



Deckssalon-Yacht



Die ideale Langfahrtyacht?

Über die ideale Langfahrtyacht lässt sich trefflich streiten. Ob Achter- oder Mittelcockpit, Deckssalon oder Hubkiel – jeder Typ hat seine Berechtigung. **segeln**-Autor Carl Victor über seine persönliche Wunsch-Longfahrtyacht



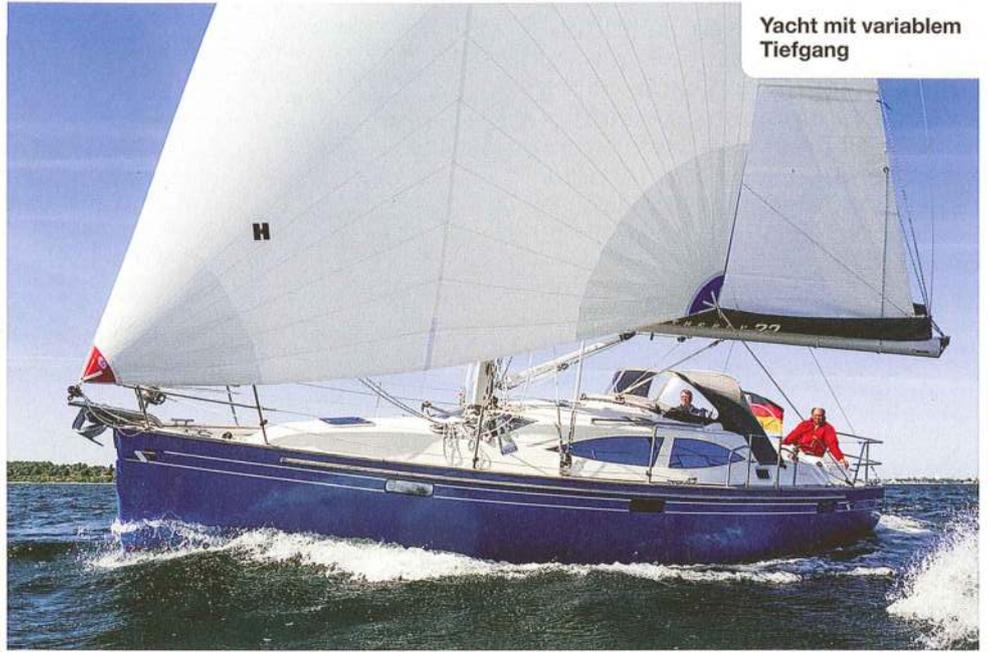
Klassische Fahrtenyacht



Moderne Serienyacht



Yacht mit variablem Tiefgang



Moderne Fahrtenyacht aus der Großserie



Mittelcockpit yacht

Moderne Fahrtenyacht mit klassischen Linien



01 RADARWARNUNG: Ein Radarreflektor ist dekorativ, aber wirkungslos. Vertrauen würde ich nur einem Radarmelder, der Alarm schlägt, wenn er den Radarstrahl eines anderen Schiffes ortet oder einem Sender, der die Position des eigenen Schiffes auf fremden Radarschirmen aufleuchten lässt.

Komfortabel, seetüchtig, sicher, gute Segeleigenschaften und weitere Attribute soll sie haben. Doch gibt es diesen Typ der ‚idealen Langfahrtyacht‘ überhaupt? Einst galten stäbige Langkieler, allen voran Spitzgatter vom Typ Colin Archer, als ideale Schiffe, um Ozeane zu überqueren. Doch dann ging die *Tzu Hang* 1956 und 1957 in den hohen südlichen Breiten des Pazifiks zweimal über Kopf, und Moitessiers *Joshua* hätte beinahe das gleiche Schicksal ereilt. Nun dämmerte manchem, dass Schiffe, die über ihre Kiele ‚stolpern‘ können, vielleicht doch nicht halten, was ihre hohe Verdrängung verspricht. Immer mehr setzten sich Kurzkieler durch. Bei dem hohen Standard des Yachtbaus, kann man heute sagen, dass sich wohl jedes Schiff von der Stange – sei es nun neu oder gebraucht, aus GFK, Alu oder Stahl – für das Fahrtensegeln eignet. Meist bedarf es, je nach Fahrgebiet und der Dauer der Reise, nur weniger Ergänzungen und schon hat man sein ‚ideales‘ Fahrtenschiff.

Das Schiff

Die erste Frage lautet: „Wie groß muss mein Schiff sein?“ Lange Reisen wurden schon mit Booten unter sieben Metern unternommen. Wer jedoch auf einen minimalen Komfort nicht verzichten möchte, der für die meisten Segler mit Stehhöhe im Schiff beginnt, wird wohl bei einer Länge von neun bis zehn Metern über alles landen und damit in einer Preisklasse, die noch erschwinglich ist. Zudem bietet diese Schiffsgröße heute genügend Platz für ein Pärchen, nicht jedoch

02 REGENWASSER: Es gibt viele Methoden, Regenwasser zu sammeln und in die Tanks zu leiten. Diesen Aufwand werden sich nur Blauwassersegler antun, die abseits der Zivilisation segeln.

