



Der Blick in den Salon wirkt wie ein Blick zurück in das Jahr 1980, als die „Christina“ gebaut wurde

Die „Christina“, OSTSEEPERLE 2015, verkörpert den Geist der deutschen  
Copper-Ara wie kein zweites Serienschiff. Es brauchte nicht einmal ein  
opulentes Refit, um ihr Strahlen zu erhalten – sie ist absolut authentisch

# 100 PROZENT ACHTZIGER

Die Linien der C&C-Konstruktion sind im besten Sinne elegant



Im ersten September-wochenende schickt der Herbst seine Vorboten über die Schlei. Böen jenseits der 6 Beaufort bringen heftige Regenschauer mit sich. Wolken hetzen über den Himmel, Möwen fliegen mit lautem Geschrei durch die kühle Luft. Im Fischereihafen von Maastricht herrscht Festivalsstimmung wie im Hochsommer.

In einem Partyzelt kämpfen hungrige Segler gegen ein Kuchenbuffet, eine Kapelle probt derweil erste Takte für den Abend, im Biergarten nebenaan wird angezapft, es reicht nach frisch angefeuerter Holzkohle. Vor dem Szenario, im Hafenbecken, liegt der Grund für den Tumult: eine Flotte in die Jahre gekommener Segelyachten.

Die Eigner von rund 85 GFK-Klassikern haben ihre Schätze in breiten Päckchen dicht beieinander festgemacht, um die „Musto YACHT Modern Classics powered by Grundl“ zu besuchen. Das Treffen der frühen Generationen von Kunststoffyachten findet bereits zum zehnten Mal hier statt. Die Flotte ist über die Jahre gewachsen, die

Schiffe sind immer schöner geworden. Hier hervorstechen ist schwierig.

Die Baltic 37 „Christina“ aber sticht hervor – die C&C-Konstruktion ist ein echter Hingucker. Die zeitlosen Linien sind elegant und holen das Maximum aus der zugrundeliegenden IOR-Formel heraus. Ob es der nach oben hin breit auslaufende Heckspiegel ist oder der schräge Vorsteven, vom harmonischen Sprung bis hin zum flachen

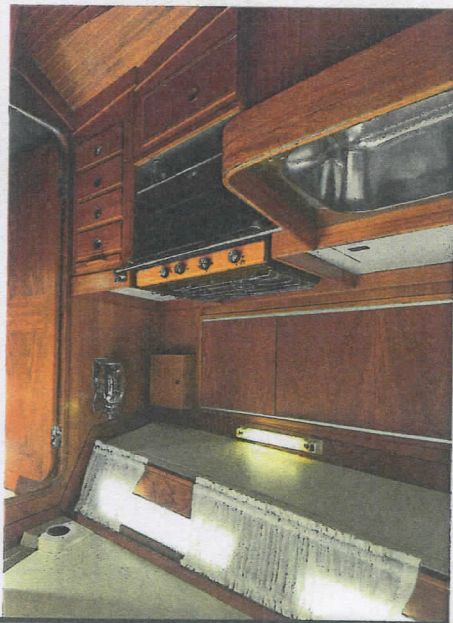
## »DIE BALTIC WAR DAMALS MEIN TRAUMSCHIFF, UND SIE IST ES HEUTE NOCH«

Deck mit dem dezenten Aufbau – das Schiff hat Ausstrahlung.

