Fahrbericht Baltic 77 „Black Pearl“

Von Jochen Halbe

Sie ist eine kleine Superyacht, die Baltic 77', und wie ihr Eigner wollte, eine leistungsorientierte Fahrtenyacht mit hellem, klarem und anheimelndem Ambiente unter Deck. Jochen Halbe hatte das Vergnügen, Black Pearl in der Bucht von Palma zu segeln.

Das ist durchaus wörtlich zu nehmen – ein blauer Himmel spannte sich an diesem Herbstmorgen über Stadt und Bucht, die Temperaturen waren fast noch sommerlich.

Eine leichte, ablandige Brise strich über das Wasser, als wir den Hafen unter Motor verließen. Doch kaum hatten wir die Segel gesetzt und Kurs auf die offene See genommen, da legte der Wind, je weiter wir uns vom Hafen entfernten, kontinuierlich zu und entsprechend auch die Geschwindigkeit. Die Maxianzeigen am Mast kamen kaum mal zur Ruhe, permanent zeigten sie den auch fühlbaren, neuen Fahrtzuwachs an, gut vom Steuerstand aus zu beobachten.

Es war fast wie auf einer schnellen Jolle – mein Blick pendelte ständig zwischen der Beobachtung der Böen auf dem Wasser, den Windfäden in der Genua und den Anzeigen am Mast hin und her. Zeitweise waren wir in den Böen (bis zu 25 kn) mit der 104% Genua schon deutlich übertakelt und so fielen wir auf halben bis raumen Wind ab und rauschten mit über 11 bis zu fast 13 kn dahin. Mit den Böen abfallen und anluven – die Arbeit am Rad machte Spaß und so dauerte das Wechselspiel an, bis unser Fotograf Ed Holt seine Bilder im Kasten hatte. „Die ideale Besegelung bei 18 bis 28 kn Wind,“ so Black Pearls Kapitän Mat Sweetrnan, der die Sloop von der Werft bis ins Mittelmeer gesegelt hatte, „sind das halb so große Stagsegel und ein Reff im Groß. Dann liegt sie echt leicht auf dem Ruder.“

Wieder weiter in der Bucht und damit in der Landabdeckung zeigte Black Pearl bei Wind um 10 kn, was sie an der Kreuz zu leisten in imstande ist. Bei 30 bis 35° zum scheinbaren Wind lief sie wie auf Schienen mit generell über 11 kn bis maximal 11,6 kn dahin. Bei Wind um 15/16 kn lag die Geschwindigkeit stabil bei um 11,5 kn, bei unter 30° bis zum Minimum von 26° zwischen 11 und 8,6 kn.

Bei Manövern ist die Verständigung von Skipper zu Crew problemlos, denn Fallen und Schoten laufen am Ende der Hauptcockpitsülls über Klemmenbatterien auf je zwei Hauptwinschen, wo sie von der Crew unmittelbar vor den Steu erkonsolen bedient werden. Normalerweise, wenn mit der Eignerfamilie oder Gästen gesegelt wird, reicht die zweiköpfige Crew, bei Überführungen >>>

Abbildungen / Copyright:
Baltic Yachts

wird in der Regel um zwei weitere Mitsegler aufgestockt. Allzuviel braucht die Crew jedoch nicht zu tun, denn Magic Trims (Hydraulikzylinder) nehmen ihr auf Knopfdruck in den Wenden und Halsen die Arbeit an den Schoten ab. Allerdings lässt sich *Black Pearl* in den Wenden schneller durch den Wind drehen als die magischen Zylinder fieren und dicht nehmen können. Da muss, so Skipper Mat, noch an der Software für den Steuerungscomputer gearbeitet werden. Bis dahin muss der Steuermann die Wenden eben etwas langsamer fahren und sich mit dem Schottrimmer abstimmen. Aus der Wende heraus nimmt *Black Pearl* aber mit enormer Beschleunigung die Fahrt wieder auf.

