



Forever young...

Für viele Segler gelten die finnischen Baltic-Yachten als die edelsten ihrer Zunft, sie vereinigen schöne Linien, hervorragende Segeleigenschaften und anspruchsvollen Bootsbau in einer besonders gelungenen Formel. Die Baltic 37 ist hierfür ein typisches Beispiel. Jan Kuffel beschreibt ein besonders schönes Exemplar.



**Das recht kurze T-Cockpit bietet viel Schutz und Komfort bei Lage, auch auf dem Süll kann man gut sitzen. Unter der Ruderbank ist Platz für die Rettungsinsel, weiterhin findet sich dort das Gasflaschenfach.**

**B**altic Yachts im finnischen Pietarsaari verdankt seine Existenz einer Grundsatzdiskussion im Hause Nautor's Swan in den frühen siebziger Jahren, bei der es um die Konzeption des neuen Flaggschiffs Swan 65 ging. In ihrem Verlauf nahm die Debatte die Züge eines Glaubenskrieges an, mit den Verfechtern der traditionellen

Bauweise aus Massivlaminat auf der einen Seite und einem kleinen Kreis von "Rebellen" auf der anderen, der davon überzeugt war, dass man in Balsa-Sandwichbauweise mindestens ebenso stabil, aber wesentlich leichter bauen könne. In der Folge verließen fünf Mitarbeiter die Nobelwerft und gründeten zwei Ecken weiter ihren eigenen Betrieb mit dem erklärten

Ziel, die besten Yachten der Welt zu bauen. Das Erstlingswerk war direkt ein für damalige Verhältnisse großes Boot, die Baltic 46. Als Konstrukteure hatte man die kanadische C&C Design Group verpflichtet, damals eine der Pioniere der Sandwichbauweise. Das Schiff war auf Anhieb erfolgreich, auf Regatten schnell, unter Deck komfortabel und exzeptionell gut gebaut und verarbeitet. Das man sich so direkt in Konkurrenz zum ehemaligen Arbeitgeber Nautor begab, war eher Anreiz als Hemmnis und trieb beide Kontrahenten zu immer neuen Innovationen im Yachtbau. Letztendlich konnten beide Werften bestehen und gelten bis heute als das Nonplusultra im GfK- und Kompositoyachtbau. Dass die Swan 65 "Sayula" das Whitbread-Round-the-World-Race 1973 gewinnen konnte, trotz Volllaminat, ist eine interessante Fußnote der Geschichte. Baltic Yachts war gut im Geschäft und schob 1975 die Baltic 33 nach, ebenfalls ein C&C-Entwurf im Dreivierteltonnerformat. Successive wurde die Modellpalette erweitert, die Baltic 37 entstand 1978 und entsprach in ihrer Größe den damals populären Eintonnern. Um nicht nur in der Käufergunst, sondern auch auf der Regattabahn bestehen zu können, testeten die Konstrukteure bei C&C unter ►



**Das Teakdeck wurde in exzellenter Qualität erneuert und steht dem sehr gut.**



**Über eine Schiene wird das Babystag auf Spannung gebracht, die Trimmleine kann von achtern bedient werden.**



**Ein hohes Carbonrigg erhöht die Leistung und den Komfort unter Segeln, es passt gut zum Konzept der Yacht.**



Hydraulik und Umlenklöcke sind original, die Selftailing-winschen nachgerüstet. Bereits ab werft wurde an der Decksausstattung nicht gespart.



Die Püttinge laufen unter Deck auf solide Längsträger, die Konstruktion verträgt hohe Riggspannungen. Teakkeile neben den Genuaschienen schützen die Füße.

Leitung von Chefdesigner Rob Ball Rumpf und Anhänge ausgiebig im Schlepptank, auch Mast und Rigg wurden eigens für diesen Entwurf entwickelt, für ein Serienschiff ein ganz beträchtlicher Aufwand. Diesem lag die Erkenntnis zugrunde, dass die wichtigen Regatten mittlerweile unter Stegnachbarn ausgetragen wurden, die keine Lust hatten, sich von wesentlich günstigeren Großserienyachten den Spiegel zeigen zu lassen. So kommt die Baltic 37 dem Idealbild eines Cruiser-Racers sehr nahe.

