

Checkliste für Yachten

Weitere Infos über Charterunternehmungen gibt's beim Europäischen Segelinformationssystem (ESYS).

Ganz wichtig: Grundsätzlich alle Mängel sofort in die Übergabeliste eintragen. (Gerade im Mittelmeer sind viele Yachten Eignerschiffe. Die Besitzer bekommen neben allen Rechnungen für die Reparaturen auch die Ein- und Auschecklisten zu sehen. Daran kann man erkennen, ob das Schiff auch ordentlich gewartet wurde...).

Ein kurzes Protokoll von der Übernahme, vom Zustand des Schiffes sowie wichtige Daten gehören ins Logbuch.

Törn

Angaben zum Schiff Länge:m Tiefgang:m

Breite:m Masthöhe über Wasserlinie:m

Eigner

Allgemeine Bemerkungen

.....

.....

.....

.....

.....

An Deck

Kapitel:	Position:	Ok:	Bemerkungen:
Rumpf	Sichtprüfung: Schrammen an Bordwand, Dellen an Fussreling (wenn nicht ordentlich repariert, gibt's bei Lage Wassereinbruch). Schiff abtauchen. Spätestens in der ersten Bucht. Gute Vercharterer lassen bei der Rückgabe Taucher kommen. Und wenn dann Spuren einer Grundberührung gefunden werden, darf man für die Schäden der Vorgänger zahlen.	<input type="checkbox"/>	
Anker	Haupt-Ankergeschirr: Ab zehn Meter Schiffslänge nix unter 50 bis 70 Meter Kette akzeptieren, sonst bemängeln und eintragen. Sind die Wirbel okay? Befestigung der Kette im Kasten muss mit Bändsel gesichert sein, damit man die Kette im Notfall per Messer abschlagen kann (Schäkel rosten bombenfest), Bändsel okay? E-Winch testen, (passender) Hebel für Handbetätigung vorhanden?	<input type="checkbox"/>	
	Heckanker prüfen. Meist ist der nirgendwo belegt.	<input type="checkbox"/>	
Rigg	Rund um den Mastfuss auf Risse achten, Schotbefestigung, Lümmelbeschlag und Befestigungen des Baumniederholers genau nach eventuellen Schäden	<input type="checkbox"/>	

	durch Patenthalsen checken. Auf die Winschen steigen und in der Nut, in der die Rutscher laufen, nach oben sehen: Hier dürfen keine Verwindungen zu sehen sein. Wenn schlampig geriggt wurde, droht ein Mastbruch. Wenn kein Spannungsmesser vorhanden, von Hand die Spannung der Stagen und Wanten prüfen (sollten gleichmässig auf bb und stb sein). Wenn die Leewanten später auf See bei ordentlich Wind etwas schlabbern, ist das übrigens normal. Die Wantenschoner anheben und ganz genau die Terminals checken: Sind die (Original-)Splinte und -Bolzen richtig fest oder wurde da mit Draht geflickt? An Wanten und Stagen dürfen keine sichtbaren Knicke oder Beschädigungen sein.		
Segel	Die Segel komplett setzen. Die Achterlieks, besonders bei Fockreffanlagen, sind Schwachpunkte. Ist das Tuch schon morsch? Nach Rissen im Bereich der Reffkauschen (am Achterliek und am Vorliek, gelle) suchen. Sehr beliebt sind auch tolle Löcher im Bereich der Reffbändsel, weil es immer noch Experten gibt, die beim Reffen auch diese Bändsel schön fest durchsetzen (Was natürlich Blödsinn ist, weil's nix bringt. Um das überflüssige Tuch zu bändigen, reichen - wenn überhaupt - wenige lose Knoten) und beim Ausschütten oder Setzen am nächsten Morgen das eine oder andere oder alle vergessen. Hauruck.....	<input type="checkbox"/>	
	Sturmsegel oder Ersatzsegel an Bord? Wenn kein Sturmsegel (Fock oder Try) an Bord ist, auf der Checkliste vermerken.	<input type="checkbox"/>	
Laufendes Gut	Das laufende Gut: Alle Leinen, Fallen, Strecker und Schoten auf Schwachstellen prüfen. Weil viele Leinen in engen Durchführungen laufen, lässt sich da oft nichts reparieren.	<input type="checkbox"/>	
	Anzahl Festmacher?	<input type="checkbox"/>	
	Anzahl Fender?	<input type="checkbox"/>	
Licht	Alle Lampen kontrollieren: Seitenlaternen, Hecklicht, Top/Ankerlicht, Decksbeleuchtung, Kompasslicht, Steckdose für Handscheinwerfer. Mal gegenklopfen: Wackelkontakt? Ersatzlampen vorhanden?	<input type="checkbox"/>	
Beiboot	Beiboot aufblasen. Paddel an Bord? Pumpe an Bord? Flickzeug an Bord?	<input type="checkbox"/>	
Aussenborder	Aussenborder an der Reling möglichst NICHT testen oder aber nur mal eben anspringen lassen: Der Impeller braucht das Wasser zur Kühlung. Schon 30 Sekunden Trockenlauf lassen ihn verbruzzeln.	<input type="checkbox"/>	
	Ersatzzündkerzen, Zündkerzenschlüssel, Ersatz-Scherstift, Reservekanister und Mischöl für Benzin vorhanden?	<input type="checkbox"/>	
	Wie ist das Mischungsverhältnis für den Aussenborder? Aufschreiben!	<input type="checkbox"/>	

