

von uns gesegelt

Traditionelles Schwergewicht

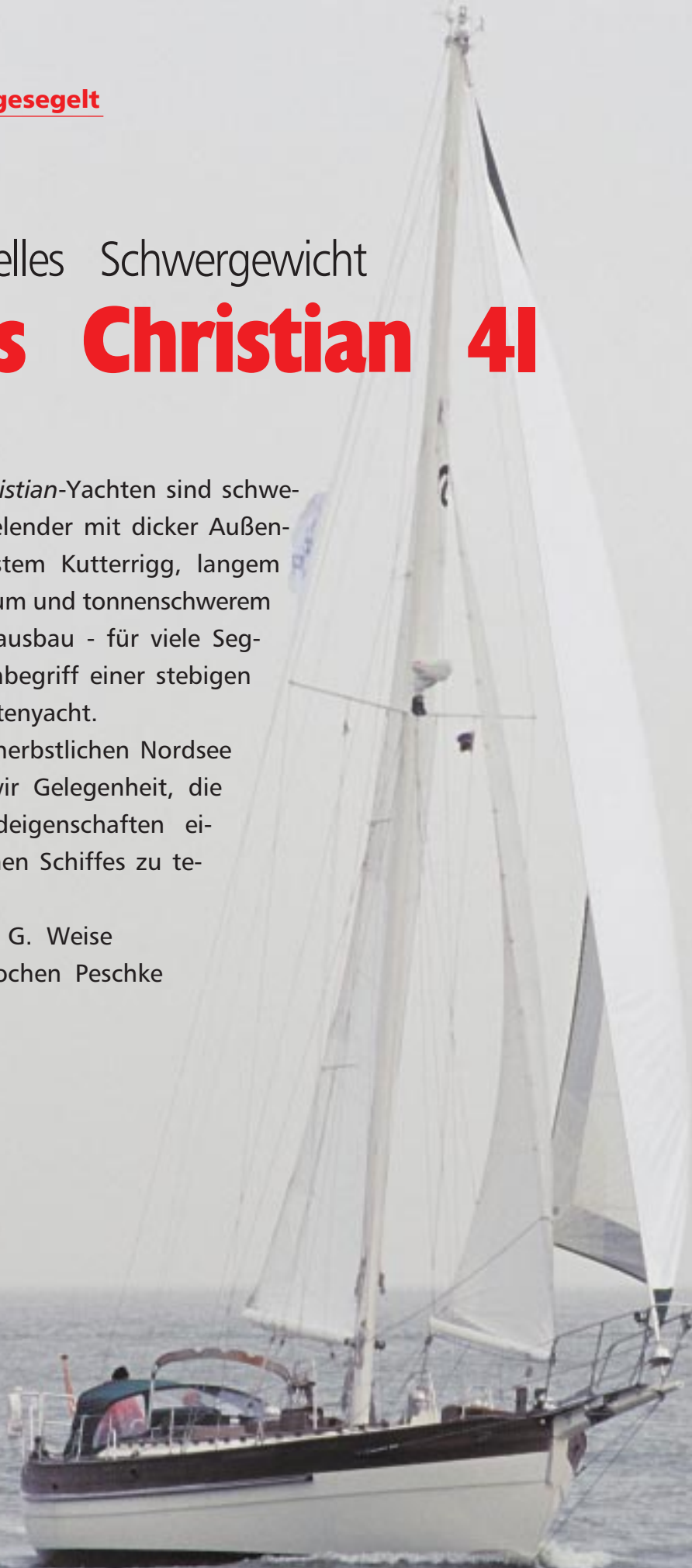
Hans Christian 41

Hans-Christian-Yachten sind schwere Doppelender mit dicker Außenhaut, festem Kutterrigg, langem Klüverbaum und tonnenschwerem Teakholzausbau - für viele Segler der Inbegriff einer stebigen Langfahrtenyacht.

