

# Ran an den Spæk!

Der Däne Peter Bruun schuf 1969, zur Zeit des aufkommenden GFK-Bootsbaus, eine Symbiose aus den Formen von Walen und historischen Spitzgattern. Wie segelt sich das heute?



## Gebrauchtfoot-Steckbrief

Typ	Spækhugger
Konstrukteur	Peter Bruun
Gebaut seit	1970
Stückzahl	415
Neupreis	ca. 32.000 € (2009)
Gebrauchtfootpreis	6.000–18.000 €

**Spækhugger in Action**  
Das Boot verträgt viel Wind, auch wegen eines Ballastanteils von 60 Prozent, ist aber auch bei wenig Brise bekanntermaßen schnell

**G**eht ruhig schon aufs Boot“, hatte Segelkumpel Ecki für den Fall gesagt, dass wir vor ihm in Nienendorf an der Ostsee ankommen, wo sein „Spæki“, wie manche Segler das Gefährt liebevoll nennen, liegt. Klingt irgendwie nach Speck, und tatsächlich kommt der Name auch im weiteren Sinne daher: Ein „Spækhugger“ ist im dänischen Wortsinn ein „Speckjäger“ und der Eigenname des Orcas oder Killerwals, wie ihn die Deutschen nennen. Von diesen Tieren war der dänische Bootsbauer und Yacht-Designer Peter Bruun begeistert. Und so gab er seinem ersten Entwurf diesen Namen, weil ihm die runden, glatten Formen aus der Natur gefielen. Zugleich lernte Bruun damals bei Dänemarks Spitzgatter-Legende Aage Utzon, dessen Spitzgatter mit runden Hecks sehr viel Anklang fanden. Noch heute haben viele Dänemark-Fans diesen Holzboot-Typ von den Booten der nordischen Nachbarn vor Augen.

Bruun, gerade 17 Jahre alt und Lehrling in der Walsted-Werft, baute das Schiff als Vierteltonner noch ohne Kajütaufbau für Regatten. Er segelte damit im gleichen Jahr die Regatta „Seeland Rundt“ und landete sensationell hinter Paul Elvstrøm auf Rang zwei, was ihm viel Aufmerksamkeit brachte.

Denn klassische Linien und Naturverbundenheit ja, aber vor allem schnell sollte das Boot sein. Und so hat das Unterwasserschiff einen modernen, geteilten Lateralplan mit Flossenkiel und Kanuheck, und der Däne stellte mit einem Zwölf-Meter-Aluprofil ein mächtiges Rigg mit 40 Quadratmeter Segelfläche darauf. Selbst beim hohen Bootsgewicht von 2,28 Tonnen entspricht das mit etwas über 4,8 auch heute der Segeltragezahl eines Performance-Cruisers.

Sieht man das am Steg? Als wir vor der Box stehen, fällt erst einmal auf, dass das Schiff nach heutigen Maßstäben einen sehr niedrigen Freibord hat. Die Crew sitzt im Cockpit dicht am Wasser, fast jollenartig.

Und die Linien sind wirklich sehr organisch, aber auch schön stimmig, nicht so bauchig wie Bruuns späterer, noch häufiger gebauter Entwurf, die Grinde. Leichter, eleganter Deckssprung und ein bullig wirkender Bug, was ja gerade wieder modern ist. Beim Übersteigen zeigt sich klar die DNA des Kielbootes: Selbst mit 87 Kilogramm auf dem Seitendeck bewegt sich das Boot kaum, wenn man nach achtern geht. Tatsächlich hat der Spækhugger einen sehr hohen Ballast-Anteil von 60 Prozent und gilt als sehr seetüchtig. Er wurde auch schon öfter für Transatlantik-Törns in die Karibik benutzt. Die Frage ist nur: Macht das auch 50 Jahre später noch Spaß?