Die Pflicht in der Pflicht

Kapitel:	Position:	Ok:	Bemerkungen:
Ruder	Ruder auf Spiel und Freigängigkeit prüfen. Ganz wichtig: Notpinne testen - manchmal passt sie gar nicht oder ist viel zu lang. Rudermechanik- oder -hydraulik sichten.	<input type="checkbox"/>	

	Hydraulik-Ölstand prüfen. Wo wird nachgefüllt? Ist Öl auch Bord? Nach Rissen am Koker suchen, sind alle Bolzen fest und original? Gleich alles wegräumen, was bei Seegang die Mechanik blockieren könnte. Bei mechanischer Radsteuerung Mittelstellung mit Tape markieren.		
	Notruder vorhanden? Ausprobiert?	<input type="checkbox"/>	
	Handlenzpumpe testen. Ist der Hebel griffbereit? Wo in der Bilge saugt die Pumpe an?	<input type="checkbox"/>	
Diesel (1)	Motor starten. Tönt die Tröte für Öldruck und/oder Regler? Achtung: Unten sollte jemand das auf die Starterbatterie geschaltete Voltmeter beobachten - das sollte beim Starten nicht merklich (so unter zehn Volt) absinken, sonst sind die Batterien platt. Die Spannung muss danach sofort wieder auf zwölf Volt oder mehr steigen.	<input type="checkbox"/>	
	Kühlwasser-Ausfluss okay? Farbe des Auspuffqualms? Gang einlegen - vorwärts / rückwärts. Nach dem Radeffekt fragen und vor dem Auslaufen im Hafen testen. Genau die Motorbedienung erklären lassen.	<input type="checkbox"/>	
	Riecht es im Motorraum auffällig?	<input type="checkbox"/>	
	Erlöschen Ladekontroll- und Öldrucklampe?	<input type="checkbox"/>	
	Wie wird der Motor entlüftet?	<input type="checkbox"/>	
	Wassergeschmierte Stopfbuchse oder Bedienung der Fettpresse nötig?	<input type="checkbox"/>	
	Maximale Umdrehungszahl? Aufschreiben!	<input type="checkbox"/>	
	Funktioniert die Dieselanzeige?	<input type="checkbox"/>	
	Läuft das Motorraumgebläse?	<input type="checkbox"/>	
Instrumente	Die Einstellung der Instrumente erklären lassen: Was zeigt das Echolot an - ab Unterkante Kiel (so sollte es sein) oder die tatsächliche Wassertiefe oder etwa ab Einbautiefe Geber? Nicht dem Einweiser vertrauen, sondern (hinterher) mit Lotleine checken!	<input type="checkbox"/>	
	Wie stellt man den Ankeralarm ein?	<input type="checkbox"/>	

