

Sonderdruck aus
Skipper 11/91

Yacht- und Bootswerft
Helmut Dick
Schmoel 29a
2318 Schwartbuck



NISSEN 23

EIN TRAUM IN HOLZ

Auf der Hanseboot 1989 fiel uns ein Schiff besonders auf, stand doch im Gang der Halle 12 ein Holzschiff, vor dem nahezu jeder stehenblieb, um dem sauber lackierten Mahagoni eine Streicheleinheit zu geben. Hier wurden Meister- und Gesellenstücke des Deutschen Boots- und Schiffbauerverbandes ausgestellt. Diese kleine Yacht war die mit der Note 1 ausgezeichnete Meisterarbeit eines jungen Bootsbaumeisters. Eine von Georg Nissen gezeichnete 23-Fuß-Yacht mit Hubkiel.

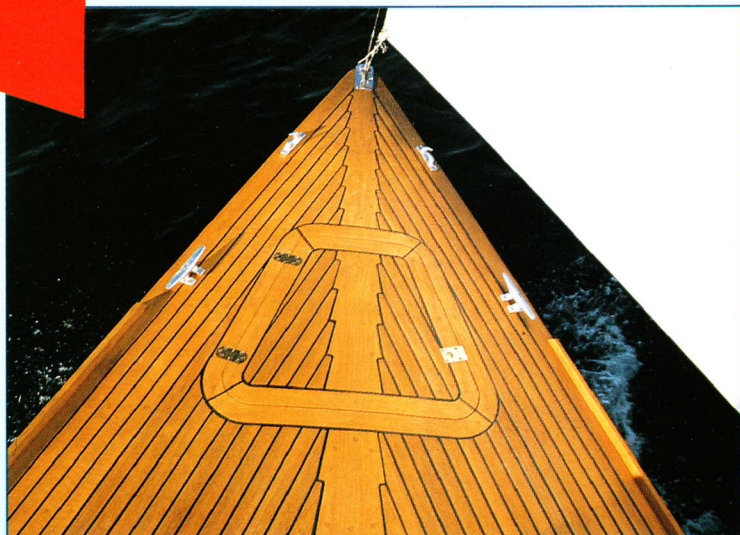
1991 trafen wir den Erbauer der Yacht mit einer neuen Nissen 23 in Düsseldorf wieder, diesmal mit der Festkiel-Version. Der nun selbständige Bootsbaumeister Helmut Dick zog auch mit seinem zweiten Exponat viele Blicke auf sich. Ein Grund mehr für uns, die schnittige Yacht für Sie zu testen.

1984 wurde ein deutscher Minitonner Weltmeister. Es war die von Georg Nissen gezeichnete und bei Knieriem in Laboe gebaute »Knieriesprin«. Gesteuert wurde sie damals, wie der Schiffsname auch schon andeutet, vom Arnisser Segelmacher Nils Springer. Dieses schnelle Gerät wurde nun von den Zwängen der IOR-Formel befreit und beim jungen Bootsbauer Helmut Dick in der Nähe von Kiel gebaut. Doch trotz der Veränderungen, die natürlich in Richtung Komfort gingen, ist es immer noch ein Regattaboot geblieben, das ein erstaunliches Geschwindigkeitspotential bei wenigen bis mittleren Winden besitzt.

