

Yacht

HAFENMANÖVER SCHRITT FÜR SCHRITT

3

Lars Bolle / Klaus Andrews

An- und Ablegen
unter Motor und Segeln

Drehen und
Verholen im Hafen

Ankern in
Buchten und Marinas

Schleppen und
geschleppt werden

Mann-über-Bord-Manöver

2

1



DELIUS KLASING



DELIUS KLASING

Lars Bolle • Klaus Andrews

HAFENMANÖVER

SCHRITT FÜR SCHRITT

An- und Ablegen unter Motor und Segeln

Drehen und Verholen im Hafen

Ankern in Buchten und Marinas

Schleppen und geschleppt werden

Mann-über-Bord-Manöver

Delius Klasing Verlag

11. Auflage 2021
© Delius Klasing & Co. KG, Bielefeld

Folgende Ausgaben dieses Werkes sind verfügbar:
ISBN 978-3-7688-3256-4 (Print)
ISBN 978-3-667-12276-6 (PDF)

Lektorat: Petra Krumme, Kerstin Hug
Layout: Lars Bolle
Fotos: Klaus Andrews, Lars Bolle (S. 9, 20 o., 21 u.)
Grafiken: Lars Bolle, Nils Campe (S. 10, 15, 48, 120, 121, 123, 127, 141)
Umschlaggestaltung: Buchholz.Grafiker, Hamburg
Datenkonvertierung E-Book: Bookwire - Gesellschaft zum Vertrieb digitaler Medien mbH

Die in diesem Buch enthaltenen Angaben und Ratschläge werden nach
bestem Wissen und Gewissen erteilt, jedoch unter Ausschluss jeglicher Haftung.

Alle Rechte vorbehalten! Ohne ausdrückliche Erlaubnis des Verlages darf das Werk weder komplett
noch teilweise vervielfältigt oder an Dritte weitergegeben werden.

www.deliussklasing.de

Inhalt

Einleitung			
Üben, üben	8		
Kein Halten mehr	10		
Flache Schüsseln	15		
Grundlagen Seemannschaft			
Festmachen	16		
Schäden vermeiden	18		
Wichtige Knoten	20		
Manöver mit Maschine – Grundwissen			
Mit Motorhilfe	22		
Starten und Stoppen	23		
Achtersausfahrt und Radeffekt	23		
Anströmung	24		
Hebel	24		
Kombination	24		
Vollkreise	24		
Absetzen mit Hebelwirkung	25		
		Rückwärts mit Achterleine	44
		Rückwärts mit Mittelspring	44
		Vorwärts mit Vorspring	46
		Festmachen im Päckchen	47
		Sacken lassen	47
		Anlegen mit Maschine – An der Pier quer	
		Rückwärts mit Muring	48
		Beton statt Anker	48
		Vorwärts mit Muring	50
		Abstand zur Pier zeigen	50
		Römisch-katholisch	52
		Die richtige Position am Rad	53
		Anlegen mit Maschine – Am Fingersteg	
		Richtig festmachen	54
		Mit Vorspring	55
		Anlegen mit Maschine – An der Boje	
		Rückwärts geht es leichter	56
		Anlegen unter Segeln – Grundwissen	
		Hohe Kunst	58
		Dingi als Schlepper	59
		Einfach hängen lassen	60
		Manövrierraum sichern	61
		Anlegen unter Segeln – Aufschießer-Varianten	
		U-Stopp	62
		Gekonnt in den Wind	62
		Nahezu-Aufschießer	63
		Total-Aufschießer	63
		Anlegen unter Segeln – Am Steg mit Pfählen	
		Per Aufschießer in die Box	64
		Mehr Kontrolle	65
		Mit Windkraft	66
		Mit Bremse	67
		Direkt hinein	68
		Sanft bremsen	68
		Mit Leinenhilfe	69

Anlegen unter Segeln – An der Pier längsseits			
Mit dem Bug voran	70	Mit Vorleine	92
Parallel zur Pier	71	Mit Sorgleine und Achterspring	93
Mit Achterleine	72	Ablegen mit Maschine – Von der Pier längsseits	
Mit Aufschießer	73	Mit Windkraft	94
Mit Anker	74	Eindampfen in die Achterspring	94
Hineinschaukeln	75	Eindampfen in die Achterleine	95
		Eindampfen in die Vorspring	95
Anlegen unter Segeln – An der Pier quer		Ablegen mit Maschine – Von der Pier quer	
Römisch-katholisch	76	Der Standard-Ableger	96
Mit Heckanker	77	Drehen mit Vorspring	97
Auf Umwegen	78	Drehen mit Achterspring	98
Mit Risiko	79	Rückwärts gegenan	99
		Das Eisen einholen	100
Anlegen mit Segeln – Am Fingersteg		Den Anker befreien	101
Mit Vorspring und Vorsicht	80		
DREHEN UND VERHOLEN		Anlegen unter Segeln – Grundwissen	
Drehen mit Maschine – In der Boxengasse		Fein raus	102
Schnelle Drehung oder Gassen-Tango	82	Grundregeln	102
Drehen ohne Maschine – An der Pier		Ablegen unter Segeln – Vom Steg mit Pfählen	
Mithilfe des Windes	84	Kontrolle nach Lee	103
Mit Leinenhilfe	85	Gegen den Wind	104
		Mit Wind querarb	105
Drehen mit Maschine – An der Pier		Ablegen unter Segeln – Von der Pier längsseits	
Mit Maschinenkraft	86	Mit dem Wind	106
Drehen ohne Maschine – Im Winkel		Gegen den Wind	107
Über Eck	87	Ablegen unter Segeln – Von der Pier quer	
Verholen – An der Pier		Mit dem Anker	108
Schieben statt ziehen	88	Mit Murings	109
Verholen – An Pfählen		Ablegen unter Segeln – Vom Fingersteg	
Entlanghangeln	89	Nichts Neues, nur enger	110
ABLEGEN		WEITERE MANÖVER	
Ablegen mit Maschine – Vom Steg mit Pfählen		Ankermanöver	
Drehen mit Windkraft	90	So hält der Haken	112
Nach Luv verholen	91	Ausrüstung und Vorbereitung	113

Mehr Platz in engen Buchten	114
Ball und Licht	115
Standardmanöver	116
Trosse oder Kette?	116
Zweitanker ausbringen	118
Vier spezielle Ankermethoden	120
Unter Segeln	122
Mit Trippleine Stress vermeiden	123

Schleppen

Richtig verbunden	125
Vorbereitung der Trossenverbindung	126
Möglichst lange Trosse	127
Verbindung mit dem Schlepper	128
Hahnpot auf dem Schlepper	129

Verständigung per Handzeichen	130
Parallelschlepp: Bordwand an Bordwand.....	131

Mann über Bord

Schnelle Rettung	132
Schrittfolge	132
Anfahrt unter Maschine	134
Münchner Manöver	135
Wende, Halse, Wende	136
Nur eine Wende	137
Q-Wende	138
Halse	140
Quick-Stop	141
Mit welcher Methode bergen?	141

Üben, üben...

Hafenmanöver können es in sich haben. Wenig Manövriererraum, große Yachten und fehlende Fertigkeiten der Crew führen zu manchem Chaos. Doch dies lässt sich mit Vorausschau und Training vermeiden.

Es ist nicht die Fortbewegung auf dem Wasser, die Seglern bei der Ausübung ihres Hobbys den größten Respekt und die meiste Aufmerksamkeit abverlangt. Wie Untersuchungen gezeigt haben, entstehen die wenigsten Probleme draußen auf See. Am meisten Angst hatten die Befragten vor dem An- und Ablegen, vor allem bei viel Wind. Und einmal ehrlich: Wem schlägt nicht das Herz vor Aufregung höher, je dichter die Hafeneinfahrt oder Ankerbucht kommt, sei es das zehnte oder hundertste Manöver. Was ja auch keine Schande ist, schließlich wird mit einer Fahrtenyacht ein meist tonnenschweres Schiff mit recht geringer Motorisierung bewegt, das für Anforderungen auf See konzipiert wurde und nicht für die speziellen Bedingungen in einem Hafen.

Erschwerend kommt hinzu, dass einmal gemachte Erfahrungen in den allermeisten Fällen nicht direkt von einer Yacht auf die andere übertragen werden können. Wenn es heißt, Fahrradfahren oder Autofahren verlernt man nie, so gilt dies in weit geringerem Maße für die Hafenmanöver. Denn so unterschiedlich die Konstruktionen von Yachten sein können, zwischen Lang- und Kurzkieler oder schwerem Stahlverdränger und Leichtdeplacementyacht, so unterschiedlich ist ihr Manövrierverhalten. Wer die Yacht wechselt, fängt bei einigen Manövern wieder von vorn an. Ganz besonders schwer haben es in dieser Hinsicht Charterer. Einmal außer Acht gelassen, ob sie nun tatsächlich, wie häufig unterstellt, mangels Praxis mehr Fehler machen, haben sie auf jeden Fall mit einem besonderen Handicap zu leben – ständig wechselnden Yachttypen und -größen.

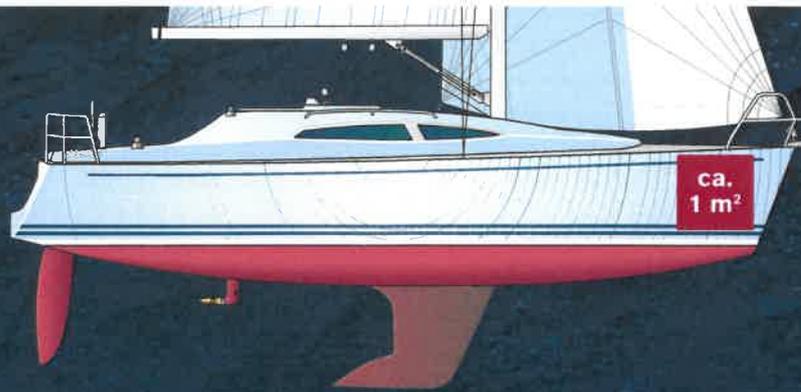
Dabei hilft die Entwicklung im Bootsbau beim Verhalten im Hafen nicht weiter, im Gegenteil. Zwar sind moderne Fahrtenboote mit ihren kurzen Kielen manövrierfreudiger als ihre langkieligen Vorgänger und auch rückwärts meist sehr gut zu steuern, dafür heben andere Eigenschaften diese Vorteile oftmals mehr als auf.

Vergleichen wir einmal ältere und neuere Yachten. Wird ein Manöver nicht auf den Punkt gefahren und muss mit Muskelkraft korrigiert werden, so ist bei einer modernen Yacht oft mehr Kraft nötig als früher, denn die Yachten werden nicht nur absolut gesehen größer. Diese Größe drückt sich nicht nur in der Länge aus. Bei der Betrachtung von unterschiedlich alten Schiffen aus dem Serienbau ist ein weiterer Trend klar erkennbar: Je moderner eine Yacht, desto mehr Windangriffsfläche bietet sie im Verhältnis zur Lateralfäche, wie auch in der Grafik auf Seite 13 zu sehen ist. Oder einfacher ausgedrückt: Über der Wasserlinie befindet sich immer mehr, darunter immer weniger.

Das macht jeder Quadratmeter eine Menge aus. Bei Beaufort 6 bietet ein Quadratmeter mehr dem Wind einen nicht unerheblichen Widerstand. Angenommen, diese Fläche ist nicht gewölbt und steht quer zum Wind, also eine idealisierte Betrachtung, müsste man am Festmacher mit rund zwölf Kilogramm zusätzlich ziehen, vereinfacht ausgedrückt, um das Boot am Liegeplatz zu halten (siehe Tabelle Seite 10). Was das in der Praxis bedeuten kann, wird jeder bezeugen, der schon einmal versucht hat, bei Beaufort 6 eine Yacht in der Box von Hand vor- oder zurückzuziehen. Das geht oft nicht mehr ohne Winsch oder den Einsatz des eigenen Körpergewichts. Ihr Plus an Fläche gewinnen moderne Yachten durch die Ausreizung der innerhalb ihrer Dimensionen möglichen Maße. Beispiel Bug: Ältere Schiffe



Ein überfüllter Hafen ist heute normal. Manöver auf engstem Raum lassen sich nicht vermeiden.



Kein Halten mehr Der Druck auf Rumpf und Rigg nimmt im Quadrat zur Windgeschwindigkeit zu. Die Tabelle zeigt die Werte für den jeweils oberen Beaufort-Bereich. Zur besseren Veranschaulichung wurde von Newton in Kilogramm umgerechnet. Dieses Gewicht müsste man einer senkrecht zur Windrichtung stehenden Fläche mit dem Luftwiderstandsbeiwert $c_w = 1$ entgegensetzen, damit sie nicht wegfiegt. Einen c_w -Wert von 1 hat etwa eine flache Kreisscheibe. Je nachdem, wie stark eine Teilfläche im Rumpf konkav oder konvex gewölbt ist und auch abhängig von ihrem Umriss ergeben sich höhere oder niedrigere c_w -Werte. Zum Vergleichen hat sich der Durchschnittswert 1 bewährt.

Winddrücke auf eine Fläche von einem Quadratmeter mit $c_w = 1$

Windstärke in Bft.	Windgeschw. in m/s	Winddruck in N/m ²	Winddruck in kg/m ²
0	0,2	0,03	0,003
bis 1	1,5	1,4	0,1
bis 2	3,3	6,6	0,7
bis 3	5,4	17,6	1,8
bis 4	7,9	37,6	3,8
bis 5	10,7	68,9	7,0
bis 6	13,8	115	11,7
bis 7	17,1	176	17,9
bis 8	20,7	258	26,3
bis 9	24,7	367	37,4

haben fast immer einen sehr negativen Steven, während dieser heute immer steiler bis senkrecht verläuft. Das früher offene Dreieck von der Bugspitze bis zur Wasserlinie wird nun fast vollständig gefüllt und bedeutet ein Mehr an Windangriffsfläche. Ähnlich ist es mit dem Kajütaufbau. Er ist oft nicht unbedingt höher in seinem absoluten Maß als früher, auf dieser Höhe aber meist länger gezogen. Wenn man sich den Seitenriss eines Rumpfes von einem Rechteck eingerahmt vorstellt, dann stoßen die Rumpf- und Aufbaulinien älterer Yachten nur ab und zu an diesen Rahmen, moderne Yachten dagegen füllen ihn immer mehr aus.

Außerdem steht der Mast heute wesentlich weiter vorn als früher und ist länger. Das sieht jeder sofort im Hafen, nicht aber, was es bedeutet. So entspricht die projizierte Fläche eines 13 Meter langen Mastes mit einer Profiltiefe von 25 Zentimetern in etwa einem Opti-Segel! Hinzu kommt der Trend zu Vorsegel-Rollanlagen; kaum eine neue Fahrtenyacht verlässt den Händler mehr ohne. Bei angenommen zwölf Meter Vorliekslänge ergibt die aufgerollte Tuchwurst bei einem Durchmesser von nur zehn Zentimetern eine projizierte Fläche von 1,2 Quadratmetern, wohlgermerkt ganz vorn am Boot. Oder Lazybags: Baumlänge 4,5 Meter, Höhe des Bags rund 40 Zentimeter – ergibt 1,8 Quadratmeter. Diese noch dazu in rund drei Meter Höhe über der Wasseroberfläche, da die Großbäume höher als früher angeschlagen werden, um geräumige Sprayhoods zu ermöglichen.

Alles in allem bietet ein durchschnittliches Zehn-Meter-Fahrtenboot heute über der Wasserlinie mehr als 20 Quadratmeter Windangriffsfläche; Stage, Wanten, Salinge, Bug- oder Heckkörbe noch nicht mitgerechnet. Das sind 10 bis 15 Prozent mehr als vor 20 Jahren.

Die entscheidende Ursache für das Manövrierverhalten moderner Yachten findet sich jedoch unterhalb der Wasserlinie. Moderne Konstruktionen weisen hier einen ausgeprägten U-Spant auf. Er bietet schon im Fußbereich eine große Breite, erzeugt aber vor allem eine



Richtig angesetzt, lässt sich auch ein enges Rückwärtsmanöver bewältigen (o.l.). Wenn es gar nicht anders geht, muss Muskelkraft helfen, besser wäre eine gut platzierte Leine (o.r.). Trotzdem kann es krachen. Dann gilt: Lieber eine Schramme riskieren als die Gesundheit.



hohe Formstabilität, wodurch auf etwas Ballast verzichtet werden kann. Das ist auch dringend nötig, denn moderne Yachten sind trotz effizienterer Bauweise nicht etwa leichter als ihre Vorgänger. Bezogen auf die Wasserlinienlänge, weil auf ihr das Hauptvolumen eines Bootes verteilt ist, wiegen moderne Yachten pro Meter ebenso viel wie ihre Vorgänger. Absolut gesehen sind moderne Rümpfe also nicht leichter, relativ schon. Denn das Laminat umfasst ein größeres Volumen, vor allem achtern sind die Rümpfe wesentlich breiter als früher. Es wird also mehr Laminatfläche verbaut. Außerdem beherbergen die Rümpfe mehr Inneneinrichtung und Ausstattung als früher.

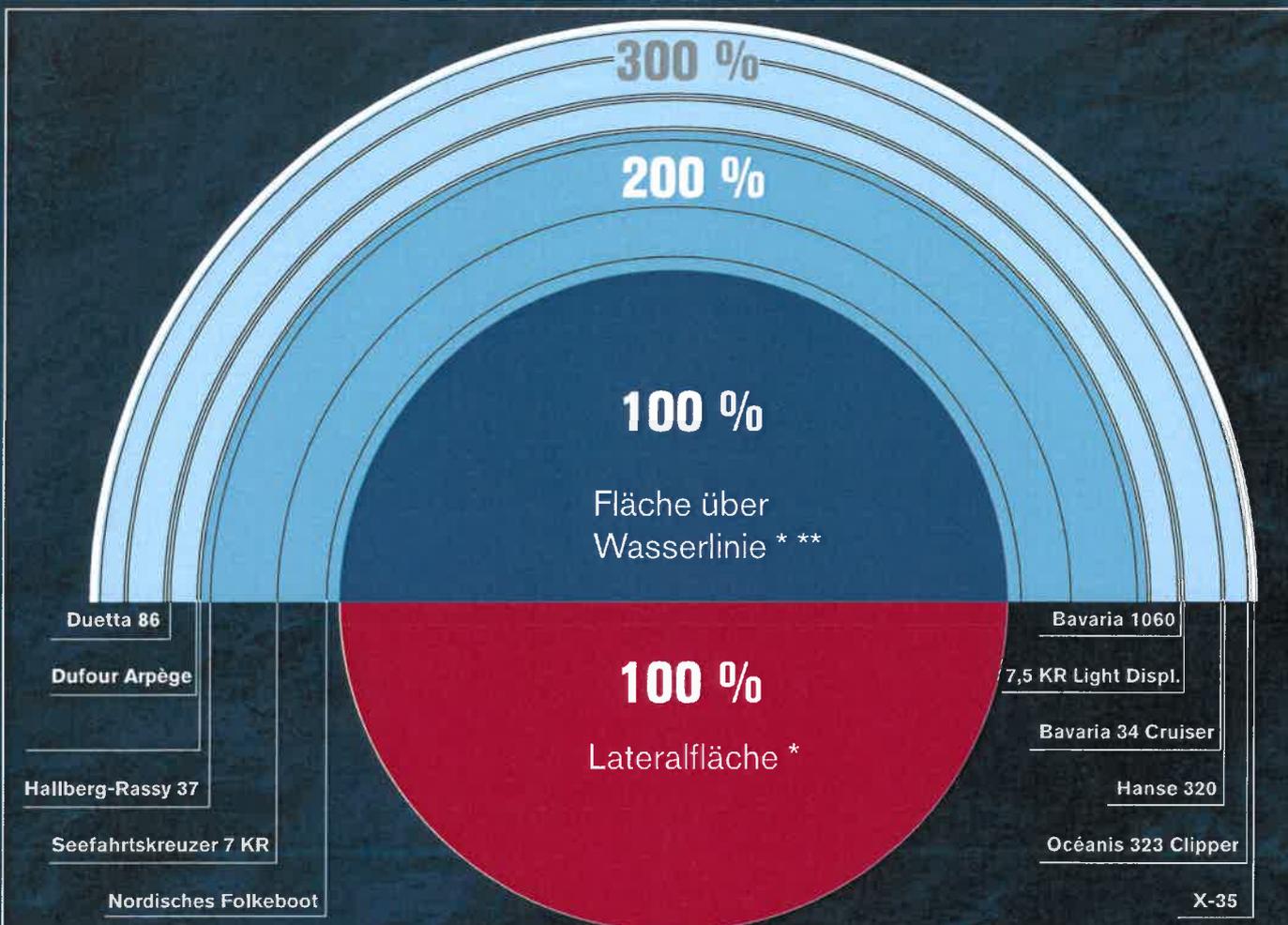
Der U-Spant ist die Form mit der geringsten benetzten Fläche. Und die einzig mögliche für ein breites Heck, in dem sich eine oder zwei große Doppelkojen unterbringen lassen. Ein gemäßigter S-Spant oder Trapezspant, wie ihn gerade IOR-Yachten bis Ende der 1980er-Jahre aufwiesen, hätte bei gleicher Breite eine viel zu große benetzte Fläche und damit zu viel Widerstand. Tatsächlich haben es die Konstrukteure ja geschafft, dass moderne Yachten schneller segeln als ihre Vorgängerinnen, obwohl sie so viel Volumen mit sich herumschleppen. Erreicht wird dies auch durch effektivere, weil schmalere Anhänge, von der Seite aus betrachtet. Der Ballast wird meist in einer Bombe konzentriert, die Kielfinne darüber und das Ruderblatt schrumpfen in Längsrichtung immer mehr. Auch insgesamt nimmt die projizierte Lateralfäche ab – jene Fläche, die dem Vertreiben entgegenwirkt.

So nimmt die projizierte Fläche unter Wasser ständig ab, zudem führt die Annahme einer projizierten Fläche bei einem U-Spant stark in die Irre, denn der senkrechte und damit widerstandswirksamste Anteil ist äußerst gering. Einfach gesagt: Moderne Unterwasserschiffe sind Schüsseln, die flach auf dem Wasser liegen (siehe auch Seite 15). Das erklärt auch die Beobachtung aus der Praxis, dass das Vorschiff bei Wind querab stärker wegdreht als bei älteren Konstruktionen, obwohl die Wasserlinie länger ist. Der zusätzlichen Fläche durch den geraden Steven wird also nichts Adäquates unter Wasser entgegengesetzt, wie es bei den Trapez- oder S-Spanten der Fall ist. Die erste wirksame Fläche beginnt bei modernen Konstruktionen quasi mit der Kielfinne in der Mitte des Rumpfes.

Alle Faktoren zusammengenommen machen deutlich, dass heutige Yachten generell anfälliger für Seitenwind sind als ihre Vorgänger. Diese Eigenschaft wirkt sich jedoch so lange nicht wesentlich aus, wie Fahrt im Schiff ist. Dann erzeugt die Kiel-Ruder-Anordnung genug Spurtreue, um sauber durch den Hafen zu kommen. Zumal durch die klare Teilung des Lateralplans auch der Drehpunkt fest definiert ist, eine heutige Yacht also gut um die Ecken dreht und agiler manövriert als ein IOR-Riss oder gar ein Langkieler. Außerdem ist die Motorisierung deutlich größer als früher, es wird ein viel stärkerer Propellerstrahl erzeugt.

Ein Liegeplatz ist also eigentlich einfacher zu erreichen. Nur: Dort angekommen, wird es bei frischer Brise schwierig. Ohne Fahrt sind moderne, voluminöse Yachten ein Spielball des Windes. Wenn der erste Anlauf nicht gelingt oder aufgestoppt werden muss, kann es brenzlig werden. Ein Wendemanöver in der Gasse ist dann oft nicht mehr möglich, die Gefahr, quer auf ein Hindernis zu treiben, entsprechend groß. Dies umso mehr, weil einerseits zunehmend Radsteueranlagen eingesetzt werden, deren Ausschlag mechanisch auf maximal 40 Grad begrenzt ist. Der letzte Dreh, das Herumdücken des Hecks wie mit früher unbegrenzten Pinnensteuerungen möglich, geht nicht mehr.

Und dann ist da noch etwas, das mit Lateralfäche oder Spantform nichts zu tun hat: Die Boote sind schlicht größer geworden. Galt einst eine Albin Ballad mit ihren knapp über neun Meter Rumpflänge als Traum einer Familien-Crew, liegt allein das Einstiegsmodell vieler Werften heute schon bei zehn Metern. Mit der Bootsgröße hat jedoch der Platz im Hafen nicht mitgehalten. Die Boxengassen sind sogar eher schmaler geworden, da die Heckpfähle – um größere Boxen zu schaffen – oft nach außen versetzt wurden. Dasselbe gilt sogar verschärft für den Charter-Sektor. Charteryachten wachsen pro Dekade, grob geschätzt, um drei Fuß Rumpflänge – bei gleichbleibender Crewstärke. Der gewonnene Raum ist für den geforderten Mehrkomfort nötig. Die Häfen wachsen jedoch nicht mit, der Manöverraum nimmt ab. Zusätzlich ist auch die Masse und damit die Trägheit der Yachten größer.



* projiziert, grafisch ermittelt ** ohne Beschläge, Bug/Heckkörbe, Rigg

Obenrum üppig

Die Grafik zeigt das Verhältnis von Lateralfäche zur Fläche über der Wasserlinie einiger ausgewählter Risse, in der Tabelle unten werden einige zusätzliche Typen aufgelistet. Auffällig ist, dass der Anteil der Rumpffläche immer größer wird, je neuer die Boote sind.

Zudem ist er umso ausgeprägter, je geringer die Rumpflänge. Anders ausgedrückt: Je kleiner ein Boot, desto mehr muss in allen Dimensionen ausgereizt werden, um dem Trend zu immer mehr Volumen zu folgen. Aber auch etwas anderes wird deutlich, hier am Beispiel der X-35: Nicht nur nimmt das Volumen zu, auch reduziert sich die Lateralfäche durch U-Spant und schmale Anhänge.

TYP	BAUJAHR	FÜWL*	TYP	BAUJAHR	FÜWL*
7,5 KR Light Displ.	1960	237	Dufour Arpège	1970	204
Albin Ballad MK3	1984	202	Elan 34	2006	253
Bavaria 1060	1985	230	Hallberg-Rassy 36	1990	200
Bavaria 31 Cruiser	2007	276	Hallberg-Rassy 37	2003	195
Bavaria 34 Cruiser	2007	270	Hanse 320	2007	271
Bavaria 35 Match	2004	245	Kielschwerter	1940	128
Bavaria 38 Cruiser	2007	264	Nordisches Folkeboot	1940	109
Bavaria 50 Cruiser	2005	234	Océanis 31	2008	252
Comfortina 32	1987	225	Océanis 323 Clipper	2003	298
Comfortina 35	1993	241	Seefahrtskreuzer 7 KR	1950	142
Dehler 34	2007	280	Seekreuzer „Coronel II“	1930	107
Dehler 34/Optima 101	1980	205	Sun Odyssey 32i	2002	224
Dehler 44	2006	280	Sunbeam 44	1996	254
Delphia 33	2007	248	X-34	2007	229
Duetta 86	1980	228	X-35	2006	303
Dufour 325	2005	271	X-99	1985	251
Dufour 34 Performance	2003	305			

*Fläche über Wasserlinie

Zudem fehlt am Hauptziel der Charterer, dem Mittelmeer, eine wichtige Anlegehilfe: Pfähle. Im Norden kann ein verpatztes Hafenmanöver meist erst einmal dadurch entschärft werden, dass an einem Pfahl festgemacht und in Ruhe verholt wird. Durch gezielten Einsatz von Leinen ist fast alles korrigierbar, wie in den folgenden Kapiteln ausführlich erklärt wird. Nicht so beim Anlegen mit Muring oder Anker. Klappert dort der Anlauf nicht, besteht die Gefahr, sich in anderen Ketten oder Leinen zu verfangen und nur noch mit fremder Hilfe loszukommen.

Deshalb ist es heute mindestens genau so wichtig wie einst, ein An- oder Ablegemanöver gut vorzubereiten. Dazu gehört eben auch das Wissen um die Beschaffenheit der Yacht. Ist sie mit einer Wellenanlage ausgerüstet, so kann mit einer kräftigen Anströmung des Ruderblattes bei Voraussahrt gerechnet werden, es muss aber auch ein möglicher Radeffekt einkalkuliert werden. Bei einem Saildrive dagegen ist die Anströmung nicht so direkt, dafür entwickelt er kaum einen Radeffekt. Ein Langkieler wird sich vielleicht achteraus so gut wie gar nicht steuern lassen, ausbrechen, sodass immer wieder mit Vorausschüben reagiert werden muss. Ein Kurzkieler dagegen läuft normalerweise gerade rückwärts sehr spurtreu, vertreibt jedoch, sobald keine Fahrt mehr im Schiff ist.

Die beschriebenen Eigenschaften haben sogar dazu geführt, dass heute wieder Tugenden gefragt sind, die noch vor wenigen Jahrzehnten, als es kaum Motorunterstützung gab, gefragt waren: der Umgang mit Leinen. Richtig angewendet, entschärft eine Manöverleine manches haarsträubende Manöver. Generell gilt, dass eine Leine zwischen Boot und Land reicht, um die Yacht sicher an den Liegeplatz zu bringen.

In diesem Sinne werden in diesem Buch die verschiedenen Möglichkeiten gezeigt, wie man mit und ohne Leinenhilfe einen Liegeplatz erreicht oder verlässt, sei es längsseits oder quer zu einer Pier oder in einer Hafenanlage mit Pfählen und Stegen oder Stegauslegern, sogenannten Fingerstegen. Schritt für Schritt werden die einzelnen Manöver gezeigt, zu sehen ist die jeweilige Ruderlage sowie Stärke und Richtung des Schubes mit der Maschine. Manöver, die sich besonders für Einhandsegler eignen, sind im Inhaltsverzeichnis gekennzeichnet. Dabei handelt es sich meist um Manöver, die über das Heck gefahren werden. Sie sind ebenso für kleine Crews, also Zwei-Personen-Besatzungen, geeignet oder für Mannschaften mit vielen unerfahrenen Seglern, bei denen der Steuermann weitgehend auf sich allein gestellt ist.

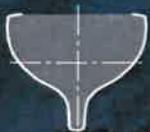
Um diese Manöver beherrschen zu können, müssen sie immer wieder geübt werden, daran führt kein Weg vorbei. Erst recht für eine weitere Grundvariante bei Hafenmanövern. Im Buch wird auch auf die entsprechenden Manöver unter Segeln eingegangen – aus mehreren Gründen. Natürlich sind die Häfen heute sehr eng, die Yachten sehr groß, die Maschinen sehr zuverlässig. Und doch kann der Jockel ausfallen, vorzugsweise bei viel Wind und hoher Welle, wenn der Bodensatz im Dieseltank aufgewühlt wird und den Kraftstofffilter verstopft.

Dann hilft nichts anderes, als auf die eigenen Fähigkeiten zu vertrauen. Doch diese müssen trainiert werden, denn Bootsbeherrschung ohne Motor ist ein Gebot guter Seemannschaft. Das Üben ist deshalb so wichtig, weil es beim Manöver unter Segeln noch mehr als beim Manövrieren mit Hilfsantrieb darauf ankommt, die eigene Geschwindigkeit und die verbleibende Wegstrecke sowie den Kurs richtig zu kalkulieren. Da jedoch jede Yacht abhängig von ihrer Verdrängung, der Rumpf- und Kielform sowie der Besegelung völlig unterschiedlich reagiert, muss der Skipper erst ein Gefühl dafür entwickeln, wie lang die Auslaufstrecke der Yacht ist, wie sie unter Vollzeug oder nur unter Groß oder Vorsegel auf den Ruderausschlag reagiert. Notwendig ist dabei, sich wie im entsprechenden Kapitel beschrieben zunächst einen Eindruck von der Yacht zu verschaffen – natürlich auch unter Maschinenbetrieb.

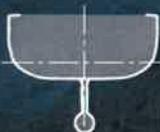
Beschrieben wird darüber hinaus auch das richtige Ankern. Es ist zum einen fester Bestandteil der Hafenmanöver in vielen Mittelmeermarinas, zum anderen ist eine Ankerbucht letztlich ja auch nichts anderes als ein Hafen, der zum Schutz vor der offenen See aufgesucht wird. Weitere Kapitel befassen sich mit dem Schleppen sowie den Mann-über-Bord-Manövern und runden damit diesen Ratgeber zum Manövrieren ab.

Flache Schüsseln

Moderne Fahrten- und auch Regattayachten weisen einen ausgeprägten U-Spant auf. Dieser bietet viel Volumen schon im Fußbereich und potenziell bessere Raumwind-Eigenschaften – bei Regattayachten ermöglicht er früheres Angleiten. Er ist allerdings der ungünstigste, wenn es um Widerstand gegen das Vertreiben geht. Je senkrechter eine Fläche im Wasser steht, desto größer ihr Widerstand. Gemeint ist hier nicht der Kiel selbst, sondern die Form des Hauptspants. Je schmaler dieser in der Wasserlinie ist, desto tiefer muss er reichen, um dasselbe Volumen zu bieten, sehr vereinfacht ausgedrückt. Je tiefer er reicht, desto mehr nähert er sich dem Ideal einer Platte an. Also: je weniger Kugel und je mehr Platte, desto besser. Der U-Spant moderner Yachten hat von allen anderen Formen die geringste senkrechte Komponente, er ist quasi eine flache Schüssel auf dem Wasser und stellt für die Strömung in Querrichtung das kleinste Hindernis dar. Dagegen ist der S-Spant eines Langkielers fast eine Garantie gegen unkontrolliertes Quertreiben.



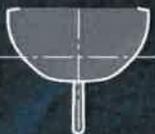
S-Spant



U-Spant



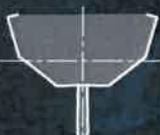
V-Spant



Trapez-Spant



Radial-Spant



Doppelknick-Spant



Nur nicht zimperlich mit dem Gashebel. Große Yachten benötigen viele kurze Schübe.

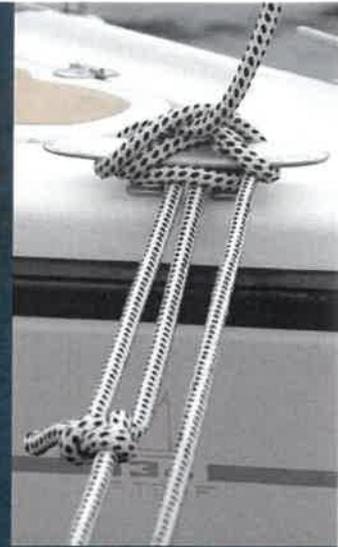


Manchmal muss per Hand abgesetzt werden, der Seezaun sollte aber tabu sein.



Sehr unangenehm ist eine Legerwallsituation auf anderen Murings oder Ankerketten.

Wird der Festmacher auf Slip gefahren, ein Auge durch die Klampe stecken und über die Klampe legen. Mit der losen Part wie beschrieben verfahren.

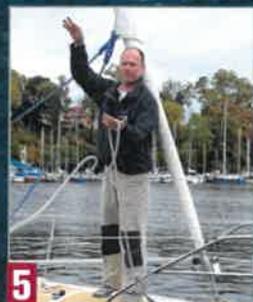


Festmachen

Die wichtigsten Fertigkeiten im Umgang mit Leinen beim An- und Ablegen

Klampe belegen

Rundtörn, Achten, Kopfschlag: Diese drei Worte sollte sich jeder, der an Bord eines Schiffes geht, wie ein Mantra einprägen. Denn auch der Gelegenheitssegler kann beim Hafenmanöver in die Verlegenheit geraten, einen Festmacher in die Hand zu bekommen. Da auf den meisten Booten und vielen Stegen Klampen vorhanden sind, sollte man auch wissen, wie man ihn darauf belegt. Ihre Wirkung erzielen Klampen durch Reibung. Indem Achten geschlagen werden, verlängert sich die Strecke, auf der Reibung wirkt. Zusätzlich wird diese durch die scharfe Umlenkung an den Hörnern erhöht. So geht's: **1** Den Festmacher komplett 180 Grad um die Klampe legen, so hat er meist schon ausreichend Reibung. Die feste Part muss dabei von der Klampe wegführen. Sonst kann sie die lose Part bekneifen (so wie hier gezeigt wird die Leine auch geführt, wenn sie bei einigen Manövern gefiert werden muss. Muskelkraft ist dann kaum nötig). **2** Nach dem ersten Rundtörn die lose Part in Achten um die Hörner legen, so oft, bis kein Zug mehr auf der losen Part **3** ist, sonst könnte sich der abschließende Kopfschlag bekneifen. Denn der Kopfschlag am Ende soll nur zur Fixierung der Achten dienen. **4** Den Kopfschlag unbedingt kreuzend ausführen. Dabei liegen am Ende alle Achten parallel nebeneinander.



Generell gilt beim Werfen von Leinen: Den Empfänger freut es zwar, wenn ihn nicht ein nasses Bündel klatschend erwischt, er also quasi abgeschossen wird, sondern stattdessen ein bis zwei Buchten nach einem gut gezielten Wurf bei ihm ankommen. Noch mehr freut es ihn jedoch, eine Leine per Hand übergeben zu bekommen. Dann nämlich war das Anlegemanöver perfekt. Manchmal jedoch kommt man nicht umhin, eine größere Strecke mit einem Wurf überbrücken zu müssen. Deshalb gehört zu jedem guten Hafenmanöver auch das Zurechtlegen einer langen Manöverleine, die bei Bedarf geworfen werden kann. Und so geht es: **1** Die Leine in Buchten in einer Hand aufschließen. **2** In die Wurfhand zwei bis drei Buchten nehmen, je nach Stärke der Leine und Kraft des Werfers. Eine Bucht fallen lassen, um ausholen zu können. **3** Die abgenommenen Buchten an Land oder zur anderen Yacht schleudern, **4** dabei die Hand mit dem abgeschossenen Bund in Wurfrichtung öffnen, **5** damit so viel Leine wie nötig nachlaufen kann.

Laufendes Auge

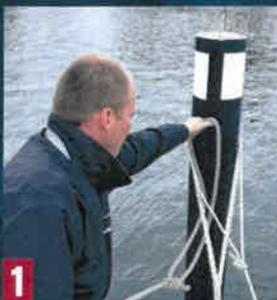
A Beim Belegen an Land gilt dasselbe wie an Bord: nur so viel wie nötig. Hier wurden viel zu viele Rundtörns und Achten über die Klampe gelegt.

B Wird dagegen mit einem Auge festgemacht, ist eine sichere Methode, es durch die Klampe zu ziehen und dann darüberzulegen.



An einem Pfahl wird festgemacht, indem man einfach ein Auge über den Pfahl oder den Festmacher um ihn herum auf Slip legt. Hat der Pfahl jedoch keinen Haken oder Ähnliches kann der Festmacher nach unten rutschen. Dreckiges Hafenwasser ist da noch das kleinere Übel, bei stark bewachsenen Pfählen besteht die Gefahr, dass sich, wird ein Auge verwendet, dieses so in den Muscheln verhakt, dass der Festmacher nur noch gekappt werden kann. Dagegen hilft die gezeigte Variante mit laufendem Auge. Sie eignet sich außerdem, wenn sich beim Anlegen herausstellt, dass das Auge zu klein für den Pfahlumfang ist oder wenn zu befürchten ist, dass das Auge bei steigendem Wasserspiegel nach oben vom Pfahl rutscht. Es gibt bei dieser Methode aber auch einen gravierenden Nachteil: Später kommende Yachten können ihre Festmacher nur noch über den eigenen legen, dieser wird blockiert. Das laufende Auge sollte also nur beim Langzeitliegen am eigenen Liegeplatz oder in Absprache mit dem Nachbarn beim Gastliegeplatz verwendet werden.

Auge durchstecken



Ist ein Pfahl bereits mit anderen Leinen belegt, so sollte das Auge des eigenen Festmachers nicht einfach über diese gelegt werden, denn dann blockiert er die anderen Leinen. Will der Nachbar ablegen, muss er den Palstek der eigenen Leine öffnen oder, falls das Auge eingespleißt ist, erst die anderen Festmacher abnehmen. Da muss man sich nicht wundern, wenn der eigene Festmacher am Morgen im Wasser hängt oder man vom Nachbar gebeten wird, den eigenen Festmacher zu entfernen, weil dieser ablegen will. Deshalb das eigene Auge wie gezeigt **1 2** von unten durch die anderen führen und **3** erst dann über den Pfahl legen. So lassen sich die anderen Leinen lösen.

Verlängerung

Der Bootshaken eignet sich sehr gut als Armverlängerung, um ein Auge über schwer erreichbare Pfähle zu legen.



Schäden vermeiden

Ein verkorkstes Hafenanmanöver lässt sich durch vorheriges Abfendern, oft aber auch nur durch beherztes Eingreifen von Hand entschärfen. Dabei gibt es gewisse Regeln hinsichtlich Sicherheit und Etikette.

Für Manöver an rauen Pfählen, wie dem Eindampfen in die Vorspring, oder beim Anlegen an Piers, die mit Pfählen bestückt sind, bietet sich ein Fenderbrett wie gezeigt an. Es ist außerdem überall dort

Fenderbrett

nützlich, wo Kontakt zum Rumpf vermieden werden soll und die Gefahr besteht, dass die Fender verrutschen könnten – wie am Pfahl mit quer aufgehängtem Fender. Außerdem kann ein Fenderbrett zugleich eine Stelling sein, bei manchem ersetzt es den Cockpittisch.



Absetzen

Alle Teile an einer anderen Yacht, die dafür ausgelegt sind, Lasten aufzunehmen, können auch als Griffe zum Heranziehen oder Wegdrücken des eigenen Bootes verwendet werden. Völlig unproblematisch sind Klampen **1** oder eine Fußrelling. Über eine Klampe kann auch schnell eine Leine auf Slip gegen Abdrift gelegt werden. Auch Bug- und Heckkörbe **2** vertragen in der Regel einen kräftigen Zug und Schub, ebenso die Wanten **3**. Sie sind außerdem am leichtesten erreichbar. Viel zu selten kommt bei Ab- und Anlegemanövern der Bootshaken zum Einsatz. Dabei kann durch seine Länge schon viel früher einer Berührung der Rümpfe begegnet werden als mit der bloßen Hand. Beim Drücken sollte er aber immer vor dem Körper geführt werden, **4** sonst besteht Verletzungsgefahr oder die Person am Haken könnte über Bord gehen, falls dieser abrutscht. Noch besser eignet er sich als Mittel gegen Abdrift, egal ob an Wanten **5** oder Körben **6** eingesetzt.

Fendertrick – oder Fendertritt



Gerade bei kleinen Crews muss das Ausbringen der Fender besonders schnell gehen. Da bietet sich ein cleverer Trick an. **1** Der Fender wird vor dem Manöver ganz normal ausgebracht, **2** dann aber von außen unter dem untersten Relingsdraht hindurch wieder an Bord gelegt. **3** Soll er nun ausgebracht werden, genügt ein Tritt im Vorbeigehen. **4** Der Fender rutscht außenbords und **5** hängt anschließend wie zuvor ausgebracht, muss also nicht extra über den Draht gehoben werden. Bei Pfählen wird ein Fender erst ausgebracht, nachdem der Pfahl passiert ist, um zu vermeiden, dass er zwischen Bordwand und Pfahl hängen bleibt und die Reling mitreißt.

Finger weg!

Relingsdrähte **1** und Stützen sind am verlockendsten zum Abstützen oder Festhalten **4**, weil am leichtesten greifbar. Jedoch sieht das kein Eigner gern, und es besteht Verletzungsgefahr durch Fleischhaken. Es darf auch niemals über Drähte hinweg gegriffen werden **2**, das kann zu Abschürfungen führen. Wird der Bootshaken so **3** eingesetzt, kann er zur Lanze werden. Sehr gefährlich und doch immer wieder gesehen ist auch das Absetzen mit den Füßen, egal aus welcher Situation heraus **5 6**. Wer dabei abrutscht oder den Bewegungsspielraum falsch berechnet hat, also nicht mehr rechtzeitig zurückziehen oder aus dem Weg gehen kann, riskiert schlimme Verletzungen oder einen Sturz.



Wichtige Knoten

Zum Festmachen sowie bei Hafen- und Ankermanövern sind ein paar Knoten nötig. Hier die wichtigsten mit Kurzanleitung:

Kreuzknoten



Beide Tampen kreuzend übereinander legen und erneut kreuzen. Der Tampen, der beim ersten Mal oben lag, muss wieder oben sein. An allen vier Parten zusammen festziehen.

Zum Verbinden zweier Leinen mit demselben Durchmesser und aus dem gleichen Material, also idealerweise die beiden Tampen desselben Endes, wie beim Auf-tuchen mit Zeisingen. Er hält zuverlässig, solange Kraft auf ihm steht, und ist durch Zug an einem Tampen leicht zu lösen.