Schnelles Segeln war für den erfahrenen, früheren Eigner einer Swan 48 eine Hauptforderung, nicht nur weil es Spaß macht, sondern weil er darin auch einen Komfortaspekt sieht. Und dazu gehört auch eine einfache, übersichtliche Anordnung aller Trimm- und Bedieneinrichtungen achtern vom Brückendeck. Sie äußert sich in den klar strukturierten und auf das Nötigste beschränkten Steuerkonsolen ebenso wie in dem von Stolperfallen nahezu freien Deck und dem Verzicht von Backstagen unter Normalbedingungen. Zum Schnellsegeln gehört auf *Black Pearl* auch, dass die Sicherheit nicht zu kurz kommt. Überall an Deck finden sich Augen für die Lifelines der Crew, dazu wo nötig Handläufe, seien sie lederummantelt an Niedergängen und Stufen oder eingearbeitet in Sideboards.

Denn auf der überfahrt von Kiel nach Palma gab es einmal maximal 38 kn Wind gegenan. Und da war es, so Skipper Mat, trotz Stagsegel und dreier Reffs schwer, langsamer als 8,5 bis 9,5 kn gegen die steile und kurze Welle an zu segeln ohne hinein zu knallen.

Die hohen Geschwindigkeiten unter Segeln heutzutage beruhen im Wesentlichen darauf, dass Konstrukteure wieder relativ lange und schmale Yachten frei von Formelzwängen konstruieren mit nahezu vertikalen Steven und Hecks (Länge läuft) sowie flachen Unterwasserschiffen mit schlanken Anhängen, so wie die von Bill Tripp gezeichnete *Alitbia*, die als Vorbild diente und deren erster Eigner Jens Cornelsen als Projektleiter empfahl, der sich im Verlauf des Bauprozesses zum unverzichtbaren Bindeglied entwickelte.

>>>

Daten:

LüA	23,30 m
LWL	21,00 m
Breite	5,60 m
Tiefgang	2,50/4,10 m
Verdrängung	32 t
Ballast	10 t
Segelfläche	
Groß	172 m^2
Genua 104%	130 m^2
Stagsegel	65 m^2
Code 1	275 m^2
Gennaker	539 m^2
Motor	Yanmar 190 PS
Treibstoff	1.200 l
Frischwasser	1.200 l
Werft	Baltic Yachts

Internet:
www.balticyachts.fi

Tripps erster Entwurf sah einen Flushdeck „Café Racer“ vor, doch der Eignerwunsch das Leben außen und innen miteinander zu verbinden, führte zum Deckshauskonzept mit Hubkiel. Ein weiterer Grund für die Geschwindigkeit liegt darin, dass den Werften heute hochfeste und extrem leichte Baustoffe zur Verfügung stehen, wie Wabenkernmaterialien, Schäume und Fasern wie Aramid und Karbon. Zu den weltweit führenden Werften bei der Verarbeitung dieser Materialien zählt Baltic Yachts in Finnland, deren hochqualitativer Ausbau mit furniertem Karbonkomposit zugleich auch strukturelle Festigkeit garantiert. Nachdem er mehrere Werften besucht haue, entschied sich Black Pearls Eigner für die Finnen, die nach dem Motto „wir können alles machen“ während des Baues flexibel auf alle an sie heran getragenen Ideen und Wünsche reagierten.

Interessant sind die Beweggründe des Eigners, sich nach der für die herangewachsene Fanlilie zu klein gewordenen Swan 48 für einen Einzelbau zu entscheiden. Zum einen sagte der Familie das Layout der allermeisten Serienyachten nicht zu.

„Wir brauchen die Kajüten fast ausschließlich zum Schlafen und deshalb auch keine luxuriöse Eignersuite," erklärt der Eigner, der die sogar als „Platzverschwendung" betrachtet. „Andererseits," so fährt er fort, „sind die Crewquartiere auf vielen Booten vergleichbarer Größe eher eine Zumutung, und wir wollten unserer Crew ein angenehmes Umfeld bieten."

So entstand eine Deckssalonyacht mit flachem Profil sowie großem Mittel- und weitläufigem, achtern offenem Arbeitscockpit. Von dem führt ein Niedergang in das Crewquartier, das im Prinzip mit Crewkabine, Messe (mit Bildschirm für Computer, Video, Seekarte und Radar) und komplett ausgestatteter Galley den ganzen Bereich achtern vom Deckssalon einnimmt. Die weitere StB-seitige Gästekabine wird bei Überführungsfahrten in der Regel von der Überführungscrew mitgenutzt.

