



DER  
FA  
TER

1/01

## Termine

Details bei:

### Juni

16.-17. Altnau/Bodensee  
RL-Faktor 1.0

Tim

### Juli

07.- 08. Brombachsee  
RL-Faktor 1.0

Regattaman

14.-15. Training Alfsee

Dirk

### August

31.07. - 05. Euro in Dänemark  
RL-Faktor 1.5

Regattaman

25.- 26. Rotterdam

Regattaman

31.- 2.09. Schweizer Meister/Rorschach/Bodensee  
RL-Faktor 1.4

Tim

? Müggelsee/Berlin

Blockman

### September

01.- 02. Bederkesa II  
RL-Faktor 1.2

Regattaman

22.- 23. Alfsee Herbst  
RL-Faktor 1.2

Berthold

22.- 23. Hermanscup Maas  
?

Hans Hirtz  
Regattaman

RL-Faktor 1.2

### Oktober

5.-14. WM in Japan  
RL-Faktor 1.6

Regattaman

? Eisarsch-Training Alfsee  
27.-28. Xantener Herbst

Berthold  
Regattaman

## Inhalt

### Dreieck-Wurst-Dreieck

**Die Resttermine ..... 02**

**Alfsee ..... 04**  
Premieren mit Problemen

**Stop! ..... 10**  
Aase gekürzt

**Atlantique ..... 13**  
Les Sables: wo bitte geht's nach Amerika?

**Bötchenbauen ..... 16**  
Zum Yachtbesitzer in 10 Tagen

**Einsachzig ohne Rahmen ..... 29**  
Andreas erzählt aus seiner Jugend

### Dies&Das

**Psycho ..... 34**  
Aus der Trickkiste



## Alles bleibt anders Alfsee-Ostern 2001

Donnerstag Abend: Tagesschau, Wettervorhersage, Jörg Kachelmann, ich glaube er war es, präsentiert die Aussichten für die nächsten Tage. Temperaturen Tagsüber  $7^{\circ}\text{C}$  Nachts  $3^{\circ}\text{C}$ , stellenweise Bodenfrost, Regenschauer und windig. So richtig einladend zum Segeln klingt das ja nicht gerade. Eigentlich sollte sich der gute Mann schämen, aber er kann ja auch nichts dafür. ( oder etwa doch? Nein!)

Zu schade, so hätte man zumindest einen Schuldigen ausmachen können. Zum Glück war von Schneefall keine Rede, aber es war ja auch erst Donnerstag. Irgendwie war ich so ziemlich pessimistisch eingestellt. Am Freitag hatte ich mir extra einen Tag freigenommen, um ein wenig früher

zum Alfsee fahren zu können. Doch bei einem Blick aus dem Fenster am nächsten Morgen wurden aus der Tasse Kaffee wohl so drei oder vier und irgendwie schmeckten die Brötchen heute besonders gut. Aber gut, irgendwann aufgerafft, ins Auto gesetzt (schön warm) und ab auf die Autobahn. Am Alfsee angekommen, (Berthold war schon da, Burkhard kam ein wenig später) ging's ans Boote aufbauen. Wind war keiner und so konnten wir zu dritt in aller Ruhe Burkards neues Boots zusammenbauen. Sah schon ziemlich gut aus! Am nächsten Morgen, eingefrorene Autoscheiben, ein gutes Frühstück bei Jürgen im Ferienhaus und ab zum See. 17 Teilnehmer! Als Neueinsteiger Gisela und Christian Bittner aus

---

---

# DER FALTER

---

---

Berlin und Jens Zurmühl, der Ulis Boot am Donnerstag in Aachen gekauft hatte und Freitag Abend schon am Alfsee auftauchte. Genau so muss das sein! Eigentlich sollte man über das Alter ja nicht sprechen. Aber zwischen dem jüngsten Teilnehmer (Florian) und dem ältesten, Wolfgang Briegleb, gab es eine Altersdifferenz von



*Sven konzentrier sich*

54 Jahren. Ziemlich rekordverdächtig, oder?! Das Wetter war gar nicht mal so übel. Kalt? Ja OK, aber trocken und Sonne gab es auch ein wenig. So kurz vor dem Start konnte man sich schon ein wenig verwundert die Augen reiben. Sollte in diesem Jahr den alles so ganz anders kommen?



*Nils feixt*

Kein Regen, eine ganze Menge Wind, und Philipp war pünktlich!! Also los: Beim Umziehen so irgendwie alles was vorhanden war angezogen

und ab aufs Boot. Die erste Wende im neuen Jahr klappte einfach ganz ausgezeichnet: Ich lag im ziemlich kaltem Wasser, das Boot trieb Richtung Land und meine schöne Wollmütze war auch schon nicht mehr da. Also gut, Boot einfangen, per Hand wenden und weiter ging's. Komisch, irgendwie hatte ich ja schon gehofft, dass diese Zeiten vorbei wären. Aber gut. Auf der Regattabahn hatte sich im Vergleich zum letzten Jahr erst einmal nicht so richtig viel verändert. Sven zog vorne ziemlich ungefährdet seine Bahn. Mit einigem Abstand folgten Florian und ich. Was sich ebenfalls nicht geändert hatte war, dass Böen, wenn man raumschots segelt von hinten kommen! Entweder hatte ich das verdrängt oder ich war zu sehr damit beschäftigt mich an Flo vorbei zu arbeiten! Jedenfalls legte ich einen wunderschönen Nosedive aufs Parkett und war bestimmt 10 Minuten damit beschäftigt mein Boot wieder flott zu bekommen. Irgendwie ganz schön blöde! Sven gewann vor



*über die Schulter geschaut: Joachim*

Florian und Joachim. Im zweiten Lauf ereignete sich eine Rettungsaktion von der wir, selbst alt und grau geworden, unseren vermutlich 420er segelnden Enkeln zu berichten wissen: Es war einmal am Alfsee, so um die Jahrtausendwende als Wolfgang mit seiner Europe kenterte, aus dem Boot fiel und es irgendwie nicht mehr schaffte wieder hineinzukommen. Bei bestimmt 7 Windstärken und meterhohen Wellen war weit und breit kein Rettungsboot zu erkennen. Berthold und Jo, in aussichtsreicher Position liegend, machten sich auf den weiten und gefährlichen Ritt zum Startboot um Hilfe herbeizuholen. Derweil erkannte Burkhard, der sein schönes neues Boot mit Materialschaden an Land abstellen musste, die Situation. Schnappte sich kurzerhand Jens Axt um sich aufzumachen den tobenden Alfsee zu bezwingen. Bei Wolfgang angekommen sprang er von seinem

Boot, enterte dessen Europe und richtete sie in einem nahezu unmenschlichem Kraftakt wieder auf um den immer noch im eiskaltem Wasser treibenden Wolfgang einzusammeln. Gerettet! Das sind Geschichten wie das Leben sie schreibt. Und genau so ist es damals passiert. Am Alfsee, so um die Jahrtausendwende.

Sven gewann auch den zweiten Lauf. Ich wurde mit viel Dusel

zweiter gefolgt von Florian als dritten. Bei wirklich tollem Segelwetter und etwas abnehmendem Wind segelten wir noch einen schönen dritten Lauf. Sven wie immer top gefolgt von Philipp und Florian. Abends gab's bei Jürgen und Familie das schon obligatorische Traditionsprogramm mit Sauerkrautsuppe. Bei 17 Teilnehmern und Anhang kann man schon ein wenig den Überblick verlieren. Aber irgendeiner fehlte doch da? Also schnell durchgezählt. Irgendwie war uns Jens Z. aus Lüdenscheid abhanden gekommen. Komisch, den Weg vom Alfsee zum Bungalow müsste er ja eigentlich finden. Und viele Möglichkeiten sich zu verfahren gibt's ja auch nicht so wirklich. Also Suchaktion starten. Zum See fahren. Am Clubhaus nachschauen, nichts. Auf dem Parkplatz, auch nichts. Ebenso wenig in der einzigen Dorfkneipe. Einen so richtigen Grund sich alleine und einsam zu be-

trinken hätte er ja auch nicht gehabt. Das mit dem Segeln hat ja für die ersten Versuche ganz gut geklappt. Das wird schon. Jens war wie vom Erdboden verschwunden. Schon ein wenig unheimlich.



