

»Schatz, ich hab` mir grad ein Boot gekauft!«

Endlich selbst skippern, was braucht es für einen anderen Grund, um ein Boot zu kaufen? Was auch immer der Auslöser war, mit dem Bootskauf beginnt eine im besten Falle gute – im schlechtesten Fall schwierige – Beziehung zu dem, was man ab jetzt ‚sein Schiff‘ nennt. **segeln**-Autor Claus Aktoprak hat es gewagt und vor einiger Zeit ein altes Boot bei eBay ersteigert



Foto: Claus Aktoprak, Kai Köckeritz

Seine *La Mer* kaufte Claus Aktoprak bei eBay. Aus der ersten Fahrt hat er viel gelernt

Text:
Claus Aktoprak

Der Kaufvertrag ist unterschrieben. Bootsschlüssel und Papiere wurden ausgehändigt. Mir gehörte nun also mein erstes eigenes Boot – eines der großartigsten Gefühle im Leben eines Seglers. Doch was nun? Tipps für den Bootskauf gibt es natürlich zahlreiche. Und ich hatte sie alle beherzigt. Glaubte ich jedenfalls. Kaum waren die Papiere unterzeichnet und die Versicherung abgeschlossen, sollte mein neues Schiff überführt werden. Von dort aus wollte ich meine Törns starten, es sollte mein neuer Heimathafen werden.

Mein Plan war, direkt von Grömitz nach Hamburg zu segeln. Doch ich kam mit meiner Frau als einzigem Crewmitglied nur bis Heiligenhafen. Ein Schäkel der Großschotthalterung war gebrochen, die Akkus waren unerklärlicherweise leer, und der Diesel sprang nicht mehr an. Dann verklemmte sich auch noch die Rollanlage der Genua hoffnungslos und bei Starkwind wusste ich nicht, wie ich mein neues Boot reffen sollte. Ein wahrhaft katastrophaler Törn! Der Verkäufer hatte mir noch beim Abschied gesagt: „Eigentlich ist alles Super in Schuss. Ich würde mir aber bald neue Akkus kaufen und die Relingsdrähte erneuern. Die Rollanlage ist vielleicht auch nicht mehr die Beste.“ Hier hätte ich wohl hellhöriger sein müssen. Doch meine Ungeduld, mit meinem Boot endlich rauszufahren, ließ mich alle Bedenken beiseite schieben. Das Ergebnis war – sagen wir wie es ist – katastrophal, ließ mich an mir selbst und meinen Fähigkeiten als Skipper zweifeln und brachte meine Frau dazu, unser neues schwimmendes Zuhause erst recht kritisch zu beäugen.

Was hätte ich aber anders machen sollen? Und warum scheint es so, dass viele unerfahrene Neu-Bootseigner immer wieder dieselben Fehler machen? Meine Neugier war geweckt. Und tatsächlich übersehen viele in der ersten Euphorie, welche Fallstricke lauern, wenn man ein gebrauchtes kleines Boot übernimmt. Hier also die wichtigsten Dinge, auf die man als Neu-Eigner achten sollte, bevor man in See sticht.

Viele Neueigner kaufen sich zunächst ein kleines Boot. Man will ja nicht gleich den Atlantik überqueren, sondern zunächst vielleicht erst einmal in heimischen Gewässern einen Salzbuckel erwerben. Daher gehen wir in unserem Beispiel von einem Segelboot in der Einstiegsgröße bis circa 28 Fuß mit Einbaudiesel oder Außenborder aus.



Zur Navigation kann ein Tablet mit Navigationssoftware verwendet werden. Es sollte allerdings eine Redundanz in Form von GPS und Papierkarten vorhanden sein

Nach dem Kauf

Bevor man auch nur die Hafemole verlässt, sollte man darüber nachdenken, was alles passieren kann. Und daher eine Haftpflichtversicherung abschließen. Anders als im Straßenverkehr, wo man ohne eine Haftpflicht sein Fahrzeug gar nicht bewegen darf, ist der Abschluss dieser Versicherung nicht Pflicht. Angesichts der Werte, die um einen herum vertäut liegen, und der Haftung mit dem Privatvermögen ist sie aber unerlässlich. So mancher Hafenmeister lässt einen auch nicht in den Hafen, wenn man keine entsprechende Versicherung vorweisen kann. Das ist auch gut so.

Eine Haftpflicht ist noch nicht alles: Kurze Zeit nach dem Kauf habe ich auf eine Vollkaskoversicherung aufgestockt. So sind alle Schäden an meinem Boot (auch durch Sturm, Einbruch, eigene Dummheit etc.) mitversichert. Da ich nicht nur mit meinem eigenen Boot unterwegs sein, sondern auch weiterhin im Ausland chartern wollte, empfahl sich eine Skipperhaftpflicht für Chartertörns. So fühlte ich mich bestens gewappnet für meine Segelabenteuer.

