



## DIE IDEALE BLAUWASSERYACHT ?!

Ein Thema, das immer wieder zu angeregten Diskussionen in einschlägigen Foren und Internetseiten führt. Und das ist auch nicht weiter verwunderlich, ist doch die Auswahl des Bootes eine der wichtigsten Grundlagen für den Start zu einer gelungenen Reise oder dem großen Abenteuer. Doch was heißt schon ideal und gibt es das ideale Schiff den überhaupt? Worauf kann man bei der Auswahl einer geeignete Yacht für die eigenen Reisepläne eigentlich achten? Gelten die alten, tausendmal nacherzählten Anschauungen noch? Welcher Bootstyp passt, welche Konstruktionen machen Sinn und worauf kann man achten?

Gleichmal vorweg: Ja, ich denke, das ideale Schiff gibt es tatsächlich, allerdings mit der Einschränkung, dass es nicht ideal für jedermann und überall sein kann. Doch es kann ideal für den einzelnen sein und muss dabei auch gar-

nicht lange den Normen der allgemeinen Anschauungen entsprechen. Vor allem muss die gewählte Fahrtenyacht zu den Plänen und Segeleinstellungen seiner Besitzer passen, kombiniert mit einigen Grundlängen, die jedes Boot erfüllen muss, dass Menschen über Ozeane bringen sollte.

Jede Hochseeyacht muss seegängig sein und seiner Crew ein Maximum an Sicherheit bieten. Das heißt, dass die Yacht durch ihre fachmännische Konstruktion und Bauweise sowie durch ihren Zustand und ihrer Wartung sicheres Reisen über Meere überhaupt ermöglicht. Das sind Grundlagen, denen die



### Empfohlene Unterlage

*Sicherheit und Seegängigkeit werden in zwei interessanten Büchern genauer beleuchtet:*

*„Seetauglichkeit - Der vergessene Faktor“ von C. A. Marchaj ist leider nur noch gebraucht zu finden*

*„Schwerwettersegeln“ von Peter Bruce und Adlard Coles wird alle paar Jahre mit neuen Entwicklungen ergänzt.*

## Blauwasseryachten - leben unter Segel

unterschiedlichsten Yachten entsprechen, egal, ob es sich um klassische Yachten mit traditionellen Linien oder um schnittige Regattayachten mit extensiven Segelmöglichkeiten handelt. Egal, ob die Yacht ein komfortabler Motorsegler mit maximalen Innenlebensraum oder ein schnittiger Hochseekat mit gewaltiger Decksfläche für Sonnenhungrige ist.

Es mag verwundern, aber jeder dieser oben genannten Schiffstypen kann die ideale Blauwasseryacht darstellen, allerdings kommt es darauf an, wer die Yacht wohin segeln will.

### Die eigenen Pläne

Deshalb muss man sich vorerst über seine eigenen Pläne in Klaren werden. Sollte die Reise in bestimmte Reviere gehen oder wird die Yacht über einen längeren Zeitraum in verschiedensten Revieren genutzt? Ausgedehnten Fahrtensegeln im Mittelmeer oder eine Reise über den Atlantik? Entlang der Barfuß-Route in den Tropen um die Welt oder reizen kalte Reviere in den Hohen Breiten? Lockt das Abenteuer Kap Horn oder sollte die Yacht hauptsächlich die Flüsse und Wasserstraßen Europas oder Nordamerikas bereisen?

Der zweite große Auswahlpunkt liegt in der Tatsache, wer mit der zukünftigen



### Alte Erfahrungswerte oder nachgeplapperte Meinungen?

*Es ist schwierig, den feinen Unterschied zwischen echten Erfahrungswerten und überholten Meinungen zu erkennen und manches „Wissen“ hält sich so lange, bis kaum noch jemand sagen kann, wo es eigentlich her kommt.*



*So hat sich zum Beispiel eingebürgert, dass Yachten, die in die hohen breiten Fahren meist mit geringen Tiefgang und aufholbarem Kiel ausgestattet sind. Eine Anschauung, die aus der Zeit der Walfänger und Robbenschlächter kommt und vor allem von dem Expeditionsschiff FRAM, die für eine Eistrift über den Nordpol gebaut wurde, herrührt. So sollten Yachten ohne Kiel im Eis nach oben gedrückt werden. Außerdem sollten die Ankerplätze zu seicht für tiefreichende Yachten sein.*

*Doch ist es heute wirklich noch nötig, eine Segelyacht für extremes Packeis zu konstruieren, nur weil sich die Yacht in den Hohen Breiten bewegen will?*

*Wir haben die Erfahrung gemacht, dass der zwei Meter tiefe Langkiel unserer Yacht während unserer Jahre im Hohen Norden kein einziges Mal ein Problem darstellte. Durch heutige Eiskarten und Wetterberichte besteht kaum noch Gefahr, dass die Yacht vom schweren Packeis zerdrückt wird, solange die Crew mit vorsichtig und vorausschauend navigiert.*

