

Kleines Boot in klassischem Gewand: Die *Sanderling* wird unter Traditionsschiffsliebhabern Freunde finden.



Traditionsboot

Sanderling

Englische Segler lieben Tradition. Auf gaffelgetakelten Kuttern mit hölzernen Spieren und roten Segeln entfliehen viele von ihnen der normgerechten Kunststoffwelt.

Eine ostenglische Werft versucht jetzt auch in Deutschland, segelnde Individualisten für ihre eigenwilligen Boote zu gewinnen.

Text und Fotos: Ralf G. Weise

Ein ungewöhnliches Boot aus einer ungewöhnlichen Werft: Betriebsleiter Bob Fenton ist gleichzeitig Bootsbauer, Marketingmanager und Verkaufschef. Seit 1990 ist er selbständig und hat sich mit der Werftgründung einen lang gehegten Traum erfüllt.

Er baut in eigener Regie nach Entwürfen von Laurent Giles und arbeitet die Designs in allen Einzelheiten nach seinen Vorstellungen aus. Der zukünftige Eigner darf zwar mitgestalten, doch die handwerkliche Umsetzung ist Bobs Sache. Er liebt Holz. Zum Aufplanken der *Sanderling* verwendet er neun Millimeter starkes Bruynzeel-Bootsbausperrholz, das unter Wasser mit Glas/Epoxidharz zusätzlich geschützt wird. Leider hat das Sperrholz an Deck nicht dieselbe hochwertige Qualität.

Der Steven, der Kiel und das Kiel-schwein sind serienmäßig aus verleimtem Mahagoni gefertigt, die Stringer - sie messen 25 mal 45 Millimeter - aus leichter Douglas Fir, einer ebenmäßig gewachsenen, ast-freien amerikanischen Fichtenart. Der Spiegel ist aus zwei Lagen von fünf Millimeter starkem Sperrholz formverleimt. Teile der Inneneinrichtung aus wasserfest verleimtem Mahagoni-sperrholz bilden zusätzliche Aussteifungen. Alles in allem ist das Schiff sehr fest und haltbar gebaut. Die Dimensionierung der Verbände und der Außenhaut verleiht dem Boot eine große Portion Extrasicherheit, die sich natürlich auch im Gewicht ausdrückt: Mit einer Tonne Verdrängung ohne Besatzung und persönliche Ausrüstung liegt die *Sanderling*, bezogen auf ihre Länge, 50 Prozent über dem Durchschnitt.

Erfreulich: Bob Fenton bietet die *Sanderling* nicht nur in Mahagoni an. Umweltbewußte Segler können auch eine komplett tropenholzfreie Version erhalten.

Drei bis vier Monate dauert der Bau eines Schiffes, drei bis vier Einheiten verlassen pro Jahr die Werft. Daß solch ein kleiner Betrieb auch nach Deutschland exportiert, ist Ortwin Keller und seiner Frau zu verdanken. Sie segeln selbst eine *Kingfisher*, die kleinere Schwester der *Sanderling*, und waren von Anfang an so fasziniert von ihrem Schiffchen, daß sie einen Deutschland-Vertrieb aufbauten. Ein beträchtlicher Teil der Produktion, also zwei, drei Schiffe, gelangte innerhalb weniger Jahre zu uns. Ich hatte das Vergnügen, an einem nicht sehr windigen Tag eine *Sanderling* auf den Müritzer Seen auszu-probieren.

Das Cockpit: Die *Sanderling* wirkt deutlich größer, als ihre fünfeinhalb Meter Länge vermuten lassen.

Das Cockpit mißt an seiner breitesten Stelle über zwei Meter; deutlich mehr als auf den meisten 30-Fuß-Yachten. Man hat nämlich keine trennenden Cockpitsülle hinter die Aufbauten geleimt. So steht die volle Bootsbreite zur Verfügung. Im Hafen finden hier vier bis fünf Personen Platz; unterwegs können drei Segler sportlich auf der hohen Kante sitzen.

