

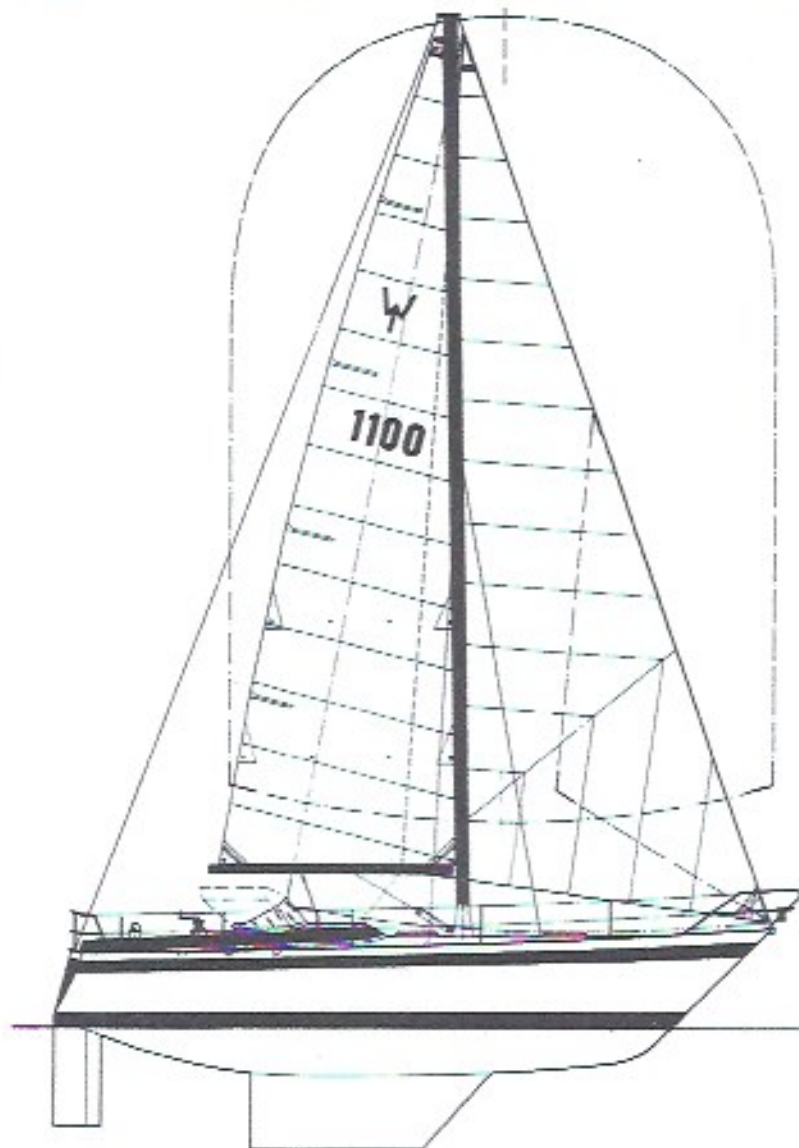
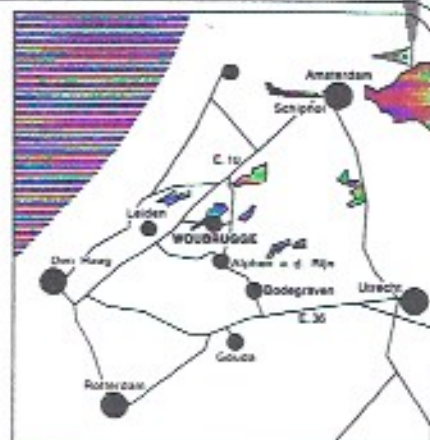


**Wibo  
1100**

# Wibo 1100

VAN WIK

Lengte o.a.	Länge über alles	Length o.a.	11.00 m
Breedte o.a.	Breite über alles	Beam	3.39 m
Diepgang	Tiefgang	Draft	1.80/1.55 m
WATERVERPLAATSING	Verdrängung	Displacement	7.47 ton
Ballast	Ballast	Ballast	2.75 ton



Grootzeil	24.80 m <sup>2</sup>
Genua	46.40 m <sup>2</sup>
Totaal	71.20 m <sup>2</sup>
Fok I	34.00 m <sup>2</sup>
Stormfok	9.36 m <sup>2</sup>
Spinnaker	89.60 m <sup>2</sup>

Grossegel	24.80 m <sup>2</sup>
Genua	46.40 m <sup>2</sup>
Total	71.20 m <sup>2</sup>
Fock I	34.00 m <sup>2</sup>
Sturmfock	9.36 m <sup>2</sup>
Spinnaker	89.60 m <sup>2</sup>

Mainsail	24.80 m <sup>2</sup>
Genoa	46.40 m <sup>2</sup>
Total	71.20 m <sup>2</sup>
Jib no. 1	34.00 m <sup>2</sup>
Stormjib	9.36 m <sup>2</sup>
Spinnaker	89.60 m <sup>2</sup>



