

**2001-2002:
Mit der BALTICAT 42 in der
Karibik
(4.Teil)**

von Stephan Hüttermann



Hier nun mein angekündigter Atlantik-Rückreisebericht zu den Azoren. Es freut mich, dass mich viele von Euch seitdem ich wieder in der Heimat bin, schon nach dem Bericht gefragt haben. Diese Geschichten beinhalten ja viele persönliche Erlebnisse, der rein auf Kat-Erfahrungen ausgehende möge mir da verzeihen. Am Ende dieses kleinen Berichts werde ich mich noch mal kritisch mit manchem Zubehör und auch mit dem BaltiCat selbst auseinandersetzen.

In **Nassau** waren die Versorgungsmöglichkeiten natürlich bestens, wenn auch die Preise gerade bei Gemüse mal wieder astronomisch waren. Im dicht am Hafen liegenden Supermarkt füllte ich die Bordbestände für die nächsten 3 Wochen auf. An der Obsttheke traf ich 2 Berliner Segler beim Einkauf, die Kubapreise gewöhnt waren und jetzt bei leerer Bordkasse für 10 Mann einkaufen mußten! Die Ananas, die in Kuba knapp 10 Cent kostete, war hier für satte 8 Dollar nicht gerade ein Schnäppchen. Also wurde mal wieder nur das Nötigste eingekauft und von Aldi geträumt. Als ein Tip kann ich den Einheimischenmarkt unter der ersten Brücke nach Paradise-Island weitergeben. Als einziger Weißer kam ich mir dort schon recht exotisch vor, aber die frisch zubereiteten Conch-Salate oder die einheimischen Drinks sollte man sich eigentlich nicht entgehen lassen.

Ein tolles Erlebnis habe ich mir als Bootsbauer auch noch eingebrockt. Ich wollte den mahagoni-hellen Fußboden im Salon mit 2-Komponentenlack versiegeln. Zu viele Kratzer hatten den Boden an manchen Stellen sehr empfindlich gegen Feuchtigkeit werden lassen - vor dem vermeintlich nassen Atlantiktörn wollte ich ihn noch mal richtig aufpolieren. Jedenfalls lackierte ich die Fläche sehr schön dick ein und alles sah wie neu aus, nur das Mischungsverhältnis hatte wohl nicht gestimmt, und ich durfte bei 35 Grad 8 Stunden mit Verdünnung all die schöne Farbe wieder herunterkratzen. Die nächste Farbmischung stimmte dann, aber ich hatte glatt 2 Tage rückwärts gearbeitet und das kann ich gar nicht gut ab. Bei einem abschließenden Abschieds-Fischessen mit 15 Segelfreunden im Crocodil-Seglertreff (die haben auch einen schönen Dinghyanleger für uns ankernde Fahrtensegler) konnte ich meinen Frust aber dann irgendwann wieder herunterspülen.

Seit 8 Tagen hatte es in den Providenz-Channel, das Fahrwasser raus zum Atlantik zwischen **Eleuthera und Abaco**, mit 6-8 Windstärken gepustet. Der Wetterbericht versprach nur noch NE 5-6 mit später norddrehenden, alsogünstigen Bedingungen für das von mir angepeilte Ziel Spanish Wells. 6 Boote liefen lange vor mir aus, aber als ich eine kat-günstige Abkürzung zwischen den Inseln nahm, kamen mir die ersten Yachten schon wieder entgegen. Die See war auch wegen der Strömung doch sehr heftig, und der Wind kam leider aus genau aus der Zielrichtung.

Nach 3 Stunden hoch am Wind beschloß ich die schönen Ankerbuchten zu vergessen. Ich war ja schließlich alleine, mußte keine Rücksicht auf Kinder mehr nehmen und hatte wieder richtig gute Laune auf See zu sein. Die 90 Meilen zur nächsten Riffeinfahrt nach Abaco waren ja auch fast ein Anlieger und mit den neuen elektronischen Seekarten (aus Nassau) konnte ich das Riff ja wohl auch Nachts ansteuern. Meine Laune steigerte sich noch, als ich die ersten zwei großen

Goldmakrelen im Cockpit liegen hatte. Eine hatte immerhin eine Länge von 110 cm, beide zusammen ergaben zwei große Sofortverzehrportionen und 7 Kg Filet für den Tiefkühler. Bei einem Gläschen Rotwein, Fisch satt und 8 Knoten Fahrt konnte es mir doch eigentlich gar nicht besser gehen.



Fisch satt

Nach einem kleinen Nickerchen im Cockpit versuchte ich mich an dem neuen Navigationsprogramm, und ließ das Programm irgendwie völlig zusammenstürzen. Selbst neu laden ließ es sich nicht mehr. Leider besaß ich von dem Abaco-Inselgebiet auch praktisch keine Papierkarte. So hatte ich also gleich zur Einführung in die elektronische Navigation meine kleine Lehrstunde. Segel nie !! ohne Papierkarten. Es kann immer mal der Laptop ausfallen oder das Programm abstürzen. Wozu hat man aber eigentlich die elektronische Navigationshilfe? Eine Karte auf den Beinen bei einer gefährlichen Einfahrt ist durch ein Bildschirm (selbst wenn wasserdicht) nie zu ersetzen. Die nächtliche Ansteuerung war damit zu vergessen. Gegen Sonnenuntergang konnte ich mich aber auf einen sehr rolligen Ankerplatz hinter der Südspitze von Abaco (bei "the hell" wer es kennt) verkrümeln.

