

A close-up photograph of a wooden boat deck. In the foreground, a circular compass rose is visible, partially cut off by the right edge. The deck is made of dark-stained wooden planks. In the background, a wooden handle or part of the boat's structure is visible, along with a blue rope and a red and white striped rope. The overall scene is brightly lit, suggesting an outdoor setting.

Gut Holz in geringer Auflage

Klein, klassisch, knuffig. Dazu gaffelgeriggt, selbstbaubar, trailerfähig und individuell. Der Golant Gaffer ist das Gegenstück zum Massenbau. Und wird deswegen jetzt auch in Serie gefertigt

Kunst des Weglassens: Deckslicht statt Plexiglas, Führungsauge statt Schiene, nichts statt Reling. Und simple parallele Teakstäbe





Freude am Festhalten: Gaffelgetakeltes Kutterrigg und Backstagen machen das Handling komplizierter, passen aber besser zum Boot

Eines ist gewiss: Wo immer der kleine Gaffelkutter mit den cremefarbenen Segeln auftaucht, sind alle Blicke auf ihn gerichtet. Und am Steg wird es dem Eigner kaum an Kontakten mangeln, denn die meisten Segler werden interessiert den knuffigen Exoten betrachten.

Doch der englische Golant Gaffer mit seinem ausgeprägten positiven Deckssprung und dem nur angedeuteten Kajütaufbau ist mehr als ein Hingucker: Vor allem gilt der Minikutter als exzellenter Segler mit Dickschiff-Charakter. Er kommt von der häufig recht rauen englischen Kanalküste, wo ähnliche Boote früher dem Fischfang dienten. In eben jener Gegend ist Yacht-Designer Roger Dongray zu Hause.

Seine berühmten Cornish-Crabber-Konstruktionen sind mittlerweile in unterschiedlichen Versionen und Größen zu Hunderten aus GFK gebaut worden. Diese Boote haben heute bei den Freunden gaffelgerigter Kleinkreuzer schlicht Kultstatus.

So ist es auch nicht weiter verwunderlich, dass der Golant Gaffer dem Cornish Crabber 22 sehr ähnlich sieht. Doch warum schuf der Konstrukteur neben dem bewährten Crabber ein weiteres Modell? Designer Roger Dongray erklärt: „Von Anfang an ging es mir beim Golant Gaffer um den Selbstbau. Die Crabber werden alle professionell aus Kunststoff gefertigt. Für die Hobbybastler gab es nichts Vergleichbares. Also zeichnete ich den rundspantigen Golant Gaffer und entwickelte Detailpläne, die – teilweise im 1:1-Format – für den Selbstbauer die beste Grundlage bilden.“

Das Verfahren ist inzwischen wohlbekannt und wird im Profi-Yachtbau ebenso wie von Amateuren

» *Das Schiff ist die Selbstbau-Variante des beliebten Cornish Crabber 22* «



| | |
|--|------------------------|
| CE-Entwurfskategorie C (Küstennahe Gew.) | |
| Rumpflänge/m. Klüverbaum | 5,71/7,55 m |
| Breite | 2,13 m |
| Tiefgang | 0,83 m |
| Verdrängung/Ballast | 1,50/0,67 t |
| Großsegel | 14,1 m ² |
| Fock und Klüver | 4,9/5,6 m ² |
| Segeltragezahl | 4,3 |
| Preis ohne Ausbau und Motor | 40 000 Euro |
| Preis mit Ausbau und Motor | 59 900 Euro |

angewendet. Über einem Spantengerüst aus Sperrholz oder Faserplatten, den so genannten Mallen, wird der Rumpf mit Holzleisten aufgeplankt. Die Verleimung erfolgt mit Epoxidharz, das meistens von den Marktführern West-System oder SP-Systems bezogen wird. Diese Firmen liefern nicht nur die Harze, sondern auch geeignete Kunststoff- oder Holzleisten zum Aufplanken. Hauptsächlich kommt kanadische Zeder zum Einsatz, die Leisten sind mit Nut- und Federprofilen versehen, sodass sie sich fast nahtlos und gut strakend über den Mallen verleimen lassen.

Ist der Rumpf aufgeplankt, wird er gespachtelt, geschliffen und dann mit Glasfasergeweben beschichtet, die wiederum gespachtelt, geschliffen und lackiert werden müssen. Anschließend entfernt man die Hilfsspannen bis auf die tragenden Schotten – Innenausbau und Decksaufbau können beginnen.