Also mit der Gewissheit alles Erdenkliche zum Wiederauffinden getan zu haben zurück zum Bungalow. Mann kann ja sagen was man will, aber wir waren doch alle ein bisschen erleichtert als Jens am nächsten Morgen bestens gelaunt am Alfsee auftauchte. Irgendwie war die Rede von "Weg nicht gefunden, völlig verfranzt und total verzweifelt bei einer Freundin in Os-

nabrück übernachtet". Ein Schelm wer schlechtes dabei denkt!

Das Wetter war echt super. Nur der Wind ließ ein wenig auf sich warten und setzte sich nur langsam und ein wenig un stetig durch. Der Start schob sich um ein gutes Stündchen nach hinten. Als Berthold und ich merkten, dass es wohl der ein oder andere nicht so ganz pünktlich schaffen würde, unterhielten wir uns, wohl ein bisschen zu laut, über die Möglichkeiten eines kollektiven Frühstarts. Ein Donner grollen vom Startschiff erstickte diesen Gedanken allerdings sofort im Keim. Also, schön brav gestartet. Irgendwie zahlte sich der Vorteil des etwas früheren Losfahrens nicht so richtig aus. Sven, Philipp und Florian konnten sich in aller Ruhe anschauen, wo man denn am besten nicht hersegeln sollte. Nämlich genau da, wo ich gerade herumstand. Im weiteren Verlauf entwickelte sich an der Spitze ein überaus spannender Zweikampf zwi-

Mehr der haptische Typ: Christian





Und wer weiß, wenn Flo irgendwie das Geld für einen Kohlemast und ein neues Segel auftreibt? Oder vielleicht besser doch nicht? Als Fazit bleibt ein wirklich tolles Wochenende, super Segelwetter und ein Dank an Jörg Kachelmann. Denn meistens kommt es doch anders als man denkt!

Dirk

*"Nu halt aber mal den Ball was flacher, Christian!"*

schen Florian und Sven. Und siehe da, Florian gewann, denkbar knapp. Es tut sich also doch was an der Spitze. Anschließend Pizza, Kuchen, Tee und Kaffee im Clubhaus und eine Siegerehrung mit super Preisen aus der Kreativabteilung. Danke Biggi! Das Gesamtergebnis in Kurzfassung: Sven erster, Florian ganz souveräner zweiter, ich, mit Glück dritter gefolgt von Philipp und Berthold. Es verspricht ein wirklich interessantes und vor allem spannendes Segeljahr zu werden. Die Luft zumindest um die Plätze ab zwei wird deutlich dünner. Wenn Christian und Burkhart erst einmal ihre anfänglichen technischen Probleme mit ihren neuen Booten gelöst haben können, wir uns auf noch spannendere Regatten freuen.



*Nicht altersgemäßer Kopfschmuck: Jens Zurmühl*



# DER FALTER

Rangliste Alfsee Löffelcup 21.-22. 4. 2001:

								Gesamt
1	GER 1011	Sven Kloppenburg	Skippy	1	1	1	2	3
2	GER 1028	Florian Kemper	Zäh	2	3	3	1	6
3	GER 1026	Dirk Koepe	Duvoisin	7	2	4	3	9
4	GER 1017	Philipp Meurer	Frizz	4	5	2	4	10
5	GER 1018	Berthold Neutze	Frizz	6	6	6	5	17
6	GER 1004	Joachim Hülsmeier	L`burger	3	7	DNS	8	18
7	GER 1003	Wolfram Hettkamp	Axe	5	11	7	9	21
8	GER 1021	Nils Warnken	Axe	8	8	9	11	25
9	GER 1010	Andreas Block	Axe	8	10	8	10	27
10	NED 164	Richard Knol	Duvoisin	DNF	4	DNS	7	29
11	GER 1029	Christian Bittner	Axe	DNF	9	DNS	6	36
12	GER 1022	Jens Schönberg	Axe	DNS	DNS	5	DNS	41
13	G 957	Jens Zurmühl	Quattro	DNS	DNS	DNS	12	48
14	G 249	Wolfgang Briegleb	Europe	DNF	DNS	DNF	13	49
15	GER 1030	Burkhard Staabs	Frizz	DNS	DNS	DNS	DNS	54
15	GER 1024	Gisela Bittner	OneOff	DNS	DNS	DNS	DNS	54
15	GER 1027	Christian Kirchner	Frizz	DNS	DNS	DNS	DNS	54



*hat Spaß: Philipp*

*emsig: Christian Bittner;  
gut drauf: Florian*





## Geführte Aasee-Umläufe Aasee2001 in gebotener Kürze

Bericht Regatta Aasee **+stop+** 12./13. Mai 2001 **+stop+** Letzte Meldung **+stop+** Gefährliches Rennen auf Ausläufer des Atlantik **+stop+** Verbindung des Aasee über Aa, Ems und Nordsee zum Atlantik nachgewiesen **+stop+** Einige Gemeldete nicht erschienen **+stop+** Startgeld muss dennoch gezahlt werden **+stop+** Lokalmatadoren dominierten Wettfahrten **+stop+** Schönstes Wetter mit leichten und böigen Winden am Sonnabend **+stop+** Abends köstlicher Schweinebraten mit Kartoffel-Kretin **+stop+** Freibier **+stop+** !!!! **+stop+** Auch Freiwasser **+stop+** Am Sonntag auch schön, aber totale Flaute **+stop+**

Sonntagsfrühstück im Freien **+stop+** freundliche Ansprache durch Trainer eines Trupps geführter Aasee-Umläufer **+stop+** Zu viele hartgekochte Eier **+stop+** Jede Menge Kuchen zu viel **+stop+** Dirk Koepe gewinnt punktgleich vor Florian Kemper **+stop+** Nur zwei Läufe gesegelt **+stop+** Insgesamt 8 Regattierer **+stop+** Jens Zurmühl steigert mit neuem Baumniederholer seine Rundenvollendungszahl um 300% **+stop+** Sensationelle Steigerungsrate **+stop+** Berthold Neutze gelingt erste Frühstart-Disqualifikation in der Geschichte des DMV **+stop+** Stark narrenkappenverdächtig **+stop+** Nurk-

---

---

# DER FALTER

---

---

hard Staabs fast zu spät am Start  
**+stop+** Kommentar **+stop+** Ich habe vorher zu viel Zeit verloren, da war ich etwas spät.” **+stop+** Internationaler Teilnehmer Richard Knol berichtet von MKS in den Niederlanden **+stop+** Einzelheiten zensiert **+stop+** Knol trotz Quarantänebestimmungen 5. im Gesamtergebnis **+stop+** Wolfram Hettkamp mit enttäuschender Leistung auf Rang 6 **+stop+** Er verweigert jeden Kommentar **+stop+** Aus gewöhnlich gutinformierten Kreisen konnte in Erfahrung gebracht werden: **+stop+** Hettkamps Rasen im Cockpit nicht gemäht **+stop+** Katastrophale Hy-

giene-Zustände an Bord **+stop+** Kirchner mit neuem Schiff in alter Farbe am Start **+stop+** Schöne T-Shirts als Preise **+stop+** Münsteraner Motten-Cups an die drei Erstplatzierten **+stop+** Zeitung erst nach Ende der Veranstaltung vor Ort **+stop+** Deshalb wahrscheinlich DIES der Exklusivbericht **+stop+** Nächstes Jahr wird Rennen um die Disziplin Slipwagenziehen erweitert **+stop+** Kugelgelagerte Räder und bessere Fahrwerke durch Spezialisten Kirchner empfohlen **+stop+** Taschensegel gewinnt Regatta **+stop+** Stuart Brown erfolgreichster vertretener Segelmacher bei Münsteraner Motten Cup am Aasee **+stop+**



# DER FALTER



(Warum lese ich hier nix vom Kamelner Kreuz? d.Red.)