Vor der Überführung

Ein gebrauchtes Boot ist oftmals ein Rätsel. Was befindet sich in den Schapps? Welches Werkzeug ist an Bord? Sind die Batterien aufgeladen? Wie funktioniert die Elektrik?

Wer ein Boot übernimmt, sollte nicht erwarten, innerhalb von ein paar Minuten oder auch nur Stunden gleich in See stechen zu können. Immer fehlt irgendetwas. Meist erlebt man beim Blick in Backskisten und

Schapps Überraschungen. Daher sollte man sich Zeit nehmen, das Schiff zunächst einmal gründlich auf Herz und Nieren zu prüfen. Und zwar nicht in seinen Segeleigenschaften, sondern in Technik, Material und Ausstattung. Ist man erst auf dem Wasser und bemerkt dort, dass die Ankerwinde Probleme machen, wird man Schwierigkeiten haben, die Teile zu kaufen. Irgendetwas fehlt immer, ist kaputt oder von schlechter Qualität. Das gilt besonders für Boote, die für eine Neuanschaffung des alten Eigners verkauft werden. Hier wird oft das gute Material für das neue Boot zurückgelegt und das alte Boot mit Resten und Reservaten aus dem Lagerschuppen ausgerüstet. Das gilt es herauszufinden und entsprechend nachzurüsten. Man spart sich viel Fragerei, wenn man die Adresse vom nächsten Yachtausrüster schon vorab ausgekundschaftet hat.

Motor

Viele neue Eigner sind seglerisch noch unerfahren oder auch Anfänger. Also wird ein Großteil der Überführungen, meist neben ein paar vorsichtigen Testsegeleinlagen, unter Motor stattfinden. Anders ausgedrückt: Sollte der Motor bei der ersten Ausfahrt Probleme machen, hat man selber auch eines. Und zwar ein großes. Dem Motor sollte daher die größte Aufmerksamkeit gewidmet werden, gerade wenn das Boot schon länger zum Verkauf stand. Die Palette reicht von Dieselpest über Kondenswasser bis zu zickenden Bordbatterien.

Kleinere Boote, wie das typische 22 oder 28 Fuß-Gebrauchboot besitzen häufig keinen

Innenbordmotor. Gerade bei Außenbordern hatte treten bei jeder ersten Fahrt Probleme auf. Eine kleine Runde im Hafen nach dem Motto – das passt schon – rächt sich gerne, wenn man das Boot übernommen hat.

Wer auf Nummer sicher gehen möchte, sollte sich beim Händler seines Vertrauens eine Inspektion des Außenborders gönnen. Wer die Ausgabe scheut, sollte zumindest den Motor unter Last eine halbe Stunde laufen lassen, damit das Laufverhalten, der Kontrollstrahl der Kühlung, der Benzin- und Ölverbrauch getestet werden können.

Und so geht's: Prüfen Sie zunächst per einfachem Augenschein, wie der Motor aussieht. Gibt es Bewuchs an der Schraube? Wie sieht das Gehäuse aus? Ist es aufgerissen und ausgebleichen? Beim Volltanken überlegen Sie: Reicht der Tankinhalt für eine Überführung? Sonst werden ein größerer Tank oder ein oder mehrere Reservekanister fällig! Kontrollieren Sie den Ölstand und dann geht's los zur ersten Probefahrt. Wohlweislich sollte diese aber an der Pier stattfinden. Warum? Ganz einfach: Wer noch fest vertäut ist, dümpelt nicht hilflos im Hafenbecken oder vor der Marina herum, wenn der Außenborder den Geist aufgeben sollte. Das kann man bei der ersten Ausfahrt so gar nicht gebrauchen. Daher habe ich mir Folgendes angewöhnt:

Sicherheitshalber informiere ich zunächst meine Stegnachbarn, dass ich ein paar Tests vornehme, schließlich will man seine Nachbarn nicht gleich vergraulen. Ich vertäue das Boot gut und sicher, starte den Außenborder, kuppel ein und gebe Gas. Es muss nicht unbedingt Vollgas sein. Aber es lohnt, den Motor im realistischen Leistungsbereich arbeiten zu sehen. Um sicher zu sein, dass der Motor in Ordnung ist, muss er problemlos laufen und der Kontrollstrahl durchgehend satt austreten. Wenn es dabei Probleme gibt, kann man manchmal mit einem Stück Draht etwas nachhelfen. Vielleicht ist einfach die Auslassdüse etwas verstopft. Wenn man nach etwa 30 Minuten weiterhin eingekuppelt das Gas auf Standgas zurücknimmt, darf der Motor nicht ausgehen, sondern sollte ruhig und

zuverlässig vor sich hin zuckeln. Jetzt auskuppeln und noch eine Minute im Leerlauf bleiben, dann den Außenborder ausschalten. Und direkt im Anschluss wieder starten. Das muss funktionieren!

