

FAHRBERICHT

Puck

Kompakt und doch seetüchtig ist die nur 5,85 Meter lange Puck. Mit zwei Seitenschwertern ist sie für den Trailertransport sowie für flache Gewässer besonders gut geeignet. Auch das Trockenfallen ist kein Problem.

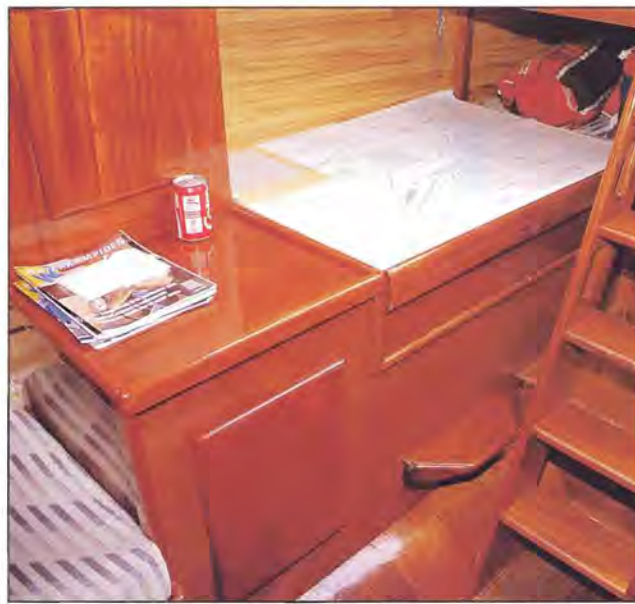


Stephan Cardyn ist Belgier und konstruiert hauptberuflich Fischereifahrzeuge. Zusammen mit seinem Kompagnon Pierre Brouns entwickelt er seegängige Schwertyachten.



Die Pantry mit Kühlschrank, Kocher und großer Spüle stellt auch einen anspruchsvollen Smut zufrieden. Rechts der ausgeklappte Kartentisch über der Hundekojen, auf dem eine normale Seekarte Platz findet.





Man glaubt es kaum, daß dieses Schiffchen eine Stehhöhe von 1,80 Metern in der Kajüte hat. Die Kästen der Seitenschwerter (rechts) sind in der Kajüte durch flache Schrankkonsolen verkleidet, so daß sie nicht auffallen.

Fahrbericht:
Harald Schwarzlose

Können Sie sich ein Kajüt-Segelboot vorstellen, das nur 5,85 Meter über Deck lang ist und dennoch einer zweiköpfigen Crew den Wohnkomfort einer 8,00-Meter-Yacht bietet? Zugegeben, ich war sehr skeptisch, als Stephan Cardyn, Schiffskonstrukteur aus Belgien, mich mit derartigen Versprechungen ans IJsselmeer nach Veere lockte, wo sein winziger Oldtimer Puck liegen sollte. Noch am Abend meiner Ankunft erläuterte der quirlige Architekt sein Projekt:

„Sehen Sie, ich habe mich einfach gefragt, was zwei Fahrtensegler wirklich brauchen, wenn sie mit einem kleinen, trailerbaren Schiff auf Törn gehen wollen: zwei bequeme, breite Kojen, eine Stehhöhe in der Kajüte von mindestens 1,80 Metern, ein großes Waschbecken und ein gut zu benutzendes WC, einen geräumigen Kleiderschrank, einen Eßtisch für vier Personen, eine gut ausgestattete Pantry mit Backofen und viel Topf- und Stauraum, genügend Frischwasser, einen Diesel-Einbaumotor, eine mindestens zwei Meter lange Plicht zum Sonnen, ein...“

Stephan Cardyn muß wohl an meinem zweifelnden Blick

erkannt haben, daß ich ihn nach diesen Ausführungen für einen Spinner hielt. Wie, um alles in der Welt, sollte man all diese Vorstellungen in einem Boot von unter sechs Meter Länge über alles verwirklichen?

„Morgen früh werden Sie selbst sehen, wie ich's gemacht habe“, sagte der Belgier lächelnd.

