DAS SCHWEIZER WASSERSPORTMAGAZIN SEIT 1946

ACHTING SWISSBOAT

Deutsch-Französische Ausgabe





porto santo
copa del rey
sailbox-interview
cigarette yachts

santa maria de colombo

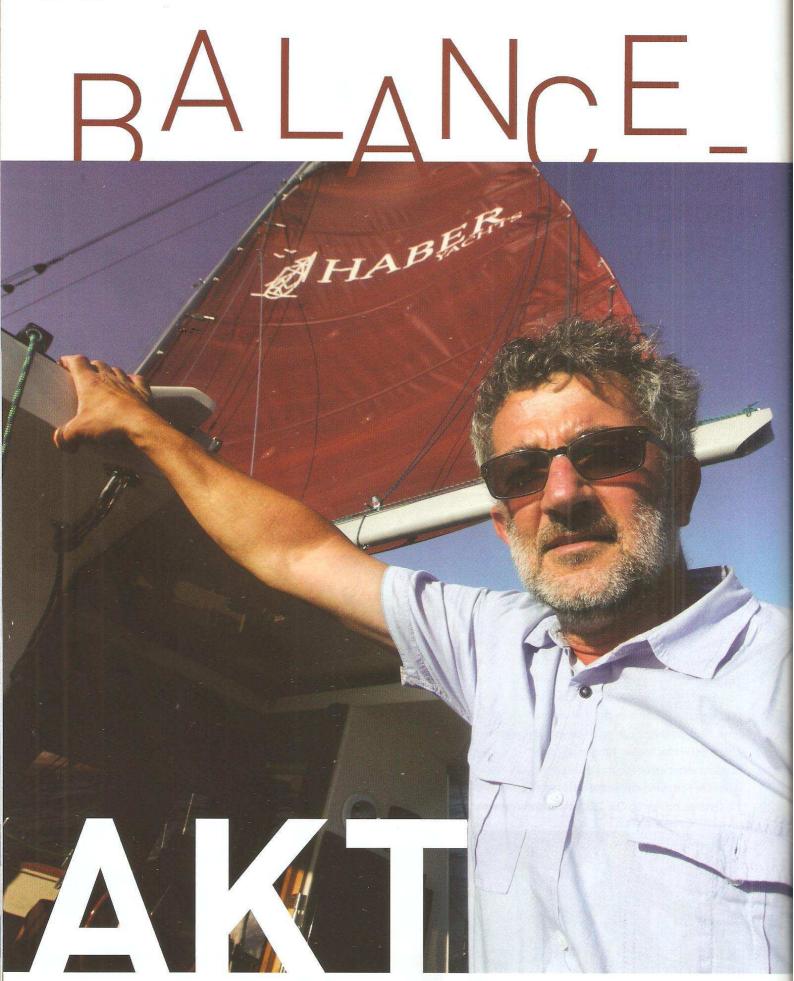
smartboat

moliceiros

régulateur nautique

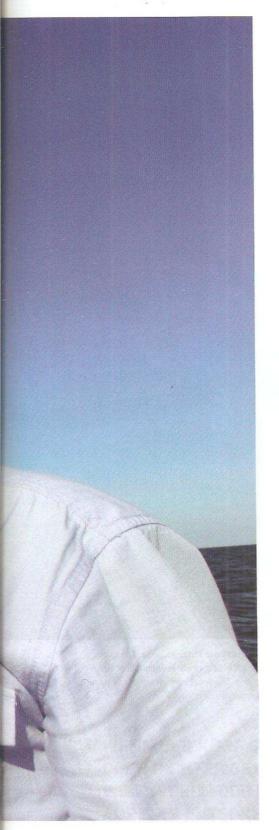
Heiliger Hafen Wassersportrevier Portugal

NOVEMBER / DEZEMBER 06|2013 # CHF 9.— Erscheint zweimonatlich # www.yachting.ch



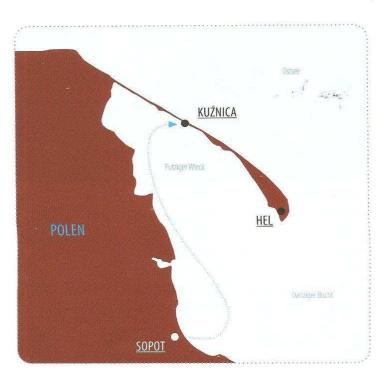
Haber-Werftchef Janusz Konkol bei einem Testschlag auf seiner neuen 34 C4. Die Zahl 34 weist auf die Länge der Yacht von 34 Fuss hin, die Kombination C4 auf die Ausrüstung mit insgesamt vier schwenkbaren Kielen, die einzeln oder zusammen herabgefiert werden können. Foto _ Matt Müncheberg





