



Schlanker Seekreuzer

Marieholm 26

Fast schon ein Klassiker: Die schwedische *Marieholm 26* hat unter Ostseeseglern viele eingefleischte Fans - und das nicht zu Unrecht. Wir haben ein gut erhaltenes Exemplar in der Lübecker Bucht gesegelt.

Text und Fotos: Peter Hahne • Grafik: Jochen Peschke

Der eigentliche Klassiker und Ahne der *Marieholm* ist das *nordische Folkeboot*: 1940 hatte der skandinavische Seglerverband in Helsingfors die Konstruktion eines see- und fahrttauglichen Volksbootes ausgeschrieben, das preiswert und einfach zu bauen sein sollte. Unter den eingereichten Entwürfen gefiel der des schwedischen Konstrukteurs Tord Sundén am besten. 1942 ging der Prototyp zu Wasser, und fünf Jahre später hatte sich die Konstruktion durchgesetzt; die Erfolgsgeschichte des *Folkebootes* dauert bis heute an.

1967 segelte vor Langedrag in Schweden zum ersten Mal eine Weiterentwicklung des *Folkebootes*, die eben-

falls Tord Sundén gezeichnet hatte. Anders als das geklinkerte Holz-*Folkeboot* hatte das neue *Internationale Folkeboot*, das später in *IF-Boot* umbenannt werden musste, einen glatten Kunststoffumpf. Es war etwas länger, hatte einen höheren Freibord und einen leicht gerundeten Spiegel.

Unter Deck bot das *IF-Boot* etwas mehr Lebensraum, da sein Decks-
hausaufbau jetzt bis vor den Mast verlängert worden war. Modifiziert wurde auch das Rigg: Anstelle des ursprünglichen 2/3-Riggs, dessen Holzmast im Topp mit der charakteristischen Jumpstagspreize ausgesteift wurde, kam jetzt ein modernes 7/8-Rigg mit einem Einsaling-Alumast an Deck. Neu war auch, dass auf Regat-

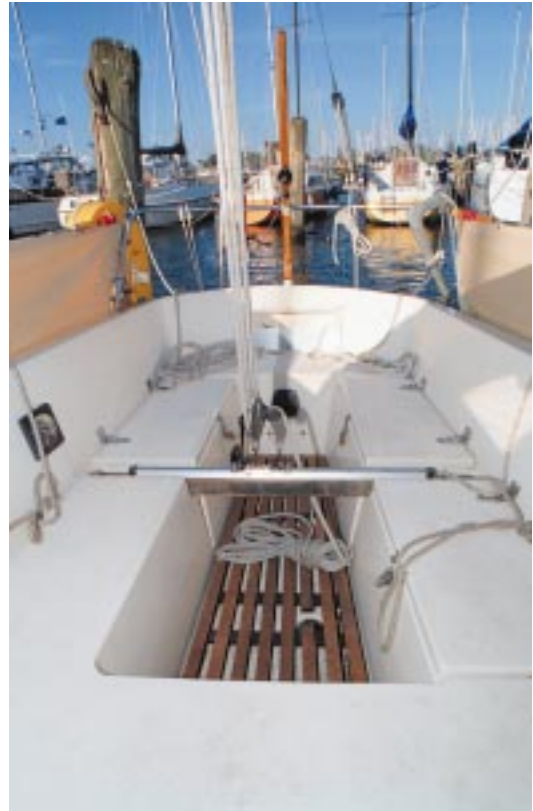
ten Genua und Spinnaker gefahren werden durften.

Mit der *Marieholm* setzte Tord Sundén schließlich den Schlusspunkt in der Weiterentwicklung des *Folkebootes*. Wie das *IF-Boot* wurde auch die *Marieholm* nur bis 1989 von der schwedischen *Marieholms-Werft* gebaut.

Unter Deck: Die von uns gesegelte *Marieholm 26* ist mit acht Metern Länge über Alles noch mal einen Fuß länger als das *IF-Boot*. Unter Deck bietet sie in einem modifizierten Salon eine richtige kleine Pantry mit Spüle und sogar einem Kühlfach, einen eigenen, klappbaren Navigationstisch und Kojen für eine maximal vierköpfige Crew: Im Vorschiff befindet sich



Mit seinem angehängten Ruder erinnert das positive Spiegelheck stark an das nordische *Folkeboot*.