*In der Arktis fanden wir die Ankerplätze eher als zu tief als zu seicht. Es ist bemerkenswert, dass beide kiellosen Yachten, die unseren Weg durch die Northwest Passage 2013 teilten, kein einziges mal im seichteren Wasser ankerten oder navigierten als wir. Diese Notwendigkeit bestand ganz einfach nicht.*

*Einzig und alleine das Argument, dass in Cambridge Bay und in Nome eine kiellose Yacht leichter für den Winter an Land gestellt werden kann, da sie nicht aufgebockt werden muss, kann geltend gemacht werden.*

## Blauwasseryachten - Leben unter Segel

Blauwasseryacht reisen wird. Handelt es sich um einen abenteuerlichen Einhandsegler oder bevorzugt man ohnehin, immer mit großer Crew unterwegs zu sein? Wird die Yacht das fröhliche Heim einer Familie oder sucht ein gesetzteres Paar ein geräumiges Gefährt für ruhige Überfahrten? Lieben die zukünftigen Eigner eher Anstrengung und körperliche Herausforderung oder sucht es im Boot Schutz vor den Elementen? So verschieden die individuellen Segelcrews unterwegs sind, so verschieden sind auch ihre Traumyachten.

Hat man sich über Revier und Segelcrew erst einmal einen Kopf gemacht, können die verschiedenen Bootstypen und Konstruktionen betrachtet werden.



### Mehrrumpfyachten

Ohne eigene Erfahrungen mit Mehrrumpfyachten zu haben, konnte ich bisher beobachten, dass mindestens zwei grundlegend verschiedene Eignertypen heute mit Mehrrumpfbooten unterwegs sind: Zum einen handelt es sich um Crews, die Spaß am sportlichen Segeln in warmen Revieren haben. So haben wir zum Beispiel eine Familiencrew kennengelernt, die mit ihrem selbstgebauten Wharram Katamaran ausgedehnte Mittelmeerreisen und zwei lange Flussreisen unternommen haben. Für die vierköpfige Familie vereinte der Kat sportliches Segeln mit minimaler Technik und maximaler Sonnenfläche und garantierte so für viel Saß entlang der Segelroute. Auch haben wir flüchtig

eine Familie kennengelernt, die an Bord ihres Trimaran eine Weltumsegelung unternommen haben. Sie lobten vor allem die schnellen Überfahrten über Ozeane, da sie zusätzliche Sicherheit darin sahen, möglichst kurze Zeit auf dem offenen Ozean verbringen zu müssen. Weniger Platz und geringe Zuladung störte sie kaum.

Weniger mit Hinblick auf Sportlichkeit und mehr als geräumiges Wohnschiff für die Tropen sieht die zweite Variante Eigner großer Kats ihr Idealboot in Mehrrumpfyachten. Wir konnten beobachten, dass die Reise dieser meist älteren und finanziell unabhängigeren Eigner ihre Höhepunkte in langsamen Reisen und Leben an Bord in tropischen Destinationen sehen. Zwischen flotten Überfahrten werden lange Liegezeiten eingeplant, ihre ideale Blauwasseryacht sollte maximalen Platz bei geringer Bewegung bieten. Der feinsäuberlich gedeckte Tisch zum Kerzenlicht-Dinner sollte auch bei gemütlichen Überfahrten nicht durch Lage zunichte gemacht werden und schöne, sonnedurchflutete Räume sind der reine Genuss. Eigner großer, moderner Katamarane erklärten uns, dass sie gerne Platz für Freunde und Gäste an Bord haben, Überführungen ins nächste Reiserevier werden oft mit Crew unternommen.

Sosehr sich die Ansprüche dieser Fahrtensegler unterscheiden, sosehr unterscheiden sich nach unserer Beobachtung auch ihre Yachten: Zum einen sportliche Mehrrumpfyachten mit geduckten Linien für geringe Windangriffsfläche und oft genug hohe Riggs mit moderner Segelausstattung einerseits; große Fahrtenkatamarane mit hohen Aufbauten für große Deckkajüten und luxuriösen Kojen andererseits. Beide Varianten können ideal sein, jedoch nur, solange sie zu Crew und Revier passen.

So lernten wir zum Beispiel auch die Crew eines offenen Wharram Katamarans kennen, die ihre Reise entlang der kalten und nassen Küste Neufundlands und Mains als „Horrortrip“ beschrieben. Oder wir konnten uns ein Bild darüber machen, welche extreme Gefahr das Packeis der Nordwest Passage für einen großen Kat aus Serienproduktion darstellt, der von einer Schweizer Familie mit Hilfe einer professionellen Crew 2013 durch die Arktis gesteuert wurde. Packeis zwischen den Rümpfen hätte an Bord dieser Yacht unmittelbare Lebensgefahr bedeutet.