Doppelter Schotstek



Von unten nach oben durch das Auge fahren und um das Auge herum. Unter dem Tampen des losen Endes hindurch (einfacher Schotstek) und dann dasselbe noch einmal.

Die Alternative zum Kreuzknoten, wenn unterschiedliche Tampen verbunden werden sollen, wie eine Flagge mit einer Flaggenleine, eine Leine mit einem Auge in einer Hahnepot und ähnliche Anwendungen. Der Schotstek zieht sich umso fester, je mehr Last auf ihm steht.

Webeleinstek gesteckt



Den Tampen vom Körper weg von oben nach unten um den Draht führen, anschließend von unten nach oben, dabei den Tampen unter der entstandenen Bucht durchstecken.

Eigentlich heißt er Webeleinenstek, vom Anstecken der Webeleinen an die Wanten der Großsegler, aber die besser sprechbare Kurzform hat sich durchgesetzt. Er ist der Standardknoten zum Befestigen eines Fenders am Relingsdurchzug. Er kann mit einem halben Schlag zusätzlich gesichert werden.

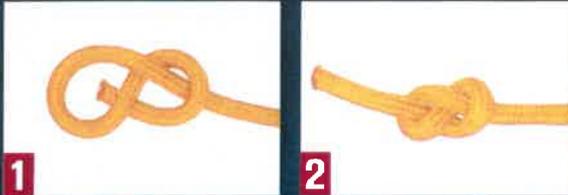
Webeleinstek gelegt



Zwei Törns in der Hand so legen, dass die Tampen einmal oben und einmal unten liegen. Übereinanderschoben und so über den Poller legen, dann nur noch festziehen.

Diese Variante ist sehr gut zum Festmachen an Pollern geeignet, wie beim Legen einer Spring oder um ein Auge am Hochrutschen zu hindern. Es muss nicht die gesamte Leine durchgezogen werden. Ist der Tampen am Schluss nicht unter Zug, diesen mit einem halben Schlag sichern.

Achtknoten

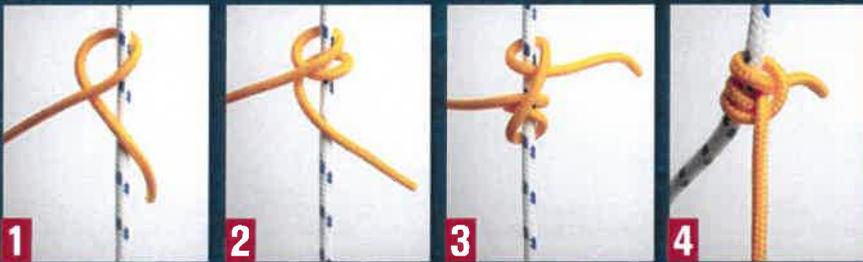


Anders als ein Kopfschlag hält der Achtknoten auch zuverlässig, lässt sich aber wieder lösen. Dient zum Sichern von Tampen gegen Ausrauschen, wie hier bei Festmacher und Klampe.



Mit dem Tampen einen halben Schlag um die feste Part fahren und den Tampen von hinten (!) durch das Auge stecken.

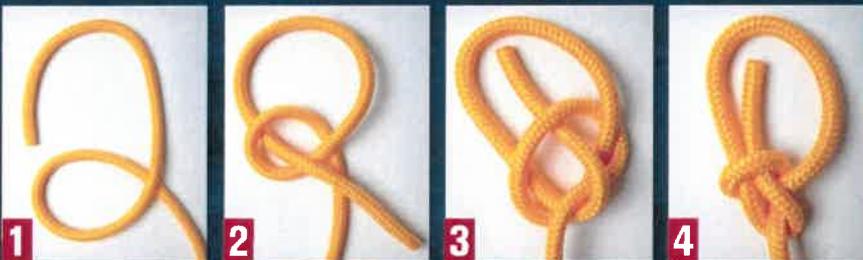
Stopperstek



Er rutscht an Leinen nicht durch und hält auch an Stagen, Wanten oder Handläufen. So können Schleppleinen an eine zentrale Trosse gesteckt werden, Wimpel an Wanten, oder es lassen sich Schoten entlasten, wie bei einem Überläufer nötig. Er stoppt nur in die Richtung, in der die beiden Rundtörns liegen. Die angesteckte Leine sollte dünner sein als die andere.

Mit dem Tampen der anzusteckenden Leine zwei Rundtörns um das andere Ende legen, dann einen entgegengesetzten Rundtörn und den Tampen durchstecken.

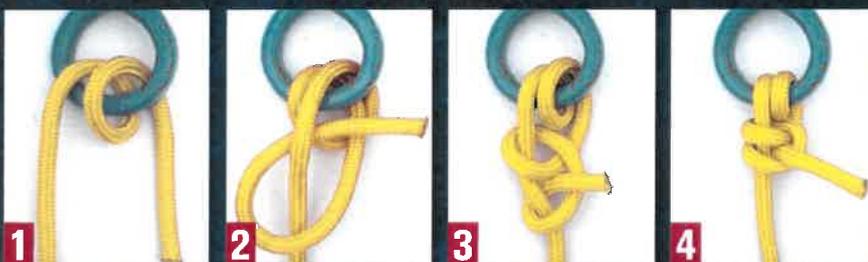
Palstek



Der Palstek ist der zuverlässigste Knoten, um ein Auge in ein Ende zu stecken. Er hält auch bei Lastwechseln wie bei Festmachern, ist aber nach noch so großem Zug immer wieder leicht zu lösen. So kann er auch zum Verbinden zweier Leinen – wie beim Schleppen – verwendet werden, indem in jede Leine ein Palstek gebunden wird, wobei die Augen beider ineinander greifen.

Mit dem Tampen ein Auge formen, den Tampen von unten durch das Auge führen, um die feste Part herum und wieder durch das Auge stecken. An der festen Part ziehen.

Rundtörn mit zwei halben Schlägen



Die Alternative zum Palstek, wenn eine Leine wie ein Festmacher an einem Ring an der Pier oder eine Trimmleine an einem Beschlag befestigt werden soll. Der Vorteil zum Palstek beim Festmachen ist, dass schon nach den beiden Rundtörns viel Reibung entsteht, was bei einem Festmacher unter Last sehr wichtig ist. Außerdem lässt sich die Machart sehr leicht merken.

Den Tampen zweimal durch den Ring oder Beschlag führen, anschließend zwei halbe Schläge stecken, die im Prinzip ein Webeleinstek auf der festen Part sind.



Mit Motorhilfe

Der Einsatz eines Motors bei Manövern ist heute dank der hohen Zuverlässigkeit der Maschinen normal. Doch auch wenn dies vieles vereinfacht, das Standardmanöver gibt es nicht. Zu viel hängt von den Bedingungen ab. Da diese nie gleich sind, gibt es auch theoretisch unendlich viele An- und Ablegevarianten.

Nirgends steht geschrieben, dass ein Anlegemanöver elegant sein muss. Hauptsache, die eigene sowie fremde Yachten bleiben unversehrt. Eines der einfachsten Mittel, um dies zu erreichen, ist, die Sache mit wenig Fahrt und Ruhe anzugehen. So ist die Möglichkeit, einen Fehler zu korrigieren, am höchsten. Doch viel Wind oder Strom können dazu verleiten oder es nötig machen, relativ viel Fahrt im Schiff zu behalten, um manövrierfähig zu bleiben. Hinzu kommt bei modernen Yachten mit kurzem Kiel, dass sie, wie eingangs erklärt, stark zum Vertreiben neigen, anders als Langkieler. Sie müssen also bei viel Wind tatsächlich mit viel Geschwindigkeit manövriert werden, weil viel Fahrt durchs Wasser Spurtreue erzeugt und ein Abtreiben vermeidet. Dies birgt die Gefahr großer Schäden.

Eine Alternative dazu ist, langsam zu fahren und sich alter Tugenden wie dem Einsatz

von Manöverleinen zu entsinnen. Diese geben nicht nur mehr Sicherheit, richtig eingesetzt können sie sogar helfen, unnötig hohe Lasten durch falsch kalkulierte Direktmanöver zu vermeiden, was vor allem für kleine oder schwächere Crews wichtig ist.

Um jedoch eine vernünftige Balance zwischen Maschinen- und Muskelkraft zu erreichen, bedarf es eines recht geringen, aber doch nötigen Grundwissens. Dazu gehört zum einen, wie sich die Yacht selbst unter den unterschiedlichsten Anforderungen verhält. Auf der folgenden Seite gibt es Hilfestellungen dafür, wie das Verhalten einer Yacht beurteilt werden kann. Dies ist vor allem für Charterer wichtig, die ja naturgemäß recht wenig über ihren schwimmenden Untersatz wissen können.

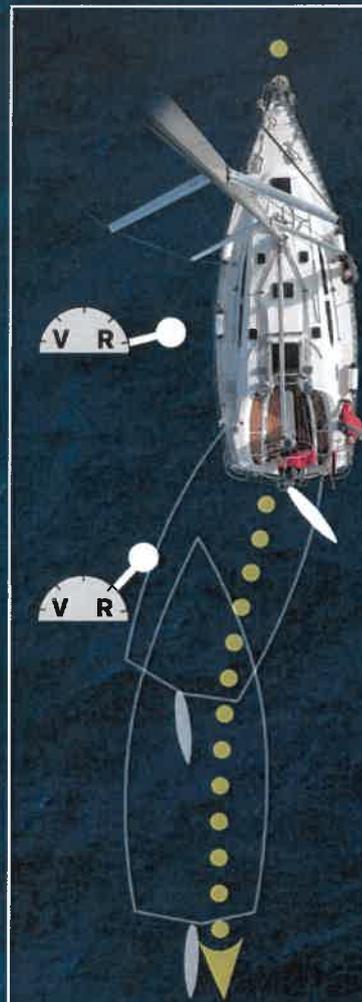
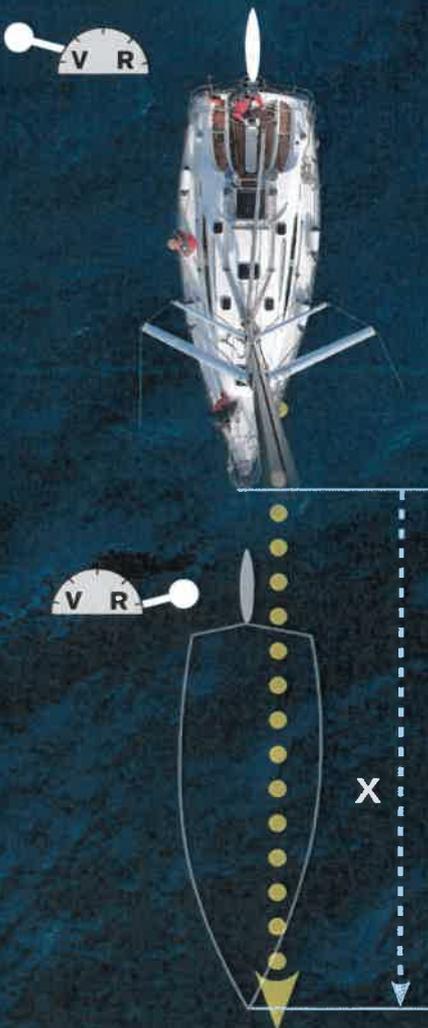
Zum Grundwissen gehört auch, wie diese Anforderungen überhaupt aussehen könnten. Wer einen fremden Hafen anläuft,

muss sich deshalb zuvor über dessen Besonderheiten informieren. Wird an Stegen mit Pfählen angelegt oder römisch-katholisch, ist mit Strömung oder viel Wind zu rechnen, wird der Anker benötigt und muss eventuell ein nur schwer erreichbarer Liegeplatz angesteuert werden? Die meisten Antworten liefert das jeweilige Hafenhandbuch, der Skipper sollte sich vor dem Einlaufen eine Art Schlachtplan zurechtlegen: Wo ist der Wunschliegeplatz, welche Alternativen gibt es, welche Bereiche sind zu meiden?

Welches Manöver letztlich das richtige ist, muss meist spontan entschieden werden. Da der Skipper dabei unter hohem Druck stehen kann, wie bei hohem Verkehrsaufkommen oder sehr wenig Manövrierraum, müssen die grundlegenden Manöver immer wieder geübt werden, um ohne großes Nachdenken abrufbar zu sein. Die folgenden Kapitel geben dafür Hilfestellungen.

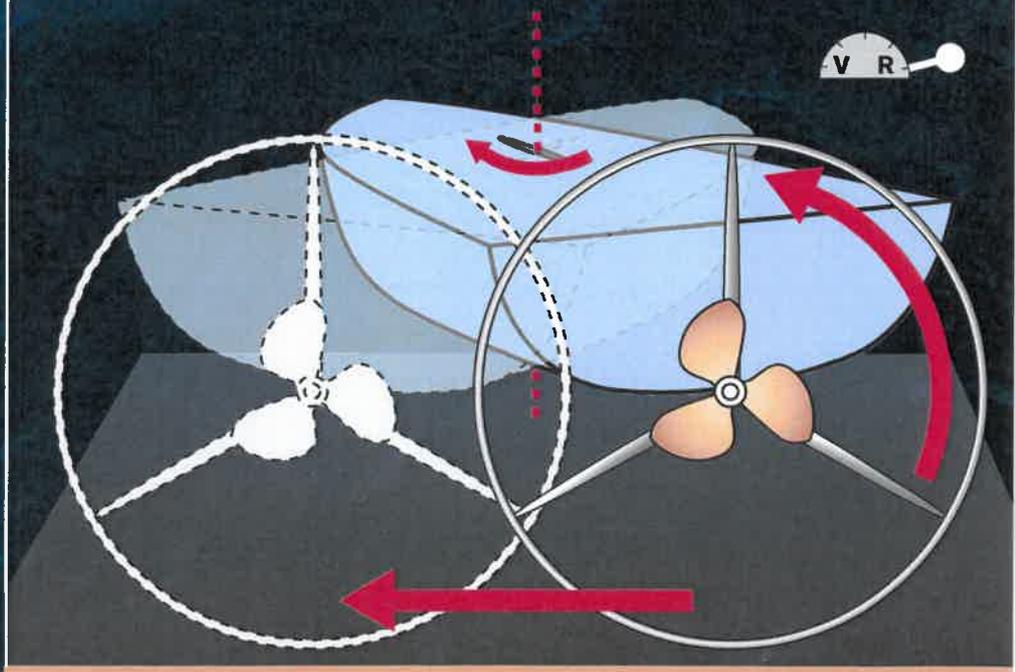
Starten und stoppen

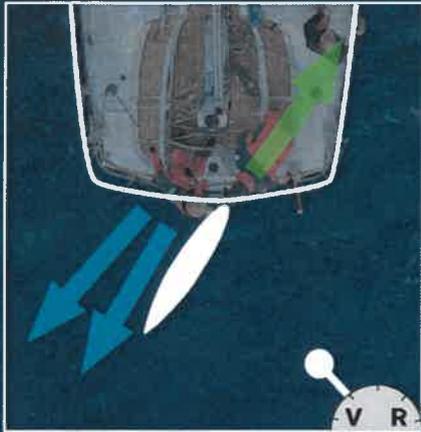
Es ist wichtig zu wissen, wie die Yacht aus dem Stand heraus reagiert. Gibt es einen Radeffekt, wird das Ruder direkt angeströmt? Dazu aus dem Stand heraus bei Ruder mittschiffs Schub geben, die Reaktion beobachten. Hat die Yacht drei bis vier Knoten erreicht, mit Vollschub achteraus stoppen, dabei dem Getriebe etwas Zeit beim Schalten lassen. Wieder die Reaktion beobachten. Bricht das Heck aus, wie lang ist der Auslaufweg X?



Achterausfahrt und Radeffekt

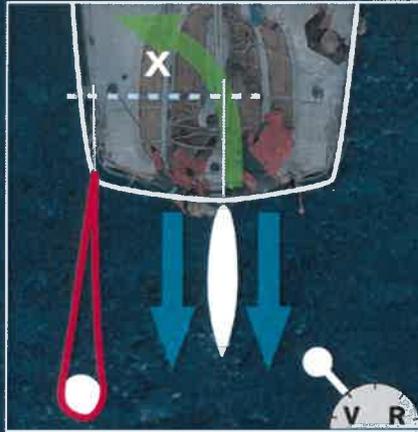
Der Radeffekt lässt sich bei vielen Manövern unterstützend nutzen. Je nach Art des Antriebes tritt er stark oder schwach auf. Stärker bei Yachten mit Wellenanlage und Festpropeller, schwächer bei Saildrives, weil der Prop dichter am Kiel und damit dem Drehpunkt der Yacht liegt, also kein so langer Hebel zur Verfügung steht. Auch die Rumpfform spielt eine Rolle. Zunächst ist es wichtig zu wissen, in welche Richtung der Prop bei Voraus- und entsprechend Achterausfahrt dreht. Das lässt sich meist auf dem Getriebegehäuse an einem Richtungspfeil ablesen. Wie ausgeprägt er ist, lässt sich am besten prüfen, indem aus dem Stand heraus achteraus Vollschub gegeben wird. Bricht das Heck dabei aus wie in der Skizze links, ist der Effekt zu beachten. Sobald die Yacht dann Fahrt aufgenommen hat, lässt sie sich normalerweise durch die Anströmung am Ruder wieder in die gewünschte Richtung bringen. Der Radeffekt lässt sich am leichtesten durch ein Bild wie unten gezeigt erklären. Man muss sich vorstellen, dass der Propeller wie ein Rad über den Grund dreht und dabei das Heck der Yacht mitnimmt. Hier wird Rückwärtsschub gegeben, der Prop dreht wie bei den meisten modernen Motoren bei Achterausfahrt linksherum, also gegen den Uhrzeigersinn.





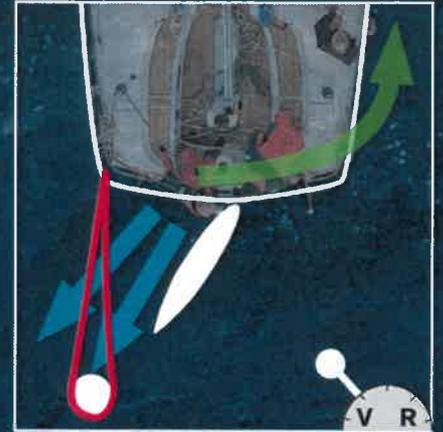
Anströmung

Yachten steuern über das Heck. Die Strömung des Propellers drückt gegen das angestellte Ruderblatt, einfach formuliert. Dieses bietet einen Widerstand durch den Druck auf das Blatt wird das gesamte Heck mit herumgedrückt. Deshalb ist es auch möglich, aus dem Stand heraus zu manövrieren. Statt Strömung durch Fahrt voraus entsteht die Strömung durch den Propeller. Je dichter dieser am Ruderblatt sitzt, desto besser die Anströmung.



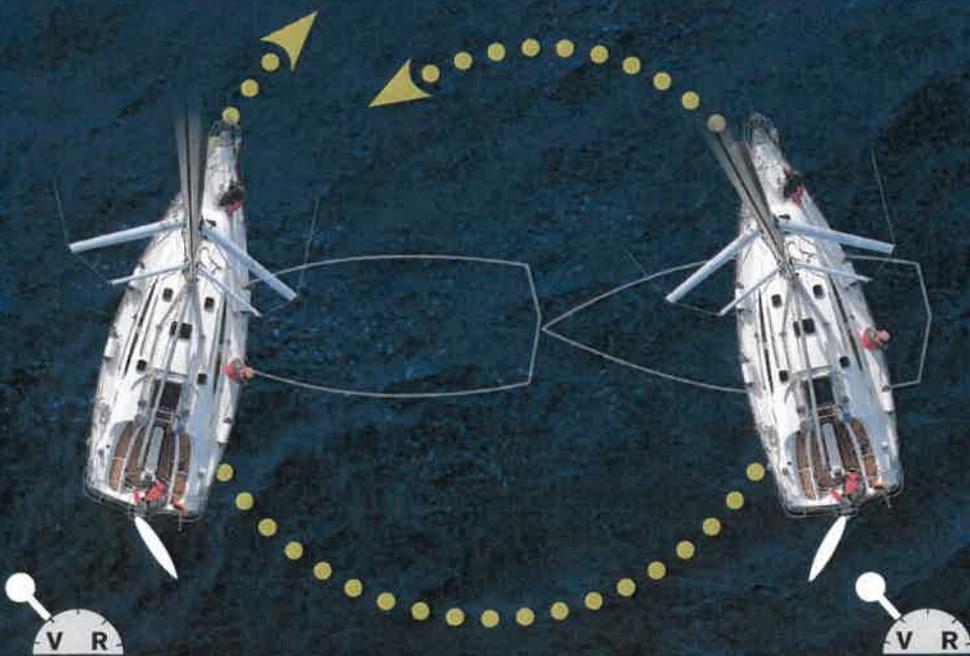
Hebel

Eine Yacht lässt sich auch am Ort manövrieren. Zum einen über Vor-, Mittel- und Achtersprings – dies wird auf den folgenden Seiten ausführlich beschrieben. Zum anderen aber auch über das Heck. Dies gilt besonders für moderne Yachten mit sehr breiten Achtersteven. Wie in der Skizze zu sehen, entsteht durch den Querabstand X zwischen Propeller und dem Angriffspunkt der Achterleine ein Hebel, der zu einem Herumschwenken nach Backbord führt.



Kombination

Richtig eingesetzt, können die Anströmung am Ruderblatt und die Hebelwirkung am Heck teils erstaunliche Manöver ermöglichen, wie das auf Seite 25 beschriebene. Im hier gezeigten Beispiel würde die Yacht sehr schnell nach Backbord drehen. Sie ließe sich bei Steuerbordrudder aber auch genau auf Position halten, da beide Effekte gegeneinander wirken. In allen drei Beispielen lässt sich die Stärke des Effekts durch den Schub voraus kontrollieren.

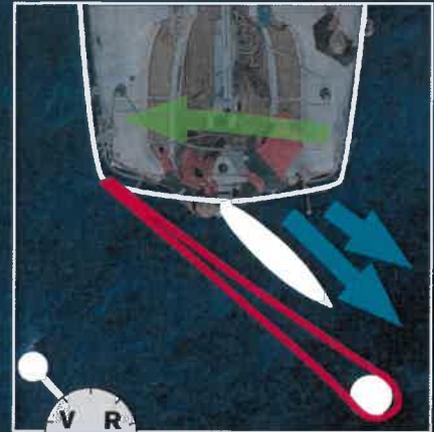


Vollkreise

Oft muss in engen Gassen gewendet werden, oder es ist ein Ausweichmanöver fällig. Dann muss der Skipper wissen, wie viel Platz seine Yacht für die Drehung benötigt. Dies lässt sich sehr leicht vor dem Hafen mit ein paar Probekreisen herausfinden. Dabei muss bekannt sein, ob mit einem Radeffekt wie eben beschrieben zu rechnen ist. Bei einem rechtsdrehenden Prop würde das Heck der Yacht bei Vorausfahrt nach Steuerbord versetzt, was die Drehung über Backbord unterstützt und den Kreis kleiner als über Steuerbord ausfallen lässt. Zum Messen des Vollkreises muss das Ruder voll eingeschlagen sein, der Schub kann je Kreis variiert werden. Ein bis zwei Bootslängen Durchmesser sind bei modernen Kurzkielern normal, bei Langkielern kann der Kreis ein Vielfaches betragen.

Absetzen mit Hebelwirkung

Ist ein Manöver bei Steganlagen mit Pfählen missglückt, endet es nicht selten in einer Legerwall-situation und einer Befreiungs-fahrt entlang der Pfähle, die einem Spießbrutenlauf gleicht. Die Yacht touchiert jeden Pfahl achtern mit dem Rumpf, irgendwann kommt sie mit Glück frei. Die ausladend breiten Hecks moderner Yachten eröffnen dabei aber Manöver-möglichkeiten, die früher undenkbar gewesen wären. Durch die große Distanz vom Festmacher-Befestigungspunkt, also der Klampe, zur Haupt-schubrichtung, entsteht ein langer Hebelarm. Wird dieser richtig eingesetzt, entschärft sich, auch dank deutlich gesteigener Motorenleistung und damit mehr Schub, manch brenzlige Situation, wie diese hier. Die Yacht ist auf Pfähle getrieben. Sie könnte nun durch Eindampfen in die Vorspring befreit werden. Dazu müsste jedoch geschaltet und abgefendert werden. Dasselbe gilt für das Eindampfen in die Achterspring. Beide Manöver werden beim Ablegen von einer Pier auf den Seiten 94/95 beschrieben. Das hier gezeigte Manöver hat den Vorteil besonders hoher Kontrolle über die Yacht, und es muss zudem nicht zusätzlich abgefendert werden.



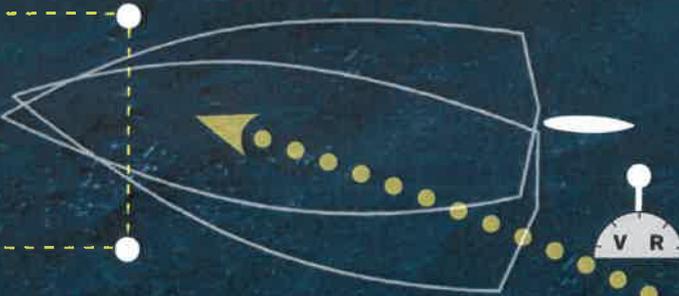
Weil das Ruder Steuerbord gelegt ist, wird das Heck nach Backbord gedrückt. Weil die Yacht gleichzeitig gegen den Festmacher schiebt, dreht der Bug nach Backbord. Die Yacht setzt sich parallel von den Pfählen ab, ein ideales Zusammenspiel physika-lischer Gesetze.

WIND



1 Von der Luvseite der Yacht eine Achterleine auf Slip nach Lee auf einen anderen Pfahl ausbringen. Je länger die Leine, desto besser. Ruder zur Leeseite, hier Steuerbord, damit das Heck vom Pfahl wegsetzt. Vollschub voraus. **2** Zuerst langsam, dann immer schneller schwenkt der Bug herum. **3** Wenn der gewünschte Winkel erreicht ist, Schub dosieren und Achterleine nach und nach lösen.

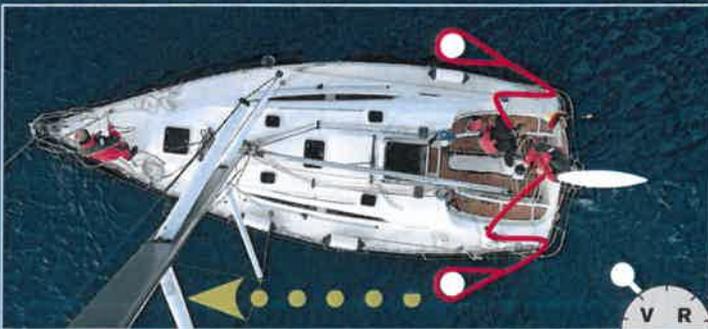
WIND



3 Die Einfahrt in die Box kann bei ablandigem Wind gerade erfolgen, bei seitlichem Wind mit dem Bug etwas nach Luv vorhalten.



4 Je ein Crewmitglied legt das Auge eines Festmachers über einen Pfahl, die Yacht wird dabei langsam voraus manövriert.



5 Ein Crewmitglied oder/und der Steuermann holt im Cockpit die Lose aus den Achterleinen, am Bug werden die Vorleinen bereitgehalten.



6 Etwa einen Meter vor dem Steg aufstoppen und die Festmacher achtern dichtsetzen. Anschließend sofort wieder etwas Schub voraus geben. Die Yacht ist durch die Hebelwirkung am Luv-Festmacher auch gegen seitlichen Wind gut haltbar. Beim Aufstoppen mit Maschine besteht die Gefahr, dass das Heck durch den Radeffekt wegdreht. Deshalb kann auch direkt mit den Festmachern gefühlvoll über die Winschen gestoppt werden. Durch langsames Fieren dann die Yacht dicht an den Steg bringen und die Vorleinen ausbringen.

2 Wann der richtige Zeitpunkt zum Einschwenken auf den Liegeplatz gekommen ist, hängt stark vom Bootstyp, also der Manövrierfähigkeit des Bootes, ab. Diese lässt sich mit den eingangs beschriebenen Methoden ermitteln. Einfluss haben auch die Windstärke und Richtung. Wer sich unsicher ist, sollte lieber etwas früher Ruder legen als geplant. Es ist nicht so schlimm, wenn die Yacht etwas schräg in die Box sticht, als wenn sie an den Pfählen vorbeitreibt.

1 Eine Person sollte auf dem Vorschiff stehen und nach einem freien Liegeplatz Ausguck halten. So verlängert sich die Reaktionszeit für den Steuermann.

Direktes Einlaufen

Das Einlaufen in die Box kann mit einem Schwung erfolgen, wenn die Boxengasse breit genug ist, um eine 90-Grad-Drehung problemlos durchführen zu können und es nur schwach bis mäßig weht. Zudem sollte die Box lang genug sein, um mit den Achterleinen bremsen zu können, also mindestens zwei Meter länger als der Rumpf. Bei einer Crewstärke ab drei Personen empfiehlt sich die Methode links. Sie eignet sich auch bei stärkerem ablandigem oder auflandigem Wind. Weht es stark von der Seite, so ist die Methode rechts eine Variante, ebenso für eine Zwei-Mann-Crew oder einen Alleinsegler. Beide Varianten haben aber einen Nachteil: Klappt das Festmachen der Achterleinen nicht im ersten Anlauf, ist eine Korrektur meist schwierig. Deshalb wird auf der folgenden Seite eine weitere Alternative gezeigt. Das Anlaufen des Liegeplatzes sollte bei seitlichem Wind immer von so weit in Luv wie möglich erfolgen. Das sichert Manöververraum nach Lee, der vor allem bei viel Wind wichtig sein kann (eine Ausnahme bildet die Situation auf Seite 34). Weht der Wind parallel zur Gasse, sollte der Anlauf immer gegen den Wind erfolgen, sonst kann es zu den auf den Folgeseiten beschriebenen Situationen kommen. Zur Vorbereitung beim Anlegen mit Pfählen gehört, dass vier Festmacher klar zum Ausbringen sind, zwei am Bug sowie zwei achtern. Die achteren sollten mit Augen versehen werden, welche wiederum außen am Boot bis zur breitesten Stelle nach vorn geführt werden. So lassen sie sich leichter über die Pfähle legen. Die Festmacher vor Ausrauschen sichern!



4 Dicht am Luv-Pfahl vorbeilaufen. Über diesen einen Festmacher legen. Einhand macht das der Steuermann vom Cockpit aus.



5 Die Yacht per Achterleine kurz vor dem Steg aufstoppen, je nach Windstärke in die Achterleine eindampfen, Luv-Vorleine ausbringen.



6 Die Yacht unter Maschine achteraus ziehen. Vorleine und Luv-Achterleine unter Spannung halten. Lee-Festmacher achtern ausbringen.



7 In beide Achterleinen eindampfen, diese langsam fieren. So lässt sich auch der Bug in Luv halten. Abschließend Lee-Vorleine festmachen.

Mit Mittelspring in kurze Boxen

Bei Yachten, die über eine Klampe in der Mitte oder eine Lippklampe verfügen, über die ein Festmacher geführt werden kann, bieten sich vielfältige weitere Manövervarianten an. Wie diese hier: Wenn die Box sehr kurz ist, sodass nicht mehr mit den Achterleinen gebremst werden kann, oder wenn es stark von achtern in die Box steht, verlängert die Mittelspring den Bremsweg. Vor allem aber ist sie das Mittel der Wahl, wenn sehr starker Wind von der Seite steht, sodass mit starker Drift gerechnet werden muss. Beim Eindampfen in die Mittelspring lässt sich der Bug wunderbar in Luv halten, ja sogar die gesamte Yacht, wenn etwas Ruder nach Lee (!) gelegt wird. Denn dies versetzt wie eingangs erklärt auch das Heck nach Luv. Vorbereitend ist außer zwei Vor- und Achterleinen auch jeweils eine Leine in der Mitte bereitzuhalten. Diese wird von außen nach innen und vor allem bei kleinen Crews zurück ins Cockpit geführt, um von dort über die Winschen kräfteschonend bedient werden zu können.



1 Sobald die Pfähle erreichbar sind, beide Mittelsprings festmachen. Die Yacht läuft währenddessen langsam in die Box.



2 Kurz nachdem die Pfähle die Mittelklampe passiert haben, die Mittelsprings gleichzeitig über die Winschen dicht holen.



3 Wenn die Yacht steht, die Mittelsprings gleichzeitig fieren, mit Ruderlage und Schub die Yacht ausrichten. Vorleinen ausbringen.



4 Mittelsprings festsetzen, sie bleiben an den Pfählen als Sicherung nach achtern. Achterleinen über Kreuz ausbringen.

Mittelspring mit kleiner Crew

Eine Variante des auf der linken Seite gezeigten Manövers, hier für eine Zwei-Personen-Crew. Dieses Anlegen ließe sich aber auch Einhand bewerkstelligen. In Position 3 muss der Skipper die Yacht nur sehr geschickt mit Schub und Ruderlage ausrichten, oder er kann eine Lee-Achterleine ausbringen, dann gegen Mittelspring und Achterleine dampfen, ein Gleichgewicht herstellen und die Luv-Vorleine ausbringen. Auf jeden Fall ist die Yacht nach Luv gesichert.



1 In die Box in Luv einlaufen, sodass das Crewmitglied die Luv-Mittelspring über den Pfahl legen kann.



2 Der Steuermann übernimmt die Mittelspring. Sobald die Mittelklampe die Pfähle passiert hat, holt er dicht. Die Yacht stoppt.



3 Durch Fieren der Mittelspring die Yacht an den Steg führen. Der Vorschiffsmann bringt die Luv-Vorleine aus.



4 Die Yacht wieder etwas nach achtern holen und die zweite Mittelspring ausbringen, dann wieder in die Springs eindampfen.



5 Lee-Vorleine ausbringen und achtern zwei Festmacher, um die Yacht quer zu sichern. Die Springs belegen.

Abfangen mit der Vorleine

Der Skipper hat versucht, mit Wind von achtern die Box anzusteuern. Infolge der Abdrift vor allem des Bugs hatte sich der Drehkreis unerwartet stark vergrößert, und der Liegeplatz wurde verpasst. Dieses Phänomen tritt auch bei Strömung in dieselbe Richtung auf. Besser wäre es gewesen, die Box gegen den Wind anzulaufen. Wichtig ist jetzt, die Yacht erst einmal mit einer Leine zu sichern.

1 Der Skipper merkt, dass er die Kurve nicht kriegt. Er gibt etwas Gas achteraus, um Fahrt aus dem Boot zu nehmen. Das Ruder bleibt aber Steuerbord gelegt, um den Bug in die Nähe der Pfahlreihe zu bekommen. Am Bug wird eine lange Vorleine bereitgehalten.

2 Der Skipper gibt nun voll achteraus Gas, um das Boot aufzustoppen. Das Crewmitglied am Bug legt die Vorleine auf Slip über den Pfahl. Der Skipper lässt die Maschine weiter rückwärts laufen.

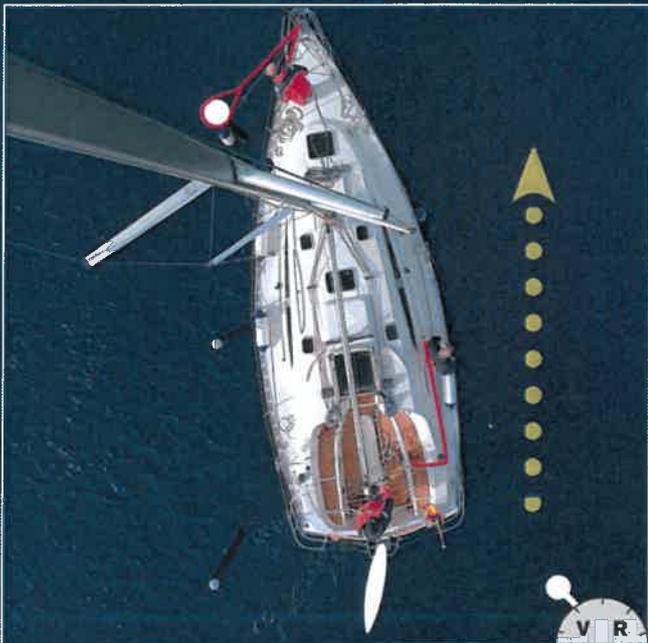
3 Sobald sich die Yacht nach achteraus auf einen sicheren Abstand zum Pfahl verholt hat, wird die Vorleine dichtgesetzt. Die Maschine kann ausgekuppelt werden oder noch ganz leicht rückwärts mitlaufen. Das Heck wird vom Wind herumgedrückt.

4 Ruhe im Schiff. Jetzt kann erst einmal nichts passieren und die Crew ohne Stress das weitere Vorgehen beraten. Das könnte wie auf der gegenüberliegenden Seite beschrieben aussehen.

BOX

Mit Vor- und Mittelspring in die Box

Die Yacht hängt am leewärtigen Heckpfahl der Box, in die der Skipper nun hineinsteuern will. Er könnte das Boot achteraus sacken lassen und in einem neuen Anlauf im Bogen direkt in die Box fahren. Das wäre auf jeden Fall einfacher als mit Wind von achtern, würde aber die Gefahr bergen, den Liegeplatz erneut zu verfehlen oder schräg verkeilt zwischen den Pfählen zu landen. Zudem sollte bei starkem Wind eine einmal hergestellte Landverbindung nicht ohne Not gelöst werden. Mit dem hier gezeigten Manöver ist die Yacht jederzeit unter Kontrolle. Und es ist auch von einer Zwei-Mann-Crew durchführbar. Die Mittelspring kann dabei alternativ über eine Winsch zum Steuermann geführt werden.



1 Das Boot vorwärts am Pfahl vorbeischieben. Die Vorleine, jetzt eine Vorspring, wird von der Person am Bug kontrolliert über die Klampe gefiert. Wenn der Steuerbord-Pfahl fast erreicht ist, die Vorspring festsetzen. Ruder hart Backbord, Schub voraus.



2 Sobald der Bug den Pfahl passiert hat, die Vorspring wieder langsam fieren. Den Bootsrumf am Backbord-Pfahl abfendern. Nun eine Mittelspring an Steuerbord ausbringen und kontrolliert dicht holen (es geht auch mit einer Vorspring, S. 33).



3 Sobald die Lippklampe an Steuerbord den Pfahl passiert hat, wird die Mittelspring vom Steuermann kontrolliert gefiert.



4 Die Backbord-Vorspring lösen und als Achterleine ausbringen. Bei Erreichen des Steges Vorleine ausbringen.

WIND

4 Ist die Pfahlreihe mit der gewünschten Box erreicht, heißt es zuerst wieder: Ruhe ins Schiff bringen. Also Achterleine raus, Boot fest, Puls runter – dann nachdenken, wie es weitergehen kann.

BOX

Abfangen mit der Achterleine

Die Ausgangssituation ist dieselbe wie auf Seite 30. Die Box wurde mit Wind von achtern verpasst. Doch außer mit dem Bug am Pfahl festzumachen, gibt es eine zweite Möglichkeit, das Manöver zu retten. Dabei nutzt der Skipper den Windfahneffekt moderner Yachten, also ihre Eigenschaft, über den Bug schneller zu treiben als über das Heck. Im Ergebnis richten sie sich dabei mit dem Heck zum Wind aus. Zudem verdeutlicht dieses Manöver, wie der Anleger gelingt, wenngleich mit dem Heck gegen den Wind in die Gasse gefahren wird, die Yacht also von links nach rechts mit dem Heck voraus ins Bild kommen würde. Diese Art des Anlaufens ist ohnehin besser, weil die Gasse dann ohne Wende vorwärts verlassen werden könnte, falls kein freier Platz mehr da sein sollte.

1 Der Steuermann hat gemerkt, dass er die Box nicht mehr erreicht. Mit beherztem Schub rückwärts nimmt er die Fahrt aus dem Schiff, lässt die Yacht aber noch so lange auslaufen, bis sich ihr Bug kurz vor der Pfahlreihe befindet. Das schafft Manöverraum.

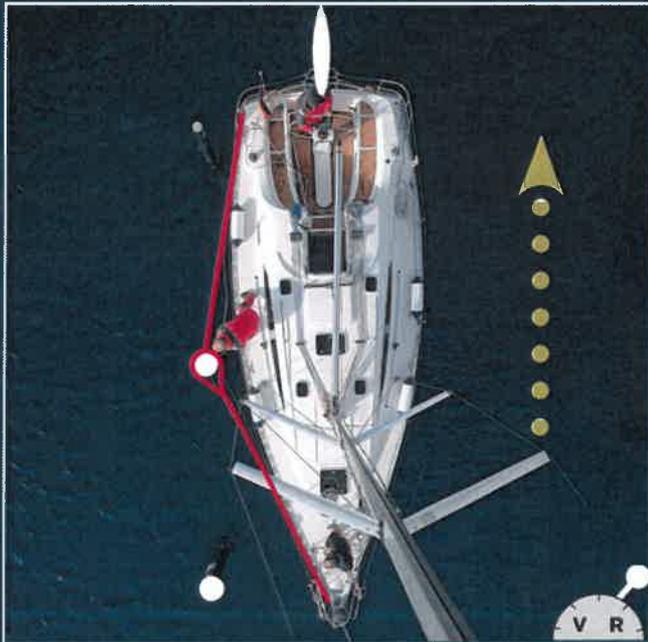
2 Ausgekuppelt oder mit leichten Vorschub wartet der Steuermann, bis der Wind den Bug herumgedrückt hat. Der Raum zur Pfahlreihe an Backbord muss dabei weiter so groß wie möglich gehalten werden.

3 Jetzt Vollschub rückwärts, Ruder hart Steuerbord. Bei einer rechtsdrehenden Wellenanlage, die rückwärts, also links herum, dreht, sofort Gas wegnehmen, wenn die Yacht Fahrt aufgenommen hat. Der Radeffekt würde das Heck sonst gegen die Pfahlreihe ziehen.

Drehung mit Vorspring und Achterleine

Die Yacht, die auf der gegenüberliegenden Seite nach dem misslungenen Anlaufen der Box mit dem Heck an den Pfahl gelegt wurde, hat sich längs zum Wind ausgerichtet. Sie liegt quer vor der Box, soll jedoch mit dem Bug voran hinein. Wieder bewährt sich die Vorspring. Das Schiff wird mit dem Heck durch den Wind gedreht, dieser erledigt anschließend auch die meiste Arbeit. Es kommt besonders auf ein gutes Zusammenspiel von Steuer- und Vorschiffsmann an. Je nach Beschaffenheit der Pfähle, und das gilt für alle gezeigten Beispiele, muss abgefendert oder abgehalten werden.

Die Yacht, die auf der gegenüberliegenden Seite nach dem misslungenen Anlaufen der Box mit dem Heck an den Pfahl gelegt wurde, hat sich längs zum Wind ausgerichtet. Sie liegt quer vor der Box, soll jedoch mit dem Bug voran hinein. Wieder bewährt sich die Vorspring. Das Schiff wird mit dem Heck durch den Wind gedreht, dieser erledigt anschließend auch die meiste Arbeit. Es kommt besonders auf ein gutes Zusammenspiel von Steuer- und Vorschiffsmann an. Je nach Beschaffenheit der Pfähle, und das gilt für alle gezeigten Beispiele, muss abgefendert oder abgehalten werden.



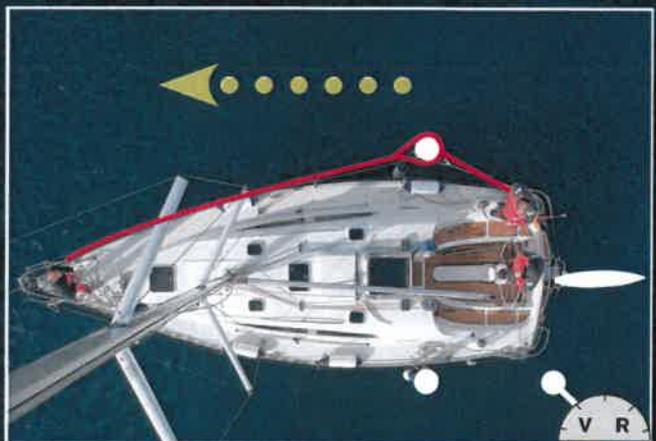
1 Die Yacht unter Maschine achteraus ziehen. Sobald möglich, die Vorspring über den Steuerbord-Pfahl der Box legen. Hat der Bug den Backbord-Pfahl der Box passiert, die Vorspring dicht setzen. Die Achterleine währenddessen kontrolliert fieren.



