

# Inhaltsverzeichnis

Zur nicht mehr ganz so jungen Saison 2004 3
Neulich in Quedlinburg4
Einladung zur JHV 5
Termine 2004 6
Mottenbau, die Erste 8
La-Manga Mottentraning Weihnachten 03 Neujahr 04 12
Alfsee Löffelcup 2004
Von See zu See oder Tankumsee im Frühjahr 8./9.05.04 24
Pressestimmen Tankumsee
Pressestimmen Inseltrophy
Vattertach Segelfreizeit am Ratze 28
Moth @ Campione 2004 30
Neue Hydrofoils
Offizielle Rangliste 2003 39

#### Zur nicht mehr ganz so jungen Saison 2004...

Die ersten sommerlichen Tage haben uns erreicht und wir Aktiven haben sicher erste genussreiche Stunden auf unseren maritimen Turngeräten verbracht.

#### Rundbrief

Die Betreuung des Falters durch unseren langjährigen Rundbriefredaktuer Berthold Neutze ist auf eigenen Wunsch ausgelaufen. Für die engagierte und proffessionelle Gestaltung in den letzten Jahren gibt es ein großes mottiges Dankeschön für Berthold. Als Nachfolger hat sich Jens Zurmühle bereit erklärt und der Vorstand bittet alle Aktiven,



Jens durch zügig eingebrachte Regattaberichte und Beiträge zu unterstützen. Dieser organisatorische Übergang hat naturgemäß etwas Zeit gekostet.

#### DMV - Regatten und KM

Das diesjährige Regattaprogramm bietet wieder eine umfassende Mischung inklusive internationalen Angeboten. Eine besondere Empfehlung ergeht für die Angebote aus Holland. Es wäre schön, wenn sich - wie vor einigen Jahren üblich - einige turnusmässige Termine mit guter Beteiligung auch aus Deutschland fest etablieren könnte.

Die wasserrechtlichen Bedingungen am Müggelsee haben sich aus Klassensicht ungünstig verändert, so daß die diesjährige KM im Rahmen eines verfügbaren Termins auf einem anderen Revier ausgetragen wird. Details sind in Prüfung und werden auf der homepage rechtzeitig veröffenlicht. Die JHV wird dann vorraussichtlich zum gleichen Termin durchgeführt.

#### Euro in England

Die EURO wird am Ärmelkanal in Weymouth/England vom 17.-23.Juli in Kooperation mit den Cherubs (3,7m, 2 Personen, Konstr.-Klasse) ausgetragen. Diese besondere Atmosphäre, die ambitionierte Vorbereitung dank Initiative durch Mothie Colin Newman sowie hervorragende seglerische Bedingungen vor Ort empfehlen sich als Sommerreise und Saisonhöhepunkt.

#### WM in Australien

In der 1. Woche 2005 wird eine aussergewöhnliche WM in Melbourne / Australien ausgetragen.

Den Rahmen bildet die "Sail Melbourne International Regatta", eine Serie vergleichbar mit der Kieler Woche bei uns in Europa. Damit verbunden ist ein Transport - Sponsoring für die teilnehmenden Boote, so dass alle Übersee –Mothies die einmalige

Chance erhalten, zu minimalem Kostenbeitrag dort mit dem eigenen Boot teilzunehmen. Dies kann aus eigener Erfahrung nur wärmstens empfohlen werden. Die hervorragenden, aber auch anspruchsvollen Windbedingungen dürften sich eher an erfahrene Mothies richten.

Alle erforderlichen Ausschreibungs - Unterlagen sind über die homepage verfügbar. Interessenten sollten Reiseplanung und Buchungsaktivitäten spätestens jetzt starten. Wir (Joachim, Richard) sind dabei, die Abläufe für einen Container ab "Festland Europa" abzustimmen. Details werden kurzfristig über die homepage veröffentlicht.

Der Vorstand wünscht eine erfolgreiche und erlebnisreiche Motten - Saison.

Joachim

#### Neulich in Quedlinburg ....



Weist du Jo, ich bin gefrustet, weil ick ständig zu wenig Wind hab zum segeln, wa. Wenn ick genug Wind hab, traut sich niemand aufs Wasser, mir inclusive. Hast du da einen präsidialen Tipp?

Jo, Michael, ich weiß da
eine seidene Lösung. Man muß
nicht nur ein Näschen für den Wind
haben und gut das Gleichgewicht
halten können. Man kann in der
Hardware sehr gut nachrüsten.
Doch behalte folgendes
geheim:



#### Einladung zur Jahreshauptversammlung des DMV

Ort: Alfsee

Zeit: im Rahmen der Herbstregatta, 9.10.2004

(oder Ersatztermin), 20Uhr

#### Tagesordnung

- 1. Begrüßung
- 2. Genehmigung des Protokolls der JHV 2003
- 3. Berichte des Vorstandes
- 4. Entlastung des Vorstandes
- 5. Neuwahlen des Vorstandes
- 6. Internationale Regatten 2004/2005 (EM + WM)
- 7. Abstimmung DMV zu TOP's auf AGM/Melbourne
- 8. Klassenmeisterschaft 2005
- 9. Anträge von Mitgliedern
- 10. Verschiedenes

Bitte schickt eure Anträge rechtzeitig an den Vorstand!!

Seglerohren machen super schnel!!!



# Termine 2004

März	0607.	Wintertreffen in Quedlinburg		
	2728.	Loosdrecht Skiff Regatta/NL	1,0	Richard
April	1718.	Löffelcup Alfsee	1,2	Wolfram
Mai	0809.	Frühjahrsregatta Tankumsee	1,1	Joachim
	0809.	Insel-Trophy Chiemsee	1,0	
	2023.	Segelfreizeit Razeburger See		
	29.5?	Expedition zum Gardasee		Joachim
Juni	0506.	Schweizer RL in Wasserburg		Tim
	1213.	Belterwiede /NL		Ersatz für Open Dutch
	1920.	go boating/Training Müggelse	ee	Gisela
Juli	1011.	Yardstick am Möhnesee		Jenzz
	1011.	Sommerregatta Müggelsee		Gisela
	1723.	Euro in Weymouth/GB	1,5	
Sep.	0405.	Herbstregatta Tankumsee	1,1	Joachim
	0405.	Hoorn Skiff Regatta/Maas	1,0	Richard
	1819.	Hermanns Cup Ophoven/Maas	1,0	MSV
Okt.	0203.	Bruinisse Skiff Regatta/NL	1,0	Richard
	0910.	KM u. Spätlese Alfsee u. JHV	1,4	Siehe Seite 5
Jan 2	2005	WM in Melbourne/Australien	1,6	Joachim



#### Mottenbau, die Erste

#### Teil 1 Die Hellingnotizen

Erstmal kam die Entscheidung, nicht eine fertige Schale zu kaufen, sondern selbst Hand an die Motte zu legen. Da uns der Bau einer Form doch etwas abwegig erschien und auch zu teuer und die Bauanleitung für die Frizz noch nicht im Netz war, haben wir die Helling favorisiert...

Also nahmen wir Kontakt mit Markus auf, der auch ruck-zuck alle erdenklichen Infos und Materiallisten, Zeichnungen, Erfahrungswerte, Fotos sowie Schablonen im Massstab 1:1 an uns sandte...danke Markus!

Sobald wir uns ein Bild von der grundlegenden Materialausstattung und dem zugehörigen Werkzeug gemacht hatten, gingen wir shoppen…erst mal in den Baumarkt, um Holz und Schrauben etc. fur die Helling zu holen…

Das war gar nicht so einfach, denn Berlin ist nicht Bodensee...bei uns in den Bauoasen gibt es ja nicht das, was die Süddeutschen so zum Basteln brauchen...

Demnach mussten wir etwas anpassen, und da haben wir erst mal gemerkt, wir gross unsere Helling werden soll...sooo breit....sooo hoch ???

Naja. Bodensee ist nicht Müggelsee, wir haben schnell noch die Motte schmaler gezeichnet und etwas flacher...unser See ist ja auch etwas kleiner...also, neue Schablonen ausschneiden und jetzt aber endlich ans Werk gehen:

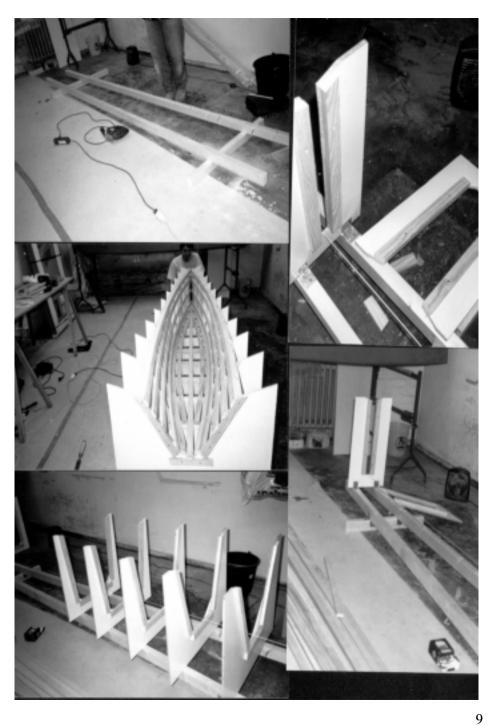
Erstmal kam das Vorbereiten der

Werkstatt mit Aufräumen, Vorheizen des Raumes, Vorhalten des notwendigen Werkzeuges, der Zeichnungen und Schablonen (aus dicker Pappe). Dann haben wir von den Schablonen auf die Spanten aus 10 mm dicker Spanplatte alles übertragen (ich nenne sie auch Mallen, damit ich sie nicht mit den in das Boot einzubringenden eigentlichen Spanten verwechsle).