Auf der herbstlichen Nordsee hatten wir Gelegenheit, die Starkwindeigenschaften eines solchen Schiffes zu testen.

von Ralf G. Weise

Grafik: Jochen Peschke



Der Bug des Sechzehn-Tonnen-Schiffes schlägt in die aufgewühlte Nordsee. Ich stehe am Ruder und steuere mit klammen Fingern aus der Weser heraus. Meine beiden Mitsegler ducken sich vor der nach achtern sprühenden Gischt hinter die Sprayhood, während mich im freien Achterschiff manche Dusche erwischt.

Alle paar Minuten klettert der Eigner in die schummrige Kajüte und kontrolliert den Kurs. Die Türme *Alte Weser* und *Roter Sand* sind seit einer halben Stunde im wehenden Nieselregen verschwunden, und die nächsten Tonnen liegen zu weit in Luv, um von uns gesehen zu werden. Es ist kurz vor Niedrigwasser, doch trotz des nur noch schwach setzenden Gezeitenstromes bleibt die See steil und kurz.

Wieder heult eine Böe durchs Rigg, das Schiff krängt bis zum Schanzkleid und fällt ins nächste Wellental. Von zwei Seiten aus schießt das Wasser auf den Gangborden nach achtern, trifft sich am Heck und ergießt sich ins Cockpit und in meine Seestiefel. Da die Zeit knapp ist, läuft der Diesel mit. Zuverlässig und kaum hörbar brummelt er mit 2.300 Umdrehungen vor sich hin und schiebt das Boot über die Wellen. Mithilfe des Diesels, des einmal gerefften Großsegels und der Fock erreichen wir bei 50 bis 60 Grad am Wind sieben Knoten Fahrt.

Unter Motor: Aufgebrochen sind wir ein paar Stunden vorher aus Bremerhaven, wo wir noch im Dunkeln im Fischereihafen unsere Maschinenmanöver absolvierten.

Der Vierzylinder-Perkins ist ungewöhnlich wartungsfreundlich relativ weit mittschiffs unter der Doppelspüle der Pantry eingebaut und nicht, wie auf anderen Yachten üblich, unter dem Cockpitboden. So ist das Schiffsgewicht günstiger verteilt, und man kann eine konventionelle Wellenanlage fahren. Außerdem ist der Motor so zwecks Wartung besser zu erreichen. Die Motorverkleidung kann man vollständig abnehmen, man kann das Aggregat aber auch durch Wegklappen der Seitenteile gänzlich offen legen. Außerdem hat man seitlich der Maschine sehr viel Platz, und alte Putzklappen und öliges Werkzeug müssen nicht – wie auf anderen Schiffen nicht unüblich – auf den Polstern der Achterkoje

abgelegt werden. Eine eingebaute Lampe und zusätzliche Kontrolldeckel an den Ventilen der Dieselleitungen runden das Bild von der durchdachten Maschineninstallation ab.

In normaler Marschfahrt mit 2.300 Umdrehungen pro Minute läuft das Schiff 6,5 Knoten. Bei dieser Drehzahl ist es im Vorschiff sehr ruhig, in den übrigen Bereichen bleibt die Geräuschentwicklung akzeptabel. Leider kann der Rudergänger das im Niedergang eingebaute Kontrollpaneel nicht einsehen. Da man bei stärkerem Wind die ruhig laufende Maschine nicht mehr hören kann, muss man die Drehzahl anhand der Stellung des Gashebels abschätzen.

Maschine und Getriebe werden mit zwei getrennten Hebeln gesteuert, eine alttümliche Konfiguration, die auf modernen Schiffen zu Recht nahezu ausgestorben ist. Das Aufstoppen aus Marschfahrt heraus gelingt innerhalb von zwei Schiffslängen, das sind in diesem Falle fast dreißig Meter. Yachten, die die Hälfte wiegen, schaffen das mit einem guten Propeller innerhalb einer Schiffslänge. Während des Stoppanövers macht sich kein Radeneffekt bemerkbar. In Rückwärtsfahrt braucht die *Hans Christian* allerdings gute zwei Knoten Fahrt über den Achtersteven, bevor sie langsam, aber spürbar auf das Ruder reagiert.