## Blaunwasseryachten - Leben unter Segel



bis die Vorhersagen praktisch nur noch eine leichte Brise melden und ohnehin die Dieselvorräte angezapft werden müssen. Deshalb ist für viele Fahrtensegler die Variante eines hochseetauglichen Motorseglers eine gute Wahl.

Für viele Fahrtensegler, die wir bisher unterwegs getroffen haben, liegt die ideale Blaunwasseryacht allerdings zwischen diesen beiden Extremen. Dennoch ist die Auswahl der Rumpfformen, Riggarten und Bauweisen riesig. So zum Beispiel hat die weitgereiste Yacht ISATIS unserer Freunde nichts mit einem Regattasegler gemein, ihr flacher Boden und ihr Schwenkkiel heben sie allerdings dennoch hervor. ISATIS ist bereits die dritte Blaunwasseryacht unserer Freunde, die Verfechter von Schwenkkiel-Yachten sind und neben einer Weltumsegelung bereits viele Reisen in extreme Gebiete unternommen haben.

### Einrumpfyachten

Bevorzugt der zukünftige Fahrtensegler eine Einrumpfyacht, gibt es auch hier verschiedenste Boote für verschiedenste Charaktere. So kann für den einen Segler eine leichtfüßige Ozean-Regattayacht das Nonplusultra sein, während der andere Segler auf eine stäbige Yacht mit schwerem Displacement und verkürzten Segelmasten schwört. Bekannte Beispiele gibt es im deutschsprachigen Raum genug: Zum Beispiel die Yacht FANFAN, die sicherlich ihre Fähigkeiten bei den Einhand-Fahrten bis in die Hohen Breiten gezeigt hat. Oder PATCHIMAMA, die wir in Alaska getroffen haben. Die sportliche Aluyacht ist seit vielen Jahren das Heim einer sechsköpfigen Bergsteiger und Extremseglerfamilie aus der Schweiz, die mit ihr den Globus umrundeten und durch die härtesten Segelreviere der Welt reisten. Neben Reisen durch die schreienden Fünfziger des Pazifiks und in die Antarktis nahm PATCHIMAMA auch bei der Sidney Hobert Regatta teil (allerdings mit Crew) und ist dennoch hübsches Zuhause der aufgeweckten Familie, die sich wohl am Schiff fühlt. Allerdings verschwieg uns Dario auch nicht, dass die Familie bevorzugt mit gereiften Segeln unterwegs ist und gerne auf etwas Geschwindigkeit für besseren Komfort verzichtet. Auch sind die Kosten einer derartigen Yacht wohl kaum ohne Sponsoren tragbar.

Wir haben allerdings auch Fahrtensegler getroffen, die lieber auf Komfort als auf Sportlichkeit setzen und lieber den Motor starten, als sich mit riesigen Leichtwindsegel herumzuschlagen, oder im Hafen so lange auf ein Wetterfenster warten,

Besonders interessant fanden wir deshalb den Vergleich zu unserer eigenen traditionellen Langkielyacht LA BELLE EPOQUE das die beiden Yachten zur gleichen Zeit im selben Revier segelte und ihre beiden Crews - unsere Freunde Jeanine und Jean Pierre und wir selbst - durchaus vergleichbare Vorstellungen vom Segeln hegen. Beide Crews lieben es, ihre Yachten laufen zu sehen und zupfen gerne an den Segeln herum.



Eine weitere, sehr interessante Hochseeyacht konnten wir in Grönland genauer betrachten: LA LOUISE vom Segelprofi Thierry Dubois. Der doppelte Vande Globe Teilnehmer hat in LA LOUISE seine Erfahrungen und Ideen einer idealen Blaunwasseryacht fließen lassen und so eine sehr gelungene Mischung aus Tradition und Moderne erschaffen. Die aus Holz

## Blauwasseryachten - Leben unter Segel

und Kevlar-Karbon gebaute Yacht überrascht mit ihrem traditionellen Langkiel in Kombination mit einem Schwenkkiel. Thierry zeigte sich sehr positiv bestätigt von seiner Wahl und erklärte, dass LA LOUISE durch dieses Design sowohl schnell als auch ausgesprochen kursstabil segelt, außerdem zeigt sich ein sehr bequemes und sicheres Seeverhalten, da auf Hochsee der tiefreichende Schwenkkiel zusätzliche Sicherheit bietet. Thierry zeigte sich überzeugt, dass für ihn ein kurzer Flossenkiel nicht für seine Fahrtenyacht in Frage kam, obwohl er die Schnelligkeit von Blauwasseryachten für sehr wichtig sah. In dem Zusammenhang sprach er allerdings davon, dass zufriedensstellende Etnale seiner Erfahrung nach nur mit großen Yachten gefahren werden können: Länge läuft eben.



