

Nordship 38

Solides Tourenschiff



Die Nordship 38 ist eine geräumige Deckssalonyacht und in bester Bootsbautradition gefertigt. Sie zeigt ein ausgereiftes Konzept und viele durchdachte Detaillösungen, die sie trotz ihrer traditionellen Erscheinung weder altmodisch noch technisch überholt wirken lassen. Ein Bericht von Ralf Weise, Grafiken Michael Herrmann

Das hochbordige Schiff erinnert durch seine wuchtige Erscheinung zunächst an die traditionellen Motorsegler aus den Siebzigern. Schaut man sich aber sorgfältig um, studiert die technischen Daten und hat die Gelegenheit, das Schiff einmal unter Segeln zu erleben, kommt man schnell zu einem anderen Schluss: Die *Nordship* reiht sich nahtlos in die Klasse moderner Decksalon-Segelyachten ein, wie sie von mittlerweile jeder größeren Werft angeboten werden und – mehr oder weniger schnittig gestylt – dem Bedürfnis nach Wohnkultur auf dem Wasser Rechnung tragen. Dieser Stil geht aber nicht automatisch mit einer Einschränkung an Segelleistung, Stabilität und Wendigkeit einher, wie es noch bei den älteren Motorseglern üblich war. Gut, das moderne, stromlinienförmige Design fehlt bei der *Nordship*; der Aufbau wirkt ein bisschen kantig, der Steven fällt weit nach vorne aus, das Heck ist kräftig voluminös geformt und das toppgetakelte Rigg ist eine seit vielen Jahren be-

währte Konstruktion und frei von gewichtsoptimierenden Bestandteilen. Auch das Unterwasserschiff entspricht nicht den modernen strömungstechnischen Erkenntnissen. Mit den segeltechnisch optimierten Cruiser Racern wird die *Nordship* nicht mithalten können. Man muss sich bei den Deckssalonyachten wie der *Nordship* schon mit einem halben Knoten weniger Geschwindigkeit und 5 Grad weniger Höhe abfinden. Auf der anderen Seite erwirbt man Solidität, Zuverlässigkeit und Langlebigkeit, was mit modernen Leichbauten nicht erreicht wird. Damit sind insbesondere das starke Laminat, die solide Bodenkonstruktion und der mittellange Kiel gemeint. Diese solide Bauausführung verzeiht auch eine stärkere Grundberührung oder eine Kollision und auch eine dauerhafte Beanspruchung auf stürmischen Langfahrten.

Unter Deck

Die *Nordship* bietet konstruktionsbedingt als Mittelcockpitjacht eine Menge Platz unter Deck, mehr als es

jede Yacht mit Achtercockpit könnte. Besonders die Achterkabine, traditionell die Eigner kajüte, ist sehr geräumig und, was vielleicht noch wichtiger ist: hell und luftig. Das hat auch einen wichtigen Nebeneffekt, denn Licht und Luft gelangen durch eine große Luke ins Schiff, die auch als Notausstieg benutzt werden kann. Dieser Sicherheitsaspekt fehlt in der Regel auf Yachten mit einem Achtercockpit.

Unter der großen, ungefähr 2 mal 2 Meter großen Doppelkoje ist die Ruderanlage untergebracht, deren Koker fest mit vier Aussteifungen eingebaut ist. Darum herum befindet sich ein fest einlaminiertes Kasten, der den Boden zusätzlich aussteift und eventuelles Leckwasser auffängt. Die Seiten sind, wie überall im Schiff, mit einer schiffigen Holzwegerung verkleidet, die außer ansprechendem Aussehen den Vorteil der Langlebigkeit und leichten Austauschbarkeit bietet. Einige Ausbaudetails, die man auch in den anderen Kabinen wiederfindet, gefallen mir besonders: Die Borde haben hohe Schlinger-



