



Nautic-Plast  
ARP Yachtbau GmbH

Gewerbegebiet Dunlopstraße  
Telefon: (0 52 05) 7 02 51

Segelyachten, Segeljollen,  
Dieselmotor-Einbau,  
Außenbord-Motore,  
Zubehör, Lackierungen,  
Reparatur, Winterlager



Mitglied  
im Deutschen Boots- und  
Schiffsbauverband

Nautic-Plast Dunlopstraße 40 · 4800 Bielefeld 11 (Sennestadt)  
Nautic-Plast

Sehr geehrter HAI-710 / HAI-590 Eigner?  
HAI-750

Mit Ihrem neuen HAI-710/590 besitzen Sie ein hervorragendes seetüchtiges Schiff, welches von uns mit großer Sorgfalt gebaut und ausgestattet wurde. Wir wünschen Ihnen mit Ihrem neuen Schiff viele erholsame Segeltage und immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel. Voraussetzung dafür ist, daß Sie Ihren HAI-710/590 richtig handhaben, führen und pflegen.

Um Ihnen das Arbeiten mit Ihrem Schiff zu erleichtern, haben wir diese Anleitung zusammen gestellt.

Ihr HAI-710/590 unterläuft bei uns in der Werft einer strengen Endkontrolle.

Sollten einmal kleine Nachbesserungen nötig sein, bzw. sofern Sie Fragen haben, die die weitere persönliche Ausstattung Ihres Schiffes betreffen, rufen Sie uns an. Wir stehen Ihnen gern mit Rat und Tat zur Seite.

Ob sie nun viel oder wenig Segelerfahrung haben, machen Sie sich mit Ihrem HAI-710/590 in aller Ruhe vertraut, damit Sie Ihr Schiff in jeder Situation hundertprozentig beherrschen.

Mast und Schrotbruch

Ihre NAUTIC-PLAST WERFT

Zu Wasser bringen:  
HAI-590

Bei dem von uns gelieferten HAI-590-Trailer ist es leicht möglich, das Schiff auf einer entsprechenden Slip-schräge ins Wasser zu bringen. Nach dem Lösen der Spanngurte fahren Sie den Hänger soweit ins Wasser, daß das Heck des HAI-590 aufschwimmt und sich somit der Rumpf von allen Auflagen löst. Nach dem Lösen der Winde gleitet das Schiff ins Wasser ab. Das Aufslipen geschieht in der umgekehrten Folge, meistens ist es jedoch nicht möglich, den HAI-590 schwimmend bis in die Bugauflage des Windenstandes zu bringen. Sofern das Schiff ca. 1 m vor der Bugauflage festliegt, nehmen Sie den Karabinerhaken des Windenseiles, schlagen diesen in den Bugaugbolzen ein und ziehen über die kräftige Winde das Schiff in die richtige Position.

HAI-710

Beim HAI-710 Kielschwerter ist ein Abslipen nach dem obigen Muster noch möglich, Wir empfehlen jedoch grundsätzlich, sofern im Hafen ein Kran vorhanden ist, diesen zu benutzen. Wenn Sie den HAI-710 per Kran zu Wasser lassen, müssen die Gurtbänder direkt vor und hinter dem Kiel liegen.

HAI-710/590 unbedingt beachten:

Prüfen Sie bitte, bevor Sie den Kranhaken aushängen, alle Borddurchlässe und die Kielbolzen auf Dichtigkeit. Das gleiche auch beim HAI-590 sofort nach dem Abslipen.

