

Stories und Berichte

Proa Mareinoa

Erfahrungen mit der Cruising- Proa MAREINOA, der Exotin unter den Segelbooten.

Wo sieht man schon einmal eine Proa, also ein Segelboot, das sowohl vorwärts- als auch rückwärtsfährt? Und das weder wendet noch halst? Und das dabei Raum für 4 Kojen bietet?

Vorweg die technischen Daten, um sich einen ersten Eindruck von dem Schiff zu machen:

Länge	11,95 m
Breite	6,97 m
Tiefgang (mit Schwert, mit Ruder, ohne beides)	1,50m/1,20/0,45m
Gewicht (im Kran)	2,2 t
Segelfläche	55qm
Außenborder	15 PS

In der Ostsee jedenfalls ist die von Othmar Karschulin gezeichnete 12m Proa MAREINOA die einzige und auch weltweit existiert nur eine Handvoll in dieser Größenordnung.



Es gibt also genügend Gründe, über die Eigenschaften dieses Exoten zu berichten. Und nach mittlerweile drei Saisons liegen auch genügend einschlägige Erfahrungen vor, um aussagekräftig die Vor- und Nachteile benennen zu können.

Segel setzen

Zum Segel setzten wird das Boot nicht, wie bei einem normalen Schiff, in den Wind gestellt, sondern auf Halbwindkurs gegangen.

Dazu muss man die tatsächliche Windrichtung und den angestrebten Kurs sehr exakt einschätzen. Denn an dieser Stelle muss die Entscheidung gefällt werden, in welche Richtung das Boot oder, wenn man so will, auf welchem Bug das Boot segeln soll. Das gilt besonders, wenn man in ein enges Fahrwasser einfährt.

Hat man sich bei dieser Entscheidung vertan, dann muss anschließend sofort geshuntet werden. Zu diesem proatypischen Manöver, das recht aufwändig ist und Seeraum kostet, mehr unter dem entsprechenden Kapitel.

Das Segelsetzen ist dann erfreulich einfach. Nur die betreffende Fock und das Groß ausrollen. Da beides Rollreffanlagen sind, entfällt das eigentliche Segelsetzen. Das Vorliek des Groß wird an einem Stag geführt. Diese Anordnung ziehe ich einer Mastrollreffanlage deutlich vor. Da ist mir die Gefahr zu groß, dass es zu Verklemmungen kommt, die ja sowieso immer dann passieren, wenn man sie nicht gebrauchen kann, und die dann mit Bordmitteln nicht mehr zu beheben sind.

Jetzt nur noch aufpassen, dass das Groß nicht zu schnell dicht geholt wird, sonst dreht man mit dem Groß nämlich das Boot in den Wind und nimmt keine Fahrt auf (eben ein typischer Leichtbau). Aber dann geht es los.

Unter Segeln

Und es geht tatsächlich los. In den drei Jahren, die wir nun mit dem Boot unterwegs sind, ist es immer gesegelt und es hat nur eine ½ Std. gegeben, in

der wir wegen Windmangel kein Ruder im Schiff hatten. Selbst bei dem geringsten Hauch geht dieses sofort Boot ab.

Gemessen haben wir bei 1 Btf. 4-6 kn, bei 2 Btf. 6-9 kn und bei mehr Wind bis zu 10,5 kn. Diese Werte werden bei



Kursen hoch am Wind bis halbem Wind erreicht. Bei raumen Kursen nimmt die Geschwindigkeit schnell ab. Hierfür fehlt derzeit noch ein entsprechendes Segel (Blister oder ähnliches).

Nur 10,5 kn Spitzengeschwindigkeit wird der erstaunte Leser fragen. Nach den doch recht beeindruckenden Zahlen für die niedrigen Windstärken würde man tatsächlich mehr erwarten. Und sicher hat das Boot auch das Potential zu wesentlich höheren Geschwindigkeiten. Wir segeln aber sehr vorsichtig und bei mehr Wind wird sofort gerefft. Man kann das nun über vorsichtig oder sogar ängstlich nennen. Ich lebe aber lieber mit diesem Vorwurf, als dass ich das Boot umwerfe.