Rangliste Aasee 12.-13. 5. 2001:

Nr.	Name	Typ	1.	2.	Ge -
samt					
GER- 1026	Dirk Koepe	Duvoisin	2	1	3
GER- 1028	Florian Kemper	Zäh	1	2	3
GER- 1032	Burkhard Staabs	Frizz	4	3	7
GER- 1027	Christian Kirchner	Frizz	3	4	7
NED- 164	Richard Knoll	Duvoisin	5	6	11
GER- 1003	Wolfram Hettkamp	Aussie Axt	6	7	13
GER- 1018	Berthold Neutze	Frizz	DSQ	5	15
GER- 957	Jens Zurmühl	Quattro	7	8	15
GER- 1007	Jan Bern Hövener	Skippy	DNS	DNS	20

Abgeschickt: 13.05.2001 21:44

## Multikulti Kleine Motten am großen Meer



Rezept für einen erfolgreichen Regattapisten-Test in Französisien:

Les Sables d'Olonne für 9 Personen

Man nehme:

- einen Strand zum Auftakeln,
- einen Bootsplatz direkt oberhalb der Rampe zum Strand,
- Sü wasser aus Schläuchen zum Bootspülen direkt auf der Rampe,
- einen vollmotivierten Gastgeber (siehe Meldezahl und Ergebnisliste),
- 9 Segler aus 4 Nationen,
- zwei Ferienhäuser als Unterkunft,
- eine 5 km lange, nach Süden offene sichelförmige Bucht,
- einen gutausgerüsteten Club, der ob unseres Heldenmuts und unserer persönlichen Art (die kennen sonst nur völlig anonyme Liga-Regatten) von

Tag zu Tag begeisterter wurde,

-eine Regattaleitung mit Fingerspitzengefühl (Wettfahrtnzahl und Lage der Regattabahn auf das Wetter und uns abgestimmt, nicht wie in Torquay, der Kenner weiß, wovon ich spreche)

-Dünung (tja, das ist nicht der Aasee sondern der AAtlantik),

-manchmal Brandung (zum Glück stand die Dünung nie aus Süd)

-Wind (lokales Klima, es weht sich nicht ein, schneller Wetterwechsel) und

-vier Abende Apéro, ein Clubessen

Das alles gut durchgemixt gibt folgendes: Gestaffelte Ankunft: Blockman mit dem Bootstreck (Axe4/Landenberger) am Mittwoch, Frédy mit seinem Wasserbett (siehe Photo) und

Alain (Axe2), Jo per Flieger und Zug am Freitag, sowie Nige (Tiger) und Doug (Colin Newmans Skippy) per Fähre am Samstag. Gleich zu Beginn zeigten uns die Engländer und die beiden Lokalmatadoren (David/Aussie-Axe, tolles Boot, von wem hat er das nur?) und Christophe (lokaler 18ft-Segler/Genesis) bei 5 Bfts, was Bootsbeherrschung ist und was man unter Trainingsvorsprung versteht. In Les Sables segelt man halt ganzjährig.. Die Schweizer teichten zuviel ab, beklagten den frühen Termin und harte Arme, Jo traf nach einmal Rausfahren die seemännische Entscheidung, auch einmal wieder reinzufahren. Eine meiner Segellatten sagte so was wie "wrkspstpieks" und ich rauschte ebenfalls zurück. Zum Glück ist Jean-Jacques ein echter Mothist, der sowohl sein etwas zu breites Boot selbstentworfen und -geschnitzt hat, als auch sein Rigg und seine Segel selbst fertigt. Tolle Sache, ein Segelmacher vor Ort. Frisch genäht und frisch gesegelt am Sonntag mit so 4-5. Nigel immer vornewech. Beim ersten Lauf war ich plötzlich nach der ersten Kreuz Zweiter und konnte die zweite Plastikmilchflasche (Tonne) nicht finden. Als die anderen mit dem Teichen fertig waren, durfte ich ihnen dann wieder hinterherfahren. Jo zeigte mit zwei dritten Plätzen und einem vierten, wo die Harke hängt und verzichtete auf den vierten Lauf. Da schlugen Jean-Jacques und ich erbarungslos zu. Der Philosophie des Durchhaltens folgend, standen wir



*Fredis neue Seematratze*

einen fünften und vierten Platz. Am Montag dann der Beweis, dass der englische Meister durchaus schlagbar ist: Bei Torquay-Bedingungen (0-2 Windstärken drehend von Land mit einer irgendwie anders laufenden Dünnung), allerdings ohne Sonne fuhren einmal David (darauf gab's abends Champagner) und Fredy mit dem Wasserbett vorweg. Alain sehr stark mit einem dritten. Ich am Leiden, Jean-Jacques leider auf Arbeit.

# DER FALTER

Dienstag Blockman im Zug, die vier härtesten noch einmal unterwegs bei 5-6 (oder so). Soll wohl der beste Tag gewesen sein. Das Schwierigste: das Booteaufladen beim folgenden Sturm (4Leut pro Axt). Fazit: Nigel hat die dicksten Arme, Doug macht auch keine Gefangenen, David peitscht die französische Flotte voran und zeigt gute, wenn auch etwas unregelmäßige Leistungen, Jo beweist, dass Bootsbeherrschung von Erfahrung kommt, Christophe kauft wohl Genesis und wird weiter Angst und Schrecken verbreiten, Blockman muss viel trainieren, die Schweizer müssen sich an fastaustralische Bedingungen gewöhnen, Jean-Jacques verschmälert sein Boot. Ein echter Gewinn. Testergebnis

und Vorschlag der Testcrew: Club ok, also Euro Juni (wenig Training/eher schlecht) oder September 2002, Revier ok, also WM September 2003 (alle Europäer gut im Saft, die Aussies fühlen sich eh wie zu Hause). Lasst uns die Touristensaison vermeiden. Tipp für die Jungs vom Aasee: Geht auf Seerevier trainieren!!!!!!

1	GBR 4040	Nigel Oswald	8
2	GBR 4007	Doug Pybus	19
3	FRA 9262	David Balkwill	22
4	GER 1004	Joachim Hülsmayer	42
5	FRA 3924	Christophe Orion	43
6	GER 1010	Andreas Block	55
7	SUI 608	Frédi Duvoisin	5
8	SUI 590	Alain Corbaz	63
9	FRA 1668	Jacques Charpentier	



*Ohgott - da draußen?!*



## Die Drei von der Baustelle

**Samstag, 12. März 2001**

Song des Tages: "Panama", von Uli Bär.

In einem zur Werkstatt umfunktionierten ehemaligen Schweine- und Hühnerstall treffen sich drei Herren mittleren Alters zum gemeinsamen Tun. Ausgerüstet mit abgetragener Kleidung und einer gerüttelt Portion Nervosität begutachten sie das Drehbuch der nächsten 10 Tage: den Ablaufplan Release 1.1.

14:00 Aus einem Stapel grünen und blauen Bauschaums werden einzelne Platten herausgefischt, wieder weggelegt, wieder in die Hand genommen bis aus dem Stapel ein Feld wird.

15:00 Während Herr N. versucht den Überblick zu behalten, kleben Herr K. und Herr S. mehrere blaue Platten aneinander und tun dies anschließend auch mit grünen. Es trifft der erste

Schlachtenbummler ein: Herr K. aus M. Schnell wird er integriert und muß Schaumplatten festhalten.

16:00 Herr S. und Herr K. aus M. begeben sich in den zweiten Teil der Werkstatt zum Aufstellen der Spanten mittels Montagekleber (hier: beko allcon 10). Das geht fix. Zwar stehen die ersten etwas erhöht auf einer Kleberaupe; bald stellt sich jedoch Routine ein.

19:00 Herr S. sägt ein Loch in den blauen Schaumstreifen an einer Stelle von der er glaubt, daß es die richtige Position für einen Schwertkasten sei.

20:00 "Man sieht schon was". Wie ein werdender Vater buckelt Herr K. um das fragile Gebilde herum und schaut ernst.

21:00 Jemand der Anwesenden macht sich daran, die vorbereitete Maststütze mit 2 Schaumstreifen zu einem Mast-



# DER FALTER

spant zu verbinden. Das ganze wird von hinten mit einer Lage Carbon verstärkt.

22:00 Die grünen Schaumstreifen sind konturiert und sehen Seitenteilen einer Frizz-Moth nicht unähnlich. Ein weiteres Schaumkonstrukt läßt einen Knickspant-Cockpitboden erahnen. Gut gemacht! Und Feierabend.

22:30 Release 1.5 Ablaufplan: die hohe Versionsnummer deutet auf größere Änderungen hin; richtig: man liegt einen halben Tag voraus.

## Sonntag, 13. März

Song des Tages: "Mach das Licht aus, wenn Du gehst" von Element of Crime

10:00 Während die Seitenteile an die Spanten angepaßt werden, wird in Raum 1 schon Boot B vorbereitet (Bodenplatte etc).

11:00 Erneut stößt Herr K. aus M. dazu. Ein weiterer Besucher trifft ein: Herr Z. aus L. Eine Vierergruppe schafft was weg: bald sind beide Seitenteile passig. Herr S. widmet sich entgegen dem Ablaufplan dem Schwertkasten B (Rüge).

12:00

Da stimmt was nicht: Die Spanten scheinen irgendwie nicht zu passen. Betroffenheit vor allem beim Konstrukteur (zurück ans Reißbrett). Es wird beschlossen, weiterzumachen. Außerdem wird das separate Laminierten der Cockpitböden wegrationalisiert.