Ontwerp/Entwurf/Design E.G. v.d. STADT

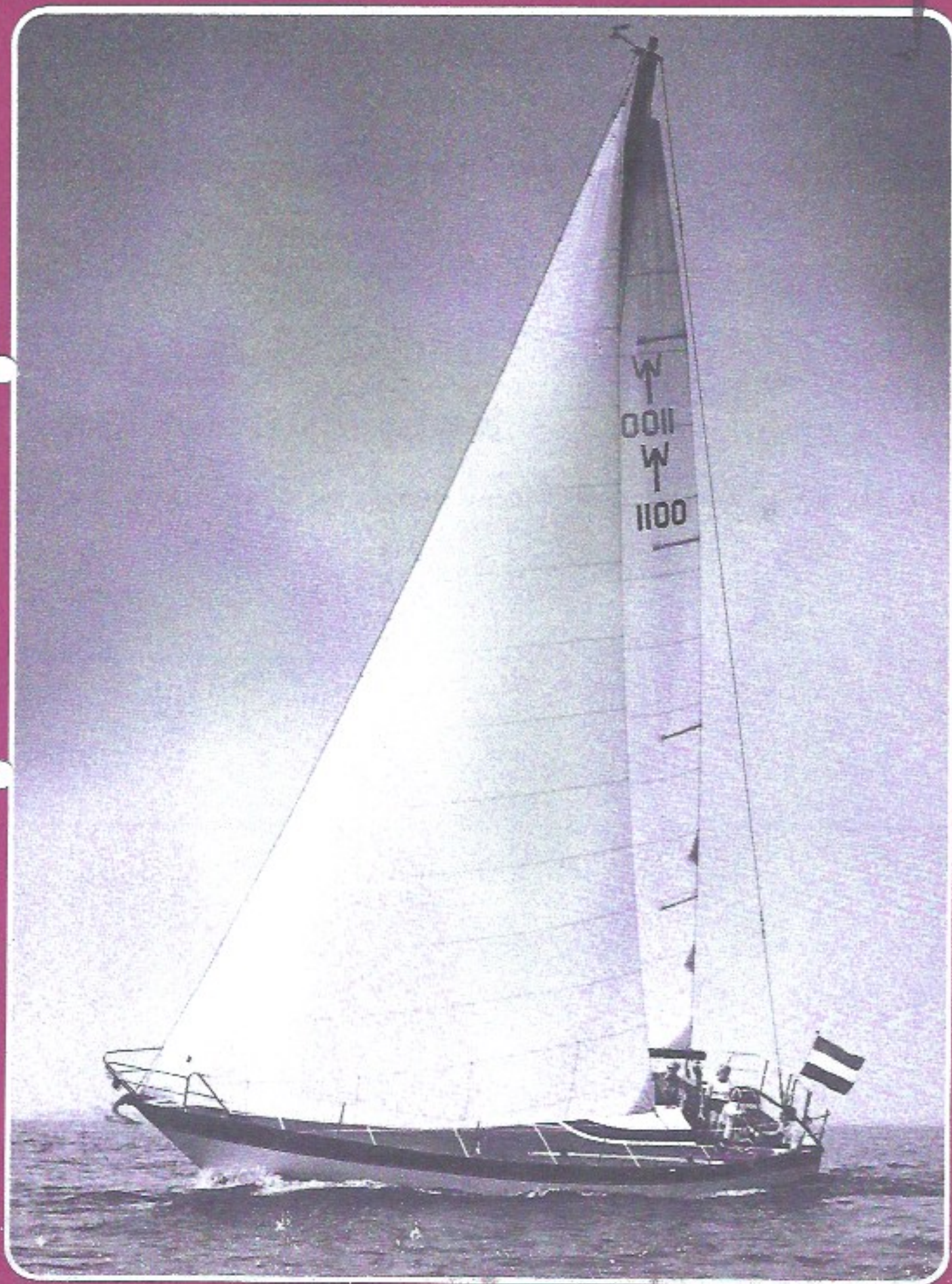
De afdeling verkoop is dagelijks, ook tijdens de weekends, geopend van 9.00 - 18.00 uur. Van 1 november tot 1 april op zondag gesloten.

Die Geschäftsstunden der Verkaufsabteilung sind täglich. Auch am Wochen-ende vom 9.00 bis 18.00 Uhr. Vom 1. November bis zum 1. April am Sonntag keine Geschäftsstunden.

Officehours of the sales department are daily incl. weekends from 9.00 - 18.00 hours. From 1st november upto 1st april closed on sunday.

# Wibo 1100

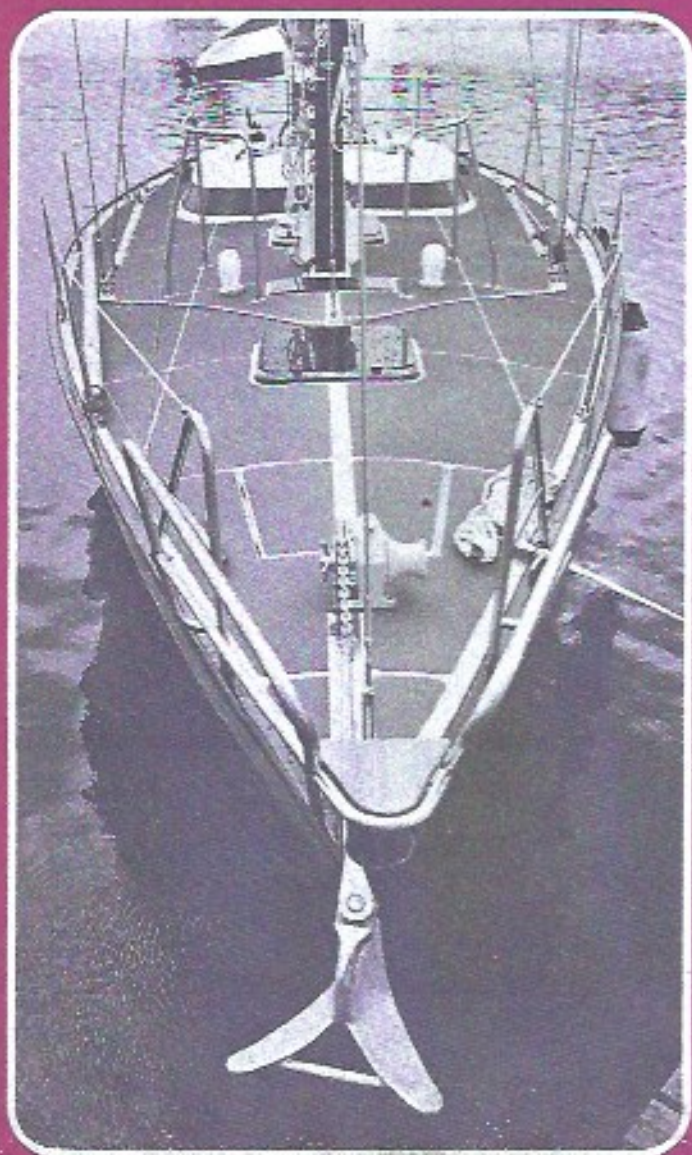
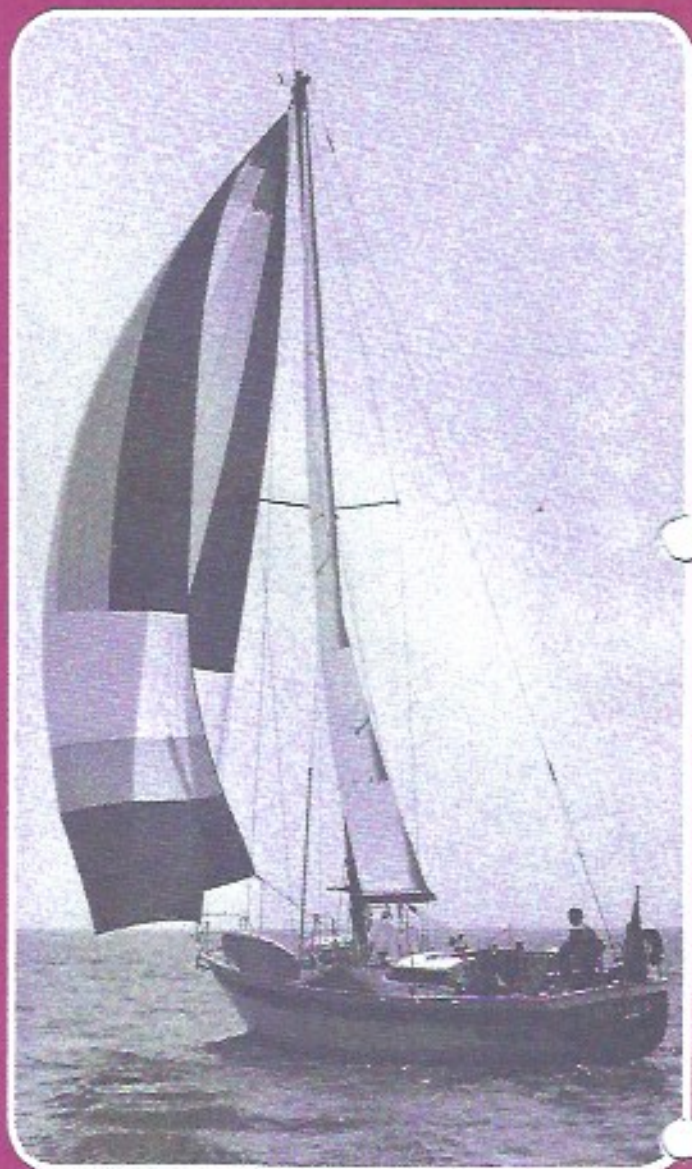
van wijk