Aus dem Wasser nehmen:  
HAI-710/590 Kielschwerter

Beachten Sie bitte, daß Sie beim Herausnehmen der Schiffe durch einen Kran, vorher das Schwert aufholen und belegen.  
Vorsicht: Geber des Sumlogs nicht beschädigen

Aufriggen HAI-710/590:

Um den Mast zu setzen, benötigen Sie keinen Kran. Wir liefern den Mast grundsätzlich mit eingeschorenen Fallen und angeschlagenen Wanten und Stagen. Bitte zuerst den Windex bzw. Verklicker anbringen. Als nächstes werden die Salinge montiert. Schieben Sie bitte die Salinge in den Salingbeschlag und sichern diese durch Bolzen und Feder-ring. Anschließend werden die Oberwanten in den Salingenbeschlag gesteckt. Durch Zudrehen der Madenschraube werden die Oberwanten im Salingendbeschlag gegen Heraus-rutschen gesichert. Jetzt klarieren Sie die Fallen, Wanten und Stage. Achten Sie darauf daß die Fallen auf der jeweils richtigen Seite vor und hinter den Salingen sind. Jetzt werden alle Wantenspanner soweit wie möglich auseinander geschraubt. Legen Sie den Mast soweit nach achtern, daß Sie den Mastfuß in der mittleren Bohrung des Mastkockers verbinden können. Der Mast kann an dem Schiebeluk leicht aufliegen (Fender unterlegen). Anschließend den Mastbolzen durchstecken und die Mutter aufschrauben. Nun werden das Achterstag und die Oberwant angeschlagen. Eine Person sollte den Mast dieser Lage leicht anheben.

Mast setzen HAI-710/590:

Zum Aufstellen des Mastes empfehlen wir, beim HAI-710 3-4 Personen, beim HAI-590 2-3 Personen. Um diesen Vorgang zu erleichtern, nehmen Sie die komplett eingeschorene Großschot und schäkeln den Fußblock mit Klemme am Vorsegelhalsbeschlag an. Der Doppelblock der Großschot wird mit dem Vorstag verbunden. Dann den Mast anheben und gleichzeitig die Großschot dichtholen. Achten Sie unbedingt darauf, daß sich die angeschlagenen Wantenspanner beim Aufstellen des Mastes nicht verkanten und der Mast nicht seitlich wegbiegt. Wenn der Mast senkrecht steht, wird dieser kräftig nach vorn gedrückt, die Großschot entfernt und der Spanner des Vorstags am Vorsegelhalsbeschlag angeschlagen. Dann sofort die angeschlagenen Spanner zusammenschrauben, damit ein Schlagen des Mastes vermieden wird. Jetzt die Unterwanten anschlagen, alle 6 Spanner kräftig durchsetzen. Der Mast darf beim Spannen der Wanten und Stagen nicht vertrimmt werden. Indem Sie an der Mastnut langpeilen, können Sie leicht feststellen, ob der Mast einwandfrei gerade steht. Sollte hier eine Verspannung aufgetreten sein - durch Lösen bzw. Nachziehen der Verstagung - diese Verspannung beseitigen. Wantenspanner küntern und mit dem Schraubenschlüssel fest anziehen. Bei einem neuen Schiff ist damit zu rechnen, daß sich die ganze Vorstagung etwas reckt. Wir möchten Sie bitten, dieses zu kontrollieren und die Wantenspanner gegebenenfalls nachzuziehen. Das Groß- und Fockfall wird jeweils durch die untere Rolle des doppelten Umlenkblockes im Cockpit gezogen. Die Dirk und die Reffleine laufen über die oberen Rollen des Umlenkblockes ins Cockpit. Als nächstes wird der Großbaum mit dem Mastrutscher verbunden (Bolzen, Federring). Dann wird die Dirk an der Baumnock angeschäkelt und die Großschot zwischen dem Heißauge im Pflichtboden und an der Baumnock angeschlagen.

Segel Setzen HAI-710:

Zum Einführen der Rutscher des Großsegels in die Mastkiep wird durch Lösen der Rändelschraube und herunterdrücken des Nirobleche die Einführungsöffnung frei. Jetzt das Großsegel hochziehen und die Rutscher einführen. Danach die Öffnung wieder verschließen. Das Unterliek des Großsegels in die Nut des Großbaumes einführen. Den Unterliekstrecker am Schothorn einschäkeln. Der Segelhals wird durch Bolzen-Federringverbindung am Großbaum befestigt. Segellatten einschieben. Das Großsegel ist klar zum Setzen. Mit Unterliekstrecker, Vorliekstrecker und Baumniederholer können Sie das Großsegel den unterschiedlichen Windverhältnissen anpassen.