Wie oft habe ich erlebt, dass Außenborder beim Anlegen im Leerlauf ausgehen und dann in der Boxengasse nicht wieder anspringen wollen. Bestenfalls gibt das Hafenkino, schlimmstenfalls kann so etwas lebensgefährlich sein. Kommt jetzt noch ein wenig Wind dazu, vertreibt man hilflos. Tipp: Sollte das trotzdem einmal passieren, das Boot einfach quer zu den Boxen an die Pfähle legen. Von hier aus kann man sich mit Hilfe von Leinen immer noch in Ruhe in eine freie Box verholen oder den Außenborder doch noch reanimieren. Spätestens nach so einer Erfahrung wird man den Motor sowieso zur Inspektion geben. Das hätte man ohne Stress auch schon bei der Übernahme erledigen können.

Bei Einbaudieseln verhält es sich ähnlich. Auch diese sind auf Laufverhalten, Wärmeentwicklung und Kühlwasseraustritt zu prüfen und sollten ebenfalls mindestens eine Stunde laufen, um Vertrauen zu ihnen entwickeln zu können. Einbaudiesel neigen aber eher nicht zum Absterben oder Anspringproblemen (zu mindestens im warmen Zustand). Beim Kauf ist es dafür umso wichtiger, sich den Inspektionsstand des Diesels belegen zu lassen. Wurde im Winterlager der Impeller getauscht? Hat der Eigner noch das Öl gewechselt? Wie lange befindet sich der Dieselmotorkraftstoff schon im Tank? Wie alt sind die Dieselfilter? Gab es in der Vergangenheit Probleme mit Dieselpest? Sollte dieses alles länger als ein Jahr zurückliegen oder nicht schlüssig belegt werden können, würde ich mir immer einen Fachmann an Bord holen, der das für mich erledigt. Es kostet nicht die Welt und man kann sich bei dieser Gelegenheit den Wechsel von Impeller und Öl zeigen lassen. Spätestens im nächsten Winterlager wären diese Arbeiten sowieso fällig und sind oft auch keine große Sache. Es ist also besser, das gleich zu erledigen, bevor man im Extremfall ohne Motor dasteht.

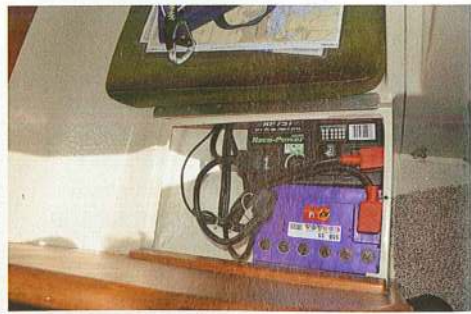
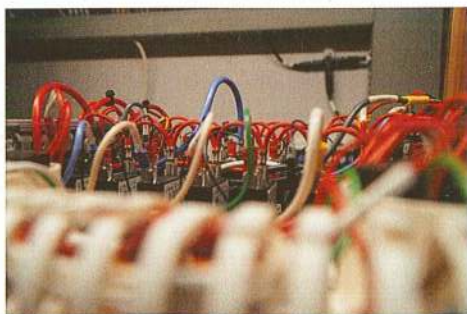
»Doch meine Ungeduld, mit meinem Boot endlich rauszufahren, ließ mich alle Bedenken beiseite schieben«