## Konstruktion

Das Unterwasserschiff ist von einem recht tiefen Vorfuß und relativ flachen Mittel- und Achtersektionen geprägt und zeigt klar die Einflüsse der damals populären IOR-Forme, kommt allerdings ohne die typische Vermessungsbeule unter dem Heck aus. Der tiefe Bleikiel ist trapezförmig und sorgt für reichlich aufrichtendes Moment. Um auch bei Leichtwind gut zu laufen, ist die Wasserlinie schmal gehalten. Ein tiefes Spatenruder sorgt für gute Kontrolle auch bei viel Wind. Deck und Rumpf sind aus GfK mit Balsakern gefertigt, im Bilgebereich kam Vollaminat zum Einsatz, ebenso an Beschlagspositionen und um die Rumpfdurchbrüche. Weiter ausgesteift wird die Konstruktion durch beidseitig an Rumpf und Deck anlamierte Schotten, zahlreiche

solide Wrangen im Bilgebereich sowie schräg gestellte kurze Längsschotten hinter den Lotsenkojen, die den Wantenzug großflächig in den Rumpf leiten.

## An Deck

Der Anspruch "von allem das Beste" setzt sich auch in der Decksausstattung fort. Wie bei IOR-Schiffen jener Zeit üblich findet sich an Deck ein Winschenpark mit elf Trommeln verschiedener Größe als Standard, sämtlich von Lewmar und durchgängig zwei Nummern größer

gewählt als auf Booten jener Größe allgemein üblich. Weiterhin ab Werft montiert sind ein Navtec-Rodrigg sowie hydraulische Zylinder für das Achterstag sowie den Baumniederholer. Letztere finden sich auch auf dem Testboot, ansonsten wurde die Dwecksausstattung modernen Ansprüchen angepasst. So sind nun alle Winschen selbstholend und vom Hersteller Harken, der ursprüngliche Zweisalingalumast musste einem Dreisalingprofil aus Carbon von Nordic weichen. In edlem weiß lackiert steht dies der schönen Finnis ganz ausgezeichnet und dürfte etliche



Nur vom Feinsten - das Steuerrad aus lamelliertem Holz mit Carbonverstärkung ist eine teure, aber wunderschöne Sonderanfertigung. Der erhöhte Steuermannssitz sorgt für gute Sicht voraus.



**Klassisch im Design, hervorragend in der Verarbeitung - die Baltic verfügt nicht über das Volumen moderner Konstruktion, zeichnet sich aber durch eine gute Raumaufteilung und Perfektion im Detail aus.**

Kilos leichter sein als der Originalmast. Das perfekt verlegte Teakdeck war damals ein vielgewähltes Extra und wurde bereits in hervorragender Qualität erneuert. Auch die übrige Decksausstattung ist im Trend eher groß als klein gewählt, dies gilt auch für das Steuerrad. Ursprünglich aus Edelstahl und lederummantelt, findet sich auf dem Testboot ein sündhaft teures, aber wundervoll

gearbeitetes Holzrad mit Sichtcarbonverstärkung. Mehr als dies beeindruckt aber die schönen Linien, die sich im Deckslayout fortsetzen. Der Aufbau ist flach gehalten und geht achtern in breite Cockpitsüls über. Für Manöver steht reichlich Deckfläche um den Mast und auf dem Vorschiff zur Verfügung, auch die Seitendecks sind ungewöhnlich breit ausgefallen so dass man gut



**Liebevolles Extra - Auf Wunsch montierte Baltic am Kopfende der Kojen diese klappbaren Leseleuchten mit handgefertigter Teakhalterung. Kostenpunkt: 70 D-Mark, pro Stück versteht sich!**

