

DER GLÄSERNE WELTUMSEGLER

Seit 20 Jahren fragt Bobby Schenk Blauwassercrews nach ihren Erfahrungen. Über **HUNDERT INTERVIEWS** hat er geführt. Die Flut der Antworten ist nun ausgewertet – mit teils erstaunlichen Erkenntnissen



BOBBY SCHENK

Der Weltumsegler und Kap Hornier, 81, steuerte in seinem Leben unzählige Ziele an

FOTOS: M. GUHR, F. WIESMÜLLER/BOBBYSCHENK.DE (L., U.)

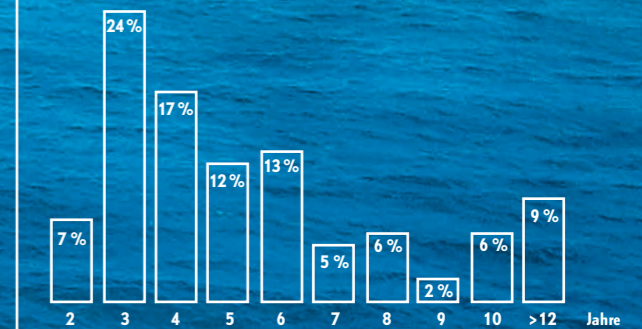
TOP 10 DER SCHÖNSTEN ZIELE

1. Südsee	79%
2. San Blas	33%
3. Galapagos	25%
4. Karibik	17%
5. Neuseeland	16%
6. Südafrika	16%
7. Thailand	11%
8. Indonesien	10%
9. Australien	9%
10. Sudan	8%

START DER WELTUMSEGLUNG

1960–1970	3%
1971–1980	8%
1981–1990	12%
1991–2000	24%
2001–2010	45%
2011 und später	9%

DAUER DER WELTUMSEGLUNG

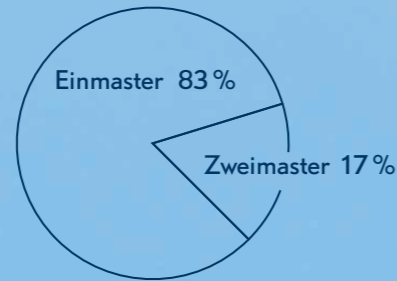


TOP 10 DER ÜBERSCHÄTZTEN ZIELE

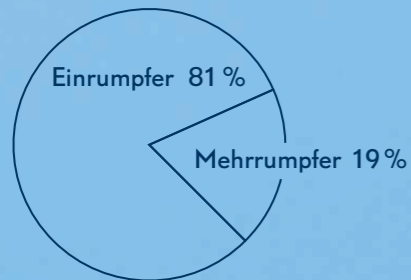
1. Karibik	21%
2. Ägypten	19%
3. War überall schön	15%
4. Panama	14%
5. Südsee	8%
6. Südafrika	6%
7. Australien	4%
8. Malediven	4%
9. Amerik.-Samoa	3%
10. Indonesien	3%

