

Übernahme einer Jacht

Unabhängig ob eine Neu-Jacht oder ein gebrauchtes Schiff – ihr seid schon mal einen Schritt weiter auf dem Weg „Leben mit einer Jacht“. Denn ihr habt scheinbar das richtige Schiff gefunden. Dem sind viele Fragen vorausgegangen (?):

- Was kann ich mir leisten
- Wie groß soll sie sein
- Was möchte ich wirklich damit machen
- Welcher Typ erfüllt mir meine Segel-/Motorfahrträume
- Wer kann mich dabei beraten



Bei einem Gebrauchtschiff wird oft auf die Ausrüstungsliste geschickt, um dann festzustellen, dass die Ausrüstungsliste zwar umfangreich ist – leider die Navigation nicht mehr dem Stand der Technik entspricht und zu allem Übel der Rest mehr Wartung, Reparatur und Ersatz benötigt als wenn man dies gleich neu anschaffen würde. Vor allem Männer neigen dazu „Digitales Spielzeug“ über zu bewerten und bei Pantry / Lebenskomfort völlig zu versagen (wir wollen uns ja gleich am Anfang bei den Mitseglerinnen einschmeicheln – gell?). Wie steht es wirklich um die Küche, dem Stauraum oder den Betten?

Was wirklich auf einer Jacht, auf der gelebt werden soll benötigt wird, ist bei mir im Download – Ausrüstung abzurufen.

Habt ihr eure Jacht neu gekauft? Dasselbe Problem – klar verdient die Werft und der Broker super mit, wenn ihr gleich alle verfügbaren Pakete mitbestellt. Ist das aber sinnig und zieht man euch nicht dabei über den Tisch? Leider bietet Werft / Broker euch nicht immer das an, was wirklich für lange Fahrt auch Sinn macht. Ihr habt euch lange genug in Foren, Fachzeitschriften und langen Gesprächen mit Profis (also Mitsegler / -innen, Stegnachbarn und Fachverkäufern) über Vor- und Nachteile der jeweiligen Ausrüstungsgegenstände informiert. Ich bleibe da sehr neutral – ich muss ja nichts verkaufen – ihr müsst damit leben und es soll euch auch Spaß machen.

Zur Übergabe dürft ihr ruhig jemand mitnehmen der das schon einmal gemacht hat – sonst ist die Übergabe recht rasch abgehandelt. Ihr aber wartet sehr lange auf die letzten Reparaturen (die zugesagt wurden), glaubt die nötigen Unterlagen (Steuerbescheinigung, CE Beschreibung oder Betriebsanleitung in Deutsch) kommen bald. Und nicht zuletzt werden von einem versierten Cruiser gleich mal einige Sicherungen, Umbauten, Stauanleitungen eingebracht. Ein Übernahmeprotokoll ist im Download.

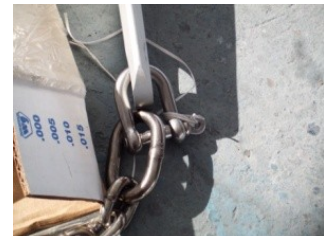
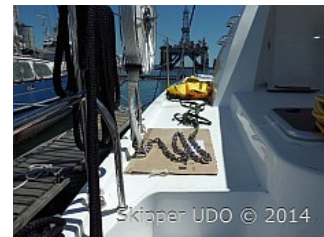
Am einem Beispiel will ich einmal nachvollziehen was so alles schief gehen könnte und gemacht werden soll.

Beginne wir unten im Unterwasserbereich. Klar verzichtet jede Werft auf ein Antifouling das tatsächlich 10 – 12 Jahre hält. Mit Trockenzeiten wird man dabei locker 5-7 Tage aufgehalten. Zudem können Marinas / Werften nicht jedes oder spätestens alle 2 Jahre Arbeitszeit, Material und Krankkosten abrechnen. Das Aufbringen von Coppercoat ist als Premiere keine Arbeit für einen absoluten Neuling und muss an einem Tag in 5-7 Anstrichen erledigt sein (was bei normalem Wetter und einer guten Crew =5 Mann leicht klappt).