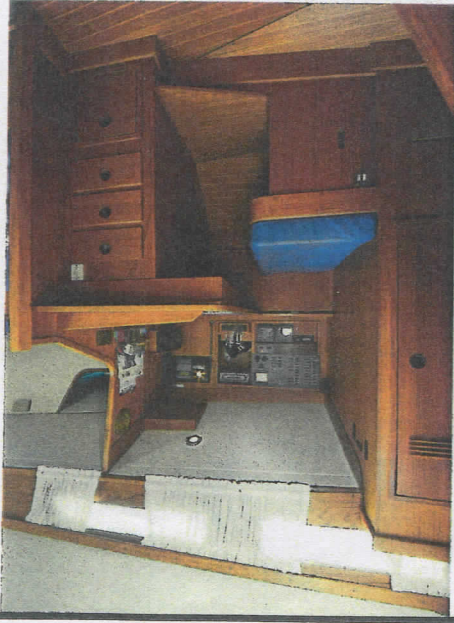
Vor allem, weil sich die „Christina“ erkennbar im Originalzustand befindet. Schon auf den ersten Blick wird deutlich, dass die Yacht in den Jahrzehnten seit ihrem Stapellauf nie vernachlässigt worden ist und größere Sanierungen daher nicht nötig waren. Der Betrachter schaut auf das, was die Welt einst so an den Käufer übergeben hat.

Eigner Udo Diembek ist heute 74 Jahre alt und segelt den Cruiser/Racer schon seit dessen erstem Sommer im Jahr 1980. „Ich las in der YACHT, dass eine vier Monate alte Baltic 37 in der Nähe von Kalmar zum Verkauf stand. Es war mein Traumschiff, und so rief ich da an, obwohl der geforderte Kaufpreis weit über meinem Budget lag“, erinnert er sich. Mit dem Erstpreis sei er sich trotzdem handelseinig geworden, weil dem schnell klar geworden sei, dass sein Schiff bei Diembek in gute Hände kommt.

Der Schwede konnte damals aber kaum ahnen, wie lange diese Beziehung halten sollte: Heute, 35 Jahre später, ist der von ihm auserkorene Käufer immer noch glücklich mit seinem Schiff. Viele tausend Seemeilen



**SEBERRACHT**  
Die Pantry verfügt über eine Spüle in der Nähe der Schiffsmitte, einen kardantisch aufgehängten Herd und Haltegriffe



**FUNKTIONAL**  
Der Navigator kann sich bewegen, verketten, hat eine Arbeitsfläche mit Schlingenleiste und verschließbaren Stauraum



**GERÄUMIG**  
An der ruhigsten Stelle der Yacht befindet sich die Nasszelle mit Stehhöhe und Platz, um die Dusche benutzen zu können

hat er damit im Kielwasser. Anzusehen ist der Baltic das allerdings nicht. Belohnt wurde Diembeck für seine Bemühungen um den originalgetreuen Erhalt der Yacht nun durch die Auszeichnung seiner „Christina“ als „Ostseeperle“. Der Preis wird alljährlich auf den Modern Classics an den Eigner der Yacht vergeben, die den Charakter der Ära ihrer Entstehung am authentischsten verkörpert. Und das ist nach dem klaren Votum der sechsköpfigen Jury in diesem Jahr eben die Diembeck'sche Baltic 37. „Sie sieht exakt so aus wie auf den Fotos aus

den Prospekten der frühen achtziger Jahre“, lobt YACHT-Chefredakteur Jochen Rieker in seiner Laudatio anlässlich der Preisverleihung abends im Festzelt in Maasholm. Martin Horstbrink sieht das ähnlich. „Diese Jury-Entscheidung trifft den Kern der den Modern Classics zugrundeliegenden Idee“, sagt er und meint eben genau das Bewahren jenes ursprünglichen Charakters: 100 Prozent Achtziger. Gemeinsam mit Dirk Kröll ersann Horstbrink vor zehn Jahren die Idee des Treffens: ein Bewusstsein für den kulturellen Wert der frühen GFK-Serien-

yachten zu schaffen, die von der segelnden Öffentlichkeit zuvor lediglich als seelenlose „Joghurtbecher“ wahrgenommen wurden. Seither sind viele Yachten ausgezeichnet worden, die von ihren Eignern durch tiefgreifende Refit-Maßnahmen aus einem Dornröschens-Schlaf erweckt wurden. Bei der „Christina“ sieht das vollständig anders aus. Ein Widerspruch sei das aber nicht, so die Jury. Denn Diembeck habe eben quasi seit Übernahme seiner Yacht durch kon-tinuierliche Wartung und Pflege ihren Best-zustand erhalten. Ein umfassender Refit →