# Wibo 1100

WOUBRUGSE JACHTWERF  
G. VAN WIJK EN ZOON

HOSANGWEG 80  
2481 LA WOUBRUGGE/NEDERLAND  
TELEFOON 01729-8120





## WIBO 1100 AK (achterkajuit)

1-1-1985

Ontwerp E.G. van de Stadt &amp; Partners

### Kasko:

Multinikspannt bouwwijze met stalen schotten, langsspanen, wrangen, knieën en dekbalken, uit 4 mm scheepsbouwstaal. Gestroomlijnde kiel en roer met scheg.

Stalen dek en kajuitopbouw 3.2 mm dik, met idem cockpit, cockpitluiken, kuipranden, bun voor 2 gasflessen, 2 lenspijpen.

Zware stalen motorfundatie, schroefaskoker, doorvoeren in spiegel t.b.v. beluchting van de motorkamer. Ronde plaatstaven en ronde (dus niet geknikte) spiegel.

R.v.s. wantputtings.

Openingen voor ramen, kajuitingang, dekluiken en zelflozende ankerbak met deksel.

3 Huiddoorvoeren in w.c. ruimte en 1 huiddoorvoer ter hoogte van kombuis.

Stalen raamwerk door hele schip ter ondersteuning van de vloeren.

Stalen ovaal berghout 60 x 30 rondom gehele schip.

Kasko WIBO 1100 AK (met achterkajuit) ..... f 51.600,—

### Antiroestbehandeling:

Alle staaldelen worden, nadat het kasko compleet in elkaar is gelast, binnen en buiten gestraald en in een verwarmde cabine gespoten in zink- en epoxycoatings.

Antiroestbehandeling WIBO 1100 AK ..... f 13.300,—

### Kasko extra's

- Standaard houtpakket ..... f 24.500,—
- Mast en giek inclusief r.v.s. beslag en lierfundatie ..... f 8.500,—
- Staand en lopend want, inclusief spanners, gemonteerd aan de mast ..... f 4.635,—
- Dekbeslagen, los geleverd ..... f 2.500,—
- R.v.s. voor- en achterpreekstoel inclusief scepters los geleverd ..... f 2.500,—
- R.v.s. voor- en achterpreekstoel inclusief scepters gemonteerd ..... f 3.330,—
- Dakron grootzeil en fok I in zeilenzak ..... f 3.750,—
- Roer en scheg met helmstok, compleet gemonteerd ..... f 2.375,—
- Materialen om schip buitenom glas- en waterdicht te maken ..... f 3.780,—
- Ballast in Kiel aangebracht, afsluiters op huiddoorvoeren, d.w.z. waterdicht te water ..... f 4.935,—

Betalingscondities: 1/3 bij opdracht  
1/3 tussen opdracht en aflevering  
1/3 bij aflevering.

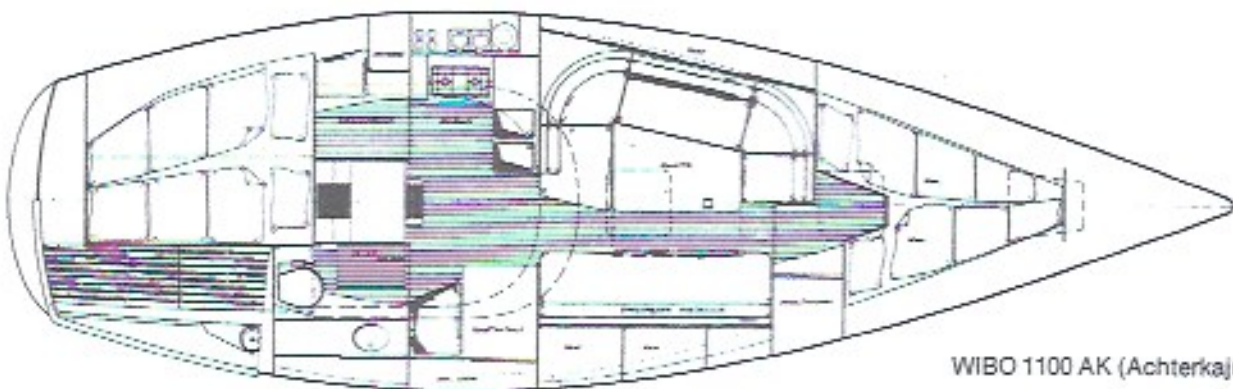
## WIBO 1100 AK Standaarduitvoering

Als Kasko met antiroestbehandeling (zie voorgaande beschrijving) en volgens bijgaande specificaties.

- Buitenom vlak en glanzend afgewerkt.
- Op het onderwaterschip epoxy en antifouling. De romp onder de kajuitvloer wordt met teer epoxy behandeld.

Het dekplan wijst onmiddellijk op een zeer doordacht ontwerp van E.G. van de Stadt en Partners. Beginnend bij de voorsteven treft U de volgende standaardvoorzieningen:

- kettingrol op voorsteven.
- r.v.s. voorpreekstoel met speciale doorgang voor fok en genua.
- 2 lichtmetalen bolders met verhaalklampen.
- schamlerend deksel op ankerbak, die met teer epoxy is behandeld.
- r.v.s. wantputtings.
- r.v.s. zeerelingscepters, met dubbel geplastificeerd draad, gemonteerd in - op het dek geboude - houders.
- r.v.s. achterpreekstoel met in- en uitstapmogelijkheid.
- 2 lichtmetalen bolders met 2 verhaalklampen.
- 2 moderne, zwart getinte, luiken met uitzetters.
- 2 donker getinte ramen in opbouw.
- onder dek schuivend, zwart getint, perspex schuifluik.
- 2 staaldraden langsscheeps over dek t.b.v. reddingsgordel.
- teakhouten ingangsschot.
- lichtmetalen fokke-genuarails op dek en X rail op de opbouw t.b.v. grootschoot.
- 4 lichtmetalen klampen op opbouw t.b.v. grootschoot e.d.
- massief teakhouten cockpitbanken en -vloeren, teaklijsten op de rugleuningen.