Wie aufs Stichwort erscheint Bootseigner Eckart König, Zahnarzt aus Lübeck. Mit kräftigem Händedruck und breitem Lächeln steht er mit Mitsegler Michael auf dem Steg. Die beiden braun gebrannten Männer wirken topfit. Wie sich herausstellt, sind sie viele Jahre sehr aktiv 505er als Crew gese-

Typisch für alle Bruun-Boote (Grinde, Kaskelot, Marsvin): der bullige hochgezogene Bug

Sportliche DNA: 60 Quadratmeter großer Spi, keine Sprayhood, wenig Freibord



gelt. Wie er gerade auf diesen Bootstyp gekommen ist, wollen wir wissen.

**W**ir hatten von den guten Segeleigenschaften viel gehört, und mich sprach die ganz besondere Optik einfach an.“ Spaß bei den Mittwochsregatten für ihn und entspannte drei Wochen Urlaubstörn in Dänemark auch für

seine Frau waren die weiteren Kriterien. Niedrige Anschaffungs- und Unterhaltskosten kamen hinzu. Fündig wurden sie vor zwölf Jahren in Svendborg für nicht ganz 9.000 Euro. „Die Boote sind in Dänemark günstiger als in Deutschland, und die Auswahl ist auch größer“, erzählt König.

Kein Wunder, von den etwas über 400 Booten, die gebaut wurden, werden viele

noch immer sehr aktiv in Dänemark segelt, wo der Spækhugger eine beliebte und aktive Regattaklasse ist. Ausgewiesene Hotspots für die Klasse sind Århus und Kopenhagen, wo Peter Bruun auch seine Werft hatte. In Ersterem liegen in Reih und Glied über 30 der Schiffe nebeneinander und starten jeden Dienstag zur Regatta, oft um die 20 als Einheitswertung. Das Boot ist we- ➤

## Beschläge und Leinenführung ins Cockpit sind funktional und stimmig



Zwei Vorsegelschienen erlauben guten Trimm, das hohe Cockpitsüll schützt sehr effektiv



Das Cockpit ist für die dreiköpfige Regatta-Crew ausgelegt, der Motor gut zugänglich



Den Seezaun hat der Eigner demontiert, weil recht niedrig, die Laufdecks sind schön breit



Unterm Laufdeck rechts waren Regale montiert, der Eigner hat sie durch Tuch-Taschen ersetzt

### Das offene Vorschiff ohne weiteres Schott wirkt hell und freundlich, die Kojen sind so erfreulich groß

gen seiner guten Segeleigenschaften, sehr soliden Substanz und niedriger Preise vor allem bei jungen Seglern begehrt. Und so beliebt, dass Fans der Klasse 2003 neue Formen für das Schiff bauten, deren Produktion Anfang der Achtziger beendet wurde. Es wurden dann einige Exemplare gefertigt, bevor 2006 Peter Bruun die Form übernahm.

Zurzeit werden laut Klassenvereinigung fünf alte Rümpfe mit neu gebauten Decks versehen. Genauso erstaunlich ist der Einsatz der Klassenvereinigung für ihre Mitglieder: Auf der Webseite werden haufenweise Top-Tipps für Detailverbesserungen in Komfort, Beschlagsanordnung und -dimensionierung sowie Reparaturen gegeben, auch auf Deutsch ([www.spaekhugger.dk](http://www.spaekhugger.dk)).

Mehr noch: Als sich herausstellte, dass ein neues Rigg nach Mastbruch leicht 12.000 Euro kosten kann, was in vielen Fällen den Versicherungswert der Schiffe weit übersteigt und somit vor allem junge Crews mit einer Finanzierungslücke allein lässt, handelten die Dänen. Sie kauften die Matrize zur Fertigung des Profils vom Hersteller und lassen alle paar Jahre 25 neue Aluminium-Profile pressen – zum Selbstkostenpreis

von lediglich 5.000 Kronen (etwa 670 Euro). So verbreitet und sportlich noch angesagt ist das Boot in Deutschland zwar nicht, aber dennoch finden Interessenten fast immer ein paar Schiffe auf dem Gebrauchtbootmarkt, die Family-Version ist dabei allerdings seltener vertreten.

