



YACHTÜBERNAHME

UNTER DECK:

Beim Einchecken einer Charteryacht bekommt man in der Regel eine Inventarliste in die Hand gedrückt, mit der man sich mehr oder weniger eine Weile still beschäftigen kann. Es soll natürlich alles seine Richtigkeit haben, aber das Zählen sämtlicher Gabeln und Löffeln ist nicht nur mühselig sondern normalerweise auch nicht notwendig - mir ist bisher noch kein Vercharterer untergekommen, der ein verloren gegangenes Besteckteil in Rechnung gestellt hat. (Ein Blick in die Bestecklade sollte reichen um festzustellen, dass alle Crewmitglieder mit genügend "Werkzeug" versorgt sind) Soll an Bord gekocht werden und steht etwas spezielles am Speiseplan, sollten Sie überprüfen, ob das dazu notwendige Geschirr vorhanden ist - fehlt etwas, fragen Sie die Stützpunktcrew, welche meist etwas entsprechendes auf Lager hat.

Genauigkeit sollten Sie bei der Überprüfung folgender Utensilien walten lassen:

- Seekarten, Hafenhandbücher und Leuchtfeuerverzeichnisse (Vollständigkeit und Alter beachten!)
- Handpeilkompass, Fernglas, Hand - GPS
- Navigationsbesteck (Anlegedreiecke, Zirkel, Bleistift, Radiergummi)
- Rettungswesten & Lifebelts (muss für jedes Crewmitglied griffbereit an Bord sein!)
- Bedienungsanleitungen für technische Geräte (GPS, Funkgerät, Weltempfänger, ev. Radar, etc.)
- Werkzeugset
- Feuerlöscher (Datum der letzten Überprüfung!)
- Schiffspapiere
- Seenotsignale, Flaggen (Q, N, C, A)
- Erste-Hilfe-Kasten (Vollständigkeit, Ablaufdatum)
- Rufnummern des Vercharterers (für den Fall von technischen Problemen)
- Ersatzteile (Reserveöl, Sicherungen, Impellerrad, Glühbirnen, Keilriemen, Kraftstofffilter, Schlauchklemmen, Reparatursets für Toilettenanlage und Schlauchboot, etc.)

Tipp:

Die angeführten Dinge wirst Du in der Regel nicht alle auf den ersten Blick finden, Yachten verfügen über eine Vielzahl an kleineren und größeren Staufächern, welche meist hinter allen möglichen Abdeckungen versteckt sind. Klappe beispielsweise die Polsterungen der Sitzgelegenheiten weg und Du wirst mit Sicherheit fündig!



DIE BILGE:

Auf jedem Fall sollte die Bilge (der tiefste Punkt im Bootsrumf) überprüft werden, sie befindet sich unterhalb der Fußbodenbretter mittschiffs. Die Bilge muss möglichst trocken, vor allem frei von Salzwasser sein (Geschmackstest). Für Trockenheit in der Bilge sorgt in der Regel eine elektrische Absaugpumpe, welche auf ihre Funktion getestet werden sollte. Einfach den Schwimmer der Pumpe etwas anheben und schon müsste das Gerät seinen Betrieb aufnehmen. Bei einem gut abgedichteten Schiff wird man die Bilgepumpe relativ selten bei der Arbeit "ertappen", schaltet sie sich jedoch mehrmals täglich ein, bedarf es einer genaueren Überprüfung der Ursache! Übrigens ist die Bilge trocken, eignet sie sich hervorragend zur Lagerung und Kühlhaltung von Getränkedosen!

DAS STILLE ÖRTCHEN:

Ein relativ "sensibles" System stellt die Toilettenanlage dar. Die Spülung (beim Hebelansatz darf kein Wasser austreten!) und die Ventile sollten unbedingt auf Funktion getestet werden. Es ist immer gut sich vom Stützpunktpersonal die Bedienung der WC´s genau erklären (welche Ventile zu öffnen bzw. schließen sind) zu lassen und diese Informationen an **alle** Crewmitglieder weiter zu geben. Man kann sich damit großen Ärger ersparen! Anm.: Die "goldene Regel" heißt: besser ein Schlag an der Handpumpe zuviel als einer zu wenig und die mehr oder weniger langen Abwasserleitungen werden sich nicht rächen... Übrigens, Dein "Geschäft" wird mit Seewasser weggespült. Deine Süßwasserreserven sind also nicht betroffen! Wichtig: Toilettenspülungen auf Yachten kommen mit Klopapier nur schlecht zurecht (verwende bitte Abfalltüten oder keinesfalls dürfen etwa Damenbinden oder gar Speisereste über die Bordtoiletten entsorgt werden!