2 Das Ruder Steuerbord legen und leichten Schub voraus geben – die Drehung des Hecks beginnt. Der Steuermann kontrolliert mittels Ruderlage und Schub die Drehgeschwindigkeit. Mit Backbord-Ruder und viel Gas könnte er die Drehung stoppen.



3 Die Vorspring langsam fieren, die Lose aus der Achterleine holen. Bei viel Wind in Lee vom Pfahl absetzen.



4 Der Wind drückt das Heck auf den Lee-Pfahl. Dem lässt sich mit Backbord-Ruder und viel Schub voraus entgegenwirken.

4 Der Steuermann bringt den Bug an den nächsten Pfahl neben der Box und stoppt auf. Der Vorschißmann legt eine Vorleine über, das Heck richtet sich in Windrichtung aus. Die Yacht ist gesichert, die Gefahr gebannt.

WIND

2 Das Crewmitglied auf dem Vorschiff sieht eine freie Box, signalisiert dies dem Steuermann. Der reagiert zu spät, berechnet den Seitenwind falsch oder hat einfach nicht mehr ausreichend Zeit, um den Bug zwischen die beiden richtigen Pfähle zu bringen.

1 Der Steuermann fährt die Yacht vorschriftsmäßig auf der rechten Seite in die Gasse ein. Das hat in diesem Beispiel den Nachteil, dass kaum Raum zum Manövrieren in Lee bleibt.

3 Die Yacht treibt komplett an der Box vorbei. Wieder ist jetzt das erste Ziel, eine sichere Land- oder Pfahlverbindung herzustellen. Gerade in einer engen Gasse und bei Seitenwind ist sonst die Gefahr groß, in Lee auf die Pfahlreihe zu treiben und dort festzusitzen.

5 Statt die Vorleine zu lösen und frei in die Box zu fahren, was ebenfalls möglich wäre, beschließt der Skipper, die bestehende Landverbindung nicht aufzugeben. Die kurze Vorleine wird durch eine lange Manöverleine ersetzt und auf Slip um den Pfahl gelegt.

6 Der Steuermann wartet einen Moment ab, in dem das Heck nach Steuerbord schwojt, und gibt leicht Schub voraus. Das Crewmitglied auf dem Vorschiff fiert kontrolliert die Vorleine, die nun zur Spring wird, bis der Bug kurz vor dem Backbord-Pfahl steht.

7 Der Steuermann kontrolliert den Ein-tauchwinkel per Ruderlage und Schub. Sobald die Yacht etwa zur Hälfte in die Box eingefahren ist, können die Achterleinen ausgebracht werden. Dann wird die Vorspring gelöst und eingeholt. Noch ein Schub voraus – fertig.

Vorspring über zwei Pfähle

An Bord sollte sich neben den vier normalen Festmachern auch immer mindestens eine zusätzliche Manöverleine mit der dreifachen Yachtlänge befinden. Mit deren Hilfe können erstaunliche Manöver gefahren werden. Sie sollte schwimmfähig sein, damit sie nach dem Loswerfen und Einholen nicht in die Schraube gelangen kann.

Im Beispiel weht der Wind diesmal aus der Box heraus, quasi ablandig. Das sorgt für denselben Effekt, als wenn er von achtern käme: Der Bug wird nach Lee gedrückt, die Yacht von der Box weggesetzt, der Drehkreis vergrößert sich. Erschwerend kommt hinzu, dass die Gasse sehr eng ist, ein Wendemanöver würde nicht gelingen.

WIND

4 Der Vorschiffsmann nimmt die Vorleine vom Backbord-Pfahl und bereitet sie zur Übergabe an Land vor. Fertig. Übrigens: Falls der erste Pfahl verpasst worden wäre, hätte auch der zweite für dasselbe Manöver dienen können.

3 Der Wind erledigt die Arbeit: Das Heck schwojt herum, der Steuermann legt hart Backbord-Ruder. Sobald der richtige Winkel erreicht ist, mit Ruder mittschiffs einen Schub voraus geben, schon gleitet das Schiff in die Box.

2 Die auf dem Vorschiff postierte Person macht einen freien Platz aus, gibt dem Steuermann Handzeichen. Dieser peilt den ersten Pfahl an, stoppt auf. Der Vorschiffsmann legt eine Vorleine auf Slip über. Der Steuermann lässt nun leicht rückwärts eingekuppelt.

1 Der Steuermann hält die Yacht bei Wind von Backbord auf der linken Gassenseite, also in Luv. Auf diese Weise sichert er sich viel Manöverraum nach Lee sowie eine ideale Ausgangsposition für das folgende Einlaufen in die Box.

WIND

3 Nun nimmt entweder der Steuermann die Achterleine dicht, oder der Mitsegler kommt nach achtern. Der Wind drückt den Bug der Yacht herum. Ist die Achterleine lang genug, kann die Yacht kontrolliert in die Box abgescippt werden.

2 In Luv querab zur Box fährt der Steuermann dicht an einen Dalben heran und stoppt auf. Das Crewmitglied steht an der breitesten Stelle der Yacht und kann die Achterleine mühelos auf Slip über den Pfahl legen.

1 Der Steuermann befährt die Gasse auf der linken, der Luv-seite. In Lee an Steuerbord macht der Vorschiffsmann eine freie Box aus. Er positioniert sich mit einer Achterleine etwa mittschiffs an der Reling.

In Luv durch die Gasse

Die Empfehlung, in eine Boxengasse in Luv einzufahren, ist sicher nicht ganz unproblematisch. Unter Umständen kann dies dazu führen, dass entgegen den Vorfahrtsregeln, also auf der linken Gassenseite, motort werden muss. Doch wie die beiden Beispiele zeigen, kann dieser Regelverstoß enorme Vorteile bringen, gerade bei sehr engen Boxengassen, in denen der Raum für einen Anlauf mit großem Radius nicht ausreicht. Der Wind sollte jedoch recht stark wehen. Dann werden sich nicht allzu viele andere Yachten in der Gasse tummeln. Dennoch ist natürlich noch mehr als sonst Vorsicht und Umsicht erforderlich.

Mit dem Heck voraus

Wenn die Boxengasse sehr eng ist oder der Skipper aus anderen Gründen befürchten muss, bei Bedarf zum Verlassen der Gasse nicht drehen zu können (siehe Seite 82), ist es besser, mit dem Heck voran in die Gasse zu fahren. Vor allem mit einem Kurzkieler, denn dieser lässt sich, anders als Langkieler, sehr gut achteraus steuern. Man muss nur achtgeben, dass das Ruder nicht umschlägt. Ein Nachteil ist, dass nicht auf einen Rutsch in die Box gefahren werden kann, zumindest dann nicht, wenn wie im Norden üblich der Bug zum Steg zeigen soll. Wenn der Wind ablandig vom Liegeplatz oder in Fahrtrichtung weht, muss erst an der Box vorbeigefahren werden. Das eigentliche Anlegen erfolgt dann wie auf den Seiten 34 und 35. Steht der Wind in die Box hinein, bietet sich die hier gezeigte Methode an.

WIND

2 Auf der gegenüberliegenden Seite des angepeilten Liegeplatzes wird mit einer langen Manöverleine auf Slip an einem Pfahl festgemacht, die Maschine ausgekuppelt. Der Wind erledigt nun die Arbeit, der Bug schwojt langsam herum.

1 Der Steuermann hält die Yacht in Luv der Boxengasse. Das hat den Vorteil, dass beim Aufstoppen noch Manövrierraum bleibt, wenn der Bug auf Drift geht. Vor allem für Einhandsegler ist diese Methode zu empfehlen, da sie sich, wenn der Anlauf misslingt, mit dem Heck einem Pfahl nähern können und zum Festmachen einer Achterleine nicht weit vom Rad und Schalthebel entfernen müssen.

3 Zeigt der Bug in Richtung Box, kann die Achterleine gefiert und damit die Yacht kontrolliert an den Liegeplatz abgeseilt werden. Wie gehabt festmachen.

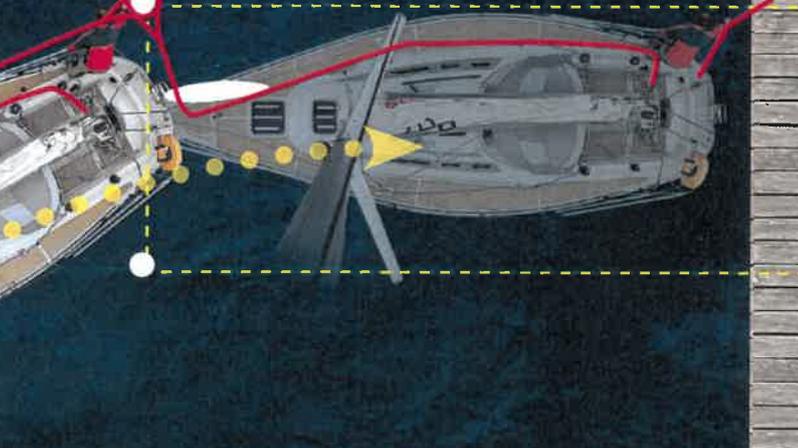


WIND

ANLEGEN MIT MASCHINE – AM STEG MIT PFÄHLEN



2c Soll mit dem Bug an den Steg gegangen werden, ist es bei viel Wind und Achterausfahrt sicherer, erst einmal über das Heck eine Verbindung mit dem Luv-Pfahl der Box herzustellen und dann wie auf Seite 33 gezeigt weiter zu verfahren. Bei wenig Wind könnte der Steuermann auch auf die rechte Seite der Gasse wechseln, aufstoppen und vorwärts in die Box fahren.



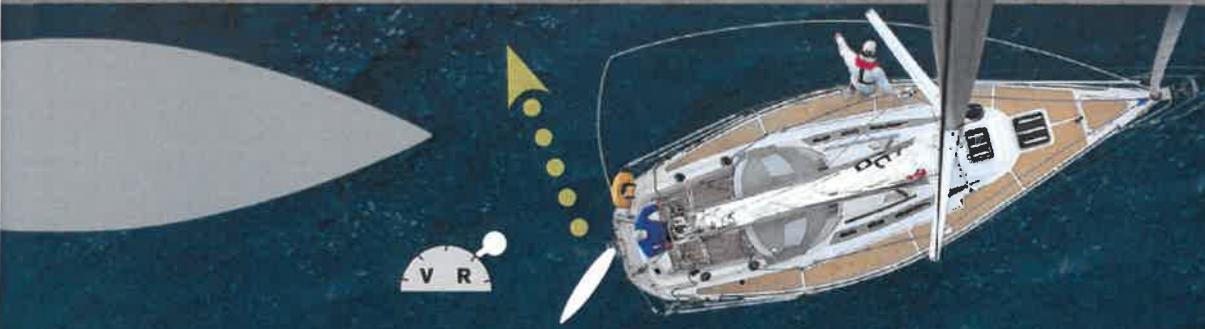
2b Es muss eine lange Vorleine vorbereitet sein, die vom Cockpit aus zum Bug und von dort außen herum wieder zum Cockpit führt. Diese Leine über den Luv-Pfahl der Box legen, sobald der Pfahl erreichbar ist. Während die Yacht in die Box treibt, die Lose aus der Leine holen. Sie kann auch als Vorspring benutzt werden, um die Yacht in die Box zu ziehen. Sie verhindert, dass der Bug nach Lee sackt. Sobald der Steg erreichbar ist, aufstoppen und eine Luv-Achterleine ausbringen, danach die weiteren Leinen.



1 Weht der Wind parallel zur Gasse gegenan, empfiehlt es sich bei engen Gassen in der Mitte zu bleiben, um die Optionen nach beiden Seiten zu wahren. Einhandsegler sollten in einem solchen Fall auch überlegen, ob sie unbedingt mit dem Bug zum Steg liegen müssen. So wie hier gezeigt können sie auf einen Rutsch anlegen und sind nicht auf fremde Hilfe angewiesen.



2a Bei starkem seitlichem Wind kann auch eine Achterspring zu Hilfe genommen werden. Das Manöver ist dasselbe wie auf Seite 26, nur rückwärts.

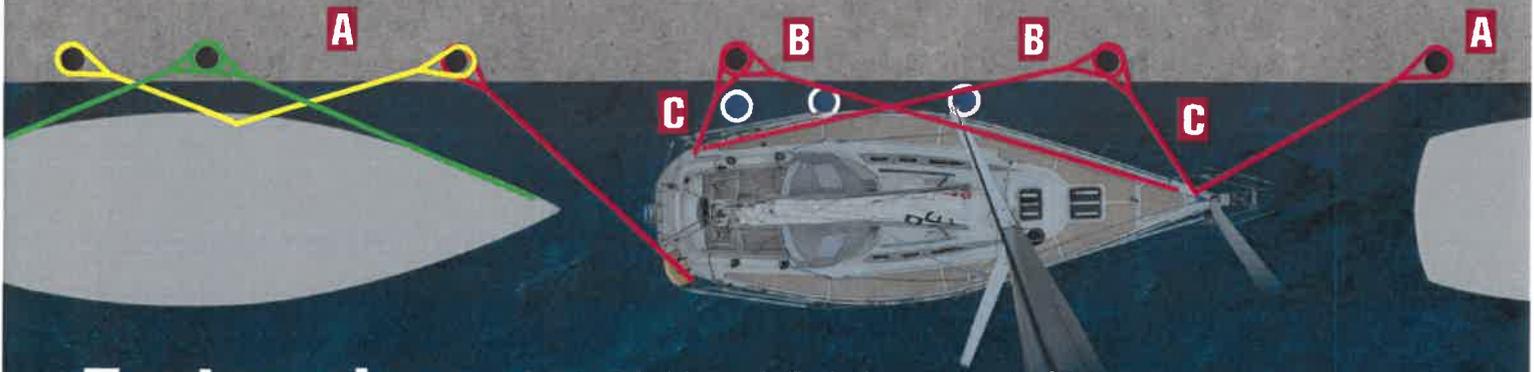


2 Mit langsamer Fahrt voraus bringt der Skipper die Yacht in die Nähe des Liegeplatzes. Hier wird davon ausgegangen, dass kaum Wind weht und der Strom vernachlässigbar ist, um die Wirkung des Radeffektes zu verdeutlichen. In welchem Winkel die Annäherung an den Liegeplatz erfolgt, hängt von der Drehfreudigkeit der Yacht ab.

3 Der Steuermann schwenkt in den Liegeplatz ein. Er muss abschätzen, wie lang der Bremsweg bei der momentanen Geschwindigkeit ist. Den Bug bringt er so dicht wie möglich an die Pier, legt dann den Rückwärtsgang ein. Der Radeffekt zieht das Heck nach Backbord an die Pier. Im Idealfall steht die Yacht genau in dem Moment, in dem sie parallel zur Pier liegt. Eine Person oder mehrere Crewmitglieder können nun an Land gehen und die Festmacherleinen wie rechts gezeigt ausbringen.

Anlegen mit der Schokoladenseite

Der eingangs beschriebene Radeffekt kann sich besonders beim Längsseits-Anlegen positiv bemerkbar machen. Bei einer Yacht mit rechtsdrehendem Propeller wäre dann die Backbordseite die sogenannte Schokoladenseite, bei linksdrehendem Prop entsprechend entgegengesetzt. Grundsätzlich sollte beim Anlegen an einer Pier immer nur so viel Fahrt im Schiff sein, wie nötig ist, um Manövrierbarkeit zu erhalten. Auch hier gilt außerdem: Lieber noch einmal anlaufen, als ein Kräfte-messen mit der Pier zu riskieren. Und: Eine einmal hergestellte Landverbindung sollte nicht ohne Not aufgegeben werden. Das Manövrieren mit Leinenhilfe ist wesentlich sicherer, als sich nur auf die Maschine zu verlassen.



Festmachen an der Pier

Eine maximale Fenderung ist oberstes Gebot. Piers selbst sind rau, manchmal stehen an ihnen aber auch rostige Eisenteile ab, oder es gibt andere Vorsprünge. Deshalb: alles raus, was sich zum Schutz des Rumpfes eignet. Auch ein Fenderbrett sollte bereit liegen, nicht selten werden Piers außen mit Pfählen geschützt. In den fol-

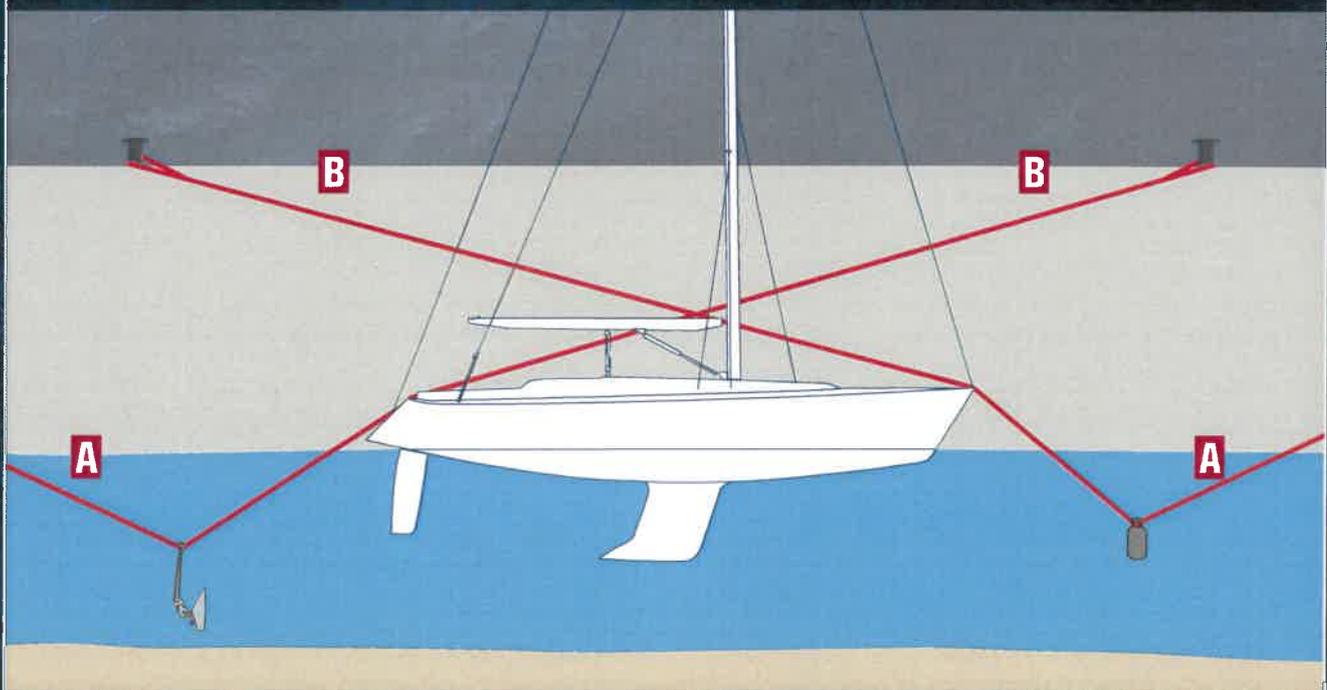
genden Beispielen wurde für eine bessere Übersichtlichkeit auf das Einzeichnen der Fender verzichtet. Nur dort, wo sie besonders gefordert sind, werden sie erwähnt. Beim Festmachen sind dann Vor- und Achterspring **B** die wichtigsten Leinen. Sie nehmen die in Längsrichtung wirkenden Kräfte auf und halten zudem die Yacht an der Pier. Vor- und Achterleine **A** sind dagegen nur eine Entlastung der Springs und dämpfen etwas die Drehbewegungen. Ohne Springs würde die Yacht bei ablandigem Wind ein

gutes Stück von der Pier wegtreiben. Die Springs können auch, wenn der Abstand der Poller zu groß ist oder diese ungünstig stehen oder wenn die Yacht sehr bauchig ist (wie im Beispiel), als Mittelsprings gesetzt werden (gelb) oder zu einem Poller in der Mitte laufen (grün). Bei viel Schwell oder böigem Wind kann der Drehimpuls der Yacht zusätzlich durch Brustleinen **C** unterbunden werden. Vor allem bei auflandigem Wind halten sie die Yacht parallel.

Festmachen in Tidehäfen

Wer in gezeitenabhängigen Häfen nicht ständig an Bord bleiben möchte, um die Leinen dem sich ändernden Wasserstand anzupassen, kann sich mit langen Festmachern behelfen. Je länger, desto besser. Faustregel: Pro Meter Wasserstandsänderung sollte eine halbe Schiffslänge Festmacher eingeplant werden. Hier würde die Yacht also rund drei Meter Höhenunterschied vertragen, da die Springs **B** sowie

Vor- und Achterleine **A** 1,5-mal so lang wie die Yacht sind. Damit sehr lange Festmacher bei Hochwasser nicht zu lose hängen, können Gewichte, wie ein Anker oder anderes, auf die Leinen als Reitgewichte gehängt werden. Wichtig ist außerdem, die Festmacher an Bord vor dem Herausrutschen aus den Lippklampen durch Beibändseln zu sichern.



WIND

Windfahnen-Effekt nutzen

Moderne Kurzkieler lassen sich sehr gut achteraus steuern und so kontrolliert gegen den Wind an den Liegeplatz bringen, zusätzlich hilft der eingangs beschriebene Windfahnen-Effekt. Nachteilig ist jedoch, dass anschließend der Wind in den Niedergang steht. Das Manöver eignet sich auch zum Anlegen gegen den Strom, jedoch sollte es nicht zu stark strömen. Dann müsste mit sehr viel Schub dagegen gearbeitet werden, und es bestünde die Gefahr, dass das Ruder querschlägt. Dieses Manöver ist besonders für Einhandsegler geeignet.

2 Sobald die Kaimauer erreichbar ist, bremst der Steuermann mit Vorwärtsschub und kuppelt aus, wenn die Yacht steht. Wird beim Schub Ruder von der Pier weg gelegt, drückt sich das Heck zusätzlich an Land. Ein Crewmitglied oder der Steuermann selbst steigen über und belegen so schnell wie möglich die Achterleine. Die Yacht hängt jetzt erst einmal sicher, alle anderen Leinen können in Ruhe ausgebracht werden.

1 Der Anlauf erfolgt rückwärts mit gerade so viel Fahrt, wie zum Manövrieren nötig ist. Eine Achterleine sowie eine Vorleine sind bereitzuhalten.

Einfach hängen lassen

Handelt es sich um einen Langkieler, der schlecht achteraus zu steuern ist, oder soll der Bug anschließend im Wind liegen, so ist das Anlegen mit dem Bug voran bei parallel wehendem Wind zu empfehlen. Der Steuermann muss jedoch gut abschätzen können, wie dicht er sich ohne Berührung mit dem Bug der Pier nähern kann.

2 Sobald die Pier erreichbar ist, aufstoppen. Ein Crewmitglied geht mit der Vorleine an Land. Bis diese belegt ist, hält der Steuermann mit leichten Vorausschüben die Position. Wenn die Vorleine fest ist, hängt die Yacht sicher an ihr, und die restlichen Festmacher werden ausgebracht.

1 Mit langsamer Vorfahrt der Pier nähern. Wichtig ist das Zusammenspiel von Vorhaltewinkel und Schub. Bei viel Wind besteht sonst die Gefahr, dass der Bug auf Drift geht und mit der Pier kollidiert.

WIND

STROM

ANLEGEN MIT MASCHINE – AN DER PIER LÄNGSSEITS

Gerade beim Anlegen längsseits ist die Möglichkeit, eine Leine in der Mitte belegen zu können, von großem Wert. Dadurch eröffnen

sich viele neue, meist äußerst sichere Varianten. Es reicht schon, wenn die Yacht beiderseits über eine Lippklampe verfügt. Die Mittelspring lässt sich dann an Bord nach achtern führen und über eine Winsch bedienen und belegen. Wenn zusätzlich eine Mittelklampe vorhanden ist, umso besser. In diesem Beispiel wird neben dem normalen Anlegen gegen den Wind auch das Toffahren von Gegenstrom gezeigt. Der Einsatz der Mittelspring ist auch bei ablandigem Wind und einem spitzen Annäherungskurs zu empfehlen.

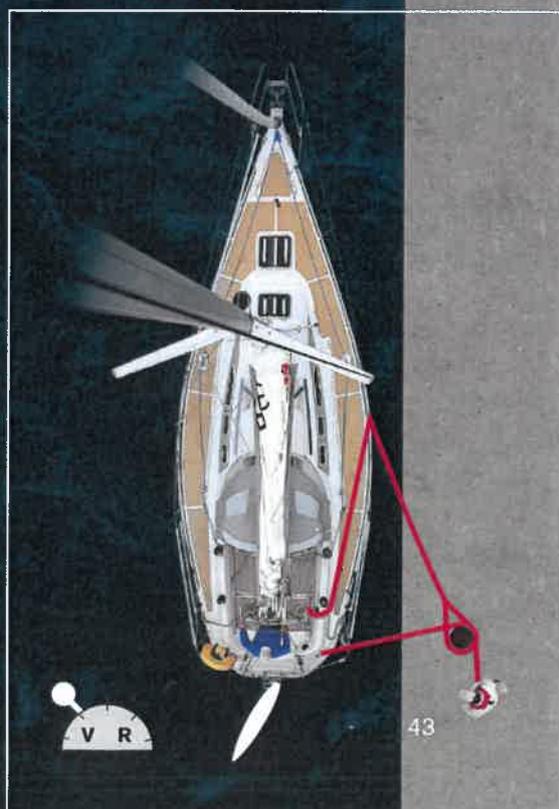
Kontrolliert mit Mittelspring

1 Abhängig von der Stärke des Gegenstromes oder Windes hält der Steuermann so vor, dass die Peilung zum anvisierten Liegeplatz steht. So lassen sich auch engere Liegeplätze sicher erreichen. Bei ablandigem Wind würde der Annäherungskurs eher einer Kurve entsprechen.

2 Kurz vor der Kollision schwenkt der Steuermann parallel zur Pier. Ein Crewmitglied legt die Mittelspring direkt über einen Poller oder steigt dazu vorher an Land über. Sobald die Mittelspring belegt ist, Ruder von der Pier weg legen und leichten Schub voraus geben.

3 Durch den Vorausschub bei Ruder von der Pier weg wird das Heck gegen die Pier gedrückt. Durch die Hebelwirkung an der Mittelspring will gleichzeitig der Bug zur Pier schwenken. Im Ergebnis liegt die Yacht unverrückbar fest, und die restlichen Leinen können in aller Ruhe ausgebracht werden.

WIND



WIND

Rückwärts mit Achterleine

Bei starkem ablandigem Wind ist dieses Manöver eine besonders für Einhandsegler zu empfehlende Variante, da es über das Heck gefahren wird und der Steuermann das Cockpit bis kurz vor Beendigung des Anlegers nicht verlassen muss. Es gelingt jedoch nur bei Yachten mit breitem Heck und entsprechendem Hebel.

1 Der Steuermann nimmt Kurs auf eine Seite des Liegeplatzes und bringt eine landseitige Achterleine aus. Nun hängt die Yacht erst einmal sicher, der nächste Schritt kann in aller Ruhe angegangen werden.

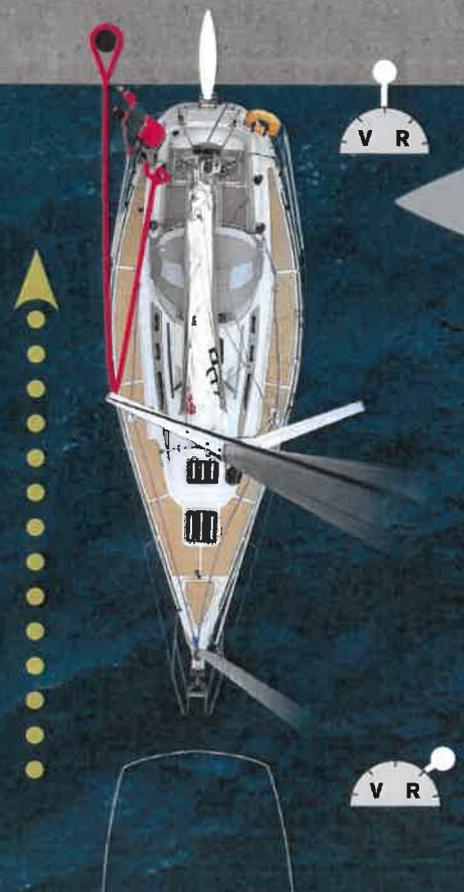


WIND

Rückwärts mit Mittelspring

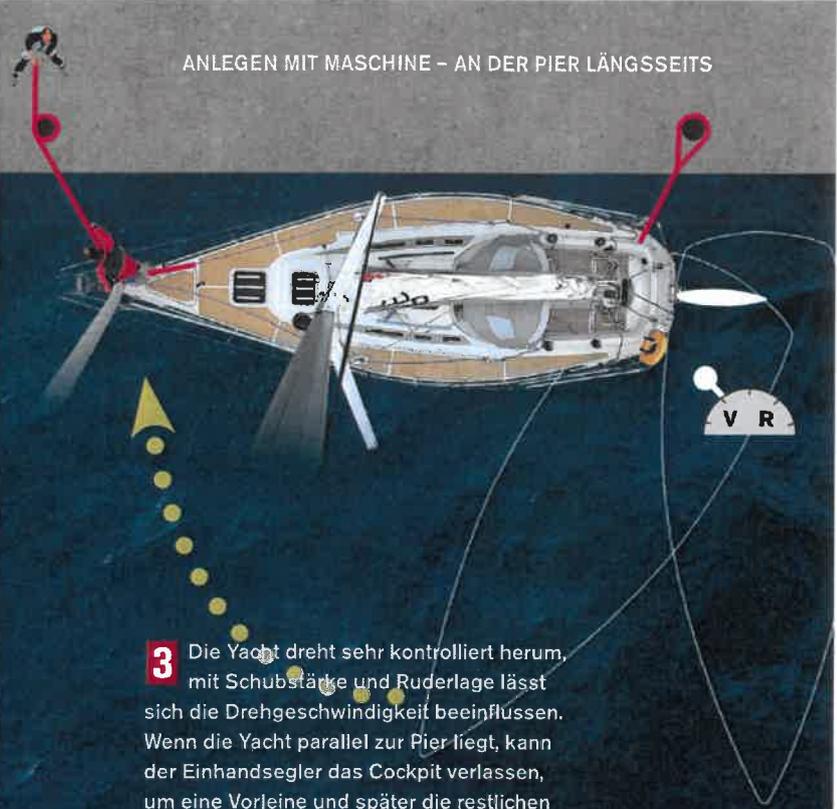
Wie das oben gezeigte Manöver ist auch dieses für Einhandsegler geeignet, wie jedes Festmachen mit dem Heck voraus. Der Einsatz der Mittelspring ermöglicht jedoch eine noch kontrolliertere Drehung als mit einem Festmacher achtern.

1 Wieder wird genau in Windrichtung rückwärts an die Pier herangefahren. Der Windfahneffekt hilft beim Kurshalten. Sobald ein Festmacherpunkt erreichbar ist, eine Mittelspring ausbringen. Ein Solosegler muss diese zurück ins Cockpit führen und von dort bedienen.

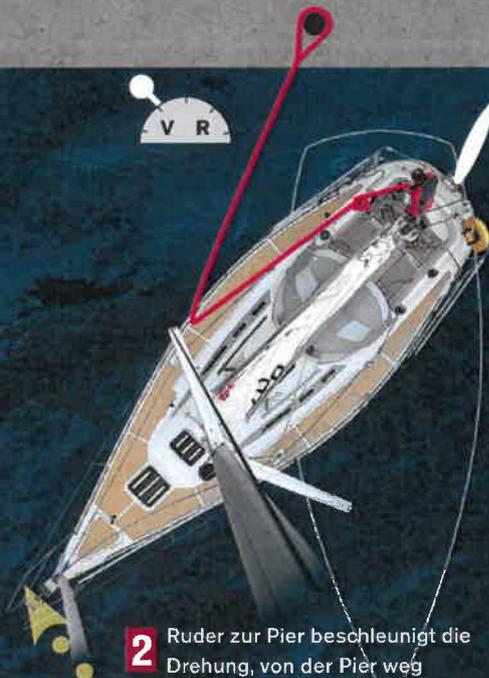




2 Kräftig Schub voraus geben, je schmaler das Heck, desto mehr ist nötig. Ruder zur Pier legen, dadurch wird das Heck von der Pier weggesetzt, was die Drehung unterstützt.



3 Die Yacht dreht sehr kontrolliert herum, mit Schubstärke und Ruderlage lässt sich die Drehgeschwindigkeit beeinflussen. Wenn die Yacht parallel zur Pier liegt, kann der Einhandsegler das Cockpit verlassen, um eine Vorleine und später die restlichen Leinen auszubringen. Ansonsten übernimmt das ein Crewmitglied.



2 Ruder zur Pier beschleunigt die Drehung, von der Pier weg bremst sie, jeweils auch abhängig vom Schub. Da das Heck hier frei beweglich ist, lässt sich die Drehung wesentlich besser dosieren als oben.



3 Durch die freie Beweglichkeit des Hecks lässt sich die Drehung sogar »überziehen«, sodass der Bug am Ende sogar leicht landeinwärts zeigt. So lässt sich sehr leicht eine Vorleine ausbringen. Ein Einhandsegler kann durch Vorausschub und Ruderlage von der Pier weg die Yacht so fixieren, dass er ohne fremde Hilfe die restlichen Leinen ausbringen kann.

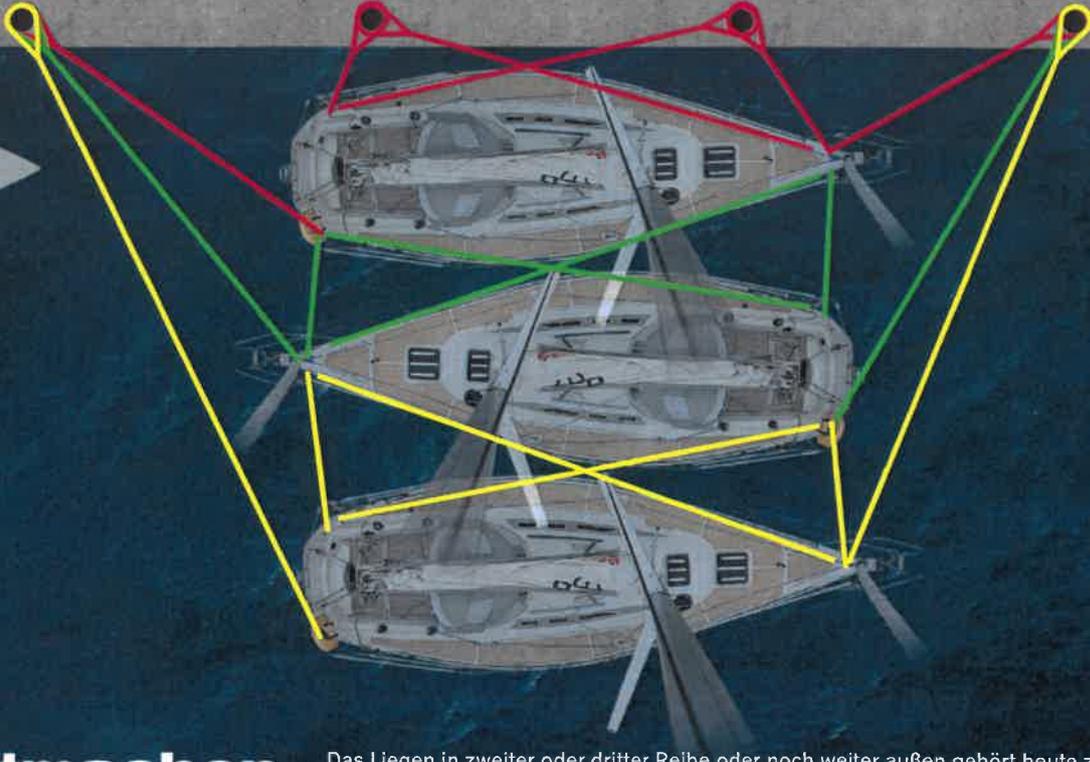
Vorwärts mit Vorsprung

Bei starkem ablandigem Wind ist dies eine Variante für Yachten, die rückwärts schlecht zu manövrieren sind, wie Langkieler. Es ist außer dem Steuermann noch ein anderes Crewmitglied nötig, gern genommen ist zusätzlich ein Helfer an Land.

1 Die Annäherung erfolgt hier nicht mit der Schokoladenseite, was das Manöver erschwert. Kurz vor der Pier stoppt der Steuermann auf. Ein Crewmitglied steht am Bug mit einer langen Vorleine bereit.

2 Das Crewmitglied kann die Vorleine an einen Helfer an Land übergeben, sofern sich jemand anbietet. Besser ist jedoch, selbst an Land zu gehen, da es oftmals schwer vermittelbar ist, dass die Leine nicht nach vorn, sondern nach hinten als Spring ausgebracht werden soll. Durch das Aufstoppen wurde das Heck der Yacht nach Backbord gezogen, zusätzlich schiebt der Wind den Bug vom Land weg. Das Crewmitglied mit der Leine muss sich beeilen.

3 Sobald die Leine fest ist, gibt der Steuermann Schub voraus und dampft mit Ruder von der Pier weg gelegt in diese Vorsprung ein. Das geht nun recht kontrolliert, allerdings muss am Bug stark abgefendert werden. Sobald eine Achterleine ausgebracht ist, liegt die Yacht sicher. So lange leicht Schub voraus geben, bis alle Leinen an Land sind.



Festmachen im Päckchen

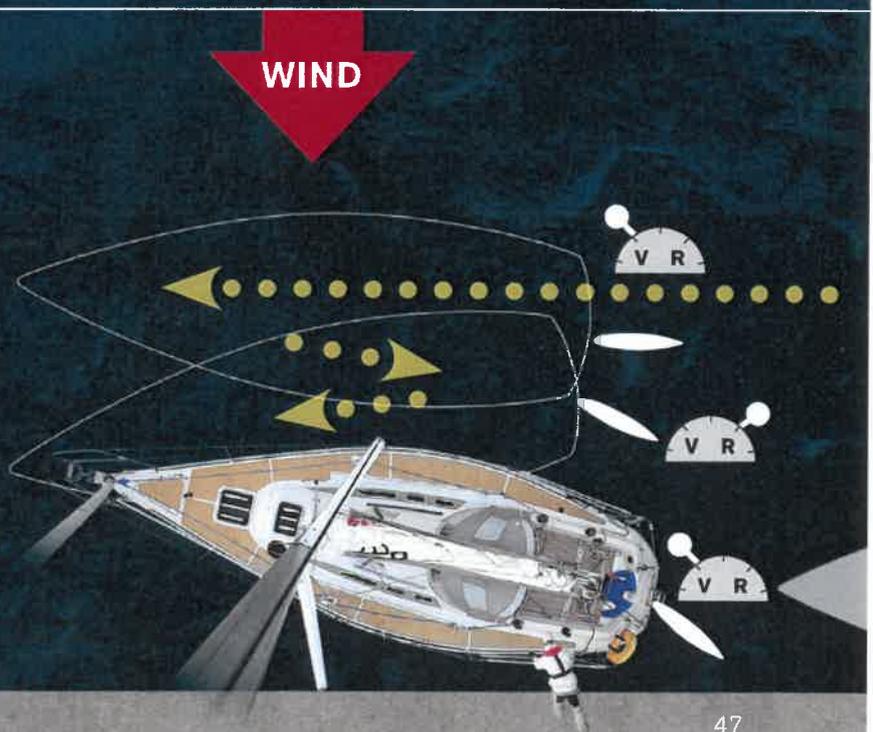
Das Liegen in zweiter oder dritter Reihe oder noch weiter außen gehört heute zum Standard. Das Festmachen erfolgt wie beim Anlegen an einer Pier, idealerweise mit Mittelspring. Die kleinste Yacht sollte in so einem Päckchen am besten außen liegen, nach innen die jeweils größere. Das ist jedoch nur selten möglich, Päckchen bilden sich nach Ankunft.

Dennoch sollten bei auflandigem Wind kleine Yachten nach außen verholt werden, sie könnten sonst durch den enormen Druck, der durch die Windangriffsflächen der anderen Yachten entsteht, tatsächlich zerquetscht werden. Wichtig ist auch darauf zu achten, dass sich die Riggs bei Schaukelbewegungen nicht verhaken können, dass also versetzt festgemacht wird. Am leichtesten ist das mit entgegengesetzten Richtungen erreichbar, so entsteht auch mehr Privatsphäre in den Cockpits. Jede Yacht sollte an der anderen mit Springs und Brustleinen festgemacht werden und zusätzlich über eigene Vor- und Achterleinen zum Land verfügen. Sonst muss die innen liegende Yacht bei seitlichem Wind mitunter riesige Scherkräfte aufnehmen.

Sacken lassen

Das Anlegen bei auflandigem Wind ist recht einfach, der Wind erledigt den größten Teil des Jobs. Weht er jedoch stark, muss auch die Abdrift verlangsamt werden, um Schäden zu vermeiden. Das Liegen kann durch Schwell sehr ungemütlich sein und ein Ablegen fast unmöglich.

Der Steuermann bringt die Yacht so dicht wie möglich parallel an die Pier. Der Bug wird nach dem Aufstoppen zuerst auf Drift gehen, deshalb eventuell etwas vorhalten. Hier wird gegen den Radeffekt angelegt, bei Rückwärtsschub versetzt es das Heck zur Pier. Um hier die Drift zu bremsen, kann immer wieder Kurs ein Schub voraus erfolgen bei Ruderlage zur Pier hin. Es ist im Endeffekt ein Hineinschaukeln in den Liegeplatz. Gut abfendern.



Rückwärts mit Muring

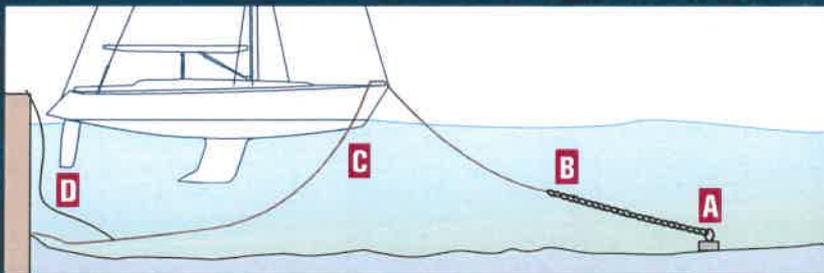
Der Anlauf quer zum Liegeplatz bietet sich an, wenn zu wenig Manöverraum zur Verfügung steht, wie beispielsweise in einer engen Gasse, wo kein Platz zum Wenden ist. Außerdem eignet er sich bei quer zum Liegeplatz wehendem Wind, da sich so das Boot wie eine Windfahne ausrichtet und trotz sehr geringer Geschwindigkeit manövrierbar bleibt. Vorsicht ist jedoch an den Muringleinen der anderen Boote angesagt, besonders bei auflandigem Wind. Verlaufen diese Leinen sehr flach oder driftet die Yacht in einer Bö, kann der Kiel hängenbleiben. Wer sich über den besten Zeitpunkt zum Einlenken in Richtung Liegeplatz unsicher ist, kann sich dieser Faustregel bedienen: In dem Moment hart Ruder legen, wenn sich das eigene Heck ungefähr querab zum Bug der letzten Yacht vor der Lücke befindet.

Der gerade Anlauf ist dagegen ideal bei ruhigem Wetter. Bei langsamer Fahrt achteraus hat der Steuermann ausreichend Zeit, den Bewegungsvektor des Schiffs mit der Lücke abzugleichen und wenn nötig zu korrigieren. Er ist zudem bei ablandigem oder auflandigem Wind die richtige Variante. Zwei Tipps: Bei der Mitnahme der Muringleine nach vorn möglichst Handschuhe tragen, da diese oft schlammig oder auch dockenbesetzt ist. Deshalb auch nicht unbedingt die Landgangsklammern tragen. Außerdem:

Die Festmacher achtern für die Nacht nur auf Slip legen, wenn

sichergestellt ist, dass sie nicht scheuern. Die doppelte Führung erhöht die Rückdämpfung etwas. Das Risiko: Sollte eine Leine dennoch scheuern, muss ein langes Ende ersetzt werden, oder es ist die gesamte Leine dahin.

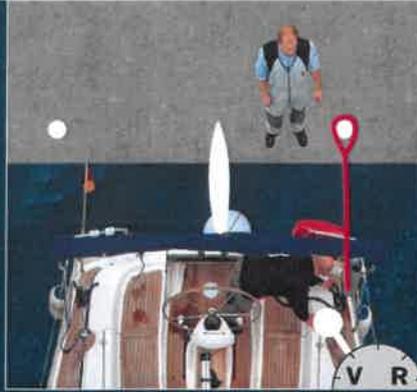
Beton statt Anker



Als Muring bezeichnet man eine Vorrichtung, an der eine Yacht sicher festgemacht werden kann, ohne selbst ankern zu müssen. Dazu gehören auch Muringbojen. In Häfen bestehen Murings häufig aus einem großen Betonklotz mit einem Ring A. An diesem ist das Muringgeschirr befestigt. Zum Geschirr gehört ein Kettenvorläufer B, die Muringleine C zum Festmachen sowie oftmals eine viel dünnere Pilotleine D, um die Muringleine vom Grund holen zu können.



