Carpe Diem

Der Tanz mit den *Schwertern*

Vorbereitet war ich auf eine ganz normale Testfahrt, um ein – na sagen wir – etwas „ungewöhnlich" aussehendes Schiff kennen zu lernen. Die Haber 800 C4. Doch es war dann alles ganz anders. Statt eines Yachttests geriet es ab der Hafenausfahrt von Izola zu einer Lehrveranstaltung in Sachen Lateralplan und Schiffsbau im Allgemeinen.

Text: Thomas D. Dobernigg · Fotos: Georg Gindl

1

2

Technische Daten

Länge über alles (inkl. Bugspriet)	9,50 m
Länge Rumpf	7,93 m
Breite über alles	2,50 m
Tiefgang	0,58/1,80 m
Durchfahrtshöhe mit Steilgaffel	10,80 m
Masthöhe	7,00 m
Segelfläche – Gaffelslup	32,8 m²
Stehhöhe	1,90 m
Konstrukteure	Henryk Brylski/Janusz Konkol
Preis inkl. MwSt.	ab78.360 Euro

www.haber-boote.at

Janusz Kokol, Chef der polnischen Haber-Werft und Mastermind hinter den so eigenwillig aussehenden Schiffen, setzte noch innerhalb der Marina von Izola das Gaffel-Groß und dann gleich darauf die beiden Vorsegel der kuttergetakelten Haber 800 C4 namens CARPE DIEM. Anschließend klappte er die Pinne hoch und meinte: „Die brauchen wir nicht mehr zum Steuern". Dabei mussten wir unmittelbar voraus scharf den Kurs ändern, um im Fahrwasser zu bleiben und ich war mir sicher: Das konnte nicht gut gehen.

Janusz schien das alles nicht zu kümmern. Ohne die Hafenausfahrt auch nur eines Blickes zu würdigen, fierte er an Backbord eine Leine ganz locker mit einer Hand und mit der anderen holte er eine weitere Leine an Steuerbord dicht. Ganz lässig, ganz nebenbei. Schließlich betätigte er am Heck eine der beiden Kurbeln – und das Schiff drehte ganz von selbst den Bug exakt in die Hafenausfahrt. Die Pinne blieb unberührt hochgeklappt, das Ruder in der Geradeaus-Stellung.

Ich saß staunend daneben, während Janusz die Segelstellung entsprechend dem neuen Kurs korrigierte. Dann ging es aus

dem Raumschot-Kurs hart an den Wind, auch das bewerkstelligte Janusz wieder mit nur ein paar sehr sparsamen Veränderungen an Leinen und Kurbel. Selbst Böen und die höher werdende Wellen brachten die CARPE DIEM keinen Zentimeter aus dem Kurs. Die Haber lief wie auf Schienen, ohne dass irgendwer steuerte. Ich weiß, es ist ein abgedroschener Begriff, aber er passt perfekt.

Selbst den so heiklen Vorwindkurs mit Butterfly-Segelstellung bewältigte die Yacht bravourös und ohne jegliches Steuern, obwohl mir als Fahrtensegler dabei erst etwas mulmig war, ganz ohne Bullenstander unterwegs zu sein. Doch Janusz war total cool: „Sowas brauchen wir nicht. Wenn der Lateralplan mit den vier Schwertern richtig eingestellt ist, gibt es keine Patenthalse. Nicht einmal, wenn wir vor dem Passatwind über den Atlantik segeln würden".

Und da wären wir bei der Lehrstunde angelangt. Alleine durch die Veränderung der Unterwasser-Struktur durch vier unabhängig voneinander bewegliche Schwerter lässt sich das Schiff steuern und absolut stabil auf Kurs halten – ganz ohne Autopiloten, der reparaturanfällig ist und ohnedies nur Strom verbraucht.