Andere Skipper sehen in Langkielyachten den Nachteil, dass sie behäbiger zu manövrieren sind und mehr Platz für eine Wende brauchen, beziehungsweise sich rückwärts kaum steuern lassen. Mit etwas Übung ist dieses Argument jedoch kaum noch gewichtig. Dennoch hat sich für viele Fahrtensegler der Flossenkiel durchgesetzt. Eine Yacht mit Flossenkiel ist leichter zu manövrieren und reagiert agiler auf das Ruder. Allerdings bietet diese Kielform dem Ruder keinen Schutz mehr. Deshalb

kann für eine Blauwasseryacht ein Flossenkiel nur in Verbindung mit einem Ruderskeg gewählt werden. Ein Spatenruder ist zu verwundbar und kann zu ernsthaften Problemen führen. Im Vergleich mit Langkielyachten können Yachten mit Flossenkiel schlechter beidrehen, da sie beigedreht weniger Schleppwasser erzeugen. Für grosse Fahrt über Ozeane sollte die Crew lernen, wie die ausgewählte Yacht am stabilsten beizudrehen ist, da diese Taktik bei Schwerwetter zur Notwendigkeit für kleine Crews werden kann.

Vorwiegend unter deutschsprachigen Seglern ist außerdem die Kimkielyacht für ausgedehnte Fahrten beliebt. Ihre Vorteile sind allerdings hauptsächlich in Tidenrevieren zu finden, da diese Yachten in der Regel leicht trockenfallen können. Als Nachteil ist zu erwähnen, dass diese Rumpfform schlechtere Amwind Eigenschaften zeigt. Zu erwähnen ist auch, dass von einem der beliebtesten deutschen Designs vom Konstrukteur niemals die Stabilitätskurve veröffentlicht wurden.

### Baumaterial

GFK, Metall (Aluminium und Stahl), Holz, Sperrholz überzogen mit Fieberglas und Ferozement sind seit langer Zeit übliche Baumaterialien für Yachten. Alle Materialien haben Vor- und Nachteile und benötigen Pflege und Wartung.

Unter Blauwasserseglern haben sich heute überwiegend die ersten beiden Materialien durchgesetzt: Fieberglas oder Metall (Stahl oder Aluminium). Je nach Fahrgebiet, Einsatz, technisches Verständnis und finanziellen Möglichkeiten der Eigner haben beide Materialein Vor- und Nachteile.

### GFK - Glasfaserverstärkter Kunststoff

Glasfaserverstärkter Kunststoff löste in den sechziger Jahren den Baustoff Holz ab und revolutionierte den Bootsmarkt.



#### Ruderkonstruktion für Hochsee

*Fällt die Entscheidung auf eine Einrumpfyacht ohne Langkiel, muss die Yacht mit einer stabilen Ruderaufhängung konstruiert sein. Nur eine dreifache Lagerung des Ruders kann dieses Kriterium erfüllen und ein Ruderskeg (1) kann hier die Lösung sein. Ein Spatenruder (2) ist keine Lösung für eine Hochseeyacht.*



## Blauwasseryachten – Leben unter Segel

So konnten durch den Einsatz von Negativformen plötzlich Yachtserien erzeugt und die Produktionskosten konnten verringert werden. Anfänglich wurden GFK-Rümpfe durchaus ihren hölzernen Vorgängerinnen nachgeahmt: Schwere Displacement Yachten mit traditionellen Linien, dicken Laminat und zahlreichen hölzernen Schoten zur Aussteifung. Nach und nach experimentierten Yachtkonstrukteure und Werften mit neuen Formen und Designs. Dieser Entwicklung lagen mindestens zwei Überlegungen zu Grunde: Einerseits der Versuch, schnellere und manövrierfähigere Yachten zu erzeugen, andererseits die Möglichkeit, Produktionskosten einzusparen. Im Großen und Ganzen sind so unzählige Yachten für die verschiedensten Einsatzzwecke entstanden, wenn auch mit der Einschränkung, dass manche Versuche und Produktionen das Augenmerk zu sehr auf Einsparungen gelegt haben und die daraus entstandenen Endprodukte kaum noch als Hochseetüchtig beschrieben werden können. Deshalb muss bei der Wahl einer Blauwasseryacht aus GFK ebenso wie bei Yachten aus allen anderen Baustoffen auf einige Details geachtet werden.



### Einige wichtige Grundlagen für den Einsatz auf Hochsee:

- Der Rumpf muss aus einer Form erzeugt worden sein. Es gibt einige Produktionen, bei denen der Rumpf aus zwei Seiten gefertigt und verklebt wurden, dabei können sicherheitsrelevante Schwachstellen entstanden sein.
- Keine Sandwich-Bauweise: Der Rumpf muss solide aus Maten gefertigt sein, Schaum, Balsaholz oder gesprayte Fasern vermindern die Festigkeit und sollten maximal im Decksbereich Einsatz finden.