Bequemes Steuern im tiefen, geschützten Cockpit



Die Fallen laufen durch das Süll auf die Winschen



Backskistendeckel mit Gummidichtung und Lukenaufsteller



Das versenkt eingebaute Motorpanel ist im Cockpit nicht im Weg



Lange Genuaschienen mit verstellbaren Schlitten



Durch das Deckssalon-Konzept entsteht ein heller Salon



2,2 Meter lange Pantry mit ausreichend Stauraum

leisten, an denen man sich sogar festhalten kann, die Schränke haben in den Türen oben und unten Lüftungsschlitze, alle Fußbodenbretter sind mit einem Rahmen versehen und können einzeln hochgenommen werden, sodass die Bilge leicht und überall zugänglich ist. Auch kleine Teilschotte sind fest in die Bootsstruktur laminiert.

Vor der Achterkabine findet man eine Besonderheit: Einen kleinen Raum mit einem Tisch und zwei Sesseln, die unterwegs auch in eine Seekoje verwandelt werden können. Damit hat man im bewegungsärmsten Bereich einen hervorragenden Platz zum Ausruhen. Im Hafen sitzt man hier sehr bequem und der Raum könnte als Büro oder Fernsehzimmer genutzt werden. Daneben dient die Kabine zwei weiteren nützlichen Zwecken: Erstens ist der Motor so untergebracht, dass nach dem Abbau der Seitenteile und des Deckels die Maschine wartungsfreundlich zugänglich ist. Zweitens hat man von hier Zugang zur begehbaren Backskiste, die von oben wie auch von unten genutzt werden kann.

Über der Kabine befindet sich der Deckssalon, von dessen U-Sofa man eine Rundumsicht nach draußen hat. Beeindruckend ist der große Stauraum unter dem 2,2 Meter langen Sofa. Die gegenüberliegende Navigationsecke ist so gestaltet, dass man sie auch als inneren Fahrstand nutzen kann. Gegen Aufpreis wird eine zweite Einhebelschaltung eingebaut. Vor dem Deckssalon befindet sich die Pantry. Dadurch, dass sie sich sehr dicht gegenüber des Längsschottes des Toilettenraums befindet, kann man sich bei Krängung und rauer See gut mit dem Rücken am Schott abstützen. Das Platzangebot ist immens, so hat man eine Arbeitsfläche von

2,2 Metern Länge zur Verfügung und in insgesamt 15 kleinen und größeren Schapps können Verpflegung und Küchenwerkzeuge verstaut werden. Zusätzlich kann, abgesehen vom vorhandenen Kühlschrank, im Längsschott eine Eisbox eingebaut werden. Einziger Kritikpunkt an der Pantry ist die Kardanik des Kochers, der ein Schwingen nach Steuerbord nur bis ungefähr zwanzig Grad zulässt.

Der gegenüberliegende WC-Raum beeindruckt durch Größe und einer abgeteilten Duschkabine. Sogar an ein Wäscheschapp für Schmutzwäsche wurde gedacht. Das Vorschiff bietet viele Staumöglichkeiten. Unter der großen Doppelkoje ist das Bugstrahlruder mit 5,8 Kilowatt Leistung eingebaut, ein Detail, das bei den meisten Schiffen dieser Art schon fast zum Standard zählt.

Unter Motor

Der *Volvo D2-55* ist sehr kräftig, die 40 Kilowatt in der Standardausführung werden über einen dreiflügeligen Festpropeller ins Wasser gebracht. Das Testschiff ist mit einem dreiflügeligen Faltpropeller ausgerüstet, der 1.700 Euro Aufpreis kostet. Gute 8 Tonnen verdrängt die *Nordship*. Das sind bei 40 Kilowatt (kW) 5 Kilowatt Motorleistung pro Tonne, in der Tat ein recht ordentlicher Wert, der ungefähr dem früherer 50/50 Motorsegler entspricht.