**GUT ZU WISSEN: ALLES IST SICHER.**

INDIVIDUELLE VERSICHERUNGS- LÖSUNGEN FÜR BOOTS- UND YACHTEIGNER, CHARTERER UND SKIPPER

WWW.SCHOMACKER.DE · Zippelhaus 2 · 20457 Hamburg · TEL 040 - 36 98 49 - 0

**HAMBURGER  
YACHTVERSICHERUNG  
SCHOMACKER**



**hanseboot  
HALLE B2, EG  
STAND C162  
BESUCHEN  
SIE UNS!**

# Topmarken für höchste Ansprüche!



Jefa Steueranlagen, Ruderwellen in höchster Präzision.



ANDERSEN  
STAINLESS BRASS WINCHES

Andersen Winschen. Zuverlässigkeit und Langlebigkeit in Edelstahl – manuell oder elektrisch.

**RONSTAN**

Ronstan. Der Spezialist für innovative und hochwertige Decksbeschläge.



Besuchen Sie uns vom 31.10 - 8.11. auf der Hanse-Boot, Stand B5.C110

## KOHLHOFF

specialized in deck equipment



Tel.: 0431-220 21-0

Alle Fachhändler und Produkte unter: [www.kohlhoff-online.de](http://www.kohlhoff-online.de)

### ERGONOMISCH

Das Cockpit ist in jeder Hinsicht durchdacht. Die Beschlagsausstattung entspricht dem Originalzustand. Der lässt bis heute nichts vermissen



war deswegen gar nicht erforderlich. Somit habe der Bigner über die Jahre ein ausgeprägtes Bewusstsein für den Wert seines GFK-Klassikers unter Beweis gestellt.



n Bord kommt der frühere Unternehmer über seine Yacht ins Erzählen. Darauf angesprochen, wie aufwändiges war, den Neuzustand seit dem Kauf nahezu zu bewahren, holt er aus. Über die Jahre, so Diembeck, habe selbst seine Baltic einiges an Erhaltungsaufwand gefordert. Der rüstige Penstionär betont das, als sei es erklärungsbedürftig. „Die Baltic galt, als ich sie übernahm, mit als das Beste, was man aus Serienfertigung bekommen konnte“, sagt er. Und das könne er heute nur bestätigen. Egal wie sehr es zur Sache gehe, unter Deck knarzte und klapperte auch nach 35 Jahren nichts. „Keine Tür, kein Schappdeckel klemmt. Eine Verwindung ist nirgends festzustellen. Und das weiche Einsetzen in die Welle, das ist ein Traum.“ Vor allem die Substanz der Yacht also habe sich ohne Einbuße erhalten.

Schon die wertfeste Ausstattung sei gehobener Standard gewesen. Der schwedische Erstsigner hatte bereits einen Fäkalientank installieren lassen und auf hochwertige Elektronik gesetzt. Die musste mittlerweile allerdings ebenso getauscht werden wie der

Doch durch den neuen Mast wurde nicht nur erheblich an Toppgewicht eingespart. „Das Profil arbeitet kaum. Ich hätte auf Backstagen und Babysrag verzichten können, ich habe aber alles original gelassen. Ich kann damit das Rigg bei Starkwind und Seegang sehr schön stabilisieren. Man muss auch immer ans Material denken.“

Unter Deck wurde die Lotsenkoje an der Steuerbordseite bereits von der Bauwerft zu Schapps ausgebaut. Den mittleren Teil, der offen geblieben war, hat Diembeck eines Tages auch entfernen lassen. Die Schort- →

## MODERN CLASSICS

Das jährlich im September vom Delius Klasing Verlag an der Schlei veranstaltete Treffen der GFK-KLASSIKER entstand aus einer Privatinitiative. So läuft es ab