- Stark ausgeführte Decks-Rumpf-Verbindung, auch bei starken Belastungen muss diese Verbindung dicht bleiben (Probesegelein bei stärkerem Wind hart am Wind kann Probleme zeigen).
- Starke Verstrebungen im Bereich der Kielaufnahme, starke und „gesunde“ Kielbolzen.
- Die Püttinge müssen zugänglich und massiv gefertigt und untergebolzt sein. Ist Deck und Rumpf zu schwach für das Rigg, kann keine ausreichende Riggspannung eingestellt werden. Bei gebrauchten Yachten kann ein einfacher Test gemacht werden: bleibt aufgespritztes Wasser um die Püttinge und den Mastfuß stehen, hat sich das (zu schwache) Deck bereits verformt und die Yacht ist „weich gesegelt“.
- Solide gefertigte Schoten, da sich GFK-Yachten sonst stark verwinden.
- Solide gefertigte Borddurchbrüche.



## Blaunwasseryachten - Leben unter Segel

Meist wird der geringe Wartungsaufwand von GFK Yachten als wichtigster Vorteil des Baumaterials beschrieben. Diese Tatsache stimmt allerdings nur zum Teil, da GFK wie die meisten anderen Baumaterialien auch Probleme beim Kontakt mit Wasser erzeugt: Osmose passiert, wenn Wasser ins Material eindringt und beginnt, das Laminat zu lösen. Deshalb muss bei der Wahl von GFK darauf geachtet werden, dass der Gelcoat und speziell der Unterwasseranstrich (unter dem Antifouling) Intakt sind. Viele Besitzer von GFK Yachten schützen ihren Rumpf mit einer nachträglich angebrachten Epoxy-Beschichtung. Sollte die Yacht auf Grund laufen und Schäden in der Beschichtung erfahren, muss auch eine GFK Yacht gepflegt und ihre Lackschicht ausgebessert werden. Alte GFK Yachten zeigen auf Deck gerne unzählige Haarrisse im Gelcoat, auch sie sollten ausgebessert werden. Leider entstehen manche Probleme da die Eigner der Yachten die Tatsache von „geringen Wartungsanspruch“ mit „keiner Wartungsnotwendigkeit“ verwechseln.

Ein weiterer Vorteil liegt darin, dass sich GFK reparieren lässt. Altes GFK verbindet sich in der Regel gut mit neuem Material und auch nach Bruch kann die alte Festigkeit wiederhergestellt werden, sollte es die beschädigte Yacht auch in den nächsten Hafen schaffen. In dem Zusammenhang ist zu erwähnen, dass GFK ein sprödes Material ist, bei Überbelastung kommt es nicht zur Verformung, sondern zu Bruch.

Ein Nachteil von GFK-Yachten liegt darin, dass die meisten Yachten mit einer Unzahl an Löcher im Deck überseht sind, da sämtliches Deckszubehör durch das Material verschraubt wird. Während der hohen Beanspruchung durch

Fahrtensegeln können diese Verschraubungen undicht werden und müssen laufend neu gedichtet werden.



### Metall: Stahl und Aluminium

Im Vergleich zu GFK ist eine weitaus kleinere Flotte an Metallbooten auf allen Weltmeeren unterwegs. Die Ausnahme bilden Extremreviere, wo Metallyachten auch heute noch die Mehrheit bilden. Generell haben sich zwei Baustoffe durchgesetzt: Stahl und Aluminium. Heute ist der Bau von Stahlyachten zurückgegangen und Aluminium erfreut sich immer höherer Beliebtheit, da der Wartungsaufwand von Stahlyachten ungleich höher ist und gebrauchte Stahlyachten für Amateure schnell zum Unerwarteten Arbeitsaufwand werden. Generell sind Aluminium-Yachten teurer in ihrer Anschaffung, doch auch solide, gefertigte Stahlyachten sind in der Regel hochpreisig.



## Blaunwasseryachten - Leben unter Segel

sig, sollte es sich nicht um einen Notverkauf oder um eine stark verwehrte Yacht handeln. Neben Werftbauten sind am Markt auch viele Metallyachten aus Eigenbau zu finden. Dies kann sowohl Vor- als auch Nachteile haben. Je nach Erfahrung und Verstand der Bauherren kann eine Yacht aus Eigenbau Einzelheiten in der Konstruktion verbessert oder verschlechtert haben. Natürlich gibt es auch genug Yachten aus Eigenbau, die genau den Konstruktionsplänen der Designer entsprechen oder bei denen Abänderungen vom Konstrukteur berechnet und zugestimmt wurden.



- Löcher im Deck können leicht vermieden werden, indem Decksrüstung verschweißt (Klampen, Reling,...) oder mit verschweissten Stehbolzen verschraubt werden. Aluminium und Stahl müssen voneinander isoliert werden.
- Holz auf Stahl kann zu ungesesehenen Rostproblemen führen.
- Die Elektrik an Bord von Metallyachten muss einwandfrei verlegt und gewartet sein, um elektrische Korrosion zu vermeiden. Aluminiumyachten müssen elektrisch isoliert sein, das heißt, auch Motor und Generatoren müssen masse frei verbaut werden.



