

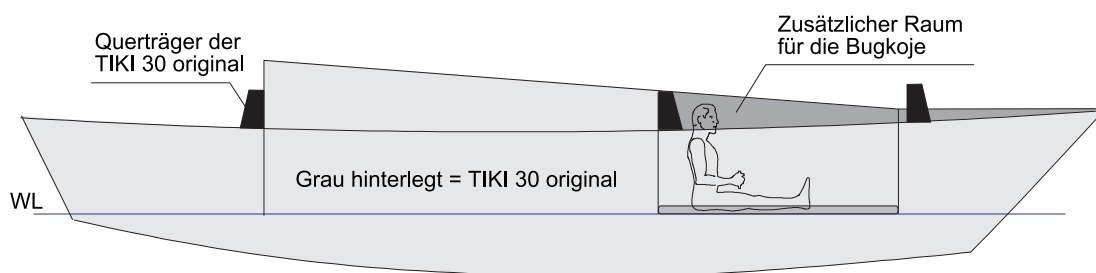
Traumschiff I

Die Planungsphase

Die jahrelange Planerei auf dem Computer (mein Papierersatz) bekommt realistische Züge. Zwar ist die Bootslänge mit 30 Fuß in umgekehrter Proportionalität zu meinen Träumen, aber dafür dem Geldbeutel angepaßt. Daß es ein Katamaran wird, war schon immer klar. Die konstruktive Orientierung an Wharram's Entwürfen ergab sich aus finanziellen Erwägungen und dem Gedanken, daß die schmalen V-Rümpfe besser mit der kurzen Adria-Welle zurechtkommen würden. Zudem kann ich auf "Luxus" verzichten, wenn ich dafür segeln darf.

Das Auftauchen der TIKI 30 aus Wharrams Feder schien alle Wege zu ebnen. Die Länge stimmte, und auch der Preis für einen Werftbau war in Ordnung. Alles in Butter? Weit gefehlt. Nachdem die erste Euphorie mit den schönen bunten Ansichtsplänen verflogen war, wurde das Schiff etwas genauer unter die Lupe genommen. Aus den 4+2 Kojen (ich brauche 4 Stück) wurden nur Zwei, wenn auch schön breite Schlafgelegenheiten. Gut, man weiß, daß Wharram's Doppelkoben nur für Siamesische Zwillinge konzipiert sind, aber daß in den Bugkoben nur knapp 70 cm Kopffreiheit vorgesehen ist, war nicht akzeptabel (Bild 1). Also weg mit diesem Schiff, mit dem ich Gedanken schon auf dem Wasser war? Daß kann sich doch ein Hobby-Schiffsbauer nicht bieten lassen. Nach einer konstruktiven Inventur gab es zwei Varianten, um zu den zusätzlichen Kojen zu kommen:

1. Anheben des Decks in den Rümpfen im Bugbereich für mehr Kopffreiheit. Dabei war aber die Auflage für den mittleren Querträger im Weg.



2. Ein kleines Deckshaus wie bei der TIKI 28 wäre die Lösung. Dieses würde eine gemütliche Sitzrunde aufnehmen und zusätzliche eine quer liegende Doppelkoje bieten.

Die Werft (Müller und Young, Rothaurach) war auch von der Idee angetan und schon war eine Anfrage nach England unterwegs, zwecks Plänen für eine TIKI 30 mit dem Mittelstück der TIKI 28. Nach einiger Zeit kam aus dem Hause Wharram die kurze Mitteilung, daß es für die TIKI 28 gar keine Pläne gebe, also auch keine Zwitterlösung möglich sei. Immerhin kam nach einigen Wochen ein "Schnell-Entwurf" für ein Deckshaus, das zwischen die Querträger der TIKI 30 eingehängt werden kann. Allerdings waren dort die Kojen in Längsrichtung vorgesehen, was das offene Cockpit auf Minimalmaße schrumpfen ließ. Auch die feste Dachkonstruktion (kein Hubdach) widersprach eigentlich Wharram's Kriterien eines geringen Windwiderstandes der Aufbauten. Also wieder nichts?

Aber nein. Wenn nicht mit Wharram, dann eben ohne Wharram. Neue konstruktive Inventur mit dem Ergebnis, daß auf ein Deckshaus im Mittelmeerraum eigentlich verzichtet werden kann. Dafür wurde der Gedanke wieder aufgegriffen, das Deck anzuhe-

ben. Von der TIKI 28 wurde jetzt dafür die Rumpfverbindung übernommen, wodurch die störenden Querträger wegfallen. Mittlerweile ließen sich die Computerskizzen im Megabyte rechnen, aber wo ein Wille, da ein Weg.

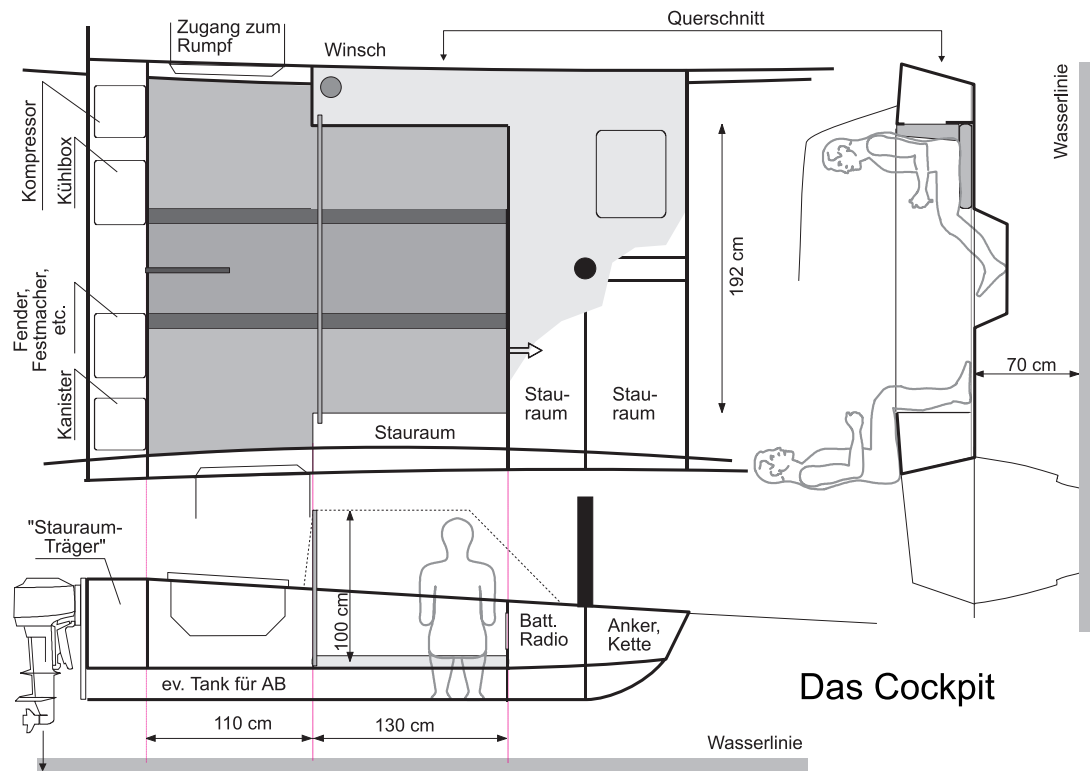
Nachdem das Konzept der Rumpfverbindung endlich klar war, widmete ich mich mehr den Details. Eine vernünftige Toilette ist auf einem Schiff, auf dem man mehr als 24 Stunden verbringt, ein Muß. Vorgesehen ist bei der TIKI 30 dafür ein Minimalraum achtern im Steuerbordrumpf. Da sich das Schiff nicht strecken läßt, muß der Platz für eine Seewassertoilette eben ausreichen. Der Boden wird etwas angehoben, um Platz für die Füße zu bekommen und einen kleinen Schmutzwassertank in der Bilge einbauen zu können. Der Wasserzulauf für die Waschgelegenheit erfolgt per Schwerkraft aus einem Kanister oder kleinen Tank im "Stauraum-Träger".

