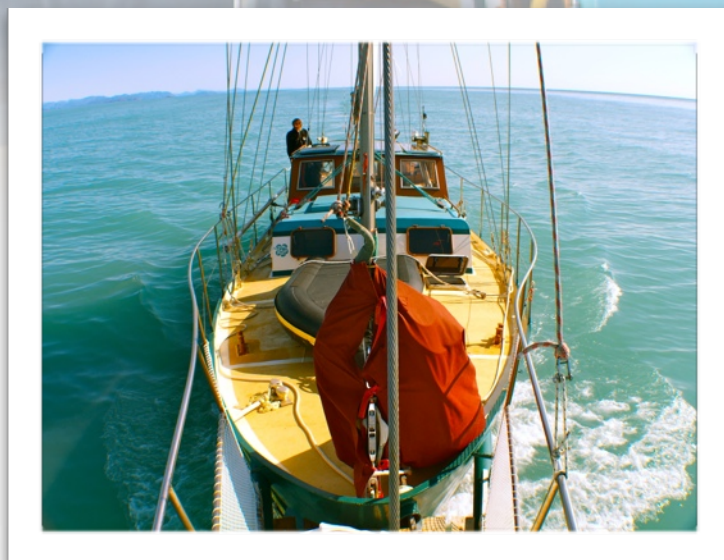




DECKSAUSRÜSTUNG

Gewaschenes Teak, poliertes Edelstahl, dazwischen weiß lackierte Deckflächen, die nur mit eigenen Deckschuhen betreten werden dürfen. Möglich, dass dieses Bild in manchen Yachthäfen Gang und Gebe ist, doch das Deck einer Langfahrtenyacht muss einiges mehr können als nur schön zu sein. Denn neben Außenfläche und Sonnenterrasse ist unser Deck vor allem eines: unser Arbeitsplatz.

Im Laufe der Jahre haben sich bei uns an Bord einige Überlegungen zu unserem Deck angesammelt, einige Dinge sind positiv aufgefallen, einige negativ. Etliches würden wir bei einer Restauration unseres Bootes wahrscheinlich wieder genau so machen, aber einiges würden wir verbessern. Von manchen Deck-Zubehör wurden wir angenehm überrascht, manches wurde von uns abgeändert, anderes bleibt ein Dorn im Auge. Und da sich manche Änderungen wahrscheinlich nur im Zuge der Restaurierungsarbeiten machbar gewesen wären, werden wir sie voraussichtlich noch lange ohne diese Änderungen leben.



Bereitet man sich und seine Yacht zur Langfahrt vor, macht es Sinn, sich einige Gedanken zum Deck zu machen und nicht zimperlich zu werden, wenn es um die Umgestaltung und Verbesserung des eigenen Decks geht. Dabei würden wir allerdings auch empfehlen, einmal über den Rand der Zubehörkataloge zu blicken und nicht unbedingt danach zu gehen, was gerade als modern oder chic gilt.

Klampen und Klüsen

Das beginnt schon bei ganz simplen Zubehör: Klampen und Klüsen! Immer wieder treffen wir auf Yachten, mit viel zu wenigen und viel zu kleinen Klampen, die obendrein auch noch schlecht befestigt sind. Wir haben allerdings die

Technik und Ausrüstung - Decks-ausrüstung



*Die Poller von LA BELLE EPOQUE:
Beide Pollerarten haben sich bewährt, wobei die Doppelkreuzpoller den Vorteil bieten, dass an ihnen auch zusätzliche Trossen mit einer Schlaufe festgemacht werden können, während die Knopfpoller meist mit einer starken Trosse voll belegt sind.*

Erfahrung gemacht, dass alle neun großen Poller/Klampen, die wir auf unserem Deck verteilt haben, im Einsatz sind und keine davon überflüssig oder zu groß ist. Die vier großen Poller am Bug (2 Doppelkreuzpoller und zwei Knopfpoller) sind nicht nur während der Hafentage im Einsatz, wir machen an ihnen auch Ankertrassen und Ankerwinden-Entlastung fest.

Die beiden Doppelkreuzpoller und der zentrale Kreuzpoller am Heck sind gerade ausreichend, sehr oft (speziell in rauen Häfen mit hohen Wänden abseits Yachthäfen) belegen wir ausserdem zusätzliche Achterspring an den beiden großen Klampen am Seitendeck. Diese beiden Extra-Klampen haben sich schon sehr oft als praktisch erwiesen und wir würden jedem Fahrtensegler zu starken Klampen/Poller am Seitendeck raten.

