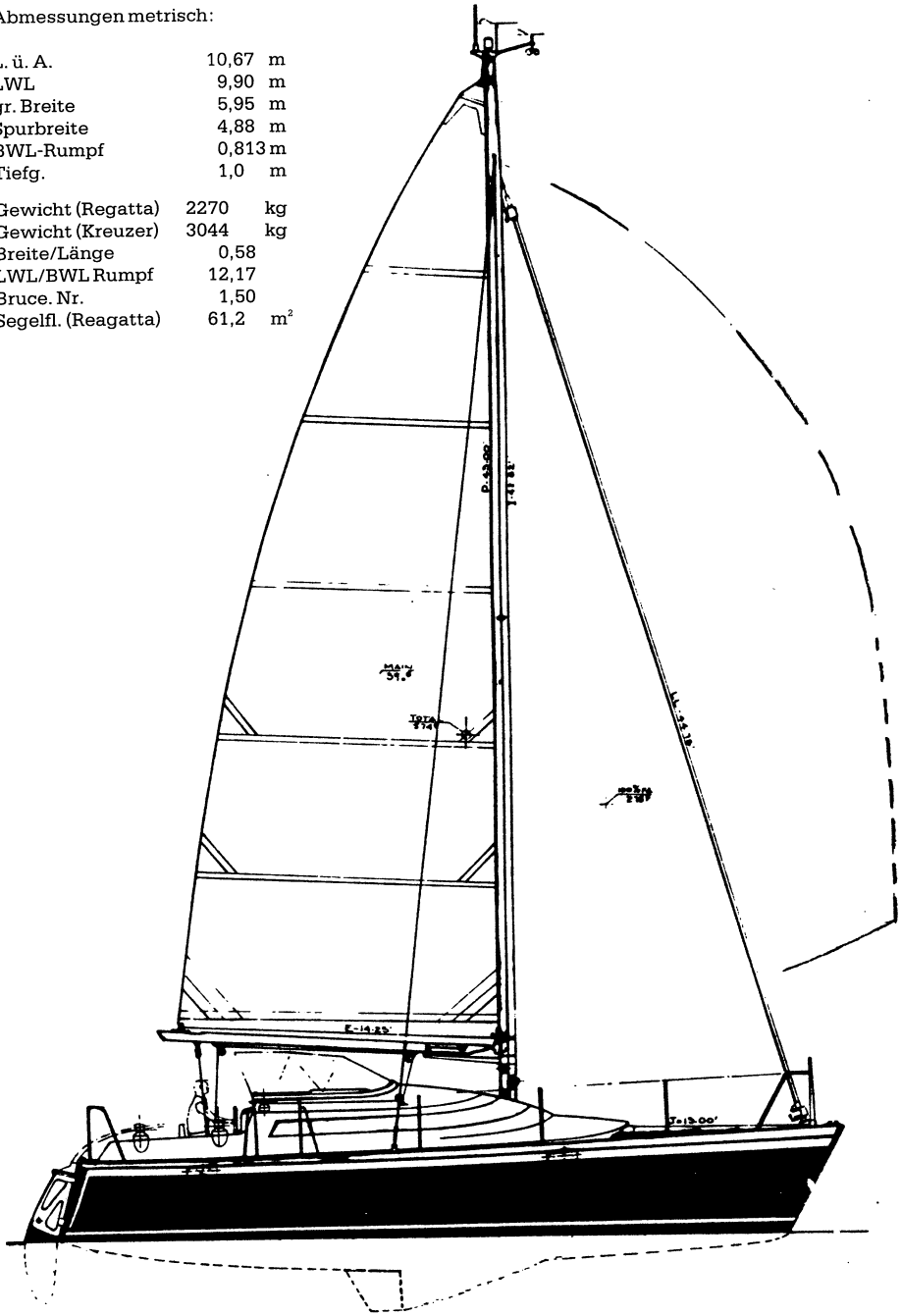
Ich wüßte nicht, daß es weltweit einen Kat gäbe, der all diese Wünsche erfüllen würde, dennoch habe ich mich mit diesem Entwurf einen ersten Versuch gemacht. Was außer Acht gelassen wurde ist die Zerlegbarkeit. Um diese zu erreichen, hätte zuviel an Ästhetik, Wohnlichkeit, Seegängigkeit, Steifigkeit und Wartung zu Lasten von Gewicht und Kosten geopfert werden müßen. Solch ein seegehender Kat gehört wie auch Einrumpfboote dieser Größe an die Küste, wo man die meiste Zeit darauf verbringt. Ein längerer Landtransport ist normalerweise damit nicht vorgesehen. Betrachtet man die Zeichnungen, so sind die Hauptmerkmale augenscheinlich, doch sollten einige Erläuterungen zu den Besonderheiten gegeben werden, die zu den erstrebten Eigenschaften führen.

Kreuzeigenschaft und Seegängigkeit:

Die meisten Kats gehen nicht sehr hoch an den Wind und haben dafür überlegene Raum- und Vorwindgeschwindigkeit. Nach meiner Meinung wird ein Kat, der gute Kreuz- mit Raumwindleistung verbindet, auf Regatten Boot für Boot ausspeigeln. Um dies zu erreichen, habe ich die leicht asymmetrischen Rümpfe mit Finnkielen vertieft, die mit Trimmklappen versehen sind. Diese erzeugen ohne großen Widerstandzuwachs erheblich größere Lateralkräfte. Ähnliche Verhältnisse treten bei Hobie 14 und 16 auf, die abgesehen von Surfbrettern das beste Geschwindigkeits/Längen-Verhältnis erreichen. Es ist daher nichts neu und unerprobt in Bezug auf Asymmetrie. Als Nebenwirkung vermindert sich die Tendenz zum Querschlagen durch die bessere Führung. Neben der erhöhten Lateralwirkung geben die Trimmklappen bei gegensinnigem Ausschlag im Notfall die Möglichkeit einer Schnellbremsung. Wenn jemand lieber mit Steckschwertern segelt, kann der Formschlitz einfach mit einem Paßstück verschlossen werden.

Abmessungen metrisch:

L. ü. A.	10,67	m
LWL	9,90	m
gr. Breite	5,95	m
Spurbreite	4,88	m
BWL-Rumpf	0,813	m
Tiefg.	1,0	m
Gewicht (Regatta)	2270	kg
Gewicht (Kreuzer)	3044	kg
Breite/Länge	0,58	
LWL/BWL Rumpf	12,17	
Bruce. Nr.	1,50	
Segelfl. (Reagatta)	61,2	m^2



Das Regattarigg

ist in der Zeichnung wiedergegeben. Es ist gekennzeichnet durch gelattetes Groß mit losem Unterliek, drehbarem Mast und doppeltem Profilstag, etc. Ein normales Großsegel ist Standardausführung der Kreuzerversion. Um ein Klassenboot zu bekommen, müssen Rigg, Rümpfe und Mindestverdrängung den Entwurfsvorschriften entsprechen. Wir haben beträchtliches Interesse an Regatten ohne Ausgleich festgestellt. Bei Regatten kann jedoch das Cockpitverdeck und der höhenverstellbare Tisch an Land verbleiben, allerdings werden die Segler gern diese Ausrüstung auf Seeregatten mitführen, wenn sie die Wahl haben.

Die Motorisierung

ist bei den Leichtdeplacementsbooten immer ein Problem. Der Regattasegler wird immer zum leichtesten, erlaubten Außenborder greifen. Dieser wird an einem Schwenkarm montiert, der aus einer Gondel unterm Cockpit ausschwenkt und die Kühlluft ins Cockpit abgibt. Elektrischen Strom erzeugt ein kleiner Gasgenerator.

Für die Kreuzerversion ist ein kleiner Inborddiesel- oder Benzinmotor mit Saildrive vorgesehen. Zur Gewichtsverteilung empfehlen wir nur einen Motor einseitig, während im anderen Rumpf die Batterien und sonstige Ausrüstung untergebracht sind. Die Erfahrung hat gezeigt, daß der außermittige Schub leicht übersteuert weden kann.

Der Wohn-Eßbereich

ist ebenso wie die Niedergänge durch das Verdeck geschützt, sodaß man auch bei Regen am Decksplatz sitzen kann. Der höhenverstellbare Tisch kann wenn nötig zur Einrichtung einer Doppelkoje abgesenkt werden.

Selbstaufrichtend

müssen die Klassenboote für alle Seeveranstaltungen sein, während es für nicht klassifizierte Boote freigestellt ist. Das System besteht aus den wasserdicht abzuschottenden Vorschiffsräumen, die geflutet werden können und mittels mechanischer Pumpen und selbstaufblasenden Schläuchen wieder gelenzt werden.

Die Bauweise

besteht bei der Serienausführung aus unidirektionalem GFK über Schaumkern mit CFK- und Kevlarverstärkung soweit erfoderlich, um das niedrige Baugewicht zu erreichen. Für Selbstbauer sind sowohl Baupläne für kalt verklebbare Holzbauweise nach „COLD CURE" und „WEST-System" als auch für GFK-Sandwich lieferbar.

Der Hersteller

ist „Cooper Yachts", West-Canadas größter Produzent von GFK-Segelyachten. Dieser hat die Rechte für den nach ihm benannten Typ und ist eifrig daran, das erste Boot im Frühsommer 85 auszuliefern.

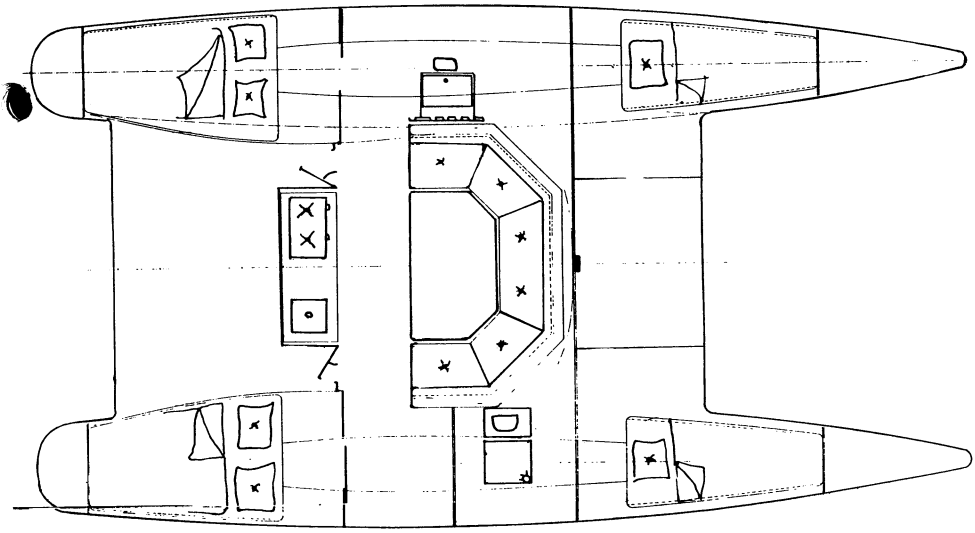
Preislisten werden in Kürze von allen eingeführten Bootshändlern in USA und Canada sowie vom Verkaufsbüro in Vancouver/British Columbia erhältlich sein.

- KD -

Maldives

Le MALDIVES comporte une cabine centrale recevant le carré panoramique (6-8 personnes). La cuisine se trouve également dans le cabine centrale, dans la partie arrière, face au cockpit.

Dans les 2 coques se trouvent: 2 cabines doubles, penderies, table à cartes ainsi que deux lits simples et un cabinet de toilette.