Wenn wieder auf Voraus geschaltet wird, kommt sie nur behäbig in Schwung. Der Drehkreis ist mit über zwanzig Metern aus sechs Knoten Fahrt heraus recht groß, durch stetes Umsteuern von Voraus auf Zurück lässt sich aber auch auf dem Teller drehen. Angenehm ist, dass sich das Schiff auch durch stärkeren Seitenwind nicht aus der Ruhe bringen lässt; das macht sich heute beim Einlaufen in die Schleusenkammer positiv bemerkbar.

Unter Segeln: Draußen auf der Weser setzen wir, immer noch in Dunkelheit, zuerst das Großsegel. Die Kombination aus Lazy-Jacks und einer Baumstütze erweist sich dabei als hilfreich. Zwar muss man in dem Moment, da der Baum aus der Stütze herausgehoben – oder wieder abgesenkt wird – mehr als auf modernen Schiffen aufpassen, doch solange der schwere Großbaum in der hölzernen Führung liegt, hat er auch bei stark arbeitendem Schiff einen sicheren Halt.

Dann setzen wir die Stagfock, die mit knapp 20 Quadratmetern eher klein gehalten ist. Unterstützt vom gemütlich weiterbrummenden Motor läuft das Schiff mit dieser Besegelung Rumpfgeschwindigkeit. Die Fock ist noch mit einem Relikt der Vorzeit ausgestattet, einer Baumfock. Wenn bei Segelmanövern ein Mann auf



Bronzewinschen dienen zum Setzen und Reffen der Segel.



Klassisch elegantes Design: das Skylight über dem Salon.



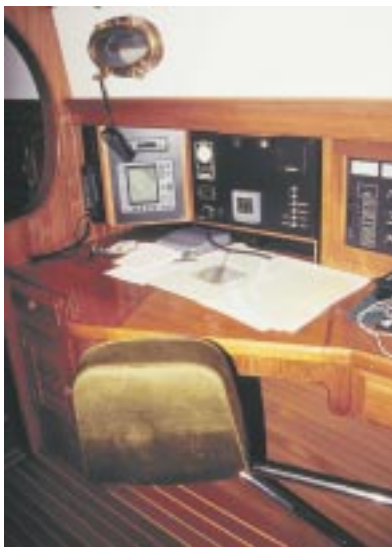
Die Gaskiste auf dem Vorschiff ist zwar schön gearbeitet, nimmt aber auch reichlich Platz weg.



Unter Deck findet man überall solides Teakholz.



Die Pantry: geräumig, gemütlich, funktionell.



Der längsschiffs angeordnete große Kartentisch ist sehr praktisch.



Unter den Bodenklappen werden die Ventile für die verschiedenen Tanks geschaltet

dem Vorschiff arbeitet, ist der schlagende Baum gefährlich. Hier sollte auf die alternativ angebotene nicht selbst wendende Fock oder eine S-Fock zurückgegriffen werden.

Da der Wind mit 22 Knoten über Deck bläst und die Wettervorhersage noch mehr erwarten lässt, reffen wir das Großsegel ein. Dafür muss man am Mast stehend recht kräftig zulang. Hilfreich sind dabei die Bügel, an denen man guten Halt findet. Leider ist das sehr griffige Teakdeck gerade in diesem Bereich nicht durchgängig verlegt, und die nassen Decks-luken sind ebenfalls sehr glitschig. Verglichen mit modernen nach achtern geführten Einleinenreffsystemen sind am Mastfuß endende Fallen und Strecker unbequemer und gefährlicher.

Eine Stunde später liegt Robbenplate querab, der Wind weht mit 18 bis 20 Knoten etwas ruhiger, und wir rollen den Yankee aus. Die 45 Quadratmeter ziehen das immer noch moderat gekränkte Schiff kräftig nach vorne, und wir können den Motor abstellen. Unsere acht Knoten Fahrt halten wir trotzdem, und die *Hans Christian* schäumt der offenen See entgegen. Alle paar Meilen macht die Weser einen kleinen Bogen, und die Segel müssen nachgetrimmt werden. Leider lässt sich das nicht optimal durchführen.