Janusz Konkol von der polnischen Firma Haber Yachts ist ein passionierter Sportsegler. Und weil er gleichzeitig auch Tüftler und Bootsbauer ist, schuf er mit der neuen 34 C4 ein familien- und langfahrttaugliches Segelboot mit viel Platz und Stehhöhe an Bord, das wie geschaffen ist für die raue Ostsee mit Sturmfahrten einerseits und das Trockenfallen am Strand unter moderaten Badebedingungen andererseits. Das wirklich Revolutionäre an der neuen Haber ist jedoch das integrierte 4-Schwert-System. Damit kann das Neuntonnen-Schiff nahezu perfekt ausbalanciert werden – bei jedem Wetter. YSB-Törn in der Putziger Wiek mit der Baunummer 1, die bereits an einen Schweizer Segler am Genfersee verkauft wurde.

TEXT_Matt Müncheberg | FOTOS_Haber Yachts



"Wenn du einen Ruderdruck spürst, dann ist das Schiff falsch getrimmt", bringt es Janusz Konkol bei unserem Test-Törn von Sopot am südwestlichen Zipfel der Danziger Bucht nach Kuznica auf der nördlich vorgelagerten Halbinsel Hel gleich nach dem Ablegen auf den Punkt. Das 34 Quadratmeter messende Gaffel-Gross ist gesetzt, es weht ein frischer Wind, deshalb haben wir das erste Reff eingebunden. Statt der 31 Quadratmeter grossen Genua benutzen wir die 12 Quadratmeter kleinere Fock, und munter gischtet der traditionell anmutende, in blau und creme gehaltene Gaffelkutter durchs salzige Nass. Als Polens elegantestes Seebad mit einer 512 Meter langen Mole – sie gilt als die längste in Europa – achteraus liegt, beginne ich bereits, den Törn zu geniessen. Die 12,50 Meter über Alles lange und 3,65 breite Yacht (Rumpflänge 10, 40 Meter / Länge Wasserlinie 9,40 Meter) segelt sich durch den 3-Tonnen-Ballast (Ballast-Anteil 33 Prozent) wie ein viel kleineres Kielboot, souverän nimmt sie jede von schräg vorn anrollende Welle, unprätentiös legt sie sich mit einer leichten Verzögerung auf die Seite, wenn eine Bö einfällt. Gegen die aufspritzende Gischt ist der Steuermann vergleichsweise gut geschützt durch das nach achtern überstehende Cockpitdach und zusätzliche, seitlich angebrachte stabile Plexiglas-Elemente. So könnte es weitergehen, denke ich. Sonne und Wind und ein seegängiges Schiff, was will man mehr? Wenn nur der Ruderdruck nicht wäre. Genau hier kommt Janusz Konkols patentiertes, aus Bug-, Haupt- und zwei seitlichen Achterschwertern bestehendes Selbststeuersystem zum Einsatz. Denn dieses soll – neben der Selbststeuerungsmöglichkeit – vor allem eines bewirken: das Schiff auszubalancieren.

Auf unserem Törn funktioniert das auf Anhieb überraschend gut: Wir segeln bei vier bis fünf Beaufort hart am Wind (das bedeutet bei der Haber mit etwa 45 Grad zum Wind), die Wellenhöhe beträgt einen guten halben Meter. Nun fieren wir zunächst das Hauptschwert ganz auf, wodurch sich der Tiefgang von 0,70 Meter auf maximale 2,20 Meter um eineinhalb Meter vergrössert; zusätzlich werden die beiden Heckschwerter Stück für Stück soweit gefiert, bis sich der Ruderdruck auf nahezu Null reduziert – fertig. "Würden wir nun anstelle der Fock die Genua setzen, oder die Genua zusätzlich zur Fock, dann müssten wir auch noch das Bugschwert absenken", erklärt Konkol. Das erscheint logisch, denn schliesslich geht es vor allem darum, den seitlich einfallenden Windwiderstand so zu handeln, dass das Boot einen ausgeglichenen Zustand genau zwischen Luv- und Leegierigkeit erreicht. Konkol hat dieses System über die Jahre perfektioniert. Wenn der Kurs geändert wird und damit die Segel geöffnet oder dichter geholt werden, genügt ein kurzes Zippeln hier und ein Zuppeln dort an den Schwertfallen, schon gewähren die auf eine entsprechende Tiefe abgesenkten oder aufgeholten Schwerter in Sekundenschnelle wieder eine Kursstetigkeit, bei der man die massige Pinne – wenn überhaupt – nur mit spitzen Fingern führen könnte. Dabei wird stets auf einem Bildschirm über dem Steuerstand die genaue Tiefe der Schwerter angezeigt. Die Umlenkung der Schwertfallen erfolgt an Steu-



