

Übernahme einer Charteryacht

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 Stützpunkcrew, 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 techn. Problemen)
- Ersatzteile (Reserveöl, Sicherungen, Impellerrad, Glühbirnen, Keilriemen, Kraftstofffilter, Schlauchklemmen, Reparatursets für Toilettenanlage und Schlauchboot, etc.)

Tipp:

Die o.g. Dinge werden Sie 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. Klappen Sie beispielsweise die Polsterungen der Sitzgelegenheiten weg und Sie werden mit Sicherheit fündig!

DIE BILGE:

Auf jedem Fall sollte die Bilge (der tiefste Punkt im Bootsrumpf) 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 - heben Sie einfach den Schwimmer der Pumpe etwas an und schon müsste das Gerät seinen Betrieb aufnehmen. Bei einem gut abgedichteten Schiff werden Sie 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 Kühllhaltung von Getränkedosen!

DAS STILLE ÖRTCHEN:

Ein relativ "sensibles" System stellt die Toilettenanlage dar - testen Sie unbedingt die Spülung (beim Hebelansatz darf kein Wasser austreten!) und die Ventile auf deren Funktion. Lassen Sie sich bitte vom Stützpunktpersonal die Bedienung der WC´s genau erklären (welche Ventile zu öffnen bzw. schließen sind) und geben Sie diese Informationen an **alle** Crewmitglieder weiter - Sie können sich damit großen Ärger ersparen! Anm.: Die "goldene Kloregel" heißt: besser ein Schlag an der Handpumpe zuviel als einer zu wenig - und die mehr oder weniger langen Abwasserleitungen werden sich nicht rächen... Übrigens - Ihr "Geschäft" wird mit Seewasser weggespült - Ihre Süßwasserreserven sind also nicht betroffen! Wichtig: Toilettenspülungen auf Yachten kommen mit Klopapier nur schlecht zurecht (verwenden Sie bitte Abfalltüten) - keinesfalls dürfen etwa Damenbinden oder gar Speisereste über das Bordklo entsorgt werden!

DER KARTENTISCH:

Nun wenden wir uns wieder anderen Dingen zu - der Navigationsplatz ist sozusagen die Schaltzentrale an Bord, denn er dient nicht nur zur Berechnung Ihrer Kurse, sondern umfasst meist auch das Schaltpaneel, die Wetterstation, das Funkgerät, das Radio usw. Lassen Sie sich bitte alle Gerätschaften so genau wie möglich erklären (am besten alle hören zu) - insbesondere dann, wenn die eine oder andere Bedienungsanleitung fehlt. Apropos Bedienungsanleitungen - diese sind oft (wie die Ausführungen der Stützpunktcrew) in Englisch abgefasst - die Mitnahme eines Wörterbuches hat noch nie geschadet!

Tipp:

Die Bezeichnungen auf den Schaltpaneels sind nicht selten ebenfalls in Englisch oder stimmen mit der ursprünglichen Funktion nicht mehr überein - kleine Etiketten, an den Schaltern angebracht, können den Überblick bewahren! (Bitte verändern Sie jedoch die Bezeichnungen nicht dauerhaft - etwa mit Eddingstiften!)

DIE ELEKTRISCHE ANLAGE:

Die elektr. Anlage an Bord von Yachten ist in der Regel zweigeteilt - es gibt eine Starterbatterie sowie weitere Batterien, die für die Versorgung der restlichen Verbraucher zuständig sind. Fragen Sie bitte 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. Beachten Sie 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 - halten Sie Nachschau, ob entsprechende Anschlüsse bzw. Adapter an Bord sind - meist Typ "Gardena")

DU UND DER MOTOR:

Eines der Crewmitglieder sollte technisch etwas versiert sein, um ev. kleinere Pannen selbst beheben zu können. Der Austausch folgender (Verschleiß-) Teile sollte ohne größere Probleme möglich sein: Keilriemen, Impellerrad, Kraftstofffilter oder gebrochene Schlauchklemmen. (Unbedingt prüfen, ob entsprechender Ersatz an Bord ist!)

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 Sie das Gummirad austauschen, schmieren Sie das neue Teil gut mit Fett oder Öl ein, denn beim Neustart der Maschine läuft der Impeller einige Zeit trocken, was ohne Schmierung zum neuerlichen Verschleiß führen kann! Lassen Sie sich bei der Übernahme der Yacht den Motor zeigen (Ölmaßstab, etc.) und fragen Sie das Personal über dessen "Mucken" - die Stützpunktcrew kennt ihre "Pappenheimer" und kann Ihnen Tipps zur Abhilfe geben! **WICHTIG:** Haben Sie einmal die Tanks Leergefahren, ist beim Dieselmotor meist eine Entlüftung des Systems notwendig - fragen Sie nach der Handpumpe und den Entlüftungsschrauben!

AN DECK:

Eine Sichtprüfung ist unerlässlich - prüfen Sie die Bordwände auf Schrammen oder sonstige Beschädigungen und halten Sie diese gegebenenfalls am Übernahmeprotokoll fest. Einige Vercharterer lassen bei der Rücknahme der Yacht auch Taucher kommen, um das "Unterwasserschiff" auf Schäden zu kontrollieren - wenn Sie bei der Übernahme das Schiff ebenfalls abtauchen, wird es zu keinen "Fehlinterpretationen" bei der Rückgabe kommen - es sei denn, Sie möchten für Schäden des Vorcharterers aufkommen...

Bei Segelyachten ist insbesondere der Mast auf ev. 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 Relingstützen. Offensichtliche Schäden an Wanten, Stagen und Terminals unbedingt beheben lassen - hier geht es um Ihre Sicherheit! Die Segel haben ihre Schwachstellen besonders an den Lieks und Schothörnern - also prüfen!

DIE PFLICHT:

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

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 (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:

Erkundigen Sie sich nach der Länge der Ankerkette - sie sollte bei einem 10m-Schiff nicht weniger als 50m betragen - haben Sie eine elektrische Ankerwinch an Bord, lassen Sie sich deren Bedienung erklären. Anm.: Eine elektrische Ankerwinde sollte nur bei laufendem Motor verwendet werden, da diese enorm viel Strom verbraucht!

BUNKERN:

An Deck befinden sich die Einfüllstutzen für die Treibstoff- und Wassertanks - lassen Sie sich diese zeigen und prüfen Sie 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 auswirkt - bei Diesel im Wassertank können Sie den Tank vergessen und umgekehrt kommt zumindest eine Menge Arbeit auf Sie zu...)

Anm.: Manche Boote verfügen noch über einen weiteren Einfüllstutzen, der "blind" ist - gedacht für den nachträglichen Einbau von Zusatztanks - ich kenne jemanden persönlich, der da Treibstoff tanken wollte - der Stutzen führte ins Leere, besser gesagt in den Innenraum der Yacht - was nach "bunkern" von etwa 500 Litern Diesel an Bord los war, lasse ich Sie sich lieber selbst ausmahlen...

LICHTLEIN BRENNT NICHT:

Bei Tageslicht zwar etwas schwierig - aber dennoch sollten Sie die Funktion aller Lichter an Deck (speziell Positionsleuchten) bzw. das Vorhandensein von Ersatzglühbirnen überprüfen.