16:00 Es wird geklebt. Jeder der Anwesenden bekommt:

- 1 Paar Latexhandschuhe

- 1 Pinsel Größe 00

- 1 ehemaligen Joghurtbehälter

Epoxidharz der Firma Schäffler



*innen oder außen?*



wird mit Härter gemischt und in die verschiedenen Behälter gegossen etc. Zweiergruppen bearbeiten Steuer- bzw. Backbordseite und verschmieren Spantkanten.

20:00 Die Seitenteile stehen im Epoxybrei und sind mit Packetband fixiert. Aufwendige Ausrichtarbeiten sollen das Endergebnis verbessern.

23:00 Release 2.0 Absaufplan wird erstellt. Der große Versionsnummersprung entspringt der Tatsache, daß die Mannschaft einen Tag vor dem ursprünglichen Plan liegt.

Montag, 14. März

Song des Tages: "Herbergsvater" von Joachim Witt.

9:00 Herr K. widmet sich dem Broter-

werb, Herr S. und Herr N. dem Cockpitboden und Vordeck der Schale A. Die neue Cockpitkontur der Spanten ist verschlimmbessert. Man beschließt eine Strafrunde am Monitor und fährt zu Tisch.

16:30 Nach ausführlicher Diskussion sich durchdringender Ebenen und der Erkenntnis, daß des Bootsbauers Freude des Konstrukteurs Leide ist, werden die Spanten per step-by-step-Methode in Form gebracht und man ist sich einig, daß das nicht die schlechteste Methode ist. Herr S. hatte die Spanten (seine) von Schale B schon verbessert. Nach der dritten Operation scheinen sie nun dem theoretischen Stande zu entsprechen.

19:00 Herr K. ist da. Nun können Spiegel, Schwertkasten und Mastspant mit Carbonebestreifen ein-, sowie der Cockpitboden aufgeklebt werden. Ebenfalls geschlossen wird nun das Vorschiff durch Zusammenbiegen und -kleben der Seitenteile.

0:30 Release 2.01. Ablaufplan. Kaum Änderungen.

Dienstag, 15. März

Song des Tages: "Anna" von Freudeskreis

8:00 Herr K. und Herr S. versuchen sich als Bildhauer. Mit Sägen und Raspeln, sowie Schleifpapier bringen sie den vorgefrästen Boden von Schale A in die vom Konstrukteur (der seiner Teilzeithausmannstätigkeit nachgeht) gewünschte Form. Herr K. ist "enthusiasmierter" (Eigeninterpretation). Die Konstruktionsmethode entbehrt ob

# DER FALTER



ihrer haptischen Ansprüche nicht einer sinnlichen Komponente.

15:30 Herr N. bringt die Rohware für das anschließende Laminiere der Schale A (die nun eigentlich ein Rumpf A ist). Der Zuschnitt der verschiedenen Schichten ( Carbon, Glas, Abreißgewebe, Lochfolie, Vakuumvlies, Absaugfolie in der Reihenfolge) dauert bis

17:15 Herr K. deutet an, daß er in

-----  
*links: Herr K. aus M. und Herr S.  
zeichnen eine Mittellinie;  
rechts: Seitenmontage*

einer Viertelstunde die Werkstatt zwecks Heimfahrt verlassen muß, andernfalls er zuhause....; die folgende Bemerkung wäre nur von jemandem sehr nahebei Stehenden akustisch aufgenommen worden. Release 2.5. Ablaufplan wird erstellt: Laminiere wird auf den nächsten Tag verschoben. Restliche Zeit wird für Schale B verwandt.

22:00 Herr S. schlägt Feierabend vor. Herr N. willigt ein, nachdem er die Bodenschmiege an Seitenteil B-Backbord innen statt außen angebracht hat. Man einigt sich auf"kommt die Schrift halt nach außen, sieht ja doch keiner".

## **Mittwoch, 16. März**

Song des Tages: "Irgendwie, Irgendwo" von Jan Delay

8:30 Herr K. ist schon anwesend. Konnte nicht mehr schlafen. Er und später Herr S. kleben die Seitenteile an Boden B und bereiten den Schwertröhling B vor: Schaumplatte mittig mit Handkreissäge aufsägen und eine dünne Leiste als Steg einleimen.

14:30 Herr N. stößt dazu. Das Hauptanliegen des Tages erfordert eine volle Besetzung. Die Vakuumpumpe wird getestet, während Herr K. im nächstgelegenen Baumarkt eine Kartusche Acryldichtmasse ersteht.

15:00 Drei Herren mit Latexhandschuhe arbeiten mit fliegenden Händen Epoxidharz/Härter-Gemisch in Carbongewebe, später dann in Glas und Abreißgewebe ein. Begonnen wird mit dem Cockpit, dann der Rumpf gedreht und der Boden nebst Seiten laminiert. Dann nochmal gedreht und das inzwischen wieder abgelöste Cockpitgewebe erneut befestigt

# DER FALTER



*oben: Herr S. richtet aus. Cockpit und Vordeck sind montiert;  
unten: links: Rumpf A fertig geschapt; Rumpf B Spanten montiert;  
rechts: fertig zum evakuieren. Unterm Boot die Pumpe.*

# DER FALTER

usw.

17:00 Man kämpft gegen die Topfzeit des Matrixmaterials.

17:30 Man kämpft gegen die Schwierigkeiten, Glas- und Abreißgewebe mit leicht angezogenem Matrixmaterial wieder faltenfrei aufgelegt zu bekommen.

17:50 Die vorbereitete Vakuumfolientüte wird unter den überkopf liegenden Rumpf gezogen, darübergestülpt und die Entlüftungsröhrchen sowie Maststützrohr durchgestochen. Das Zukleben der Tüte ist als Dreimannjob geplant. irgendwann hat man sich an eine Stelle vorgeklebt, wo Nachdenken erforderlich ist.

18:00 Die Pumpe arbeitet gegen die zischenden Fehlstellen der Zuklebungen an. Herrn S. ist schlecht.

18:10 -0.5 bar Druck Die Acryldicht-

masse soll nun die Unzulänglichkeiten der Abklebung der Vakuumtüte abmildern. Im folgenden wird gegen das Zischen angedichtet

18:15 -0.6 bar Druck

18:20 -0.65 bar Druck

18:27 -0.7 bar Druck

18:32 -0.75 bar Druck

18:35 -0.77 bar Druck

18:40 -0.8 bar Druck.

Mehr wäre vermessen und man bricht die Tätigkeiten ab. Herrn S. ist nun so schlecht, daß er sich erbrechen möchte, um danach seiner Unterkunft zuzustreben, um "gleich ins Bett" zu gehen. Die überbleibenden Mitarbeiter diskutieren darüber, ob ein 12 Jahre alter Islay Single Malt wegen seines der Lokalität angemessenen deutlichen Torfaromas geeignet scheint, einen bewiesenen Eisenmagen, wie



# DER FALTER

ihn Herr S. sein eigen nennt, dermaßen in Mitleidenschaft zu ziehen. Vielleicht war auch nur das eilig und beim sich im Ort befindlichen griechischen Gasthaus verzehrte Mittagessen nicht ganz frisch gewesen.

19:00 Der Cockpitboden B wartet darauf, zusammengefügt zu werden und Herr K. und Herr N. verrichten diese Tätigkeit ohne Eile und mit der nötigen Sorgfalt.

## Donnerstag, 15. März

Song des Tages: "The Torture never stops" von Frank Zappa

3:00 Herr S. erwacht aus seinem Koma und überarbeitet den Laminierplan für Schale B.

9:00 Für heute haben sich Herr K. und Herr S. viel Kleinkram vorgenommen. Der Rumpf von Herrn K. soll nun mit den nötigen Applikationen versehen werden, die eine funktionelle Beschlagsanordnung erfordert, z.B. Ruderbeschlag unten und Vorstagauge. Herrn K. hat das Trampolinspannarrangement des Herrn O. aus England so gut gefallen, daß er es kopieren möchte. Deshalb sollen Glasrohre 14x1 unter die Scheuerleiste geklebt werden, die anschließend aufgesägt als "Liekschiene" für das Trampolininnenseitenliektau dienen.