WIBO 1100 AK (Achterkajuit)

De geanodiseerde, strijkbare aluminium mast is voorzien van r.v.s. beslag, r.v.s. wanten 8 mm (1 x 19) en spanners. Snelspanner op achterstag. Het lopend want wordt binnen door de mast gevoerd en is vervaardigd uit voorgerekt materiaal. Alle vallen zijn voorzien van valstoppers. Op de giek met neerhouder zijn valstoppers gemonteerd voor 2 reefmogelijkheden alsmede een valstopper voor een binnen doorgevoerde onderlijkstrekker.

Het grootzell, Hollands fabriekaal, is voorzien van 2 reven evenals fok I, uitgevoerd met trimmogelijkheden in het achterlijk.

De beide, langs de mast gespannen, bakstagen worden alleen benut in extreem slechte omstandigheden.

Ook Uw speciale wensen willen wij gaarne vervullen.

Deze omschrijving en prijzen zijn vrijblijvend en kunnen zonder nadere aankondiging veranderd worden. Inklusief BTW, af werf Woubrugge.



De ruimte scheppende binnenbetimmering is geheel uitgevoerd in matgelakt teakhout, terwijl de zijwanden, over de antiroestbehandeling heen, zijn bekleed met een isolerende wandbekleding in een beige tint. De plafonds zijn goed geïsoleerd en afgewerkt met houten plafondelementen, welke van licht kunststofmateriaal zijn voorzien. Zowel in het kombuis als in de royale toiletruimte zijn roestvrijstalen gootsteenbakken in formica aanrechtbladen gemonteerd.

Veel bergruimte typeert de ulterst royale pantry. Buitenboordkranen vindt U op alle huiddoorvoeren.

7 Slaapplaatsen zijn standaard voor handen; eventueel kan dit aantal worden uitgebreid tot 9.

De WIBO 1100 wordt standaard zeilklaar te water afgeleverd met meertouwen, stootkussens e.d.

WIBO 1100 AK, Standaarduitvoering, zeilklaar ..... **f 153.500,—**

### Tourpakket:

Kussens met rugleuningen in gehele schip, beklede zitting voor kaartentafel, half kardanisch butagas kooktoestel met speciale hogedrukslangen en fles, vaste of in hoogte verstelbare tafel, onderwaterlijntoilet, toilethouder en spiegel in toiletruimte, in kiel ingebouwde ca. 100 liter roestvrijstalen watertank met voerpomp op spoelbakken en wastafel, elektrische navigatieverlichting, bestaande uit rood/groen licht in voorpreekstoel, heklicht in achterpreekstoel, wit toplicht, vaarlicht en deklicht, uitgebreide binnenverlichting 12 V. alsmede 3 stopkontakten. Anker (20 kg) met 6 m. ketting en 30 m. nylonlijn, 2 dubbelwerkende fokke/genuaschootlieren, 1 dubbelwerkende grootschootlier en 2 vallieren aan de mast. Patrijspoort in aparte achterkajuit.

**f 20.500,—**

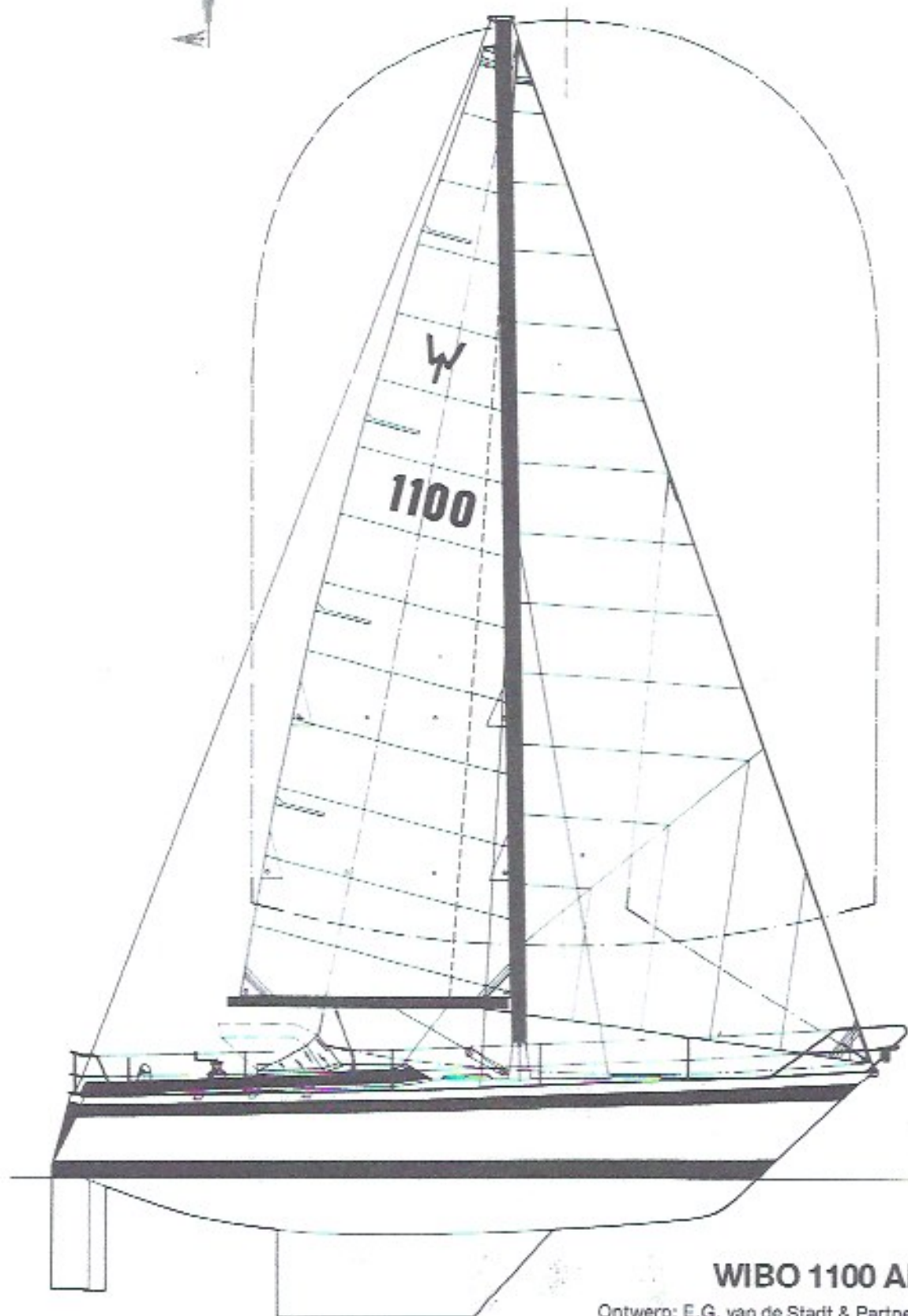
**f 174.000,—**

### Motoren:

- 20 PK Bukh Diesel, type DV 20 ME, 2 cil., bedrijfsklaar ingebouwd, met speciaal instrumentenpaneel en roestvrijstalen schroefas ..... **f 18.600,—**
- 36 PK Bukh Diesel, type DV 36 ME, 3 cil., bedrijfsklaar ingebouwd, met speciaal instrumentenpaneel en roestvrijstalen schroefas ..... **f 24.900,—**

