

Der YACHT Fahrbericht

6,94-m-Kunststoff- Küstenkreuzer

Halcyon

Haben Sie schon einmal eine Halcyon gesehen? Vermutlich werden Sie die Frage verneinen, obwohl die Yachtwerft Anne Wever aus Holland schon viele dieser kleinen englischen Seekreuzer ausgebaut und nach Deutschland geliefert hat. Es liegt eher daran, daß die Halcyon ein sehr unauffälliges Schiff ist, mit recht konservativen Aufbauten und einem traditionellen Rigg.

Das gleiche dachten auch wir, als uns das Boot im Strander Hafen für die Testfahrten übergeben wurde. Doch wir sollten unsere Meinung gründlich ändern. So konventionell ist die Halcyon gar nicht, wie es von außen den Anschein hat. Unter der gewohnten Fassade verbirgt sich ein recht moderner Lateralplan mit kurzer Kielflosse und tief liegendem Ballastgewicht. Das jollenartige Unterwasserschiff hat dort die größte Breite, wo sie hingehört, nämlich im achteren Drittel, und der Bug ist scharf, aber nicht hohl geschnitten. Daß dieses Konzept einige Vorteile mit sich bringt, sollten wir sogleich auf dem ersten Testschlag erfahren.

Manövrierfähig unter Motor

Die Kieler Förde zeigte sich an diesem Tag ziemlich ruppig, draußen wehte es aus West mit Stärke vier bis fünf. Es stand eine hohe und kurze See. Vorsichtshalber manövierten wir unter Motor aus dem Hafen.

Die serienmäßig eingebaute 6-PS-Albin-Maschine sprang sofort an und machte unter der selbstlenzenden Plicht verhältnismäßig wenig Krach. Nur in der Kajüte rumorte es heftig, zumal der Kajüstisch im Takt mitwackelte.

Der Motor selbst wackelte nicht, denn die Fundamente sind solide und stark genug ausgeführt. Mit Volldampf tuckerten wir aus dem Hafen und brachten gleich das Log aus, um die Geschwindigkeit unter Motor zu ermitteln. Ergebnis: 4,2 kn gegen den Wind, 4,5 kn mit halbem Wind und 4,6 kn mit achterlichem Wind. Das Schiff ist durch das am Spiegel befestigte Ruder auch unter Maschine sehr manövrierfähig, im Rückwärtsgang konnten wir

nach dem Test ohne Schwierigkeiten mit dem Spiegel voran am Steg festmachen. Lediglich die Bedienungselemente im Cockpit sind nicht ideal, der Hebel für die Vord- und Rückwärtsfahrt vollführt bei Betätigung wahre Luftsprünge. Bei eingeschaltetem Rückwärtsgang ragt er sehr weit ins Cockpit vor. Auch der Gashebel ist schlecht erreichbar.

In einer ruhigen Minute setzten wir die Normalbesegelung. Das ging leicht und ohne Komplikationen, doch die Kunststoff-Fallen müssen unbedingt Drahtvorläufe bekommen, da sie sich stark recken. Auch ein Baumniederholer fehlte, das Groß war nur schwer durchzusetzen. Der Alu-Mast und -Baum von Sparlight sowie das Patentreff machten einen soliden Eindruck, ebenso das Nirosta-Rigg sowie Püttings und Wantenspanner. Das Rigg ist auch nicht sehr trimmempfindlich, die Segel stehen am besten, wenn die Wanten möglichst auf Spannung gesetzt werden. Leider konnten wir bei unserem Großsegel noch so sehr die Wanten durchsetzen, der zu große Bauch vor den Latten war nicht wegzutrimmen.

Bei frischem Wind ging's an die Kreuz. Fock dicht! Leichter gesagt als getan, die Fockwischen hatten keine Kurbeln. Die Dinger sollte man nicht einbauen. Mit Durchsetzen schafften wir es dennoch, und schon marschierte die Halcyon davon. Jetzt bewahrheiteten sich die Vermutungen, die wir nach Sichten der Konstruktionspläne aufgestellt hatten: Das Boot widerlegte unter Segeln all die altmodischen Eindrücke, die es nach flüchtigem Ansehen bei uns hinterlassen hatte. Mit harmonischen Bewegungen nahm es die Seen, trocken und weich, dabei zeigte es sich in der Querstabilität sehr steif. „Das Boot kann was ab“ meinte Tester Pranger, und so ist es wirklich. Der tiefliegende Ballast wirkt sich günstig auf die Stabilität aus, wobei das Schiff durch den getrennten Lateralplan die Wendigkeit eines schnellen Vierteltonners hat.