Verholen wir LA BELLE EPOQUE mit Landleinen in einer Ankerbucht, um für schweres Wetter gewappnet zu sein, sind die beschriebenen neun Poller/Klampen gerade ausreichend. Weniger oder kleinere Klampen/Poller wären spätestens jetzt ein Problem, da die dicken Polysteel Schwimmtrossen an kleinere Klampen kaum zu befestigen wären.

Nicht nur Yachten, die in den Hohen Breiten oder abseits der gängigen Blauwasserrouten unterwegs sind, müssen mit stabilen Klampen ausgerüstet sein, denn spätestens im Panama-Kanal wird die Sache ernst: schlecht montierte Klampen in dünnen GFK-Deck reißen unter der Belastung in den Schleusen



Werden keine Klüsen verbaut, müssen die Poller oder Klampen so montiert sein, dass die Trossen nicht scheuern können!

scheuern können, denn auf Langfahrt kann nicht davon ausgegangen werden, dass die Yacht immer in einen optimalen Yachthafen liegt, um auf gutes Wetter zu warten. Selbst kleine Wellen im Hafen führen schnell dazu, dass Trossen durchscheuern,



Nicht ausreichend: zu kleine Klampen am Vordeck und offene Lippen - eine Garantie, dass diese schöne Yacht in schweren Wetter im Hafen oder mit Landleinen nicht ausreichend gesichert werden kann und die Trossen aus der Lippe springen! Die Idee, wie die alten Walfänger einen übergroßen, zentralen Poller am Vordeck zu fahren, ist allerdings interessant, so können sich Schoten und Segel nicht verheddern und das Deck ist aufgeräumt.

einfach aus! Deshalb wird von der Kanalbehörde empfohlen, die Klampen mit großen Sperrholzplatten unter Deck zu unterfüttern.

Die Klampen/Poller alleine sind allerdings nur halbe Ausrüstung und ohne stabilen Klüsen nur wenig wert, ausgenommen, sie werden direkt über dem Rumpf (oder so hoch) montiert, dass Trossen nicht

in schweren Bedingungen ist selbst Schamfilschutz schneller durchgescheuert als befürchtet.

Gut dimensionierte und abgerundete Klüsen helfen. Eine Fahrtenyacht sollte nicht mit offenen Klüsen oder Lippen ausgerüstet sein, unserer Erfahrung nach springen Trossen bereits bei kleinen Wellen aus

Technik und Ausrüstung - Decks-ausrüstung

den offenen Klüsen, ganz zu schweigen, wenn die Yacht an einer hohen Mauer vertäut wird oder in einem Tiden-Revier an die Pier

geht. Nur geschlossene Klüsen oder Lippen arbeiten zuverlässig!

Ist die Yacht nicht mit einem Schanzkleid ausgestattet, muss eine geschlossene Lippe auf Deck verschraubt oder geschweißt werden. Eine Alternative wäre auch eine Lippe, die verschließbar ist, wie diese interessante Variante, die wir an Bord eines Bootes der isländischen Küstenwache gesehen haben.

Yachten mit Schanzkleid haben es einfacher: Durchgänge, die mit abgerundetem Metall versehen sind, arbeiten hervorragend. Diese Durchgänge müssen



Klüsen und Lippen müssen geschlossen sein, die Trossen vor Schamfilen schützen oder groß genug für Schamfilenschutz sein!

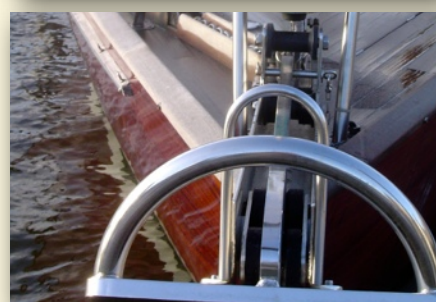
ausreichend dimensioniert werden und sollten besser zu groß als zu klein ausfallen. Mindestens zwei starke Trossen mit Scheuerschutz müssen durch diese Klüsen passen. An Bord LA BELLE EPOQUE passen durch die vorderen Klüsen zwei Trossen mit Schamfilenschutz gerade eben, wir würden uns größere Klüsen wünschen!

Ankerklüsen, Ankerrolle

Wie bei Klampen und Klüsen müssen auch die Decks-ausrüstung fürs Ankern zweierlei gewähren: die Aufnahmen müssen auch extremen Belastungen beim Abwettern von Sturm standhalten und sie müssen so konzipiert sein, dass die Ankertrossen nicht schamfilen bzw. aus der Klüse springen können.