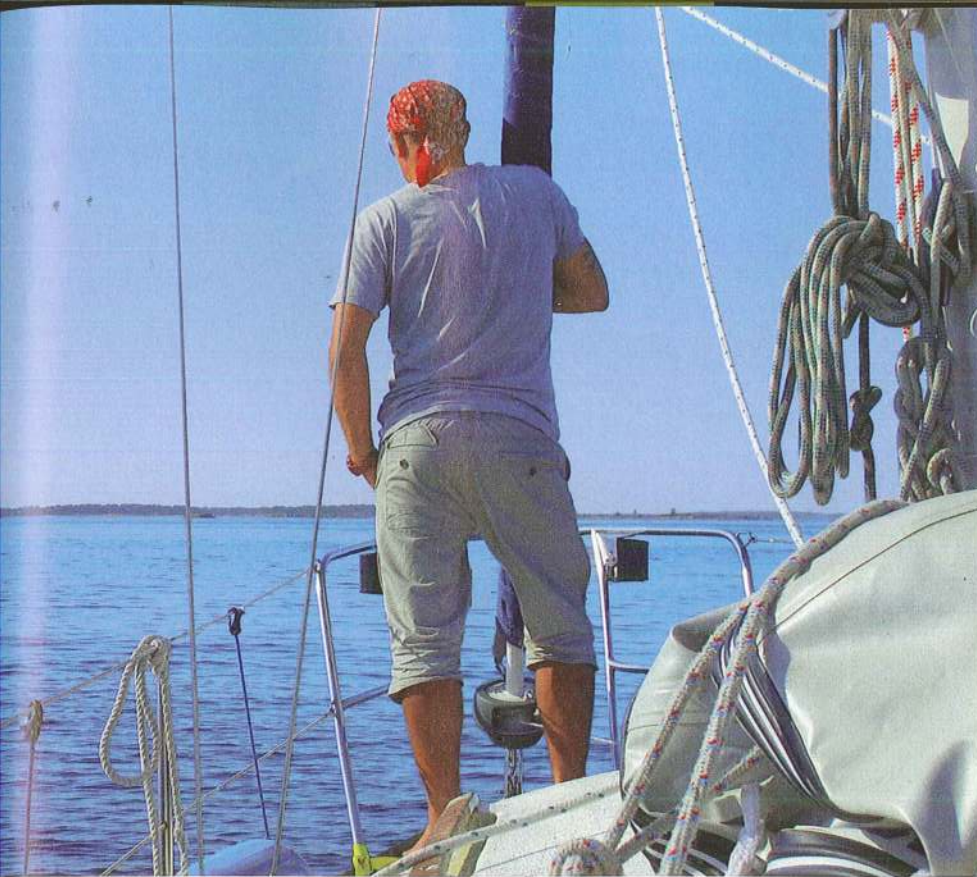
Hafenmanöver

Ist der Motor geprüft, stehen nun ein paar Hafenmanöver vor Ort auf dem Plan. Vorteil: Bei der Übernahme des Bootes hat man den Hafen schon einmal näher angesehen und kennt vielleicht auch schon die Windverhältnisse. Diesen Luxus hat man beim Einlaufen in einen neuen Hafen vermutlich nicht! Legen Sie also ab, und prüfen Sie zunächst das Verhalten des Bootes bei Vorwärtsfahrt. Ruderwirkung, Schub, Anströmung des Ruders – all das sind wichtige Elemente der sicheren Schiffsführung und man sollte sich dafür Zeit nehmen. Wenn der Außenborder drehbar ist, kann man damit ruhig ein wenig spielen. Ruderpinne und Gaspinne des Außenborders sollten dabei übrigens immer in die gleiche Richtung gehen. Nun kann man – sofern genügend Platz ist – im Hafenbecken ein paar Kreise fahren, bis man sich sicher fühlt. Beherrscht man dieses Manöver, darf man ruhig etwas mutiger werden.

Fotos: KaiKöckeritz, Hinmerk Sturm, Claus Aktoprak



Vor dem ersten Törn sollte sich die Elektrik genauer angesehen und alle Verbraucher kontrolliert werden. Die Batterien sollten vorsorglich ersetzt werden. Auch das Stehende und Laufende Gut sollte unbedingt in Augenschein genommen werden



Jetzt gilt es, das kontrollierte Aufstoppen zu üben. Es geht bei dieser Übung darum, ein Gefühl dafür zu erhalten, was es bedarf, um alle Fahrt aus dem Boot zu nehmen. Hier wird sich auch schon ein Radeffekt oder auch eine Schwäche in der Halterung des Außenborders zeigen. Im Anschluss wird das Gleiche rückwärts geübt.

Bei Booten, die einen Propeller vor dem Ruder besitzen, also mit Ruderanströmung fahren (Diesel oder Außenborder im Schacht), kann man auch die Wirkung von kurzen Gasstößen bei gelegtem Ruder ausprobieren. Damit lässt sich ein kleines Schiff sehr effektiv drehen, ohne zu viel Fahrt zu gewinnen. Dieses Manöver eignet sich vor allem in schmalen Zufahrten zu den Boxen, wenn man sein Schiff erst spät drehen möchte. Noch nicht genug? Versuchen Sie Folgendes: Üben Sie, mit einem Meter Abstand zu einem Steg längsseits kontrolliert zum Halten zu kommen. Wiederholen Sie diese Übung ruhig ein paar Mal, bis Sie immer an der gleichen Stelle zum Stehen kommen. So fühlen Sie sich sicher für jeden neuen Hafen.

Inzwischen werden Sie sich einigermaßen sicher in der Handhabung fühlen und auch der Motor ist nun über eine Stunde gelaufen und scheint zuverlässig zu funktionieren. Fahren Sie also zurück an den Liegeplatz, kontrollieren Sie den Ölstand und tanken Sie anschließend voll. Es sollte kein Öl fehlen. Und der Benzinverbrauch sollte zu dem vom Hersteller angegebenen Daten passen. In der Regel dürften dabei nicht mehr als drei Liter verbraucht worden sein. Damit ist die

Motorüberprüfung beim Außenborder abgeschlossen – und Sie haben Sicherheit beim Manövrieren gewonnen.

