



Im Rampenlicht auf einer ganz speziellen Bühne: Die Mega-Segelyacht „Maltese Falcon“ im Hafen von Portofino

Foto George Gill

In einer Wolke, auf einem Teppich aus Licht

Wenn es Nacht wurde, tauchte früher die teure Yacht in der Dunkelheit ab. Das war schade. Dagegen kann man längst was machen.

VON ERDMANN BRASCHOS

Wir wissen nicht, ob der kalifornische Softwarekaufmann und Oracle-Boss Larry Ellison angesichts der raffiniert beleuchteten Reling an Bord seiner „Rising Sun“ abends je an Lüdenscheid denkt, diese mittelgroße Stadt gleich an der Sauerlandlinie. Es ist unwahrscheinlich. Ellisons weißes 140-Meter-Boot ist eine Kreuzung aus Kreuzfahrtschiff und Korvette. Es entstand vor einigen Jahren bei der Lürsen-Werft in Bremen, einer führenden Adresse für Spielzeug etwas größeren Zuschnitts, wo ab und zu fast unmögliche Sachen aus der Halle geschoben werden, sofern sie gründlich ausprobiert und bezahlt sind.

Der Dreidecker ist ungefähr mit einem Kilometer Reling unterwegs, dessen Oberkante als vertrauenerweckender Handlauf ausgeführt ist. Jeder, der mal eine Kreuzfahrt gemacht hat oder mit einer Fähre unterwegs war, kennt das. Bei Ellisons Boot ist die Relingsoberkante natürlich kein abgegriffenes Holz oder lieblos gestrichenes Eisenrohr. „Rising Sun“ hat ein ovales 20 mal 25 Zentimeter messendes Edelstahlrohr mit zwei Zentimeter breiten Schlitzen im Abstand von etwa sieben Zentimeter. Das ausgefräste Rohr wurde abschließend einer Elektropolitur unterzogen, die

Antiparazzo-Stroboskop, Mast als Skulptur – die Möglichkeiten werden jetzt entdeckt.

sauber verarbeitetem Niro das geringschene Finish einer Cartier-Armbanduhr verleiht. Darin steckt ein Kunststoffrohr mit grün, blau und rot leuchtenden Dioden. „Mit den drei Spektralfarben kann jedes denkbare Licht hergestellt werden, vom eigenspezifischen Farbszenario, wenn er an Bord ist, bis hin zu anderen, auf die Umgebung abgestimmten Tönungen“, berichtet Dieter Sprengel, ansonsten mit raffinierten Tachometerbeleuchtungen oder effektvollen Lichtleistsystemen für die Automobilindustrie befasst. Es gibt eben Sachen, die können nur Sauerländer, und bei Licht besehen, ist es Wurst, ob Mister Ora-

de das im Detail weiß oder nicht.

Große Yachten liegen meist in südlichen Breitengraden, wo sie nach einer kurzen Dämmerung in der schlagartig einsetzenden Dunkelheit des Mittelmeers oder der Karibik verschwinden. Auf Reede liegend, war das Boot bisher anhand der spärlichen Funzel des Ankerlichts, vielleicht noch der Bullaugen oder Innenbeleuchtung der Aufbauten vage auszumachen. Große Schiffe machen mit ergänzenden Großsegelraternern im Mastop auf sich aufmerksam. Man musste beim Blick in die Bucht schon genau hingucken. Für Bootseigner, die ihrem Schiff abends vom Restaurant aus gern beim Ankern zuzucken, ein unhaltbarer Zustand. So beschäftigt sich neuerdings eine spezielle Branche mit der effektvollen Beleuchtung, der nächtlichen Inszenierung und nicht zuletzt einer dem Bordleben zuträglichen, auf den menschlichen Biorhythmus abgestimmten Beleuchtung von Yachtinterieurs.