1 Der Steuermann stoppt kurz auf, ein Crewmitglied geht mit dem Luv-Festmacher an Land und belegt ihn.



2 Sobald der Festmacher belegt ist, kann mit leichter Vorausfahrt in ihn eingedampft werden. Das Heck kommt frei.



3 Durch die Hebelwirkung am Heck wird der Bug nach Luv versetzt, bei Gegenruder auch das Heck.



4 Der Mann an Land holt mit der Pilotleine eine Muringleine vom Grund herauf. Manchmal erledigt das der Marinero.



5 Der Bugmann übernimmt die Leine und muss sich nun Hand über Hand nach vorn hangeln – oft ein dreckiger Job.



6 Mit so viel Kraft wie möglich setzt der Bugmann die Muringleine durch. Ein Schrick im Festmacher achtern hilft dabei.



7 Die Muringleine so schnell wie möglich sichern, durch Seitenwind oder Schwell können unhaltbare Kräfte entstehen.



8 Ist alles so ausgerichtet, wie es dem Skipper gefällt, die Muringleine mit Rundtörns und Kopfschlag belegen.



9 Durch Fahrt achteraus die Muringleine nachspannen. Lee-Festmacher ausbringen, beide durchsetzen.



Vorsicht bei flachen Piers, die Sprunghöhe kann enorm sein.

Vorwärts mit Muring

Nicht immer geht es mit dem Heck voran zum Anlegeplatz. Mehrere Gründe können dafür sprechen, mit dem Bug anzulegen. Beispielsweise wenn nicht sicher ist, ob die Wassertiefe an der Pier für den Tiefgang des eigenen Ruders ausreicht, wenn dort Steine liegen könnten, der Wasserstand schwankt oder womöglich Schwell durch Berufsschiffahrt entsteht. Also wenn schlicht die Gefahr gegeben ist, dass das Ruderblatt aufsetzt.

Ein Sonderfall sind nach Westen hin offene Häfen, dort kann sich schon mal ein Anleger mit dem Heck zum Sonnenuntergang anbieten. Der Sundowner schmeckt dann im Cockpit besser als in der Hafenbar.

Problematisch kann es nur werden, wenn die Pier sehr flach und der Bug sehr hoch ist. Dann sind Ab- und Aufstiegs-hilfen und meist auch turnerisches Geschick nötig.

Abstand zur Pier zeigen

Der Steuermann kann vor allem bei einer flachen Pier den Abstand schlecht einschätzen. Klare Handzeichen des Bugmanns helfen dann, Klarheit zu schaffen und peinliches Gebrüll zu vermeiden. Diese Methode nutzen auch die Regattasegler an der Startlinie.



Jeder Finger steht für einen Meter bis zur Pier, plus etwa einen halben Meter Sicherheitsreserve. Die Zählung sollte spätestens bei drei Metern beginnen, die Faust heißt Stopp. Die Anzeige seitlicher Richtungskorrekturen erfolgt durch Winken mit dem jeweiligen Arm.

WIND



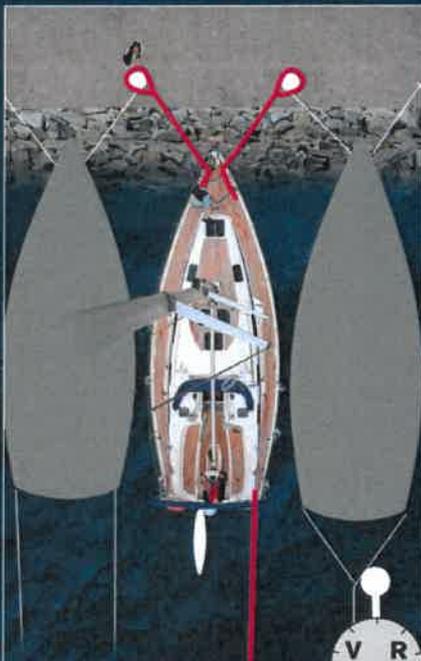
1 Die Yacht aufstoppen, zuerst den Luv-Festmacher belegen und etwa einen bis anderthalb Meter zu lang einstellen.



2 Der Bugmann holt die Muringleine auf, ein Crewmitglied übernimmt sie. Mit vorsichtigen Rückwärtsschüben freihalten.



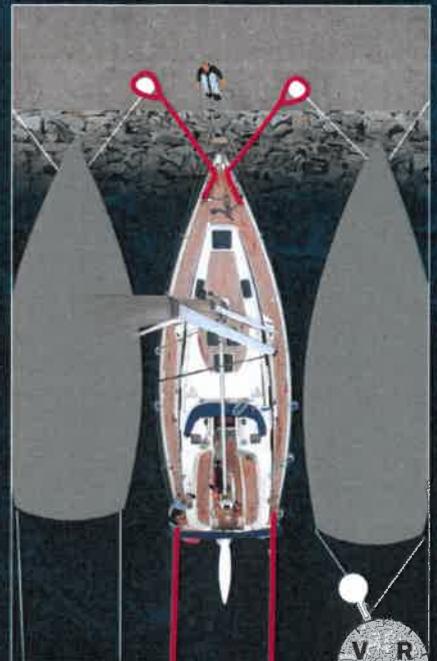
3 Die Muringleine am Heck belegen. Mit einem Festmacher und einem Stoppersteck ließe sich eine Hahnepot herstellen.



4 Den zweiten Bugfestmacher ausbringen. Die Yacht liegt nun sicher. Wenn vorhanden, eine zweite Muring nutzen.



5 Der Bugmann holt die zweite Muringleine vom Grund, auch sie wird am Heck belegt. So stellt es sich nicht quer.



6 Der Steuermann dampft in die Muringleinen ein, am Bug wird die Lose aus den Festmachern geholt.

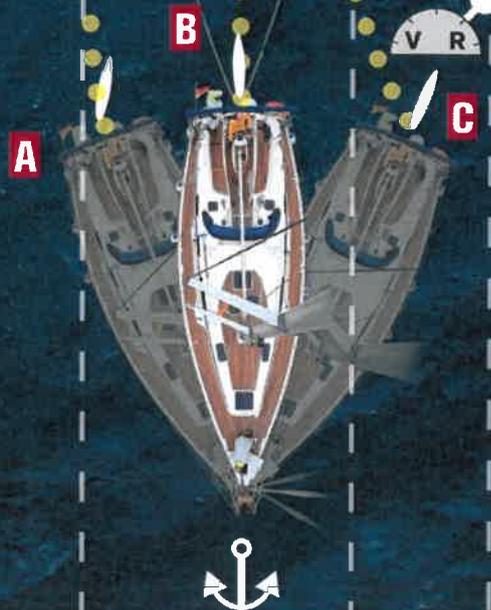
Ist der Liegeplatz erreicht, werden zum Festmachen der Yacht die Schritte 1, 2 und 6 von Seite 49 wiederholt. Dabei die Kette kräftig, aber mit Gefühl durchsetzen, damit der Anker nicht ausbricht.

A Sollte die Yacht mit einer Wellenanlage ausgerüstet sein und somit einen starken Radeffekt beim Anfahren rückwärts haben, muss dieser einkalkuliert werden. Eine linksdrehende Schraube würde die Yacht beim Anfahren zunächst gerade in Position B ziehen, bevor die Yacht rückwärts Fahrt aufnimmt. Wäre das Manöver gerade zum Liegeplatz peilend, also in Position B begonnen worden, liefe die Yacht schräg nach C an, und das Ankergeschirr könnte über anderen Ketten zum Liegen kommen.

B Diese Position ist bei Seitenwind und Radeffekt zu empfehlen, die Yacht würde direkt auf den Liegeplatz zusteuern.

C Bei Seitenwind ohne Radeffekt, wie mit einem Saildrive, muss zunächst vorgehalten werden. Der Winkel richtet sich, wie auch in Position B, danach, wie stark das Vorschiff seitlich abdriftet.

WIND



Römisch-katholisch

Anders als beim Anlegen mit Murings ist der Aktionsradius oder Manövrierraum beim Anker stark eingeschränkt. Es steht über dem Ankergrund nur eine schmale Gasse zur Verfügung, denn die eigene Kette soll ja nicht über denen der Nachbarn liegen. Außerdem beginnt der Anlauf meist früher, um die nötige Kettenlänge zu erreichen. Deshalb ist noch bessere Absprache aller Manöverschritte mit der Crew ratsam. Als Faustregel für die zu steckende Kettenlänge gilt: Wassertiefe mal fünf, wenigstens drei Bootslängen.

Beim Anlaufen der Ankerstelle kann das Eisen bis zum Wasserspiegel gefiert werden. Damit ist sichergestellt, dass es klar zum Fallen ist. Für die Kommunikation zwischen Bug- und Steuermann sollten Handzeichen vereinbart werden. Das ist professioneller und bei lauter Umgebung sicherer. So kann ein kreisender Zeigefinger des Steuer-manns fieren bedeuten, die geballte Faust stopp.

Auf das Kommando des Steuer-manns lässt der Bugmann den Anker schnell bis auf den Grund ausrauschen, kontrolliert dessen Fall aber per Hand über die Spillbremse. Ein Fieren per Elektroantrieb dauert meist zu lange, und die Yacht kann in dieser Zeit vertreiben. Während des Anlaufs zum Liegeplatz fiert der Bugmann immer weiter, aber nur so viel, dass die Kette gerade zum Liegen kommt. Auf keinen Fall darf sie auf einen Haufen geworfen werden. Einige Meter vor der Pier kann dann immer wieder einmal leicht die Kette gebremst werden, damit sich das Eisen eingräbt. Dabei jedoch nicht die Yacht bis zum Stillstand stoppen. Sobald der Luv-Festmacher übergeben ist, wieder wenigstens eine halbe Bootslänge von der Pier ablegen, die Kette mit der Winsch durchsetzen und den Anker mit Rückwärtsfahrt eingraben. Dann erst passend Kette und Festmacher ablängen.

Die richtige Position am Rad

Das Rückwärtsfahren mit Radsteuerung ist eine Besonderheit. Wer in der gewohnten Steuerhaltung mit der Körpervorderseite in Fahr-richtung stehenbleibt, muss umdenken: links ist rechts und rechts ist links. Abhilfe für dieses Phänomen schafft umdrehen.



ÜBER DIE SCHULTER

Eine unergonomische Haltung, noch dazu müssen die gewohnten Befehle im Kopf übersetzt werden. Für ungeübte Steuerleute ist das oft schwierig.



VOR DEM RAD

Eine gute Position für Steuerleute, die Probleme mit dem Rückwärtsfahren haben. Schalten und Steuern geschieht in denselben Richtungen wie beim Vorwärtsfahren.

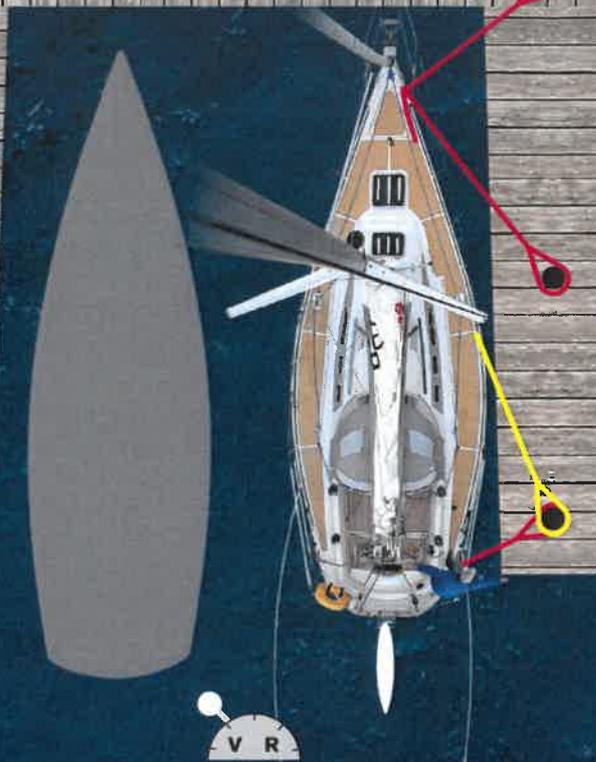


RAD IM RÜCKEN

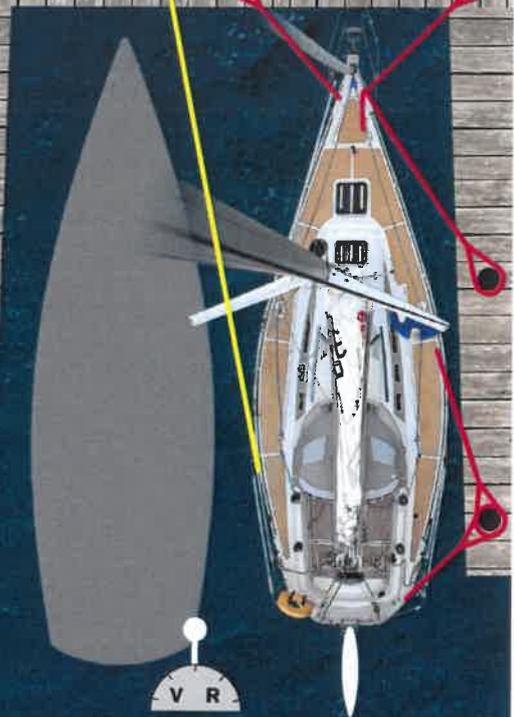
Auch eine praktikable Variante, um den Steuerfehler beim Rückwärtsfahren zu vermeiden. Allerdings ist das Schalten etwas unergonomisch.



1 Die Anfahrt erfolgt abhängig von der Windrichtung wie beim Anlegen an einen Steg mit Pfählen. Eventuell muss etwas vorgehalten werden, oder es ist mit etwas mehr Schub zu agieren. Die Vorspring sowie zwei Vorleinen und eine Achterleine sind »landseitig« vorzubereiten. Sobald der Fingersteg erreichbar ist, steigt ein Crewmitglied über und belegt die Vorspring. Bei einer Zwei-Mann-Crew sollte die Spring zurück ins Cockpit geführt sein, damit sie dort vom Steuermann bedient werden kann. Stehen mehr Crewmitglieder zur Verfügung, kann die Bedienung auch jemand anders übernehmen. Sobald die Vorspring dicht kommt, etwas Ruder vom Steg weg legen, um dem Drehimpuls entgegenzuwirken.



2 Der Steuermann lässt voraus eingekuppelt bei wenig Schub, das stabilisiert die Yacht. Vor- und Achterleinen ausbringen. Ist ein zweiter Befestigungspunkt auf dem Fingersteg vorhanden, kann die Vorspring umgelegt und eine zweite Spring (gelb) von der Mittelklampe gelegt werden. Denn nur die Vorspring bewahrt bisher die Yacht davor, vorn gegen den Steg zu setzen. Auf ihr können enorme Lasten liegen. Die Achterleine wirkt wie eine Achterspring.



3 Die Yacht ist bisher nur auf einer Seite fixiert. Dreht der Wind so, dass er sie auf den Fingersteg drückt, können unangenehme Quietschgeräusche durch die Fender entstehen, außerdem scheuern sie am Rumpf. Eine Achterspring auf der entgegengesetzten Seite zieht den Rumpf vom Steg weg, ist starkem Wind jedoch nicht gewachsen. Sie sollte so weit achtern wie möglich ansetzen, ihr Winkel zum Rumpf aber dennoch so stumpf wie möglich sein.

Richtig Festmachen

Fingerstege sind eigentlich eine tolle Sache. Sie werden meist als schwimmende Variante in tidenabhängigen Häfen eingesetzt. Dadurch entfällt das doch recht aufwändige Festmachen wie auf Seite 41 beschrieben. Sie sind aber auch als feste Variante auf Pfählen zu finden. Sie erleichtern nicht nur das Anlegen, da es immer zwei Stege gibt, an denen festgemacht werden kann, sie erleichtern auch das An- und Von-Bord-Gehen über die Seite des Rumpfes. Sie haben jedoch meist einen Nachteil: Sie sind zu kurz, um mit Achterleinen zu bremsen. Was jedoch unter Maschine nicht schlimm ist, schließlich übernimmt diese das Aufstoppen. Dennoch kommt der Vorspring besondere Bedeutung zu.

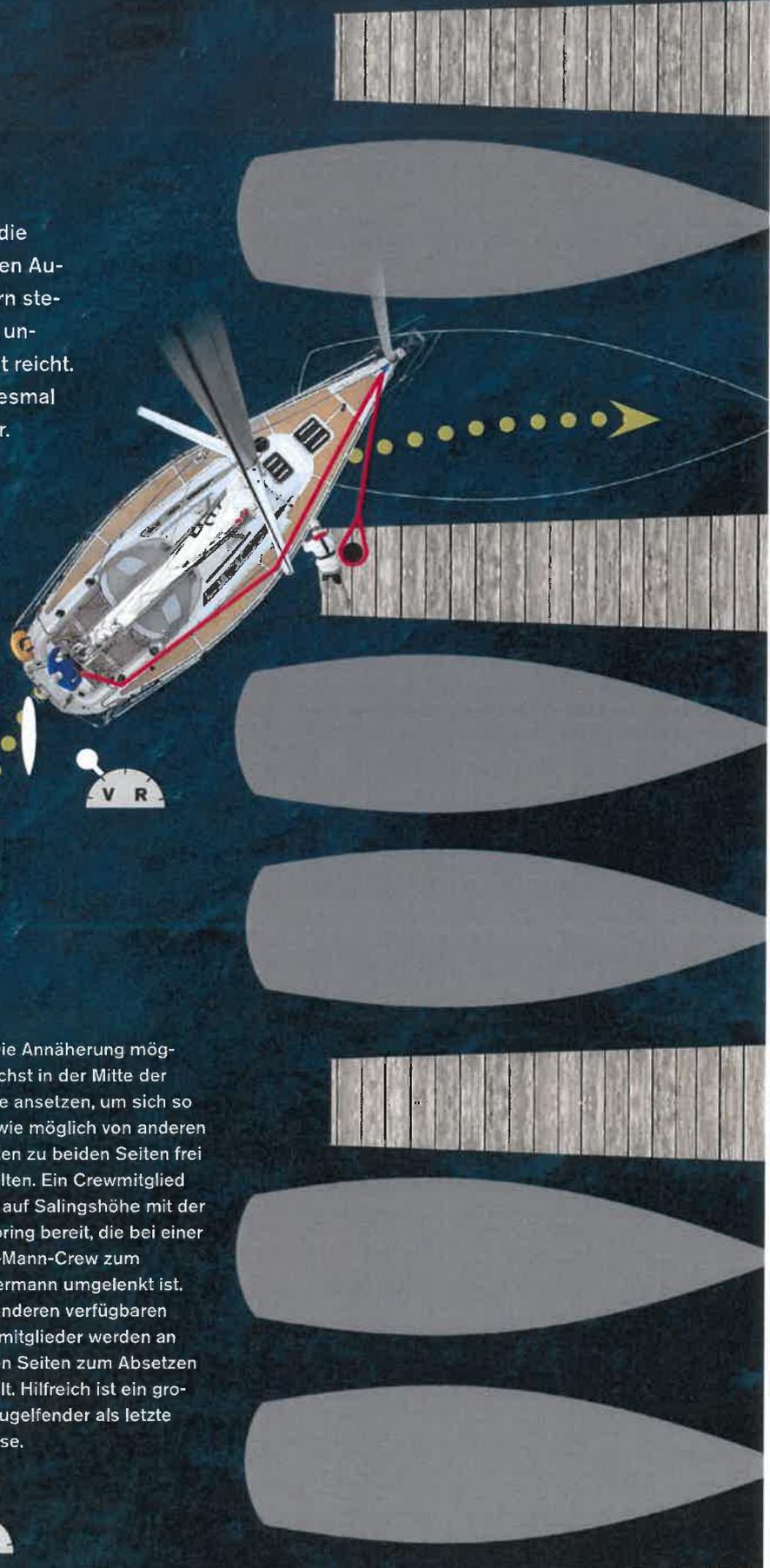
WIND

Mit Vorspring

In engen Hafenanlagen mit schmalen Gassen, in die auch noch die Hecks der anderen Yachten mit ihren Außenbordern, angehängten Rudern oder Badeleitern stehen, kann ein direktes Anlaufen des Liegeplatzes unmöglich sein, weil der Platz für eine Drehung nicht reicht. Auch hier ist die Vorspring das Mittel der Wahl, diesmal jedoch als Manöverleine und nicht als Festmacher.

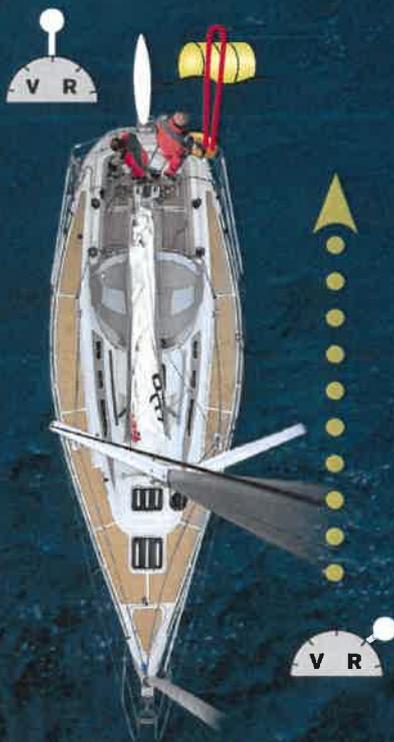
2 Sobald erreichbar, steigt ein Crewmitglied auf den Fingersteg und belegt die Vorspring. Der Steuermann kann nun in diese Eindampfen, Ruder zum Steg hin unterstützt die Drehung. An der Kante zum Steg muss gut abgesetzt und abgefendert werden. Ist die Yacht parallel zum Fingersteg gekommen, langsam die Vorspring fieren und wie links beschrieben festmachen.

1 Die Annäherung möglichst in der Mitte der Gasse ansetzen, um sich so weit wie möglich von anderen Yachten zu beiden Seiten frei zu halten. Ein Crewmitglied steht auf Salingshöhe mit der Vorspring bereit, die bei einer Zwei-Mann-Crew zum Steuermann umgelenkt ist. Alle anderen verfügbaren Crewmitglieder werden an beiden Seiten zum Absetzen verteilt. Hilfreich ist ein großer Kugelfender als letzte Bremse.



Rückwärts geht es leichter

Anker- oder Muringbojen sind bei den meisten Seglern beliebt. Sie ersparen das manchmal mühselige Hantieren mit dem eigenen Grundeisen. Viele Crews machen es sich dabei aber unnötig schwer: Die Boje wird vorwärts angelaufen, am Bug versucht ein Mannschaftsmitglied, eine Vorleine an ihr zu befestigen. Dabei kann der Steuermann die Boje nicht mehr sehen, sobald sie im toten Winkel vor dem Bug verschwunden ist. Zusätzlich versetzen Wind und Strom das Vorschiff von ihr weg. Doch auch wenn sie genau getroffen wird, ergibt sich oft ein weiteres Problem: Schon eine moderne Zehn-Meter-Yacht erreicht am Bug leicht eine Freibordhöhe von 1,30 Meter und mehr. Ein durchschnittlicher Erwachsener verfügt jedoch, flach auf dem Deck liegend mit ausgestrecktem Arm, nur über etwa 70 bis 80 Zentimeter Reichweite. Die Öse der Boje muss dann schon mindestens 50 Zentimeter hoch sein, damit ein Festmacher hindurchgesteckt werden kann. Ist sie zu tief, resultieren waghalsige Verrenkungen oder Geschicklichkeitsspiele mit dem Bootshaken daraus. Dabei geht es mit allen Yachten, die eine Badeplattform oder ein flaches Heck haben, auch ganz entspannt.

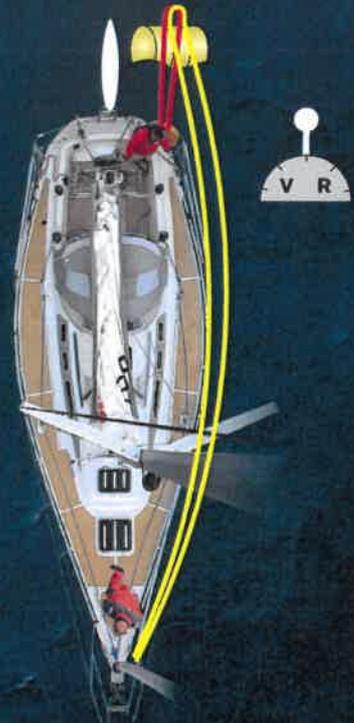


1 Die Boje mit dem Heck voraus anlaufen. Darauf achten, genau gegen den Wind oder den Strom beziehungsweise die Resultierende aus beiden zu steuern. So bleibt die Yacht genau auf Kurs und wird nicht seitlich versetzt. Etwa zwei Bootslängen vor der Boje die Geschwindigkeit auf Schleichfahrt verringern – denn der Propellerstrahl eines kräftigen Vorwärtsschubs zum Aufstoppen würde die Boje vom Heck wegspülen. Ist die Boje in Reichweite, eine Achterleine auf Slip festmachen. So liegt die Yacht erst einmal sicher. Je nach Windstärke muss ständig leicht achteraus gegeben werden.



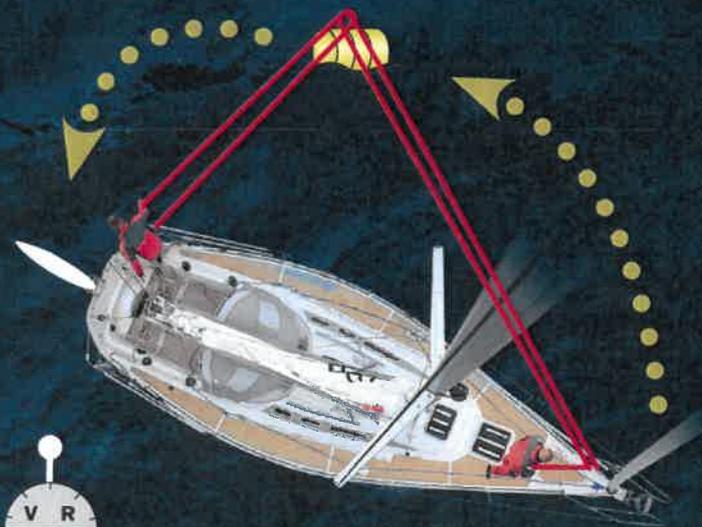


2 Ganz in Ruhe kann jetzt eine Vorleine (gelb), die mindestens die zweieinhalbfache Schiffslänge haben muss, am Bug befestigt werden. Dazu die Leine außenbords nach achtern führen und auf Slip an der Ankerboje befestigen. Dafür wird nur eine Person benötigt.



3 Die Achterleine langsam fieren und die Vorleine in gleichem Tempo dichtholen – bei Bedarf über eine Winsch. So werden Nachbarn nicht gefährdet und die Drehung gelingt ganz entspannt.

4 Auf dem letzten Stück, wenn der Bug bereits dicht an der Boje und der Schwojebereich gut abzuschätzen ist, kann Lose auf die Achterleine gegeben werden. Die Yacht richtet sich aus. Die Vorleine für schnelles Loswerfen klarieren.



Hohe Kunst

Ohne Maschine anlegen zu können ist ein Gebot guter Seemannschaft und zugleich eine der anspruchsvollsten Aufgaben an Skipper und Crew.

Es gibt viele Argumente gegen das Manövrieren unter Segeln im Hafen – aber keinen Grund, es nicht zu können. Natürlich sind die Häfen heute sehr eng, die Yachten sehr groß, die Maschinen sehr zuverlässig. Und doch kann der Jockel ausfallen, vorzugsweise bei viel Wind und hoher Welle, wenn der Bodensatz im Dieseltank aufgewühlt wird und den Kraftstofffilter verstopft. Dann hilft nichts anderes, als auf die eigenen Fähigkeiten zu vertrauen.

Und diese müssen trainiert werden. Übungen, wie sie in diesem Kapitel beschrieben werden, sind an schwachwindigen Tagen, an einer leeren Pier, einem einsamen Steg oder mit einem am Anker ausgebrachten Fender als fester Marke immer wieder möglich – und nötig. Denn Bootsbeherrschung ohne Maschinenhilfe ist ein Gebot guter Seemannschaft.

Das Üben ist deshalb so wichtig, weil es beim Manöver unter Segeln entscheidend darauf ankommt, die eigene Geschwindigkeit und die verbleibende Wegstrecke sowie den Kurs richtig zu kalkulieren. Da jedoch jede Yacht abhängig von ihrer Verdrängung, der Rumpf- und Kielform sowie der Besegelung völlig unterschiedlich reagiert, muss der Skipper erst ein Gefühl dafür entwickeln, wie lang die Auslaufstrecke der Yacht ist, wie sie unter Vollzeug oder nur unter Groß oder Vorsegel auf den Ruderausschlag reagiert. Notwendig ist dabei, den Durchmesser des Drehkreises durch einen Vollkreis unter Segeln zu ermitteln und sich zu merken, wie beim Quick-Stop auf Seite 141 beschrieben. Dieser spielt bei einigen Situationen auf den folgenden Seiten eine Rolle.

Neben dem eigentlichen Anlegemanöver ist Vorbereitung für das Gelingen von grundlegender Bedeutung. Dazu gehört vor jedem Anlaufen eines fremden Hafens das

sorgfältige Studieren des Hafenhandbuchs sowie eine Strategie, wie bei einem Maschinenausfall reagiert werden kann. Dafür muss ein Schiffsführer wissen, wo Legerwallsituationen entstehen können; außerdem gilt es, die Fahrt in eine Sackgasse zu vermeiden. Die Grafik auf Seite 61 zeigt die kritischen Gebiete. Zur Strategie gehört auch, notfalls weiterzusegeln und einen anderen, zum Beispiel einen Fischereihafen anzulaufen, der wahrscheinlich eine lange Pier bietet. Eine andere Möglichkeit wäre, vor dem Hafen zu ankern und zu versuchen, mit dem Dingi Schlepphilfe zu organisieren. Das kann gerade bei sehr vollen Häfen die sicherere Variante als das Einlaufen mit Windkraft sein.

Denn eines versteht sich beim Anlegen unter Segeln von selbst: Es handelt sich um Manöver, bei denen das Risiko einer Beschädigung wesentlich höher ist als beim Anlegen unter Maschine, vor allem bei großen oder schweren Yachten. Es gibt weniger Pardon bei Fehlern, denn es kann ja nicht mal eben mit Gegenschub abgebremst werden. Deshalb sollte zudem immer der Anker klar sein sowie ein Heckanker bereitliegen. Besonderes Augenmerk gilt darüber hinaus dem guten Abfedern der Yacht.

Es kommt beim Anlegen in solchen Situationen nicht darauf an, gleich den idealen Liegeplatz mit einem Schwung zu erreichen. Viel wichtiger ist, erst einmal an einem Platz mit Manövrierraum nach Lee anzulegen. Das kann ein Pfahl sein, eine andere Yacht, eine Pier. Weil Anlegemanöver unter Segeln normalerweise selten praktiziert werden, sind an Bord alle meist noch viel nervöser als beim normalen Anlegen, was zusätzliches Fehlerpotenzial birgt. Deshalb muss die Devise immer lauten: Ruhe ins Schiff bringen, erst einmal festmachen, die Gemüter abkühlen und dann überlegen, wie es weitergeht.

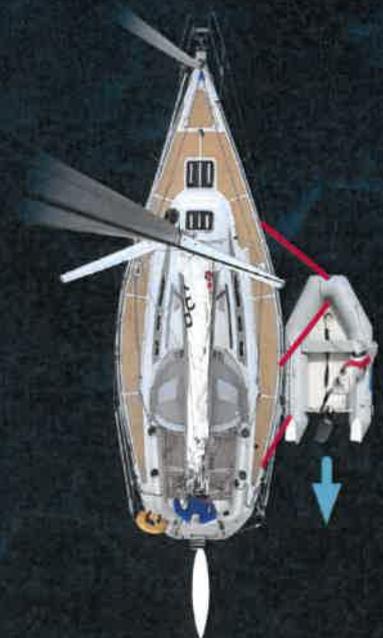




Dingi als Schlepper

Bei ruhigen Bedingungen kann selbst ein kleiner Außenborder zur großen Hilfe werden. Und es sind auch verhältnismäßig große Yachten fortzubewegen. Diese Art ist dem Herumtreiben mit zu wenig Fahrt vorzuziehen.

Das Dingi wird längsseits festgemacht, mit Vor- und Achterleine und – ganz wichtig – einer Vorspring. Diese überträgt die Kräfte des Dingis. Mit dem Außenborder wird nur Schub gegeben, gesteuert wird auf der Yacht. Dort sind vorn, in der Mitte und achtern auf beiden Seiten Leinen bereitzulegen, auch der Heckanker muss klar sein. Denn mit dem Dingi lässt sich, wenn überhaupt, nur auf einem sehr langen Weg bremsen. Das Aufstoppen sollte deshalb möglichst mit Leinen erfolgen.



Einfach hängen lassen

Eines der wichtigsten Ziele beim Anlegen unter Segeln muss sein, die Yacht jederzeit unter Kontrolle zu haben. Deshalb ist es grundsätzlich zu empfehlen, erst einmal irgendwo in Luv festzumachen, sei es an einem Takeldalben, einem Pfahl, einem Steg, einer Pier oder einer anderen Yacht. Sobald eine Vorleine ausgebracht ist, hängt die Yacht erst einmal sicher, die Segelfläche kann verkleinert werden, es wird aufklariert und in aller Ruhe das weitere Vorgehen beraten. Oft kann auch schon ein Crewmitglied abgesetzt werden, das dann am endgültigen Liegeplatz von Land aus hilft. Oder die Maschine wird an diesem Platz in Ruhe repariert.





WIND

Manövrierraum sichern

Bei diesem engen Beispielhafen sind die Bereiche rötlich markiert, die beim ersten Anlaufen gemieden werden sollten, wenn die Crew die Örtlichkeiten nicht kennt. So kann der Skipper vermeiden, in eine Legerwallsituation zu geraten oder dass eine Boxenreihe zur Sackgasse wird, weil sie zu eng zum Umkehren ist.

U-Stopp

Dieses Manöver eignet sich vor allem, um moderne Kurzkieler mit engem Drehkreis sehr zuverlässig zum Stehen zu bringen, etwa, um eine Boje anzulaufen oder zur Einleitung eines Ankermanövers. Das Vorsegel sollte geborgen werden, damit die Fläche die Drehung nicht bremst und auf dem Vorschiff ausreichend Platz zum Arbeiten entsteht.

1 Der Steuermann wählt einen Kurs, der die Yacht je nach ihrem Drehkreis etwa eine bis eineinhalb Bootslängen an der Boje oder dem gewünschten Ankerplatz vorbeiführt. Wenn dieser Punkt ungefähr querab des Steuermanns ist, legt dieser hart Ruder.

2 Das Groß wird nicht bedient, es darf kyllen. Die Yacht beschreibt einen scharfen Bogen, legt sich dabei stark nach Lee. Am Ende kommt sie in den meisten Fällen genau am gewünschten Punkt zum Stehen.

3 Jetzt kann der Vorschiffsmann die Boje aneln oder den Anker fallenlassen. Der Quick-Stop sollte immer wieder mit einer selbst gebastelten Boje in freiem Wasser geübt werden.

Gekonnt in den Wind

Das Wichtigste beim Anlegen unter Segeln sind die drei Arten des Aufschießers: U-Stopp, Nahezu- und Total-Aufschießer. Sie kommen in abgewandelter Form immer wieder vor und sollten deshalb von Eignern in regelmäßigen Abständen zur Auffrischung, auf jeden Fall aber von Charterkippern bei Törnbeginn geübt werden – genau wie das Mann-über-Bord-Manöver. Dazu reicht eine halbe Stunde, als Fixpunkt kann eine Boje aus Feststoffwesten oder einem Fender gebastelt werden. Zur Übung gehört auch das Backdrücken von Vor- und Großsegel zum Bremsen.

Nahezu-Aufschießer

Er unterscheidet sich vom Total-Aufschießer durch den Anlaufwinkel. Die Ausgangssituation ist wie beim Total-Aufschießer ein Halbwindkurs, der etwa zwei bis drei Bootslängen in Lee des Stopp-Punktes, hier eine Boje, hindurchführen würde. Diese Abstandsangaben sind bootsabhängig. Bei schweren Yachten oder hohen Wellen kann ein längerer Anlaufweg nötig sein, Jollen stehen beim Aufschießer meist sofort.

2 Die Schoten loswerfen, die Segel dürfen killen. Die Yacht zur Boje auslaufen lassen; wenn sie diese nicht zu erreichen droht, vorsichtig mit dem Groß immer wieder etwas Fahrt aufnehmen, Vorteil dieser Annäherung: Kurs und Geschwindigkeit sind bis zuletzt korrigierbar.

Total-Aufschießer

Der Total-Aufschießer wird auch Alles-oder-nichts-Manöver genannt. Wenn die Fahrt nicht ausreicht, »verhungert« die Yacht vor dem angestrebten Punkt und geht auf Drift – vor allem im Hafen kann das gefährlich werden.

Der umgekehrte Fall ist jedoch auch nicht viel besser: Bleibt zu viel Restfahrt, schießt die Yacht über die Boje hinaus, mit ähnlichen Risiken. Üben ist hier noch wichtiger als bei den beiden anderen Versionen, denn dieses Manöver muss immer wieder gefahren werden. Es ist die einzige Möglichkeit, ohne Leinen oder Motor Weg genau nach Luv zu machen und so, unter anderem, bei ablandigem Wind auf einen Rutsch in eine Boje zu gelangen.

1 Wenn die Yacht allein unter Großsegel gut zu manövrieren ist, sollte das Vorsegel geborgen werden für mehr Platz auf dem Vorschiff. Bei Erreichen eines 45-Grad-Winkels, also etwa zwei bis drei Bootslängen vor der Lee-Verlängerung der Boje (gestrichelte Linie rechts), dreht der Steuermann auf die Boje zu.

1 Der richtige Moment ist hier entscheidend. Abhängig vom Drehkreis der Yacht das Manöver durch hartes Ruderlegen so einleiten, dass der Bug anschließend, im Wind liegend, direkt zur Boje zeigt. Die Segel werden nicht bedient, sie killen.

Per Aufschießer in die Box

Der Total-Aufschießer ist die einzige Möglichkeit, gegen den Wind auf einen Rutsch in die Box zu gelangen. Wenn es nicht allzu stark weht, ist das auch kein Problem. Es kann leicht per Leinen gebremst werden. Falls der Schwung nicht reicht, kann man sich einfach am Nachbarn entlanghangeln oder die Methode auf der gegenüberliegenden Seite anwenden. Diese wäre auch generell bei viel Wind zu empfehlen.

3 Der Vorschiffsmann übergibt eine Vorleine an einen Helfer oder springt selbst an Land. Die Vorleine schnell belegen bevor die Yacht auf Drift geht, alle anderen Leinen haben Zeit, die Yacht hängt erst einmal sicher.

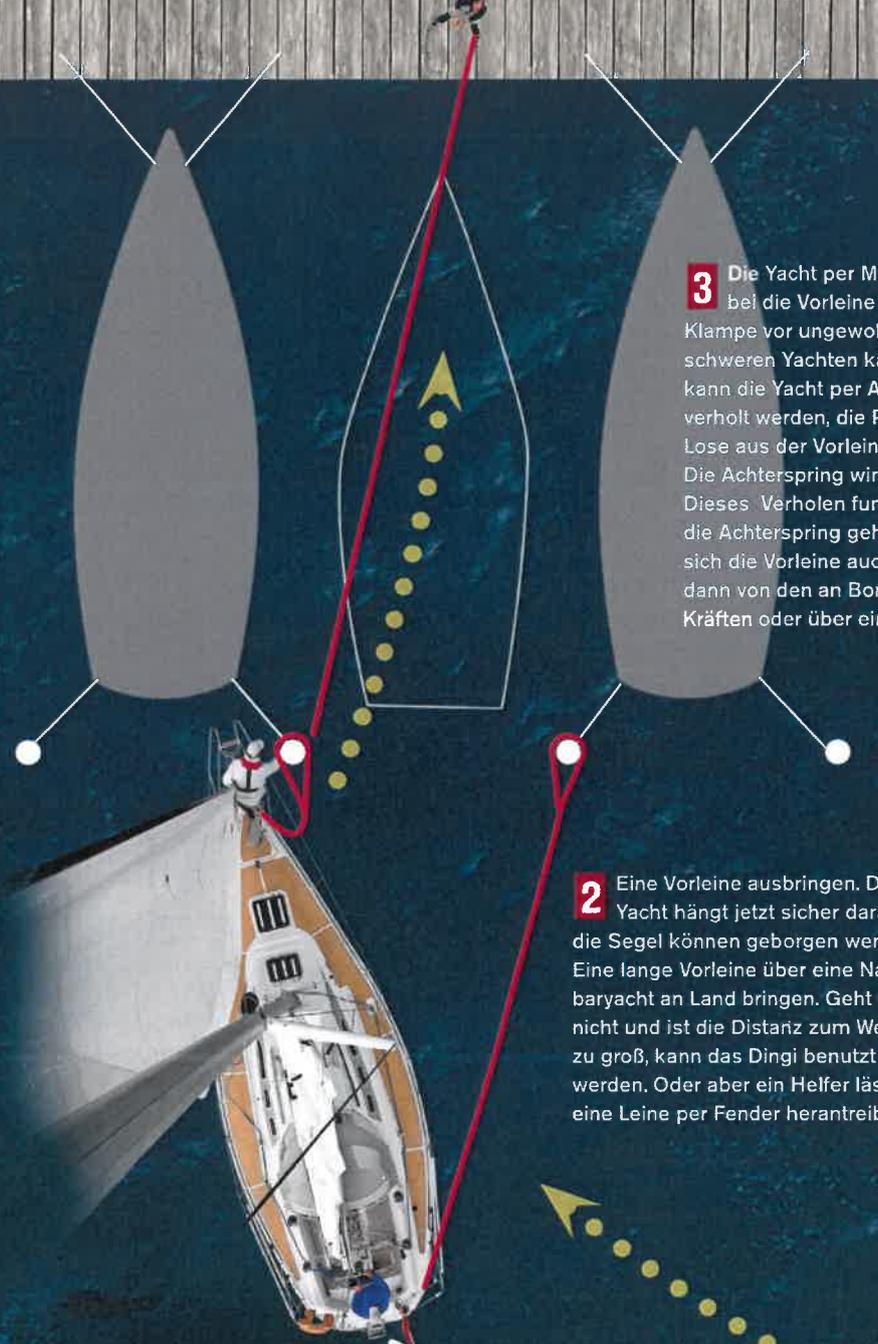
2b Statt Achterleine oder zusätzlich zu ihr wird eine Mittelspring (oder Vorspring) gelegt, wenn ausreichend Crew an Bord ist, besser gleich beide. Sie haben den Vorteil, bei zu viel Restfahrt oder einer sehr kurzen Box den Bremsweg zu verlängern. So kann gefühlvoller gestoppt werden. Aber Achtung: Wird nur eine Mittelspring verwendet, zieht sie beim Aufstoppen die Yacht stark aus dem Kurs.

1 Die Yacht mit ausreichend Fahrt an der Pfahlreihe entlangsegeln. Wenn genug Wind weht, das Vorsegel frühzeitig bergen, spätestens aber beim Einleiten des Aufschießers. So entsteht Platz auf dem Vorschiff, außerdem dreht der Bug bereitwilliger nach Luv.

2a Der Vorschiffsmann legt über einen der beiden Pfähle der Box eine Achterleine. Dies sollte er bei einer kurzen Box von einer Position so weit wie möglich vorn auf Deck erledigen, um an der Vorleine bereit zu sein. Diese ist wichtiger als die Achterleinen, die können auch später ausgebracht werden. Der Steuermann oder ein Crewmitglied holt die Lose aus der Achterleine und benutzt diese zum Bremsen, was bei langen Boxen sehr gut funktioniert. Bei kurzen Boxen können Mittelsprings wie im Beispiel rechts besser sein.



WIND



3 Die Yacht per Muskelkraft an den Steg ziehen, dabei die Vorleine über einen Poller, Ring oder eine Klampe vor ungewolltem Ausrauschen sichern. Bei schweren Yachten kann das unmöglich sein, dann kann die Yacht per Achterspring und Winsch voraus verholt werden, die Person an Land holt dann nur die Lose aus der Vorleine und kontrolliert so die Richtung. Die Achterspring wird anschließend zum Festmacher. Dieses Verholen funktioniert jedoch nur so lange, wie die Achterspring geholt werden kann. Alternativ lässt sich die Vorleine auch an Land belegen, und sie wird dann von den an Bord verbliebenen mit vereinten Kräften oder über eine Winsch geholt.