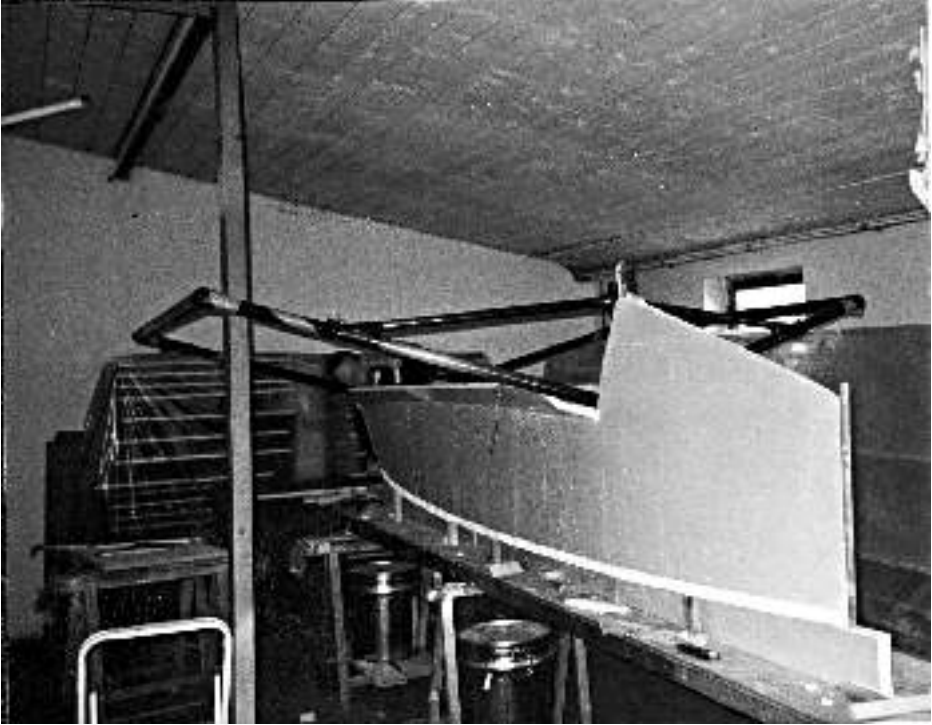
Derweil bereitet Herr S. das Schließen seines Rumpfes vor. Diverse Einbauten müssen noch untergebracht werden.

12:00 Herr N. gesellt sich zu den werdenden Bootseignern. Er schneidet Carbongewebestreifen zu, die den diversen Einbauten dauerhaften Halt geben sollen; die unbedingt vor der Endmontage des Cockpitbodens erfolgen sollten.

13:00 Herr S. und Herr N. rühren Epoxdyharz und Härter zusammen und laminieren die Carbonstreifen an. Herr K. beginnt derweil, seine Roh-



*Boden, Spanten, Cockpit  
aufgelegt;  
rechts:  
Spaceframe wird angepaßt;  
Dachträger wird später  
abgesägt.*



schale zu schleifen.

14:00 Herr S. und Herr N. rühren Epoxybrei an, um Cockpitboden und Vordeck planungsgemäß ihrer Bestimmung, dem Rohbau eine geschlossene Struktur zu geben, zuzuführen.

Herr K. partizipiert daran, indem er Epoxybrei abzweigt, um seine Trampolinröhrchen anzukleben. Der herbeigeeilte Herr Z. aus L. hilft, so gut er kann, was nicht zu wenig ist.

Herr K. und Herr Z. verlassen anschließend die Lokalität. Herr N. und Herr S. laminieren noch ein Ruderblatt, das sie mit der großen Vakuumpumpe bei 0.85 bar alsbald sich selbst überlassen.

**Freitag, 16. März**

Song des Tages: "Dynamo" von Frank Zappa 9:00 Herr S. beginnt mit der Herstellung eines Prodder-Verbindungselements, daß ihm besonders am Herzen liegt und deswegen keinen Aufschub duldet. Derweil widmet sich Herr K. dem Spachteln seiner Schale, die er mit einem dicken Brei aus Epoxy und Microballons überzieht. Dem kurzzeit anwesenden Herrn N. gruselt ob des Gedankens, wer das alles wieder runterschleifen soll.

12:00 Herr K. und Herr S. fahren zur Firma "Neuform" in A., um das für das Wochenende benötigte Material abzuholen. Sie sind beeindruckt von

# DER FALTER

Herrn R., der die Firma leitet und ein sehr dynamischer Jungmanager ist. Er fertigt UL-Propeller und Rennwagenteile, wie Scheinwerfereinsätze und Krümmerrohre.

14:00 Herr S. beginnt das Shapen des Bodens seines Bootes. Er ist sehr eigen damit und läßt niemanden teilhaben. 14:30 Herr S. shapt mit einer Raspel vorsichtig den Überstand; hier darf Herr K. noch mittun.

15:00 Herr S. shapt.

16:00 Herr S. shapt. Herr N. eilt herbei und erbarmt sich, indem er einen Rotex nimmt und in etwa 10 min. den Boden in Form trimmt. Herr S. ist es zufrieden. Nun kann er mit dem gerade eingetroffenen Herrn Z. die Kimm modellieren, wobei er mit einer 50mm-Kreisschablone (offen) sein Raspelergebnis überprüft.

Derweil bedeutet Herr N. dem Herrn K., daß sein Bemühen um eine gute Spachtelung mit Phenolkügelchen statt Microballoons mehr Früchte tragen

würde, vor allem im Hinblick auf späteres Schleifen. Herr K. tut wie empfohlen und wundert sich ob der guten Ergebnisse: "Was da alles runterkommt!"

21:30 Herr K. baut eine Temperkammer aus Stryroporplatten, Malerfolie und Wolldecken, in die er seinen Rumpf und das ebenfalls gespachtelte Ruderblatt des Herrn S. schiebt. Vor die (offenen) Giebel der Kammer postiert er 1500W-Heizlüfterchen und erreicht im Nu etwa 55 Grad Celsius innerhalb der Kammer. Er ist's zufrieden und geht seiner Wege, indes Herr Z. und Herr S. den soeben vollendet geformten Rohbootkörper B eine Endspachtelung ange-deien lassen.



*Herr S. shapt.  
rechts:  
Wie denn nun?*

**Samstag, 17. März**

Song des Tages: "Sorry, kein Bock auf Deine Story" von D-Flame



# DER FALTER

9:00 Ein vorläufiger Höhepunkt der ereignisreichen Woche soll das Laminieren des zweiten Bootskörpers werden. Das Release 3.0.1. des Ablaufplans schreibt ein leichtes Schleifen der Spachtelung vor, und Herr S. geht an die Ausführung derselben. Herr K. beginnt mit dem Abschleifen dessen, was er als Spachtelung einen Tag zuvor auf seinen Rumpf appliziert hat. Herrn N. dauert das Schicksal des K. und er hilft mit dem Rotex.

12:00 Herr Z. trifft ein und wenig später Herr K. aus M. Somit sind fünf Personen als Laminierer anwesend, was eine zügige Abarbeitung der anfallenden Aufgabe verspricht. Herr N. bemerkt, daß bei der einst bedeutenden Bootswerft D. aus F. auch nur Tapezierer zum Laminieren angestellt waren; so ist jedem ein wenig von der Aufregung genommen. Herr S. hat in Abänderung des Ablaufes beim Laminieren von Rumpf A eine Wendetaktik ausgearbeitet, bei der der Rumpf mehrfach um seine Längsachse rotiert werden soll. Außerdem ist gefordert, daß an Bug und Spiegel "definiertes" Material aufgelegt werden soll. Zudem will er während des Laminierens viel am Laminat schneiden.

14:00 Epoxy wird in großen Gebinden angerührt und auf die Rohschale gegossen. Viele Hände verteilen das klebrige Naß und legen alsbald 2 Streifen Carbongewebe ins Cockpit. Vielleicht waren es zuviele Hände; es wollte sich nicht so legen las-

sen, wie geplant. Außerdem ist die Industriekante des Gewebes gar keine sondern ein ausgesprochen schiefer Schnitt der Mitarbeiter des Herr R. der Firma Neuforn aus A.

14:30 1. Rotation: Der Rumpf wird nun mit Carbon- Glas- und Abreißgewebe belegt.

15:00 Nach der 2. Rotation wird das Cockpitlaminat komplettiert und mit dem Rumpflaminat überlappt. Das Vordeck wird mit Carbon, Glas- und





*Schwarz und gut*

Abreißgewebe laminiert. An Bug und Spiegel muß Herr S. die anfallenden Arbeiten selbst erledigen. Nach der 3. Rotation werden auf dem Rumpf Lochfolie und Vlies in Position gebracht.

