



Die Zukunft des Fahrtensegelns Zweiter Teil

Im zweiten Teil unserer Überlegungen zur Zukunft des Fahrtensegelns wollen wir uns mit Entwicklungen im Yachtbau beschäftigen. 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 sehr viele Segler eine Vorstellung davon, wie sie ihre Zeit auf dem Wasser verbringen möchten, welche Lebensbedingungen an Bord dabei gegeben sein sollen und welches Leistungsspektrum ihr Boot dafür abdecken hat. Nur wenige Fahrtensegler verfügen über die Mittel, sich mit einem Konstrukteur oder einer Werft zusammenzusetzen und ein entsprechendes Fahrzeug zu entwerfen. Die Zeit der Individualbauten ist mit dem Einzug

des GFK in den Bootsbau vorbei, und auch Semi-Custom-Produkte sprengen den finanziellen Rahmen der meisten Käufer. Standardisierter Bootsbau und das Wachstum des Segelsports gehen von Anfang an Hand in Hand. Die Frage ist, ob die Werften anbieten, was der Fahrtensegler möchte und braucht, oder ob die Art und Weise, wie der Sport ausgeübt wird, sich danach richtet, was die Produkte bieten.

Die Yachtindustrie als Einflussgröße

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, die oft ein kleines Verhältnis der Länge zur Breite aufweisen. Die Lateralf Flächen 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. Hersteller wie Bavaria Yachtbau und die Hanse Group in Deutschland oder die Unternehmensgruppe Bénéteau in Frankreich bestimmen auf dem europäischen Markt durch die von ihnen erreichten Verkaufszahlen den Trend.

Wie hart der Markt bei den durchschnittlichen Yachten inzwischen umkämpft ist, macht die in der Segelpresse fast regelmäßig erscheinende Nachricht, einer der großen Hersteller sei insolvent und suche nach neuen Investoren, deutlich. Augenscheinlich haben einige Werften in den Zeiten des Segelbooms ihre Produktionskapazität über das Maß vergrößert. Um die heute bei den großen Werften üblichen Produktionsstraßen ökonomisch einsetzen zu können, ist deren gleichbleibende Auslastung nötig. Seit sich die Konjunktur abschwächte, wurde es für die Hersteller zunehmend interessant, wenn nicht gar erforderlich, Boote unterschiedlicher Größe gleichzeitig in einer Anlage bauen zu können. Diese Flexibilität bringt es mit sich, dass auch ein möglichst großer Anteil der Ausbauteile gleich ist. Teilegeleichheit lässt sich vor allem bei Yachten zwischen 35 und

55 Fuß realisieren. Sie erleichtert und beschleunigt während des Ausbaus deren Zufuhr, sie reduziert außerdem Dauer und Aufwand der Einrichtung der Maschinen in der Tischlerei, und vereinfacht und verbilligt die Lagerhaltung. Wie klein die ökonomischen Spielräume sind und wie sehr Großwerften in erster Linie auf den wirtschaftlichen Erfolg ausgerichtet sind, zeigt das Beispiel Bavaria. Es könnte aber genauso gut Hanse, Jeanneau oder ein anderer Name hier stehen.

Das Giebelstädter Unternehmen war ein Vorreiter der Fließbandproduktion im Yachtbau. Es nutzte alle Rationalisierungsmöglichkeiten aus, um seine Yachten mit niedrigen Preisen auf dem Markt durchzusetzen. Voraussetzung dafür waren allerdings erhebliche Investitionen. Bavaria automatisierte das Gelcoatspritzen, laminierte die Rümpfe am Fließband und setzte für die Weiterbearbeitung, zum Beispiel für die Herstellung von Durchbrüchen und Ausschnitten, CNC-Fräsen ein.



Foto: Bavaria Yachtbau



Foto: Bavaria Yachtbau

Bavaria setzte auch in der Tischlerei und der Lackiererei auf automatisierte Arbeitsverfahren. Ganze Kabinen wurden außerhalb der Rümpfe montiert und dann fertig eingesetzt. Teilegleichheit wurde soweit wie möglich realisiert, so gab es etwa in allen von Bavaria gebauten Yachten die gleichen Türen.