Das Cockpit bietet mit seiner kleinen Wanne und dem hohen Süll auch auf hoher See Sicherheit.

eine ausreichend große Dreieckskoje mit allerdings nur wenig Kopffreiheit. Im Salon können standardmäßig zwei schmale Sofas durch Aufklappen der Rückenlehnen in Kojen umgewandelt werden. Unruhige Schläfer laufen Gefahr, sich nachts an den aufgeklappten Lehnen die Knie zu stoßen.

Die *Marieholm* wurde auch als Kasko für den Selbstausbau angeboten; es finden sich daher auf dem Gebrauchtsbootmarkt Exemplare mit unterschiedlicher Innenausstattung. Unser Testboot zum Beispiel ist an Steuerbord mit einem kleinen WC-Schrank ausgestattet, das Sofa wurde hier entsprechend verkürzt. Schlafen kann man steuerbords in der Hundekoje, die nach dem Hochklappen des Navitisches zugänglich ist.

Die Stehhöhe ist auf maximal 1,6 Meter begrenzt. Im Vergleich zum *Ur-Folkeboot*, in dem man unter Deck die Hose nur knieend und unter Verrenkungen hochbekommt, ist dies zwar ein Fortschritt. Auf modernen 28-Fuß-Schiffen sind allerdings Stehhöhen von 1,8 Metern und mehr fast schon Standard. Überhaupt erscheint der Salon der *Marieholm* im Vergleich mit Konstruktionen der neunziger Jahre recht beengt; kein Wun-

der, denn der Rumpf des überaus schlanken Schiffes misst an seiner breitesten Stelle eben 2,3 Meter. Dafür steht unter Deck keine Maststütze im Wege, denn die Druckkräfte des an Deck stehenden Mastes werden mit einem Rahmenspant in den Kiel eingeleitet.

Anders als viele neue Cruiser-Racer ist die *Marieholm* auch innen als seegehendes Fahrtenschiff konzipiert: Nicht zuletzt weil das Schiff so schmal ist, kann man sich überall sicher abstützen beziehungsweise verkeilen, an der kleinen Pantry lässt sich auch bei Lage und in ruppigem Seegang eine warme Mahlzeit bereiten, in der Hundekoje findet zumindest ein Crewmitglied auch auf See Schlaf, die Bilge ist so tief, dass sich hier Wasser sammeln kann, ohne gleich die Polster zu durchnässen, und es gibt wirklich üppigen Stauraum. Zwischen Salon und Vorschiff sind zwei geräumige Schränke eingebaut, die Pantry besitzt einen weiteren Schrank als Unterbau, über den Kojen sind geräumige Schapps angebracht, und auch unter den Kojen lässt sich Gepäck oder Ausrüstung stauen. Das Testboot besitzt hier eine Warmluftheizung. Unter dem Niedergang ist ein 5,5



Der auf dem Deckshausdach stehende Mast wird von einem Rahmenspant getragen.

Kilowatt leistender Einzylinder-Diesel von *Volvo-Penta* untergebracht. Zwei Stufen und ein Steckschott sind mit wenigen Handgriffen entfernt; dann lässt sich gut an der Maschine arbeiten. Sie besitzt ein massiges Schwungrad sowie einen Dekompressionshebel



Dank der fehlenden Maststütze wirkt der Salon größer als er eigentlich ist.



Über der Vorschiffskoje ist nur wenig Kopffreiheit.



Die Pantry ist klein, aber gut ausgestattet.

und lässt sich ankurbeln, wenn die Batterie einmal streiken sollte. Auffallend ist der gute Zustand des Bootes unter Deck. Zwar sieht man an den vergrauten und fleckigen Holzurnieren und angelaufenen Messingschrauben, dass die *Marieholm* einige Jahre „auf dem Buckel“ hat. Ansonsten machen aber sämtliche Einbauten immer noch einen sehr soliden Eindruck. Auch im Seegang knistert und knarzt hier nichts. Außerdem ist es unter Deck trocken, und es fehlt der für viele alte Boote typische Geruch nach Muff und Spak. Alle Fenster sind dicht, und auch das große Vorschiffsluk schließt trotz seines Alters immer noch einwandfrei. Seine Gummilippen beginnen allerdings sichtbar zu verspröden. Nach zwei Testtagen mit böigem Wind und teils ruppigem Seegang pumpen wir gerade eben einen halben Liter Wasser aus der Bilge, dass durch die Stopfbuchse der Schraubenwelle eingedrungen ist.