»DIE MEISTEN CREWS SIND
DREI JAHRE AUF TÖRN. DIE
SÜDSEE IST IHR PARADIES«

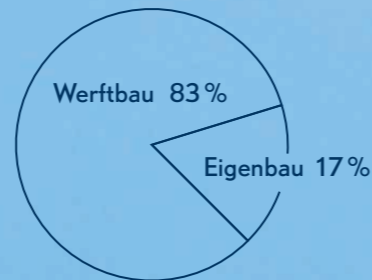
RIGG



BOOTSTYP



BAUWEISE



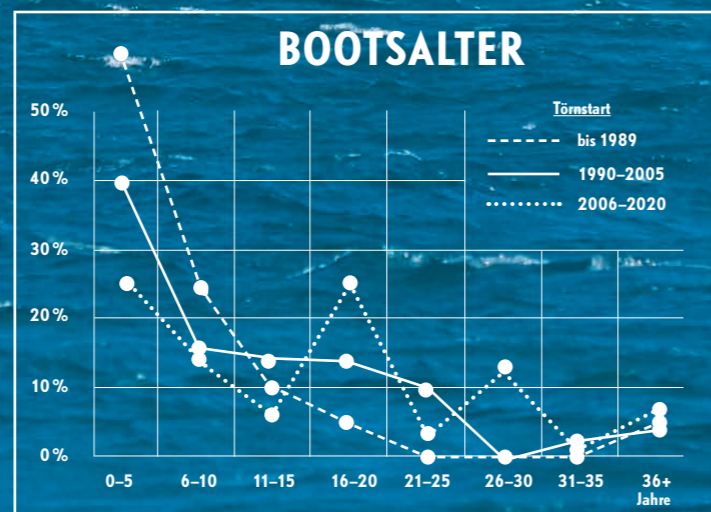
BOOTSLÄNGE

27-30 Fuß	4 %
31-34 Fuß	14 %
35-38 Fuß	28 %
39-42 Fuß	23 %
43-46 Fuß	16 %
47-50 Fuß	6 %
51-54 Fuß	5 %
über 55 Fuß	5 %

MATERIAL

GFK	51 %
Stahl	26 %
Aluminium	12 %
Holz	9 %
ohne Angabe	2 %

BOOTSALTER



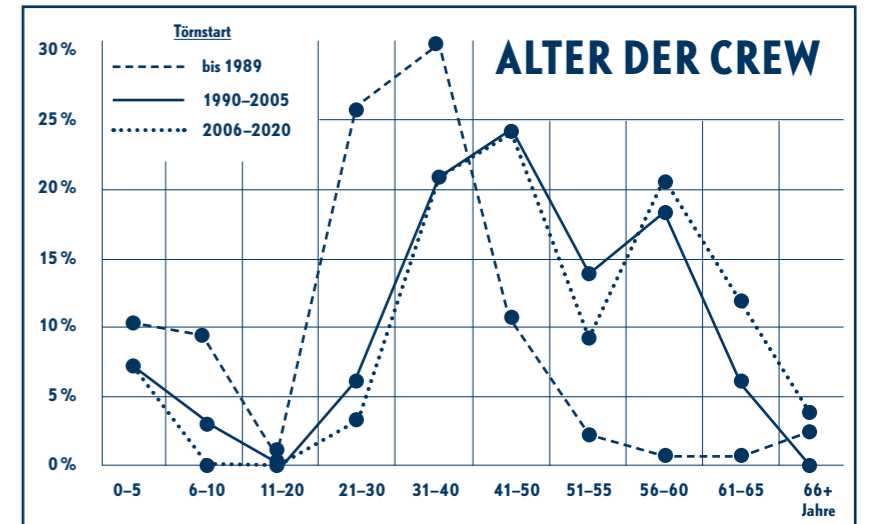
»DIE ERSTEN LANGFAHRER WAREN OFT NOCH MIT EIGENBAUTEN UNTERWEGS«



GRÖSSE DER CREW

2 Personen	68 %
Einhand	11 %
3 Personen	9 %
Familie mit 2 Kindern	7 %
Charter/andere Konstellation	3 %
Familie mit 3 Kindern	2 %

ALTER DER CREW



HEUTE GEHEN DIE MEISTEN SEGLER MIT MITTE VIERZIG UND ZU ZWEIT AUF TÖRN

Eine der ersten Rubriken auf bobbyschenk.de (meine Homepage) war die regelmäßige Vorstellung und Befragung von Weltumseglern. Wer anders als sie könnte mehr Erfahrungen sammeln und darüber berichten – leben Langfahrer doch meist 365 Tage an Bord ihrer eigenen Yacht. In den vergangenen zwei Jahrzehnten sind nun mehr als einhundert solcher Interviews zusammengekommen. Dabei wurden den Crews die immer gleichen Fragen gestellt. Unter den Teilnehmern finden sich so prominente Namen wie Pieske, Kammler, Erdmann, Koch. Ihre Antworten sind im Detail nachzulesen in der Rubrik „Who is Who im Weltumsegeln“ – eine Art Ehrentafel für Langfahrer, die ich auf meiner Webseite eingerichtet habe.