Das Unternehmen konnte zu seinen besten Zeiten kurz nach dem Jahr 2000 um 3.500 Yachten pro Jahr ausstoßen, die allerdings im Ruf standen, eine im Detail höchstens mittlere Bauqualität aufzuweisen, langweilig zu segeln zu sein und unter Deck eine altbackene Anmutung zu besitzen. Dessen ungeachtet wurde das Unternehmen nicht nur zur größten deutschen Yachtwerft, sondern im Bereich der Yachten zwischen 30 und 55 Fuß eine der drei weltweit führenden Werften. Im Jahr 2007 gelang es dem Firmengründer Winfried Hermann, das Unternehmen für einen

Preis zwischen 1,1 und 1,3 Milliarden Euro an den Investmentfonds Bain Capital zu verkaufen. Der Kaufpreis wurde zu Lasten des Unternehmens weitgehend fremdfinanziert. In den folgenden Jahren brachen mit der Krise der Bootsbranche auch die Umsätze Bavarias drastisch ein. Bis 2009 waren sie von 250 Millionen Euro auf 90 Millionen Euro pro Jahr geschrumpft. Statt 3.500 Yachten ließen sich nur noch wenig mehr als 1.000 absetzen. Zugleich hatte Bavaria mit einer deutlich nachlassenden Fertigungsqualität zu kämpfen.

Ab dem Jahr 2005 verringerte sich das Ansehen der Werft, nachdem eine Bavaria vom Typ „Match 42“ in der Adria den Kiel verloren hatte. Bei dem Unfall kam eine Person ums Leben. Die technische Ursache des Kielverlusts wurde nicht aufgeklärt, aber bei Yachten des Typs wurde die Kielbefestigung anschließend verstärkt. Die Werft versuchte damals,



eine kritische Presseberichterstattung zu verhindern, indem sie gegen das Magazin „Der Spiegel“ und gegen die „Yacht“ gerichtlich vorging. In beiden Prozessen folgte das Gericht dem Unternehmen jedoch nicht in allen Punkten. Der Imageverlust der Werft wurde noch größer, als bekannt wurde, dass sie in der „Yacht“ keine Anzeigen mehr schaltete. Hinzu gesellte sich ein Attraktivitätsverlust der Yachten. Das Konzept einer billigen Yacht, bei der der Kunde kaum Wahlmöglichkeiten besaß, kam bei Privatkunden nicht mehr so gut wie in der Vergangenheit an. Im Oktober 2009 – Bavaria hatte eine Schuldenlast von 960 Millionen Euro – übernahmen die US-amerikanischen Hedgefonds Anchorage Advisors und Oaktree Capital Management jeweils eine Beteiligung von 45 Prozent, parallel dazu wurde zur Entlastung ein Schuldenschnitt vorgenommen.

Durch den Erwerb anderer in Schwierigkeiten geratener Hersteller und Marken sowie durch die Rückeroberung verlorengegangener Marktanteile sollte Bavaria saniert werden. Um das letztere zu erreichen, wurde die Modellpalette in rascher Folge erneuert. Zu Gunsten der Qualität wurde die Produktion aufwendiger, die Teilegleichheit wurde reduziert; und es gab zuvor nicht vorhanden gewesene

Auswahlmöglichkeiten bei den Extras, bei Farben und bei Materialien. Bavaria wollte deutlich machen, dass es auf seine Kunden eingeht, und an Bord sollte es, so der aus dem Oaktree-Management kommende Sanierer Constantin von Bülow, seit April 2013 Bavarias CEO, mehr „Lebensqualität“ geben.