Absichtlich schreibe ich in der Mehrzahl, denn unserer

Meinung besteht das Ankergeschirr einer Fahrtenyacht zumindest aus zwei Bugankern (es müssen allerdings nicht beide immer an Deck gefahren werden) und einem Heckanker.



Die Ankerklüse muss so ausgeführt sein, dass die Kette oder Trosse auch bei heftigen Schiffsbewegungen nicht von der Rolle springen kann.

Unverständlicher Weise sind am Markt immer noch viele Ankerklüsen erhältlich, die keine großen „Ohren“ und einen Bügel zur Sicherung der Trosse haben.

Auch passen viele Anker nicht in die auf Yachten vorhandenen Ankerklüsen, ohne dabei am Bug anzustoßen.

Deshalb sollten

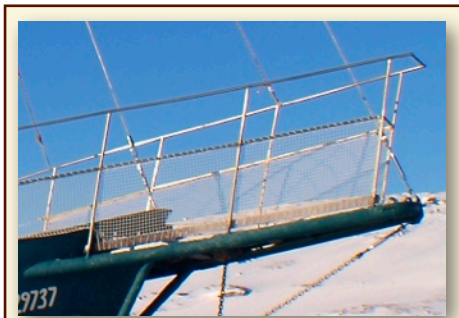
sich Selbstbauer einen Kopf darüber machen, welchen Anker sie einmal fahren wollen, um schon beim Yachtbau den Platz am Bug für den Anker anzupassen. Yachten mit Bugsprit haben hier meist einen Vorteil, wenn der Bugsprit genug Platz bietet, um den Anker dort zu fahren. Und damit gleich zum nächsten Thema auf Deck:

Der Bugsprit

Viele ältere Designs und Yachten mit Kutter-Rigg fahren einen Bugsprit. Auch unsere LA BELLE EPOQUE wurde im Zuge eines neuen Rigg mit einem neuen Bugsprit ausgestattet. Bereits vom Erbauer unserer Yacht wurde dieser Bugsprit sehr stabil und sicher gefertigt, worüber wir heute sehr froh sind, da wir beim

Technik und Ausrüstung - Decks-ausrüstung

Setzen und Bergen unserer Stagreiter-Segel auch im Wellengang auf den Bugsprit arbeiten. Wir denken allerdings, dass auch bei Yachten, die ihre Genua auf einer Rollrefanlange fahren, der Bugsprit als Arbeitsplattform gesehen werden sollte und deshalb so



Eine Holzleiste entlang unseres Bugsprits (Bild oben) verhindert, dass man bei Seegang abrutscht, während dieser Bugsprit (unten) nicht nur filigran ausgeführt ist, sondern auch das Arbeiten am Vorsegel im Seegang unmöglich macht!



ausgestattet sein muss, dass eine Person sich darauf sicher bewegen kann.

Der Erbauer unseres Bootes gab uns den guten Tipp, unseren Bugsprit seitlich gegen das Abrutschen der Crew im Seegang zu verbessern, weshalb wir ein Stück Holz als Fußreling montiert haben. Dies bewährt sich hervorragend. Um das Segel zu schonen, wenn es aufgrund einer Windzunahme geborgen wird, haben wir ausserdem ein Relingsnetz

montiert. Auch diese Maßnahme bewährt sich. Jedoch muss gesagt werden, dass das Relingsnetz am Bug bei Gefahr von Deckvereisung in den Hohen Breiten abgenommen werden muss, da die Gischt im Netz hängen bleibt und so sofort ein gefährlicher Eispanzer entsteht.

Obwohl der Bugsprit sehr praktisch zum Stauen des Ankers ist, hat er doch gerade beim Ankern einen Nachteil: segelt die Yacht vor dem Anker, rutscht die Ankerkette immer wieder am Wasserstag entlang, eine lärmende und materialbelastende Angelegenheit. Benützen wir eine Ankertrosse, ist sie laufend in Gefahr, am Wasserstag zu schamfilen.

Nicht nur beim Ankern kann dies ein Problem sein, auch bei der Benützung eines Fallschirmankers als Sturmtaktik muss dieses

Problem bedacht werden. Eine Lösung könnte darin liegen, dass am vorderen Ende des Bugsprits eine massive Aufnahme für den Fallschirmanker geschweißt wird. Falls der Fallschirmanker weiter hinten angeschlagen wird, kann er so eigentlich nur seitlich mit einem Hahnepot, der sicher stellt, dass die Trossen nicht bis zum Wasserstag gelangen, gefahren werden.