Damit erreicht das Schiff schon bei 2.400 Umdrehungen pro Minute spielend seine Rumpfgeschwindigkeit von 7,6 Knoten. Unter Volllast, in diesem Falle 2.700 Umdrehungen pro Minute, ist ein halber Knoten zusätzlich drin, und das obwohl der Spiegel schon 10 Zentimeter ins Wasser taucht und die Nenndrehzahl von 3.000 Umdrehungen nicht er-

reicht wird. Der Wert liegt aber noch im Toleranzbereich der technischen Merkblätter von *Volvo*, und eine etwas unterhalb der Rumpfgeschwindigkeit liegende Reisegeschwindigkeit, nämlich 7,1 Knoten, wird mit 2.000 Umdrehungen erreicht.

Mit dem 200 Liter Dieselvorrat dürfte man damit 350 Seemeilen weit kommen. Bei dieser Drehzahl bleibt es im Schiff recht ruhig – 69 Dezibel im Salon – und der Spiegel taucht vollständig aus dem Wasser. Manövrieren kann man mit dieser Maschine hervorragend. Man spürt deutlich die Kraftreserve, so klappt das Aufstoppen des schweren Schiffes innerhalb einer Schiffslänge und die Beschleunigung aus dem Stand ist zügig. Rückwärtsfahren ist kein Problem und der Drehkreis liegt innerhalb einer Schiffslänge.

Unter Segeln

Der Wind an diesem Tag ist flau und mehr als drei Windstärken waren Rasmus nicht zu entlocken. So können wir nur die Leichtwindeigenschaften ausprobieren.

Zunächst setzen wir das Großsegel. Wie viele Tourenschiffe ist auch die *Nordship 38* mit einer Großsegelanlage ausgerüstet. Allerdings nicht mit einer vertikalen Anlage, sondern mit einem *High Low Reefer*. Das Segel wird mit einer elektrischen *Andersen 28* Winsch auf dem Kajütaufbau aus dem Baum gerollt. Zu beachten ist allerdings, dass das Schiff dabei genau im Wind steht und dass der Baum beim Setzen und Bergen mit dem Kicker genau im rechten Winkel zum Mast fixiert ist. Dabei muss der Mast gerade bleiben, ein trimmbares Achterstag, mit dem man den Topp nach achtern ziehen kann muss entsprechend gelöst sein. Auch beim Segel-



Die Navigationsecke als innerer Fahrstand

bergen ist es wichtig, genau im Wind zu stehen. Wenn man gewohnt ist bei einem mit Kugellagerrutschern versehenen Groß das Fall loszuwerfen und danach nur aufzupassen, nicht vom niedersausenden Tuch geschlagen zu werden, so muss man sich beim Baumreff umgewöhnen; genauso langsam, wie man das Segel setzt, wird es auch geborgen.

Das rollbare, durchgelattete Segel von *Elvström* steht so, wie es aus dem Baum kommt, gut. Als wir abfallen, können wir genug Fahrt zum Manövrieren aufnehmen.

Das Testboot ist mit einer Selbstwendefock ausgerüstet. Die leichte Genua würde bei diesem Wind das Boot besser in Schwung bringen, doch wir haben nur dieses eine Vorsegel. Dafür steht es nach dem Setzen hervorragend und lässt sich auf dem langen Focktraveller gut schoten. 5 Knoten Wind wehen im Schnitt über den Fjord. Das reicht halbwegs für 3 Knoten Fahrt. In Böen von 8 Knoten laufen wir 5. Das ist nicht schlecht, wenn man bedenkt, dass das Schiff ausgerüstet 8,5 Tonnen wiegt. Bei der Segelfläche von weniger als 60 Quadratmetern und einer spezifischen Segelfläche von