Danach wurden die Mallen zugeschnitten (Stichsäge) und hiernach auf die Längsstringer (Bodenstringer, Kielschweine oder wie auch immer) diese Mallen aufgeschraubt. Damit alles schön in einer Linie (Flucht) steht, haben wir ein Ende gespannt, das unsere Bootsmitte darstellen sollte. Damit unsere Helling auch stabil steht, hat sie einen unteren Rahmen aus Holz bekommen.

Die beiden riesigen Kanthölzer, die wir für den Bodenrahmen als Grundlage genommen haben, sind 3,60 m lang und das vordere Querlager ist 0,62 m und das hintere Querlager 0,90 m lang. Die Kanthölzer sind aus 70 mm x 45 mm dicken Hölzern. Auf diesen Rahmen werden nun in den It. Zeichnung vorgegebenen Abständen die Mallen (Spanten) aufgebracht und auf diese wiederum kommen dann die seitlichen und unteren Leisten, an die dann der Bootskörper der Motte angeklebt wird (Airexschaum oder Herexschaum)..

Das Einbringen der Längsstringer (Hölzer 10 mm dick und 35 mm hoch) sollte zu zweit erfolgen, einer hält den Stringer in der richtigen Lage und der andere bohrt/ schraubt ihn fest. Selbstverständlich werden Senkschrauben genommen, die sich sehr





gut im Stringer verankern lassen.

Wenn die Helling dann fast fertig ist, wird sie noch mal vermessen, vor allem, darauf, ob sie auch symmetrisch ist, an Backbord und Steuerbord wirklich die gleichen Abstände vorhanden sind. Was nicht hinhaut, wird nachgehobelt, geraspelt o.Š..

Alle noch vorhandenen scharfen Kanten sollten schnell noch gebrochen werden, damit man sich beim weiteren Arbeiten nicht schneidet. Das ist besonders oben auf der Helling wichtig.

Die Leisten (Stringer), die sich störrisch zeigen und sich nicht gut an die Mallen (Querspanten) anpassen lassen, kann man etwas anfeuchten oder man nimmt etwas grössere Schrauben zum Befestigen und zieht sie mit etwas Druck an die Mallen heran.

Nachdem die Masse der Helling alle stimmen, kann man jetzt das Schwertkastenmass nehmen von der Hinterkante des Spiegels aus gemessen.

Aus der Mittelleiste der Helling wird der Schwertkasten geschnitten (man kann ein bereits vorhandenes Schwert als Muster nehmen). Im Schwertkastenbereich setzt man einfach ein Stück Leiste dann unter den mittleren Längsstringer, um die Festigkeit der Helling wieder herzustellen. Diese kleine Leiste entfernt man erst nach dem Fertigen des Innenlaminats der Motte im Zusammenhang mit dem Entformen (dazu kommen wir aber erst im nächsten Beitrag).

Zum Bau des Schwertkastens wird

das Schwert mit doppelter Folie (z.B. PVC-Fensterfolie für Segel) umklebt und danach mit Paketband umwickelt und darauf wird auch gleich der passende Schwertkasten laminiert. Wir haben dafür 1 Lage Kevlargewebe, 1 Lage Glasmatte (ca. 150 g/gm) dann Abreissgewebe verwendet, etwas überlänge einkalkuliert, damit man den Schwertkasten später dann auf Länge schneiden kann beim Einbringen ins Boot. Im hinteren Teil des Schwertkastens kann man noch einen dünnen Schaschlikstab oder ein anderes Stück Holz o. Š. einbringen. Damit hat man die Gewähr, dass der Schwertkasten nicht zu eng wirdll

Nachdem also die Helling fertig ist, der Schwertkasten ausgeschnitten ist und der passende Schwertkasten gebaut worden ist, werden nun die Längsstringer oben mit Paketband abgeklebt, d.h. die oberste Leiste (Deckleiste, die den Abschluss der Helling bildet) sowie der erste Längststringer und auch die Stringer im Bereich des Bodens der Motte, damit beim Laminieren nichts (Epox) an der Helling "hängen" bleibt.

Demnächst geht's weiter mit dem Innen - und Aussenlaminat

Nach der Fertigstellung des zweiten Bootes gibt es dann auch eine Materialliste, ein Tagebuch und noch mehr Fotos und natürlich alle wichtigen Masse.

Gisela



# La-Manga Mottentraning Weihnachten 03 Neujahr 04

Das kommt davon, wenn man im Oktober von Wuppertal nach Berlin fährt, um an einer Regatta teilzunehmen, die dann leider mangels Wind auch noch ausfällt. Wir hatten also viel Zeit zum quatschen und erzählen. Eine uns allen Bekannte Gisela B. aus B. erzählte meiner Claudia P. aus W., dass sie dieses Jahr keinen Bock auf Weihnachten unterm Baum bei irgendwelchen Verwandten mit ungesundem Essen hat. Stattdessen

würde die ganze Rumpffamilie, bestehend aus 4 sehr eng verwandten Personen, alle verfügbaren Rümpfe einpacken, und sich auf den Weg, ins auch im Winter einigermaßen warme Spanien zu machen. Dort gäbe es ein vom Mittelmeer nur durch eine Landzunge

abgeteiltes Flachwasserbecken, mit wahrscheinlich optimaler Mottensegeleignung. Das Mar-Menor soll ein ca. 170 km/2 großer Salzwassersee mit über 70 km Küstenlinie sein. Kostengünstig währe es auch, weil da normalerweise die Eingeborenen (Spanier + Spanierinnen) nur im Sommer in großen Scharen Urlaub machen würden. Im Winter ist dort tote Hose, weil die Luft nur ca. 15-20° und das Wasser 8-12° erreicht. Winter in Spanien ist eben wie Sommer an der Ostsee. Deshalb haben wir in Kühlungsborn auch so wenig Spanier getroffen.

Auf der Rückfahrt nach Wuppertal wurde lebhaft diskutiert:

Zu kalt kann's nicht sein, in Berlin hatten wir ja auch morgens gefrorene Schoten. 4200 km für 2 Wochen? Na und, nach Berlin waren es 1200 km für 2 Tage, "mit ohne" Regatta.

Zu Teuer? Na ja, wenn man bedenkt was die Kanaren Weihnachten kosten. Eigentlich wollten wir doch zwischen den Feiertagen im Haus einiges erledigen......

OK, wir fahren!!

Also begannen recht zügig die Vorbereitungen: Ferienwohnung hatte Gisela schon gefunden, und wir mussten nur noch buchen. ADAC Reiseroute ausarbeiten lassen und Staßenkarten für lau abholen.

Drei alte Boote kaufen( Snickers Motte für Claudia und 2 Flying Micron für Dennis und Marco)

Anhänger umbauen, damit 4 Boote, 2 Surfboards, 4 Surf- und 4 Mottenriggs, 4 Boogy-Boards, 6 Neos, 2 Fahrräder und einiges andere Zeug transportiert werden können. Reservereifen für den Anhänger besorgen. Slipwagen aus alten Gabelbäumen für die neuen Boote bauen. Neue Alu Rahmen für Claudias Snickers aus alten Surf-Alumasten anfertigen. (über 50 Tipps im Forum bekommen DANKE für alle ernst und nicht ernst gemeinten Ratschläge, von Carbon über Bambus bis Hanf)

Ein Schlepptop mit DVD Laufwerk soll den Kids die 3 Tage Fahrt etwas verkürzen.

Die Zeit bis zum 20. Dezember verging wie im Flug. Ich glaube das war der schnellste Herbst, den ich je erlebt habe......

Samstag 20.12.2003 5°° Uhr. Der Wecker schellt unerbittlich. Um 6.30 sitzen doch tatsächlich alle im Auto. Bei milden 5° Lufttemperatur rollen wir über Wuppertals Straßen Richtung Süden. Leider weht der Wind recht kräftig aus Süden, doch das erhöhnt nur leicht den Spritverbrauch. Die Straßen sind frei. Es irritiert uns nur ein wenig, dass alle anderen Autos entweder mit Skiern der Schlitten auf dem Dach unterwegs sind. Da sind wir mit unserem Mottengespann schon echte Exoten, entsprechende Blicke werden uns dann auch zugeworfen. Doch da! Da ist noch ein Auto mit Surfboards. Wo wollen die den wohl hin??

Um ca. 17°° Uhr erreichen wir ganz entspannt Lyon, und versuchen ohne Französisch-Wörterbuch für jeden die passende Pizza zu bestellen. Marco hat leider Pech, und erwischt eine mit Ziegenkäse. (eigentlich sollte es Schafskäse sein)

#### Sonntag 21.12.2003 8,55 Uhr

Das Baguette an der Tankstelle in Nimes schmeckt so gut, dass ich von dem Ersten gar nichts abbekomme. Um 6°° Uhr sind wir in Lyon gestartet. Die Nacht im Formel 1 Hotel für 23,- Euro pro Zimmer war ganz OK. Etwas laut, weil direkt an der Autobahn, aber mit abgeschlossenem Parkplatz. Alle Motten sind noch da. Wer klaut auch schon so komische Boote? Aber um meine Sufboards hatte ich mir schon Sorgen gemacht. Für die Jungs war das interessanteste, dass man für die Zimmer keinen Schlüssel bekommt, sondern eine Code Nr. die auch für die Haustüre oder das große Rolltor des Parkplatzes gilt. Zum Glück funktioniert sie auch, denn das Tor wird nachts geschlossen und erst um 7°° Uhr geöffnet.

#### 13°° Uhr Figueras Spanien. (kurz vor Barcelona)

Claudia wollte unbedingt ins Dali Museum. Na gut, wenn wir schon mal so nah dran sind. Ich darf auf dem Busparkplatz aufs Auto aufpassen. Von außen sieht das Gebäude schon völlig abgedreht aus. Ich kann's mir nicht verkneifen, mal eine kleine Runde durch den Ort zu laufen. Das ganze Dorf scheint im Dali Fiber zu sein. Verrückt und interessant. Nette Gassen, natürlich auch mit Dali Souvenirs überall. Bin mal gespannt, wie viel der Parkplatz kostet, aber in die Tiefgarage neben dem Museum hätten wir beim besten Willen nicht reingepasst.