Diese Querverbindung ersetzt den achteren Beam, ist aber als Kastenquerschnitt mit den Maßen 40 x 60 cm ausgebildet. Also Fläche anstatt Masse und kann so als Stauraum genutzt werden. Dort ist auch das zweitwichtigste Requisit für den "Input" untergebracht - der Kühlschrank. Mit festeingebautem, dick isoliertem Kühlkasten und getrennt stehendem Kompressor. Die Pantry wird erstmal vom Originalentwurf übernommen. Mir ist ausnahmsweise nichts anderes eingefallen. Aber dazu ist ja noch Zeit. Die Kojen liegen hintereinander in den jeweiligen Rümpfen. Die Bugkoje, jetzt mit über 95 cm Kopffreiheit im Sitzen, kann von außen durch eine 60x60 cm große Luke erreicht werden. Zudem ist ein verschließbarer Durchschlupf zur achteren Maxi-Einzelkoje vorgesehen.

Fehlt noch ein Wort zur Elektrik. Als Haupt-Stromfresser haben wir den Kühlschrank, den Autopiloten und natürlich die Stereoanlage. Den Rest kann man dann schon bald vernachlässigen. Meinen vorsichtigen Schätzungen nach komme ich auf ein Maximum von ca. 75 Ampere/Tag (bei wildem Saufgelage mit Musik unter Autopilot). Als Energielieferanten sollen die Lichtmaschine des Außenborders sowie 4 Solarpanels ... 30 Watt dienen. Meine Illusionen werden aber noch von einem Spezialisten überprüft. Soweit stelle ich mir die "Lebensqualität" auf einem 30 Fuß Katamaran ohne Stehhöhe vor.

Jetzt war es aber an der Zeit, die gefestigten Ideen in die dritte Dimension umzusetzen, um später keine Design-Alpträume befürchten zu müssen. Was liegt dabei näher, als das künftige Traumschiff erstmal im Maßstab 1 : 10 zu bauen? Nach einigen Tagen Schnitzerei mit Balsaholz anhand der Aufsichtspläne bekam das Kind langsam Formen. Und keine schlechten, so meine ich. Der schräg abfallende Decksaufbau verleiht dem Entwurf in der Seitenansicht jede Menge Schnittigkeit (ich meine natürlich einen guten aerodynamischen Beiwert).

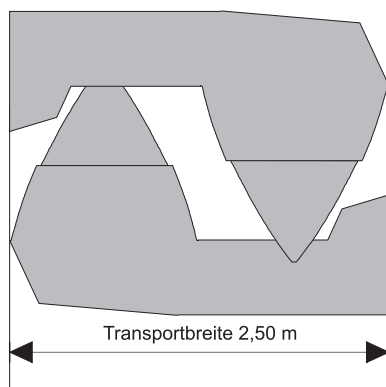
Keine "Hundehütte" stört das klare Deckslayout, dafür gibt es jede Menge Stauraum im Mittelteil und Liegeplätze für über ein halbes Dutzend Sonnenhungrige. Erst am Modell kam die Idee einer kleinen Nacelle, die im vorderen Cockpitbereich eine tiefe und geschützte Sitzposition für die Mitsegler bietet. Ein Sprayhood gegen Wasser von vorn, das zur Kuchenbude gegen Wasser von oben erweitert werden kann, war schnell dazugedacht. Wichtiger Aspekt ist, daß das Regendach auch bei gesetzten Segeln stehen bleiben kann. Der Außenborder wandert von seinem störenden Platz mitten im Cockpitboden nach achtern an den "Stauraum-Träger". Hier kann er an Schienen, die bis zur Nacelle herunter reichen, (hoffentlich) weit genug abgesenkt werden.



Wie man sieht haben sich nach kaum einem Vierteljahr fast alle Probleme lösen lassen. Doch, Halt! Wie wäre es, einmal andere Leute die eigenen Gedanken gegenchecken zu lassen. Vor allem die Festigkeit der Rumpfverbindung mittels der Cockpit-Konstruktion bereitete noch Bauchschmerzen. Hier half der Hinweis aus der Szene, es gäbe in München einen Herrn Diekmann, der kompetent ist, sich über die statischen Zulänglichkeiten des Entwurfes Gedanken zu machen. Zwei Anrufe genügten und ich war Mitglied bei der "Vereinigung von Mehrumpf-Seglern e.V.". Das kurz darauf anstehende Treffen der Region Bayern war die optimale Plattform, kritikwütigen Besserwissern (so sind glaube ich alle Segler veranlagt) meinen Entwurf zu zeigen. Nach Halbzeit der Sitzung stellte ich, zugegeben noch etwas nervös, das Modell Hr. Diekmann vor. Statt Heiterkeit und Kopfschütteln, ein eigentlich wohlwollender Blick - ich konnte aufatmen. Seine Zusage, mir Mitte Januar statisch unter die Arme zu greifen, war für mich der Schlußstrich unter die Knochelei der letzten Monate. Jetzt kann es endlich losgehen, zumal das Angebot der geduldrigen Werft bezüglich der Baukosten meiner Ideen absolut in Ordnung geht.

Traumschiff II

Voller Stolz blickte ich auf mein schönes 1:10-Modell, wie es so in meinem Studio steht und zufrieden war ich mit meinen hübschen Ansichtsplänen. Um so mehr erschütterte mich die Frage des Bootsbauers, was er denn nun machen sollte. Es sei ja alles nett, was ich da so gezeichnet hätte, aber danach könnte kein Mensch ein Schiff bauen. Das hatte ich nun davon, daß ich mit den ursprünglichen Plänen so großzügig umgegangen war. Also mußte ich jetzt auch B sagen und die netten Ideen in "richtige" Konstruktionsdaten umsetzen. Wenn ich damals gewußt hätte, was das bedeutet, wäre ich sicher etwas kleinlauter gewesen. Doch der Mensch wächst bekanntlich mit der Aufgabe.