Nun soll es endlich aufs Wasser gehen. Die Ostsee zeigt sich entgegen der Vorhersage von ihrer garstigen Seite: Dicke Regenwolken ziehen, es schauert und bläst ausgesprochen böig mit 15 bis 22 Knoten. Gutes Wetter für volles Groß und das kleine Vorsegel, beschließt Eigner Ecki. Die schöne, laminierte schwarze Genua muss leider im Sack bleiben. Gesetzt wird das Vorsegel an Stagreitern, nur wenige Boote verfügen über Rollanlagen, dafür fast immer über mehrere Vorsegel und Spi.

Der an einer Rutscherschiene aufgeholt Langschaft-Außenborder des 25-Fußers wird heruntergeklappt, dann geht es aus

dem Hafen. Fast alle Spækhugger sind so motorisiert, nur die ab 1977 gebaute Family-Version mit runderem Kajütaufbau für mehr Platz unter Deck und leicht geändertem Cockpit sieht man ab und zu mal mit Innenborder- und Rollvorsegel.

Draußen ist es stahlgrau, Wolken und Wasser verschimmen fast übergangslos. Ruppige Böen, aber die Welle hält sich in Grenzen, vielleicht 80, 90 Zentimeter, kurz und steil natürlich, die Ostsee eben.

Segel hoch, und schon dampft der Spæki los wie auf Schienen, und ziemlich flott erscheint auch schon eine 6 vor dem Komma der Logge. Ein paar Grad abgefallen, da läuft das Boot bereits Rumpfgeschwindigkeit. Nichts Ungewöhnliches, versichert uns der Eigner. „Es ist eigentlich ein perfektes Fünfknoten-Schnitt-Boot, damit kannst du fast bei jedem Wetter mit dem Spækhugger planen“, erzählt er.

Und dabei liegt es super direkt und ausgewogen auf dem Ruder, das an einem kleinen Skeg aufgehängt ist und nur wenig Druck produziert. Das Boot läuft, wie für so eine Konstruktion üblich, schön kursstabil, aber ohne dabei träge zu wirken. Bemer-

kenswert ist auch, wie weich der Spækhugger durch, fast über die kurze Welle geht. Selbst ziemlich hoch am Wind läuft er wie ein heißes Messer durch Butter, stampft nicht, wie man es von modernen Sportbooten dieser Größe mit flachem Unterwasserschiff teils kennt, bohrt sich nie in Wellen.

Dann ziehen Michael und Ecki den Spi hoch. Das Schiff wird im Regatta-Modus immer mit drei Mann gesegelt. Und schon fliegt der Spækhugger los, immer wieder stehen mit Hilfe der nur winzigen Wellen fast sieben Knoten auf der Logge.

Dabei lässt sich das Boot gut beherrschen. In den Böen rechtzeitig abfallen, dann bleibt alles im grünen Bereich. Es vermittelt einfach ungetrübten Segelspaß. Wunschen und Beschläge sind gut erreichbar und richtig dimensioniert, das Cockpit ist für drei Personen zum Segeln ideal, mit vier würde man sich allerdings schon etwas auf den Füßen stehen. Das für die Zeit, in der das Boot entstand, typisch schmale Heck raubt da eben viel Platz. Die Crew sitzt zwar dicht an der Wasseroberflä-

che, aber auch ziemlich tief und von einem hohen Cockpitsüll gut geschützt im Schiff. Wellen, die den Weg aufs Vorschiff finden, sind kein Problem, und das Spritzwasser erreicht erstaunlich selten die Segler.

Als beliebte Regatta-Boote haben Spækhugger nur ganz selten eine Sprayhood, die auf dem schmalen Aufbau der Racing-Version etwas deplatziert wirkt. Wer darauf Wert legt, sollte nach der Family-Version mit breiterem Kabinendach schauen, dort ist sie häufiger verbaut.