Mit einem Kutterstag lässt sich die Segelfläche schnell und ohne Segelwechsel anpassen



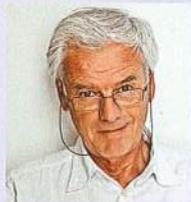
für zwei, da solche Konstellationen meist in einem Stellungskrieg enden. Die durchschnittliche Größe bei Ozeanüberquerungen liegt heute bei etwa zwölf Metern und endet meist bei vierzehn. Es sei denn, der Eigner ist bereit, viel Geld in elektrische Winschen und hydraulische Anlagen zu investieren, die auch einer kleinen Crew die Handhabung großer Schiffe ermöglichen. Doch egal wie groß das Schiff ist: Wer zwischen zwei Kielen wählen kann, sollte sich für den geringeren Tiefgang entscheiden! Wobei die ideale Lösung ein Schwenk- oder – besser noch – ein Hubkiel wäre.

Die zweite Frage, die sich immer häufiger

03 RELINGSPERSENNING: Diese Teile zu beiden Seiten des Cockpits halten Spritzwasser ab, schützen vor neugierigen Blicken und nehmen in ihren Taschen vieles auf, was man gerne griffbereit hat. Relingsnetze machen nur Sinn, wenn Kleinkinder an Bord sind.



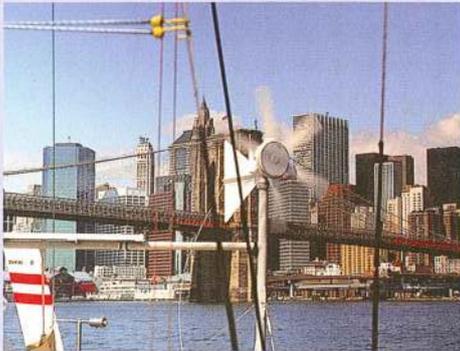
Wie war das bei *Matilda*?



Carl Victor war auf Langfahrt

Zwölf Jahre war ich mit *Waltzing Matilda*, einer 32 Fuß langen Jeanneau Attalia, im Mittelmeer, dem Atlantik, in der gesamten Karibik und an der Ostküste der USA unterwegs. Vieles, was mir heute für ein ‚ideales Fahrtenschiff‘ vor-schwebt, habe ich dabei in der Praxis erprobt. Anderes, wie das Kutterrigg, ließ sich nicht verwirklichen. Auch die Vorsegel fuhren wir bis zuletzt an Stagreitern. Sie standen einfach zu perfekt, um sie gegen eine Rollreiffanlage zu tauschen.

Der **Gennaker** sorgte für Segelspaß und ersparte uns manche Motorstunde. Auf Kursen vor dem Wind setzten wir ihn wie einen Spinnaker am Baum. Der war ausziehbar und dann so lang, dass wir mit ihm die Genua nach Luv ausbaumen konnten. Leider nur bis zur Mitte des Atlantiks, wo er sich in einer Böe verabschiedete. Obwohl wir den größten gewählt hatten, war er selbst für dieses kleine Schiff zu schwach dimensioniert.



Die Windfahne (links unten) steuerte unser Schiff zuverlässig über den Atlantik

Unter Motor steuerte *Matilda* einen Autohelm 2000, unter Segel eine **Windfahnenanlage** vom Typ ‚Schwing Pilot‘. Selbst die Basisversion war uns unter allen Bedingungen und auf allen Kursen so überlegen, dass wir nur noch selten Ruder gingen. Obwohl wir uns als einzigen Luxus an Bord nur einen kleinen Kühlschrank leisteten, wären die Batterien, bei den wenigen Stunden, die wir unter Motor fuhren, schon bald leer gewesen. Dies verhinderten ein **Solarpaneel** und ein **Windgenerator**, der allerdings oft die Nachtruhe störte.

Obwohl zu beiden Seiten des Decks **Strecktaue** in Form von Nirodrähten angebracht waren, nutzten wir sie nie. Ich legte, so wie mein großes Vorbild Eric Hiscock, auch nie Schwimmweste oder Lifebelt an. Heute denke ich darüber anders und warne jeden, es mir gleich zu tun.

Auf *Matildas* **Echolot** konnten wir uns immer verlassen. Der Sat-Nav hingegen schaffte, wenn das Schiff von rauer See gebeutelt wurde, meist kein Fix mehr, was uns in schwierige Situationen brachte. Deshalb schwören wir heute auf einen mit bestem elektronischem Kartenmaterial bestückten **Plotter**.