Das Know how zur Ausleuchtung historischer Fassaden, von Monumenten, städtischen Wahrzeichen oder Brunnen wird derzeit in den Yachtbau übertragen. Was für die Akropolis, den Eiffelturm oder den Big Ben recht ist, ist den Bootseignern billig. „Bisher ging es im Luxusyachtbau um die schiere Größe, das schiffbaulich Machbare, spektakuläres Design oder Gadgets wie Heliplattformen. Jetzt interessieren sich die Auftraggeber zunehmend für das Detail“, sagt der Hamburger Thorsten Hoven, dessen Mylk Mediatektur auf die Einrichtung von Yachten mit überlegt eingesetzten Lichttemperaturen und Farbspektren spezialisiert ist. Hoven entwickelte vor einigen Jahren mal eine sogenannte Antiparazzo-Ausstattung für Eigner und Gäste von Schiffen wie „Pelorus“ oder „Eclipse“. An Bord einer russischen Yacht installierte er einige stroboskopartig blitzende Lampen zur Abwehr aufdringlicher Knipser oder ungebeter Besucher. Ein Beispiel, was sich mit gezielt eingesetztem Licht auch machen lässt.

Die Vielfalt der Möglichkeiten wird jetzt erst entdeckt. Ein in die strömungsgünstige Bugnase eingebauter Strahler beleuchtet beispielsweise den Vorsteven der „Pelorus“ derart geschickt von unten durch das Wasser, dass der verfremdende Lichteffekt den Betrachter über die tatsächliche Bugform rätseln lässt. Bei Segelyachten werden ergänzend zu den Laternen unter den Salingen zur blendfreien und entsprechend spärlichen Beleuchtung des Decks für nächtliche Manöver die Masten heute nach oben mit weiteren Strahlern festlich beleuchtet.

Den Vogel schießt der innovative Rahsegler „Maltese Falcon“ der Peri-

Eiffelturm, Akropolis – das Know-how zur Ausleuchtung von Wahrzeichen und Fassaden wird jetzt in den Yachtbau übertragen.

ni-Navi-Werft ab. Dessen Takelage setzten die Italiener derart in Szene, dass er wie eine irrealen Skulptur anmutet. Von unten beleuchtet, heben sich die silbernen Sicheln markant vom dunklen Himmel oder dem nachtschwarzen Fond der Küste ab. So wird der neuerdings einer griechischen Hedge-Fonds-Geschäftsfrau gehörende Dreimaster mehr noch als tagsüber zum Hingucker. Solche Spielereien waren vor einem Jahrzehnt, als es im Mastenbau und bei der Ausrüstung von Yachten vorrangig um Sicherheit, Langlebigkeit, wartungsarmen Betrieb und im Interesse der Segelleistung um geringes Topgewicht ging, undenkbar. Zusätzliche Bohrungen, Kabelführungen und aufwendige, im Grunde entbehrliche Technik waren tabu.

Völlig ausgeschlossen waren Bordwanddurchführungen im Unterwasserschiff für andere Zwecke als den Zulauf von Kühlwasser, die Entsorgung von Badezimmern und Kombüse, die leckagesichere Montage von Echolot und Geschwindigkeitsmesser. Längst schwebt eine ganze Armada meist amerikanischer Motoryachten, schweben auch Segler wie „Maltese Falcon“, der Royal-Huisman-Bau „Athena“ oder Kreuzfahrtschiffe in der Dunkelheit auf einer Lichtwolke, die dann je nach Liegeplatz und Perspektive grün oder blau schillert. Da werden der Golf von Saint-Tropez, die Rade de Cannes, der Port Vauban von Antibes oder English Harbour auf Antigua zur Badeanstalt.