Caractéristiques

Longueur	9,60 m
Largeur	5,30 m
Tirant d'eau	0,90 m
Déplacement en charge	3 T
Surfaces voiles:	
- GV	38 m²
- Foc	17 m²
Total près	55 m²
Motorisation recommandée H.B.	9,9 CV

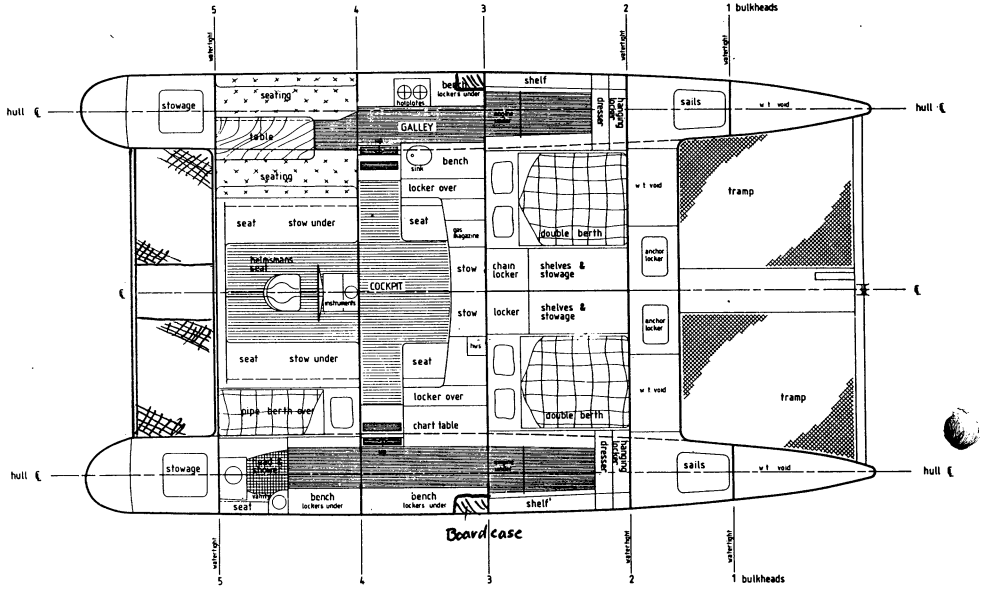
Architectes: Joubert-Nivelt

PARALLAX 11

Konstrukteur Robin Chamberlin, Australien

Dieser schnelle Fahrtenkatamaran hat ein festes, offenes Brückendeck, das durch Verwendung einer Persenning in einen vollwertigen Kajütkatamaran verwandelt werden kann. Schwere Ausrüstungsteile, wie Motor, Batterien, Wasser und Treibstoff sind im Mittelabschnitt der Rümpfe untergebracht. Die Ruder sind mit einem Rudergehäuse hochklappbar. Als Standardrigg ist ein 7/8-Rigg vorgesehen. Das Großsegel ist voll gelattet und der Traveller reicht über die gesamte Schiffsbreite. Der Bau der Rümpfe erfolgt über einer Form. Als Material werden triaxiale Glasfasern mit Venyesterharz auf einem Kern von Airex Foam verwendet.

L.ü.A.	11,0 m	Tiefgang Ruder	0,95 m
LWL	10,8 m	Tiefgang Steckschwert	1,2 m
B.ü.A.	6,4 m	Gewicht	3900 kg
Tiefgang Rumpf	0,45 m	Antrieb	2 x Diesel



Profil 56

CARACTERISTIQUES

Longueur hors tout	17,00 m
Longueur de flottaison	15,30 m
Largeur Max	8,50 m
Franc bord avant	1,65 m
Franc bord arrière	1,30 m
Hauteur de la plate-forme	0,85 m
Tirant d'eau 1,20 m ou 0,70	2,20 m
Déplacement lège	9000 kg
Déplacement en charge	12000 kg
G.V. lattée	70,00 m²
Génois (120 %)	65,00 m²
Couple de redressement max	34,65 tm
Hauteur min sous barrot	1,90 m
13000	

Constructeur: CNAMAS
Chantier Naval de Martigues
Zone technique du port à sec,
Martigues.
Tél.: 42.81.26.06

Architecte: Profils
9 rue plan Fourmiguier 13007 Marseille.
Tél.: 91.33.14.17.

entnommen aus MULTICOQUES MAGAZINE

Jeffcat 32

Caractéristiques

Long. hors tout: 10 m
Long. flottaison: 9,90 m
BAU: 5,36 m
Tirant d'eau: 0,87 m
Déplacement à vide: 1,9 t
Déplacement en charge: 2,9 t
Grand-voile lattée: 34 m2
Foc enrouleur: 24 m2
Spi asymétrique triradial: 61 m2
Moteur hors bord: 9,9 CV 4 tps ASL
ou
Moteur in bord diesel:
Construction: Verre, Sandwich, PVC
Plan: Erie Lerouge
Prix: Version Fun: 549 711 F.
Version luxe: 587 663 F.
Constructeur:
Jeffcat composite Catamarans
Z.A. de Keran – 56470 La Trinité-sur-Mer.
Tél.: 97.55.02.89
Concessionnaire:
Méditerranée – Pasquier Voiles.
83400 Hyères. Tél.: 94.38.43.01

entnommen aus MULTICOQUES MAGAZINE

Dies und Das und Sonstnochwas

Holzverarbeitung

Zum Artikel von M. Bahner im Heft Nr. 47 schickt uns unser Mitglied Jörg Müller weitere sehr detallierte Angaben über Holz, Möglichkeiten der Verwendung und Eigenschaften.

Wer sich informieren will, kann sich wenden an:

Jörg Müller · Karalinenstraße 6 · 2000 Hamburg 6 · Telefon (040) 43 84 36

Dragonfly — Firefly

Otto Johnson teilt uns mit, es gibt zwischen „Quoning" und „Chesapeak Catamarans" erheblich Streitigkeiten um die angebliche Weiterentwicklung der Dragonfly, aus denen wir uns heraushalten sollten.

VIDEO-LEIHVERFAHREN

Da z. Zt. eine sehr große Nachfrage nach unseren Videos besteht, möchte ich nochmals darum bitten, mir *sofort* nach Erhalt einer Cassette eine Bestätigungspostkarte zu schicken. Manche Mitglieder scheinen das etwas lässig zu handhaben; die Warteliste ist schon enorm gewachsen, und ich bekomme häufig Nachfragen einiger Wartender, ob ich sie vergessen habe. *Darum*: Postkarte sofort, anschauen zügig, weitersenden ebenso.

Bernd Murke

Gougeon Brothers' Veröffentlichungen in das Deutsche übersetzt

Aus „Multihulls" USA war zu entnehmen, daß die Schrift mit dem Titel „Fiberglass repair and maintenance with WEST SYSTEM EPOXY" in die deutsche Sprache übersetzt wurde und für 10,--DM zu beziehen ist.

Ebenfalls übersetzt wurde „The Gougeon Brothers on Boat Constructtion". Deutscher Titel lautet nun „Moderner Holzbau".

Beide Veröffentlichungen sind zu beziehen bei der Firma M. und H. v. d. Linden, Baustraße 9, 4230 Wesel.

Eine Stellungsnahme zur KENTERUNG...

von I. Berßin

Ich kenne das Boot „Lütt und Lütt" schon seit Anbeginn der „Belau'schen" Zeiten, und das sind immerhin 10 Jahre. „Lütt und Lütt" und „Moby Dick", mein Boot vergleichbarer Größe und Bauart, machten in dieser Zeit viele Reisen auf Ost- und Nordsee. Dabei gerieten wir einige Male in extreme Situationen von Wind und Welle, aber die Schiffe meisterten sie spielend. Die Möglichkeit einer Kenterung war für uns zwar theoretisch vorhanden, wurde aber als beinahe unmöglich angesehen.

Umso heftiger traf mich dann die Nachricht vom Unglück Franks, vor allem, weil die Situation von Wind und Welle ja keineswegs extrem war.

Deshalb habe ich längere Zeit über Harald's Bericht gegrübelt und glaube, inzwischen einige Faktoren herausgefunden zu haben, die ich zur Diskussion stellen möchte.

Wie fast immer, so führte auch diesmal das unglückliche Zusammentreffen mehrer Ursachen zum Unfall.

Ursache 1: Beim Surfen vor der Welle wird das Heck angehoben und der Bug taucht tiefer ein. Dieser Effekt ist umso ausgeprägter, je mehr Reserveauftrieb das Heck und je weniger der Bug besitzt. Schwerpunkt der wirksamen Unterwasserfläche verschiebt sich nach vorne. Surft das Boot schräg zur Welle, entsteht dadurch ein „anluvendes" Moment. Dem kann nur durch rechtzeitiges und brutales Abfallen entgegengewirkt werden.

Ursache 2: Wenn das Boot anluvt, so erzeugt die Fliehkraft ein zusätzliches krängendes Moment.

Ursache 3: Das gesteckte Leeschwert. Es wird zu einem gefährlichen Angelpunkt, um den das Boot kippen kann. Ohne Schwert könnte es wegen der runden Spantform einen „Powerslide" ausführen und die Wirkung der Fliehkraft wäre verpufft.

Ursache 4: „Lütt und Lütt" wird fast immer stehend gesteuert mit einer ziemlich wackeligen Pinnenverlängerung. Bei einer Kränung von 45° verliert der Steuermann garantiert den Halt. Erst recht, wenn der Cockpitboden naß ist und Querbeschleunigung auftritt.

Und nun das Finale:

Harald steht an der Luvpinne, eine höhere Welle hebt den Luvrumpf an, das Boot beschleunigt schräg die Welle hinab, Harald verliert den Halt und steuert das Boot im Fallen nach Luv! Fliehkraft, Wellenkränkung und Winddruck hebeln über Wasser, das gesteckte Schwert bremst unter Wasser und die Kenterung ist nicht mehr aufzuhalten.

Schlußfolgerungen:

1. Es gibt Situationen für ein Boot, in denen es auf die Hilfe des Steuermanns angwiesen ist. Ruderlos geworden, muß es kentern! Deshalb darf der Steuer-

mann niemals die Kontrolle verlieren. Durch geeignete Maßnahmen läßt sich diese Forderung sicherlich erfüllen. Ich habe z.B. in einem Buch von Hiscock ein Bild gesehen, auf dem der Steuermann auf einem Motorradsattel saß.

2. Die Ruderanlage muß sehr stabil sein und auch bei extremen Bedingungen zusammenhalten.

Zur Kenterung der Iroquois

Dr. Petersen

Lars Oudrup drückt in Zahlen das aus, was ich als Laie mit Worten sagte. Dabei ist es eine Binsenwahrheit und ein Grundprinzip der gesamtem Mehrrumpfbootsegelei: Breite statt Blei! Wobei das Maß der Breite, ob Tourenboot oder Rennschlitten, eine Frage des vernünftigen Kompromisses hinsichtlich des gewünschten Zweckes ist. Aber na: Zahlen und Formeln heben das Niveau unseres Blattes, zumal, wenn sie von einem Ausländer kommen. Da unser „Mehrrumpfbote" aber kein Fachblatt für professionelle Konstrukteure sondern für „Otto-Mehrrumpf-Normalverbraucher" ist, habe ich mich bemüht, entsprechend Ihrer Bitte den Beitrag von Lars für obigen Otto lesbar zu machen. Hoffentlich rauft Lars sich darob nicht die Haare!

„Lars Outrup, Dänemark, beantwortet die Frage nach der Ursache der Kenterung des Iroquois bei Bornholm (Mehrrumpfbote Nr. 4) mit nachstehender Stabilitäts-und Krängungs-Vergleichsrechnung.

Schwerer, schmaler Kat

W (Gewicht) = 3t, B (Breite) = 4,13 m
B : W = 1,2 m. W x B = 12,39 t m
Rumpf hebt ab bei 3,0 t x 1,2 m
= 3,6 t m bei 13 Grad Krängung

Bei 50 Grad Krängung Stabilität = 0

Leichter, breiter Kat

W = 2,11 t, B = 5,87 m
B : W = 2,2 m, W x B = 12,39 t m
Rumpf hebt ab bei 2,1t x 2,2 m
= 4,6 t m bei 7,5 Grad Krängung

Bei 50 Grad noch 2,2 t m

Schmale, schwere 3 l' Kat

W = 3000 kg, B = 4,13 m
W x B = 12,39 t m

Breite, leichte Kat (3 l')

W = 2110 kg, B = 5,87 m
W x B = 12,39 t m

Sind sie dann gleich stabil? – Überhaupt nicht!

RM_{max} = 3000 kg x 1,2 m
= 3,6 t m bei 13°

RM_{max} = 2110 kg x 2,2 m
= 4,6 t m bei 7,5°

Bei der doppelten Krängung wird der Skipper hoffentlich nervös und löst die Schoten.