Am nächsten Mittag stand ich rechtzeitig vor der ca. 40 Meilen entfernten Riffeinfahrt bei hohem Sonnenstand. Aus meiner Erinnerung wußte ich noch, daß die Einfahrt ca. 300 m breit und ungefähr 7m tief war. Also eigentlich kein Problem. Nur daß jetzt eine richtige Brandungswelle, durch den langen Atlantikschwell, an der Einfahrt stand. Wahrscheinlich war auch noch ablaufendes Wasser. Jedenfalls surfte ich mit 3 Wellen, die sich wirklich wie am Strand brachen, in die geschützte innere Inselwelt der Abacos hinein. Bloß nicht zurückschauen und Kurs halten! Das Echolot zeigte doch tatsächlich einmal nur 3 Meter an! Danach waren meine Knie schon ein wenig schwammig. So ein Erlebnis hatte ich Jahre zuvor schon mal bei 9 Windstärken aus Ost , nachts vor Schleimünde.

Der Rest war Eyeball-Navigation der schwierigen Art, aber lösbar. Nach ca. 10 Meilen ankerte ich neben einer amerikanischen Yacht und versorgte mich zuerst einmal mit der alten Butterbrotpapier-Kopiermethode mit neuen Seekarten. Glauben wollten sie meine Geschichte mit keinem Wort - impossible für Amerikaner. Zum mexikanische Abendessen bei ihnen später an Bord trug ich meine vorletzte gute Flasche Wein.

Als Frühaufsteher war ich schon am frühen Morgen an meinem nächsten Ankerplatz in **Hopetown**. Falls Ihr euch in diese Gegend mal verirren solltet, rate ich zu einem Abstecher in dieses super gepflegte kleine Städtchen auf den

äußeren Abacos. Die schnuckeligen kleinen bunten Holzhäuser, die engen Gassen, der Leuchtturm, die Fels und Strandformationen erinnerten mich an Schweden und Dänemark zugleich. Schade, dass meine Frau dieses Kleinod nicht sehen konnte.



Leuchtturm auf Abacos

Hier hätte ich gerne den Anker etwas länger eingegraben lassen. Aber es langte nur noch zu einem kleinen Abstechern nach Man o War wo ich noch die kleine berühmte, nun aber verkommene, Werft aufsuchte, die Jahrzehnte den Bahamaregattajollen-Bootsbau beherrschte. Hinter der kleinen Insel schrubbte ich dann noch einmal das Unterwasserschiff so richtig gründlich sauber. Der Erfolg war atemberaubend. Nach 4 Stunden Unterwasserarbeit war das nun aalglatte Schiff 2.5 Knoten schneller am Wind und viel wendiger als vor der Reinigung! Hey, jetzt machte es wieder Spaß zu segeln. Bei 4 Windstärken hoch am Wind locker 10-11 Knoten. So kreuzte ich in die enge Bucht von Marsh-Harbour euphorisch ohne Motor rein um mit einem blitzsauberen Aufschießer zwischen den sicherlich 40 anderen Fahrtenjachten zu ankern. Die Kunde von dem verrückten deutschen Katamaransegler war im Morgenradio auch schon rum.

Ich wußte von dieser Information nichts, denn ich hielt mich aus dem UKW-Verkehr völlig raus. Dieser war hier ähnlich wie damals in Georgetown organisiert, nur war hier die morgentliche UKW-Runde nun absolut zur Quasselstunde verkommen - schlimmer als beim Friseur um die Ecke. Na wenn auch, einige neue Bekanntschaften ließen nicht lange auf sich warten. Speziell auf den Katamaranen wurde ich geradezu herumgereicht. Zwei bekannte französische Kats, die mit Ihren Schwertern zwar schnell sein sollen, aber nach meinen neuen Erkenntnissen eigentlich nur teuer sind, hatte ich bald bis zur letzten Schraube begutachtet. Was mir da für Probleme zu Ohren und Auge kamen, hätte ich nie erwartet. Dass man dort bei Garantieansprüchen plötzlich nur noch französisch spricht, kann ich ja (rein juristisch) noch nachvollziehen. Dass es Probleme mit den neuen Masten gab (Bruch nach wenigen Meilen im Mittelmeer) - o.k. Karbon ist nicht gerade ein experimentierfreudiges Material, aber solch riesigen Delaminationen im Rumpfbereich und ca. 50 cm im Durchmesser große Blasen im Deckbereich habe ich noch nicht gesehen. Von den irreparablen Gelcoatschäden (Verfärbungen bis hin zum ockergelb) im gesamten Laminat oder ganz zu schweigen davon, daß mittlerweile nicht mehr eine Deckenverkleidung an Ort und Stelle war. Positiv war zu vermerken, daß der Mülleimer wunderschön in die Arbeitsfläche integriert war und das die Luken noch immer alle dicht waren (selbst die großen in der Seite). Das hört sich komisch an, wurde aber von den Eignern doch sehr hervorgehoben !