Solch eine geballte Sammlung von Erfahrungen gibt es weltweit kein zweites Mal; es ist ein einzigartiger nautischer Wissensschatz! Ihn zu heben war hingegen nicht ganz einfach. Es ist der Verdienst von Sabine Seren, die die Flut der Angaben, Zahlen und Werte statistisch aufbereitet hat. Sabine, Physikerin, besegelte mit ihrem Mann selbst vier Jahre lang auf der „Blue Felix“ Europa, Südamerika und die Karibik. In mühsamer Kleinarbeit dröselte Sabine den Inhalt aller Interviews dergestalt auf, dass die wichtigs-

ten Fragen, die sich angehende Blauwasser- oder Langfahrtsegler stellen, nun fundiert mit Zahlen beantwortet werden können.

Etwa, in welchem Alter die meisten Segler die Leinen loswerfen. Oder auch, wie viel das Blauwasserleben eigentlich kostet, welche Yacht geeignet und welche Ausrüstung erforderlich oder aber überflüssig ist. Nicht minder wichtig auch die Angaben zu den schönen und weniger schönen Zielen entlang der Blauwasserrouten.

Der erste Aspekt ist den Crews selbst gewidmet. Hinsichtlich deren Durchschnittsalter hat in den zurückliegenden Jahrzehnten eine Verschiebung stattgefunden. Bis Ende der achtziger Jahre dominierten die Mitteldreißiger die – hier in erster Linie befragte deutschsprachige – Fahrtenseglerzene. In den darauffolgenden Jahrzehnten gingen dann in der Mehrheit ältere Segler auf den großen Törn (siehe Grafik oben rechts), auch wenn ihre Dominanz insgesamt abnahm.

Dass heutzutage die meisten Yachties in reiferen Jahren die Welt umrunden, überrascht nicht. Im Normalfall ist man schließlich einige Jahre unterwegs, ohne die Möglichkeit zu haben, unterwegs Geld zu verdienen. Es muss also schon ein gewisser Kapitalstock vorhanden sein, um loszusegeln, der erst einmal im Leben erarbeitet werden will. Leicht erklärbar ist auch, dass neben den Mittvierzigern die 56- bis 60-Jährigen gewichtig vertreten sind. Viele von ihnen können es sich schlicht leisten, ein paar Jahre vor Erreichen des Renten- oder Pensionsalters aus dem Berufsleben auszuscheiden. Dank ihrer Ersparnisse und den – wenn auch etwas geminderten – Ruhestandsgeldern können sie sich finanziell besser über Wasser halten als jüngere Segler. →



FAMILIENBANDE

Sabine Seren war mit Mann und Kind vier Jahre auf Törn. Für Schenk hat sie dessen erhobene Daten statistisch ausgewertet

BEWÄHRTE AUSRÜSTUNG



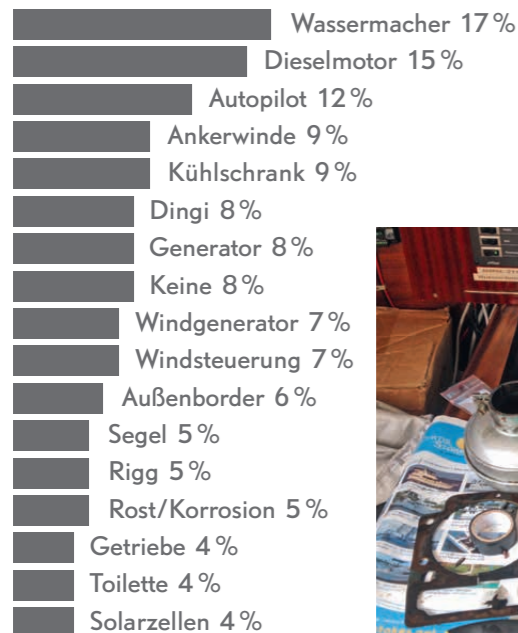
STEUERMANN

Auf Langfahrt steht man nicht selbst am Steuerrad. Stattdessen hält die Windfahne das Boot auf Kurs



VOM FUNKTIONIEREN DER AUSRÜSTUNG HÄNGT DAS GELINGEN DER REISE AB

WAS GEHT AM HÄUFIGSTEN KAPUTT?