Dann haben wir noch:

$RM_{26°} = 2{,}4$ t m

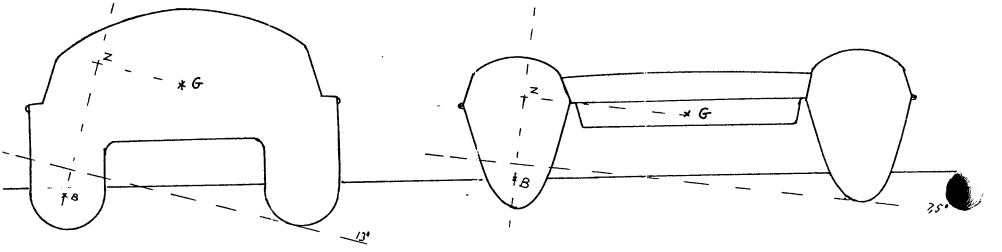
Bei 50° Krängung: RM = 0

– alles zu spät!

$RM_{15°} = 4{,}22$ t m übrig

$RM_{50°} = 2{,}22$ t m

Der breite, leichte Kat hat ***dreimal*** *soviel dynamisches Stabilität wie der schmale, schwere!*

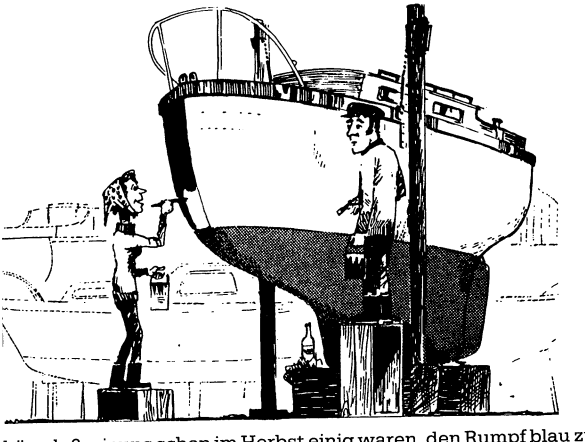


Konklusion:
Der schmale Kat muß sehr vorsichtig in steile Wellen gefahren werden, denn wenn er zuviel krängt, kentert er „plötzlich und ganz ohne Warnung!".

Lars Outrup

Trotz gleicher W x B - Zahl, die gleiche Stabilität vortäuschen kann, ist der breite Kat, obwohl leichter, rund dreimal so steif wie der schmale Kat. Der schmale Kat muß also besonders in steiler Dwarssee sehr vorsichtig gesegelt werden.

Anmerkung von Dr. Petersen: Hinsichtlich des Kenterungs-Krängungspunktes liegen die Dinge nicht ganz so krass, wenn der breite Kat durch einen Kajütaufbau, wie der schmale ihn hat, einen höheren Gewichtsschwerpunkt erhielte. Aber ein solcher Vergleich, den man ja als quasi das Grundprinzip der ganzen Mehrrumpfbootsegelei (Breite statt Blei) kennt, ist so in Zahlen und Skizzen ausgedrückt doch sehr eindrucksvoll."



„Es ist doch schön, daß wir uns schon im Herbst einig waren, den Rumpf blau zu streichen."

IROQUOIS gekentert - No comment?

Wir haben selbst ein paar Jahre lang eine Iroquois gesegelt und unsere Erfahrungen möchte ich kurz weitergeben:

Aus heutiger Sicht gehört die Iroquois schon zu den Oldtimern, obwohl sie eines der erfolgreichsten Cats überhaupt war und ist! Durch ihre relativ geringe Breite und einer Länge von 9 m verlangt sie aber, an ihre Grenzen getrieben, ein aufmerksames Segeln!

Betrachten Sie ihre Iroquois mal am Steg: Die Bugs müssen auf der Konstruktionswasserlinie schwimmen und die Hecks sollten mind. 5 cm aus dem Wasser ragen. Trifft eines der beiden Dinge nicht zu, so ist die Iroquois überladen, sie wird zur lahmen Ente und was viel schlimmer ist, sie wird gefährlich!, Sie kann bei Wellen dem Wasser, bedingt durch ihr Gewicht, nicht mehr ausweichen . Vor dem Wind kann sie sich mit den Bugs in einer Welle festbohren und schlimmstenfalls überschlagen!

Ein weiterer wichtiger Punkt ist der Masttop-Auftriebskörper, sowie die Auftriebskörper unter den Kojen. Diese Teile sind nämlich mit PU-Schaum gefüllt. Leider nimmt der Schaum aber im Laufe der Jahre Wasser auf und die eigentlich guten Eigenschaften sind dahin! Ein alter Masttop-Auftriebskörper kann es leicht auf 75 KG Gewicht bringen! Und die Kojen-Auftriebskörper sind bekanntlich vorne und hinten im Schiff installiert, wo normalerweise keine großen Gewichte gelagert werden sollten. Überladene, also zu schwere Iroquois besitzen nicht mehr die Vorteile eines Multihulls, sondern vereinigen alle nur erdenklichen Nachteile von Einrumpf- und Mehrrumpfbooten! Packen Sie deshalb in die Vorschiffs- Stauräume nur Fender und Leinen, höchstens noch ein wirklich leichtes Schlauchboot. Moderne Schlauchboote für max. 4 Personen wiegen nur noch 25-30 KG! Anker und Kette gehören in den Stauraum auf dem Brückendeck! Und mit 100 Litern Wasser kommt man schon ein paar Tage klar. Wenn man das Vorsegel ein wenig dichter und das Großsegel ein wenig offener als normal fährt, kann man auch die Pinne einfach feststellen und das Schiff läuft dann auf raumen bis „Am-Wind"-Kursen wie auf Schienen ohne Selbststeueranlage. Das spart wiederum Batteriekapazität.

Beim Segeln selbst sollte man die Iroquois wirklich langsam an ihre Grenzen herangeführen. Zu oft erkennen Iroquois-Neulinge die gemachten Fehler zu spät, da sie sich speziell auf der Iroquois schnell in einem Geschwindigkeitsrausch befinden. Die einfachste Lösung: Segeln Sie hinter anderen, erfahrenen Iroquois-Seglern hinterher und beobachten Sie, wann dort Segel gewechselt und Schwerter hochgeholt werden. Haben Sie hierzu keine Möglichkeit so können Sie nach folgender Regel segeln: Ab ca. 7-8 Knoten Fahrt läuft die Iroquois auch ohne Schwerter mit fast gleicher Höhe und wenig Abdrift, sie wird sogar ein wenig schneller, da die Schwerter kein sehr gutes Profil besitzen. Bis Windstärke 5 können Sie allerdings beide Schwerter auch ganz oder halb gefiert fahren, besonders bei kurzen Kreuzschlägen. Bei mehr Wind hat aber das Lee-Schwert nichts mehr im Wasser verloren, da das Schiff in einer Bö oder steilen Welle hierüber kentern kann. Schließlich wirkt so ein Schwert dann wie ein Anker! Zusätz-

lich sollte man den Wasserablauf an den Hecks beobachten: sobald sich das Lee-Heck festsaugt ist ein Segelwechsel angesagt. Auf der Iroquois beginnt dieser IMMER beim Vorsegel. Erst wenn die Luvgierigkeit stärker als normal wird, Sie also zusätzliche Kräfte an der Pinne aufbringen müssen, ist ein Reff im Großsegel notwendig. Nach dem Reffen werden Sie feststellen, daß das Schiff nicht langsamer geworden ist, sich aber ausgewogener verhält. Segeln Sie am Anfang ruhig mit weniger Segelfläche als die Sie umgebenden Einrumpfboote, Sie sind ja doch schneller, aber Ihr Schiff segelt absolut sicher. Neulinge sollten auch ruhig mal bei max. 3 Windstärken eine Trainingsstunde einlegen. Hierbei kann man die Iroquois wirklich kennenlernen und merkt auch ganz schnell am Geschwindigkeitsverlust wenn man etwas verkehrt macht. Später, bei vielleicht sehr viel Wind, muß man das Schiff schon kennen, da dann keine Zeit zum Probieren bleibt! Prüfen Sie mal den Ruderdruck! Ist er zu stark, so steht das oder die Ruder zu schräg nach hinten. Das kann man aber leicht ändern: An der Vorderseite der Ruder befinden sich Anschläge, die Sie mit einer Holzpfeile ein paar Millimeter wegfeilen und danach mit Epoxy wieder versiegeln. Ansonsten quillt das Holz wieder auf und der Ruderdruck nimmt wieder zu! Seien Sie hierbei wirklich sorgfältig, denn, wenn Sie mal mit 20 Knoten einen Wellenberg herunterrasen und das Schiff läuft aus dem Ruder, dann müssen Sie es sonst mit fast übermenschlicher Kraft wieder auf den Kurs bringen. Waren Sie dann aber schon ein paar Stunden an der Pinne, dann haben Sie einfach keine Kraft mehr zu solchen Aktionen und auch keine Kraft um nach der Kenterung an Land zu schwimmen!

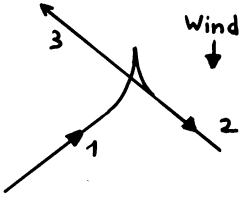
Segeln Sie nun ein paar Kreuzschläge nur unter Vor- und danach unter Großsegel. Mit der Iroquois ist's möglich. Klappt es nicht, so stimmt der Gewichtstrimm noch nicht. Und jetzt lassen Sie die Iroquois mal „in der Wende verhungern". Halten Sie das Großsegel back und nehmen Sie Rückwärtsfahrt auf, bevor Sie dann die Wende erneut einleiten. Das sollten sie ruhig mehrmals probieren, denn in kurzen, steilen Wellen kann sich die Iroquois schon mal in eine Welle bohren und steckenbleiben. Dann müssen Sie die Rückwärtswende unbedingt beherrschen!

Wenn man aber diese Maßnahmen berücksichtigt und natürlich auch beherrscht, dann wird man an der Iroquois sehr viel Spaß haben und bald einen „siebten Sinn" für diesen immer noch schnellen Cat entwickeln.

Mit unserer Iroquois „Pas De Deux" haben wir so alles mitgemacht, was das Wetter zu bieten hat: Regatten auf einem Rumpf, Achterliche Wellen bis 10 Meter Höhe oder 20 Knoten Geschwindigkeit! Die Iroquois macht das alles mit, wenn Sie sie kennengelernt haben und wissen, was in welchen Situationen zu tun ist.

R. Steffen

Die Rückwärtswende:



Den Multihulls zum Durchbruch verhelfen.

analysiert von Helmut Piening

Die Nr. 47 war mal wieder Spitze und mehrere Artikel haben mich „angemacht". Da ist zunächst mal wieder die Frage gestellt: Was wollen wir eigentlich, bzw. es sind dazu Antworten gegeben worden, die ich kommentieren möchte. U. Mathies ärgert sich-wie sicher vor ihm schon viele – über die mangelnde Bereitschaft bundesdeutscher Wassersportunternehmen, oder überhaupt bundesdeutscher Unternehmen, als Sponsoren für Rennmultis aufzutreten. Verständlich der Ärger, wenn man sieht, wie offensichtlich weit verbreitet solche Bereitschaft in Frankreich ist. Er schreibt z.B. „starke wirtschaftliche Interessen... verhindern den Aufbruch zu neuen Ideen und zu Innovation grundlegender Art.-.-. Anerkennung von Multihulls und ihr Entwicklungstempo wird also weiterhin untergraben und somit regelrecht verschleppt." Und so den ganzen Artikel lang, mahnend den Finger gehoben, daß alle Welt die schnellsten Segler sponsort, nur im spießigen Deutschland findet sich keiner. Und daher wird es ein zu spätes Erwachen geben. – Ein gut geschriebener Artikel, flott und spontan in seinem Ärger.

Zunächst muß ich die verschlafenen deutschen Unternehmer in Schutz nehmen. Sicher gilt die Beobachtung, daß die segelnde Werbung vom geworbenen Publikum nicht wahrgenommen werden kann, weil hinter dem Horizont, seit der Einführung der überall eingebauten Videokameras mit Live-Übertragung auf die Monitor-bestückte Kaimauer nicht mehr wie früher. Aber immer noch und sicher noch lange gilt, daß Segeln bei uns kein Hit ist, keine nach Tausenden zählende Fan-Gemeinde auf die Beine bringt. Möglicherweise fehlt dem Segeln ein Boris Becker und die ganze Nation lebt, liebt und leidet mit. Aber bislang gilt sicher, daß das verschwitzte Hemd der Star-Fußballer eine zwar sehr viel kleinere, aber weit wirksamere Werbefläche ist. Das ist sicher in Frankreich anders und eine Firma wie Jet Services mit ihrem exclusiven teuren Service ist durch die Erfolge ihrer Boote sicher bekannter geworden. Unsere Nachbarn haben auch eine viel bewegtere maritime Vergangenheit, bei uns wird man noch lange auf solches Interesse warten müssen.