Beim Großsegel fehlt eindeutig ein Niederholer oder Baumkicker: Der Twist ist groß, und die Tatsache, dass der Traveller nicht vom Cockpit aus verstellt werden kann, macht die Sache eher noch schlimmer. Schlecht ist auch, dass die Großschot nicht in Reichweite des Rudergängers ist und das holende Crewmitglied, unter der Sprayhood kauern, den Stand des Segels nicht beobachten kann.

Auch der Yankee ist nicht optimal zu trimmen, da auf dem Testboot die Genuaschienen festgefressen sind. Hier soll nach Auskunft des Importeurs in Zukunft statt Bronze Niro eingesetzt werden. Wir meinen: Statt anderes Material einzusetzen, sollte die Werft auf ein besseres, vom Cockpit aus zu bedienendes, rollengelagertes System umstellen.

Wieder wäscht eine See über Deck, als der Eigner plötzlich im Niedergang verschwindet. Ich stehe immer noch am Ruder und erkenne im Licht der Kajütsbeleuchtung Wasser über den Bodenbrettern. Ich spüre

ein drückendes Gefühl in der Magen-gegend.

Schnell klärt sich die Situation: Vom steuerbordseitigen Toilettenraum (leewärtig) leckt über das Waschbecken die Nordsee ins Schiff. Der Fußboden ist so fest auf den Wrangen montiert, dass das Wasser auf den Bodenbrettern stehen bleibt und nicht sofort in die Bilge läuft.

Gegen Mittag erreichen wir auf Raumschotskurs das Elbfahrwasser. Der zwischenzeitlich gestoppte Motor wird wieder gestartet, da ein Stromkreis offensichtlich Spannung verliert. Die Geschwindigkeit erhöht sich von knapp sieben auf acht Knoten. Wellen von bis zu zwei Metern Höhe schräg von achtern bringen den sonst sehr gut arbeitenden *Autohelm 6000* an seine Grenzen. Das Schiff giert 20 Grad zu jeder Seite, und ich entscheide mich, weiter von Hand zu steuern.

Positiv fällt uns auf, dass unter allen Bedingungen das Rigg steif stehen bleibt. Auch die Bootsstruktur macht, selbst wenn Seen von vorne oder von achtern einsteigen, einen sehr festen Eindruck. Als angenehm empfinde ich die lange Rollperiode und die relativ behäbigen Schiffsbewegungen.

Unter Deck: Unter Deck bietet das Schiff großzügig gestalteten Wohnraum. Vor allem der Salon mit der davor angeordneten Pantry und dem Kartentisch an Steuerbord bietet eine weit über den Standard der 41-Fuß-Klasse hinausgehende Ausstattung. Man findet unter Deck überall kleine Extras. Kontrollluken für Bilge und Ventile, beleuchtete Schränke, rot beleuchteter Fußboden, besonders robuste Armaturen, stilvolle Bronzebeschläge und überall Teakholz - nach Angabe des Importeurs wurde übrigens grundsätzlich Plantagenholz verarbeitet.

Auch wenn man ein Teakholzliebhaber sein muss, um sich auf der *Hans Christian* richtig wohl zu fühlen: Das besonders sorgfältig verarbeitete Holz verleiht dem Schiff einen ganz speziellen Charakter.

In Bezug auf Einteilung und Detaillösungen des Ausbaus kann der Eigner mitbestimmen. In der von uns gesegelten Version befindet sich an Steuerbord neben dem Niedergang ein kleiner Toilettenraum mit einer recht unpraktischen Falлтür, die sich

bei Krängung nur schlecht öffnen lässt. Etwas vermisst habe ich in diesem Bereich einen Ölzeugstauraum.

Gegenüber befindet sich die Achterkajüte mit einer Doppelkoje, Schrank- und Stauraum, Lese- und Deckenlampen und zu öffnendem Bronzebulleye. Ein gutes Einrichtungsdetail ist ein Raum unter dem Cockpit, der sowohl von innen als auch über einen Backskistendeckel zu erreichen ist, und der gut zum Unterbringen von sperrigem Zubehör geeignet ist. Die Hauptkajüte beherbergt an Backbord eine großzügige Pantry mit riesiger, von oben und der Seite aus zu öffnende Eisbox, Doppelspüle, dreiflammigem Herd, großer Arbeitsfläche und viel Stauraum. Sie ist so angeordnet, dass sich auf See vernünftig darin arbeiten lässt.