Unter Deck - von vorn nach achtern

Kapitel:	Position:	Ok:	Bemerkungen:
Mast	Wie später überall, die Polster hochheben, den Rumpf von innen prüfen. Vorm Mast sind meist die Geber für Logge und Echolot eingebaut. Liegt ein Ersatzstopfen daneben, damit man eine ev. blockierte Logge ausbauen kann? Der Echolot-Geber ist meist verklebt.	<input type="checkbox"/>	
Mittschiffs	Mittschiffs in der Bilge liegen meist die Rohre für die Handlenzpumpe und die E-Bilge-Pumpe. Testen, ob der automatische Geber (ein Schwimmer mit Hebel und Kabel dran) die Pumpe schaltet. Geschmackstest des Bilge-Wassers: Alles andere als salzig ist okay. Bon appetit!	<input type="checkbox"/>	
	Die Toilettenspülung testen. Oben am Hebel darf kein Wasser (igitt) austreten. Sind die Ventile gängig? Ist ein Reparaturset an Bord?	<input type="checkbox"/>	
	Das Wassersystem erkunden: Wo sind die Tanks, wie viel geht rein, kann man sie einzeln schalten (sehr empfehlenswert), gibt es auch Handbetrieb	<input type="checkbox"/>	

	(empfehlenswert, spart Wasser)? Tipp: Wasserpumpe IMMER nach dem Benutzen sofort abschalten. Irgendwo ist immer was undicht, oder jemand hat einen Hahn aufgelassen...		
	Fäkalientank an Bord? Für welches Klo? Wie wird abgepumpt oder gesaugt?	<input type="checkbox"/>	
	Wer in der Pantry die Löffel zählt, hat verloren. Der Einweiser lehnt sich entspannt zurück.	<input type="checkbox"/>	
Dichtigkeit	Gaaaaaanz genau die Luken checken: Sehr beliebt sind Tritte auf eine nicht vollständig geschlossene Luke - dann bricht die untere Kunststoff-Lasche ab und s'wird nimmer dicht. Im Zweifel mal 'nen Eimer Wasser drüber kippen. Oder unter einem Vorwand die darunter liegende Kojе tauschen...	<input type="checkbox"/>	
Elektro	Schaltpaneel erklären lassen: Anzeigen Wasser, Batterie, Lichterführung, Treibstoff etc.	<input type="checkbox"/>	
	Genau nachfragen: Welches ist die Starter-Batterie, welches die Service-Batterie? Aufschreiben!	<input type="checkbox"/>	
	Wie werden BEIDE Batterien geladen? Automatisch, oder muss der grosse schwarze Batterie-/Hauptstromschalter in einer bestimmten Stellung stehen?	<input type="checkbox"/>	
	Wo ist der Hauptschalter?	<input type="checkbox"/>	
	Die Batterien prüfen: Wie alt? Anschlüsse schön fest und sauber? Säurestand okay?	<input type="checkbox"/>	
	Blick auf die Platten: <ul style="list-style-type: none"> • Platten hell/dunkel: geladen - das ist okay! • Alle gleich: leer. • Alle hellgrau: sulfatiert (oh, oh!). • Ausgefressen, bröselig: altersschwach. 	<input type="checkbox"/>	
	Und noch mal: Welches ist die Starterbatterie?	<input type="checkbox"/>	
	Bei Schmelzsicherungen: Ersatz vorhanden?	<input type="checkbox"/>	
Spannung	Das sind die richtigen Werte: <ul style="list-style-type: none"> • Ladespannung: 13,8 bis 14,1 Volt (über 14,4 Volt: Regler defekt, Knallgas tritt aus!). • Ruhespannung (Batterie voll): 12,7. • Batterie leer: 11,6 Volt - laden! 	<input type="checkbox"/>	
	Wenn die Spannungsanzeige der Batterien bei Belastung (mal alles einschalten, was Strom frisst – Kühlschrank!) merklich absinkt und nicht SOFORT wieder auf 12,7 Volt ansteigt: Vorsicht!!! Bei alten Akkus nicht vertrösten lassen von wegen: "Die müssen mal aufgeladen werden..."	<input type="checkbox"/>	
	Jede Zelle hat etwas über zwei Volt. Wenn das Voltmeter bei Last plötzlich in die Knie geht und bei einer bestimmten Voltzahl wie festgenagelt stehen bleibt, dann sind Zellen im Eimer!	<input type="checkbox"/>	
	Niemals unter 10,5 Volt entladen. Schädigung der Batterie!	<input type="checkbox"/>	
	Tipp: Oft sind jeweils zwei Batterien parallel geschaltet: Wenn's hier zu einem Spannungsabfall kommt, ist meist nur eine Batterie defekt, die aber die andere ständig entleert - also abklemmen!	<input type="checkbox"/>	
Altar	Alle Seekarten inkl. Hafenhandbücher und evtl. Leuchtfeuerverzeichnissen für die geplante Route müssen an Bord sein. Übersegler für die Törnplanung?	<input type="checkbox"/>	
	Alle Schiffspapiere, Charterlizenz,	<input type="checkbox"/>	