Trimmen:

Bei starkem Wind die Strecker steif durchsetzen, damit das Segel flach steht. Bei weniger Wind loser durchsetzen, damit das Segel bauchig wird. Den Baumniederholer bei Raumen- und Vorwindkursen kräftig durchsetzen, damit der Großbaum nicht steigt und die Gefahr einer Halse vermieden wird.

Reffen HAI-710/590:

Reffen Sie, vor allem bei Am-Windkursen, früh genug. Der HAI 710/590 segelt aufrechter, die Geschwindigkeit ist höher, die Abdrift wird geringer.

Der HAI 710/590 ist mit einem Binde-Schnellreff ausgerüstet. Die unterste Reffreihe läßt sich vom Cockpit aus reffen. Zum Einziehen der Reffleinen wird zuerst das Großsegel gesetzt. Die Reffleinen gleichmäßig aus dem Baum herausziehen und durch die darüberliegende Reffkauschen der ersten Reffreihe durchziehen. Dann die Reffleine auf der anderen Seite des Baumes durch die Kunststofföse ziehen und mit einem Knoten befestigen. Durch Fieren des Großfalls und gleichzeitiges holen der in Cockpit laufende Reffleine wird das Großsegel gerefft. Sofern die Reffleinen das Großsegel nicht fest auf den Baum ziehen, müssen diese im gerefften Zustand des Großsegels an der Kunststofföse nachgezogen werden. Dann das Großsegel wieder setzen und kontrollieren, ob die Reffleinen genug Lose haben. Die mitgelieferten Reffbündel werden in die freien Reffkauschen gleichmäßig eingeknotet. Sie können beim gerefften Großsegel diese dann zuzüglich unter dem Baum verknoten. Beim Reffen der 2. Reffreihe geht man wie folgt vor: beim Reffvorgang wird das Großfall soweit gefiert, bis die vordere Refföse in den Halshaken am Baum eingebracht werden kann. Dann das Großfall kräftig durchsetzen und belegen. Jetzt die achterliche Reffleine über die Umlenkrolle dortholen und auf der Baumklampe belegen. Die jetzt flatternde Lose wird mit den ebenfalls gleichmäßig eingeknoteten Reffbündeln am Baum befestigt. Machen Sie sich mit der Reffvorrichtung Ihres HAI-710/590 vertraut. Üben Sie das Reffen einmal bei nicht zu hartem Wetter.

Vorsegel setzen:  
HAI-710/590

Der Segelhals wird mit dem mitgelieferten Drahtstropp per Schäkel verbunden. Das andere Ende des Drahtstropps wird mit einem Schäkel an der achterlichen Bohrung des Vorsegelhalsbeschlages befestigt. Anschließend werden die Stagreiter auf dem Vorstag aufgereiht. Das Fockfall wird am Segelkopf, Fockschot am Schothorn befestigt. Das Segel ist fertig zum Setzen.

Segelführung:

Die Segelfläche des HAI-710/590 ist so berechnete, daß sie mit Großsegel und Genua schon bei leichten Winden ihre Höchstgeschwindigkeit erreicht. Der HAI-710/590 läuft auch bei starkem Wind mit richtig verkleinerter Segelfläche im noch die Höchstgeschwindigkeit, während das Schiff unter Vollzeug nur unnötig krängen und mit erhöhter Abdrift langsamer segeln würde. Welche Segel man führt, ist eine Sache der Erfahrung, der Wetterverhältnisse und des anliegenden Kurses. Exakte Anweisungen für die Segelführung bei allen Wetterverhältnissen können wir deshalb nicht geben. Folgende Segelkombinationen sind beim Zunehmen der Windstärke zu empfehlen,

ungerefftes Großsegel und Normalfock, einmal gerefftes Großsegel und Normalfock, zweimal gerefftes Großsegel und Normalfock, zweimal gerefftes Großsegel und Sturmfock, nur die Sturmfock. Auf Am-Windkursen fährt man ein kleineres Vorsegel und etwas mehr Großsegelfläche. Auf Raumen- und Vorwindkursen wird ein großes Vorsegel gefahren.

