

Die **Flaschenpost** von **JONATHAN**

unabhängig, authentisch, über das Leben auf einem Segelboot

Nr. 141/Januar 2021

Standort: 09°35,8 N 78°46,5 W Aguakargana / Panama

„**EINE (SEHR) KURZE GESCHICHTE DER SEEFAHRT**“ ist ein sehr kurzer Abriss der Entwicklung der Seefahrt - von den ersten Seefahrern bis zu dem Punkt, wo wir heute unsere Seglerträume verwirklichen könnten. Wir haben alle Möglichkeiten, unsere Träume wahr zu machen, bevor unser Körper aus Altersgründen schlapp macht.

„**SCHLANK, VOLLSCHLANK ODER DICK?**“ ist ein kleiner Kompass, welcher die grundsätzlichen Unterschiede von Fahrtenkatamaranen aufzuzeigen versucht.

Die letzten 20 Ausgaben der Flaschenpost findest Du unter www.jonathan1.net unter „News“

Schlank, vollschlank oder dick?

Kaum ein Thema teilt die Seglergemeinschaft in zwei Lager wie die Frage: Katamaran oder Einrumpfboot.

Sticheleien zwischen den Verfechtern der Lager erheitern in Skipper-Runden immer wieder, wie z.B. diese: **Die stabilste Lage** eines Katamarans ist nach der Kenterung und dem Volllaufen der Rümpfe mit Wasser, die so genannte **Upside Down Lage** (also schwimmend und mit der Mastspitze nach unten). Die stabilste Lage eines Einrumpfbootes ist nach dem Volllaufen des Rumpfes **am Grund des Meeres**.

Foto rechts: Die stabilste Lage eines Einrumpfbootes: Am Grunde des Meeres.



Wie man es dreht und wendet, jede Konstruktion hat ihre **Vor- und Nachteile**. Vergleicht man unterschiedliche Konzepte, wie z.B. Renndesign und Luxusboot, so erkennt man schnell, dass Einrumpfboote preiswerter sind als Mehrumpfboote und als eleganter gelten. Eleganz ist eine Geschmacksfrage, die Kosten sind eine Frage des Geldbeutels.

Foto rechts: Elegant: Oester.

Spätestens seit „The Race“ ist klar, dass Mehrumpfboote in der Kombination **Hochseetauglichkeit und maximale Geschwindigkeit** nicht zu schlagen sind. „The Race“ war die einzige **Regatta ohne Limits**, ausgetragen im Jahr 2000/2001, sie führte von Barcelona einmal **non stop rund um die Welt** mit Endhafen Marseille. Nach der Ausschreibung stellte sich schnell heraus, dass nur Mehrumpfboote für diesen Wettbewerb gemeldet wurden. Kein einziges Syndikat getraute sich, ein Einrumpfboot in die Regatta zu entsenden. Grant Dalton gewann damals mit dem Maxi Kat CLUB MED in der Zeit von 62 Tagen 6 Stunden und 56 Minuten diesen Bewerb.

Foto rechts: Konkurrenzlos, wenn es um Geschwindigkeit und Hochseetauglichkeit geht



Dieser Beitrag beschäftigt sich mit verschiedenen Konzepten von Katamaranen. Dabei lassen sich - sozusagen als Extrempole - drei Konzepte deutlich erkennen:

Sport-, Fahrten- oder Luxuskatamaran.



Foto rechts: Wharram-Kat gehört in die Reihe der Fahrtenkatamarane.

Hobbykapitänen wird aufgefallen sein, dass die Tendenz am Chartermarkt in eine interessante Richtung läuft. Katamarane werden langsamer, dafür mit mehr Innenraum gebaut, **Einrumpfboote schneller und sportlicher**. Die Entwicklung bei **Katamaranen zu Bade-Enten** ist nicht zu übersehen. Als reine Schönwetter-Boote werden sie mit einem Steuerstand am Brückendeckdach konstruiert und sind eben (nur) für den Chartermarkt gemacht. Sieht man sich manche dieser Modelle nach einigen Jahren genauer an, so treten **K.O.-Mängel** auf, wie z.B. Risse an den masttragenden Querträgern, verzogene Rümpfe, in denen sich fingerdicke Spalten zwischen den Möbeln und der Bordwand bilden, etc. Man findet aber auch löbliche Ausnahmen dieser Entwicklung. Einzelbauten berücksichtige ich hier aus Platzgründen nicht.

Bestimmende Parameter für die Leistungsfähigkeit bei Katamaranen sind: **Gewicht zu Segelfläche**, das **Längen-Breiten-Verhältnis der Rümpfe** (schlank, vollschlank oder dick), benetzte Fläche der Rümpfe, Windwiderstand und Schwert oder kein Schwert.