Das abschreckende Beispiel ist hier Burghard Pieske, der mit seiner Proa zwar bereits bei der Probefahrt 14kn erreicht hat, dabei dann aber auch gleich gekentert ist. Daraufhin fristete seine Proa Ana-Varu 10 Jahre ein Dasein in der Garage. Im letzten Jahr, nach nur 4 Monaten Testsegeln vor Heiligenhafen, wollte er dann von Taiwan nach Guam segeln. Das hast sich bekanntlich zu einem Desaster entwickelt (s.a. Multihull-Report 5/16 und 9/16). Aber wahrscheinlich muss man

so handeln, um ein Medienstar und um berühmt zu werden. Da segele ich aber lieber vorsichtig und bleibe unbekannt.

Strukturell erfreut die Proa als Konstruktionsprinzip das Herz jeden Statikers. Die breite Basis ermöglicht eine günstige Abstützung des Mastes, das Rigg kann daher sehr leicht ausgeführt werden.

Dieser Vorteil kehrt sich allerdings in einen ebenso großen Nachteil um, wenn der Wind von der falschen Seite, also von Lee, kommt. In dem Fall ist das Rigg ausgesprochen ungünstig belastet und es kann schnell zum Bruch kommen. Dann hilft nur, schnell die Vorschot bzw. das Unterliek des Großsegels loszuwerfen.

Beim Großsegel ist das Lösen der Schot nicht ausreichend, da der Baum gegen den Mast gedrückt wird und das Segel damit immer noch im Wind steht. Um den Wind hier aus dem Segel zu nehmen, muss das Unterliek gelöst werden.

Ob das so funktioniert, wie hier beschrieben, und die spannende Frage, wie schnell man dabei sein muss, kann ich Gott sei Dank nicht beantworten. Erfreulicherweise hatten wir diese

Situation noch nicht. Ich möchte sie auch nicht erleben, denn dann dürfte es ziemlich ungemütlich werden. Beruhigend ist allerdings, dass ich bisher zu keinem Zeitpunkt auch nur ansatzweise das Gefühl hatte, dass diese Situation entstehen könnte.

Absolut unbefriedigend war, welche Höhe das Boot zu Beginn bei gereffter Fock laufen konnte. Ein Aufkreuzen war kaum möglich. Das, gepaart mit den anfänglichen Problemen mit dem Motor (siehe auch dort), machte erste Törns bei stärkerem Wind zu einem echten Abenteuer. Es war nicht klar, ob man wieder zurückkommen würde. Barberholer auf die Fockschot waren hier die Maßnahme, die diesen Mangel behoben haben.

Aber auch die derzeit 110-120 Grad Wendewinkel bei ungereffter Fock sind nur Mittelmaß und können nicht das Ende der Optimierungsbemühungen sein. Für das Frühjahr sind daher einige Änderungen geplant, die hier hoffentlich Werte in der Größenordnung von 90° ermöglichen.

Eine Frage, die ich mir in der Vorbereitungsphase sehr oft gestellt habe, war, wie oft ein Anpassen der Segelgröße notwendig sein würde. Muss we-

gen des nur geringen aufrichtenden Momentes des Schwimmers ständig die Segelfläche verändert werden, um einigermaßen schnell unterwegs zu sein? Obwohl der Reffvorgang durch die drei Rollreffanlagen ausgesprochen leicht von der Hand geht, sollte dies an einem normalen Segeltag nicht sehr oft notwendig sein. Nach den nun gesegelten Meilen kann ich erleichtert feststellen, dass nicht öfter als bei einem anderen Boot ein Anpassen der Segelgröße notwendig ist. Man kann also auch recht geruhsam segeln und ist trotzdem schnell unterwegs.

Einen wichtigen Beitrag zu dem Thema liefert der Wasserballast. Betrachtet man das Gewicht des Schwimmers von nur 150 kg, dann wird die Bedeutung des bis zu 200kg ausmachenden Wasserballastes schnell klar. Sehr hilfreich wäre, wenn man den Ballast auch unterwegs verändern könnte, da sich die Wetterverhältnisse zu sehr ändern. Das ist derzeit leider noch nicht der Fall, das Ballastvolumen muss im Hafen für den ganzen Tag abgeschätzt und aufgefüllt werden. Auch ist das richtige Dosieren von vielen Faktoren abhängig – Windstärke, -richtung, Wellenhöhe, -richtung, Beladung des Bootes etc. – und erfordert daher viel

Erfahrung. An der Stelle ist noch einiges zu tun.