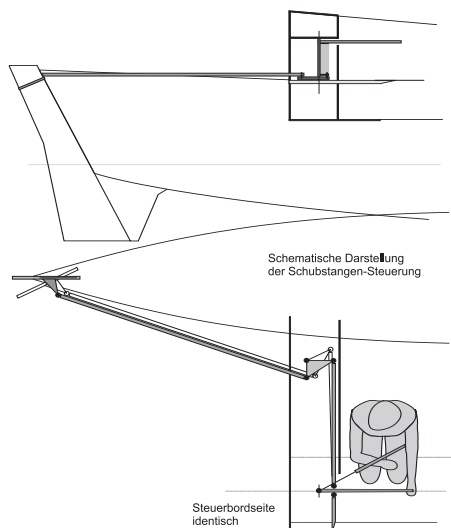
Als erstes war die Verbindung des Cockpitbereiches mit den Rümpfen neu zu überdenken. Für den Transport von Rothaurach zur Adria mußte das Boot natürlich zerlegbar sein. Also logischer Weise 3 Teile, Rumpf-Cockpit-Rumpf. Doch wie zeichne ich die Übergänge vom Cockpit zu den Rümpfen? Die Originalpläne geben nichts her, denn die Rumpfkrümmung entsteht ja erst beim Bau. Also weg mit der Logik und her mit der Kreativität. Nach "einigen" Überlegungen kommt der Geistesblitz in Gestalt einer "Zwei". Zwei Teile heißt die Lösung. Das Boot wird in der Längsachse getrennt.

Das bringt zum Einen das erforderliche Transportmaß und erlaubt mir die kritischen Bereiche dort zu plazieren, wo ich mich auskenne, nämlich im Mittelstück. Für den Bootsbaue entsteht so nebenbei die Möglichkeit alle Maße vom Originalrumpf auf die Neukonstruktion des jeweils halben Mittelteils "hinüberzumessen". Nach diesem beschiedenen Geniestreich arbeite ich mich weiter in die Details vor.

Die Verbindung der beiden Halbschiffe soll permanent erfolgen, was am besten durch eine großflächige Epoxi-Verklebung der planen Schnittstellen geschieht. Bei der Endmontage vor Ort muß lediglich für eine genaue Passung der beiden Hälften gesorgt werden, was entsprechende Bohrungen mit Paßschrauben erledigen, die auch den erforderlichen Druck auf die Klebestellen bringen. Für die kritischen Bereiche an den Rändern meiner Profilträger werden Fugen vorgesehen, in den ein Karbonlaminat die auftretenden Kräfte abfangen soll. Soweit war ein Grundproblem gelöst. Aber weiter ins Detail.

Vieles wurde bei meinen weiteren Konstruktions-Gehversuchen vereinfacht, weil ich jetzt gezwungenermaßen oft die Sicht des Bootsbauers einnehmen mußte.

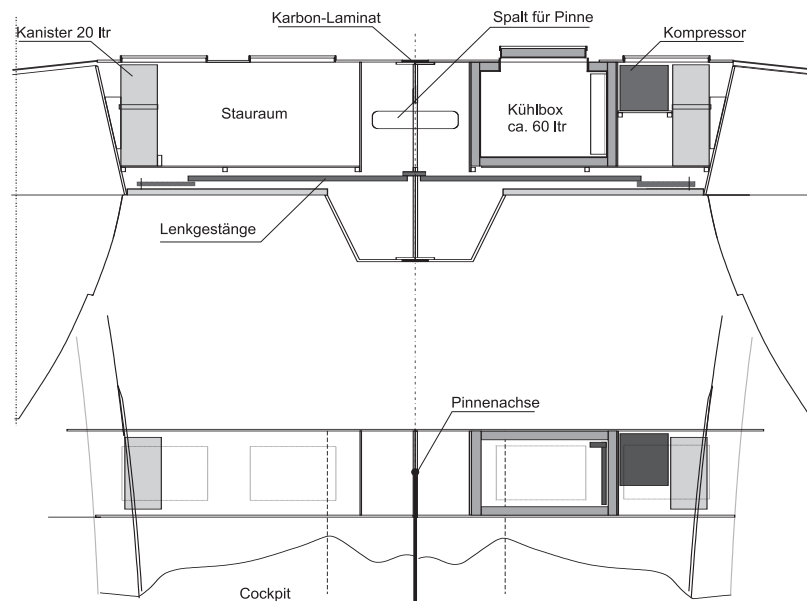
Das Cockpit war in der Entwurfsphase kurzerhand mit einer keilförmigen Nacelle versehen worden, um eine tiefe und ergonomische Sitzposition zu ermöglichen. Der Keil verschwand, der Boden wurde flach, was Arbeitsaufwand und Material sparte. Die dadurch erhöhte Bodenfreiheit wird hoffentlich ausreichen, künftigem Wellenschlag aus dem Wege zu gehen.



Nächstes Generalproblem - die Steueranlage. Ich habe die Original-Steuerung - zugegeben unbedacht - zugunsten meines "Backskistenträgers" geistig über Bord geworfen. Eine Radsteuerung wird schon alles richten, war meine blauäugige Meinung. Als es jetzt ans Eingemachte ging, bekam ich bald Bauchschmerzen, weil mit den spitz auslaufenden Hecks nichts aus dem Baukasten zu realisieren war. Und wiederum trat Hr. Diekmann als Schutzengel auf, in dem er mir eine Schubstangensteuerung - dem Segelflugzeugbau entlehnt - nahelegte. Damit war meine geliebte Radsteuerung gestorben und durch eine zentrale Pinne im Cockpit ersetzt. Im Nachhinein die sicher bessere

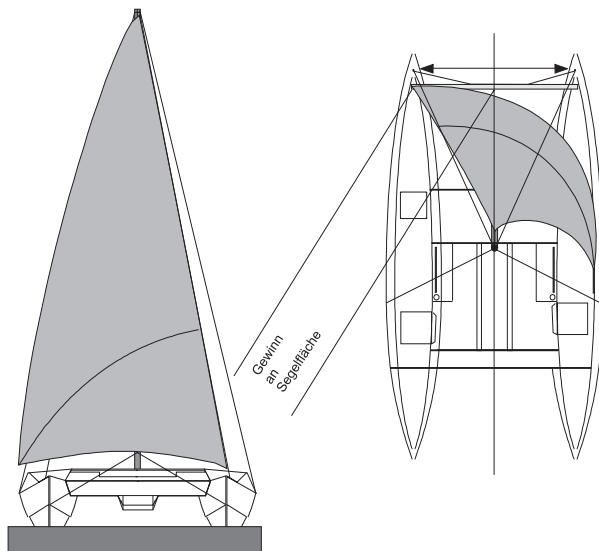
Lösung. Bringt sie doch mehr Gefühl bei der Schiffslenkung und weniger Gewicht (von den Kosten ganz zu schweigen). Konsequenterweise wird jetzt die Nacelle im Cockpitbereich bis zur Backskiste durchgezogen.