2 Eine Vorleine ausbringen. Die Yacht hängt jetzt sicher daran, die Segel können geborgen werden. Eine lange Vorleine über eine Nachbaryacht an Land bringen. Geht das nicht und ist die Distanz zum Werfen zu groß, kann das Dingi benutzt werden. Oder aber ein Helfer lässt eine Leine per Fender herantreiben.

1 Die Annäherung erfolgt schräg per Nahezu-Aufschleifer. Falls der Steuermann den gewünschten Pfahl nicht trifft, kann erstmal einfach der Nächstgreifbare benutzt werden. Die Yacht lässt sich ja anschließend verholen. Vorsicht, falls die Hecks anderer Yachten in die Gasse ragen.

Mehr Kontrolle

Etwas sicherer bei mehr Wind oder ungeübter Mannschaft ist das Festmachen außerhalb der Box und das manuelle Hineinziehen. Es eignet sich auch, falls beim ersten Anlauf der erste Pfahl verpasst wurde. Außerdem kann es jederzeit durch Abfallen abgebrochen werden, was bei der Variante links nicht mehr möglich ist, sobald sich der Bug zwischen den Pfählen befindet.

1a Die klassische Methode ist, sich mit einem Anker in die Box sacken zu lassen. In ausreichendem Abstand wird der Heckanker geworfen und mit kleinster Besegelung oder vor Topp und Takel zur Box gelaufen. Dabei den Anker einfahren, rechtzeitig aufstoppen. Es kann auch mit einem Aufschieber begonnen und der Buganker genutzt werden. Nach dem Festmachen kann der Anker per Dingi eingeholt werden, oder er verbleibt für das Ablegen im Hafen. Dann sollte die Trosse bis auf den Grund gefiert werden, damit sie für andere kein Hindernis darstellt.

Mit Windkraft

Eigentlich ist aufländiger Wind die beste Voraussetzung, um einen Liegeplatz in Lee zu erreichen. Dieser kann praktisch nicht verfehlt werden, denn der Wind wirkt wie ein Antrieb – den man jedoch auch nicht abstellen kann. Und so hat auch diese Anlegevariante ihre Herausforderungen. Das Wichtigste bei allen Handlungen muss sein, die Yacht sicher aufstoppen zu können, sonst wird sie – und mit hoher Wahrscheinlichkeit auch andere Boote – Schaden erleiden.

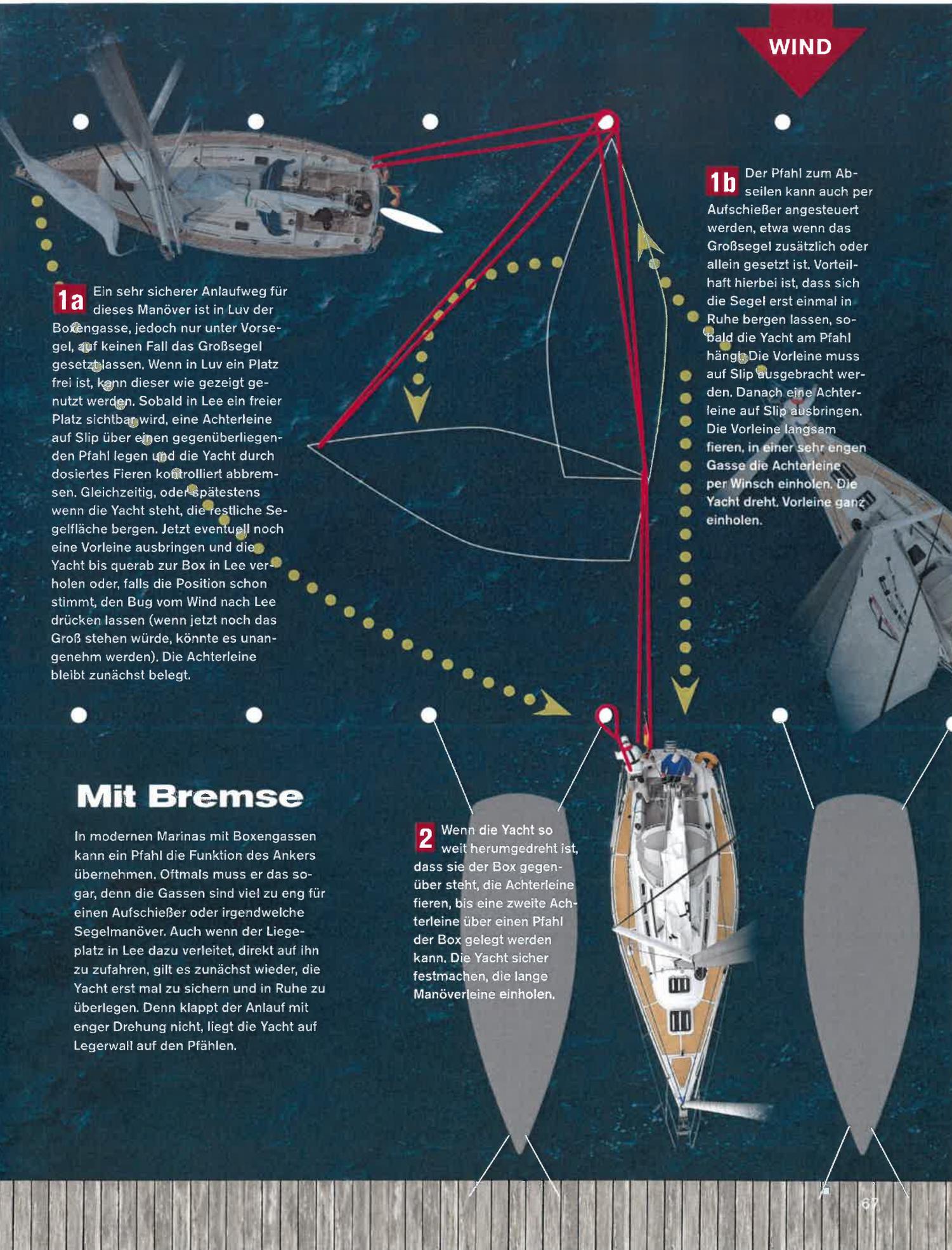
1b Bei sehr schwachem Wind kann auf das Ausbringen des Ankers verzichtet werden, es können aber auch andere Gründe dagegen sprechen, wie unsicherer Ankergrund, nicht genug Raum zum Ankern oder ein Ankerverbot. Dann muss die Box direkt angefahren werden. Dabei die Fahrt auf das zum Manövrieren unbedingt nötige Maß durch Verkleinerung der Segelfläche reduzieren, nötfalls auch noch einmal Fahrt durch einen Aufschieber aus dem Boot nehmen.

2a Die Yacht wird mit den Festmachern achtern abgebremst. Diese sollten möglichst frühzeitig über die Pfähle gelegt werden, damit sie gerade bei kurzen Boxen auch sofort dicht gesetzt werden können.

2b Bei kurzen Boxen kann es sicherer sein, wenigstens einen der achteren Festmacher, wenn ausreichend Hände zur Verfügung stehen auch beide, durch eine Mittelspring oder auch Vorspring zu ersetzen. Diese ziehen die Yacht zwar auch aus dem Kurs, verlängern jedoch bei Bedarf den Bremsweg.



WIND



1a Ein sehr sicherer Anlaufweg für dieses Manöver ist in Luv der Boxengasse, jedoch nur unter Vorsegel, auf keinen Fall das Großsegel gesetzt lassen. Wenn in Luv ein Platz frei ist, kann dieser wie gezeigt genutzt werden. Sobald in Lee ein freier Platz sichtbar wird, eine Achterleine auf Slip über einen gegenüberliegenden Pfahl legen und die Yacht durch dosiertes Fieren kontrolliert abbremsen. Gleichzeitig, oder spätestens wenn die Yacht steht, die restliche Segelfläche bergen. Jetzt eventuell noch eine Vorleine ausbringen und die Yacht bis querab zur Box in Lee verholen oder, falls die Position schon stimmt, den Bug vom Wind nach Lee drücken lassen (wenn jetzt noch das Groß stehen würde, könnte es unangenehm werden). Die Achterleine bleibt zunächst belegt.

1b Der Pfahl zum Absenken kann auch per Aufschießer angesteuert werden, etwa wenn das Großsegel zusätzlich oder allein gesetzt ist. Vorteilhaft hierbei ist, dass sich die Segel erst einmal in Ruhe bergen lassen, sobald die Yacht am Pfahl hängt. Die Vorleine muss auf Slip ausgebracht werden. Danach eine Achterleine auf Slip ausbringen. Die Vorleine langsam fieren, in einer sehr engen Gasse die Achterleine per Winsch einholen. Die Yacht dreht, Vorleine ganz einholen.

Mit Bremse

In modernen Marinas mit Boxengassen kann ein Pfahl die Funktion des Ankers übernehmen. Oftmals muss er das sogar, denn die Gassen sind viel zu eng für einen Aufschießer oder irgendwelche Segelmanöver. Auch wenn der Liegeplatz in Lee dazu verleitet, direkt auf ihn zu zufahren, gilt es zunächst wieder, die Yacht erst mal zu sichern und in Ruhe zu überlegen. Denn klappt der Anlauf mit enger Drehung nicht, liegt die Yacht auf Legerwall auf den Pfählen.

2 Wenn die Yacht so weit herumgedreht ist, dass sie der Box gegenüber steht, die Achterleine fieren, bis eine zweite Achterleine über einen Pfahl der Box gelegt werden kann. Die Yacht sicher festmachen, die lange Manöverleine einholen.

Direkt hinein

Das Einfahren in eine Box unter Segeln bei Seitenwind ist verlockend. Vermeintlich kann man ja sehr dosiert bis an den Steg segeln. Nur: Es gibt auch nicht zu unterschätzende Risiken. So kann nur mittels Leinen gebremst werden, ein Aufschießer in der Box entfällt natürlich. Außerdem besteht auch die durchaus reelle Gefahr, dass sich ein Segel oder eine Schot an einem Pfahl oder Nachbarn verhakt. Das würde die Yacht einerseits bremsen, zugleich aber auch beschleunigen, da das entsprechende Segel dadurch dicht geholt würde. Chaos wäre die Folge. Richtig ausgeübt zählt auch das Anlegen mit halbem Wind, zumindest wenn es nicht stark weht, zu den sicheren Manövern.

2 Mit Vor- oder Mittelspring bremsen, das verlängert den Bremsweg und sichert die Yacht nach Luv. Schnell eine Vorleine nach Luv ausbringen sowie einen Festmacher achtern in Luv. Die Lee-Leinen haben Zeit.

1 Die Segelfläche auf das absolut nötige Minimum reduzieren, abhängig von der Windstärke. Das Großsegel ganz bergen, sonst kann der Großbaum hängenbleiben oder die Nachbaryacht treffen, weil er beim Aufstoppen komplett aufgefiert werden müsste. Vorspring und/oder Mittelspring bereithalten sowie Achter- und Vorleine.

Sanft bremsen

Dieses Vormwind-Manöver kann hilfreich sein, wenn in der Gasse nur begrenzt Manövrierraum zur Verfügung steht.

A Die Yacht wie zuvor beschrieben abbremser. Sie muss nicht zusätzlich gesichert werden, die Achterleine reicht. Befindet sich der Liegeplatz voraus, kann die Yacht wie auf Seite 69 beschrieben in die Box gedreht werden.

B Wurde am Liegeplatz vorbeigesegelt bietet es sich an, die Yacht zu drehen und wie rechts beschrieben einzuparken.

Mit Leinenhilfe

Ausgehend von verschiedenen Anfahrtssituationen ist das Finale dieses Manövers gleich: Leinen ersetzen die Maschine. Kontrolliert, dosiert und sicher lässt sich die Yacht so an den Liegeplatz bugsieren. Alle auf der linken Seite genannten Nachteile beim direkten Einfahren entfallen hier.

2 Zusätzlich zur Vorleine eine Achterspring ausbringen. Mittels dieser die Yacht per Winsch bis zum Luv-Pfahl der Box vorverholen. Eine Vorleine über eine Nachbaryacht oder wie auf Seite 65 beschrieben ausbringen. Die Yacht an der Vorleine in die Box ziehen, dies kann durch Holen der Achterspring unterstützt werden. Falls eine Sorgleine vorhanden ist, den Bug daran gegen Abdrift sichern. Frühzeitig eine Luv-Achterleine ausbringen. Die Achterspring wird zuletzt zur Lee-Achterleine.

1b Der Total-Aufschieber bietet sich nur an, wenn es sehr viel Manövierraum außerhalb der Pfahlreihe gibt. Die Fahrt wird dabei zuverlässig aus dem Boot genommen, weshalb der Total-Aufschieber auch nicht so sicheren Skipperrn empfohlen werden kann. Erleichternd kommt hinzu, dass es voraus keine Hindernisse gibt, es also nahezu egal ist, ob die Auslaufstrecke der Yacht richtig kalkuliert wurde. Kurz bevor die Yacht steht wird diese mit einer Vorleine am nächst erreichbaren Pfahl gesichert, die Segel werden geborgen. Wenn es bereits der Lee- oder Luv-Pfahl der gewünschten Box war, wie beschrieben weiter verfahren, ansonsten dorthin mit Leinenhilfe verholen.

1a Bei achterlichem Wind sollte eine Boxengasse nicht mit gesetztem Groß angesteuert werden, wenn nicht klar ist, ob ausreichend Raum zum Wenden zur Verfügung steht. Doch auch unter Vorsegel stellt der 180-Grad-Aufschieber keine sichere Form dar, die Yacht zu stoppen. Wichtig bei dieser Variante ist, dass das Vorsegel voll aufgefiert wird, sobald der Wind querab einfällt – sonst bremst dessen Fläche die Drehung des Bugs gegen den Wind. Am Ende des Manövers eine Vorleine über den nächstbesten Pfahl ausbringen, das Segel bergen und wie oben beschrieben verfahren.



WIND



WIND

2c Ist ein Aufstoppen am Liegeplatz zu riskant, kann auch zunächst an einer anderen Yacht längsseits gegangen werden. Danach wird die Yacht mit Leinenhilfe per Hand verholt.

2b Bei der ersten Gelegenheit geht ein Crewmitglied mit einer Leine an Land oder übergibt diese einem Helfer. Steht ausreichend Auslauf zur Verfügung, kann mittels Achterleine gebremst werden (rechts). Ist der Auslauf dagegen kurz, verlängert die Verwendung einer Mittelspring den Bremsweg. Der Steuermann bringt die Yacht längsseits, mit der Mittelspring wird über einen Poller gebremst. Anschließend Vor- und Achterleine ausbringen.

Mit dem Bug voran

Bei ablandigem Wind gibt es einige Anlegevarianten. Auch hier sollte der Total-Aufschieber vermieden werden. Gerät er zu kurz, kann zwar meistens ein neuer Anlauf beginnen, gerät er aber zu lang, kracht es fast unweigerlich, da außer dem Heckanker keine Möglichkeit zum Bremsen besteht. Und selbst diese Möglichkeit ist eher eine theoretische, denn zwischen dem Moment, in dem die Crew merkt, dass es nicht passt und dem Fallen und Fassen des Ankers vergeht so viel Zeit, dass man wohl eher noch hätte abdrehen können. Wesentlich sicherer ist dagegen der Anlauf mit Nahezu-Aufschieber. Die Manöver werden hier mit Vorsegel gezeigt. Sie können auch mit Großsegel gefahren werden, nur besteht dann bei einem eventuell nötigen Abfallen die Gefahr, nicht genug Fahrt abbauen zu können, wenn das Groß, gerade bei gefeiltten Salingen, nicht weiter aufgefiert werden kann.

1a Das Anfahren aus einer Wende heraus ist eine gute Möglichkeit, um Fahrt aus dem Schiff zu nehmen. Beim Abfallen nach der Wende lässt sich recht genau der richtige Annäherungswinkel abschätzen.

2a Bei einem kurzen Liegeplatz reicht es, die Yacht mit dem Bug so dicht wie möglich an Land zu bringen und zunächst nur eine Vorleine auszubringen. Anschließend können die Segel in Ruhe geborgen werden, danach wird die Yacht per Hand mittels Achterleine herumgezogen.

2 Ein Crewmitglied mit einer Achterleine absetzen. Dieses fixiert die Leine an einem Widerstand, einem Poller oder Ring und setzt sie langsam dicht, sodass die Yacht nicht einruckt. Sobald diese steht, muss eine Vorleine ausgebracht und dicht gesetzt sein, da der Bug abtreibt. Auch das Heck wird zunächst etwas von der Pier abtreiben, das lässt sich jedoch nachträglich korrigieren.

1 Die Segelfläche auf ein Minimum reduzieren und die Fahrt durch Fieren der Restsegelfläche so weit verringern, dass die Yacht gerade noch manövrierfähig bleibt. Das Boot längsseits zur Pier bringen.

Parallel zur Pier

Steht genügend Platz an der Pier zur Verfügung, ist dies die leichteste Art anzulegen. Die Geschwindigkeit lässt sich über die Segelstellung genau anpassen und auch der Punkt zum Festmachen selbst bestimmen. Und wenn der erste Anlauf misslingt, kann für einen neuen Versuch einfach vom Hindernis weg abgefallen werden.

1b Das Anfahren mit Nahezu-Aufschießer ist die sicherste Variante. Durch Vorauspeilung lässt sich sehr gut die Abdrift oder Versatz durch Strom bestimmen, der angestrebte Punkt also recht genau anvisieren. Zudem kann die Fahrt durch Bedienung der Segel gut dosiert werden.

WIND

1 Die Segelfläche auf das absolut nötige Minimum reduzieren. Die Yacht wird mit Minimalbesegelung an den Steg herangebracht, ein Crewmitglied steigt mit einer langen Achterleine über und bremst über einen Poller oder eine Stegklampe die Restfahrt.

Mit Achterleine

Voraussetzung für dieses Manöver ist wieder eine lange, freie Pier, denn der Bremsweg ist schwer einzuschätzen und die Kollisionsgefahr mit anderen Yachten hoch. Erst recht bei viel Wind, wo auch vor Topp und Takel noch beträchtliche Vorfahrt entstehen kann. Deshalb hier unbedingt den Heckanker bereithalten und beim ersten Anzeichen dafür, dass das Manöver misslingt und nicht korrigiert werden kann, auch einsetzen.

2 Sofort nach dem Absetzen des Bremsers sollte sämtliches Tuch geborgen werden. Gut abfendern, vor allem achtern. Hängt die Yacht sicher an der Achterleine können alle anderen Leinen ausgebracht werden.

Mit Aufschießer

An diesem Beispiel wird klar, weshalb es wie eingangs beschrieben so wichtig ist, die verschiedenen Aufschießervarianten zu beherrschen. Es zeigt auch noch einmal die jeweiligen Vor- und Nachteile.

1a Der 180-Grad-Aufschießer wird direkt gegenüber des gewünschten Liegeplatzes gefahren, dieser lässt sich dann normalerweise sicher erreichen. Ein Risiko besteht nur, wenn der Abstand zum Steg bei der Einleitung des Manövers zu gering war – dann kommt es unweigerlich zur Kollision, denn wenn der Steuermann den Fehler bemerkt, ist es zum Ausweichen zu spät. Wer sich unsicher ist, sollte deshalb lieber etwas zu viel Querabstand lassen, die Yacht kann dann, kurz bevor sie im Wind stehend die Fahrt vollständig verliert, durch Abfallen an den Steg gedriftet werden.

1b Der Nahezu-Aufschießer, von einem Halbwind- oder Amwindkurs kommend. Die Yacht wird durch Fieren und Dichtholen der Segel sehr kontrolliert an den Liegeplatz geführt. Da Kurs und Geschwindigkeit gut dosierbar sind, kann so auch ein knapper Platz an einer mit anderen Yachten belegten Pier angelaufen werden. Und falls sich der Steuermann dennoch verschätzt, kann er mit einem Totalaufschießer und, wenn nötig, anschließender Wende eine brenzlige Situation recht leicht entschärfen.

1c Hier wird deutlich, warum der Total-Aufschießer auch das Alles-oder-nichts-Manöver genannt wird. Verschätzt sich der Steuermann, kracht es. Entweder kollidiert er mit dem Steg oder mit einer in Luv festgemachten Yacht. Außerdem wird eine große Lücke am Steg benötigt, je nach Auslauf der Yacht. Deshalb ist der Nahezu-Aufschießer vorzuziehen.

2 Landseitig mit allem Verfügbaren abfendern. Sobald wie möglich muss zunächst eine Vorleine ausgebracht werden. Diese reicht auch erst einmal, die Yacht hängt an ihr sicher. Der Skipper kann entscheiden, ob er erst die restliche Segelfläche birgt oder die weiteren Leinen ausbringt.

1 In ausreichendem Abstand einen Total-Aufschießer fahren. Sobald die Yacht steht, den Anker fallen lassen. Wenn der Anker am Ende mit einem Dingi wieder geholt werden soll, unbedingt eine Trippleine oder Boje vorher befestigen, Segel bergen.

Mit Anker

Auflandiger Wind ist die vermeintlich beste Voraussetzung für das Anlegen unter Segeln. Schließlich übernimmt der Wind die Rolle des Antriebs bis zum Liegeplatz. Bei leichten bis moderaten Bedingungen reicht es deshalb auch völlig, sich auf den Liegeplatz treiben zu lassen und die Fahrt an der Pier abzufendern. Grundsätzlich sollten aber die Segel vorher geborgen sein. Ansonsten kann es passieren, dass sie am Pier durch einen Widerstand dicht gedrückt werden, was Krängung, Beschleunigung und Chaos zur Folge haben kann. Bei mehr Wind eignet sich diese Methode nicht mehr. Dann kann die Yacht so stark driften oder noch so viel Fahrt machen, dass es an ihr oder anderen Booten zu Schäden kommt. Deshalb ist Ankern wie beim römisch-katholischen Anlegen und anschließendes Verholen eine sichere Alternative.

2 Das Ankerkabel fieren, bis die Yacht mit dem Heck kurz vor der Pier steht. Es ist nicht so wichtig, den Anker komplett einzugraben, er soll ja nur die Yacht bremsen, ist nur eine Manövrierhilfe.

3 Eine Achterleine ausbringen, den Heckbereich mit allem Verfügbaren abfendern, das Ankerkabel weiter fieren und die Yacht so an die Pier drehen. Anschließend festmachen. Zuletzt sollte der Anker mit einem Dingi geholt werden.

1 In sicherer Entfernung zur Pier einen Aufschießer fahren. Das Großsegel sollte spätestens jetzt geborgen werden.

Hinein-schaukeln

Wenn nicht geankert werden kann, ist diese Methode eine weitere Möglichkeit, überschüssige Fahrt abzubauen. Sie setzt jedoch eine sehr gute Bootsbeherrschung voraus und ist nicht so sicher und präzise wie das Ankern.

2 Nur mit dem Vorsegel abfallen, dessen Fläche so weit reduzieren, dass die Yacht gerade manövrierfähig bleibt. Zur Leeseite sehr gut abfendern.

3 Kurz vor der Pier hart anluven und sofort wieder abfallen, bis die Yacht fast parallel zur Pier liegt. Segel ganz bergen oder Killen lassen. Der Bug sollte noch etwas nach Luv weisen, da er am schnellsten driftet. Die Yacht sollte jetzt fast keine Vorausfahrt mehr machen und langsam auf die Pier sacken. Zuerst muss eine Achterleine ausgebracht werden, um die Yacht zu bremsen, falls sie wieder Fahrt aufnehmen sollte.

WIND

1 In ausreichendem Abstand einen Total-Aufschießer fahren. Sobald die Yacht steht, den Anker fallen lassen. Es kann noch ein Segel zum Eingraben des Ankers gesetzt bleiben.

2 Vor- oder Großsegel back setzen, das Ankerkabel mit Widerstand fieren, so dass sich der Anker eingräbt. Kurz vor der Pier Segel bergen und ganz an den Liegeplatz sacken lassen.

Römisch-katholisch

Der klassische Anleger im Mittelmeer funktioniert unter Segeln nur bei auflandigem Wind auf einen Ritt. Dann kann ein ganz normales Ankermanöver gefahren werden.

3 In zwei bis drei Metern Abstand zur Pier das Ankerkabel festsetzen, Achterleinen ausbringen. Die Achterleinen auf die Winschen legen und langsam dicht kurbeln. So wird kontrolliert, ob der Anker hält, oder dieser wird noch etwas mehr eingegraben. Die Achterleinen können auch belegt bleiben, und das Kabel wird mit der Ankerwinde, so vorhanden, durchgesetzt.

Mit Heckanker

Ein Anleger vor Topp und Takel oder mit kleiner Besegelung bietet sich bei viel Manövrier-
raum an. Er kann auch
einhand oder mit kleiner Crew
gefahren werden.

1 Statt über den Bug den Anker am Heck ausbringen und mit Widerstand fieren, um ihn einzugraben. Eventuell etwas Segelfläche stehen lassen, um dies zu unterstützen.

2b Eine Kombination der Vorteile: Der Anker wird am Heck ausgebracht und mit Segelkraft eingefahren, anschließend die Yacht gedreht und wie auf Seite 76 beschrieben weiter verfahren.

2a Eine der Vorleinen kann nach achtern auf eine Winsch umgelenkt werden, oder es wird, wenn vorhanden, die freie Ankerwinsch benutzt, um das Ankerkabel durchzusetzen. Wenn möglich, kann das Ankerkabel auch über eine Schotwinsch dichtgeholt werden.

Auf Umwegen

Während bei Wind parallel zur Pier noch mit langsamer Fahrt direkt wie in eine Box eingefahren werden kann, beschrieben auf Seite 27, sind die Alternativen bei ablandigem Wind eher bescheiden. Denn anders als beim parallelen Anlegen kommt man hier nicht direkt an die Pier, dieser Weg ist durch andere Yachten blockiert. Bleibt nur der gewagte Total-Aufschieber (Seite 63) oder die anderen Yachten werden wie Pfähle benutzt. Einmal die große Freude der anderen Eigner darüber außer Acht gelassen, ist dies aber wegen der Murings oder Ankergeschirre nicht ganz einfach. Diese verhindern häufig, dass man bis auf Reichweite an ein anderes Boot gelangt. Dann muss wieder eine Manöverleine her, vorausgesetzt, es gibt, wie auch bei den anderen Manövern, keinen Helfer mit einem motorisierten Schlauchboot, der die Yacht bis zum Liegeplatz schleppen könnte.

3 Die Manöverleine am Heck anschlagen. Wird mit Murings festgemacht, kann der Anker jetzt aufgeholt werden, ansonsten entsprechend dem Einholen der Leine Ankerkabel stecken. Die Leine kann bei moderatem Wind über Hand, ansonsten mithilfe einer Winsch eingeholt werden. Wie zuvor beschrieben festmachen.

2 Mit dem eigenen Dingi eine Landleine ausbringen, vielleicht bietet sich dafür ja auch ein Helfer an. Eine Alternative ist, die Leine an einem Fender oder anderem größeren schwimmenden Gegenstand zur Yacht abzuseilen.

1 Wird mit Murings festgemacht, sollte der Anker so dicht wie möglich in der Nähe der anderen Yachten fallen. Das spart später Weg. Anhand des Winkels der anderen Muringleinen lässt sich grob schätzen, wo die Grundgewichte liegen. Der Anker kann in dem Fall kurzstag bleiben, er soll ja nur temporär halten. Wird römisch-katholisch festgemacht, den Anker an der optimalen Position fallen lassen, also dort, wo man es auch mit Maschinenunterstützung tun würde. Auch hier kann er in dieser Phase kurzstag bleiben.

3 Bei wenig Wind kann man sich jetzt an der anderen Yacht entlang an die Pier hangeln. Ansonsten einen zweiten Festmacher achtern zur Pier ausbringen und die Yacht per Winsch das letzte Stück verholen.

1 Auf keinen Fall mit gesetztem Groß anlaufen, dies würde das spätere Abfallen verhindern. So dicht wie möglich an den künftigen Nachbarn heransteuern, mit nur wenig Restfahrt. Eine lange Leine übergeben, ein gezielter Wurf ist dabei hilfreich.

2 Abfallen und gleichzeitig sofort die restliche Segelfläche einholen. Der Helfer sollte die Leine nun gesichert haben. Kurz bevor sie steif kommt etwas von Bord aus über eine Winsch nachgeben, damit die Leine nicht einruckt. Das schont auch die Yacht des Helfers. Nun zur anderen Yacht heranwischen.

Mit Risiko

Wer sich den Anker oder das Fahren mit dem Dingi sparen will, kann auch auf diese Weise versuchen, eine Leine an Land zu bekommen. Das funktioniert bei Murings recht gut, zumal wenn deren Leinen steil ins Wasser abfallen. Liegen die anderen Yachten vor Buganker und ist es ein flacher Hafen, sollte dieses Manöver nicht riskiert werden. Sonst bleiben Kiel oder Ruder hängen, und wenn der Anker einer anderen Yacht dabei aus dem Grund bricht, ist das Geschrei groß. Dieses Manöver funktioniert ohnehin nur, wenn der künftige Nachbar hilft oder ein Crewmitglied an anderer Stelle im Hafen zuvor abgesetzt wird und die Nachbaryacht entert. Vorher fragen!

A Per Aufschießer an den Liegeplatz: Das funktioniert ganz gut, wenn die Anlage nicht zu eng ist, also der Platz für die Drehung fehlt. Wichtig ist das schnelle Ausbringen der Vorspring. Beim Bremsen dreht der Bug der Yacht zum Fingersteg hin, das Heck zum Nachbarn. Also jeweils gut abfeuern. Wenn gleichzeitig mit der Vorspring die Mittelspring ausgebracht wird, kann mit dieser der Drehimpuls abgeschwächt werden.

B Ist die Gasse zu eng, um direkt an den Platz zu drehen, kann auch am Kopf ein Crewmitglied mit Vorleine abgesetzt werden, das dann die Yacht ganz in Ruhe nach Luv zieht. Diese Variante ist auch allen Unsicheren und Ungeübten zu empfehlen.

C Vor dem Wind anzulegen ist eigentlich leichter als mit Pfählen, da die Yacht den ganzen Steg entlang abgebremst werden kann. Dennoch kann das Abseilen per Achterleine noch mehr Kontrolle bieten, vor allem bei viel Wind oder starkem Strom.

WIND

ANLEGEN UNTER SEGELN – AM FINGERSTEG

Mit Vorsprung und Vorsicht

Die Besonderheiten von Hafenanlagen mit Fingerstegen kommen beim Anlegen unter Segeln noch stärker zum Tragen. Die in die Gasse ragenden Hecks sind eine Phalanx an Hindernissen. Aber die Stege haben auch etwas Gutes: Der Bremsweg für eine Yacht verlängert sich enorm, da ja schon weit vor dem eigentlichen Steg ein Crewmitglied am Ausleger abgesetzt werden kann. Außerdem entfällt das zuvor beschriebene Verholen mit Leinenhilfe, denn der Weg zwischen »Pfahl«, also dem Ende des Fingersteges, und dem Steg ist ja begehbar. Ansonsten sind dieselben Techniken anwendbar wie bei Stegen mit Pfählen. Mit einer Ausnahme: Es kann nicht mit Achterleinen gebremst werden, wenn, wie meist, die eigene Yacht länger als der Fingersteg ist. Deshalb kommt der Vorsprung besondere Bedeutung zu. Eine Mittelspring sollte nicht verwendet werden, da manche Fingerstege so kurz sind, dass nur ein geringer Bremsweg zur Verfügung stünde.

D Auch mit halbem Wind oder von einem Vormwindkurs aus kommend gibt es kaum Unterschiede zum Anlegen mit Pfählen, außer dass wieder mit der Vorsprung statt Achterleinen gebremst wird und dass den ungeschützten Hecks der anderen Yachten besonderes Augenmerk gelten muss.



WIND

1 Der Skipper setzt auf der falschen »Fahrbahnseite« der Gasse an, um möglichst viel Platz zum Drehen zu haben. Hierbei besonders auf andere Yachten achten. Ruder hart Steuerbord und Vorausschub leitet die Wende ein.

2 Kräftig Schub achteraus geben. Wenn die Gasse sehr schmal ist wie hier, kann das Ruder Steuerbord eingeschlagen bleiben. Der Weg achteraus reicht nicht, um nennenswert Fahrt für spürbare Ruderwirkung achteraus aufzunehmen. Der Radeffekt zieht das Heck nach Lee. Dieser Effekt wird durch Steuerbordruder noch unterstützt, da das Heck so mit dem geringsten Widerstand nach Lee rutschen kann.

3 Mit einem kräftigen Vorausschub bei Steuerbordruder wird das Heck herumgedrückt und die Wende abgeschlossen.

Schnelle Drehung oder Gassen-Tango

Es gibt verschiedene Gründe, in einer Boxengasse zu wenden. Zum Beispiel, wenn sich kein freier Liegeplatz findet und die Gasse verlassen werden soll. Wurde mit Wind von achtern in die Gasse eingefahren, ist es oft das Beste, diese einfach in Achterausfahrt zu verlassen, zumindest wenn es sich um eine in Rückwärtsfahrt gut steuerbare Yacht handelt, wie bei Kurzkielern. Falls es aber einen Liegeplatz gibt, ist es einfacher, die Box gegen den Wind als mit ihm im Rücken anzusteuern. Ansonsten könnten die auf den Seiten 30 und 32 beschriebenen Effekte auftreten. Dazu muss jedoch gewendet werden. Abhängig von der Motorisierung gilt es dabei jedoch etwas Wichtiges zu beachten: über welche Seite gedreht wird. Hier handelt es sich bei beiden Beispielen um eine Wellenanlage, die einen spürbaren Radeffekt erzeugt, mit dem häufig vorkommenden rechtsdrehenden Propeller bei Vorfahrt. Die Wende wird im Beispiel links in die richtige Richtung eingeleitet, der Radeffekt unterstützt die Wende, und sie gelingt problemlos. Rechts geht es jedoch gegen den Uhrzeigersinn und gegen den Radeffekt. Das führt zu einem sogenannten Gassen-Tango. Yachten mit einem Saildrive, bei denen der Radeffekt nur schwach ausgeprägt ist, sollten die Wende von der rechten Gassenseite aus den Vorfahrtsregeln entsprechend einleiten.



WIND



1 Der Skipper hält sich an den Steuerbord-Pfählen, was nach den Vorfahrtsregeln richtig ist. Die Drehung wird mit kurzem, kräftigem Schub voraus und hart Ruder Backbord eingeleitet.

2 Kurz vor der Backbord-Pfahlreihe mit kräftigem Schub achteraus aufstoppen. Schon beim Aufstoppen zieht der Radereffekt des rückwärts linksdrehenden Propellers das Heck nach Backbord, also in die falsche Richtung und arbeitet so der Drehung entgegen.

3 Vor der Steuerbord-Pfahlreihe wieder aufstoppen. Beim Vorschub wird zwar das Ruder stark angeströmt und drückt das Heck nach Steuerbord herum, der Wind arbeitet jedoch entgegengesetzt am Bug, ebenso dämpft der vorwärts rechtsdrehende Propeller den Drehimpuls. Am Ende wurde die Yacht nur wenig weiter gedreht als nach dem ersten Aufstoppen.

4 Dieses Vorgehen ließe sich jetzt so lange fortsetzen, bis entweder die Drehung Stück für Stück geglückt oder die Pier am Ende der Gasse erreicht ist und die Yacht auf Legerwall säße. Besser wäre gewesen, gleich beim ersten Aufstoppen kurz an einem Pfahl auf der Backbordseite festzumachen und die Drehung dem Wind zu überlassen, wie auf Seite 84 beschrieben.



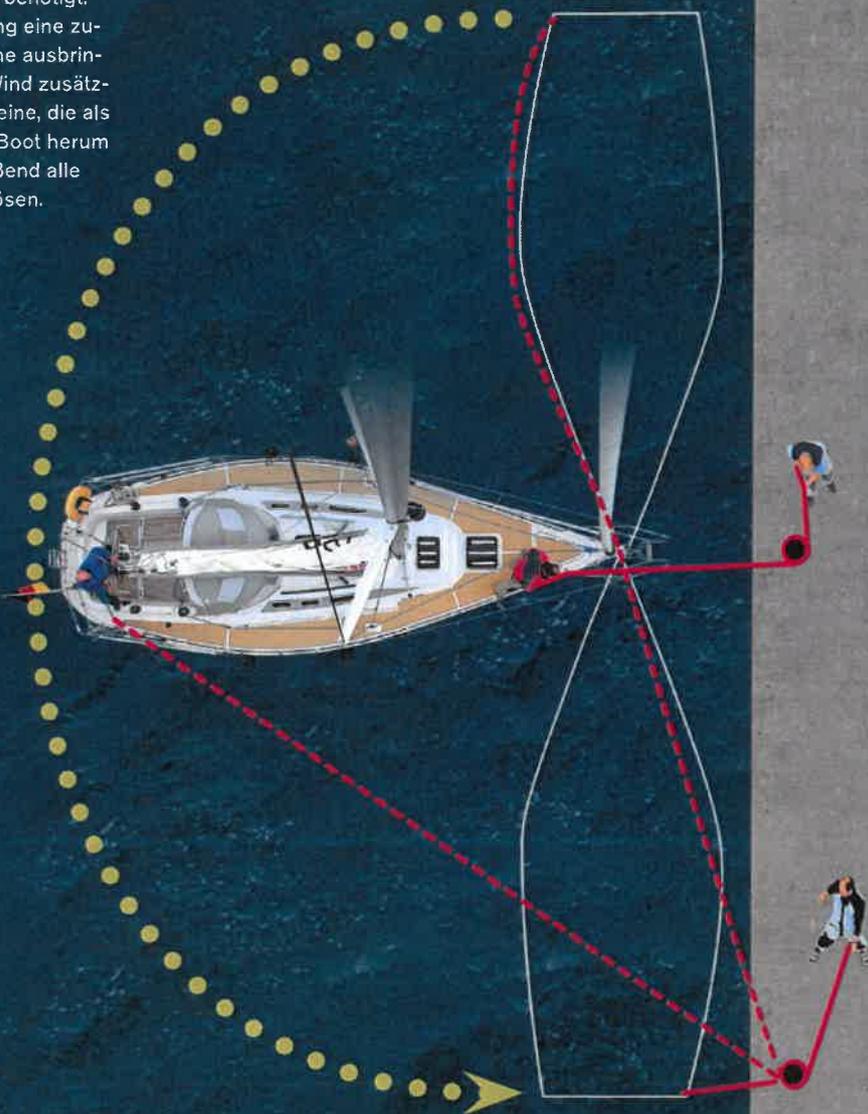
1 An der Pier wird für dieses Manöver viel Platz benötigt. Zur normalen Vertäuerung eine zusätzliche, kurze Vorleine ausbringen. Bei ablandigem Wind zusätzlich eine lange Achterleine, die als Spring außen um das Boot herum gesetzt wird. Anschließend alle anderen Festmacher lösen.

2 Bei ablandigem Wind und allen Richtungen zwischen ablandig und parallel schwojt die Yacht nun von allein von der Pier weg und bleibt anschließend in Windrichtung an der Vorleine hängen. Bei parallel wehendem Wind muss das Heck etwas abgesetzt werden.

Mithilfe des Windes

Manchmal ist es nötig, ein Boot an der Pier zu drehen. Wenn zum Beispiel der Wind in den Niedergang steht und der Bug in den Wind gedreht werden soll, oder um gegen den Wind unter Segeln abzulegen. Oder es ist eine Arbeit an der außen liegenden Bordwand durchzuführen. Wenn dann keine Maschine eingesetzt werden kann, weil diese nicht vorhanden oder kaputt ist, kann mit Leineneinsatz die Drehung vollzogen werden. Hier hilft der Wind mit, der ablandig wehen muss oder parallel zur Pier aus der zur Drehung liegenden Luvrichtung.

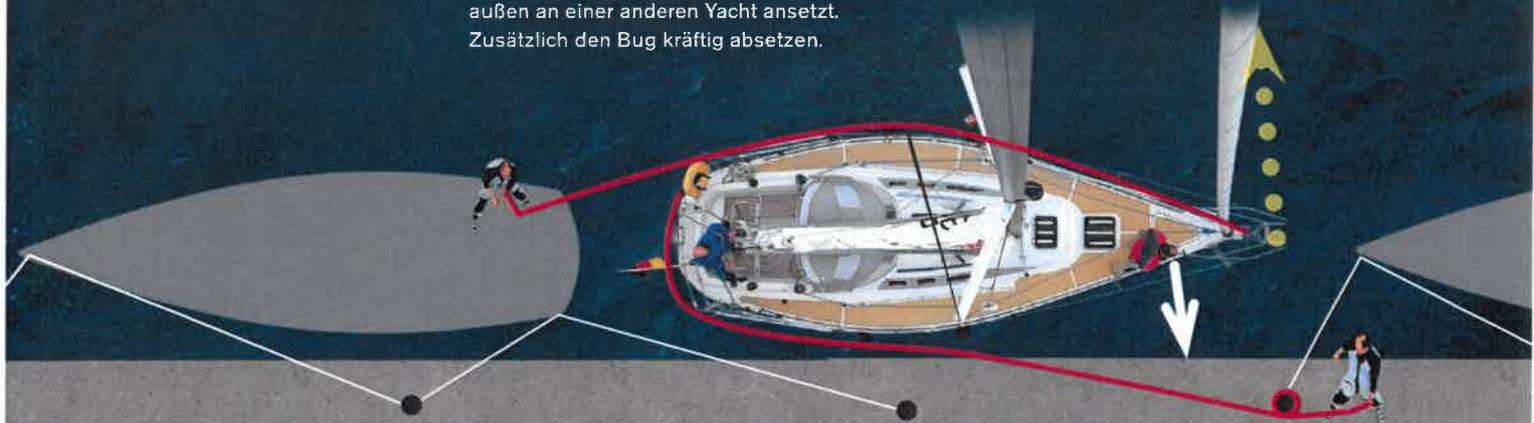
3 Bei parallelem Wind schwojt die Yacht bis zur Pier herum und muss nur noch festgemacht werden. Bei allen anderen Richtungen bis hin zu ablandig wird nun das restliche Stück mit der zuvor ausgebrachten Achterleine geholt.



WIND

DREHEN OHNE MASCHINE – AN DER PIER

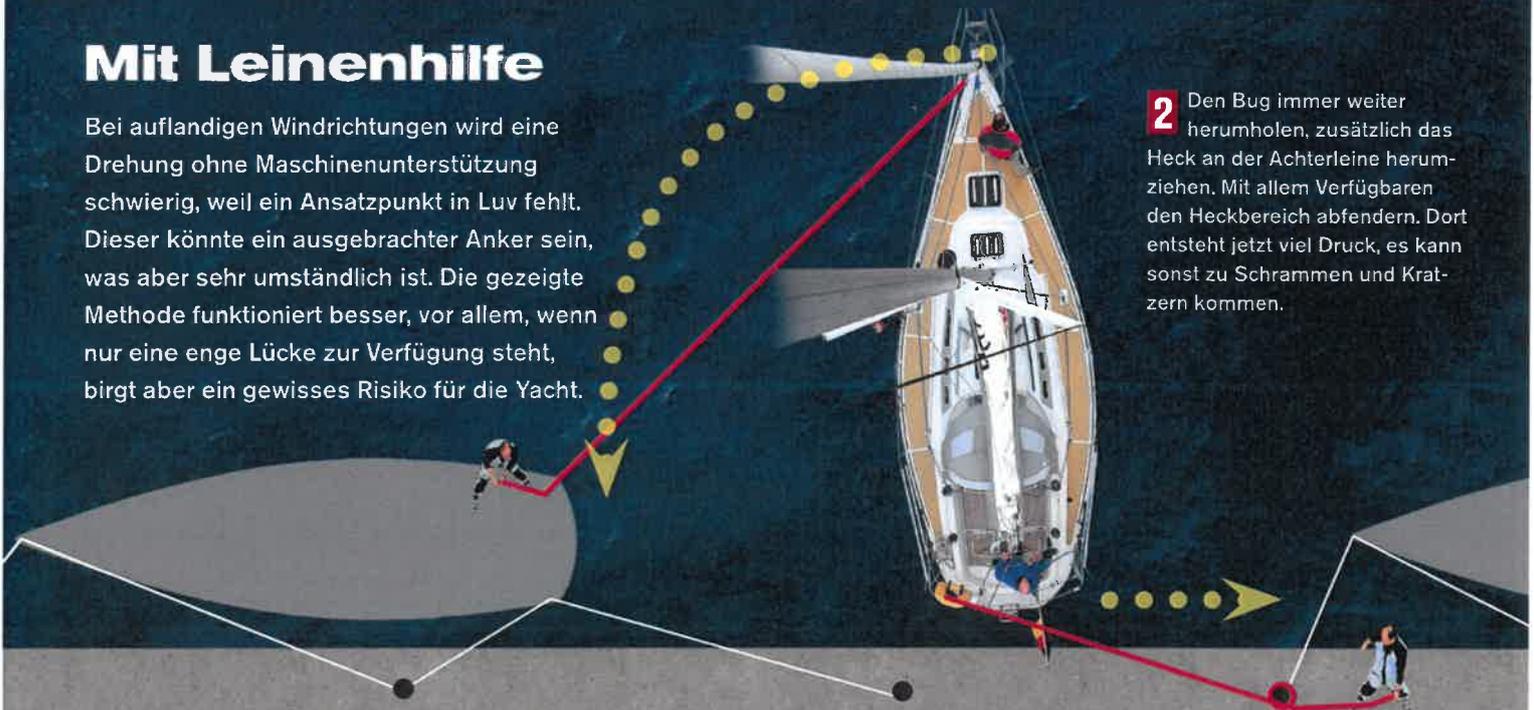
1 Manöverleinen wie gezeigt ausbringen. Die Arbeit wird zunächst an der Vorspring geleistet, die nach achtern geholt wird. Um die Drehung einzuleiten, ist ein Hebel notwendig. Dieser wird erreicht, indem die Leine außen an einer anderen Yacht ansetzt. Zusätzlich den Bug kräftig absetzen.