Winschen HAI-710/590:

Mit den Schotwinden sind die Schoten der Vorsegel leicht zu holen. Eine oder mehrere Töre werden um die Winsch gelegt und mit der Hand dichtgeholt. Bei starkem Zug setzt man die Kurbel der Winsch ein. Wichtig: Winschhebel abnehmen, bevor die Schot zu einer Wende losgeworfen wird. Die herausrauschende Schot könnte sich im Hebel verhaken.

Wartung der Winschen:

Die beweglichen Teile der Winschen gelegentlich etwas mit wasserfestem Fett fetten.

Sprayhood und Anschlußzelt:

Der Bügel des Sprayhoods wird in die montierten Gelenke gesteckt und festgeschraubt. Anschließend wird das Sprayhood mittels Reißverschluß an dem montierten Bügel befestigt. Dann werden die Druckknöpfe des Sprayhoods mit dem Deck verbunden. Die Spannung des Sprayhoods folgt durch das Durchsetzen der seitlichen Bändsel. In der Regel bleibt das Sprayhood während der Fahrt aufgestellt. Der Bügel des Anschlußzeltes wird ebenfalls in die Gelenke gesteckt und festgeschraubt. Vor dem Aufstellen des Sprayhoods die Rutscher mit dem Bügel bis zur Mitte der Genualeit-schiene vorschieben. Dann das Gummi im Dach des Anschlußzeltes am Großbaum befestigen. Als nächstes wird der Reißverschluß auf Back und Steuerbord mit dem Sprayhood verbunden. Dann wird das Anschlußzelt anhand der Druckknöpfe mit dem Süllrand verbunden. Die Gummösen am Heckteil werden in die Haken eingehängt. Dann wird durch zurückschieben der beiden Rutscher das gesamte Anschlußzelt gespannt.

Vorsicht: Die Reißverschlüsse nicht mit Gewalt schließen oder öffnen. Sollten sich die Reißverschlüsse schwer schließen oder öffnen lassen durch Vorschieben der Rutscher die Spannung des Anschlußzeltes verringern.

Der Spirituskocher:  
HAI-710

Bei dem Kocher des HAI-710 handelt es sich um einen Enders Spiritus-Hochdruckkocher. Wichtiger Hinweis vor Inbetriebnahme: Verwenden Sie für den Kocher nur deutschen 94%igen Spiritus. Anderer Spiritus mit einem geringeren Alkoholanteil und Zusatzstoffen kann zu Störungen des Kochers führen. 1. Einfüllen von vorgeschriebenem Brennstoff. Niemals während des Brennens nachfüllen. Sofern Gasverheizung (Bedienung über die inneren kleinen Einstellknöpfe) vorhanden ist: Zuerst aufdrehen des entsprechenden Einstellknopfes, dann Anzünden des Gasbrenners (Röhrchen in der Kochmulde).