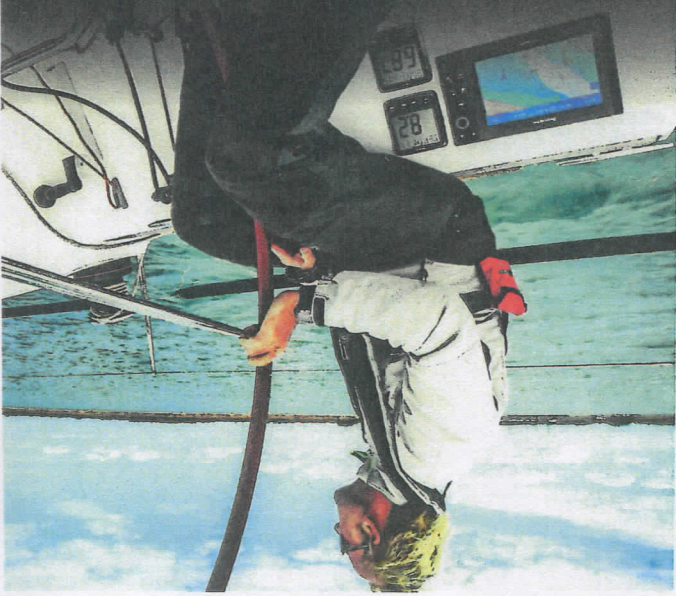
**OPEN RACE**  
Nach einer Geschwaderfahrt in Maasholm werden die Klassiker zur Besichtigung freigegeben. Teilnehmer und interessierte Besucher können mit den Eignern ins Gespräch kommen – ideal, um sich vor der Anschaffung eines GFK-Schiffs zu informieren. Außerdem macht die Jury des Veranstalters die Runnische Geschicklichkeitsschiffe auf dem Wasser zu absolvieren, die von einer Jury bewertet werden. Ob POB-Manöver, Ankern unter Segeln oder Schleppen: Hier zählt, ob die Crews mit ihrem GFK-Klassiker auch auf dem Wasser richtig umgehen können.

**PRÄMIERUNG**  
Die Jury kürt den Sieger: Die Auszeichnung als „Ostseeperle“ ist mittlerweile heiß begehrt



**FESTIVAL**  
Die Stimmung auf den Modern Classics ist nach wie vor sehr familiär. Manche Teilnehmer kommen seit der ersten Stunde

