



Id ullam demquo voluptas
sim que perum faccaes
eatem id quas debitemo

Zweiter Teil

Die Zukunft des Fahrtensegelns

In der Juni-Ausgabe widmete sich der KYCD dem Umstand, dass viele Anzeichen daraufhin deuten, dass das Fahrtensegeln, ja das Segeln überhaupt, keine Trendsportart mehr ist. Es wurden die Geschichte, der Stand und die Trends der Sportentwicklung genauso betrachtet, wie die demographische Entwicklung in der Bundesrepublik. Die Überlegungen, die Statements und Gedanken dazu können im Club-Magazin 2-2019 nachgelesen werden, dass online unter www.kycd.de, Rubrik „Club-Magazin“ zur Verfügung steht.

Im zweiten Teil – auch der ist in voller Länge im Club-Magazin 3-2019 nachzulesen (Mitglieder erhalten das Heft zusammen mit dieser Ausgabe von „segeln“, Interessierte können es online lesen) – beschäftigt sich der Club mit den Entwicklungen im Yachtbau. Wie das Fahrtensegeln ausgeübt wird, hängt sowohl von den Absichten und Wünschen der Segler ab, als auch von den Eigenschaften der auf dem Markt angebotenen Boote. Sicherlich haben viele Segler eine Vorstellung davon, welche Segel- und Lebensbedingungen an Bord gegeben sein sollen, aber nur wenige Fahrtensegler verfügen über die Mittel, sich ein individuelles Fahrzeug bauen zu lassen. Deshalb ist der >standardisierte Bootsbaubau oftmals die einzige Alternative. Und hier stellt sich die Frage, ob die Werften anbieten, was der Fahrtensegler möchte und braucht, oder ob die Art und Weise, wie die

Fahrtensegelei ausgeübt wird, sich danach richtet, was die Produkte bieten.

Wer in den letzten Jahren Bootsausstellungen besuchte, kann mit dem Eindruck nach Hause gekommen sein, dass die Yachten der großen Hersteller einander fast so gleichen wie ein Ei dem anderen. Es dominieren Boote, bei denen eine große Breite im Achterschiff zu finden ist und die oft ein kleines Verhältnis der Länge zur Breite aufweisen. Die Lateralflächen der Unterwasserschiffe sind klein; kaum eine Serienyacht ohne flachen, jollenähnlichen Rumpf ist noch zu finden. Sicherlich, es gibt nach wie vor andere Konstruktionen, aber das sind nur allzu oft die Angebote spezialisierter kleinerer Werften, die Topqualität zu Toppreisen liefern. Die so genannten Volumenhersteller bestimmen auf dem europäischen Markt durch die von ihnen erreichten Verkaufszahlen den Trend – und deren Boote müssen auf den wirtschaftlichen Erfolg ausgerichtet sein. Standardisierungen, Teilegleichheit für möglichst viele Modelle, Großserienfertigung auf möglichst automatisierten oder getakteten Produktionsstraßen sind die Vorgaben, um in einem hart umkämpften Markt bestehen zu können. Die Nachrichten in den letzten 10 - 15 Jahren über Turbulenzen bei vielen Werften sprechen eine deutliche Sprache bezogen auf den wirtschaftlichen Druck. Hier hat Individualität kaum eine Chance.

Diese Yachten sind nicht zwangsläufig schlecht oder ungeeignet für die Langfahrt, die ökonomischen Entscheidungen für die technische Durchführung der Produktion schlagen sich jedoch in Erscheinungen nieder, die die Benutzbarkeit der Boote für das Fahrtensegeln zum Teil negativ beeinflussen. Dabei geht es nicht nur um Details, wie fehlende Schlingerleisten oder Arbeitsflächen in der Pantry.

Vielfach geht es darum, dass Sicherheitseinrichtungen, die nicht vorgeschrieben sind, oft weder eingebaut noch als Extras angeboten werden, z.B. Anschlagpunkte für Laufgurte, Augen zum Einpicken der Sicherheitsleinen oder Griffe und Handläufe unter Deck. Auf nahezu allen Serienyachten müssten an den geeigneten Stellen Verstärkungen laminiert werden, was zusätzliche Kosten verursacht. Und Sicherheitseinrichtungen erhöhen das Produkthaftungsrisiko des Herstellers – keine Vorrichtungen, die kaputt gehen könnten bedeutet auch keine Haftung, wenn sie kaputt gehen.

