

DIE „KLEINEN UNTERSCHIEDE“ IN DER SCHIFFSFÜHRUNG

VON *MONOHULLS* UND *KATAMARANEN*

AUF HOHER SEE, AM ANKERPLATZ UND IM HAFEN

VON

PROF. DR. DR. HERWIG PARETZKE,

MULTIHULL DEUTSCHLAND, TRANS OCEAN, KREUZER ABTEILUNG,
YACHTCLUB SEESHAUPT STARNBERGERSEE, AKAD.SEGELCLUB BREMERHAVEN, MARINE JUGEND,
INT.YACHTING FELLOWSHIP OF ROTARIANS, ROTARY CLUB MÜNCHEN-INTERNATIONAL

ZIELGRUPPE MEINES KLEINEN BEITRAGES:

DIE HOCHGESCHÄTZTEN HOBBYSEGLER, DIE

„ZU HAUSE“ EINEN MONOHULL (= HALBES SCHIFF) SEGELN UND

„IM URLAUB“ EINEN KATAMARAN (= GANZES SCHIFF) CHARTERN

UND

SO **SICHER UND BEQUEM** -UND OHNE EIGENE BEITRÄGE ZUM HAFENKINO-

DIE VORZÜGE EINES KATAMARANS KENNEN LERNEN UND GENIEßEN WOLLEN.

NICHT BEHANDELN WERDE ICH -AUS ZEIT-GRÜNDEN- DAS RICHTIGE VERHALTEN

- IM „STURM“ (DER KANN DURCH „IRIDIUM“ UND „WETTERWELT“ VERMIEDEN WERDEN),

- NACH KENTERUNG (KANN DURCH KLUGES REFFEN UND RIGG VERMIEDEN WERDEN).

WOHER KENNT DER HIER VORTRAGENDE DIESE „KLEINEN UNTERSCHIEDE“?

AUS EIGENER, ÜBER 110.000 SM - SEGELERFAHRUNG AUF:

MONOHULLS (20.000 SM):

LASER, KORSAR, KIELZUGVOGEL, NEPTUN 22,

7 M UND 8,5 M-KIELYACHTEN (IM MITTELMEER), 12MR „ANITA“ (NORDATLANTIK, SCHLIMBACHBECHER)

UND

KATAMARAN (90.000 SM):

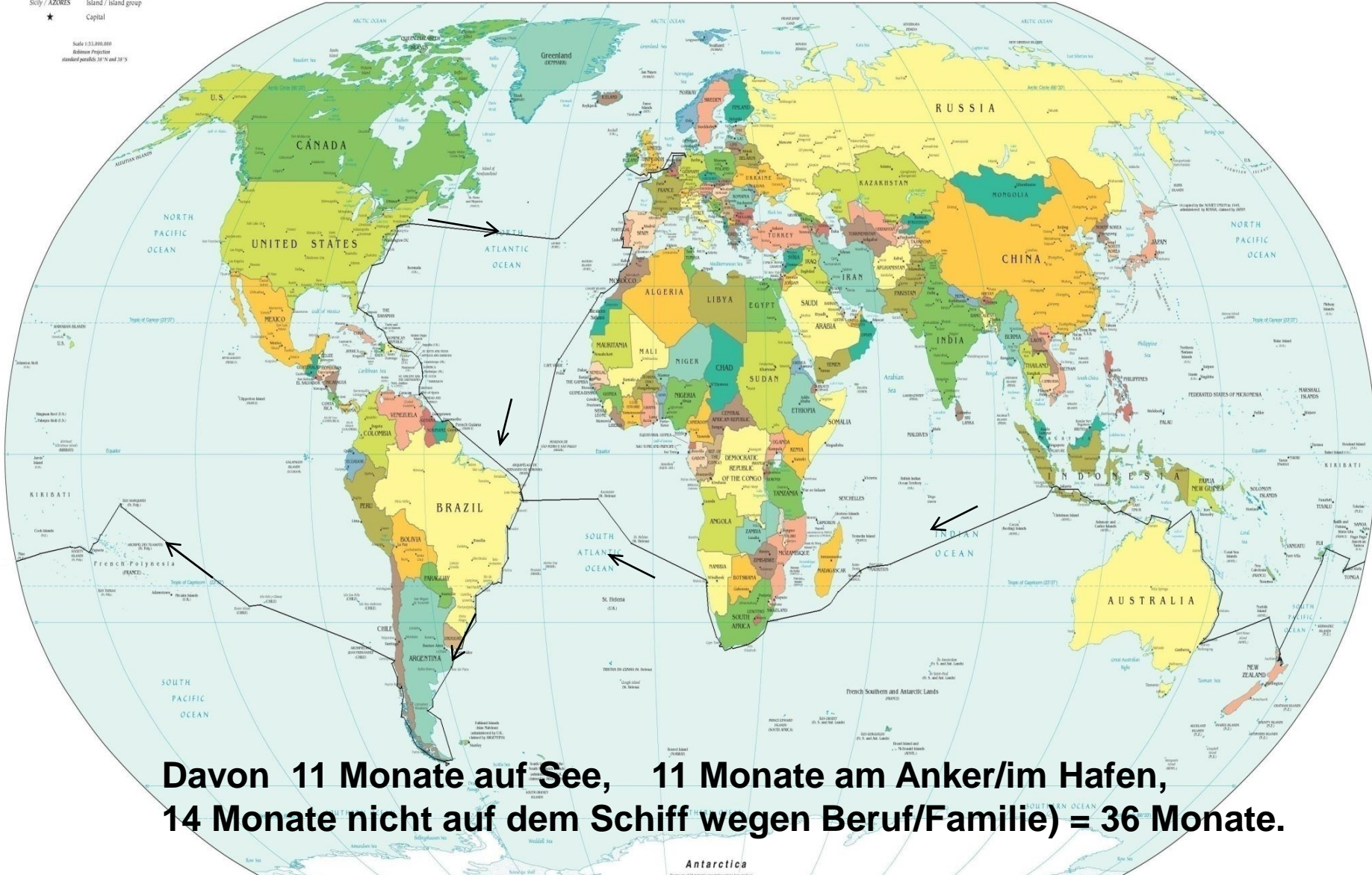
EIGNER VON „JONATHAN“: 16,4 M X 7,8 M, 13 TO, TYP „SHANGRI-LA-NOVA“