## es SERIE IN BESTFORM UNTERWEGS

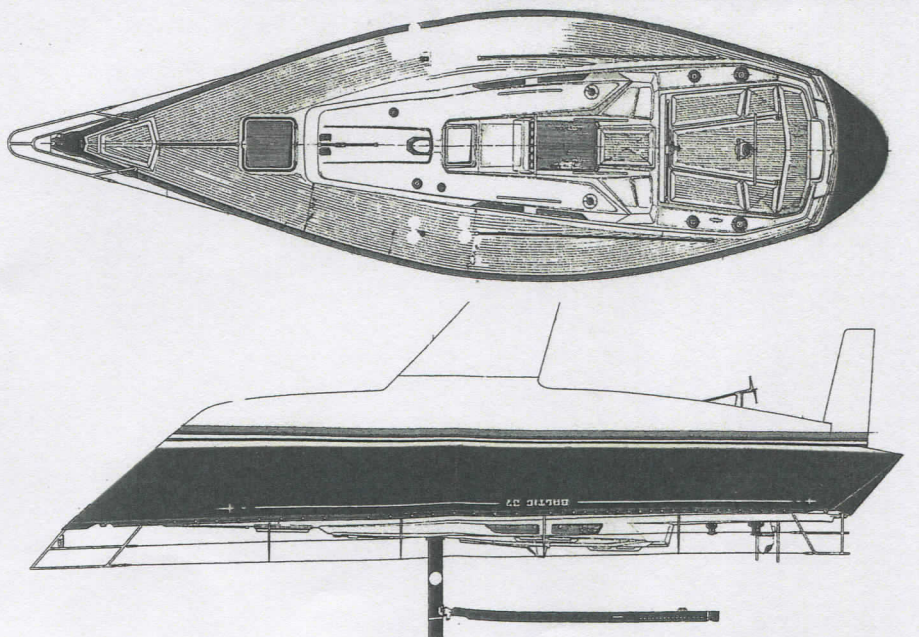


MIT DER NEUEN es SERIE, AUSGESTÄTTET MIT LIGHTHOUSE™ II UND DEN NEUEN SEGELFUNKTIONEN, SETZEN WIR FÜR IHR BOOT NEUE MASSSTÄBE. SEGELN SIE EFFEKTIVER MIT DEN DYNAMISCHEN LAYLINE OVERLAYS UND NUTZEN SIE DEN ENTSCHIEDENDEN VORTEIL MIT DEN LIGHTHOUSE SMARTMARKS™ RACE DIRECTION INDIKATOR. ERFAHREN SIE MEHR AUF RAYMARINE.COM/LIGHTHOUSE. ERLEBEN SIE DIE NEUE es SERIE UND LIGHTHOUSE LIVE UND BESUCHEN SIE ALLE HANSEBOOT-VOM 31.10. - 08.11.2015 IN HAMBURG. B3, EG, B122 IN DER HALLE B.

ERLEBEN SIE DIE NEUE es SERIE IN AKTION  
AUF WWW.RAYMARINE.COM

BY FLIR  
**Raymarine**

## BALTIC 37



Die Konstruktion stammt von den langjährigen Werft-Hausdesignern C&C aus Kanada. Die Linien galten schon immer als zeitlos

## TECHNISCHE DATEN

Gesamtlänge	11,30 m
Wasserlinienlänge	8,80 m
Breite	3,66 m
Trieftang	2,06 m
Verdrängung	6,2 t
Ballast	2,8 t/45 %
Großsegel	23,7 m <sup>2</sup>
Genua I	35,4 m <sup>2</sup>
Preis '79	ca. 180 000 DM/entspr. ca. 210 000 €

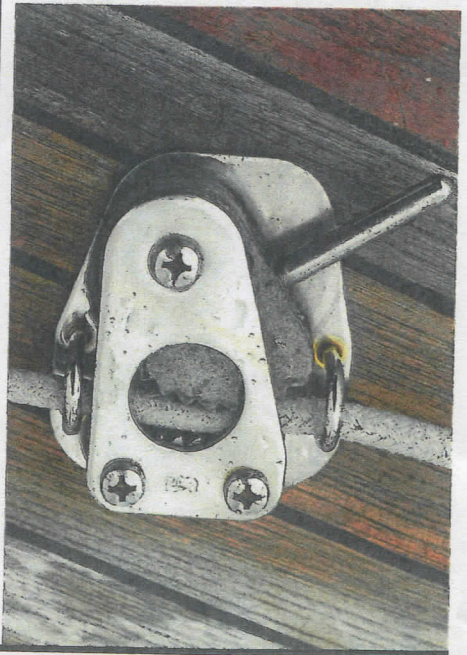
türen waren seinerzeit Extraausstattung. In das Vortuk hat Diembeck eine Solarzelle für die Erhaltungsladung einbauen lassen. So war es nicht nötig, ein Extrateil irgendwo an Deck zu schrauben. Die Polster unter Deck sind vor einigen Jahren erneuert worden, auch technische Ausrüstungsgegenstände wie Heizung und Boiler mussten irgendwann ersetzt werden. Doch die einzige grundlegenden Veränderungen hinsichtlich des Originalzustandes war die Lackierung der Außenhaut vor 18 Jahren. Dass er nicht etwa grundsätzlich die Arbeit scheut, zeigt ein Blick in die seglerische Vita des 74-jährigen. Deren Beginn markiert ein Selbstbau-Projekt. „Es war ein 7,70 Meter langer Knickspanter, und ich habe alles komplett in der Garage in Eigenregie gemacht“. Fünf Jahre werkelte der selbstständige in seiner raren Freizeit im heimischen Ostseefalen. Er motiviert sich, indem er alle Segelschne erwirbt, die es damals so gibt. Das ist zunächst eher ein intensives Hin- und Her als das Boot fertig ist, funkt es so richtig. Zwar verkauft er es nach drei Jahren wieder, aber nur, um sich zu vergrößern. So folgen drei Kielboote, bis mit der Baltic 37 endlich das Richtige für die Crew – Diembeck segelt mit seiner Frau und zwei Kindern – gefunden ist.