Nach ca. 30-45 sec. hat sich der Spiritusbrenner erhitzt, so daß durch Aufdrehen der großen Einstellschraube und gleichzeitiges Zurückdrehen der kleinen Einstellschraube die Gasvorheizung, der eigentliche Kocher angezündet und in Betrieb genommen werden kann. Sofern der Spiritusbrenner nicht brennt, erneuert anzünden. Ohne Gasvorheizung wird wie folgt vorgeheizt: Mit dem Pumpenstößel Druck pumpen bis man Widerstand spürt, dann eine kleine Menge Spiritus in die Brennermulde laufen lassen, diesen Spiritus entzünden und einen Topf auf den Brenner stellen. Nach ca. 30-45 sec. hat der Spiritusbrenner die nötige Temperatur erreicht. Durch Aufdrehen der großen Einstellschraube wird der Kocher in Gang gebracht. Beim Kochen den Druck nicht fallen lassen sondern nachpumpen, bis das Flammenbild wieder blau ist. Auslöschung des Kochers durch Rechtsdrehen der Ventilspindel. Im Ruhestand die Ventilspindel unbedingt verschlossen halten, da sonst der Brennstoff ausläuft. Beim Transport Druck ablassen. Auffüllen Spiritus: Vorderes Messingventil abschrauben, Spiritus mit Trichter einfüllen. Nicht zu fest zuschrauben. Auffüllen Gas: Messingkappe hinter den Brennern abschrauben, Gasampulle auf das Ventil drücken (ähnlich wie beim Feuerzeug). Kappe wieder aufschrauben. Während des Auftankens nicht rauchen, kein offenes Feuer, Heizung abstellen.

Kocher HAI-590:

Der HAI-590 wird auf Wunsch ebenfalls mit einem Spirituskocher ausgerüstet. Der Kocher befindet sich unter dem Brückendeck. Nachdem der Kocher herausgeklappt ist, den Deckel des Spiritustanks soweit aufdrehen, daß durch die seitliche Bohrung Luft in den Tank gelangt. Dann eine kleine Menge Spiritus in die Vorwärmerschale laufen lassen und anzünden. Kurz vor dem Erlöschen der Vorwärmflamme Einstellknopf öffnen.

Achtung:

Bevor Sie den Kocher nach Benutzung wieder unter Brückendeck einklappen, den Verschlussdeckel des Tanks verschieben.

Gefahr:

Spiritus kann sonst auslaufen.

Wassertank, Dieseltank:  
HAI-710

Beim HAI-710 ohne Diesel befindet sich der 40 l Wassertank unter dem Cockpitboden. Der Einfüllstutzen ist im Brückendeck eingelassen. Beim HAI-710 mit Farymann Diesel: Sofern ein Diesel eingebaut ist, befindet sich der 40 l Wassertank und der 30 l Dieseltank unter den Vorschiffspolstern. Die Einfüllstutzen liegen direkt hinter dem Vorsegelhalsbeschlag. Die Deckel der Einfüllstutzen sind bezeichnet: Water=Wasser, fuel=Diesel.

Vorsicht:

Auch wenn Sie Diesel und Wasser bunkern müssen nur den dementsprechenden Tankverschluss lösen.

Wichtig:

Beim Einfüllen von Wasser, den Schlauch nicht in den Einfüllstutzen hineinstecken, damit die überschüssige Luft oder das überschüssige Wasser beim Befüllen, welches durch die Belüftung nicht entweicht, aus dem Einfüllstutzen herausdrücken kann.

Pump-WC:

Bedienung wie folgt: Vor dem WC stehend befindet sich rechts der Pumphebel und links ein Fußpedal. Fußpedal treten und pumpen=absaugen und spülen. Fußpedal lose und pumpen nur absaugen.

Wichtig:

Um Verstopfung zu vermeiden, nur Toilettenpapier verwenden und nichts anderes in das WC werfen. Zuerst mit gedrücktem Fußpedal mit langsamen Schlägen pumpen. Dann Fußpedal lose nur absaugen, dann Fußpedal treten, absaugen und spülen. Diesen Vorgang evtl. wiederholen. Zuletzt das Toilettenbecken ganz leer pumpen. Besonders beim Segeln sollte die Toilette immer ganz leer sein, damit überschwappen vermieden wird.

