



## Schweres Stahlschiff

Ein schöner Platz zum Träumen,  
das Netz unter dem langen  
Klüverbaum

# Colin Archer

Die legendären  
Rettungskutter des  
Colin Archer sind in  
Größen zwischen  
zehn und zwanzig  
Metern schon oft  
gebaut worden, viele  
davon in Stahl.

Eine Werft in Hol-  
land hat sich auf die  
größeren Einheiten  
spezialisiert – wir  
segelten eine 16-  
Meter Colin Archer  
und waren beein-  
druckt

Text Ralf Weise ·  
Grafiken Michael  
Herrmann

**M**arko Siegert wollte ein sicheres Schiff. Eines, das für das Grönländische Eis ebenso geeignet ist wie für die Tropen. Nach zwei Atlantiküberquerungen und zigtausend Seemeilen auf den unterschiedlichsten Leichtbauten reifte in ihm die Einsicht, dass ein schweres Stahlschiff genau das Richtige für seine Bedürfnisse sein müsste. So sah er sich auf dem Gebrauchtbootmarkt um und fand trotz langer Suche doch nicht das Schiff, das ihm vorschwebte.

Als er eines Tages die Werft *Bronsveen* besuchte, fasste er den Entschluss, sich sein Traumschiff dort bauen zu

lassen. *Bronsveen* ist auf den Bau schwerer Stahlkaskos spezialisiert und hier besonders auf die Doppelender, die im Rumpf genau dieselben Linien wie die alten hölzernen *Colin-Archer*-Rettungskutter aufweisen.

Ursprünglich wollte Siegert ein Schiff, das auch noch durch die französischen Kanäle passt, doch Stück für Stück wurde es größer, bis es bei über sechzehn Metern Länge und fünf Metern Breite über 2,4 Meter tief ging.

Also, Grönland und Karibik waren weiter im Programm, aber die Kanäle dann aufgrund der Abmessungen gestrichen.

Im Winter 2000 war Kiellegung, genau zum fünfzigsten Geburtstag des Eigners, und ein halbes Jahr später war der Rumpf fertig. Nach einem weiteren Jahr waren alle Arbeiten so weit abgeschlossen, dass das Schiff die holländischen Gewässer verlassen konnte. Bei *Bronsveen* wurde nur das Kasko gebaut, die anderen Arbeiten teils von Subunternehmen und teils vom Eigner ausgeführt.

Als ich an einem kühlen Herbsttag die Eisenplanken der *THOR* betrete, bin ich sofort von ihrer Mächtigkeit beeindruckt. Der schwarze Rumpf, das Schanzkleid mit der hohen Reling, der lange Klüverbaum, die hohen

Masten mit den breiten Salingen, das Ruderhaus und die überall vorhandenen stählernen Handläufe und Griffe – um nur die markantesten Merkmale zu nennen – geben das Gefühl auf einem Schiff zu sein, mit dem man alle Gewässer der Welt bereisen kann – ob's stürmt oder schneit.

Im Ruderhaus wird meine Jacke gleich im Schrank am Eingang auf den Bügel gehängt. Unter Deck laufen Heizung und Kaffeemaschine und bei einem Becher des starken und heißen Getränkes erklärt mir Marko Siegert sein Schiff.

## Schiffssicherheit

Sicher soll es sein, deshalb der konsequente Stahlbau. Eine zwanzig Millimeter starke Kielsohle, dann erst sieben und schließlich sechs Millimeter Stahl sind auf Spanten die im Abstand von vierzig Zentimetern voneinander stehen geschweißt. Deck und Aufbau sind ebenfalls aus Stahl und vier Millimeter stark. Die Vor- und Achterpiek sind abgeschottet und zusätzlich gibt es vier große, wasserdichte Abteilungen, die durch stählerne Schotttüren verschlossen werden könnten. Unter dem Salon befindet sich ein Doppelboden, der die Tanks aufnimmt: zweimal 700 Liter Diesel oder Heizöl, 4.000 Liter Wasser und 1.800 Liter Abwasser. Sollten die Tanks leer sein, können sie bei Schwerwetter mit Seewasser geflutet werden und legen somit den Schwerpunkt des Schiffes weiter nach unten. Da alle größeren Gewichte weit unten eingebaut sind, kommt das Schiff mit nur sieben Tonnen Ballast aus.