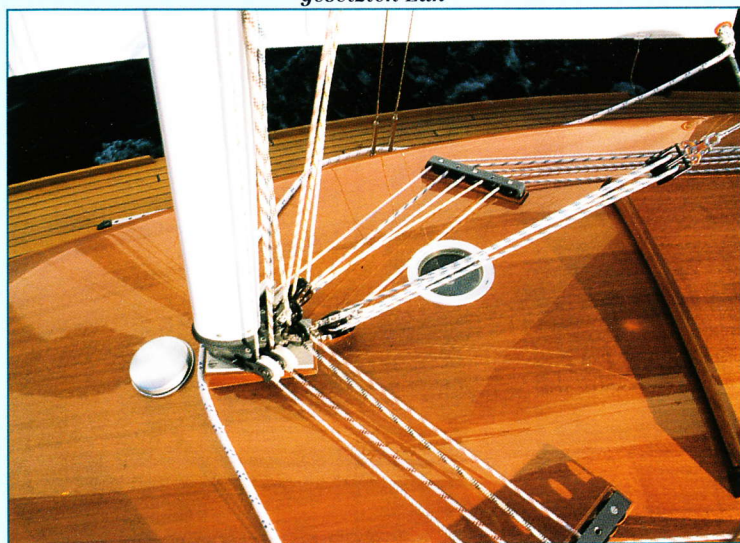
SEGELPRAXIS

Bei zwei bis drei Beaufort suchten wir auf der Außenförde vor Kiel-Schilksee nach einem Gegner. Mit maximaler Segelfläche (Genua und Großsegel) und 250 kg Crewgewicht auf der Kante waren wir gut bestückt. Nur, wirkliche Gegner fanden wir nicht. Selbst wesentlich größere Schiffe ließen wir auf allen Am-Wind-Kursen stehen. Die Nissen 23 erwies sich als richtiger Leichtwindläufer. Bei 42 Grad zum wahren Wind fuhren wir respektable 4,8 Knoten. Bei gleichem Wind ergaben sich dann auf Halbwindkurs 5,4 und vor dem Wind 3,1 Knoten. Alle Werte wurden unter Genua und Groß gemessen, leider nicht mit Spi, denn der war zu Testbeginn noch nicht ganz fertig. Aber selbst so war es uns möglich, die Nissen 23 über die rechnerische Rumpfgeschwindigkeit zu bringen. In den Böen, also bei guten drei Beaufort, beschleunigte sie auf 6,2 Knoten. So zogen wir dann sogar an Yachten unter Spinnaker vorbei.

Diese hohen Geschwindigkeiten sind verständlich, führt man sich vor Augen, daß das segelfertige Schiff nur knapp über eine Tonne Gesamtgewicht hat und diese Masse durch immerhin 28,7 m² Segelfläche in Bewegung gesetzt wird. Gern hätten wir die Nissen auch bei mehr Wind gesegelt, denn trotz der Breite von 2,50 m scheint das Schiff sehr empfindlich auf Gewichtstrimm zu reagieren. Bei drei Beaufort hätten wir uns



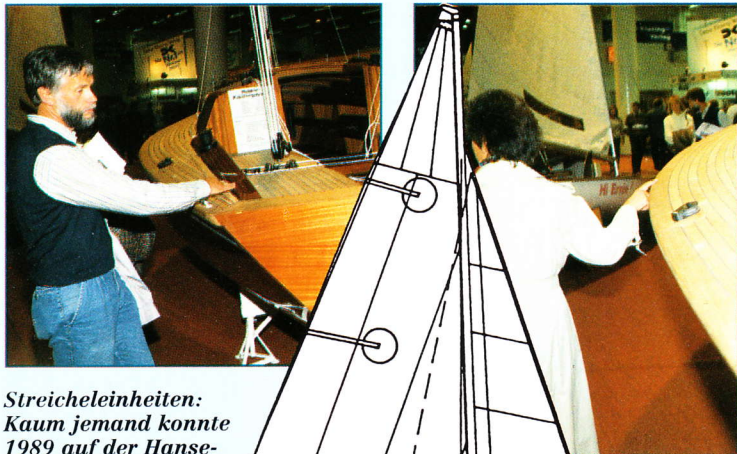
Meisterliche Bootsbauerarbeit zeigt sich auch im bündig eingesetzten Luk