Das dieses Antifouling in einigen Ländern verboten sei, ist völliger Unfug – es hat sogar das Unbedenklichkeitszertifikat der Kalifornier (und die geizen damit oft).



3 Anker braucht ein Schiff – den Hauptanker (nicht zu leicht – aber so dimensioniert das die Winsch ihn auch noch hochziehen kann). Maximal 50m Kette und eine ebenso lange Ankerleine (vorbereitet). Der 2te Anker hängt an 10m Kette und muss ab 20kt Wind ausgebracht werden. Auch dieser hat 30-50m Leine. Der 3te Anker ist euer Treibanker – ein Fallschirm mit dem ihr bei zu starker See abwettern könnt (Freiraum der See vorausgesetzt). Jedes Schiff ohne Fahrt liegt 90° zur See – was für ein Geschaukel – bis zur Gefahr des Durchkenterns). Also einen Fallschirmanker, 2m Kette (damit er unten bleibt) und die 50m Leine des 2ten Ankers anschäkeln. Vorne über die Ankerklüse ausgebracht stellt er die Bugspitze ab 25kt Wind genau in diesen. Einige Kats benötigen hier aber ein Leeseegel oder Reff 3. Da das Schiff keine Fahrt macht (sondern mit ca. 1,5kt abtreibt) könnt ihr prima schlafen, kochen oder etwas reparieren. Die Kette sollte markiert werden. Alle 10m sollten also Farbmarkierungen oder Kabelbinder (nicht abschneiden) anzeigen wie viel Kette gegeben wurde (Merke: Wassertiefe mal 3 ist das Minimum). Am Ankergeschirr muss alles mit Takelleine + Loctite gesichert werden – Kabelbinder halten hier nicht oder lösen sich zu schnell auf.



Sind alle weiteren losen Verbindungen mit Kabelbinder gesichert (Reffrollen, Umlenker, Trimmer...)?

Ist das Rigg von euch geprüft? Anliegende oder falsch verlegte Leinen scheuern sich selbst oder das Segel / Lazybag nach einem Einsatz kaputt. Nicht nötig – oder?



Antrieb? Mal von hinten nach vorn gesehen. 2 Blatt Props sind nicht wirklich optimal und laufen gern unrund. Klar kosten 3 Blatt etwas mehr – bringen aber merklich mehr Vortrieb. Ropecutter (Leinenschneider) kosten auch Geld – sind aber nach dem ersten Einsatz eines Tauchers bereits bezahlt. Falls die Propeller an Saildrives montiert sind, benötigt dieser ein eigenes Antifouling (Alu !). Zinkanoden sollten gleich als Backup gekauft werden. Sobald wir uns nun im Motorraum weiter umsehen fotografieren wir gleich die Saildriveplakette, das Getriebetypschild und die Motornummer + Lichtmaschinentype. Die Daten tragen wir in unsere Unterlagen ein. Ist der Motor bei Neujachten bereits registriert? Der Saildrive + Getriebe hat so gut wie immer 80/90er SEA Getriebeöl. Die Motoren der Yacht benötigen ein Mehrbereichsöl. Zum Beispiel 20W50.

Darauf achten das kein Synthetisches Öl eingefüllt wird – sonst muss dieses immer verwendet werden.

Bei unseren Langsamläufern (ohne Turbo) kann das günstigste Öl (1 x im Jahr wechseln) genommen werden. Eine Ölsorte kann für die Motoren, Generator und sogar die 4T Außenborder genutzt werden. Dann ist auch das Nachfüllen kein großes Geheimnis mehr. Ein ausreichender Trichter wird gekauft der auch in das schmale Getriebeölloch passt. Für einen Ölwechsel (wenn man ihn selbst machen möchte) empfiehlt sich ein geschlossenes Abpumpsystem.

Beispiel: <http://www.svb.de/de/pela-olabsaugpumpe.html> . Ausreichend 5 Ltr. Wasserkanister lagern (nach dem Trinken) – sie bieten sich an für den Transport zur Altölabgabe. Wartung und Service der Motoren ist im Download = Wartung... .