Die Bemerkung zur fehlenden Innovationsfreude hat mich schon stärker interessiert. Besonders innovativ scheint mir eigentlich keines der Boote zu sein. Daß ein Boot schneller wird, wenn man den Rumpf schmaler und länger macht, ist kurz nach der Fahrt der Arche Noah entdeckt worden, und daß ein Boot mit höherer Steifigkeit gegen Krängen mehr Segel tragen kann, wußten auch die Ägypter schon. Ein Boot so breit wie lang zu machen scheint mir keine Innovation zu sein. Daß die Traversen nicht zerbrechen ist vielleicht neu, aber Biegeträger, auch leicht gebaute zu berechnen ist seit 50 Jahren im Flugzeugbau bekannt, seit 20 Jahren kann sich jeder Standardprogramme kaufen, mit denen solche Strukturen routinemäßig berechnet werden. Ich arbeite seit Jahren in oben erwähnter Branche und habe oft die Beobachtung gemacht, daß ein erfahrener Ingenieur auch ohne solche Programme ganz gute Entwürfe liefert. Bleibt also als Innovation der Einsatz von Kohlefasern und Kelvar? Den Gewichtsvorteil,

der durch diese Fasern wegen ihrer größeren Steifigkeit möglich ist, kann man schnell durch zu geringen Aufwand bei Fertigungsvorrichtungen wieder verspielen. Und da bleibt als sicherer Effekt der ungleich höhere Preis solcher Materialien und der höhere Fertigungsaufwand bzw. Werkzeugverschleiß. Die Innovationsdynamik in der konventionellen Technik wird oft überschätzt. Natürlich bauen wir Sateliten von traumhaft geringem Gewicht und hoher Steiffigkeit, aber fragen wir lieber nicht nach dem erforderlichen Aufwand. Die sogenannten „Abfallprodukte" dieser Pioniertechniken sind für normalen Gebrauch nicht verwertbar, auch die erwähnte und immer wieder zitierten Teflonpfanne ist kein Produkt der Raumfahrt, weil Teflon nicht für die Raumfahrt entwickelt wurde. Unseren Werften, Medien oder Bootskäufern mangelnde Innovationsfreude vorzuhalten ist also zumindest nicht marktgerecht. Solange das erheblich teurere Boot nicht auch wesentlich mehr bietet, wird der Markt es zu Recht nicht annehmen.

Kommen wir also zu einem dritten Aspekt, der in unserer Zeitschrift oft anklingt und auch die Kernaussage von U. Mathies ist: Die Andern mögen uns nicht, Multihulls und ihre Vorzüge werden nicht anerkannt, die Branche ignoriert uns, wir fühlen uns ausgestoßen. Diese Beobachtung ist richtig, kann ich nur selbst bestätigen. Als ich in Stickenhörn war, besuchte ich einen guten Freund, der Vorsitzender eines prominenten in Kiel ansässigen Yachtclubs ist u. machte ihn auf die einmalige Chance aufmerksam, einen Überblick über den derzeitigen Entwicklungs- und Diskussionsstand bei den Multis zu bekommen: Desinteresse, mockierende Kommentare, Abwehr. So oder ähnlich verhält sich die ganze Branche, und mit gutem Grund. Solange ich Segelzeitschriften lese wird über den Mangel an Liegeplätze geklagt, der ungeheure Neubau von Marinas hält mit dem Ausstoß der Werften nicht Schritt. Wer in Stickenhörn gesehen hat wie ein kaum bewohnbarer Tri knapp in die für 2 große, ausgewachsene, voll bewohnbare Yachten gedachte Nische paßte, und in der Liste seines Takelwarts eine nicht abnehmende Zahl von Liegeplatzanträgen weiß, dem muß das vermehrte Auftauchen von Multis ein Alptraum sein. Gilt für jeden Segelfunktionär, Vereinsmanager, Hafenkapitän und Schleusenwärter. Vor Jahren habe ich auf einer Bootsausstellung den Besitzer einer der größten Yachtwerfen gefragt, warum er angesichts der enormen Vorzüge keinen Multi ins Programm aufnimmt. Er gestand mir, daß er sich für einen Multi-Fan hält und oft und gern darauf mitsegelt, daß aber ein zunehmendes Interesse an solchen Booten verheerend wäre, selbst wenn es ihm zunächst volle Auftragsbücher bescherte. Eben wegen des bei uns zu geringen Platzes. Die Branche ist nicht „fixiert und einseitig informiert", auch die „monopolisierenden Medien"-vermutlich ist die „Yacht" gemeint-sind aus gutem Grund reserviert. Wir sind in der gleichen Lage wie andere Freizeitgruppen, deren Zahl klein bleiben muß: Motorflieger, Motorsportler, Drachenflieger, Reiter usw. Irgendwann wird die dauernde Lärmberieselung durch die Motorflieger unerträglich und der Gesetzgeber ist gefragt. Das sollten wir uns für unser Hobby klar machen und wir werden diese Grenze sicher zu nutzen wissen. Wir sollten hoffen, daß nicht zuviele unserer Nachbarn von den schmalen Yachten auf unsern Geschmack kommen, denn uns könnte nichts Schlimmeres passieren. In einem Yachtclub mit 50 Yachten passen sicher 4 Yachten von unseren

Abmessungen an die Stegköpfe oder in eine flache Ecke vom Hafen. Wenn es aber 20 Boote würden ist der große Krach sicher. Meine Empfehlung daher: Beglückwünschen wir alle Kielyachtbesitzer zu ihren schönen gemütlichen Booten, es wird ihnen sauer genug, wenn wir sie wie angenagelt stehen lassen. Es kann nicht in unserem Interesse sein, den Multis zum Durchbruch zu verhelfen.

Wer steigt mit ein in unser Kat-Projekt?

Wir (das sind: Familienvater und ehemaliger Bauunternehmer, 50 Jahre, zur Zeit mit eigener Yacht in der Karibik + segelbeigeisterter Student, 22 Jahre) wollen einen tourensportlichen Kat, nicht unter 14 m Länge bauen.

Unser zur Zeit favourisierter Entwurf ist Design Nr. 81 von Lock Crowther (sieht aus wie Catana 40', nur 10' länger und 7' breiter), doch sind wir für andere Vorschläge durchaus noch offen. Das Schiff soll „non-stop" innerhalb von ca. 9 Monaten (je nach Größe) von uns gebaut werden.

Was (Wer) uns noch fehlt, ist ein dritter Eigner, der sich mit 33 % an unserem Projekt beteiligt, dem aber die Zeit fehlt mitzubauen, der aber im Ausgleich dafür für die Materialkosten des Schiffes aufkommt.

Wer sich für unseren Vorschlag interessiert, soll sich mit mir telefonisch oder schriftlich in Verbindung setzen:

Thomas Mittelberger · Schmorellstr. 12 · 8025 Unterhaching · Tel.: 089/617523

Unserem Senior Dr. Arthur Petersen
einen herzlichen Glückwunsch zum Geburtstag.

Wir wünschen ihm für viele Jahre guten Wind
und freie Fahrt auf dem geliebten Watt.

Ein Mann, zwei Rümpfe und das Watt

von Dr. A. Petersen

Fortsetzung von Nr. 48

Den Kats verfallen

Die Seefahrt hatte uns endgültig gepackt. Die Kinder waren größer geworden, wir älter und vielleicht auch etwas weniger bescheiden in unseren Ansprüchen, zumal wir es ja nun „hatten". - Und so kam ich auf den Katamaran zurück, von dem ich schon mit 14 Jahren einen ersten Entwurf gezeichnet hatte. „Echte" Segler werden nun vielleicht die Nase rümpfen und womöglich gar nicht weiterlesen wollen. Aber halt! Das mit dem Katamaran hatte gute Gründe.

Ein Grund war mein Jugendtraum von den schönen Flensburger Fischkuttern mit ihrem großen Freiraum an Deck. Der zweite - ganz nüchtern gesehen, meine fünf Kinder nebst zahlreichen Freunden und Freundinnen. So entstand ARCHE II. Ihr Riß wurde zuerst in Originalgröße mit einem Stock bei Niedrigwasser in den harten Sand des Memmertstrandes gezeichnet. Sie sollte ein geräumiges Brückendeck mit Reeling erhalten, flachgehende Rümpfe, Steckschwerter, Außenborder sowie Klo und Pantry. Im Hafen und auf Trockenfall würde eine große Persenning mit Spriegeln darübergespannt, was ihr zwar das Aussehen einer Nissenhütte geben würde, dafür aber sehr praktisch war.

In USA-Zeitschriften fand ich kurze Beschreibungen von Katamaranen, die es in Deutschland ja noch nicht gab. Sie waren mir Vorbild beim Bau, der nicht lange auf sich warten ließ. Ursprünglich hatte ich den Kat als Motorsegler geplant. Aber auf der Jungfernfahrt, die ich ohne meine Kinder einhand nach Borkum unternahm, kam der Außenborder auf den Kämmen der Seen derart weit aus dem Wasser, daß direktes Anknuffen nur unter Motor beim besten Willen nicht ging. Also hieß es Segelsetzen! Die an Borkum vorbeiführende Osterems gestattete einen Anliegerkurs, aber ich kam nicht weit und ließ mich nachts an der Kante des Randzelwatts trockenfallen.

Als ich am nächsten Morgen mit der ARCHE II segelauf ging, war Nebel und Hochwasser. Ich sehe noch vor mir die verblüfften Gesichter der Angler an der Einfahrt zum Schutzhafen Borkum, als aus der weißen Nebelwand dieses komische Boot vom flachen Randzelwatt her auftauchte, wo sonst kein Mensch segelte. Das Zelt wurde aufgebaut, Gartenstuhl und Klapptisch aufgestellt, Frühstück gemacht und danach ein bißchen geruht. Im Halbschlaf hörte ich die Bemerkungen der Stegspuker: „Verrückter Kerl - verrücktes Boot! So ganz allein bei Nebel übers Randzel ..."

Ich muß bei den Seglern wohl Mitleid erregt haben. Jedenfalls bot man mir an, mich zurück ins Schlepp zu nehmen, was ich dankend ablehnte. Was dann passierte, ließ sie sicher an Hexerei glauben: Da ich von den Fahrten mit der ARCHE I her über Strom und Tide gut Bescheid wußte, ging ich erst bei Halbwasser lange nach den anderen los. Ich schipperte wieder quer über das Randzelflach in die Westerems und war als erster in Leer. So erntete das „komische Scheunentor", wie sie meinen ersten Kat tauften, erstmals Achtung und Respekt.

Die Holländer, denen der Küstenklatsch davon berichtet hatte, nannten mich seitdem „de flechende Chermane" (der fliegende Deutsche). Nach zwei Jahren überließ ich die Arche II einem Freund, der sie ausbaute und einige Jahre damit segelte, bis er von mir die HIMP-HAMP III übernahm. Die ARCHE ist heute, nach 25 Jahren, immer noch auf unserem Watt anzutreffen, wo sie vom Sohn gesegelt wird.

Mit der ARCHE II war ich so richtig auf den Kat-Geschmack gekommen. Ihre Nachfolgerin war HIMP-HAMP I. Natürlich war sie größer, komfortabler, vor allem aber ein echtes Segelboot. Wie sich zeigen sollte, erwies sie sich obendrein als ein recht gelungener Entwurf - schnell, stabil und durchaus seefähig. Ich erkannte schon damals, das beim Kat - ganz anders als beim Kielboot - wegen der Kentergefahr die Größe das entscheidende Kriterium für seine Seefähigkeit ist. Für die hohe See durfte ein Kat nicht weniger als 10 m lang sein. Die Hochseepraxis hat es inzwischen vielfach bestätigt: Je länger, desto besser!

So große Tourenkats sind - sofern nicht übertakelt oder zu leicht - auf See recht sicher. Allerdings müssen sie hinsichtlich Segel - und Schotführung aufmerksamer gesegelt werden als ein Kielboot. Ein solches verzeiht schon mal einen seglerischen Fehler, der Kat jedoch nicht!