- WELTUMSEGELUNG UM DIE KAPS PLUS ATLANTIKRUNDE (BRASILIE-KARIBIK-NEW YORK-AZOREN) AB BRMHVN
- GROÙE ATLANTIK-RUNDE (11.000 SM, KANAREN- KAPVERDEN- KARIBIK-NEW YORK-GRÖNLAND (KAP FARVEL! EINHAND) – ISLAND - FAROE-ISL.- ÄUßERE HEBRIDEN – SCHOTTLAND - BISKAYA- KANAREN)
- GROÙE MITTELMEER-RUNDEN (GIBRALTAR, BALEAREN, SIZILIEN, KORSIKA, SARDINIEN, GRIECHENLAND, TÜRKEI, SCHWARZES MEER BIS GEORGIEN)
- ETC...

Weltumsegelung 2.7.2010-2.7.2013 (47.000 sm)

- AUSTRALIA Independent state
- Bermuda Dependency or area of special sovereignty
- Scilly / AZORES Island / island group
- ★ Capital

Scale 1:5,000,000
Robinson Projection
standard parallels 36°N and 36°S



Davon 11 Monate auf See, 11 Monate am Anker/im Hafen, 14 Monate nicht auf dem Schiff wegen Beruf/Familie) = 36 Monate.

Dabei 47 Länder mit 44 Crewmitgliedern und 62 Rotary Clubs besucht.

SY „JONATHAN“

Henzewerft, Georg Niessen +
Burghard Pieske, West-System,
13 to, 16,4 m x 7,8 m x 1,5 m,
CARIBE-Dinghy!





**„Schlank und rank“ und kein „Wohnwagen oder Joghurtbecher“!
Sondern: Holz-Epoxy, innen amerik.Kirschbaum-Holz-Verkleidung**



Der rotarische Freund Dr. Jochen Martin geht Wache und korrigiert den Kurs am Autopiloten (bei 26 kn Wind und 9 kn Fahrt).

Er sitzt dabei bequem und geschützt vor den Unbilden des Wetters im HAG-Bürodrehstuhl ohne jede Befestigung! (und nicht an Deck, bei Lage, und Wind und Regen/Spray ausgesetzt!)



Über 11.000 sm hat der Kölner Metzgermeister Hans Robert (zweimaliger Deutscher Meister in Unterwasser-Rugby) den Skipper begleitet (und bekocht, auch bei Seegang 4! Aber ohne jeden Segelführerschein!).

Dabei gleichzeitig Wache gehen geht vor allem auf Katamaranen!



**Der Koch lebe hoch, der uns dieses köstliche Essen bereitet hat !
Wir können beim Essen gleichzeitig Wache gehen!**

(keine Gefahr für Echtglas-Gläser und Porzellan!)

Dieser Growler vom Holland-Gletscher im Beagle-Kanal....



....muss uns etwas Eis
für den Whiskey
spendieren !

...um uns für den
Nachteil eines
Katamarans in
Eisfeldern zu
entschädigen!

Er hat zwei Rümpfe,
die nicht mit Eis
kollidieren dürfen!



1. Wir beginnen -wie üblich- **im Hafen:**

1.1 **Anlegen:**



aus: YACHT 9/2019

Hände weg vom Ruder (auf Geradeaus-Stellung)!

Ausschließlich mit beiden Motoren steuern!

Kats können ohne jeden Ruderdruck und langsam drehen!

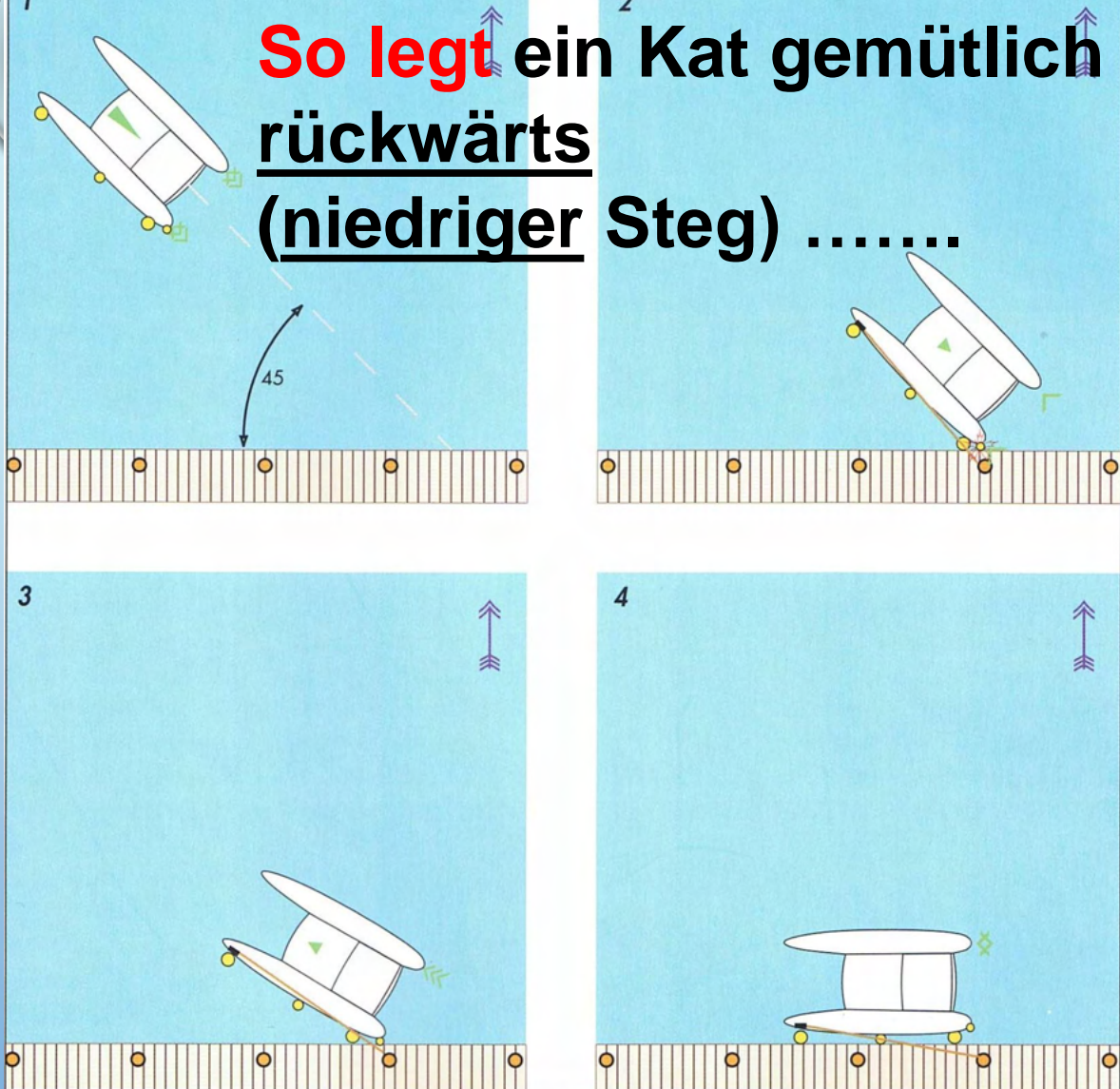
(Außer bei Maschinen-Ausfall!)