Eberspächer Heizung:

Bei der Eberspächer Heizung handelt es sich um eine Gebläseheizung, die Haupt- und Achterkajüte beheizt. Der Dieselbrennstoff wird direkt aus dem 30 l Dieseltank entnommen. Bedienung wie folgt: In Gang setzen der Anlage durch die Kippschalter auf bzw. neben dem Thermostat. Thermostat auf die Temperatur drehen, daß die Heizung anspringt. Die Anlage arbeitet automatisch und schaltet über das Thermostat bei der vorgewählten Temperatur ein und aus. Bei Nichtgebrauch den Ein- und Ausschalter auf aus stellen. Die Heizung läuft dann noch einige Minuten weiter und schaltet sich automatisch ab.

Wichtig:

Auf keinen Fall versuchen, die Heizung durch Ausstellen des Batterie-Hauptschalters zum sofortigen Stillstand zu bringen. Die Heizung darf nicht für kurze Zeit angestellt werden, sie muß wenigstens solange brennen, bis sie ihre volle Leistung erreicht hat.

Batterie-Hauptschalter:

Der Batterie-Hauptschalter ist im Toilettenraum neben dem WC eingebaut. Mit ihm kann die gesamte elektr. Anlage ein- und ausgeschaltet werden. Beim Tanken und wenn Sie das Boot verlassen, wird die Anlage immer abgeschaltet.

Beleuchtung:

Als Stromquelle für die elektr. Anlage und zum Anlassen des Motors ist im HAI-710 eine Batterie 12 V 55 Ah eingebaut. Achten Sie darauf, daß die Batterie, sofern nötig, mit destilliertem Wasser nachgefüllt wird.

Schalttafel HAI-710/590:

Die Schalttafel ist mit 6 Kippschalter versehen. Unter dem schwarzen Kasten befinden sich 6 Schmelz-Sicherungen. Die Funktion der Schalter wie folgt:

Schalter 1 Bug- und Hecklaterne  
Schalter 2 Ankerlaterne  
Schalter 3 Salingleuchte  
Schalter 4 Dampferlicht  
Schalter 5 Innenleuchten  
Schalter 6 Instrumentenbeleuchtung

Die Innenleuchten sind jeweils separat, entweder durch Drehen des Glases bzw. durch einen Kippschalter zu schalten.

Farymann-Diesel:

Die Funktion des Diesels wird ausführlich in der Betriebsanleitung beschrieben. Nachstehend wollen wir Ihnen noch einige Hinweise für die Bedienung der gesamten Motorenanlage geben.

Wichtig:

Vor Anlassen des Motors Seeventil öffnen. Motorenöl kontrollieren. Unbedingt darauf achten, daß der Schalthebel auf Leerlauf steht. Schaltung 8-PS-Farymann-Diesel: Hebel nach vorn drücken: Vorwärtsgang einlegen und Gas geben. Hebel nach Achtern drücken: Rückwärtsgang einlegen und Gas geben. Hebel senkrecht: Leerlauf. Die Achse der Schaltung waagrecht rausziehen und den Schalthebel nach vorn drücken: Gas geben im Leerlauf. Schalthebel in Neutralstellung kippen: Motor aus. Schaltung 6,5-PS-Farymann-Diesel: Die Funktion für Vorwärts- und Rückwärtsfahrt ist gleich dem 8-PS-Diesel. Roten Knopf eindrücken und Schalthebel nach vorn legen: Gas geben im Leerlauf. Abstellzug ziehen: Motor aus. Im Leerlauf 1/4 Gas geben, Drehschalter nach rechts drehen, bis Maschine anspringt, dann sofort den Startknopf loslassen. Kühlwasseraustritt kontrollieren. Alle 5-10 Betriebsstunden sollte die Fettbuchse auf dem Stevenrohr per Hand fest nachgezogen werden. Sie erreichen die Fettbuchse durch die Inspektionsklappe in der Steuerbord-Hundekojе der Achterkajüte. Bei Motorfahrt Temperatur Kontrolllicht in der Schalttafel beachten. Die Geschwindigkeit läßt sich sehr leicht mit dem Gashebel regulieren. Fahren Sie nicht ständig Vollgas. Über seine Rumpfgeschwindigkeit hinaus können Sie Ihr Schiff nicht beschleunigen. Der Motor läuft nur unruhiger, Treibstoffverbrauch und Verschleiß nehmen erheblich zu. Mit 3/4 Gas läuft Ihr HAI-710 immer noch seine Höchstgeschwindigkeit, jedoch ruhiger und ohne unnötige Geräuschentwicklung. Die optimale Marschfahrt liegt nach unserer Erfahrung bei ca. 5,5 Knoten.