Und da schaukelte „Le Puck“, der kleine Puck, dann tatsächlich am Steg der nahe gelegenen Marina. Der knuffige Rumpf trug einen kurzen, eckigen Kajütaufbau mit runden Bulleyes, aus dem ein kräftiges Gaffelrigg ragte. Ein kleiner Klüverbaum streckte die kompakten Linien und machte den Eindruck eines traditionellen Kutters perfekt. Eigentlich hatte ich eine segelnde Wohnlaube erwartet, aber dies hier war ein wirklich hübsches Schiffchen, dem man die 1,82 Meter Stehhöhe unter Deck nun wirklich nicht ansah.

„Pate stand ein bretonisches Fischerboot“, bemerkte Cardyn, „das ich in den Linien ein bißchen modifiziert habe. Der Kutter wurde in St.-Malo auf einer Holzwerft gebaut, und ich habe ihn eigenhändig hierher-gesegelt.“

Meine Hochachtung wuchs: St.-Malo, Englischer Kanal, belgische und holländische Nordseeküste – mit diesem Zwerg? Und dann blätterte der Konstrukteur sein Fotoalbum auf. Nein, hier war kein Phantast am Werke! Dieser Mann verstand sein Handwerk. Als erfahrener Schiffingenieur, der hauptberuflich in Belgien Fischkutter für Entwicklungsländer konstruiert, optimierte er die Linien im Computer.

Unter Wasser entpuppte sich die Puck als modernes Boot mit einem flachen, durchlaufenden und angeformten Kiel, der neben einer guten Anströmung für das Ruder hauptsächlich zur Aufnahme des vergossenen Innenballastes von 150 Kilogramm Blei und als vertiefter Fußraum in der Kajüte dient. Mit diesem Trick wird die große lichte Höhe unter dem Kajütdach ermöglicht: Man steht im Kiel!

Durch weitere 570 Kilogramm Bleischrot, der in Säcken verpackt, herausnehmbar

FAHRBEREICH

Puck

Der Rumpf entsteht konventionell aus Holzleisten, die über Mallen verleimt werden (links). Anschließend erhält er eine Beschichtung mit Glasfasergewebe (rechts), die gespachtelt und mit Gelcoat gespritzt wird.



ist, wird das Boot nach den Berechnungen weitgehend kenter-sicher.

Als Lateralfäche reicht der Stummelkiel freilich nicht aus. Hier mußte ein Schwert eingesetzt werden. Aber Schwertka-

sten, Raumteilung, Fußeneingung? Das war nichts für den Belgier. Kurzerhand konstruierte er zwei Seitenschwerter, die auf den seitlichen Laufdecks in den Rumpf führen und eben über der Wasserlinie wieder her-

auskommen. Unter Deck bemerkt man die Schwertkästen gar nicht, weil sie durch flache Schränkchen verkleidet werden. Über einfache Taljen, die bis in die Plicht reichen, lassen sich die hölzernen Schwerter spie-



lend leicht aufholen und absenken.

Zur Seite stand Cardyn bei dieser Konstruktion sein Kompagnon Jean-Pierre Brouns, Schwertfanatiker und weltweit der erfolgreichste und erfahren-

ste Konstrukteur von seegehenden Schwertyachten, dem es dabei hauptsächlich um problemloses Trockenfallen geht. Und hier ist die Puck natürlich auch Meister. Mit einem Tiefgang von 0,65 Metern kann sie jedes Wattfahrwasser besegeln, und wenn sie mal auf Grund gerät, übernehmen die Schwerter die Funktion von Wattstützen.

Auch der Holzbau selbst ist bootsbautechnisch auf dem neuesten Stand: Der Rumpf entsteht über Mallen aus Oregon-Pine-Holzleisten, die mit Epoxidharz verleimt werden. Anschließend wird der Rumpf mit zwei Lagen Glasfasergewebe überzogen, gespachtelt und mit Gelcoat gespritzt, so daß man eine pflegeleichte Kunststoff-Außenhaut hat, während innen der Holzcharakter erhalten bleibt. Nachträglich werden Spanten und Stringer eingezogen, so daß ein sehr starker Schiffskörper entsteht. Überhaupt hat mich die unwahrscheinlich robuste Bauausführung der Puck sehr beeindruckt. Sie ist – man kann es

sich vorstellen – bei dieser Bauweise natürlich nicht gerade billig!

