



Sönke und Judith Roever

BLAUWASSER SEGELN KOMPAKT

- Planung
- Ausrüstung
- Tipps



DELIUS KLASING

Wer an der Küste bleibt, kann keine neuen Ozeane entdecken.

***Ferdinand Magellan (1480-1521),
Entdecker, Seefahrer und Blauwasser-Pionier***



Sönke und Judith Roever

**BLAUWASSER
SEGELN
KOMPAKT**

- **Planung**
- **Ausrüstung**
- **Tipps**



BLAUWASSER.DE

Delius Klasing Verlag

INHALT

VORWORT

DIE BLAUWASSERYACHT

Mono- oder Multihull?

Platzangebot

Liegegebühren

Verhalten auf See

Segeleigenschaften

Tiefgang

Stabilität

Leckschlagen

Anschaffungspreis

Kunststoff- oder Metallrumpf?

Glasfaserverstärkter Kunststoff (GFK)

Stahl

Aluminium

Kurz- oder Langkieler?

Welche Schiffslänge ist sinnvoll?

Mittel- oder Achtercockpit?

Das richtige Klima unter Deck

Isolierung

Decksbelag

Lüften, Spülen, Heizen, Kühlen

Motor

Leistung

Treibstoff

Tankkapazität

Propeller

Wartung

DAS RIGG EINER BLAUWASSERYACHT

Topp- oder Partialrigg?

Auf Deck oder Kiel stehend?

Ein- oder Mehrsaling-Rigg?

Gepfeilte Salinge oder nicht?

Dimensionierung

Stehendes Gut

Laufendes Gut

Reffsysteme

Großsegel

Vorsegel

Vorsegel-Bäume

Anbau von Beschlägen

Maststufen

Optimierungen bestehender Riggs

Anbau von Ausrüstung

Zusätzliches inneres Vorstag

Mastrutscher

Trimm

Rigg-Check

SEGEL EINER BLAUWASSERYACHT

Segelgarderobe

Großsegel

Besansegel

Genua und Fock

Leichtwindtaktik

Gennaker

Code Zero

Spinnaker

Parasailor

Sturmtaktik

Sturmsegel

Sturmfock

Trysegel

Vormwindtaktik

Schmetterling

Passatsegel

Spinnaker / Parasailor

Beidrehen

SPEZIELLE BLAUWASSER-AUSRÜSTUNG

Autopiloten

Elektrische Autopiloten

Windfahnensteuerung

Ankerschirr und -winde

Ankertypen

Kettenlänge

Ankerwirbel

Kettenmaterial

Ankerwinde

Bugbeschlag

Ankerkralle

Ankerdusche

Ankerpraxis

Trippboje

Treibanker

Heckanker

Beiboot

Typ und Größe

Motorisierung

Zubehör

Bimini / Sonnenschutz

Wassermacher

Fenderbrett / Gangway

Suchscheinwerfer

Stirnlampen

Anti-Rutschmatten

Durchsichtige Schotten

ENERGIEMANAGEMENT

Stromverbraucher

Physikalische Grundlagen

Energiebilanz

Stromspeicher (Batterie)

Batteriekapazität

Batterietyp

Batteriezweck

Ladetechnik

Ladestrom-Verteilung

Batterieverkabelung

Stromlieferanten

Ladegerät

Lichtmaschine

Windgenerator

Schleppgenerator

Solarmodule

Generator

Strommanagement

Das Gleichstromnetz (12 oder 24 Volt)

Vorhandene Installation überholen?

Kabelwahl

Kabelverbindungen

Absicherung der Bordelektrik

230-Volt-Netz

KOMMUNIKATION

Ultrakurzwellenfunk (UKW)

Kurzwellenfunk (KW)

Lizenz: Amateur- oder Seefunk?

Datentransfer

Navtex

Satellitentelefon

Netzbetreiber

Geräte

Datenverkehr

Verträge / Kosten

Mobilfunk

Telefonieren

Online-Zugang

WLAN

Tipps für die Praxis

Voice-over-IP

Datenvolumen

Schiffsinternes WLAN

Messenger

Wetter über eine Online-Verbindung

Homepage — Verbindung zur Heimat

NAVIGATION

Seekarten

Rasterkarten

Vektorkarten

Geräte

GPS / Plotter

Kompass

Handpeilkompass

Sumlog

Echolot

Windanzeige

Multianzeige

Radar

Radarreflektor

AIS

Radar oder AIS?