Unter Maschine: Nachdem wir vorgeglüht und den Starter betätigt haben, setzt sich der einzylindrige *Volvo-Penta* laut wummernd in Bewegung. Auf Kommandos mit dem Gashebel reagiert er mit einer gewissen zeitlichen Verzögerung. Um aus dem Stand ausreichend Schub zu bekommen, empfiehlt es sich, beherrzt Vollgas zu geben. Rückwärts motoren wir aus der Box und merken, dass die *Marieholm* mit dem Heck stark nach Backbord zieht. Mit dem Ruder geradeaus zwingen kann man sie erst, wenn man gehörig



In einem Schrank ist sogar ein WC untergebracht.

Fahrt über den Steven aufgenommen hat. Auch vorwärts reagiert sie erstaunlich träge auf das Ruder und zeigt ein deutliches Langkielerverhalten. Obwohl das Ruderblatt unmittelbar von der Schraube angeströmt wird, lässt sich das Boot aus dem Stand heraus nur unwillig drehen. Wieder muss man viel Gas geben und ein paar Sekunden Geduld haben, bis sich das Schiff zu drehen beginnt. Für den 360-Grad-Kreis unter Maschine brauchen wir volle 30 Sekunden und anderthalb Schiffslängen Raum. Die theoretische Rumpfgeschwindigkeit von 6,27 Knoten erreichen wir nicht ganz. Aufstoppen aus einer Fahrt von sechs Knoten dauert 18 Sekunden und erfordert ebenfalls anderthalb Schiffslängen Raum. Unter Deck ist es in Maschinenfahrt laut: einen Schalldruck von 80,2 Dezibel (A) messen wir im Salon, im Vorschiff sind es immerhin noch 76,3 Dezibel (A).

Unter Segeln: Noch in der Einfahrt des Neustädter Hafens setzen wir das Groß. Fallen, Trimm und Reffleinen sind zwar über Klemmstopper, die auf dem Deckshausdach montiert sind, nach achtern umgelenkt; es fehlt aber eine Fallwisch. So müssen wir das Großfall mit einer Schotwisch durchsetzen. Der Holewinkel ist so ungünstig, dass wir den Fallstopper bis an seine Bruchgrenze biegen. Das *Dacron*-Groß des Testschiffes ist schon recht betagt und entsprechend „ausgelutscht“. Wir können zwar mit Fall und Cunningham einen einigermaßen faltenfreien Stand einstellen, doch ist das Profil des Segels viel zu bauchig. Am Wind und in Böen quitiert die *Marieholm* das mit starker Krängung, spürbarer Luvgerigkeit und Fahrtverlust. Mit der Wisch setzen wir das Achterstag so stark wie möglich durch und fahren den



Der Einzylinder-Diesel lässt sich notfalls auch per Hand starten.

Traveller weit nach Lee. Großschot und Baumniederholer holen wir ganz dicht und trimmen so das Segel flach genug, um auch am Wind befriedigend segeln zu können.

Nur unter Groß gehen wir mit etwa 120 Grad durch die Wende und erreichen so eine Höhe von 60 Grad am wahren Wind. Nachdem wir die 120-Prozent-Genua gesetzt haben, wird das Schiff spürbar schneller und geht mit nur noch 90 Grad über Stag: Eine Höhe von 45 Grad am Wind ist für einen klassischen Langkieler ein guter Wert.

In der Wende reagiert die *Marieholm* „dickschiffmäßig“ träge: Sie dreht langsam und verliert während des Manövers etwa zwei Knoten an Fahrt. Nach der Wende fällt man am besten etwas ab, um Fahrt aufzunehmen, und tastet sich dann wieder an die erreichbare Höhe heran.