Das „Dreieck“ zwischen Platz, Segelleistung und Preis besteht nach wie vor, die Quadratur des Kreises ist noch keinem Hersteller gelungen. Also am Beispiel eines 50 Fuß Katamarans: Will man ein sportliches Schiff, wird das auf Kosten des Platzangebotes sein. Will man viel Platz, wird das Boot eben keine 20 Knoten mehr laufen können. Will man ein schnelles Schiff mit viel Platz wird man hochwertige Materialien einsetzen wie geschlossen porigen Schaum, Kohlefaser und Epoxid Harz. Und das kosten Geld, viel Geld.

Sehr schön kann man dieses Beispiel an der **neuen Lagoon 52 (Fuß) contra JONATHAN (54 Fuß)** zeigen. Beide Schiffe haben fast die gleiche Länge, doch die Boote könnten unterschiedlicher nicht sein. Die Lagoon 52 bietet 6 Kabinen mit Badezimmern, Klimaanlage, Eiswürfelpender, Generator und starkem Wassermacher, alles im Erd- (oder Wasser-) Geschoss. Im ersten Stock befinden sich dann der große Salon und das nicht minder große Cockpit. Dort sucht man vergebens den Navistand.

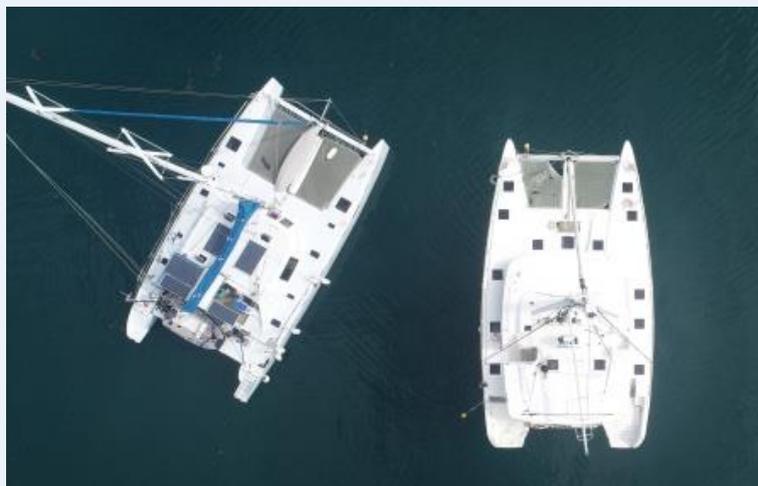


Foto rechts: rechts JONATHAN (Hercher 54) links Lagoon (52).

Der befindet sich nämlich im 2. Stock mit luftigem Ausblick und weiteren Sitzgelegenheiten. Das macht sich natürlich am Gewicht bemerkbar: trocken 22.500 kg, **fahrfertig etwa 27.000 kg** (www.catalagoon.com). Um dieses Gewicht auch tragen zu können, sind die Rümpfe an ihrer breitesten Stelle knapp 3 Meter breit. Die **Segelfläche am Wind beträgt 156 m²**. Das Boot ist eindeutig ein **Luxusschiff**, bei dem das Segeln nicht an oberster Priorität steht.

JONATHAN dagegen ist zwar nominell länger, bietet aber nur 5 Kabinen und deutlich weniger Platz. JONATHAN hat auch einen Wassermacher an Bord, der kann aber über Solarzellen betrieben werden; einen **Generator** und dessen **Gewicht erspart man sich** damit. Das Gewicht tragen Rümpfe, die an der breitesten Stelle 1,20 Meter messen. Bei einem Gewicht von knapp 9.500 kg leer (knapp **13.000 kg fahrfertig**) und **130 m² Segelfläche am Wind** macht JONATHAN deutlich mehr Speed auf allen Kursen (www.jonathan1.net). Das Boot kann man als **sportlichen Katamaran** einordnen.

Foto rechts: JONATHAN hat pfeilförmige, schlanke Rümpfe.

Konstruktionen anderer Hersteller gehen **in die Luxus- oder in die sportliche Richtung**. Ich wählte für diesen Artikel Boote aus, die in der Fahrtenseglerwelt öfters zu sehen sind, wie Catana, Nautitech, Fontaine Pajot, Outremer.



Mit dem Fahrtenkat **Salina 48** versuchte der Hersteller **Fontaine Pajot** einen Kompromiss zwischen Platzangebot und Segelleistung zu finden. Die Rumpfform ist auf möglichst viel Platz im Innenraum optimiert, entsprechend groß ist der Lebensraum. Dieser Kat war ein beliebtes Charter-Boot. Speziell durch die Hurrikankatastrophen 2017/2018 in den Bahamas und den Virgin Islands wurden jedoch sehr viele davon stark beschädigt. Viele dieser Boote (häufiger noch Lagoon Katamarane) wurden als Totalschäden von Versicherungen abgelöst, danach geborgen, repariert, lackiert und sind nun auf dem Gebrauchboot Markt zu finden.