Nun wünschten sich Fahrtensegler aber in erster Linie Kursstabilität — denn für Fahrtensegler ist die Halcyon gemacht — und da stehen diese Herren meistens mit kurzem Kiel und getrenntem Ruder auf Kriegsfuß. Hier aber können wir sie beruhigen, denn das Boot ist nicht nur enorm kursstabil, sondern sogar als ausgesprochen gutmütig zu bezeichnen.

Und welcher Fahrtensegler sieht es gern, wenn ihm alle möglichen Schiffe in Lee unterdurchlaufen? Auch hier ist die Halcyon positiv, denn langsam ist sie gewiß nicht. Wer unbedingt ein Regattaschiff daraus machen möchte, kann das leicht tun, indem das Großsegel-Dreieck verkleinert und die Fock vergrößert wird. Die typisch englische Schotführung mit dem Schotwagen auf dem Achterschiff müßte dann aber auch zugunsten eines Reitbalkens geändert werden.

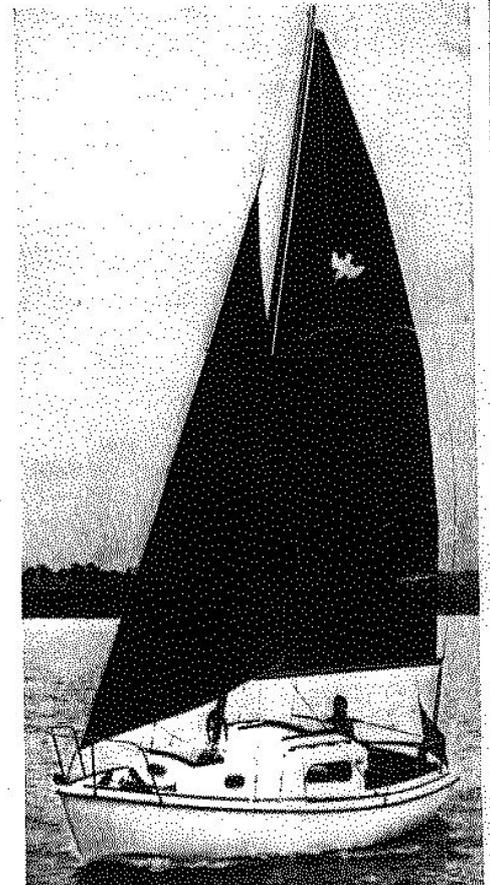
Doch bleiben wir bei den Fahrtenseglern, die sich bestimmt über das riesige Cockpit ohne störende Querstreben freuen. Das Cockpit ist das Renommierstück des Schiffes, mit seinen Teakholz-Grätings auf den breiten Duchten und dem Cockpitboden fühlt man sich auf ein Dickschiff versetzt. Mit sechs Personen in der Plicht kann man noch befreit atmen, und die Sicht voraus ist nicht verbaut.

Mit der Selbstlenzung sind wir nicht einverstanden, da das Wasser nur über ein

Rohr in der Cockpit-Mitte abfließen kann. Bei Schräglage sammelt es sich in den Ecken. Genauso sieht es bei den Duchten aus, auch hier staut sich Wasser zwischen Duchten und Stül und läuft dann munter in die Backskisten hinein. Die Lukendeckel leckten wie ein Sieb, nach zwei bis drei Pützen Wasser entdeckten wir zwischen den Streben der Motortraverse in der Bilge ein Planschbecken. Auch das vordere Luk, das Schiebeluk und die Gummieinfassungen der Kajütfenster hielten unseren Wasserproben nicht stand. Es leckte durch. Alle diese Dinge lassen sich aber leicht beheben, entweder durch Einkleben von Schaumstreifen oder durch die Werft.

Viel Platz und Stauraum

Die Backskisten unter den Duchten und im Achterschiff bieten wirklich ausreichenden Stauraum, auch für lange Urlaubstörns. Man kommt durch die großen Luken leicht an alle Ausrüstungsgegenstände



Über Wasser englisch-konservativ, unter Wasser sehr modern: Kajütkreuzer Halcyon.

heran. Besonders hervorzuheben ist der eingelassene Behälter für die Propanflasche mit vorschriftsmäßigem Abfluß nach außen.