Alle Fenster haben Seeschlagblenden und jede Kabine besitzt ein Fluchtluk mit Sichtfenster darüber – das im Groben zu der schiffbaulichen Seite der Sicherheit.

Sicherheit geht aber weiter bei der Ausrüstung des Schiffes. So befinden sich in jeder Kabine ein Feuerlöscher und eine Rettungsweste. Alle Lichtschalter sind durch kleine Lampen und phosphoreszierende Leuchtpunkte gekennzeichnet. Es gibt auf dem Fußboden ebenso wie an Deck rote Orientierungslampen und zusätzlich zu den Deckenlampen eine rote Nachtbeleuchtung. Sollten alle Stromkreise zusammenbrechen, klemmt über jedem Lichtschalter eine Taschenlampe. Es gibt ein stationäres



Die modernen Rollsegel auf dem traditionellen Schiff machen es einhandauglich

und ein mobiles UKW-Gerät und ein zusätzliches Gerät mit vier Tochtergeräten in den Kabinen. Für den Kontakt vom Ruderhaus zu den Kajüten ist zusätzlich eine Wechselsprechanlage und eine Alarmanlage installiert, die im Falle eines Alle-Mann-an-Bord-Manövers die Besatzung rufen kann. Im Ruderhaus ist der gut gekennzeichnete Schrank mit den Rettungsmitteln untergebracht, an Deck sind ein Beiboot und die Rettungsinsel einsatzklar. Im Maschinenraum gibt es einen Rauchmelder und eine automatische, mit Argon betriebene Löschanlage. Das teure Argon wird statt des sonst meist verwendeten CO<sup>2</sup> genommen, weil es nicht ganz so schädlich auf den menschlichen Organismus wirkt.

## Unter Motor

Der Sechszylinder *Deutz* befindet sich in einem begehbaren Maschinen-

raum. Eher klein und unscheinbar steht das 160 PS Kraftpaket unter seiner Schutzabdeckung in dem großen Raum. Abgesehen von der Hauptmaschine ist hier ein Großteil der Unterdecktechnik untergebracht. Dazu gehört der Generator, die Heizung, die Hydraulik für Bug- und Heckstrahlruder, Pumpen, Hauptelektroverteiler und eine Menge Werkzeug inklusive Werkbank mit Schraubstock.

Als der Motor gestartet wird, hört man ihn an und unter Deck fast gar nicht, so gut ist der Maschinenraum isoliert. Nach ein paar Minuten Warmlaufphase drücken wir das Schiff mit Bug- und Heckstrahlern von der Pier. Das funktioniert bei der leichten, achterlichen Brise imponierend einfach. Bei Starkwind oder Sturm sind die beiden Querpropeller allerdings auch am Ende, dann muss wieder auf die herkömmliche Methode mit Leinen und Springs



Vor dem Ruderhaus befindet sich ein offenes „Schönwettercockpit“

## Von uns gesegelt

zurückgegriffen werden. Bei Schiffen mit langem Klüverbaum wie der THOR wird die Achterspring zur wichtigsten Leine an Bord.

Unterwegs brummelt der Deutz zunächst mit 1.200 und später mit 1.500 Umdrehungen pro Minute vor sich hin. Sechs bis sieben Knoten läuft das Schiff. Bei sechs Knoten, verbraucht der Motor acht Liter pro Stunde. Der Tankinhalt entspricht somit einer Reichweite von fast 2.000 Seemeilen. Unter Vollast erreichen wir bei 2.000 Umdrehungen 8,2 Knoten. Diesen Bereich wird man aber nur im Notfall nutzen, da die Maschine dann, bei einer Geschwindigkeitszunahme von nur 30 Prozent gegenüber der Marschfahrt, das Dreifache an Treibstoff verbraucht. So ist also das Kriterium für eine ausreichende Motorisierung, nämlich das Erreichen der Rumpfgeschwindigkeit, – in diesem Fall 9,4 Knoten – bei dem Fünzig-Tonnen-Schiff nicht sinnvoll anzuwenden. Die aufzubringende Motorleistung wäre einfach zu unwirtschaftlich.

Das Manövrieren dieses Schwergewichtes ist doch sehr unterschiedlich zu den von uns sonst geseelten Schiffen:

Aus einer Fahrt von sieben Knoten stoppt das Schiff innerhalb von zwei Schiffslängen oder zirka 35 bis 40 Metern. Dabei wandert das Heck 50 bis 60 Grad nach Steuerbord, bevor es bei deutlicher Fahrt über den Achtersteven wieder auf Ruderbefehle gehorcht. Das Rückwärtsfahren klappt ganz gut, da habe ich schon andere Langkieler gefahren, die dabei viel zögerlicher auf das Ruder angesprochen haben oder ganz und gar gemacht haben, was sie wollen.