Die neue HABER unter Vollzeug auf der Putziger Wiek. Die teilweise kräftigen Böen und Wellen bis zu einem halben Meter Höhe steckt das Boot jederzeit gut weg. Die Segel können leicht von nur einer Person gesetzt und geborgen werden.



WENN DER KURS GEÄNDERT WIRD UND DAMIT DIE SEGEL GEÖFFNET ODER DICHTER GEHOLT WERDEN, GENÜGT EIN KURZES ZIPPELN HIER UND EIN ZUPPELN DORT AN DEN SCHWERTFALLEN, SCHON GEWÄHREN DIE AUF EINE ENTSPRECHENDE TIEFE ABGESENKTEN ODER AUFGEHOLTEN SCHWERTER IN SEKUNDENSCHNELLE WIEDER EINE KURSSTETIGKEIT.

erbordseite direkt ins Cockpit, wo sie durch Klemmen bekniffen und bei Bedarf auch um eine Winsch gelegt werden können. So funktioniert denn auch die Selbststeuerung des 4-Schwert-Systems: Einmal korrekt eingestellt, wird sich das Boot zuverlässig immer seinen Weg suchen. Vorteil: Die Crew kann auf längeren Strecken – wenn sie sich nicht sowieso für einen Autopiloten entschieden hat – einmal ausspannen oder Reparaturen erledigen. Nach Konkol soll das bei jedem Wind möglich sein – was einen entscheidenden Vorteil gegenüber herkömmlichen automatischen Selbststeueranlagen bedeuten würde. Nachteil: Da das System das Boot nicht zwingt, Kurs zu halten, sondern sich immer nur den optimalen Kurs zum Wind sucht, wird es unter Umständen zwar schneller segeln, da die kurshaltende Bremswirkung entfällt, aber es ist dann unter Umständen eben kein "gerader Kurs" mehr absteckbar. Hier kommt es auf die Prioritäten jedes Skippers an. Will er möglichst schnell per Selbststeuerung von A nach B (dann: Autopilot), oder kommt es ihm eben in erster Linie auf eine – sichere – Kursstetigkeit mit einem gut ausbalancierten Verhältnis von Segel- und Lateralplan an – in diesem Falle bietet sich Konkols 4-Schwert-Variante an. Überhaupt ist der heute 53-jährige Bootsbauer und "Präsident" von Haber Yachts mit Sitz im polnischen Nowe Miasto ein Schwertboot-Fan. Mag sein, dass es daran liegt, dass der gelernte Bootsbauer und studierte Naval Architect bereits mit 12 Jahren sein erstes eigenes Boot baute: ein Kajak – mit Seitenschwertern, natürlich, Gaffelrigg und Fusssteuerung. Im Prinzip ist er – ganze 40 Jahre später – diesem Prinzip bis heute mit der neuen Haber 34 C4 treu geblieben, sieht man einmal von der Fusssteuerung ab. Stattdessen wird die Pinnensteuerung des immerhin neun Tonnen verdrängenden Schiffes, einmal richtig ausbalanciert, zum Kinderspiel. Selbst als wir die tückischen Flachs vor Kuznica auf Hel gemeistert haben und nur unter Motor in den Hafen einlaufen, bewährt sich Konkols System aufs Trefflichste. Mit abgesenktem Hauptschwert (die anderen drei Schwerter sind aufgeholt) ist das Boot kursstabil und dennoch leicht zu manövrieren. In einem nördlich des Hafens direkt an der nordwestlichen Putzker Bucht gelegenen Restaurant präsentiert mir Konkol dann bei polnischem Bier und Fisch seine vergleichenden Forschungen zum Thema Kiel- contra Schwertboot. Anhand aufwendig berechneter Daten erstellte der Tüftler in jahrelanger Kleinarbeit Animationen, in denen die bei Welle und Wind seitlich auf ein Boot wirkenden Kräfte ersichtlich werden. Fazit: Ein Schwertboot (mit zumindest teilweise geliftetem Schwert) hat zwar eine grössere Abdrift, weist bei grossen durchlaufenden Wellen jedoch eine ungleich höhere Stabilität auf als ein vergleichbares Kielboot. Das ist es, was für Konkol den entscheidenden Unterschied macht. "Es ist einfach eine Frage der Sicherheit", sagt der Haber-Chef. Deshalb garantiert der umtriebige Pole, dass seine A- und B- Kategorie-Yachten aufgrund ihrer Form von Rumpf, Deck und Aufbau nicht kentern können. Täten sie es ausnahmsweise dennoch, dann würden sie sich von allein wieder aufrichten, das gelte selbst dann, "wenn der Mast nach unten zeigt", verspricht der Tüftler. Doch nicht nur für Si-





