



DIE IDEALE GRÖSSE EINER BLAUWASSERYACHT

Hallo, liebe Grüsse aus Österreich.
Ich lese eure HP aufmerksam und möchte dazu gratulieren. Eine Menge Information für Fahrtensegler. Besonders eure Einstellung zu Sicherheit, Robustheit und Komfort gefällt mir und teile ich. Wir halten seid einiger Zeit Ausschau nach einen Fahrtensegler, Alu oder Stahl. 13 - 15 Meter, Decksaloon, robust. Auch Selbstbau haben wir schon überlegt. Eine Reinke S 11 würde sich anbieten, wir sind uns aber wegen der Größe total unsicher, da wir am Schiff leben wollen. Wie seht ihr die Schiffgröße? Habt ihr dazu eine Idee oder vielleicht sogar Tipps wo wir fündig werden könnten.
Wir würden uns freuen von Euch zu hören !!
Alles Gute und immer eine handbreit Wasser unter dem Kiel.
Liebe Grüsse Doris & Roman

Die Größe der Blauwasseryacht wird in vieler Weise das Leben an Bord und das Reisen beeinflussen und es macht Sinn, sich erst ein paar Gedanken zur Größe zu machen, bevor man sich für eine Yacht entscheidet. Wir können beobachten, dass die letzten Jahre die durchschnittliche Größe von Blauwasseryachten immer wieder gewachsen ist. Während zu Anfangszeiten von Fahrtensegler wie den



Hiscocks, Kochs oder Schenks noch Yachten mit 30-33 Fuß, also 9-10 Meter als ideal galten, schienen zu unseren Segelanfängen Ende der 90'er Jahre Yachten mit 40 Fuß - 12 Meter - die Weltmeere zu besiedeln. Mit unserer 34 Fuß (10m) Yacht gehörten wir dazumal eigentlich zu den kleineren Fahrtenyachten, während unsere kanadischen Freunde mit ihrer 50 Fuß (15m) langen KIKIMO zu den Großen zählten.

Knapp 20 Jahre später können wir erneut einen Wuchs in den Yachten auf Langfahrt sehen. Die meisten Yachten, die wir nun unterwegs treffen, sind zwischen 43 und 55 Fuß lang - zwischen 13 und 17 Meter. Wobei man eventuell dazusagen kann, dass die größeren Yachten meist aus Nordamerika, Südafrika, Australien oder Neu Seeland kommen, während viele Europäer eher Schiffe um die 40 bis 45 Fuß fahren. Natürlich bestätigen Ausnahmen die Regel und wir treffen

Blauwasseryachten - Leben unter Segel



ebenso winzige Yachten mit wenigen Metern wie große Yachten jenseits der 20 Meter (von denen viele unter Charter laufen).

Weshalb der Zuwachs an Größe?

Zum einen hängt der Zuwachs der Bootsgröße sicherlich mit dem Zuwachs vom Wohlstand und dem Trend des „Aussteigen auf Zeit“ zusammen. Immer noch hängt die Größe der Yacht von den finanziellen Mitteln der Eigner ab. Einige jüngere Paare ohne konstanten Einkommen und manche Crews ohne zeitlicher Begrenzung auch heute mit Yachten bis 38 Fuß unterwegs, um ihre Budgets nicht zu übersteigen.

Nicht nur der Bootserwerb selbst ist entscheidend, sondern auch die laufenden Kosten einer Yacht. Yachthäfen, Werften und Kanäle staffeln ihre Preise nach Bootsgröße. Zum Beispiel ist der Transit durch den Panama Kanal mit einer Yacht mit Gesamtlänge (die Boote werden vermessen) ab 50 Fuß empfindlich teurer als kleinere Boote. Viele Yachthäfen und Werften lassen ihre Preise ab einer Größe von 60 Fuß unproportional ansteigen. Dabei muss jeder angehende Schiffsbesitzer sich im Klaren sein, dass hier immer die Gesamtlänge mit allen Überhängen und Anbauten ausschlaggebend ist, nicht die Länge über Deck.