an den Wanten vorbei nach vorn kommt. Das verjüngte Topprigg ist durchgesteckt, die Fallen wurden ursprünglich über vorn auf dem Aufbau platzierte Winschen bedient, sind mittlerweile aber nach achtern umgelenkt. Überraschend kurz ist hingegen das T-Cockpit ausgefallen, vor dem Rad finden lediglich zwei Segler einen geschützten Platz in Luv. Der Rudergänger sitzt auf einer gewölbten Bank, darunter findet sich ein Gasflaschenfach sowie zusätzlicher Stauraum. Ansonsten wird die Ausrüstung in einer angesichts der Bootsgröße recht knappen Backskiste unter der Backbordducht gestaut. Auch bei Lage erweist sich das Cockpit als bequem, wer will, kann auch auf dem breiten Stül ausreiten und genießt so einen ungehinderten Blick nach vorn. Dies klappt auch für den Rudergänger, er kann das große Rad auch von der hohen Kante gut erreichen und mit Blick in die Windfäden der Genua steuern. Das Großsegel wird über einen breiten, leinenverstellbaren Traveller vor dem Brückendeck getrimmt.

## Unter Deck

Um ins Innere der Baltic 37 zu gelangen, muss man zunächst das breite Brückendeck überwinden, bevor es den steilen Niedergang hinabgeht. Ohne Sprayhood funktioniert dies ganz gut, auch wenn man sich bei Wind und Welle hier etwas exponiert vorkommt, bei aufgeklappter Spritzkappe hingegen wird der Gang unter Deck zur Kriecherei. Die Mühe wird allerdings belohnt, denn unten wird man durch einen hervorragenden Teakausbau empfangen, der sich bei unserem Testboot Baujahr 1980 noch fast im Neuzustand präsentiert und kaum Gebrauchsspuren zeigt. Gut abgestimmte Furniere und aufwendig lamellierte Umleimer prägen die Optik die frischen blauen Lederpolster passen gut dazu und sorgen für Yachtatmosphäre. Die Aufteilung wirkt zunächst klassisch mit Längskojen im Salon, darüber wurden ab Werft Lotsenloken montiert, sämtlich mit Leesekeln versehen. Auf dem Testboot musste die Steuerbord-Lotsenloke allerdings einem zusätzliche



**Der Niedergang ist recht steil ausgefallen, die Funktionsbereiche sind durch Halbschotten vom Salon getrennt. Achtern bietet sich eine vollwertige Doppelkabine.**

Ausbau mit Schapps und Schränken weichen, der sich optisch gut in den übrigen Ausbau einfügt. Ansonsten wirkt die Yacht wie eine Zeitkapsel der späten siebziger Jahre. Zu jener Zeit wurden Yachten noch nicht von innen nach außen konstruiert, wer moderne Entwürfe gewohnt ist, mag die Baltic 37 also zunächst als etwas eng empfinden. Auch wirkt der Ausbau teilweise noch etwas kantig, was aber durchaus dem damaligen Zeitgeist entsprach. wer genauer

hinsieht, merkt aber schnell, daß Baltics Bootsbauer den vorhandenen Raum durchaus zweckmäßig genutzt haben, inklusive Achterkammer mit Doppelkoje und ausreichend Standfläche an steuerbord achtern. Gegenüber wurde die Nasszelle platziert, also in einem Bereich, in dem noch volle Stehhöhe herrscht und man das Bad wirklich gut nutzen kann. Nach vorn schließt sich an backbord die Navigation in Fahrtrichtung an, mit reichlich Montage-



**Eine klassische Navigation gehörte damals auf seegehende Yachten, viele schätzen sie heute noch. Auch hier bietet sich viel Platz zum Arbeiten und für die Montage der Elektronik.**



**Ein weiteres schönes Detail sind die roten Nachlichter über dem Boden. Der Durchgang zum Salon ist unnötig eng ausgefallen, weiterhin stören die scharfen Ecken der Abschlussprofile das Bild.**

platz für Elektronik, Bücherschapp, Kartenfach und einem Navigatorsitz in Fahrtrichtung. An steuerbord findet sich im Niedergangsbereich die L-Pantry, mit zweiflammigem Gasherd inklusive Backofen, großem Kühlfach, Spüle mit Druckwasser und Seewasserpumpe. Ausreichend Schrankraum und Stellfläche gibt es ebenfalls, weiterhin einen Gurt zum Einpicken beim Kochen auf See sowie zahlreiche Schubladen für Besteck und andere Kochutensilien.