So ein bißchen stolz waren sie also doch auf ihr Schiff. Aber zu was für einem Preis? Ich habe mir überlegt, demnächst meine Preise auch um ca. 200 000.- Euro anzuheben und nur noch ausschließlich den amerikanischen Markt zu beliefern.

Auch meine Schiffe werden leider nicht immer perfekt ausgeliefert. Immer wieder neue Technik will auch zuerst einmal beherrscht sein. Ich denke da speziell an hydraulisch anzustellende Schwerter, Rollreffgroßsegel, Waschmaschinen, Verstellpropeller, angeflanschte Generatoren usw.. Das letzte Schiff wurde für 2.200,--DM bei einer anderen Werft nachgebessert, das war alles sehr unschön. Das macht beiden Parteien keinen Spaß. Zumal ich bei diesem Projekt auch noch richtig Geld draufgelegt hatte. Aber wem passiert das nicht einmal? Andere Werften rechnen im Schnitt mit ca. 2% der Bausumme für Garantieansprüche. Beim benannten Produkt aus Frankreich wurde angeblich sogar von einem Eigner fast ein Importverbot für die USA bewirkt, bevor die Werft die 100 000.- Dollar Reparaturkosten übernahm. Diese Information stammte allerdings nur von den beiden anderen Geschädigten und nicht aus erster Hand. An Bruce, einem sehr guten Bekannten, der auch solch einen Kat fährt, werde ich aber demnächst mal eine kleine Warnung mailen.



Hier in **Marsh-Harbour** lagen jeweils auch etliche Yachten, um hier die hervorragenden und letzten Verproviantierungsmöglichkeiten für den Atlantiktörn zu nutzen. Außerdem hatten sich Harry und Elmar (die beiden Kat-infizierten) von dem ersten Atlantiktörn angesagt. Sie trafen auch wie geplant ein, leider aber ohne Gepäck. So nutzten wir noch die 3 Tage für kleine Ausflüge in die Abaco-Südsee. Zur Eingewöhnung ans Bordleben sicherlich nicht schlecht, aber wer möchte dann noch aus diesen paradiesischen Verhältnissen raus auf den rauhen Atlantik? Beim Nachmittagstee am 3. Tag fragte ich aber so nebenbei, ob wir nicht doch irgendwann mal ankerauf gehen wollten. 5 Minuten später waren die Segel auch schon mit einer Selbstverständlichkeit gesetzt, als würden wir mal eben zum Baden fahren.

Telefonieren auf Abacos



Die Wind- und Wettervorhersagen waren nicht gerade berauschend. Nach einer Hochdruckbrücke von 100 nm tobte ein Tief nach dem anderen auf unserer Route. Nach 8 Stunden Rauschefahrt tuckerten wir also zuerst einmal 20 Std. durch die angekündigte Flaute. Leider kam dann die Wetteränderung sehr rasch. Nach 5-monatigem Badehosen Dress wurden innerhalb von Stunden zuerst Socken zu den Segelschuhen mit Sweatshirt und Jeans und dann dicker Pullover und Ölzeug mit Mütze angezogen! Ohne Eingewöhnungsphase und Atempause. Und dann durften wir 750 Seemeilen kreuzen! Wind von Nordost bis Ost Stärke 5 bis 8!

Der Skipper wartet sehnsüchtig auf Wind

Taktisch gesehen möchte man sich knapp unterhalb der Tiefs hangeln, die sich um diese Jahreszeit (April) über den Kontinent ankommend bei Cap Hateras schnell vertiefen. Im Bereich des Nord setzenden Golfstroms entstehen Stürme mit Wellen die auch sehr großen Schiffen immer wieder zum Verhängnis werden. Die Illbruck fuhr zu dieser Zeit in einem dieser Tiefs ihren bekannten 24 Std-Rekord. Ausgerüstet mit Wetterfax kreuzten wir mal mit Kurs Nord und mal mit Kurs Ost grob Richtung **Bermudas**. Ein Tiefkern mit 12-14 Meter Wellenhöhe stand einmal keine 110 Seemeilen nördlich von uns. Da hatten wir dann auch mal für ein paar Stunden unfreiwillig Südkurs. Unser durchschnittliches Etmal lag nur bei 125 sm. Die Fronten wurden perfekt durch das Fax angekündigt und durch Herb, der persönliche Routenberater aus Kanada auf unserem Kurzwellensender. Auch bestätigte er, daß er ein solch schlimmes Frühjahr seit über 25 Jahren noch nicht erlebt hatte. Etliche Boote fuhren die Bermudas an um einfach noch einen Monat zu warten. Durch die tägliche Runde erfuhren wir auch immer die Standorte unserer Mitsegler. Die Windstärke ist im Frontbereich nicht mal so schlimm. Aber aus dem satten E/SE wird innerhalb 2 Minuten NW-Wind und dann 15 Minuten später NE zu werden. Die Wellen wissen kurze Zeit, wie auch wir, nicht wohin sie sollen. Aus unserem ursprünglichem Nord- wird also ein SE-Kurs genau gegen die alte 3-4 Meter Windsee mit einer 5-6 Meter Dünung aus NW (schiebt ja nur) und einer neuen Kreuzsee. Herrlich, da macht Segeln so richtig Spaß! Damit der Spaß auch unübertrefflich wird, fällt die Selbststeueranlage auch noch am vierten Tag aus.

