

Stefan Deininger

Yachtcharter Käpt'n auf Zeit



Tipps für einen ungetrübten Charterurlaub



Danke

sagen möchte ich allen, die mich bei der Entstehung dieses Ratgebers in unterschiedlichster Form begleitet, unterstützt und motiviert haben.

Besonders zu nennen sind hierbei meine Freunde und Segelkameraden Carli und Karsten, die mich auf fast allen Chartertörns begleiteten und gemeinsam mit mir die in diesem Ratgeber zusammengefassten Erfahrungen gesammelt haben. Beide haben, jeder auf seine Weise, einen großen Anteil daran, dass dieser Ratgeber so, wie er nun vorliegt, entstehen konnte.

Danken möchte ich auch allen Firmen und Privatpersonen, die mir Bildmaterial zur Verfügung gestellt haben und/oder Ihre Zustimmung gegeben haben, deren Bildmaterial für diesen Ratgeber zu verwenden.

Danke auch an den Delius-Klasing Verlag, dessen Lektorat mir mit seiner konstruktiven und positiven Kritik Mut gemacht hat, diesen Ratgeber selbst zu verlegen.

Ebenfalls danken möchte ich meiner Tochter Lisa und meiner Nichte Natalie, die mir als meine ersten Segelschülerinnen bewusst gemacht haben, wo Informationsbedarf besteht.

Mein besonderer Dank gilt meiner Frau Belinda, die mir nicht nur den Rücken frei gehalten hat, all die hier zusammengefassten Erfahrungen zu machen und diesen Ratgeber zu schreiben, sondern auch mein erster und wichtigster Lektor war, ohne die Leidenschaft für dieses Hobby wirklich zu teilen.

Inhaltsverzeichnis

Vorwort

Chartern Pro und Contra

Preis

Revier/Flexibilität

Ausstattung, Pflegezustand und Sicherheit

Warum chartern und nicht kaufen?