17°° Uhr Tarragona Camping Platz "ARC DE BARA" Tolle Idee von Claudia hier hin zu fahren. Keine Autobahn in Hörweite, prima Holzhütte mit 6 Betten, Kochgelegenheit und super heißer Dusche gegenüber im Waschhaus. Waren noch mit den letzen Sonnenstrahlen am Sandstrand. Wir kommen noch mit einer spanischen Familie ins Gespräch, die hier auf dem Campingplatz Urlaub machen, und abends noch die Weihnachtsganz ausnehmen. Die Tochter hat in Remscheid (bei Wuppertal) gearbeitet, und spricht fließend Deutsch. Überhaupt sind die Spanier sehr kontakt- und gesprächsfreudig. Gisela meldet sich kurz auf dem Handy. Sie sind auch in Tarragona, aber in einem ETAP Hotel.

Montag 22.12.2003 5°° Uhr
Der Wecker schellt wie immer seit drei
Tagen. Draußen rauscht es wie verrückt.
Oh nein, nur nicht im Regen die Klamotten
einladen. Doch was da rauscht ist kein
Wasser von oben, sondern Wind von der
Seite und zwar nicht zu knapp. Schnell die
Jungs mit Schlafsack ins Auto scheuchen.
(Können da weiter pennen) Alles einpacken
und ab auf die Autobahn



Der Wind den wir alle sonst so mögen, stellt sich auf der Straße als sehr unangenehm heraus. Das Gespann wird unsanft hin und her gezerrt. Irgendwo vor Valencia lieg ein Lieferwagen im Straßengraben, der und schon vorher durch seine extreme Dachladung aufgefallen war. Doch zum Glück erreichen wir La Manga am frühen Nachmittag.

Das Haus ist ein Traum!!!! Viel Platz für die Boote, vom Balkon ein Blick aufs Mar Menor...

Hey, sind das keine Schaumkronen? Blitzschnell werden die wichtigsten Taschen ausgeladen, und dann schnellstens ein Surfboard klargemacht. Die Motte aufzutakel würde jetzt viel zu lange dauern. Der Wind hat zwar schon etwas nachgelassen, ist aber immer noch stark genug für mein 7er Segel. Da habe ich dann ein ganzes Mar für mich alleine. Das Wasser ist glasklar, recht salzig und ca. 500 m stehtief. Meine Finne kratz ziemlich lange im sandigen Boden. Egal, die hatte sowieso schon eine Macke. Zu diesem Zeitpunkt weiß ich noch nicht, dass an einigen Stellen mit Beton gefüllte Autoreifen knapp unter der Wasseroberfläche liegen. Die Dinger dienen wohl den Eingeborenen als Ankergewicht für ihre Boote. Da die Sonne schon recht tief steht, wird's mir im Kurzarm-Neo doch schon nach einer Stunde Flachwasserheizen zu frostig. Tja, Ende Dezember hat das Wasser doch leider nur 12°. Aber für den Anfang bin ich mehr als zufrieden, und morgen nehme ich doch den Trocki.

Claudia und Marco sind in der Zwischenzeit auf die andere Straßenseite zum Mittelmeer gegangen, und toben dort mit den Boogy Boards in den kleinen Wellen rum. Das Wasser dort ist ein paar Grad wärmer als im Mar-Menor. Die heiße Dusche im Innenhof ist jetzt einfach genial.

Wo bleiben nur die Bittners? Inzwischen ist es stockdunkel, und auf dem Handy erreichen wir niemand. Hoffentlich sind sie nicht weggeflogen mit ihrem Leichthänger. Wir spekulieren schon, ob auf der Fahrt vielleicht jemand von der Schaukelei seekrank geworden ist. Endlich um fast 22°° Uhr taucht eine Motte über dem Gartenzaun auf. Christian erzählt, dass der Hänger auf der Autobahn umgeblasen wurde, und sie eine Motte ca. 400 km vor La Manga auf einem Rastplatz zurücklassen mussten.

(diese Story kann Euch Gisela dann mal erzählen)

#### Dienstag 23.12.03

Christian und Sebi holen die zurückgelassene Motte vom Rastplatz ab. Zum Glück konnte keiner etwas mit dem knallroten Kohlefaserkeil anfangen. Wir haben noch viel mit dem Auspacken zu tun.

Gisela verteilt selbstgenähte Traningsbeutel, mit je 2 T-Shirts und großen Weihnachtsteddys für die Kleinen, und kleinen Weihnachtsteddys für die Großen. Gegenüber vom Haus gibt es eine Baulücke, die bis ans Wasser reicht. Dort hätten bestimmt 20 Motten Platz. (aber nur, wenn nicht alle gleichzeitig aufriggen müssen) Die Boote lassen wir nachts einfach draußen stehen. Wir sind anscheinen die einzigen Menschen weit und breit. Die Häuser rings rum sind alle wie ausgestorben. Ab und zu kommt mal ein Rentner vorbei, wie zum Beispiel Jürgen aus dem "Schrägblock" (Hochhaus). Der lebt hier fast das ganz Jahr. Nur in den Sommerferien, wenn die Touristenmassen einfallen, sucht er das Weite.

#### Mittwoch HEILIGABEND ;-)))

Weihnachtssegeln ist doch mal was anderes. Die Sonne scheint, kein Regen, kein Schnee weit und breit. Eine leichte Anfängerbriese weht mich übers Mar-Menor. Dennis und Marco haben noch keine Lust zum Segeln, und erkunden lieber die Gegend. (und die geöffneten Supermärkte)

Der einzige Tannenbaum in der Gegend ist ca. 35 cm hoch, aus grünen Pfeifenreinigern mit kleinen elektrischen Lampen, und steht bei uns in der Ferienwohnung. Die Kinder wollten ihn unbedingt mitnehmen. Hatten wohl Angst, dass es sonst keine Geschenke gibt.

#### Donnerstag 25.12.2003

Seit einigen Tagen gibt der Wind uns den Tagesablauf vor. Morgens bläst er mehr oder weniger stark, so mit 2-3 Bf, bei ca. 12° Lufttemperatur. Mittags bei 20° schläft er erst mal ein, um dann nachmittags noch mal auf 1-2 Bf. "aufzudrehen". Pech hat dann immer derjenige, der weit draußen ist, wenn sich der Wind verabschiedet. Dennis und Marco hatten heute Premiere mit ihren Flying Microns, und tragen jetzt Giselas La-Magna-Motten-Tranings T-shirts, voller Stolz.



In dem kalten Wasser bewähren sich unsere Neo-Socken bestens. Je nach Windrichtung müssen wir die Boote ganz schön lange durch das flache Wasser schieben. Claudia übt fleißig mit ihrer neuen Snickers. Aufrichten und reinklettern, aufrichten und reinklettern. Wer kennt das nicht. ;-)) Klappt aber schon ganz gut.

#### Freitag 26.12.2003

Morgens wieder 3 Bf. Heute teste ich mal die Snickers. Das werde ich bitter bereuen. Ich komme mit der verdammten Heckschotführung überhaupt nicht

zurecht. Ständig verklemmt sich irgendwas in der Schot. Dann reißt mir noch an den Tramps eine Naht, der Mast ist irgendwie falsch getrimmt und der Auftrieb an den Seitenrohren ist viel zu gering. Das Rauskreuzen ging noch ganz gut, aber dann auf dem Raumschotkurs habe ich Badetag. Ich brauche fast 'ne Stunde um zum Strand zurückzukommen. Christian erzählt mir später, nach einer Probefahrt, dass sich die Snickers wie ein Schmaltier fährt. Da muss ich dann wohl noch was üben. Als ich endlich ankomme, verabschiedet sich gerade mal wieder der Wind. Pech für Nils und Sebi, die haben eine Insel umrundet, und brauchen 'ne halbe Ewigkeit für den Rückweg.

Gisela und Claudia (mit Marco's Micron) gehen Nachmittags noch mal raus und segeln bis zum Sonnenuntergang bei 1 Bf. und "Kitschpostkartenbeleuchtung".



#### Samstag 27.12,2003

Heute wieder der übliche Vormittagswind. Marco geht mit seiner Micron raus, als die Briese schon schwächelt. Wie sich herausstellt, hat sich der Kerl vorgenommen, auch mal eine Insel zu umrunden. Blöd war nur, dass er sich dafür ausgerechnet die am weitesten entfernte ausgesucht hat. Claudia gerät dann doch leicht in Panik, als sein Segel fast nicht mehr zu sehen ist, und macht sich mit der anderen Micron auf ihm zu folgen....... Nach ca. 4 Stunden Flautendümpeln kommen beide

gerade in dem Moment zurück, als der übliche Nachmittagswind einsetzt.......

#### Sonntag 28.12.2003

Heute richtig Wind!!!! Ich habe verpennt, Gisela und Christian sind schon auf dem Wasser. Es bläst ganz schön heftig, denn ich sehe mit dem Fernglas mehr Giselas knallroten Rumpf, als Ihr Segel. Wie sich später herausstellt ist Ihr Prodder gebrochen, das T-Foil am Ruder hat einen Riss und die Tampen der Tramps hatten sich auch in Wohlgefallen aufgelöst. Ich entschließe mich sicherheitshalber mit dem Surfboard rauszugehen, doch die Segelwahl gestaltet sich schwieriger als vermutet. Ständig legt der Wind zu. Irgendwann hole ich dann mal meinen alten Windmesser raus, und messe am Sand in Böen bis 8 Bf. Da ist dann auch mein 4,2 m/2 Segel zu groß. An diesem Abend beschließen wir, die Motten doch lieber nicht am Strand stehen zu lassen, und karren alle Boote in den windgeschützten Innenhof.