Kats steuern auch durch „bremsen“!

deshalb: **Take it easy! Immer mit der Ruhe!
Kein Hafenkino machen!**

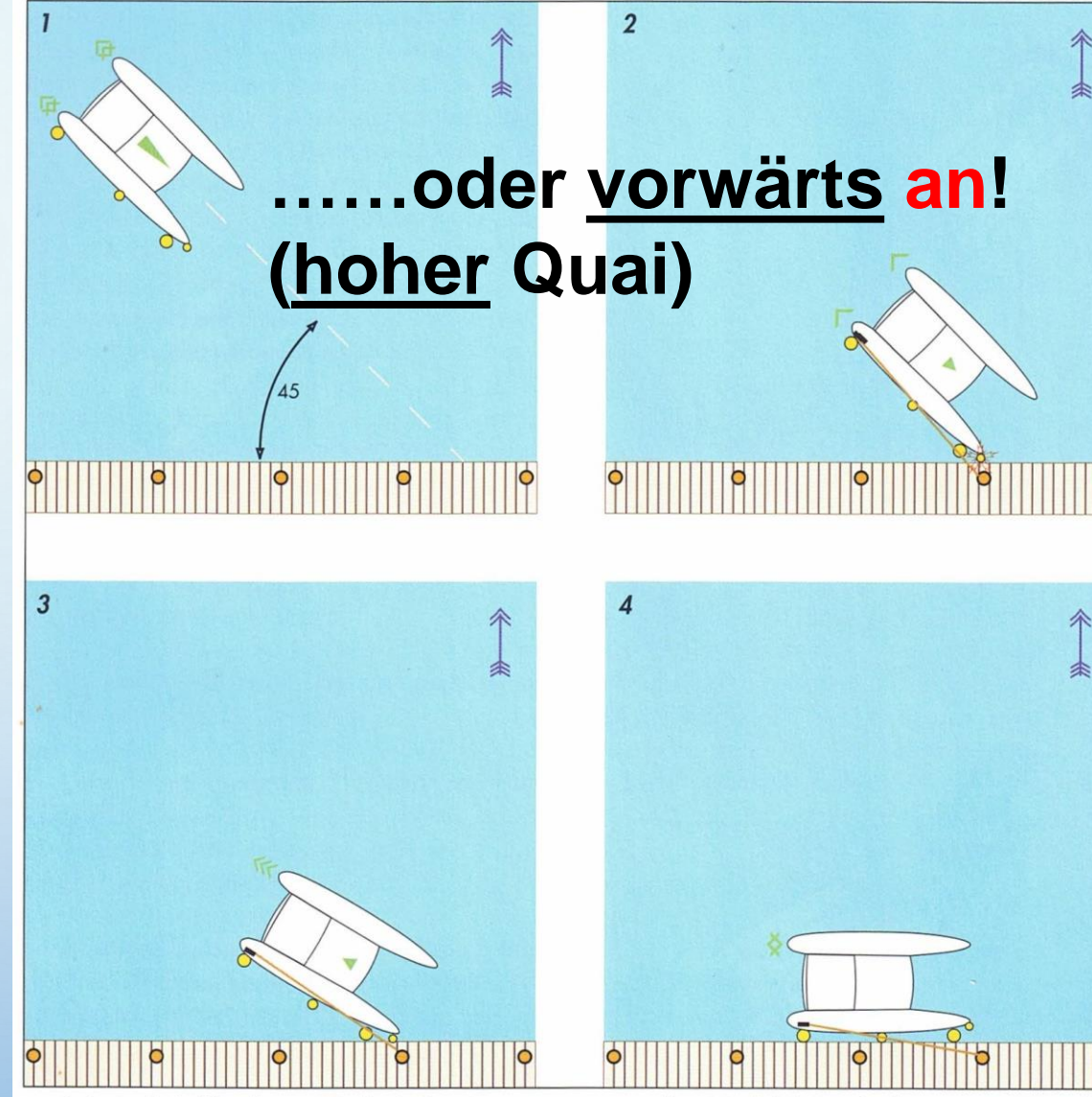
aber: **„Pythagoras von Samos“ beachten!!**