Der Kartentisch gegenüber ist längsschiffs angeordnet und weist mit 1,61 Metern Länge und einer maximalen Breite von 81 Zentimetern Maße wie in der Berufsschiffahrt auf. Der Navigator sitzt auf einem ausschwingbaren Hocker. Diese Längsanordnung ist recht praktisch, weil man vom Niedergang kommend Karte und Instrumente am besten im Blick hat und man auf See doch meistens im Stehen davor arbeitet. Eine große U-Dinette ist im Salon an Backbord untergebracht, gegenüber befindet sich ein Sofa, das sich auch als Seekoje nutzen lässt, sofern ein Kojensegel geriggt wird. Insgesamt finden sechs bis acht Personen um den großen Tisch Platz.

Die Eignerkajüte ist vor dem Salon eingebaut, sie reicht über die gesamte Schiffsbreite und hat von daher großzügige Abmessungen. Davor befindet sich eine Nasszelle mit Dusche und WC.

Bauweise: Die *Hans-Christian*-Yachten entstanden in den Siebzigerjahren. Ihr geistiger Vater John Edwards verwirklichte darin seine Vorstellungen einer hochseetüchtigen Langfahrtyacht. Er ließ sich durch die typischen dänischen Spitzgatter inspirieren und benannte seine Schiffe nach Hans Christian Andersen, dem Dänischen Schriftsteller und Märchenerzähler.

Anfangs wurden die Yachten in Taiwan gebaut, doch in den Neunzigerjahren ist die Produktion nach Thailand verlagert worden. Hier

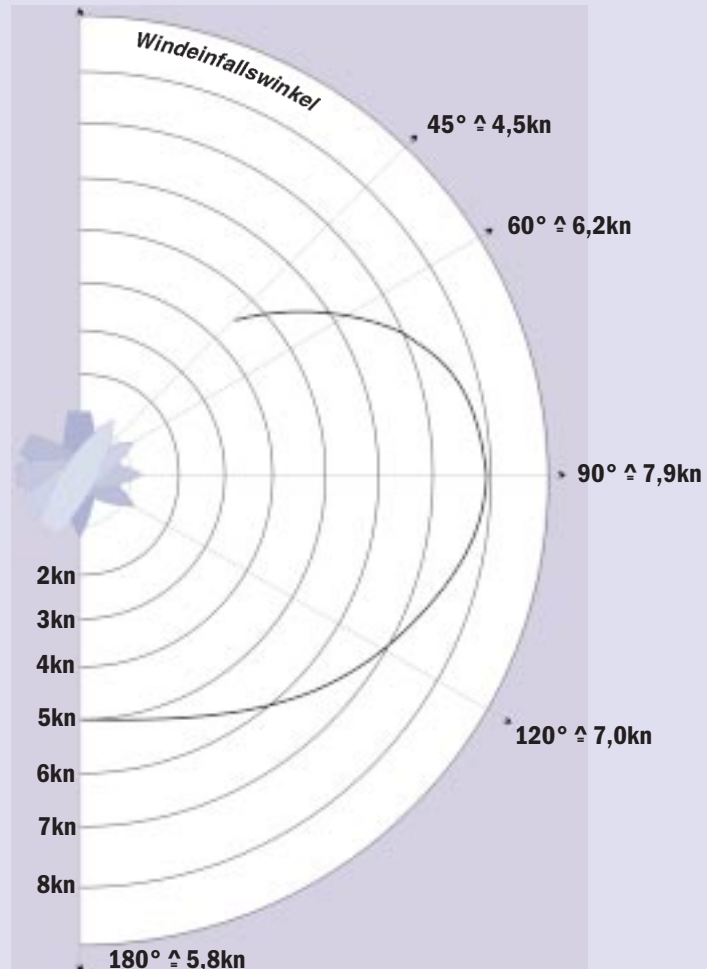
entstand ein moderner GFK-verarbeitender Betrieb mit klimaregulierter Laminierhalle und einer Halle für den Ausbau. Der für Deutschland zuständige Importeur Van Noord rüstet die Schiffe schließlich mit Elektronik und Sonderausrüstung aus. Van Noord betreibt neben dem Import der *Hans Christian* auch Formen- und Yachtbau; so werden Sonderwünsche fachgerecht in den Schiffen realisiert.