Das Sanierungskonzept hatte keinen dauerhaften Erfolg. Nach weiteren Führungswechseln meldete das Unternehmen im April 2018 Insolvenz an. Die Produktion wurde im Rahmen einer vorläufigen Eigenverwaltung fortgesetzt. Im Oktober 2018 übernahm dann Capital Management-Partners GmbH (CMP) Bavaria. Das neue Management hat angekündigt, alle Rationalisierungsreserven zu nutzen, unter anderem zur Teilegleichheit zurückzukehren.

Yachten wie die von Bavaria gebauten, sind nicht zwangsläufig schlecht oder ungeeignet, die ökonomischen Entscheidungen für die technische Durchführung der Produktion schlugen sich jedoch in Erscheinungen nieder, die die Benutzbarkeit der Boote für das Fahrtensegeln zum Teil negativ beeinflussen. Dabei geht es nicht nur um Details. Ohne dass die Aufzählung vollständig wäre, soll auf einige Dinge hingewiesen werden, die mit dem

Nicht nur das hier exemplarisch dargestellte Unternehmen Bavaria Yachtbau geriet in schweres Fahrwasser, weitere deutsche und europäische Marken und Hersteller von Segel- und Motoryachten wie z.B. Dehler, Degerö, Najad, Aphrodite, Maxi, Comfortina, Sweden Yachts, Winner, Moody, Oyster, Grand Soleil, aber auch Hanse, hatten in den zurückliegenden 10 – 15 Jahren Absatz- und Finanzprobleme, mussten Insolvenz anmelden, wechselten den Besitzer, wurden in Großunternehmen integriert oder verschwanden ganz vom Markt.

Dargestellten zusammenhängen:

- Große Produktionszahlen lassen sich kostengünstig vor allem im Segment der 30 bis 55 Fuß Yachten herstellen. Kleinere Boote sind für viele standardisierte Bauteile zu klein und relativ arbeitsaufwendiger. Die Auslastung der für größere Einheiten ausgelegten Fertigungsanlagen ist mit ihnen schlecht. Fahrtenyachten unter 30 Fuß, wie sie in den Jahren der schnellen Expansion des Fahrtenwassersports üblich waren, sind in der Herstellung teurer und sind angesichts des Niedrigpreissegments bei den größeren Yachten nicht konkurrenzfähig. Schon daraus erwächst im Neubootmarkt eine Größenpräferenz.

- Alle Teile, deren Einbau Handarbeit erfordert, stehen dem Niedrigpreiskonzept im Wege. Meistens fehlen an Serienyachten deshalb unter anderem brauchbare Schlingerleisten und Unterteilungen an Tischen, Arbeitsflächen in der Pantry oder hinter den Türen der Staufächer.

- Sicherheitseinrichtungen, die nicht vorgeschrieben sind, werden oft weder eingebaut noch als Extras angeboten. Das gilt zum Beispiel für Anschlagpunkte für Laufgurte an Deck und Augen zum Einpicken der Sicherheitsleinen im Cockpit. Auf nahezu allen Serienyachten müssten an den geeigneten Stellen Verstärkungen laminiert werden. Der Einbau erfordert aber nicht nur zusätzliche Arbeit. Sicherheitseinrichtungen erhöhen außerdem das Produkthaftungsrisiko des Herstellers. Geht zum Beispiel eine unangeleitete Person außenbords, so hat der Hersteller nichts damit zu tun. Geht jedoch eine Person außenbords, die ihre Leine an



Bootsmesse 2011: Serienyachten unter sich
– deutliche Gleichheit des Angebots

einem mit dem Boot gelieferten Cockpit-auge angeschlagen hatte, sieht die Sache anders aus, wenn das Auge nachgab.

- Teilegleichheit in der technischen Ausstattung führt bei manchen Yachten über 40 Fuß zur Unterdimensionierung, da Teile eingesetzt werden, die für die kleineren Typen gut bemessen sind, die für die größeren aber nur noch knapp ausreichen. Die in der Grundausstattung vieler Typen vorgesehenen Winschen sind ein gut bekanntes Beispiel, der schnelle Verschleiß vieler Blöcke ist ein anderes.