Sextant

Computer

SICHERHEIT

Notfälle

Wassereinbruch

Feuer

Schiffsaufgabe

Verlust des Riggs

Defekt an der Ruderanlage

Diebstahl / Einbruch

Piraterie

Mensch-über-Bord

Medizinische Notfälle

Kommunikation im Notfall

Telefon

Distress-Call

EPIRB

Signalmittel

Notfallpläne

Versicherungen für Langfahrtsegler

Wie bekomme ich qualifizierte Angebote?

Welche Versicherungsarten gibt es?

Was gibt es beim Vergleich zu beachten?

Was passiert im Schadensfall?

BLAUWASSERALLTAG

Fahrtenseglergemeinde

Rallyes

Wachrhythmen / Schlafmanagement

Umgang mit Behörden

Papiere und Dokumente

Versorgung

Diesel und Benzin

Gas und Petroleum

Wasser

Lebensmittel

Brot backen

Angeln

Kochen

Grillen

Abfall

Wäsche waschen

Reparaturen und Wartung

Allgemein

Werkzeuge

Wartung und Pflege

Motor und Außenborder

Rigg, Takelage, Segel

Elektrik

Ausrüstung (Verschleiß)

Ersatzteilversand

Unterwasserschiff

Tauchen und Schnorcheln

Verwaltung in der Heimat

Finanzen / Kosten

NACHWORT

REGISTER



Beim Blauwassersegeln können wir an Orte gelangen, die viele Menschen in ihrem Leben nie zu sehen bekommen

VORWORT

YOU MAY SAY I AM A DREAMER BUT I AM NOT THE ONLY ONE

(Aus dem Lied »Imagine« von John Lennon)

Wir Segler sind Träumer. Wir träumen von Schiffen, von Ausrüstung, vom Segeln und vor allem von Zielen. Südsee oder Spitzbergen. Kroatien oder Karibik. Fidschi oder Feuerland. Hawaii oder Helgoland. Das sind wohlklingende Namen, die Sehnsüchte wecken. Einmal dort hinsegeln, dort ankern. Einen Ozean überqueren, unter Sternen die tropische Nacht erleben, Eisberge aus der Nähe sehen, bedeutsame Kaps passieren oder einfach nur die Ostsee umrunden. Der Weg ist das Ziel und das Ziel die Motivation. Deshalb stechen seit Jahrzehnten Segler in See, um die Meere unseres Planeten zu bereisen.

Den Wunsch, eine Langfahrt zu unternehmen, haben viele Segler — und ihre Zahl wächst. Blauwassersegeln liegt im Trend und Jahr für Jahr lösen mehr und mehr Segler die Leinen, um »ich bin dann mal weg« zu sagen. Kein Wunder — werden die Anforderungen im Alltag doch immer komplexer. Volkskrankheiten wie Burn-out haben Konjunktur und immer mehr Menschen sehnen sich nach einer Auszeit. Abschalten, mal wieder den Horizont sehen, den Kopf frei pusten und das bisher Erlebte reflektieren — ohne

Verpflichtungen, ohne berufliche Entscheidungszwänge, ohne Handyempfang und ohne Stau am Morgen.

Segeln ist nur eine mögliche Form des Aussteigens auf Zeit, aber eine attraktive. Langsam reisen und im Takt der Wellen entschleunigen — das klingt gut. Dabei können wir mit dem Schiff an Orte gelangen, die viele Menschen in ihrem Leben nie zu sehen bekommen. Wir können in abgeschiedene Winkel unserer Erde vordringen oder an beliebten Ankerplätzen mit Gleichgesinnten über Technik, Tratsch und Träume reden. Und das Beste daran ist, dass wir unser Zuhause immer dabei haben — so wie eine Schnecke ihr Haus. Am Ende des Tages liegen wir in unseren eigenen drei Bootswänden in unserer eigenen Bettwäsche. Gefällt uns ein Ort, bleiben wir. Gefällt er uns nicht, setzen wir die Segel und reisen weiter. Das ist eine große Freiheit und sie leben zu dürfen ein Privileg.



Happy Sailing. Traumhafte Segelbedingungen auf dem Pazifischen Ozean.