Vom innenliegenden Steuerstand aus hat der Skipper dank grosszügiger Rundum-Verglasung des Cockpits eine gute Sicht (oben). Wohler haben wir uns allerdings an der Pinne in der geräumigen Plicht gefühlt. Foto unten: Der für die Schiffsgrösse recht üppige Salon ist klassisch konzipiert. Der Tisch lässt sich an den Seiten abklappen; der Mittelteil enthält den Schwertkasten und bleibt stehen. Im Durchgang zur Heck-Doppelkoje an Backbord achtern befindet sich die praktische Pantry. Auch unter Deck befinden sich viele Haltegriffe und Griffleisten.

cherheitsfanatiker dürfte die C34 C4 eine gute Wahl sein. Familien fühlen sich mit den sieben Schlafplätzen, aufgeteilt in zwei Kajüten und den Salon, dem Extra Cockpittisch und dem grossen Platzangebot auf und unter Deck sicher genauso wohl wie Alleinsegler (alles ist für das Einhandsegeln optimiert) auf Langfahrt oder Pärchen auf Bade-Törn am Strand – denn durch den lediglich 70 Zentimeter betragenden Tiefgang mit komplett aufgeholten Schwertern ist auch ein "Aufrutschen" auf sandigen Strand kein Problem; der bis zu 50 PS starke Einbaudiesel zieht das Schiff dann leicht wieder nach achtern ins tiefere Wasser. Und schliesslich: Selbst grössere Crewmitglieder dürften sich bei einer durchgehenden Stehhöhe von 1,96 Metern auf dem Cockpit-Segler nicht so schnell den Kopf stossen. Gefallen haben uns an Bord auf Anhieb die qualitativ hochwertigen Beschläge und der Innenausbau in Kirsche. Die Takelung als Gaffelkutter bietet eine grosse Flexibilität in der Besegelung, selbst nur unter Gross brachten wir es bei 15,3 Knoten scheinbarem Wind auf gute fünf Knoten SOG. Dabei helfen die Schwerter wieder-



Die Gaffeltakelung, die dunkelrote Farbe der Segel und die dunkelblaue Gestaltung des Rumpfes lassen die moderne Yacht schiffig wirken. Werftchef Konkol garantiert dafür, dass seine A- und B-Kategorie-Schwertboote nicht kentern können.

Decks- und Segelplan der neuen HABER (oben): Sechs Personen finden ohne Probleme Platz in Bug- und Heck-Kajüte sowie im Salon. Unten: Deutlich zu erkennen sind die ausfahrbaren Schwerter der Yacht: Am Bug und mittschiffs befinden sich jeweils eines, am Heck sind noch einmal zwei angebracht. Sie geben dem Boot in jeder Rigg- und Windsituation die richtige Kursstabilität und nehmen Druck aus dem Ruder.