Dongray traf mit seiner Golant-Gaffer-Idee ins Schwarze. Bereits 1995 hatte er für 70 Baupläne >



Dicht an traditionellen Vorbildern: kastige Plicht mit langen Bänken, Brückendeck, hohe Sülls mit Schwalbennestern sowie Blöcke und Klemmen aus Tufnol

die Segelnummern vergeben. Danach wurden allein in England mehr als 50 Golant Gaffer im Selbstbau realisiert, international dürften es weitaus mehr sein. Da ist es naheliegend, dass sich auch professionelle Betriebe für die Serienherstellung des hübschen Kutters interessieren, wie beispielsweise die Berliner Firma Sarfert-Yachtbau, die eine Werft in Tschechien unterhält. Diese baute eine aus England bezogene Rumpfschale mit Holz aus – der erste Profibau auf deutsche Rechnung.

Eigner Dr. Helmuth Wilke aus Berlin begann seinen Jungferntörn gleich in den schwedischen Schären und trallerte das Boot im Anschluss nach Arnis an der Schlei. „Der Kutter hat sich klasse bewährt“, schwärmte er bei der Ankunft. „Ich habe manchmal mit meiner Frau und Tochter an Bord übernachtet, obwohl wir noch unser Wohnmobil dabei hatten. Das war natürlich zeitweilig etwas eng, aber Spaß hat’s trotzdem gemacht!“

Nun schwimmt der dunkelblaue Kutter also im Yachthafen der WSG Arnis. Das Boot liegt mit dem Heck zum Steg – ein Zugeständnis an den 1,65 Meter langen Klüverbaum, der sich zwar hochklappen lässt, was aber ziemlich umständlich ist, da Taljen gefiert und Bolzen gelöst werden müssen.

Der Blick voraus fällt auf das extrem hochgezogene Vordeck, und es stellt sich das Gefühl ein, dass das Schiff mit mehreren Personen in der Plicht etwas heck-



Die Werft

Der multiknickspantige Cornish Crabber 22, der von der Select Yacht Group in England gebaut wird, ist Vorbild für den rundspantigen Golant Gaffer. Eigentlich für den Selbstbau konzipiert, soll das Schiff nun auch in Serie gehen. Dann wird es in einer Negativform von der Werft des Berliners Julian Sarfert in Tschechien aus GFK gefertigt.

www.yachtbau.cz

lastig wird. Tatsächlich taucht das Heck unter Last etliche Zentimeter tiefer ein, da das Cockpit fast unmittelbar an den Spiegel anschließt und schwere Ausrüstungsteile wie Batterien, Motor und Tanks sich hinter der Querachse des Bootes befinden. Sobald der Golant Gaffer jedoch beim Segeln etwas krängt, kommt indes das große Rumpfvolumen oberhalb der Wasserlinie zum Tragen und hebt den Kutter auf seine vorgegebene Schwimmlinie.

Auf Knopfdruck springt der 9,5 PS starke Yanmar-Diesel an, der das Boot flott aus dem Hafen schiebt. Bereits unter Motorfahrt zeigt es sich, wie stark der lang durchlaufende, aber relativ flachgehende Kiel den Kurs stabilisiert. Da kann man getrost mal für einige Zeit die Pinne loslassen, ohne dass der Gaffer gleich aus dem Ruder läuft. Dieser angenehme Effekt stellt sich auch beim Segeln ein.

Viel Gerassel mit der Gaffel - Fehlanzeige. Aufgrund des nur 14 Quadratmeter messenden Großsegels und dem dadurch möglichen geringen >



Hell gab's schon damals: Unter Deck kontrastieren große weiße Flächen mit vorwiegend dunklen Holzleisten und Details aus Messing

Gewicht der Holzspiere lässt es sich sehr leicht und schnell setzen, während es beim Bergen sicher in die beiden achteren Lazyjacks fällt.

Hilfreich ist bei den Segelmanövern, dass alle Fallen und Smeerreeps ins Cockpit umgelenkt wurden. Auch die Talje für das Piekfall am Masttopp unterstützt das Segelsetzen wirkungsvoll.

So lässt sich das Schiff innerhalb weniger Minuten segelklar machen, und nachdem der Klüver mithilfe einer einfachen Bronzerolle an der Klüverbaum-Nock ausgerollt ist, nimmt der Gaffer sogleich flott Fahrt auf. Es weht mit 3 bis 4 Beaufort. Da befindet sich der Kutter in seinem Element und kann seine für die Bootsgröße recht üppige Segelfläche gut tragen.