Doch bevor auf See Wellen, Wind und Freiheit gespürt werden können, geht meistens ein großer und einschneidender Moment im Leben voraus: Die Entscheidung, es zu tun. Vielleicht haben Sie diese Entscheidung schon gefällt — vielleicht auch noch nicht. In jedem Fall aber haben Sie dieses Buch in die Hände genommen und das ist ein erster wichtiger Schritt. Auch wir waren einmal ganz am Anfang und haben uns nach einer solchen Reise gesehnt. Noch allzu gut erinnern wir uns an die diversen Besuche bei einem Stammtisch von Blauwasserseglern aus Hamburg. Dort war die Welt zwischen Bier und Bockwurst irgendwie kleiner als bei uns zu Hause auf der Weltkarte über dem Bett. Haben wir uns damals Gedanken über die 60 Seemeilen zwischen Helgoland und den Niederlanden gemacht, lagen in den Gesprächen der erfahrenen Blauwassersegler die Galapagos- Inseln gleich neben dem Panamakanal und nicht 900 Seemeilen südwestlich davon. Es war schwer vorstellbar für uns, dass wir eines Tages auch in solchen Dimensionen denken könnten. Und so hingen wir Abend für Abend an den Lippen der alten Hasen und lauschten, wenn sie von ihren Abenteuern berichteten. Wieder und wieder fragten wir uns, wie es sich wohl anfühlen wird, tagelang auf See zu sein, dabei Brot zu backen und einen Fisch zu angeln. Heute wissen wir es: Es fühlt sich gut an. Seemeile für Seemeile sind wir in die neue Denkweise hineingesegelt.

Natürlich gab es dabei auch Momente, in denen wir uns ganz klein gefühlt und nach Hause in die heiße Badewanne gewünscht haben. Etwa als wir auf dem Indischen Ozean in einen Sturm geraten sind oder als wir auf dem Weg nach Australien von einem heftigen Gewitter überrascht wurden

— von einer Kenterung vor Südafrika mal ganz zu schweigen. Das Wetter auf See kann eine Crew durchaus an die Belastungsgrenze treiben. Aber auch etliche Reparaturen haben uns hin und wieder das Leben schwer gemacht. Es gibt wohl kaum einen Bootseigner, der nicht schon fluchend vor irgendeinem kaputten Ausrüstungsgegenstand gesessen hat. Aber technische Probleme, Stürme oder Gewitter gehen vorbei — heute lachen wir darüber.

Schlussendlich sind uns Blauwasserbeine gewachsen. Dabei haben viele Menschen ihr Wissen mit uns geteilt und es gab einen tiefen Erfahrungsaustausch. Dieses Fachwissen, das wir während der Vorbereitung unserer Langfahrt und auf drei Ozeanen und inzwischen mehr als 120.000 Seemeilen gesammelt haben, möchten wir nun mit Ihnen teilen. Dazu trägt auch bei, dass Sönke nach der Rückkehr das Blauwassersegeln zu seinem Beruf gemacht hat und seit mehr als einem Jahrzehnt auf dem Fachportal [BLAUWASSER.DE](https://blauwasser.de) und in Seminaren Segler auf das Langzeitsegeln vorbereitet. Unser Ziel ist es, zusammen mit einigen sehr erfahrenen Gastautoren, möglichst umfassend viele praktische und vor allem hilfreiche Informationen weiterzugeben. Dies kann schnell viele hundert, wenn nicht gar tausend Euro bei der Vorbereitung der Reise und der Ausrüstung des Schiffes sparen. Dabei ist es gleichgültig, ob der eigene Törn eines Tages um die Welt oder einfach nur nach Schweden führt. Die meisten Informationen helfen auch beim Segeln vor der Haustür.

Übrigens liegt uns bei der Frage nach dem richtigen Setup für das eigene Schiff ein Gedanke ganz besonders am Herzen. Wir nennen ihn **Happy Sailing** und er zieht sich wie ein roter Faden durch das gesamte Buch. Natürlich hat

jeder Eigner ganz persönliche Vorstellungen, welche Yacht und welche Ausrüstung für ihn und seine Crew die richtige ist und dennoch gibt es ein paar Konzepte, die objektiv gut funktionieren. Denn egal, wie unterschiedlich die Anforderungen sind, es gibt so etwas wie einen gemeinsamen Nenner: Am Ende des Tages möchte sich jeder an Bord sicher und wohl fühlen! Das gilt für den erfahrenen Seebären genauso wie für den gelegentlichen Mitsegler. Nur wenn sich alle an Bord gut und geborgen fühlen, wird die Reise ein Erfolg. Und weil dieser Gedanke so wichtig ist und Einfluss auf viele Entscheidungen bei der Planung einer Langfahrt hat, kommen wir ganz bewusst immer wieder im Buch auf ihn zurück. Vor allem auch deshalb, weil wir unterwegs genug Crews getroffen haben, die letztendlich ihre Träume nicht wie geplant in die Tat umsetzen konnten. Sie haben sich an Bord unwohl gefühlt und ihren Törn vorzeitig beendet.