**So legt ein Kat gemütlich
rückwärts
(niedriger Steg)**



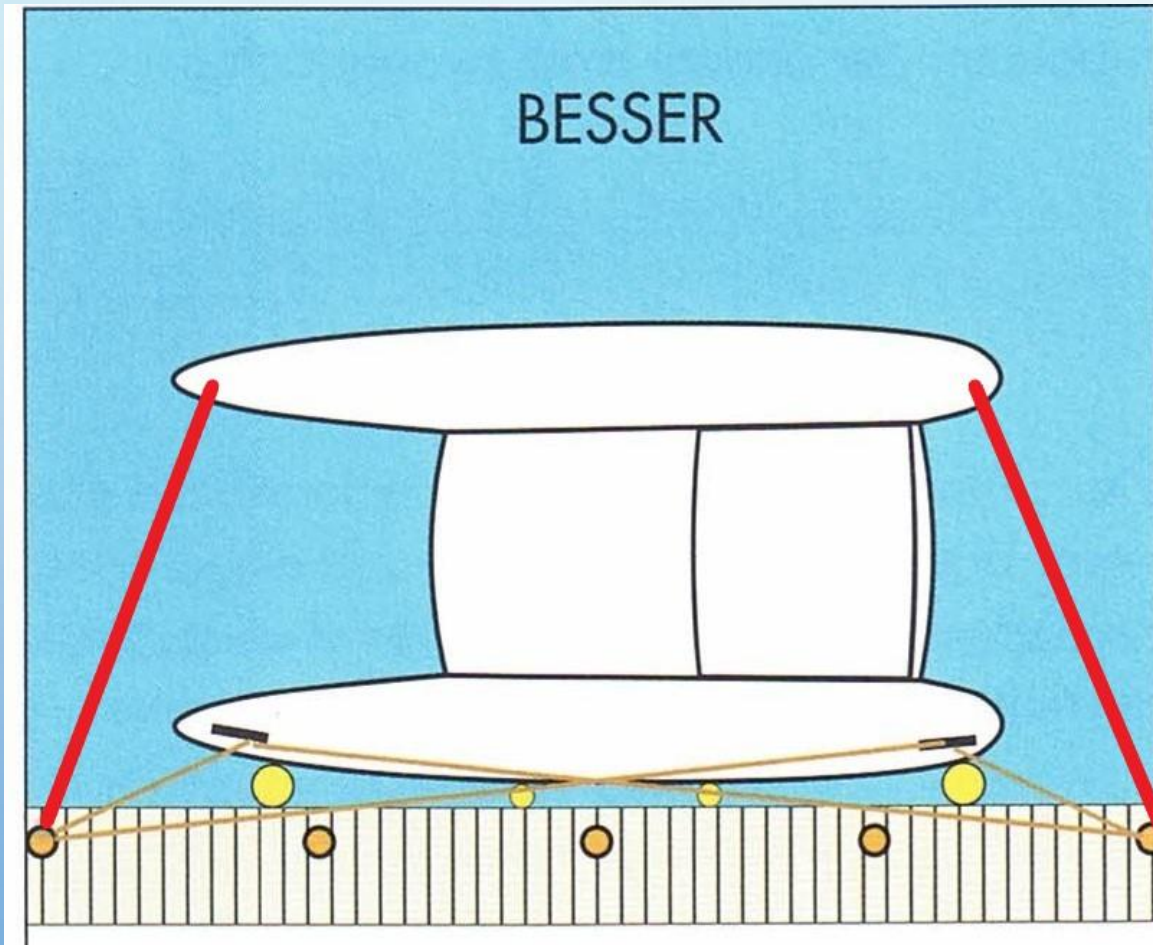
■ Anlegen bei ablandigem Wind mit dem Heck voraus gegen den Wind: (1) Man läuft aus etwa 40° auf die Pier zu. (2) Sobald das Heck an der Pier ist, wird die Vorspring an Land belegt. (3) Mit Schub voraus auf der Pier abgewandten Seite dreht man den Bug zur Pier hin (Eindampfen in die Spring). (4) Sobald der Bug an der Pier ist, kann man ihn festmachen und das Boot anschließend vertäuen.