Die Beschläge an Deck sind durchweg funktionsgerecht. Die Aluminium-Klappen auf dem Achterschiff sind richtig dimensioniert, ebenso Lippklappen und Schotklappen. Vorn ein Bugbeschlag mit Ankerketten-Rolle, gut erreichbar durch zwei seitliche Bugkorb-Stützen. Die Verschweißung des Bugkorbs müßte jedoch verbessert werden, da sie bei unserem Testboot keine genügende Festigkeit hatte. Auch sollte man zwischen die mittlere



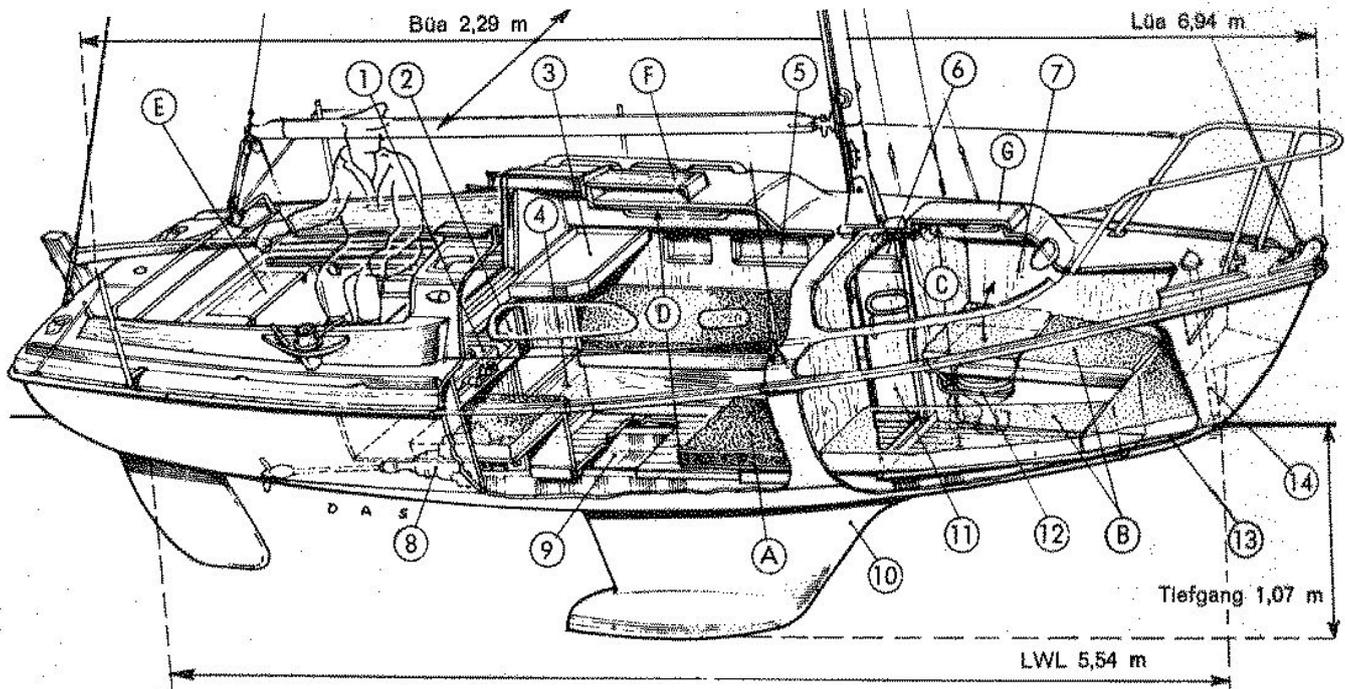
Ingrid Gundlach meint:

Unter Deck ist fast alles mit Holz verkleidet. In die Verkleidung eingebaut sind über den Kojen mittschiffs auf jeder Seite drei Schränke mit Klapptüren, auf Steuerbord vorn ein ausreichend großer Kleiderschrank mit Ablagebord darüber. Die 1,95 m langen Kojen haben Schaumgummipolster mit Kunstlederbezügen, die für meine Begriffe zu kalt sind. Mit Rückenpolstern würde man noch bequemer sitzen können. Die Pantry ist achtern über beide Ko-

jen verteilt. BB der zweiflammige Propankocher mit Flasche im Cockpit, fest auf einer Platte montiert. Es müßte ein Kasten darübergestellt werden, um ihn vor Spritzwasser und Fußritten zu bewahren. Unter dem Kocher ist Stauraum für „Pütt un Pann“. Der Geschirrschrank befindet sich unter dem Niedergang und wird durch eine Schiebetür verschlossen. Geschirr- und Besteckkasten haben ausreichend Platz. Die Abwäsche mit Frischwasserpumpe auf der StB-Seite wird mit einer großen Holzplatte abgedeckt, die auch als Arbeitsplatte zwischen Kocher und Spüle gesteckt werden kann (sehr praktisch — auch als Navigation). Man hat dann einen wirklich guten Arbeitsplatz mit viel frischer Luft und heller Beleuchtung (Lampe über der Spüle). Gut gefallen hat mir der griffbereite Feuerlöscher unter der Spüle. Er ist so beruhigend, wenn man mit Gas ar-

beitet. Für Proviant ist ausreichend Stauraum im Schrank, unter dem Kocher und unter den Bodenbrettern vorhanden. Alles gut zu erreichen.