Als **Anker** fuhren wir einen CQR, der selten hielt und einen Brittany, der immer hielt. Ich war damals der Meinung,



Das Ankergeschirr sollte überdimensioniert sein, um zuverlässig zu halten

weder **Ankerwisch** noch Sperrklinke zu brauchen. Obwohl mich das fit hielt, würde ich es heute nicht mehr empfehlen.

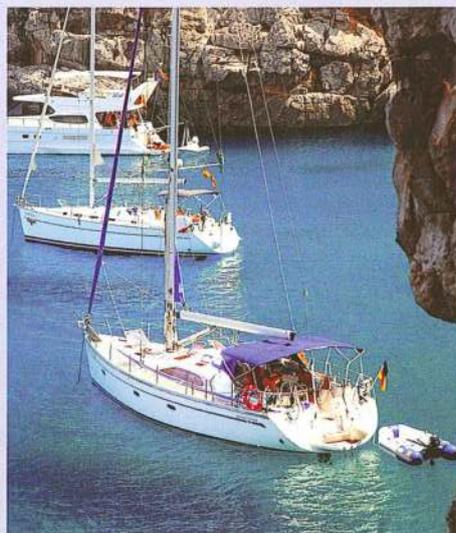
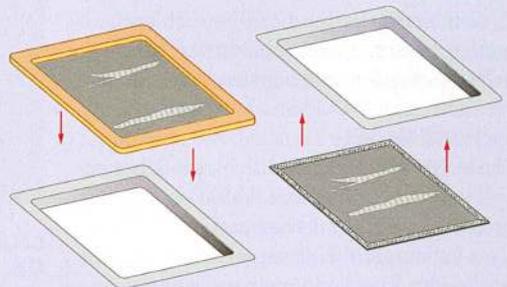


Am sichersten lässt sich das Dingi auf dem Vorschiff stauen, schleppen ist riskant

Beim **Dingi** setzten wir auf ein Schlauchboot, das beim Segeln – Boden nach oben – auf dem Vordeck gelascht war. Nur über den Atlantik stauten wir es gerollt unter dem Salontisch. Erst nachdem ich in der Karibik zweimal beinahe abgetrieben worden wäre, kaufte ich von einem Seglerkollegen einen gebrauchten **Außenborder** mit zwei PS.

Richtig belüftet wurde das Schiff anfangs nur über das Vorluk. Erst als ich mir für das Luk im Salon, das sich nach achtern öffnete, eine **Windhütze** nähern ließ, wurde es auch dort, in der Pantry und – mit Einschränkungen – in der Achterkajüte erträglich. Kaum zu belüften war hingegen der WC-Raum.

Die mit Klettverschlüssen an Luken und am Niedergang angebrachten **Moskitonetze** hatten sich über all die Jahre hin bestens bewährt.



Bedingt durch die Führung der Großschot konnten wir weder eine **Sprayhood** fahren noch uns vor der Tropensonne unter einem **Bimini** verkriechen. Beides sollte heute auf Fahrtenschiffen auf der Barfußroute Standard sein.

Ein **Bimini** sollte auf jede Fahrtenyacht auf der Blauwasserroute gehören

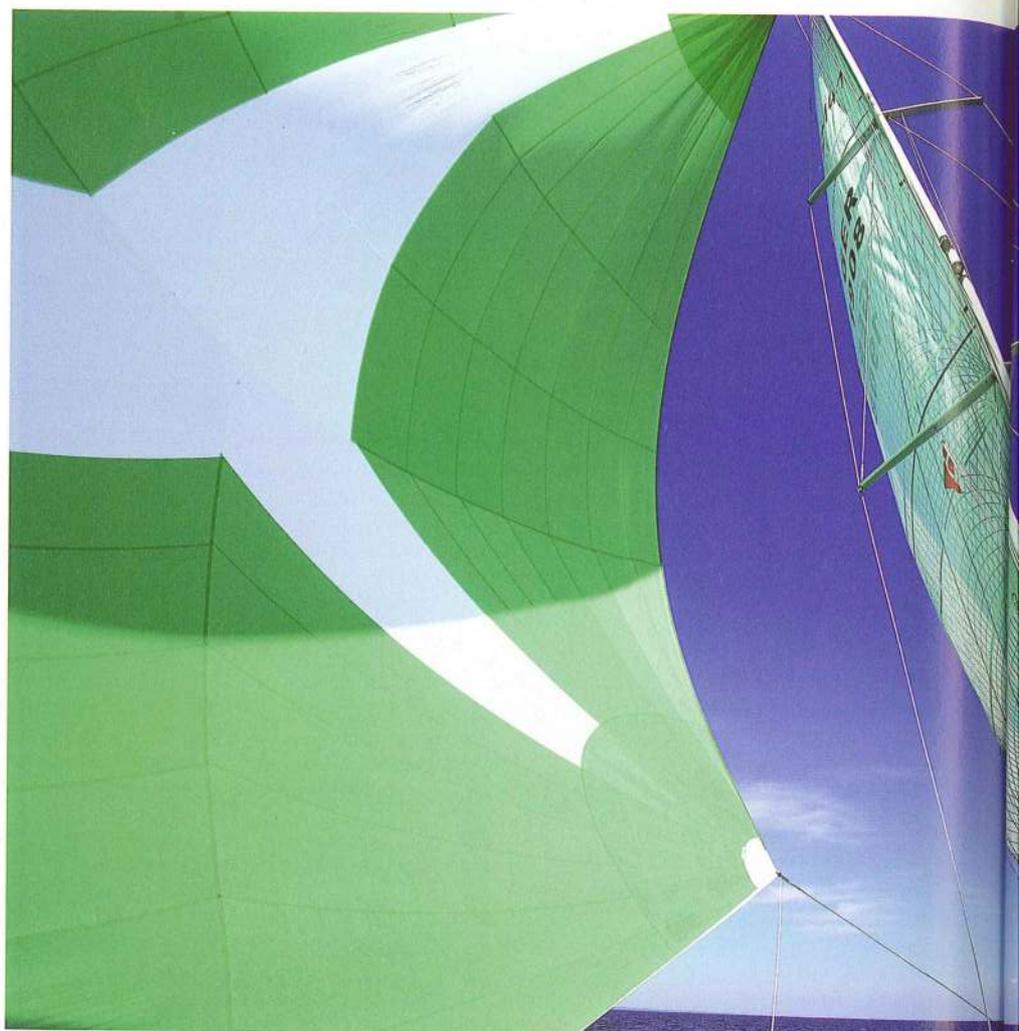
04 GASFLASCHEN: In europäischen Gewässern reicht ein Fach, in das Campinggasflaschen passen. Die bekommt man auch auf den französischen Inseln in der Karibik. Wer weiter will, sollte einen Stauraum für die wesentlich größeren US-Gasflaschen einplanen.