DER KARTENTISCH:

Nach so viel "Örtchenlatein" wenden wir uns wieder anderen Dingen zu. Der Navigationsplatz ist sozusagen die Schaltzentrale an Bord, er dient nicht nur zur Berechnung der Kurse, sondern umfasst meist auch das Schaltpaneel, die Wetterstation, das Funkgerät, das Radio, etc.. Am besten Du lässt Dir alle Gerätschaften so genau wie möglich erklären (es ist gut wenn alle zuhören), insbesondere dann, wenn die eine oder andere Bedienungsanleitung fehlt. Apropos Bedienungsanleitungen, meist sind diese (wie die Ausführungen der Stützpunktcrew) in Englisch abgefasst, die Mitnahme eines Wörterbuches hat daher noch nie geschadet!

Tipp:

Die Bezeichnungen auf den Schaltpaneels sind fast immer ebenfalls in Englisch oder stimmen mit der ursprünglichen Funktion nicht mehr überein. Kleine Etiketten, an den Schaltern angebracht, können den Überblick bewahren! (Bitte auf keinen Fall die Bezeichnungen dauerhaft (etwa mit Eddingstiften) verändern.



DIE ELEKTRISCHE ANLAGE:

Die elektrische Anlage an Bord von Yachten ist in der Regel zweigeteilt. Es gibt eine Starterbatterie sowie weitere Batterien, welche für die für die Versorgung der restlichen Verbraucher zuständig sind. Frage bei der Übernahme der Yacht nach dem Hauptschalter und dessen Stellung um **alle** Stromversorger laden zu können. Beim Liegen in einer Marina sollte auf jedem Fall der Landanschluss verwendet werden, um das elektrische System an Bord aufrecht zu erhalten. Beachte bitte, dass in vielen Häfen der blaue "Eurofeuchtraumstecker" zu verwenden, und an Bord gegebenenfalls ein entsprechender Adapter vorhanden ist. (Übrigens, auch die Wasseranschlüsse an den Versorgungssäulen in den Marinas sind oft unterschiedlich. Daher immer Nachschau halten, ob entsprechende Anschlüsse bzw. Adapter an Bord sind (meist Typ "Gardena").

DU UND DER MOTOR:

Es ist immer von Vorteil wenn ein Crewmitglied technisch etwas versiert ist. So sind kleinere Pannen selbst zu beheben. Der Austausch folgender (Verschleiß-) Teile sollte ohne größere Probleme möglich sein: Keilriemen, Impellerrad, Kraftstofffilter oder gebrochene Schlauchklemmen. Unbedingt prüfen, ob diese Ersatzteile an Bord sind!

Was ist eigentlich ein Impellerrad? Nun, Schiffsmotoren verfügen über eine Zweikreiskühlung. Einem geschlossenen Süßwasser- und einem Frischwasserkreislauf, welcher dem geschlossenen Teil der Kühlung über einen Wärmetauscher Abkühlung verschafft. Der Impeller (ein Gummirad) hat zur Aufgabe, das Frischwasser (Seewasser) durch die Leitungen zu spülen. Anm.: Wenn der Motor läuft, muss beim Auspuff des Bootes (eine Öffnung am Heck) Wasser austreten. Ist dies nicht der Fall, ist höchstwahrscheinlich das Impellerrad verschlissen!

Tipp:

Wenn Du das Gummirad austauschst, das neue Teil gut mit Fett oder Öl einschmieren, denn beim Neustart der Maschine läuft der Impeller einige Zeit trocken, was ohne Schmierung zum neuerlichen Verschleiß führen kann! Bei der Übernahme der Yacht den Motor zeigen (Ölmaßstab, etc.) lassen und das Personal über dessen "Mucken" (die Stützpunkcrew kennt ihre "Pappenheimer") ausfragen, meist kann man Dir Ihnen Tipps zur Abhilfe geben! WICHTIG: Hast Du einmal die Tanks leer gefahren, ist beim Dieselmotor meist eine Entlüftung des Systems notwendig. WICHTIG: Immer nach der Handpumpe und den Entlüftungsschrauben fragen!

AN DECK:

Eine Sichtprüfung ist unerlässlich, immer die Bordwände auf Schrammen oder sonstige Beschädigungen kontrollieren und eventuelle Schäden gegebenenfalls am Übernahmeprotokoll festhalten. Einige Vercharterer lassen bei der Rücknahme der Yacht auch Taucher kommen, um das "Unterwasserschiff" auf Schäden zu kontrollieren. Es ist immer von Vorteil wenn Du bei der Übernahme des Schiffes ebenfalls einen Taucher einsetzt, so wird es zu keinen "Fehlinterpretationen" bei der Rückgabe kommen, es sei denn, Du möchtest für Schäden des Vorcharterers aufkommen.