Das Shunten

Nun zu dem spannenden Manöver, das diese Bootsart von allen anderen unterscheidet, dem Shunten.

Der Ablauf sieht wie folgt aus:

Das Groß wird geöffnet, Abfallen bis auf halben (wahren) Wind, Einrollen der bisherigen Fock, Aufholen des „alten“ Ruders, Stillstand des Bootes, Fieren des „neuen“ Ruders, Ausrollen der neuen Fock, Dichtholen des Groß.

Dieses Manöver klingt sehr kompliziert. Das ist es auch und es dauert auch relativ lange. Es kommt aber während des ganzen Prozesses keine Hektik auf. Da das Boot sich von selbst quer zum Wind legt und in dieser Stellung verharret, kann man sich alle Zeit nehmen, um das Manöver sauber durchzuführen. Es geht sogar ruhiger von statten als bei einer Wende, die mit dem entsprechenden Schwung erfolgen muss, um nicht im Wind hängen zu bleiben.

Erst recht ist das Manöver nicht mit der Hektik einer Halse zu vergleichen. Man muss sich aber sauber an den Regelablauf halten. Der schlimmste Fehler ist, auf dem neuen Bug Fahrt aufzunehmen, wenn das „alte“ Ruder noch unten ist. Das geht dann schnell über die Festigkeitsgrenze.

Unbestreitbar ist das Shunten, verglichen mit einer Wende, insbesondere bei einer Selbstwendefock, wesentlich

komplizierter und dauert mit ca. 30 sec. auch deutlich länger. Da das Boot auch noch vollkommen die Fahrt verliert und dabei abdriftet, hat es dann gleich ordentlich Strecke und auch Höhe verloren gegenüber einer wendenden Yacht.

Damit wird auch klar, für welche Törns dieses Boot geeignet ist, nämlich lange Schläge und das bei konstantem Wind. Wenn man Spaß am Aufkreuzen des Guldborgsundes hat, dann sollte man sich tunlichst für ein anderes Schiff entscheiden.

Steuerung

Die beiden Ruder werden über zwei Pinnen gesteuert. Bei den ersten Überlegungen, wie die Ansteuerung der Ruder konstruktiv gelöst werden sollte, hatte ich noch große Abneigung gegen diese Form. Die Pinne ist das Rad des kleinen Mannes und ähnliche Überlegungen gingen mir durch den Kopf. Bei längerer Betrachtung hat die Pinne aber unübertroffene Vorteile. Die Kraftübertragung ist direkt, die ganze Anlage ist ein-



fach und wenig anfällig gegen Störungen. Das kommt hier besonders zum Tragen, da die Steuerung wegen der erforderlichen Auf- und Absenkmechanik der Ruder sonst sehr aufwändig geworden wäre. Außerdem ist sie vom Gewicht her extrem leicht.

Ein Rad hätte außerdem die ganze schöne Fläche des Cockpits zerstört, für die wir an anderer Stelle viel investiert haben (Stichwort A-Mast). Ein weiterer Vorteil der Pinne ist, dass man sich damit relativ frei bewegen kann.

Einen gravierenden Nachteil hat die Pinne allerdings. Wenn man seit Kindheitstagen gewohnt ist, dass beim Anziehen der Pinne das Boot abfällt und beim Wegdrücken anluft, dann ist es schon eine größere geistige Herausforderung, dass man hier andersherum agieren muss. Das ist schon für die rechte Hand anspruchsvoll genug. Steuert man auf dem anderen Bug, steuert man dann also mit der linken Hand, dann habe ich noch keinen erlebt, der sich nicht mehrfach vertan hätte (mich eingeschlossen).

Überaus erfreulich ist demgegenüber allerdings, dass man die Pinne kaum anzufassen braucht. Einmal auf Kurs,

läuft das Boot unglaublich kurstreu. Solch ein kursstabiles Verhalten habe ich bis lang nur auf der Royal Clipper erlebt (aber die ist 137m lang).