Achtung:

Nie aus voller Drehzahl heraus direkt vom Vorwärts- in den Rückwärtsgang oder vom Rückwärts- in den Vorwärtsgang schalten.

Gefahr für Getriebe und Wellenkupplung.

Bevor Sie z.B. vom Vorwärts- in den Rückwärtsgang schalten, den Motor auf Leerlaufdrehzahl bringen, dann erst den Rückwärtsgang einlegen.



Achtung:

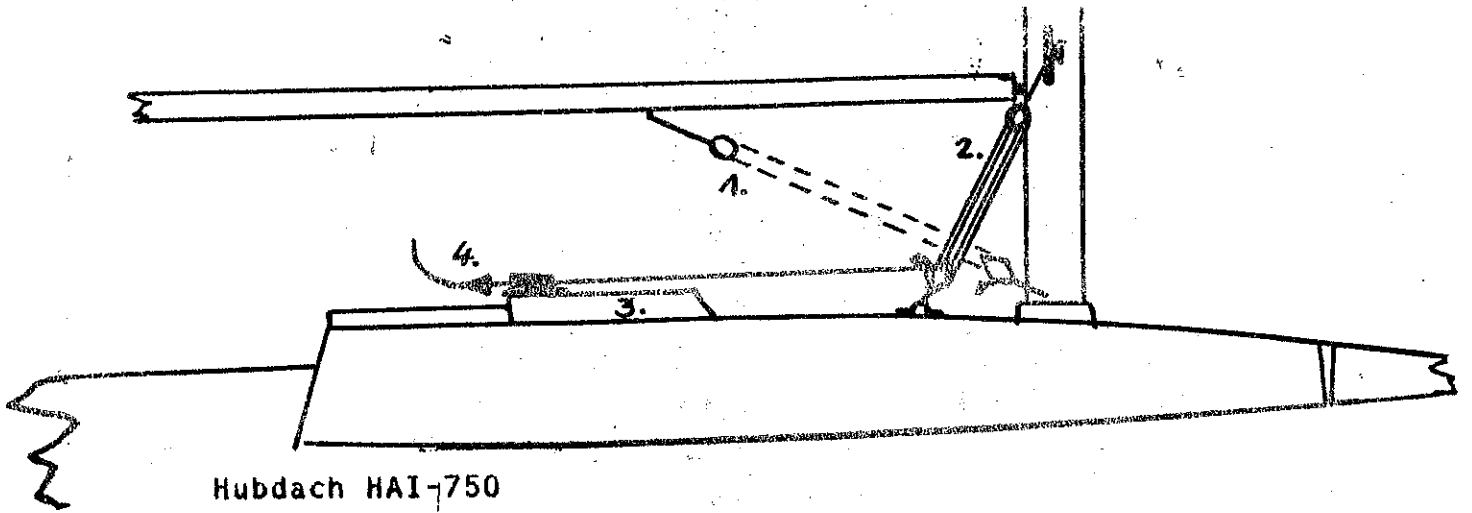
Bei Motorfahrt achteraus auf keinen Fall das Ruder loslassen. Wenn das Ruder quer schlägt, kann es schweren Schaden nehmen.