„Wir sind damals jedes zweite Wochenende zum Schiff gefahren, vierinhalb Stunden zur schützenden, dass er die „Christina“ auch allein beherrschen kann. Denn oft ist er mehrere Wochen solo unterwegs. „Ich kann das Schiff einhand segeln, unter allen Bedingungen. Ich rolle dann nur die Genua 2 aus – das reicht einmal – und habe die volle Kontrolle. Notfalls kann ich das Segel aus dem Cockpit ganz schnell wieder bergen.“

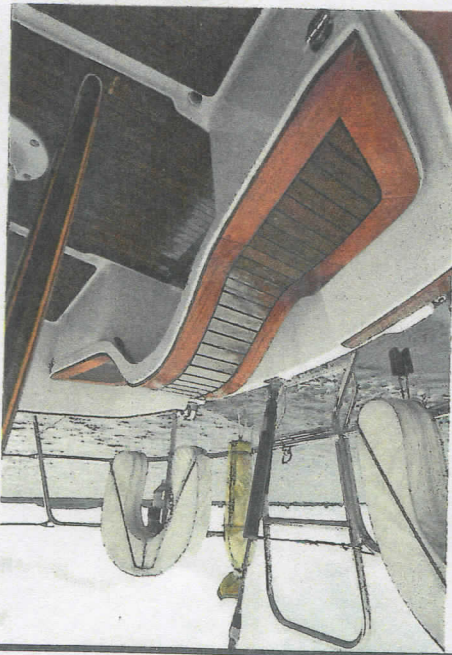
r fühle sich wohl, wenn er mit dem Schiff unterwegs sei. „Ich habe sehr schöne Erlebnisse“, erzählt Diembeck. Und er lässt durchblicken, dass die wesentlich mit dem Schiff zusammenhängen. Nicht zuletzt, weil es etwas fürs Auge sei. „Ich werde fast in jedem Hafen angesprochen. Die Leute sehen das flache, aufgeräumte Deck, sehen die Linien des Rumpfes und sagen: „Mensch, was haben Sie für ein schönes Schiff!“ Ich höre das Kompliment immer wieder.“

Auch auf See erlebt er viele Sternstunden, etwa wenn er mit seinem Klassiker regelmäßig an vergleichbar großen Yachten neueren Baujahrs vorbeisegelt. Ihre Vorzüge zeigt die seetüchtige Finnin dabei nicht etwa nur in schwerem Wetter: „Besonders bei Leichtwind lasse ich viele Schiffe hinter mir.“ Die Baltic wiegt eben bei 37 Fuß Länge und voller Fahrtenausstattung ausgetüsch-