#### Montag 29.12.2003

Gisela hat über Nacht das T-Foil laminiert, und hat den Vormittag noch einiges zu basteln. Schade, denn damit verpasst Sie eine Super Segelsession bei 4 Bf. Christian und ich lasen die Motten fliegen, und müssen nicht einmal Vorfahrt achten, denn wir sind die einzigen Segler weit und breit. Nils und Sebi kommen später dazu, können aber leider nur noch den Restwind mitnehmen. Claudia umrundet dann in der Mittagsflaute auch mal eine Insel. (Das muss irgendwie in der Familie liegen) Sie ist sehr lange nicht zu sehen. Wie sie später erzählt, war die Flaute so langweilig, dass sie mitten auf dem Wasser das Segel abgeriggt

hat, um mit dem Großbaum ein wenig zu paddeln, und als sie gerade fertig war, setzte der Wind wieder ein......

Machmittags kommen noch mal wunderbare 3,5 Bf. auf, und wir segeln bis zum Sonnenuntergang.

#### Dienstag 30.12.2003

Heute wurde mal unser Auto bewegt. Eine Tour nach Cartagena stand auf dem Programm. Cartagena ist die historische Hafenstadt am Mittelmeer. Für den Hinweg wählen wir die Küstenstraße. Sie führt über traumhafte Serpentinenstraßen durch die schroffe Felslandschaft, die stellenweise an den Mars erinnert. Hier könnte man super Motorradfahren. Der Verkehr hält sich sehr in Grenzen.

Manche kleine Ortschaften erinnern allerdings an Piratennester. Hinter einem Felsen taucht dann auch schon mal eine Ölraffinerie oder eine Mülldeponie auf. Cartagena selbst ist uns zu wuselig. Wir kaufen reichlich im nächst besten Supermarkt ein, und machen uns auf den Rückweg, diesmal über die Nationalstraße.

Zurück am See erzählt uns Gisela vom optimalen Vormittagswind. Doch nachmittags ist noch reichlich bewegte Luft für uns da. Christian zerbröselt sich bei



4-5 Bf. die Pinnenverlängerung. Nils Sebi und ich heizen aber noch bis zum obligatorischen Sonnenuntergang über den See. Wobei ich diesmal das Lichtschauspiel nicht genießen kann, da ich bei dieser Windstärke genug mit den Wellen, dem Boot und dem Segel zu kämpfen habe. Es ist einfach grandios, die alte MK2 über den See zu jagen. Irgendwann haue ich mir dann, bei deiner der vielen Kenterungen, aber doch noch mit dem Knie einen Riss in die Außenwand. Die Sonne ist sowiso inzwischen untergegangen, also nichts wie zurück zum Stand. Gar nicht so einfach, vorwind bei dem Wind. Mit schlackerndem Vorstak muss ich echt aufpassen die flache Strandstelle nicht zu verpassen und mir das Schwert abzubrechen.

#### Mittwoch Sylvester 2003!

Morgens sind Gisela und Christian mal wieder die Ersten auf dem Wasser. Beim Frühstück sehe ich vom Fenster aus schon die Schaumkronen. Der Windmesser zeigt am Strand 4 Bf. an, dann haben wir draußen bestimmt 5 Bf. Bis ich mein Surfzeug fertig habe, ist der Wind auf 3 Bf. abgeflaut. OK, dann wird halt wieder gesegelt. Der Wind schwächelt jetzt etwas, und ich überlege schon zurückzufah-

ren, da kommen Nils und Sebi raus. Sie wollen eine Insel umrunden. Christian ist auch in der Nähe, und so fahren wir ein kleines Matchrace mit 4 Motten. Hinter der Insel frischt der Wind wieder auf, und wir umrunden direkt noch die zweite Insel. Das gibt ein schönes Dreieck, leider auch mit dem unvermeidlichen Vorwindkurs. Christian geht an Land, doch ich habe noch keine Lust aufzuhören. Dass der Wind immer stärker wird, merke ich schon daran, dass ich zunehmend Probleme bei den Wenden bekomme. Es macht aber trotzdem Laune einfach nur hin und her zu heizen. Plötzlich tauche ich bei voller Fahrt mit dem Luvflügel in eine Welle ein. Blöderweise wird mir dabei die Kappe vom Kopf gespült. Zum Glück schwimmt das Ding, und das "Mütze-über-Bord-Manöver" klappt auf Anhieb. Anscheinend darf ich beim Wenden nicht zu viel nachdenken, dann funktioniert es auch.

Das war heute das geilste Absegeln an das ich mich erinnern kann.

#### Donnerstag 01.01.2004 Neujahr

Heute ist Ansegeln angesagt. Christian und Gisela sind wieder als erste auf den Beinen. Doch der Wind schläft fast wieder ein, und so entschließen sich die beiden erst mal joggen zu gehen(oder heißt das laufen?). Claudia geht mit Marcos Micron raus, und ist damit "First Saylor of the Year". Wir wollen draußen die Boote tauschen, damit sie mal meine MK2 ausprobieren kann. Das tut sie dann auch ausgiebig, aufrichten, kentern usw. aber auch mal ein gutes Stück segeln. Klappt eigentlich ganz prima. Ich kann in der Zwischenzeit mit der Micron und 5 m/2 Segel rumgurken, wusste gar nicht, das segeln auch langweilig seien kann. Nach 1 oder 2 Stunden kann ich dann wieder mit meinem Boot weitersegeln, und es kommt noch eine schöne Brise auf, die wieder bis zum Sonnenuntergang anhält. Die Berliner sind auch auf dem Wasser unterwegs, aber nicht in Sichtweite. Machen wohl einen Langschlag.

#### Freitag 02.01.2004

Heute ist bei uns der große Packtag. Der Wind ist zwar optimal, aber dafür habe ich jetzt keine Zeit mehr. Gisela, Christian, Nils und Sebi vergnügen sich morgens bei guten 4 Bf. Dann frischt der Wind immer mehr auf, und nach und nach werden alle Segel gestrichen. Als ich die Schaumkronen sehe, überlege ich doch, ob ich

noch 'ne Runde surfen gehen soll, aber ich bin bis zur Dunkelheit mit Einpacken beschäftigt. Abends wird noch auf den letzten Drücker ein org. Spanischer Paella Gas-Grill im Supermercado erstanden. Den kann man immer mal gebrauchen.

Samstag 03.01.2004 5°° Uhr Wecken, 6°° Uhr Abfahrt. Lehre Straßen in La-Manga. Noch schnell noch die letzten Postkarten einschmeißen. Als es hell



wird, kommen uns die ersten Renntrucks der Rally Paris-Dakar entgegen. Die sind auf dem Weg nach Afrika. Das währen geile Wohnmobile ;-)))

Sonst verläuft die Fahrt sehr gut, nur der heftige Seitenwind macht uns wieder zu schaffen. Streckenweise trödeln wir mit 70 km/h gen Heimat, der Rückweg fällt uns sowiese nicht leicht

Sonntag 04.01.2004

5°° Uhr Montpellier wecken usw..... Draußen -3,5°. Sch... kalt, obwohl wir noch in Südfrankreich sind. In der Nähe der Großstädte wird der Verkehr jetzt dichter, aber immer noch kein einziger Stau.

Hinter Luxemburg fängt das Schmuddelwetter an. In der Eifel Schnee, Regen, Nebel

Wir sind bald zu Hause......

#### Fazit:

Der Trip hat sich auf jeden Fall gelohnt. Wenn morgen Weihnachten wäre, würden wir sofort wieder losfahren! 2 Wochen Zeit solltet Ihr aber schon mindestens haben. Wir konnten an jedem Tag auf Wasser, soviel haben wir im Sommerurlaub in drei Wochen nicht gesegelt. Trocki ist sinnvoll, auch warme Klamotten mit Mütze für abends (und morgens).

Die Fahrt war auch nicht so lang wie befürchtet. Man darf sich nur keinen Stress machen, und sollte in Ruhe fahren, und beobachten, wie sich die Landschaft verändert. Es ist einfach genial, wenn man im Winter an blühenden Orangenbäumen vorbeifährt

Statistik: Strecke Wuppertal - La Manga 2100 km  $\times$  2 = 4200 km

- Spritkosten VW Bus Diesel ges. 415,- Euro (Luxemburg und Spanien ist der Sprit billiger)
- Autobahnmaut ges. 212,20 Euro
- Übernachtung : Formula 1: ca. 25,- Euro für 3 Personen Zimmer ohne Bad, (4 Personen müssen 2 Zimmer nehmen) Sehr spartanisch, nur für echt müde Reisende.
- ETAP Hotel: ca. 30,- Euro (Zimmer mit Bad sonst wie oben)
- Campingplatz: Hütte für 5 Personen ohne Bad ca. 30,- Euro Gesamt Netto Reisekosten 794.68 Euro ohne Futter.
- Ferienwohnung mit Bad, Sat-TV, Küche mit Backofen, Kühlschrank, Bettzeug mit Handtüchern, Elektroheizung, Balkon mit Blick aufs Mar Menor, NEBENSAISON-PREIS 2 Wochen 480,- Euro inkl. 1 Gasflasche für Warmwasser (hat gerate bis zum letzten Tag gereicht). Strom für Heizlüfter, Küche usw. ca. 25,- Euro.
- Einheimische Lebensmittel sind für Selbstversorger sehr günstig. (1 kg Orangen 0,65 Euro) Gisela hat sich bald 'ne Vitaminvergiftung geholt.;-))

Uwe

#### Alfsee Löffelcup 2004

#### Vorwort

Die Moth ist eine Konstruktionsklasse mit über 75 jähriger Geschichte. Entsprechend hat sich vieles als Tradition eingebürgert und wird auch nur selten verändert. Anderes ist der ständigen Weiterentwicklung unterworfen. So sind Fisch am Freitag (ehemals Karfreitag) und Sauerkrautsuppe am Samstag sowie Müsli mit Joghurt zum Frühstück vom Löffelcup am Alfsee kaum zu trennen. Ebenso sind Toleranz und Freundlichkeit nicht aus der Klasse zu denken, gleichwie engagierte, zuweilen hitzige Diskussionen bis spät in die Nacht hinein. Hingegen sind Änderungen



an Booten höchst willkommen und Tipps und Tricks zum "How to do" werden stets gern gegeben. Neue Interessenten werden immer freundlich aufgenommen. Irgendwie sind alle Moth-Seglerinnen und Segler etwas eigen, aber nett. So ist es gut und so soll es auch bleiben. Für mich persönlich war das DER Grund, überhaupt ins Regattageschehen einzusteigen und ich bin sicher, es geht vielen der Neueinsteiger der letzten Jahre ähnlich.