Chartervertrag

Richtige Yacht finden

Größe

Besegelung

Rollgroß/Fock

Bindereffsysteme

Selbstwendefock

Persönliche Vorlieben

Ausstattung

Rettungswesten

Liferaft/Rettungsinsel und Dingi

Funk

Radar

EPIRB

AIS

Unterhaltungstechnik

WLAN

Pantry

Dusche/Toilette

Nutzwasser

Verschlußzustände

Heizung

Spinnaker

Kartentisch/Navigationsecke

Autopilot

Werkzeug/Ersatzteile

Bimini

Fender/Leinen

Dimensionierung von Leinen

Plotter

Segelgarderobe

Traveller

Gashebel

Pinnen- oder Radsteuerung

Fernglas

Was ist inklusive - was kostet extra

Bettzeug

Putzsachen/Hygieneartikel

Geschirr, Besteck und Gewürze

Einkaufsservice

Flughafentransfer

Parkgebühren

Zusatzsegel - Genua/Spinnaker

Außenborder

Liegegebühren

Transit-Log/Permit

Regatta

Signalmittel- und Funkunterweisung

Wetter

Segelbekleidung

Gas- Treibstoff

Versicherungsschutz

Haftpflichtversicherung

Skipper- Unfall-Versicherung

 Skipper-Rechtsschutz-Versicherung

Beschlagnahme

Charter-Kautions-Versicherung

Charter-Folgeschaden-Versicherung

 Charter- oder Reiserücktritt-Versicherung

 Endreinigung

Yachtbroker

Storno

Vorsicht bei Sondervereinbarungen

Regattaverbot

Kosten und Nebenkosten

Revier

Anreise

Revierbesonderheiten

Gezeiten

Einschleicher

Piraterie

Ein-Ausklarieren

Crewliste

Schiffsübernahme

Vorbereitung

Unter Deck

An Deck

Notpinne

Echolot/Tiefgang

Landstromkabel/Adapter

Autopilot

Kompass

Gasbehälter/Leitungen

Reling

Segel

Vorsegel

Hauptsegel/Groß

Leinen

Holepunkte und Winschen

Übergabe/Creweinweisung

Creweinweisung Allgemein

Kabinen

Bäder und Toiletten

Pantry

Luken, Türen, Fenster und Oberlichter

Aufgabenverteilung

Creweinweisung Ausrüstung

Creweinweisung Technik

Creweinweisung Verhalten

Creweinweisung Rettungsmittel

Creweinweisung Rettungsübung

Creweinweisung Notfälle

Feuergefahr an Bord

Wassereinbruch

Creweinweisung Unfälle

Creweinweisung Landgang

Törnplanung

Reise

Ankern

Reisekosten

Wetter

Essen

Komfort

Böse Überraschungen bzw. Abzocke

Marinero-Trick

Grundberührung-Trick

Verborgene Schäden

Währung

Klima und Gesundheit

Stürme/Starkwind

Rückgabe

Notfallrufnummern

Checklisten

Proviand-Liste

Abwicklung der Sprechverfahren im mobilen
Seefunkdienst

Schallsignale (KVR Regel 34)

Vorwort

In diesem Ratgeber widmen wir uns dem Thema chartern von Segelyachten. Einem Thema, das weitaus mehr Facetten hat als man sich während seiner Segelausbildung an Bord einer Vereinsyacht oder eines gecharterten Schiffes vorstellt, da Ihnen der komplette administrative Aufwand abgenommen wird.

Die Motivation eine Segelyacht zu chartern ist ebenso vielfältig wie die, einen Sportbootführerschein (meist Sportküstenschifferschein SKS) zu machen.

Manch einer plant den Erwerb eines eigenen Schiffes und möchte vorher nicht nur praktische Erfahrung als Skipper sammeln, sondern auch möglichst viele unterschiedliche Yachten kennen lernen.

Andere haben sich mit dem Erwerb des Segelscheines einen lange gehegten Kindheitstraum erfüllt und möchten jetzt ihren Urlaub mit Familie oder Freunden auf dem Wasser verbringen und andere Länder vom Wasser aus bereisen.

Egal, welche Motivation dahintersteckt und welche weiteren Schritte Sie in Ihrer Vorbereitung zum verantwortungsvollen Schiffsführer sonst noch unternommen haben, irgendwann möchten Sie eine Segelyacht chartern und sollten hierbei einiges beachten.

Das Chartergeschäft ist - wie der Name sagt - ein Geschäft. Ihre Ansprechpartner müssen und sollen damit Geld verdienen.

Einige wenige Anbieter schrecken leider auch in dieser Branche nicht vor unlauteren Methoden zurück. Schwarze Schafe gibt es also auch hier, was Ihnen jedoch weder den Spaß am Chartern noch die Freude am Segeln nehmen soll.

Vielmehr soll Ihnen dieser Ratgeber Hilfestellung geben, Ihre ersten Charterfahrten sorgfältig zu planen und auf Stolperfallen beim Chartern einer Yacht hinweisen.

Es liegt in der Natur der Dinge, dass wir bei der Behandlung der unterschiedlichen Themen hier und da Zusammenhänge mit Ihrer Segelausbildung ansprechen und darauf eingehen.

Diese Ausflüge in die Technik dienen dem besseren Verständnis und sollen entsprechende Fachbücher zu den jeweiligen Themen nicht ersetzen.

Ohne den einzelnen Kapiteln vorzugreifen, lassen Sie mich schon hier auf den gesunden Menschenverstand und Netzwerke verweisen.

Eine gesunde Skepsis verbunden mit den Erfahrungen anderer Segler kann oftmals bereits im Vorfeld helfen, einen verkorksten Törn zu vermeiden.

In diesem Sinn wünsche ich Ihnen viel Spaß beim Lesen und immer eine Handbreit Wasser unterm Kiel.

Ihr

Stefan Deininger

www.segeltrainer.org

Chartern Pro und Contra

Wenn wir die Vor- und Nachteile, die uns das Chartern einer Segelyacht bieten, einander gegenüberstellen, müssen wir als Alternativmodell den Yachtkauf ins Auge fassen.

