

Pazifik 28



Die Pazifik 28 hat eine klassische Silhouette

Michael Trilling hat sich eines echten Klassikers angenommen: Die Pazifik 28 wurde erstmals 1955 aus Holz gebaut und war im Zuge der GfK-Serienfertigung 1963 eines der ersten Schiffe, das mit einem GfK-Rumpf ausgestattet wurde

Mit der Pazifik 28 - oder wie sie meist bezeichnet wird, der P 28 - hatte ich das Glück eines der ersten in Europa aus GfK in Serie gebauten Schiffe segeln zu können. Die Geburtsstunde dieses Risses liegt aber schon viel weiter zurück: bereits im

Jahre 1955, zu einer Zeit also als die amerikanische Marine noch mit dem neuen Werkstoff aus Glasfaser und Harz experimentierte und im Schiffsbau noch Planken, Stringer und Balkweger vorherrschten, baute Herr Hallberg diesen Prototyp eines kleinen Seekreuzers aus Mahagonie.

Das Schiff war schon zu dieser Zeit von der Linienführung sehr traditionell ausgeführt und das Konzept des Schiffes entspricht dem der kleinen aber tüchtigen Yachten wie sie zu dieser Zeit gesegelt wurden. Die großen Überhänge, das ausgeprägte Yachtheck und der Langkiel

stehen dabei für einen ganze Aera des Yachtsports in der die Schiffe zunächst einmal seegängig und gut segelbar sein mussten.

In der ersten Version wurde der Rumpf und der Aufbau aus Mahagonie gefertigt und ein Fraktionallrigg mit verleimten Masten aus Oregon Pinie eingesetzt. Als Maschine diente der Albin Kadett Benzin Zweizylinder, der es auf immerhin 10 PS brachte. In dieser Version war die P 28 ein großer Erfolg und wurde einige hundert mal verkauft - in der Hauptsache in Nordamerika und Schweden. Schon bald standen erste Modifikationen an und aus dem Fraktionallrigg wurde eine Toptakelung. Auch optisch wurde etwas verfeinert – die großen durchgehenden Fenster im Aufbau wurden unterteilt, was der Yacht ein besseres Aussehen verlieh. Das blieben aber die einzigen Änderungen.

1963 entdeckte Hallberg dann den Kunststoffbau als idealen Werkstoff für die rationelle Serienfertigung von Segelyachten. Dadurch konnten die Yachten schneller, preiswerter und effizienter gebaut werden. Die P 28 bot sich aufgrund des großen Erfolges für dieses zu dieser Zeit neue Konzept an und schon bald war die Form in Kunststoff erstellt.

Dabei wurden der Rumpf und das Deck aus GfK gefertigt, der Aufbau blieb aber traditionell aus Holz gebaut. Da noch Erfahrungswerte mit dem neuen Werkstoff fehlten, baute die Werft zusätzlich zur Verstärkung noch Decksbalken und einen konventionellen Balkweger ein - eine Bauart die bei den meisten P 28 heute zu einem steifen Deck ohne Ermüdungserscheinungen führt.

Auch als GfK-Yacht war die P 28 ein voller Erfolg und die Werft von Hallberg zog in neue, größere Hallen nach Ellös: hier wurde die Produktion nach modernen Gesichtspunkten aufgebaut.

Bis 1972 produzierte Hallberg die P 28 unverändert und verkaufte in dieser Zeit 499 Einheiten der Yacht. Dann zog er sich aus dem Yachtbau zurück und verkaufte die Werft an einen bayrischen Bootsbauer names Christoph Rassy. Dieser änderte nicht nur den Namen der Werft in Hallberg Rassy sondern unterzog die P 28 einer generellen Verjüngungskur. Der Rumpf wurde

um 23 Zentimeter am Spiegel verlängert und ein moderner Einbaudiesel wurde verbaut. Das Deck wurde Standardmässig als Teakdeck ausgeliefert, ebenso wie die Fussreling.

In dieser Version wurde 1972/73 noch 37 Schiffe gebaut, bis dann die neuen Modelle der Werft die P 28 verschwinden liessen. Allerdings muss der Erfolg dieser in Deutschland eher unbekanntem Yacht sehr hoch eingeschätzt werden, immerhin wurde in mehr als 18 Jahren 536 Schiffe dieses Typs gebaut - und das zu einer Zeit als der Serienbau im Yachtsektor noch die Ausnahme war.



Edles Holz an Deck und im Cockpit

Das Schiff

Am Chartersteg von Klassik-Yachtcharter erwartet mich Dr. Schoeler, der Eigner unserer Testyacht. Nicht ohne Stolz steht er vor seiner P 28, die sich im Licht der Vormittagssonne in ihrer ganzen Schönheit präsentiert. Das lackierte Holz von Aufbau und Cockpit glänzt und der dunkelblau gestrichene Rumpf gibt dem Schiff etwas sehr elegantes. Durch den Löffelbug und das Yachtheck wird dieses Schiff

sofort seinem Prädikat „Klassiker“ gerecht, die äussere Erscheinung wird jeden Segler gleich zweimal hinsehen lassen.