Entsprechend betroffen waren alle Teilnehmer der Regatta, daß Berthold u.a. wegen Querelen im Forum ein "Sabbatjahr" bei offiziellen Moth-Ereignissen eingelegt hat. Ich hoffe, das diese alarmierende Entscheidung uns wachsam macht, das Klassenklima nicht aus den Augen zu verlieren. Es geht um unsere Moth-Klasse!

#### Bericht über die eigentliche Regatta:

Am Samstag bei herrlichstem Sommerwetter im April begaben sich 16 Segler im Shorty (!) zum Alfsee. Die Jugendbeteiligung war mit 3 Schiffen extrem hoch. Ebenso beteiligten sich erstaunlich viele Niederländer, fast doppelt so viele, als es überhaupt gab. Denn neben Richard, Hubert und Peter (mit dem Paddelboot) hatten sich Kerchna. und Burkhard ideell unserem Nachbarland zugeordnet. Die Niederländer zeigten sich ausdrücklich fortschrittlich, aber dazu später mehr. Besonders erfreulich war, das Klaus Greiner sein Boot durch den Verkauf an Leo wieder der aktiven Flotte zugeführt hat. Nun durfte sich Pappi Michael noch einmal vor seinem Sohn platzieren, weil der Junior zwei mal nicht finishen konnte, denn Gummi (in diesem Fall vom Gelenk der Pinnenverlängerung) wird mit den Jahren porös und bricht gern zu unpassender Zeit.

Nach dem Start musste ich feststellen, dass über die Jahre wichtige Informationen abhanden kommen können. Zum Beispiel die Vorfahrtsregeln: Backbordbug vor Steuerbordbug, oder wie? Ein anderes Beispiel: wie sieht eine Startlinie aus? Ich verstand gar nicht, wie so viele Segler so dusselig sein können, kurz vor dem Start nicht an der Startlinie zu sein. 20 Sekunden vor dem Start wusste ich: es gibt nur einen Dussel und die Startlinie war woanders. Solche Erkenntnisse sind hart, aber sie schulen. Die beste Möglichkeit solchen Problemen aus dem Weg zu gehen ist, immer bei den Anderen bleiben. Schwierig wird das nur, wenn man auf die anderen



nicht warten möchte. In jenem Fall wären Wegfindungsprobleme zu lösen.

Die zwei Läufe am Samstag waren mit leichten und drehenden Winden nicht einfach zu segeln. Kärchner konnte dies am Besten. Dirk hatte wohl nicht seinen Tag und wurde in beiden Läufen 2ter. Allerdings hatte auch er so einiges vergessen: z.B. wie rum man Tonnen rundet, wenn die Grüne Tafel hängt. Christian hat ihm freudlicher Weise nach der falschen Rundung informiert. So hat sich der alte Regattahase eine besondere Auszeichnung verdient (s.U). Indes war Ralf Büssing superschnell und hat im ersten Lauf sogar den 3ten Platz erreicht - Gratulation und weiter so. Ich selbst hatte Schwieriakeiten an Jo. Nils und Wolfram vorbei zu kommen: ihr ward einfach lästig schnell - oder war ich langsam? Uwe segelte die erste Regatta mit seinem neuen Schmaltier und packte in einem Lauf Michael. Doch die Krönung war Richard, der trotz des geringen Windes seine neuen Hydrofoils ausprobieren

mußte. Und es hat sich gelohnt! In der "Werkseinstellung" nach Schablonen ohne Testphase am Boot konnte er 5 mal Abheben! Rings um ihn kochte das Wasser vom Applaus der restlichen, wie gebannt starrenden Mothies! Das ist was!!!

Am Samstagabend bestimmte Bertholds Entscheidung zu einem Sabbatjahr das Gespräch. Alle waren betroffen, nachdenklich, zornich... . Ich glaube, das jene

Folge niemand wollte.

Der Sonntag begann, wie Sonntage am Alfsee so beginnen. Zig verschlafene Segler sitzten schweigsam um einen reich gedeckten Tisch. Die Konversation kommt schleppend in Gang. Das Teewasser braucht endlos zum Kochen und Kaffee ist auch schon wieder alle. Kann ich mal das Müsli bekommen? Die Ruhe vor dem Sturm. Das so ein träger Haufen in Kürze so fix werden kann, wer ahnt sowas? Und Schnelligkeit war am Sonntag gefragt. Es waren 3 bis 4 Windstärken, in Boen vielleicht mehr. Bevor der Startschuß viel, gab es eine kleine und feine Badegruppe, an der Dirk, Nils und ich aus verschiedenen eher peinlichen Gründen teilnahmen. Der Startschuss fiel, und irgendwann fuhren auch die Letzten über die Linie hinweg. An der Luvtonne trudelte Ralf als erster ein!!! Unglaublich dieser Kerl, ohne viel Übung die alten Hasen so zu zersägen. Gut das das Mothen raumschots instabil laufen, da hat der Geübte Vorteile. So konnte ich ihn bis zur Raumtonne in Lee (!) überwinden (Tschuldigung, hat Spaß gemacht). Nach der Halbwindetappe zur 3ten Tonne war der Lauf gelaufen, so dachte ich. Doch nach der 2ten Kreuz waren Christian und Ralf schon wieder vor mir. Hatte ich den falschen Bug gewählt? Waren die Winddreher völlig gegen mich? Dennoch reicht die letzte Runde zum gnadenlosen zersägen der anderen. Mit sich ständig erweiterndem Vorsprung konnte ich diesen Lauf für mich entscheiden. Indes wurde Ralf verdient 2ter. Jungs und Mädels: auf den müssen wir aufpassen, der ist



schnell. Ein zweiter Lauf wurde am Sonntag nicht gestartet, was ich einerseits sehr schade fand zum einen wegen des Windes zum anderen, weil so erheblich Bewegung ins Classment gekommen wäre. Andererseits mußte Kerchna wegen Trompolindefekt in die Boxengasse. Seine Trampoline mit Liekschiene (Kohlefaser) scheinen eine Sackgasse der Evolution zu sein. Ein weiteres Argument war, dass Richard seine Flügelmoth probesegel-fliegen ließ.

Die Plazierung entnehmt bitte der Liste. Die Preise entsprangen wieder der nimmer einfallslos werdenden Kerchnerschen Kreativabteilung. Mothentopf mit Stiefmütherchen.

#### Besondere Preise und Wandertrophähen ergehen wie folgt:

- 1. Für Richard: der Inovations- und Idealistenpreis, weil er Hydrofoils nach Deutschland brachte!
- 2. Für Dirk: die Narrenkappe wg. falscher Rundung einer Tonne. Die Übergabe dieser Trophähe wird am Tankumsee geschehen.
- 3. Für Marco Peters: Die Parkuhr, allerdings überhaubt nicht verdient. Er hat so gekämpft, dass er die güldene Moth am Hothenband verdient hätte.

Jenzz

Ergebnis des Löffel - Cups am Alfsee

					1 Lauf	Dk+a	2 Lauf	Dkta	3. Lauf	Dl/+c	e Gesamt Pkte
					1. Laui	_	Z. Laui		J. Laui		
1	GER	1027	Christian	Kirchner		1		1		4	6
2	GER	1026	Dirk	Koepe		2		2		3	7
3	GER	1034	Jens	Zurmuehl		5		4		1	10
4	GER	1035	Ralf	Bussing		3		5		2	10
5	GER	1018	Burkhard	Staabs		4		3		5	12
6	<i>G</i> ER	1011	Wolfram	Hettkamp		6		8		8	22
8	<i>G</i> ER	1021	Nils	Warnken		8		9		9	26
7	GER	1044	Joachim	Huelsmeyer	dns	14		6		6	26
9	NED	164	Richard	Knol		7		7	dnf	17	31
10	GER	1036	Michael	Schulze		9		11		11	31
11	GER	1008	Leo	Arnoldt	dnf	14	dnf	14		7	35
12	GER	1004	Uwe	Peters		11		10	dnf	17	38
13	NED	161	Hubert	Bakker	dns	14	dnf	14		10	38
14	<i>G</i> ER	11	Dessis	Peters		10	dns	14	dnf	17	41
15	<i>G</i> ER	846	Claudia	Peters	dnf	14		12	dnf	17	43
16	G	1	Marco	Peters	dns	14	dns	14	dnf	17	45



Dieser Bericht entsteht bei einem Glas italienischem Merlot auf 556 ii NN südlich der Alpen mit Blick auf tiefblaues Wasser einaerahmt von einem imposanten Bergpanorama, geprägt von grünen Hängen, steilsten Felsformationen und schneebedeckten Gipfeln...

Die Herausforderung besteht darin, in dieser atmosphärisch entrückten Stimmung mit Unterstützung durch die Hoheit unseres Vorstandsmitgliedes Senore Jens Schönberg einen authentischen Bericht der Vorkommnisse auf dem weithin bekannten Tankumsee – Revier in verständliche Worte zu fassen.