Preis

Wer sich den Überlegungen emotionslos und wirtschaftlich nähert, wird zunächst mal den Mietpreis einer Yacht dem Kaufpreis gegenüberstellen. Hierbei muss man nicht zwangsläufig von einer neuen Yacht ausgehen, denn Charteryachten sind in der Regel auch selten brandneu.

Natürlich bestimmen Faktoren wie beispielsweise Yachtgröße, Revier, Ausstattung, Reisezeit und Service als wesentliche Faktoren den Mietpreis einer Charteryacht. Ebenfalls zu berücksichtigen ist die Crewgröße und die damit verbundene Anzahl an Kabinen und weitere Faktoren, auf die wir später ausführlich eingehen werden.

Da der Trend allgemein zu größeren Yachten mit guter Ausstattung geht, soll zum Vergleich eine 42 Fuß-Yacht herangezogen werden.

Der Blick in den Charterkatalog (2017) eines renommierten Vercharterers bietet hier beispielsweise eine Dehler 42 in Kroatien für Wochenpreise von 2100,00 € bis 3900,00 €.

Eine X 43, die in der Ostsee beheimatet ist, ist zwischen 2000,00 € und 2500,00 € zu haben.

Den Kaufpreis einer X 43 (BJ 2007) recherchieren wir mit 220.000,00 €. Eine Dehler 42 (Weltpremiere 2016) ist im Netz noch nicht als Gebrauchboot zu finden. Alternativ

legen wir den Preis der Dehler 41 DS zu Grunde und finden Gebrauchtbootpreise um 115.000,00 € (BJ 1999).

Machen wir also eine Milchmädchenrechnung und stellen den Kaufpreis der gebrauchten X 43 mit 220.000,00 € dem Charterpreis der teuersten Saison von 2500,00 € für die erste Woche gegenüber, ergibt dies, dass man 88 Wochen chartern kann, bis man den Kaufpreis der gebrauchten Yacht erreicht hat.

Für Segler, die ein bis zwei Wochen im Jahr segeln gehen, bedeutet dies 44 x zwei Wochen Segelspaß.

Wer also sein Hobby erst mit 30 Jahren oder jenseits davon für sich entdeckt hat, kann bis ins hohe Alter chartern bevor er den Kaufpreis einer entsprechenden Yacht bezahlt hat.

Bedenkt man nun auch noch die jährlichen Kosten für ein eigenes Schiff (Wasserliegeplatz, Winterlager, Kran-Gebühren, Versicherung, Instandhaltungsmaterial und Lohn zur Pflege des Unterwasserschiffs, Motorwartung, Segel, Service der Elektronik, Modernisierung von Elektronik, Reparatur oder Aufhübschen des Teakdecks usw. kommen jährliche Kosten hinzu, um die sich ein Charterer nicht kümmern muss.

Man könnte denken, dass dieser Punkt eindeutig zugunsten des Chartermodells ginge, wenn es eben nicht auch solche Segler gäbe, die sechs bis acht Wochen Jahresurlaub inkl. Überstundenabbau in einen langen Segeltörn stecken und jedes Wochenende zur Pflege der Yacht und zum Segeln verbringen.

Ein anderer Freizeittyp sind Segler, die sich im Rahmen eines Sabbaticals 6 bis 12 Monate frei nehmen können und einen unvergesslichen Segeltörn machen, von dem sie Ihren Kindern und Enkeln berichten werden.

Eine eigene Yacht mag sich unter Umständen auch für Vorrüheständler rechnen, die mit dem eigenen Schiff immer größere Törns planen und fahren und dann gibt es ja auch noch die Eigner, die sich die eigene Yacht durch eine der vielen Eignermodelle finanzieren, bei dem der Eigner seine Yacht einem Vercharterer überlässt und die Yacht als Geldanlagemodell nutzt, was hinsichtlich des Pflegeaufwands und der Folgekosten eher neutral ist.