Auch die Länge des Cockpits wird nicht durch ein achteres Cockpitsüll begrenzt, es reicht bis an den breiten Spiegel heran. So kann sich ein erwachsener Mensch auf den breiten Duchten lang ausstrecken. Diese Möglichkeit wird beim Familiensegeln reichlich genutzt: Das Cockpit wird

dann, mit einem Zelt geschützt, zum Salon. Der Kajüttisch kann aus seiner unteren Halterung genommen und in den Cockpitboden eingesteckt werden. Man ist somit stolzer Eigner einer „Pilothouse Yacht“. Nachts wird der Tisch in die Kajüte geschafft und dient dort als Auflage für eine Doppelkoje. Auf der können zum Beispiel drei Kinder quer schlafen, während oben der Schlafplatz für zwei Erwachsene entsteht: Das Cockpit wird zur Eignerkabine.

Unter den beiden Duchten ist reichlich Stauraum. Achtern kann ein Außenborder im offenen Schacht gefahren werden; der große transportable 24-Liter-Benzintank wird in der hinteren Backskiste verstaut.

Einen Nachteil haben die nicht vorhandenen Cockpitsüls allerdings: Gischt und Regenwasser, die über das Gangbord nach achtern waschen, werden nicht durch das Süll kanalisiert und laufen direkt unter den Hosenboden der in Luv sitzenden Besatzung.

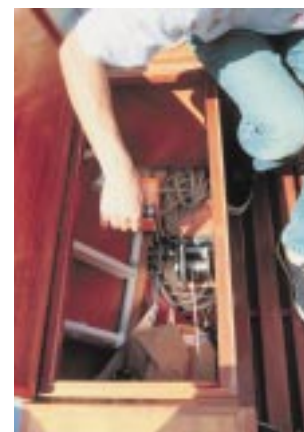
Unter Deck: Das von uns gesegelte Schiff hat eine besondere Einrichtungsvariante. Steuerbordseitig vom Niedergang befindet sich, wie es heute auf Yachten modern ist, ein Toilettenraum! Wohlgermerkt: auf einem Boot von fünfeinhalb Metern Länge. Nun, dem Eigner gefiel das, und er ließ dieses Zimmer anstelle der sonst vorgesehenen Hundekoje einrichten. Eine besondere Falttürkonstruktion erlaubt auch mittelschweren erwachsenen Menschen den Zutritt. Hier steht ein *Porta Potti*; bei Regenwetter ist das ein guter Raum für nasse Sachen. In der Standardeinrichtung wird das Klo unter einer Koje unter-



Eine traditionelle Nagelbank dient zum Belegen der Vor- und Toppsegelfallen.



Das Großsegel setzt man mit Hilfe von Piek- und Klaufall.



Das Schwert wird mit einer Drahtseilwinch geholt.



In der gemütlichen Kajüte finden vier Erwachsene Platz.



Die Kombüse des kleinen Bootes ist erstaunlich geräumig.



Sogar ein Toilettenraum ist vorhanden.



Der Schacht für den Außenborder ist sehr eng geraten.

gebracht: Verspürt ein Segler ein menschliches Bedürfnis, müssen die anderen eben den Raum verlassen. Gegenüber befindet sich die Kombüse, die ebenfalls erstaunlich viel Platz bietet. Ein zweiflammiger Gas- oder Spirituskocher, eine tiefe, runde Spüle und Schaps für Pött und Pan im Pantryschrank bilden die Ausstattung. Eine besondere Augenweide ist die bronzene Frischwasserpumpe auf der naturlackierten Anrichte.

Die Höhe beträgt hier wie auch im Toilettenraum 1,2 Meter. Man kocht also nicht im Stehen, sondern setzt sich in den Niedergang oder auf die Sofakojen.

Diese 1,9 Meter langen Kojen werden durch zwei kleine Schotte mit eingelassenen Griffen vom „Vorzimmer“ abgeteilt. Der Tisch zwischen den beiden Sitzbänken ist an der Maststütze, an der man sich festhalten kann, mitbefestigt. So findet man überall unter Deck, auch bei groben Schiffsbewegungen, sicheren Halt. Mit bis zu vier Personen kann man unter Deck sitzen. Nachts senkt man den Tisch ab: Dann können zwei große oder drei kleine Menschen hier schlafen.