Beginnen wir also die Chronologie der Ereignisse mit der Vorstellung der ersten Ankunftserlebnisse. Wieder einmal fand das komplette Tankumsee – Team am Samstag Morgen trotz der Schrankenbarriere den Weg zum Takelplatz völlig eigenständig (Anmerkg.: klappt auch am Garda...). Olaf musste ohnmächtig mit ansehen, wie ein Monarch – Segler beim Wassern sein Zugfahrzeug gemächlich über seinen Kohlemast bugsierte. Dank heavy duty Auslegung kam das Zugfahrzeug nicht zu Schaden und Olaf mit dem Schrecken davon (...entfällt beim Garda, Monarch – Segler sind da unbekannt).

Die Stimmung der 9 angereisten Mothies inkl. des Jungnachwuches, vertreten von Dennis und Marco Peters war gut, denn leichte Winde 1,5 bis 3 Bft. kräuselten die Fluten (... dagegen beim Garda 4 – 5,5 Bft. – mit Geld-zurück-Garantie, sorry: hier erfolgte der Einspruch des Kassierers!) harmonierten vorzüglich mit dem freundlichen Sonnenambiente (...wie am Garda) und den erfrischenden Wassertemperaturen (...wie am Garda).

Der erste Lauf zeigte dem Autor, wie schwierig trotz Heimvorteil die Übungsphase mit neuem Boot ist (...wie am Garda!) und welche beeindruckende Bootgeschwindigkeit und - beherrschung unser Jenzz inzwischen vorgibt (...wie nächstes Jahr am Garda?). Dirks bekannte Tankumsee - Leichtwindfähigkeiten konnten Jenzz nicht stoppen. Uwe auf Landenberger kämpfte mit Jens und den Monarchen, kam immer besser zum Laufen und folgte auf Jo vor Jens ins Ziel. Aus Vorsicht vor der Abendflaute (...unbekannt am Garda) verzichtete die Wettfahrtleitung auf den Anschuss zum zweiten Lauf und lud stattdessen zum beliebten open air Seglerhock mit Grillabend. Das Fass Hopfenkaltschale wurde

von den Monarchen gespendet, mundete prächtig, war leider jedoch endlich....Zum Ausklang zog die Mottengemeinde weiter zur Casa de la Peters auf den Campingplatz. Dort wurden bis tief in die Nacht Rotweine und andere Köstlichkeiten gereicht(...wie am Garda).

Nach Shuttledienst nach Braunschweig konnte der Rest der Regattacrew in den Suiten des Präsidenten logieren und nach opulentem Buffet (wer sagt das?) am Sonntag morgen gestärkt die Segel hochziehen.

Aus Dankbarkeit gegenüber dem Gastgeber liess das Restfeld dem Autor den Vortritt in der ersten Kreuz und an der ersten Tonne, welches nur von Dirk durch späteres Überholen leicht überschattet wurde. Ergebnis Lauf 2: Dirk vor Jo, Jenzz, Jens, Uwe, Olaf, Claudia, Dennis, Marco.

Der dritte Lauf wurde gleich anschliessend gestartet, verkam jedoch aufgrund des weiter abnehmenden Windes (...nicht so am Garda) immer mehr zum Motten - Balanceakt. Jens bevorzugte die eigene Nervenschonung, Dirk zeigte sein Können, Jenzz sein Potential, Jo sein Goodwill und Uwe sein Talent. Und die Sonne zeigte weiter ihr Gesicht? (...genauso wie am Garda).

Die Preisverteilung erfolgte nach dem Volksfest -Prinzip (...demnächst vielleicht am Garda?): von hinten nach vorn und die freie Auswahl, alles aus dem Optik - Laden. Nun hat der Jo auch seinen Leatherman wieder.

In der Yardstick - Gesamtwertung aller Klassen führen 3 Motten mit Dirk an der Spitze. Für den Cup zählt auch der 2.te Teil im Herbst. Und wenn Dirk in diesem Herbst wieder einmal fehlen sollte, bekommt er "ganz viel Ärger" mit unserer Regattaleiterin Manuela...

#### Joachim



#### Pressestimmen Tankumsee



Belegte mit seiner Motte den dritten Platz beim Fielmann-Cup: Joachim Hüls-meyer (vorn) vom WSCG. Foto: privat

# umsee abtauc

Segeln: Sportliche Bootsklasse beim Fielmann-Cup

Duss Motten nicht nur fliegen können, sondern sich auch prima auf dem Wasser zurechtfinden, zeigte sich jetzt auf dem Tankunnsee beim vom Wassersport-Club Gifhorn ausgetragenen Fielmann-Cup.

Auffallend war besonders die ho-

Auffallend war besonders die hohe Anzahl von eben jenen Motten,
kleinen Einhand-Jollen, die besonders bei mäßigen und schwachen
Winden ausgezeichnete Segeleigenschaften aufweisen. Mit ihren seitlichen Auslegern stellen die Motten
eine sehr sportliche Segelvariante
dar.

Vergieich zu den eher konventionel end der nicht vermeiden en ein spektakulärer Anblick im nur menuos Fur die Zuschauer sind die Mot-Monarchen Moth-Segler Tankumsee abtauchten. Regatta oft zumindest teildem nassen Element oder können und wah den Dickschiffen direkten

Dank des Obmanns der bundesweiten Moth-Klassenvereinigung, Joschim Hülsmeyer vom WSCG.

> reisten elf Motten aus dem gesamten Bundesgebiet an den Tankumsee. Gleiches gelang Philip Schiller, Obmann der Monarchen-Klassenvereinigung, so dass insgesamt 14 Monarchen am Fielmann-Cup teilnahmen. Mit weiteren vier Lasern, einem 420er und einem Zugvogel war das Teilnehmerfeld komplett.

MOUNT fahrten die Plätze 2/1/1 und führ Segler an der Spitze Dirk Köpe vom SHM Münster belegte in den Wett-Fielmann-Cup 3/2/9) auf dem dritten Platz number oachim der deutlich vor Jens Hülsmeyer Gesamtwertung Hamburg liegen drei (1/3/2) und wom WSCG MOM fur Zurmüh Mottenden

Als bester Laser belegte Karsten Momberg vom WSCG den vierten Platz, getolgt von Thomas Kolms, ebenfalls Laser vom WSCG. Erst ab dem sechsten Gesamtplatz folgen die ersten Monarchen mit Berthold Betker, Hans-Joachim Sommerfeld und Philip Schiller. Der zweite Teil des Cups findet im Herbst statt. red

Die Skiffs fordern von den jungen Seglern allerhand Kraft. Das Groß-segel wird nie belegt, sondern vom Vorschoter aus der Hand gefah-ren. Im Vordergrund die Zweltplatzierte und einzige Steuerfrau, Sina Wolf, vom Ammersee.

# Auf dem gezaubert Chiemsee

Skiffregatta bei genialem Wetter

brechende, sehr starke Süd-westwind, war gut für drei Wettfahrten. Um die Manöv-rierfähigkeit der teilneh-menden 14-Footer und Moth Wassersportverein Frauenin-sel auf die Bedingungen. Am ersten Wettfahrttag trieb eichen Zickzack zur Leetonne von der Luvtonne im zweifudern, wurde ein M-Kurs setzt. Das ist ein Kurs, his an die Grenzen zu forne Kaltfront Gewitter an die solut spontan reagierte auch der Wettfahrtleiter Charly aufgeworfen von dingungen. Da waren die annen See und solche Windbeman nur stolz sein auf so eihervorbringt. Höchstgeschwindigkeiten Berge. Der daraus Zipfer Binnengewässern selten. Abaufgeworfen von dem star-ken Wind, ist auf deutschen uberrascht. gereisten avoriten blu ptrm pm Als Gastgeber kann Ammerseer So eine der Holm/Schmidt ő Ausrichter absolute -snerada-Welle, pund

Mit Abstand am schnellsten bei den 14-Footern war
Stephan Helm, der Klassenroutinier mit Vorschoter Robert Schmidt Sie demonstrierten ihr internationales
Niveau durch Start-ZielSiege mit großem Vorsprung
Deutlich war auch die
zweitplatzierte Sina Wolf

derung skiffs mit Auslegern, war die mer dem Wind durch Kentemit Seinen vor dem ehemals Ranglistenseens Schwertbruch nnd Moth, den äußerst schmalen ten Kurs im Griff. Bei den ben mussten, so hatte sie die rungen manchmal rettete. Ersten Martin Blum eine Gratwan-Sache nicht so klar, Nach Wellen und den komplizier-Während einige der Teilneh-Rest des kippligen Dominik Zielemlaufe, bis zum Letzten der Vorsprung Heinz-Dieter Mar Feldes Entzminger Einmann-HIE class nachgeeg Zie B ŝ

# Ergebnisse

vereinigung Merching; 3. Petra Thummler-Blum/CYC; 4. Sus Alex Sterzel/Breitbrunn Heinz-Dieter Löb/ Segler-Blum/ Chiemsee Yacht-Club Ergbnisse Motten: 1. Martin Kopp/Libera Klein/Windleub Entzmenger/Ammersee; 3. Claudio Fackelmann, Moritz (beste Steuerfrau), Dominik lergemeinschaft Heim, Robert Schmidt/ Ammersee; 14-Footer: Ostermair, Christopher Utting wolf Sina 01; 4. Mar-Yachtclub Stephan Seg-

Pressestimmen Inseltrophy

#### Vattertach Segelfreizeit am Ratze

Die Wettervoraussichten waren nicht so ganz viel versprechend. Es soll kälter werden, Nachts 5°, Wolken und auch mal Regen. Wind 19 km/h. Na ja, unser Zelt wird schon dicht sein.

Der Anhänger mit den 4 Booten steht seit gestern Abend schon angekuppelt vor dem Haus. Um 6° Uhr sind wir auf der Autobahn, und nach 6 Stunden entspannter Fahrt erreichen wir unser Ziel Buchholz am Ratzeburger See. Dirk und Jens sitzen schon gemütlich am Wasser, und weil ich als Dritter ankomme, meint Dirk, ich könnte ja den Bericht schreiben......