An Deck fällt sofort die geringe Breite des Schiffes auf, die die Laufdecks entsprechend schmal ausfallen lässt. Da der Aufbau aber ohne Verbreiterung ins Copckpitstill ausläuft ist der Weg nach vorn sicher und einfach auch bei etwas ruppigeren Verhältnissen zurückzulegen.

Die Fenster des Aufbaus sind sehenswert, hier wurden die ►



Schöne Beschläge: Das Schneckenreff ist sauber gearbeitet



Die Pantry schließt sich an Backbord an den Salon an und ist längs eingebaut. Der Smutje hat hier auch im Seegang einen ruhigen Platz und findet ausreichend Halt



An Steuerbord sind vor dem WC-Raum zwei praktische Schränke eingebaut

Ausschnitte in volle Holz gefräst und dann von aussen ein Messingrahmen aufgesetzt – ein schönes Detail der guten Bootsbauarbeiten an diesem Schiff.

Im Cockpit wurde viel Mahagonie verwendet und ein breiter Reitbalken mit dem Traveller teilt den Bereich des Steuermanns von dem der Crew ab. Dabei sind alle Beschlüge und die Winschen so angebracht das sich das Schiff auch ohne Probleme einhand beherrschen lässt: Der Rudergänger hat alles in Griffweite.

Unter Deck empfängt mich die wohnliche Atmosphäre eines Holzschiffes. Durch die geringe Breite des Schiffes haben die Bootsbauer in Ellös aus der Not eine Tugend gemacht und die Seiten unter den Laufdecks komplett verkleidet und mit diversen Schabs und Staumöglichkeiten versehen. Durch die geringe Höhe unter den Laufdecks hätte hier niemand sitzen können, so das ich diesen Ausbau für die einzig richtige Variante für das Schiff halte. Dadurch sind zwar die beiden Längssofas im Salon sehr schmal geworden, was aber beim Sitzen kein Problem darstellt. Zum Schlafen werden dann die Rückenlehnen einfach entfernt und nach hinten gelegt, so das auf jeder Seite eine vollwertige Koje entsteht. Dadurch das beide Kojen ein Stück unter das Cockpit gezogen sind beträgt die Kojenlänge auf beiden Seiten angenehme 1,90 Meter. Nach vorn schliessen sich an Steuerbord zwei

verschieden hohe Schränke an, die mit vielen Schubladen Stauraum an Bord schaffen. An Backbord liegt die Pantry mit einem zweiflammigen Kocher und einer zum Kochen ausklappbaren Abdeckung, die dann die Arbeitsfläche sinnvoll erweitert.

Durch die geringe Breite des Schiffes hat der Smutje hier im Schwerpunkt des Schiffes einen Platz an dem er sich sicher verkeilen kann und so auch im Seegang sicheren Halt findet.

Weiter vorn im Durchgang zum Vorschiff befindet sich an Steuerbord der WC-Raum, der die Größe des Schiffes in Rechnung stellend ausreichend groß ist. An Backbord gegenüber ist ein Kleiderschrank

untergebracht. Im Vorschiff findet sich die klassische V-Koje und einige sinnvolle Staumöglichkeiten in Borden und Schapps.

Insgesamt ein schöner Ausbau unter Deck, der die geringe „Stehhöhe“ von 1,74 Metern wieder wett macht.

Unter Segeln

Wir legen ab und fahren auf die Trave, die von hier bis nach Travemünde als breiter Fluß durch ein Naturschutzgebiet fließt. Der Wind weht mit fünf bis sechs Beaufort, in Böen sind es sieben.

Die P 28 fährt bei diesen Bedin-



Der Salon ist sehr schmal, aber mit vielen sinnvollen Details versehen und in einer sehr guten handwerklichen Qualität ausgebaut worden



Das Vorschiff ist für zwei Erwachsene ausreichend dimensioniert

gungen mit ungerefftem Groß und der Arbeitsfock am besten. Wir gehen an den Wind und messen den Wendewinkel: mit 120 Grad von einem Bug auf den anderen ist dieser Wert nicht der Beste, aber als Entschuldigung können die Segel auf unserem Testschiff erhalten, die nach diversen Chartersaisons nicht mehr die besten sind. Mit ordentlichen Segeln sind hier durchaus Werte um die 100 Grad zu erwarten, was dann für einen Langkieler wieder vollkommen ausreichend wäre.