Das Testboot hatte zudem keinen festen Großschot-Traveller mit Reitbalken, den viele der regattaorientierten Eigner nachrüsten, stattdessen nur ein Tauwerks-Dreieck, wie man es von Jollen kennt, jedoch mit Taljen (s. Seite 60). Alle Fallen und Reffleinen sind über Blöcke am Mastfuß ins Cockpit umgelenkt, zwei Wunschen auf dem Kajütdach erlauben effektive Arbeit daran.

Dann geht es zurück in den Hafen, es sind noch die wichtigen Fragen nach Wohnkomfort und bekannten Schwächen des Designs zu klären. Unter Deck ist das Boot zwar eher spartanisch ausgebaut, das Raumgefühl ist

durch fehlende Schotten im Vorschiff aber angenehm offen und hell. Das Schiff bietet trotz knapper Abmessungen und geringem Freibord selbst für knapp zwei Meter große Menschen wie den Tester gute Kopffreiheit im Sitzen, dafür kann man sich wegen der Aufbaukante nicht anlehnen. Dazu: ausfahrbarer Kocher mit Minispüle an Backbord, große V-Koje im Vorschiff und eine lange Hundekoje steuerbord achtern. Die andere Seite ist wegen der Küchenzeile kaum zugänglich und eher für die Unterbringung von Segeln oder Taschen ideal. Unter den Kojenpolstern lässt sich viel verstauen, unterm Niedergang und über der Küche sind weitere Regale. Zu zweit ist für Genügsame genug Platz vorhanden, auch für längere Törns.

Viele der Racing-Varianten des Bootes hatten eine Dinette, das Testschiff dagegen verfügt über ein komplett offenes Vorschiff, sogar ohne das halbe Schott, das davor sonst oft häufiger verbaut war. Typisch für den Spækhugger ist, dass Crews ihn über die Jahre ihren Vorstellungen angepasst haben. Manche haben Chemieklos, manche gar keine, manche werfen die Küche raus, an-

### Für das Tourensegeln zu zweit ist der Platz ausreichend, ein Cockpitzelt ist sinnvoll



Zwei große Erwachsene können gut sitzen, sich wegen der Aufbaukante aber nicht anlehnen



Links vom Niedergang die Hundekoje, rechts Stauraum für Segel oder Taschen



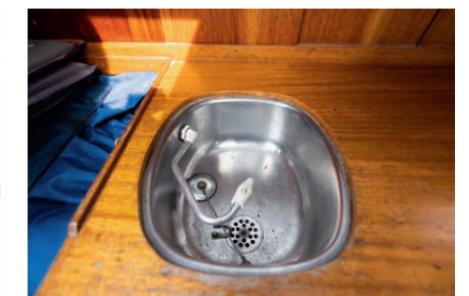
Ausziehbarer Tisch. Die Interieurs variieren stark und folgen dem Geschmack der Eigner



Für den einfahrbaren Kocher gab es mehrere Lösungen, meist Petroleum oder Spiritus



Auf manchen Booten sind zur Isolierung der Wände Korkplatten verklebt. Die lösen sich teils



Selbst eine Spüle ist vorgesehen. Viele Eigner haben die Tanks entfernt, setzen auf Kanister

# SPÆKHUGGER KONSTRUKTEUR: PETER BRUUN

## Technische Daten

Rumpflänge	7,44 m
Wasserlinienlänge	6,30 m
Breite	2,33 m
Tiefgang	1,45 m
Masthöhe über WL	12,00 m
Theor. Rumpfgeschwindigk.	6,0 kn
Gewicht	2,280 t
Ballast/-anteil	1,37 t/60 %
Großsegel	18 m <sup>2</sup>
Genua (106 %)	21 m <sup>2</sup>
Fock	17 m <sup>2</sup>
Spi	60 m <sup>2</sup>
Motor	Außenborder, ca. 5-7 PS
Yardstick-Wert	109