Unter Motor

Für die Motorfahrt muss der 15 PS Außenborder mit dem Trim abgesenkt und zusätzlich die Motoraufhängung auf eine ausreichende Tiefe gekurbelt werden.

Dies war zunächst ein Schwachpunkt, der Propeller war nicht tief genug im Wasser. Ein weiterer war die Montageplattform für den Aussenborder, die im ursprünglichen Stadium wie eine Prallplatte für die Wellen gewirkt hat und den Motor bereits bei moderatem Wellengang wie in einer Dusche unter Wasser gesetzt hat. Die ersten Fahrten waren daher ein echtes Abenteuer, da bei etwas schwierigeren Bedingungen weder mit dem Motor noch unter Segel der Heimweg möglich war.

Jetzt aber - mit der verlängerten Halterung, einem neuen Aussenborder mit längerem Schaft, einer neuen Schraube mit geringerer Steigung und dem Wellenbrecher - funktioniert der Motor, wie man es sich besser nicht wünschen kann. Durch die relativ mit-

tige Position in Längsrichtung bleibt die Schraube auch bei viel Seegang immer unter Wasser.

Eine weitere Befürchtung hatte sich erst gar nicht bewahrheitet, nämlich die Frage, wie sich das Boot bezüglich Geradeausfahrt unter Motor verhalten würde. Immerhin sind die Rümpfe unterschiedlich groß mit deutlich unterschiedlichem Unterwasserschiff. Das Boot benahm sich hier aber gleich von Beginn an vorbildlich, das Boot läuft sauber geradeaus.

Anders sieht es mit der Manövrierbarkeit aus. Der Wendekreis ist erheblich. Daran ändert auch der drehbare Außenborder, selbst mit Ruderunterstützung, wenig.

Verhalten im Seegang

Hier glänzt die Proa mit Vorzügen, die sie deutlich von allen anderen Bootstypen abhebt. Das Verhalten im Seegang war für mich einer der Hauptgründe, warum mich dieser Bootstyp so überzeugt. Und das Boot hat die hohen Erwartungen bisher auch voll erfüllt. Das Boot liegt enorm stabil. In der ersten Saison, in der wir zugegebenermaßen nicht bei starkem Wind gesegelt sind, haben wir eine Postkar-

te im Regal an die Wand gelehnt. In der ganzen Saison ist sie nicht umgefallen.

Beim Beidrehen zeigte sich die Proa von einer weiteren angenehmen Seiten. Sie legt sich auch mit aufgeholten Schwert und Ruder und ohne Segel quer zum Wind und bleibt stabil so liegen – und das ohne backgesetzte Fock, dichtgeholtem und gerefftem Groß und nach Luv festgelaschtem Ruder. Alles nicht notwendig. Ich kenne keinen Bootstyp, der solch angenehme Eigenschaften unter diesen Umständen hat.

Wie sollte man das Boot navigieren?

Defensiv kann ich da nur raten, sehr defensiv. Nicht nur, dass die anderen Segler die Manöver der Proa nicht einschätzen können. Das schnelle Ausweichen ist auch meistens auf eine



Seite beschränkt, nämlich nach Lee.

Das Schnippeln von Tonnen oder anderen Hindernissen ist daher auch strengstens verboten. Wenn es nämlich dann doch nicht mehr reicht, kann man nicht einfach wenden, sondern muss zum Shunten auf halben Wind abfallen. Und beim eigentlichen Manöver driftet das Boot noch weiter nach Lee, also noch mehr in Richtung Tonne oder Hindernis.

Auch von Untiefen sollte man sich noch weiter fern halten, als das generell sowieso schon sein sollte. Der Grund liegt in den zwei freistehenden Rudern. Ist eine Grundberührung an sich schon nicht schön, so führt sie auf einem stabilen Kielboot doch meistens nur zu geringen Schäden, jedenfalls im sandigen Grund der westlichen Ostsee. Bei der Proa zerstört sie sofort das empfindliche Ruder.