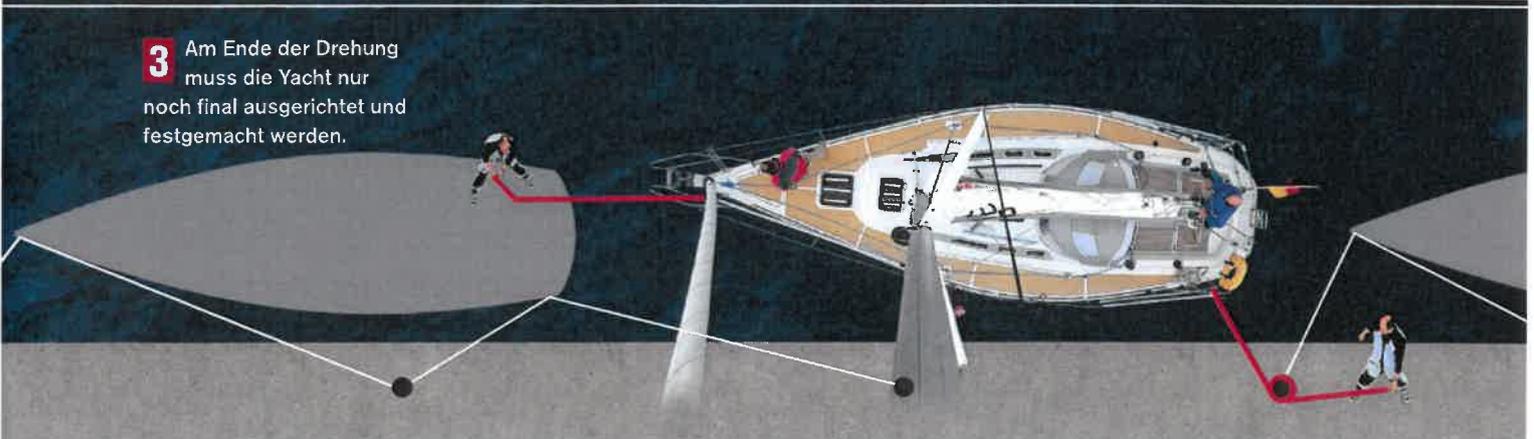
Mit Leinenhilfe

Bei auflandigen Windrichtungen wird eine Drehung ohne Maschinenunterstützung schwierig, weil ein Ansatzpunkt in Luv fehlt. Dieser könnte ein ausgebrachter Anker sein, was aber sehr umständlich ist. Die gezeigte Methode funktioniert besser, vor allem, wenn nur eine enge Lücke zur Verfügung steht, birgt aber ein gewisses Risiko für die Yacht.

2 Den Bug immer weiter herumholen, zusätzlich das Heck an der Achterleine herumziehen. Mit allem Verfügbaren den Heckbereich abfedern. Dort entsteht jetzt viel Druck, es kann sonst zu Schrammen und Kratzern kommen.



3 Am Ende der Drehung muss die Yacht nur noch final ausgerichtet und festgemacht werden.





1 Eine Vorspring ausbringen, alle anderen Leinen lösen. Ruder zum Land hin legen, hier hart Backbord. Langsam den Schub voraus erhöhen, also in die Vorspring eindampfen, bis das Heck beginnt, vom Land wegzudrehen. Die Stärke des Schubes bestimmt die Drehgeschwindigkeit.



Mit Maschinenkraft

Dies ist die klassische Methode, wie eine Yacht an einer Pier mit Maschinenunterstützung gedreht wird, wenn der Wind aufländiger als parallel weht. Ansonsten kann man auch auf die Methode auf Seite 82 zurückgreifen. Der Vorteil hier gegenüber einem Ab- und erneutem Anlegen ist, dass die einmal hergestellte Landverbindung nicht aufgegeben wird, was einen Sicherheitsgewinn bedeutet.

2 Der Bug muss maximal abgefendert werden, denn je weiter die Yacht herumschwenkt, desto größer wird der Druck auf die Pier. Steht das Heck im Wind, kann kurzzeitig die Yacht durch etwas Schub achteraus von der Pier abgesetzt werden. Ein in Rückwärtsfahrt rechtsdrehender Propeller würde jetzt die Drehung unterstützen, ein linksdrehender gegen die Drehung arbeiten. Die Vorspring, jetzt Vorleine, wird von der Person an Land oder an Bord über eine Winsch geholt. So liegt die Yacht später wieder am Ausgangsplatz. Zusätzlich eine neue Vorspring in der entgegengesetzten Richtung zur alten ausbringen.



3 Schritt 2 kann auch weitgehend entfallen, er dient in erster Linie der Entlastung des Bugbereiches. Ist die neue Vorspring ausgebracht, wird auch in diese wieder eingedampft. Dabei gleichzeitig die Spring dosiert so weit fieren, dass die Yacht wieder an ihrem Ursprungsplatz liegt.



Über Eck

Die Methode ist prinzipiell dieselbe wie auf Seite 85, nur dass hier ein Fixpunkt in Luv in Form einer Pier zur Verfügung steht. Diese Art Drehung ist zum Beispiel beim Ablegen unter Segeln bei auflandigem Wind hilfreich. Die Drehung gelingt recht einfach, und es muss nur vorsorglich abgefendert werden. Reibung zwischen Rumpf und Pier entsteht fast nicht.

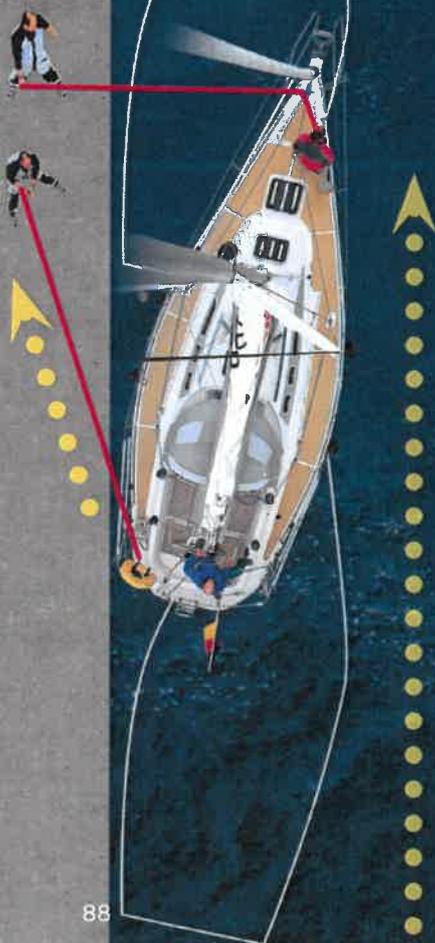
- 1** Eine lange Vorspring auf die andere Seite der Pier ausbringen, zusätzlich eine Achterspring auf die Ausgangs-Pier und eine Achterleine auf die neue Pier. Diese beiden Leinen können von Bord aus bedient werden, eine Person reicht dafür.

- 2** Mit vereinten Kräften wird nun der Bug nach Luv geholt, dabei die Achterleine etwas durchsetzen, um die Yacht von der Ursprungs-Pier abzusetzen und die Achterspring auch etwas dicht holen, um die Drehung zu unterstützen und das Heck der Yacht von der neuen Pier abzusetzen. Stehen nicht genügend Helfer zur Verfügung, um den Bug herumzuziehen oder schaffen sie es gegen zu viel Winddruck nicht, kann die Leine auch an Bord nach achtern auf eine Winsch gelegt und von dort geholt werden.

Schieben statt ziehen

Soll eine Yacht an einen anderen Liegeplatz ohne Maschine verholt werden – weil man unter Segeln ablegen will oder die Strecke nur kurz ist und die Nachbarlieger nicht durch den Jockey genervt werden sollen – bietet sich wieder Leinenunterstützung an. Oftmals wird eine Yacht dann wie bei den Treidlern gezogen, was jedoch meistens nicht die optimale Lösung darstellt. Hier werden drei Varianten für das Verholen an einer Pier gezeigt.

Die Yacht wird über die Achterspring geschoben. Dadurch dreht der Bug von der Pier weg, es entstehen weniger Reibungspunkte, es ist also eine sehr sichere Methode. Allerdings wird noch eine Person an der Vorleine benötigt, die den Bug zur Pier zieht.



Das Ziehen über die Vorleine benötigt in den meisten Situationen nur eine Person an Land. Jedoch wird die Yacht auch gegen die Pier gezogen, wodurch aufwändigeres Abfendern nötig ist. Bei ablandigem Wind muss zusätzlich eine Person das Heck gegen wegtreiben sichern.



Eine Variante vor allem für Einhandsegler. Die Yacht wird abwechselnd über Vorleine und Achterspring vom Cockpit aus über die Winschen bewegt. Bei ablandigem Wind wird dabei durch die Abdrift ein leichter Bogen entstehen.



Entlanghangeln

Auch an Liegeplätzen mit Pfählen kann es nötig sein, die Yacht zu verholen. Wie an das Ende einer Boxengasse, wenn dort unter Segeln abgelegt werden soll, oder wenn ein paar Meter weiter ein Liegeplatz neben Freunden frei geworden ist und der Skipper keinen komplett neuen Anlauf wagen will, etwa bei zu viel Wind.

1 Den Vortrieb übernimmt wieder die Achterspring. Diese wird so weit wie möglich in Luv über einen Pfahl gelegt und dann vom Cockpit aus über eine Winsch geholt. Die Festmacher, hier grün, dienen nur dazu, die Yacht gegen seitliche Böen zu sichern.

2 Die Hälfte des hier mit einer Achterspring möglichen Weges ist geschafft. Dieser hängt von der Länge der Yacht und dem Abstand der Pfähle ab. Die Festmacher vorn und achtern wurden einmal umgesteckt.

3 Ist die Achterspring einmal so weit wie möglich geholt, halten Vor- und Achterleine die Yacht, während die Achterspring auf den nächst erreichbaren Pfahl in Luv umgesteckt wird. Dann beginnt der Ablauf von vorn.

1 Den Bug mit einer langen Vorleine sichern, die beiden alten Vorleinen einholen. Findet sich ein Helfer, so kann dieser später fieren und loswerfen, ansonsten die Vorleine auf Slip ausbringen, beim Einhand-Ableger bis ins Cockpit. Die Vorleine so weit fieren, bis das Heck zwischen den Pfählen steht. Die Achterleinen einholen.

2 Die Vorleine weiter langsam fieren, bis etwa zwei Drittel der Yacht die Pfähle passiert haben. Nun die Vorleine schnell ganz einholen und mit etwas Schub und Ruderlage in die gewünschte Richtung die Yacht achteraus setzen. Selbst wenn jetzt die Vorleine einen Kinken haben sollte und sich verhakt, kann man die Yacht immer noch mit einer weiteren Vorleine am Pfahl sichern, um die Vorleine auf Slip zu klariieren, oder das Manöver wird abgebrochen und die Yacht mit Maschine nach vorn verholt, um neu zu beginnen. Falls der Bug beim Einholen der Vorleine auf Drift geht, so macht das nichts, denn er wird von den Pfählen gebremst. Spätestens am Bugkorb muss dann abgesetzt werden.

Drehen mit Windkraft

Bei ablandigem Wind aus einer Box abzulegen zählt zu den einfachsten Manövern überhaupt. Zumindest bei wenig Wind. Vorleinen einholen, die Yacht an den Achterleinen nach achtern ziehen, sobald die Pfähle erreichbar sind, die Achterleinen einholen und mit langsamer Fahrt achteraus die Box verlassen. Bei starkem Wind jedoch kann auch dieses Manöver problematisch werden, wenn der Bug anfängt auf Drift zu gehen. Das freut den Nachbarn. Dagegen hilft viel Schub achteraus. Das birgt aber auch die Gefahr, zu weit nach Lee zu gelangen – und damit auf die nächste Pfahlreihe. Und wenn ein Festmacher nicht loskommt, gerät die Yacht außer Kontrolle. Deshalb sollte der Bug mit Leinen gesichert und das Herumschwingen des Bugs dem Wind überlassen werden. Das funktioniert sogar einhand, wie das Beispiel zeigt. Der Skipper muss nur die Vorleine einholen und braucht sich anschließend nicht mehr mit Festmachern beschäftigen.

Bei starkem Wind jedoch kann auch dieses Manöver problematisch werden, wenn der Bug anfängt auf Drift zu gehen. Das freut den Nachbarn. Dagegen hilft viel Schub achteraus. Das birgt aber auch die Gefahr, zu weit nach Lee zu gelangen – und damit auf die nächste Pfahlreihe. Und wenn ein Festmacher nicht loskommt, gerät die Yacht außer Kontrolle. Deshalb sollte der Bug mit Leinen gesichert und das Herumschwingen des Bugs dem Wind überlassen werden. Das funktioniert sogar einhand, wie das Beispiel zeigt. Der Skipper muss nur die Vorleine einholen und braucht sich anschließend nicht mehr mit Festmachern beschäftigen.

3 Ist der Bug frei und das Heck in die richtige Richtung eingeschwenkt, die Achterausfahrt mit leichten Vorwärtsschüben und maximalem Ruderausschlag in Drehrichtung bremsen. Durch die Schübe wird das Heck herumgedrückt, gleichzeitig drückt der Wind den Bug herum. Ist die Drehung weit genug, kann die Gasse vorwärts verlassen werden.

WIND

Nach Luv verholen

Bei starkem, in die Box stehendem Wind kann es problematisch sein, nach Passieren der Pfähle die Kurve zu kriegen, vor allem, wenn wenig Manöverraum zur Verfügung steht.

Normalerweise würde der Skipper bis zur gegenüberliegenden Pfahlreihe fahren und dabei schon so weit wie möglich einlenken. Beim anschließenden Vorwärtsgehen besteht jedoch die Gefahr, dass die Yacht zu stark driftet und auf die Pfahlreihe in Lee gedrückt wird. Sicherer sind diese Varianten.

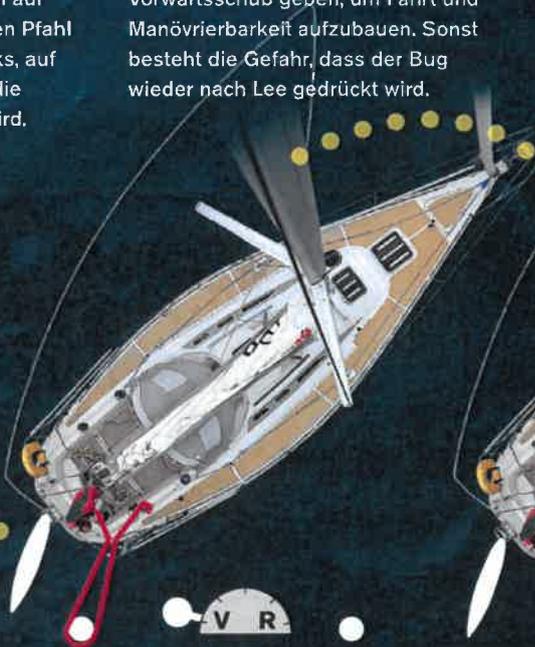


1 Beide Vorleinen einholen, eine Achterleine einholen und zum Ausbringen auf Slip vorbereiten. Achteraus einkuppeln, und die Box verlassen, dabei den letzten Festmacher einholen.

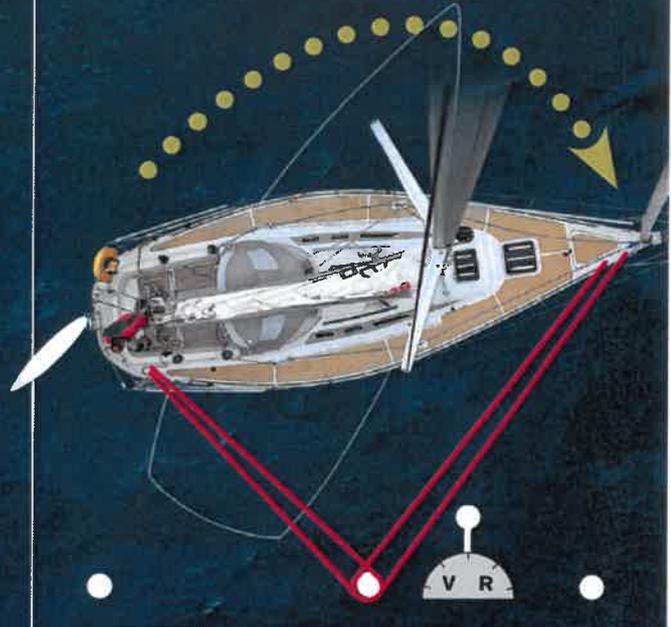
2 Bei Erreichen der gegenüberliegenden Pfahlreihe einen Festmacher achtern auf Slip um einen erreichbaren Pfahl legen. Die Seite des Hecks, auf der belegt wird, ist auch die Seite, über die gedreht wird.



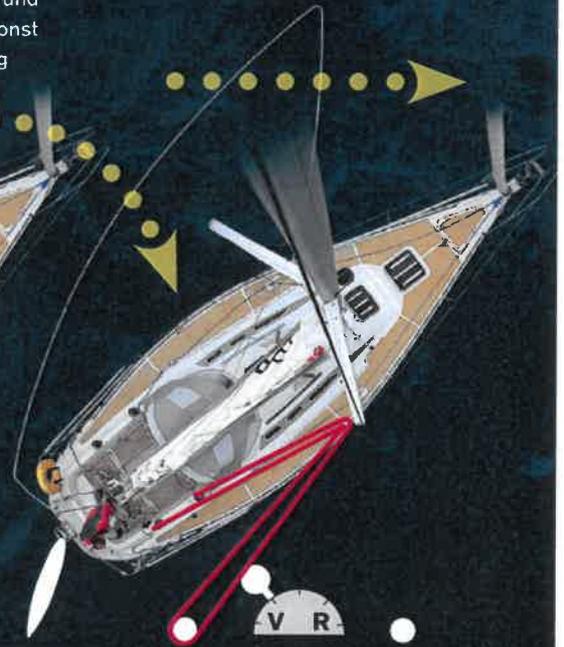
3a Das Eindampfen in die Achterleine ist eine gute Einhand-Variante sowie für Yachten mit breitem Heck geeignet. Ist die Yacht weit genug herumgekommen, entweder rückwärts die Gasse verlassen, dann kann jederzeit wieder an einem Pfahl festgemacht werden, falls der Bug unkontrolliert wegdriftet. Oder beherzt Vorwärtsschub geben, um Fahrt und Manövrierbarkeit aufzubauen. Sonst besteht die Gefahr, dass der Bug wieder nach Lee gedrückt wird.



3c Die Yacht kann auch mit Vor- und Achterleine gedreht werden. Dann lässt man sie zunächst am Bug hängen, löst anschließend die Vorleine und verlässt die Gasse vorwärts.



3b Bei Yachten mit schmalen Heck und fehlendem Hebel oder wenn noch ein Crewmitglied zur Verfügung steht, kann statt einer Achterleine eine Mittelspring auf Slip ausgebracht werden. Das Drehen benötigt dann weniger Schub.



1 Beim Einhand-Ableger eine lange Vorleine nach Luv auf Slip ausbringen und zurück ins Cockpit führen. Ansonsten übernimmt diese Vorleine ein Crewmitglied auf dem Vorschiff. Findet sich ein Helfer an Land oder noch besser auf dem Luv-Nachbarboot, muss die Leine nicht auf Slip ausgebracht werden. Die beiden alten Vorleinen lösen, und die Yacht an den Achterleinen aus der Box ziehen. Lee-Achterleine einholen, Luv-Achterleine auf Slip legen, und mit ihr auf dem Boot nach vorn gehen. So wird der Rumpf in Luv gehalten. Ist nur eine Person an Bord, entfällt dies. Die Vorleine wird währenddessen gleichmäßig gefiert.

2a Recht sicher ist es nun, die Yacht vom Wind nach Lee klappen zu lassen, besonders bei einer sehr engen Gasse. Das geht jedoch nur mit einem helfenden Nachbarn oder einem weiteren Crewmitglied. Wenn der Bug auf Höhe der Pfahlreihe ist, kurz aufstoppen und eine Vorleine auf den Luv-Pfahl auf Slip legen. Den Bug absetzen, wenn nötig. Sobald die Yacht herumgeschwojt ist, kann die Gasse voraus verlassen werden. Ein Einhandsegler kann sich behelfen, indem er den Lee-Pfahl als Drehpunkt nimmt. Das geht jedoch nur, wenn der Bugkorb nicht übersteht.

2c Ist die Gasse groß genug, kann auch bis zur gegenüberliegenden Pfahlreihe gefahren werden. Ein kräftiger Vorwärtsschub bei voll eingeschlagenem Ruder sollte die Yacht auf Kurs bringen. Bei sehr starkem Wind und einem stark über den Bug driftenden Boot besteht jedoch die Gefahr, wieder an der anderen Pfahlreihe anzukommen, bevor die Drehung beendet ist. Dann könnte aber Methode **2a** angewendet werden.

2b Die Gasse mit dem Heck voraus zu verlassen ist nur dann zu empfehlen, wenn der Radeffekt mit hilft oder zumindest nicht gegen die Drehung wirkt. Ein rechtsdrehender Propeller würde bei Achterausfahrt hier das Heck nach Backbord versetzen, der Bug treibt in dieselbe Richtung, die Drehung wird behindert. Eine Lösung wäre wie auf der rechten Seite gezeigt. Käme die Yacht dagegen aus einer der unteren Boxen, würde der Radeffekt das Heck nach Luv versetzen oder auf der Stelle halten, während der Bug nach Lee treibt, also eine Unterstützung der Drehung bieten.

Mit Vorleine

Bei starkem Seitenwind lässt sich eine Yacht ohne Bugstrahlruder nur durch Leinenhilfe kontrolliert aus der Box bugisieren. Wichtig ist das Absetzen vom Lee-Pfahl, da die Yacht auf diesen gedrückt wird. Hier sind drei Varianten des Ablegens dargestellt, die sich je nach Richtung des Radeffektes, der Crewstärke und der Breite der Boxengasse anbieten.

WIND

ABLEGEN MIT MASCHINE – VOM STEG MIT PFÄHLEN

Laufende Vorleine mit Fernauslösung: Eine Leine mit zwei Augen wird um die Sorgleine herumgelegt und auf der Klampe belegt. Das vordere Auge ist mit einer Leine, die bis ins Cockpit reicht, verbunden.



2 Durch langsames Eindampfen in die auf Slip gelegte Achterspring wird die Yacht aus der Box geholt und zugleich das Heck vor dem Wegdriften bewahrt. Sobald der Bug zwischen den Pfählen ist, die Vorleine lösen, entweder per Fernbedienung oder ein Crewmitglied erledigt das. Der Bug schwenkt nun nach Lee, das Heck nach Luv.

1 Alle Festmacher bis auf die Luv-Achterleine einholen. Durch eine laufende Vorleine (siehe Foto) wird der Bug am Driften gehindert. Wenn der Luv-Pfahl erreichbar ist, dort eine Achterspring auf Slip anbringen.

Mit Sorgleine und Achterspring

Diese Variante zeigt, wie mit einer Achterspring das Heck nach Luv geholt werden kann, wenn es rückwärts aus der Gasse gehen soll oder anschließend mit dem Wind vorwärts (also nach links). Hier wird außerdem eine Sorgleine vom Luv-Pfahl zum Steg vorausgesetzt. Dann ist es auch ein sehr geeignetes Einhand-Manöver. Es gibt keine lange Vorleine, und so ist keine fremde Hilfe nötig.

3 Ist der Bug weit genug herumgeschwenkt wird die Achterspring eingeholt. Die Gasse kann nun weiter rückwärts oder vorwärts abgefahren werden. Die Achterspring ist auch das richtige Hilfsmittel, wenn ohne Seitenwind, dafür aber in sehr engen Gassen oder an Ecken Drehungen bewältigt werden müssen.

Mit Windkraft

Einfacher geht es nicht, denn der Wind erledigt die Arbeit. Geeignet für alle Bootstypen und bei Windrichtungen zwischen vorlich bis ablandig raumschots. Das Heck muss abgefendert werden. Ist es breit genug, kann statt des Absetzens auch in die Achterleine, die dann zur Spring wird, eingedampft werden.



Sämtliche Festmacher bis auf eine Achterleine **1** oder Brustleine achtern einholen. Die letzte Leine auf Slip legen oder von einer Person an Land loswerfen lassen. Den Bug absetzen, das erfordert kaum Kraft und ist auch nur bei vorlichen Windrichtungen nötig.

WIND



Ist der Bug weit genug **2** herumgekommen, vorwärts einkuppeln, etwas Schub geben, gleichzeitig die Achterleine einholen.

Eindampfen in die Achterspring

Geeignet bei allen Windrichtungen zwischen parallel zur Pier und aufländig.

Diese Methode ist aber nur bei Yachten mit breiten Hecks zu empfehlen, da sie Hebelwirkung benötigt. Dafür funktioniert sie bei diesen umso besser. Auch für Solosegler zu empfehlen.

1 Eine Achterspring auf Slip ausbringen (oder ein Helfer wirft an Land los), das Heck zur Pier gut abfendern. Rückwärts einkuppeln und dosiert immer mehr Schub geben. Die Ruderlage ist egal, da das Blatt bei achteraus gehender Maschine nicht angeströmt wird und wirkungslos bleibt.

WIND

2 Durch die Hebelwirkung schwingt der Bug herum. Ist er weit genug, vorwärts Schub geben bei Ruder mittschiffs, damit das Heck nicht gegen die Pier gedrückt wird. Ist die Yacht achtern klar, hart Ruder von der Pier weg legen, um den Bug gegen den Wind zu drehen.



Eindampfen in die Achterleine

Dieses Manöver eignet sich nur für Yachten mit breitem Heck, ist bei diesen jedoch nahezu

ABLEGEN MIT MASCHINE – VON DER PIER LÄNGSSEITS

genial. Windrichtung: aufländig bis parallel. Es muss nur das Heck abgefendert werden, und die Maschine bleibt voraus eingekuppelt. Der manchmal bange Moment des Umsteuerns entfällt. Es ist sehr gut einhandauglich.

1 Eine Achterleine auf der Wasserseite ausbringen, hier auf Slip gezeigt. Ruder hart landseitig, kräftig Schub voraus. Die Strömung am Ruderblatt setzt das Heck ab, die Hebelwirkung lässt den Bug herumschwingen.



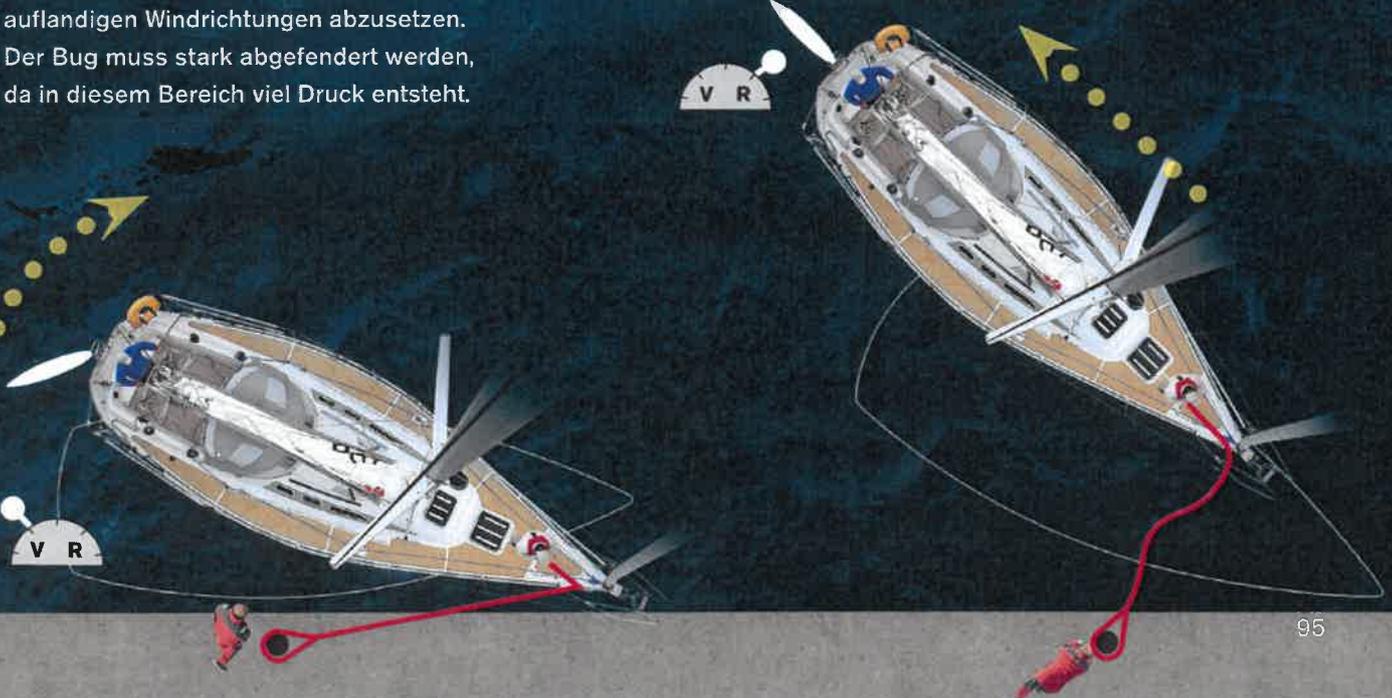
2 Sobald das Heck von der Pier frei ist, langsam Ruder miltschiffs legen und eventuell, abhängig von der Windstärke, Schub reduzieren. Achterleine einholen.

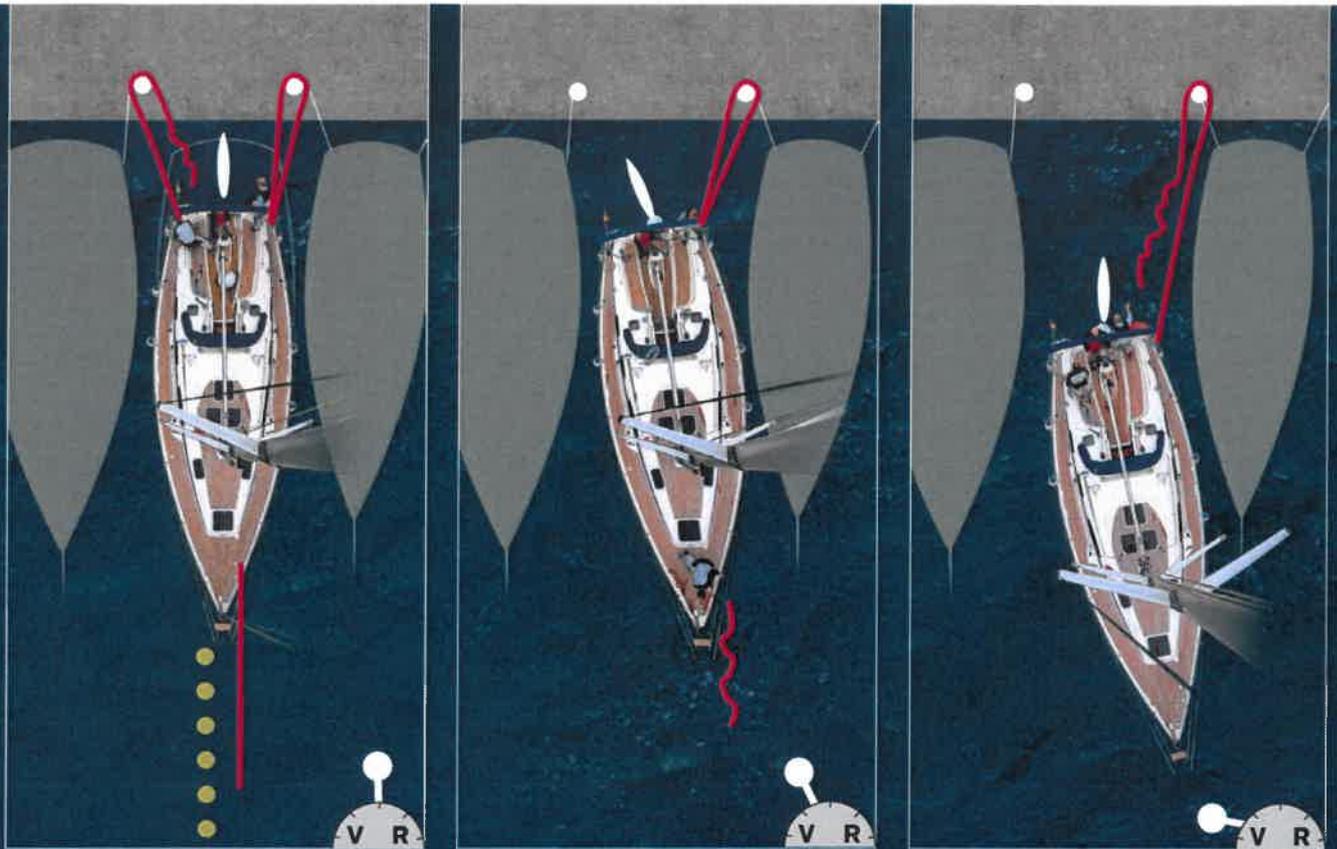
Eindampfen in die Vorspring

WIND

Das ist die einzige Methode für ältere, schmale Yachten, sich ohne Bugstrahlrudder oder fremde Hilfe von einer Pier bei aufländigen Windrichtungen abzusetzen. Der Bug muss stark abgefendert werden, da in diesem Bereich viel Druck entsteht.

Ab einem gewissen Winkel, abhängig von der Form des Bugs, ist dieser nicht mehr gut abzufendern. Dann schnell rückwärts einkuppeln und kräftig Schub achteraus geben, damit die Yacht nicht zurück auf die Pier treibt. Das vorher vereinbarte Kommando zum Loswerfen der Vorleine geben, diese einholen. Spürt jetzt die Person an Land nicht, misslingt das Manöver. Eine auf Slip gelegte Vorleine birgt dagegen immer das Risiko sich zu verhaken. Der Skipper muss abwägen.





1 Beide Festmacher auf Slip, die Yacht etwas voraussacken lassen. Das entlastet die Muring. Lee-Festmacher lösen.

2 Der Steuermann dampft leicht mit Gegenrudder in den Luv-Festmacher, der Vorschiffsmann wirft die Muringleine los.

3 Ist die Muringleine abgesunken, kräftigen Schub voraus geben und den Luv-Festmacher einholen.

Der Standard-Ableger

Das Ablegen von der Pier ist oft schwieriger als aus einer Box mit Pfählen heraus. Denn diese halten die Yacht bei Seitenwind so lange wie nötig vom Nachbarn fern und sind zudem zuverlässige Fixpunkte für Springs. Deshalb ist es beim An- und Ablegen mit Murings oder Anker auch normal, auf den Nachbarn zu treiben. Das nimmt einem niemand krumm. Zumindest so lange nicht, wie die Bordwände gut abgefendert sind und die Crew zusätzlich abhält. Aber bitte nur an der Fußreling oder Bordwand des Nachbarn oder an seinem Bug- oder Heckkorb sowie seinen Wanten – niemals aber an Relingsstützen oder -drähten, diese können aus dem Deck reißen.

Ganz wichtig beim Ablegen ist, dass der Steuermann so lange mit dem Schub voraus wartet, bis der Vorschiffsmann signalisiert, dass die Muringleine tief genug abgesunken ist. Denn wenn diese in die Schraube kommt, gibt es Chaos. Und noch ein Tipp: den dritten Festmacher (Stromkabel) nicht vergessen!

WIND

1 Die Festmacher achtern werden auf Slip gelegt, der luvwärtige über Kreuz nach Lee, um die Abdrift des Hecks vom Cockpit aus kontrollieren zu können. Der leewärtige bleibt parallel, um dem Zug der Muring entgegenzuwirken. Zusätzlich wird um die Bugklampe des Nachbarn eine Manöverleine auf Slip ausgebracht. Diese muss mindestens doppelte Bootslänge haben. Zuerst die leeseitige Achterleine loswerfen. Dadurch zieht die Muring die Yacht etwas von der Pier weg, das Heck schwojt leicht nach Luv. Nun Muringleine lösen, was durch die Entlastung einfacher geworden ist. Ist diese frei, reicht ein kurzer Motorschub voraus, um das Heck abzusetzen. Dabei wird die luvseitige, über Kreuz laufende Achterleine kontrolliert mitgeführt. Der Bugmann fiert gleichzeitig die Vorspring. Nach wenigen Metern wird der Winkel der Achterleine zu spitz, und das Heck kann mit ihr nicht mehr vor dem Abdriften bewahrt werden. Die Leine einholen, das Heck zum Nachbarn abfendern. Dies kann auch durch leichtes Gegenruder unterstützt werden, wodurch das Heck nach Luv versetzt wird. Dort müssen ebenfalls Fender hängen.

Drehen mit Vorspring

In engen Mittelmeeramarinas sind die Gassen oftmals schon schmaler, als die dort festgemachten Yachten lang sind. Ein normales Vorwärts-Ausparken ist dort unmöglich. Bevor das Heck frei wäre, würde der Bug ein gegenüberliegendes Boot rammen. Selbst das Herausdrehen mit dem Bugstrahlruder kann problematisch werden, wenn starker Seitenwind herrscht, gegen den der Bug-Quirl manchmal nicht mehr ankommt. In dieser Situation bietet sich der Einsatz der Vorspring an. Dabei dreht die Yacht direkt um den Bug des Nachbarn. Selbstverständlich sollte dieser vorher gefragt werden, so er an Bord ist. Meistens hilft er dann sogar, sodass die Manöverleine nicht auf Slip gelegt werden muss. Er kann sie ja loswerfen. Erleichternd kommt in diesem Fall hinzu, dass die Muringleinen sehr steil ins Wasser ragen, also nicht die Gefahr besteht, sich an einem der Unterwasseranhänge oder der Schraube zu verfangen.

2 Die Drehung der Yacht wird jetzt nur noch durch das Fieren der Vorspring und leichte Motorschübe kontrolliert. Achtung am Bug des Nachbarn, abfendern und abhalten! Die oft vorstehenden Anker sorgen leicht für Schrammen und Verletzungen, verhaken sich auch gern in der eigenen Seereling. Zeigt der Bug in die gewünschte Richtung, kann die Vorspring losgeworfen und durchgeholt werden. Der Steuermann übernimmt mit Ruder und Maschine die Kontrolle.

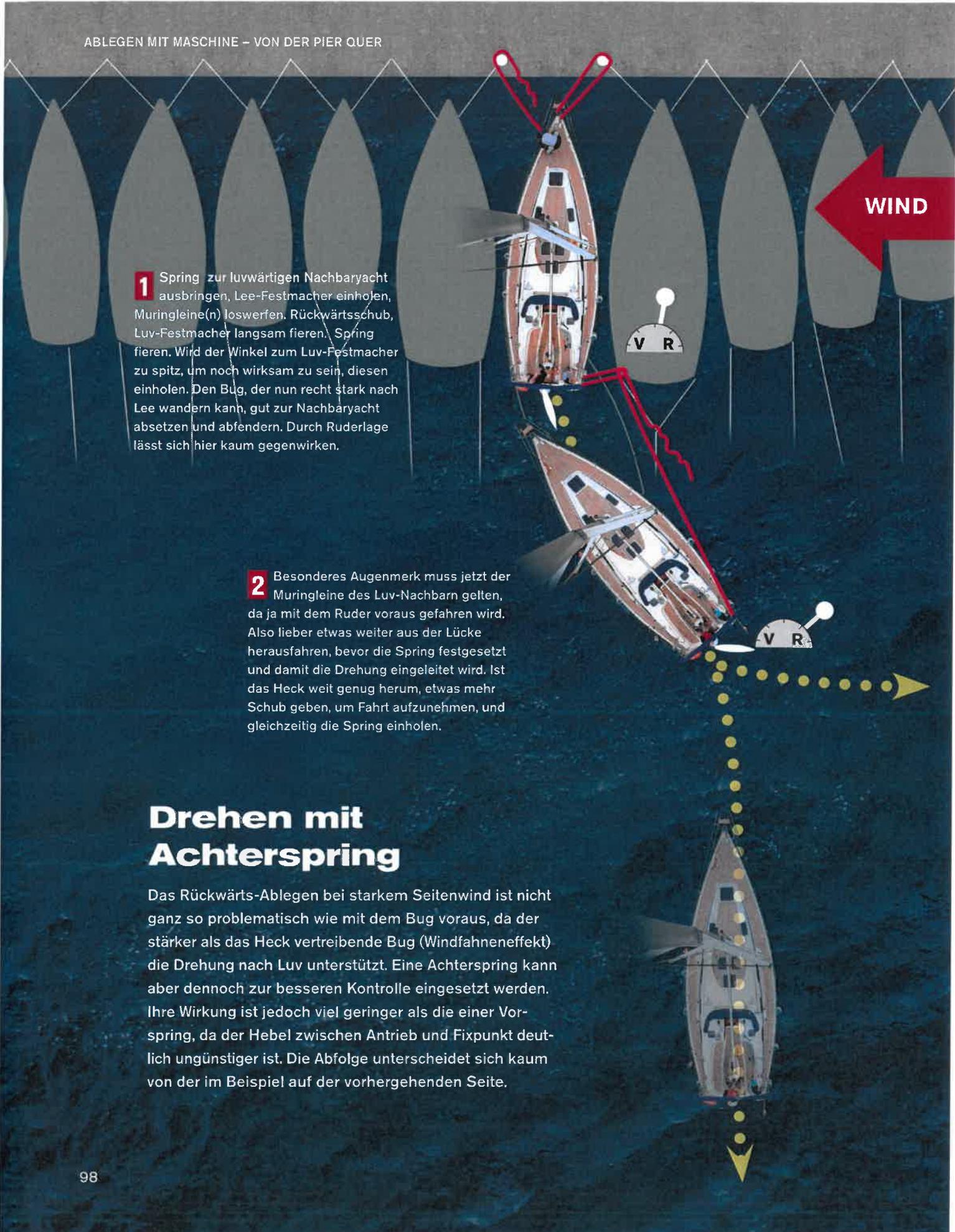
WIND

1 Spring zur luvwärtigen Nachbaryacht ausbringen, Lee-Festmacher einholen, Muringleine(n) loswerfen. Rückwärtsschub, Luv-Festmacher langsam fieren. Spring fieren. Wird der Winkel zum Luv-Festmacher zu spitz, um noch wirksam zu sein, diesen einholen. Den Bug, der nun recht stark nach Lee wandern kann, gut zur Nachbaryacht absetzen und abfendern. Durch Ruderlage lässt sich hier kaum gegenwirken.

2 Besonderes Augenmerk muss jetzt der Muringleine des Luv-Nachbarn gelten, da ja mit dem Ruder voraus gefahren wird. Also lieber etwas weiter aus der Lücke herausfahren, bevor die Spring festgesetzt und damit die Drehung eingeleitet wird. Ist das Heck weit genug herum, etwas mehr Schub geben, um Fahrt aufzunehmen, und gleichzeitig die Spring einholen.

Drehen mit Achterspring

Das Rückwärts-Ablegen bei starkem Seitenwind ist nicht ganz so problematisch wie mit dem Bug voraus, da der stärker als das Heck vertreibende Bug (Windfahneffekt) die Drehung nach Luv unterstützt. Eine Achterspring kann aber dennoch zur besseren Kontrolle eingesetzt werden. Ihre Wirkung ist jedoch viel geringer als die einer Vorspring, da der Hebel zwischen Antrieb und Fixpunkt deutlich ungünstiger ist. Die Abfolge unterscheidet sich kaum von der im Beispiel auf der vorhergehenden Seite.