Einen weiteren, wesentlichen Vorteil der Steuerung einer Yacht mittels der vier Schwerter nannte Janusz noch. Und der klingt sehr plausibel: „Das Boot wird nicht mit Gewalt auf einen bestimmten Kurs gezwungen. Es hat keinen Drang, anzuluven oder in den Wind zu schießen, was üblicherweise durch Ruder-Vorhalten vermieden werden muss und das natürlich bremst. In der jeweiligen Einstellung ist das Unterwasserschiff genau für den entsprechenden Kurs abgestimmt – als wäre es exakt und einzig dafür gebaut, in dem einen bestimmten Winkel zur Windrichtung zu segeln."

Ich gebe zu, die kurze Zeit an Bord der Haber 800 C4 an diesem Nachmittag im Spätherbst reichte nicht aus, um das Gefühl für die Koordinierung der vier Schwerter zu erlangen, deshalb lasse ich hier lieber Martin Kopac, den Eigner der CARPE DIEM, sprechen. Er segelt mit der Yacht bereits seit mehr als vier Jahren.

„Entdeckt habe ich das Schiff auf einer Messe. Mich hat die Seetauglichkeit beeindruckt. Da ist jedes Detail wohl durchdacht und auf den praktischen Gebrauch ausgerichtet. Außerdem bietet sie unglaublich viel Platz. Man kann gar nicht glauben, dass dies nur ein Acht-Meter-Schiff ist. Die vier Schwerter habe ich erst gar nicht richtig beachtet. Dieses kleine Wunder habe ich erst im Laufe der ersten Ausfahrten so richtig entdeckt."

Ob es nicht ein sehr langwieriger Prozess ist, bis man heraus hat, wie die Stellung der einzelnen Schwerter bei den unterschiedlichen Kursen sein muss?

Martin Kopac: „Es gibt eine sehr genau und anschaulich beschriebene Anleitung, wie das mit dem veränderbaren Lateralplan zu handhaben ist. Wenn man das genau gelesen und verstanden hat, ist alles sehr einfach. Ich habe sehr rasch heraus gehabt, wie alles funktioniert. Wenn die Schwerter richtig getrimmt sind, segelt meine CARPE DIEM absolut stabil und sicher – unter allen Bedingungen. Am Eindrucksvollsten ist Butterfly-Segeln mit ihr. Wenn man weiß, welch diffiziler und labiler Kurs das für eine Segelyacht ist und man merkt, dass selbst bei heftigen Wellen das Schiff ohne die Gefahr einer Patenthalse vor dem Wind bleibt, ohne dass man das Ruder berühren muss, ist das selbst heute für mich immer noch wie ein kleines Wunder. Ich segle meist nur zu zweit, deshalb ist die HABER 800 C4 für mich das ideale Boot. Ist man auf langen Strecken zu fünft unterwegs, so ist sie etwas zu klein. Aber was will man bei acht Metern Schiffslänge erwarten? Ich halte sie für das perfekte Schiff, denn sie ist sicher, sehr praxisorientiert ausgelegt, einfach in der Bedienung und man kann mit ihr in ganz flaches Wasser, praktisch bis an den Strand fahren und braucht daher kein Dinghi. Sie hat exzellente Segeleigenschaften und bietet eine Menge Segelspaß." ✯

1 HOCH DIE PINNE. Richtig getrimmt, muss niemand die HABER 800 C4 steuern.

2 BLICK NACH VORN. Acht Meter Länge – und Platz wie auf einem richtig großen Dickschiff. Vor dem Salon noch eine Kabine.

3 BLICK ZUR SEITE. An Backbord, direkt neben dem Niedergang und noch vor dem Salon, die Pantry. Gegenüber die Navigation.

4 STABIL AUF KURS. Auch wenn heftige Bewegung und Gewichtsverlagerung auf dem Schiff ist, läuft die HABER C4 stur geradeaus.

5 GENIALE DETAILS. Zum Beispiel diese Umlenkrollen, um Schoten zu einer zentralen Winsch zu führen.