

Ausrüstung auf einer Fahrtenyacht

Was hunzt,

was funzt?



Das harsche Umfeld von Salzwasser, hoher (Luft-)Feuchtigkeit, Temperaturen jenseits der 30 Grad und einer unbarmherzig prasselnden Tropensonne stellt sämtliches Material einer Fahrtenyacht auf die Probe - und zwar ohne Pause. Nach fünf Jahren Dauertest in den Tropen macht die Crew der *Pitufa* einen Rundgang über das ganze Boot und zieht Bilanz. Welche Ausrüstungsgegenstände haben sich bewährt und sind weiterzuempfehlen, was hat Ärger gemacht und was hätte besser gar nicht mit auf die Reise gehen sollen?

Text und Fotos: Birgit Hackl und Christian Feldbauer

Vom Bug zum Heck auf Deck:

Ankergeschirr. Wir beginnen unseren Rundgang am Bug bei unserem 25 kg schweren Bügelanker, ein Modell, auf das wir uns in praktisch allen Ankersituationen verlassen können und das wir wärmstens weiterempfehlen. Eine schwere 10-Millimeter-Kette bringt zusätzliche Sicherheit (empfehlen wir allen Cruisern über 36 Fuß). Im Dauereinsatz beginnt eine verzinkte Kette bald zu rosten, wir haben uns trotzdem gegen Inox entschieden, da dieses irgendwann heimtückisch spröde wird und dann ganz unerwartet brechen kann. Wir sind in der glücklichen Lage, gleich vier Bugroller zu haben, so ist auch Platz für einen Reserveanker und wir können immer noch einen weiteren Anker (als Heckanker verwenden wir einen nur 11 kg leichten verzinkten Klappanker) bequem über die Ankerwinde an Bord ziehen.

Rigg und Segel. *Pitufa* ist eine kuttergetakelte Slup und wir sind mit der Furler-Rollreiffanlage für unsere Genua sehr zufrieden. Unser Kuttersegel ist so klein und dementsprechend leicht zu handhaben, dass eine Rollreiffanlage dafür übertrieben wäre. Perfekt wäre das Rigg, wenn wir Platz für eine zweite Rollreiffanlage am Bug hätten, denn dann könnten wir die klassische Passatwindbesegelung – Backbord und Steuerbord je eine Genua ausgebaut – ganz einfach bei Vorwindkursen aufziehen. Unsere Furler-Anlage hat aber zumindest zwei Rillen, sodass wir zwei Genuas gleichzeitig aufziehen und gemeinsam aufrollen können – ein Aufwand, den wir vor der Abreise aber nur betreiben, wenn wir uns recht sicher sind, dass größtenteils mit einem Vorwindkurs zu rechnen ist. *Pitufas* zwei Spinnakerbäume kommen aber nicht nur bei dieser Passatwindbesegelung gleichzeitig zum Einsatz. Es ist auch praktisch, wenn man bei hin- und herdrehenden raumen Winden die Genua ohne große Umbauten von einem fix angeschlagenen Spi-Baum Backbord zum anderen auf Steuerbord wechseln kann.

Vor unserer Abreise haben wir noch einen neuen Segelsatz (durchgelattetes Groß und 150-%ige Genua) anfertigen lassen und sind froh, dass wir uns für das Angebot der kroatischen Firma Dustom (www.dustom.com) entschieden haben, denn auch nach fünf Jahren Dauereinsatz sind die Segel in einem hervorragenden Zustand. Bei Kursen am Wind bevorzugen wir die Kombination eines kleineren, hochgeschnittenen Yankees mit dem Kuttersegel. Der Lazybag, den wir damals für das durchgelattete Groß anfertigen ließen, hat sich als sehr praktisch erwiesen und schützt das Segel perfekt. Beim Anfertigen (lassen) von Lazybags, Sprayhoods, Biminis etc. sollte man gut darauf achten, dass nicht nur hochwertiges Sunbrella verwendet wird, sondern dass auch der Faden und die Reißverschlüsse entsprechend robust sind. Bewährt haben sich bei uns nur Reißverschlüsse ohne Metallteile, aus UV-beständigem Kunststoff, mit groben Zähnen – und auch dann sollte man die Verschlüsse einmal im Monat bewegen und mit Vaseline oder ähnlichem schmieren, sonst geht bald nichts mehr. Für eine wirklich lange Lebenszeit der Reißverschlüsse sollten sie am besten unter Sunbrella versteckt sein.