Einmal werde ich nachts durch ein aufkommendes Rauschen aus dem Halbschlaf gerissen. Ich wähle den kurzen Weg durchs Oberluk ins Cockpit um Harry beim Reffen behilflich zu sein. Der hat die Genua mittlerweile schon losgeschmissen als die Bö nun mit voller Wucht einfällt und gemeinsam reißen wir nun an der Reffleine. Als endlich das 3. Reff im Grob ist bin ich klitschnaß und ich zittere nicht nur vor Kälte. So eine Hammerbö unter Selbststeueranlage und mit schläfriger Wache im Salon.... Elmar hat von alledem nichts mitbekommen. Um ihn zum

Wachwechsel zu wecken muß ich ihm auch den Seesack klauen, das Licht anmachen, die Luken aufreißen und die Matratze umdrehen. Dann steht er aber auch innerhalb 2 Minuten später im Cockpit. Wir wechseln uns im 3 Stundenrhythmus rund um die Uhr ab. So bekommt jeder Nachts bis zu 5 Stunden Schlaf durchgehend. Tagsüber holt man sich wenn's geht noch eine Mütze Nachschlag. Ich bekoche uns abends, was ich gerne tue und der Abwasch wird von den anderen übernommen. Leider geht für mich auch viel Zeit für Funkwache, Faxanalyse, Routinekontrolle usw. drauf. So komme ich meist nur nachts zum Schlafen und selbst da habe ich immer noch ein Ohr im Cockpit. Harry hat leider die Angewohnheit immer wieder ein- und auszureffen, dann rattert die Elektrowinsch immer ganz herrlich.

In meiner Wache versuche ich immer das Schiff am Wind möglichst genau auszubalancieren. Bei meinem persönlichen Rekord muß ich ganze 75 Minuten das Steuer nicht anfassen. Da kann ich dann auch mal eine heiße Tasse nebenbei machen. Einige mal nickte ich auf dem Steuerstuhl ein. Am 6.Tag beschließen wir hinter den Bermudas Schutz zu suchen. Das Großfall muß neu eingeschoren werden. Es ist kurz hinter dem Schäkel gebrochen. Bei der Welle hier draußen gehe ich jedenfalls nicht in den Mast. Ordnungsgemäß melde ich mich bei der Coastguard an und habe netten Funkkontakt mit der Wache. Ich frage, ob wir in den Hafen einlaufen dürfen, um uns für ein paar Stunden in der Quarantänezone vor Anker einmal auszuschlafen und das Fall einscheren zu können. Leider stimmt der Zoll nach einiger Wartezeit dem nicht zu. Unser Officer kann es gar nicht begreifen, dass wir drei Meilen vor der Hafeneinfahrt beidrehen, das Fall klarieren (was er auch von Land aus beobachten kann) und kurz darauf Kurs Ost absetzen. Er versucht meine Crew zum Meutern zu bewegen und erzählt von den famosen Kneipen, saftigen Steaks und den sonstigen Annehmlichkeiten für Seeleute, doch wir widerstehen den Verlockungen und haben seit langem wieder einmal eine angenehme Nachttour mit allen Gestirnen und nur 4 Windstärken. Die Lichter der Bermudas verschwinden erst 6 Stunden später. Die nächsten 7 Tage hangeln wir uns am 32. Breitengrad längs. Bloß nicht zu weit nach Norden und immer 30-50 Meilen nördlich der Hochdruckbrücke.



Walbesuch bei den Azoren

Vier Tage sind sogar reiner Nordwind, sprich uneingeschränkter Rauschekurs. Endlich wieder Etmale um die 190 sm! Jetzt wird auch schon mal ein Auge auf das große Azorenhoch geworfen. Erst scheint es sich günstig für uns südlich zu verlagern. Dann teilt es sich, um später leider 200 sm nördlich der Azoren sich stationär zu vertiefen. Langsam drehen wir bei SE-Winden nach Norden rein. Jetzt scheinen die Tiefdrucksysteme nicht mehr über den 33. zu kommen. Einige