stellt, lautet: „Einrüpfer oder Katamaran?“ Wer ‚mit allem Komfort‘ segeln möchte, ist mit einem Kat besser bedient. Er muss dabei keine Abstriche bei der Seetüchtigkeit machen, wohl aber bei den Segeleigenschaften dieser durchwegs zu schwer gebauten Schiffe. Und man muss meist doppelt so tief in die Tasche greifen wie bei einem Einrüpfer! Es sei denn, der Segler entscheidet sich für einen Wharram-Katamaran. Der bietet zwar nicht den besten Komfort, dafür aber Segeleigenschaften, die dieses Manko vergessen lassen. Der geringe Tiefgang und die Möglichkeit, trocken zu fallen, sind ein weiterer Vorteil. Wer einmal nachts hoch und trocken in einer Bucht lag, während die Crews der davor ankernden Schiffe, von Strom und Wind gebeutelt, sich die Nacht um die Ohren schlagen mussten, wird seine Entscheidung für diesen Barfuß-Katamaran nie bereuen.

Rigg und Segel

Wer bereits auf einem Oldtimer, die Schoner-Segel von einem Raumschotwind prall gefüllt, durch eine aufgewühlte See preschte, wird dieses Lebensgefühl nie vergessen. Auch einer Ketsch oder Yawl kann niemand eine gewisse Romantik absprechen. Doch Fahrtensegeln ist nur selten romantisch. Oft ist der Segler so gefordert, dass einem die ganze Romantik vergeht und man sich ein Schiff wünscht, das sich mit wenigen Handgriffen bedienen lässt. Daher ist eine Fahrtenyacht mit einem Slooprigg immer gut, wenn auch nicht optimal besegelt. Besser ist ein Kutterrigg, mit einer Segelgarderobe aus Genua, Arbeitsfock und Großsegel. Alle mit Rollreiffanlagen!

05 SEEKARTEN: Plotter und elektronische Seekarten sind gut, sollten aber durch Hafenfürer und nautische Literatur ergänzt werden. Für den Fall, dass die Elektronik ausfällt, können einige Seekarten an Bord auch nicht schaden.



06 SATELLITENTELEFON: UKW lässt sich nur im Küstenbereich verwenden, Amateurfunk ist vielen zu aufwendig. Will man trotzdem Kontakt mit zu Hause halten, sollte man sich überlegen, ob man sich nicht doch ein (im Betrieb teures!) Satellitentelefon anschafft.

Zugegeben: Gerollte Segel stehen nicht optimal, doch akzeptabel, wenn der Segelmacher Verstärkungen ins Vorliek einnäht, die verhindern, dass die Segel beim Einrollen zu bauchig werden. Dann sind sie der optimale Kompromiss, den man erst zu schätzen weiß, wenn man nachts und bei stürmischer See nicht zum Mast oder aufs Vorschiff muss, weil sich sämtliche Segel vom Cockpit aus bedienen lassen. Ein Vorteil des Kutters ist zudem, dass die gerollte Genua nicht die Fock

ersetzen muss. So kann man auch bei rauem Wetter mit optimal getrimmten Segeln hoch an den Wind gehen.