Apropos "Backskiste". Jetzt war es natürlich auch nötig, sich dem achteren Träger genauer zu widmen. Das ursprüngliche Konzept war durch die Längsteilung des Bootes und die neue Steuerung stark renovierungsbedürftig. Zuerst wurde ein flacher Zwischenboden eingefügt, der die Steuerstangen aufnimmt. Dieser Boden kann entfernt werden, um zu Revisions- und Reparaturzwecken an die Steuermechanik heranzukommen. Für Wasserversorgung von Pantry und WC-Zelle dienen zwei Kanister an den äußeren Seiten. Diese sind zwar entnehmbar, erfüllen aber mehr oder weniger eine Tankfunktion zumal sie mit einer großen Nachfüllöffnung versehen sind. Meine Kühlbox mit Kompressor belegt jetzt den Rest der Backbordseite. Die Mitte wird von der Steueranlage besetzt und als echter Stauraum verbleibt nur noch der Steuerbordteil.



Das nächste Detail, bei der Konstruktionsarbeit nach vorne, sind die seitlichen Stauräume im Cockpit. Sie ergaben sich zwangsläufig, da für den Sitzbereich Rückenlehnen erforderlich waren. Durch die Längsteilung der Gesamtkonstruktion sind sie jetzt

fest mit den Rümpfen verbunden, was es erlaubt einen Teil davon von Innen zugänglich zu machen. In den Rümpfen herrscht sowieso Stauraumknappheit und so wird durch ein kühnes Loch in der Rumpfwand eine schöne Ablage geboren. Die andere Hälfte des Stauraumes erhält Zugang von oben durch eine Klappe und hilft so das entstandene Defizit in der Backskiste auszugleichen. Der vordere Cockpitbereich blieb von notwendigen Korrekturen am meisten verschont. Hier ist nach wie vor die gesamte Elektrik untergebracht, sprich Batterien, Regelanlage, Schaltpanel und die Musik. über vertikale Blenden können die einzelnen Komponenten erreicht werden und bleiben so hoffentlich vor Feuchtigkeit geschützt. Als Musikliebhaber leiste ich mir einen CD-Player im Cockpit mit getrennten Lautsprechern links und rechts unter getrennten Blenden. Weiter vorne, vor dem Mast wird es noch zwei weitere Luken geben, die sich zu den flachen Stauräumen für Anker und Leinen öffnen.



Die Mastabstützung besteht aus den beiden Trennschotts der Bootshälften (2 x 10 mm Sperrholz) sowie einem Querspant (2 x 7 mm) Sperrholz, die ein ausreichend stabiles Kreuz ergeben sollten. In die Ecken des Kreuzes werden ev. noch Vierkanthölzer eingeleimt. So kann auf eine Abspannung nach unten verzichtet werden. Soweit das neue Cockpit. Die Aufbauten auf den Rümpfen haben sich gegenüber meinem ersten Entwurf der einfachen Verlängerung auch "etwas" geändert. Nachdem wir festgestellt

hatten, daß die Spantenrisse der Originalpläne erhebliche Abweichungen vom Gesamtriss zeigten, war ein neues Ausstraken des Aufbaus unumgänglich. So konnte der Linienerverlauf jetzt gleich bis zum Bug durchgezogen werden, was der Gesamtoptik natürlich entgegenkommt.

Somit sind wir am Bug gelandet, der letzten Station der Änderungen. Gegenüber dem Original ist der vordere Beam ca. 50 cm nach vorne gewandert. Im Segelplan ergibt sich aber dadurch keine Änderung, da hier der Fußpunkt des Vorstags über ein Hahnenpot von Bug zu Bug an identischer Stelle war. Mein Beam besteht aus demselben Alu-Profil mit integrierter Schiene wie der Mast. Dort ist die Schiene durch das übergezogene Segel überflüssig, aber am Beam will ich diese nutzen. Der Mast wird durch zwei Vorstage auf den Bügen abgespannt., was es erlaubt, den Fußpunkt Fockstag's auf einem Schlitten über die gesamte Beambreite zu verschieben. Ich verspreche mir davon eine Optimierung der Segelstellung, vor allem bei raumem Wind. In jedem Fall wird es eine Menge Spaß machen, damit herumzuspielen (Bild 5). Das auch bei dieser Lösung Hr. Diekmann seine Hand im Spiel hat brauche ich kaum noch zu erwähnen. Ohne seine tatkräftige Unterstützung würde ich immer noch in der Planungsphase stecken. Soweit mit dem zweiten Teil meines Berichtes vom "Traumschiff". Der Bootsbauer ist seit Weihnachten bereits an der Arbeit und ich hoffe in den nächsten Wochen zu sehen, wie das Ganze Gestalt annimmt, bis zum Stapellauf im Sommer. In einem dritten Teil im Herbst '94 werde ich darüber berichten, wie sich meine Ideen in der Praxis (hoffentlich) bewähren.

Traumschiff III

Die "REGGAE" nimmt Gestalt an.

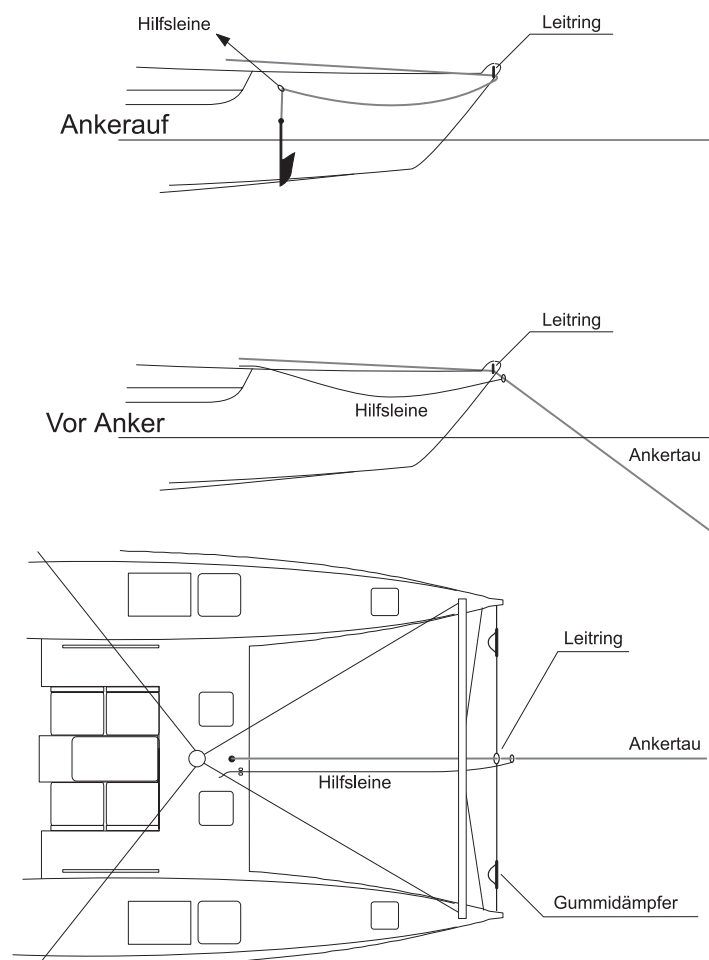
Der erhoffte Stapellauf hat leider noch nicht stattgefunden und so muß ich den angekündigten Bericht über die Segelpraxis auf die nächste Ausgabe verschieben. Aber in den letzten Wochen hat sich doch so viel Neues ergeben, daß sich ein kleiner Zwischenbericht über den aktuellen Stand des "Traumschiffes" lohnt. Am 15. August haben wir eine etwas vorgezogene Schiffstaufe gefeiert, um uns über die Verzögerungen hinwegzutrusten. Es war schon ein erhebendes Gefühl, zum ersten Mal die beiden Rumpfhälften fertig lackiert in zusammengesetzten Zustand zu sehen. Und vor allem - sie paßten auf den Millimeter genau. Hut ab vor dem Bootsbauer Phil Young, der meine Null-Toleranz-Konstruktion so perfekt ausgeführt hat. Und damit kommen wir zu den bisher gemachten Erfahrungen und den neuen Ideen. Der damalige Geistesblitz der Zweiteilung des Schiffes hat inzwischen einige Schatten bekommen. Nicht, daß es nicht funktionieren würde, aber das schwierige Handling der Bootshälften während der Bauphase ist mit ein Grund für die zeitliche Verzögerung. Also beim nächsten Entwurf wieder "back to the roots" und brav zwei Rümpfe mit getrennt gebautem Mittelteil. Das Design des Bootes und besonders des Cockpits hat allerdings überzeugt. Wunderbare Sicht nach allen Seiten aus geschützter Sitzposition und jede Menge Stauraum. Nicht nur ich war davon angetan, sondern es war auch die einhellige Meinung aller eingeladenen Taufgäste. So etwas tat dem "Mit"-Konstrukteur gut und heilte einige selbst zugefügte Wunden.