**.....oder vorwärts an!
(hoher Quai)**

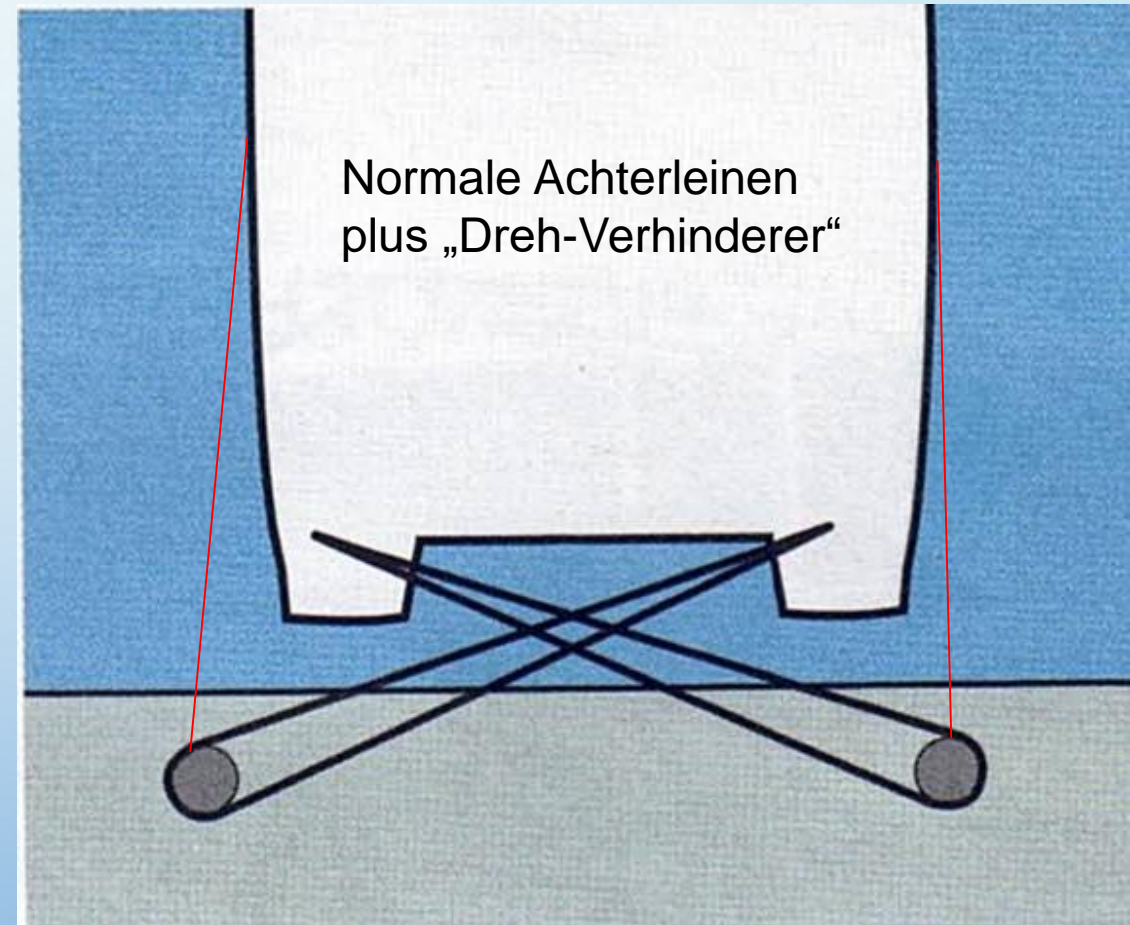


■ Anlegen bei ablandigem Wind mit dem Bug voraus gegen den Wind: (1) Man läuft aus etwa 40° auf die Pier zu. (2) Sobald der Bug an der Pier ist, wird die Achterspring an Land belegt. (3) Mit Schub achteraus auf der Pier abgewandten Seite dreht man das Heck zur Pier hin (Eindampfen in die Spring). (4) Sobald das Heck an der Pier ist, kann man es festmachen und das Boot anschließend vertäuen.

1.2 **Festmachen**



nach Per Asmuß: Katamarane und Trimarane



nach: YACHT 9/2019

1.3 Boot beladen:

**Kat nicht zu schwer machen! (Surfen!)
und:**

**das Gewicht gleichmäßig verteilen!
(Eintauchen in die Welle oder Saugen verhindern!)**

1.4 Dinghy in den Davits gegen schwingen sichern:

Ein Kat segelt aufrecht, aber nimmt jede Welle 2 mal!

Dingi schwingt sonst quer am Heck hin und her!

Durch Leinen festsetzen, um das Schaben am Lack zu verhindern!

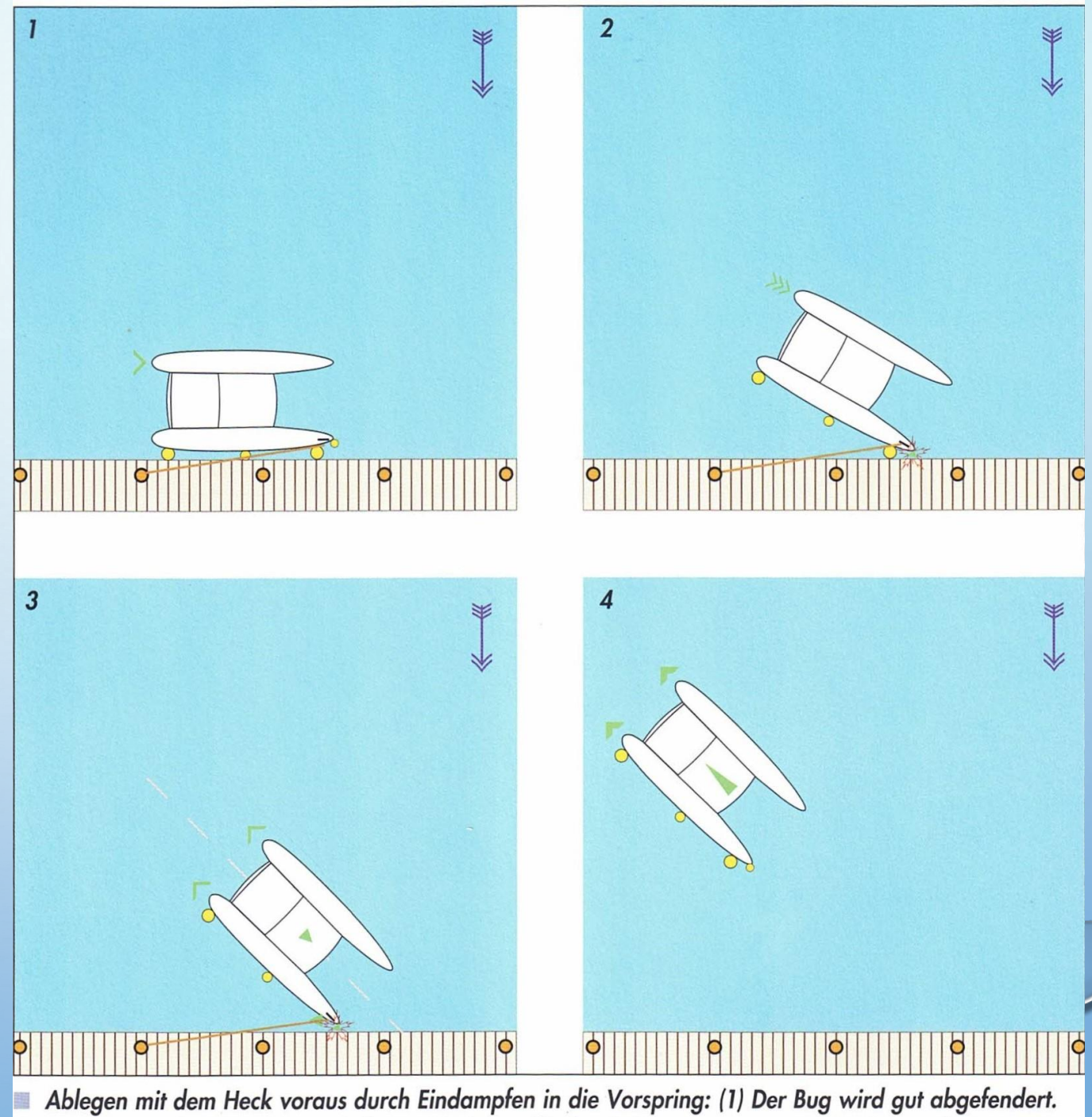
1.5 Unter Motor **ablegen**: „Eindampfen in die Spring“.