- Teilegleichheit führt bei Yachten, deren Länge dicht über 30 Fuß beträgt, im Innenausbau zu simplen Lösungen, da der vorhandene Raum nicht so angepasst unterteilt werden kann, wie es für den



Innenausbau älterer Yachten typisch ist. Die Nutzbarkeit des Stauraums für das Fahrtensegeln ist deshalb bei älteren Konstruktionen in der Regel besser. Viele ältere Fahrtenyachten um 30 Fuß sind über einen längeren Zeitraum angenehmer zu bewohnen als ihre modernen Nachfolger. Es ist deshalb kein Zufall, dass die Nachfrage nach Neubauten für das Fahrtensegeln vor allem oberhalb 35 Fuß angesiedelt ist.

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.

Die Sportbootrichtlinie als Verbraucherschutzinstrument

Seit 1998 müssen Neubauten zertifiziert sein. Wer mit einer modernen Yacht mit dem CE-Kennzeichen A in den bei Fahrtenseglern beliebtesten Revieren segelt, sei es auf der Ostsee oder in der Adria, ist mit einem Boot unterwegs, das mit den zu erwartenden See-

verhältnissen klarkommen wird. Nach der hierzulande als Sportbootrichtlinie bezeichneten EU-Richtlinie 2013/53/EU müssen Fahrzeuge der Kategorie A für ausgedehnte Fahrten im Hochseebereich, bei denen Wetterverhältnisse mit einer Windstärke über 8 Bft. und mit signifikanten Wellenhöhen über 4 Meter auftreten können, standhalten. Von ihnen wird jedoch nicht gefordert, dass sie extreme Wetterverhältnisse wie orkanartige Stürme oder gar Orkane und tropische Wirbelstürme bestehen können.

Natürlich treten Sturm und hohe Wellen nicht nur auf der Hochsee auf. Wellen von 4 Metern Höhe kennen wir auch aus dem Bornholmsgat, der Zentralen Ostsee oder den Mündungstrichtern von Elbe und Weser. In diesen Gebieten sind die Wellen sogar gefährlicher als auf dem Atlantik, weil sie viel kürzer und steiler sind. Die Segelsaison beginnt für viele Fahrtensegler um Ostern und endet für sie kurz nach dem Erntedankfest. In dieser Zeitspanne erlebt kaum einer von ihnen einen ausgewachsenen Sturm, zumal die Nächte meistens im Hafen verbracht werden und man bei massiven Wetterverschlechterungen einfach nicht ausläuft.

Seit der Einführung der ersten Sportbootrichtlinie im Jahr 1998 stehen allen Käufern deutlich mehr Informationen über das Fahrzeug zur Verfügung als zuvor. War es bis dahin ganz der Bauwerft überlassen, welche Eigenschaften ein Boot hat und was dem Kunden mitgeteilt wird, so hat sich das zum

Nutzen des Erwerbers deutlich geändert. Die heute vorgeschriebenen „technischen Unterlagen“ müssen die für die Bewertung ausschlaggebenden Daten enthalten. Dazu gehören:

- Eine allgemeine Beschreibung des Typs.
- Fertigungszeichnungen oder Pläne von Bauteilen, Baugruppen und Schaltkreisen sowie Erläuterungen zum Verständnis der Zeichnungen und der Funktionsweise des Produkts.
- Eine Liste der bei Konstruktion und Bau angewandten Normen und eine Beschreibung der zur Erfüllung der wesentlichen Anforderungen gewählten Lösungen.
- Ergebnisse von Konstruktionsberechnungen (zum Beispiel Festigkeit) und Prüfungen (zum Beispiel Stabilität).
- Ein Prüfbericht über die Abgas- und Geräuschemissionen.

Mit der europäischen Richtlinie gibt es ein Instrument für den Verbraucherschutz, das die grundsätzliche Eignung von Wasserfahrzeugen unter 24 Meter Länge für ihren Zweck sicherstellt.