um bei der Kursstabilität. Der Gang aufs Vorschiff gestaltet sich selbst bei Krängung dank breiter Lauffläche und vielen praktischen Handläufen als sicher; nur den stufenförmigen Absatz seitlich in der Mitte des Bootes haben wir beim ersten Mal übersehen. Kleines Manko: Den Plotter hätten wir uns grösser und direkt in der Mitte der rückseitigen Cockpitwand gewünscht. Stattdessen war das Gerät auf dem Testschiff über dem Steuerstand innen angebracht, was für eine erschwerte Ablesbarkeit sorgte, etwa, als wir mit den tückischen Flachs im Nordwesten der Putzker Bucht zu kämpfen hatten. "Der Auftraggeber entscheidet", sagt Konkol dazu, wir geben nur Empfehlungen. So kann der Standard-Nettopreis von 242.500 Euro für die Grundversion auch schon mal überschritten werden, wenn der Auftraggeber Sonderausstattung ordert. Sollte auf einem Binnentörn einmal eine Brücke den Weg versperren, so kann mit ein wenig Übung der Mast von nur einer Person gelegt und anschliessend wieder gestellt werden – wichtig für ein so flachgehendes Boot wie die neue Haber; Janusz Konkol muss dabei noch nicht einmal den Baum abmontieren. "Nach dem Bau der neuen Haber sind wir nun vom Know-how her bereit und in der Lage, auch ein 50-Fuss-Schiff zu bauen", sagt Konkol, bei der "34" habe es eine Menge werftseitige Weiterentwicklungen gegeben. Ob ein grösseres Boot dann wie die Haber 34 C4 wieder auf Mallen gebaut werden wird, oder ob es für die nächste Yacht wieder eine Form geben wird, stehe noch nicht fest. "Das nächste Boot? – Der Kunde entscheidet!", sagt Konkol selbstbewusst.

Werft: haber-yachts.com. Händler Schweiz: haber-yachts.eu. Händler Deutschland: hirschmann-boote.eu. Das beschriebene Testschiff steht ab Saisonbeginn 2014 auf dem Genfersee für Besichtigungen zur Verfügung. Es wird an der nächsten Bol d'Or teilnehmen.

Un numéro d'équilibriste

Janusz Konkol de l'entreprise polonaise Haber-Yachts est un passionné de voile. Comme il n'en est pas moins passionné de bricolage et constructeur naval, il a mis au point le nouveau 34 C4, un voilier familial conçu pour les longues sorties, très spacieux et dans lequel on peut tenir debout. Il semble avoir été créé à la fois pour les éprouvantes traversées de la tumultueuse mer du Nord et pour les mises à l'échouage sur la plage quand le temps se prête aux baignades. Mais ce qu'il y a de vraiment révolutionnaire sur le nouveau Haber, c'est son système des 4 plans de dérives réglables. C'est ce qui permet à ce bateau de 9 tonnes de rester parfaitement stable, et ce quelles que soient les conditions climatiques. Nous avons pu nous en convaincre lors d'un tour dans la baie de Putzker avec le premier modèle de ce bateau, déjà vendu à un plaisancier suisse sur le lac de Genève. « Si tu sens une pression sur le gouvernail, c'est que le bateau est mal réglé », c'est ainsi que Janusz Konkol nous met au parfum dès le départ de notre tour entre Sopot, à la pointe sudouest de la baie de Gdansk, et Kuznica, plus au Nord dans la péninsule de Hel. La grand-voile de 34 mètres carrés est hissée, le vent frais souffle et nous a fait prendre un ris. Lorsque la station balnéaire la plus élégante de la Pologne avec un môle de 512 mètres (le plus long d'Europe) est derrière-nous, je commence déjà à savourer notre sortie en mer. Le voilier de 12,50 mètres de long et 3,65 mètres de large (coque de 10,40 mètres de long, ligne d'eau 9,40 mètres) glisse sur l'eau avec ses 3 tonnes de ballast (33 pour cent de son poids total), comme le ferait un quillard beaucoup plus petit. Le système de pilotage breveté par Janusz Konkol, avec un plan de dérive à la proue, un à la poupe et deux plans latéraux, permet non seulement d'améliorer le pilotage, mais aussi et surtout d'équilibrer le bateau. Lors de notre virée, le système fait immédiatement ses preuves : nous naviguons par des vents de force quatre à cinq et les vaques font près d'un demi-mètre de haut. Nous commençons par baisser entièrement la dérive centrale et augmentons ainsi le tirant d'eau d'un mètre et demi au maximum, puisqu'il peut passer de 70 centimètres à 2,20 mètres. Nous baissons en plus les deux dérives arrières, peu à peu, jusqu'à ce que la pression exercée sur le gouvernail soit nulle. Et le tour est joué. « Si on envoyait le génois à la place du foc ou si on ajoutait le génois au foc, il faudrait aussi baisser la dérive de la proue », nous explique Konkol. Cela paraît logique car finalement, il s'agit avant tout de contrer la pression latérale du vent de telle manière que le bateau ne soit ni trop ardent ni trop mou. Konkol tient la barre et rayonne. Il a perfectionné ce système pendant plusieurs années. Maintenant il le sait : le jeu en valait la chandelle.