Dieser Nachteil wird aber durch viele Vorteile ausgeglichen. So wird seine Kenterbarkeit durch einen hohen Grad an Unsinkbarkeit wettgemacht, der sich sonst nur bei kleinen, gut ausgeschäumten Kielbooten erreichen läßt. Zwar kann man auch einen großen Kat, sofern er entsprechend gebaut ist, nach einer Kenterung ohne Fremdhilfe wieder aufrichten. In ruhigem Wasser ist das schon verschiedentlich gelungen - auf See indes dürfte es kaum klappen. Deshalb sollte ein Tourenkat - im Gegensatz zu den kleinen Rennkats - niemals so gesegelt werden, daß ein Rumpf vom Wasser abhebt! Sicherheits-Schotklemmen, die bei Überlastung (etwa in einer Bö) die Schot automatisch freigeben, sind ein Mittel unter vielen, die helfen können, einen Kat vor dem Umschmeißen zu bewahren.

Nun - HIMP-HAMP I war sehr steif und trotzdem recht schnell. Ich wollte gern mal einen exakten Vergleich mit anderen Booten haben, aber Kat-Regatten gab es nicht. So fragte ich bescheiden bei den Holländern an, ob ich auf ihrer Delfzyl-Borkum-Regatta bei den Schwertbooten außer Konkurrenz mitstarten dürfe. Natürlich, hieß es, könne ich meinen Kat melden und die Regatta mitsegeln. Zu meiner Überraschung (und aller Konkurrenten) lag ich als schnellstes Schiff nach gesegelter Zeit weit vor den anderen im Ziel.

Die „HIMP-HAMP"-Familie

Abgesehen von wenigen Ausnahmen bei flauen Wind lagen die HIMP-HAMPS Jahr für Jahr in Regatten auf der Ems immer vorne. Aber auch auf anderen Revieren, wo sie noch nicht so bekannt waren, erregten sie beträchtliches Aufsehen, wenn sie dem Feld außer Konkurrenz (und von der Wettfahrtsleitung offiziell nicht zur Kenntnis genommen) mit Affenfahrt davonliefen. Bei der Marine-Regatta der großen, schnellen und sehr seetüchtigen 7-KR-Kreuzer von Helgoland nach Wilhelmshaven liefen wir „zufällig" zur selben Zeit mit dem gleichen Ziel aus. Wir hatten vorher um Erlaubnis nachgesucht und die Antwort erhalten: „Aber sicher! Das Ziel ist da und da; achten Sie nur auf uns - wir werden

ja bestimmt vor Ihnen da sein und Ihnen einen Liegeplatz reservieren." Denkste! Bei flottem halbem Wind u. 15 Knoten Fahrt hatte ich das Feld bald achteraus gelassen, und selbst der Begleittender schaffte es trotz „full speed" nicht, uns einzuholen. Auf den Ems-Regatten war es ohnehin keine Seltenheit, daß wir uns selbst zeiten mußten, weil das Zielschiff noch gar nicht eingetroffen war.

HIMP-HAMP II, der die Familie, nachdem ich sie verkauft hatte, noch lange nachtrauerte, war mit 12,70 m der längste, schnellste und wohnlichste meiner Kats. Wenn es ihnen auf längeren Törns langweilig wurde, spielten die Kinder darauf Verstecken. Dabei hatte sich die gelenkige Doris einmal in einer der Hohltraversen so geschickt versteckt, daß sie nicht gefunden wurde. Die Suche dauerte lange, und der Spaß war groß!

Wir kamen mit diesem Boot in den Ferien recht weit herum - hauptsächlich auf der Ostsee, wo damals noch wenig gesegelt wurde. Und Liegeplatzprobleme in den Häfen gab es daher selbst für unser breites Schiff nicht. Heute ist das trotz der vielen neuen Yachthäfen schon schwieriger, denn die Murings haben in der Regel so eng gesetzte Pfähle, daß sie für die breiten Kats zu eng sind. Allerdings findet man mit etwas Glück besonders in den dänischen Häfen meistens noch einen Platz im flachen Wasser, wo kein Kielboot hin kann.

Das sieht in der Praxis so aus: Hatten wir einen langen Tagestörn hinter uns, und der Hafen war so voll, daß zwischen den Pfahlreihen auf beiden Seiten nur ein schmaler Durchlaß frei blieb, erhob sich, sobald man unserer ansichtig wurde stets ein großes Geschrei: „Kein Platz, alles voll! Und dann noch so'n dicker Apparat! Raus, raus!!" Doch ich hatte mir den Hafen vorher mit dem Handbuch genau angesehen und wußte, daß weiter hinten flach ansteigender Sandgrund war, wo nur ein paar kleine Boote lagen. Also vorsichtig ran, Vorsteven auf den Sand gesetzt, Leine raus und achtern ankern - geschafft!

Auf dem Watt ankern wir ohnehin nur oder fallen trocken. Aber auch auf der Ostsee liegen wir so oft wie möglich vor Anker. Dazu gehört natürlich ein geräumiges Beiboot, dessen Unterbringung auf dem Flugzeugträger-Deck des Kats aber kein Problem ist. Außerdem braucht man überdimensionierte Anker, denn Kats sind zwar leicht, bieten aber relativ viel Windwiderstand. Sonst sind sie gute Ankerlieger und schwojen kaum.

HIMP-HAMP III, die heute noch in bestem Zustand in Leer gesegelt wird, wurde dann wieder 10 m lang und sehr fest gebaut, war dafür aber nicht so schnell wie ihre Vorgängerinnen. Mit ihr überquerten wir erstmals die Nordsee. Einem Mitsegler gefiel das so gut, daß er nach der Fahrt fragte: „So'n Schiff will ich auch haben! Hilfst du mir beim Bau?" Ich bejahte, doch dann zeigte sich, daß wir beide nicht zueinander finden konnten, da jeder - beruflich bedingt — eine andere Freizeiteinteilung hatte. „Na, dann verkaufe ich Dir eben HIMP-HAMP III zum Materialpreis und baue mir ein neues Schiff - aber natürlich anders aussehend."

HIMP-HAMP IV war in Konzept und Bau bewußt einfach gehalten. Sie hatte -vielfach verspottet - zwischen zwei gleichhohen Masten einen großen rechteckigen Lappen stehen (der, weil er einem Bettlaken ähnelte, im Verein „Frau Holle" getauft wurde). Oben war er über eine abklappbare Spiere (im Verein „Hochreck" genannt) mit einer Art Gaffelgee geschotet, um einen besseren Anstell-

winkel des Segels zu bewirken. Unten, am Baum, fuhr ich das Tuch mit losem Fußliek.

Nr. IV war 11 m lang, schnell und bewährte sich auf See großartig. Über ihr Aussehen konnte man streiten - doch was kümmerte mich das! Ich baute ja nicht, um zu verkaufen, sondern aus Experimentierfreude und Spaß an der Kat-Entwicklung. Und da mußte man sich schon freimachen von herkömmlichen Schönheitsidealen und sich dafür besser Gedanken machen, ob tatsächlich alles, was für ein Kielboot taugte, auch für einen Kat richtig ist. Offensichtlich war dies nämlich nicht der Fall!

Mit Nr. IV waren wir zum ersten Mal oben in Norwegen, wo wir den Hardanger Fjord besuchten. Während der Rückfahrt - mitten auf dem Skagerrak mit Kurs auf Hanstholm - fingen wir im Radio plötzlich eine Sturmwarnung auf. „Schnell ziehendes Sturmtief über Schottland! Wind zunehmend und auf SO drehend!"

Was nun? Unser Kurs war SO, dann hätten wir demnach bald alles genau von vorn. Also drehten wir, als die ersten Böen einfielen, mit kleiner Besegelung (nur Fock und Besan) in Richtung Kattegat ab, wo wir uns mehr Landschutz versprachen als auf der offenen Nordsee. Als ich unter Deck ging, um den neuen Kurs abzusetzen, stand ich bis zu den Knöcheln im Wasser! Das fehlte uns gerade noch: Jetzt eine Lecklage!

Unten ging bei dem schon recht happigen Seegang alles drunter und drüber - eine Folge unseres Leichtsinns, da man auf einem Kat, der ja kaum krängt, nicht immer alles sorgfältig wegstaut. Während ich Ordnung zu schaffen versuchte, durchzuckte mich ein Gedanke: War das überhaupt Seewasser? Kurz geschmeckt - nein, zum Glück nicht. Es waren nur die Trinkwasserkanister ausgelaufen.

Nr. IV und V (IV blieb nach dem Verkauf in Leer) waren praktisch gleich schnell. Dadurch gab es bei den Regatten auf der Ems immer recht spannende Zweikämpfe. Ein Freund und Mitsegler, der mehrere Jahre Nr. IV schipperte, war ein raffinierter Segler, der mich auf Nr. V oft genug austrickste. Allerdings muß ich zu meiner Ehrenrettung sagen daß es zumeist dann passierte, wenn ich auf dem Klo saß und ein anderer das Ruder führte.

HIMP-HAMP IV hat leider ein sehr trauriges Ende gefunden und ist im wahrsten Sinne des Wortes „beerdigt" worden. Der neue Eigner hatte wohl nicht so das rechte Gefühl für Kats. Eines Tages hatte er wieder mal auf den Sänden der Ems die Steckenschwerter abgebrochen, weil er - trotz Echolot - auf der Kreuz so weit an die Kante fuhr, bis er Grundberührung mit den Schwertern bekam. Es wurden also neue geleimt - diesmal aus mehreren Schichten besten Bootsbau-Sperrholzes und stark wie Eisen.

„Es soll mir nicht noch einmal passieren, daß die Schwerter brechen!" erzählte er überall und stolz. Dabei hatte ich ihn gewarnt, denn die Schwerter sollen ja die Sollbruchstellen sein und nicht der Schwertkasten oder gar der Schiffsboden. Wir segelten die Borkum-Riff-Regatta. Nr. IV und V lagen bei flottem SW wie üblich weit vor dem Feld - Nr. V ein paar Längen voraus. Mit hochgeholten Schwertern kratzte ich auf kürzestem Weg über den Mövensteert-Sand. Nr. IV folgte mir auf dem Fuß, ließ aber plötzlich die Segel killen und fiel ab in Richtung Borkum. Sicher hatte er vergessen, die Schwerter hochzunehmen und dadurch

mal wieder Bruch gemacht. Das war nichts Neues; deshalb sah ich keinen Grund, ihm zur Hilfe zu eilen und rauschte nach Runden der Ansteuerungstonnen Hubertgat und Westerems mit hoher Fahrt dem Ziel Borkum entgegen. Es war eine Rekordfahrt gewesen, und der Preis war mir sicher!

Als ich das Schiff vertäut hatte, sah ich mich nach Nr. IV um. Sie mußte doch längst da sein-? Doch weit und breit war von ihr keine Spur zu sehen. Schließlich berichtete ein Kamarad: „Die Nr. IV liegt zerschlagen am Südstrand von Borkum!" Ich dachte, mich träfe der Schlag ... Wie war so etwas möglich gewesen? Doch dann erzählte der inzwischen eingetroffene Skipper den tatsächlichen Tathergang: Er hatte einen treibenden Baumstamm übergemangelt (von denen es damals eine Menge gab; die meisten stammten von über Bord gegangenen Deckslasten). Und diesmal hatten auf Nr. IV die kräftigen Steckschwerter gehalten, dafür war aber der Backbord-Schwertkasten geborsten und der Rumpf unterwärts aufgerissen, voll Wasser gelaufen und abgesoffen. Die Crew wurde durch eines der zahlreichen in der Nähe befindlichen Boote geborgen, Nr. IV aber trieb, ehe eine Bergung möglich war, mit Strom und Wind rasch auf die eisernen Buhnen des Borkumer Südstrandes, die ihr den Rest gaben.