Das Rigg mit dem A-Mast

Es gibt nur eine Handvoll Proas von dieser Größenordnung, aber der in Längsrichtung stehende A-Mast ist weltweit absolut einzigartig. Bietet sich der A-Mast auf einem Zweirümpfer schon deshalb an, weil dadurch die aufwändige und schwere Unterkonstruktion für den Mast zwischen den Beams entfällt, so kommt hier noch der Vorteil eines großräumigen, ungestörten Cockpits dazu. Dass sich diese Vorteile sehr leicht mit dem Rollgroß an einem Stag verbinden ließen, gab endgültig den Ausschlag für diese Riggform.

Das Rigg hat bisher überzeugt. Die nur mittelmäßigen Segelleistungen am Wind möchte ich nicht dem Rigg anlasten. Die geplanten Optimierungsmaßnahmen werden das hoffentlich bestätigen.

Anlegen

Es gibt eine Einschränkung für das Anlegen, die ebenso kurios wie einleuchtend ist und über die ich selbst sehr überrascht war, als sie mir klar wurde:

An den konventionellen Stegen kann man nur mit einer Seite anlegen, näm-

lich mit dem Schwimmer.

Mit dem Haupttrumpf geht das nur an mindestens 2m hohen Spundwänden. Die Ausbuchtung des Haupttrumpfes, der Leepod, würde andernfalls über den Steg ragen und dort mit den dor-

tigen Einrichtungen - Laterne, Stromkästen etc. - kollidieren.

Dafür ist das An-Bord- und von Bord-Kommen ausgesprochen einfach, da es zwischen Steg und Schwimmer kaum einen Höhenunterschied gibt.



Ein kleiner Schritt und man ist an Bord.

Die ersten Anlegemanöver waren sehr abenteuerlich. Das Boot war sehr schlecht zu handhaben. Es wurde schlagartig besser, als wir eine Lenkung für den Außenborder installiert haben. Der endgültige Durchbruch kam durch eine Zwangslage, in der ich „rückwärts“ anlegen musste. Dabei wurde mir schlagartig klar, welche Vorteile diese Art des Anlegens hat. Durch den drehbaren Außenborder kann der Bug in Richtung Steg gesteuert werden, wie mit einem Bugstrahlruder. Seit dem haben die Anlegemanöver Ihren Schrecken verloren.

Ansonsten ist es nicht leicht, in fremden Ostseehäfen einen Liegeplatz zu finden. Mit fast 7m Breite scheiden Boxen aus. Und der alte Kalauer, ein Mehr-rumpfboot findet wegen des geringen Tiefgangs in



jedem Hafen einen Liegeplatz, solange es nur durch die Hafeneinfahrt passt, trifft zumindest für die Ostseehäfen nicht zu.

Der geringe Tiefgang nutzt hier wenig, da die Häfen - meistens mit Spundwänden ausgerüstet - bis zum letzten Zentimeter volle Wassertiefe haben und dort für Boxen ausgenutzt sind. Auch muss hier fairerweise gesagt werden, dass der geringe Tiefgang von 45cm zwar beeindruckend aussieht, aber nicht ausgenutzt werden kann, da zum Steuern das Ruder und damit ein Tiefgang von mindestens 1,2m erforderlich ist.

So gibt es in Heiligenhafen mit seinen 800 Liegeplätzen nur ungefähr 10, die tatsächlich geeignet sind.

An Bord

Das Cockpit ist mit mehr als 2 x 3m wunderbar groß ist und wird durch keine Installationen gestört - dem A-Mast sei Dank.

Der Salon liegt 3 Stufen tiefer. Trotzdem liegt das Niveau immer noch so hoch, dass man aus den Fenstern eine Sicht wie aus einer Decksalonyacht hat. Er bietet vier Personen ausreichend Platz und die Stehhöhe

von mehr als aus 2 m ist recht üppig. In den Bügen befinden sich die beiden Doppelkojen mit 1,95 x 2 m. Die Breite gilt allerdings nur für den Schulterbereich.

Die Kombüse verfügt bei einer Grundfläche von ca. 2 m x 80 cm (und Stehhöhe von 2 m) über ein Waschbecken und einen zweiflammigen Gaskocher. Der Kühlschrank befindet sich unter



dem Tisch im Salon

Die Nasszelle mit einem Bord-WC und einem weiteren Waschbecken komplettiert die Inneneinrichtung. Der Benzinvorrat muss in Kanistern mitgeführt werden. Der Wassertank fasst 60 l, auf längeren Törns muss auch hier der Vorrat in Kanistern ergänzt werden.