Jetzt aber erst mal abladen und auspacken. Claudia weiß noch nicht so richtig, ob sie auch

rausgehen soll, und macht erst mal ein Nickerchen. Marco und Dennis wollen sowieso lieber Fußball spielen. Blockmann schaut auch mal vorbei, ohne Boot, dafür mit Family. Dabei lernen wir auch Theo, den kleinen Neuzugang kennen. Herzlichen Glückwunsch!!

Dirk, Jens und ich genießen derweil traumhafte Bedingungen. 3-4 er Wind, Sonne und Platz ohne Ende. Ich beschließe, das Höhelaufen später zu üben, und lass bei jeder Böe die Motte laufen, bis sie fast abhebt.



Abends kommen Jo und Nikola dazu, und wir kochen eine leckere kollektive Spagettiportion, mit Saucen und buntem Salat, in dem großen Topf den wir im Clubhaus des Segelvereins gefunden haben.

Die Nacht wird wie versprochen recht frisch, aber morgens zum Open-Air-Frühstück scheint die Sonne. Heute segeln für alle. Wind 3-5 wieder mit viel Platz. Nikola macht Foto-Shooting am Steg. (wie sind die Bilder eigentlich geworden??) Sven kommt von

Ratzeburg hochgekreuzt, und alle segeln zum Ende des Sees. Claudia kommt mit Ihrer MK2 auch richtig in Fahrt, bis sie sich an einem Wantenspanner den Trockenanzug einreißt. Ein bisschen Schwund ist immer. Nach der Segelsession machen Dirk, Jens, Claudia und ich es uns in einem am Strand liegendem Ruderboot mit Kaffe und Kuchen in der Nachmittagssonne so richtig gemütlich. (Das Leben kann so schön sein :-)))

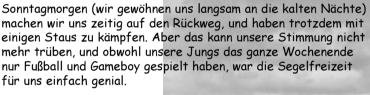
Abends lecker Tortellini mit Salat am Zelt für alle. Joe und Niki machen einen Verwandtschaftsbesuch, nicht ohne uns vorher den Bierkasten wegzuschließen!!..??

So müssen wir uns dann im Clubhauskühlschrank ein paar Flaschen ausleihen.

Nachts BODENFROST. Wir beneiden Dirk, der sich eine Ferienwohnung genommen hat. Aber egal, Samstagmorgen scheint wieder die Sonne. Jens hat heute Arbeitsdienst im Verein. Das Clubhaus wird von riesigen Spinnweben befreit, das ganze Gelände wird aufgeräumt und sogar der Rasen unter unseren Anhängern wird gemäht. Joe und Nicki haben die Aufgabe, fürs Grillen einzukaufen.

Heute weht es ganz ordentlich. Bei 4-5 BF. übt Claudia den Nosedive ,-)) Eine dunkle Wolkenwand überredet uns dann nach einigen genussvollen Heizstunden doch lieber an Land zu gehen. Der Wind legt immer mehr zu, und Claudia schafft den Rückzug nicht mehr rechtzeitig. So lerne ich dann von Jens, wie man eine Motte mit Hilfe eines kleinen Anglerbootes mit Dieselmotor an Land bringt: Segel im Wasser abtakeln, Boot aufrichten und NICHT einsteigen, (wusste gar nicht, wie kippelig eine MK2 ohne Segel ist) dann den Rahmen außen am Boot leicht festbinden, und LANG-SAM Richtung Ufer tuckern. Das Ganze dann mitten in einem wunderschönen Hagelschauer mit Sturmböen.

Abends kommen Sven und Marlies dann auch zum Clubhaus, und wir Grillen gemütlich unter Regenschirmen ein paar Würstchen und Fleisch von toten Tieren ;-))).



Und hier die Platzierungen (Eintreffen am See nach meinem Wissensstand):

- 1. Jens
- 2. Dirk
- 3. Uwe
- 4. Claudia
- 5. Sven
- 6. Jo
- 7. Blockmann mit Family (DNS)
- 8. Dennis (DNS)
- 9. Marco (DNS)
- 10. N iki (DNS)
- 11. Marlies (DNS)

Uwe



#### Moth @ Campione 2004

3 spitzen Segeltage – 17 bis 20 kn Wind, Sonne und blauer Himmel...

Neun Mothies waren nach Italien gekommen – Petra, Martin, Markus, Heinz-Dieter, Ralf, Marco, Jens, Joachim und Tim. Gesegelt wurde in Campione, einem Ort, der direkt an den Felsen auf der Westseite des Sees ziemlich weit im Norden liegt.

Neben der beeindruckenden Kulisse und dem tollen Wetter gab es auch tolles Rahmenprogramm: Essen, wandern, waten, Klettern.... ach ja: und Lichtmaschine vom Auto an der ungünstigsten Stelle schrotten...

Gesegelt wurde bereits am Samstag (Anreisetag) zu trainingszwecken bzw. zum Spass. Da konnte man sich mal schon mal an das Gewühl aus Fähren, Tragflächenbooten, Windsurfern und massenhaft Kitesurfern gewöhnen...

An dieser Stelle muss ich noch Slipanlage + Schwimmsteg erwähnen: sehr großes Lob für den Club! Für Jollen absolut geeignet! Ist nur gewöhnungsbedürftig, dass man trockenen Fußes in sein Cockpit und auch (vielleicht) trockenen Fußes wieder rauskommt... wie bei den Yachties. So mit klassischem Aufschießer + Rahmen auf dem Steg ablegen. (Das ist allerdings raumschots mit ca 15 Knoten ein echt spannendes Manöver, da wird so richtig Adrenalin freigesetzt...

Sonntags wurden dann drei Wettfahrten gesegelt. Gestartet wurde nach dem "Rabbit-Start" - Prinzip: einer segelt an der Linie mit Steuerbordbug lang, die anderen können hinter dem "Rabbit" rausstarten. Die Taktik lief





immer nach dem selben Schema: Start, hin zur Felswand, Tack, Tack,

Bruch gab es natürlich auch (gehört nun mal zu einer Moth-Regatta): Martin war absoluter Spitzenreiter. Ich glaube, er hat drei mal seinen Mast abgeworfen... vielleicht findet Martin ja noch jemanden auf diesem Planeten, der Pressungen für Wanten machen kann, die auch

tatsächlich halten...

Nach den Wettfahren war dann erstmal Photoshooting angesagt – Nici (vielen, vielen Dank übrigens!!) hat unter Einsatz Ihres Lebens tonnenweise Bildmaterial erzeugt.

Wer dann noch nicht genug hatte, blieb auf dem Wasser – für alle anderen gab´s leckeres Feierabend-Bier :-)

Abends wurde zusammen im Club gegessen und eine vorläufige Ergebnisliste erstellt.

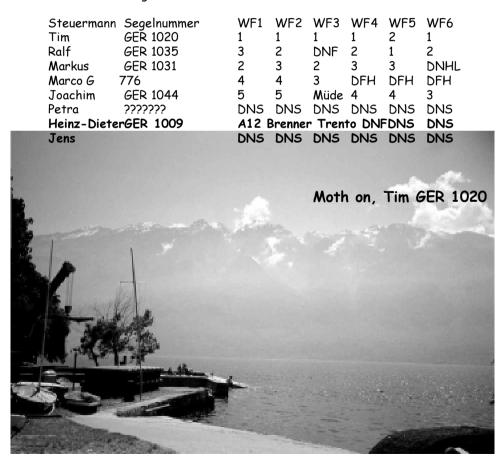
Sehr angenehm am Gardasee ist, dass es morgens Vento (Nordwind) hat, der gegen späten Morgen einschläft. Ergo: man kann gemütlich bis halb zehn schlafen, in Ruhe Frühstücken, wandern gehen Fahrradfahren oder sich sonstigen Aktivitäten hingeben. Gegen 12 kommt dann die Ora (Süd-

wind) und nimmt stetig bis ca 13:30 h zu – bis zur gewünschten Stärke von 17 bis 20 Knoten. Dann kann man am Nachmittag ein paar Stunden bei dem Wind segeln, bis der so gegen 18:30 h wieder langsam einschläft.... echt klasse. Kein Stress wie: "jetzt müssen wir aber alle sofort raus weil sonst der Wind weg ist" oder so... sehr angenehm.

Montags wurden dann bei den gleichen Bedingungen nochmals 3 Wettfahren gesegelt, ich konnte dank Petra und Martin mein inzwischen repariertes Auto abholen und dann gemütlich nach Hause fahren...

Alles in allem war die Veranstaltung ein voller Erfolg – besonderen Dank an dieser Stelle an Petra und Martin! Ich denke, dass der Club durchaus für eine Veranstaltung wie eine EM geeignet ist. Der See ist dafür absolut perfekt – bis vielleicht auf die vielen Kitesurfer... auch wäre bei einer EM eine richtige Startlinie nicht schlecht;-)

#### Hier noch die Ergebnisse:



#### Neue Hydrofoils

Das Miller System

Auch wenn sich zurzeit in good old Germany (und abgesehen von Richards Tun auch in Kontinentaleuropa) nichts konkretes in Sachen Stelzen tut, ist es doch ganz interessant, einen Blick nach Downunder bzw. England zu werfen, was die Leute da so treiben.

Namentlich sind es vor allem Ian Ward und Phil Stevenson (der ja erst nicht viel mit Foils am Hut haben wollte, jetzt aber umso produktiver ist – Hut ab!), die die Mottenwelt mit neuen Konzepten beglücken.

Wardie nutzt als Testplattform eine alte flügellose Scow aus Sperrholz, die wohl trotz ihres Alters laut Berthold sehr leicht ist (dank papierdünner Außenhaut). Er hat das Prinzip des Windsurfers Rich Miller aus San Francisco übernommen, das eine Haupttragfläche unter dem Schwert sowie einen Frontflügel (Canard) am Bug vorsieht.