	Versicherungsnachweise, Formular der Steuerbehörde vorhanden?. Gleich Rufzeichen und Schiffsnamen raus schreiben. Wie werden Funkgespräche abgerechnet (accounting authority identification code)? Oder isser gar nicht angemeldet????		
	Rufnummern des Vercharterers für den Notfall geben lassen.	<input type="checkbox"/>	
	Werkzeug: Kurslineale/Plotter, Dreiecke, Zirkel, Bleistift, Ratzefummel, Anspitzer, Leuchtlupe, Handpeilkompass. (Obwohl wir das natürlich alles dabei haben, trotzdem auf Vollständigkeit überprüfen, sonst muss ein angeblicher Verlust am Ende bezahlt werden).	<input type="checkbox"/>	
	Flaggen –mindestens: Nationalflagge, Zollflagge Q (gelb) und/oder Hilfsstander 3 (für Deutschland), Gastlandflaggen, Notflaggen N und C, Taucherflagge A.	<input type="checkbox"/>	
	Radio, GPS (Kartenbezugssystem richtig eingestellt? z.B. WGS 84), Navtex, Radar (Vorausrichtung richtig eingestellt? Echolot etc. checken. UKW mit Nachbarn oder besser mit Küstenfunkstelle (Arbeitskanal, nicht auf 16) oder Handfunke (15 oder 17, Funkverkehr an Bord) testen. Genehmigungsurkunde UKW vorhanden?	<input type="checkbox"/>	
	Uhr und Barometer (das stimmt nie!) einstellen.	<input type="checkbox"/>	
	Handpeilkompass	<input type="checkbox"/>	
	Betriebsanleitungen einzelner Komponenten wie Motor, Instrumente und Kühlschrank Pläne (Elektrik etc.)	<input type="checkbox"/>	
	Logbuch	<input type="checkbox"/>	
	Sind alle Schlüssel an Bord? Auch für Backskisten, Gasfach, Rettungsinsel?	<input type="checkbox"/>	
Sicherheit	Signalhorn vorhanden?	<input type="checkbox"/>	
	Seenotsignale: Fallschirmraketen, Fackeln, Rauchdose (Der Qualm ist zwar völliger Blödsinn, aber dennoch danach fragen...).	<input type="checkbox"/>	
	Anzahl der Lifelines, der Lifebelts und der Schwimmwesten. Ersatzpatronen oder -tabletten für die Schwimmwesten vorhanden?	<input type="checkbox"/>	
	Wurfleine vorhanden?	<input type="checkbox"/>	
	Wo ist der Wantenschneider? Wenn nicht an Bord, auch im Logbuch vermerken!	<input type="checkbox"/>	
	Bootsmannsstuhl?	<input type="checkbox"/>	
	Verbandskasten?	<input type="checkbox"/>	
	Wo sind die Feuerlöscher?	<input type="checkbox"/>	
	Wo sind die Löschdecken?	<input type="checkbox"/>	
	Wo sind die Seeventile? Alle zeigen lassen. Hebel gängig? (Auf See und beim Landgang bis auf Motorventile immer dichtmachen).	<input type="checkbox"/>	
	Alle Gasabsperrventile zeigen lassen. Immer SOFORT nach dem Kochen unten UND OBEN absperren. Gibt es einen Gasalarm? Wie wird die Gasanlage betrieben?	<input type="checkbox"/>	
	Reserveflasche vorhanden?	<input type="checkbox"/>	
	Rettungsinsel: Letzte Wartung?	<input type="checkbox"/>	
	Rettungskragen: Müssen lose in der Halterung hängen. Mindestens einer muss ein Rettungslicht haben: Umdrehen - dann muss es brennen.	<input type="checkbox"/>	
	Radarreflektor vorhanden?	<input type="checkbox"/>	
	Ankerball, Kegel vorhanden?	<input type="checkbox"/>	