Ein Kat erspart sich oft die Spring durch rückwärts arbeiten lassen des landseitigen Propellers!

Auf **Mooringleinen** anderer Yachten achten!!! D.h.:
beim Ablegen evtl. erst in die Seitenwind-Richtung und dann in „Freiheit“ evtl. rückwärts fahren!

(**Kats** sind recht **Wind**-empfindlich,
Propeller sind **Leinen**-empfindlich!)

aus: Per Asmuß:
Katamarane und Trimarane



1.6

Segel setzen...:

(gehört zu den schönsten Aufgaben eines Skippers! Hinterher: Maneuver-Schluck!)

..... ist **gefährlich**:

deshalb **selber** die Elektrowinch betätigen und dabei **Augen** und **Ohren** auf!

**Die Winch ist stärker als Du denkst!(Baum meist über-Kopf-Höhe!)
Und schnell ist Fall oder Segelkopf (oder der Finger!) abgerissen!**

1.7

Die Kat-Netze sind -wider deren Erwarten- nicht zum Trampolin-Springen von Kindern gedacht!

Sie können aber problemlos von Erwachsenen (auch mehreren) begangen werden.

2.dann gehen wir endlich auf Hohe See:

2.1 Segelführung:

- wie auf Monohulls, aber: Spinnackern ist viel einfacher, da **kein Baum!**
- Meist durchgelattete Großsegel mit Roach: Gut mit **Traveller** arbeiten!
- Manche Kats haben Backstagen. **Gut für Trimm**, aber machen Arbeit!

2.2 Geschwindigkeit

- ähnlich wie Monohulls gleicher Länge: $v_{\max}(\text{kn}) = \text{ca. } 2,5 \times \text{SQRT}(L(\text{m}))$,
Große Beladung behindert „Surfen“!
- Für gute velocity made good kann oft kreuzen vor dem Wind nötig sein,
- **Wellen-Schläge unter das Brückendeck** können vermieden werden durch **langsamere** Geschwindigkeit!!! Einreffen, Einrollen, Schrick in Schoten!

2.3 Am Wind:

- Wegen ihrer Kielformen gehen viele Kats nicht gerne höher als 50 Grad an den wahren Wind (in Not: 40 Grad).
- **Reffen** nach „**scheinbarer** Windgeschwindigkeit“ (= Druck in den Segeln)!

2.4 Raumer Wind:

- in Böen **abfallen!** Dann subtrahiert (statt addiert) sich die Fahrtgeschw. von der Windgeschwindigkeit!
- **Reffen** sicherheitshalber nach „**wahrer** Windgeschwindigkeit“!

2.5 Reffen („Wenn du daran denkst, dann tue es!“):

- **Stets Windmesser (oder notfalls: „Adenauer“) beobachten.**
- **Wird typisch bei 21 kn (6 Bf, 1. Reff, Vorsegel Einrollen) und bei 28 kn (7 Bf, 2. Reff, weiter Einrollen) Wind empfohlen.**
- **Kat fährt dabei horizontal und das Einleinenreff wird gemütlich aus dem Cockpit bedient. Geschwindigkeit bleibt fast gleich!**
- **bei den meisten Kats brechen Wanten/Stage vor einer Kenterung!**
- **(es gibt viel mehr gesunkene und nach einem abgerissenen Kiel gekenterte Monohulls als gekenterte Fahrten-Katamarane!)**
- **Kats schwimmen auch nach einer K. noch an Wasseroberfläche!**

2.6 **Wenden:** heutzutage ohne Probleme, zügig fahren!

2.7 **Halsen :** bei Kats problemlos, wenn die Schoten und Traveller richtig **dichtgeholt** und die Backstagen bedient werden! **Nicht zu weit** auffieren wegen Wanten!! Cockpit bleibt dabei horizontal und ruhig.