### Einige Grundlagen für Metallyachten:

- Das Design der Yacht muss dem Baumaterial entsprechen, Leichtdisplacement-Designs können kaum aus schwerem Stahl gefertigt werden. Sollte der zukünftige Eigner keine Erfahrung mit Yachten haben, ist es leichter, einen Yachttyp zu wählen, der anhand eines Konstruktionsplans gefertigt wurde.
- Die Schweißnähte unterhalb der Wasserlinie sollten nicht verschliffen sein
- Metallrümpfe müssen ausreichend mit Opferanoden gegen Elektrolyse geschützt werden
- Borddurchbrüche sollten solide sein, eingeschweißte Rohre haben sich sehr gut bewährt.
- Stahlyachten rosten in der Regel von Innen nach Außen, die Bilgen müssen gut gewartet und gesund sein. Überall, wo Wasser stehen kann, werden Stahlschiffe früher oder später zu rosten beginnen, bereits in Konstruktion und Bau können hier Schwachstellen vermieden werden.

Gut gewartete Metallyachten bieten die größte Sicherheit bei Kollision, wobei vor allem Stahl ein hohes E-Modul aufweist. Das heißt, dass sich Stahl verformt und lange nicht bricht oder reißt. Auch schwere Kollisionen oder Grundberührungen gehen meist mit einer Delle aus, während Yachten aus anderen Materialien längst Leck geschlagen wären. Als weiterer Vorteil sind Metallyachten in der Regel sehr stabil gebaut, sie verwinden und verformen sich auch im Alter nicht.

Dagegen spricht allerdings der höhere Wartungsaufwand von Stahlyachten. Stahl rostet und muss mit diversen Lackschichten vor Salzwasser und Luft geschützt werden. Vor allem für Amateure ist es schwierig, alte Stahlyachten richtig zu beurteilen und beim Kauf zu wissen, welchen Arbeitsaufwand die Yacht nötig hat. Ein großer Vorteil von Metallyachten liegt auch darin, dass Reparaturen und Abänderungen einfach zu bewerkstelligen sind, da sie geschweißt werden können. Ein rostiger Bereich im Rumpf kann am Trockendock ohne große Schwierigkeiten herausgetrennt und geschweißt werden. Kann der Eigner die Schweißarbeiten nicht selber vornehmen, sind in

## Blauwasseryachten - Leben unter Segel

der Regel weltweit Fachkräfte für diverse Arbeiten zu finden.

Der oft gehörte Nachteil, dass Metallyachten schwer sind und schlecht segeln, ist eigentlich nicht richtig. Schwerdisplacement Yachten sind schon alleine aufgrund ihres Designs schwer und vergleichbare Yachten aus anderen Materialien haben in der Regel ähnliche Tonnen. Passt das Rigg und die Segelfläche zum Yachtdesign, können auch schwere Blauwasseryachten gute Etmale segeln. Da viele Blauwassersegler mit ihren Yachten mit schwerem Displacement sehr zufrieden sind, zählen sie bis heute zu gängigen Blauwasseryachten.



### Holz: Vollholz und Sperrholz

Einst war Holz das gängige Baumaterial für Yachten und erste Weltumsegelungen wurden in ihnen gemeistert. Jedoch wechselten viele Werften zum Baustoff GFK und so wurden Vollholzyachten seltener. Damit verschwand leider auch zunehmend das Wissen um ihre Pflege und Wartung und Preise von alten Blauwasseryachten aus Holz brachen zusammen. Es gibt verschiedene Bauweisen von Holz yachten und sie können kaum miteinander verglichen werden. Die traditionelle Bauweise besteht aus Planken, die über Spanten gebogen werden. Diese Yachten wurden früher kalfatert und mussten vor dem Austrocknen geschützt werden. Heutige Vollholzyachten mit Planken werden mit modernen Dichtmittel vergossen. Die Geister streiten sich über die Vor- und Nachteile der Möglichkeit, Vollholzyachten mit GFK zu überziehen. Überzogene Holz yachten bringen den Vorteil, nicht mehr undicht durch schlechtes kalfa-

tern zu werden, jedoch kann sich das GFK vom Holz lösen und der GFK Überzug kann Trockenrott im Holz beschleunigen. Gut gebaute und gepflegte Vollholzyachten können bis heute starke und schöne Blauwasseryachten sein und ihre Eigner sicher durch alle Seereviere der Welt bringen.

