

Für und Wider

Es war im Oktober 2023 als meine Victoire 933 in einer Sturmflut im Hafen von Flensburg gesunken ist. Insgesamt bin ich mit diesem Schiff ca. 15000 Seemeilen gesegelt, davon etwa die Hälfte Solo. Es dauerte nicht lange, bis ich mit der freundlichen Unterstützung von Aike van der Hoeft eine neue Victoire, diesmal aber eine 1044, gefunden habe. Der alte Name des Schiffes war EOS, sehr schön ausgesucht, es ist 1988 gebaut und hat einen Tiefgang von 1,50 Meter. Ein tolles Refit das auch innen, wie mein altes Schiffchen, sehr gemütlich und gut erhalten ist. Ganz besonders zufrieden bin ich mit der großen begehbaren Backskiste an Backbord, die Segel, Fender, Leinen und sogar noch mein Dinghi aufnimmt. Aber auch die Toilette muss ich erwähnen, es gibt eine Kabine mit Tür und ich bin privat!

Was ist nun anders an dem größeren Schiff? Im April 2024 habe ich auf der Reise von Zieriksee nach Flensburg (via Nordsee), meine ersten Erfahrungen gemacht. Die V 933 war Solo sehr gut zu managen, ich hatte immer sicheren Halt und kurze Wege von Backbord nach Steuerbord. Die Victoire 1044 ist nicht sehr viel größer, nur unter Deck fehlen mir die sicheren Handläufe. Da alles spiegelverkehrt angeordnet ist, also die Seiten von Pantry und Navigationstisch vertauscht sind, suche ich am Anfang immer dort Halt, wo ich vorher hin gegriffen hätte. Auf der rauen Nordsee, westlich von Esbjerg, trifft das Schiff bei 7 Bft eine hohe Welle, die mich einmal quer durch den Salon katapultiert. Ich habe ins Leere gegriffen. Die 7. Rippe ist dabei gebrochen und neben dem höllenartigen Schmerz war nicht nur die Reise, auch die Saison war beendet. Das neue Schiff kann ja nichts dafür, aber zur Sicherheit habe ich nun breite Sicherheitsgurte vom Niedergang zum ersten Schott gespannt, an denen ich mich festhalten kann.



Neu und ...



... alt.

In diesem starken Seegang auf der Nordsee ist aber ein Unterschied besonders aufgefallen – die V 1044 ist insgesamt seegängiger, das Schiff springt nicht so stark in der Welle und ist natürlich auch nicht so lebendig wie die V 933. Die Logge zeigt dagegen auf der größeren Schwester nicht selten 7 Knoten – Länge läuft. Kennzahlen, die oft als Referenz für die Segeleigenschaften einer Yacht herangezogen werden, lassen eher geringere Unterschiede vermuten, als die Erfahrung tatsächlich zeigt. Im Folgenden stelle ich einige Kennzahlen zusammen, in der Reihenfolge V 933/V 1044:

Theoretische Rumpfgeschwindigkeit: 6,7/7,1 kn (im Vergleich: Hanse 342, 7,4)

Segeltragzahl, jeweils mit Genua II berechnet: 4,33/4,42 (im Vergleich: Hanse 342, 4,3)

Comfort Ratio: 27,4/27,4 (im Vergleich: Hallberg Rassy 352, 30 – HR 340, 23 – Hanse 342, 23)

Das sind verblüffende Ergebnisse, liegen die Zahlen doch nicht weit auseinander. Mit meiner V 933 bin ich eher selten mal über 6 Knoten gefahren, bei der V 1044 sehe ich, wie bereits erwähnt, nicht selten die Zahl 7 auf der Logge, obwohl ich schon nahe der Rumpfgeschwindigkeit bin. Die Schnelligkeit der Hanse hat im Vergleich mit der Victoire sehr viel mit der Rumpfform, also dem U-Spant zu tun. Dafür

ist eine Hanse sicher weniger komfortabel auf der rauen Nordsee unterwegs als eine V 1044. Das zeigt sich aber auch deutlich in dem Comfort Ratio (siehe Anm. 1), das mit 23 schon einem Racer nahe kommt. Dass die Zahlen des Comfort Ratio der V 933 und der V 1044 übereinstimmen, zeigt, dass die Konstruktionsdaten von der, glaube ich, 933 auf die 1044 hochgerechnet wurden. Dennoch segelt die große Schwester unter schwierigen Bedingungen deutlich angenehmer. Mit einem Comfort Ratio < 30 werden die beiden Victoires als küstentaugliche Segler eingestuft. Erst eine HR 352 wird mit einem CF von 30 als Blauwassersegler bewertet. Ich nehme an, dass dem viele V 1044 Segler widersprechen.

