

Spitzgatter mit Geschichte

Sagitta 30



Die *Sagitta 30* ist das einzige von Aage Utzon gezeichnete Schiff, das in GFK gebaut wurde. Als Spitzgatter vertritt es die Schiffsbau-tradition der ersten Hälfte des neunzehnten Jahrhunderts. Grund genug für Michael Trilling, den Klassiker zu testen

Im Rahmen unserer Serie der GFK-Klassiker stellen wir oft auch die Geschichte eines getesteten Entwurfs vor. Dabei führt uns die Recherche regelmäßig in die Anfangszeit des Kunststoffbootsbaus zurück und Konstrukteure der fünfziger und sechziger Jahre des vergangenen Jahrhunderts werden porträtiert. Aber selten wird sich wie im vorliegenden Fall die Geschichte eines Kunststoffschiffes mehr als hundert Jahre zurückverfolgen lassen. Alles begann 1885 in Dänemark, als ein gewisser Aage Utzon das Licht der Welt erblickte. Er sollte als der Vater einer ganzen Reihe von Sportbooten die Entwicklung im Yachtbau entscheidend beeinflussen. Nach der Schulzeit studierte Utzon am Armstrong College Schiffsbau und konstruierte zunächst kleinere Schiffe. Zu dieser Zeit, Anfang des zwanzigsten Jahrhunderts, bestimmen Spitzgatter das Bild skandinavischer Sportboote. Hervorgegangen aus den Arbeitsbooten an den Küsten der Ostseeküste wie zum Beispiel den *Zeesenbooten* in den deutschen Boddengewässern war diese Schiffsform vor allem in Dänemark sehr beliebt. Hier entstand eine Reihe von Freizeitversionen der als Arbeitsboot geschätzten *Kragejolle*, konstruiert von Georg Berg, der später der größte Konkurrent von Utzon bei der

Konstruktion von Spitzgattern werden sollte. Utzon selbst trat 1918 mit den Plänen für einen 55-Quadratmeter-Spitzgatter – so benannt nach der Größe der Segelfläche – auf den Plan. Das Boot wurde in kleiner Serie in Holz gefertigt. Aufgrund der mittlerweile weiteren Verbreitung der Spitzgatter in Dänemark wurde Mitte der zwanziger Jahre durch die Jütländische Segelunion zur Gründung von 30-Quadratmeter- und 45-Quadratmeter-Segelklassen aufgerufen. Den damit einhergehenden Konstruktionswettbewerb dieser Klassen gewannen im September des Jahres 1926 Utzon in der 45-Quadratmeter-Klasse und Berg in der 30-Quadratmeter-Klasse. Interessanterweise wurde jeweils der andere Zweite. Damit nahm die weite Verbreitung der Spitzgatter in Dänemark



Ein geschütztes Cockpit mit ausreichend Platz

Schiff, die *Sagitta 30*, entworfen. Danach folgten zwar noch 1964 die *Great Dane 28* und 1974 die *Utzon 30*, beide Entwürfe wurden jedoch in Stahl gebaut.

Unser Testschiff

Es ist ein sonniger Maitag als ich mich gespannt nach Flensburg zu unserem Test auf den Weg mache. Haben Spitzgatter auch im Allgemeinen den Nimbus eines schweren und eher behäbigen Fahrzeuges, so beweisen doch GFK-Schiffe wie die in *Palstek 04/02* vorgestellte *Grinde*, dass Spitzgatter auch schnell sein können. In welche Kategorie die *Sagitta 30* passt, gilt es an diesem Tage herauszufinden.

Am Steg angekommen fällt die *Sagitta* nicht nur als Spitzgatter sofort ins Auge. Im Vergleich zu den nebenan liegenden *Najad's* und *Rassy's* sieht man auf den ersten Blick, dass hier ein Schiff aus anderen Wurzeln stammt. Der Rumpf wirkt sehr wuchtig und in Verbindung mit den breiten Laufdecks und dem relativ schmalen Aufbau sieht man der *Sagitta* die Herkunft an. Durch den sehr hohen geteilten Bugkorb komme ich sicher an Bord, wo bereits die drei Eigner – Vater und zwei Söhne – auf mich warten. Im Cockpit lasse ich meinen Blick etwas wandern: Sicherlich – man sieht dem Schiff die Jahre