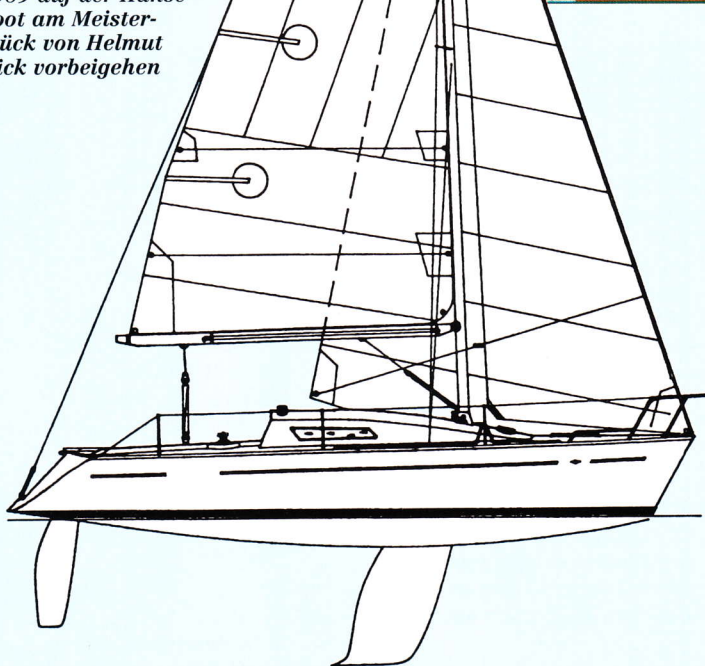
Alle Strecker sind vom Cockpit aus zu fahren und lassen sich in Markenbeschlägen leicht holen und belegen



Großes Cockpit mit drei Backskisten (Standard sogar vier)



Streicheleinheiten:
Kaum jemand konnte
1989 auf der Hanse-
boot am Meister-
stück von Helmut
Dick vorbeigehen



Fotos: SKIPPER/Holstermann



Großes, sinnvoll genutztes Staufach unter dem Cockpitboden

über ein viertes Crewmitglied gefreut, um aufrechter und somit schneller (noch schneller) fahren zu können. Zwar hängt der Ballast unter dem Kiel in einer strömungsgünstigen Bombe, doch sind 1,35 m Tiefgang auch nicht gerade viel, um das Gewicht von 380 kg zur Wirkung zu bringen.

Natürlich gehörte auch bei diesem Test das Messen des aufrichtenden Moments dazu. Schnell – aber nicht ohne Anstrengung – war das gut sieben Meter lange Boot auf die Seite geworfen. Es ergaben sich 32 kp bei 90 Grad Lage, die das Schiff wieder in seine natürliche Schiffs-lage bringen wollten. Dieser Wert liegt im Durchschnitt und macht deutlich, daß die Nissen 23 zu den Regattayachten gehört, die von der Crew anständig getrimmt werden müssen.

In der kurzen Ostseewelle bedarf es schon einer Menge Gefühl für das Boot, um es wirklich zum Laufen zu bringen. Ich fühlte mich beim Steuern an alte Laserzeiten erinnert, denn das Vorschiff schlägt hart in der Welle auf und das Speedo zeigt deutlich die Fehler des Steuermanns. Hinzu kommt, daß das Vorschiff auch akustisch der gesamten Crew klarmacht, wenn das Schiff nicht richtig läuft – es dröhnt ganz kräftig.

Selten haben wir eine Yacht dieser Größenordnung getestet, die sich mit einer solchen Leichtigkeit steuern ließ. Durch den extrem schlanken Kiel und die verhältnismäßig große Ruderblattfläche ergibt sich ein großer Abstand zwischen den beiden Lateralfächern, der einerseits für gute Kursstabilität sorgt und andererseits ein sehr wendiges Schiff zur Folge hat. Wir drehen im wahrsten Sinne des Wortes »auf dem Teller«, und das in rasantem Tempo.

UNTER MASCHINE

Das Testschiff besaß weder Außen- noch Innenborder, bei-

des ist jedoch leicht zu installieren. Gegen den Außenborder spräche, daß er die schönen Linien der Nissen 23 nicht gerade zieren würde, gegen den Innenborder spricht das hohe Gewicht, das das Leichtgewicht nicht gerade schneller machen würde. Und für einen motorlosen Segler sprechen einfach die sehr guten Segelwerte.

AN DECK

Das von uns gefahrenre Testschiff besaß ein als Extra erhältliches Teakdeck. Die Art und Weise, wie zum Beispiel das Luk im Vorschiff eingebaut wurde, macht deutlich, mit welcher Liebe Helmut Dick seine Schiffe baut. So ist der Wasserablauf des völlig bündigen Luks kaum sichtbar in das Deck integriert. Neben den gelungenen Teakarbeiten sind die Beschläge am augenfälligsten.