FÜR ALLE FÄLLE

Neben der eigentlichen Ausrüstung sollten Langfahrer auch ausreichend Ersatzteile an Bord haben



Auch dass Paare mehr als zwei Drittel aller Crews stellen, die auf eine Blauwasserreise gehen, ist keine allzu große Überraschung. Eher schon, dass Einhandsegler mit 11 Prozent die zweitstärkste Gruppe bilden. Nicht immer sind das begeisterte Alleinsegler, wie wir erleben durften; häufig fehlt schlicht der geeignete Partner.

Mit 45 Prozent hat fast die Hälfte der Befragten ihre Weltumsegelung im ersten Jahrzehnt dieses Jahrhunderts begonnen (siehe S. 43 oben rechts). Das lässt sich mit der vielfach zitierten gestiegenen Reise- und Abenteuerlust erklären. Und auch mit den in Mode gekommenen großen, organisierten Langfahrerrallies wie der ARC. Der Rückgang der Zahlen im gerade erst zurückliegenden Jahrzehnt hat wiederum schlicht auch damit zu tun, dass viele Crews erst jüngst aufgebrochen und also noch unterwegs sind.

Mehr als die Hälfte aller Weltumsegelungen dauerten drei bis fünf Jahre. Immerhin 15 Prozent der hundert Befragten konnten sich mehr als zehn Jahre Zeit nehmen, die Ferne zu erkunden.

Aus den Zahlen ergibt sich zudem ein anderer wichtiger Aspekt für die Planung einer Weltumsegelung: Bei einer Runde um den Globus kommt man auf fast 22 000 Seemeilen, einige Abstecher und Umwege eingerechnet. Geht man davon aus, dass eine Fahrtenyacht mit einem durchschnittlichen

Insel im San-Blas-Archipel – nach der Südsee zweitliebtestes Ziel der Blauwassersegler



Etmal (zurückgelegte Distanz binnen 24 Stunden) von 100 Seemeilen segelt, also mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von knapp über vier Knoten, so ergibt das 210 Segeltage. Während einer vierjährigen Weltumsegelung liegt die Yacht mithin rund 1200 Tage vor Anker oder im Hafen. Die Segelzeit beläuft sich also auf einen Anteil von nicht einmal 20 Prozent. Ist die Yacht im Schnitt schneller als mit viereinhalb Knoten unterwegs, verschiebt sich das Verhältnis weiter zugunsten der Liegezeit.

Unrealistisch sind diese Werte nicht. Im Endeffekt ergibt sich daraus dann aber, vorsichtig ausgedrückt: Die Wohneigenschaften einer Langfahrtyacht sind wichtiger als deren Segelleistung. Das sollte bei der Anschaffung eines Schiffs bedacht werden.

Bei den schönsten Zielen schlägt mit überragenden 79 Prozent die Südsee alle anderen Blauwasserreviere der Welt (siehe Tops und Flops auf Seite 43). Dass die San-Blas-Inseln mit immerhin 33 Prozent an zweiter Stelle genannt werden, hat wohl auch mit der Karibik zu tun – von der sind viele Segler regelrecht enttäuscht. Liegt sie achteraus, ist die Freude über den malerischen San-Blas-Archipel vor der Küste Panamas mit seinen freundlichen Ureinwohnern, den letzten noch lebenden Kariben, groß.

Das schlechte Abschneiden der Karibik ist zuallererst den Erlebnissen vieler Segler auf den Kleinen Antillen geschuldet. Unfreundlichkeit und Kriminalität werden als Gründe genannt. Auch Ägypten hat viele Segler nicht überzeugt, was hauptsächlich an der dort herrschenden zum Teil korrupten Bürokratie liegt. Und Panama bleibt vielen wohl deshalb in bescheidener Erinnerung, hat man dort doch oft mit aufwändigen und langwierigen Formalitäten in Zusammenhang mit der Kanalpassage zu kämpfen.