Naturlackiertes Mahagoni dominiert die Inneneinrichtung. Messingbull-eyes, Messingbarometer und Messinglampen passen gut zu der traditionell ausgezimmerten, stilvollen Kajüte. Trotz der kleinen Schiffsgröße wird man hier auch bei schlechtem Wetter gemütliche Hafentage verbringen können.

In der Bilge sind einzeln staubare Bleibarren als Ballast untergebracht; Gurtbänder fixieren die Barren. Der Ballast kann gut zum Gewichtstrimm benutzt werden: Sind auf einer Urlaubstour ständig stämmige Mitsegler im Cockpit, trimmt man nach vorne, bei längeren Einhandtörns mit viel Gepäck in der Kajüte nach achtern.

Unter Maschine: Die *Sanderling* kann wahlweise mit einem Außenborder von drei bis sechs Kilowatt Leistung oder mit einer Einbaumaschine motorisiert werden.

Ein kleiner Einzylinder-Diesel unterstreicht den gemütlich robusten Charakter des Bootes. Die geringste, auf dem Markt verfügbare Leistung

beträgt immerhin sieben Kilowatt: Damit ist das Boot eigentlich übermotorisiert. Der Diesel ist aber betriebssicherer als ein Außenborder, und er behält auch in hoher und kurzer Welle von vorne die Schraube im Wasser. Bei Hacksee und sechs Beaufort von vorne kann man mit solch einem Motor immer noch sicher manövrieren. Dafür ist er erheblich teurer als ein Außenborder.

Unser Schiff ist mit einem 4,4 Kilowatt starken Johnson-Außenborder ausgerüstet, der in einem Schacht am Ende des Cockpits eingebaut ist. Leider ist der Schacht so eng, daß man die Maschine nicht um die Schaftachse drehen kann. Beim Rückwärtsmanövrieren ist das besonders nachteilig, da das langkielige Boot nur schwer zu dirigieren ist. Es dreht auch nicht gut: Will man das Ruder weit nach Backbord legen, ist der Propeller im Wege. Der Drehkreis über Backbord beträgt volle drei Schiffslängen. Über Steuerbord sind es zirka acht Meter ohne Schwert, mit gestecktem Schwert etwas mehr als eine Schiffslänge.

Das Schwert ist eine Stahlplatte; aufgeholt verschwindet es in einem epoxidharzgeschützten Kasten. Seine Oberkante schließt mit den Bodenbrettern ab und stört nicht weiter. Das Fieren und Holen geschieht recht praktisch mit einer Drahtseilwinde, die in der Steuerbordbackskiste untergebracht ist.

Auf Geradeausfahrt laufen wir unter Vollast ungefähr Rumpfgeschwindigkeit, also knappe 5,5 Knoten. Wird dann der Rückwärtsgang eingelegt, tut sich - außenbordertypisch - erst einmal wenig. Drei Schiffslängen sind nötig, um das Schiff aufzustoppen. Dabei bricht das Heck nach Backbord aus, und erst wenn das Schiff nach einiger Zeit Fahrt über den Achtersteven aufnimmt, reagiert es auf das Ruder. Gezieltes rückwärts Einparken, besonders bei Wind, erfordert somit einige Übung.

Unter Segel: Ein Gaffelgroß zu setzen ist nicht einfach. Piek- und Klaufall müssen gleichzeitig bedient werden, dann wird die Klau durchgesetzt und anschließend das Piekfall getrimmt: Einhandsegler werden sich manchmal eine dritte Hand oder stärkere Zähne wünschen. Hilfreich ist die

Führung der Fallen nach achtern. Leider sind sie nicht über eine zweite Schotführung umgelenkt; sie laufen über die Schiebeluke und schamfielen dort auf dem schönen Lack. Aufpassen muß man auf die Gaffel, die zusätzlich zum Großbaum gebändigt sein will und eine weitere Gefahr für die Köpfe bermudasegel-verwöhnter Gaffel-Greenhorns darstellt. Belegt werden die Fallen zünftig an einer Nagelbank am Mast.

Nur unter Großsegel segelt das Schiff passabel. Besonders raumschots läuft es gute Geschwindigkeit, es geht klaglos durch den Wind, und der Ruderdruck ist nicht sehr stark.