Das Schiff läuft ausgeglichen und trotz der heftigen Böen zieht es ruhig seine Bahn. Die P 28 ist ein rankes Schiff, welches in den Böen gern bis zur Scheuerleiste wegkrängt. In dieser Position bleibt sie dann aber auch ohne dabei unkontrolliert zu luven. Dieser Umstand ist zu einem guten Teil auch der Konstruktionsart der Yacht geschuldet, die durch die Überhänge an Bug und Heck beim Krängen die Wasserlinie immens verlängert. So erreichen wir in den Böen gute 5,5 Knoten an Fahrt und als wir die Schoten fieren und einen raumen Kurs einschlagen kommen wir sogar über die Rumpfgeschwindigkeit mit 6,4 Knoten Fahrt. Dabei liegt das Schiff immer sehr sicher und leicht auf dem Ruder. Neben dem zu erwartenden guten Geradeauslauf des Lankielers fällt mir positiv auf, wie leicht das Schiff auf die Ruderbewegungen anspricht – gerade hier haben ja viele ►

Pazifik 28

Technische Daten

Konstrukteur.....	Harry Hallberg
Takelungsart.....	Slup
Bauweise:	
– Rumpf.....	massiv GfK
– Deck.....	Speerholzsandwich
– Aufbau.....	Mahagonie
Länge ü.A.....	8,61/9,06 m
Länge Wasserlinie.....	6,55 m
Breite.....	2,35 m
Tiefgang.....	1,28 m
Verdrängung.....	3 t
Ballast.....	1,375 t
Ballastanteil.....	45 %
Segelfläche unter Fock.....	29,0 m ²
Großsegel.....	16,8 m ²
Genua.....	20,8 m ²
Fock.....	12,2 m ²
Spinnacker.....	50 m ²
Maschine.....	Albin Kadett 0-21, 10 PS
.....	Volvo Penta MD 1 B, 10 PS
Tankkapazität Brennstoff.....	50 l
Tankkapazität Wasser.....	40 l
Anzahl der Kojen (inkl. Salon).....	4
Theo. Rumpfgeschwindigkeit.....	6,2 kn
Längen/Breitenverhältnis.....	3,66/1
Segelflächen Verdrängungsverhältnis.....	3,73
Spez. Segelfläche.....	9,67 m ² /t



Grafiken: Michael Hermann

Gebrauchtboote

Preise:

Die Pazifik wird heute noch oft in Schweden gesegelt, so das Interessenten den dortigen Markt beobachten sollten. Die Preise liegen zwischen 15.000 und 25.000 Euro.

Worauf Sie achten sollten:

Den Zustand des Teakdecks; Rottstellen im Holz - speziell im Cockpit und den Hohlkehlen; Verleimung der Spieren

Kontakt

Eigner und Charter:

Klassik Yachtcharter
 Dr. Johannes Schoeler
 Ahornallee 9b
 23623 Ahrensböök

Telefon: 0 45 05 / 14 45
www.klassik-yachtcharter.de

Langkieler Ihre Schwächen. Insgesamt macht das Segeln auf der P 28 viel Spaß, das Schiff ist lebendig und segelt sicher.

Als Wehrmutstropfen ist der mit nur 8 PS an Bord befindliche Einbaudiesel etwas schwach geraten, zumindest die 10 PS des Originalmotors sollten es eigentlich schon sein um die Yacht sicher anzutreiben.

Die P 28 ist eine Yacht für die Liebhaber klassischer Linien, die hier einen guten Segler mit ausgeglichenen Segeleigenschaften und einem sicheren Seeverhalten bekommen.



■ Der Eigner

Der Eigner unseres Testschiffes hat sich den Erhalt klassischer Yachten zum Lebensmotto gemacht: Dr. Johannes Schoeller betreibt in Lübeck eine Charterfirma der besonderen Art. Unter dem Namen Klassik Yachtcharter werden Yachten wie die P 28 angeboten, die allesamt dem klassischen Yachtbegriff skandinavisches Bootsbaus entsprechen – Langkieler mit viel Holz, guten Segeleigenschaften und die trotz der Einschränkungen die die alten Risse gegenüber modernen Kunststoffyachten aufweisen eine feste Fangemeinde haben.

Die P 28 hat es ihm dabei besonders angetan, denn wie auch bei den anderen Schiffen im Programm verbindet Herr Schoeller damit ein Grundhaltung zum Segeln: „Segeln ist für mich Erleben und Erfahren, ein aktives Bewegen in der Natur. Dazu passen Yachten wie die Pazifik 28 von Hallberg. Wer schnell von A nach B kommen möchte nimmt das Auto oder die Fähre, Segeln ist eine ganz andere Art der Fortbewegung. Dabei spielt es für mich eine große Rolle auf welcher Art von Yacht ich mich bewege. Das Holz an Deck, die weichen und ausgeglichenen Bewegungen des Langkielers im Seegang und das ausgewogene Segelverhalten überzeugen mich immer wieder aufs neue von diesen Schiffen.“