Foto links: Salina 48, viel Platz in den breiten Rümpfen

Catana gilt seit jeher als Hersteller schneller Segelkatamarane. Dank seiner Schwerter geht dieser Cat auch höher an den Wind als Konstruktionen ohne Schwerter. Hier die **Catana 43** mit 3 Kabinen in der Eigner-Version. Der Kat ist auf Sportlichkeit getrimmt, entsprechend ist auch die Einrichtung. Signifikant ist auch, dass das Mitteldeck bei sportlichen Katamaranen weniger weit nach vorne gebaut ist, um mehr Netzfläche zu generieren. Bei hohen Geschwindigkeiten kann die **Wellenenergie durch dieses Netz ausweichen** und schlägt nicht ans Mitteldeck.

Foto rechts: Sportliche Catana 43.





Am Beispiel der (alten Version der) **Outremer 55** (linker Katamaran) und der **Fontaine Pajot 40** (rechtes Boot) kann man die verschiedenen Konzepte genau sehen. Ich gebe zu, dies ist ein sehr ungleiches Paar. Outremer läuft spielerisch 15 Knoten bei leichtem Wind, bei der 40er Fontaine Pajot ist das natürlich nicht möglich.

Warum? Die Outremer Rümpfe messen an ihrer breitesten Stelle 1,10 Meter. Bei der um 15 Fuß kürzeren 40er beträgt die Breite doppelt so viel. Die 40er Fontaine Pajot ist ein beliebter Charter-Katamaran, deren Mieter mit der Outremer unglücklich wären. Nun kann man auch klar ersehen, dass die 40er ebensoviel Platz bietet wie die 55er.

Das ist nun wie der Unterschied zwischen Campingbus und Formel 1. Beide haben vier Räder, aber die Konzeption ist völlig unterschiedlich.

Foto links: Linkes Boot: Outremer 55, rechtes Boot: Fontaine Pajot 40.

Vergleicht man nun die **neue Outremer** (rechts) mit der alten Version (Bild oben) erkennt man, dass die Rumpfform sich änderte. Die Rümpfe sind pfeilförmig am Beginn, werden aber nach achtern breiter, um das höhere Gewicht tragen zu können. Dieses resultiert aus dem (im Vergleich zur alten 55er) gewichtigeren Innenausbau. Beide Outremer-Modelle haben Schwerter und sind im sportlichen Bereich angesiedelt.



Foto rechts: Outremer 5X.

Eine (sehr) kurze Geschichte der Seefahrt



Es dauerte **13,5 Milliarden Jahre**, um diese **Insel Schönheit** entstehen zu lassen. In dieser Zeit nämlich entstanden Materie, Energie, Raum und Zeit – sagt uns die Wissenschaft.

Vor **150.000 Jahren** entstand der **Homo Sapiens** („Sapiens“), der als Jäger und Sammler über unseren Planeten streifte, bis er vor etwa **70.000 Jahren** erste **Kulturen** aufbaute und sesshaft wurde.

Die ersten **seefahrenden „Sapiens“** unserer Gattung fuhren vor etwa **45.000 Jahren** mit Booten von Indonesien nach Australien.

Damals begann die Geschichte der Seefahrer.

Foto links: Mittelamerika bietet wunderbarste Inseln.

Vermutlich waren die ersten, die sich aufs Meer trauten, **Fischer**. 510 Millionen km² misst die Oberfläche unseres Planeten. Davon sind 355 Millionen km² Wasser. Klar, dass die Seefahrt bei sich zunehmend **ausbreitenden Kulturen** eine wichtige Rolle einnahm.

Wie die Geschichte zeigt, war **Seefahrt** immer mit **Macht und Geld** verbunden. Handelsseefahrt war eng verbunden mit Piraterie, nicht nur in Europa. Auch **Columbus** hatte seeräubernde Kapitäne in seiner Flotte, und manche Quellen meinen, er selbst sei als Handelsseefahrer automatisch **Seeräuber** gewesen.

Foto rechts: Nachbau einer spanischen Galeone.



War „**Segeln**“ früher ein (Neu-Deutsch) *business* (egal, ob die Geschäfte als Kriegsschiff oder Handelsschiff getätigt wurden), so entstand daraus langsam ein **Freizeitsport für** zunächst **Wenige**, die genug Geld hatten, um sich solchen Luxus zu leisten, wie Kaiser, Könige, Adelige und reiche Kaufleute.