Yachten ca. 500 Meilen vor uns scheinen bereits einzuparken und die letzten 4 Tage erwischt es dann auch uns. Zum Abschluß müssen wir 100 Stunden durch die Flaute motoren. Diese Zeit benutzen wir um die lange Liste von kleinen Reparaturen abzuarbeiten. Die Elektro-Schotwisch ist ausgefallen. Der komplette Ausbau des E-Motors gestaltet sich doch recht aufwendig (beim nächsten Kundenship werde ich das bestimmt berücksichtigen), dann versuchen wir nochmals den E-Motor der Selbststeueranlage zu reparieren. Unglaublich: Es ist Feuchtigkeit durch die Kabeleinführung in den Motor gedrungen (obwohl diese sogar nach unten zeigt) und hat sogar die Andruckfedern der Kohlestifte einfach durchrosten lassen. Uns kommt nur Bröselkram entgegen. Außerdem erinnert die Abdichtung der Pumpe zum ölführenden Teil stark an Konstruktionen der 40er Jahre. Die enge Anordnung im Maschinenraum tut ihr übriges und warum ist es eigentlich gerade jetzt wieder so richtig schön heiß ?? Jedenfalls muß die Pumpe immer komplett ausgebaut werden, was uns kurzzeitig zum Notpinnensteuern zwingt. Reichlich Hydrauliköl geht auch daneben und entlüftet muß danach das gesamte Hydrauliksystem auch noch immer werden. Harry der Chirurg hat eine Eselsgeduld. Wir kleben eine neue Platine für die Kohlestifte, biegen Kugelschreiberfedern und bringen neue Kabel an. Vier mal bauen wir insgesamt so die Pumpe ein und aus. Beim letzten Mal dauert der Einbau keine 10 Minuten, aber die Freude über die Reparatur hält nur eine Stunde. Die Halterung muß völlig erneuert werden.

Harry repariert noch in Fahrt die Badeleiter, ein Bolzen war einfach verschwunden Das Dinghy wird von Elmar 3 Stunden auf Hochglanz geschrubbt. Für Herd und Töpfe, Waschbeckenarmaturen und WC`s benötigt er noch mal einen Tag. Jede kleinste Ecke wird mehrfach abgewaschen und trocken poliert. Harry meint, dass es selbst in seinem OP-Raum nicht so klinisch rein ist. So sauber war das Schiff jedenfalls noch nie. Das Rigg wird gecheckt, die Segel werden gelüftet und getrocknet, persönliche Dinge schon mal gepackt. 30 Meilen vor Punta del Guada ist der Stb-Tank leer und mit nur 10 Liter Diesel (eigentlich doch optimal kalkuliert) für die andere Maschine erreichen wir nach 19 Tagen und 2960 gesegelten Meilen den Hafen auf **Santo Domingo**. Nach dem Einklarieren, Bunkern, Aufklaren und Klönschnacken mit dem Nachbar (15 m Aluslup aus Deutschland ist einen Tag vorher nach 28 Tagen für dieselbe Strecke eingetroffen) lade ich zum Käptn's Dinner ein. Zum ersten Mal halte ich den Euro in der Hand (es ist jetzt Mai 2002) und stelle mit Erstaunen fest, wie teuer schlechtes Essen auf den Azoren sein kann. Von hier aus werden wir einen Tag später die Heimreise per Flieger antreten. Der Eigner wird das Boot hier für einige Wochen verchartern. Wenn's geht wollen wir es später nach Portugal mal schnell rübersegeln. Sind schließlich nur 800 Meilen...

Euer Stephan....

Kleiner , teils technischer Nachtrag:

Das Schiff, eine BaltiCat 42, BJ. 2000, würde ich nach den neuen Erkenntnissen praktisch unverändert wieder bauen. Die räumliche Aufteilung war als Chartership mit 4 Doppelkabinen mit jeweils einem WC-Raum konzipiert. Das eigene Fahrtenship würde sicherlich anders aufgeteilt werden.

Hier nun die auffälligsten Negativ- und Positivpunkte :
Der Zugang zu manchen Dingen, wie z.B. zur Elektro-Wisch oder zur Hydrauliksteuerung wird in Zukunft verbessert. Am Deckshaus innen hatten wir kleinste Haarrisse im Lack. Nicht weiter schlimm, weil ich weiß, dass die Stöße

völlig unbedeutend sind, aber das muß ich in Zukunft trotzdem beheben. Die Lackierung im Fußbodenbereich ist zwar yachtüblich (3-bis4-fach 2-Komponenten), könnte aber noch eine Epoxidgrundierung erhalten, um widerstandsfester zu sein. Der Travellerschot-Controller ist zu schwach gebaut. Die Hauptklampen könnten immer noch eine Nummer größer ausfallen. Die Winschen waren groß genug, können aber trotzdem nie groß genug sein. Hier gibt es auch größere aber leichtere Regattawinschen. Irgendwas lässt im Masttopbereich das Großfall schamfielen. Ein Kickerbeschlag wäre zwar teuer, aber zum Trimmen und Reffen auch recht hilfreich. Das Einleinenreffsystem würde ich ändern. Eine Vorlieksstreckerreffleine und eine fürs Achter/Unterliek zumindest für die 2. Und 3. Reffreihe. Die Toiletten bräuchten eigentlich eine zusätzliche Süßwasserspülmöglichkeit (Kalkablagerungen und Gestank durch faulende Biomasse). Die Fluchtluke sollte eine zusätzliche Blende bekommen (wenn man mal erlebt hat, wie die Luke bei 15 Knoten Fahrt ins Wasser taucht...) Die Kielsohle könnte in Zukunft eine Nirochiene bekommen. Einige Monate in der Lagune in Portugal mit 2 mal täglich trockenfallen (auch bei Wellengang!) ist für das Laminat schließlich nicht das Beste.