Wer genauer hinsieht, wird auf Serienyachten viele Dinge bemerken, die auf älteren Booten für das Leben auf See besser ausgeführt waren. Wer auf Benutzbarkeit unterwegs Wert legt, wird schnell zu der Einsicht gelangen, dass Yachten aus dem Niedrigpreissegment knapp kalkulierte Industrieprodukte sind, deren Konstruktion und Bauausführung in vielen Fällen gerade die Mindestanforderungen der CE-Norm erfüllen, die aber nicht darauf ausgelegt sind, die Anforderungen einer speziellen Nutzergruppe umzusetzen. Serienbauten

sind Yachten für einen anonymen Markt. Um ökonomisch erfolgreich zu sein, können diese Boote vieles einigermaßen – anscheinend sind viele Segler damit zufrieden.

Dazu kommen die erwünschten und unerwünschten Eigenschaften von Fahrtenyachten, wenn es zum einen um Aspekte der Seetüchtigkeit und zum anderen um solche der Seefreundlichkeit geht. Auch wenn man Yachten mit dem CE-Zertifikat der Kategorie A die Seetüchtigkeit unterstellt, sollte man sich Gedanken darüber machen, ob die heute vorherrschenden Rumpfformen für Yachten vorteilhaft sind und ob bestimmte

Gestaltungsmerkmale zum Gebrauch auf See einladen – zumindest dann, wenn die Langfahrt geplant ist. Viele heute gebaute Yachten haben einen Tiefgang um 2 Meter oder mehr. Mit ihnen ist es nicht möglich, einen beachtlichen Teil der beliebtesten Reviere zu bereisen. Das beginnt in der dänischen und endet in der pazifischen Südsee. Da sich die Meeresverhältnisse nicht mit den Moden des Yachtbaus ändern, gewährleisten Tiefgänge unter 1,8 Meter noch immer die größte Auswahl erreichbarer Ziele. Fahrtensegeln lebt auch davon, dass nicht nur wenige immer gleiche Marinas und Häfen angelaufen werden können, sondern dass selbst nach Jahren in einem Seegebiet noch Neues entdeckt werden kann.

Um den Preis eines hohen Freibords und großer Breite bieten aktuell angebotene Boote ein großes Volumen, das bei Yachten um 40 Fuß für mehrere Kabinen und eine offene Gestaltung des Salons genutzt werden kann. Ein hohes Freibord bringt aber in Verbindung mit dem kleinen Lateralplan jollenähnlicher Rümpfe viel Windanfälligkeit und große Abdrift mit sich. Dem wird durch effiziente Kielprofile entgegengewirkt. Macht die Yacht Fahrt durchs Wasser, sind in schneller Folge Kurskorrekturen nötig, da die Yacht auf wechselnde Anströmungen sofort reagiert. Positiv formuliert, handelt es sich um ein „lebendiges“ Boot, bei dem Frau oder Mann am Ruder das Können zeigen kann. Skeptischer gesehen, handelt es sich um ein Fahrzeug, das keiner steten Bahn folgt und dem Steuermann dauernd Arbeit bereitet. Das Verhalten moderner Yachten kann bei Wochenendtouren Spaß machen, bei längeren Seetörns zehrt es an den Kräften der Crew. Dazu kommt, dass das flache Unterwasserschiff moderner Yachten bewirkt, dass das Vorschiff nicht wie bei älteren Konstruktionen weich in die See einsetzt, sondern ungedämpft auf die Welle aufschlägt. Im Vorschiff selbst großer Yachten, wären dort untergebrachte Crewmitglieder schon bei mäßig rauer See deshalb so großen Beschleunigungen mit

abrupten Wechseln der Bewegungsrichtung ausgesetzt, dass dort in Fahrt kaum schlafen möglich sind.