### Extra's:

- Genua (46.40 m<sup>2</sup>) met zeilzak ..... **f 2.675,—**
- Stormfok (9.36 m<sup>2</sup>) met zeilzak ..... **f 680,—**
- Bollejan enkel (69 m<sup>2</sup>) met zeilzak ..... **f 1.975,—**
- Bollejan dubbel (120 m<sup>2</sup>) met zeilzak ..... **f 3.215,—**
- Aluminium spinnakerboomval, ophouder en neerhaler, scholen, mast- en dekbeslagen ..... **f 1.950,—**
- Spinnaker (90 m<sup>2</sup>) radial-head ..... **f 2.715,—**
- Zeilhuik over giek, wit geplastificeerd ..... **f 350,—**
- Stuurstand met beschermbeugel, aangebouwde motorbediening, teakhouten stuurwiel, noodhelmstok met talies ..... **f 5.600,—**
- Treadmaster, antislipbekleding op loopdek ..... **f 4.125,—**



**WIBO 1100 AK**

Ontwerp: E.G. van de Stadt & Partners

ID7440D

DM 4,-  
 Schweiz sfr 4,50  
 Österreich ÖS 32,-  
 Italien L 2000,-  
 Griechenland dr 100,-  
 Jugoslawien Din 50,-  
 Belgien bfr 75,-  
 Holland flf 5,-  
 Luxemburg lfr 71,-  
 Spanien Ptas 170,-  
 Dänemark dkr 18,-  
 Finnland fmk 10,-  
 Großbritannien £ 1,25  
 Portugal Esc 117,50  
 Schweden skr 12,-  
 Printed in Germany

**DK** Delius-Klasing-Verlag  
 Bielefeld-Hamburg-München

Deutschlands führende Yachtzeitschrift

**19** 12. Sept. 79  
 76. Jahrg.

# YACHT FAHR BERICHT

## Wibo 1100

### YACHT-TEST

Wibo 1100 – Mehrfach-  
Knickspanter aus Stahl



**VAN WIJK**  
 VAN WIJK

JACHTWERF  
 G. VAN WIJK EN ZOON

Hosangweg 80,  
 Ruf: 0031-17298120  
 2481 LA Woubrugge,  
 Holland

Die kleineren Wibos erfreuen sich seit geraumer Zeit dank Preiswürdigkeit und solider Verarbeitung großer Beliebtheit. Auch die elf Meter lange Wibo 1100 wird sicherlich viele Freunde finden, denn sie segelt gut, ist leicht zu bedienen und bietet viel Platz.

Wir liegen mit unserer Wibo 1100 neben anderen Yachten vor Anker in Lee der Huk Pen Lann, und ich beginne meinen Bericht über die Erfahrungen mit diesem neuen Boot – ein nicht ganz leichtes Vorhaben, denn was sagt man schon über ein Schiff, das während der zirka 1000 Seemeilen, die wir auf ihm bei Sturm und Flaute, unter Segel oder mit Motor, in schwierigen seichten Gewässern und auf dem Atlantik zurückgelegt haben, keine Tücken zeigte? Daß hier ein Wandhaken fehlt oder dort eine Belegklampe? Daß das Stevenrohr ein bißchen Wasser durchläßt? Daß das Pumpklo nicht ganz so gut funktioniert, wie es sollte? Daß man beim heftigen Arbeiten des Schiffes in schweren Seen auf dem geräumigen, glatten, drei Millimeter starken Stahldeck den Handlauf auf dem Kajütendach und auf dem Vorschiff vermißt? Daß mir das Boot, eine van-de-Stadt-Konstruktion, mit einer Außenhaut von vier Millimetern ein wenig zu labil im Ruder vorkommt? Alles Mängel, die sich beheben lassen!

Schon während der Fahrt durch die niederländischen Kanäle – von Woubrugge, dem Sitz der Werft, bis Colijnsplaat, wo wir zu dem langen Kanaltörn nach den Scilly Isles in See gingen, war mir die erstaunliche Wendigkeit der neuen Wibo 1100 aufgefallen. Sie dreht sozusagen auf dem Teller. Mit ihr ist auch für den Neuling das An- und Ablegen in den Schleusen kaum ein Problem.

Das liegt wohl in erster Linie an der modernen, den neuesten wissenschaftlichen Erkenntnissen entsprechenden Form von Unterwasserschiff und Ruder. Der Tiefgang von 1,80 m verbürgt gute Segeleigenschaften, doch ist er in den Tidenhäfen des Kanals, die trockenfallen, natürlich von Nachteil. Das Boot kann allerdings auch mit 1,55 m Tiefgang geliefert werden. Der Rumpf kommt mit seinen sechs Knicks fast einem Rundspanter nahe. Dadurch wurde ein sanfteres Einsetzen in die Seen und eine höhere Geschwindigkeit erreicht, wie wir bald erlebten. Auf längeren Hochseefahrten ist dies eine recht schätzenswerte Eigenschaft.

Vor allem aber bestimmen Kiel- und Ruderform das Verhalten des Schiffes. Der kurze Kiel, in Verbindung mit einem flächenmäßig kleinen Skeg, macht es ungemein wendig, aber eben auch kurslabil. Auf dem 48-Stunden-Törn von den Scillies nach Quessant und von dort weiter nach Morlaix mußten wir einander alle Stunde am Ruder ablösen. Allein, man kann ja nicht alles haben.

Die solide Ausführung vermittelte uns beim Trockenfallen auf unreinem, steinigem Grund das beruhigende Gefühl: Unser Schiff kann schon einen tüchtigen Puff vertragen!