Als ich am Abend bei Niedrigwasser mein altes Schiff inspizierte, kamen mir fast die Tränen. Nr. IV lag über Kopf im Sand mit zerschlagenen Rümpfen, aber heilen Verbänden. Sie wurde nun als Wrack dem Strandvogt überlassen, der sie beseitigen sollte. Doch sie fand ein weitaus schmählicheres Ende: Jugendliche Insulaner fielen nachts mit Äxten und Sägen über sie her und zerstörten alles, was die See heilgelassen hatte. Am nächsten Tag kam ein von der Kurverwaltung beauftragter Bulldozer, weil „der Anblick den Badegästen nicht zuzumuten war". Er schob die Reste über den Deich, walzte sie platt, schob Sand darüber - und weg war sie. Schade! Schiffe sollten würdiger enden ...

Ein Wort zur Technik: Der Verschleiß von Steckschwertern ist bei Kats in der Tat ziemlich groß, was die berechtigte Frage aufwirft, warum man keine (kippbaren) Senkschwerter einbaut. Doch darauf komme ich später noch zu sprechen. Alleine für Nr. V, einen 12-m-Kat, den ich am längsten und auf zehntausenden von Seemeilen fuhr, habe ich fünfmal eine neue Garnitur Schwerter bauen müssen. Das ist nicht weiter schlimm, bedeutet nur etwa acht Stunden Arbeit und verursacht relativ geringe Kosten. Aber jeder Bruch war eine kleine Geschichte für sich.

Fortsetzung folgt

Wer hat Interesse an einem Adria-Treff?

Mindestens sieben oder mehr unserer Mitglieder haben ihr Boot in der Adria liegen und auch in Italien und nicht zuletzt in Jugoslawien nimmt die Zahl der Mehrrumpfboote immer weiter zu. So wäre es eigentlich höchste Zeit für ein IMM in der Adria. Wer Interesse an einem solchen Treffen hat, möge sich bitte mit Ernst W. Barth, Klingerstraße 38, 8000 München 70, in Verbindung setzen. Er wird versuchen, die Termine so abzustimmen, daß möglichst viele Multihuller an einem derartigen Treffen teilnehmen können. Da dieses Treffen auch international abgestimmt werden soll, bittet er um schnellstmögliche Meldung. Letzter Termin ist Ende Januar 1988.

Adria: Regatten auch für Multihulls

In den letzten Jahren haben die Marinas Jugoslawiens eine Reihe von Regatten für Fahrtenyachten ins Leben gerufen, die sich zunehmender Teilnahme erfreuen. Leider waren diese Regatten bisher für uns als Mehrrümpfler tabu. Jetzt hat sich das geändert:

Die Marina Kornati in Biograd na moru, läßt im Rahmen ihrer Regatten nun auch Mehrrumpfboote zu. Biograd liegt in Mitteldalmatien, etwa 25 Kilometer südlich von Zadar. Das Revier vor der Mole dürfte eines der schönsten in Jugoslawien sein, erwähnt sei hier nur der „Nationalpark Kornati" mit seinen rund 100 Inseln und Inselchen.

Die Regatten werden gemeinsam mit dem größten Yachtclub Jugoslawiens, dem Yachtclub Zagreb, veranstaltet und umfassen neben den zwei bis drei Wettfahrten (nur Tagesfahrten) ein nettes Rahmenprogramm. Die Gastfreundschaft von Marina und Club ist beispielgebend und die Kameradschaft der Segler untereinander noch nicht durch Regattaehrgeiz geschädigt. Für Skipper mit Crewproblemen vermittelt die Marina Crewmitglieder aus dem heimischen Segelclub; dies ist sicher auch für den interessant, der dieses Revier nicht kennt, denn es hat so seine taktischen Raffinessen.

Teilnehmende Yachten liegen selbstverständlich für die Dauer der Regatten kostenlos in dieser neuesten dalmatinischen Marina. Zwei Wettfahrtserien stehen zur Wahl: im Frühjahr die Regatta zum 1. Mai, im Herbst die Regatta Anfang Oktober. Wer sich für die Teilnahme interessiert, schreibt direkt an die Marina Kornati, YU-57210 Biograd n/m. Wer mehr über Marina und Revier wissen möchte, kann sich auch an unser Mitglied Ernst W. Barth (Klingerstraße 38, 8000 München 70, Tel. 089-7600033) wenden, er hat seinen Katamaran dort liegen und hat auch schon an einer dieser Regatten teilgenommen.

Ernst W. Barth

Die Antipoden kommen

Sensationelle Nachricht von Waikeke Island, Neuseeland. Elisabeth und Jürgen Apel werden im Juni/Juli diesen Jahres die Bundesrepublik besuchen. Sie kommen voraussichtlich am 16. Juni hier an und hoffen auf ein Treffen am 17./18. Juni. Dieses Wochenende ist ein Traumwochenende für den deutschen Segler. Zum Beispiel: Abfahrt am Donnerstag, dem 16. 6., abends, dann kommt der 17. 6., Feiertag, der 18. 6., Samstag, und der 19. 6., Sonntag. Apels bringen ihre zweistündige Diashow von Überfahrt und Neuseeland mit.

Wir wollen versuchen, Apels zu diesem verlängerten Wochenende mitzunehmen sowie auch den Diaprojektor und das Honda-Aggregat. Je nach Wetterlage möchten wir dann ein kleines Treffen in Cuxhaven, Neuwerk oder auf Helgoland verabreden. Kontaktaufnahme über UKW. Unsere Luxusyacht hört auf den Namen Maimuna / DA 8253."

Wölper

›Club‹ Yachtcharter GmbH · 8850 Donauwörth
Schützenring 10 · Telefon (09 06) 30 31

›Club‹ Yachtcharter GmbH

Die Catamaran-Charter-Flotte an der Adria.

Charterbasis

Marina „Kremik" Primosten
Jugoslawien

Catalac 27 · Catalac 34
Snowgoose 37

Erstklassige Ausstattung incl. Radar, VHF, Autopilot, Windinstrumenten, Ankerwisch, Beiboot etc.

Mitsegelgelegenheiten

Juni und September 1988

Mitseglerbörse

Liebe Interessierte,
um unserem Vorhaben „Mitseglerbörse" zum Erfolg zu verhelfen, haben wir einen Fragebogen in diesem Heft abgedruckt.
Jeder Mitsegler bzw. Eigner sollte diesen ausfüllen.
Wer sein Heft nicht zerschneiden will, kann ihn fotokopieren bzw. abschreiben.
Angebote bitte an unser Mitglied Christoph Köster, Adresse siehe Impressum.

Der Tremolino „Fundevogel" – Foto K. Diekmann

Mitseglerbörse

Eigner/Skipper

Name, Vorname: _____

Anschrift: _____

Bootstyp: _____

Revier: _____

Länge: _____ Meter Breite: _____ Meter Anzahl der Kojen: _____

Crewstärke max.: _____ Anzahl der Mitsegler(innen): _____

Anforderung an Mitsegler(in): _____ unerf. _____ Segel A _____ BR
_____ BK _____ C _____ SFB _____ Seefunk

Art des Törns: _____ Fahrtensegeln (Sport/Fam.) _____ Überführung
_____ Regatta _____ Wochenendsegeln

Törnvergütung: _____ Hand gegen Koje (HgK)
_____ HgK + Unkostenbeteiligung
_____ Charterbeteiligung _____ DM/Woche
_____ DM/Woche

Termin des Törns: von _____ bis _____

Mitsegler

Name, Vorname: _____

Anschrift: _____

Gew. Bootstyp: _____

Gew. Revier: _____

Gew. Länge: _____ Meter

Ausbildungsnachweis: _____ unerf. _____ Segel A _____ BR
_____ BK _____ C _____ SFB _____ Seefunkz.

Gew. Art des Törns: _____ Fahrtensegeln (Sport/Fam.) _____ Überführung
_____ Regatta _____ Wochenendsegeln

Mögliche Törnverg.: _____ HgK _____ HgK + Unkostenbeteiligung
_____ Charterbeteiligung _____ DM/Woche
_____ DM/Woche

Mögliche Termine: von _____ bis _____
_____ kurzfristig 14-30 Tage vor Törnbeginn
_____ sofort 1-13 Tage vor Törnbeginn

Rückblende

Einige Gedanken zur Mehrrumpfboot-Szene, von den Antipoden aus betrachtet.

Von Jörg Apel

Das erste Transatlantic-Rennen für Fahrtenschiffe (ARC) wurde 1986 von dem Trimaran „Running Cloud" gewonnen. Es ist ein 50' Trimaran, der im Jahre 1973 von Richard Flint konstruiert und gebaut worden ist. Eine erstaunliche Leistung für ein 13 Jahre altes Boot, und da frage ich mich heute, welch ein außerordentliches Talent muß der damalige Konstrukteur und Bootsbauer gehabt haben ...?

1973 -ich erinnere mich genau - da waren die kastenförmigen Piver-Trimarane Mode, in der Katamaranszene war die erste Prout-Snowgoose 35 die neuste Entwicklung. Damals träumte ich noch davon, in meinem eigenen Katamaran über die Weltmeere zu segeln ... in einem Bobcat, so wie Rudi Wagner in seinem „Hobby" natürlich.

Damals auch - nämlich im Sommer 1974 - sah ich sie zum ersten Mal, eine Snowgoose 35 mit dem Namen „Maiunna V". Das war in Dänemark im Hafen von Greena. Wir segelten als Studenten auf einer Hurley 18' von Kiel nach Anholt und zurück - meine Frau als Crew. Unsere erste große Seereise. Und mein erster überwältigender Eindruck an Bord eines richtigen Katamarans zu sitzen ... mit einer von Christa servierten Tasse Kaffee auf einem nicht schaukelnden riesigen Tisch!

GEMINI 3000

Step into the space age ...

anno 1987

Gemini is the brightest star in the fast-growing world of cruising catamarans — with good reason.

She has an unbelievable amount of accommodation in five separate cabins; is 20-50% faster than the equivalent keel boat; draws just 18 in. and has unrivalled stability — just 5 degrees is the normal angle of heel when sailing.

The Gemini — 75 of which have been sold to date — is factory-priced under $50,000.

Designed & built in the USA by Tony Smith

Performance Cruising Inc.(CW)
PO Box 381, Mayo MD 21106
(301) 798-5150

Eine damals überreichte Visitenkarte hatte ich mir gut aufgehoben und als wir dann 1979 nach Bremen zogen reifte unser Plan, vom geistigen Zentrum der Deutschen Mehrrumpfboot-Szene aus, unsere Reise halb um die Welt anzutreten.

Das wußte ich 1974 aber alles noch nicht. Mein Traumboot war der „Aristocat", der Nachfolger des legendären Bobcat in GFK mit Rundspant und anderen wesentlichen Verbesserungen. Im Spätsommer dieses Jahres besuchte ich die ehemalige Bobcat Werft in Christchurch/England, um mein Traumboot zu besichtigen. Wie enttäuscht war ich, als ich nur noch die Negativ-Form dieser Edelkatze in einem Schuppen fand - das Unternehmen war pleite gegangen. Später wird dort der Catalac gebaut. Eine Wiederbelebung des „Aristocat" mit weiteren Verbesserungen und einem neuen Namen „Pluto-cat im Jahre 1975 muß offensichtlich

gescheitert sein. Irgendwie hat jedoch die Negativ Form des „Plutocat" den Weg nach Amerika gefunden. Denn dort wird heute der „Aristocat" mit Hardtop als „Gemini 3000" zum Kauf angeboten. 13 Jahre später kann ich darüber nur den Kopf schütteln. Dabei denke ich an mein Boot, ein Prout-Quest 312, der uns 20000 Seemeilen transportiert hat und heute gar nicht mehr gebaut wird -1976 auf's Zeichenbrett gebracht und 1986 von einer Neuentwicklung abgelöst.

Wie kann ein Aristocat anno 1985 als hellster Stern in der schnell wachsenden Welt der „Kreuzer Katamarane" verkauft werden? Da ist noch viel Aufklärungsarbeit in der neuen Welt nötig.

Zweite Liebe

Wir bekommen viele Briefe. Alle können wir nicht veröffentlichen. Aber in dem Brief von Joachim Litzenberger werden sich einige von uns wiederfinden.

– B.H. –

Sehr geehrter Herr Lenk!

Besten Dank für die Bestätigung meiner Beitrittserklärung.

Außer den Beitrag zu bezahlen, kann ich noch nicht viel.

Vor drei Jahren fing ich mit dem Segeln an. Vor zwei Jahren meinte meine Frau, als wir in der Türkei segelten, ein Katamaran sei viel schöner als unsere Gibson 84, die wir gechartert hatten.