Der schlanke Mast von Proctor wird mit allerfeinsten Rollen, Winschen und Klemmen von Harken, Spinlock, Pfeiffer und Easylock getrimmt. Das Großsegel mit seinen zwei Bindereffs kann mühelos vom Cockpit aus verkleinert werden, durch das Harken-Schnellreffs-system braucht dazu nur an einer Strippe gezogen werden. Die 1:6 übersetzte Großschot läuft genauso leicht wie der Traveler, und die Achter-Schotwinsch von Harken holt die 13,2 m² große Genua leicht dicht. Verbesserungswürdig wäre, wenn die Schot auch leicht aus Luv gefahren und belegt werden könnte.

Dies ließe sich aber in Zukunft genauso leicht ändern wie der Einbau eines Paares Ausreit-Gurte, denn beim Sitzen und Ausreiten auf der hohen Kante wird man nicht durch einen Seezaun gehalten. Er ist zwar als Extra erhältlich, paßt aber nicht unbedingt zum Äußeren des Schiffes.

Das Cockpit der 23-Fuß-Yacht ist mit zwei Metern Län-

ge erstaunlich groß, in der Mitte geteilt durch den Travellerschlitten. Die Cockpitbänke mit einer Tiefe von 0,40 m haben einen recht niedrigen (0,17–0,08 m) Rückenteil. Dies tut aber der Linienführung gut und macht die kleine Yacht schlanker und rassiger. Unsere Nissen 23 verfügte über drei Backskisten, die alles aufnehmen, was es an Bord gibt. Standardmäßig sind sogar vier Backskisten vorgesehen, aber unser Schiff besaß als Extra eine Hundekoje, für die Stauraum geopfert werden mußte.

UNTER DECK

Zieht man die zwei Steckschotten heraus und klappt den unteren Teil um, so ergibt sich ein großer Einstieg in einen kleinen, aber gelungenen Salon. Schon auf den ersten Blick strahlt das Holz, zusammen mit der weiß lackierten Decke und dem edlen blauen Mohairvelour der Polster, ein traumhaftes Ambiente aus. Es zeigt sich, daß Helmut Dick nicht nur an Deck, sondern auch darunter nur das Feinste vom Feinen wählt. Als Beispiele seien die vielen Halogenmessagingleuchten oder der 0,65×0,51 m große Salontisch genannt. Dieser läßt sich durch eine aufwendige Mechanik in alle Richtungen schwenken und ist dadurch sehr variabel. Hinzu kommt, daß er auch als Cockpittisch eingesetzt werden kann.

Standardmäßig besitzt die kleine Yacht eine große Doppelkoje. Drei Rückenpolster des Salons werden umfunktioniert und sorgen für eine nutzbare Liegefläche von 2,00×1,40 m. Die Gesamtfläche ist sogar noch größer, steht aber, bedingt durch einige Spanten, nicht voll zur Verfügung. Will man das Innenleben wieder wohnlich gestalten, so muß man schon etwas fummeln, um die Rückenpolster wieder an ihren Platz zu bekommen. Einer unserer wenigen Verbesserungsvorschläge.

Die Stehhöhe liegt zwischen 1,20 und 1,27 m, ergibt somit also genügend Sitzhöhe. Ein Extra, genau wie die schon erwähnte Hundekoje an Backbord (1,70×0,80 m plus kleines Kopfteil), ist die Pantry. Für fast zweitausend Mark besitzt man dann eine kleine, aber ausreichende Schiebekitchen mit einem Spirituskocher und einer kleinen Spüle mit elektrischer Pumpe, dazu je ein Frischwasser- und ein Abwasssertank von je 20 Litern Fassungsvermögen.

Für Helligkeit sorgen zwei seitliche Fenster im Decksaufbau und ein kleiner Lüfter vor der Garage des Schiebeluks. Hier hat Helmut Dick mal etwas Neues probiert, zwei drehbare Plexischeiben sollten für Licht und Luft sorgen. Leider sammelte sich zwischen den beiden Scheiben Wasser, welches beim Öffnen in das ansonsten trockene Schiff floß. Aber nur wer nach neuen Ideen sucht, hat die Chance auf Verbesserung. Der geschmackvolle Salon wirkt auf den ersten Blick sehr groß, dies liegt sicherlich an der den Kojen vorgelagerten und nur durch einen Vorhang abgetrennten Segellast.