Dass es auch die Südsee, von der die meisten ja schwärmen, auf die Liste der weniger schönen Plätze geschafft hat, ist hin-

gegen wohl einzelnen negativen, ansonsten aber individuellen Erwartungen geschuldet.

Wie schon angedeutet, steht und fällt eine Langfahrt mit dem Boot. 83 Prozent der Befragten waren mit einem Werftbau unterwegs, davon weit mehr als die Hälfte mit einer GFK-Yacht. Auf Stahl setzten 16 Prozent, auf Aluminium 13 Prozent. Von den knapp 20 Prozent der Yachten, die im Eigenbau entstanden sind, wurde hingegen die Mehrheit aus Stahl und immerhin ein Viertel aus Holz gebaut. Der Grund hierfür dürfte die im Vergleich zu beispielsweise GFK einfachere Verarbeitung sein. Die Tabelle auf Seite 44 zeigt die Werte für Werft- und Eigenbauten zusammengenommen.

Mit 19 Prozent sind weniger als ein Fünftel aller Yachten Mehrumpfer, in der Regel Katamarane. Das klingt nach wenig, muss aber differenziert betrachtet werden: Noch vor wenigen Jahren waren Multihulls in der Blauwasserszene vor allem als havarieanfällige Piver-Trimarane aus Sperrholz vertreten. Insofern haben die heutigen modernen Fahrtenkats sehr wohl eine enorme Verbreitung erfahren. Allerdings sind sie für die meisten Blauwassersegler zu teuer, vor allem, weil sie aus Sicherheitsgründen nicht zu klein sein sollten. 63 Prozent der Blauwasserkats sind aus GFK gebaut, 20 Pro-

GEBALTTES KNOWHOW



Es ist längst zum Standardwerk für deutschsprachige Langfahrcrews geworden: Schenks Kompendium übers Blauwassersegeln. Am 11. Februar erscheint es neu in dann inzwischen neunter Auflage. 368 Seiten sowie 343 Fotos und Abbildungen; 59,90 Euro. Ab sofort vorbestellbar unter www.deliuss-klasing.de



Saba Rock vor Virgin Gorda in der Karibik. Auch Langfahrtyachten ankern in der Bucht

zent – meist Eigenbauten basierend auf Plänen von James Wharram – aus Holz.

Kein einziger Kat hat Stahlrumpfe. Von allen Baumaterialien ist dieser Baustoff am schwersten. Mehrumpfboote aber sind erheblich gewichtssensibler als Monohulls.

Von den Einrumpfyachten bestehen die meisten aus GFK (48 Prozent), gefolgt von Stahl (33 Prozent), was vor allem in den etwa nach den Plänen von Reinke entstandenen Eigenbauten, aber auch in den kleineren und vorwiegend älteren Werftjachten begründet liegt. Aluminiumjachten kommen auf einen Anteil von lediglich 12 Prozent. Der niedrige Wert ist zuvorderst wohl dem relativ hohen Preis der entsprechend konstruierten Schiffe geschuldet.

Wie groß ist groß genug? Diese Frage stellen sich viele, die Blauwasserpläne schmieden. Nur zwei Yachten unter neun Meter Länge finden sich in den erfassten Daten (siehe Seite 44). Die Mehrheit aller Schiffe misst zwischen zehn und zwölf Meter. Offensichtlich ist das für die typische Pärchencrew eine gute Größe, was sowohl die Führung des Schiffs als auch das Platzangebot und damit den Wohnkomfort betrifft.

Die Durchschnittslänge aller ausgewerteten Yachten liegt bei 41 Fuß. Lässt man die großen Schiffe über 55 Fuß außen vor, dann

ergibt sich ein Durchschnittswert von 39 Fuß. Dies zeigt, dass sowohl ein Schiff von neun Meter Länge als auch eines mit 20 Metern den Widrigkeiten der Meere gewachsen sein kann. Natürlich aber segelt sich ein 20-Meter-Schiff normalerweise weitaus angenehmer, bedarf aber auch sehr viel mehr Wartung – was sich deutlich in den Kosten niederschlägt und eventuell auch in der Notwendigkeit einer bezahlten Crew.