1 Der leewärtige Festmacher ist gelöst, die luvwärtige Landleine auf Slip, aber nicht über Kreuz gelegt. Der Bugmann löst die Muring. Mit leichten Vorwärtsschüben setzt der Steuermann die Yacht ab. Damit diese nicht voll auf den Nachbarn treibt, kann mit etwas Gegenruder immer wieder in die Achterleine eingedampft werden. Durch die Hebelwirkung am breiten Heck und die Ruderlage wird das gesamte Boot nach Luv versetzt. Wenn sich der Bug des Leenachbarn etwa auf Kielhöhe befindet, kann die Achterleine eingeholt werden.

2 Nun treibt die Yacht unweigerlich nach Lee – also dort gut abfeuern und abhalten und auf die Nachbar-Muring achten. Die eigentliche Arbeit übernimmt der Wind, er drückt das Vorschiff im Bogen nach Lee.

3 Ist die Yacht komplett gedreht, mit kräftigem Schub rückwärts Fahrt aufnehmen, um den Moment der Manövrierunfähigkeit zu überbrücken.

Rückwärts gegenan

Diese Variante eignet sich, wenn keine Vorsprung zum Nachbarschiff ausgebracht werden kann, weil es (was selten ist) der Eigner untersagt oder weil andere Gegebenheiten, wie beispielsweise ein Relingsnetz, dies unmöglich machen. Auch kann die Bauweise des Bootes es verbieten, um dessen Bug zu drehen, wie bei einem sehr weit vorstehenden Bugbeschlag oder gar einem hervorstehenden Gennakerbaum oder Klüver. Auch wenn die Gasse sehr eng ist, sodass es zu einer direkten Drehung nicht reicht, kann diese Methode helfen. Sie hat zudem einen Vorteil gegenüber dem Vorwärtsfahren: Durch den Windfahneneffekt bei modernen Yachten richtet sich die Yacht von selbst aus, und die Gasse kann entspannter passiert werden als vorwärts. Dieses Ablegemanöver eignet sich jedoch nur, wenn die Murings sehr steil abfallen. Ansonsten würde sich der Kiel in der Muring des Nachbarn in Lee verfangen.

ABLEGEN MIT MASCHINE – VON DER PIER QUER

1 Bei aufländigem Wind können beide Achterleinen gleichzeitig gelöst werden. Wenn zuvor etwas Kette gesteckt wird, geht das leichter. Bei ablandigem oder seitlichem Wind jedoch sollte eine Leine auf Slip belegt bleiben, bei seitlichem Wind die Luvleine. Diese wird nun langsam gefiert und kontrolliert die seitliche Abdrift des Hecks. Die Ankertrosse entsprechend einholen, bei starkem ablandigem Wind kann auch etwas Schub achteraus die Kontrolle erhöhen.

2 Der Vorschiffsmann gibt dem Steuermann per Handzeichen die Richtung zum Anker. Dies ist besonders wichtig bei seitlichem Wind, wenn aus der geradlinigen Annäherung ein Bogen wird. Wenn der Bug nicht zum Anker zeigt, erhöht das die Last auf der Trosse. Der Bugmann warnt auch, falls sich die Yacht schneller nähert, als das Geschirr eingeholt werden kann, damit sie dieses nicht überläuft.

3 Kurz vor Erreichen des Ankers muss dieser kurzstag stehen, damit er durch die Restfahrt der Yacht beim Überlaufen ausgebrochen wird. Falls er sehr schlammig ist, kann er bis kurz unter die Wasserlinie geholt werden und dort bleiben, bis die Strömung ihn sauber gewaschen hat. Allerdings sollte dabei nicht zu schnell gefahren werden. Anschließend den Anker ganz aufholen und sichern.

1

2

3

WIND

Das Eisen einholen

Eigentlich ist das Ablegen mit Ankerhilfe einfach. Denn das vor allem gegen seitlichen Wind sehr anfällige Vorschiff ist durch das Geschirr gegen Abdrift gesichert. Es gibt jedoch eine Einschränkung, weshalb das Liegen auf römisch-katholische Art nicht immer das Angenehmste ist. Wenn nämlich der Anker partout nicht nach oben kommen will, weil er sich entweder irgendwo verhakt hat oder weil über dem eigenen Geschirr die Kette eines anderen liegt. Im erstgenannten Fall hilft nur ein rabiates Ausbrechen oder letztendlich der Taucher, es sei denn, es wurde, wie auf Seite 123 gezeigt, eine Trippleine mit ausgebracht. Eine Ankerboje wäre noch besser, bildet jedoch in Häfen ein Hindernis. Im zweiten genannten Fall, beim Kreuzen an der anderen Kette, schafft die auf dieser Seite gezeigte Methode Abhilfe. Bis auf diese kleine Unsicherheit ist das Ablegen mit Ankergeschirr eines der einfachsten Hafenmanöver überhaupt. Charterer sollten jedoch eines beachten: Die Yachten sind heute üblicherweise mit Elektrowinschen und langen Ketten ohne Trosse ausgerüstet. Das verleitet dazu, die Yacht per Winsch an der Kette zum Anker zu ziehen. Dabei kann jedoch leicht die Winsch überlastet werden. Deshalb immer die Maschine die eigentliche Arbeit erledigen lassen, mit der Winsch nur die Lose aus der Kette holen.

Den Anker befreien

In vollen Häfen ist es keine Seltenheit, dass der eigene Anker hinter eine fremde Kette hakt. Ist diese sehr schwer oder straff gespannt, bleibt das eigene Eisen daran hängen, egal wie oft es geholt und gefiert wird. Um dies zu beheben, kann eine Trippleine in die Ankerkette gebunden werden. Ihre Länge sollte mindestens Wassertiefe plus Freibord betragen. Mit ihrer Hilfe kann der Anker dann unter Wasser hochgeklappt werden, sodass die fremde Kette abrutscht. Ist sie nicht vorhanden, hilft die gezeigte Methode.



1 Den Anker so weit aufholen, dass die fremde Kette erreichbar ist. Zur Not für Schritt 2 bis zu ihr tauchen.



2 Eine starke Leine oder einen Festmacher auf Slip um die Kette ziehen und durchsetzen, notfalls mit einer Winsch.



3 Den eigenen Anker fieren. Er kann aus der Kette herausrutschen, da diese fixiert ist. Sie wird anschließend freigegeben.



Fein raus

Es lohnt, das Ablegen unter Segeln zu üben – denn neben guter Seemannschaft ist es manchmal die einzige Option.

Als Motoren auf Segelyachten noch nicht selbstverständlich und auch keineswegs zuverlässig waren, stellte sich die Frage nicht, ob man das Ablegen unter Segeln beherrschen muss. Es war einfach nötig, um aus dem Hafen zu kommen. Moderne Technik dagegen lässt die Kunst des Segelns aus dem Stand fast in Vergessenheit geraten. Die Motoren sind langlebig und zuverlässig, die Häfen oft sogar zu eng geworden, um sicher manövrieren zu können. Weshalb der Verzicht auf die Maschine auch mancherorts verboten ist.

Und dennoch sollte das Manöver beherrscht werden. Warum wohl lernt jeder Anfänger, dass die Segel beim Ablegen klar zum Setzen sein sollten, auch wenn der Hafen unter Maschine verlassen wird? Weil der Hilfsantrieb eben ausfallen kann und der sicherste Motor einer Yacht nun einmal die Segel sind. In dieser Richtung ließen sich

noch viele gar nicht so seltene Szenarien anführen, zum Beispiel die defekte Maschine und der erst im nächsten Hafen erreichbare Motorservice. Dorthin schafft es nur, wer seine Yacht auch ohne Jockel beherrscht.

Das Ablegen unter Segeln sollte jedoch nicht immer und unter allen Umständen praktiziert werden. Gerade in der Hochsaison sind die Häfen meistens voll, und es gibt wenig Manövrierraum, sodass aus Gründen der Sicherheit lieber die Maschine benutzt werden sollte. Das gilt insbesondere für Charterer, die das Verhalten ihrer Yacht nicht so genau kennen können, wie es für einen risikolosen Manöverablauf nötig wäre.

Es sollte jedoch geübt werden, wenn es gefahrlos möglich ist. Bei leichten bis moderaten Bedingungen, zum Beispiel im Vorhafen, einem großräumigen Fischereihafen oder bei wenig Betrieb in der heimischen Marina, etwa in der Nebensaison.

Grundregeln

Liegeplatz nicht Startplatz

Bei der Manöverplanung muss die Sicherheit über allem stehen. Die wichtigste Frage lautet: Gibt es genügend Raum nach Lee? Ist das nicht der Fall, muss die Yacht an einen geeigneten Platz verholt werden, etwa heraus aus einer engen Boxengasse an deren Ende.

Ruderwirkung nur mit Fahrt

So schnell wie möglich muss Fahrt ins Schiff, damit, gerade bei modernen Kurzkielern, Lift entsteht und die Abdrift gestoppt wird und damit zugleich die Yacht auf das Ruder reagiert. Dies ist wieder nur mit Raum nach Lee möglich.

Gründliche Vorbereitung

Mindestens eine lange Manöverleine, die nicht zum Kinken neigt, bereitlegen. Ebenso alle verfügbaren Fender vorbereiten. Das Groß zum schnellen Setzen nur mit wenigen Zeisingen sichern. Das geplante Manöver detailliert und in Ruhe mit der Crew besprechen und Alternativen erwägen, falls der Ablauf misslingt.

1 Zur besseren Kontrolle des Bugs und um Zeit zwischen den Pfählen zu gewinnen, eine lange Vorleine auf Slip ausbringen. Alle weiteren Vorleinen einholen und die Yacht mit dem Heck zwischen die Pfähle ziehen. Dazu eine Achterleine (hier Steuerbord) als »Antrieb« benutzen, indem ein Crewmitglied an ihr das Schiff nach achtern zieht. Gleichzeitig die Vorleine fieren. Das ist allein schwierig, aber es besteht auch keine Eile. Die andere Achterleine wird als Achterspring auf Slip gelegt. Bei einer Zwei-Personen-Crew kann die Aufgaben des Mannes in Rot auch der Steueremann übernehmen.

2 Die Yacht ganz aus der Box holen, die ehemalige Achterleine Steuerbord nun als Vorleine auf Slip ausbringen. Jetzt können die Segel in Ruhe gesetzt werden. Alles aufklariert, kontrollieren, ob die Schoten frei zum Fieren sind. Das Vorsegel, wenn gesetzt, ansonsten das Großsegel zur entgegengesetzten Seite back halten, in die die Gasse verlassen werden soll, hier also Backbord.

3 Sobald die Drehung einsetzt und der Bug den Pfahl in die richtige Richtung passiert hat, die Vorleine einholen. Die Yacht dreht jetzt, Segel zunächst killen lassen. Drehpunkt ist der Ansatzpunkt der Achterspring, diese verhindert, dass das Heck nach Lee sackt. Sobald der Bug weit genug herumgekommen ist, Achterspring einholen und gleichzeitig Segel einstellen und Fahrt aufnehmen. Hinweis: Die Achterspring sollte nur bei Yachten gefahren werden, die ohne Fahrt stark zum Vertreiben neigen, wie Kurzkieler. Denn wenn sie nicht reibungslos eingeholt werden kann oder sich verhakt, endet das ganze Manöver fatal.

Kontrolle nach Lee

Bei ablandigem Wind ist die Versuchung groß, die Segel schon in der Box zu setzen. Das funktioniert prinzipiell auch, jedoch besteht immer die Gefahr – und diese steigt mit zunehmendem Wind –, dass die Yacht durch eine Bö oder unachtsames Manövrieren querdriftet. Außerdem kann es passieren, dass der Großbaum oder eine Schot an einem Pfahl hängenbleibt. Dann ist Chaos angesagt. Einfacher ist es, die Segel außerhalb der Box zu setzen.

Gegen den Wind

2 Der Festmacher wird in Luv, also auf dem Steg oder der anderen Yacht, belegt. Es bringt nichts, wenn die Person dort versucht, die Yacht zu holen, das Risiko, die Leine zu verlieren, ist höher als der Nutzen. Sobald der Festmacher an Bord belegt ist, können alle anderen Leinen eingeholt werden. Die Crew zieht nun die Yacht per Hand oder über eine Winsch nach Luv. Sobald die andere Pfahlreihe erreichbar ist, einen Festmacher achtern auf Slip legen.

Steht der Wind auf die Box, so ist ein direktes Ablegen ohne Schlepperhilfe unmöglich. Steht ein solcher aber nicht zur Verfügung, muss man über einen Umweg aus der Box. Ein Weg, wenn auch ein mühseliger, wäre, sich aus der Box und dann an den Pfählen entlang bis zum Ende der Gasse zu verholen, die ganze Zeit auf Legerwall. Das ist eher unpraktisch. Leichter wird es, wenn ein Fixpunkt in Luv vorhanden ist. Das kann ein mit dem Dingi ausgebrachter Anker sein, wenn ausreichend Raum in Luv vorhanden ist. Oder es wird die Pfahlreihe oder Pier in Luv genutzt. Dazu kann eine Leine mit dem Dingi dorthin ausgebracht werden oder, falls nicht vorhanden, von Luv aus herangeführt werden, wie in diesem Beispiel.

1 Von einer Yacht in der Boxengasse gegenüber oder vom Steg wird eine Leine ausgebracht. Das kann mittels eines Fenders, den der Wind treibt, geschehen. Jedoch muss die Leine leicht und schwimmfähig sein, also am besten mit Pilotleine arbeiten. Mit der Pilotleine wird dann der schwere Festmacher geholt. Wenn der Festmacher und der Fender von der eigenen Yacht stammen, muss am Ende kein Material mehr zurückgegeben werden.

3 Auf den anderen Pfahl vom Bug aus eine Vorleine ausbringen. Wenn Fender und Pilotleine nicht die eigenen, kann der Helfer diese nun einholen.

4 Achterleine fieren, Vorleine dichtnehmen – die Yacht dreht. Hängt sie nach Lee am Pfahl, wie auf der vorherigen Seite beschrieben weitermachen.



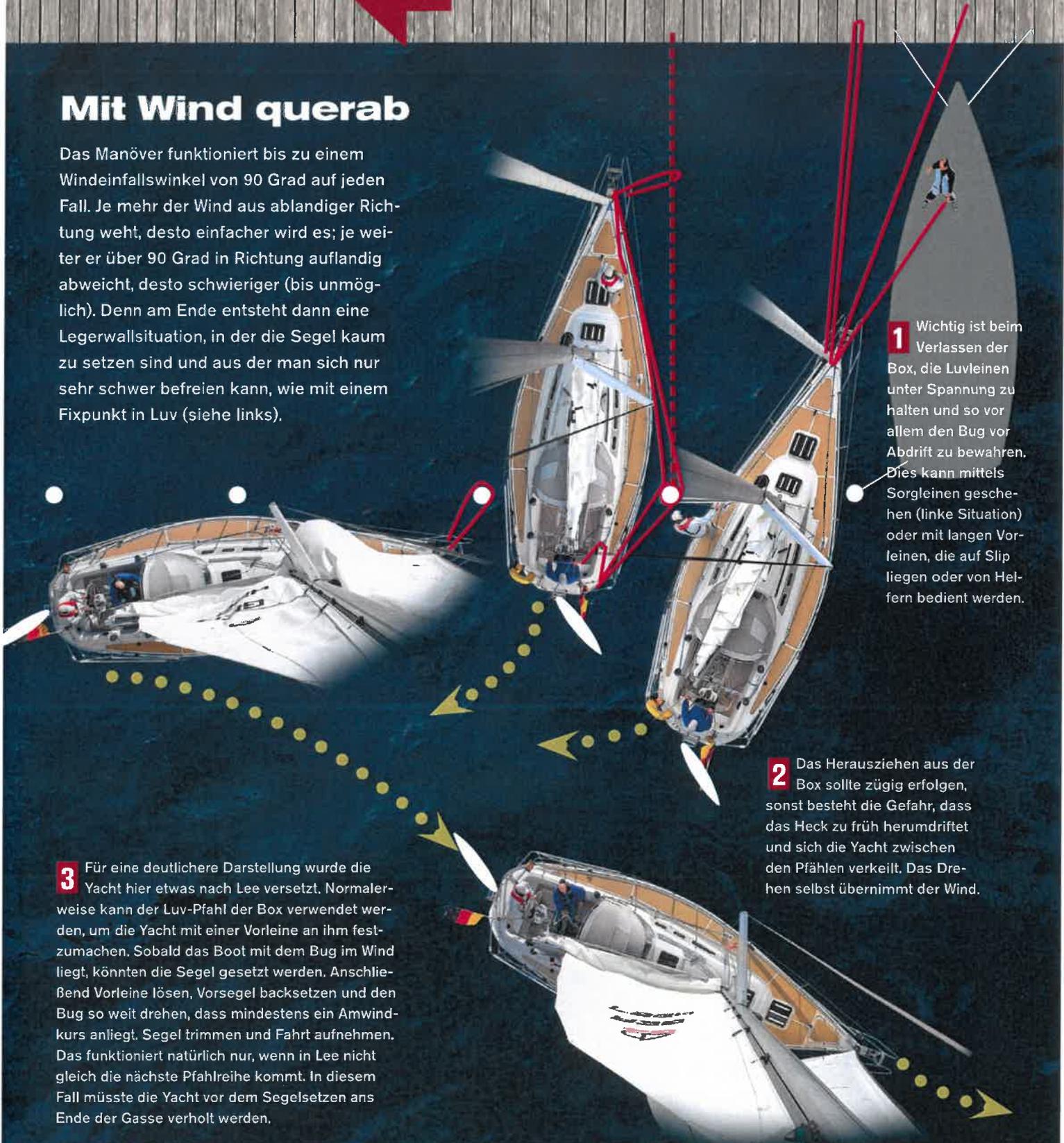


WIND

ABLEGEN, UNTER SEGELN – VOM STEG MIT PFÄHLEN

Mit Wind querab

Das Manöver funktioniert bis zu einem Windeinfallswinkel von 90 Grad auf jeden Fall. Je mehr der Wind aus ablandiger Richtung weht, desto einfacher wird es; je weiter er über 90 Grad in Richtung auflandig abweicht, desto schwieriger (bis unmöglich). Denn am Ende entsteht dann eine Legerwallsituation, in der die Segel kaum zu setzen sind und aus der man sich nur sehr schwer befreien kann, wie mit einem Fixpunkt in Luv (siehe links).



1 Wichtig ist beim Verlassen der Box, die Luvleinen unter Spannung zu halten und so vor allem den Bug vor Abdrift zu bewahren. Dies kann mittels Sorgleinen geschehen (linke Situation) oder mit langen Vorleinen, die auf Slip liegen oder von Helfern bedient werden.

2 Das Herausziehen aus der Box sollte zügig erfolgen, sonst besteht die Gefahr, dass das Heck zu früh herumdriftet und sich die Yacht zwischen den Pfählen verkeilt. Das Drehen selbst übernimmt der Wind.

3 Für eine deutlichere Darstellung wurde die Yacht hier etwas nach Lee versetzt. Normalerweise kann der Luv-Pfahl der Box verwendet werden, um die Yacht mit einer Vorleine an ihm festzumachen. Sobald das Boot mit dem Bug im Wind liegt, könnten die Segel gesetzt werden. Anschließend Vorleine lösen, Vorsegel backsetzen und den Bug so weit drehen, dass mindestens ein Amwindkurs anliegt. Segel trimmen und Fahrt aufnehmen. Das funktioniert natürlich nur, wenn in Lee nicht gleich die nächste Pfahlreihe kommt. In diesem Fall müsste die Yacht vor dem Segelsetzen ans Ende der Gasse verholt werden.



1 Die Genua setzen; wenn der Wind etwas vorlicher als querab einfällt, auch das Groß. Leinen los. Der Bug schwingt normalerweise schneller nach Lee als das Heck. Heck abfendern. Segel langsam dicht holen. Liegen jedoch noch andere Yachten voraus am Steg, sollte eine Achterleine auf Slip ausgebracht werden. Dann kann die Yacht nicht unkontrolliert Fahrt voraus aufnehmen.

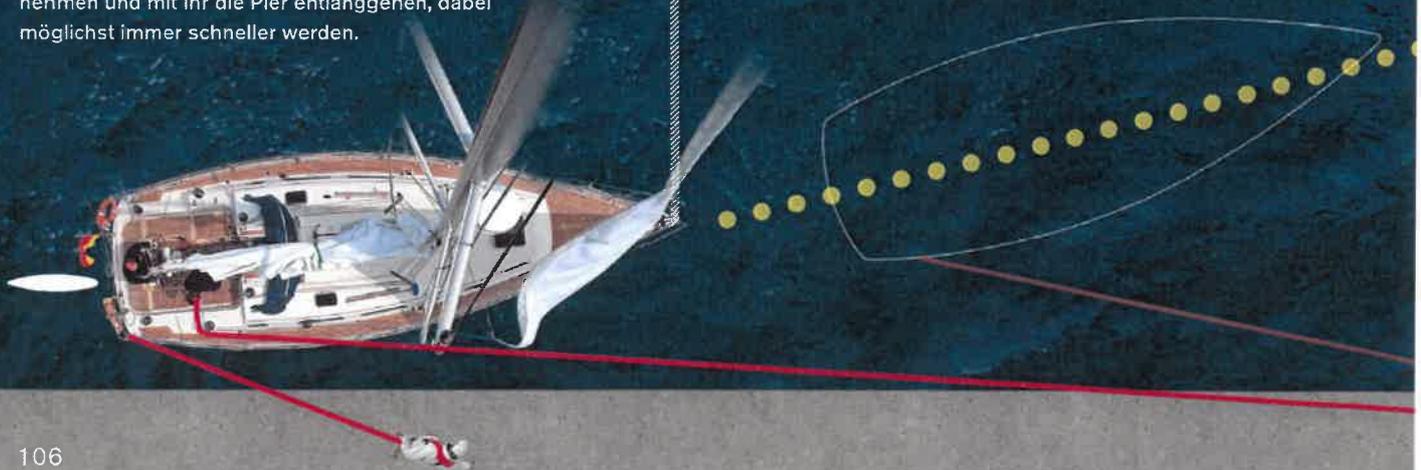
Mit dem Wind

Bei ablandigen Richtungen geht es ganz leicht, man lässt sich einfach von der Pier abtreiben. Normalerweise driftet der Bug schneller, sodass die Yacht automatisch auf Kurs geht. Weht es vorlicher oder achterlicher als querab bis zu parallel zur Pier, sollte eine Achterleine benutzt werden, besonders, wenn es eng ist.

1a Den »Antrieb« übernimmt eine Achterspring. Eine Vorleine ist nicht geeignet, weil diese den Bug zur Pier ziehen würde. Es ist hilfreich, einen Helfer an Land zum Loswerfen anzuheuern, dann muss die Spring nicht auf Slip gelegt werden. Sie wird entweder von Bord aus gezogen, wenn die Crew groß genug ist, per Hand oder über eine Winsch. Wenn sich an Land genügend Helfer finden, so sollten sie die Spring nehmen und mit ihr die Pier entlanggehen, dabei möglichst immer schneller werden.



1b Bei einer Legerwallsituation ist ein nach Luv ausgebrachter Anker oft die beste Wahl. Es muss allerdings eine lange Trosse ausgebracht werden, da zum Eingraben wieder Tauwerk an Deck geholt wird. Die Yacht wird dann per Ankerwisch so weit zum Anker verholt, wie dies sicher möglich ist, ohne ihn auszubrechen. Bei schwachem Wind muss der Anker nicht perfekt eingegraben werden, er soll ja nur temporär halten. Anschließend wie auf Seite 108 beschrieben verfahren.



Gegen den Wind

Das ist das schwierigste Ablegemanöver unter Segeln. Bei auflandigem Wind ist ein Freikommen ohne fremde Hilfe so gut wie unmöglich. Nur bei schwachem Wind oder einer kleinen und leichten Yacht kann dieses Manöver wie abgebildet versucht werden. Außerdem wird viel Platz an der Pier benötigt. Deshalb sollte zunächst gründlich überlegt werden, ob die Crew die Yacht nicht an einen geeigneteren Startplatz verholen kann.

Sinn dieses Manövers ist, die Yacht durch Zug an der Achterspring so stark zu beschleunigen, dass sie manövrierfähig wird und sich von der Pier absetzen kann. Leewärtig muss dabei mit allem Verfügbaren abgefendert werden. Das Manöver beginnt auf der gegenüberliegenden Seite links unten. Eine Alternative wäre, einen Anker auszubringen.

2b Kommt der Wind vorlicher als querab muss mit dem Segelsetzen gewartet werden, bis die Yacht gewendet hat. Vorher würde die Abdrift die Yacht nur wieder auf die Pier setzen. Nach der Wende muss es dann schnell gehen, denn normalerweise ist die Fahrt aus dem Schiff. Spätestens hier wird deutlich, warum dieses Manöver nur bei sehr moderaten Bedingungen gefahren werden sollte.

2a Sobald die Yacht von der Pier freigekommen ist, sollte bei halben bis raumem Wind das Vorsegel ausgerollt und nun als Antrieb genutzt werden. In dem Moment, in dem die Yacht den Poller oder die Klampe mit der Spring passiert, kurz von Bord aus Lose geben sowie das vorher vereinbarte Signal zum Loswerfen. Bei einer auf Slip geführten Achterspring bestünde die Gefahr, durch die Reibung beim Einholen zu viel Fahrt zu verlieren, von einem Verhaken durch Kinken einmal abgesehen.

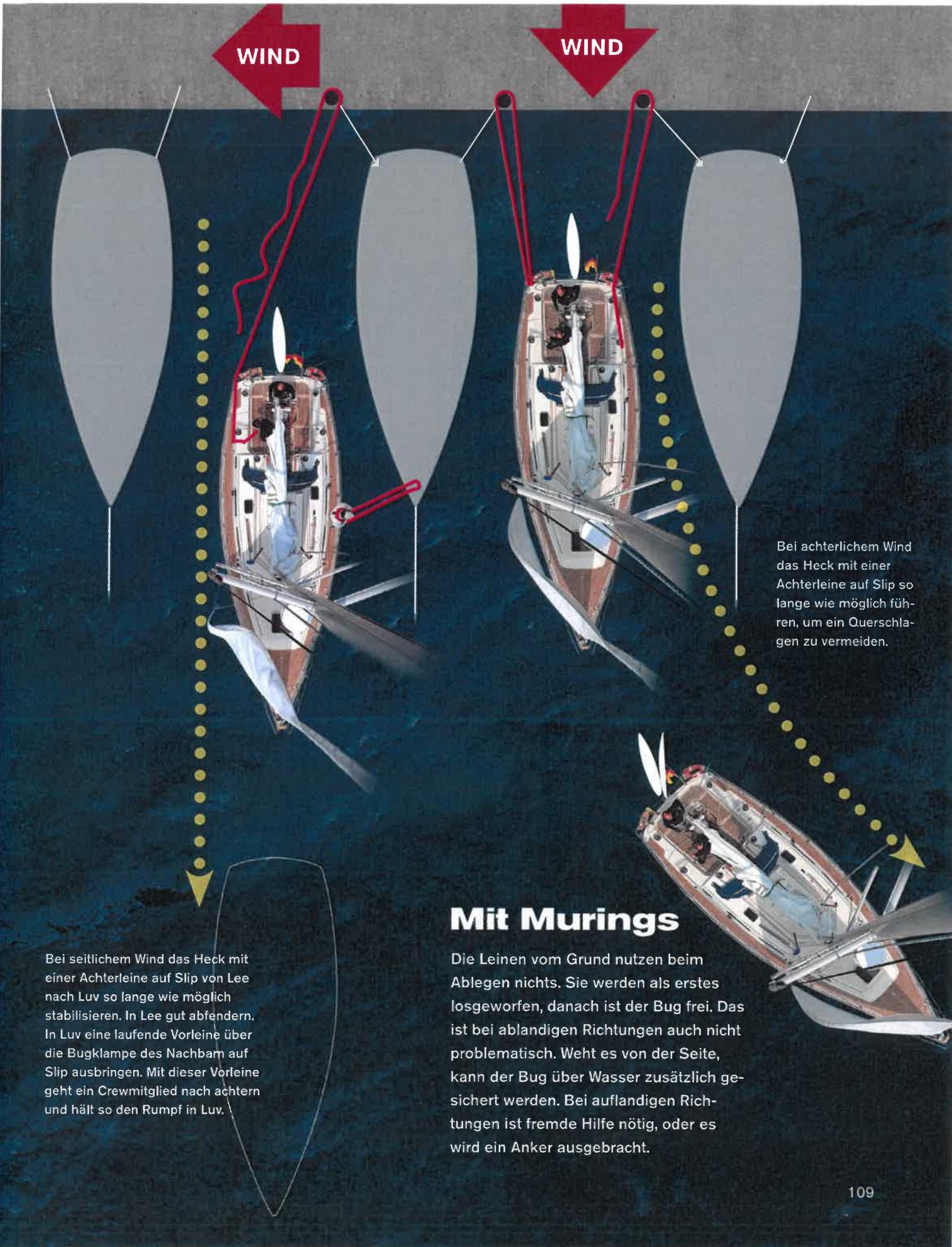
Mit dem Anker

Ein großer Vorteil beim Anlegen auf römisch-katholische Art ist, dass beim Ablegen durch den Anker ein Fixpunkt in Luv gegeben ist. Er ermöglicht das Ablegen unter Segeln bei allen Windrichtungen.

2 Kurz vor dem Anker das Holen der Trosse stoppen und einen Moment warten, bis sich die Yacht in Windrichtung ausgerichtet hat. Dann die Segel setzen.

3 Sobald die Segel stehen, den Anker kurzstag nehmen und ausbrechen. Abfallen, Fahrt aufnehmen und den Hafen verlassen.

1 Bei auflandigem Wind ist es am leichtesten. Einfach die Achterleinen einholen und bis zum Anker verholen. Bei seitlichem Wind sollte ein Festmacher auf Slip achtern von Lee auf den Poller in Luv gelegt werden, um das Heck so lange wie möglich in Luv zu halten. In Lee gut abfendern. Bei ablandigem Wind sollte das Heck mit einer langen Achterleine auf Slip geführt werden, bis es frei von anderen Yachten ist, um ein Querschlagen zu vermeiden.



WIND

WIND

Bei achterlichem Wind das Heck mit einer Achterleine auf Slip so lange wie möglich führen, um ein Querschlagen zu vermeiden.

Bei seitlichem Wind das Heck mit einer Achterleine auf Slip von Lee nach Luv so lange wie möglich stabilisieren. In Lee gut abfendern. In Luv eine laufende Vorleine über die Bugklampe des Nachbarn auf Slip ausbringen. Mit dieser Vorleine geht ein Crewmitglied nach achtern und hält so den Rumpf in Luv.

Mit Murings

Die Leinen vom Grund nutzen beim Ablegen nichts. Sie werden als erstes losgeworfen, danach ist der Bug frei. Das ist bei ablandigen Richtungen auch nicht problematisch. Weht es von der Seite, kann der Bug über Wasser zusätzlich gesichert werden. Bei auflandigen Richtungen ist fremde Hilfe nötig, oder es wird ein Anker ausgebracht.



Gegen den Wind geht nichts ohne einen Fixpunkt in Luv. Hier wird eine Verholleine am Fender von Luv aus abgeseilt, die Yacht kann dann am luvwärtigen Steg gedreht werden.

Nichts Neues, nur enger

Besonders beim Ablegen unter Segeln macht sich der Umstand negativ bemerkbar, dass bei vielen Hafenanlagen mit Fingerstegen auch viele Hecks ungeschützt in die Gasse ragen. Umso mehr gilt hier die Devise: erst verholen, dann lossegeln. Da es manchmal aber nicht anders geht, als den Liegeplatz unter Segeln zu verlassen, hier einige Abwandlungen der bereits gezeigten Beispiele. Sie funktionieren, setzen aber gute Kenntnisse über das Reaktionsvermögen der Yacht voraus.

Nach Lee hängend lassen sich die Segel leicht setzen. Beim Ablegen könnte eine Achterspring auf Slip gegen Abdrift helfen (siehe Seite 103).



WIND

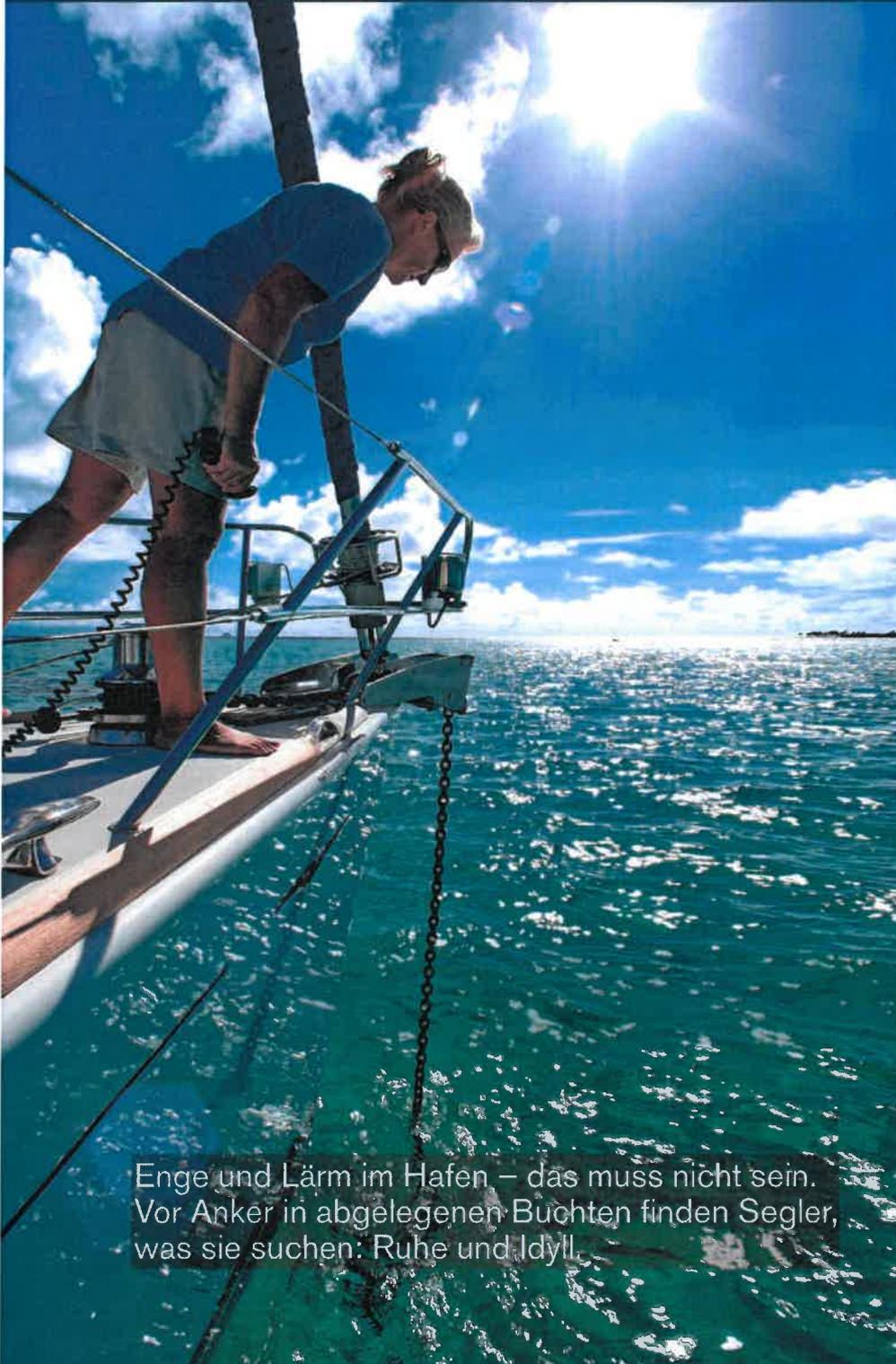
ABLEGEN UNTER SEGELN – VOM FINGERSTEG

1 Bei Wind querab wird es in solchen Hafenanlagen schwierig, denn es gibt keine Pfähle, die eine Drehung dämpfen, vielmehr sind die Pfähle andere Hecks. Deshalb noch mehr als sonst mit Leinen und Fendern arbeiten. Die Yacht wird an der Vorspring, die über die Nachbaryacht ausgebracht und zurück zum Steuermann geführt ist, von diesem aus der Box geholt. Eine Achterspring sichert das Heck gegen Abdrift.

2 Die Yacht wird trotz aller Leinen in Lee gegen den Fingersteg gedrückt werden, deshalb dort besonders gut abfendern und absetzen.

3 Sobald die Yacht im Wind liegt, können die Segel gesetzt werden. Zur Nachbaryacht maximal abfendern, ebenso zum Fingersteg. Vorleine lösen, Vorsegel back setzen zum Abfallen. Eine Achterspring auf Slip sichert dagegen ab, mit dem Heck in die nächste Yacht in Lee zu treiben.

So hält der Haken



Enge und Lärm im Hafen – das muss nicht sein. Vor Anker in abgelegenen Buchten finden Segler, was sie suchen: Ruhe und Idyll.

Das Schönste am Anker ist der Moment, kurz nachdem die Maschine abgeschaltet wurde. Stille – dieses eine Wort steht für vieles von dem, was Segeln eigentlich ausmachen sollte. Mit Stille wird Einsamkeit assoziiert, Erholung, Natur. Umso erstaunlicher, dass so verhältnismäßig wenige Segler diese Stille suchen. Dass sie lieber an der Nachmittagsrallye um die besten Liegeplätze im Hafen teilnehmen, nur um dann Cockpit an Cockpit zu liegen, Gerüche, Geräusche und Gebaren der wenige Meter entfernten Nachbarn inklusive.

Wie anders ist es vor Anker. Das leise Plätschern der Wellen am Rumpf, Tierstimmen an Land, Dahindösen im Cockpit, nur leicht oder gar nicht bekleidet, baden direkt vom Boot aus, ein unverstellter Sonnenuntergang – garantierte Robinson-Gefühle gibt es nur vor Anker. Und dann der nächste Morgen: die absolute Ruhe über dem Wasser, vielleicht ein paar Nebelreste. Dazu diese besondere Befriedigung, die sich nach erfolgreicher Bewältigung verantwortungsvoller Aufgaben einstellt. Oder anders ausgedrückt: das gute Gefühl, sicher gelegen und alles richtig gemacht zu haben.

Dieses Kapitel soll dabei helfen, dass dieses Gefühl aufkommt. Und es soll die Angst nehmen, das Eisen könnte nicht halten, was als häufigstes Argument gegen das Anker genannt wird. Wer diese Angst besiegt, kann sich eine neue Erfahrungswelt erschließen. Auch deshalb, weil Törns mit Übernachtungen vor Anker ganz anders geplant werden können, als wenn es nur von Hafen zu Hafen geht. So aber sind etwas andere Reviere erreichbar.

Letztlich gehört der Umgang mit Eisen und Kette auch einfach zur guten Seemannschaft. Denn aus verschiedenen Gründen, wie Nebel, Strom, Sturm oder einem Materialschaden an Bord, kann Anker der einzige Ausweg sein, um Gefahr von Mensch und Schiff abzuwenden.

Deshalb sollten die verschiedenen Ankermanöver nicht nur Bestandteil einer guten Ausbildung sein, jeder Skipper sollte sich auch selbst durch regelmäßige praktische Anwendung weiterbilden, und sei es nur während der mittäglichen Siesta.

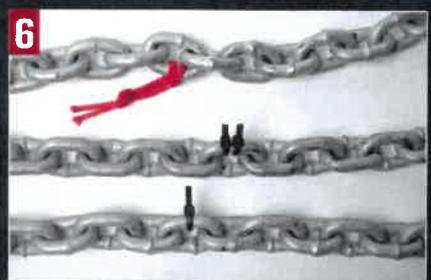
Ausrüstung und Vorbereitung

Mit dem richtigen Zubehör und einigen hilfreichen Tricks werden die Manöver nicht nur sicherer, sondern auch einfacher und präziser. Was jeder Skipper schon vor dem Auslaufen überprüfen sollte.

1 Die Kette sollte nach dem Manöver entlastet werden, um die Winsch zu schonen und das Geklacker am Bugbeschlag zu vermeiden. Dazu reicht eine eingeknotete oder eingeschälte Leine, es gibt auch spezielle Kettenkrallen. **2** Schäkkel mit Kabelbindern gegen ungewolltes Öffnen sichern. **3** Für jeden Anker an Bord eine Boje. Sie dient nicht nur der Markierung, ihre Leine kann auch beim Ausbrechen helfen. **4** Das Ende der Kette nicht mit einem Schäkkel am Auge im Ankerkasten sichern. Es kann nötig sein, die Kette ausrauschen zu lassen, ein Schäkkel kann dann zu stark unter Zug stehen oder bereits festkorrodiert sein. Besser ist, das Kettenende an-

zubändseln. **5** So lässt es sich schnell und garantiert losschneiden. Die Kette sollte in regelmäßigen Abständen Längenmarkierungen erhalten, um kontrollieren zu können, wie viel bereits gesteckt ist. **6** Dazu gibt es spezielle Kunststoffclips, es können aber auch verschiedenfarbige Kabelbinder oder Bändsel sowie Farbkennungen auf einzelnen Gliedern verwendet werden. Eine Trosse kann mit wasserfestem Schreiber oder Taklingen markiert werden. Mit speziellen Verbindungsgliedern lassen sich Ketten verlängern, die Bruchlast verringert sich jedoch. **7** Ein Zweitanker mit Geschirr gehört zur Ausrüstung. Ideal ist ein Geschirr mit Kettenvorläufer, die oft verwen-

deten Bleileinen machen wenig Sinn. Sie sparen kaum Gewicht und sind zudem anfällig gegen Beschädigung durch Hindernisse am Grund. Sehr gut hinter dem Vorläufer eignet sich dagegen Gurtband auf einer Rolle am Heck. **8** Damit sich der Anker auf dem Grund in die richtige Position drehen kann, sollte er per Wirbelschäkkel mit dem Vorläufer verbunden werden, erst recht, wenn nur Kette gesteckt wird. Sonst kann der Anker die Kette durch Trudeln eindrehen; wenn diese auf Zug kommt, entsteht am Anker ein Drehmoment. **9** Ein Reitgewicht kann den Schwojkreis bei wenig Wind verkleinern oder helfen, den Anker in flachem Winkel einzugraben.



Mehr Platz in engen Buchten

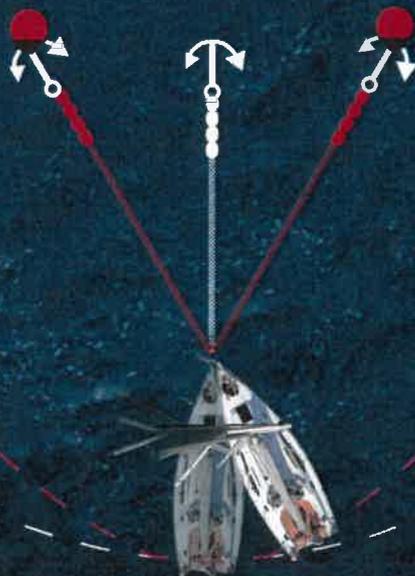
Wenn eine Bucht schon sehr voll ist, gibt es eigentlich nur eine vernünftige Verhaltensregel: eine andere ansteuern! Dennoch können Gründe wie ein Notfall an Bord oder ein aufziehender Sturm keine andere Wahl lassen, als sich noch

einen Platz zu suchen. Grundsätzlich gilt dabei, dass der Schwojekreis einer anderen Yacht verbotenes Terrain ist. Vor allem moderne Boote schwojen vor Anker erheblich, sie segeln regelrecht hin und her, weil ihr Flächen-druckpunkt über der Wasserlinie weit vor dem Lateralschwerpunkt liegt. Es gibt jedoch Methoden, den Schwojekreis zu verkleinern, sowie einige weitere Tricks und Tipps, wie so viele Crews wie möglich in den Genuss einer geschützten Bucht kommen. Eine ganz wichtige Regel sollten dabei jedoch alle beherzigen: Je voller die Bucht, desto wichtiger ist es, permanent Ankerwache zu halten und klar zum Manövrieren zu sein.



Anker-V

Diese auf den vorderen Seiten ausführlich beschriebene Methode erhöht nicht nur die Haltekraft, sie verkleinert auch den Schwojekreis wie gezeigt deutlich. Dabei gilt: je stumpfer der Winkel, desto kleiner der Kreis. Die Yacht fährt nicht mehr hin und her, sondern dreht sich nur noch auf der Stelle etwas zu beiden Seiten. Der Nachteil in engen Buchten ist, dass bei einem notfalls schnellen Auslaufen, etwa wenn andere Yachten auf Drift gehen, zeitraubender mit zwei Geschirren hantiert werden muss.