Schnelle Kursänderungen zählen nicht zu den Stärken der *Marieholm*; sie nimmt sich Zeit, um auf Steuerbefehle zu reagieren. Für den 360-Grad-Kreis mit stehenden Segeln brauchen wir fast eine Minute, und der Drehkreis hat einen Durchmesser von vollen zwei Schiffslängen. Die Wendigkeit eines modernen Kurzkielers kann man von einem Schiff wie der *Marieholm* nicht erwarten.

Unter dem böigen Nordostwind, der mit etwa vier Beaufort weht, macht die alte Dame gute Fahrt. Mehr als fünf Knoten laufen wir hart am Wind, und mit halbem Wind überschreiten wir deutlich die theoretische Rumpfgeschwindigkeit. Nachdem wir den Spinnaker gesetzt haben und vor den Wind gegangen sind, geht die Post richtig ab. Knapp sieben Knoten schnell läuft das Boot und zieht dabei eine gewaltige Heckwelle hinter sich her; ein sicheres Zeichen dafür, dass nun die realen Grenzen der Verdrängerfahrt erreicht sind.

Sehr angenehm ist das Seegangsverhalten des Schiffes. Weich setzt der Bug in die kurze und steile Ostseewelle, die der Ostwind immerhin einen halben Meter hoch aufwirft. Dabei kommt nur wenig Wasser an Deck, und im schmalen Cockpit sitzen wir völlig trocken.

Mit seinem hohen Süll und der kleinen Wanne bietet das Cockpit Sicherheit auch auf hoher See. Auf Ergonomie wurde vor dreißig Jahren anscheinend aber wenig Wert gelegt: Bei Lage kann man sich zwar gut

abstützen, lehnt aber recht unbequem am steilen Süll. Auch auf der hohen Kante sitzt es sich nicht sehr angenehm, weil der Seezaun eine unbequeme Haltung aufzwingt.

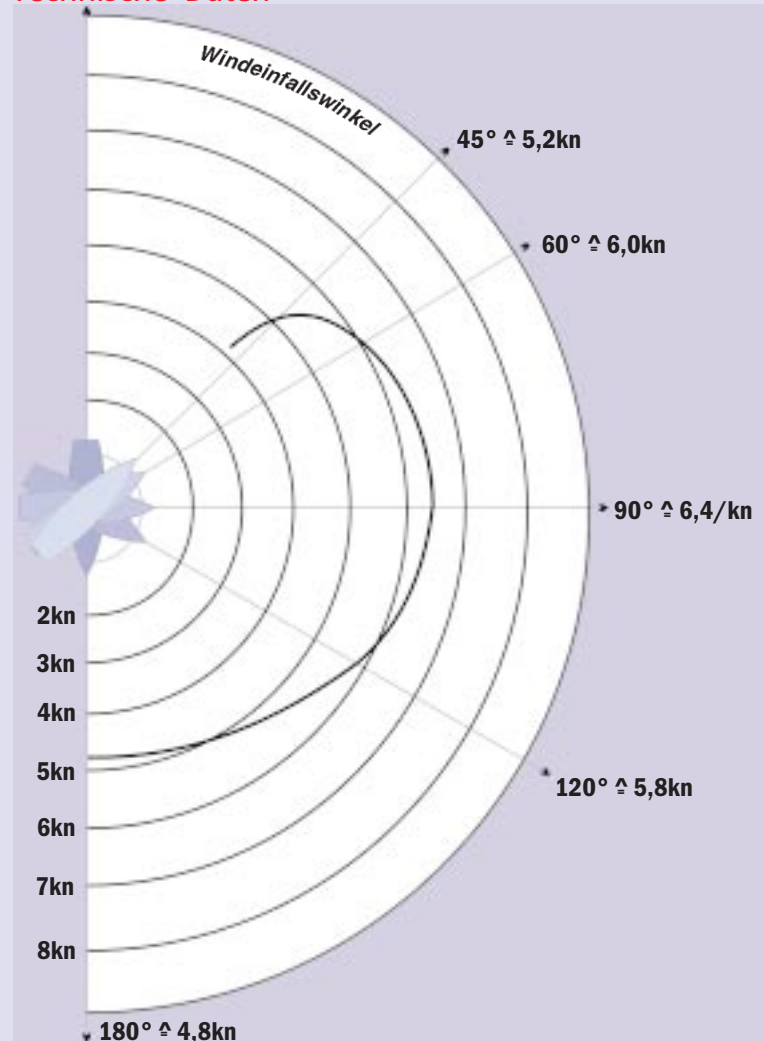
Der Reitbalken für den Traveller läuft quer durch das Cockpit. Er ist aber so niedrig angebracht, dass er kaum stört. Die Pinne ist lang, und der Rudergänger sitzt - von hinten gesehen - etwa im zweiten Drittel des Cockpits. Von hier kann er die Großschot, den Traveller und auch die Genuawinschen bedienen. Die *Marieholm* lässt sich sicher einhand segeln.