Was gibt es nun noch an neuen Ereignissen und Erkenntnissen. Da wäre zum Einen das Rigg. Ich habe mich großzügig vom Wharram'schen Wingsail verabschiedet und mir ein (doppelt so teures) durchgelattetes, baumloses Großsegel mit Lazy-Jacks geleistet. Bei der Segelgröße von knapp 24qm kommen noch preisgünstige Nylonrutscher zum Einsatz. Neben sicher besseren Segeleigenschaften am Wind, habe ich jetzt vor allem ein aufgeräumtes Cockpit. Am Wingsail hat mich immer die "dicke Segelwurst" gestört, die sich beim Herunternehmen oder Reffen bildet. Mit dem neuen Segel kann ich mein Sprayhood, sei es beim Segeln oder im Hafen, immer geöffnet lassen, weil sich das Lattengroß darüber in den Lazy-Jacks sammelt.



Zusätzlich habe ich dadurch schöne Befestigungspunkte für ein großes Deckszelt. Alle vier Fallen werden im Mast geführt und kommen nebeneinander, unter dem Sprayhood hindurch, bei den Fallenstoppeln im Cockpit an. Genauso werden alle Leinen für die Travellerkontrollen von Großschot und Fockstag ins Cockpit geführt. Das Sprayhood hat sich auch etwas geändert. Die ursprüngliche Idee mit Überrollbügel und Steckverbindung ist einer verbreiterten Standardversion geopfert worden. Der Grund dafür ist einfach der, daß damit eine der vielen "Baustellen" wegfällt, die den Fertigstellungstermin immer weiter hinausschieben.

Eine der wesentlichsten Erfahrungen während der Bauphase ist die Erkenntnis über die Probleme der Logistik. Selbst an unserem relativ kleinen Schiff waren zeitweise bis zu 9 verschiedene Firmen gleichzeitig beteiligt. Vom Segelmacher und Polsterer über die Näherei und Metallverarbeitung bis zum Zubehörlieferanten und Transportunternehmen. Und hat man endlich das richtige Unternehmen gefunden, werden Detailpläne, Material und Daten benötigt. Und alles soll natürlich zum Punkt X geliefert werden. Wer hier nicht permanent hinterher ist, landet zwangsläufig in der Zeitwüste. Doch zurück zu Schiff. Ein weiterer Gewaltakt war das Trampolin. Einfach eine Persenning zwischen die Rümpfe zu spannen, wie im Original vorgesehen, war mir zu unsicher. Vor allem nach dem Bericht von Wolfgang Hausner, dem, durch ein geschlossenes Trampolin, von einer großen Welle ein halber Rumpf weggerissen wurde. Nur ein Netz zu spannen ist auch keine Lösung, da es kein sicherer Stand gewährleistet. So blieb also nur ein offen geflochtenes Netz aus festen Gurten übrig. Ein Anruf bei unserem Verbandsmitglied Tietze über dessen praktische Erfahrungen mit diesem System gab den letzten Anstoß. Meine Trampoline für Bug und Heckbereich bestehen jetzt aus extrem festen Trapezgurten mit 45 mm Breite. Zwischen den einzelnen Gurtbahnen sind jeweils Karos von Gurtbreite offen, so daß überkommendes Wasser problemlos durchlaufen kann und trotzdem ein sicherer Stand auf dem "Netz" gewährleistet ist. Aufgrund der Materialstärke mußte ich die Gurte vom Segelmacher nähen lassen. Ich habe alle Netze vorab geflochten und die Kreuzungspunkte mit Heißkleber fixiert. Ein Prinzip, das Zeit und Geld spart und wunderbar funktioniert.



Wie sicher alle Katamaransegler, habe auch ich mir den Kopf über ein optimales Ankersystem zerbrochen. Meine Lösung lautet "schwebende Ankerklüse". Zwischen den Rumpfspitzen wird ein starkes Tau mit Ruckdämpfern gespannt. In der Mitte des Taus ist ein großer Nirosta-Ring eingespießt, durch den das Ankertau (Bleileine) vom Deck aus geführt wird. Nach dem Ring wird die Ankerleine mit einem Karabiner an einer Hilfsleine gefaßt und diese ebenfalls an Deck belegt. Beim Fallenlassen pendelt der Anker nach vorne und die Ankerleine rauscht durch den Ring und den Karabiner aus. Beim Aufholen wird der Anker bis auf die Entfernung "Ring-Deck" hochgeholt und dann mit der Hilfsleine zum Deck gezogen, wo er im