Ein 360 Grad Kringel aus Marschfahrt heraus gelingt mit zwei Schiffslängen Drehkreisdurchmesser. Auf dem Teller kann man auch drehen, dafür muss über Backbord gewendet werden und die Maschine des Öfteren von voraus auf zurück umgesteuert werden.

## Unter Segeln

Die fünfzig Tonnen Ketsch ist so geriggt, das sie auch von einer Person alleine bedient werden kann. Das

geschieht zum einen mit der Unterteilung der Arbeitsbesegelung auf vier Einzelsegel. Sie sind also so klein, das auch im Falle von unklar gekommener Technik das Tuch noch von einem Mann gehandelt werden kann. Zum zweiten sind die Besläge und vor allem die Winschen sehr großzügig dimensioniert. Und zum Dritten kann man alle Segel einrollen. Die 82 Quadratmeter große Genua und das Großsegel werden mit einem Hydraulikmotor, der Besan über eine Winsch gesetzt und geborgen. Da Groß und Besan in den Mast gerollt werden, können sie nicht mit waagerechten Latten versehen werden und so fehlen zum einen zehn bis zwanzig Prozent an Segelfläche gegenüber herkömmlichen Segeln und zum anderen stehen sie nicht sehr gut. Haupthandicap ist das Achterliek, das leicht nach innen einkrallt. Nun gut, das ist nicht das Hauptkriterium bei der THOR. Sicherheit und leichte Bedienbarkeit gehen vor.

Als die Segel stehen und eine Brise schräg von achtern das Boot mit fünf bis sechs Knoten über die Ostsee schiebt, nähert sich von achtern eine



Doppelte Instrumentierung im Ruderhaus und im Cockpit



In dem geschützten Cockpit ist reichlich Platz



Das Ruderhaus ist ein idealer Platz für die Kartenarbeit und wird als kleiner Deckssalon genutzt



Begehrbarer Maschinenraum mit Werkbank und allen Pumpen und Agregaten

dunkle Wand. Weißer Regen klatscht auf dunkles Wasser und vorsichtshalber reffen wir das Großsegel auf vierzig Prozent. Das geschieht per Knopfdruck. Und darin liegt ein unbestreitbarer Vorteil dieser Anlage. Die Beseglung kann jederzeit ohne Mühe den Windverhältnissen angepasst werden, und das wird auch konsequent genutzt.

Als die ersten Regentropfen das Schiff erreichen, ziehen wir uns in das Ruderhaus zurück. Warum draußen nass werden, wenn sich das Schiff von hier genauso gut führen lässt? Vom Steuerstand aus hat man eine hervorragende Sicht, auch nach oben durch die Decksluke. Das Ruderrad ist mit dem achteren parallelgeschaltet und alle Instrumente sind als Tochtergeräte gut einsehbar. Nach einiger Zeit vergrößert sich die Krängung um ungefähr zehn Grad. Ansonsten nehme ich außer dem Gepladder des Regens keine Veränderung war. Als ich auf den Windmesser schaue, zeigt er aber dreißig Knoten, also Windstärke sieben an. Ein wenig ungläubig lesen ich die anderen Instrumente ab und schalte am Windmesser hin und her doch aus den 30 Knoten werden nicht weniger, eher mehr. In Spitzen weht dort oben auf dem Masttop ein wahrer Wind von fünf- unddreißig Knoten – und hier unten merkt man nichts. Kein Heulen, kein Fauchen, keine sprühende Gischt, kein knatterndes Segel, keine große Krängung und keine Unruhe auf dem Ruder – allerdings merkt man auch nichts von der für diese Schiff spektakulären Geschwindigkeit. Ein wenig über sieben Knoten laufen wir bei diesem Raumgang. Als ich die Ruderhaustür aufmache und nach draußen wittere, schätze ich den scheinbaren Wind über Deck – zwanzig Meter unter dem Masttop – auf etwa zwanzig Knoten, also fünf Beaufort. Als es zu regnen aufhört, hat der Wind etwas vorlicher gedreht und steht mit konstanten vier Beaufort durch. So reffen wir aus, setzen die Stagfock und nehmen die Schoten dichter. Wir segeln jetzt einen Halbwindkurs und der bekommt der Thor besser: Immer noch mit sieben Knoten und dabei nur leichter Krängung bewegt sie sich gemächlich übers Wasser. Vom inneren oder äußeren Steuerstand hat man gute Sicht und sollten die Schoten nachgetrimmt werden