Die meisten Yachten wurden in den neunziger Jahren auf Kiel gelegt, nicht wenige auch in den beiden Jahrzehnten zuvor. Da generell die Weltumsegelungen zuletzt zugenommen haben, lässt sich aus den Zahlen ersehen, dass meistens das große Abenteuer mit einer Secondhand-Yacht unternommen wurde – wohl auch, um der „Not“ gehorchend bei der Anschaffung des Schiffs schon mal einiges an Kapital einzusparen.

In Häfen, die sich in Langfahrtsseglerkreisen einer großen Beliebtheit erfreuen, genügt ein kurzer Blick über Stege und Ankerfelder, um Klarheit zu bekommen, welches Rigg bevorzugt wird. Es gibt per se eigentlich nur noch Ein- oder Zweimaster, letztere fast immer als Ketsch. Wobei berücksichtigt werden muss, dass die Yachtwerften meins Wissens nach bis auf eine Ausnahme heutzutage im krassen Gegensatz zu früher keine Zweimaster mehr anbieten. Kein Wunder also, dass auch in der vorliegenden Sta-

tistik nur jede sechste Yacht noch mit einem Groß- und einem Besanmast bestückt ist.

Nicht minder wichtig ist die Frage nach der Ausrüstung: Welche hat sich bewährt oder eben nicht (siehe Seite 46)? Für Wochenend- oder Urlaubssegler kaum zu erahnen, hängt von der Zuverlässigkeit der Geräte, Anlagen und Instrumente das Wohl und Wehe der gesamten Langfahrt ab. Mit 48 Prozent steht in der Zufriedenheitsskala die Windsteueranlage an erster Stelle. Wie auf keinen anderen Ausrüstungsgegenstand ist der Blauwassersegler auf den stummen Diener am Heck angewiesen. Lesen Sie einmal die – zum Glück selten – Berichte, wo der für einige Zeit ausgestiegen ist! Entsprechend wird die Anlage meist gehegt und gepflegt.

Dass der vielfach störanfällige Wassermacher hier gar nicht so schlecht abschneidet, liegt an seinem großen Nutzen, nicht auf lokale Wasserquellen angewiesen zu sein. Wenn er denn funktioniert, ist er eine tolle Erfindung! Leider bereitet er aber oftmals Probleme, was der Blick auf die Liste mit den Ärgernissen belegt. Das Gerät ist nun einmal das Gegenteil von „pflegeleicht“, es erfordert regelmäßige Wartung. Bleibt die aus, bedankt sich der Wassermacher auf seine Weise, indem er dann meist innerhalb weniger Tage den Dienst quittiert.

Diejenigen, für die die Lösung des Energie-Dauerproblems in der Anschaffung eines Generators besteht, sollten die schlechten 8 Prozent für die zweite Dieselmachine richtig bewerten. In Wirklichkeit hat die überwiegende Zahl der Yachten gar keinen Generator an Bord. Der Wert stammt daher von Crews, die mit den wenigen, meist größeren Yachten unterwegs waren.

Fast aus der Rolle fällt der Dieselmotor. Auf der Liste der reparaturanfälligen Geräte steht er hinter dem Wassermacher mit 15 Prozent an zweiter Stelle. Das heißt, ein Sechstel aller Yachten hat unterwegs Probleme mit dem Hauptantrieb. Und man muss kein Hellseher sein, um vorauszusagen, dass diese in Zukunft noch zunehmen werden. Schließlich wird es zusehends schwieriger, in abgeschiedenen Regionen an sauberen Treibstoff zu kommen. Das aber ist die erste Voraussetzung dafür, sich keine Dieselpest

an Bord zu holen. Und nur nebenbei bemerkt: Hatte Ihr Pkw schon einmal einen Motorschaden? Die Antwort müsste nachdenklich machen.