Ankerkasten verstaut wird. Für den schnellen Einsatz kann der Anker auch vor dem Ring frei hängen, da er hier durch Pendeln, etc. keinen Schaden anrichten kann. Als Ankergeschirr kommt auf der REGGAE ein 12 kg CQR-Anker mit Bleileine und ein 15 kg Reitgewicht zum Einsatz. Als Zweitanker ein 8 kg Plattenanker. Auf einen Kettenvorlauf möchte ich vorläufig aus Gewichts- und Schmutzgründen verzichten. Kommen wir zum Thema "Energie". Die Motorisierung übernimmt ein 8 PS Honda Außenborder, der leistungsmäßig reichen sollte und gegenüber dem Yamaha 9.9 ca. 15 kg weniger wiegt. Ins Wasser kommt er an einem Lift, der vom achteren Querträger bis zur Nacelle hinunterreicht und ca. 90 cm Hubhöhe erlaubt. So verschwindet der Außenborder samt Propeller beim Segeln komplett hinter dem Cockpit. Der elektrische Anlasser wird über eine kleine Blockbatterie versorgt, die wiederum von der Lichtmaschine geladen wird. Der Motor ist somit total von der restlichen Elektrik getrennt. Warum? Um es nicht zu einfach zu machen, bekommt die REGGAE eine autarke solare Energieversorgung mit knapp 200 Watt Nennleistung. Zwei 70 Ah-Batterien werden von vier Solarpanelen über eine Regelanlage gespeist. Zwei dieser Paneele werden fest an Deck montiert, um die Grundladung der Batterien zu sichern. Zwei Paneele sind in schwenk- und drehbaren Halterungen an der Rückseite des Cockpits angebracht und können der Sonne nachgeführt werden. Dadurch erreichen sie min. das 10-fache an Leistung gegenüber der festen Montage. Nach meinen Kalkulationen "sollte" der tägliche Bedarf von ca. 30 Ah alleine durch Sonnenenergie gedeckt werden können. Man wird sehen. Meine bisherigen theoretischen Erfahrungen diesbezüglich sind sehr zwiespältig. Fragen Sie drei Experten, erhalten Sie drei widersprüchliche Meinungen. Ob polykristallin oder multikristallin, ob ein Regler oder mehrere, ob heiß oder kalt, jeder hat Recht und kann es auch noch beweisen. Also bleibt einem letztendlich nichts anderes übrig, als das scheinbar beste Systemgemisch auszuprobieren. Damit wären alle wesentlichen Dinge aufgeführt, die sich im letzten Teil der etwas verlängerten Fertigstellungsphase ereignet haben. Im Nachhinein betrachtet ist aber eine Baudauer von knapp 8 Monaten für einen Prototypen dieser Größe eigentlich eine recht gute Zeit. Wir hoffen nun entgeltig bis Mitte September im Wasser zu sein, um in der nächsten Ausgabe den versprochenen Erfahrungsbericht liefern zu können.

Traumschiff IV

Das "Traumschiff" auf dem Weg in sein Element

Es ist vollbracht. Kaum sind 10 Monate vergangen und schon hängt das Traumschiff im Travel-Lift und wartet auf die erste Berührung mit seinem Element. Doch, bevor wir es eintauchen lassen, nochmal 2 Wochen zurück zur Baustelle nach Rothaurach, denn das Abenteuer des Transportes will ich Ihnen nicht vorenthalten.

Hier standen nun die beiden Bootsteile im Hof und harreten der Dinge die da kommen sollten. In den letzten Tagen wurde fieberhaft an der Komplettierung gearbeitet. Es mußte noch die Elektrik verlegt, das Rigg vorbereitet und hundert andere Dinge getan werden. Apropos getan. Wie nicht anders zu erwarten, haben sich gegenüber den Angaben in meinem letzten Bericht natürlich wieder einige Dinge geändert. So zum Beispiel der Motor. Fünf Stunden Informationsstress auf der Friedrichshafener Messe haben zum Ergebnis geführt, daß es keinen Außenborder mit 8 PS und elektrischem Anlasser gibt! Eine echte Marktlücke. So habe ich mich doch für den YAMAHA 9.9 entschieden und zähneknirschend die Mehr-Kilo in Kauf genommen. Auch die Solaranlage wurde um zwei Panele abgespeckt. Die einfache Rechnung, daß der Sonne nicht nachgeführte Panele nur annähernd 10 Prozent der maximalen Leistung erreichen, ließen mich auf die festmontierten Panele verzichten. Zumal der neue Außenborder ja jetzt auch als Stromlieferant eingesetzt werden kann.

Doch zurück zum Hof. Der Autokran ist inzwischen gekommen und hat Position bezogen. Wann taucht endlich der Tieflader auf! Kaum eine halbe Stunde später erscheint ein riesiger Sattelschlepper und hält vor der Einfahrt. Der muß sich wohl verfahren haben, da er ja am Auflieger einen festen Planenaufbau hat. Von wegen. Ein kleiner Kommunikationsfehler bei der Spedition und schon geht die Hektik los. Nochmal 2-3 Tage auf den richtigen LKW warten? Kommt nicht in Frage, das Schiff muß endlich weg. Also, wie bringe ich ein Transportgut mit 2,50 m Breite in einen LKW-Aufbau mit 2,45 m Breite? Die Lösung ist einfach: Mit Gewalt.

Also wird der Auflieger zerlegt, bis nur noch das nackte Planengerüst übrigbleibt. Eine halbe "REGGAE" hängt schon auf den Rücken gelegt im Kran und wartet über dem LKW auf das "Wunder" in Form von vier starken Männern. Diese stehen mit Seilen und Balken bewaffnet bereit und "spreizen" den LKW-Aufbau tatsächlich solange um die benötigten 5 cm auseinander, bis die Schiffshälfte hindurchschlüpft. Dann dasselbe Spiel nochmal mit dem zweiten Teil und kaum 3 Stunden später steht der LKW beladen und abfahrbereit da. Er sieht zwar aus, wie ein übervoller Sparstrumpf, aber was solls. Der LKW-Fahrer (hier nochmals Dankeschön für seine Hilfe) meint, daß er so von der Polizei unbehelligt über die Grenzen kommt. Also Abfahrt und wir stehen erschöpft, aber glücklich im leeren Hof. Morgen gehts nach Marina Stella, zum Zusammenbau. Phil Young packt noch die halbe Werkstatt in einen kleinen Anhänger, denn es kommt ja noch einige Arbeit auf ihn zu. Die Meute löst sich auf: " Bis Morgen in Italien".