Der Ruderschaft hat einen Durchmesser von 85 mm. Die Übertragung vom Ruderrad zum Blatt erfolgt nicht durch Seilzug, wie sonst üblich, sondern durch ein Gestänge und Kardangelenke (System Whitlock). Mir, der ich von Kindheit an gewohnt bin, auch größere Schiffe, einen der letzten Segellogger etwa, Fischkutter, griechische Khaiken, mit Pinne zu steuern, sind Ruderräder auf kleinen Segelfahrzeugen ziemlich suspekt. Hier nun mußte ich mein Vorurteil korrigieren. Diese Art der Übertragung ersetzt die Pinne durchaus; man erföhlt Wind- und Ruderdruck, als sei man unmittelbar mit dem Ruderblatt

verbunden. Wer will, kann jedoch auf die ganze kostspielige Anlage verzichten und eine Pinne anbringen lassen. Ich allerdings rate davon ab, denn die Vorteile der Anlage liegen auf der Hand. Sie machten sich unter anderen bemerkbar, als wir vor Dover, inmitten von herabprasselndem Regen ohne Sicht und bei stark bewegter See, mit einer dieser widerwärtigen Luftkissenfähren, einem 100 Meter langen Hovercraft, wie sie mit 70 Knoten Geschwindigkeit neuerdings zwischen Dover, Boulogne und Calais verkehren, förmlich Haschen spielten. Als das Ungetüm aus dem Regengrau urplötzlich auf uns losgebraust kam, hieß es in Sekundenschnelle wenden, was dank der vorzüglichen Ruderanlage und guten Schotführung auch gelang. Ein Dunstschleier verhüllte uns für Sekunden. Wir atmeten auf. Doch schon war es wieder da. Vielleicht wollte der Führer seinen Passagieren etwas bieten – auf unsere Kosten. Wieder das gleiche Manöver. Und noch ein drittes Mal. Als dann der Schauer vorübergezogen und diese moderne Pest der Meere und Segler verschwunden war, dankten wir nicht nur der Vorsehung, sondern auch unserem Schiff und seinem Konstrukteur, der ihm solche Wendigkeit und leichte Manövrierbarkeit verliehen hatte.

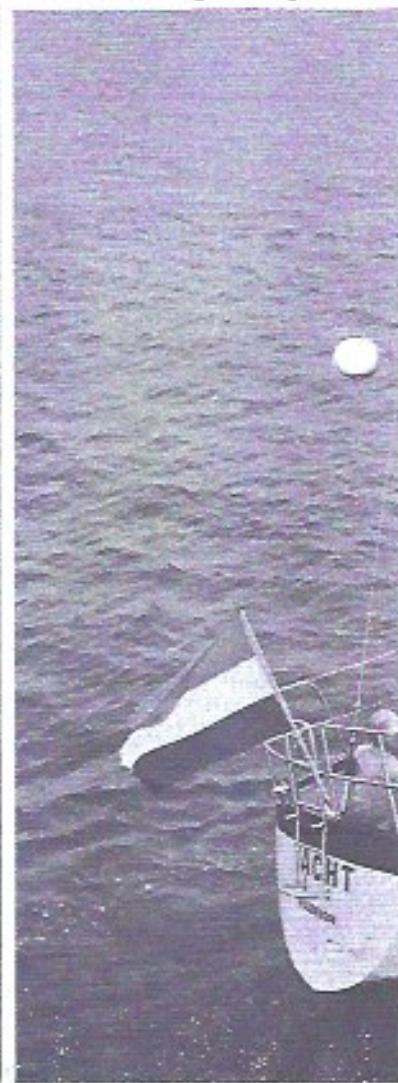
Die Takelung ist einfach, solide, gut durchdacht. Kein Zuwenig, kein Zuviel. Der hohe Mast aus schwarzeloxiertem Aluminium – er kann auch als Klappmast geliefert werden – trägt eine beträchtliche Segelfläche, – 71,20 Quadratmeter unter Großsegel und Genua. Der Spinnaker hat 89 Quadratmeter, der Booster gar 120. Und doch sind die Segel so leicht zu setzen und zu bedienen, daß man das Boot notfalls einhand segeln könnte. Zwei Mann genügen vollauf. Alle Beschläge, Wanten und Spannschrauben sind aus rostfreiem Stahl. Die starken Schot- und Fallwinden aus



Praktisch: der große Segel-Stauraum im Vorschiff.

Die großzügige Plicht hat ein sitzfreundlich abgeschrägtes Süll mit Holzverkleidung.

Das Flaggschiff der Wibo-Flotte erwies sich als schnell, wendig und unter Deck geräumig.



## 11,00-m-Seekreuzer in Knickspantbauweise aus Stahl



schwarzem Kunststoff, die Belegklampen, Blöcke und Fallstopper erwiesen sich als zuverlässig und praktisch, – einer der seltenen Fälle, wo ich uneingeschränkt „ja“ zu Neuerungen sage.

Zu den unzeitgemäßen Vorurteilen, die ich – aufgewachsen auf hölzernen Segelschiffen und nach eigenen üblen Erfahrungen – nun einmal hege, gehört meine Abneigung gegen Maschinen. Sie erfüllen die Natur mit Lärm und Gestank, stören unvermeidlich den Einklang von Wogen, Wind und Mensch. Zur Trägheit verführen sie uns dort, wo Segel und Wind unsere Kräfte herausfordern. Freilich, ich gebe zu, daß in einer Welt, wo Meer und Häfen von Motorkähnen, Dampfern, Fähren, Rennbooten und Hovercrafts nur so wimmeln, ein Motor auch für den Segler unerlässlich ist. Vorbei die Zeiten, da man einfach in den Hafen segeln, hier in den Wind schießen und gemütlich seinem Liegeplatz zudümpeln konnte. Rammings aller Art, gerichtliche Nachspiele, auf jeden Fall unerfreuliche Vorkommnisse wären die Folge, täte man es heute mit einem schweren Boot. Läßt doch schon ein Kratzer im Lack den zeitgenössischen Yachtmann nach dem Gesetzbuch greifen.

Na also, dann Motor! Nichts läßt sich gegen die Maschine der Wibo 1100 sagen. Ihr Bukh-Diesel des Typs DV 36 ME arbeitete völlig einwandfrei. Da uns für die lange Reise nach den Scillies und zurück nur eine begrenzte Zeitspanne zur Verfügung stand, sah ich mich oftmals gezwungen, das Schiff mit Motor laufen zu lassen. Das brutale Gegenanboxen bei bewegter See, der geheime Verdacht, daß Freund Jonny im entscheidenden Augenblick den Geist aufgeben wird, wie es mir auf einer früheren Reise bei Sturm vor Kap Startpoint geschah, all das belasten Nerven und Gemüt.