Benötigtes Werkzeug ist in der Ausrüstungsliste aufgeführt. Sollte aber nun die Yacht noch etwas umgebaut werden empfehlen sich folgende E-Werkzeuge: Stichsäge, E-Hobel, LiAkkuschrauber, Bohrmaschine (für Lochbohrungen), Fibrationssäge mit Sägen und Deltaschleifsatz, Flex mit dünnen Edelstahlrennscheiben und Fächerschleifscheiben (GFK / Holz), Exzentrerschleifmaschine.

Soll aber nun eine große Waschmaschine eingebaut werden, denkt daran – die muss erst einmal bis zum Einbauplatz. In diesem Fall war der Niedergang 2cm zu schmal. Hilft nichts. Absägen, Abhobeln und neu lackieren. Auch der Einbau von zusätzlichen Stauräumen ist nicht ganz ohne. Überlegt ob er im Seegang normal geöffnet werden kann. Was fällt dann sofort raus? Helfen Einsatzkästen? Wie wird er als ganzes befestigt. Muss er evtl. sogar einlaminiert werden?

Das Thema Elektrik an Bord ist im Download „Daten & Energie...“ herab zu laden. Leider ist dazu einiges Grundwissen nötig. Bei 80% aller Gutachten die ich über Gebrauchtjachten mache, bekommt die Elektrik auf Yachten die schlechteste Wertung. Hier wird zu viel nachgebastelt, nicht im Schaltplan eingetragen (falls überhaupt vorhanden), nicht ausreichend abgesichert und korrekt verlegt.



Edelstahlarbeiten können Weltweit direkt am Schiff von Profis mit Schutzgas und Draht geschweißt werden.



Sicherheit? Automatikfeuerlöscher im Motorraum, 2-3 Halonlöscher für Pantry und Elektrik. Der Herd bekommt einen elektr. Fernschalter – falls er mit Gas betrieben wird. Rauchmelder ergänzen dieses Thema. Ein Kasten wird für Sicherheit reserviert und gekennzeichnet. Seenotrettungsmittel, Rettungsinselzubehör und ganz wichtig ein Verbandskasten sind dort griffbereit. Ein Cuttermesser wird mit Klett am Eingang innen griffbereit montiert. Neben einer mörderscharfen Klinge ist diese Waffe für das schnelle durchtrennen von Tauen die beste Lösung.

Leider werdet ihr schnell feststellen – das Glas Sekt zur Schiffsübernahme ist noch nicht abgespült, bekommt die Jacht den Charakter einer Baustelle. Hier benötigt es einen Orgaplan. Was soll umgebaut werden? Mit welchen Prioritäten? Wer macht was wann? Ist dafür bereits alles vorbereitet und besorgt? Vom Zeitrahmen könnt ihr gleich mal 3 Wochen Schiffsbaustelle einplanen. Sind größere Innenumbauten geplant – nehmt euch gleich ein Zimmer vor Ort. In einer



Schiffsbaustelle zu leben ist kein guter Gedanke. Man verliert viel zu viel Zeit mit Aufbauen, Abräumen, Staubfrei halten. Klebt den Laufboden mit Transportvlies oder Folie ab. Selbiges gilt für Salonablagen, Tische und Betten auf denen Werkzeug und Material abgelegt wird. Ein Zyklonstaubsauger darf auf einer Jacht eh nicht fehlen. Beutelstaubsauger faulen zu schnell wegen des salzigen, feuchten Sauggutes durch.

Ihr seht – nur die Wahl der richtigen Jacht ist nur ein Baustein. Ich spreche gern mit euch ab was auf einer Jacht (auf der ihr leben wollt) alles nachgerüstet, überholt (Gebrauchtboot) und geändert oder gesichert werden soll. Wenn ich euch dabei behilflich sein soll, zeige ich auch gleich wie der Wartungsplan, die Funktion oder der Selbststeinbau fachlich korrekt ist.

Und nun viel Spaß beim Vorbereiten eures „Fahrplans“!