Die Fock ist mit einer Rollanlage (Aufpreis) ausgestattet, die an dem langen Klüverbaum angeschlagen ist. Von der Terminologie her könnte man dieses Vorsegel auch als Yankee oder großen Klüver bezeichnen; Werft und Importeur haben sich jedoch auf „Fock“ geeinigt.

Groß und Fock bilden die normale Am-Wind-Besegelung. Mit den dann gesetzten 16 Quadratmetern ist das Schiff bei zwei bis vier Windstärken richtig betucht. Es kommt ganz gut in Schwung und bleibt auch bei Böen von knapp vier Beaufort recht steif (stärkeren Wind fanden wir am Testtag leider nicht vor).

Der Ruderdruck verändert sich mit der Krängung: Um Kurs zu halten, muß man ordentlich an der Pinne arbeiten. Die Mär vom kursstabilen Langkieler ist eben wirklich nur ein Märchen.

Dann setzen wir das Toppsegel; für Gaffel-Neulinge wieder kein leichtes Unterfangen. Drei Leinen müssen synchron bedient werden, was zumindest für den Einhandsegler eine Herausforderung darstellt. Als das Segel steht, laufen wir tatsächlich etwas besser, obwohl die zusätzliche Segelfläche nur bescheidene 2,8 Quadratmeter beträgt. Die *Sanderling* ist ein steifes kleines Schiffchen: In Böen taucht sie nur bis zur niedrigen Scheuerleiste weg; „Ausreiten“ auf der hohen Kante ist überflüssig. Auch gegen Vertrimmung in Längsrichtung ist das Boot unempfindlich: Es läuft auch dann, wenn die gesamte Familiencrew im Cockpit sitzt.

Die Wenden klappen ganz gut, haben aber einen typisch „traditionellen“


Charakter: Das Boot dreht behäbig in den Wind, verliert beim Über-Stag-Gehen deutlich an Geschwindigkeit und driftet auf dem neuen Bug erstmal nach Lee. Erst wenn es wieder Fahrt aufgenommen hat, bleibt die Abdrift unter fünf Grad. Die Höhe am Wind beträgt zirka 50 Grad.

Bei diesem Manöver fällt die wenig durchdachte Beschlagsanordnung auf. Zwar kann der Eigner Beschläge selbst auswählen und anordnen, doch würde ich von der Werft erwarten, daß sie aufgrund ihrer Erfahrung sinnvolle Vorgaben macht.

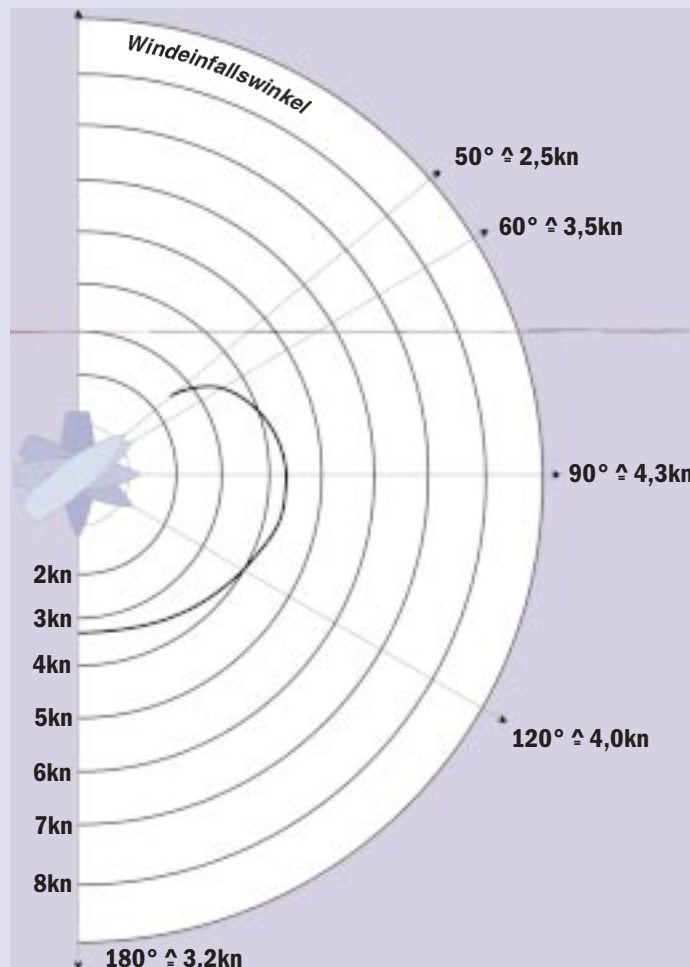
So gibt es keine ausreichend große Winsch für die Fock; bei Starkwind wird man sie kaum trimmen können. Der Holepunkt sitzt zu weit achtern, und die Curryklemmen sind falsch angebracht: Die Schot, die von der kurbellosen Tufnol-Winsch kommt, kann nur schlecht beklemmt werden und braucht eine zusätzliche Klampe, an der man sie belegen kann. Am besten wäre es, eine kleine selbsttholende Winsch an Deck zu stellen. Zumindest aber muß die Curryklemme auf einem Klotz im richtigen Zugwinkel aufgesetzt werden. Außerdem läßt sich das Vorliek der Fock nicht steif genug durchsetzen: So kann man keine Höhe laufen.