Schlecht war auch in der Nacht der große Abstand des Steuerkompasses zum Steuermann. Wegen der starken Magnetfelder (z.B. E-Winsch) kann er nicht viel dichter gesetzt werden. Tagsüber kein Problem, bei Nacht nutzte ich aber häufig die elektronische Anzeige, weil die sonst großen Zahlen im Rotlichtschein vor allem bei Gegenwind und Regen langsam verschwammen (3 Stunden können verdammt lang werden!) Die Sitzbanktiefe im Cockpit mit ca. 60 cm ist zu groß, um richtig bequem sitzen zu können. So hat man natürlich schöne große Backskisten und eine tolle Liegefläche fürs Nickerchen. Aber eine breite Liegefläche würde eigentlich reichen. Ich würde mir sogar auf meinem Schiff einen gemütlichen Klappliegestuhl mitnehmen!

Strukturell gab es nie Probleme oder Bedenken. Probleme machten meistens das Zubehör. Am besten immer alles doppelt mitnehmen, denn fernab von Europa ist es so eine Sache mit Ersatzteilen. Oder am Besten einfach auf den meisten Luxus verzichten.

Sehr positiv waren die Segeleigenschaften. Außer einer größeren französischen Outremer-Konstruktion hat uns kein anderer Kat das Heck gezeigt. Im Gegenteil. Die meisten, teils auch neuesten Konstruktionen, hatten nur noch die Breite mit einem Katamaran gemeinsam. Die harmonischen Bewegungen gerade bei starken Seegang und die min. 85 cm Brückendeckfreiheit trugen zu einem hohen Komfort bei. Wegen der Brückendeckfreiheit wurden wir immer wieder etwas neidisch von Katseglern angesprochen. Mein eigenes Schiff würde aber sicherlich 10 cm flacher werden und auch bestimmt noch leichter. Hier muß ich bei späteren Kunden noch mehr Überzeugungsarbeit leisten. Die ganzen Niro tanks z.B. würden wegen hohen Gewichts die rote Karte bekommen. Auch die Warmwasserheizung mit den Radiatoren die über den gemütlichen Reflexofen im Salon betrieben wurde, sollte unbedingt einer modernen z. B. Ebersbacher-Gebläseheizung weichen. Auch wurde der Geschirrspüler natürlich nie benutzt (für die Komfortcharter aber sicherlich der Gag).

Dinghi

Wir hatten wie schon erwähnt ein englisches Dinghy vom Typ Tinker. Umrüstbar zum Segeln und zur Rettungsinsel. Die Kinder hatten viel Spaß (ca. 8 Tage lang) beim Segeln. Heute, wo Sven Opti segelt, sähe das bestimmt anders aus. Das Boot zeigte recht schnell grobe Abnutzungerscheinungen. Die Hauptschleppöse riß einmal beim 5 Knoten im Schlepp ab. Praktisch jedes auf der Messe zu sehende Dinghy hat kräftigere Ösen. Die Nylon-Halteleine ist sowieso ein Witz.

Das Tinkerdinghy auf dem Trimaran eines Franzosen war erst 2 Saisons alt und sah bereits so aus, dass es garantiert nicht mehr geklaut wird. Meine Meinung: Weder Fisch noch Fleisch. Weder gut zu segeln - noch ein gutes Yachtbeiboot. Und bei Orkan in das Rettungsdinghy steigen zu müssen, möchte ich lieber nicht erleben. Für das Geld lieber ein ordentliches Festbodenschlauchboot vonz.B. Caribe (Venezuela) oder von der Deutschen Schlauchbootfabrik aus Hannover kaufen.

Außenborder

Als Außenborder führen wir einen 3 PS Tohatsu. Nur 14 Kg Gewicht und ein integrierter Tank waren die Argumente. Alleine oder mit Kind kam ich mit dem 3.6m Dinghy ins Gleiten. Für längeres Fahrtensegeln würde ich jedoch einen 4-Takt Motor mit 10-18 PS bevorzugen. Mit viel Gewicht und auf längeren Strecken (z.B. zum Einkaufen oder Tauchen fahren) ist dieser in Kombination mit einem Festbodendinghy deutlich besser. Natürlich gibt es auch hier deutliche Nachteile : Zuviel Gewicht, schlechtes Handling an Bord und am Strand, Preis und Begehrlichkeit (beim Klau). Übrigens: Yamaha-Werkstätten gibt es auch auf der kleinsten Insel.