Ein überdimensioniertes Rigg gibt ein sicheres Gefühl auf See. Die meisten Fahrtensegler sind wie wir darauf bedacht, das Material zu schonen und reffen sehr konservativ. Trotzdem ist es angenehm zu wissen, dass unsere extrastarken Wanten auch im Fall einer überraschenden Bö nicht ins Wanken kommen (z. B. 12 mm Unterwanten, 10 mm Oberwanten).

Pitufas Mast ist von einem Spinnennetz aus Reserve-Falls umgeben. Wir nutzen sie im Buchtmodus, um das Dinghi über Nacht seitlich am Rumpf aus dem Wasser zu heben, aber auch, um schwere Einkäufe und Kanister an Bord zu hieven. Beim Segeln ist es ein gutes Gefühl zu wissen, dass wir nicht in den Mast klettern müssen, falls ein Fall reißt oder sich selbstständig macht – wir könnten vorübergehend einfach ein anderes verwenden.



Als Cruiser kann man gar nicht genug Planenmaterial mitführen.

Bei Schäden im Rigg hätten wir außerdem die Möglichkeit, z. B. mit einem Fall eine schadhafte Wante zu entlasten.

Im vergangenen Jahr mussten wir feststellen, dass Plastik-Mastrutscher scheinbar eine sehr begrenzte Lebenserwartung haben. Als einer nach dem anderen brach, bastelte Christian aus Ersatzteilen recht kreativ aussehende, aber funktionstüchtige Rutscher.

Mittlerweile haben wir nachbestellt und führen jetzt ein Set als Reserve mit. Möglicherweise hat auch

die Verwendung von Silikonspray die Lebenszeit verkürzt, stattdessen verwenden wir jetzt Silikonfett aus der Tube.

Planen und Textilien.

Als Cruiser kann man gar nicht genug Planenmaterial an Bord mitführen, es fallen je nach Klima immer verschie-

dene Einsatzmöglichkeiten an. Wir haben über dem Bimini eine Multifunktionsplane aus Sunbrella angebracht, die in heißen Gebieten das Cockpit auch von der Seite abschattet und bei Regengüssen zum Wasser sammeln dient. In regenreichen Gebieten spannen wir vor Anker liegend außerdem kleine Zelte über den Luken auf (robuste Lastwagenplanen eignen sich dazu hervorragend) und können so die Luken auch während der Nacht offen lassen (dann muss man nicht ständig aufspringen) oder wenn wir an Land gehen. Die zusätzliche Luftzirkulation macht den Aufenthalt unter Deck nicht nur angenehmer für die Crew, sondern verhindert auch allzu schnelles Wachstum von Schimmel – ein Problem, mit dem sich nicht nur Fahrtsegler in den Tropen herumschlagen. Zum Befestigen von Planen sind Plastikhaken an Expandern praktisch, der Gummi gibt aber leider in der Tropenhitze schon nach wenigen Monaten auf und muss ständig ausgetauscht werden (große Rolle mitnehmen!).

Puristen bauen Sprayhood und Bimini vor Törns ab, doch eine solide Sprayhood hält die Crew auf Törns trocken, verhindert einen Sonnenstich und hält Gischt oder gar Wellen auf dem Weg in den Salon auf. Wir haben's auf Törns gern bequem im Cockpit, lassen das Bimini oben und rollen auf der Luvseite unsere Regenplane als zusätzlichen Schutz vor Gischt nach unten.



In Kombination mit einem Spraydodger auf der Reling (eine zwischen der oberen Reling und der Fußleiste gespannte Stoffbahn) ist der Rundumschutz gut und nur die vorwitzigsten Wellen schaffen es, in unser trautes Heim zu spucken.