Seit 2004 beschäftigen sich beispielsweise Nigel und Lee Savage des englischen Spezialisten Oceanled mit Unterwasser-LEDs. Die vielfache Lebensdauer gegenüber herkömmlichen Leuchtmitteln, die große Lichtausbeute bei vergleichsweise geringer Wärmeentwicklung machen die Spielerei möglich. Binnen zwei Jahren wurden rund 6000 Unterwasser-LEDs installiert. Für übliche Bootsgößen oder Beiboote werden ein- oder anderthalbzöllige LED-Einschü-

be angeboten, die wie gängige Echolot- und Speedometer-Sensoren in Bordwanddurchführungen gesteckt und mit einer Überwurfmutter gesichert werden. Die naheliegenden Fragen nach Dichtigkeit und Leckagesicherheit, den Intervallen zum Wechsel der Leuchtmittel, zur Wärmeentwicklung und zum Dauerthema Bewuchs sind Oceanled zufolge gelöst: Die Installation ist so sicher wie die üblicher Bordwanddurchführungen mit einer flanschartig auf der Außenhaut sitzenden Dichtfläche. Je nach Umgebung und Belüftungsverhältnissen im Schiff erwärmen sich die LEDs auf 30 bis 42 Grad Celsius, wobei die Lampen maßgeblich vom Meer gekühlt werden. Bei einer Überhitzung schalten sie automatisch ab. Eine Spezialbeschichtung auf dem eigens mit einem Spezialisten entwickelten „Tritonium-Glas“ soll bewuchshemmend wirken. Angeblich lässt sich Bewuchs problemlos mit einer Kreditkarte oder einem Eiskratzer von der Linse schieben. In Kenntnis der Bewuchsverhältnisse in verschiedenen Revieren, wo bereits mit einem unpassenden Antifouling-Anstrich behandelte Rümpfe, Z-Antriebe oder Propeller binnen zwei Monaten verkrautet, sind die Besatzungen von Yachten mit unbehandelten Linsen im Unterwasserschiff gut beraten, regelmäßig mit geeigneten Gerätschaften baden zu gehen. Denn für die Entfernung bereits zu Seepocken und Korallen ausgewachsenen Schleims langt stillgelegtes Plastikgeld kaum. Da muss schon beharrlich einsetzbares Werkzeug wie der zweckentfremdete Kotelettwender, ein großer Schraubenzieher oder ein für solche Fälle ausgemusterter Stechbeitel her.

Für Rümpfe aus Stahl, Aluminium oder Kunststoff und Kreuzfahrtschiffe gibt es individuelle Konstruktionen von Unterwasser-Leuchten. Sie unterscheiden sich in ihrer Bauweise als trockene Hinterglas-Konstruktionen, als

ringsum wassergekühlte und sorgfältig gegenüber dem zerstörerischen, für das gesamte Leichtmetallschiff gefährlichen Werk elektrolytischer Vorgänge gekapselte Modelle. Mit dem sogenannten Lochfraß infolge des Spannungsausgleichs unterschiedlicher Metalle ist nicht zu spaßen.

Die Beleuchtung des Wassers rings um das Schiff ergibt einen reizvollen, surrealen Effekt. Segler bestimmter Reviere kennen ihn von der Spur phosphoreszierenden Kielwassers. Es ist ein unvergessliches Erlebnis, nachts allein am Steuer durch die Dunkelheit auf einer natürlich leuchtenden Spur dahinzugleiten. Wenn in der Dunkelheit Himmel und Meer nicht mehr zu unterscheiden sind, meint man zu schweben.

Übrigens hat die künstlich erzeugte Lichtwolke bei nächtlichen Anlegemannövern auch schlicht praktische Vorteile.

Lichteffekte unter Deck: Das kannten schon die alten Griechen wie Onassis und Niarchos.

Im Hafenbecken treibende Leinen oder Bojen werden in der Nähe des Bootskörpers entdeckt, bevor sie in die Nähe des Ruders oder den Sog des Propellers geraten. Auch vor Anker in einer Bucht liegend oder im Hafen ist die Corona außenbords reizvoll. Irritierend bis gefährlich wird die Beleuchtung der Bootsperipherie allerdings für die vom Licht angelockten Fische bei laufender Maschine und rotierenden Propellern.