Die Schiffsrümpfe werden sehr massiv aus GFK gebaut, wobei die ersten beiden Lagen mit dem besonders wasserresistenten Venilesterharz laminiert werden. Anschließend wird mit Iso-Polyester weitergearbeitet. Matten und Gewebe sind recht leicht gehalten, werden aber in großer Anzahl übereinandergelegt. Das Unterwasserschiff wird zusätzlich mit Epoxidharz geschützt.

Die *Hans-Christian*-Serie umfasst Schiffe zwischen 10 und 16 Metern Länge: fünf traditionelle, schwergewichtige Spitzgatter und zwei Yachten mit moderneren Linien. Acht bis zehn Einheiten werden pro Jahr gebaut und hauptsächlich in die USA exportiert. Die *Hans Christian 41* ist das erfolgreichste Schiff der Serie, das von uns gesegelte Schiff hat die Baunummer 49. Mittlerweile sind drei weitere *41er* ausgeliefert.

Fazit: Die *Hans Christian 41* segelt schwerfälliger, zugleich aber auch gutmütiger als moderne Yachtkonstruktionen. Sie zu segeln kann harte körperliche Arbeit bedeuten. Ihre Ausstattung mit altmodischen Deckslayouts und entsprechenden Beschlügen lässt einen optimalen Trimm kaum zu. Die Crew muss sich damit trösten, dass sie auf keinem Rennboot fährt. Auffallend ist die besonders robuste und schwere Bauweise. Sicherlich wird die Struktur des Schiffes – eine gute Pflege vorausgesetzt – auch nach hunderttausend Seemeilen kaum Ermüdungserscheinungen zeigen. In Verbindung mit der zeitlosen Linienführung wird die *Hans Christian 41* als einschätzbarer und zuverlässiger Partner und als wertbeständiges Langfahrtschiff ihre Liebhaber finden. Leider müssen diese Vorzüge mit einem hohen Einstandspreis bezahlt werden. 

Technische Daten



Bedingungen während des Probeschlags:

Windstärke:	20 Knoten = 5 Beaufort, böig
Wellenhöhe:	0,5 Meter
Besegelung:	Großsegel 1. Reff, Fock, Yankee etwa 86 Quadratmeter