Auch verlangt eine größere Yacht größere Ausrüstung, die wiederum empfindlich teurer ist (Segel, Winden, Ankereschirr,...). Wobei viele gut proportionierte Ausrüstungsteile nur einmal gekauft werden und unterwegs im Idealfall nur verschlissene Ausrüstung (Segel, Ankerkette, Trossen, Fallen, Schoten,...) erneuert werden müssen. Je nach körperlicher Fähigkeit und Bequemlichkeit der Eigner verlangen größere Yachten auch mehr Ausrüstung (Rollanlagen der Segel, elektrische/hydraulische Ankerwinden,

Dingilift,...). Dazu kommt, dass größere Yachten mehr Diesel schlucken und in der Regel öfter unter Maschine laufen.

Zum anderen bietet eine größere Yacht mehr Platz für Lebensraum und Ausrüstung und vor allem mehr Zuladung.

Vom Leben an Land sind Menschen an Platz und Komfort gewöhnt und das Leben auf engen Yachten kann für manche zum Gefühl von Camping werden, was nicht jedermanns Sache ist.

Das Angebot an Lebensraum hängt nicht nur mit der Schiffslänge zusammen, sondern mit dem Design. Da sich viele Menschen nicht vorstellen können, auf engem Raum zu leben und viele Yachten für Charter und große Crews ausgebaut werden, wird heute bei vielen Designs besonders auf viel Lebensraum geachtet.

Am ersten Blick wirken diese Yachten mit viel Innenraum als eine bevorzugte Wahl. Man kann sich das Leben in ihnen leichter vorstellen und ist ihre Platzaufteilung von diversen Messebesuchen und Charterurlauben gewöhnt. Gute Blauwasseryachten sind allerdings nicht daran zu erkennen, dass sie „Raumwunder“ sind, sondern an ihrer Seetüchtigkeit. Obwohl mir bis heute Segler erklären, dass Blauwasseryachten bis zu 80% ihrer Reisezeit vor Anker liegen, ist die Annahme „mehr Innenraum ist gleich mehr Komfort“ eigentlich falsch. Auf Langfahrt fühlen sich die meisten



Crew nur dann in ihrer Yacht wohl, wenn sie während der 20 Prozent unterwegs auf Passage angenehmes Seeverhalten, vertrauenswürdige Sicherheit und gute Geschwindigkeit bietet. Da Passagen für viele Reisende unter Segel zu den weniger beliebten Seiten des Blauwassersegelns gehören, ist die Fähigkeit der Yacht während dieser Zeit ausschlaggebend. Nicht selten trifft man Crews, die aufgrund der vielen langen Passagen das

Blauwasseryachten – Leben unter Segel

Blauwassersegeln satt sind. Große Yachten können diese Passagen erleichtern. Sie sind schneller (Länge läuft!) und arbeiten angenehmer im Wellengang (Gewicht). Unterwegs macht es einen massiven Unterschied, ob man mit 4 Knoten oder mit 6 Knoten Durchschnittsgeschwindigkeit rechnen darf und ob sich die Yacht von jeder Welle stoppen lässt und in der See wie verrückt herumhüpft.

Viele angehende Langfahrtssegler vermuten, dass Komfort an Bord auch mit der zusätzlichen Ausrüstung zu tun hat. Große Yachten haben Platz für extra Ausrüstung und vertragen mehr Zuladung. Größere Tanks, Solaranlage, Wassermacher, Kühlschränke, Generator, Fahrräder, ein größeres Dingi, Kajaks, Taucherausrüstung, Waschmaschine... Diese Vermutung stimmt allerdings für viele Fahrtssegler nur bis zu einem gewissen Punkt.

So zum Beispiel bringen größere Tank und mehr Stauraum mehr Unabhängigkeit. Mehr Zuladung von Lebensmittel, Wasser, Diesel, (Heizmittel) und ähnlichen erlauben einen größeren Radius und längere Aufenthalte an einsamen Plätzen.

Doch gilt, desto mehr Ausrüstung an Bord ist, desto mehr Ausrüstung bricht, desto mehr sind die handwerklichen Fähigkeiten der Crew gefragt und desto mehr Nerven wird die Crew brauchen beim Versuch, Fachpersonal in fremden Ländern zu finden. Immer wieder hört man „Wir reparieren uns um die Welt“. Eine bittere Wahrheit für viele Blauwassersegler mit endlosen Ausrüstungslisten und ohne handwerklichen Fähigkeiten. Auch diese Frustration gehört zu den größten Brocken, warum Blauwassercrews das Segeln auf den Nagel hängen.