Fahrtensyachten erkennt man in Ankerbuchten ganz leicht an ihrem Sammelsurium von Kanistern, Kübeln und Krimskrams am Heck – *Pitufa* ist da leider keine Ausnahme. Da wir unter Deck chronischen Platzmangel haben (auch eine verbreitete Fahrtenseglerkrankheit), zieren *Pitufas* Heck zahlreiche Wasser- und Benzinkanister. Im Freien würden diese bald brüchig, sie tragen deshalb UV-Schutzanzüge aus Sunbrella. Auch Plastikkübel für den Haushalt werden in der Sonne bald spröde und brechen, bewährt haben sich hingegen die für den Einsatz auf Baustellen gedachten schwarzen, gummi-ähnlichen Kübel. Wir haben seit fünf Jahren eine kleine, robuste Zementmischwanne auf dem Achterdeck, die als Badewanne, Fisch-Mordschauplatz, Heckankerketten-Zwischenlager und Wäschezuber fungiert (mit gründlicher Reinigung zwischen den Einsatzvarianten). Kleidung und Schuhe altern in den Tropen im Zeitraffer. Direkter Kontakt mit Salzwasser ist natürlich tödlich für Textilien, aber sogar die salzige Luft reicht aus, dass sich Gummierungen auflösen, Plastikteile abfallen und Reißverschlüsse korrodieren. Unser Schlechtwetterzeug von Musto ist da keine Ausnahme.

Geräteträger. *Pitufa* hatte, als wir sie kauften, nur einen Ständer fürs Radar am Heck. Wir ließen deshalb bei der kroatischen Firma Lumbrico (www.lumbrico.doo) einen Geräteträger anfertigen, der sich formschön an *Pitufas* Linien hält und robust genug ist, um großflächige Solarpaneele zu tragen. Zu Beginn unserer Reise hatten wir nur 110 Watt, wir haben unterwegs immer wieder günstige Angebote genutzt und in verschiedenen Ländern mehr bzw. größere Solarpaneele verschiedenster Marken angesammelt (handelsüblich und nicht speziell für den maritimen Bereich), die sich allesamt bewährt haben. Mittlerweile haben wir 400 Watt, was unseren Ansprüchen genügt (Wassermacher, Kühlschrank, Elektronik, aber kein Gefrierschrank). Unser Rutland 913-Windgenerator sitzt schon seit Beginn unserer Reise auf dem Geräteträger und produziert klag- und praktisch wartungsfrei Energie. Dieses kleine, in der Anschaffung günstige Modell produziert zwar nicht so viel Strom wie manch größere Windgeneratoren, aber nachts und an grauen Regentagen stellt er eine sinnvolle Ergänzung der Solarpaneele dar. Beim Kauf eines Windgenerators sollte man unbedingt auf den Lärm-

- 1 Zwei Spinnakerbäume nicht nur bei Passatwindbesegelung, sondern auch bei drehenden raumen Winden
- 2 Kleidung und Schuhe altern in den Tropen im Zeitraffer, direkter Kontakt mit Sonne und Salz ist tödlich
- 3 Eine Multifunktionsplane über Deck spendet zusätzlichen Schatten und sammelt Regenwasser
- 4 Plastik-Mastrutscher verschleißern schnell, sind aber mit etwas Geschick leicht nachzubauen

pegel achten, denn während andere Modelle ihre Besitzer und die Ankernachbarn mit heulenden Rotorblättern in den Wahnsinn treiben, schont der kleine Rutland Ohren und Nerven. Durch die Kombination von Solarpanelen und Windgenerator in Verbindung mit einem vernünftigen Energiemanagement können wir ganz auf einen lärmenden Diesel- oder Benzingerator verzichten.