Auch bei Yachten ohne Bugsprit ist der Anschlagepunkt für einen Sturmanker ein Thema:

Bugbeschlag für einen Sturmanker

Wie schon im Bericht „Schwerwettersegeln“ beschrieben gibt es die Sturmtaktik, die Yacht hinter einem Fallschirmanker mit dem Bug voran gegen Sturm und Sturmsee zu halten. Viele Erfahrungsberichte erzählen von dem Problem, dass die Belastungen durch den gesetzten Fallschirm am Bug zu Bruch führten und das Schamfilen der Trossen ein großes Problem ist. Deshalb kann man sich bereits beim Kauf eines Fallschirms über den Bugbeschlag für seinen Gebrauch einen Kopf machen. Dieser Beschlag muss auch in schwersten Seegang noch so sicher als möglich erreichbar bleiben, er muss so stark ausgeführt sein, dass man die Yacht daran aufhängen könnte und daran eine wild zerrende Trosse möglichst wenig schamfilt.

Da wir bisher nur unsere großen Klampen und Klüsen am Vordeck als Beschlag für den Fallschirmanker vorgesehen haben, machen wir uns Gedanken, ob wir am Bug außen oder am Bugsprit eine massive Aufnahme für einen starken Schäkel schweißen sollten. Falls wir uns dafür entscheiden, werden wir berichten, auch wenn ich hoffe, nie einen Erfahrungsbericht über unseren Sturmanker schreiben zu können!

Das Vordeck

Abgesehen von den Pollern und dem Ankerbeschlag sollte das Vordeck so wenig Stolperfallen als möglich haben. Wird das Dingi am Vordeck gefahren, sind gut platzierte Befestigungspunkte hilfreich, damit es nicht quer über Vordeck verzurrt werden muss.

Da am Vordeck keine Haltegriffe für die arbeitende Crew mehr erreichbar sind, muss die Seereling stabil und hoch ausgeführt sein, um Sicherheit zu bieten. An Bord von LA BELLE EPOQUE haben wir eine 90cm hohe Seereling aus Edelstahlrohr

Technik und Ausrüstung - Decks-ausrüstung

und mit zusätzlichem Stahlseil in halber Höhe verschweißt und sind damit mehr als zufrieden. Natürlich liegt der Nachteil in einer hohen Reling darin, dass sehr tief geschnittene Segel mit der Reling in Konflikt kommen. Doch für uns ist dieser Nachteil auf einer Fahrtenyacht nicht entscheidend, da wir ohnehin hoch geschnittene Segel aufgrund der besseren Sicht und des verminderten Seeschlags in die Segel bevorzugen und die Sicherheit der Crew am Vordeck wichtiger ist.



Eine hohe und stabile Reling gibt Sicherheit an Deck. Yachten mit Kinder oder Tiere an Bord fahren gerne ein Relingsnetz. Fährt die Yacht in sehr kalte Seegebiete mit Gefahr von Decks-Vereisung, muss das Netz allerdings vorübergehend abmontiert werden!

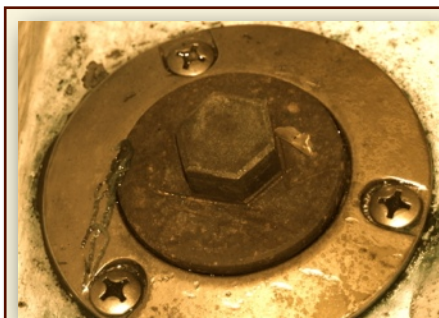
Da am Vordeck meist nur unzureichende Befestigungspunkte für eine Lifeline angebracht sind, muss die Fahrtenyacht auch in dieser Angelegenheit verbessert werden. Eine gute Möglichkeit wäre, zwischen einer sehr stabilen Heckklampe und einer Bugklampe ein Seil, Stahlseil oder einen Gurt zu spannen, an dem eine kurze Sicherheitsleine eingepickt werden kann. Die Möglichkeit, sich mit einer Leine um den Masten zu sichern, ist nicht optimal, da die Leine bis zum Vorstag relativ lange sein muss und somit nicht vor einem Überbord-Gehen schützt. Dazu kommt, dass bei einer Kenterung mit Mastverlust eine sehr gefährliche Situation entstehen kann, wenn ein Crewmitglied um den Mast gesichert ist. Die Geschichte von dem polnischen Skipper, der im Frühherbst 2012 bei einer Segeltour von Island nach Norwegen bei einer Kenterung mit Mastbruch sein Leben lassen musste, da die Crew den am Masten festgebundenen Überbord-Gegangenen nicht erreichen konnte, gibt zu denken!