Man kann aber nicht verhehlen, dass der Schutz unvollständig ist. In den letzten Jahren nahmen Gerichtsverfahren zu, in denen Käufer die ordnungsgemäße Zertifizierung ihrer Boote (oft mit Erfolg) bestritten. Eine nachdrückliche Überwachung der Zertifizierung findet augenscheinlich nicht durchgängig statt.

Ein spektakulärer Fall entstand in dieser Hinsicht aus einem Unfall in der Lübecker Bucht. Vor Pelzerhaken überlief im August 2011 die 22 Meter lange, 47 Tonnen verdrängende „Seewind“ mit gut 36 Knoten Geschwindigkeit einen Surfer, der allerschwerste Verletzungen erlitt.

Die „Seewind“ ist eine mit 3.600 PS motorisierte Yacht vom Typ Sunseeker Predator 74.



Archivbild Predator 74

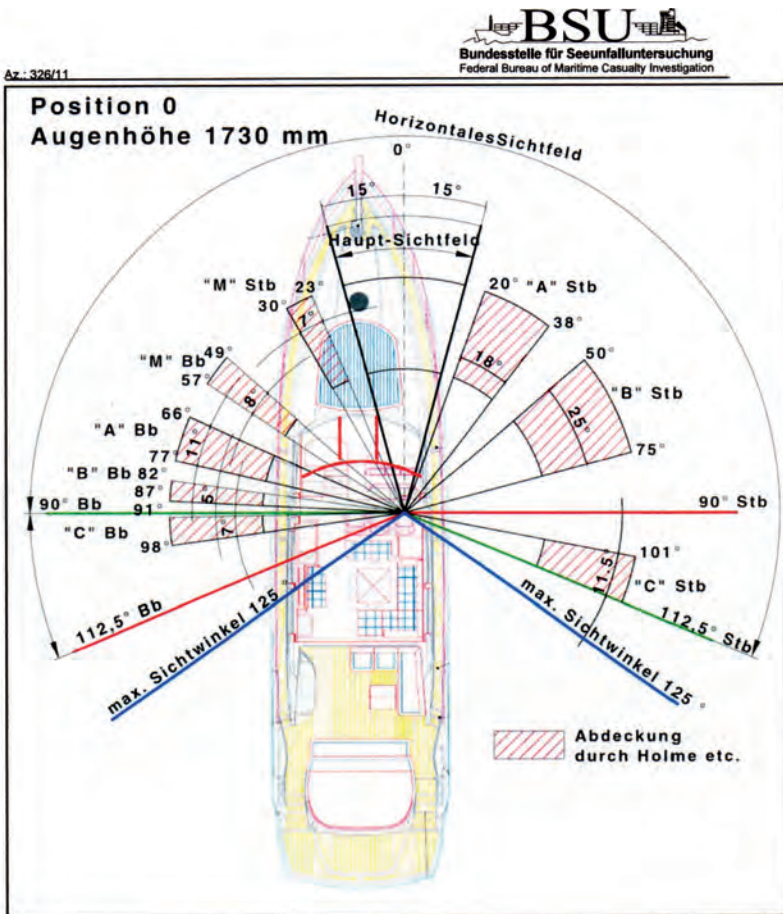
Foto: Sunseeker



Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) ließ für ihren Bericht 326/11 ein Gutachten über Sicht auf dem Hauptsteuerstand anfertigen. Die exakte Vermessung des Steuerstands hatte das Ergebnis, dass die von der EN ISO 11591:2001 (Sichtfeld vom Steuerstand) geforderten Werte nicht eingehalten wurden. Nach der Norm ist in

dem horizontalen Sichtfeld von $112,5^\circ$ nach Steuerbord und $112,5^\circ$ nach Backbord voraus eine maximale Abdeckung der Sicht von 30° zulässig.

Auf der Predator 74 wurde jedoch an der unteren Begrenzung des Sichtfelds eine Abdeckung von 52° festgestellt und an der oberen eine von 64° .