Begibt man sich weiter nach vorn, führt der Weg durch zwei hüfthohe Halbschotten, die die Passage unnötig einengen und obendrein durch scharfe Ecken ein Garant für blaue Flecken im Seegang sind. Im Standard bietet der Salon vier vollwertige Seekojen, auf dem Testschiff sind es durch den erwähnten Zusatzausbau derer drei. Dafür findet sich nun an steuerbord eine Fülle an Stauraum und Ablagen, die im ursprünglichen Layout eher knapp



**Die V-koje im Vorschiff wird durch ein Einlegestück zum komfortablen Doppelbett, darunter gibt es große Stauräume. Auch hier setzt sich die tadellose Ausbaugüte fort.**



**Die Pantry in L-Form ist für das Kochen auf See mit einem Gurt ausgestattet, sie bietet angemessenen Stauraum und ausreichend Arbeitsfläche.**

bemessen waren. Die verbliebenen Kojen bieten knapp über zwei Meter Liegelänge und ausreichend Breite, um auch auf See entspannt zu schlafen. Die V-Koje im Vorschiff lässt sich ebenfalls auch von zwei großen Schläfern komfortabel nutzen. Ihnen stehen weiterhin ein Wäscheschrank sowie lange Schwalbennester an den Rumpfsseiten für persönliche Ausrüstung zur Verfügung. Der Raum unter den Kojenaufbauten dient zum Stauen der Segel. Insgesamt ver-

mittelt die Baltic 37 den Eindruck eines ungewöhnlich hochwertigen Seeschiffes, dem man die zahlreichen Arbeitsstunden, die in seinen Bau geflossen sind, heute noch ansieht. Für eine exzellente Pflege durch die bisherigen Eigner spricht, dass alle Holzoberflächen noch im Originallack schimmern und auch bei intensiver Suche kaum Alterungsspuren zu finden sind. Dies trifft auch auf die strukturelle Substanz der Yacht zu, alle Winkellamine



**Ein weiteres Detail, das von guter Planung unter Deck zeugt, ist dieses kleine Klapp Tischchen, mit dem sich die Stellfläche in der Pantry bei Bedarf vergrößern lässt.**

an Schotten, Interieurkomponenten und den Kielwangen präsentieren sich nahezu makellos.

## Unter Segeln

Neben exzellenter Bootsbauarbeit schätzen Liebhaber der Baltic-Yachten vor allem ihre Segeleigenschaften, und auch da spielt die 37 noch heute in der ersten Liga mit. Wie zum Beweis steht am Testtag ein Pokal in der Navigation, den Eigner Christian Goeke am Tag zuvor für den ersten Platz in der Doublehandedwertung des NRW-Cup auf dem Ijsselmeer erhalten hat. Seine Christina konnte dabei vor allem an der Kreuz und bei leichteren Winden ihre Vorteile ausspielen, typisch für IOR-Entwürfe dieser Generation. Die Segelflächenverteilung mit großer 150%-Genua und schmalen Groß sorgt an der Kreuz schon bei wenig Wind für ausreichend Druck, den der widerstandsarme Rumpf in viel Höhe und Speed umsetzen kann. Durch den tiefen Bleikiel läuft das Schiff auch bei mehr Wind an der Kreuz exzellent. Dabei ist es ein Genuss, das Schiff über das große und sehr direkt übersetzte Rad an der Windkante zu führen. Bei relativ glattem Wasser lassen sich so unter der großen Genua und zirka zwölf Knoten Wind Geschwindigkeiten bis zu knapp sieben Knoten erreichen, der Wendewinkel beträgt dabei knapp unter achtzig Grad. Auch auf geschickten Kursen läuft die Yacht durch ihr günstiges Verhältnis von Segelfläche zu Gewicht gute Geschwindigkeiten und kann mit moderner Konkurrenz durchaus mithalten. Erst wenn es stärker weht, zeigt der Rumpf seine Grenzen auf, kurze Gleitfahrten sind zwar möglich, benötigen aber deutliche Wellenunterstützung. Auch unter Spi sollte die Crew ab zirka 25 Knoten Wind mit dem Schiff gut vertraut sein, durch den großen Topspinnaker neigt die Konstruktion zum Geigen, was durch aufmerksames Steuern und sorgfältigen Trimm kompensiert werden muss. Lässt man mit kleiner Crew den Spi bei viel Wind weg, kann man die Konstruktion auch bei großem Druck mühelos dirigieren