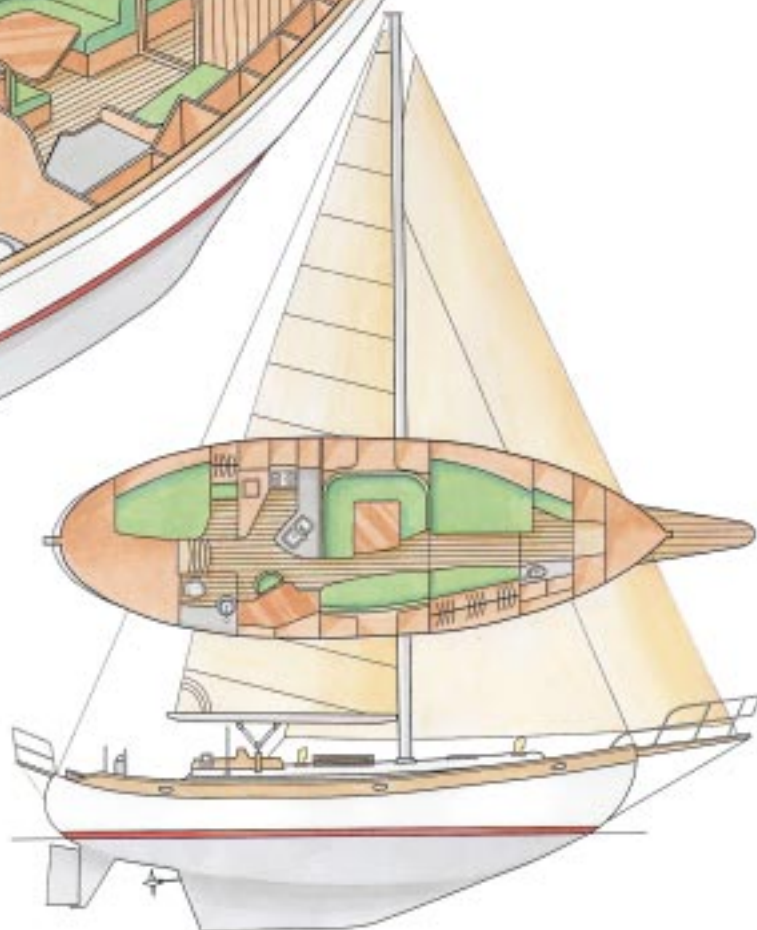
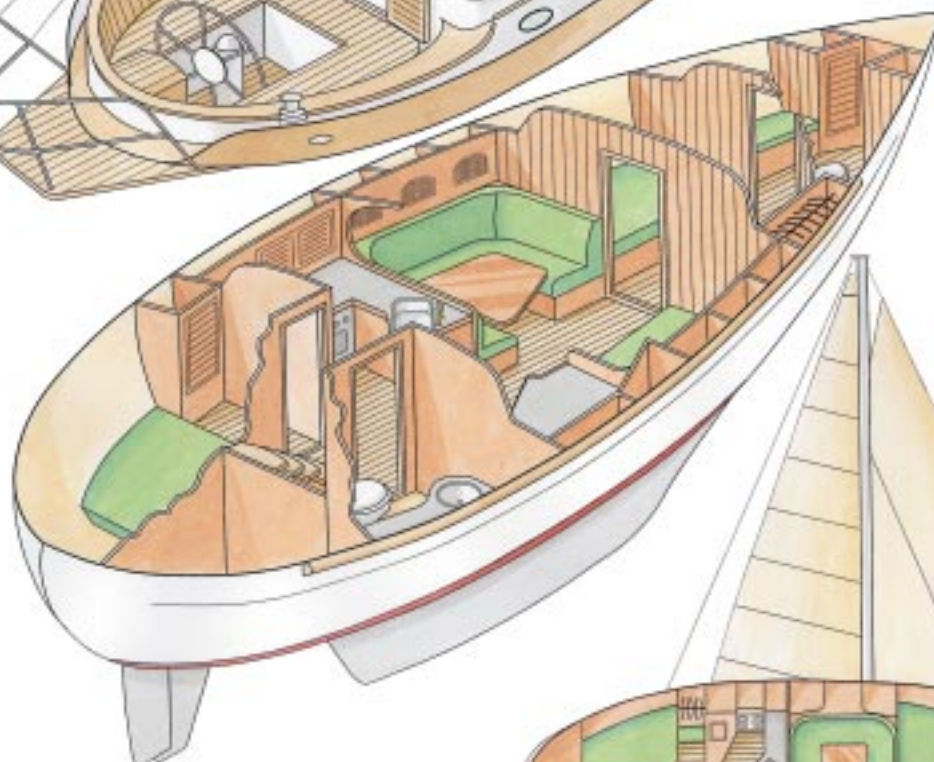
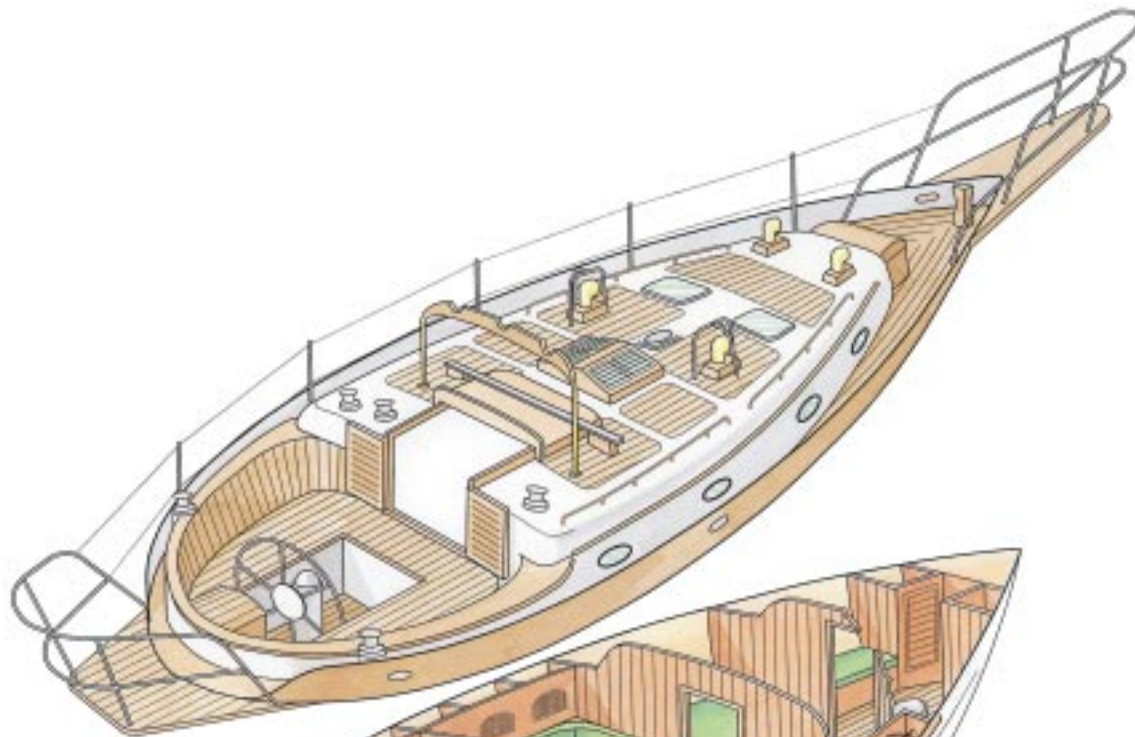
Preis und Ausstattung