Revier/Flexibilität

Wer jährlich 1 - 2 Wochen segeln geht und gerne verschiedene Yachten kennen lernen möchte, ist mit der Charter flexibler und preiswerter dran und trägt keine Verantwortung für die Pflege und Wartung einer Segelyacht.

Bei intensiver Nutzung kann das eigene Schiff wirtschaftlicher sein.

Bei der Flexibilität und Reviervielfalt kommen die wahren Stärken des Charters zum Tragen.

Die beiden genannten Referenzyachten spielen in einer Liga, in der diese nicht einfach per Trailer von A nach B gefahren werden können. Ein Revierwechsel ist daher bei der Eigneryacht ein Unterfangen, das man sich gut überlegen sollte.

Als Yachtbesitzer haben Sie ja nur die Möglichkeiten, Ihre Yacht auf dem Seeweg ins neue Revier zu überführen bzw. diese Überführung durch Profis durchführen zu lassen, wenn Ihnen selbst hierzu die Zeit, Revierkenntnisse, die Crew oder die seglerischen Fähigkeiten fehlen.

Alternativ bietet es sich an, die Yacht im Herbst aus dem Wasser zu holen und diese auf dem Landweg per LKW ins Winterlager am neuen Standort bringen zu lassen.

Beide Möglichkeiten sind nicht ganz preiswert, weswegen ein Revierwechsel in der Regel nicht jedes Jahr stattfinden wird.

Wer sich also für den Erwerb einer Segelyacht entscheidet, muss sich nicht nur über die Kosten, sondern auch den eingeschränkten Aktionsradius rund um seinen Liegeplatz bewusst sein.



Charterkunden kommen hier besser weg, denn das Charterangebot ermöglicht es, unkompliziert weltweit Segelyachten vieler Hersteller und Yachttypen (Monohull, Katamaran) zu mieten, wodurch Charterkunden revierunabhängig und äußerst flexibel sind.

Bei der, bereits erwähnten, Kaufcharter haben sich Modelle etabliert, bei denen der Käufer einer Yacht als Eigner nicht zwangsläufig auf dem eigenen Schiff seinen Urlaub

verbringt, sondern - bei entsprechend organisierten Partnern - weltweit ein vergleichbares Schiff für die Dauer der kostenfreien Eignernutzung buchen kann.

Kaufcharterer profitieren also von beiden Modellen, sind frei in der Revierauswahl und können zwischendurch auch mal in anderen Revieren andere Schiffe kennenlernen und segeln.

Eigner, die Ihr Schiff für sich haben möchten, sind mehr oder weniger an ihr Revier gebunden. Charterer sind hinsichtlich Revier, Yachttyp und Modell ungebunden und finden in der Regel vor Ort reviertaugliche Yachten (Tiefgang o.Ä.) vor.

Wer auf die eigene Yacht nicht verzichten möchte und kein Problem damit hat, diese zur Finanzierung und dem Erhalt der Flexibilität zu vermieten, kann sich in einem der vielen Kaufchartermodelle gut aufgehoben wissen.

Ausstattung, Pflegezustand und Sicherheit

Eignerschiffe sind Yachten, die in der Regel nach eigenen Bedürfnissen, Vorlieben und Wünschen in Absprache mit der Werft ausgestattet werden.

Das beginnt bei der Anzahl der Kabinen und Waschräume, geht über die Zahl und Dimensionierung der Winschen, der Motorisierung, Auswahl der Materialien für Segel und Leinen, Displaygröße und Marke eines Plotters sowie die Entscheidung, ob im Cockpit ein zweites Plotter-Display zu Verfügung steht. Weitere Ausstattungsoptionen des Schiffes wie Radar, AIS, Traveller, Autopilot, Heizung, Selbstwendefock, Funkgerät, Tiefgang, Kielvarianten, Rad-

oder Pinnen-Steuerung, Segelgarderobe spielen beim Kauf eine – meist sehr emotionale – Rolle, die ein Charterer meist gar nicht nachvollziehen kann, da dieser seine Yacht aus einem Yachtpool auswählt, wobei er keinen Einfluss auf die Ausstattung der Yacht nehmen kann.