Doch nach dem Begutachten der Baufotos drängte es mich in die Kajüte. Wie hatte der Konstrukteur seine Vorgaben umgesetzt? Erst einmal fiel mir die gemütliche Atmosphäre unter Deck auf: warme Holzöne, viel Licht und Luft durch sechs zu öffnende Bulleyes. Vorn im Vorschiff ein wirklich großer Kleiderschrank quer vor der Sitzgruppe. Auf den Kojen unter dem Vordeck eine Kopffreiheit von 0,89 Metern. Wird der am Vorschott eingehängte Tisch abgenommen, umgedreht und zwischen die beiden Kojen gelegt, erhält man eine Liegefläche von 1,90 Meter Schulterbreite und 2,00 Meter Länge! Fast unglaublich bei dieser Schiffslänge. Dann mittschiffs an Backbord und Steuerbord zwei Schrankkonsolen, die eine als Halterung für das große Messing-Waschbecken mit traditio-

ner Wasserpumpe (ein echtes Liebhaberstück!), die andere für Staugut sonstiger Art. In diesem Bereich hat man Stehhöhe. Backbord schließt sich die Pantry inklusive Kühlfach und Schränkchen für Pött un Pann an (1,50 mal 0,68 Meter). Auf Wunsch kann statt des zweiflammigen Petroleumkochers ein Backofen mit Propangas eingebaut werden.

Seitlich achtern neben der Pantry gibt es dann noch einen geräumigen Hängeschrank für das Ölzeug mit Abfluß in eine separate, zur Kajüte hin abgeschlossenen Bilge. 100 Liter Frischwasser lassen sich in Gummi- oder Niro tanks unterbringen.

Steuerbord liegt achtern über der dritten Koje (Hundekoje) der Kartentisch. Er läßt sich an die Rückwand klappen und ist so groß bemessen, daß eine Standard-Seekarte in ganzer Breite darauf Platz hat (1,05 mal 0,73 Meter).

Aber wo bleibt das Klo? Stephan Cardyn schmunzelte und lüftete die stabile Niedergangs-



Für das Trailern
der Puck ist ein
Wagen mit hoher
Zugleistung erforderlich.

terre, schob sie auf einer Stange leicht zur Seite und hängte sie mit einem Haken unter die Kajütendecke. Unter einer hölzernen Abdeckung kam die Vakuum-Toilette zum Vorschein, die an dieser Stelle wirklich gut zu benutzen ist.

Hinter der Toilette befindet sich ein geschlossenes Schott. Es separiert den Motorraum zur

Kajüte hin gegen Geruch, Schall und Leckwasser. Cardyn glaubt, daß zwei Luks für alle Wartungsarbeiten ausreichen: eines im Cockpitboden sowie eines seitlich in der Hundekoje. Leider konnte ich mich davon nicht überzeugen, denn das Vorführschiff war nur mit einem Außenborder ausgerüstet. Aber Platz für den Motor, zum Bei-

spiel einen 10-PS-Nanny-Diesel mit zwei Zylindern, ist zweifellos ausreichend vorhanden.

Auch die übrige Törnrausrüstung müßte man in Stauräumen unter den Kojen sowie in der großen Backskiste, die auch zwei Klappfahräder schluckt, bequem unterbringen können.

Wirklich, der Konstrukteur hatte nicht zuviel versprochen. Noch niemals zuvor sah ich ein so kleines Schiff mit einer so praktikablen Einrichtung unter Deck. Aber wie segelt nun dieses Raumwunder mit seinen beiden seitlichen Flossen?

Hier sorgte die Puck wieder für Überraschungen. Das Auftakeln des Gaffel-Großsegels ging einfacher als gedacht, vorausgesetzt, man kann mit Piek- und Klaufall umgehen. Der Klüver lief leicht von der Rolle, für Starkwind gibt es ein fest angeschlagenes Kutterstag zum Setzen einer kleinen Kutterfock.