Praktisch: integrierte Leiter

7 Quadratmetern pro Tonne ist die *Nordship* unter dieser Segelkombination spürbar untertakelt. Hoch am Wind erreichen wir bei 5 Knoten wahren Wind nur 2 Knoten. Doch das Schiff dreht zügig durch den Wind und verliert in der Wende kaum Fahrt. Am Wind ist das Schiff trotz der Wendigkeit sehr kursstabil, sodass man das Ruder eine Weile verlassen kann, um die Schoten nachzutrimmen, ohne dass es den vorgegebenen Kurs verlässt. Das geht vom hinteren Teil des Cockpits leicht, da das Großsegel und die Vorsegelwisch gut erreichbar sind. Schlecht ist, dass man nur in den vorderen Cockpitteil gelangt, wenn man über die Duchten steigt. Ansonsten sitzt man am Ruder recht komfortabel und die Sülloberkanten sind in der richtigen Höhe: Man kann sich gut abstützen – auch bei Krängung – und die Sicht für den

Steuermann nach vorne ist gut. Auf Mittelcockpit yachten sitzt man am Ruder konstruktionsbedingt sehr hoch, sodass eine weit überlappende Genua die Sicht, gerade bei Krängung, erheblich einschränken würde. Bei der Fock mit kurzem Unterliek behält man einen guten Überblick. Wenn man nicht mit Steuern beschäftigt ist, findet man bei Schönwetter auf der *Nordship* immer einen netten Sitzplatz. Ob im geschützten Cockpit, den Bänken im Heckkorb, dem Sitz auf dem Bugkorb oder den breiten Stufen außen vor den Schotwischen. Selbst auf dem Seitendeck, an den hohen Aufbau gelehnt, ist es bequem. Und frischt es auf, bietet das Cockpit guten Schutz. In den werftseitig montierten Augen kann man seine Sicherheitsleine einpicken und auf die sehr fest montierten Relingstützen kann man sich unbedingt verlassen. Das serienmäßig

verlegte Teakdeck bietet guten Halt und der Handlauf auf dem achteren Aufbau sorgt für Sicherheit bei Hafenanövern. Vermisst habe ich Handläufe auf dem vorderen Aufbaudeck, die aber auf Wunsch aufgebaut werden können.

Fazit

Die *Nordship 38* beeindruckt durch ihre durchdachte Konstruktion und die handwerklich gute Bauausführung. Die Fahreigenschaften unter Motor sind hervorragend und die Fluteneigenschaften unter Segeln gut. Die Anschaffungskosten erscheinen auf den ersten Blick hoch. Betrachtet man die *Nordship* neben anderen Qualitätsyachten, wie der in diesem Heft vorgestellten *Hallberg Rassy*, einer gleich langen *Malö* oder *Scalar*, relativiert sich jedoch der hohe Preis. 

Werft und Bauweise

Lars Buchwald ist seit 25 Jahren leidenschaftlicher Bootsbauer und betreibt über 15 Jahre eine eigene Werft in Kolding am Kleinen Belt. Er ist aber nicht nur Bootsbauer, sondern zeichnet als technischer Leiter des Betriebes auch verantwortlich für die konstruktiven Details seiner Schiffe. Zwar stammt die Grundkonzeption der *Nordship* noch von dem Konstruktorsduo *Elvström & Kjörulf*, doch die in dem Artikel beschriebenen Details sind zum größten Teil von Buchwald erarbeitet worden. Die Konstruktion zeichnet sich neben der eher schweren und festen Bauweise besonders durch den hohen Ballastanteil von 40 Prozent und den großen Stabilitätsumfang von 155 Grad aus. Die fünfzehnköpfige Werft fertigt neben der *Nordship 38* noch die kleinere *35* und die neue *Nordship 43*, ein imponierendes Schiff, das in gleicher Qualität wie die beiden kleineren Schwestern gebaut wird.

Erst in jüngerer Zeit ist die Werft in eine neue, 2.000 Quadratmeter große Halle umgezogen, in der die drei Typen parallel nebeneinander gebaut werden können. Die Rümpfe werden, wie bei fast allen dänischen Werften, extern gefertigt, da die dänischen Umwelt- und Arbeitsschutzaufgaben recht streng gefasst sind und sich somit nur bei großen Spezialbetrieben die Investition in moderne Verfahrenstechnik amortisiert. Gebaut sind die Schalen in Balsasandwich, von der Wasserlinie an nach unten massiv. Der Ausbau geschieht mit offenem Deck, erst kurz vor Fertigstellung wird die fertig ausgerüstete Deckschale montiert.