Als Besitzer einer Yacht sind Sie selbst für den Pflegezustand Ihres Schiffes verantwortlich, haben für die Sicherheit und die damit einhergehenden Prüfintervalle von Gasanlage, Feuerlöscher, EPIRB, Notsignalmittel selbst zu sorgen, sofern Sie diese Aufgaben nicht im

Rahmen eines „Rundumsorglos-Paketes“ an eine Werft übertragen.

Bei der Kaufcharter werden alle Wartungs- und Servicearbeiten – je nach Vertrag – von der Werft einer Marina übernommen, wobei der Austausch teurer Komponenten oder aufwändiger Reparaturen immer noch mit dem Eigner abgestimmt werden.

Der reine Charterkunde hat mit der Ausstattung und Wartung seines Charterschiffes eigentlich nichts zu tun. Soweit jedenfalls die Theorie, denn nicht selten sind Eignerschiffe, die ausschließlich zum Verchartern gedacht sind (also auch Kaufcharter-Schiffe), suboptimal ausgestattet, schlecht gewartet und gelegentlich notdürftig repariert. Dies ist dem Umstand geschuldet, dass der Eigentümer das Schiff als Geschäftsmodell sieht, bei dem er möglichst billig einkauft und den bestmöglichen (hohen) Mietpreis beim Verchartern erhält.

Auf die besonderen Eigenheiten, die sich hieraus ergeben, gehen wir im Kapitel „Schiffsübernahme“ besonders ein.

Wer in Punkto Ausstattung und Sicherheit keine Kompromisse machen und kein Risiko eingehen möchte, sollte sein eigenes Schiff kaufen.

Wer sorgfältig plant und hinsichtlich Zuverlässigkeit und Seriosität von Charterfirmen auch mal in einschlägigen Netzwerken (Segel-Communities) nachfragt, kann und wird kaum unangenehme Überraschungen erleben.

Warum chartern und nicht kaufen?

Die Frage an sich nimmt die Empfehlung, eine Yacht zu chartern statt zu kaufen, vorweg, wobei das Chartern oftmals nur der erste Schritt zur eigenen Yacht ist.

Ähnlich wie beim Autokauf lernen viele Fahranfänger auf einem Gebrauchtwagen, bevor sie sich einen Neuwagen zulegen. Ähnlich empfiehlt es sich auch bei Segelyachten.

Charter ermöglicht es Ihnen, Segelyachten unterschiedlicher Kategorien wie Cruiser, Rennzicke etc. zu testen und auszuloten, welchen Platz- und Komfortbedarf Sie an Bord haben. Bedenken Sie hierbei auch, dass Sie auf kurzen Törns ohne Nachtfahrten eher zu Kompromissen bereit sein werden als bei anspruchsvolleren Törns im Gezeitenrevier mit vielen Nachtfahrten.