Im **21. Jh.** wird Segeln langsam zu einem Sport, den sich viele Menschen in unserer westlichen Zivilisation leisten können. Meist als Hobby, als Urlaubsvergnügen, manchmal als Geschäftsmodell. Immer mehr **Hobbykapitäne werden zu Eignern von Segelyachten**.

Jene mit eigenen Segelbooten können damit in Gebiete vordringen, die **abseits des maritimen Tourismus** liegen und den Charterbooten somit vorenthalten bleiben.

Foto links: JONATHAN in der Inselwelt Mittelamerikas.

Kat **Jonathan** im Internet: www.jonathan1.net auf Facebook: <https://www.facebook.com/KatamaranJonathan/?fref=ts>

 **Instagram** : Jonathan_Katamaran

Mit etwas Erfahrung weiß man, dass man - um **eine Beziehung** zu leben und auszubauen - **deutlich mehr benötigt**, als seiner Frau gelegentlich zu sagen „**ich liebe dich**“; „nein, du bist nicht dick“; und „ja, mein Liebling“.

So verhält es sich auch mit einem Boot. Um ein Segelschiff in gutem Zustand zu erhalten und es sicher zu führen, braucht es mehr als einen Segelschein, das nötige Geld und eine große Klappe.



Foto rechts: Technische Fähigkeiten sind von Vorteil, will man sein Boot in gutem Zustand halten.

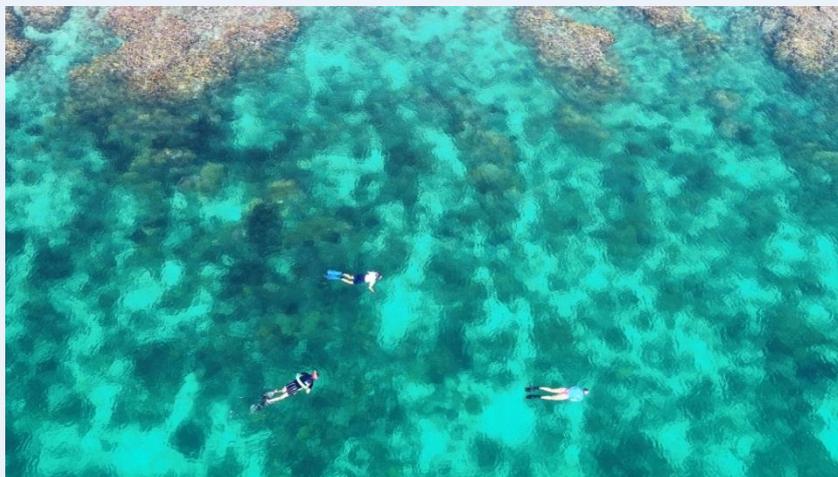


Jene, die ein Segelboot über Jahre hinaus in gutem Zustand halten können, wissen, wovon ich spreche. Man hat **entweder** das **Geld**, um jede Kleinigkeit von „Fachleuten“ machen zu lassen, **oder** man ist **technisch begabt** bzw. erlernte einen vorteilhaften Beruf. Als Zuckerbäcker oder Turnlehrer hat man da vermutlich nicht die besten Karten in der Hand. Bei Charterbooten geht man davon aus, dass das gemietete Boot von der **Charterbasis** gut gewartet und betriebssicher ist. Letzteres gibt es aber nur in Gebieten mit maritimem (Massen-) Tourismus.

Foto links: Abseits des maritimen Tourismus, wie hier in Mittelamerika, gibt es keine Charterbasen.

Wir haben heute alle Möglichkeiten, unsere Träume wahr zu machen, noch **bevor** unser **Körper aus Altersgründen schlapp macht!** Auch aus diesem Grunde segle ich seit 30 Jahren auf eigenem Kiel **abseits des maritimen Tourismus**, ab Februar 2021 – regelmäßige Leser der Flaschenpost wissen es schon - in Belize und in den Bay Islands. Beide Gebiete sind bekannt als exzellente Schnorchel-Revier und für Weltklasse-Tauchplätze.

Foto rechts: Wir segeln zu einmaligen Schnorchelplätzen.



Liebe Grüße

Carlos

Karl Heinz Edler

P.S.: Besuche uns auf **INSTAGRAM**: Jonathan_Katamaran.

P.P.S.: Du erhältst diese E-Mail, da Du in Verbindung mit dem „Katamaran Jonathan“ oder der Reiseagentur „zoe.travel TIS.A.“ stehst. Wenn Du zukünftig keinen Newsletter über unsere Aktivitäten erhalten willst, sende bitte eine E-Mail an jonathan1@gmx.net mit dem Betreff: "Bitte keine Flaschenpost".

Flaschenpost von **JONATHAN** Nr. 141/Jan. 2021, **Text:** K. H. Edler, **Fotos:** K. H. Edler

Seite 6

 **Instagram** : Jonathan_Katamaran