Die gesamten Holzarbeiten sind von hoher Qualität, beim Testboot in Mahagoni, doch auch Kirsche oder Teak sind möglich. Die Integration der Technik in die Struktur ist ebenfalls hochwertig. Kabel werden in Leerrohren geführt, Tanks aus Edelstahl gebaut und überall ist die Oberfläche mit Topcoat geschützt. Die Anbindung der Schotten, des Kiels und der Püttinge ist fest und kraftschlüssig. Auch der Aufbau der Beschläge ist sehr solide. Besonders ins Auge fällt das große Wälzlager für das Balanceruder und die feste Befestigung der Reling in der Rumpf-Deck-Verbindung.

Für die nächsten Jahre hofft die Werft darauf, dass die neue *Nordship 43* ein ähnlicher Erfolg wird wie die kleineren Einheiten, damit sich die Investitionen in die Formen und die neue Halle lohnen. Wenn Erfolg nur an der Fertigungsqualität gemessen würde, könnte Lars Buchwald beruhigt in die Zukunft blicken.



Die Schalen werden in Balsasandwich gebaut, von der Wasserlinie nach unten massiv. Die Holzarbeiten sind von hoher Qualität und in Mahagoni, Kirsche oder Teak möglich



Nordship 38

Technische Daten

Konstrukteur Elvström & Kjaerulf, Buchwald
Takelungsart Toppgetakelte Sloop
Bauweise Sandwichlaminat mit Balsakern
Länge ü.A. 11,60 m
Länge Wasserlinie 9,75 m
Breite 3,65 m
Tiefgang 1,78 m
Verdrängung 8250 kg
Ballast 3300 kg
Ballastanteil 40%

Segelfläche am Wind max. 75,5 m²
Großsegel 43 m²
Fock 20 m²
Genua I 43 m²
Gennaker 87,5 m²
Durchfahrthöhe 17,5 m²

Maschine 38 kW Volvo Penta
Kapazität Diesel 285 l
Kapazität Wasser 200 l
Kapazität Fäkalien 80 l

Stehhöhe Salon max. 1,93 m
Stehhöhe Vorschiff 1,91 m
Stehhöhe Pantry 1,93-2,25 m

Anzahl der Kojen 4-6
Theo. Rumpfgeschwindigkeit 7,6 kn
Längen/Breitenverhältnis ü. Deck 3,18/1
Segelflächen/Verdrängungsverhältnis 4,3
Spez. Segelfläche 9,15m²/t

Geschwindigkeiten

Wegen des flauen Windes am Testtag soll an dieser Stelle auf eine Darstellung der Geschwindigkeit unter Segeln verzichtet werden.



Preis und Ausstattung

Preis ab Werft (inkl. MwSt.) 256.649 Euro

In diesem Preis sind unter anderem enthalten: Teakdeck, durchgelattetes Großsegel, Baumpersenning, Rollgenua, Windex, mechanischer Achterstagsspanner, Spinnakerbaum, 110-l-Kühlschrank, manuelle Ankerwinde, Anker mit 30 Metern Kette, selbstholende Andersen-Winschen, *Raytheon* ST 60 Tridata (Echolot, Log), Kompass, Bodenanstich mit Epoxidprimer und Antifouling, Fender, Festmacher, 3 Feuerlöscher, Positionslaternen nach BSH, 70 Ah Starterbatterie, 3 x 70-Ah-Verbraucherbatterien, Druckwasseranlage mit Warm- und Kaltwasser, Dusche, Gasherd mit Backofen

Werft:

Buchwald Yachts ApS
H.C.Orstedsvvej 12
DK 6000 Kolding
Telefon 0045 75 55 91 55
Telefax 0045 75 55 91 92
www.nordship.dk