Über die Schelde strich ein leichter, gleichmäßiger Wind

WERFTANGABEN

Lüa 6,75 m; Länge über Deck 5,85 m; LWL 5,75 m; Breite 2,24 m; Tiefgang 0,65 m (ohne Schwerter); Verdrängung 2 t; Ballast 720 kg innen, 570 kg herausnehmbar; Rumpf Holz mit Kunststoffbeschichtung; Groß 16 m²; Genua 9 m²; Frischwasser 100 l; Motor Außenborder oder 7,36-kW/10-PS-Nanni-Diesel. Konstrukteur und Baupläne: Cardyn, Brouns & Associates, Nelemeerstraat 7, B-9830 Sint Martens Latern, Belgien. Bauwerft Deutschland; Yacht- und Bootswerft Helmut Dick, Schmoel 29a, 2318 Schwartbuck. Preis ab Werft inkl. MwSt., ohne Motor, Elektrik und Teakdeck sowie Segel 82.650 Mark. Komplettpreis ca. 100.000 Mark.

um 4 Beaufort – genau das richtige Wetter für die Puck. Wir holten die Schot dicht, fierten das Leeschwert und holten das Luvschwert auf. Fast ohne Ru-

derdruck ging das kleine Boot an den Wind und legte sich behäbig über – so, als würde man eine weit größere Yacht segeln. Da machte sich die Verdrängung von über zwei Tonnen bemerkbar.

„Angst“, sagte Stephan Cardyn, „habe ich auch bei Starkwind auf der Nordsee nie gehabt. Man fühlt sich sehr sicher, das Boot ist steif!“

Nach der Wende, bei wenig Fahrt, zeigte sich eine größere Abdrift als bei einem modernen Kielboot. Die Lateralfäche des Schwertes ist halt recht klein. Sobald die Puck allerdings Tempo macht, verringert sich dieser Effekt auf ein normales Maß.

Und schnell läuft dieser so behäbig wirkende Oldtimer in der Tat. Später, auf einem Kurs mit Backstagswind, versuchte uns ein modernes und größeres Waarschip 750 abzuhängen. Der Skipper traute seinen Augen nicht: Unser Seezwerg segelte ihm davon! Das war kein Wunder, denn jetzt konnten beide Schwerter ganz aufgeholt werden, die benetzte Fläche des

Unterwasserschiffes verringerte sich dadurch entscheidend.

Am Wind sind dem Boot in dessen Grenzen gesetzt, denn mit dem bauchigen Gaffelsegel läßt sich keine Höhe schinden. Mehr als 45 bis 50 Grad am wahren Wind, je nach Wind- und Wellenstärke, sind kaum drin.

Auch das Wenden will gelernt sein. Immerhin muß der Mitsieger nicht nur die Vorschot bedienen, sondern jeweils ein Schwert aufholen und eins abfiern. Doch im engen Fahrwasser kann man getrost beide Schwerter unten lassen. Dies verringert die Geschwindigkeit nur unmerklich.

Insgesamt fand ich die Segel-eigenschaften ausgewogen und unkompliziert, aber deutlich behäbiger als bei einem modernen, leichtgewichtigen Trailerboot. Dank des vorbalancierten, achtarn am Spiegel aufgehängten Ruders hatte die Puck wenig Ruderdruck, ließ sich leicht

durch den Wind drehen und präzise manövrieren. Das Anlegen im Hafen unter Segeln war kein Problem.

Nach dem Festmachen fragte ich Cardyn, warum er das Boot rund sechs Meter lang und 2,24 Meter breit gezeichnet hatte.

„Sehen Sie“, antwortete er, „ich arbeite oft längere Zeit im Ausland, und da will ich mein Boot dabei haben. Darum muß es in den kleinsten Schiffscontainer passen, dann sind die Frachtkosten niedrig!“

Wer das Boot trailern will, wird indessen mit einem Pkw kaum noch auskommen, selbst wenn die 570 Kilogramm Innenballast herausgenommen werden. Ein Geländewagen mit mindestens 2,5 Tonnen Zulastung sollte es schon sein.

Der Konstrukteur verkauft ausschließlich Baupläne, nach denen jede versierte Holzbootwerft arbeiten kann. In der Bundesrepublik wird die Yacht- und Bootswerft Helmut Dick das Boot bauen, der Basispreis ohne Motor liegt bei 85.000 Mark.