Das von uns gesegelte Boot ist auch über Deck in einem ausgezeichneten Zustand. Lediglich am Schmutz, der tief im rutschfesten Belag auf den Duchten und an Deck sitzt, erkennt man sein Alter. Das GFK ist in allen Bereichen, auch auf dem Deckshausdach, fest. Weder an den Püttings, den Winschen, den Relingsstützen, noch an anderen besonders belasteten Stellen haben wir Haarrisse oder andere Spuren von Überlastung gefunden.

Auch der Mast und die Leitschienen sind in erstklassigem Zustand; das Aluminium zeigt keinerlei Spuren von Korrosion. Dabei ist dieses Boot - der schon beschriebene Zustand der Holzurniere unter Deck zeigt dies am eindringlichsten - nicht einmal besonders gepflegt worden. Anscheinend hat die Werft erstklassige Materialien verwendet und diese in bester Bootsbaukunst verarbeitet.

Fazit: Mit ihrem S-Spant und dem ausgeprägten Langkiel entspricht die *Marieholm* einem Konstruktionsprinzip, das längst nicht mehr aktuell ist. Wenn man vom trägen Manövrierverhalten unter Segeln wie unter Maschine absieht, bietet das Schiff dennoch befriedigende Segelleistung. Dabei gibt es sich auf allen Kursen ausgeglichen und gutmütig; seine Seefreundlichkeit könnte für manchen modernen Entwurf Vorbild sein. Wen fehlende Stehhöhe und leichte Beengtheit unter Deck nicht stören, kann mit dieser ausgereiften und bewährten Konstruktion viel Freude haben. Da die Bauqualität sehr gut ist, kann man getrost auch nach älteren und preisgünstigen Gebrauchtbooten Ausschau halten.

Technische Daten



Bedingungen während des Probeschlags:

Windstärke: 12 bis 15 Knoten = 4 Beaufort, böig

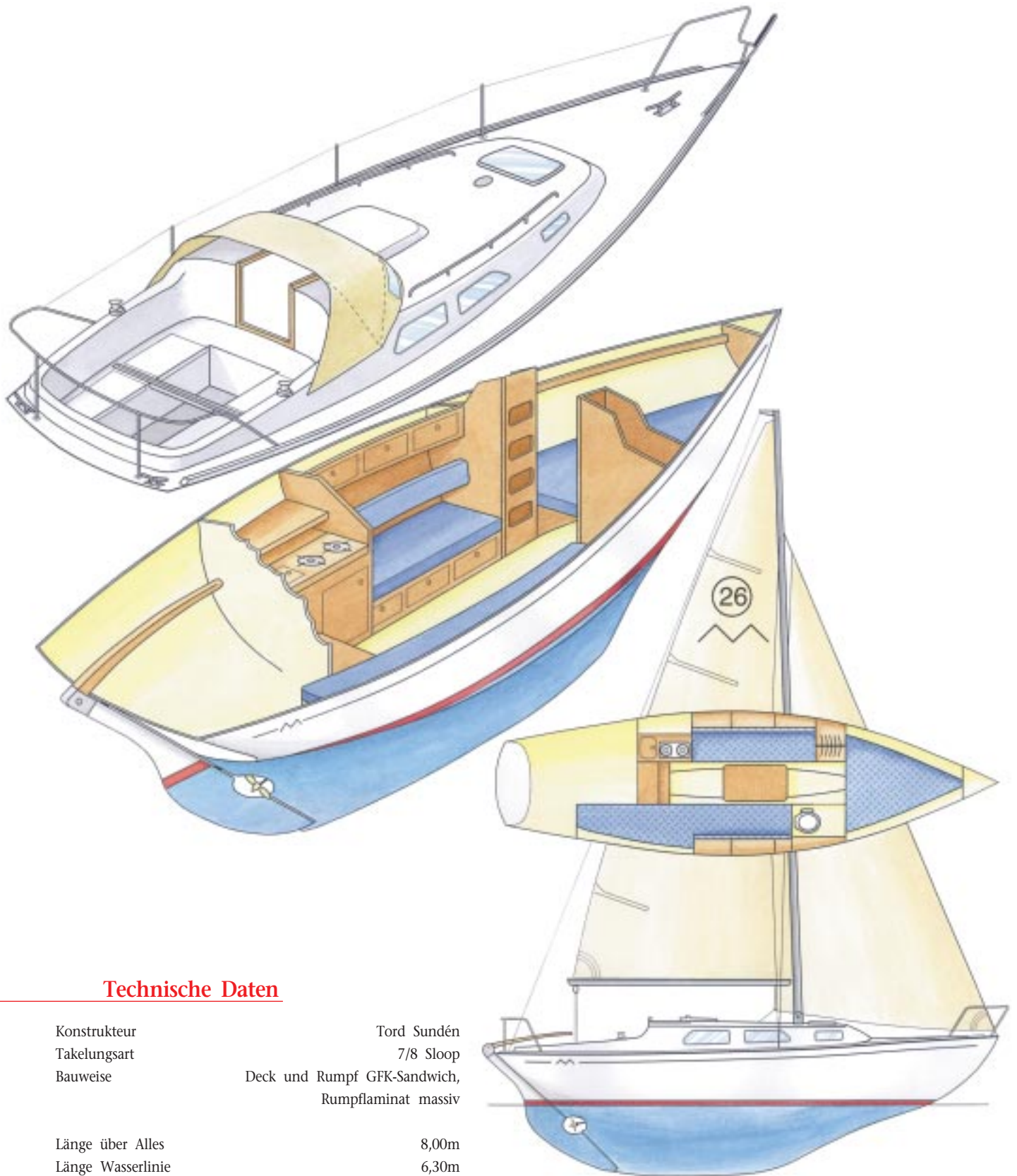
Wellenhöhe: 0,5 Meter

Besegelung: Groß und Genua: 26,0 Quadratmeter

Preis

1989 kostete ein neues Boot etwa 64.000 Mark. Für ein gut erhaltenes Gebrauchtboot muss man heute zwischen 22.000 und 30.000 Mark anlegen. Es lohnt sich, nach Schweden zu reisen, da dort günstige gebrauchte *Marieholms* auf dem Markt sind. Wer weitere Infos sucht oder eine *Marieholm 26* einmal probeweise segeln möchte, kann sich wenden an:

Jacobs Jachtsport
Folkeboot-Charter ab Neustadt/Holstein
Tatenberger Deich 97
21037 Hamburg
Telefon: 040 - 41 35 37 75



Technische Daten

Konstrukteur Tord Sundén
 Takelungsart 7/8 Sloop
 Bauweise Deck und Rumpf GFK-Sandwich,
 Rumpflaminat massiv

Länge über Alles 8,00m
 Länge Wasserlinie 6,30m
 Breite über Alles 2,20m
 Tiefgang 1,25m
 Verdrängung 2,35t
 Ballast 1,20t
 Ballastanteil 51,1 Prozent

Segelfläche am Wind 26,00m²
 Groß 16,00m²
 Kreuzfock 10,00m²
 Rollgenua 15,00m²
 Spinnaker 40,00m²

Maschine Volvo-Penta Diesel 5,5 kW



Tankkapazität Diesel 15l
 Tankkapazität Wasser 70l

Stehhöhe maximal 1,60m
 Anzahl der Kojen (inklusive Salon) 4

Theoretische Rumpfgeschwindigkeit 6,27kn
 Längen-/Breitenverhältnis 3,63/1
 Segelflächen/Verdrängungs-Verhältnis 3,84/1
 spezifische Segelfläche 11,1m²/t