Preis ab Werft	DM 612.565,- inklusive Mehrwertsteuer.
----------------	---

Im Preis sind unter anderem enthalten:

zwei Gel-Batterien, Landanschluss mit diversen 220-Volt-Steckdosen, Heiß- und Kaltwasser, Drei- oder Vierflammenherd mit Backofen, Fäkalientank, Bronzebeschläge, 4-Zylinder-Yanmar-Diesel 46 Kilowatt.

Importeur	Yacht & Mallenbouw Van Noord B.V.
Tel.	0031 227 54 51 35
Fax	0031 227 54 56 55



Technische Daten

Konstrukteur	Scott Sprague (USA)
Takelungsart	Kutter
Bauweise	unter Wasser GFK massiv, über Wasser Sandwich
Länge über Alles	15,50m
Länge über Deck	12,40m
Länge Wasserlinie	10,90m
Breite ü.A.	4,00m
Tiefgang	1,95m
Verdrängung	16,100t
Ballast	5,530t
Ballastanteil Finnkiel	34,0%
Segelfläche am Wind maximal	100,6m ²
Großsegel	35,3m ²
Baumfock	19,4m ²
Yankee	45,9m ²
Durchfahrthöhe mit Mast	17,0m
Maschine	Yanmar 4-Zylinder 46 Kilowatt
Tankkapazität Diesel	450l
Tankkapazität Wasser	610l
Fäkalientank	94l

Stehhöhe Salon maximal	2,00m
Stehhöhe Vorschiff	2,04m
Stehhöhe vor Pantry	2,00m
Stehhöhe WC	1,80m
Stehhöhe Eignerkabine	2,02m
Anzahl der Kojen (inklusive Salon)	4 bis 7
Theor. Rumpfgeschwindigkeit	8,0kn
Längen-/Breitenverhältnis	3,10/1
Segelfl./Verdräng.-Verhältnis	3,97/1
spez. Segelfläche	6,25m ² /t