Leichtwindtücher

Ein Leichtwindsegel schafft sich nur an, wer Spaß am Segeln hat. Ein Spinnaker wäre dafür wohl zu speziell, ein Gennaker, der sich auf Kursen von voll und bei bis raumschots fahren lässt, hingegen ein guter Kompromiss. Ist er mit einem Bergeschlauch ausgerüstet, sollte das doch recht große Tuch kleine Crews und selbst Einhandsegler nicht überfordern. Wer einen Gennaker auch auf Kursen vor

07 SEERELING: Faltbare Dingis, Surfbretter oder Laufplanken an die Seereling zu laschen, bezahlt man meist mit dem Verlust von beidem.

Mit einem Leichtwindsegel lässt sich so manche Motorstunde überbrücken



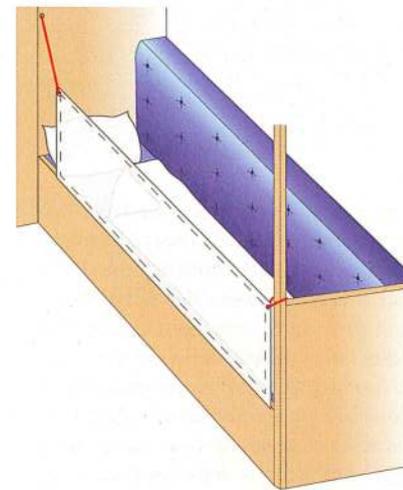
09 DECKDUSCHE: Crews kleiner Yachten dient meist das Meer als Badewanne. Wer Wasser sparen muss, sollte sich eine Druckspritze zulegen, wie man sie in Gärten zur Unkrautvertilgung verwendet. Mit Süßwasser gefüllt, eignet sie sich bestens zum Abspülen des Salzes.

rungen an den Rudergänger. Wer dabei ohne Bullenstander segelt, riskiert eine Patenthalse. Wer auf das Vorschiff muss, um ihn auszubringen, seine Sicherheit. Deshalb sollte eine Fahrtenyacht immer mit einem permanent gefahrenen Bullenstander ausgerüstet sein. Der wird von der Baumnock über eine Rolle am Bug in das Cockpit umgeleitet, dort belegt und über Luvseite und Bug zurück an die Baumnock geführt. Dreht der Wind, dient er beim Halsen als Baumbremse. Auf dem anderen Bug dicht geholt, sichert er wieder den Großbaum. Das beste daran: Niemand muss bei diesem Manöver das Cockpit verlassen!

Autopilot und Windfahne

Kaum eine moderne Yacht, die ohne Autopilot ihrem Eigner übergeben wird. Die

08 LEESEGEL: Achterkajüten haben die Hundekoje verdrängt. Sie waren der ideale Platz, wenn ein Schiff auf der Passatroute 24 Stunden am Tag rollte. Heute muss eine Sitzbank im Salon mit einem Leeseegel versehen werden, um schlafen zu können.



dem Wind fahren will, wird dazu allerdings einen Spinnakerbaum benötigen.

Passatsegel sind nicht zeitgemäß

Keine Fahrtenyacht benötigt noch diese zusätzlichen Segel samt Passatbäumen, die nur das Toppgewicht erhöhen und das Schiff auf den langen Kursen vor dem Wind verstärkt rollen lassen. Dafür eignet sich das bis zu den Unterwanten aufgefierte, von einem Bullenstander und der dicht gesetzten Schot getrimmte Großsegel viel besser. Auf dem anderen Bug wird die von einem ausziehbaren Spinnakerbaum gehaltene Genua gesetzt. Man kann es auch mit einem meist am Mast gefahrenen, überlangen Baum versuchen, der auf einem rollenden Schiff aber nicht immer leicht zu bändigen ist.

Keine Fahrtenyacht ohne Bullenstander!

Vorwindkurse stellen immer hohe Anforder-

Anlagen sind zuverlässig und steuern den Kurs genau, vorausgesetzt die Segel sind entsprechend getrimmt. Eine gute Lösung für jene, die mit kleinen Schlägen durch ihre Reviere bummeln. Wenn jedoch einer seinen Horizont erweitern möchte, stoßen diese Anlagen schnell an ihre Grenzen, denn sie verbrauchen Strom und können – wie jede Elektronik – auch mal ausfallen. Deshalb setzen Blauwassersegler weiter auf Windfahnen-Selbststeueranlagen. Sie steuern das Schiff exakt und sind vor allem auf Kursen am Wind unübertroffen.

10 SCHEUERSCHUTZ: Anker- und Festmacherleinen können scheuern. Deshalb sollten über die gefährdeten Stellen von Bändseln gesicherte Schläuche gezogen werden.