Windsteueranlage. Ganz hinten am Heck arbeitet Wayne Vaney, unser unermüdlicher Hydrovane-Windpilot. Die stabile Anlage steuert das Boot mit einem kleinen Hilfsrudder (das Hauptruder wird festgestellt) zuverlässig auf allen Kursen sowohl bei Stark- als auch bei Leichtwind. Nur bei böigem, unzeitigem Wind müssen wir manchmal eingreifen und mehr oder weniger Luvgerigkeit korrigieren. Wir verwenden die Hydrovane auf allen Törns 24/7 und schätzen sie sehr, insbesondere seitdem wir Beispiele von anderen Crews ohne Windpilot gehört haben, deren elektrische Autopiloten nach Blitzschlägen oder wegen Batterieproblemen versagten und die dann handsteuern mussten. Die meisten haben deshalb gleich mehrere Autopiloten als Reserve mit und um deren Funktion zu sichern, auch einen Diesel- oder Benzingerator. Ein Windpilot, der das Boot ganz ohne Energieverbrauch steuert, erscheint uns wesentlich verlässlicher und vernünftiger.



Warum auf Komfort verzichten?

Genießen Sie Strom wie zu Hause mit Ihrem Fischer Panda Generator.

Bei Fischer Panda erhalten Sie das passende Modell für Ihren Leistungsbedarf (3,8 kW - 170 kW).



Haben Sie Fragen? Wir sind für Sie da:

Fischer Panda GmbH
Tel.: +49 (0) 52 54 / 9202-0
info@fischerpanda.de
www.fischerpanda.de



Elektronik. Unser Garmin GPSmap 421 ist robust genug, um das ganze Jahr im Cockpit gleich neben dem Steuer montiert zu verbringen. Wir haben uns wegen des geringen Stromverbrauchs für dieses kleine Modell entschieden, denn auf Törns läuft dieser Kartenplotter im Cockpit die ganze Zeit über. Die Displaygröße reicht für unsere Ansprüche und die Bedienung ist einfach. Praktisch ist auch die Möglichkeit der Darstellung von AIS-Daten direkt am Kartenplotter (samt wählbaren Alarmfunktionen) und ein Tidenprogramm, das die Gezeitenhöhen aller Stationen in der Umgebung auflistet. Die Qualität des Kartenmaterials von Garmin ist zufriedenstellend (Detailreichtum, Abdeckung), doch abgelegene Gebiete sind manchmal gar nicht enthalten oder die Karten sind leicht bis gravierend verschoben (wir haben schon öfters auf einem Hügel geankert oder sind weite Strecken über Land gesegelt ...). In solchen Gegenden sind wir froh, dass wir verschiedene Systeme zum Kartenvergleich an Bord haben. Auf dem Laptop haben wir Open CPN mit CM93-Charts installiert und bei kniffligen Passagen steht der Laptop vorsichtshalber auf der Cockpit-Bank. In der Navi-Ecke unter Deck befindet sich ein großes Simrad NSE8 Multi-Purpose-Display, das wir aber wegen des bedeutend höheren Stromverbrauchs nur gelegentlich verwenden. Dieses Gerät verwendet Navionics-Charts, welche qualitativ mit den Garmin-Karten vergleichbar sind, mit diesen aber nicht immer übereinstimmen. Widersprechen sich Garmin, C-Map und Navionics, vergleichen wir noch mit GPS-Punkten auf Satellitenbildern, denn bei schmalen Riffpässen machen auch Verschiebungen von ein paar Dutzend Metern einen Riesenunterschied.

Ein AIS (Automatisches Identifikationssystem), das per UKW-Funk Registrierungsnummer, Namen, Kurs, Geschwindigkeit etc. von anderen Schiffen empfängt und bei Kollisionskurs Alarm gibt, erhöht die Sicherheit auf Törns enorm. Dieses System ist für die Großschifffahrt vorgeschrieben, doch auch viele Yachten führen mittlerweile ein AIS-Gerät mit. Da wir auch senden (optional), können wir schön beobachten, wie Frachter auf hoher See schon von weitem brav den Kurs korrigieren, um unserer kleinen *Pitufa* auszuweichen. Es gibt AIS-Einheiten als eigenständige Geräte mit Display, doch wir haben uns für eine Black Box mit Koppelung an unsere Garmin- und Simradkartenplotter entschieden, sodass AIS-Signale direkt dort angezeigt werden.