Eine weitere Bauvariante ist aus wasserfest verleimten Sperrholz. Diese Möglichkeit wird heute für den Eigenbau und für Mehrumpfyachten genutzt. Sie werden in der Regel mit GFK überzogen. Da sich Sperrholz nicht wie Vollholz je nach Feuchtigkeit ausdehnt oder zusammenzieht, entstehen an diesen Rümpfen nur selten Probleme mit Delaminierung. Sperrholzyachten werden in der Regel leichter gebaut als Vollholzyachten, ihre Widerstandsfähigkeit bei Kollision ist dann geringer.



## Blauwasseryachten - Leben unter Segel



Eine interessante Bauvariante von Holzjachten ist die Diagonalbauweise. Sowohl Vollholz als auch Sperrholz kann auf diese Weise gebaut werden. Vollholzjachten in Diagonalbauweise sind in der Regel sehr widerstandsfähige und stark und können auch in extreme Gebiete in Einsatz kommen.

Wir konnten bisher selbst keine Erfahrung mit Holzjachten sammeln, haben aber unterwegs hin und wieder sehr interessante Blauwasseryachten aus Holz getroffen. Die bereits oben erwähnte Yacht LA LOUISE (Holzjacht mit Karbon überlaminiert) zeigt deutlich, dass auch heute Holzjachten sehr fähige Blauwasseryachten für alle Reviere darstellen können.

### Ferozement - Stahlbeton

Hin und wieder trifft man unterwegs auf Yachten aus Stahlbeton. Sie erfreuten sich in den siebziger Jahren in einigen Revieren der Welt an großer Beliebtheit. Zum Teil lässt sich diese Beliebtheit darin erklären, dass der Bau eines Stahlbeton-Rumpfs eine der einfachsten Herstellungen von einer Yacht im Eigenbau darstellte.

Da das Baumaterial schwer ist, können Ferozementjachten generell nur als schere Displacement Yachten gefertigt werden, was jedoch ohnehin ein bevorzugtes Yachtdesign für viele Fahr-

### Blauwasseryachten

*In erster Linie muss eine Blauwasseryacht für ihren Einsatz am Meer konstruiert und gebaut sein.*

*Ihre Aufgabe ist es, ihre Crew so sicher als Möglich durch alle Bedingungen zu bringen. Auf unserer [www.fortgeblasen.at](http://www.fortgeblasen.at) findest du mehr zum Thema Sicherheit, Seemannschaft und Konstruktion.*



.....  
tensegler darstellt. Heute sind Ferozementjachten meist günstig am Markt zu finden, was allerdings den Nachteil birgt, dass mit einem sehr niedrigen Wiederverkaufspreis gerechnet werden muss. Das größte Problem bei Yachten aus Stahlbeton besteht darin, dass man beim Kauf einer Yacht ihren Zustand nicht ausreichend beurteilen kann. Die Festigkeit des Rumpfs hängt vom Zustand des Stahlgeflechts im Beton ab, doch gibt es keine Möglichkeit, diesen Zustand zu beurteilen. Deshalb raten erfahrene Liebhaber von Stahlbetonyachten zur zum Kauf, wenn

### Komfort an Bord

*Die meisten Segler geben an, zirka 70% der Zeit auf Ankerplätze oder in Häfen zu verbringen und nur 30% auf See zu sein. Dennoch muss die ideale Yacht in erster Linie für die See eingerichtet sein. Nur wenn sich die Crew unterwegs sicher und geborgen fühlt, wird die Yacht als komfortable Blauwasseryacht bestehen.*



## Blauwasseryachten - leben unter Segel

durch eine ausreichende Dokumentation des Baues die Qualität des Stahlgerüst beurteilt werden kann. Auch wird abgeraten, Ferozementyachten mit neuem Farbanstrich zu kaufen, da frische Farbe hervortretenden Rost des Stahlgeflechts verdecken könnte. Ein weiterer, massiver Nachteil von Stahlbetonyachten ist, dass sie praktisch nicht reparierbar sind. In den meisten Fällen verbindet sich neuer Beton nicht richtig mit altem Beton und sollte eine Leckage am Rumpf ausgebessert werden, kann die alte Festigkeit nicht mehr hergestellt werden. Viele Stahlbetonyachten haben Decks aus Holz, da Betondecks zu schwer ausfallen könnten.

### Die ideale Größe einer Blauwasseryacht

Die ideale Größe einer Blauwasseryacht hängt natürlich nicht nur von den eigenen Plänen und Vorlieben, der Größe der Crew und dem Reiserevier ab, sondern auch von den finanziellen Mitteln. Doch auch wenn größere Yachten teurer als kleinere sind, kann extra Platz und vor allem Zuladung entscheidend für eine schöne Reise sein. Während früher Blauwasseryachten meist um die zehn Meter lang waren, trifft man heute überwiegend Blauwasseryachten mit dreizehn bis fünfzehn Meter. Wenn auch durchaus kleinere und größere Yachten unterwegs sind. So zum