Welch Gegensatz. Am frühen Morgen, so gegen 4 Uhr bin ich bei naß-kaltem Wetter und Nebel losgefahren und stehe jetzt hier in der Marina in der strahlenden Sonne und warte schwitzend auf den LKW und den Rest der Crew. Die Zeit kann ich gut gebrauchen, denn ich darf mir jetzt den Entladevorgang überlegen. Das einfache Runterheben mit dem Travel-Lift entfällt ja wegen des Planengestells und das Gezeter, nochmals mit einem Kran will ich mir auch ersparen. Beim Stromern über das Werftgelände sehe ich einen großen Gabelstapler. Und in Gedanken wird bereits das Boot seitlich aus dem LKW herausgehoben. Beim Beladen hat mir der Kranführer ein Gewicht von ca. 600

kg für das halbe Schiff genannt, damit müßte der Stapler doch fertig werden. Es braucht zwar noch ein längeres Gespräch mit Signore Silvano, dem Herrn über die Werfttechnik, bis dieser von der Machbarkeit überzeugt ist, aber dann ist alles klar. Zwei Stunden später schiebt sich der 18 m lange Brummi um die Kurve und parkt mitten auf dem Werftgelände. Der LKW-Fahrer, inzwischen eingeübt, fängt schon mal an, seinen Auflieger zu zerlegen. Kurz darauf erscheint der Stapler und siehe da, relativ problemlos wird die rücklings liegende Bootshälfte aus dem LKW gefädelt und auf bereitliegenden Bohlen abgestellt. Inzwischen ist auch Phil Young angekommen, der mit seinem Anhänger eine zähe Fahrt hinter sich hatte. So können wir uns jetzt gemeinsam um das Entladen der zweiten, in einem Transportgestell stehenden Bootshälfte kümmern. Dies ist schon wesentlich kniffliger, da der Schwerpunkt jetzt höher liegt und das Transportgestell im Weg steht. Aber mit einer Schrecksekunde, als das Schiff einmal ins Rutschen kommt, gelingt auch dieses Kunststück. Da steht, bzw. liegt nun mein Traumschiff auf dem staubigem Werftgelände. Ein kurzer Rundgang stellt zwar einige Schrammen fest, aber die sind mit kleinen Schönheitsreparaturen zu beseitigen.



Zeit für den nächsten Akt. Die Bootshälften müssen in die Halle und zwar schön nebeneinander. Der Gabelstapler kommt dafür nicht in Frage, bleibt noch der Travel-Lift übrig. Der stehende Reggae-Teil wird problemlos in die Gurte gehängt und an seinen Platz gefahren. Die zweite Hälfte, die wie ein gestrandeter Wal rücklings auf dem Schotter liegt, muß erst noch in den Gurten gedreht werden.

Das funktioniert überraschend schnell und gut. Aber wie bringe ich sie so knapp wie möglich neben den Bootsteil in der Halle? Signore Silvano stellt sich als Meister seines Fachs heraus. Was keiner glaubt, gelingt. Er dirigiert den Travel-Lift mit sparsamen Handbewegungen so präzise, daß die Haltegurte an der bereits stehenden Bootshälfte leicht abrutschen und der zweite Teil kaum einen halben Meter vom ersten zu Boden schwebt. Es ist vollbracht!

In den nächsten 8 Tagen wird "REGGAE" zusammengesetzt und fertiggestellt. Die Stoßkanten werden mit Epoxi verleimt, die Nahtstelle mit GFK überzogen und die Kohlefaserstränge verbunden. Parallel dazu erfolgt die Montage der Decksbeschläge und das Einfädeln der Trampoline sowie 1000 andere Dinge. An Malerarbeiten wird noch die Antirutschfarbe an Deck aufgetragen und das Antifouling aufgebracht. Und endlich ist es soweit. Der große Augenblick ist da. Der Travel-Lift nimmt das fertige Boot und fährt es zum Taufbecken. Es ist ein toller Anblick, wie sie so, einem schnittigen Flugboot ähnlich, durch die Luft schwebt und sachte auf dem Wasser aufsetzt. Ich renne los, um den vor Aufregung vergessenen Sekt zu holen.

Nächster Akt, das Aufriggen. Wir müssen das Boot möglichst schnell aus dem "Taufbecken" verholen, denn es warten bereits zwei Schiffe, die an Land wollen. Das Setzen und Absichern des Mastes dauert aber einige Zeit. Doch, bis auf ein verbogenes Windex, eine fettig-ölige Mastspitze vom Kranhaken und ein kleines, ungewolltes Bad von Andi Smith in der kühlen Stella, hat alles geklappt. Kein Want zu kurz, kein Terminal zu wenig. Es ist wiedereinmal spät geworden, bis der Mast endlich sicher steht.

Jetzt darf der stolze Skipper endlich in stockdunkler Nacht sein schönes Schiff die zwei Kilometer von der Werft zur Marina den Fluß runterfahren. Ungeübt schaffe ich es immerhin nach ca. 200 m Treibfahrt das Schiff in Fahrtrichtung zu drehen. Daß die "REGGAE" zweimal ins Schilf wollte, liegt sicher daran, daß sie noch etwas Angst vorm Wasser hat. Schließlich finden wir die Einfahrt zur Marina Stella doch noch und machen kurz vor acht in der Box fest. Heute abend wird gefeiert und morgen gehts zum ersten Mal ins Meer.

Beim Aufwachen traue ich meinen Augen nicht. Nach bald zwei Wochen Sonnenschein jetzt trübes Wetter und Regen. Nichts desto trotz Motor an und eine Stunde Fahrt durch ein, auch ohne Sonne, wunderschönes Flußdelta zur Lagune von Marano. Kaum ist der Dalbenweg breit genug, werden die Segel gesetzt. Doch ohje, die Rollrutscher an den Latten des Großsegels springen aus der Mastnut, die Schlitten sind zu klein. Mit ein paar netten Gedanken an den Segelmacher ziehen wir das Groß trotzdem hoch, der Wind ist gottseidank leicht genug. Und siehe da, die REGGAE segelt. Die ersten gespannten Blicke auf die Logge und den Windanzeiger verheißen Gutes. Bei Windstärke 2-3 über 5 Knoten Fahrt. Und daß mit dem grausam stehenden Großsegel, 4 Erwachsenen an Bord und einem durchs Wasser schleifenden Außenborder (der Außenborder-Lift taugt in der Praxis nichts). Die drei Stunden Probefahrt zeigen aber, das das Boot ein gutes Geschwindigkeitspotential besitzt und sich auf allen Kursen sauber austrimmen läßt. Auf der Rückfahrt, den Fluß hinauf, drängt sich alles unter dem Sprayhood zusammen, denn es regnet inzwischen in Strömen. Hier zeigt sich ein weiterer Vorteil des Cockpitkonzepts, denn mit der durch einen aufgebunden Bootshaken verlängerten Pinne darf der Steuermann auch im Trockenen sitzen. Soweit die erste kurze Probefahrt.