Nach vom schließt sich der asymmetrische Deckssalon an, von dessen BB-seitiger Sofagruppe mit Klapptisch zum Essen man im Sitzen einen 180^0 Rundblick durch die nahtlos in das Deck eingelassenen Panoramafenster hat.

>>>

Impressum

Veröffentlichung des Internet-magazin www.bootswelt.de in Kooperation mit der Zeitschrift „Meer & Yachten“

Autor: Jochen Halbe

Reproduktionen des Inhalts ganz oder teilweise sind nur mit schriftlicher Genehmigung erlaubt. Jede Verwertung in Wort und Bild ist ohne schriftliche Zustimmung nicht zulässig. Dies gilt auch für die Vervielfältigung, Übersetzung oder Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen. Die Wiedergabe von Marken- und Gebrauchsnamen, Handelsnamen, Warenbezeichnungen usw. – auch ohne besondere Kennzeichnung – in diesem Fahrbericht berechtigt nicht zu der Annahme, dass derartige Namen im Sinne der Warenzeichen- und Markenschutz-Gesetzgebung als frei zu betrachten wären und daher von jedermann benutzt werden dürften, sie dienen hier lediglich der Produktdarstellung oder Produkt- und/oder Herstellerbezeichnung.

© bootswelt / Jochen Halbe / Meer & Yachten

www.bootswelt.de

Eine Stufe tiefer verläuft an StB der Verbindungsgang vom Crewquartier respektive dem Niedergang in den Salon nach vom in den Eigner- und Gästebereich. Die zwei roten Sessel vom dänischen Möbelhersteller Fritz Hausen, entworfen vor 50 Jahren vom dänischen Designer Ame Jacobsen und als Ei bezeichnet, beleben nicht nur diesen Raum, sondern laden zum Plausch oder zum Fernsehen ein. Denn hier befindet sich im Achterschott verborgen der einzige, auch nur kleine Fernseher.

Zwei Stufen tiefer beginnt der eigentlich Schlaftrakt mit einer Doppelkabine an BB, zum Flur hin getrennt durch den Schall isolierenden Kasten des Hubkiels, und gegenüber mit einem durch eine Schiebetür abtrennbaren Studio mit Längssofa und Schreibtisch sowie Navigationsanzeigen. Den Abschluss nach vorn bildet die Eignerkabine mit viel Schrank- und Stauraum sowie dem mit geteilten Leesegeln versehenen Doppelbett.

Schließlich gab es noch einen weiteren Grund, einen Einzelbau in Angriff zu nehmen. Dem Eigner und seiner Familie waren die meisten Serienyachten innen einfach zu dunkel, mit seinen Worten: „Wir waren die braunen Kisten Leid."

So wurde Rhoades Young engagiert, deren Interieur für *Gimlä* dem Eigner sehr gut gefallen hatte. Doch statt einer Neuauflage entschied man sich gemeinsam für einen neuen, eigenständigen Entwurf, an dessen Ende eine Einrichtung in heller Birke mit bis ins Detail fein abgestimmten Linien und einem durchgehenden Fußboden aus breiten, geölten Teakplanken stand, angenehm für bloße Füße und rutschsicher obendrein. Für die Verwendeten Stoffe gaben die Eigner helle, natürliche Farben und Materialien vor. Die Beleuchtung mit Deckenspots und indirekten Lichtquellen sowie Flurlichtern an Treppen und Passagewegen unterstreicht das anheimelnde Ambiente.

Aufgrund des nicht gerade üppigen Rumpfvolumens, andererseits aber wegen der Notwendigkeit, die gesamte technische Ausrüstung einer größeren Superyacht unterzubringen, wurde der Pumpenraum zwischen Galley und Gästekabine verlegt und der nur kriechhohe Maschinenraum unter dem Salon mit insgesamt vier Zugängen versehen. Auf diese Weise können auch größere Wartungsarbeiten vorgenommen werden.

Fazit:

Für den Eigner ist *Black Pearl* die perfekte Superyacht im Taschenformat, erschaffen von einem Team, bestehend aus Konstrukteur/Designer, Innendesigner, Werft und einem Projektleiter, dem es laut Eigner gelang, auch „teilweise widersprüchliche Ziele unter einen Hut zu bekommen."