Im Jahr 2025 bin ich von Flensburg über das Kattegat und das Skagerrak nach Norwegen gesegelt. Die Windsteueranlage, eine Clipper MK III, hat mir dabei sehr viel Freiheit gegeben. Nach meinem Eindruck hält diese Windfahne den Kurs stabiler als die Windpilot Pacific, die ich auf der V 933 installiert hatte. Das liegt sicherlich an der flügelartigen Profilierung der Clipper-Windfahne, die bei Windpilot nur ein Sperrholzbrett ist. Auf der Etappe von Schweden nach Norwegen, ein Törn von 90 sm, hat mich ein lokaler Sturm vor der norwegischen Küste mit Böen bis 8 Bft. überrascht. Die See war nicht extrem hoch aber die Bedingungen sehr rau. Stark gerefft hatte ich das Schiff unter Kontrolle. Dabei habe ich die Erfahrung gemacht, dass der kurze Kiel die Seetauglichkeit nicht beeinträchtigt. Später, bei einer spontanen Regatta auf "am Wind Kurs" war klar, dass mit dem kürzeren Kiel keine Regatten gewonnen werden, da fehlen gut 10 Grad. In manchen Häfen und auf Ankerplätzen war der kurze Kiel hingegen ein echter Gewinn!

Meine neue V 1044 ist mit einem Bugstrahlruder ausgerüstet. Eigentlich sind sowohl die Große als auch die Kleine wendig unter Motor. In Fahrt zurück reagieren beide Schiffe sehr gut auf das Ruder. Dennoch bin ich der Ansicht, dass für das größere Schiff, insbesondere in vollen engen Häfen, ein Bugstrahlruder sehr hilfreich ist.

Ein Gewinn ist die Heizung! Auf der V 933 ist in der Regel auf den älteren Modellen eine mit Petroleum betriebene Wallas 1800 in der Toilette installiert. Die habe ich 2020 gegen eine neue ausgetauscht. Die alte war nach 36 Jahren durchgerostet. Meine alte Heizung sprang immer verlässlich an, von der neuen war das nach einem Jahr Gebrauch eher Glückssache. Die "Neue" war ebenso LAUT wie das alte Modell, obwohl der Hersteller damit geworben hat, dass diese Heizung sehr ruhig läuft. Mich hat das sehr geärgert und auf meine Reklamationen wurde so reagiert: „wenden Sie sich an den Händler“. Der Händler sagt: "keine Ahnung, ist doch alles in Ordnung, wenden sie sich an den Hersteller". Nimmt man da einen Anwalt, Gericht – nein, das ist Geldverschwendung. Auf der V 1044 ist eine Diesel Heizung installiert, und zwar in der Backskiste, wo sie hingehört. Sie läuft geruchlos leise und zuverlässig mit Dieseldieselkraftstoff. Das ist ein enormer Gewinn, denn wer sitzt schon gerne in den kälteren Monaten April/Okttober im Salon und es macht trrrrrrrrrrr und krrrrrrrrrrrr!

Unerklärlich für mich ist, dass die V 1044 eine Wassertankkapazität von 300 Lt. (V 933 100 Lt.) hat, aber nur eine Tankkapazität für Diesel von 60 Ltr. (V 933 60 Lt). Der Wassertank ist ausgelegt für eine Atlantiküberquerung, der Dieseltank für Küstenfahrt. Ähnlich unverständlich ist die Dimensionierung der Größe des Raumes für die Gasflasche. In dem größeren Schiff passt die kleine, in das kleinere die größere Flasche. Natürlich kann man das umbauen, nur verstehe ich nicht, warum sich jemand so etwas für ein Fahrtenschiff aus denk.