Ausrüstung

Die nächsten Schwachstellen von Gebrauchtbooten liegen häufig in der Ausrüstung. Der ehemalige Besitzer wird meist eine Ausstattung der zweiten Wahl verkaufen, da man beim Verkauf in aller Regel die guten Dinge für sich behält. Daher ist es wichtig, die Ausrüstung zu prüfen.

Wichtig sind vor allem Festmacher in richtiger Stärke und ausreichender Länge (achtern doppelte Bootslänge), sowie sechs Fender, die von der Größe her zum Boot passen. Immer wieder sieht man bei Anfängern kurze, dünne Tüdelbänder und winzige Fenderchen. Da sind die ersten Schäden vorprogrammiert. Und nichts frustriert mehr, als sich in sein neues Boot gleich ein paar Macken ins Gelcoat zu fahren. Oder die Haftpflicht in Anspruch nehmen zu müssen, weil man bei den Fendern gespart hat.

Wie sieht es mit den elektrischen Verbrauchern aus? Bei der Übernahme sollte man sich Zeit lassen, jeden Verbraucher auf Funktion zu prüfen. Funktionieren Logge und Echolot? Der Funk, falls vorhanden? Alle Laternen? Gibt es Ersatzglühbirnen? Läuft der Autopilot? Tutet das Schiffshorn? Läuft der Kühlschrank – so es einen gibt? Während der Motorfahrt sollte man also ruhig einmal alle Verbraucher mitlaufen lassen und sie auf Herz und Nieren prüfen.

Bittere Erfahrung hat mich gelehrt: Bei der



JEANNEAU

Die legendäre Bootsmarke, die seit 1957 Boote für höchsten Fahrspaß garantiert.



SUN FAST
Cruising-Racing für Hochseerennen



SUN ODYSSEY
Eleganz und Segelleistung



SUN ODYSSEY DS
Raum und Komfort für Segelspaß



Jeanneau Yachts
Leistungsstark und rassig

gruendl.de



20. bis 28.01.2018
boot Düsseldorf

Melden Sie sich bitte für exklusive Besichtigungen an und erfragen Sie Ihr persönliches Messeangebot.

Übernahme eines Gebrauchtbootes würde ich immer einen neuen Akku verbauen – außer der eingebaute ist belegbar neuwertig. Neues Boot, neuer Akku. Punkt.

Lädt der Motor den Akku? Bei Einbaudieseln ist dies ein Muss. Bei Außenbordern eine Option bei vorhandener Ladespule, die aber häufig nicht vernünftig installiert ist.

Nach Ende dieses Checks sollte dann auch noch überprüft werden, wie die Batterien mit Landstrom geladen werden können. Gibt es ein fest eingebautes Ladegerät oder steht nur ein mobiles (oft aus dem Kfz-Bereich zur Verfügung)? In jedem Fall müssen die Akkus vor der Abfahrt voll geladen werden. Wer sein Überführungsziel auch erreichen möchte, sollte dies unbedingt prüfen. Der folgende Fall zeigt, warum dies so wichtig ist:

Ein vernünftiger Anker samt Kette und Leine sollte unbedingt an Bord sein. Häufig verbleibt nur irgendein ungeliebter und nicht wirklich zuverlässiger Notanker mit kurzer Leine an Bord. Der Anker kann, wie gerade beschrieben, die letzte Option bei Defekten sein, die bei einem Gebrauchtboot naturgemäß wahrscheinlicher sind. Er sollte daher auch einsatzbereit sein. Sprich: ausreichendes Gewicht, und passende Länge von Kette beziehungsweise Kettenvorlauf und Leine. Ein Minimum von zehn Metern Kette und 30 Metern Leine sollten es bei 22 bis 28 Fuß schon sein.

Rigg

Wie oft wechselt ein kleines altes Boot für wenige Tausend Euro seinen Besitzer. Dass weder Rigg noch Segel verlässlich sind, versteht sich fast von selbst. Prüfen Sie also vor der Ausfahrt, ob alle Segel angeschlagen und überhaupt einsatzbereit sind? Sind alle Fallen und Schoten vorhanden und welche dienen überhaupt für welchen Zweck? Auch die Segel kann man vor dem Kauf mit gut vertäutem Boot schon im Hafen setzen, um sich wenigstens rudimentär mit ihnen und der Schotenführung vertraut zu machen. Auch sollte man sich vom Voreigner die Reffvorrichtungen erklären und demonstrieren lassen. Denn häufig treten die größeren Probleme bei auffrischendem Wind auf. Dann sollte man in der Lage sein, ein zweites Reff einzubinden, statt mit Vollzeug unterwegs zu sein.