Die Island Packet Werft hat dank des Designers Bob Johnson in diesem Jahr eine neue Generation der Island Packet Yachts auf den Markt gebracht - die Island Packet **485**. Die Yacht zeichnet sich nicht nur durch sehr gute Segeleigenschaften aus, sondern auch durch die bereits im Standard inbegriffenen technischen



Extras wie z.B.:

- Navigationsecke mit Drehstuhl
- Rollanlage Großsegel (QUANTUM)
- Vakuum Toilette
- 3 Flammen Gasherd mit Backofen und Mikrowelle und viele mehr.

Die hohen Standards lassen mehr Freude für die ganze Familie am Segeln aufkommen!



#### Technische Daten:

L.ü.a	15.76 m
Breite	4.69 m
Tiefe	1.62 m
Motor	Yanmar 100 ps
Dieseltank	1135 ltr
Wassertank	1135 ltr
Zuladung	7.257 kg
Gewicht	18.143 kg
Kabine	4

Bis zum 1. Mai 2003 bieten wir Ihnen die Island Packet **485** zum Einführungspreis von **Euro 595.000,-** (inkl. mwst.) an. Nähere Information erhalten Sie direkt bei uns, fordern Sie noch heute Unterlagen an, oder besuchen Sie uns persönlich auf der Bootsshow "Hiswa" in Amsterdam ( Halle 1/Stand Nr.338- 340). Wir freuen uns auf Sie!



Bonyachts  
IJsselmeerdijk 2  
8221 RC Lelystad  
Niederlande

[www.bonyachts.com](http://www.bonyachts.com) (neu)  
info@bonyachts.com  
Tel: 0031 320 279844  
Fax: 0031 320 261117

## Von uns gesehlt

müssen kann man getrost das Ruder loslassen und über die großen Winschen die Segel einstellen. Für die Genuaschoten stehen dabei große elektrische *Andersen*-Winschen zur Verfügung.

Auf dem Rückweg geht es an die Kreuz. Der wahre Wind legt stellenweise auf 22 Knoten, also sechs Beaufort, zu. Das ist die Windstärke, bei der das Leedeck anfängt die Wasseroberfläche zu berühren. So reffen wir die Genua, das Groß und den Besan auf siebzig Prozent. Damit läuft das Schiff mit einer stoischen Ruhe und wie auf Schienen fünfzig bis fünfundfünfzig Grad am Wind und hält seine sieben Knoten. Das Ruder muss im Grunde gar nicht mehr angefasst werden und so ist auf Am Wind Kursen ein Autopilot überflüssig. Bei Welle und raumerem Kurs ist der *Autohelm 7000* nach den Worten des Eigners aber überfordert, der Gierwinkel ist zu groß und dauerhafte Kursabweichungen können nicht mehr korrigiert werden.

Die Wenden gelingen bei der ruhigen See problemlos, allerdings muss man schon einigen Platz einkalkulieren. Das Schiff verliert in der Wende recht viel Fahrt und bevor es auf neuem Bug wieder anfängt zu laufen, hat es eine beachtliche Abdrift. Keine Probleme macht das Übernehmen der großen Genua am inneren Vorstag vorbei, es kostet nur einige Zeit, die lange Schot durchzusetzen.

Die größte Höhe ermittle ich mit 45 Grad, aber dann läuft das Schiff schon nicht mehr richtig. Die Genua fängt an einzufallen da sie aufgrund der breiten Salinge und den weit außen liegenden Holeyunkten einen großen Schotwinkel hat. 50 Grad sind besser und zwischen 60 und 100 Grad wahren Einfallswinkel läuft die THOR immer zirka sieben Knoten. Kommt der Wind noch achterlicher, beginnen die Segel sich gegenseitig abzudecken und das Schiff wird langsamer.