**Segelleistungen** (ohne Abdrift/Strom; Windgeschwindigkeit: 15 bis 21 kn (4-5 Bft), Wellenhöhe: ca. 0,8 m \* mit Spi)

40°	5,4 kn
60°	5,9 kn
90°*	6,0 kn
120°*	6,2 kn
150°*	6,1 kn

**Potenzial STZ<sup>1</sup> = 4,81**

4,0 Cruiser Performance-Cruiser 5,0

Den Regatta-Wurzeln entsprechend liegt die Segeltragezahl im Bereich moderner Cruiser-Racer

<sup>1</sup> Dimensionslose Zahl. Berechnung:  $\sqrt{S/V}$ . Je höher der Wert, desto mehr Segelfläche (S) hat das Schiff in Relation zur Verdrängung (V)

## Modellhistorie

Die ursprüngliche Race-Version wurde von 1970 bis Anfang der Achtziger von Flipper Scow in Dänemark gebaut. 1977 kam die Family-Version dazu (siehe rechts). 2003 neuer Formenbau für die Racing-Version, seitdem immer wieder einige Neubauten. Nachfrage über Peter Bruun ([www.peterbruun.dk](http://www.peterbruun.dk))

## Marktsituation

Es sind fast immer einige Boote auf dem Markt, viele auch in Dänemark, aber häufiger die Race-Version, Touring-Versionen sind seltener. Die Preise liegen für refitbedürftige Boote bei etwa 5.000 bis 8.000 Euro. Schon einmal umfangreich überarbeitete und lackierte Boote kosten je nach Qualität der Arbeiten etwa das Doppelte

## Preise

Zuletzt 2009 für Selbstausbau ohne Segel, laufendes Gut und Beschlüge **34.000 €**  
Preis gebraucht **5.000 bis 16.000 €**