Stromerzeugung

Komfort kostet Strom. Daher stoßen bei Fahrtenseglern, die Ankerplätze bevorzugen, lange Schläge auf ihrem Törnplan haben oder sich gar in exotische Reviere wagen, die Batterien schnell an ihre Grenzen. Um die Bordspannung nicht unter zwölf Volt sinken zu lassen, bieten sich Solarpaneele als saubere und fast ideale Lösung an. Blauwasseryachten werden zudem oft mit Windgeneratoren bestückt. Diese leisten viel, sind aber teilweise laut. Seit einigen Jahren setzen sich zudem Hydrogeneratoren und Brennstoffzellen immer mehr durch.

Kein Fahrten Schiff ohne Sicherungsleinen

Als Fahrtensegler kann man sich das Wetter nicht aussuchen: Er hat es zu nehmen, wie es kommt. Aber er kann für seine Sicherheit vorsorgen. Dazu bedarf es nur zweier Nirodrähte oder Strecktaue aus Gurtband, die vom Bug bis zum Heck reichen. In sie hängt man die Karabiner seines Lifebelts ein, wenn das Cockpit verlassen werden muss. So ist zumindest die Gefahr gebannt, unauffindbar in der See zu verschwinden.

Navigation

Viele Yachten sind schon so vernetzt, dass man für all die Elektronik ein Informatikstudium bräuchte. Dabei würde auf Fahrtenschiffen ein Echolot reichen. Und ein Plotter! Nicht weil sich damit bequem navigieren lässt, sondern weil er sich in

11 BÜCHERREGALE: Kaum ein Fahrtenschiff, dessen Regale nicht mit Büchern vollgestopft sind. Will man verhindern, dass sich diese bei Seegang im Schiff verteilen, müssen sie mit abnehmbaren Leisten vor dem Herausfallen geschützt werden.

Extremsituationen als der einzige Garant für die Sicherheit des Schiffes erweisen könnte. Bleibt Geld übrig, könnte man dies, nur für den Fall, dass die Elektronik mal streikt, in einige Seekarten und einen altmodischen Sextanten investieren.

Keine Spielzeuganker

12 FENDERBRETT: Fahrtensegler müssen manchmal an Molen längsseits gehen, an denen sie nur mit Hilfe eines Fenderbrettes sicher liegen. Deshalb sollte man die Laufplanke schon vorab für diesen Einsatz präparieren.

Charterschiffe liegen manchmal vor Anker, Fahrtenschiffe fast immer. Wenn auch nicht immer unter guten Bedingungen. Wer sich auch dann sicher fühlen will, sollte auf einen Hauptanker setzen, der um ein bis zwei Gewichtsklassen über der empfohlenen Größe liegt und dessen Haltekraft durch mindestens sechzig Meter schwere Kette verstärkt wird. Der Zweitanker sollte samt Kettenvorlauf an eine Leine geschäkelt werden, die so lang ist, dass er sich auch als Grundgeschirr eignet. Als Anker sollte man verschiedene Modelle wählen, die sich in ihrer Haltekraft ergänzen. All der Aufwand lohnt sich nur, wenn das Ankergeschirr von einer robusten Winsch ergänzt wird, die allen Anforderungen gewachsen ist.

Beiboot

Alle Yachten – vor allem jene, die viel vor Anker liegen – benötigen ein Dingi. Meist sind es Schlauchboote, doch sieht man immer weniger mit faltbarem Boden, obwohl

13 HECKANKER: Unverzichtbar in den Schären, aber auch off hilfreich in Tidenrevieren, ist ein am Heckkorb gefahrener Anker.

Die Pantry

Druckkochtopf: In einem Druckkochtopf kann man vieles in kurzer Zeit und bei geringem Gasverbrauch köcheln. Das macht Sinn, denn nicht überall kann man Gasflaschen nachfüllen.

Konserven: Wer keinen Tiefkühler hat, muss trotzdem nicht auf Fleisch verzichten. Man schneidet es in Stücke, würzt und brät es in der Pfanne durch. Dann füllt man es in Gläser mit Schraubverschluss. Mit lose aufgesetztem Deckel, kommen sie für zehn Minuten in den Druckkochtopf. Danach wird der Deckel verschraubt. Wölbt er sich nach dem Erkalten nach innen, halten die so produzierten Konserven oft jahrelang. Dasselbe gilt für Fisch.

Halterungen: Gläser, Teller und Tassen sollten sich stapeln lassen. Um nicht ständig hin und her zu rutschen, sollte man sie in Halterungen fixieren, die auch vor Bruch bewahren.