Zunächst fällt auf, wie behäbig und gutmütig das Boot sich durch die leichte Dünung der Schlei bewegt. Da ist kein Schlagen oder bockiges Stampfen wie bei manchen modernen Konstruktionen, sondern nur ein harmonisches Wiegen und weiches Eintauchen in die kurzen Seen zu spüren. Dabei vermittelt der Golant Gaffer der Crew ein ausgeprägtes Dickschiff-Feeling, was zum einen durch die maßvolle Krängung und zum anderen durch die fast träge anmutende Kursstabilität des Langkielers ausgelöst wird. Wie bereits bei den Motormanövern kann der Rudergänger auch unter Segeln auf einem Amwind-Kurs die Pinne loslassen – der Golant Gaffer läuft stur weiter geradeaus.

Eine gute Kursstabilität ist zwar etwas Feines, hat aber ihre Nachteile. Ein spritziges Manövrierverhalten ist da nicht zu vermelden, und auch die Wenden gestalten sich behäbig. In engen Häfen muss man entsprechend vorplanen. Zum Glück kompensieren die knappen Abmessungen des Kutters diese Eigenschaften weitgehend.

Sehr gut gefällt das aufgeräumte, freie Deck, auf dem die Crew ungehindert nach vorn kommt und frei arbeiten kann. Passend zum Schiffscharakter sind die verwendeten Tufnol-Blöcke und -Klemmen sowie die rustikalen Bronzebeschläge.

Der Holzmast wird künftig leichter ausgeführt und lässt sich dann von Hand stellen und legen, was beim Trailern vorteilhaft ist. Außerdem wird die Pinne zugunsten von mehr Platz im Cockpit hochklappbar sein. Die Segel standen durchweg gut, was besonders auf das Großsegel zutrifft. Der Beigeton des Dacron-Tuchs passt zum Flair des Bootes.

» *Das Boot wird ein besonderes bleiben – die Stückzahl dürfte nicht groß ausfallen. Dafür ist das Schiff zu speziell, aber auch umso sympathischer* «

Bereits hoch am Wind, aber mehr noch mit einem Schrick in den Schoten beweist der Golant Gaffer, dass er zu ordentlichen Fahrleistungen in der Lage ist. Das GPS-Gerät zeigt 5 Knoten und mehr über Grund an, und raumschots rauscht er in Böen mit schäumender Bugwelle davon. Kein Zweifel: Die Segelleistungen sind sehr gut und brauchen sich hinter denen moderner Konstruktionen nicht zu verstecken – die sich jedoch einfacher bedienen lassen.

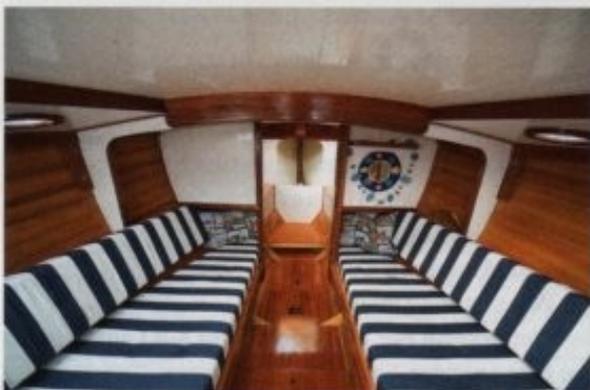
Gewöhnungsbedürftig ist der Einsatz der Backstagen. Das Fieren oder Dichtholen geschieht zwar handnah vom Cockpit aus, ist aber umständlich. Sicher ließe sich die Riggverstagung so modifizieren, dass auf Backstagen verzichtet werden kann.

Wo Rigg und Rumpf Reminiszenzen sind, muss der Innenraum mithalten. Weiß lackierte Paneele und eine ebenso gestrichene Kajütdecke kontrastieren mit dunklen Holzelementen. Im Sitzen werden die Vorzüge der Backdeck-Kajüte deutlich: Unter dem durchlaufenden Deck hat man eine gute Kopffreiheit, während der nur angedeutete Kajütaufbau mit 1,19 Meter Höhe lediglich eine gebückte Haltung erlaubt.

Die Kojen sind mit einer Länge von 1,87 Metern recht kurz – es handelt sich eben um einen kleinen Kreuzer. Dafür entsteht mit eingelegten Zwischenpolstern eine Liegewiese von etwa 1,80 Meter Breite. Backbord neben dem Niedergang gibt es eine kleine Pantry-Konsole mit einem hervorstehbaren, zweiflammigen Spirituskocher, und gegenüber an Steuerbord finden eine Spüle sowie Geschirr in einer ebensolchen Konsole Platz. Natürlich können die Einbauten entsprechend der individuellen Wünsche variiert werden.

Fest steht: Dieses Boot wird trotz Serienproduktion ein besonderes bleiben, das auf keine großen Stückzahlen kommen dürfte. Dafür ist der Golant Gaffer zu speziell, aber auch umso sympathischer.

Harald Schwarzlose



Knapp, aber nett: Salon mit Sitzhöhe