Im Vorschiff sind nochmal zwei sehr bequeme und lange (1,85 m) Kojen mit den gleichen Polstern wie mittschiffs. Unter den Kojen an Steuerbord das Pump-WC — für beide Geschlechter gut zu benutzen. Robbert hat's getestet. Für ausreichendes Licht sorgen drei kleine Fenster; Frischluft fächelt der in das Vorluk eingebaute Lüfter herein. Ein Vorhang separiert Vorschiff und Kajüte. Eine gute Bordfrau wird mit dem Vorhang zusammen auch gleich die Gardinen nähen und eventuell Stoffbezüge für die doch recht ungemütlichen Kunststoff-Polster. Ein paar bunte Kissen, eine Tischdecke und Petroleumlampe, und ich möchte den sehen, der sich in der Halcyon nicht wohlfühlt.



Halcyon

- A Kajütkojen 1,95 x 0,58 x 0,50 m
- B Vorschiffskojen 1,85 x 0,50 x 0,15 m
- C Höhe Vorschiff 1,13 m
- D Höhe Kajüte 1,45 m
- E Selbstlenzendes Cockpit 1,82 x 1,16 m
- F Schiebeluk 0,87 x 0,60 m
- G Vorschiffsluk 0,85 x 0,60 m
- 1 Pantry
- 2 Ölzeugschrank

- 3 Kartentisch-Pantry
- 4 Maschinenkasten
- 5 Schwalbennester StB und BB
- 6 Ablagebrett über Kleiderschrank
- 7 Holzverkleidung
- 8 6-PS-Albin Einbaummaschine
- 9 Stauraum unter Kajütsboden
- 10 Wulstkiel
- 11 Kleiderschrank
- 12 Pump-WC
- 13 Stauraum

- 14 Stauraum für Ankerkette
- Länge über alles 6,94 m
- Länge Wasserlinie 5,54 m
- Breite über alles 2,29 m
- Tiefgang 1,07 m
- Verdrängung 2,00 t
- Segelfläche 22,00 m²
- Motor 6-PS-Albin Benzinmotor
- Preis ab Werft 18 600 DM
- Werft Anne Wever, St. Hertogenbosch/Holland
- Importeur Yachtagentur Wille, Wedel bei Hamburg

Reelingsstütze und den Bugkorb eine weitere Stütze setzen, da die Entfernung zwischen den beiden Befestigungspunkten zu groß ist.

Die GFK-Verarbeitung machte bei der Test-Halcyon einen guten und haltbaren Eindruck, und man dürfte sich mit dem Boot auch getrost auf längere Seetörns begeben können, denn immerhin wird der Kunststoffrumpf nach den Vorschriften von Lloyds Register of Shipping bei der Offshore Yacht LTD.-Werft in England gebaut.

Unter Deck wünschten wir uns jedoch ein etwas besseres Finish, da hat auch die

gute Ausbaurbeit der holländischen Werft Anne Wever nicht viel von der englischen Ruppigkeit kaschieren können. Sehr viel könnte eine Decks-Innenschale wettmachen, die außerdem für die Isolation wichtig wäre. Doch sehen Sie sich einmal an, wie unsere Bordfrau die Kajüte mit den notwendigen Einbauten beurteilt.

Schlußbetrachtung

Die Halcyon ist ein Fahrtenschiff, bei dem traditionelle Aufbauten mit einem modernen Unterwasserschiff vorteilhaft kombiniert wurden. Die Segeleigenschaften sind

überraschend gut. Eine Familie mit zwei Kindern wird sich auch auf längeren Urlaubstörns an Bord wohlfühlen. Durch die einfache Bedienung — auch unter Motor — und das gutmütige Segelverhalten ist die Halcyon einhand zu segeln. Nach Änderung der festgestellten Mängel ist der Preis gerechtfertigt: Selten wird ein Schiff so komplett serienmäßig mit Motor, Bugkorb, Seereling, Pantry und Propananlage ausgestattet.

Es segelten: Robbert Das, Lex Pranger, Harald Schwarzlose, Ingrid Gundlach.
 Es zeichnete: Robbert Das.