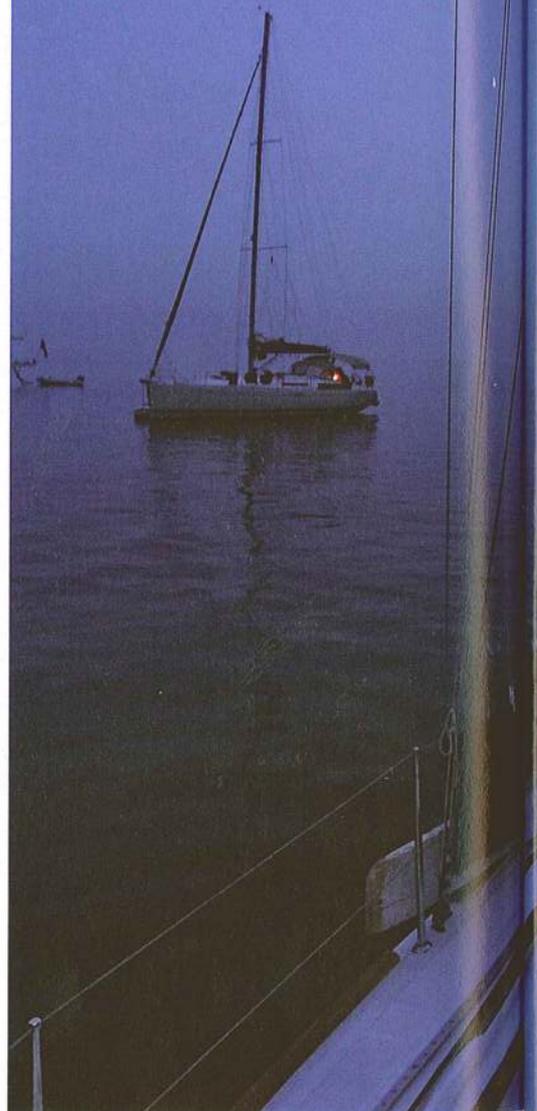
Rutschfeste Sets: Charterschiffe scheinen ohne Schlingerleisten am Tisch auszukommen, Fahrtensegler sicher nicht. Doch bei Schräglage oder rollendem Schiff versagen auch sie. Dann können nur rutschfeste Unterlagen verhindern, dass alles auf dem Boden landet.

Salzwasserpumpe: Man kann viel Wasser sparen, wenn man mit Seewasser spült. Man kann damit aber auch kochen: Kartoffel (in der Schale!) zu 100 Prozent. Nudeln mit einem Anteil von etwa 30 Prozent, und bei Reis erspart man sich das Salz im Wasser mit etwa zehn Prozent.

Fischhaspel: Eine Hochseeangel ist teuer. Fahrtenseglern sollte eine Haspel reichen, mit der sich dieselben Ergebnisse erzielen lassen, vorausgesetzt das Köderangebot erscheint den Außenbordkameraden lecker genug.

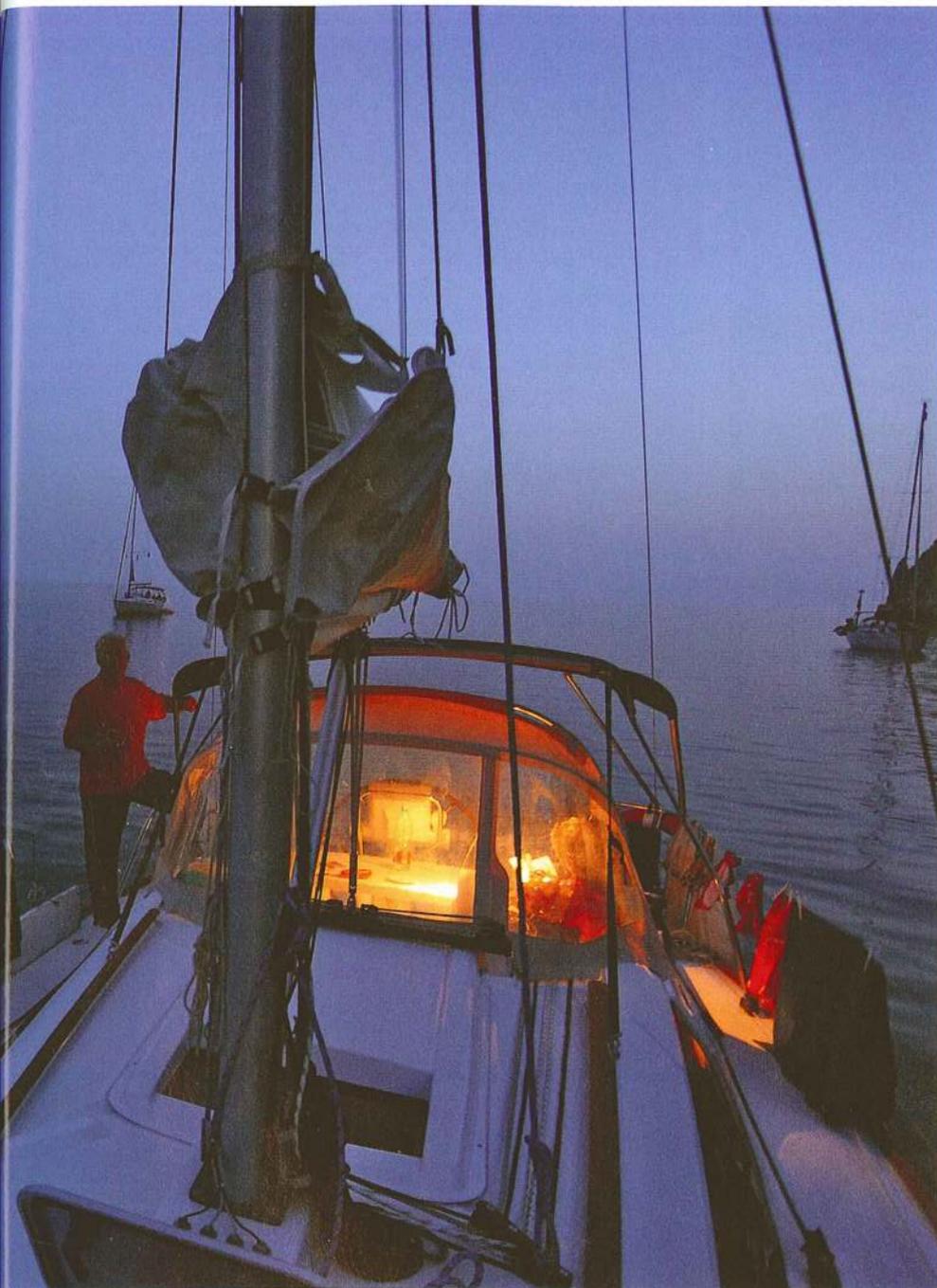
sie sich besser rudern und auf langen Schlägen unter Deck verstauen lassen. Immer mehr setzen sich stark motorisierte Dingis mit festem Boden durch. Der Außenborder bedeutet aber auch Sicherheit, verhindert er doch, dass man vom Wind verblasen oder gar auf See abgetrieben wird. Dingis sollten aufs Vorschiff passen. Wer sie schleppt, wird sie über kurz oder lang verlieren, wer sie an Davits am Heck fährt, dem werden sie diese irgendwann aus den Halterungen reißen.