Bei meiner ersten Überführung kam ich gegen den Wind nur mit dem Außenborders nicht gegenan. Ständig tauchte der Propeller aus und der Motor veranstaltete hochdrehend einen Heidenlärm. Ich wusste nicht, wie ich das Boot reffen sollte und dass darauffolgende Kreuzen unter Vollzeug bei viel Lage und vor Angst flatternden Segeln könnte auch ein Grund dafür sein, dass

meine Frau bis heute nicht gerne segelt. Schon gar nicht bei viel Wind. Segeln kann aber manchmal eben die letzte Option (bei Motorausfall) oder die bessere Option (eben bei viel Welle und ständig austauschendem Außenborder) sein.

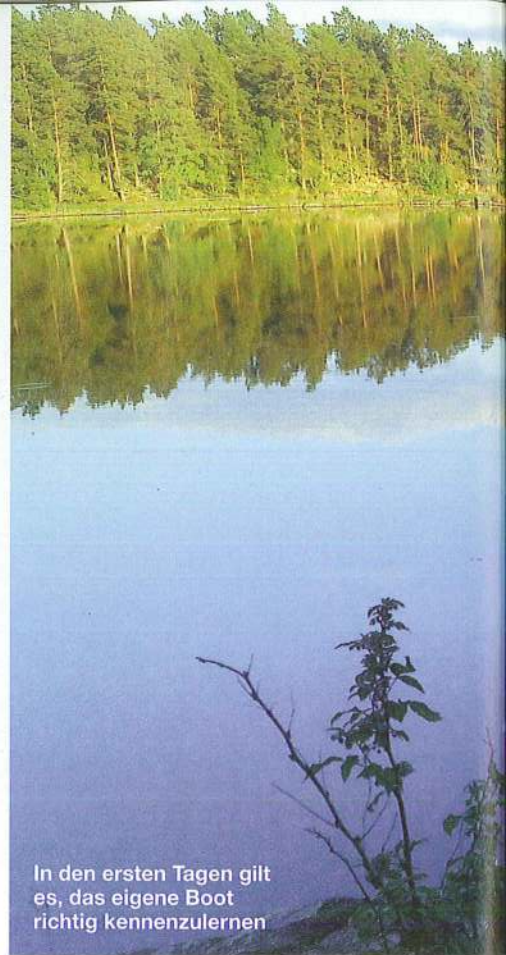
Navigation

Nun gilt es, die Navigationsmöglichkeiten zu prüfen. Wenn nur nach Seekarte navigiert wird, sollte diese aktuell und detailreich genug sein. Übersegler oder gar Atlanten sind tabu, auch wenn damit schon Weltumsegelungen gelangen. Besorgen Sie sich ein Hafenhandbuch oder zumindest ein Bild des Zielhafens samt Ansteuerung.

Kompass, Peilkompass und Navigationsbesteck gehören zur notwendigen Ausrüstung. Natürlich ist es praktisch und heutzutage eine Selbstverständlichkeit, eine elektronische Option dabei zu haben. Hier gibt es die Möglichkeiten, per Hand-GPS und Wegpunkten (aktuelle Seekarte erforderlich!), mit einem Plotter oder direkt mit einer Software wie etwa Navionics oder nv-Navigator mit einem Tablet oder dem Handy zu navigieren. Denken Sie daran, dass die Akkus von Handy oder Tablet im zur Navigation notwendigen Dauerbetrieb nicht lange halten. Testen Sie also vorher, ob die Verbindung zum Bootsakku über 12V-Steckdosen und Autoladekabel, USB-Steckdosen oder Ähnlichem funktioniert. Eine große Powerbank wäre eine Alternative im Notfall – aber haben Sie daran gedacht, sie auch für das eigene Schiff anzuschaffen? Neben Tablet oder Handy muss immer eine weitere Navigationsoption an Bord sein. Jedes Gerät kann ins Wasser fallen oder defekt sein. Bei mir an Bord gibt es daher Tablet, Hand-GPS (mit eigenen Batterien) und Seekarten samt Zubehör. Meiner Erfahrung nach sollte es auch nicht weniger sein.

Retungswesten und Lifebelt

Auf das Sicherheitsequipment möchte ich hier nicht weiter eingehen, würde aber dringend raten, an Bord über die Dauer des gesamten Törns Rettungswesten zu tragen und sich bei Manövern außerhalb der Pflicht mit einem Lifebelt einzupicken. Wenn es noch keine Strecktaue an Bord gibt, sorgt wenigstens ein nach vorne geführtes und gut belegtes Tau für eine gewisse Sicherheit. Ein Überbordgehen stellt immer eine lebensbedrohliche Situation dar. Ist man mit unerfahrenen Mitsegelern unterwegs, umso mehr. Gerade Anfänger sind hierbei sehr gefährdet. Lassen Sie sich beim Kauf von Rettungswesten und Lifebelt beraten. Es kann Ihr Leben retten.