Vom Bug zum Heck unter Deck:

Salon und Kombüse. Handelsübliche Wasserhähne haben es im marinen Umfeld einer Fahrtenyacht nicht leicht. Ein Salzwasserhahn in der Abwasch verringert den Süßwasserverbrauch beträchtlich, aber die Salzspritzer beanspruchen Armaturen, Silikon und Holz in der Umgebung zusätzlich, auch wenn man nach dem Abwaschen immer alles brav mit Süßwasser nachspült und abwischt. Man sollte auf gute Qualität achten, denn unterwegs ist es schwierig, Ersatz in den richtigen Dimensionen zu finden. Das einzig passende Wasserhahnmodell, das wir z.B. in Panama fanden, hielt wegen der dünnen Chrombe-



schichtung nicht einmal ein Jahr. Auch handelsüblicher Klarlack aus dem Baumarkt hält den extremen Anforderungen auf einer Fahrtenyacht nicht stand, man sollte speziellen Lack für den maritimen Bereich (auch im Innenraum) verwenden.

Um Vorräte vor Feuchtigkeit und Insektenbefall zu schützen, füllen wir frisch gekaufte Packerl Mehl, Zucker, Reis etc. sofort in Plastikboxen oder -flaschen um. Auch im Kühlschrank sind Plastikboxen zum Lagern von Gemüse-, Käse- und Wurstvorräten praktisch. Eine gutsortierte „Jausenbox“ ist griffbereit und verhindert, dass der Deckel beim Suchen der einzelnen Sachen zu lange offen bleibt. Vor unserer Reise haben wir gelesen, dass ein Druckkochtopf auf einer Fahrtenyacht unumgänglich sei, um Gas/Kerosin beim Kochen zu sparen und um Riesenmengen Eintopf für längere Törns vorzubereiten. Wir sind nie so recht mit diesem Zerkochgerät warm geworden, der Topf ist für den täglichen Gebrauch zu schwer und umständlich und die Kochzeiten halten sich auch so in Grenzen. Wir sind trotzdem froh, dass wir den Druckkochtopf dabei haben, denn so können wir nach einem großen Fang Fischkonserven einkochen.

Ein Küchengerät, das in keinem nautischen Ratgeber empfohlen wurde, aber fast täglich im Einsatz ist, ist unser Stabmixer. Bei einem Überangebot an Obst (z.B. wenn alle Bananen einer ganzen Stau gleichzeitig reif werden) haben wir mit fruchtigen Milkshakes schon Dutzende Bananen pro Tag vermixt. Curry-Pasten, Hummus, Avocado-Dips, Suppen – die Anwendungspalette ist kreativ unbegrenzt.

Nasszelle und Wassermacher. Ein Wassermacher ist für uns einer der wichtigsten Ausrüstungsgegenstände einer Fahrtenyacht, denn er bringt Sicherheit (keine Sorge um die Verfügbarkeit und Qualität von Wasser an Land), Freiheit (wir



können auch in abgelegenen Gebieten so lange bleiben, wie wir wollen) und Komfort (tägliches Duschen ohne Kanister schleppen zu müssen). Wir haben uns bei der Anschaffung für ein modulares, einfach gebautes Modell entschieden, um auch unterwegs selbst Teile austauschen zu können. Das Modell Purewater der deutschen Firma Fehleemann war günstig, die Produktion von 25 l/h beim Verbrauch von ca. 20 AmpH schien uns angemessen und außerdem gefiel uns die Möglichkeit, zwei kurze Membranen anstatt einer langen einzubauen. Leider stimmte aber (zumindest bei unserem Modell) von Anfang an die Qualität nicht. Trotz zwischenzeitlichem Einbau einer Boosterpumpe und neuer Membranen bleibt der Restsalzwert (550 ppm) über der von der WHO vorgegebenen Empfehlung für Trinkwasser. Nach vielen Gesprächen und Vergleichen mit anderen Fahrtenseglern würden wir uns aus heutiger Sicht für einen Wassermacher von Spectra entscheiden. Diese Geräte sind zwar in der Anschaffung wesentlich teurer, aber sowohl Wasserqualität (unter 100 ppm) als auch Produktionsmenge und Energieverbrauch sind top.