Keine Sorge — wir wollen hier nicht den Pessimisten spielen — im Gegenteil. Vielmehr möchten wir Ihnen die Möglichkeit bieten, im Vorwege Ihrer Reise die richtigen Entscheidungen zu treffen. Schließlich soll Ihr Törn genauso traumhaft werden, wie Sie ihn sich bereits ausmalen, unabhängig davon, ob Sie Palmen, Punsch und Party oder Einsamkeit und Entschleunigung suchen.

Wir haben dieses Buch geschrieben, um Sie ganz konkret auf Ihren Lebenstraum unter Segeln vorzubereiten. Blauwassersegeln ist eine der schönsten Lebensformen, die es gibt — vielleicht sogar die schönste. Eine Mischung aus Freiheit, Abenteuer und Sehnsucht. Die Freiheit, auf See in alle Himmelsrichtungen zu segeln und dabei eine schier endlose blaue Weite zu spüren. Das Abenteuer, Land und Leute kennenzulernen und zu entdecken. Das Salz in dieser

Suppe aus Freiheit und Abenteuer ist die Abwechslung. Sie macht die Musik, sie ist der Motor der Sehnsucht — nach Meer, nach mehr Meer und nach noch mehr Meer. Freuen Sie sich darauf — es lohnt sich ...

Happy Sailing!

Judith und Sönke Roever
SY Hippopotamus

Unter www.blauwasser.de finden Sie zu jedem Kapitel umfangreiche, weiterführende Informationen, die ständig erweitert und ergänzt werden. Über 100 Autoren – alles gestandene Segler – geben dort ihr Fachwissen weiter. Schreiben Sie uns auch gern: Vermissen Sie etwas? Haben Sie eine interessante Ergänzung? Ihre Kritik, Anregungen und Beiträge erreichen uns per E-Mail unter info@blauwasser.de



Blauwasseryachten vor Anker in der Karibik.

DIE BLAUWASSERYACHT

Es gibt kaum ein Thema, das unter Langfahrtseglern so kontrovers diskutiert wird, wie die Frage nach **DER** richtigen Blauwasseryacht. Dabei ist es völlig gleichgültig, ob wir uns im heimischen Segelclub oder an einem Ankerplatz in der Karibik umsehen. Die Schiffe sind genau so verschieden, wie die Segler, die sie segeln. So richtig verwunderlich ist das nicht — schließlich segeln auf den Schiffen Menschen. Menschen mit ganz persönlichen Bedürfnissen und Erfahrungen sowie daraus resultierenden Anforderungen an das Schiff.

Deutlich wird dies am folgenden Beispiel: Da ist einerseits der ambitionierte Segler, der einen Törn in die hohen Breiten plant und auf gute Amwind-Eigenschaften setzt. Er wird aufgrund der Windverhältnisse ein Schiff mit viel Tiefgang auswählen, um beim Kreuzen optimal Höhe laufen zu können. Einerseits erreicht er damit schneller sein Ziel und andererseits kann er sich so leichter von einer Legerwall-Küste frei kreuzen, was durchaus Sicherheit und Flexibilität bedeutet. Dem gegenüber steht ein Paar, das in jede noch so entlegene Bucht der Welt einlaufen und dabei möglichst unabhängig von der Wassertiefe sein möchte. Während erstgenannter Skipper solche Orte mit seinem Schiff wahrscheinlich nie besuchen wird, wird das Paar beim Kreuzen deutlich schlechter vorankommen und bei einer

längeren Amwind-Strecke ein paar Tage mehr auf See verbringen.

Mit anderen Worten: Die eine, perfekte Blauwasseryacht gibt es nicht!

Vor dem Hintergrund und mit Blick auf den im Vorwort erwähnten Happy-Sailing-Gedanken gehen wir im Folgenden auf all jene Aspekte ein, die bei der Auswahl einer Blauwasseryacht von Bedeutung sind. Beginnen wir mit der Anzahl der Rümpfe.

MONO- ODER MULTIHULL?