Langfahrt ist nur selten tatsächlich romantisch. Aber es gibt diese Momente in der windgeschützten, gemütlichen Ankerbucht wirklich



Teuer und immer im Weg: die Rettungsinsel

Egal wo die Rettungsinsel gestaut wird, sie steht im Weg, ist schwer zugänglich oder beides zugleich. Kaum einer, der sich nicht schon Gedanken gemacht hat, wie er das schwere Stück im schlimmsten Augenblick seines Seglerlebens über Bord bringt. Aber ohne geht es auch nicht. Man sollte daher das Thema nicht verdrängen, sondern sinnvoll durch beispielsweise eine EPIRB



14 ZWEITANKER: Der Zweitanker sollte an einem Kettenvorlauf gefahren werden. So kann man ihn leichter mit dem Hauptanker verkatten, wenn dieser auf schwierigem Untergrund nicht halten will.

ergänzen, die im Notfall via Satellit Alarm schlägt.

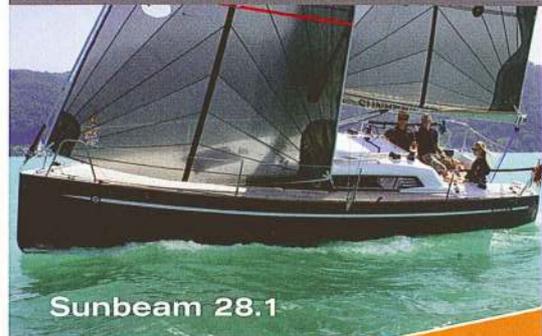
Belüftung

Man braucht gar nicht in die Karibik zu segeln. Schon im Mittelmeer kann die Temperatur im Schiff trotz Bimini und Sonnensegel tropisches Niveau erreichen. Lindern kann man sie nur durch sinnvolle Anordnung von Luken, die für einen ständigen Luftstrom vom Vorschiff bis zu den Achterkajüten sorgen und durch Windhutzen, die die diesen Strom verstärken, indem sie jeden Lufthauch einfangen und unter Deck leiten.

Yachtbau ist unsere Leidenschaft.



Sunbeam 22.1



Sunbeam 28.1



Sunbeam 30.2

Machen Sie sich ein Bild von Ihrer nächsten Leidenschaft auf der **Interboot Friedrichshafen** vom **17.–25. September 16**



SUNBEAM
— YACHTS —

www.sunbeam.at

Sunbeam Yachts Berlin
Björn Eismann | +49 (0)152 536 11 274
info@sunbeamyachts-berlin.de

Mittelmann's Werft Kappeln
Claudia Renz | +49 (0)157 72915210
yachthandel@mittelmannswerft.de

SNG Lake-Lucerne
+41 (0)41 3680808
info@sng.ch

Schöchli Yachtbau GmbH
+43 (0)6217 5581-0
sunbeam@sunbeam.at