Unsere Jabsko-Toilette funktioniert mit einer einfachen Handpumpe. Je einfacher die Technik, desto weniger kann kaputtgehen und ein defektes Klo reparieren zu müssen – vielleicht noch unterwegs bei ordentlichem Seegang – rangiert auf der Alptrauumliste der meisten Cruiser ganz oben. Elektrische Pumpen und Vakuumsysteme sind auf Fahrtenyachten deshalb nur selten anzutreffen und unserer Meinung nach auch nicht zu empfehlen.

Motor. Auf einer Fahrtenyacht ist es wichtig, einen verlässlichen Motor zu haben, für den man auf der ganzen Welt Ersatzteile findet. Eine weitverbreitete Marke wie der Yanmar

auf unserer *Pitufa* ist da ideal. Wir sind mit unserem Yanmar 4JH2-HTE (75 PS) grundsätzlich sehr zufrieden, der starke Motor stellt bei schwierigen Anfahrten (z.B. gegen eine starke Strömung) einen Sicherheitsfaktor dar. Wir hätten jedoch lieber ein Modell ohne Turbo, da der Motor einer Fahrtenyacht den Großteil der Zeit mit geringer Drehzahl läuft, der Turbo deshalb zu wenig gefordert wird und mit der Zeit mit Karbonrückständen ansetzt. Wir versuchen daher, den Turbo regelmäßig bei hoher Drehzahl aufheulen zu lassen und so „durchzuputzen“. Ein weiterer Nachteil eines so großen Motors ist, dass er den Motorraum fast vollständig ausfüllt und Wartungsarbeiten dementsprechend beengt und schmerzhaft sind. Ist ein Motor nicht rundherum zugänglich, werden Wartungsar-

Das alte KISS-Prinzip: Keep it simple & stupid.

beiten oder – noch schlimmer – hektische Suchen nach Schäden im Notfall erschwert bzw. unmöglich gemacht. Ideal wären rundherum abnehmbare Paneele, bei uns war die Backbordseite vorher gänzlich geschlossen, wir mussten zwei weitere Inspektionsluken schneiden.

Einfach gut. Grundsätzlich haben auch wir gelernt, dass sich eine anfängliche Mehrinvestition in gute Qualität auf Dauer auszahlt – sowohl bei der Ausrüstung als auch beim Boot selbst, denn man erspart sich Reparaturen und hat länger ungetrübte Freude am Cruisen. Wir haben den Eindruck, dass uns immer mehr „Marinaboote“ auf See begegnen, die schlecht ausgerüstet (z.B. ohne Solarpaneele und ordentliches Ankergeschirr) auf die Weltreise gehen. Auch die Besitzer teurer, großer Yachten verzichten oft auf alternative Energiespender, die das schöne Bild verunstalten würden. Mehr Ausrüstung bedeutet mehr Komfort, aber auch mehr Kosten und Zeitaufwand für Wartungen und Reparaturen. Das alte KISS (keep it simple & stupid)-Prinzip der Fahrtensegler-Pioniere hat immer noch seine Richtigkeit, denn was man nicht hat, kann nicht kaputtgehen und Technologie, die zu kompliziert ist, als dass man sie mit eigenen Mitteln reparieren könnte, führt zu Werftaufenthalten, komplizierten Bestellungen und Streitereien um Garantie – was vom anderen Ende der Welt aus ein unangenehmes Abenteuer ist. ★

- 1 Salzwasserhähne: sinnvoll, aber auch sehr böse zu Armatur und Abwasch ...
- 2 ... es sei denn, die Qualität und die ständige Pflege mit Süßwasser passen
- 3 Eine Zementmischwanne – viele Einsatzmöglichkeiten: als Badewanne, Fisch-Mordschauplatz, Heckankerketten-Zwischenlager, Wäschezuber u.v.m.