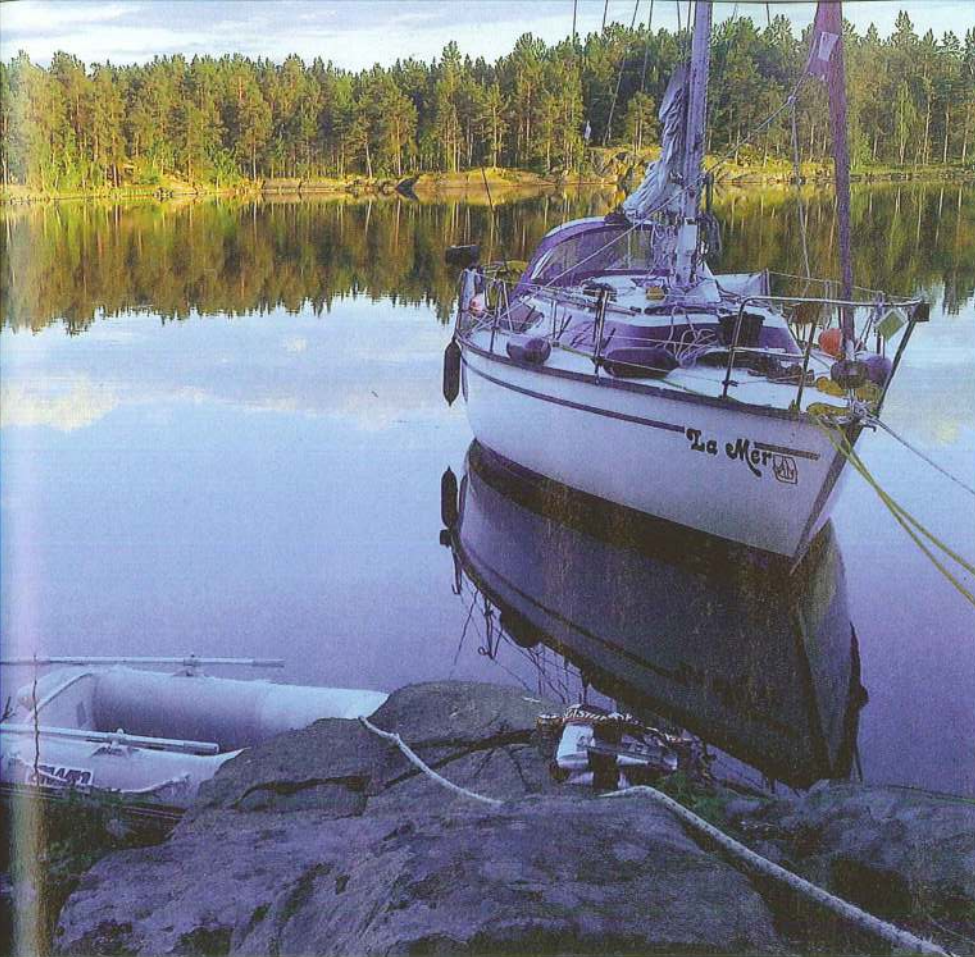
In den ersten Tagen gilt es, das eigene Boot richtig kennenzulernen

Wasser im Boot

Machen Sie sich unbedingt vor Ihrem ersten Törn mit den Lenzvorrichtungen vertraut. Sind diese überhaupt vorhanden? Elektrisch oder manuell? Oder gibt es nur eine Pütz? Zwar gibt es den alten Seemannsspruch, dass nichts so effektiv lenzt, wie ein ängstlicher Seemann mit einem Eimer, aber man darf das getrost bezweifeln. Zumal so manch einer einfach die Pütz vergisst, wenn er ein Schiff übernimmt. Irgendeine Art von Lenzmöglichkeit sollte in jedem Fall vorhanden sein.

So vorbereitet legt der frisch gebackene Skipper nun optimistisch ab, setzt bei Windstärken um drei bis vier Beaufort auch einmal die Segel und freut sich gehörig über die Neuanschaffung. Doch dann hört oder sieht er plötzlich Wasser im Boot schwappen. Panik macht sich breit. Woher kommt das denn plötzlich? Was soll man jetzt tun?

Es gibt viele Möglichkeiten: Kielbolzen, Logge, Stopfbuchse, verspachtelte Lecks – all diese Gefahrenstellen könnten undicht sein. Ist die Stelle nicht sofort und eindeutig zu finden und auch sicher zu abdichten, ist spätestens jetzt der Zeitpunkt gekommen, die Seenotrettung zu rufen und die Lecksuche erst im Anschluss fortzusetzen. Dieser Fall wird dennoch erfreulicherweise bei einem neuen gebrauchten Boot eher unwahrscheinlich sein. Sich gedanklich aber einmal damit auseinanderzusetzen, kann nicht schaden.