Chartervertrag

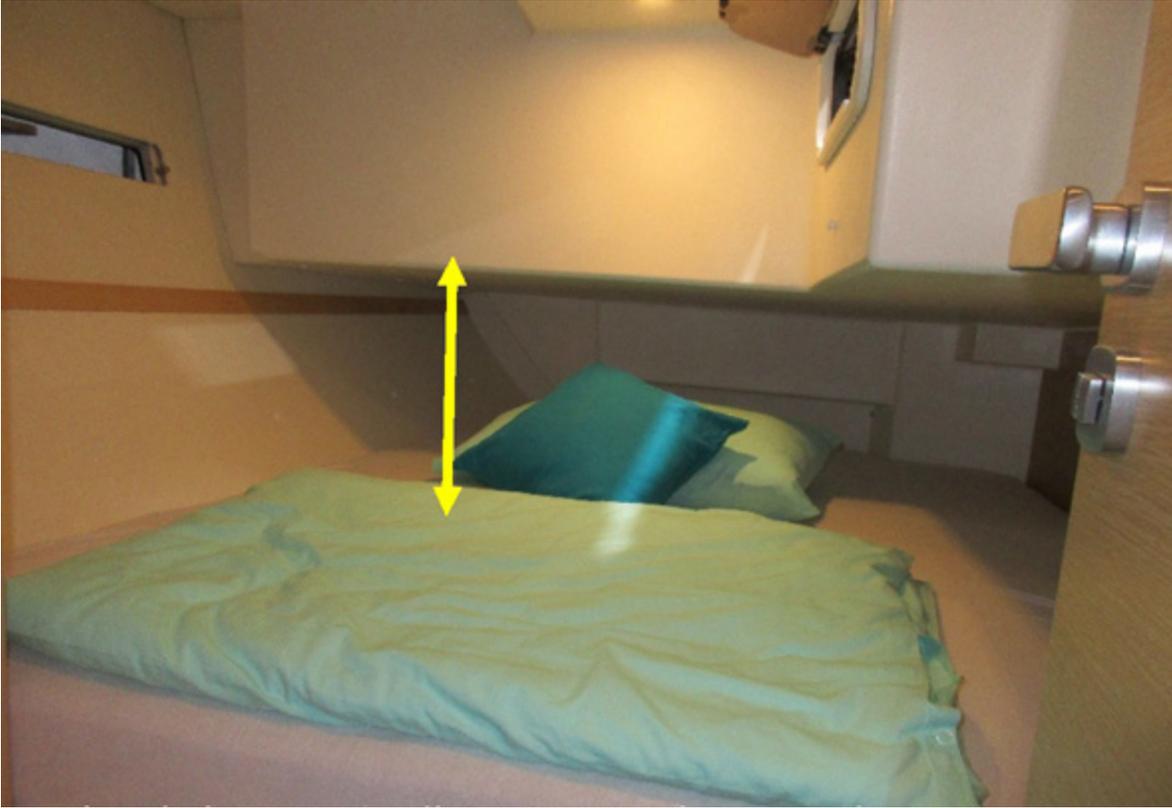
Ganz so schnell geht es dann doch nicht, auch wenn es den Anbietern von Charteryachten oft nicht schnell genug gehen kann. Nicht selten wird hier von Yachtbrokern (also reinen Vermittlern) unnötig Druck aufgebaut, um schnell zum Vertragsabschluss zu kommen, was bereits ein Warnsignal sein sollte. Dazu aber später mehr.

Vor dem Abschluss eines Chartervertrages steht erst einmal die Auswahl einer geeigneten Yacht im Wunschrevier. Hierbei hat es sich gezeigt, dass es eigentlich unerlässlich ist, zunächst das Revier festzulegen und die Reisekosten für die Anreise grob zu ermitteln. Speziell bei Törns mit Freunden und Bekannten können solche Zusatzkosten schnell den finanziellen Rahmen sprengen, der für einen Wochentörn zur Verfügung steht.

Richtige Yacht finden

Größe

Bei der Größe der zu charternden Yacht sollten Sie sich auf gar keinen Fall auf die Katalogangabe der Schlaf- oder Liegeplätze verlassen.



Man muss weder besonders groß noch kräftig sein, um sich hier nicht wirklich wohl zu fühlen.

Jedenfalls nicht dann, wenn Sie ein Minimum an Komfort erwarten. Streng genommen können Sie von dieser Angabe immer 2 Personen abziehen. Dies sind die Schlafplätze im Salon, die Sie schon aus Gründen der Geselligkeit nicht als Schlafplatz einplanen sollten. Außerdem sind auf kleineren Yachten zwischen 30 und 40 Fuß die Achterkabinen meist nicht nur relativ eng, sondern auch niedrig und haben kaum Stauräume.