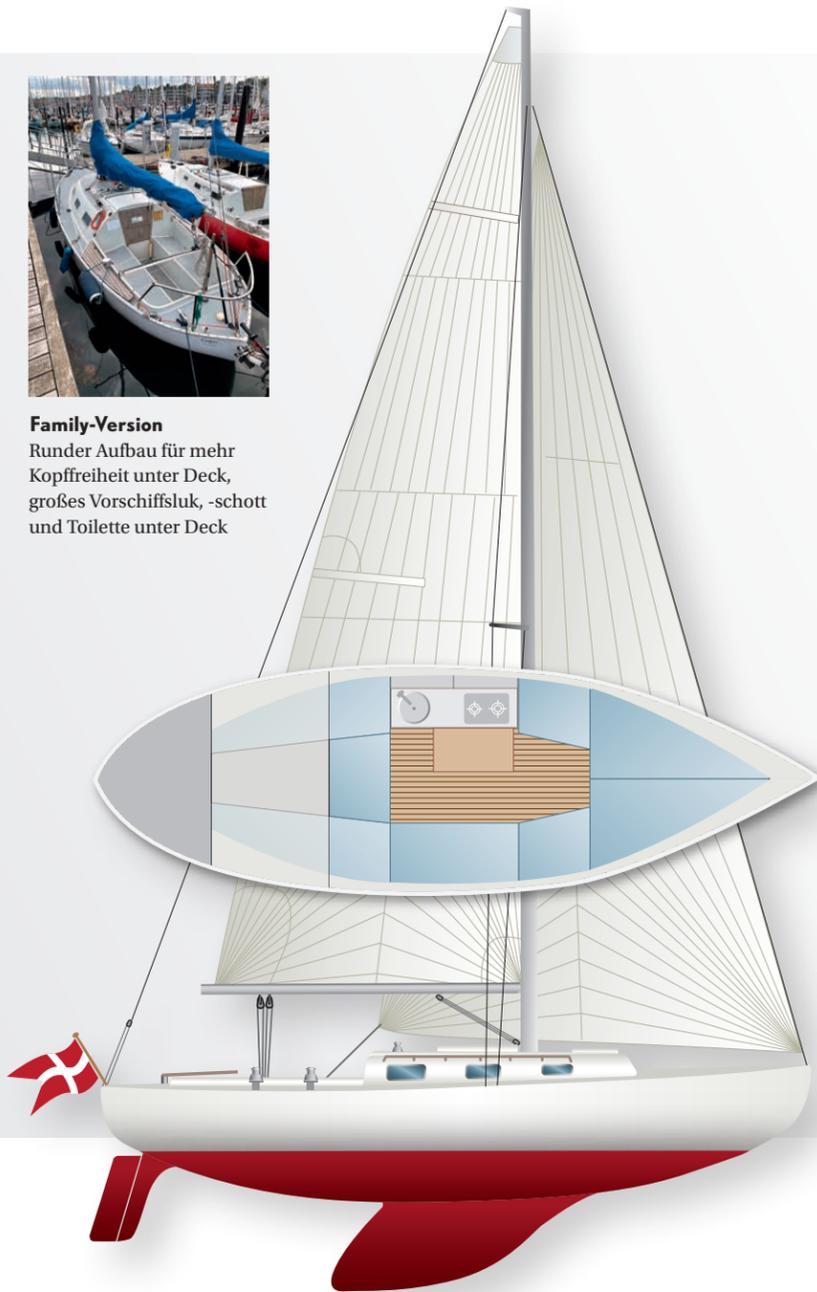
## Yacht-Bewertung

**Formschöner, sehr stabiler und schneller Spitzgatter, der viel Segelspaß vermittelt. Das Boot ist für zwei Personen auch als Tourenboot gut geeignet**



## Family-Version

Runder Aufbau für mehr Kopffreiheit unter Deck, großes Vorschiffsluk, -schott und Toilette unter Deck



## 2003 entschlossen sich Liebhaber des Bootes, neue Bauformen anfertigen zu lassen

dere die Regale oben an der Steuerbordseite. Die hätten nur gestört, stattdessen hat er Tuchtaschen gespannt, die bei Bedarf Ablage bieten und beim Regatta-Segeln dafür leer schön leicht sind, so der Eigner.

Das Boot hat keine Backskisten, dafür ein Schapp unterm Achterdeck, in das der Eigner Fender und Leinen staut. Es gibt auch kein Fach für den Anker im Vorschiff, der wird samt Kettenvorläufer und Bleileine unter die Vorschiffskoje geräumt.

Üblich ist bei vielen Spækhugger-Eignern eine Kuchenbude als Wohnraum-Vergrößerung im Hafen. Oft rechteckig geschnitten, mit Latten im Dach. „Wir nutzen stattdessen ein einfaches Wurfzelt aus dem Outdoor-Bereich“, erzählt

Eigner Ecki. Aus dem haben sie das Innenzelt samt Boden entfernt und spannen es über Niedergang und Cockpit. Das sei leichter und billiger.

Bleibt die Frage nach den neuralgischen Stellen des Bootes. Die Achillesverse ist das Deck, das einen Balsaholzkern hat. Alle Schrauben, die für Beschlüge durchgeführt sind, werden über die Jahre potenzielle Leckstellen. Das Wasser kann dann in Holz eindringen und es verrotten lassen. Auf weiche, gar nachgebende Stellen im Deck sollte man also dringend achten. Eine Reparatur bedeutet immer, Teile des Decks aufschneiden zu müssen, und ist mit viel Arbeit und Kosten verbunden. Kaufinteressenten ist empfohlen, um Beschlüge herum das Deck leicht abzuklopfen. Klingt es dort plötzlich

anders oder dumpf, ist das ein Alarmzeichen. Wer zweifelt, beauftragt einen Gutachter, der eine Feuchtigkeitsmessung durchführen kann, Kostenpunkt etwa 500 Euro.