Einfach und praktisch: Das Waschbecken wird für den Gebrauch herausgezogen und lenzt ins WC

ihren Verlauf und bis gegen Ende der fünfziger Jahre wurden mehr als 110 Yachten für die existierenden sechs Bootsklassen gebaut. Dabei gehen 61 dieser Schiffe auf Entwürfe von Aage Utzon zurück. Anzumerken ist neben den Verdiensten Utzons bei den Spitzgattern auch die sehr starke Ähnlichkeit des heute noch beliebten *Folkebootes* mit einem frühen Entwurf von Utzon. Mit dem Anfang des Kunststoffbootsbaues wurde von Utzon 1963 sein einziges in GFK gebautes



Der Salon bietet ausreichend Platz für vier Personen auf einem Törn, beim Daysailing dürfen es auch gern mal mehr werden

an, die es bereits hinter sich hat. Aber alles wirkt gepflegt und ist in Ordnung. Auf den Duchten und am Cockpitboden liegen Würfelgrätings und auch die Einfassung des Stüls ist in Holz ausgeführt. Die Winschen sind sinnvoll angeordnet und der Steuermann hat von der Cockpitbank eine freie Sicht am Aufbau entlang nach vorn.

Unter Deck ist die Sagitta – wie nicht anders zu erwarten – klassisch aufgeteilt: Achtern zwei Hundekojen, an Steuerbord die Pantry und an Backbord das Salonsofa. Davor das WC an Backbord und ein Ölzeugschrank an Steuerbord, bevor es abschließend in das Vorschiff geht, wo eine ordentlich dimensionierte V-Koje untergebracht ist. Alles wie schon oft gesehen und doch etwas Besonderes. Man merkt der Einrichtung den Charme der Jahre an, nichts wurde hier verändert, an erster Stelle auf der Arbeitsliste der Eigner steht der Erhalt der alten Werte.

Sieht man sich dann den Innenausbau etwas näher an, so fallen sofort die die Solidität und ordentliche Dimensionierung aller Einbauten auf. Hier wurde ein Schiff von Seeleuten erdacht und gebaut. Als einziger

Wermutstropfen fällt mir die in Längsrichtung eingebaute Pantry auf, die bei heftigem Seegang dem Smutje wenig Halt bietet. Alle anderen Details stimmen: der Ölzeugschrank, die vielen Staumöglichkeiten in den Schapps und unter den Kojen und die gerade auf See bewährten Hundekojen.

Unter Segeln

Wir nutzen den sonnigen Tag und starten den 17 PS Diesel von Volvo Penta, um das Segelverhalten zu testen. Der Hilfsmotor braucht einen Augenblick, um warm zu laufen, was aufgrund eines kleinen Defekts der Schaltung aber unbedingt notwendig sei, erklärt mir Eigner Wolfgang Niehaus: Sonst wäre nur noch das einmalige Auskuppeln und kein Einkuppeln mehr möglich. Ich schreibe dieses als „natürliche Patina“ des Schiffes ab. Auf der Förde werden die Segel gesetzt, um den mit drei Beaufort wehenden Nordwest zu nutzen. Dabei zeigt sich wiederum der Originalzustand des Schiffes, denn alle Fallen werden noch am Mast bedient und sind nicht wie heute üblich ins Cockpit umgeleitet.

Zum Groß setzen wir eine 150-Prozent-Genua, die mit Stagreitern an einem der beiden parallel geriggten Vorstage angeschlagen wird. Segeln wie nach alter Väter Sitte, ohne Fockroller und Hebelklemme.