Diesel-Inhaltskontrolle:

Durch die transparente Rückwand des schwarzen Dieseltanks im Vorschiff können Sie den Tankinhalt erkennen. Motor abstellen.

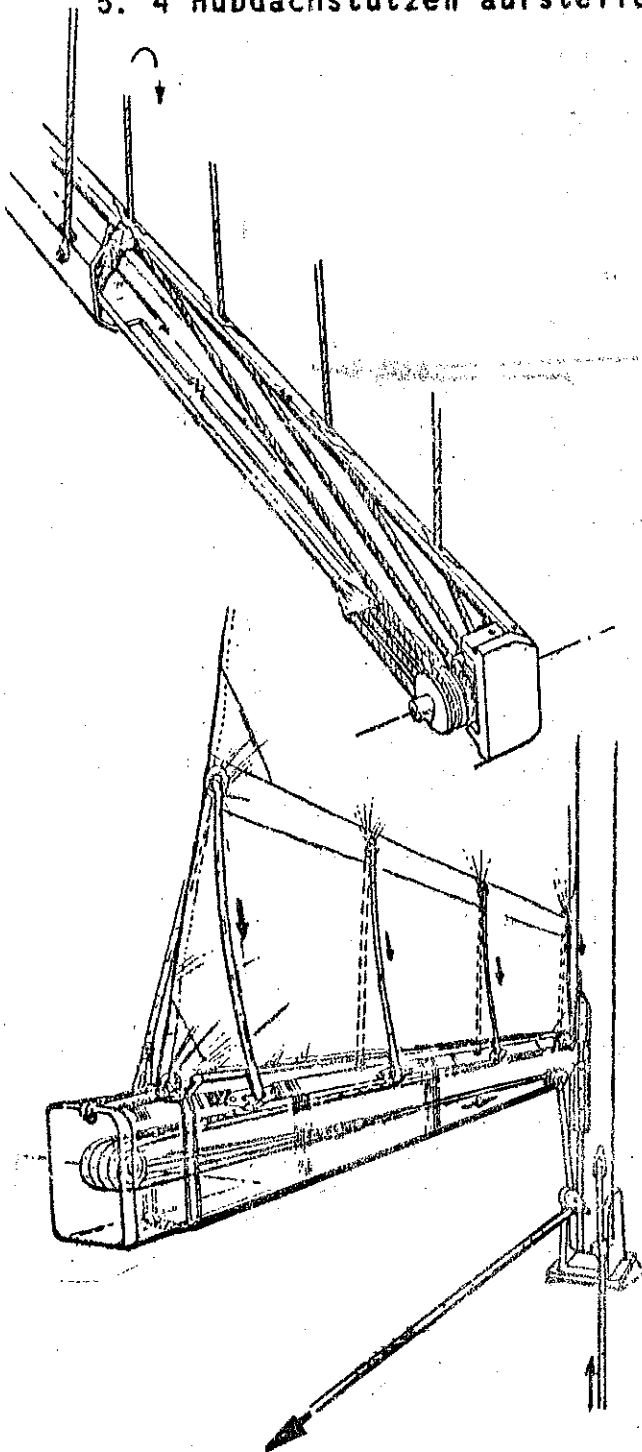
Wichtig:

Erst den Motor abstellen, dann die Zündung auf aus.



### Hubdach HAI-750

1. Baumniederholer in normaler Stellung.
2. Baumniederholer-Stellung zum Hochziehen des Hubdaches.
3. Schiebeluk nach vorn schieben.
4. Niederholerleine nach achtern ziehen und im Clamcleats belegen.
5. 4 Hubdachstützen aufstellen.



### SCHNELLREFF ( 1. Reffreihe )

Die Skizze zeigt die Umlenkung der Smeerreeps nach achtern auf vier nebeneinander liegende Rollen und die Verbindung zu nur einem Reep das vorne aus dem Baum austritt.

Reffbaum mit einer Reffstufe:

Alle Smeerreeps werden im Baum zusammengefaßt.