Ist das Vordeck relativ breit, kann das Arbeiten am Mast durch einen Mastkorb erleichtert werden. Wir haben an Bord

keinen Mastkorb montiert, würden aber heute über einen stabilen Mastkorb froh sein. Da wir allerdings nichts (ausgenommen unsere Knopfpoller aus Aluminium) an Deck anschrauben, sondern alles verschweißt haben, um auf keinen Fall undichte Stellen zu haben, verschieben wir die Montage eines Mastkorb noch, bis wir gröbere Arbeiten an Bord vornehmen müssen...

Tankdeckel und Entlüftungen

Die gängige Meinung zu Tankdeckel ist, dass die Deckel mit dem Deck abschließen sollten, um Stolperfallen zu vermeiden. Für uns hat sich dies nicht bewährt. Nicht nur, dass es sehr unpraktisch ist, die Dieseltanks oder auch die Wassertanks mit Kanister zu füllen - Kreuzschmerzen sind da vorprogrammiert - auch ist es lästig, dass vor dem Wasserbunkern immer das Deck geschrubbt werden muss. Denn gerade beim Wassertanken sollte man tunlichst darauf achten, dass kein Schmutz vom Deck in den Tank gewaschen wird. Bei Einfüllstutzen, die mit dem Deck abschließen, kommt es allerdings während des Füllens immer wieder vor, dass die Tanks übergehen und das Trinkwasser übers Deck wäscht, wovon wieder ein Teil in den Tank läuft. Heute würden wir die Tankdeckel mit einem Stahlrohr mindestens so hoch wie das Schanzkleid bauen. Hätten wir kein Schanzkleid, würden wir die Tankleitungen entlang des Aufbaues wahrscheinlich so hoch wie den Kajütaufbau gestalten.



Tankentlüftung und Tankdeckel (lassen sich auch bei Eis öffnen) von LA BELLE EPOQUE.

Die Tankdeckel dürfen bei Yachten, die auch in kalte Reviere segeln, nicht aus Kunststoff sein, da sie durch die Kälte spröde werden und Brechen. Auch die üblichen Deckel, die Schlitze zum Öffnen haben, sind für eisige Reviere äußerst unpraktisch, da sie erst mit kochendem Wasser vom Eis befreit werden müssen, um sie mit dem zugehörigen

Technik und Ausrüstung, Decksausrüstung

Schlüssel zu öffnen. Wir haben unsere Dankdeckel umgerüstet und metallene Deckel mit Sechskant gefertigt. Diese lassen sich mit einem Ringschlüssel bei allen Wetterbedingungen öffnen!

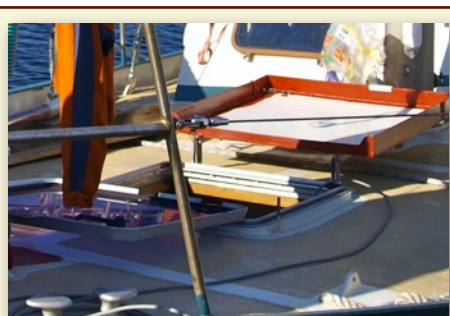
Für die Entlüftung der Tanks wurden an Bord LA BELLE EPOQUE zum Halbkreis gebogene Rohre verbaut. Obwohl wir generell mit dieser Variante zufrieden sind, gibt es einen Nachteil: bei einer Kenterung würden sie Wasser nehmen. Deshalb muss bei dieser Lösung ein Rückschlagventil oder eine Klappe verbaut werden.

Motorzuluft, Motorraumentlüftung

Die Lüftungsauslässe für den Motorraum müssen so konzipiert sein, dass sie auf keinen Fall Wasser saugen können. Damit muss die Motorzuluft an Deck so hoch als möglich untergebracht werden und sowohl gegen Wasser auf Deck, Regen und Gischt geschützt sein. Um selbst bei einer Kenterung keinen Wasserschaden am Motor zu nehmen, haben wir unsere Motorzuluft zum Abschließen gebaut. Erwarten wir Schwerwetter, unterbrechen wir den Motorzuluftschlauch im Boot (und lassen den Motor vom Inneren des Bootes Luft saugen), dann verschließen wir auf Deck den Einlass für die Motorzuluft. Auch die Motorraumentlüftung können wir für Schwerwetter dicht machen.