Die nicht der Norm entsprechende Beeinträchtigung der freien Sicht durch Holme auf der Sunseeker Predator 74. Quelle: BSU, Untersuchungsbericht 326/11

Obwohl der Typ die Norm nicht einhält, wurde er im Jahr 2009 von der italienischen Klassifikationsgesellschaft RINA zertifiziert.

Nachdem durch den Unfall bekannt geworden war, dass die Predator 74 nicht normgerecht ist, hätte die Marktüberwachung – zuständig ist die Hamburger Behörde für Gesundheit und Verbraucherschutz – nach der Sportbootrichtlinie tätig werden müssen, fand aber in diesem Fall mit hohem finanziellen Risiko einen Weg, das zu vermeiden.

Auch wenn der Verbraucherschutz Lücken hat, muss man davon ausgehen, dass Interessenten am Fahrtensegeln heute eine Vielzahl ausreichend seetüchtiger Boote angeboten wird, unter denen eine Wahl getroffen werden kann, ohne über weitreichende Kenntnisse verfügen zu müssen. Die von den Herstellern zu liefernden Informationen erleichtern Interessenten an einem eigenen Boot den Einstieg, und die Verwendung der gleichen, oft freilich anders ausgebauten Typen als Charterboote macht es einfach, vor dem Kauf Serienyachten auszuprobieren.

Bezieht man das breite Angebot hochwertiger gebrauchter Yachten mit ein, so kann man feststellen, dass Fahrtensegler Schiffe für die Realisierung der allermeisten Vorstellungen finden können. Wer kein Boot haben will, das vor allem auf den Komfort im Hafen ausgerichtet ist, findet viele Yachten, bei denen die Seeigenschaften im Vordergrund stehen – das besonders, je mehr

Fahrtensegler aus Altersgründen ihre gut erhaltenen Boote zu günstigen Preisen an jüngere Segler abgeben möchten.

Die Garantie, dass ein Schiff die Anforderungen der Kategorie A erfülle, heißt freilich nicht, dass solche Yachten ohne technische Schwächen wären. Solche Schwächen treten selbst in Bereichen auf, die eine hohe Relevanz für die Sicherheit haben, und sie können die Eignung eines grundsätzlich für das Fahrtensegeln geeigneten Fahrzeugs unter bestimmten Bedingungen stark verringern.

Das wichtigste Beispiel hierfür sind die Kielverluste moderner Konstruktionen. Von den 1990er Jahren bis jetzt verloren zwischen 90 und 100 Yachten ihren Kiel. Bei manchen dieser Unfälle kamen Crewmitglieder ums Leben. Jollenähnliche Unterwasserschiffe und extrem kurze Kiele erschweren die Einleitung von Kräften in den Rumpf. Es ist deshalb üblich geworden, in den Rumpf einen belastbaren Rahmen aus Kunststoff oder Stahl einzulaminieren, der oberhalb des Kiels mit einer inneren Platte verbunden ist.

Für diese Lösung ist vertikaler Druck, wie er bei Grundberührungen auftritt, ein Risiko, denn Rumpfschale und Rahmen mit Platte verformen sich unterschiedlich, was zu Delaminierungen führen kann, die einen allmählichen Festigkeitsverlust der Rumpf-Kielverbindung zur Folge haben.

Solche Schäden sind durch eine Sicht-



Am 16. Mai 2014 verlor die britische Yacht „Cheeki Rafiki“, eine Bénéteau First 40.7, auf dem Atlantik circa 1.000 Seemeilen östlich von Cape Cod den Kiel. Die vier Besatzungsmitglieder kamen ums Leben. Die Yacht hatte zuvor mehrere Grundberührungen gehabt. Quelle: MAIB, Report 08/2015

kontrolle nicht feststellbar. Es wird deshalb gesagt, im Rahmen der seemännischen Sorgfaltspflicht sei es geboten, nach einer Grundberührung die Yacht an Land zu nehmen und untersuchen zu lassen.