Nicht selten ist der Abstand zwischen Bettoberkante und der niedrigsten Stelle der Decke gerade einmal 40 - 45 cm, was schon beim nächtlichen Umdrehen problematisch sein kann. Gar nicht zu reden vom Besuch der Toilette.

Wird eine solche Achterkabine mit zwei erwachsenen Personen belegt, finden oft beide nachts keinen erholsamen

Schlaf. Im Ergebnis wandert bei zu engen Kabinen im Verlauf eines Törns meist ein Bewohner zugunsten des anderen aus und belegt einen Schlafplatz im Salon.

Kinder haben in einer solchen „Räuberhöhle“ meist nicht nur keine Platzprobleme, sondern einen Riesenspaß.

Anders als die Kojen in engen Achterkabinen sind Kabinen mit Etagen- oder Stockbetten/Kojen zu bewerten, die jedoch i.d.R. meist erst auf größeren Schiffen ab 46 Fuß zu finden sind.

Natürlich bieten neuere Yachten mit breitem Heck auch breitere und somit komfortablere Achterkabinen, an der eingeschränkten Freiheit nach oben ändert dies in der Regel wenig.

Es kommt also darauf an, wie sich Ihre Gruppe zusammensetzt und wie lange Sie unterwegs sein werden. Da für Kinder der Aufenthalt an Bord, sofern Sie nicht aktiv ins Geschehen eingebunden werden, extrem langweilig ist, sind Sie gut beraten, Kindern unter Deck ausreichend „Spielplatz“ anzubieten.

Ungeachtet des Platzangebotes an und unter Deck sollten Sie die Größe Ihrer Charteryacht auch nicht überdimensionieren und die Yachtgröße der Crewgröße sowie der technischen Ausstattung der Yacht anpassen.

Bedenken Sie, das größere Yachten speziell bei Hafenanläufen schwieriger zu handhaben sind, was an der naturgegebenen Enge in Häfen und Marinas liegt, aber auch daran, dass eine große Yacht auch mehr Windangriffsfläche bietet und mehr Erfahrung bei Hafenanläufen verlangt. Bug- oder Heckstrahlruder können Sie bei den jeweiligen Manövern unterstützen, ersetzen jedoch weder ein fehlendes Crewmitglied noch Erfahrung.

Weiterhin sollten Sie bei der Größe Ihrer Yacht auf Revierbesonderheiten (Gezeitengewässer, kritische Wassertiefen lt. Revierführer, Gefahr der Versandung von Marinas bzw. bei deren Ansteuerung) achten und dies beim Tiefgang im Hinterkopf haben. Es ist einfach nur ärgerlich, wenn Sie eine Marina, die auf Ihrem Törnplan steht, wegen des Tiefgangs der gecharterten Yacht nicht anlaufen können. Mehr hierzu im Kapitel „Törnplanung“.

Ein weiteres Kriterium für die richtige Yachtgröße können Ihre Reisevorlieben und Reiseroute sein. Wenn Sie mehr oder weniger planen, Marinas in kleinen Etappen bis 30 sm zu besuchen, ist dies mit kleineren Yachten gut realisierbar und Sie haben an Land die Möglichkeit sich zu bewegen. Planen Sie hingegen längere Schläge und ggf. sogar Nachtfahrten, sollten Sie die größtmögliche Yacht chartern, die Sie **mit Ihrer Crew sicher handeln** können.

Besegelung

In Europa werden überwiegend Yachten mit Slup-Besegelung (ein Mast, je ein Groß- und Vorsegel) gesegelt.

Was kann es da schon groß zu beachten geben?

Der größte oder wesentliche Unterschied beim Großsegel ist, ob es sich um ein durchgelattetes Groß mit Segellatten, also ein Bindereff, oder Rollreffsystem handelt.

Beim Vorsegel stellt sich die Frage, ob wir von einer Rollfock sprechen oder eine „traditionellen Fock“, die mittels Stagreitern am Vorstag befestigt wird, wobei der Begriff Fock hier stellvertretend für weitere Vertreter der Vorsegel steht.