Nun, ja, auch in dieser Hinsicht hat die Werft das Menschenmögliche getan, wie mir



# 19. INTERNATIONALE BOOTS AUSSTELLUNG

9. internationale ausstellung der unterwasserausstattungen

GENUA

13.-22. oktober 1979



Schiffersclub: U.C. I.N.A.  
Organizzatore: FIERA DI GENOVA - CONSONAUTICA



## L'ACQUA È VITA: VIVILA IN BARCA

Pianale J.F. Kennedy - telex 271242 FIERGE I - telex 2/1248 CONAUT I

### YACHT FAHR BERICHT

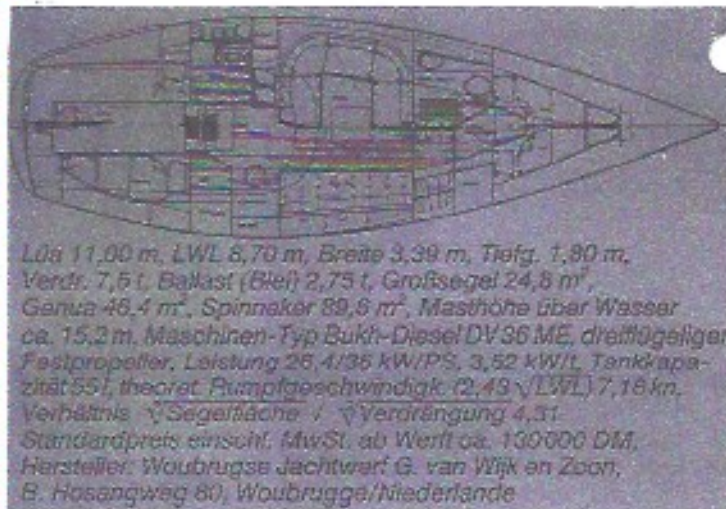
scheint. Die Maschinenanlage funktionierte tadellos. Der Motor lief ruhig und zuverlässig. Tatsächlich merkte man kaum, daß er vorhanden war.

Der Maschinenraum unter der Plicht bildet eine Einheit für sich. Hermetisch durch isolierte Stahlschotte vom übrigen Schiff getrennt, verschonte er uns mit seinen Düften. Sollte es wirklich einmal eine Panne geben, so besteht doch keine Schwierigkeit, schnell an den Motor heranzukommen. Der Raum ist von der Kajüte her wie von der Plicht leicht zugänglich. Der Kraftstofftank unter der Achterkoje an Steuerbord ist mit seinem Fassungsvermögen von 55 Litern entschieden zu klein. Überdies fehlt es an einer Kontrollmöglichkeit. Man weiß nie so recht, wieviel Kraftstoff sich noch im Tank befindet.

Schließlich diente unsere Fahrt aber auch mit dazu, dergleichen Mängel festzustellen und zu beheben. Durch das Verhalten des Schiffes auf See unter Segel wurden sie reichlich aufgewogen. Bei steifem Südwest, etwa 5 Beaufort, in den Böen 6 bis 7 und bei

Deck, die Festigkeit der Seereling, des Bug- und Heckkorbes sowie der soliden Mastreling, sämtlich aus rostfreiem Stahl, der rutschfeste Treadmaster-Deckbelag, die leichte Bedienbarkeit der Fallen und Schoten, das alles trägt dazu bei, daß man sich sicher an Deck bewegt.

Das Testboot war mit Navigationsinstrumenten vorzüglich ausgerüstet. Ich brauche über den Wert dieser Apparaturen nichts zu sagen - er ist jedem Segler bekannt, wohl aber über deren Anbringung auf dem Boot. Zu beiden Seiten des Niederganges sowohl als auch zusätzlich in der Kajüte über dem Kartentisch zeigen verschiedene Geräte, die bei Dunkelheit beleuchtet werden können, den augenblicklichen Stand der Dinge an. Ruderrad, Kompaßsäule und Gashebel bilden eine Einheit. Mit einem Blick kann also der Rudergänger die Situation erfassen und entsprechend handeln, während der Navigator unter Deck dasselbe auf einem Kontrollgerät sieht - den gesteuerten Kurs, die Windgeschwindigkeit, den Einfallswinkel des Windes, die Fahrtgeschwindigkeit



Lüa 11,00 m, LWL 6,70 m, Breite 3,39 m, Tiefg. 1,80 m, Verdr. 7,6 t, Ballast (Blei) 2,75 t, Großsegel 24,8 m<sup>2</sup>, Genoa 46,4 m<sup>2</sup>, Spinnaker 89,9 m<sup>2</sup>, Masthöhe über Wasser ca. 15,2 m, Maschinen-Typ Bukh-Diesel DV 36 ME, dreiflügeliger Festpropeller, Leistung 26,4/36 kW/IPS, 3,52 kW/t, Tankkapazität 55 l, theoret. Pumpengeschwindigkeit (2,43 √LWL) 7,16 kn, Verhältnis  $\sqrt{\text{Segelfläche}} / \sqrt{\text{Verdrängung}}$  4,31, Standardpreis einschf. MwSt. ab Werft ca. 130000 DM, Hersteller: Woubrugse Jachtwerf G. van Wijk an Zoon, B. Hasangweg 80, Woubrugge/Niederlande

starker Dünung segelten wir in fünfeinhalb Stunden von Dünkirchen nach Dover hinüber. Als wir im Wellington Dock zu Dover festmachten, hatte ein jeder an Bord das Gefühl, dies Boot werde auch der härtesten Beanspruchung gewachsen sein. Das glatte

und die vom Echolot angegebene Wassertiefe. Wie wichtig das ist, haben wir oftmals erlebt.

Infolge des engen Zusammenlebens an Bord bleiben Spannungen unter der Crew auf langen Reisen bekanntlich nicht aus. Da ist der Raum

## Wibo 1100

im Schiff von wesentlicher Bedeutung. Wir waren zu fünft. Das Boot bietet jedoch für sechs Personen Platz. Seine erstaunliche Geräumigkeit, die durchdachte Aufteilung, die einfache, aber gemütliche Ausstattung ließen es uns zu einem wirklichen Heim werden, in dem keiner dem anderen im Wege ist. Das Vorschiff hinter dem – unnötig großen – Ketten-Stauraum hat zwei bequeme Kojen, darunter Stauraum, darüber Fächer für Bücher und allerlei Kleinigkeiten sowie einen Leiderschrank an Steuer-

werden kann, sowie an Backbord die große Pantry mit Nirospülbecken, kardanisch aufgehängtem Gasherd und zahlreichen Schrankfächern für Nahrungsmittel und Geschirr. An sie schließt sich dann die auch von der Plicht her zugängliche, ebenfalls sehr geräumige Hundekoje an. In der Mitte dazwischen befindet sich der Niedergang mit Treppe und Schiebeluk. Die Treppe, kombiniert mit dem aufklappbaren Stahl-schott zum Maschinenraum, erwies sich, besonders bei starkem Seegang, als ein wenig zu



Ein Boot, in dem man sich nicht im Wege steht — meint Autor Kohlenberg zur Inneneinrichtung.

bord. Eine Tür schließt es gegen die Kajüte ab, so daß seine Bewohner ganz für sich sein können. Neben an befindet sich an Backbord der geräumige Wasch- und Toilettenraum, in den auf Wunsch auch noch eine Duschanlage eingebaut werden kann. Mittschiffs liegt die Kajüte, fast schon ein Wohnzimmer, mit ihrer gemütlichen Sitzecke, dem verstellbaren Tisch und einer langen Bank, die durch wenige Handgriffe in eine Koje umzuwandeln ist.