und sie verträgt sehr viel Wind. Diese positiven Eigenschaften liegen quasi in den Genen der Konstruktion und werden durch die aktuelle Ausrüstung des Testschiffes gut unterstützt. Das Carbonrigg spart etliche Kilos weit oben am langen Hebel ein, was das aufrichtende Moment der Yacht erhöht und das Stampfmoment in der Welle verringert, beides sorgt bei Wind und Welle für eine deutlich Leistungssteigerung und macht es für die Crew komfortabler, die Baltic zu segeln. Hinzu kommen hochwertige Membranvorsegel sowie ein längeres Unterliek im Großsegel, das durch ein ausgestelltes Achterliek zusätzlich an Fläche gewonnen hat. Für raume Kurse mit kleiner Crew ist zusätzlich ein potenter Gennaker an Bord, der an einem kurzen, demontierbaren Bugspriet gefahren wird. All dies macht die Baltic 37 zu einem schnellen und sicheren Seeschiff, das auch heute noch Chancen auf Clubregatten hat.

## Unter Motor

Ab Werft wurde die Baltic 37 mit einem 23 PS leistenden Volvo-Penta-Diesel und Saildrive ausgeliefert, im Testschiff findet sich aber mittlerweile ein Volvo-Aggregat der 2003er-Serie und 28 PS. Auch die Antriebstechnik wurde verändert.



**Die Nasszelle bietet volle Stehhöhe, das Waschbecken lenzt in das WC, um den Rumpfdurchbruch zu sparen.**



**Die Maschine steht in der Achterkammer und ist gut geräuschisoliert. Für größere Wartungs- und Reparaturarbeiten lässt sich die Verkleidung ganz entfernen.**

Der neue Motor steht nun "rückwärts" relativ weit achtern im Schiff und treibt über einen V-Trieb eine konventionelle Welle nebst Faltpropeller an.

So bestückt sollte die Baltic eigentlich ausreichend motorisiert sein, allerdings kommt von der Leistung nur wenig ins Wasser. Knapp sechs Knoten Fahrt bei deutlich mehr als Marschfahrdrehzahl sowie ein recht langer Stoppweg deuten daraufhin, dass der Propeller nicht optimal auf Schiff und Maschine abgestimmt ist. Der Eigner plant daher, bald in einen neuen Drehflügelpropeller zu investieren.

Ansonsten sind Installation und Lauf der Maschine ohne Tadel, das Aggregat werkelt erstaunlich leise, auch unter Deck stört es auch bei höheren Drehzahlen kaum, was auf eine gute Motorraumisolierung schließen lässt. Wie bei einem Kurzkieler mit Balanceruder zu erwarten, sind die Manövriereigenschaften der Konstruktion vorzüglich. Vorwärts dreht das Schiff quasi um den Kiel, und auch achteraus folgt es bereits bei wenig Fahrt willig dem Ruder, so dass man es auch in engen Boxenreihen problemlos an den Liegeplatz dirigieren kann.