Bei Stavanger kamen mein Sohn und seine Lebensgefährtin an Bord. Zu dritt ist die V 1044 ein echter Vorteil! So viel Platz zum Leben und Stauen gibt es nicht auf der V 933. Die Toilette, wie sie bei den ab 1994 gebauten V 1044 platziert ist, ist natürlich optimal. Auf der alten V 933 war das gar nicht gut, auf meiner V 1044 ist das für die, die vorne schlafen, ebenfalls nicht angenehm. Nur, mit der neueren Innenaufteilung verliert die V 1044 die so unglaublich sinnvolle begehbare Backskiste. Ein Verlust ist nach meiner Meinung auch die See-Koje, die auf der alten V 944 ganz leicht im Salon umgebaut werden konnte. Bei solchen Ideen stand das Fahrtensegeln im Focus, nicht so sehr der Komfort unter Deck.

Gleiches gilt für die auf der V 933 ausziehbare Salonbank an Backbord. Ich hatte ein Bett von 1,40 Meter Breite mit viel Platz nach oben. Ein Paar liegt dort gemütlich nebeneinander. In der V 1044 ist achtern definitiv nur Platz für einen Erwachsenen. Ich bin nun 70 Jahre alt, da fragt man nicht mehr so danach. Aber als wir jung waren, haben wir uns schon überlegt, wie das geht – mit der Liebe auf einem Schiff.

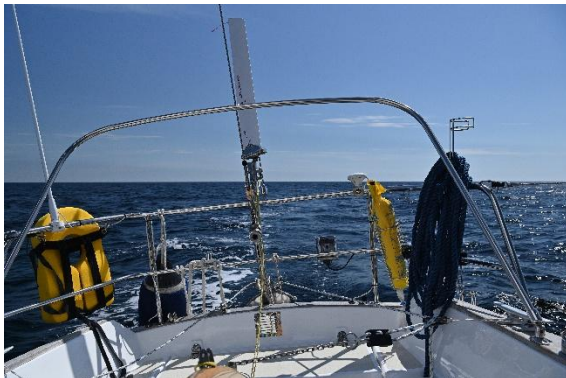


Neu und ...



... alt.

Fazit: Jede Segelyacht ist ein Kompromiss. Für das Fahrtensegeln ist die V 1044, auch für Solo SeglerInnen, klar im Vorteil. Zwar bin ich mit meiner Victoire 933 alleine nach Färöer und zurück gesegelt. Teilweise war das aber ein enormes springen und hüpfen auf der Nordsee und dem Atlantik. Solo nutze ich oft die Windsteueranlage. Auf der V 933 hat die Ketten- und Leinenführung gut 2/3 des Platzes im Cockpit beherrscht. Das war bei langen Touren sehr unkomfortabel. Vor allem wegen des Platzes ist die „Kleine“ wohl eher als Küstensegler ein zu stufen. Die Werft hat in den Herausforderungen der konkurrierenden Marktentwicklung zu sehr den Spagat zwischen der modernen komfortorientierten Nachfrage und den Ansprüchen traditioneller Fahrtensegler versucht. Eine Trennung, sagen wir mal zwischen Cruising- und Comfort-Line (und mit der Winner als Sport Line) wäre nach meiner Einschätzung das bessere Marketing gewesen.



Neu und ...



... alt.

Auf die Frage, würdest du dein Schiff gegen ein modernes Design mit breitem Heck und Doppelluder tauschen, würde ich antworten: „Nein“. Bei dieser Entwicklung überwiegt der Gedanke an den Komfort und unterliegt der Gedanke an Sicherheit auf See. Auch deshalb bin ich nach dem Verlust meines alten Schiffes bei Victoire geblieben.



Neu und ...



... alt.

- 1) Comfort Ratio CR= Verdrängung in Pounds/ $(.65 \times (.7 \text{ LWL} + .3 \text{ LOA}) \times B^{1.333}$
 LWL und LüA in Fuß
 Quelle: <http://www.tedbrewer.com/yachtdesign.html>

Andreas Stübbe