### Die ideale Größe einer Blauwasseryacht: unserer Erfahrung

*Unsere erste Segelyacht IRISH MIST zählte mit ihren zehn Metern Länge zu den eher kleinen Fahrtenyachten. Da wir uns die meiste Zeit in gemäßigten und warmen Klimazonen bewegten und kaum persönliche Ausrüstung besaßen, passte die Größe der Yacht zu uns und unseren Finanzen. Unsere derzeitige Yacht LA BELLE EPOQUE ist dreizehn Meter über Deck und sowohl unsere Reisegeschwindigkeit wie auch unsere Möglichkeiten der Zuladung haben sich verbessert.*

*Wir leben generell vor Anker und achten darauf, für Arbeiten am Unterwasserschiff preiswerte Plätze zu wählen. Die Größe der Yacht ist somit für uns nicht maßgeblich an unseren Ausgaben verantwortlich.*

*Segeln in extrem remote beziehungsweise herausfordernde Reviere überwiegen die Vorteile von großen Yachten. Für unsere bisherigen Reisen über den Nordatlantik und durch die Arktis würden wir keine kleinere Yacht als unsere LA BELLE EPOQUE wählen und einige Meter mehr bevorzugen. Das liegt einerseits darin, dass große Yachten schneller sind und daher Übersetzer durch gefährliche Seegebiete besser geplant werden können. Andererseits würde die zusätzliche Zuladung, die eine größere Yacht ermöglicht, interessante Möglichkeiten eröffnen (von zusätzlichen Diesel- und Heizölreserven bis zu spezieller Winterausrüstung wie Tourenski und Campausrüstung für Extrembedingungen)*



Beispiel segeln die amerikanischen Langfahrtsegler Lin und Larry Pardey seit vielen Jahren zufrieden auf kleinen Holzyachten, während andere Blauwassersegler wie zum Beispiel die deutsche Familie von Michael Wuck ihre IRION LADY auf eine größere Yacht gewechselt haben. Je nach Reisepläne, Revier und Crew sollte die Yacht in einer Größe gewählt werden, die komfortable Kojen und Sitzplätze für jedes Crewmitglied erlaubt, genug Zuladung für Proviant, Segelausrüstung und persönliche Ausrüstung vorweist und dennoch bei Ausfall von Einzelnen durch die restliche Crew sicher gesegelt werden kann.

## Rigg und Segel

In allen Segelrevieren der Welt gilt: die Blauwasseryacht sollte bei allen Bedingungen bestmöglichen Vortrieb bringen. Die Art der Takelung hängt dabei eher von den Vorlieben der Crew ab. Grundlegend muss die Segeltechnik so beschaffen sein, dass das schwächste Crewmitglied die Segel bedienen kann. Das Rigg muss so konstruiert sein, dass es auch schwere Bedingungen standhält, manche Standardriggs entsprechen nicht diesen Voraussetzungen. In eigenen Berichten auf unserer Homepage wird auf das Thema [Rigg und Segel](#) eingegangen.

## Zuhause auf einer Fahrtenyacht

Die Blauwasseryacht ist mehr als nur ein Transportmittel: Sie ist ein Zuhause. Deshalb ist es wichtig, die Yacht so zu gestalten, dass sich die Crew auf ihr wohl fühlt. Das heißt allerdings nicht, dass Komfort auf Kosten der Sicherheit gehen darf. Ganz im Gegenteil: Die Seegängigkeit und Sicherheit der Yacht bleibt immer an erster Stelle. Nur dann kann sich die

Crew auch wohl und geborgen fühlen. Erst unterwegs wird die Crew merken, wie wenig nötig ist, um ein schönes Zuhause zu haben. Unzählige elektrische Annehmlichkeiten, Schubladen voll Wegwerfgüter, fließendes Wasser, Designerstücke oder Kästen voll Kleidung und Schuhe werden an Bord eher als Belastung und nicht als Luxus empfunden.

Um sich wohl zu fühlen, sollte jedes Crewmitglied die Möglichkeit erhalten, das Innere des Boots mit zu gestalten: Schöne Vorhänge, hübsche Bettwäsche anstelle von Schlafsäcken, ausgewählte Bilder, gemütliche Leseecken, eine gutsortierte Werkstätte für den Tüftler, eine luxuriöse Pantry für den Küchenchef. Musikinstrumente, Modellbauausrüstung, Funkrigg, Zeichenunterlagen. Die Liste ist endlos und warum auch nicht. Wir Blauwassersegler sind Zuhause an Bord und genießen unser dasein.



[ZURÜCK ZUR HOMEPAGE...](#)

*Diese Homepage soll unsere Erfahrungen zeigen, die Inhalte der Texte sind daher unsere persönlichen Anschauungen und unterliegen keiner Verpflichtung auf Vollständigkeit oder Richtigkeit. Dies gilt auch für alle navigatorischen Informationen und angegebenen Koordinaten, wir übernehmen keinerlei Haftung.*