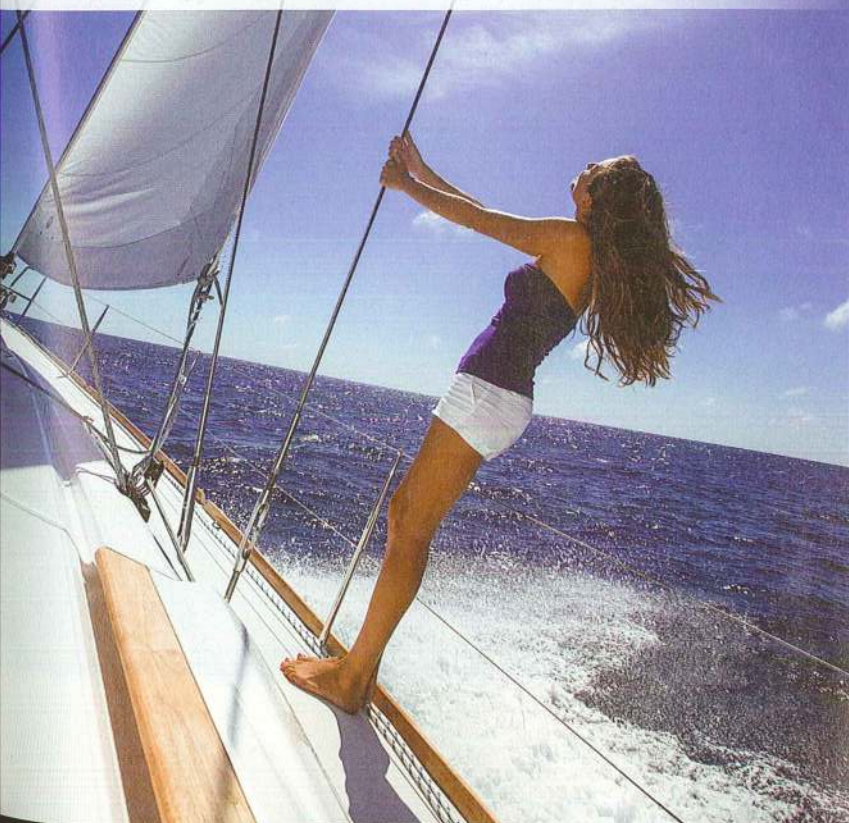
Werkzeug

Irgendetwas vergisst man immer. Irgendetwas geht immer kaputt. Irgendetwas läuft immer anders als gedacht. Sprich: Als Bootseigner sollte man improvisieren können. Ich habe gelernt, dass gerade das auch den Reiz des Segelns ausmacht. Wer alles genau planen will, ist mit einem Motorboot besser bedient. Denn gerade bei einem kleineren Segelboot spielt das Wetter eine so große Rolle, dass Törns und vor allem Ankunftszeiten häufig Glücksache sind. Das muss man mögen.

Improvisation wird aber auch immer beim Material gefordert sein. Und dazu bedarf es einer guten Auswahl an Werkzeugen und einer großen Auswahl an Material. Bei mir an Bord ist mein Werkzeugfundus langsam gewachsen. Dazu gehören eine Auswahl an Schraubendrehern und -schlüsseln, Zangen, Hammer, Säge, Keilriemen, Glühbirnen sowie eine Auswahl an Schäkeln, Blöcken, Softschäkeln, Tauwerk und vieles mehr. Dazu Panzerband, Kabelbinder und Dichtmasse.

Dies vorausgesetzt, kann ich jedem Neueigner nur raten: Wagen Sie Ihren ersten Törn auf dem eigenen Boot. Sie werden es nicht bereuen.

Entdecken Sie die Welt des Segelns mit Kiriacoulis



Von Kiriacoulis, dem führenden Vercharterer am Mittelmeer und einem der 3 größten Charter-Anbieter weltweit, erhalten Sie die attraktivsten Charter-Yachten zum optimalen Preis- Leistungsverhältnis. Möchten Sie unberührte Küsten mit einsamen Buchten und weißen Sandstränden durchkreuzen oder malerische Fischerdörfer und moderne Marinas kennen lernen? Wir haben genau den richtigen Urlaub für Sie. Beginnen Sie Ihren Törn in Griechenland, Frankreich, Korsika, Italien, Malta, Kroatien, in der Karibik von einem unserer beliebten Stützpunkt-Marinas.

Ade International Yacht Charter / info@powercharter.de
 Argos / mail@argos-yachting.de
 Charterwelt KH+P / info@charterwelt.de
 Klaro Charter / klaro-charter@klaro.com
 Master Yachting GmbH / charter@master-yachting.de
 Scansail Yachts Int. / info@scansail.de
 Yachtcharter Dagen / info@yachtcharter-dagen.de

Und alle anderen Agenturen, die Kiriacoulis in ihrem Programm haben.



www.kiriacoulis.com