Weiter innen kann eine zweite Fock angeschlagen werden; sie dient als Fock II für mehr Wind. Mit den richtigen Beschlägen könnte sie zusammen mit der großen Fock, die dann ein Klüwer wäre, mehr Vortrieb erzeugen. Da sie nur einen Quadratmeter kleiner als die Normalfock ist, ist sie als reines Starkwindsegel immer noch zu groß.

Trotz des improvisierten Segeltrimms macht es Freude, das Boot unter vollem Zeug auf einem spitzen Raumgang zu führen. Drei bis vier Windstärken bringen das Boot schon fast auf Rumpfgeschwindigkeit.

Fazit: Die *Sanderling* ist ein Schiff für Liebhaber kleiner Traditions-Yachten. Auch wenn der Pfundkurs den Preis auf knapp 50.000 Mark hochgetrieben hat, ist dies angesichts des Raumangebotes im Cockpit und unter Deck und der guten handwerklichen Verarbeitung angemessen. Die kritisierten Decksbeschläge sind ohne viel Aufwand modifizierbar. 

Technische Daten



Bedingungen während des Probeschlags:

Windstärke: 7 bis 10 Knoten = drei Beaufort

Wellenhöhe: unter 0,1 Meter

Besegelung: Großsegel, Toppsegel und Fock
insgesamt 18,6 Quadratmeter

Preis und Ausstattung

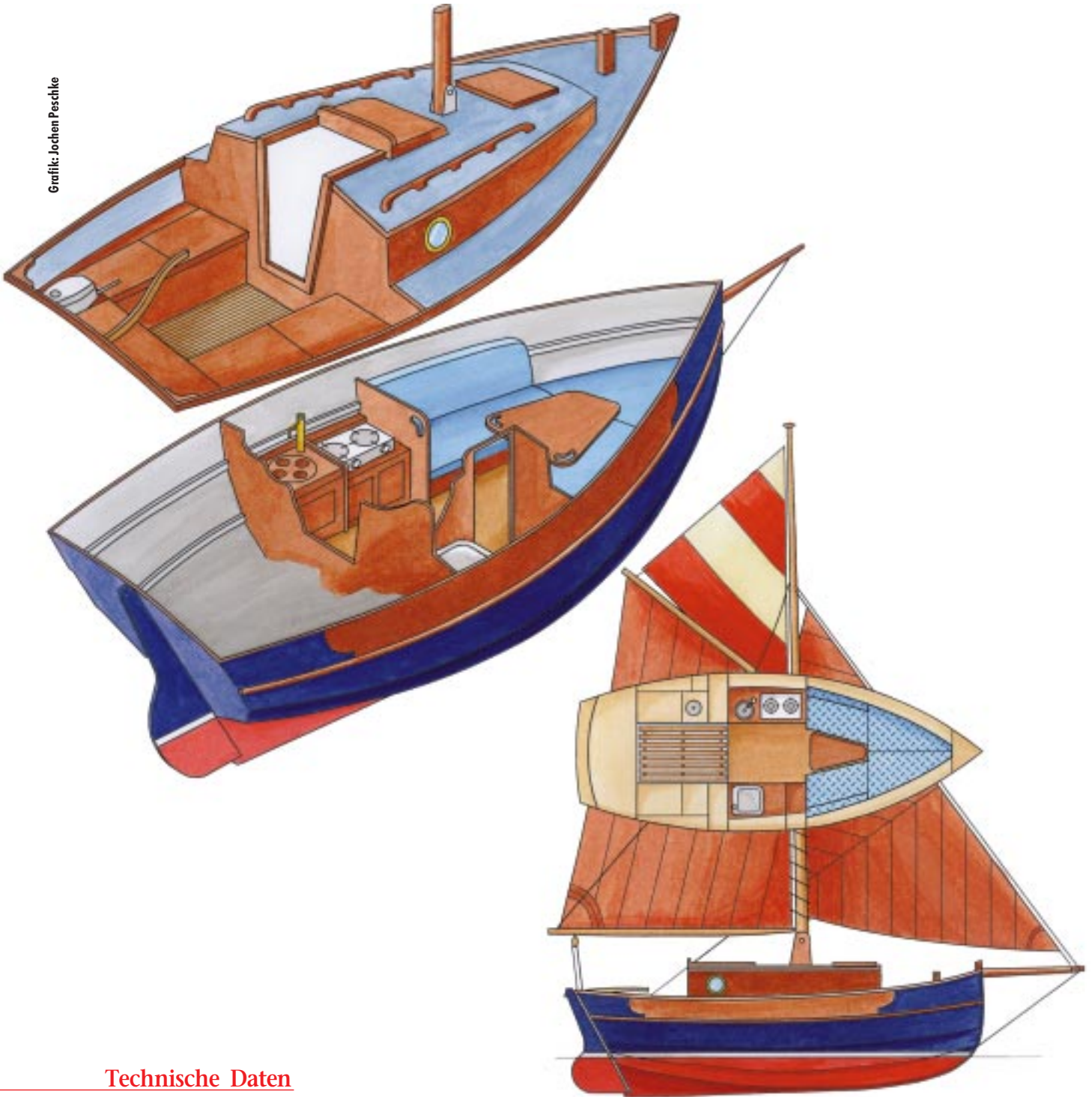
Ab Werft £ 14.000,-