Unter Deck ist der gezielte Einsatz von Licht, die Einrichtung von großen Yachten mit hell und dunkel ein alter Hut. Schon in den siebziger Jahren beleuchtete der Hamburger Michael Kurtius die Yachten der grie-

chischen Reeder Niarchos und Onassis. „Damals wurde natürlich noch jedes Downlight selbst geschnitzt“, erinnert Kurtius amüsiert, dessen Vater sich als ehemaliger Geschäftsführer eines namhaften Lampengeschäfts der Hansestadt aus Anlass der Beleuchtung der „Wappen von Hamburg“ 1962 selbstständig machte. Was damals ein Wagnis war, ist längst Lehrberuf. Heute, wo jeder Baumarkt in die Decke zu integrierende Spots und Lichterketten anbietet und die Industrie immer neue Feinheiten anbietet, sind Sensibilität, Beleuchtungswissen und eine ordnende Hand des Lichtberaters gefragt.

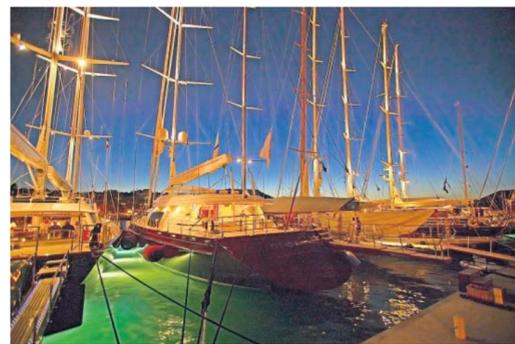
Mehr als bei Motoryachten, wo sich das den Fahrleistungen abträgliche Gewicht innerhalb gewisser Grenzen durch eine stärkere Motorisierung ausgleichen lässt, geht es bei Segelyachten, die mit Agilität und Geschwindigkeit beglücken sollen, um eine möglichst leichte Ausstattung. So machte der mailändische Konstrukteur Luca Brenta im Fall der in den neunziger Jahren entwickelten „Wally B“ aus der Not eine Tugend. Gemeinsam mit dem römischen Architekten-duo Lazzarini/Pickering wurde das Schiff anstelle eines herkömmlich schweren Interieurs mit wenigen, unverzichtbaren Gegenständen ohne entbehrliche Trennwände und Verkleidungen eingerichtet. Dank des funktional aufgeräumten, minimalisierten Interieurs blieben im Vergleich zu einer herkömmlich ausgebauten 30-Meter-Segelyacht 13 Tonnen an Land. Wie auf einer Theaterbühne wurde die räumliche Wirkung mit gezielt eingesetzten Halogenspots vor dem Hintergrund der schwarzen Karbonstruktur geschaffen.

Bei der im Herbst vorgestellten 30-Meter-Segelyacht „Chrisco“ individualisierte der Hannoveraner Spezialist Yachtlichte sämtliche Badezimmer mit monochrom schimmernden Wänden, deren Farbe jeweils programmiert werden kann. Den Effekt des hintergründig leuchtenden Interieurs erzeugen Dioden, die in einem bestimmten Abstand in die drei Zentimeter dicken Acrylglas-Paneele eingelassen sind. Das Problem der Altbauereifolgt in der Wärmeentwicklung der Dioden beherrschten erfahrene Lieferanten wie Stefan Wiencke von Yachtlite durch eine engmaschige Anordnung entsprechend schwächer mit Strom beschickter Lämpchen. Hier wurde das Knowhow aus der Präsentationstechnik, von Schaufenstergestaltung und Messebau an Bord genommen. Schöner duschen: Man kann – siehe Ellison, die magische Reling und Lüdenscheid –, muss dabei aber nicht an Hannover denken.



Showtreppe, effektiv inszeniert

Foto Gerhard Sandop



Als Sonderausstattung: Das grüne Leuchten

Foto Olme van der Wal