Fernglas

Wir hatten ein billiges 300,- DM Fuji-Fernglas inkl. beleuchtetem Kompaß von Ferropilot dabei. Sicherlich gibt es bessere von Steiner, aber dann hätten wir uns die Reise wohl nicht mehr leisten können. An Bord war außerdem ein Sonyglas mit Verwackelungsautomatik und ein Hitachi Infrarotgerät aus den USA. Das sicherlich sehr teurere Sonyglas war nur sehr bedingt für Bordzwecke geeignet. Das Sichtfeld und die Vergrößerung ist vielleicht für Jäger geeignet für Bordzwecke war unser Billigglas jedenfalls deutlich besser. Auf der Rückreise wurde es auch noch blind, obwohl es praktisch nie benutzt wurde. Völlig irre war das Infrarotglas bei Nacht. Ich bin nachts in Buchten gefahren und konnte selbst kleine Bojen oder verankerte Fischerboote sehr gut erkennen. Eine überbordgegangene Person läßt sich ohne weiteres in 200 m Entfernung selbst in dunkelster Nacht ausfindig machen. Eine geniale, ursprünglich für Militär genutzte Erfindung.

Ankerwisch

Die Simpson Lawrence Sprint 1000 erledigte Ihren Dienst immer zuverlässig. In meinen Augen ist sie die z. Zt. beste Ankerwisch in Sachen Verbrauch/Leistung und Geschwindigkeit. Trotzdem würde ich nach all den Erfahrungen wenn möglich immer eine 2. Wisch mitnehmen, weil die Ankerwisch neben den Motoren, Segeln und Selbststeueranlage zur wichtigsten Ausrüstung gehört. Die original Tasterschalter an Deck rosteten leider, so daß schnell unansehnliche Streifen an Deck entstanden.

Selbststeueranlage

Ehrlich, ich habe noch nie eine solch gute Selbststeueranlage gefahren wie unsere teure Tecnauteanlage aus der Schweiz. Selbst schwierigste Kurse unter Spi bei 16 Knoten waren kein Problem. Ja, wenn sie nicht zweimal auf wichtigen Etappen ausgefallen wäre... Das erste Mal von Portugal zu den Kanaren ging der Zentralrechner kaputt. Ärgerlich, weil nur 2 Mann Besatzung an Bord und Sturm. Das letzte mal wie eben beschrieben, auf der Rückreise. So haben wir die wichtigsten und schwierigsten Passagen per Hand gesteuert. Der Verbrauch bewegte sich im Schnitt um ca. 5 Amp. Die Steuerung wird vom Hersteller recht gut programmiert. Etliche Parameter können aber noch selbst nach justiert werden. Alles im Allem ist die Anlage aber recht kompliziert. Nur ein Beispiel: Einmal im Dunkeln Licht anmachen bitte... Druckknopf links und rechts außen gleichzeitig drücken und halten , mittleren Knopf dreimal kurz drücken. An und für

sich gar nicht schwer, aber auch andere Funktionen laufen ähnlich ab. Oder war diese Kombination um in den Konfigurationsmodus zu kommen? All diese Kombinationen sind nicht nur von mir in spätestens 3 Tagen vergessen. Das Handbuch liegt also immer griffbereit. Jedes moderne umfangreiche Radar-Plottergerät ist hier bedienfreundlicher.

Eine billigste Autohelm 4000 W Selbststeueranlage hat auf dem Kat eines Kunden schon einmal die Weltumsegelung zufriedenstellend gemeistert. Der 36,- DM billige (Taiwan) Ersatzmotor wurde von Anfang an mitgenommen und wurde auch einmal ausgetauscht. Das war's. Eine Windsteueranlage ist sicherlich auch sehr gut für lange Strecken. Gerade der fehlende Stromverbrauch ist hier das beste Argument. Gute Konstruktionen kosten aber auch um die 4500,- Euro. Und unsere Plattform (Brückendeckfreiheit) achtern ist immerhin 1,30m! Was für eine gewaltige Nirokonstruktion muß diese Hebelkräfte aufnehmen! Vom Gewicht möchte ich lieber gar nicht erst sprechen. Egal welche Anlage, ein 2. System würde ich in Zukunft immer mitnehmen.