Das ist eine spannende Frage, die sich nicht kurz und knapp beantworten lässt. Auch wir haben eine Entscheidung lange vor uns her geschoben. Nicht zuletzt, weil die beiden Schiffstypen so unterschiedlich wie Flaute und Sturm sind. Die Vorteile der einen Bauart sind häufig die Nachteile der anderen. Um das zu durchleuchten, müssen wir uns einige Kriterien beispielhaft ansehen. Sie lauten: **Platzangebot, Liegegebühren, Verhalten auf See, Segeleigenschaften, Tiefgang, Stabilität, Leckschlagen und Anschaffungspreis.** Da Trimarane unter Langfahrtseglern kaum anzutreffen sind, finden sie zur Vermeidung unnötiger Komplexität keinen Eingang in die folgenden Betrachtungen.

PLATZANGEBOT

Immer wenn wir an Bord eines typischen Katamarans (Multihull) stehen, beeindruckt uns das Platzangebot. Neben einer großzügigen Sitzecke befindet sich eine geräumige Pantry mit Backofen, Herd, Spüle, Kühlschrank, Mikrowelle und unzähligen Schränken — selbstverständlich in eine

schicke Arbeitsplatte eingepasst. Auf der anderen Seite des lichtdurchfluteten Deckssalons eine Navi-Ecke, die keine Wünsche offen lässt. Von den geräumigen Kabinen in jedem der Rümpfe, der durchgehenden Stehhöhe und dem riesigen Cockpit ganz zu schweigen. Kein Vergleich zur Einrumpf-Yacht (Monohull), wo in der Regel eher die Enge regiert und jeder Winkel clever genutzt wird. Natürlich spielen die Segeleigenschaften eines Bootes eine wichtige Rolle, aber unterschätzen Sie bitte nicht den Stellenwert des Wohnkomforts, der sich maßgeblich aus dem Platzangebot ergibt. Wenn wir dann noch überlegen, wieviel Zeit wir auf See verbringen und wieviel Zeit im Hafen oder vor Anker, bekommt das Thema sogar noch mehr Gewicht.



Zwei unterschiedliche Konzepte: Einrumpf- und Mehrtrumfyacht.

Platz, Platz, Platz und nochmals Platz! Wie wir zu unserem Schiff Hippopotamus kamen ... (Sönke)

Rückblende: Herbst 2005. Absegeln des Akademischen Segelvereins Hamburg in Glückstadt an der Elbe. Wir lagen zufällig im selben Hafen, ein Wort ergab das andere und so waren Judith und ich am Abend an Bord des Club-Flagschiffs eingeladen. Es nieselte und alle saßen unter Deck. Als wir durch den Niedergang der knapp 11 Meter langen Gib'Sea 106 in die Kajüte blickten, war die Party bereits in vollem Gange. Nichts ging mehr — alle Plätze belegt. Wir blieben im Niedergang sitzen und ich zählte die Gäste: »Judith — da sind 18 Leute unter Deck!«

Als wir ein knappes Jahr später die Idee gefasst hatten, einen längeren Törn zu unternehmen, suchten wir nach einem Schiff, das größer als unsere 8,8 Meter lange Ohlson 8:8 war. An und für sich ein solides Schiff und wir wären mit ihm auch in See gestochen, aber das Bauchgefühl sagte uns, dass ein paar Fuß mehr sich irgendwie sicherer anfühlen würden. Judith saß am PC und stöberte im Internet, während ich den Anzeigenteil einer Segelzeitschrift las. Plötzlich fiel mir eine Anzeige ins Auge. »Guck mal, Judith«, hielt ich ihr die Annonce hin, »Hier wird eine Gib'Sea 106 angeboten.« Judiths Antwort kam prompt: »Das ist doch das Schiff mit den 18 Personen unter Deck!« Der Rest der Geschichte ist schnell erzählt. Wir haben das Schiff gekauft, weil wir unter anderem vom Platzangebot beeindruckt waren. Eine Entscheidung, die wir bis heute nicht bereut haben.



Auf einem Einrumpfschiff wird unter Deck jeder Zentimeter genutzt.



Immer wieder beeindruckend: Das Platzangebot auf einem Katamaran. Hier die großzügige Pantry.



Von oben deutlich zu sehen: der Platzunterschied zwischen Mono- und Multihull bei gleicher Schiffslänge.

Dazu eine einfache Faustregel:

»Wer in drei Jahren um die Welt segelt, verbringt rund ein Drittel der Zeit auf See und zwei Drittel im Hafen oder vor Anker. Wer sich vier Jahre Zeit lässt, ein Viertel auf See und drei Viertel im Hafen oder vor Anker. Wer fünf Jahre unterwegs ist, ein Fünftel auf See und ...«



Während ein Katamaran wenig krängt und relativ ruhig auf der See liegt, ist auf einem Einrumpfschiff jede Welle zu spüren.