Was ich sonst noch zu sagen hätte

Das Baumaterial, Sandwichplatten aus Airex und Epoxidharz/Glasfasermatten, hat ein ausgezeichnetes Steifigkeits/Gewichtsverhältnis und die Isolationseigenschaften sind überragend. Selbst bei 4° C Außentemperatur gab es im Innenraum kein Schwitzwasser (außer an den Scheiben).

Wie krant man so ein unsymmetrisches Ungetüm? Eine Frage, die wir uns im Vorfeld auch gestellt hatten und an die wir mit gehörigem Respekt gegangen sind. Der Haupttrumpf wurde traditionell in Gurte gehängt, die oben von einem Rahmen gehalten wurden. Der Schwimmer wurde zu dem Rahmen abgespannt, um ein Absenken so weit wie möglich zu reduzieren. Natürlich ist es nicht ganz zu ver-

hindern und so hielten wir alle den Atem an, als es Ernst wurde und der Haupttrumpf stieg und stieg und der Schwimmer keine Anstalten machte, ihm zu folgen.

Kurz bevor wir die Nerven verloren haben, hob der Schwimmer dann doch ab und der Kran fuhr das Boot in bedächtigender Schräglage bis zum Kai. Dort angekommen setzte er es unter dem Applaus der mittlerweile stattlich angewachsenen Zuschauermenge und zu unserer großen Erleichterung unverseht ins Wasser.

Man bleibt mit dem Boot auch sonst nicht lang alleine. Selbst in seinem Heimathafen Boltenhagen steht jeden Tag mindestens einmal eine Gruppe von staunend Fragenden vor dem Schiff und lässt sich erklären, wie dieses Boot funktioniert. Manche fragen sogar, ob es überhaupt funktioniert. Diesen Teil der Frage können wir nach drei Saisons klar mit ja beantworten. Und die mehr detaillierten und fachkundigen Fragen führen zu vielen interessanten Diskussionen.

Wie auch immer, das Boot ist eine Quelle ständig neuer Kontakte und vieler Fachsimpelien.

Resümee

An dieser Stelle wollte ich kurz und knapp die Vor- und Nachteile resümieren. Allein, es gelingt mir nicht.

Schon die Tatsache, dass hier proatypische Eigenschaften mit den speziellen Gegebenheiten von MAREINOA zusammenfließen, macht eine Zusammenfassung schwierig. Weiter bleibt die Frage offen, welcher Bootstyp als Vergleich herangezogen werden soll?

Vom Segelverhalten her ähnelt das Boot am meisten einem Trimaran, hat aber ein größeres Cockpit und die unübertroffenen Geradeauslaufeigenschaften. Als Nachteil ist sicher der aufwendige Shunt-Vorgang zu nennen. Bei einem Vergleich mit einem anderen Typ ergeben sich andere Relationen.

Im Endeffekt ist aber entscheidend, was erwar- te ich von meinem Boot und erfüllt es diese Erwartun-

gen. Ich persönlich bin bisher positiv überrascht. Und dafür, dass es sich um einen Prototyp handelt, waren erstaunlich wenige Veränderungen notwendig.

Andererseits haben sich Befürchtungen, die ich ursprünglich hatte, nicht bestätigt - es muss nicht übermäßig oft die Segelfläche angepasst werden und es bestand nicht einmal die Gefahr, dass wir den Wind von der falschen Seite bekommen würden. Unterschätzt hatte ich die Empfindlichkeit der korrekten Wahl des richtigen Buges.

Die positiven Eindrücke überwiegen aber bei weitem. Das Boot segelt sich ausgesprochen einfach, die Bedienung der Segel ist ein Kinderspiel, das Geschwindigkeitspotential ist hoch und das Verhalten im Seegang wurde bisher von jedem, der mitgesegelt ist, auf das Höchste gelobt.

Manfred Meier

www.mareinoa.de

Videotip

Segeln ohne Ruderbedienung

https://youtu.be/4GDNx_iPg1E