Segelt man mit weniger Ausrüstung auf einer Yacht, die durchaus etwas Platz für Extras bietet, los, findet man am besten heraus, welche Ausrüstung man vermisst. Diese Ausrüstung kann unterwegs gekauft und eingebaut werden. Man wird sich über die Neuerung freuen und sie zu schätzen wissen, anstelle mit viel zu viel „unverzichtbaren Komfort“ los zu starten und beim Reparieren zu verzweifeln.

Zusammenfassend spricht für große Yachten die Möglichkeit für extra Zuladung, sie sind schneller und im Seegang angenehmer. Bis zu einem gewissen Grad bieten sie länger Sicherheit bei Schwerwetter, da das Verhältnis der Höhe von brechender See zur Schiffslänge im Zusammenhang mit Kenterungen gebracht wird.

Große Yachten bieten Platz für Lebensraum als auch für Besuch und Gesellschaft und können mit mehr Ausrüstung ausgestattet werden.

Die zusätzlichen Kosten von großen Yachten hängen viel mit den Fähigkeiten und Vorzügen der Crew zusammen. Wird an Bord alles selber repariert und gewartet und lebt die Crew am liebsten vor Anker, können die Kosten unterwegs ebenfalls überschaubar bleiben. Werftaufenthalte fallen allerdings alle paar Jahre an und es finden sich nicht immer Plätze, welche auch für große Yachten kostengünstig bleiben.

Ein Nachteil von großen Yachten, der hier noch nicht erwähnt wurde, ist das Handling. Große Yachten machen mehr Arbeit und die Lust an kurzen Segelschlägen ist unter vielen Seglern an Bord von großen Blauwasseryachten erloschen. Man wird zu faul, die schweren Segel für eine Strecke von fünf, sechs Seemeilen auszupacken oder in einer kleinen Bucht aufzukreuzen, um unter Segel vor Anker zu gehen. An Treffpunkten von Fahrtencrews wie hier auf Tonga ist es nicht unnormal, zwischen den Ankerplätzen kleinere Blauwasseryachten unter Segel zu erspähen, während man die großen unter Motor oder mit nur einem Segel gehisst sieht.



Auch das An- und Ablegen in betriebsamen Häfen will mit großen Yachten gut geübt werden. Bei einem verpatzten Anlegemanöver kann eine große Yacht nicht per Hand abgehalten werden.

Desto größer eine Yacht, desto abhängiger wird sie auch von ihrer Ausrüstung. Zum Beispiel kann das Ankergeschirr unserer 43 Fuß Yacht ohne Ankerwinde nicht mehr an Bord geholt werden. Bricht die elektrische Ankerwinde einer großen Yacht, muss sie zumindest manuell bedienbar bleiben.

Welche Größe ist heute zu empfehlen?

Blauwasseryachten - leben unter Segel



Eine Empfehlung von der Ferne zu machen, ist immer schwierig, da die Umstände und Pläne nicht bekannt sind. Wie viele Personen werden auf der Yacht reisen (sind Kinder mit dabei), welche Ziele werden angestrebt, welcher Zeitraum ist ins Auge gefasst, welcher finanzielle Hintergrund ist vorhanden?

Wir haben unterschiedliche Blauwassersegler um uns gefragt und es scheint, dass die Crews mit Yachten von 12 bis 15 Meter sehr zufrieden sind.

Vielleicht kann man eine einfache Empfehlung machen: die Größe, die man sich leisten kann, soll's sein! Nicht ganz so groß und sehr seetauglich ist besser als luxuriös groß und billig gefertigt. Klein aber unterwegs ist besser als immer noch an Land. Aber wenn's finanziell geht, spricht nichts gegen groß.

Welche Größe bevorzugen wir selbst?

Unsere erste Segelyacht IRISH MIST war zehn Meter. 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.

Die warmen Tropen gehören nicht unbedingt zu unseren bevorzugten Gebieten, wir lieben extrem remote und

herausfordernde Reviere. Deshalb überwiegen für uns 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 einer größeren Yacht interessante Möglichkeiten eröffnen, vor allem, wenn es um Reisen und Überwinterungen in extremen Revieren geht (von zusätzlichen Diesel- und Heizölreserven bis zu spezieller Winterausrüstung wie Tourenski und Campausrüstung für Extrembedingungen...).

[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