Kurzum: Je länger der Törn andauert, desto geringer wird meistens die Netto-Segelzeit und desto wichtiger wird der Wohnkomfort und damit auch die Frage nach dem Platzangebot an Bord (Stichwort: Happy-Sailing).

LIEGEGEBÜHREN

Die Kehrseite der Medaille »Platz« sind die Liegegebühren, die bei einem Katamaran deutlich höher zu Buche schlagen als bei einem Segelschiff mit nur einem Rumpf. In der Regel beträgt der Aufpreis bei einem Multihull gegenüber einem Monohull fünfzig bis einhundert Prozent. Spielt die Bordkasse bei Ihrem Törn eine gewichtige Rolle, sollten Sie dies in Ihre Planung mit einbeziehen. Zudem kommt es vor, dass Mehrrumpf-Eigner nicht in jedem Hafen ohne weiteres

einen Liegeplatz bekommen. Verlassen wir Europa, spielt dies jedoch eine untergeordnete Rolle, da das Marina-Angebot in Übersee mit Ausnahme von Nordamerika, Neuseeland und Australien vergleichsweise gering ist und fast ausschließlich geankert wird.

VERHALTEN AUF SEE

Ein anderer wichtiger Aspekt ist das Verhalten des Schiffes auf See. Ganz generell lässt sich sagen, dass ein Katamaran deutlich ruhiger auf dem Wasser liegt als ein Schiff mit nur einem Rumpf, weil zwei Rümpfe den Wellen mehr Fläche gegenüberstellen. Das führt zu einer erhöhten Seegangs-Stabilität. Katamaran-Segler schwärmen in dem Zusammenhang gern davon, dass bei ihnen mitten auf dem Ozean die Gläser auf dem Tisch stehen bleiben, während die Einrumpf-Segler alles festhalten müssen.

Der Preis für diese Seegangs-Stabilität: Wenn ein Katamaran derart den Wellen und der aus ihnen hervorgehenden Bewegung trotzt, passt einer der beiden Rümpfe meist nicht zum Wellenbild und schlägt lautstark auf oder in die See. Je nach Bauart kann es auch sein, dass die Wellen laut unter das Brückendeck klatschen. Umgekehrt geht das Schiff mit nur einem Rumpf wesentlich leichter durch die See. Es passt sich viel besser dem Wellenbild an — weswegen es ja auch so schaukelt. Das führt zu einer eher leisen, von angenehmem Rauschen und Gluckern untermalten Überfahrt — mal davon abgesehen, dass der Magen das vielleicht nicht mitmacht.

Unterm Strich ist das eine buchstäblich holprige Situation. Sie müssen also abwägen, ob Sie lieber leise schaukelnd auf einem Monohull oder komfortabel laut auf einem Multihull über die Wellen pflügen möchten.

SEGELEIGENSCHAFTEN

Als nächstes müssen wir uns mit den Segeleigenschaften der beiden Schiffstypen auseinandersetzen.

Auf einem Monohull werden Sie sich in der Regel über die guten Amwind-Eigenschaften freuen und sehr gut Höhe laufen können, weil viel Tiefgang eben beim Kreuzen hilft. Auf dem Katamaran hingegen ist die Abdrift beeindruckend und der Frust bei der Annäherung an das Ziel ungleich höher. Da wird unter Umständen die eine oder andere Wende mehr fällig werden. Wobei mit den meisten Katamaranen gar keine Wende gefahren wird, weil Mehrrumpfschiffe je nach Bauart nur schwer durch den Wind zu drehen sind. Deshalb wird gerne mittels einer Halse gewendet und statt einer langsamen 90-Grad-klappt-oder-klappt-nicht-Kurve eine rasante 270-Grad-Kurve gefahren. Wird hingegen mit halbem oder achterlichem Wind gesegelt, lässt der Katamaran den Einrümpfer alt aussehen. Jedes Jahr in der Adventszeit segeln im Rahmen verschiedener Regatten ganze Heerscharen von Blauwasserschiffen über den Atlantik mit dem Ziel Karibik, um das Weihnachtsfest mit Palmen, Punsch und Party zu begehen. In der Regel weht auf der Strecke der Passatwind aus einem achterlichen Sektor. Bei gleicher Schiffsgröße brauchen die Kats dann rund zwei Tage weniger für die 2700-Seemeilen-Strecke.