

## **Ein gewöhnlicher «Power Down-Break» und seine Folgen!**

Dieses Ereignis soll nicht nur zur Problembewältigung, sondern auch als Lehrstück, von bürokratischer Problembewältigung mit Behörden, dienen.

### **Vorgeschichte**

Auf der Blue Whale (wurde erst durch spätere Untersuchung & Diagnose zu Tage gefördert) hat ein Relais der Stromversorgung den Geist aufgegeben. Dadurch wurden die Service und Motor-Batterien in Serie geschaltet. Der gesamte Stromverbrauch der Blue Whale wurde von der Motorbatterie bezogen. Landstrom und die Solarkollektoren verhalfen wieder zu «beschränkter» Kapazität. Diese genügte über einen längeren Zeitraum die Funktionstüchtigkeit der Yacht zu gewährleisten jedoch längere Phasen ohne Landstromladung resp. Keine Solarenergie führten zu folgendem Break Down.

### **Der Break Down**

Der Diesel Motor konnte am Abreisetag unbemerkt nur noch mit Restenergie gestartet werden. Die anschließende Segelstrecke verbrauchte zusätzliche Energie für die Funktion von Navigation und Kühlschrank. Nach Eintreten der Flaute und versuchtem Start des Motors rührte sich nichts mehr. Der Motor Batterie konnte weder Energie für den Start des eingebauten Stromgenerator noch der Beleuchtung abgerungen werden. Die defekte Batterie blockierte die Service Batterien um Energie ins System zu lassen. Ein nützlich langes Starterkabel war nicht vorrätig.

### **Notruf über UKW Funk Kanal 16**

Ein mehrfach abgesetzter Notruf über den Notrufkanal blieb unbeantwortet. Nach geraumer Zeit, durch Handzeichen herbeigerufen, näherte sich eine Yacht und mit deren Hilfe konnte vom nahen Hafen Poros Hilfe angefordert werden. An Bord eines kleinen privaten Motorbootes war auch ein Beamter der Griechischen Coast Guard mitgekommen, der sich aber nicht zu erkennen gab. Der Motorbootfahrer verlangte einen Bergungs- resp. Abschlepppreis zum Hafen und so konnte endlich mit dem Abschleppprozedere begonnen werden.

### **Gefährliches Manöver zum Anlegen**

Alle Ermahnungen an den Skipper des Abschleppfahrzeuges für moderate Geschwindigkeit (keine Wasser Bremse auf Blue Whale) führten dazu, dass das Schiff frontal in die Hafenummauer knallte. Nur durch die Hilfe von Passanten, die auf das Manöver-Geschrei aufmerksam geworden sind, konnte schlimmeres verhindert werden. Sie bremsten die Havarie von Hand ab und gaben dem Boot eine seitliche Linie. Erst nach dem Anlegen kam der Beamte und stellte sich vor. Er verlangte alle Papiere und die Reisepässe, deutete auf ein nahes Gebäude wo wir gebeten wurden uns zu melden.

### **Zweiter Schreck: An die Kette gelegt!**

Bei der Coast Guard wurde ich belehrt, dass sich Blue Whale an der «Kette» befindet und der Hafen, unter Androhung horrender Strafe nicht verlassen werden darf, bis ein Attest eines Sicherheits- und Funktions-Nachweises hinterlegt wird. Ich sollte über die CH-Botschaft diesen Nachweis beantragen. Der Beamte wollte nicht auf die Erklärung eingehen, dass sich nur die Batterie die Funktion aufgegeben hat und eine neue bereits bestellt wurde und Morgen eingebaut werden würde. Er beharrte auf ein offizielles Zertifikat, welches aber niemand auf der Insel Kefalonia ausstellen könne. Alles Bitten und Betteln half nichts, die neue Vorschrift, erst seit diesem Frühjahr in Kraft, sei strikte zu befolgen. So blieb nur noch der Kontakt über die Botschaft.

### **Zertifikat Sicherheits- & Funktionsnachweis**

Nach endlosen Telefonaten und durch freundliche Mithilfe der Installationsgarage, die die neue Batterie besorgte und einbaute, der Botschaft die auf das CH-Schiffahrtsamt verwies und der CH-Behörde konnte ein, für uns fragwürdiges, aber für die Behörden unerlässliches Dokument vorgezeigt werden. Das alles in Englischer Sprache, wobei der diensttuende Coast Guard kein Englisch sprach und den Drucker nicht bedienen konnte. Erst nach geraumer Zeit konnte das für uns lebenswichtige Dokument ausgedruckt werden. Nach endlosem Hin und Her, schmerzenden Gesichtsmuskeln (stetiges Lächeln) und schlucken von Beruhigungstabletten, wurden wir von der «Kette gelassen». Wir konnten endlich aufatmen und der «Amtsschimmel», seltene griechische Spezies, ein brünstiges Wiehern zum Abschied von sich geben!

## **Fazit**

Nur im absoluten Notfall und erst nach Ausschluss aller anderen Möglichkeiten den VHF-Kanal 16 benützen. Auch sicherstellen, dass herbeigerufene Schiffe diesen Kanal nicht benützen sollten, wie in unserem Fall, ansonsten du für längere Zeit an der Kette liegen und dein Törn oder Ferien zu Ende sein könnten. Was für Griechenland gilt, wird vermutlich auch in weiteren EU-Staaten praktiziert.

Wir wünschen trotzdem allen Segel- und Motorbootfreunden eine gute Fahrt und immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel resp. Rumpf.