Volvo

Seid einigen Jahren bauen wir die neuen Volvomotoren mit Saildrive ein. Größere Schwierigkeiten gab es nicht mit den Motoren. Leider ging wie erwähnt der Anlasser einmal irreparabel kaputt. Außerdem hatten wir 2 mal Probleme mit den sonst so hervorragenden und effektiven 3-flügl. Faltpropeller von Volvo. Das eine Mal flog der Propeller nach 130 Motorstunden (viel Charterbetrieb) auf der Stb-Seite einfach ab. Obwohl von einer Fachfirma festgemacht. Ich meine: wenn fest dann fest. Wenn nicht korrekt montiert: dann ist er nach ein paarmal vor- und zurück ab. Aber bitte nicht nach einem Jahr Nutzung. Die Garantieabteilung von Volvo stellte sich hierbei nicht nur stur. Das 2. Mal drehte sich der Propeller auf der Narbe einfach durch, weil die Verzahnung restlos fehlte. Nun gut nach 300 Std. kann das ja auch mal passieren oder? Raten Sie mal die Reaktion der Volvo Garantieabteilung! Da fällt mir noch ein anderes Beispiel ein. Nach 22 Minuten, in Worten zweiundzwanzig, streikte bei einer nagelneuen Maschine das Getriebe. Ich darf nach langem hin und her mit der Garantieabteilung von Volvo in Kiel erst einmal auf meine Kosten das Getriebe untersuchen lassen, obwohl eine Volvo Vertragswerkstatt bereits einen kapitalen Schaden festgestellt hat. Damit es überhaupt weitergeht, kaufe ich kurz entschlossen ein neues Getriebe (die Hamburger Bootsausstellung wird mit dem Vorführschiff aber nicht erreicht). Nachdem ich mich monatelang und schließlich erfolgreich weigere das neue Getriebe zu bezahlen, bleibe ich nur noch auf den Kosten für das Kranen beim Getriebe wechseln und auf den (nicht teilgenommen) Messekosten sitzen.

Mast Segel Tauwerk

Der Mast wird von einem deutschen Handwerksbetrieb (Fa. Herot) hergestellt. Hervorragende katamarantypische Spezialbeschläge kein Problem. Die Segel werden ebenfalls beim namensgleichen Segelmacher bestellt. Und das schon seit Jahren ohne nennenswerte Probleme. Der Gennaker auf dem Furler war genial zur Einhandbedienung. Selbst Nachts konnten so gute Geschwindigkeit gesegelt werden. Wenn der Wind zulegte, wurde der Gennaker weggerollt wie eine Rollgenua. Der Spi ist vorm Wind natürlich viel effektiver. Warum das Großfall schamfielte haben wir noch nicht herausgefunden. Mit sämtlichen Tauwerk von Liros war ich ebenfalls hoch zufrieden.

Luken

Alle Luken und Bulleyes sind von der holländischen Firma Gebo und immer noch dicht und nicht blind. Die Scharniere sind justierbar, knarren aber recht laut wenn sie zu stramm eingestellt sind. Die Abdeckplatten der Scharniere sind nicht ordentlich befestigt und fliegen gerne ab. Die äußeren Hebel sind ebenfalls nur

aufgesteckt. Kleinigkeiten, die ich bei den nächsten Schiffen werftseitig gleich beheben kann.

Wassermacher

An Bord hatten wir ein PUR-Wassermacher mit ca. 6 L/Std. Leistung. Der Wassermacher lief hervorragend und meistens nur ein paar Stunden am Tag, wenn wir an Land waren (Lautstärke). Wer es sich leisten kann, wählt ein größeres Modell oder einen an den Motor angeflanschten mit großer Leistung. Für Katamarane ist der Wassermacher sowieso ein muß (Gewicht). Ein 200 Liter Tank reicht dann völlig aus, mehr haben wir nie benutzt.

E-Winsch

Alle Winschen waren von der italienischen Firma Antal. Auch die 48er E-Winsch erfüllte ohne murren jeden Dienst. Der Ausfall auf der letzten Tour beruhte auf den abgenutzten Kohlestiften. Sonst sind die Winschen metallbautechnisch gesehen sehr gut. Wer es bezahlen kann, nimmt noch größere Regattawinschen. Die von mir sonst hoch favorisierten Andersenwinschen aus Dänemark sind leider sehr teuer. Der Einsatzbereich (Schotstärke) der auch recht guten Lewmarwinschen ist leider völlig untauglich, wollen sie nicht gleich mehrere Winschen montieren. Mit der Antalwinsch ziehe ich die 8mm Schotwagenleine genauso gut, wie die 16 mm Genuaschot .

Elektronikgeräte

Das Furuno Radargerät 1821 mit größerer Antenne war ganz ausgezeichnet. GPS 31 von gleicher Firma, nie Probleme. Das GPS hatte ich gekoppelt mit der Selbststeueranlage. Im Navmodus wurde dann exakt auf den Wegepunkt gesteuert. Abweichungen, Entfernung usw. wurden dann auch im Cockpit angezeigt. Ersetzte somit ein GPS-Tochtergerät im Cockpit. Der Laptop mit JV-Fax Programm ermöglichte uns über das Radio fast jederzeit Wetterfaxe, Welleninfo, uvm. zu empfangen. Auch waren über Laptop und das Iridium-Satellitenhandy E-mail sowie Surfen im Internet möglich. Habe ich aber nie getan. Mit dem Handy waren jederzeit und überall Kontakt möglich. Die Kosten vom Handy z.B. nach Deutschland 1,8 \$/min, zum Handy nur über die Telekom ca. 4,0 \$/min. ! Wesentlich günstiger teils auch kostenlos) ist da das Mailen über den Amateurfunk. Geräte und Lizenz vorausgesetzt!