Damals meinte ich allerdings, wenn das Ding kentert, ist alles zu spät und mit Frau an Bord ist das viel zu unsicher, kommt nicht in Frage.

Sie hatte sich eine Snowgoose 35 angesehen und vergaß den vielen Platz nie mehr. Nun, wir waren dieses Jahr in Southampton, haben uns Schiffe angesehen und haben ausgiebig die angebotenen Katamarane angesehen, Bücher gekauft und gelesen. Als wir nach Frankfurt zurückkamen, guckte ich in die Yacht, fuhr an die Adria und segelte eine Woche mit einem 14m Wharram.

Dabei verliebte ich mich total. Aber mit der ersten Liebe hat man so seine Probleme.

Ich suche einen Katamaran für große Fahrt, den ich bezahlen kann, der sicher und bequem ist. Mir scheint die Snowgoose 37 geeignet. Oder???

Joachim Litzenberger

Grüße erhielten wir

von Heide und Hans Reinhold aus Tosmo Norwegen, Hans und Heide Reinhold waren mit dem Wohnmobil in Norwegen,

von Karl-Heinz Heymann aus Florida, Karl-Heinz Heymann hat 1987 3508 sm in der Karibik zurückgelegt. Im Juni 1988 will er wieder im Mittelmeer sein,

von Hans Börg aus Südwest-Afrika, die Temperatur beträgt 37 Grad, aber seine „Jantje" steht in Deutschland im Winterlager,

von Thomas Neubert und Locrecia aus Rijadh, Thomas Neubert behauptet, daß dies der letzte Gruß aus Rijadh ist.

Bootsmarkt · Flohmarkt

Hochsee-Catamaran-Catalac 9, 9,0 x 4,2 m, Lpl. I/Grado, Tel. A 0043-6229-2619, werkt. 8-17 Uhr

Havcat 27 CR Kreuzercatamaran, Bj. 1978, 2 Schwerter, ca. 45 m² Segelfläche, 1900 kg, 8,30 x 4,50 x 0,50 - 1,60 m. Ausgerüstet mit Heizung, Fäkalientank, 2 Batterien, Navigationselektronik komplett, 5 Dauerkojen, Riesencockpit sowie neuem Yamaha 9,9 Viertakter. Zu verkaufen wegen Auslandsjob, Preis 49000 DM. Telefon 04725/322 oder 0431/791566

Oceanic 30 Katamaran, reiseklar, DM 69000. Tel. 0461/75579

Ich bin segelerfahren, Multihull-enthusiastisch, branchenvertraut, wohne in unmittelbarer Nähe der Ostsee und der Dänischen Grenze. Übernehme Firmenvertretung für Norddeutschland und Südskandinavien. Tel. 0461/75579

Topcat 35 Offshore, Bj. '86 bei D & Maile, Kevlar/Mylar Segel, 16 m Mast, 6 Kojen, Elektronik, Motor, Trailer 2,5 m breit, evtl. Eignergemeinschaft. D. Monnier G 0041422341 81, P 0041172086 06

Wer segelt mit auf Maxi-Cat? Schneller als 20 kn! Mrz - Okt '88 Florida, Bahamas, Bermudas, Atlantik, Azoren, Mittelmeer. 250 - 500 DM/Woche/Koje. Tel. 06056/1462

Edel-Cat 26 zu verk. L 8,30 m B 4, 10 m; 41,5 qm am Wind; über 15 kn; ca. 800 kg, trailerbar mit 2,50 m BüA, DM 36000, Tel. 06056/1462

Katamaran, 7 x 2,50 x 0,60 m, sehr geräumig, sep. Achterkaj., 6-PS-Farymann-Diesel, Spez.-trailer, 20000 DM, Tel. 06241/76817

Trimaran Dragonfly, Bj. 1985, mit viel Zubehör, z.B. Trailer, Autopilot usw., DM 46000, Tel. 0031/215944489 von 9-17 Uhr

11,20 m Fahrten-Trimaran, 1975/86, Diesel, kompl. u. Hallengepfl., Liegepl. Holl. (Gron.), 95 TDM, Tel. 0031/5940-2968

Am Mitsegeln im Sommer '88 interessiert ist Willie M. Hoffelder, Hauptstr. 55, 6738 Iggelbach, Pfalz

Iroquois MK II zu verkaufen, Bj. 1973, 9 x 4 x 0,70 m, Steuerautomat, UKW (Marifon), Echolot, etc., Motor viertakt Yamaha 9,9 PS extra Langschaft Bj. 1986, Liegeplatz: Houtribhaven Lelystad Holland, Preis DM 40000, E.A.M.R. Laane, Houtweg 7, 1251 CR Laren N.H., Tel. 0931/2153-14544

Microkatamaran EFCAT 25, sehr schnelles und wendiges Schiff, 4 Kojen, 7,77 x 4,85 m, 34 m² mit Zubehör für DM 29000 zu verkaufen, Tel. abends 0421/657037

Hochsee-Katamaran Iroquois MK 2a, LüA 9,6 m, Bestzustand, reichhaltige Ausrüstung,an schnellentschlossenen günstig zu verkaufen, Tel. 05461/62588

Wer macht mit mir Partnerschaft? Die Sache ist zeitlich interessant, weil ich nur während der Woche segel, Sonntags nicht. Bin Multihull-Neuling, ansonsten „alter" Segler. Helmut Ackermann, Osterfeldstr. 57, 2 HH 54, Tel. 040/553 19 63

Charter mit oder ohne Skipper gesucht. Auf. Dragonfly, eventuell Kauf. Wenn möglich Bodensee, aber nicht Bedingung. C.E. Billeter, Bächiweg 2, CH 3626 Humbach

Hochsee Oceanic 30, reiseklar, 69 TDM, Tel. 0461/75579

Bol D'or zu verkaufen. Unser Mitglied Christoph Köster fand im Hafen von Funchal auf der Insel Madeira den Hochgeschwindigkeitstrimaran „Bol d'Or". Das Schiff mußte in Seenot nach einem Mastbruch aufgegeben werden. Von der Hafenverwaltung hat Christoph Köster erfahren, daß der Eigner und die Bergungsgesellschaft noch keine Einigung über den Bergelohn erzielt haben. Eine günstigere Gelegenheit gibt es so schnell nicht, einen schnellen Trimaran zu erwerben. Kontakte vermittelt: Christoph Köster, Am Dobben 123, 2800 Bremen

Hochsee-Trimaran, 35 Fuß, Holz/GFK, 6/8 Schlafpl., Achterkaj., Satnav, Echolot etc., nur 55000 DM, Finanzierung möglich. Tel. 040/656 78 90 oder 0161/241 78 08

Tri „Ocean Bird" mit Liegeplatz Pt. Andraitx/Mallorca. 9,25 m. 48 qm, 4-5 Kojen, Diesel OM 36, 4 Vorsegel, 2 Groß, kompl. ausgerüstet, viel Zubehör, Schiffsregister Hamburg incl. Rufzeichen, Preis DM 35000,–, Klaus Scheingraber, Am Eichenhain 5, 8080 Fürstenfeldbruck, Tel. Fa. 089/581016, Tel privat 08141/92005

Quest 31, Baujahr 1977, diverses Zubehör, Liegeplatz Schlei, VB 69000,– DM, Dr. Burkhard Habel, Lindenstr. 33, 3000 Hannover 71, Tel. privat 0511/511864, Tel. Geschäft 0511/628081

Hochseekatamaran, 13,3 x 5,7 x 0,7 m, H. Meyers Konstruktion, Eigenbau, reichhaltige Ausrüstung incl. Decca, UKW und Generator, 50 PS Diesel u. Sonic neu, 2 Jahre Langfahrt erprobt und bewährt, aus beruflichen Gründen zu verkaufen, VB DM 98000, Rolf Nimz, Tel. 02234/77931 (nach 20.00 Uhr)

Veranstaltungen – Münchener Treffen

Unser in Nr. 48 angekündigtes Münchener Treffen fand am 5. Februar 1988 wieder rege Beteiligung. 18 Mitglieder, davon 4 mit Ehefrauen und 2 Gäste hatten sich zu intensiven Gesprächen eingefunden.

Da am folgenden Tage die Münchener Bootsausstellung „CARAVAN und BOOT" begann, war sogar unser Mitglied aus Hof (300 km) Herr Scholtissek mit Frau angereist. Gleich zu Beginn des neuen Jahres hat er mit dem Bau eines Micros „CLOU 8" begonnen, und konnte somit auch noch offene Fragen besprechen.

Auch unser Mitglied Wimmer, der letzten Herbst mit seinem neuen 12-m-Wharram-Kat über die Donau und das Schwarze Meer bis in die Aegäis reiste, war anwesend. Im April soll die nächste Etappe ins Mittelmeer gestartet werden.

Das nächste Treffen wird am Freitag, den 22. April 1988
wieder im Rhaetenhaus, Luisenstraße 27 stattfinden. Beginn jeweils 19.00 Uhr.

Hinweis: Auswärtige finden in der Pension MARION, Luisenstraße 25,
Tel. 089/592554 eine einfache, saubere Übernachtungmöglichkeit.
Doppelzimmer ab DM 70,–.

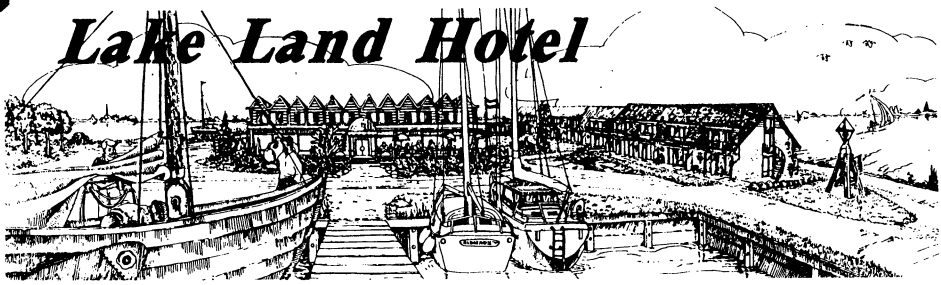
Kurt Diekmann, München

European Multihull Symposium

25–27th May, 1988

Monnickendam

Lake Land Hotel



Secretariat: Kon. Julianaweg 23, 3628 BN Kockengen, Netherlands

At the occasion of the 20th anniversary of the Dutch Catamaran and Trimaran Club CTC the First European Multihull Symposium will be held at the Lake Land Hotel in Monnickendam on the 26th and the 27th of May 1988. The symposium registration will take place on the 25th and will offer the attendants ample opportunity to meet the lecturers and the other attends before the actual symposium will start.

For the first time in the history of European multihulling the yachting world will have the opportunity to exchange views and ideas with the most prominent representatives of „Multihull Europe".

The symposium will cover a variety of aspects of multihulling, amongst others

- developments on hulls and sails;
- stability and safety;
- racing and cruising;
- computers and design;
- high tech materials.

The most prominent experts of North-Western European multihulling have been invited and up to now the following speakers confirmed their presence at the symposium (in alphabetical order):

Nick Boon (NL, yardsticks/ratings),
Patrick Boyd (GB, multihulls in general),
Paul Constantine (GB, cruising),
Prof. Ir. J. Gerritsma (NL, research),
Jan-Bart de Jong (NL, design),
Bernd Koehler (NL, design),
Eric Lerouge (F, design),
Dr. Arthur Petersen (D, design),
Borge Quorning (DK, design/building),
Piet Saarberg (NL, A-class),
John Shuttleworth (GB, design),
Peter Spronk (GB, design/building),
James Wharram (GB, design),
Richard and Lilian Woods (GB,design).

In addition to the lectures of the speakers above the organizing committee welcomes other presentations in form of posters. You are requested to notify the organisation when you wish to do a poster presentation.

The costs of the Symposium are limited to fl. 35.- for advance payments (fl. 45.- at the entrance), this includes coffee and tea and the symposium proceedings. At Thursday night a dinner will be held in the form of a buffet (costs ca. fl. 30).

The location of the symposium is rather unique. The Lake Land Hotel at Monnikkendam, a 13h century fishing-village North-East of Amsterdam, is situated at the borders of the Gouwzee, a big bay in the former Zuiderzee. The hotel offers limited possibility to stay during the Symposium. In case you want to make reservations, you are requested to register as soon as possible. For those who want to come by boat, there is ample opportunity to anchor at a safe anchorage in front of the hotel. From this place you can participate in all the festivities which will start when the symposium has ended.