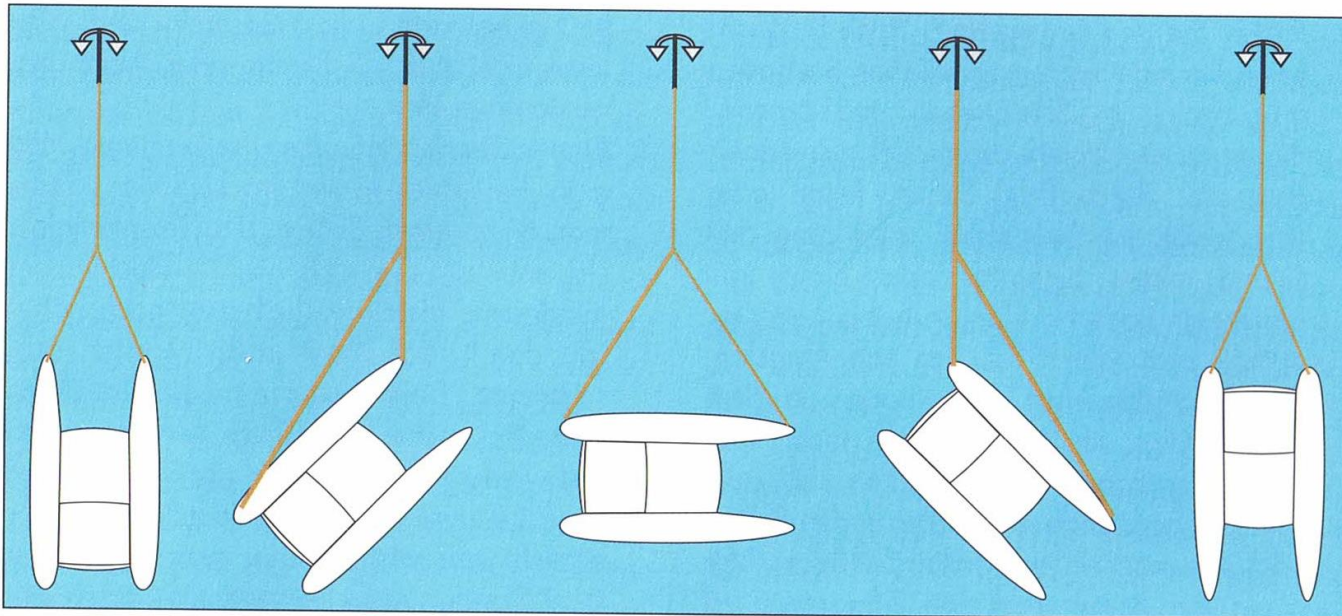
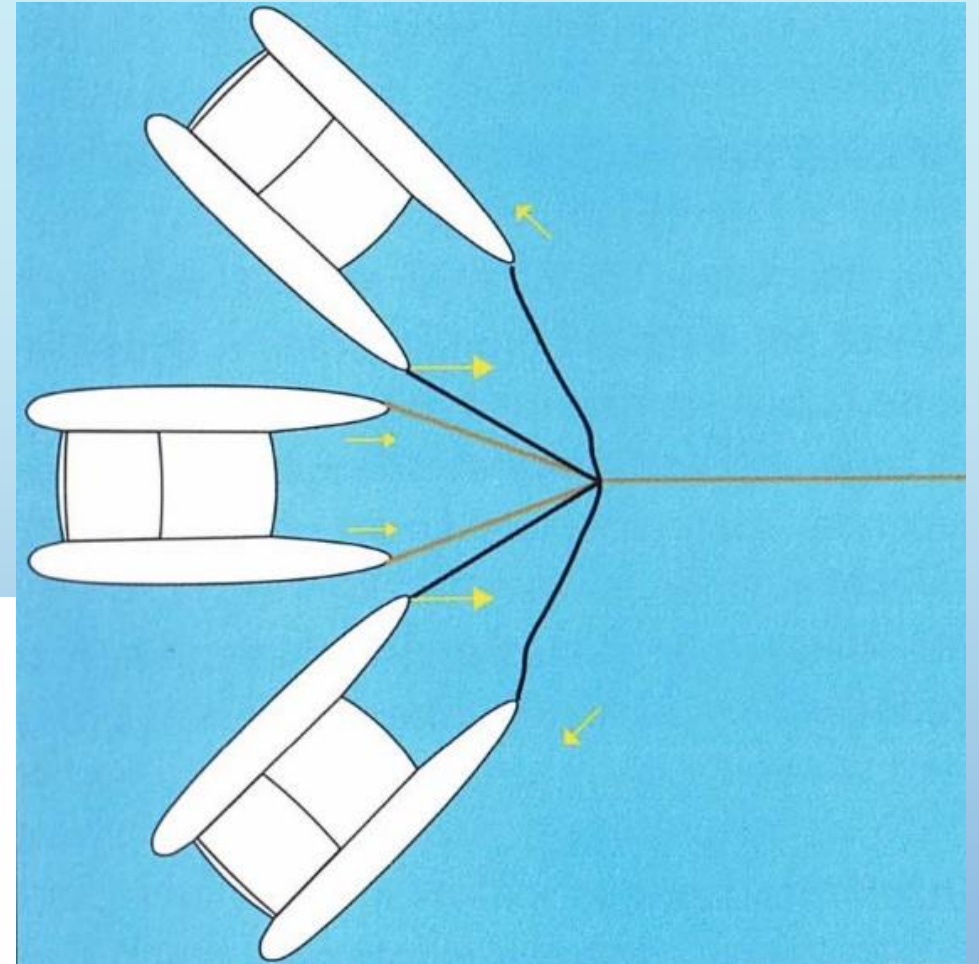
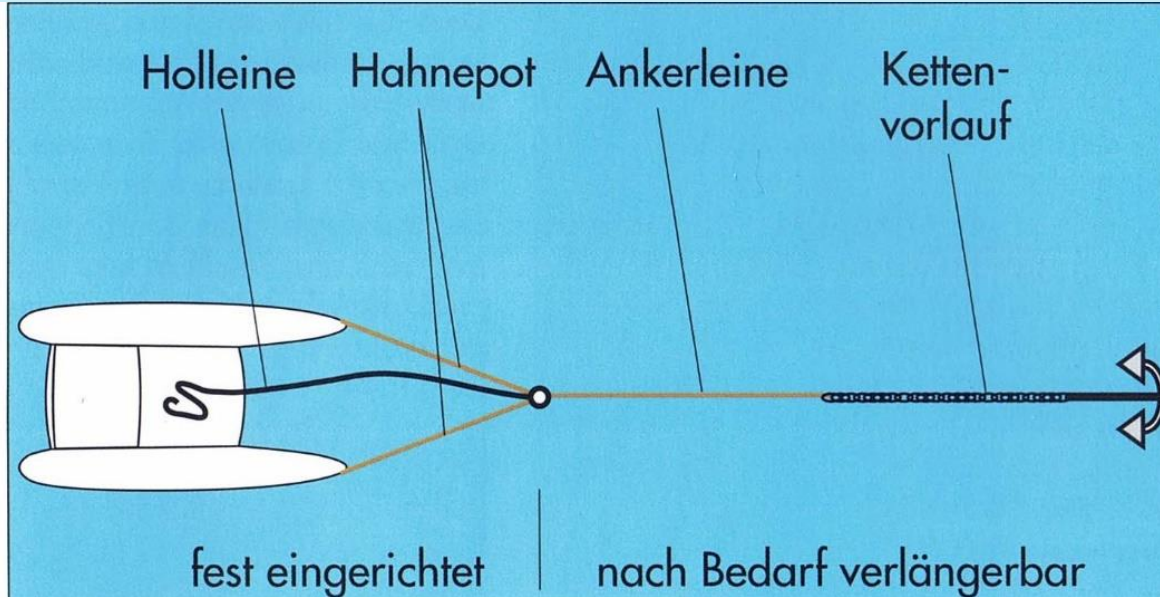
2.8 **Bei zu wenig Wind:** Kats können wegen ihres meist kleineren Ruders beim Segeln unter 1 kn Fahrt **Steuerungsprobleme** haben! Dann mit Segel-Einstellungen steuern!

2.9 **Motoren auf See:** Eine Maschine benutzen:
50 % Dieserverbrauch bringt 75 % der Geschwindigkeit!