inklusive 17,5% Mehrwertsteuer
(entspricht beim momentanen Pfundkurs DM 39.200,-)

Darin enthalten sind Großsegel und Fock, Wassertank und vier Bullaugen aus Messing.

Die segelklare Version inklusive Außenborder, Cockpitzelt, Kombüseinrichtung, Navigationsbeleuchtung, Anker mit Leine, Decksausrüstung, Toppsegel, aber ohne Trailer kostet etwa DM 49.000,-

Werft: Harwich Boatcraft

Importeur: Ortwin Keller,
Ebelstr. 29
35392 Gießen
Tel. 0641 / 76 341



Technische Daten

Konstrukteur:	Laurent Giles and Partners		
Takelungsart	Gaffelkutter		
Bauweise	Mahagoni-Sperrholz beplankt		
Länge über Alles	6,70m		
Länge über Deck	5,48m	Durchfahrhöhe mit Mast	7,4m
Länge Wasserlinie	4,87m	Maschine (minimal)	Außenborder 3kW (4PS)
Breite ü.A.	2,18m	Tankkapazität Benzin	24l
Tiefgang	0,48/1,06m	Tankkapazität Wasser	68l
Verdrängung	1,000t	Stehhöhe	1,20m
Ballast	0,254t	Anzahl der Kojen (inklusive Cockpit)	5
Ballastanteil	25,0%		
Segelfläche am Wind	23,2m ²	Theor. Rumpfgeschwindigkeit	5,4kn
Großsegel	10,2m ²	Längen-/Breitenverhältnis	2,51/1
Fock	5,6m ²	Segelfl./Verdräng.-Verhältnis	4,82/1
Stagfock	4,6m ²	spez. Segelfläche	23,2m ² /t
Toppsiegel	2,8m ²		