Schaut man in die Tiefen der Innereien der Nissen 23, so findet man keine Lecknasen im Lack, keine schlecht verarbeitete Stelle und zehn kleine, durch Drehdeckel verschlossene Räume. Diese nicht als Schmuggel- oder Stauräume gedachten Areale sind Auftriebskörper mit mehr als 700 l Volumen.

VERARBEITUNG

Bevor ich an Bord gehe, ärgere ich mich über mein Schuhzeug. Gern hätte ich ein paar neue Schuhe gehabt, um Teak und Lack in ihrem Finish zu belassen. Die nächsten Testtage machten uns dann deutlich, wie belastbar gut verarbeitetes und vor allen Dingen gut lackiertes Holz ist. Der Rumpf besteht aus drei Fur-

nierschichten, die mit Epoxy diagonal miteinander verleimt sind (Karweel beplankt). Um optimale Verklebung zu erreichen, werden die einzelnen Schichten im Vakuumverfahren zusammengefügt; äußere Schicht ist ein 2,6 mm starkes Khaya-Furnier (eine leichte Mahagoni-Sorte).

Der Rumpf, wie auch alle anderen lackierten Flächen, wird achtfach lackiert. Die ersten Schichten bildet eine Epoxy-Grundierung; dies kommt fast einer dünnen Hülle aus GFK gleich und macht das Holz besonders widerstandsfähig. Die letzten Lack-schichten bestehen aus einem UV-Schutz erzeugenden DD-Lack.

Das Deck unseres Schiffes bestand aus 6-mm-Sperrholz. Die 5 mm starken Teakstäbe wurden meisterlich angepaßt, so hat die Werft beispielsweise das Muster des Fisches auf dem Vorschiff auch im Luk mit übernommen. Die sorgfältige Verarbeitung des Holzes, die einem beim ersten Blick an Deck schon auffällt, wurde penibel bis in die kleinste Ecke der hintersten Backskiste durchgehalten.

So konsequent vermag nur einer zu arbeiten, der sein Handwerk versteht und es darüber hinaus auch noch liebt.

FAZIT

Wer bei diesem Schiff den Preis (Standard 86600 DM, Testschiff ca. 100000 DM) als erstes mit dem belgischer, französischer oder auch skandinavischer Erzeugnisse vergleicht, der sollte lieber weiterblättern.

Die von Helmut Dick gebaute Nissen 23 ist ein Holzschiff für Liebhaber, die die Holzverarbeitung zu schätzen wissen und die darüber hinaus Wert legen auf exzellente Leichtwind-Segeleigenschaften. Wirkliche Mängel traten während der Testtage nicht auf.

Um das Schiff tauglich für Nord- oder Ostsee zu machen, sollte man sich, zusammen

mit dem Konstrukteur, noch einmal Gedanken über die Stabilität machen. Der Preis scheint uns nicht übertrieben, schaut man sich im Detail an, was einem dafür geboten wird. Auch im Zeitalter der »Joghurtbecher« werden formverleimte Schiffe nicht aussterben. Die Nissen 23 ist wieder ein Beweis für meisterliches Umgehen mit »dem« Bootsbaumaterial Holz.

Ullrich Holstermann

Technische Daten:

LüA: 7,15 m
LWL: 5,75 m
Breite: 2,50 m
Tiefgang: 1,35 m Festkiel,
1,35/0,50 m Hubkiel
Verdrängung: 1040 kg
Ballast: 380 kg
Großsegel: 15,5 m²
Genua: 13,2 m²
Spi: 31,0 m²

Preise:
Grundausstattung Festkiel-
version 86600 DM
Teak-Stabdeck 4860 DM
Hubkiel 7800 DM
Pantry 1880 DM
Bordelektrik 2350 DM

Konstrukteur: Georg Nissen

Hersteller:
Yacht- und Bootswerft Helmut
Dick, Schmoel 29a,
2318 Schwartbuck