Auch der Innenausbau von Serienyachten ist leider bei vielen Booten dazu geeignet, Seglern bei rauherem Wetter das Leben an Bord zu verleiden. Man schaue sich auf Bootsmessen die ausgestellten Schiffe einmal daraufhin an, wie viele Griffelings und Haltestangen in den offenen Salons zu finden sind und wo sie angebracht wurden. Es deutet viel darauf hin, dass hier „semistationäres Camping auf dem Wasser“ eine höhere Priorität genießt als das „Meilenfressen“. Bewertet man diese Punkte als (potentieller) Fahrtensegler, so liegt die Vermutung nahe, dass Einsteiger in das Fahrtensegeln mit älteren Konstruktionen besser auf See herausfinden können, was ihnen Spaß macht, aber den im Vergleich kleineren Abstand der Crewmitglieder zueinander in Kauf zu nehmen haben. Komfort im Hafen oder ein auf See freundliches Schiff – was spannender oder gewollt ist, muss jeder für sich entscheiden. Notwendig ist aber, dass Interessenten sich darüber kundig machen können, welche Eigenarten, Einschränkungen und Möglichkeiten unterschiedliche Yachten mitbringen. Hier ist Bedarf für Beratungsangebote, die Revieranforderungen und Yachteignung verbinden. Das ist eine Kenntnis, die früher quasi von selbst entstand, als der seglerische Nachwuchs im Verein heranwuchs, die aber heute nicht mehr angenommen werden kann.

Wie schon im ersten Beitrag bitten wir alle Leser um Kommentare und Stellungnahmen. Besonders ist der KYCD daran interessiert zu erfahren, was eine gute Fahrtenyacht ausmacht und was von einer Fahrtenyacht gefordert wird – denn das wird der Schwerpunkt des nächsten Beitrags in der Reihe „Die Zukunft des Fahrtensegelns“ sein. Lassen Sie bitte alle Segler an positiven wie negativen Erfahrungen und Erkenntnissen teilhaben.

VERANSTALTUNGEN

08. und 09.11.2019

KYCD-Workshop „Berufsschiffahrt verstehen bedeutet Sicherheit im Sportboot“: Praktische Übungen im Schiffsführungssimulator.

22. und 23. 11.2019 in Neustadt/Holstein

KYCD-Sicherheitsseminar: Den Seenotfall erleben und trainieren ohne in Gefahr zu geraten. Zwei Tage Theorie und Praxis im Einsatzausbildungszentrum Schadensabwehr der Marine.

Herbst 2019

- Medizinische Versorgung auf Yachten: Intensivkurs mit praktischen Übungen zum Umgang mit Verletzungen und Erkrankungen an Bord.
- KYCD-Praxisseminar Bootsmotoren: Funktion - Wartung - Reparatur
- KYCD-Praxisseminar Wetterkunde: Im Wetterkundeseminar geht es einen Tag lang um Klima und Wetter, um Großwetterlagen und typische Verläufe.

Die Veranstaltungen werden nicht ausschließlich für KYCD-Mitglieder durchgeführt, **segeln**-Leser und Gäste sind willkommen. Die jeweiligen Detailinformationen und Anmeldeunterlagen können in der Geschäftsstelle angefordert werden und stehen auf www.kycd.de in der Rubrik Lehrgänge zum Download bereit.

Werden Sie Mitglied

Auszüge aus dem Leistungskatalog des KYCD:

Club-Magazin viermal im Jahr mit nautischen Informationen, aktuellen Nachrichten und Clubinformationen; Infoschriften und Broschüren zu nautischen Themen, Seminarreisen, Praxistrainings und Lehrgänge, Törn- und Revierberatung.

Besuchen Sie uns im Internet: www.kycd.de

Hier finden Sie zahlreiche Informationen: aktuelle Club-Nachrichten, News aus der Branche, Downloads der KYCD-Broschüren und Druckschriften; Seminarübersicht mit Terminen und Anmeldeformularen.

Kreuzer Yacht Club Deutschland e. V.,
Neumühlen 21, 22763 Hamburg,
Tel. 040-741 341 00, Fax 040-741 341 01,
E-Mail: info@kycd.de, Internet: www.kycd.de.
Öffnungszeiten der Geschäftsstelle:
Montag, Dienstag und Donnerstag:
09.00 - 13.00 Uhr, Mittwoch,
Freitag: 09.00 - 13.00 Uhr nur telefonisch.

➔ **Einen Mitgliedsantrag finden Sie unter www.kycd.de**