15:30 Nach der 4. Rotation ist dieser Arbeitsschritt auch auf der Cockpitseite erfolgreich durchführbar. Lochfolie und Vlies werden mit Klebeband aneinander fixiert, damit der Rumpf gefahrlos weiter gewendet werden kann.

16:00 Die 5. Rotation versetzt die Anwesenden in die Lage, den vorbereiteten Vakuumsack (der ganze Stolz des Herrn S.: zwei Längen Folie sind an den Längs- und Querkanten zusammengetapt worden

und bilden somit eine längliche Mütze) vorsichtig über den überkopf liegenden Bootskörper zu stülpen. Die offene Kante wird nach der 5 1/2. Rotation (der Rumpf liegt nun auf der BB-Seite) nun mit Hilfe einer untergelegten Latte zugetapt. Das Einkleben des Absaugschlauches und das Durchführen der Hohlraumlüftungen komplettiert diesen Abschnitt, bevor die Pumpe gestartet wird. Eine 6. Rotation beendet den Reigen, der Rumpf liegt überkopf. Nach etwa 5 Minuten beginnt das charakteristische Knistern der Folie und die ersten Epoxydflecken zeichnen sich auf dem Absaugvlies ab.

16:30 Bei -0.78 bar Druck wird das Abdichten des Vakuumsackes been-

# DER FALTER

det. Mehr wäre vermessen. Herr S. beglückwünscht sich ob des gelungenen Unterfangens. Das übrige Epoxy verwendet er auf die Herstellung einer weiteren Carbontafel.

## Sonntag, 18. März

Song des Tages: "Under Heavy Manners" von Robert Fripp

10:00 Die Schale B wird gehäutet. Herr S. und Herr N. begutachten die Falten am Spiegel und an einigen Stellen der Seitenwände und diskutieren deren Ursache. Der Ablaufplan (Release 3.1.1.) weist eine beträchtliche Liste von Kleinigkeiten aus, die der Reihe nach angearbeitet werden: Schwertkastenöffnungen ausarbeiten, Heckbeam gestalten und laminieren, unterer Ruderbeschlag einpassen und ankleben, Rahmenauflagen, Spaceframekragen und -fuß laminieren, Lenz- und Trampolinbespannlöcher bohren und mit Epoxybrei ausbuchen.

16:45 Die Arbeiten sind ohne besondere Probleme beendet worden und Herr S und Herr N. begeben sich nach Hause.

Montag, 19. März

Song des Tages: "Stink Foot" von Frank Zappa

10:00 Für den zehnten Tag sind einige Abschlußarbeiten geplant, die von Herrn K., Herrn S. und Herrn N. ohne Hast durchgeführt werden: Schleifen und grundieren von Rumpf A, sowie Heckbeam, Auflagen und Mastfuß von Rumpf B komplettieren.

14:00 Schale B wird in den Temperofen geschoben. Gegen

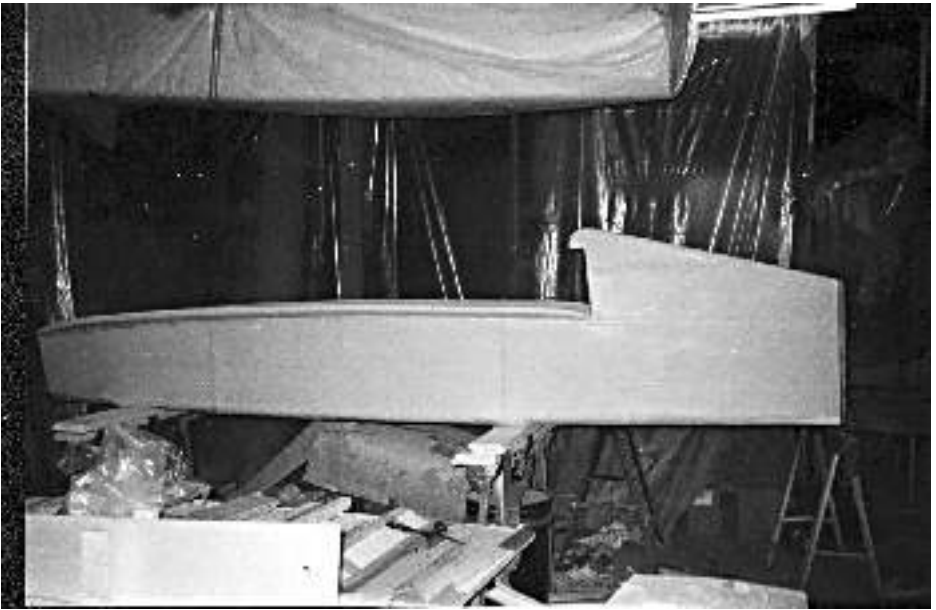
16:30 wird diese Phase beendet.

290.5 Mannstunden hat das Unternehmen bisher 00verschlungen. Etwa 28 Teebeutel und ungefähr 6 Rollen Schokoladendoppelkekse eines niederländischen Herstellers sind derweil verzehrt worden.



*Frühstück Carbonara: Pommes schwarz-weiß*

# DER FALTER



Im Laufe der folgenden Wochen gesellen sich Herr S. und Herr K. zu ihren Booten und verrichten die verbleibenden Dienste (spachteln,

schleifen, grundieren), während Herr N. den Endanstrich vornimmt.

Herr N.



## Aus der Jugendzeit des Mothsegels Der Microtonner



Nachdem ich als erstes Boot einen zusammengenähten Knickspanter aus 5,5 mm Sperrholz gebaut hatte, war ich der Meinung, mal etwas ganz neues machen zu müssen. Ein Rundspanter sollte es sein, und da ich zu diesem Zeitpunkt das mit den Ohren noch nicht so richtig eingesehen hatte, wollte ich keine dranhaben - diese aufgeklebten Ausreibretter a la Pfisterer und so gefielen mir überhaupt nicht. Andererseits wollte ich schon viel effektive Breite zum Ausreiten haben, und so entstand der Plan einer ohrenlosen Großraummotte. Nach einigen Zeichen-bungen entschied ich mich für satte 1,80 m Breite über Spanten und über alles.

Für den Bau organisierte ich mir einen Kellerraum in einer Schule, und baute dort im Winter 1977/78 eine Helling auf. Etliche Platten 2-mm Bir-

kensper Holz wurden in Streifen gesägt und dann in Diagonalform über die Helling gebogen. Die Stoßfugen wurden mit einer zweiten Lage überdeckt und so die Diagonal-Parallel-Form-Verleimbauweise erfunden (oder es gab sie schon vorher). Vorteil an dieser Technik war, daß man, wenn man in der Mitte startete, immer an 4 Stellen arbeiten konnte. Dabei wurde der Diagonalwinkel so gewählt, daß der längste Streifen genau dem Kantenmaß der Birkenplatten von 1,55 m entsprach. Der Schaffensdrang beim Herstellen der Schale wurde nur dadurch gebremst, daß mir jedesmal die Schraubzwingen knapp wurden und ich auf das Abbinden des Kauresin-Leims warten mußte.

Als die Schale dann fertig war wurde mir klar, daß 8 Bauspanten wohl

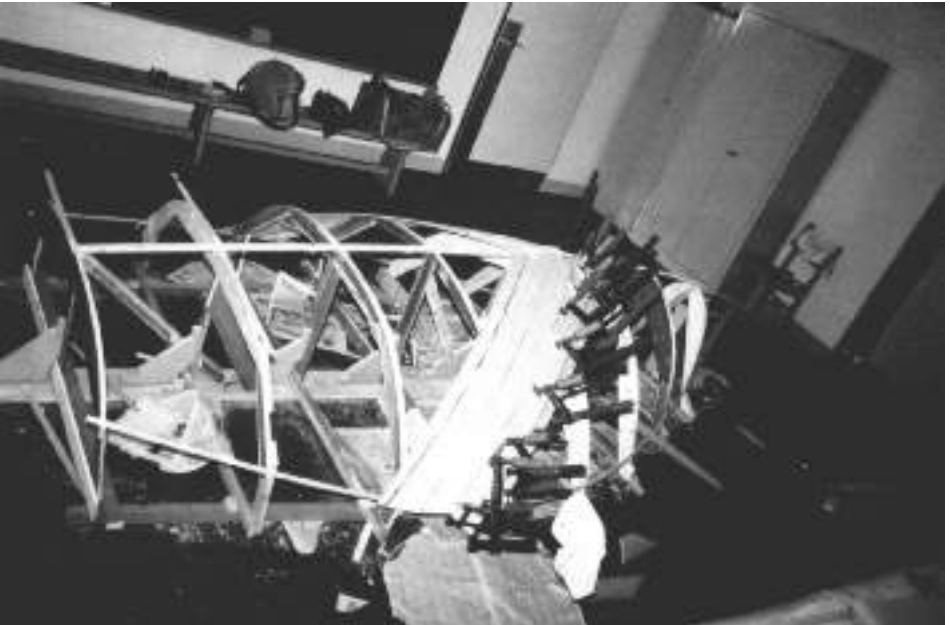
# DER FALTER

etwas wenig waren, denn durch das Spannen der Streifen und das Gewicht der Zwingen ergaben sich zwischen den Spanten leider Beulen nach innen. Nun ging es an den Innenausbau. Die Schale wurde in Gurte gehängt, die wichtigsten Spanten mit Glas und Polyester eingesetzt und so etwas Stabilität in die Form gebracht. Der nach innen geneigte Yachtspiegel erhielt ein Horn für das Ruder, wie es jetzt auch bei den 18-Footern neu erfunden wurde. Das Cockpit war selbstlenzend mit Ablaufrohren durch die Achterpiek und ungeheuer gemütlich. Leider störte der monumentale Schwertkasten etwas beim Rumlummeln, man wurde durch die großzügige Liegefläche auf dem Vordeck mehr als entschädigt.