Durch halbhohe Zwischenwände von ihr abgeteilt, folgen nach achtern hin an Steuerbord der leider ein wenig zu klein geratene Kartentisch mit Instrumentarium und klappbarem Sitz, und die Tür zur Achterkajüte, die so geräumig ist, daß noch ein Schrank in ihr Platz findet und notfalls eine zweite Koje über der vorhandenen eingebaut

schmal und zu steil, um bequem zu sein, wenn man rasch einmal unter Deck und einen Blick auf die Karte werfen muß. Aber das läßt sich leicht ändern.

Wesentlicher für das Wohlbefinden der Mannschaft erscheint mir, wie die Frage der Belüftung und Beleuchtung gelöst worden ist. So wie das Vorschiff hat auch die Kajüte ein großes, leicht zu öffnendes Decklicht aus dickem, blauem Plexiglas; diese Scheiben sind so in das glatte Deck eingelassen, daß sie beim Arbeiten an Deck nicht stören. Im Hafen oder bei ruhigem Wetter können sie offen gelassen werden. Das Schiebeluk, ebenfalls in das Dach des Kajütaufbaues eingelassen, so daß es nicht hindert, besteht aus dem gleichen Material. Außerdem gibt es in der Kajüte zwei Seitenfenster sowie über dem Toilettenraum und dem Zugang zum Vorschiff je

# Verlängern Sie die Saison auf See!

An kalten Tagen hilft der HH-Faserpelz-Overall, daß Sie sich warm und pudelwohl fühlen! Bei voller Bewegungsfreiheit!

Die Spezialfaser des echten HH-Faserpelz leitet die Feuchtigkeit des Körpers nach außen ab, so daß der Körper warm und trocken bleibt.

HH-Faserpelz ist pflegeleicht und trocknet sehr schnell.



Den HH-Faserpelz-Overall gibt es in allen Größen – auch für Kinder.

Aus echtem HH-Faserpelz gibt es auch zweiteilige Anzüge, Socken, Handschuhe und Polarkapuzen!

Überall im Fachhandel

**H Helly-Hansen**  
sicher • warm • wasserdicht

eine Windhutze, die bei schlechtem Wetter verschlossen werden kann. Hundekojen und Achterkajüte haben je ein verschließbares Fenster zur Pflicht.

Über zu große Hitze hatten wir in diesem Sommer ja nicht zu klagen. Aber auch gegen Kälte und Feuchtigkeit erwiesen sich die zwei Zentimeter dicken Styropor-Isolierungen mit ihrer Sperrholz- und Kunststoffverkleidung von Bordwand und Decke als durchaus wirksam. Selbst bei schlechtestem Wetter hatten wir stets ein trockenes warmes Schiff.

Sämtliche Räumlichkeiten sind mit elektrischer Beleuchtung versehen. Die Leuchtkörper werden durch eine eigene, von der Maschine getrennte Batterie gespeist, die aber bei Fahrt mit Motor ebenfalls von der Lichtmaschine aufgeladen wird. Dadurch wird auch bei übermäßigem Stromverbrauch das

Starten des Motors nicht beeinträchtigt. Über dem Kartentisch gibt es zudem eine Schalttafel; auf ihr können die verschiedenen Stromkreise, auch die der Navigationslichter, kontrolliert und ein- und ausgeschaltet werden.

Das Trinkwasser aus dem 100 Liter fassenden Tank an Backbord wird durch eine elektrische Pumpe zum Toilettenraum und in die Pantry befördert – sehr bequem, aber was tun, wenn die elektrische Anlage einmal nicht funktioniert?

Alle Holzteile bestehen aus Teak, was nicht nur gut aussieht, sondern auch praktisch ist, da leicht sauber zu halten. Nur der Bodenbelag ist und bleibt ein Problem. Unter den Bodenbrettern befinden sich zusätzliche Leerräume, in denen sich Trimmballast sowie kühl zu lagernde Lebensmittel verstauen lassen; sie müssen also leicht zu entfernen

sein. Aus diesem Grunde und weil er sich auf die Dauer nicht sauber und trocken halten läßt, meine ich, daß ein Teppich, wie man ihn auf manchen Yachten sieht, hier wenig praktisch ist. Die blanken Holzdielen sind für unsere Bordschuhe zu glatt. Und der rutschfeste Kunststoffbelag, den wir jetzt haben, dürfte auf die Dauer auch nicht die rechte Lösung sein. Hier ist dem individuellen Geschmack des Eigners und seiner Erfahrung noch weites Spiel gelassen.

Solcher Einwände ungeachtet, hat sich jeder von uns an Bord der Wibo 1100 ungewohnen wohl gefühlt. Sie ist uns zu einem wirklichen Heim geworden. In allen Lagen, selbst den bedrohlichsten, hat sie sich als guter, schneller Segler und als überaus seetüchtig bewährt, so daß wir volles Vertrauen in sie setzen.

Die Wibo 1100 ist als Mehrzweckboot gedacht. Wie sie

sich bei Regatten verhalten wird, können wir nicht beurteilen, sondern nur sagen, daß wir auf See anderen Booten gleicher Größe davongesegelt sind. Als Fahrtenboot jedenfalls erscheint sie uns, vor allem für längere Hochseereisen, vorzüglich geeignet.

*Karl F. Kohlenberg*

*Karl F. Kohlenberg ist als Autor vieler Fachbücher und Führer für die Sportschiffahrt auf Reisen. Aus seiner Fedr stammen die im Delius Klasing Verlag erschienenen Bände „Die Gewässer um Dänemark“, „Die Binnengewässer der Niederlande“ und „Der Kanal“ (zur Zeit vergriffen). Kohlenberg unternahm den hier geschilderten Törn mit der Wibo 1100, um Fakten zu sammeln für die zum Frühjahr 1980 geplante Neuauflage seines Buches „Der Kanal“.*

## Vielseitiges Segeln

### Gesamtverzeichnis Delius 79/80 Klasing

Segeln und Boote  
Motorbootfahren  
Führer für Sportschiffahrer  
Windsurfen  
Tauchen  
Schiffe und Seefahrt  
Geschichte  
Schiffsmodellbau  
Autohandbücher



Wie vielseitig eine Sportart ist, merkt man an der Literatur, die es darüber und dafür gibt. Das Segeln bietet wirklich viele Möglichkeiten, sich aktiv zu betätigen, vom Windsurfen zum Hochseesegeln, vom geruhsamen Schippern mit Familie zum aufregend-kämpferischen Rennsegeln mit wohltrainierter Crew.

#### Das neue Gesamtverzeichnis ist da!

Es informiert über alle Bücher, Tafeln, Kalender und Zeitschriften die zur Zeit lieferbar sind. Auch die kommenden Herbstneuerscheinungen wurden schon aufgenommen.

Wenn Sie das Verzeichnis haben möchten, wenden Sie sich bitte an Ihre Buchhandlung oder schreiben Sie uns eine Karte (4800 Bielefeld 1, Postfach 4809). Wir schicken es Ihnen gern unverzüglich zu. Kostenlos natürlich.

**Verlag Delius Klasing Bielefeld**