Luken

Um genügend Licht und Luft ins Schifferl zu bekommen, sind an Bord vieler Yachten etliche Luken verbaut. Leider sind jedoch die wenigsten Luken so konstruiert, dass sie einen massiven Wellenschlag standhalten oder Einbruch trotzen können. Deshalb müssen Luken zusätzlich gesichert werden, speziell, wenn es sich um sehr große Luken handelt. Wir haben über unsere Luke am Vordeck einen Stahldeckel gebaut und sind



Extra Stahldeckel für die Luken

mit dieser Lösung sehr zufrieden. Einerseits kann so das Vordeck bedenkenlos als Arbeitsplatz genutzt werden, Andererseits kann die Luke darunter auch bei Regen einen Spalt zur Lüftung des Bootes offen gelassen werden, vom Einbruchschutz gar nicht zu sprechen. An Bord GFK- oder Holzjachten könnten auch Deckel aus Sperrholz als Schutz für die Luken gebaut werden. Ist die Luke auch als Notausstieg aus der Yacht gedacht, müssen natürlich auch etwaige Deckel von innen zu öffnen sein.

Genuaschinen und Segel-Holepunkte, Großsegelsicherung

An Bord LA BELLE EPOQUE sind zwei eher kurze Genuaschinen verbaut, die wir allerdings kaum benützen, da sie zu kurz ist. Deshalb haben wir uns an den benötigten Stellen direkt am Schanzkleid Aufnahmen für Blöcke geschweißt, durch die die jeweiligen Schoten gefahren werden. Eine stehende Lochleiste direkt am Schanzkleid erscheint uns als praktische Lösung.



Praktisch für alle Anschlagpunkte an Deck

Um den Großbaum zu sichern und gleichzeitig als Niederhohler benützen wir zwei am Baum angeschlagene Taljen. Dieses System haben wir bereits auf unserer ersten Fahrtenyacht verwendet und hat sich sehr bewährt. Die beiden Taljen am ersten Drittel des, dort verstärkten, Baums angeschlagen und können den Baum in jeder Stellung fixieren. Können sie weit genug außen



Sicherung des Großbaums



montiert werden, ist so auch vor dem Wind kein extra Bullenstander nötig.

Das Cockpit

Da das Cockpit der hauptsächliche Arbeitsplatz an Bord einer Segelyacht und auf Fahrtenyachten auch zusätzlicher Lebensraum ist, muss es möglichst einfach zum Arbeiten, sicher und bequem konzipiert sein. Hintern Steuer sollte ein guter Sitzplatz für den Steuermann sein. Wiederum müssen stabile Hohlepunkte für die Lifeline vorhanden sein. Alle Backskistendeckel müssen mit stabilen Verschlüssen gesichert sein und die Lenzrohre müssen gut dimensioniert sein. Sonnenschutz in Form eines Biminis und seitlichen Covers entlang der Reling als Windschutz hilft der Crew, mit den Umweltbedingungen besser zurecht zu kommen.

Bimini, Reling und ähnlichen sollte so konstruiert werden, dass die Arbeit an den Winden nicht behindert wird und auch mit Windenkurbel gearbeitet werden kann.

Im Heck bietet sich eine nach außen belüftete Backskiste für die Gasflaschen an, sollte die Yacht mit Gas kochen.

Geräteträger, Badeplattform

Viele Yachten fahren heute am Heck einen Geräteträger, um Platz für Solaranlage, Windgenerator, Radar und ähnliches zu haben. Wir haben keine Erfahrung mit Geräteträger, da wir unsere Solar am Deckshaus und unsere weiteren Geräte am Besan

montiert fahren. Aufgrund des hohen Gewichts mancher Geräteträger am Heck betrachten wir diese auch eher kritisch.

Wahrscheinlich überwiegen die Vorteile von Badeplattformen. Ohne Zweifel praktisch, sind viele Badeplattformen allerdings schwer und auch unangenehm laut bei kleinen Wellen. Auch neigen Badeplattformen dazu, in sehr kalten Bedingungen sehr schnell einen dicken Eismantel zu bilden. Allerdings sei auch hier gesagt, dass wir bisher keine langfristigen Erfahrungen mit Badeplattformen haben.

Hat die Yacht einen Jordan Treibanker oder ähnliche Ausrüstung zum Abfließen eines Sturms an Bord, muss auch über einen stabilen Anschlagpunkt am Heck nachgedacht werden (siehe Fallschirmanker).

[zurück zu Technik an Bord...](#)



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.