Der gesamte Innenausbau erfolgte in großzügig gelöchertem 3 mm Gabunsperrholz und Kiefernleisten. Damit

der Mast auch nicht durchfiel, wurde noch ein gedritteltes Alurohr von hinten an die Schrägspanten gearzt. Auf den Fotos sieht man, welches gigantische umbaute Volumen in dieser Motte steckt, die sich allein schon deswegen zum einträglichen Rauschgiftschmuggel anbietet. Das Schwert war aus Kiefernleisten geleimt (vor dem Leimen die Kanten genau auf Profilmaß gebrochen) und gehobelt, bis die keilförmigen Leimfugen praktisch weg waren. Es war schwer, aber als ich den unwichtigen Teil, der im Schwertlasten steckt, großzügig ausgesägt hatte, ging es einigermäßen. Übrig bleiben dann zwei Stäbchen vorn und hinten, wie man auf den Segelphotos sieht.

Ich gönnte mir dann noch ein Sanders-Segel und einen Needlespar (Diamonds oder Prodder waren damals



# DER FALTER



noch nicht erfunden oder nicht in) und ging dann auf Tour - Muiderberg, Rursee, Dümmersee, Ammersee, Kaarster See, EM in Eastbourne, Murtensee usw.. Es war ein feines Schiffchen, welches allerdings sehr schnell den Spitznamen "Microtonner" bekam - es war ja schließlich auch einer! Die Starkwindeigenschaften waren Klasse, wie man an den Bildern aus Muiderberg mit auf 6,5 m<sup>2</sup> gerefftem Segel sieht (wer hat heute noch Reffkauschen?). Er trug sogar 2 Leute, ohne zu zerbrechen. Den einzigen Nachteil fand ich in Eastbourne heraus: wenn man kenterte, kam man echt in Probleme. Zum einen schwamm er enorm hoch auf, so daß das Schwert fast unerreichbar war und zum anderen fiel man immer

runter, wenn er durchgekentert war, weil er keine Scheuerleiste besaß und von unten einfach glatt und rund war. Im darauffolgenden Winter korrigierte ich die, indem ich die Breite durch eine Leiste im Cockpitbereich auf 1,84 m erhöhte und die Seitentanks gegen den Innenraum abdichtete und flutbar machte. Die Flutlöcher im Deck gaben dann auch sehr ergonomische Tragegriffe ab, was die Attraktivität des Microtonners ungemain erhöhte ...

# DER FALTER





# DER FALTER

Auf Wunsch einer langjährigen treuen Leserin im Folgenden die vollständigen Namen von Akteuren, die hier häufiger vorkommen:

Wolfram	= Wolfram Hettkamp, auch Hettkomp
Sven	= Sven Kloppenburg
Andreas (auch Andreas G.)	= Andreas Gronarz, Zermesser, auch Vermesser
Andreas (auch Andreas B. oder Blocki oder blockman)	= Andreas Block, Initiator der französischen und Berliner Flotte ;-)
Joachim (auch Jo)	= Joachim Hülsmeier, auch Präsi oder Präsident
Christian	= Christian Kirchner, auch Kerchner
Christian	= Christian Bittner
Nils	= Nils Warnken
Berthold	= Berthold Neutze
Philipp	= Philipp Meurer, auch Phillip Meurer
Dirk	= Dirk Koepe, auch Dirk Köpe
Florian (auch Flo)	= Florian Kemper, Jugendlicher und auch dafür zuständig
Burkhard (auch Burkh)	= Burkhard Staabs
Karl-Heinz (auch KH)	= Karl Heinz Troll, Ex-Präsi (auch Ex-Präsident)
Jens	= Jens Schönberg, Pfeningmeister
Nicolas (auch Nic)	= Nicolas van Kampen
Markus	= Markus Gielen
Hans (selten Johannes)	= Hans Hirz, Ex-Präsi
Tim (auch Timmi)	= Tim Steinlein



Jo

## Psycho



Wolfram drängt mich zum wiederholten Male, etwas über Psychologie beim Mothsegeln zu schreiben. Wieso? Hab' ich sowas studiert? Was verspricht er sich davon? Hat er's nötig, etwas darüber zu erfahren? Nein, der nicht. Wer jahrelang seine Konkurrenten mit ewig durchgescheuerten Leinen narret, wer Moosbewuchs im Cockpit nicht nur zuläßt, sondern fördert, wer bewußt auf ein T-Foil-Ruder verzichtet - nein, der hat keine Nachhilfe in Sachen Psychologie nötig. Der ist Meister darin, andere zu verunsichern - auch wenn die zählbaren Erfolge dieses Tuns seltsamerweise gering geblieben sind. Also was soll dann dieses Ansinnen?

Er kann nicht meinen, daß ich was

davon verstehe; ich wäre dann Weltmeister. Oder wenigstens Europameister. Oder zumindest Deutschmeister. Naja, Alfmeister.

Wer also meint, Mothsegeln, ich meine richtiges Mothsegeln, also Regatta segeln, das wäre reine Psychologie, der braucht diesen Text nicht; der kann jetzt fernsehen oder blumen gießen gehen.

Alle anderen, also die, die da glauben, eine Moth schnell und erfolgreich zu segeln, dazu gehört vor allem ein schnelles Boot mit einem starken Mast, dazu perfektes Bootshandling, eine gesunde Taktik und als Zugabe ein wenig Glück...:die haben natürlich auch recht.

Für alle anderen ist dieser Text verfaßt.

Mothsegeln ist 100% reine Psychologie: 70% Nerven und 30% Psychomotorik, also jene hektische körperliche Betriebsamkeit, die nötig ist, ein Vollbad zu verhindern, oder wenigstens nicht ganz so blöde auszusehen beim Segeln (was allerdings nur ganz wenigen gelingt). Zuschauer sind grausam und wenig kenntnisreich; quittieren sie doch jedes Schwächeln mit hämischen Kommentaren; jeder von denen weiß, daß er sich nie, nie, nie so einer Quelle der Lächerlichkeit preisgeben würde, was den heutigen Nachwuchsmangel wenigstens etwas erklärt. Das dennoch immer wieder gesunde, oft sogar hochgebildete Mitteleuropäer genau dieses tun, wirft ein bezeichnendes Licht auf hunderttausend Jahre Menschheitsgeschichte.

---

---

# DER FALTER

---

---

Die Psychologie des Mothsegelns, kurz PMS, unterteilt sich in die Kategorien Vor dem Start (prestart), Nach dem Start (race) und An der Theke (apres race). Da Nach dem Start wiederum Vor dem Start ist (siehe auch Herberger, S., ehem. Reichsfußballführer), schließt sich der Kreis; wir folgern also daraus, daß eine Mothregatta eigentlich nie endet (was die meisten von uns ja sowieso schon wissen).

Diese Kategorien sind in einzelne Abschnitte unterteilt, was das Ganze so komplex macht, daß ein Diskurs eigentlich unmöglich ist.

Ferner muß unterschieden werden zwischen dem Subjekt der PMS (Täter) und dem Objekt derselben (Opfer), die, das liegt in der Natur der Sache, in einer Person vereint sein können, oder aber getrennt, dann aber durchaus mit wechselnden Rollen.