Um Ihnen aber mehr über die Segeleigenschaften meiner REGGAE erzählen zu können (und aus blankem Eigennutz) habe ich mir Anfang November einen Wochenendtörn nach Slowenien geleistet. Der Wetterbericht verhieß zwar noch Shirokko, aber nachlassend. Also runter nach Stella Marina, raus in die Lagune und Segel hoch (die Rutscher habe ich inzwischen ausgetauscht). Man glaubt es kaum, leichter Süd-Ost-Wind und strahlend blauer Himmel. Adria im November. Kurs auf

Piran und endlich in "Ruhe" Schoten-Zupfen. REGGAE erfüllt die erhofften Leichtwindeigenschaften wahrlich perfekt. Bis zu 5 Knoten Wind läuft sie jederzeit an die zwei Drittel Windgeschwindigkeit auf Halbwindkurs. Wird der Wind etwas stärker, geht die Geschwindigkeit proportional zurück. So erreicht sie bei 10 Knoten Wind

noch 6 Knoten und bei ca. 14 Knoten Wind gerade noch 7 Knoten Fahrt. Die bisher maximale Geschwindigkeit wurde in Böen mit über 9 Knoten Fahrt erreicht. Diese Aussagen sind natürlich mit Vorsicht zu genießen, da weder Windanzeiger noch Logge überprüft waren. Aber eine Tendenz ist immerhin zu erkennen, was eine wunderschöne Rückfahrt in nur drei Stunden von Piran nach Grado bestätigte. Aber Geschwindigkeit ist ja nicht alles. Ebenso wichtig war für mich das Verhalten in der Welle. Bei der Hin-fahrt nach Piran war vom verblaßten Shirokko noch Seegang übriggeblieben. Wellen bis zu etwa einem Meter Höhe, die sich teilweise brachen. Auf der letzten Stunde mit Motor gegenan, tauchte REGGAE manchmal bis an die Bugspitzen weg, ohne das Wasser an Deck kam. Lediglich von der Beamabspannung wurden Spritzer nach oben weitergeleitet. Die Bewegung des Bootes in der Welle ist so herrlich sanft und weich, daß man aufpassen muß, die Gefahr nicht zu unterschätzen. Aber davor bewahrte uns letztlich der Außenborder, der sich immer wieder aufheulend als Luftschraube bemerkbar machte. Hier muß ich mir nochmal grundlegend Gedanken machen.

Was ist also als Resümee über das Traumschiff zu sagen? Fangen wir mit dem Positiven an. Die REGGAE ist sicher nicht das Größte oder schnellste Schiff in der Adria, aber nach einhelliger Meinung aller, eines der Schönsten (oder haben sie schon mal ein häßliches Baby gesehen?). Sie erfüllt vom Seglerischen her alle meine Erwartungen bezüglich Geschwindigkeit und Seeverhalten. Das Rigg mit dem Lattengroß (ich würde nur noch so ein Segel einsetzen) spricht auf den leisesten Windhauch an und bringt, dank geringem Bootsgewicht, sofort Vortrieb. Der Focktraveller erlaubt es, das Boot auf jedem Kurs so optimal auszutrimmen, daß es sich selbst steuert. Das Deck bietet enorm viel freie Fläche, ohne störende Auf- und Anbauten (der Sommer kann kommen). Das Cockpitkonzept hat sich in allen Punkten bewährt und in Verbindung mit dem Sprayhood lassen sich auch feuchte Törn einigermmaßen komfortabel durchführen. Der Innenraum ist naturgemäß karg in den Ausmaßen, aber Pantry und WC funktionieren prächtig und die Kojen sind kuschelig gemütlich. Soweit ein Traumschiff. Nun zu den weniger gelungenen Dingen. Zum ersten der Außenborder. Die Lösung mit dem vertikalen Lift versagte in mehreren Bereichen. Der Schlitten mit Delrinlagerung verklemmt sich durch das Gewichtsmoment des Motors bis zur Bewegungslosigkeit. Mal sehen ob ein Aufweiten der Lagerbohrung etwas bringt. Des weiteren muß zum Erreichen der Hubhöhe mittels einer Talje der noch nicht angeschweißte Galgen nachgerüstet werden. Damit kann vielleicht das Grundprinzip (vorläufig) zum Funktionieren gebracht werden. Eine entgeltliche Lösung muß aber anders aussehen. Die Steueranlage hat sich mechanisch bewährt, allerdings treten unangenehm hohe Ruderkräfte auf. Eine Verlängerung der Pinne wird hoffentlich Abhilfe schaffen. Die "Schmierung" des Focktraveller-Schlittens in der Beam-Schiene durch aufgeklebte Teflonstreifen hat sich beim ersten harten Einsatz in Wohlgefallen aufgelöst. Hier muß etwas rollengelagertes her (vielleicht ein überdimensionierter Mastrutscher). Auf mein verstellbares Vorstag möchte ich nämlich auf keinen Fall mehr verzichten.

Und nun zum Hauptknackpunkt. Leider haben sich die (zu spät) angestellten Berechnungen bewahrheitet. Das Schiff ist etwas hecklastig geworden. Die Konzentration vieler Ausrüstungsgegenstände im Bereich des "Backkisträgers" in Verbindung mit dem schwereren Außenborder inkl. Tank führen dazu, daß das schlanke Heck ca. 5 cm zu tief eintaucht. Ein Umräumen der Einbauteile ist kaum möglich, da sie ja grundsätzlich am sinnvollsten Platz sitzen. Die Kühlbox in den Bugstauraum zu verbannen oder die Toilette anstelle einer Bugkoje zu installieren wäre unsinnig. Natürlich könnte ich

einfach den Wasserpaß ummalen und optisch würde alles stimmen, aber daß wäre in die eigene Tasche gelogen. Also kann nur eine radikale Lösung Abhilfe schaffen. Und die heißt, Auftrieb dorthin bringen, wo er nötig ist. Und so werde ich wohl im nächsten Frühjahr in einer uneinsehbaren Ecke der Stella-Werft klammheimlich einige Schaumstoffplatten harmonisch im Unterwasserbereich aufbringen, damit im Sommer alles im Lot ist. Apropos Schaumstoffplatten. Noch ein Punkt bedarf der Nachbesserung, nämlich die verstärkte Berücksichtigung der Kondenswasserbildung. Sicher ist der Spätherbst nicht die ideale Segelzeit, aber gerade jetzt zeigt sich die fehlende Isolierung von ihrer traurigen Seite. Bei 10 Grad Außentemperatur wird eine mollig warme Kajüte schnell zur feuchten Grotte. Eine Isolierschicht von 10 mm, vor allem im Kojenbereich, die wieder mit dünnem Kiefern furnier verkleidet wird, muß dringst installiert werden. Ich denke da vor allem an die geplante Fahrt zum Karneval nach Vendig im Februar (vielleicht im Schneetreiben?). Aber irgendwann wird vielleicht einmal die letzte Platte verklebt und die letzte Schraube eingedreht sein und dann wird nur noch Segeln genossen.

Dieser Gedanke an bevorstehende Törns soll auch der Abschluß meines Berichtes über den Bau des "Traumschiffes" sein. Ich hoffe, die Leser vom "Mehrrumpfboten" damit zumindest unterhalten zu haben. Vielleicht kann auch die eine oder andere gemachte Erfahrung genutzt werden.

Wenn ich mal wieder in die Tasten meines PC's greife, soll es endlich mal ein schöner Reisebericht sein, denn von Bauberichten habe ich (vorerst) mal genug.

Othmar Karschulin



Nachtrag: Das oben gezeigte Foto entstand anlässlich des IMM 1996 in den Kornaten. Dies und das Boot sind für mich leider Vergangenheit. REGGAE wurde im Winter 1998/99 wegen absolutem Zeitmangel verkauft. Der neue Besitzer ist aber schon wieder in Biograd n/m, nur einen Katzensprung vom obigen Ankerplatz entfernt.