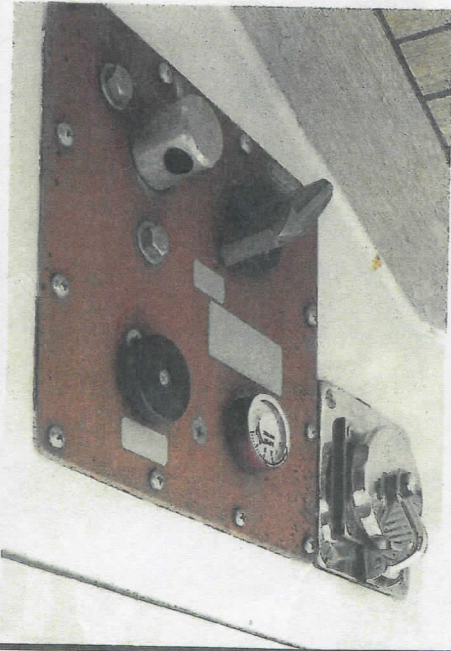
## »ICH WERDE FAST IN JEDEM HAFEN AUF DAS SCHIFF ANGESPROCHEN«



**ÜBERDIMENSIONIERT**  
Fallenstopper aus Edelstahl: gebaut für die  
Ewigkeit, selbst in der salzigen Umgebung  
wie hier auf dem Laufdeck



**DURCHDACHT**  
Die ergonomisch geformte Ruderbank  
ermöglicht dem Steuermann selbst bei Lage  
eine günstige Sitzposition



**HILFREICH**  
Mit der Hydraulikanlage kann der Ruder-  
gänger quasi im Handumdrehen Achterstag  
oder Rohrkicker unter Druck setzen

let lediglich sieben Tonnen. Hintergrund ist die Philosophie einer engagierten Wertgründungsscrew im Jahr 1973. Vier Mitarbeiter der Schwan-Schmiede Nautor setzen damals konsequent auf Sandwich-Material im Bootsbau. Da das nicht mit ihrer bisherigen Wert geht, muss es eben gegen sie gehen. Und so taucht der Mitbewerber Baltic am finnischen Markt auf.

**D**ie Vorteile der neuen Bauweise sind vielfältig. Das Verbundmaterial aus GFK und Balsa-Hirnholz ist leichter als ein Voll-

laminat, es kommt weniger Harz zum Einsatz, der Kern dämmt Geräusche und isoliert den Rumpf gegen Schweißwasserbildung. Durch die enorme Festigkeit des Materials müssen die Rumpfe weniger aufwändig durch Stringer und Spanten ausgesteift werden als üblich.

Als Hauskonstrukturen werden die Kadrierer George Cassian und George Cutbertson gewonnen. Schnell genießt die Marke höchstes Ansehen. „Die Baltic hatte unter Seglern damals einen Sonderstatus“, erklärt Udo Diembeck. „Man verband damit außer gewöhnlich gute Bauqualität und ein hohes Geschwindigkeitspotenzial.“

Die 37er wird 48-mal gebaut, die heutige Ostseeperle „Christina“ ist mit Baumnummer

## »SOLANGE ICH NOCH DEN NIEDERGANZ RAUFKOMME, SEGELN ICH«

Die Testcrew der YACHT ist 1979 von den Segeligenschaften beeindruckt. Sie spricht der Yacht das Attribut „schneller Cruiser/Ra-

42 eine der letzten. An Deck findet sich die zeitgenössische Hightech-Regattaussstattung. Der Rudergänger bedient eine Hydraulikanlage, mit der Achterstag und Rohrkicker gefahren werden. Selbsttönende Winden stehen für den Genaustrimm zur Verfügung. Das überdimensionale Rad ermöglicht es, von der Seite aus zu steuern, der Rudergänger hat dabei freien Blick in die Segel. Die Dimensionierung aller Beschläge, die an Deck montiert wurden, lässt auf die Bestimmung für raues Seesegeln schließen.

Der Testcrew der YACHT ist 1979 von den Segeligenschaften beeindruckt. Sie spricht der Yacht das Attribut „schneller Cruiser/Ra-

Der nämlich denkt gar nicht daran, kürzer zutreten. „Solange ich noch den Niedergang raufkomme, werde ich im Sommer segeln“, sagt Diembeck. „Wenn ich da draußen stehe und mit dem Wasser in den Nacken läuft, dann frage ich mich zwar schon manchmal, warum ich das mache. Und wenn ich im Winter die vielen Rechnungen sehe auch. Aber wenn ich im Frühjahr alles fertig habe und die Schielei Richtung Mündung segeln und sehe, wie hinter meinem Heck das Wasser gurgelt, dann ist das alles vergessen.“