Läuft eine Yacht hart auf Grund, dann werden Eigner, die von der Schwachstelle wissen, vielleicht so verfahren. Die meisten Grundberührungen beim Fahrtsegeln sind aber ganz anders. Kein Segler wird auf den Gedanken kommen, dass sein Fahrzeug Schaden nehmen könnte, wenn er mit ihm in einem Tiden-

hafen am Kai trockenfällt. Das Trockenfallen ist in vielen Tidengewässern ein alltägliches Manöver – man denke nur an britische Häfen. Ein Fahrzeug, das das auf Dauer nicht aushält, mag für die Ostsee oder das Mittelmeer geeignet sein, ein Fahrtenschiff für die Nordsee ist es nicht. Fahrtensegler brauchen somit auch weiterhin eine Antwort auf die Frage, ob ein bestimmter Typ den Anforderungen des eigenen Fahrtgebiets entspricht. Erfahrene Segler werden sich die Antwort leichter geben können als Einsteiger, für die es herstellernerneutrale Beratungsmöglichkeiten geben sollte.

Erwünschte und unerwünschte Eigenschaften

Bei den erwünschten und unerwünschten Eigenschaften von Fahrtenyachten geht es zum einen um Aspekte der Seetüchtigkeit und zum anderen um solche der Seefreundlichkeit.

Auch wenn man die Seetüchtigkeit von Yachten mit dem CE-Zertifikat der Kategorie A 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. Dazu nur einige Stichpunkte:

Im Verlauf des letzten Jahrzehnts ist der Stabilitätsumfang neuer Konstruktionen immer kleiner geworden. Als Reaktion auf die Verluste beim Fastnet Race 1979, bei dem Boote an den Start gingen, deren Endstabilität bei nur 120° lag, wurden in den Folgejahren Boote mit einem größeren Stabilitätsumfang entworfen.

Inzwischen hat sich der Trend wieder umgekehrt. Der Bereich der negativen Stabilität ist bei vielen aktuellen Konstruktionen so groß, dass ein gekentertes Boot von einer großen Welle getroffen werden muss, um sich aus der umgekehrten Schwimmlage wieder aufzurichten. Das war schon immer ein Problem von primär formstabilen Konstruktionen. Auffällig ist aber, dass aktuelle Typen zum Teil so geringe Ballastanteile haben, dass sie noch vor 15 bis 20 Jahren als unseriös gegolten hätten.

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, gewähren Tiefgänge unter 1,8 Meter noch immer die größte Auswahl erreichbarer Ziele. Fahrtensegeln lebt auch davon, dass nicht nur wenige immergleiche 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 Kajüten und eine offene Gestaltung des Salons genutzt werden kann.



Ein hohes Freibord bringt in Verbindung mit dem kleinen Lateralplan jollenähnlicher Rümpfe jedoch 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 steilen 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.

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 Griffrelings und Haltestangen in den offenen Salons zu finden sind und wo sie angebracht wurden.



Salon der Solaris 50

Foto: Solaris Yachts srl

Oder man überlege sich, was man an einem Salontisch ohne Schlingerleisten bei Seegang mit Tassen, Tellern und Bestecken anfängt; ebenso kann man den Smut um Auskunft bitten, wie er in der

Pantry (ebenfalls ohne Schlingerleisten) die Zutaten fürs Essen bündigt.

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 rauher See deshalb so großen Beschleunigungen mit abrupten Wechseln der Bewegungsrichtung ausgesetzt, dass dort keine Seekojen möglich sind. Da auch viele Salons ohne zum Schlafen geeignete Plätze gebaut werden, gibt es inzwischen 40 Fuß Yachten, deren einzige Seekojen in der Achterkajüte zu finden sind.

Bewertet man diese, durchaus verlängerbare Liste, 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 in Kauf zu nehmen haben. Komfort im Hafen oder ein auf See freundliches Schiff – was entspannender 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.