Erstaunlich schnell setzt sich die Sagitta dann in Fahrt, muss man dabei doch immer das mit vollen Tanks stolze Gewicht von nahezu fünf Tonnen Verdrängung im Hinterkopf haben. Ich hatte ein schwerfälligeres Segelverhalten vermutet. Das Schiff beschleunigt gut und neigt sich sanft unter den in der Spitze vier Beaufort erreichenden Böen nach Lee. Dabei wird jede Windböe zügig in Fahrt umgesetzt: Vier Knoten zeigt die Logge an. Das Seeverhalten lässt sich angesichts der an diesem Tage auf der Flensburger Förde nicht vorhandenen Wellen nur erahnen, aber die Eigner versichern mir, dass die Sagitta sich sehr sanft in der Ostseewelle verhält. Der ausladende Spant am Bug und der lange Kiel machen's möglich. Nach dem ersten langen Schlag befinden wir uns in dänischen Hoheitsgewässern und der Augenblick der Wahrheit rückt näher: Wie fällt der Wendewinkel aus? Denn was nützt die Geschwindigkeit unter Segeln,



Der Ölzeugschrank im Durchgang zum Vorschiff lenzt in die Bilge und hat eine eigene Belüftung

wenn kein Weg nach Luv gemacht wird.

Ich verfolge die Kompasswerte und bin erstaunt: Auf dem neuen Bug kommen wir auf einen Winkel zum Wind von knapp unter 50 Grad. Zwei weitere Wendemanöver bestätigen den Wert. Die *Sagitta* segelt also nicht nur ordentlich, sie läuft auch eine für Fahrtensegler gute Höhe.

Dabei ist es für den Rudergänger sehr angenehm, das Schiff zu steuern. Sie liegt ausgeglichen und ruhig auf dem Ruder und reagiert prompt auf jeden Ruderausschlag. Gewöhnungsbedürftig ist das rechtzeitige Gegensteuern, ohne das die Yacht gern den einmal eingeschlagenen Richtungswechsel



Der nachträglich eingebaute Volvo Penta ist gut zugänglich. Man beachte die Elektrik am Schott

weiter fortführt. Hier machten sich dann die Verdrängung und der lange Kiel bemerkbar.

Fazit

Die *Sagitta 30* ist ein echtes Tourenboot. Sie segelt ausgeglichen und unspektakulär, läuft aber eine ordentliche Höhe und setzt auch kleine Böen schnell um. Unter Deck findet sich ein seegerechter Ausbau, der die Handschrift des erfahrenen Konstrukteurs erkennen lässt. Dabei sind die handwerkliche Ausführung und die von der Werft verwendeten Materialien über jeden Zweifel erhaben und auch heute noch grundsolide. 📷



Auf der GALATEA wurde die gesamte Einrichtung, wie hier bei der Pantry zu sehen ist im Originalzustand erhalten

Sagitta 30

Technische Daten

Konstrukteur	Aage Utzon
Takelungsart	Toppgetakelte Slup
Bauweise	
Rumpf	Massiv GFK
Deck	Massiv GFK
Länge ü.A.	9,15 m
Länge Wasserlinie	7,32 m
Breite	2,70 m
Tiefgang	1,48 m
Verdrängung	4,5 t
Ballast	1,9 t
Segelflächen	
Groß	24,4 m ²
Genua	33,6 m ²
Fock	19,2 m ²
Verschiedene Motoren:	Sea Wolf 29 PS (Benzin), Volvo Penta MD1 7 PS Volvo Penta MD2 15 PS
Dieseltank	40 l
Frischwassertank	80 l
Anzahl der Kojen	6
Theor. Rumpfgeschwindigkeit	6,6 kn
Längen/Breitenverhältnis	3,39/1
Segelfl./Verdr.-Verhältnis	3,51
Spez. Segelfläche	7,47 m ² /t



Gebrauchtboote

Preise: zwischen 20.000 und 30.000 Euro

Eine *Sagitta 30* auf dem Gebrauchbootmarkt zu finden ist sehr schwer. Es wurden nicht viele Schiffe gebaut und die meisten Eigner einer *Sagitta* sind ihr treu. Durch das hohe Alter der Schiffe schwanken der Pflege- und der Ausrüstungszustand erheblich, sodass der Preis immer vom jeweiligen Schiff und seinem Zustand abhängig sein wird

Kontakt zu Eignern

Die Spitzgatterszene in Dänemark ist eine aktive Gemeinschaft, in der aber in der Regel die *Sagitta 30* als GFK-Schiff nicht wirklich anerkannt wird. Die Werft besteht heute nicht mehr und wer eine *Sagitta 30* sein eigen nennt, ist bei der Ersatzteilversorgung auf die Mithilfe der diversen Ausrüster angewiesen. Das Unternehmen ABC-Yachtcharter in Dänemark besitzt die Originalformen und bietet die *Sagitta* als Kasko an, wer möchte, kann so zu einer neuen *Sagitta* kommen.