3...und am Ziel gehen wir -bei Sonnenuntergang- **vor Anker:**

- 3.1 Nicht „beachen“ (das gibt evtl. Schrammen!), sondern **nahe am Ufer** ankern:
Kats haben geringeren Tiefgang als die meisten Monohulls!
- 3.2 Dabei Hahnepot benutzen (s.u.) und Schiff gut in Wind und Welle **hindrehen!**
- 3.3 Ankerkettenlänge länger und Anker schwerer wählen als bei Monohull:
Kats haben höheren Winddruck wegen höherem Aufbau!
- 3.4 Bei Anker-Platzauswahl beachten: Kats **schwojen anders** als Monohulls!
- 3.5 (Ankommer / Sundowner nicht vergessen!)

■ Aufbau eines Hahnepot-systems.



■ Drehen an der Hahnepot: Durch geschicktes Umsetzen der Belegung der Hahnepot an Bord kann das Boot auf dem Ankerplatz gedreht werden.

Aus: Per Asmuß: „Katamarane und Trimarane“

Länge der Ankerkette (z.B.bei originalem Bügelanker):

- „20 m plus Wassertiefe in Meter, bis 6 Bf!“, CB-Funk!
- „Welche Wassertiefe“? Tidenhub berücksichtigen!
- dann Hahnepot einhängen,
- dann plus 10 m Kette, damit Last auf Hahnepot und damit auf die Festmacher-Klampen geht.
- Tripleine (10 mm : Ziehen!) mit Boje ist immer gut!
- „Ankerwache“ am Chartplotter kann hilfreich sein.
- beim Aufholen: mit Maschine in Kettenrichtung die Ankerwansch entlasten!

HIER KÖNNEN SIE DAS WICHTIGSTE NACHLESEN:

PER ASMUS:

„KATAMARANE UND TRIMARANE“

ERSCHIENEN 2008 IM PIETSCH VERLAG,
192 SEITEN.

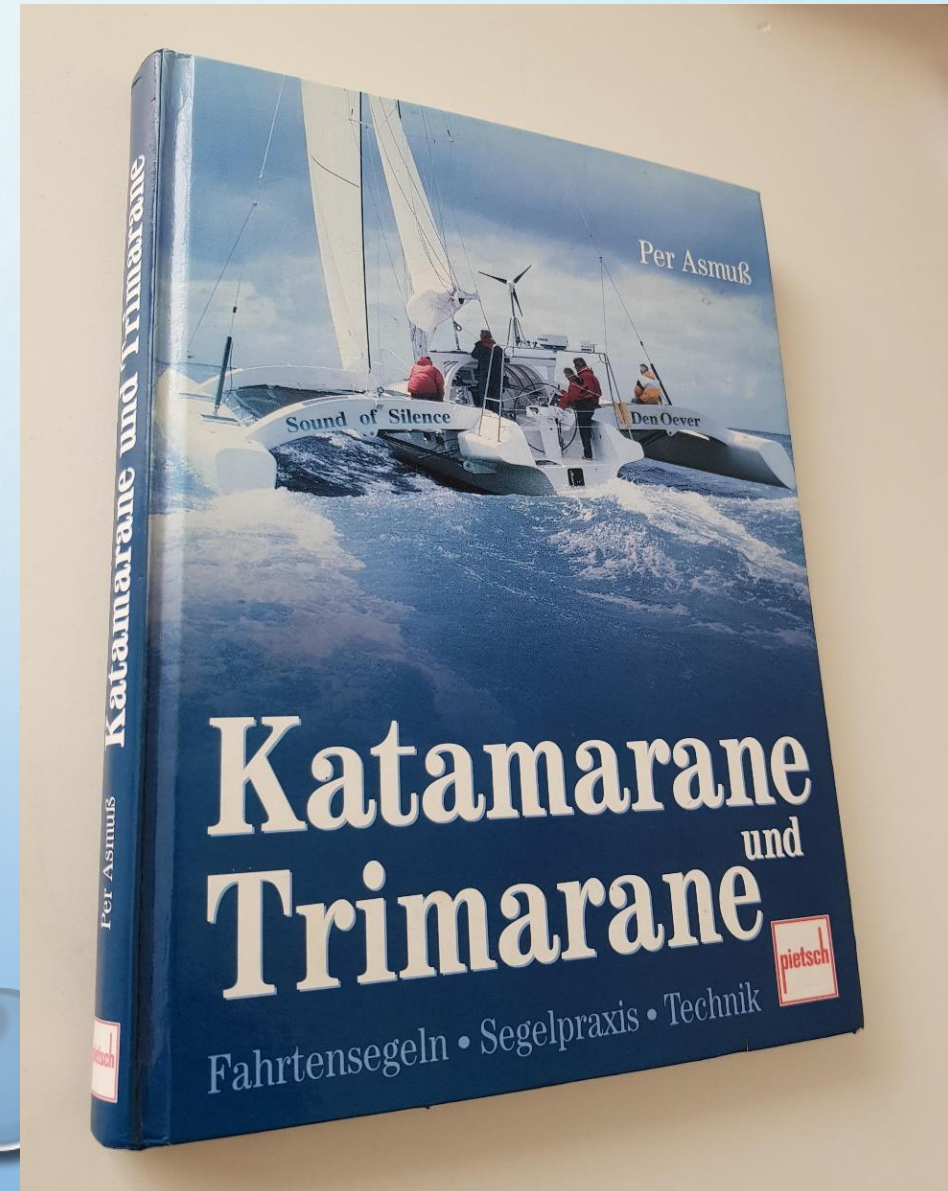
THOMAS BRÜCKNER:

„KATAMARAN SKIPPER TRAINING:
HAFENMANÖVER, BOJENMANÖVER UND ANKERMANÖVER“

SOWIE:

ANDREW SIMPSON:

„FAHRTENKATAMARANE - HANDLING UNTER SEGEL UND MOTOR“



Alle glücklich zu machen, auch sich selber – das ist gut (Bertold Brecht)

Wünsche Euch viele glückliche Stunden mit Freunden auf einem Katamaran (= ganzem Schiff)!

AkSC YCSS
BREMERHAVEN