Sicherheitseinweisung

Kapitel:	Position:	Ok:	Bemerkungen:
Diesel (2)	Motor in Augenschein nehmen. Öl in der Bilge? Alles genau erklären lassen: Seeventile für die Kühlung, Filter für Kühlwasser (Filter-Deckel muss immer schön fest sitzen, sonst zieht das System nur Luft, aber kein Wasser: Wenn kein Kühlwasser hinten rauskommt, also zuerst am Filter nachschauen!), Kraftstofffilter und Wasserabscheider, der Impeller (Ersatz muss an Bord sein).	<input type="checkbox"/>	
	Ist Handstart möglich? Wenn ja: Wo ist die Kurbel? Wo sind die Dekompressionshebel?	<input type="checkbox"/>	
	(Tipp: Wenn er nicht starten will, weil die Batterie leer ist oder der Starter marode ist: Sofern vorhanden, den Dekompressionshebel umlegen, den Motor auf Touren kommen lassen und schnell den Hebel umlegen.)	<input type="checkbox"/>	
	Falls nach Leerfahren des Tanks (beim Diesel) mal entlüftet werden muss: Wo ist der Handhebel für die Kraftstoffpumpe, wo sind die Entlüftungsschrauben? (Die wichtigste Entlüftungsschraube sitzt am Feinfilter. Hier wird zuerst entlüftet. Dann an der Pumpe. Und sonst noch?)	<input type="checkbox"/>	
	Keilriemenspannung prüfen: maximal eine Daumenbreite. Ersatz muss an Bord sein.	<input type="checkbox"/>	
	Ölstand (Reserveöl und Trichter vorhanden?)	<input type="checkbox"/>	
	Getriebeölstand	<input type="checkbox"/>	
	Muss die Stopfbuchse vom Charterer regelmässig geschmiert werden?	<input type="checkbox"/>	
	Wo enden die Bowdenzüge für Gas, Getriebe und Stoppzug? Hier muss der Dieselgast im Notfall anpacken, um per Anweisung von oben die Maschine von Hand zu steuern. Bowdenzüge brechen (oft am Hebel) übrigens nicht gerade selten und immer im Hafen.	<input type="checkbox"/>	

Werkzeuge

Kapitel:	Position:	Ok:	Bemerkungen:
Werkzeug	Das wichtigste Werkzeug sollte an Bord sein.	<input type="checkbox"/>	
	Ersatzteile: Glühbirnen, Impeller (!!!), Keilriemen (!!!), Silikon-Dichtungsmittel, O-Ringe, Schrauben, Schäkel, Takelzeug, Sprühöl, Tape, Sicherungen, Tube Gelcoat mit Schleifpapier, Reparatursatz fürs Klo und fürs Dinghi, Weichholzpropfen für Seeventile und, und, und	<input type="checkbox"/>	

Ort: Datum:

.....

Ort: Datum:

.....

Unterschrift Eigner / Vermieter:

.....

Unterschrift Skipper:

.....