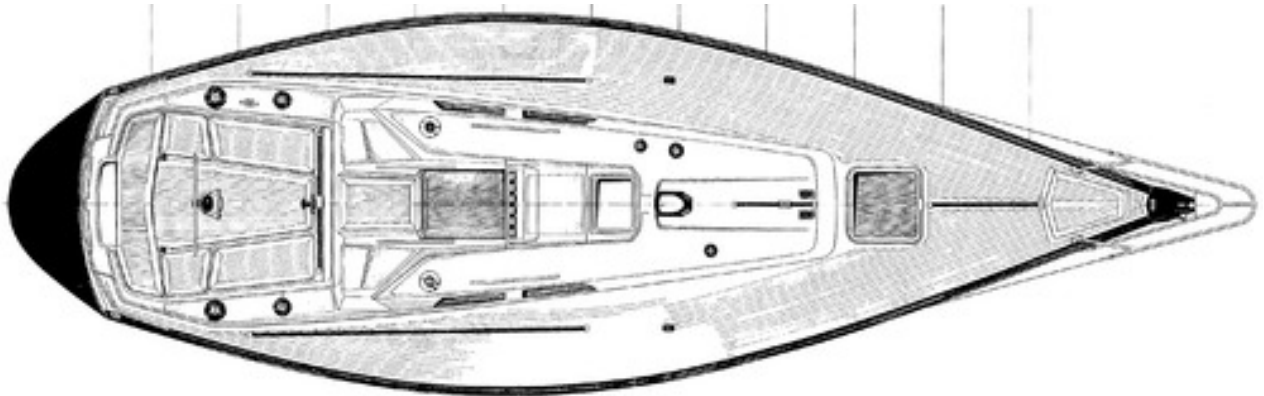


**Auch unter den Bodenbrettern findet sich eine solide Struktur, die Laminatarbeiten sind dauber ausgeführt und mit Topcoat versiegelt.**

## Fazit

Die Baltic 37 markierte in ihrer Entstehungszeit die Spitze des Serienyachtbaus und ist heute als Gebrauchtboot recht begehrt und wertstabil. Wer ein sportliches Fahrtenschiff mit sehr guten See- und Segeleigenschaften sucht, ist mit ihr sicherlich gut beraten. Die ausgewogene Konstruktion sowie die exzellente Bauqualität resultieren in einem stabilen Schiff, das sich auch bestens für längere Seetörns eignet. Dabei sollte die ursprüngliche maximale Kojenzahl von acht Schlafplätzen allerdings nicht voll belegt werden, da die Yacht unter Deck weniger Raum bietet als moderne Cruiser-Konstruktionen. Zu viert kommt man aber auch bei längeren Aufenthalten an Bord und auf See gut zurecht und wird viele kleine Raffinessen unter Deck zu schätzen lernen. 80 Liter Diesel und 130 Liter Frischwasser gewähren dabei einen akzeptablen Aktionsradius. Zwischen 1978 und 1983 verließen 51 Exemplare die Werft, Gebrauchtboote werden zum größten Teil in Europa und vereinzelt in den USA angeboten. Für gepflegte und akzeptabel gewartete Exemplare werden ab zirka 70.000 Euro verlangt, liebevoll gepflegte Schiffe wie das Testboot Christina liegen im Wert allerdings deutlich höher. Schnäppchenpreise sind selten und bedeuten in der Regel einen langen Wartungs- und Reparaturstau, der erhebliche Investitionen erfordert. Einen Bogen machen sollte man vor allzu "verbastelten" Schiffen. Speziell viele zusätzliche Bohrungen im Rumpf und an Deck bedeuten oft Ärger in Form von Feuchtigkeitseintritt in den Balsakern, ein Sanierung ist hier aufwendig und teuer. Daher ist es im Prinzip sinnvoll, einen Gutachter vor dem Kauf mit einer Feuchtigkeitsmessung zu beauftragen. Auch das Standardrigg sollte hierbei einer näheren Betrachtung unterzogen werden, oft finden sich im Mastprofil Schäden an den Anschlagpunkten der Rodverstagung.





**Technische Daten Baltic 37**

|                     |                            |
|---------------------|----------------------------|
| Konstrukteur        | C&C Design Group, Rob Ball |
| Werft               | Baltic Yachts (Fin)        |
| Takelung            | Topp                       |
| Bauweise Rumpf      | GFK Sandwich               |
| Bauweise Deck       | GFK Sandwich               |
| Länge über Alles    | 11,30 m                    |
| Länge Wasserlinie   | 8,33 m                     |
| Breite              | 3,66 m                     |
| Tiefgang            | 2,06 m                     |
| Verdrängung         | 6.200 kg                   |
| Ballast             | 2.800 kg                   |
| Segelfläche am Wind | 80 qm                      |
| Spinnaker           | 110 qm                     |
| Kojen               | 8                          |
| Motor Diesel        | ab 23 PS                   |
| Neupreis 1990 ca.   | 87.000 Euro                |
| Gebrauchtboote ab   | 70.000 Euro                |