Alles in allem sind die Segeleigenschaften, gemessen mit gleich großen Yachten die nur die Hälfte oder ein Drittel wiegen, deutlich schlech-



**Die Seenotsignale sind in Schubfächern unter der Schalttafel untergebracht**

ter, sowohl was die erreichbare Geschwindigkeit als auch die Höhe am Wind an geht. Die Colin Archer braucht Zeit, um in Schwung zu kommen, ist nicht besonders wendig und bei einer größeren Welle von vorn wird sie sich leicht in der See festboxen. Sie liegt zwar sehr kursstabil auf dem Ruder, reagiert aber auch träge.

## Fazit

Die THOR ist ein beeindruckendes Schiff mit einem vorbildlichen Sicherheitskonzept. Die erreichbaren Geschwindigkeiten sind – im Vergleich zu modernen Leichtbauten – mäßig. Interessenten, die eine stählerne Colin Archer segeln wollen, müssen sich zwischen Sicherheit und Stebigkeit oder Geschwindigkeit entscheiden. Von daher sind die Colin Archer kompromisslose Schiffe. Sie sind, gemessen an den Werten unserer Gesellschaft und des Yachtbusiness, vermutlich ein Anachronismus unter Segeln – aber ein sehr charaktvoller.

Wer auf der THOR einmal segeln möchte, kann sich an den Eigner wenden, der mit ihr Chartertörns durchführt. Geplant sind für den Sommer Reisen auf der Ostsee, im Herbst und Winter soll es dann in die Karibik gehen. Der Kojenpreis von zirka 175 Euro je Tag ist gemessen am Komfort und der Sicherheit günstig.



**An dem großen Esstisch ist Platz für acht Personen**

**Eine see-gerechte Kombüse in die man sich einkeilen kann**

# Colin Archer

## Technische Daten

Takelungsart .....	Ketsch
Bauweise .....	Stahlrundspanter
Länge	
Rumpf .....	16,5 m
Länge inkl. Klüverbaum .....	20 m
Länge Wasserlinie .....	14,9 m
Breite .....	5,0 m
Tiefgang .....	2,4 m
Verdrängung	
halb abgeladen .....	45 t
Ballast .....	7 t
Ballastanteil .....	16 %
Segelfläche .....	184 m <sup>2</sup>
Großsegel .....	49 m <sup>2</sup>
Stagfock .....	25,5 m <sup>2</sup>
Genua .....	82 m <sup>2</sup>
Besan .....	27,5 m <sup>2</sup>
Maschine .....	Deutz
Tankkapazität Diesel .....	2700 l
Tankkapazität Wasser .....	4700 l
Abwasser .....	1800 l
Stehhöhe .....	2 m
Anzahl der Kojen .....	6
Theoretische Rumpfgeschwindigkeit .....	9,4 kn
Längen/Breitenverhältnis .....	3,3/1
Segelflächen Verdrängungsverhältnis .....	3,81
Spezifische Segelfläche .....	4,0 m <sup>2</sup> /t

## Geschwindigkeiten

Größte Höhe .....	45° 4,0 kn
Optimale Höhe .....	50° 5,5 kn
Aufgeschrickt .....	70° 6,2 kn
Halbwinds .....	90° 6,4 kn
Beste Geschwindigkeit .....	100° 6,5 kn
Raumgang .....	130° 5,6 kn
Vor dem Wind .....	180° 4,5 kn

Besegelung Groß, Fock, Genua, Besan = 184 m<sup>2</sup>  
 Die Messwerte gelten für 15-17 kn Wind (Bft 4-5)  
 Wellenhöhe .....



## Preis und Ausstattung

Preise inkl. MwSt. ab Werft:	
Ausbauschale	86.000 Euro
mit extra Decksrüstung	92.000 Euro
segelklar	450.000 Euro
Mit umfangreicher Ausrüstung	526.400 Euro

Dabei sind Im Preis enthalten:  
 Fließend warm und kalt Wasser · Anker mit Kette und elektrische Ankerwinch · Pantry mit Herd und Kühlschrank · Landanschluss · umfangreiche Instrumentierung · doppelter Steuerstand · seemännische Decksrüstung · Feuerlöschanlage · Heizung

## Werft und Händler

*Jachtbouw Bronsveen*  
 Scharmer Ae 3a · 9618 PB Woudbloem  
 Telefon: 00 31 - 598 41 62 19  
 Telefax: 00 31 - 598 39 56 87  
[www.colinarcherboats.nl](http://www.colinarcherboats.nl)

Charterkontakt: [www.siegert-segelreisen.de](http://www.siegert-segelreisen.de)