Die zweite Möglichkeit wäre, Du lässt Dir das Übergabeprotokoll des Vorcharterers zeigen, in welchem ein eventueller Schaden angeführt sein müsste. Diese Variante lässt jedoch immer einen unsicheren Spielraum für beide Seiten offen.

Bei Segelyachten ist insbesondere der Mast auf eventuelle Beschädigungen (Risse) zu prüfen. Sämtliche Beschläge, etwa Klampen, an Bord müssen gut befestigt und dürfen nicht locker sein, dies gilt auch für die Verankerung der Rellingstützen. Offensichtliche Schäden an Wanten, Stagen und Terminals unbedingt beheben lassen. **Hier geht es um Deine (Eure) Sicherheit!** Die Segel haben ihre Schwachstellen besonders an den Lieks und Schothörnern, also genau prüfen!

DIE PFLICHT:

Am Arbeitsplatz des Steuermannes alle Bedienungselemente erklären lassen und auf deren Funktion prüfen (ist der Gas- bzw. Ganghebel leichtgängig?) Starte den Motor und achte darauf, dass der Warnton für den Öldruck nach kürzester Zeit aufhört zu ertönen (nach ca. 2 Sekunden bzw. kurzem Gasgeben sollte Schluss sein). Weiters auf den oben erwähnten Kühlwasseraustritt und die Farbe des Auspuffqualms (ein wenig schwarz ist bei Dieselmotoren okay) achten. Kommt hingegen blauer oder dichter weißer Rauch, kann man auf Probleme mit der inneren Dichtheit (z.B. Zylinderkopfdichtung) des Aggregates schließen. Vor Deiner Abfahrt den Stand des Betriebsstundenzählers des/der Motoren notieren!

DIE BACKSKISTE:

Die Backskiste, ein Stauraum - meist im Bereich des Cockpits, beinhaltet in der Regel viele Sachen für den täglichen Gebrauch, aber auch für Notfälle. Es finden sich da u.a. Dinge wie:

- Festmacherleinen (Länge und Stärke überprüfen - sind die Klampen für diese Leinen ausgelegt?)
- Wasserschläuche (sind verschiedene Anschlüsse vorhanden?)
- Ösfaß und/oder Eimer)
- Putzzeug
- Heckanker
- Reservekanister für Treibstoff und Öl
- Bootsmannsstuhl
- Sonnensegel
- Sprayhood
- Arbeitshandschuhe (wichtig zum Belegen von Mooringleinen - sind oft mit scharfkantigen Muscheln bewachsen!)
- verschiedenes Werkzeug



ANKERKASTEN & ANKER:

Immer nach der Länge der Ankerkette erkundigen, sie sollte bei einem 10m-Schiff nicht weniger als 50m betragen. Ist eine elektrische Ankerwinde an Bord, solltest Du Dir deren Bedienung genau erklären lassen. Anm.: Eine elektrische Ankerwinde sollte nur bei laufendem Motor verwendet werden (hoher Stromverbrauch)!

BUNKERN:

An Deck befinden sich die Einfüllstutzen für die Treibstoff- und Wassertanks. Lass Dir sich diese zeigen und prüfe immer die Beschriftung auf den Deckeln (da beide Deckel, bis auf die Beschriftung, gleich sind, kann es schon mal zu Verwechslungen kommen, was sich jedoch ziemlich fatal auswirken würde) Bei Diesel im Wassertank kannst Du den Tank vergessen und es kommt eine Menge Arbeit auf Dich zu.

Anm.: Manche Boote verfügen noch über einen weiteren Einfüllstutzen, der meist "blind" ist. Er ist für den nachträglichen Einbau von Zusatztanks gedacht.

Bei den meisten Yachten stimmen die Tankanzeigen nicht genau, speziell im ersten Anzeigedrittel ist kaum eine Veränderung zu bemerken. Daher ist es immer sinnvoll die Tanks eventuell auch auszuloten.

LICHTLEIN BRENNT NICHT:

Eine Kontrolle ist bei Tageslicht zwar etwas schwierig, aber dennoch solltest Du die Funktion aller Lichter an Deck (speziell Positionsleuchten) bzw. das Vorhandensein von Ersatzglühbirnen überprüfen.

SCHLUSSBEMERKUNG:

Die vorliegende Aufstellung gibt keine Garantie auf Vollständigkeit. Bei jeder Übernahme kann etwas auftreten an das man vorher noch nie gedacht hat. Gewissenhaftigkeit und ausreichend Zeit sind daher immer die beste Voraussetzung dass der Törn ein Erfolg wird