Ein paar gesonderte Worte dazu: Das originale Miller-Arrangement am Surfbrett verfügt über ein Foilerschwert am Heck in Form eines umgedrehten Y mit folgenden Maßen:

Schwert:

Profil: Selig 1014

Länge unterm Rumpf: 17" (417.18mm) Profillänge oben: 3.5" (85.89mm) Profillänge unten: 3.0" (73.62mm)

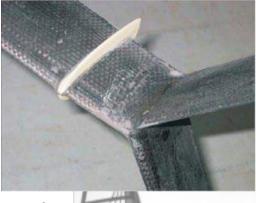
Ventilationszäune bei 2" (49.08mm) bzw. 4" (98.16mm) von unten, je 1/16" dick (1.53mm)

Haupttragflügel: Profil: Eppler 407

Winkel zur Horizontalen: 35°

achtern einzusparen und stattdessen ein Frontruder mit Canard einzusetzen. Das Entenruder







wurde über eine ziemlich wilde Seilzugkonstruktion vom normalen Ruderkopf angesteuert, bei der sich aber herausstellte, dass sie viel zu viel Spiel hatte. Abgesehen davon erwies sich das Boot (eine Hungry Tiger-Kopie aus Sperrholz) damit als sehr störrisch und war nicht dazu zu bewegen, durch die Wende zu gehen.

Das Frontruder wurde also mittig fixiert und das standardmäßige Ruderblatt mit üblichem T-Foil achtern wieder angebracht, was sehr überraschende Ergebnisse lieferte: Die Manövrierfähigkeit war nun zufriedenstellend und außerdem hatte das Ruder-T-Foil einen positiven Einfluss auf die Längsstabilität. Phils erster Hauptflügel an einem sehr langen Schwert war relativ klein (1000x100mm) und hatte eine leicht positive V-Form.

Für seine aktuelle Entwicklung hat er sich einen neuen Rumpf gebaut, schmal, flarelos, sehr flachbordig und mit über dem Rumpf zusammenlaufende Trampolinen (ähnlich Frédi Duvoisins "Wasserbett"). Der Mast steht ca. 500mm weiter vorn als üblich (also etwa 500-600mm vom Steven entfernt), was die Gefahr eines Überschlags minimieren soll (Hebel zwischen Segeldruckpunkt raumschots und nach achtern ausreitendem Segler wird größer). Die Tragfläche ist nun "ankerförmig", besitzt also ziemlich steil nach oben ragende "Ohren", die sich aber als wenig vorteilhaft erwiesen haben, da sie anscheinend leicht austauchen und ventilieren.

In England sind es neben einigen anderen (z.B. Simon Payne, der sich einen kompletten Prowler samt Foils zugelegt hat)
Andrew Paterson und vor allem Adam May und Chris Miller (nicht zu verwechseln mit Rich Miller), die sich mit der Thematik beschäftigen. Andy P. hat seine alten Axeman III-Foils von 1994 ausgemottet (sic!), zersägt und als Y wieder zusammenlaminiert. Ungeachtet der negativen

Phil Stevensen







Erfahrungen, die Phil Stevenson gemacht hat, will es Andy dennoch mit einem Frontruder versuchen. Wie weit das Ganze mittlerweile gediehen ist, weiß nur er selbst

Adam May hat gerade seinen neuesten Streich in Form seines Mistress-Designs vollendet. Was man den wenigen verfügbaren Fotos entnehmen kann, sieht verflixt schick aus – sowohl in Form als auch in Sachen Finishqualität. Der Rumpf ist sehr HT/Prowler-ähnlich, nur achtern hat das Boot sehr hohle Linien. Die Rahmenrohre sind profiliert und seitlich am Rumpf einsteckbar. Das Foilsystem ist im Wesentlichen eine Kopie der Ilettschen Flügel.

Chris Miller hat im Rahmen einer Studienarbeit an einem neuen Höhensteuerungsmechanismus getüftelt. Das Prinzip sieht im wesentlichen so aus, dass die Flughöhe und u. U. auch der Anstellwinkel des Bootes gemessen und von einem Microcontroller ausgewertet werden, der dann eventuelle Korrekturen berechnet, die dann an kleine Servomotoren weitergeleitet werden, die die Trimmklappen an Schwert- und Ruderfoil ansteuern.

Das hauptsächliche Problem neben der Energieversorgung liegt darin, eine brauchbare Methode zu finden, um den Flugzustand des Bootes zu erfassen. Bei Metallstreifen, die paarweise senkrecht am Schwert verlaufen und deren ohmscher Widerstand proportional zur Eintauchtiefe wäre, kann unterschiedlicher Salzgehalt des Wassers das Ergebnis z.T. massiv verfälschen. Ultraschallsensoren sind kaum wasserdicht zu bekommen und einen mechanischer Oberflächenfühler, dessen

#### Misstress



Pettersen





Ausschlag mit einer Kombination aus einem Zahnrad und einer Lichtschranke (ich glaube, so funktionieren auch digitale Personenwaagen) gemessen wird, will Chris vermeiden, weil er a) so wenig Widerstand und b) so wenig vom Boot abstehende Bauteile haben möchte

Der vielversprechendste Ansatz liegt in einem Konstrukt aus drei Beschleunigungsmessgeräten (Gyroskope). Inwieweit soetwas gegen WR 52 verstößt, ist natürlich noch ungeklärt, scheint m.E. aber sehr wahrscheinlich, wenn schon der mechanische Fühler im Verdacht steht, potenziell regelwidrig zu sein. Die komplette Arbeit mit allen Details kann man im Internet als \*.doc herunterladen (Link über die IMCA-HP); wer eine deutsche Übersetzung haben möchte, kann sie gerne bei mir bekommen. Einfach anrufen (0 17 5 / 77 20 385) oder E-Mail an olav arne nehls@amx.de oder das Kontaktformular auf www.moth2004.de.vu ausfüllen und gewünschtes Dateiformat (Word. StarOffice, PDF,... - alles ist möglich) sowie "Versandart" (E-Mail

#### Guten Flug & bis bald, Olav

\*(amerik. Schiffbauinstitut für Mord & Totschlag, nicht zu verwechseln mit der Klassifikationsgesellschaft ABS – American Bureau of Shipping)



#### Ian Ward







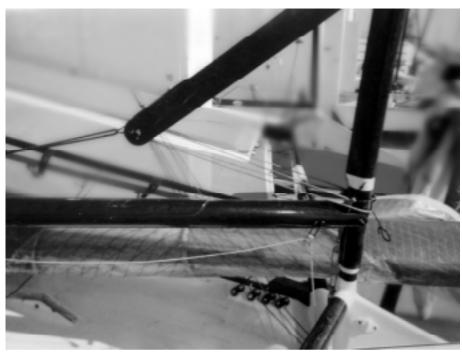














# Offizielle Rangliste 2003

Platz	Punkte	Segel. Nr	Name	Bootstyp
1	136.296	1040	Sven Kloppenburg	Hungry Tiger
2	114.487	1026	Dirk Koepe	Duvoisin 3
3	104.346	1034	Jens Zurmühl	Duvoisin 2
4	96.026	1029	Christian Bittner	Axeman 4
5	72.064	164	Richard Knol	Duvoisin 2
6	66.244	1010	Niels Bittner	Axeman 4
7	63.282	1018	Berthold Neutze	Frizz
8	63.000	1032	Burkhard Staabs	Frizz
9	62.949	1025	Gisela Bittner	Aussie-Axe
10	61.235	1020	Tim Steinlein	Duvoisin 2
11	60.705	1017	Phillip Meurer	Frizz
12	59.385	1027	Christian Kirchner	Frizz
13	56.500	960	Leonard Arnold	Magnum 3
14	55.761	1004	Joachim Hülsmeyer	Landenberger
15	50.000	604	Ralf Bussing	Duvoisin/Zäh
16	46.000	1036	Michael Schulze	Axeman 6
17	43.000	1011	Wolfram Hettkamp	Skippy 1
18	40.359	1024	Sebastian Bittner	Magnum 3
19	37.000	855	Uwe Peters	Magnum 2
20	32.308	1031	Markus Gielen	?
21	27.500	587	Martin Blum	Magnum 9
22	25.954	161	Hubert Bakker	Axeman 4
23	22.500	1021	Nils Warnken	Axeman 4
24	20.500	1022	Jens Schönberg	Axeman 4
25	15.641	1003	Andreas Gronarz	Aussie-Axe
26	15.590	601	Ralf Koepe	Duvoisin 2
27	13.735	1038	Olaf_Arne Nehls	S-8-Trudelm.
28	7.901	100	Jan_Alje Drost	Stephenson
29	7.500	132	Peter de Wijk	Medicine
30	7.500	1010	Andreas Block	Axeman 4
31	7.500	973	Lucian Hagesheimer	Wombat
32	6.000	776	Claudia Peters	Speedy
33	4.000	249	Wolfgang Briegleb	Europe



#### Das Kommitee des Deutschen Moth Verbandes:

PRÄSIDENT: Joachim Hülsmeyer

Freytagsstrasse 4 38104 Braunschweig 0531/794359

Sekretär Dirk Koepe

Langemarkstrasse 28 48147 Münster 0251/298954

dirk.koepe@web.de

Kassierer Jens Schönberg

Roentgenstrasse 16 23561Lübeck 0451/596271

jens.schoenberg@gmx.de

Jugendliche Florian Kemper

Schoenebeck 74 48329 Havixbeck 02533/2082

REGATTAMANN Wolfram Hettkamp

Steverstraße 14a 59348 Lüdinghausen 02591/947988

regatta@imoth.de

Vermesser Andreas Gromarz

Am Geldermannshof 56 47443 Moers 02841/59732

gronarz@t-online.de

Rundbrief Jens Zurmühl

Bruktererweg 21 58509 Lüdenscheid 02351/390645

jens.zurmuehl@web.de

Internet Andreas Gronarz

www.imoth.de s.o.