Die Eigner

Eigner Wolfgang Niehaus hatte mich schon im Vorfeld über die Geschichte seiner GALATEA informiert. Im Jahre 1966, als die Nummer 14 gebaut, wurde das Schiff vom dänischen Eigner an die Hanseatische Yachtschule in Glücksburg verkauft und dort bis 1978 zu Schulungszwecken genutzt. 1979 erwarb eine Familie die Yacht und erneuerte den Antrieb. Der ursprünglich installierte Bukh Einzylinder wurde durch einen Volvo Penta Diesel mit 17 PS ersetzt. Bereits 1981 stand das Schiff erneuert zum Verkauf und wurde von einer Eignergemeinschaft – zwei Brüdern und dem Vater – gekauft. Diese segelten die Yacht bis zum Jahre 1991, wobei sie zwischenzeitlich eine gründliche Instandsetzung des Decks vornehmen lassen mussten. Durch einen Brand im Winterlager war flüssiger Teer von der Hallendecke auf die Laufdecks getropft und hatte zu erheblichen Schäden an und unter Deck geführt. 1991 übernahm Herr Niehaus die Yacht und segelt das Schiff seither von Flensburg aus. Dabei handelt es sich auch hier genau genommen um eine Eignergemeinschaft, denn Vater und Bruder helfen tatkräftig mit, die GALATEA in ihrem

ursprünglichen Zustand zu erhalten. Dabei verzichten die drei bewusst auf modernes Yachtzubehör und erhalten den originellen Waschtisch mit Ausguss ins WC lieber im Original. „Für die Kinder ist es ein toller Spaß, sich dort die Hände zu waschen, den Erwachsenen macht die mangelnde Stehhöhe im WC-Raum aber zu schaffen – die benutzen lieber die Spüle“, so Wolfgang Niehaus.

Und mit der Familie geht es auch auf Törns an der schleswig holsteinischen Küste und in die dänische Südsee vor der Haustür. Dabei ist für die Familie Niehaus die GALATEA mehr als irgendein Schiff: Die robuste Konstruktion mit ihren gutmütigen Segeleigenschaften und doch auch für einen Fahrtensegler beachtlichen Leistungsdaten gibt auf See Vertrauen und macht das Segeln mit Kindern sicher. „Selbst unser kleinstes Familienmitglied im Kindergartenalter fühlt sich an Bord wohl und bewegt sich auch unter Segeln völlig unbefangen. So etwas geht nur mit einem seegängigen Schiff, das in seinen Bewegungen nicht in Extreme verfällt.“ Die Niehausens haben ihr Traumschiff mit der GALATEA gefunden.



Die Eignergemeinschaft der GALATEA: Vater und seine Söhne

FURUNO

NAVnet

All-In-One...

Radar, Kartenplotter mit Radar-Overlay, GPS, Echolot - alles in einem Gerät. Vielfältige Displaydarstellungen: Ganzbild, Halbbild, Drittelbild. Verschiedene Modellvarianten lieferbar.



... und ausbaufähig

Wetterfaxmodul, Bordinstrumente, Kartenplotter und aktive Radartöchter, passive PC-Monitore, Video, DVD und TV kompatibel. Mit Ethernet Verbindung, dem superschnellen PC-Standardnetzwerk



BEIM FACHHÄNDLER
GANZ IN IHRER NÄHE..



Katalog 2004/05 jetzt anfordern
- kostenlos und unverbindlich

aktuelle News
www.Ferropilot.de

FERROPILOT

FERROPILOT GmbH · Siemensstr. 33 · 25462 Rellingen
Tel. (0 41 01) 30 1-01 · Fax (0 41 01) 30 13 33

FERROPILOT (Berlin) GmbH · Am Kanal 7 · 15537 Wernsdorf
Tel. (0 33 62) 58 59 - 0 · Fax (0 33 62) 82 02 53

FERROPILOT (München) GmbH · Steinsdorfstr. 20 · 80538 München
Tel. (0 89) 2 60 82 18 · Fax (0 89) 2 60 96 16