Bleibt zum Schluss die alles entscheidende Frage nach dem Geld. Damit einher geht die Entscheidung für oder gegen eine Versicherung. Dass die sinnvoll ist, ist unbestritten, doch leisten muss man sie sich können. Drei Viertel aller Befragten hatten zumindest eine Krankenversicherung. Zu Beginn der Langfahrtsegelei um die Welt, also in den sechziger und siebziger Jahren, kamen die meisten Segler noch ohne aus, da sie schlicht unerschwinglich war.

In heutiger Zeit, in der zum einen viele Pensionäre und Rentner unterwegs sind, andererseits aber auch das Sicherheitsdenken stark zugenommen hat – Stichwort Vollkasko-

mentalität –, sind die meisten Krankenversicherer sichert. Hinzu kommt, dass früher zum Beispiel Krankenhauskosten an den allermeisten Orten niedrig bis moderat waren. Seinerzeit haben wir etwa für einen zweiwöchigen Aufenthalt in einem Spital in Papua-Neuguinea gerade einmal 190 Mark, also knappe 100 Euro, bezahlt.

Dass 78 Prozent darüber hinaus für die Yacht eine Haftpflichtversicherung besitzen, liegt nicht nur daran, dass eine solche Police vergleichsweise preiswert, sondern in vielen Ländern auch längst vorgeschrieben ist. Man ist sich bewusst, dass zum Beispiel nach einer Strandung auf einem Riff der Eigner selten in der Lage sein wird, die Bergungskosten aus eigener Tasche zu bezahlen.

Dass die Mehrheit von fast 60 Prozent auch eine Kaskoversicherung fürs Schiff abgeschlossen hat, ist ein weiterer Beleg für das Sicherheitsbewusstsein vieler Weltumsegler – und für deren gute finanzielle Verhältnisse. Liegen doch die Jahresprämien für die weltweite Fahrt bei ungefähr 3 bis 5 Prozent des Wertes der Yacht.

Der österreichische Kat-Segler und Abenteurer Wolfgang Hausner, Autor des Buchs „Eines Mannes Freiheit“, ist auch dadurch berühmt geworden, dass er seine Lebenshaltungskosten mit der griffigen Formel „ein Dollar pro Tag“ beschrieben hat. Allerdings: Das war um 1970. Längst vorbei diese Zeiten, und außerdem ist nicht jedermann ein Hausner und seit bald vier Jahrzehnten überwiegend in Asien unterwegs.

Bei der Auswertung der Angaben wurden die jährlichen Kosten bei denjenigen Crews, die schon vor der Jahrtausendwende auf Törn waren, umgerechnet. Schließlich sind 1000 Mark, die 1970 veranschlagt wurden, nicht mit 500 Euro im Jahr 2020 gleichzusetzen.

Zwar muss die Frage nach einem ausreichend hohen Budget letztlich jeder individuell beantworten. Dennoch liefern die ermittelten Werte recht gute Anhaltspunkte. Kalkulierten die meisten Crews in den neunziger Jahren noch mit monatlich umgerechnet knapp 900 Euro, stieg dieser Wert im darauffolgenden Jahrzehnt um das Doppelte. Zuletzt wurden sogar deutlich über 2000 Euro pro Monat veranschlagt.

Dabei gilt, dass es sich um Durchschnittswerte handelt. Viele Crews beweisen: Die Welt lässt sich auch mit weniger erobern.

VERSICHERUNGEN FÜR DIE CREW

Krankenversicherung	78 %
Keine Versicherung	21 %
Haftpflicht	15 %
Unfallversicherung	3 %

VERSICHERUNGEN FÜR DAS BOOT

Haftpflicht	78 %
Kasko	59 %
Keine Versicherung	13 %
Insassenunfall	4 %

JÄHRLICHES BUDGET

bis 1989	6 000 €
1990–1999	11 000 €
2000–2009	22 000 €
2010–2020	26 000 €



LANGFAHRER GEBEN HEUTE IM SCHNITT ÜBER 2000 EURO IM MONAT AUS