This includes a race for the bigger boats (Micro Multihulls and up) which is planned on Saturday 28th. This day will be concluded with a party in the hotel for all multihull friends present.

Further information can be obtained from the organizing committee:

Jan Verhoeven, Kon. Julianaweg 23, 3628 BN Kockengen, tel. (31) 34 64 1543
Pieter Scargo, Driemasterwal 15, 2317 GV Leiden, tel. (31) 71 21 14 27

REGISTRATION FORM EUROPEAN MULTIHULL SYMPOSIUM
MONNICKENDAM - THE NETHERLANDS - 25 - 27th May, 1988

Name: Surname:
Street:
Postal Code: Town:
Country: Tel. number:

Please register also the following persons for the First European Multihull Symposium:

1. Name: Surname:
   Street:
   Postal Code: Town:
   Country: Tel. number:

2. Name: Surname:
   Street:
   Postal Code: Town:
   Country: Tel. number:

I will make a poster presentation: yes/no

I will come with my own boat: yes/no

Name: Type:

I need hotelaccomodation and will indicate my wishes below: yes/no

I will transfer the symposium fee _____ * fl. 35 = fl. _____ to Postbank account nr. 5 123 110 of Stichting Multihulls, The Hague, Netherlands.

Signature:

.....

Hotel - Reservation

Please reserve for me in the Lake Land Hotel, Monnickendam for

___ 25 May 1988 ___ 26 May 1988 ___ 27 May 1988 ___ 28 May 1988 *)

___ double rooms at fl. 40.- p.p.p.n. (excl. breakfast @ fl. 8.75)

___ single rooms at fl. 60.- p.p.p.n. (excl. breakfast @ fl. 8.75)

Please return this from completely (including hotelreservation, when required) to:

Mr. Jan Verhoeven, Secretary of the European Multihull Symposium, Koningin Julianaweg 23, 3628 BN Kockengen.

*) Please tick

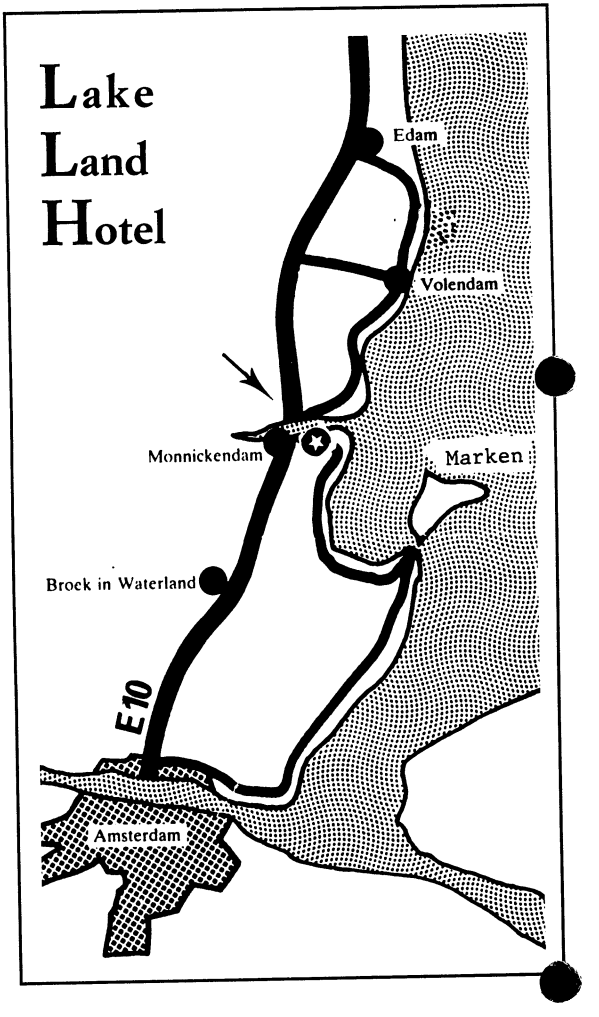
The Symposium is a part of the celebration of 20 years CTC. The weekend following the Symposium is dedicated to the practice of sailing after two days of theory.

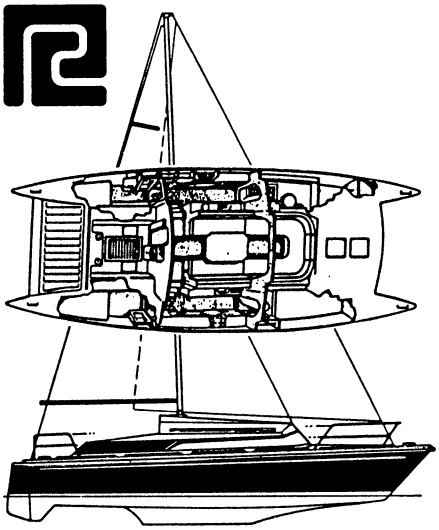
On Saturday the 28th of May a race will be held on the Gouwzee/Ijsselmeer for all the boats which were already present during the Symposium and those who will join them at that day.

Saturday night will be filled with the honouring of the price winners of the race, and with dance and music. All in the hotel, where the Symposium took place.

The program for Sunday is not completely fixed yet. Those who came from far will leave early, but for those who stay certainly something will show up.

Conclusion: your multihull year 1988 will not be complete without attending the European Multihull Symposium of the CTC at Monnickendam in the end of May 1988.





SEIT 1970

KAJÜTKATAMARANE

NEU UND GEBRAUCHT

u.a. **Prout Catamarans Ltd.**

SCAMPER 26', SIROCCO 26', QUEST 33CS,
SNOWGOOSE 37' ELITE, QUASAR 50' ESP.
Kreuzercatamarane von 8.00 - 15.00 m. L.

PAR Fountaine Pajot

CORNEEL 26', MALDIVES 6.60M.,
LOUISIANE 11.00M., CASAMANCE 13.30M. u.a.

Mehr als 300 MULTIHULL-ENTWÜRFE für
Selbstbau. BÜCHER und MULTIHULL
ZEITSCHRIFTEN, BAUMATERIALIEN usw.

De Lairessestrt. 80 hs.
NL-1071 PH Amsterdam
Tel.: 0031-20-763122/836658

EVECOM b.v. MULTIHULLS

ZU VERKAUFEN

33' Trimaran Pinta Type „3 BEN",
10 x 7,5 m Glasfiber, Gewicht 1800 kg,
mit Schwingschwert und Schwingruder.
Gleicher Konstrukteur wie „Fleuret" Ib Pors Nielsen.
Gebaut auf der Werft I.N Fiberboote in
Hadersleben (Dänemark) für den Werftbesitzer selbst.
Geändert, breiterer u. höherer Kajütaufbau.
1982 seegesetzt, seither 18 Wochen gesegelt.
5 Kojen, Stehhöhe in Pantry, Balsaaptering,
Innenbordmotor Lloyd Marine 20 PS.
Großes Centercockpit mit räumlicher Achterkajüte
und See-WC.
Segel: 4 Fock und Großsegel.
Log, Kompas, 4 Fender, Tauwerk, Anker,
Cockpitzelt, Jolle und Winterstativ.

Winterpreis: 55 000 DM

Kurt Steffensen,
Forsythiavej 4, DK-Højbjerg, Dänemark.
Telefon 0045/627 23 45.

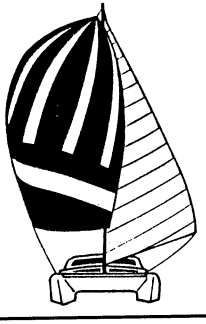
Veranstaltungskalender

AUSSTELLUNGEN

Ort:	Land:	Name:	Datum:
Bremen	Deutschland	Boot Bremen	03.-06.03.88
Tullen	Österreich	Boot 88	03.-06.03.88
Amsterdam	Niederlande	HISWA	03.-14.03.88
Oslo	Norwegen	Norwegian Int. Boat + Technic Show	11.-20.03.88
Marseille	Frankreich	Salon Nautique Marseille	18.-28.03.88
Rimini	Italien	Rautex	26.3.-04.04.88
Rimini	Italien	Salone Nautico Internazionale	02.-10.04.88
Koge Bucht	Dänemark	Schwimmende Boots-schau	01.-04.09.88
Oslo	Norwegen	Trebat Festival Risor	05.-07.08.88
Southhampton	England	Int. Boat Show	16.-24.09.88
Palma de Mallorca	Balearen/Spanien	Nautica	21.-26.09.88
Amsterdam	Holland	Mets 88	15.-17.10.88
Hamburg	Deutschland	Hanseboot	22.-30.10.88
Genua	Italien	Salone Nautico Internazionale	22.10.-01.11.88
Paris	Frankreich	Salon Nautique International	02.-12.12.88

TREFFEN

Datum:	Name:	Ort:
22.04.88, 19.00 Uhr	Treffen Mitteldeutschland	Mainz, an Bord des Dreimasters „Dieter von Aemstel“
22.04.88, 19.00 Uhr	Münchener Treffen	Luisenstraße 27, Raetenhaus 8000 München



KATAMARAN—CHARTER

Individueller, sportlicher Urlaub auf dem 14m Kreuzerkatamaran

CHRICOLA

in Nordsee, Atlantik und Mittelmeer für Gruppen und Singles, Anfänger und Profis

Nähere Information:

G. Koll, Motzstr. 52, 1000 Berlin 30
Tel. 030/2131343, ab 20.00 Uhr

Inhaltsverzeichnis

Seite

1 Impressum
2 Worte des 1. Vorsitzenden

Die aktuelle Seite

4 Bootsausstellung
8 Pariser Bootsausstellung
9 Londoner Bootsausstellung
10 Pfingsttreffen '88
Erste Chinesische Seeregatta
11 Texel Yardstickzahlen

Technik

14 Gekentert – wie segel ich weiter?
17 Wulstbuge
19 Doppel- (Parallel-) Rigg
23 Klappruder

Fahrtenberichte

24 Somne-Mündung – ein Revier nahe Calais
26 Räubergeschichten

Micro-Multihull

31 Micro-Wandercat
32 Zur Entwicklung von Trailer-Multihulls
34 Zur Entwicklung der Micro-Multihull-Formel
35 Die Wharram-Seiten
37 Eigner testen ihre Schiffe

Vorstellung neuer Boote

38 Cooper Cat 35
41 Maldives
42 Parallax 11
43 Profil 56
44 Jeffcat 32

Dies und Das und Sonstnochwas

45 Verschiedenes
46 3 Stellungnahmen zur Kenterung der Iroquois
51 Den Multihulls zum Durchbruch verhelfen
54 Ein Mann, zwei Rümpfe und das Watt
59 Kurze Nachrichten
61 Mitseglerbörse
63 Rückblende
65 Bootsmarkt · Flohmarkt
67 European Multihull Symposium
72 Veranstaltungskalender

Folgende Erscheinungsdaten und Redaktionsschlüsse haben wir uns für die nächste Ausgabe vorgenommen:

Ausgabe	Erscheinen	Redaktionsschluß
Nr. 50	2. Hälfte Juni	1. Juni '88

VIDEO VERLEIH:

über **Bernd Murke**, Parkstr. 89, 5870 Hemer, Tel.: 02372/73346, kann man folgende MD-Videos 'kostenlos' (ca. DM 3,- für Porto) entleihen:

- SHANGRI–LA I (Auf zwei Rümpfen um die Welt, ca. 55 min)
- SHANGRI+LA II (Abenteuer Karibik, ca. 55 min)
- ROUND BRITAIN RACE (ca. 35 min, Englisch)

Alle Kassetten im VHS Format.

el Krüger, Landshuter Str.3, 8252 Taufkirchen/Vills, Tel.: 08084/2322, bietet folgende me gegen eine Unkostenbeteiligung von DM 10,-- an:

- SILK CUP CHALLENGE (Brighton – London)
- FORMEL 40
- ROUND BRITAIN RACE

Anzeigenpreise:

Seite	1/1	1/2	1/4	Umschl./innen	Umschl./außen
DM + MwSt	200,–	110,-	60,-	250,-	350,-

Für Jahresaufträge (4 Ausgaben) 20% Rabatt.

Annoncenannahme und -verwaltung besorgt die Druckerei (siehe Impressum).