Kategorie 1, Abschnitt 1: Anreise etc. Schon die Anreise zum (selbstgewählten!) Regattagebiet ist ein reiches Feld zur Anwendung von PMS. Der Satz "Was soll ich denn in Kassel?" folgt einer durchaus ernsthaften Anwendung von PMS, wenn auch eher invers. Hier war der Täter (Subjekt) zugleich Opfer (Objekt); es bogen sich nämlich die Bäume und eine - im Vegetativen zu suchende - Verhinderungsstrategie hat zu dieser absurden Handlung geführt (der Auffahrt nämlich auf die A44 in die falsche Richtung). Zugleich offenbarte sich eine wohl ebenfalls unbewußte Fürsorge für den Mitfahrer - selten in diesen

Zeiten. Verfahren, Zuspätkommen, Staus finden - viele derartige, vermeintlich im Pech zu suchende Dinge sind letztlich Selbstanwendungen von PMS.

Spät ankommen heißt allerdings auch, wertvolle Gelegenheiten zur Anwendung der PMS verschenken. Folglich werden Neuankömmlinge oft mit frechem Grinsen und den Worten: "Endlich mal wieder Hack!" begrüßt.

Kategorie 1, Abschnitt 2: Aufbau etc. Sein Boot zügig und ohne Probleme zu riggen, zeugt von gründlicher Vorbereitung. Andere schütten nach dem Abladen erstmal einen Sack mit Leinen und Kleinteilen auf die Wiese - ein erschütterndes Bild von Unorga-



nisiert. Wieder Andere lassen es sich nicht ausreden, vor jeder Regatta Spannleinen oder ähnliches auszutauschen. Die liegen dann mit einem Feuerzeug unterm Trampolin und sind damit willige Opfer für angewandte PMS.

Für den aktiven Anwender von PMS ergibt sich die Handlungsanweisung: Früh kommen (aber wirklich nur hier!), schnell aufbauen, Hände in die Taschen und ab durch's Fahrerlager. Wertvolle Minuten oder gar Stunden können also gewonnen werden, aus denen unweigerlich psychologische Zinsenerträge erwachsen können. Man hat Zeit, sich um die kleinen Schwächen der Konkurrenz zu kümmern. Man schlendert an das Opfer heran, umkreist Boot und Aufbauenden mehrfach und ohne Kommentar. Das allein wird sein konzentriertes zuwerke gehen schon beeinträchtigen. Nervöser werdend wartet es auf den nächsten Streich: "Schon gemeldet?" Kurze Panik, die aber schnell wieder abklingt, last-minute-Meldungen sind schließlich an der Tagesordnung. Der Täter nimmt ein Detail des Bootes in näheren Augenschein. Es sollte sich möglichst weit vom momentanen Tätigkeitsfeld des Opfers entfernt liegen. In einem Moment, der Konzentration vom Opfer erfordert, z.B. wenn es den Mast in beiden Händen balancierend auf den Mastfuß absetzen will, die Wanten zwischen den Zähnen, das Vorstag im Hosenbund (heutzutage beliebt besonders bei Taschensegelfahrern) wird zugeschlagen: "nibißchen viel Spiel für den Wind, was?", wobei es umso mehr wirkt, je

kryptischer der Einwurf ausfällt. "Wah, wo?" ist 100% sicher die Antwort, hektisch hervorgestoßen und mit irrem Blick begleitet.

Es ist dies das weitgehend unbestellte Feld großer Experimentierfreude für Hobbypsychologen. Wie unter dem Mikroskop beobachtet man den Gegner bei seinen Reaktionen: was soll das Opfer auch tun? Den Mast wieder absetzen, um die vermeintlichen Fehlstelle unverzüglich in Augenschein zu nehmen? Erst den Mast stellen, Vorstag einfädeln etc.? Der geneigte Leser wird mir zustimmen, daß ein Handeln im Sinne adäquater Gegen-PMS ziemlich schwierig wird. Gleichmütiges "Ich weiß, macht nix, war Ostern am Alsee auch kein Problem" ist warscheinlich ein probates Mittel, um diesen Streich abzuwehren, nicht aber, um die Lücken im Psycho-Panzer zu verhindern oder gar mehr solche Hiobsangriffe zu provozieren.

Untauglich allerdings sind Kommentare zum Stand des Segels. Da keiner die richtige Ahnung vom erfolgreichen Segeltrimm hat, sind solche Hiebe leicht zu parieren mit dem Hinweis: zeig' doch mal, wie weit Du die Cunningham dichtholst."

## Kategorie 1, Abschnitt 3:

### Umkleiden

Frühes Umkleiden hat zwar oft seine negativen Seiten (längeres Schmoren im eigenen Saft), grundsätzlich ist es aber eine Waffe, um gerade Hektiker zu demoralisieren ("Naa, noch nicht im Neger?"). Allerdings sollte es nicht mit frühem Einwassern kombiniert werden; die Gefahr ist zu groß, viel

---

---

# DER FALTER

---

---

fachmännisches Publikum beim (regelmäßig) verunglückten Wasserstart zu haben, und damit psychologische Punktverluste einzufahren. Jeder kennt auch die Gefahren des Klarierens in den ersten Minuten auf dem Wasser und die schlechte Figur, die regelmäßig dabei gemacht wird. Die Bekleidung sollte unbedingt unabhängig vom Wetter gewählt werden. Viel wichtiger ist, wie jeder Alltagspsychologe seit Goethe weiß, die Außenwirkung von Kleidung. Wie reagiert meine Umwelt z.B. auf gelbe Spülhandschuhe? Großes Detailgenauigkeit ist hier gefragt, vor allem in der Farbwahl. Die (rhetorische) Standardfrage: "Was ziehe ich nur an?!" muß geradezu eine Anwendung von PMS provozieren. "Also ich ziehe nur den Shorty an!" zeigt dem (rhetorisch) Fragenden, das sein Gegenüber offensichtlich keine Bange vor dem wenige Grad über Null liegenden Alfseewasser hat, mithin nicht die Absicht, reinzugreifen und somit vor Selbstbewußtsein geradezu platzt. Und der Frager selbst entpuppt sich postwen-



dend und im wahrsten Wortsinne als Warmduscher.

Es gilt bei der Bekleidungsfrage eine sensible Balance zu erreichen. Ist die sailing facion allzu tres chic, gilt man leicht als schattenparkender Dandy. Sieht alles sehr genutzt aus, könnte beim Gegner der Gedanke nach schlechter Vorbereitung aufkommen. Ich gestehe, nicht alle Zusammenhänge in diesem sehr wichtigen dritten Abschnitt zu verstehen; für die meisten Anwender ist es noch Brachland.

(wird fortgesetzt)

Berthold



# DER FALTER



*oben:  
Phillipp Meurer*

*unten:  
Wolfram Hettkamp (auch Hettkomp)*





oben:  
Sven Kloppenburg

letzte Meldung:  
Wasserburg:

- 1 SUI 607
- 2 GER1020
- 3 SUI 608
- 4 GER
- 5 GER
- 6 SUI 598

Patrick Ruf  
Tim Steinlein  
Frédéric Duvoisin  
Girgsdies Michael  
Gielen Markus  
Fabian Schmidt

5  
11  
12  
18  
24  
30

## Bildnachweis:

Koepe: 5, 7-12, 34-37  
Mothes: 4-9, 36,37  
Kirchner: 17-28  
Block: 13-15

**DER FALTER ist Organ des Deutschen Moth Verbandes**

**Das Komitee vom Deutschen Moth Verband:**

**Präsident Joachim Hülsmeier**

**Freitagstrasse 4 38104 Braunschweig 0531-794359**

**Sekretär Dirk Koepe**

**Langemarckstrasse 28 48147 Münster 0261-298954**

**dirk\_koepe@gmx.de**

**Kassier Jens Schönberg**

**Roentgenstrasse 16 23561 Lübeck 0451-596271**

**jens.schoenberg@gmx.de**

**Jugendliche Florian Kemper**

**Schoenebeck 74 48329 Havixbeck 02533-2082**

**Regattaman Wolfram Hettkamp**

**Sleyerstraße 14a 69348 Lüdinghausen 02591-947988**

**hettkamp@gad.com**

**Vermesser Andreas Gronarz**

**Am Geldermannshof 55 47443 Moers 02841-59732**

**gronarz@t-online.de**

**Rundbrief Berthold Neutze**

**Sandstrasse 7 48317 Drensteinfurt 02508-7162**

**Internet: Andreas Gronarz**

**<http://www.segel.de/moth>**

**Der DMV (im Internet: [www.segel.de/moth](http://www.segel.de/moth))**