Prüfen sollte man auch den Bereich um Mastdurchführung und Kragen des durchgesteckten Profils, das gern bricht. An der hoch belasteten Stelle im Deck sind oft zusätzlich noch Umlenkrollen verbolzt, was Feuchtigkeit eindringen lassen kann.

Der Tipp dagegen ist das Ausbuchsen: Die Schrauben entfernen und die Löcher mit Zehn- bis Zwölf-Millimeter-Bohrern ausbohren, danach mit Epoxid und GFK und Microballoons verfüllen und schließlich wieder die benötigte Größe durchbohren. So ist das Balsa zukünftig geschützt. Häufig sind Spækhugger auch stark ausge-



Die Race-Version wird mit Langschaft-Außenborder gefahren, Touring-Versionen haben ganz selten Dieselmotoren

## Konstruktion und Konzept

- + Gute Performance
- + Zeitloses, gefälliges Design
- + Sehr solide GFK-Bauqualität
- Balsakern feuchtigkeitsempfindlich an Beschlägen

## Segelleistung und Trimm

- + Leichtwind-Leistungen
- + Durchdachte Beschlugs- und Trimmeinrichtungen
- Rollvorsegel müssen mit vier Schoten gefahren werden

## Wohnen und Ausbaupotenzial

- + Gutes, helles Raumgefühl
- + Sehr lange Kojen
- Sprayhood selten und schwierig nachrüstbar

## Ausrüstung und Technik

- + Simple, funktionale Technik, die überall gut zugänglich ist, keine Innenverkleidung o. Ä.
- + Über die dänische Klasse enorm viele und gute Anleitungen, um das Boot zu modernisieren oder komplett zu refitten

kreidet, zumal sie teils mit farbigen Rümpfen verkauft wurden. „Weil die Boote aber so gute Substanz haben und sehr alt werden, sind sie nach Jahrzehnten irgendwann durchpoliert. Wir hatten auch Stellen, wo wir im Gelege angekommen waren“, erzählt Eigner Ecki. Sie ließen den Rumpf über Wasser daraufhin lackieren, was 2019 2.500 Euro gekostet hat. Später, als sie die alten Unterwasseranstriche einmal entfernen mussten, wurde auch gleich eine Epoxid-Sperrschicht aufgetragen, um Osmose zu verhindern. Die Boote sind aber nicht anfällig dafür. Dafür rostet der Stahlkiel gern. Den ließen sie daher ebenfalls entrostern und mit Epoxid beschichten, seitdem ist Ruhe.

Insgesamt: Für puristische Crews mit kleinem Budget ist der Speckjäger selbst ein guter Fang. Die Kosten sind niedrig, das Boot unverwundlich. Mit der Anleitung des dänischen Klassenverbandes kann man das Schiff mit der ausgefallenen Optik ideal zum schmucken Daysailer pimpen.

*Andreas Fritsch*

## Die Boote sind sehr seetüchtig auch bei rauem Wetter



Das Mastloch samt Umlenkrollen im Deck ist sensibel für Feuchtigkeitseinbrüche



Das hohe Cockpitsüll schützt gut vor Spritzwasser, ist beim Ausreiten aber unbequem



7/8-Rigg mit neutralen Salingen. Die Trimm-Talje am Achterstag ist umgelenkt



Sechs Eingang-Winschen sind Standard, die Klasse baut beim Refit oft auf nur zwei um

FOTOS: YACHT/B. SCHEURER; ZEICHNUNG: YACHT/N. CAMPE



Wenn Anspruch auf Erfahrung und Auswahl trifft... dann finden wir die passende Yacht für Sie.

Mit Kompetenz. Mit Sicherheit. Mit Master Yachting.

[master-yachting.de](http://master-yachting.de)



WIR SIND AN BORD!  
WIR SEHEN UNS  
Halle 13 Stand B16