Ankerpack

Diese Formation wird gern von Flottillen gewählt und ist für einen kurzen Aufenthalt auch eine sehr platzsparende Lösung. Für längere Liegezeiten wie über Nacht sollte sie jedoch aufgelöst werden, da sie anfällig gegen Schwell ist und nicht schnell auf Witterungsänderungen reagiert werden kann. Wichtig: Die Yachten mit den Riggs versetzt vertäuen, damit sie bei Schwell nicht kollidieren.

Reitgewicht

Ein schwerer Gegenstand, der an der Kette bis zum Grund gelassen wird, verkleinert bei wenig Wind oder Strom den Schwojekreis. Durch seinen Widerstand am Grund dreht sich die Yacht um ihn wie um einen Anker. Es kann auch der Zweitanker als Gewicht verwendet werden, jedoch steht er dann nicht mehr für andere Manöver zur Verfügung. Diese Methode dient vor allem

dem eigenen Wohl, da die Yacht ruhiger liegt. Bei auffrischendem Wind wird das Gewicht durch die Spannung im Geschirr angehoben, und der Schwojekreis vergrößert sich.



Heckleine

Eine zum Land ausgebrachte Leine kann noch einen Liegeplatz erschließen, indem sie das Schwagen verhindert. Diese Methode ist jedoch nur im Notfall oder zum kurzzeitigen Liegen zu empfehlen, da die Gefahr einer Legerwallsituation bei Windrichtungswechsel besteht.



Muringtonne

Speziell ausgelegte Festmachertonnen begrenzen den Platzbedarf enorm. Meistens weiß man jedoch nicht, wie viel Gewicht wirklich unten und wie verrottet das Geschirr schon ist. Indizien oder gar Garantien für die Haltekraft gibt es kaum. Wenn eine Tonne bereits besetzt ist, vor allem durch eine sehr große Yacht, kann man in Notfällen fragen, ob man sich mit dazulegen darf (das gilt auch für sehr große Yachten vor Anker).



Heckanker

Eine sehr effektive Methode, Schwagen zu verhindern. Wenn es eng ist, bietet es sich oft an, erst einmal normal zu ankern und den Zweitanker dann mit dem Dingi auszubringen.

Landleinen

Sicher wie im Hafen. Die Yacht ist zu allen Seiten festgemacht und meist durch das Ufer auch gut vor Wind geschützt. Falls der Anker dennoch einmal schieben sollte, kann mit der Maschine in die Achterleinen eingedampft werden.

Ball und Licht

Anker runter, Ball hoch – diese Faustformel sollten sich alle Segler merken, denn der Ball wird in den Kollisionsverhütungsregeln gefordert. Nachts muss er durch das Ankerlicht ergänzt werden, kann also gleichzeitig gesetzt bleiben. Beide Signale sollten an einer rundum sichtbaren Stelle befestigt sein. Auch wenn Landleinen ausgebracht wurden, sollten diese Signale gesetzt werden, damit alle informiert sind, dass es sich um ein Fahrzeug handelt, das nicht unmittelbar ausweichen kann.



Standardmanöver

Ein gutes Ankermanöver beginnt schon im Hafen. Ist die nötige Ausrüstung an Bord (siehe Seite 113), wie lang ist die Kette, gibt es eine Leine, einen Zweitanker, eine Ankerwisch?

Stimmt das Equipment, sollten ungeübte Ankerlieger oder Charterer, die die Eigenschaften des jeweiligen Geschirrs nicht kennen können, für die ersten Manöver nicht gerade die kleinste und vollste Bucht wählen. Dies nicht nur, um Kollisionen zu vermeiden, sondern auch, um den Kommentaren der anderen Skipper zu entgehen.

Ideal für erste Versuche ist Sandgrund. Auf ihm halten fast alle Anker am besten. Unabhängig von der Bauart nimmt die Haltekraft dagegen auf Schlick stark ab, auf steinigem Grund ist es auch etwas Glückssache, ob sich das Eisen verhakt, ganz schlecht ist Seegras. Deshalb bei der Törnplanung am besten gleich geeignete Plätze auf der Route heraussuchen. Dabei auf eventuelle Hindernisse achten, wie Kabel oder Wracks. Bei Bezeichnungen wie »Unrein« oder »Munition« in der Karte sind diese Plätze tabu. Wichtig ist die strategische Lage des Ankerplatzes – kann es bei einer Winddrehung zu einer Legerwallsituation kommen?

1



Den vorgesehenen Ankerplatz wenigstens einmal umkreisen. Der Radius sollte so groß sein wie das zu steckende Geschirr. So lassen sich eventuelle Untiefen oder unreine Stellen sowie die Beschaffenheit des Grundes erkennen, und der Skipper geht sicher, auch bei einer Winddrehung noch genügend Wasser unter dem Kiel zu haben.

Trosse oder Kette?

Was hält besser, Eisen oder Flechtwerk? Überholte Lehren und hartnäckige Vorurteile führen oft zu Unsicherheit und falschen Kaufentscheidungen. Beide Materialien haben ihre Mängel und Vorzüge.



Am besten für den Halt des Ankers ist eine Kombination aus Kette und Trosse. Damit werden die Stärken beider Systeme kombiniert und die Schwächen so weit wie möglich getilgt. Eine Kette ist widerstandsfähig gegen mechanische Beschädigung durch Steine oder Korallen, ihr Gewicht sorgt für einen günstigen Anstellwinkel des

Ankers beim Eingraben, außerdem bringt sie nicht so viel Dreck mit nach oben wie eine Trosse und läuft von Anfang bis Ende durch die Ankerwisch. Bei schwachem Wind ergibt sich überdies ein kleinerer Schwojekreis, da die Kette am Grund bleibt und sich die Yacht um das kurze, senkrechte Stück dreht. Deshalb kommt auf

Charteryachten oft ausschließlich die Kette zum Einsatz.

Sie erhöht jedoch das Gesamtgewicht der Yacht im empfindlichen Bugbereich und, was viel wichtiger ist, gibt Spitzenbelastungen, wie beim Einrucken im Seegang, ungedämpft an den Anker weiter, der dann ausbrechen kann. Die Annahme, der Durchhang der Kette wirke wie ein Ruckdämpfer, ist widerlegt. Schon bei recht geringen Windgeschwindigkeiten ab etwa 20 Knoten kann die Kette, je nach Yachttyp, gespannt sein. Deshalb ist es besser, nur einen Kettenvorläufer von etwa zehn Meter Länge zu verwenden und den Rest der benötigten Länge als Trosse zu stecken. Diese sollte möglichst viel Reck zulassen, um Spitzenbelastungen quasi wegzufedern.



WIND

2 Am gewünschten Ankerplatz dreht der Steuermann die Yacht in den Wind. Auf sein Zeichen, wenn die Fahrt voraus fast Null ist, fiert der Vorschiffsmann kontrolliert den Anker, bis dieser den Grund erreicht hat. Außer in Häfen oder bei sehr großen Wassertiefen sollte die Position des Grundeisens mit einer Boje markiert werden. Der Winddruck wird die Yacht nun nach Lee versetzen, bei wenig Wind gibt der Steuermann Rückwärtsschub. Der Vorschiffsmann fiert in dem Tempo, wie sich die Yacht bewegt, damit das Geschirr gerade ausgelegt wird und weder der Anker zu früh Zug bekommt noch Kette oder Trosse auf einem Haufen liegen.



3 Wie viel Kette oder Trosse? Wichtig ist, zur Wassertiefe noch den Freibord am Bug zu addieren, beides zusammen ergibt die Tiefe. Soll nur für einen kurzen Zeitraum wie die Mittagspause geankert werden und bleibt die Crew an Bord, kann es genügen, die dreifache Tiefe als Ankergeschirr zu stecken. Moderne Anker entwickeln ihre maximale Haltekraft aber nur bei einem Zugwinkel von unter acht Grad. Diese werden jedoch erst ab einem Verhältnis von 7:1 zwischen Geschirrlänge und Tiefe erreicht. Bei zwei Meter Wassertiefe und einem Meter Freibord sollten also wenigstens 21 Meter gesteckt werden.



4 Ist ausreichend Kette oder Trosse gesteckt, beginnt das Eingraben. Dazu anfangs wenig Fahrt achteraus geben, damit der Anker die Gelegenheit hat, sich in die richtige Position zu drehen und um das Geschirr nicht zu stark zu spannen. Dem Anker ruhig einige Minuten Zeit geben, sich tief einzugraben. Der Steuermann merkt anhand einer Landpeilung, bei klarem Wasser mittels einer Grundpeilung, wenn der Anker hält. Eine gute Methode ist auch, eine Hand auf die Kette/Trosse zu legen. Wenn diese ruckelt, poltert der Anker über den Grund. Soll über Nacht oder bei rauem Wetter liegengeblieben werden, den Zug, je nach Motorisierung, dosiert noch etwas erhöhen. Bricht der Anker zu früh aus, muss das Geschirr verlängert oder ein Zweitanker ausgebracht werden. Es ist übrigens nicht zu empfehlen, mit Anlauf achteraus ins Geschirr einzurucken.



Zweitanker ausbringen

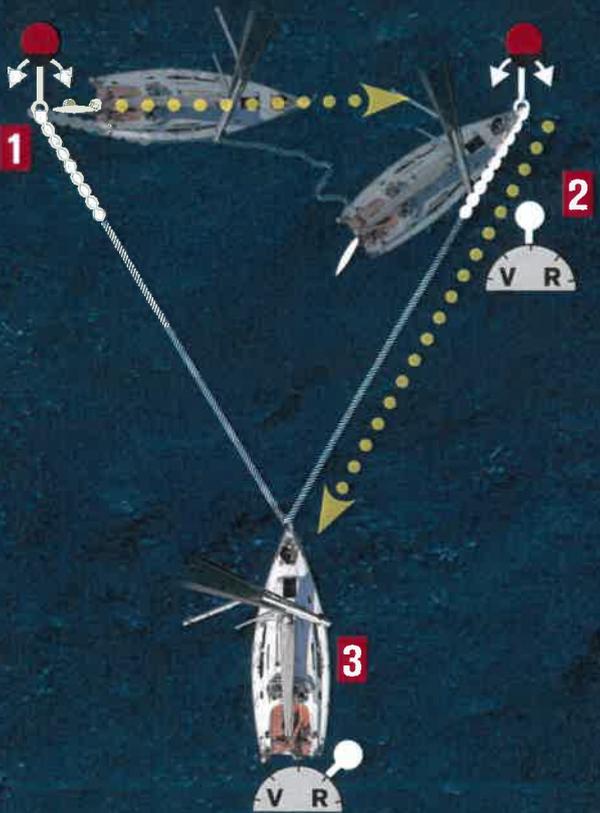
Um die Haltekraft des Geschirrs zu erhöhen oder den Bewegungsspielraum der Yacht, den Schwojekreis, einzuschränken, kann das Ausbringen eines Zweitankers sinnvoll sein. Er sollte für die Schiffsgröße hinreichend dimensioniert sein und idealerweise wie der Hauptanker über einen Kettenvorlauf und eine Trosse verfügen.

Bahamas-Style

1 Geeignet zum Anker in Gezeitenrevieren oder bei wechselnden Windrichtungen. Zuerst wird ein Anker an sehr langer Trosse über das Heck gegen den Wind und/oder Strom ausgebracht.

2 Anschließend den zweiten Anker über den Bug fallen lassen. Es kann auch mit Schritt 2 begonnen werden, die Reihenfolge macht keinen Unterschied. Wird der zweite Anker mit dem Dingi ausgebracht, muss die Trosse des ersten nicht so lang sein.

3 Die Yacht dreht sich um sich selbst, wenn beide Anker am Bug belegt werden. Sie bleibt dagegen stationär, wird eine Trosse am Bug, die andere am Heck belegt.



Quer und einhand

1 Ein elegantes, mit geringstem Aufwand verbundenes Manöver, das auch einhand gefahren werden kann. Die Yacht wird quer zum Wind gesteuert, der erste Anker fällt am Heck in Luv. Er kann auch am Bug ausgebracht werden, das birgt jedoch die Gefahr, dass die Trosse mit der Schraube in Kontakt kommt.

2 Ist abhängig von der Tiefe ausreichend Trosse gesteckt, wird sie belegt und der erste Anker etwas eingegraben. Manche Yachten lassen sich jetzt mit Gas und Ruderwinkel so ausbalancieren, dass sie schräg zum Wind liegenbleiben. Der Steuermann kann so in Ruhe den zweiten Anker am Bug zu Wasser lassen.

3 Die zweite Trosse wird nun so weit gefiert wie die erste, dann belegt. Wurde die erste Trosse am Heck fixiert, erst ihr loses Ende am Bug belegen, dann am Heck lösen, damit die Yacht mit dem Heck nach Lee dreht (siehe auch Seite 27). Beide Anker eingraben.

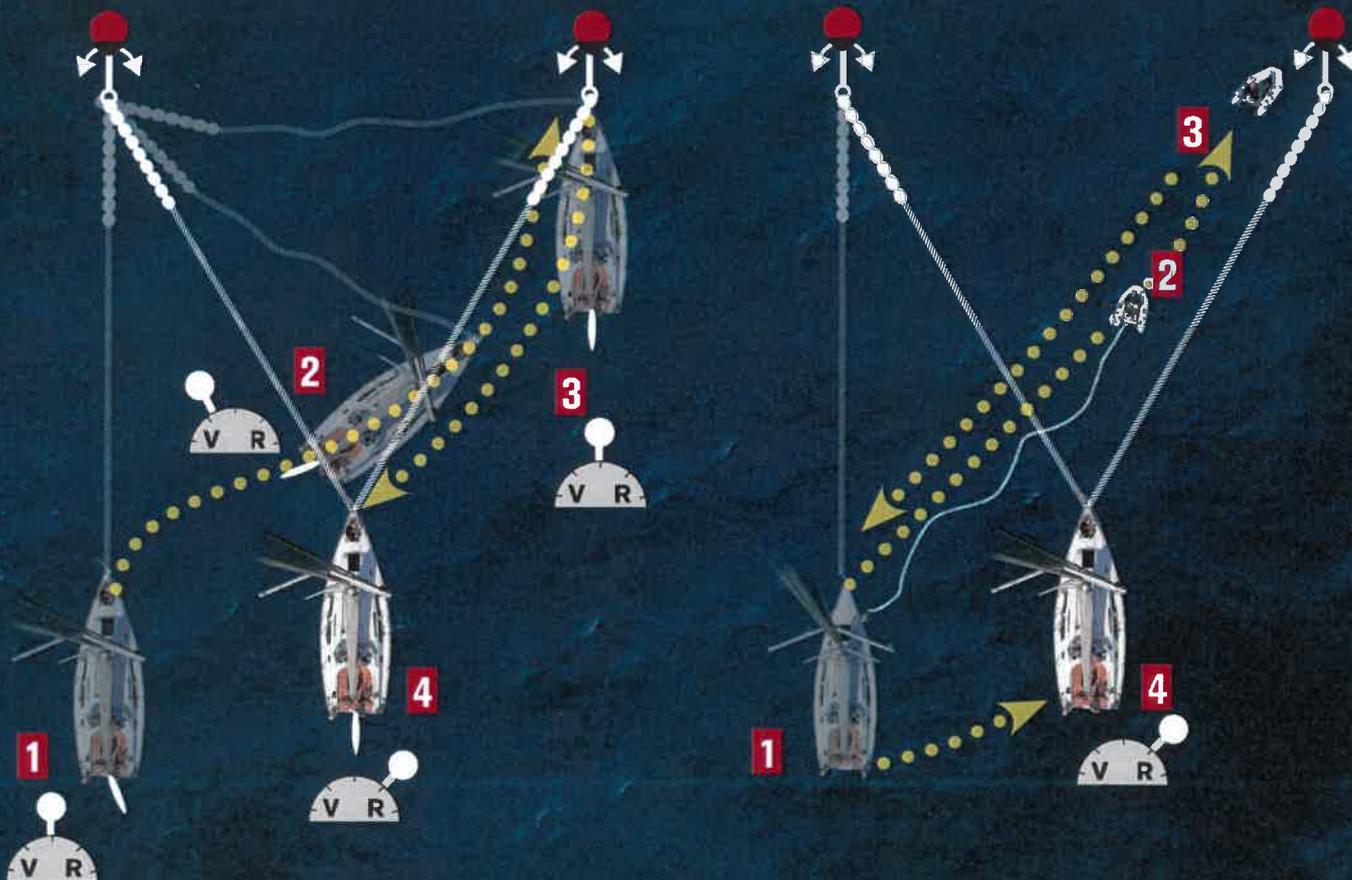


STROM



Dingi beladen

A Zuerst kommt die Trosse ins Boot, schön in Buchten, um später Kinken zu vermeiden. **B** Danach der Anker obendrauf. **C** Den Anker am Dingi sichern. **D** Das Ende der Ankertrosse mit einer Pilotleine verbinden. Nun kann der Anker ausgebracht werden. Die Pilotleine ist vor allem beim Ausrudern wichtig, um nicht gegen das Gewicht der dicken Trosse arbeiten zu müssen. Anker fallen lassen, anschließend das Dingi an der Pilotleine mit Mann und auslaufender Trosse heranziehen. Trosse an Bord holen und durchsetzen



Mit Maschine

1 Die Yacht liegt korrekt vor Anker. Wenn nun der Wind zunimmt oder der Schwojekreis verkleinert werden soll, kann der zweite Anker unter Zuhilfenahme des Motors an seinen Platz gebracht werden.

2 In Zugrichtung des ersten Ankers diesem ein Stück entgegenfahren, dann abbiegen und schräg nach Luv weitersteuern, bis der erste Anker querab liegt. Um dies zu kontrollieren, sind Ankerbojen wichtig. Das Geschirr sollte keinen oder nur wenig Zug bekommen, da sonst der erste Anker ausbrechen könnte.

3 Der zweite Anker fällt, der Wind treibt die Yacht nach Lee. Es wird so viel Trosse gesteckt wie für den ersten Anker.

4 Wenn beide Trossen belegt sind, die Anker mit Rückwärtsschub langsam eingraben.

Mit dem Dingi

1 Es ist dieselbe Ausgangssituation wie beim Ausbringen mit Maschine. Bei dieser Methode werden jedoch andere Ankerlieger weniger vom Motorlärm belästigt, außerdem ist die Gefahr geringer, dass der erste Anker ausbricht. Nachteilig ist, dass sich der Querabstand zwischen den Ankern nur schätzen lässt.

2 Der Anker plus Vorläufer und/oder Trosse befindet sich im Dingi. Das Ende der Trosse ist mit einer Sorgleine verbunden, die von Bord aus mitgefieert wird.

3 Der zweite Anker ist ausgebracht und markiert, die Trosse wird mit der Sorgleine an Bord geholt und solange dicht geholt, bis beide Trossen gleich lang sind.

4 Auf diese Weise muss mit dem Dingi nicht gegen die Trosse gerudert werden, was, je nach deren Gewicht, unmöglich sein kann. Deshalb funktioniert dies auch nicht mit einer Kette. Beide Anker erneut eingraben.

Vier spezielle Ankermethoden

Hinweise in der Seekarte wie steiniger Grund, rasant abfallende Wassertiefen oder ausgedehnte Flachs sind nicht zwangsläufig ein Grund, vom Ankern abzusehen. Sonst wären beispielsweise Teile der Schären oder weite Gebiete der Türkei bei Seglern nahezu unbekannt. Einige spezielle

Techniken erlauben auch dort das ruhige Liegen, wo keine seichte, sandige Bucht vorhanden ist. Da es jedoch bei Wetteränderungen schnell zu Legerwallsituationen kommen kann, sollte eine Ankerwache eingeteilt oder wenigstens ein Ankeralarm eingerichtet werden, ob per GPS oder Echolot. Ein weiteres Spezialmanöver ist das Ausbringen des Ankers einhand. Wer das einmal in perfekter Ausführung beobachtet hat, wird ein wenig seemännischen Neid nicht unterdrücken können.

Heck voraus

1 Eine Methode für steil abfallenden Grund, wie häufig in der Türkei. Der Anker wird auf einer Tiefe ausgebracht, die gerade noch mit der Geschirrlänge vereinbar ist. Solange der Wind aufländig weht, hält der Anker, denn er wird in günstigem Winkel »bergauf« gezogen. Dreht er jedoch ablandig, bricht das Eisen sofort aus dem Grund.

2 Deshalb werden Landleinen ausgebracht, die das Herumdrehen und Schwagen verhindern sowie das Ankergeschirr unter Zug halten. Übrigens: Das Festmachen an Bäumen oder Sträuchern ist in der Türkei nicht mehr erlaubt, um die Natur zu schützen.



Bug voraus

1 Viele Schären, manchmal aber auch Felswände im Mittelmeer fallen so steil ins Wasser ab, dass an ihnen festgemacht und trockenen Fußes an Land gegangen werden kann. Dabei wird zunächst ein Heckanker ausgebracht. Die Trosse beim Ausbringen immer wieder einmal blockieren, um zu testen, ob sich das Eisen verhakt hat. Hier gibt es nur ein Entweder-oder – fest oder lose. Deshalb können mehrere Anläufe nötig sein.

2 Mit langsamer Fahrt an den Fels herantasten, Landleinen um große Brocken oder mit speziellen Haken oder Nägeln belegen, zum Schluss die Ankertrosse kräftig durchsetzen.



Flach

1 Manchmal fällt ein langer, seichter Strand abrupt auf größere Tiefe ab. Kein idealer Ankerplatz. Wer aber dennoch bleiben möchte, und sei es nur zum Baden, benötigt zwei Anker. Der erste wird im tiefen Bereich ausgebracht und hält sehr gut, da er bei auflandigem Wind »bergauf« zieht.

2 Der Heckanker kann mit der Yacht oder dem Dingi ausgebracht werden und verhindert, dass der erste Anker bei plötzlich ablandig drehendem Wind ausbricht. Wird der zweite Anker sehr weit ins Flach gebracht, muss er manchmal per Hand ausgegraben werden.



Einhand

1 Ein eleganter Schwung, den nicht nur Einhandsegler beherrschen sollten. Er funktioniert nicht bei kompletter Kette. Der Kettenvorläufer sollte am Heck in einem Eimer gestaut werden. Das Ende der Trosse wird am Bug belegt (Grafik unten) und außerbords zum Heck geführt. Der Steuermann lässt den Anker am Heck fallen und fiert Vorläufer und Trosse.

2 Ist das Geschirr lang genug, belegt er die Trosse am Heck und wartet, bis der Winddruck den Anker eingegraben hat. Er kann mit der Maschine nachhelfen und hat dabei, da das Ruderblatt angeströmt wird, sehr gute Kontrolle über die Yacht.

3 Die Trosse am Heck wird gelöst, dieses schwingt herum, die Yacht hängt nun mit dem Bug im Wind.



Unter Segeln

Auch am Ankerplatz ist das Ausbringen und Einholen des Eisens ohne Maschinenunterstützung

die hohe Kunst – und gerade hier auch sehr sinnvoll. Denn in Buchten wird vor allem Ruhe gesucht. Wer spät ankommt oder früh aufbricht macht sich Freunde, wenn er dies lautlos bewerkstelligt.

Standard

1 Den Liegeplatz möglichst mit geborgenem Vorsegel anlaufen. Das schafft Platz auf dem Vorschiff. Einen Aufschießer fahren (siehe auch Seiten 62/63).

2 Sobald die Yacht steht, den Anker fallen lassen, danach die Trosse abhängig von der Driftgeschwindigkeit kontrolliert fieren.

3 Ist ausreichend Länge gesteckt, die Trosse festsetzen, das Segel noch eine Weile killen lassen oder back setzen, damit sich der Anker eingräbt. Danach bergen.

Einhand

1 Die Anfahrt erfolgt vor dem Wind mit minimaler Besegelung. Am gewünschten Liegeplatz fällt der Heckanker.

2 Wenn ausreichend Trosse gesteckt ist, diese festsetzen und den Anker mit Segelkraft einfahren.

3 Die Trosse am Bug belegen, die Yacht dreht sich (siehe auch Seite 121).

WIND

Ausbrechen

Normalerweise wird die Ankerleine (und mit ihr die Yacht) über Hand geholt bis sie kurzstagg steht. Wenn sich der Anker aus dem Grund löst, abfallen und Fahrt aufnehmen.

1 Löst sich der Anker nicht, wieder viel Leine stecken, um unter Segeln Anlauf zu nehmen. Mit so viel Fahrt wie möglich so dicht es geht an den Anker heranzufahren, dabei die Lose aus der Leine holen.

2 Kurz bevor die Yacht den Anker überläuft die Leine festsetzen. Die Masse der Yacht sollte den Anker nun lösen.

Anker lichten

Um das Grundeisen wieder an Bord zu bekommen wird im Prinzip das Standardmanöver zum Ankern rückwärts abgespult. Dazu fährt zunächst der Steuermann langsam Richtung Anker. Die Lose wird per Hand aus der Trosse geholt, bei einer Elektrowinch über diese. Wichtig dabei ist, dass nicht mit der Hand- oder Elektrowinde oder gar aus der Hand die Yacht zum Anker gezogen wird. Das kann die Mechanik oder den Menschen überansprechen. Die Arbeit wird vom Propeller erledigt. Eine Person sollte auf dem Vorschiff dem Steuermann die Richtung weisen, damit dieser nicht durch einen schrägen Kurs die Kette oder Trosse spannt. Kurz vor dem Anker wird die Maschine gestoppt und der Anker so weit es geht kurzstag genommen. Meist muss man nun nur einen Augenblick warten, bis sich der Anker aus dem Grund löst. Sollte er sich verhakt haben, helfen solche Vorbereitungen wie im Kasten unten. Es kann aber auch wieder etwas Lose in die Trosse oder Kette gegeben werden. Die Yacht sackt achteraus, der Steuermann kann nun mit Schwung versuchen, den Anker auszubrechen. Vorsicht, Kratzer im Rumpf durch die Kette sind dabei fast nicht auszuschließen. Eine andere Methode ist, das Vorschiff mit so vielen Personen wie möglich zu belasten, den Anker kurzstag zu nehmen und dann alle nach achtern zu beordern. Durch die Hebelwirkung entsteht viel Zug an der Trosse.



Mit Tripplaine Stress vermeiden

Wenn der Anker partout nicht aus dem Grund will, hilft nur der Einsatz eines Tauchers – es sei denn, das Geschirr wurde umsichtig vorbereitet.

Eine Tripplaine hat eine ganz einfache Funktion: Sie wird am Kopf des Ankers befestigt und zieht in entgegengesetzter Richtung zum Eingraben am Eisen. Das hilft, wenn der Anker unter einem Stein oder einem anderen Hindernis verkeilt ist oder eine andere Kette gefangen hat. Sie kann auf unterschiedliche Arten angebracht werden.

1 Etwa in Kombination mit einer Ankerboje. Eine Ausführung wie die gezeigte hat den Vorteil, dass die Boje Wasserstandsschwankungen mitmacht, aber keinen Zug auf den Anker ausübt, der zum ungewollten Ausbrechen führen könnte. Sitzt der Anker fest, ist die Tripplaine über die Boje jederzeit erreichbar. **2** Wenn keine Boje gesetzt werden kann – wie in Häfen (da könnte sie in die Schrauben anderer Yachten geraten) –, ist eine andere Möglichkeit, die Tripplaine mit der Ankerkette zu verbinden und sie mit dieser heraufzuholen. Sie kann durch etwa jedes fünfte

Glied gefädelt werden. Wird dann die Tripplaine straff gesetzt und die Kette entlastet, rutscht sie auf der Leine, und der Anker klappt um. **3** Es reicht auch, die Leine, deren Länge etwas mehr als die Wassertiefe betragen sollte, in ein Glied zu kneten oder zu schäkeln, das sich bei straff geholter Kette über der Wasserlinie befinden wird.



Ein Retter der DGzRS übergibt die Schlepptrosse.



Richtig verbunden

Wer Schlepphilfe benötigt, sollte wissen, wie mit der Trosse umzugehen ist und wie zwei Boote miteinander verbunden werden. Dieses Kapitel zeigt wichtige Tipps und Tricks zur richtigen Verbindung.

Die Seenotretter werden wegen der unterschiedlichsten Ursachen als Schlepper gefordert. Alter Diesel oder schlechte Wartung lassen manche Maschine ausfallen. Doch auch der sorgfältigste Eigner ist nicht davor sicher, eine fremde Leine zu benötigen, sei es in der Flaute oder nach einem Anflaufen, von Schlimmerem gar nicht zu reden. Ebenso kann jeder schnell in die Situation kommen, Schlepphilfe anbieten zu können, wie es, solange sich der Schlepper nicht selbst gefährdet, im Sinne guter Seemannschaft selbstverständlich sein muss. Deshalb ist es ratsam, die grundlegenden Regeln zu beherrschen.

In diesem Kapitel ist das Wichtigste zum Verhalten beim Schleppen zusammengefasst. Darüber hinaus muss der Skipper grundsätzlich beachten: Das Abschleppen ist generell, vor allem aber unter rauen Bedingungen, eine gefährliche Sache. Eine brechende Trosse oder herausreisende Beschläge können Personen verletzen, deshalb sollte sich nur an Deck aufhalten, wer unbedingt gebraucht wird. Niemand sollte sich im potenziellen Gefahrenbereich befinden, wie zum Beispiel am Bugkorb. Zwischen den Schiffsführern sind Handzeichen zu vereinbaren, mindestens für langsamer fahren und Stopp – die gebräuchlichsten werden gezeigt.



Vorbereitung der Trossenverbindung

Die Retter der DGzRS übergaben in der Regel eine eigene Trosse, in die bereits eine Hahnepot mit zwei Augen eingespleißt ist. Diese müssen nur noch über die beiden Vorschiffsklampen gelegt werden, und der Schlepp kann beginnen. Das Vorgehen hat mehrere Vorteile: Die Trosse ist für den Zweck ausgelegt und nicht irgendeine alte Leine. Mit der einfachen Befestigung sind auch gestresste oder panische Crewmit-

glieder kaum überfordert. Bei dieser Methode lastet jedoch der gesamte Zug nur auf den Klampen, was gerade bei Seegang und kräftigem Einrücken zum Herausreißen führen kann. Außerdem lässt sich die Trosse unter Spannung nicht loswerfen. Eine andere Möglichkeit der Befestigung ist mit einem Auge um den Mast, wenn dieser durchgesteckt ist. Dabei muss das Auge gegen Hochrutschen gesichert werden. Die

gezeigte Methode hat sich als besonders geeignet erwiesen, da sie die Zuglast auf viele Punkte verteilt. Die Hauptlast nehmen die Winschen auf, die für starken Zug ausgelegt sind. Der Schlepp-Stropp sollte schon vor Eintreffen des Retters vorbereitet sein, dann muss nur noch dessen Trosse angesteckt werden. Ist ein längerer Schlepp absehbar, sollte der Stropp wie gezeigt gesichert werden.

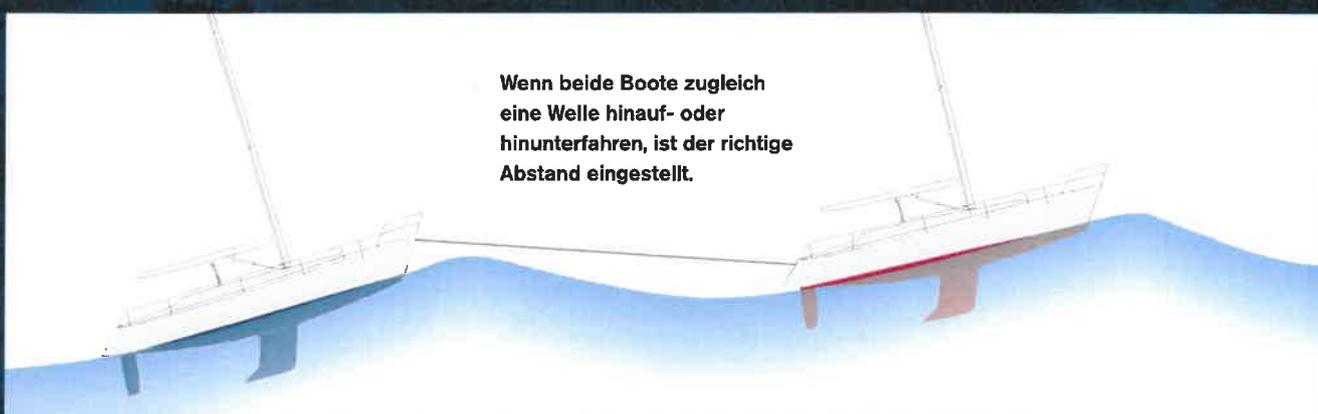
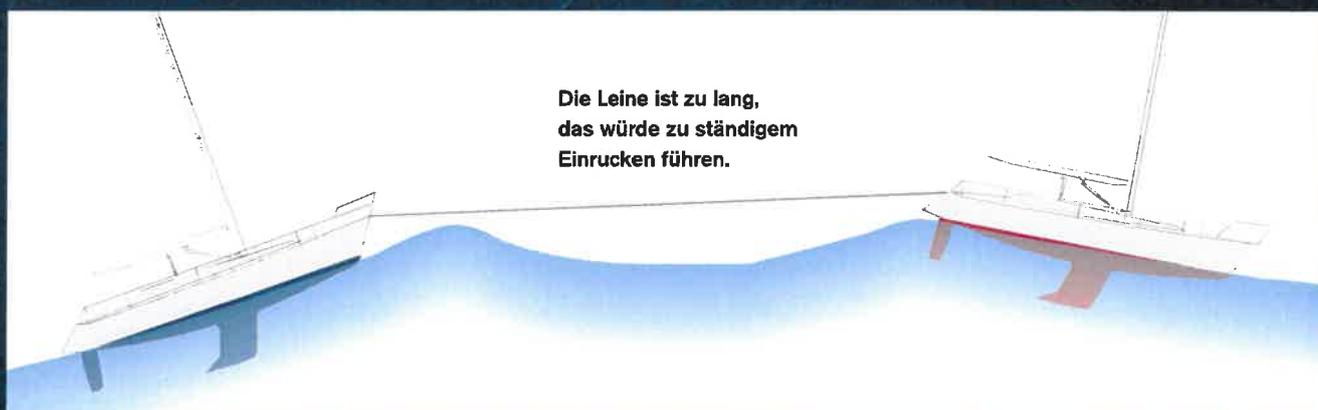
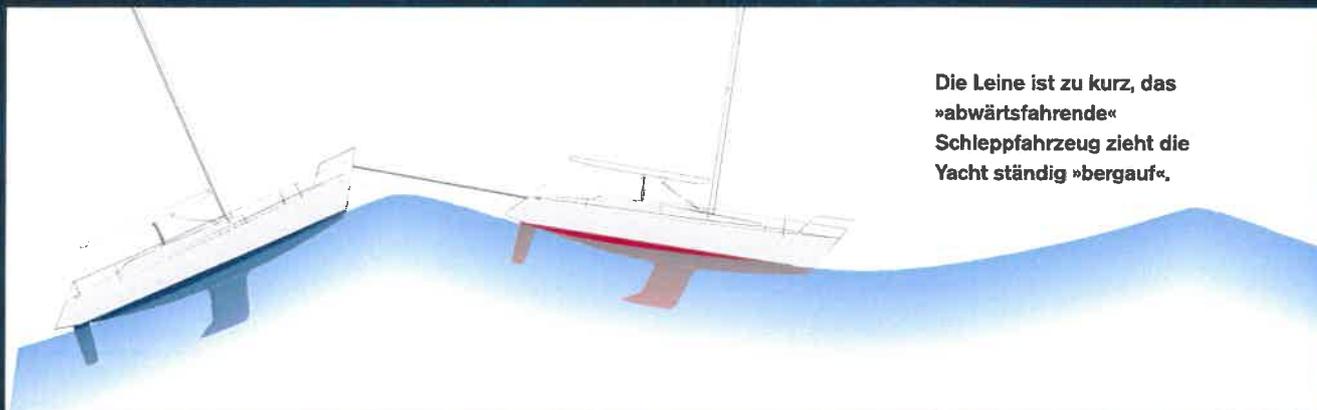


In eine starke Leine in die Mitte ein Auge knoten, die beiden Hälften an den Klampen entlangführen. Falls keine Springklampen vorhanden sind, auch die Genuaholepunkte verwenden. Mit kurzen Enden die Leine beibändseln, bei einem absehbar längeren Schlepp zum Beispiel mit Lappen gegen Schamfilen schützen. Auf den Winschen belegen.



Möglichst lange Trosse

Die Schlepptrosse sollte möglichst lang sein, das Fünffache der Schiffslänge gilt als optimal. Außerdem sollte sie über viel Reck verfügen, um hartes Einrucken abzufedern. Die Federwirkung erhöht sich mit der Länge. In hohem Seegang sollte die Länge so eingestellt sein, dass sich beide Boote im selben Teil eines Wellensystems befinden. Die Schleppgeschwindigkeit muss der geschleppten Yacht angepasst werden. Ist diese nicht in der Lage, Gleitfahrt zu erreichen, darf nicht schneller als ihre theoretische Rumpfgeschwindigkeit geschleppt werden.





4 Als Schlepper immer schräg voraus anfahren, um hartes Einrücken zu vermeiden. Die Trosse so lange mitführen, bis sie gespannt ist, dann das Vorschiff verlassen.



Verbindung mit dem Schlepper

In einer Situation ohne Not, wie bei Flaute und ausgefallener Maschine, sollte das Vorgehen mit dem Schlepper abgestimmt werden. Handelt es sich um professionelle Helfer, sollte man ihrem Rat in der Regel folgen.



3 Die Trosse unter der Seereling hindurch und frei von Hindernissen in Zugrichtung entweder auf den Klampen belegen oder an die eigene vorbereitete Hahnepot stecken.



1 Der Retter nähert sich auf Wurfdistanz. Um Stolperfallen zu vermeiden, sollte das Vorschiff frei von Leinen sein, die Segel sind zu bergen und sicher zu verzurren.



1



2 Die Leine wird übergeben. Das kann mehrere Versuche in Anspruch nehmen, deshalb unbedingt die Ruhe bewahren und nicht etwa mit Hektik und Gebrüll reagieren.

Hahnepot auf dem Schlepper



Auch auf der eigenen Yacht als Schlepper muss die Zuglast der Trosse auf so viele Punkte wie möglich verteilt werden. Dazu eine starke Leine als Hahnepot um das Heck herum auf den Winschen belegen. Die Winschpodeste müssen auch für Zug nach achtern ausgelegt sein, was auf Fahrtenyachten meist der Fall ist. Die Klampen fungieren nur als Führung, sorgen durch die Umlenkung aber auch für Reibung. Nach dem langsamen Anschleppen kann so die Hahnepot nachjustiert werden, außerdem lässt sich die Trosse auch unter Last loswerfen.

Verständigung per Handzeichen

Falls die normale Kommunikation per UKW gestört oder bei einer Partei kein Gerät vorhanden ist, kann die akustische Verständigung wegen Wind- oder Motorengeräuschen unmöglich sein. Handzeichen schaffen da Klarheit.



Der erhobene Daumen ist das allgemeingültige Zeichen für »Alles okay!« oder »Gut gemacht!«.



Auf- und Abwärtsschwenken einer Leine auf dem Vorschiff heißt: Ich benötige Schlepphilfe, bitte abschleppen.



Ist die Trosse an Bord belegt und alles bereit zum vorsichtigen Anschleppen, werden die Arme vor dem Körper gekreuzt.



Kreisende Bewegungen mit einem erhobenen Arm bedeuten, dass der Schlepper seine Fahrt erhöhen kann.



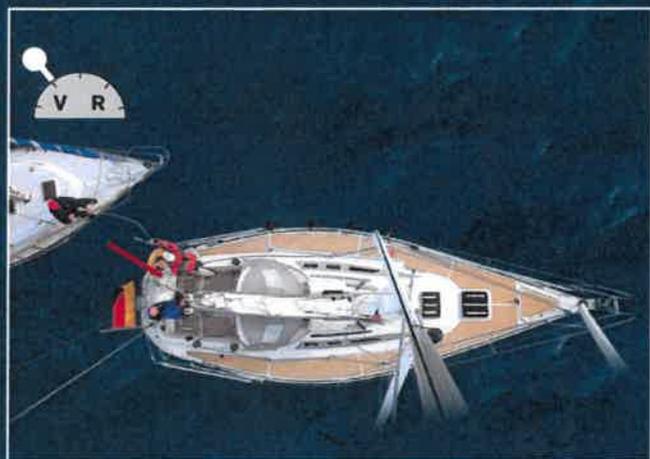
Soll der Schlepper die Fahrt verringern, werden die gestreckten Arme vor dem Körper auf- und abwärts bewegt.



Das ruckartige Ausfahren der Ellenbogen bei angewinkelten Armen signalisiert dem Schlepper, die Trosse zu lösen.

Parallelschlepp: Bordwand an Bordwand

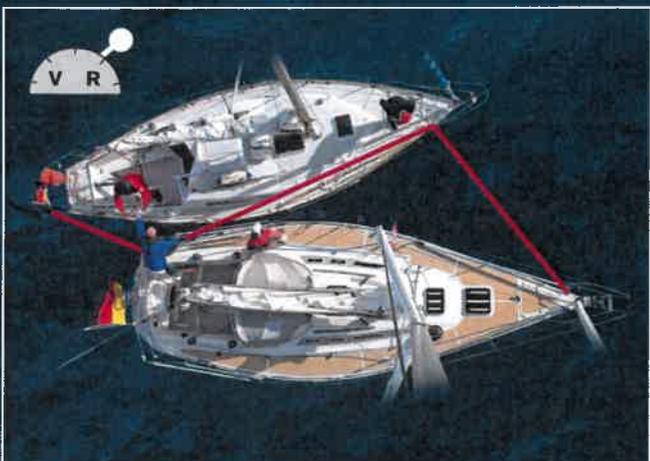
Der Parallelschlepp ist die geeignete Methode, um einer anderen Yacht sehr kontrolliert Hilfe zu leisten, zum Beispiel bei der Leckbekämpfung. Der Schlepper kann die Bewegungen des Geschleppten direkt beeinflussen. Deshalb sollte in Hafennähe oder im Vorhafen vom Schlepp mit der Trosse zum Parallelschlepp gewechselt werden. Der Geschleppte kann dann direkt zu einem Liegeplatz bugsiert werden, anstatt mit losgeworfener Trosse hoffen zu müssen, dass die Restfahrt bis zum Anleger reicht. Wichtig beim Parallelschlepp ist eine sehr gute Abfenderung zwischen den Booten. Wegen der Beschädigungsgefahr eignet er sich kaum bei hohem Seegang, besonders bei zwei Segelyachten besteht die Gefahr einer Kollision der Riggs.



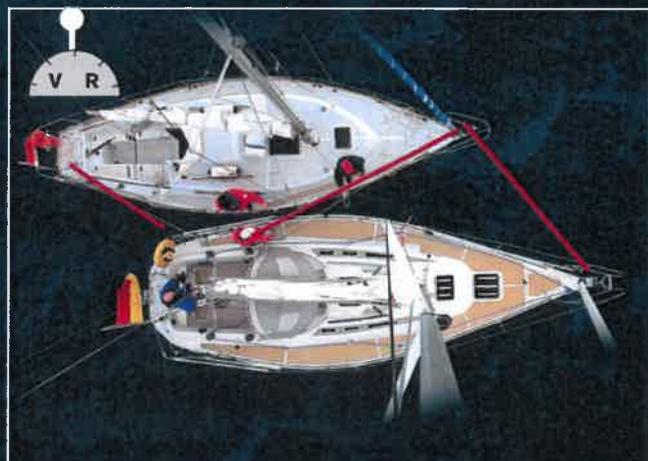
1 Der Schlepper nähert sich von achtern und übergibt oder übernimmt, abhängig von seiner Position in Lee oder Luv, eine Leine als erste Verbindung. Diese Leine wird beim Schlepper als Vorspring gelegt.



2 Die Vorspring des Schleppers wird am Heck des Havaristen belegt. Diese Verbindung überträgt den Schub des Schleppers, er kann sich auch kontrolliert durch Eindampfen nähern.



3 Vom Schlepper wird eine Achterspring gelegt, diese nimmt die Kräfte beim Aufstoppen auf. Mit einer Vorleine lässt sich zum Schluss der Abstand der Rümpfe einstellen.



4 Ganz wichtig: abfendern. Außerdem: Das Heck des Schleppers muss über das Heck des Geschleppten hinausragen. Nur so lässt sich der Verband durch den Schlepper steuern.

Schnelle Rettung

Die oberste Devise im Notfall lautet, unverzüglich zurück zur Person im Wasser zu gelangen. Ein Standardmanöver gibt es dafür nicht, vielmehr verschiedene Varianten. In diesem Kapitel werden die jeweiligen Vor- und Nachteile erklärt.

Schrittfolge

1. Unfallstelle markieren

Der Person im Wasser Rettungsring, Rettungskragen, Markierungsboje oder Ähnliches zuwerfen. MOB-Taste drücken. Wenn möglich ein Crewmitglied bestimmen, das nichts anderes zu tun hat, als den über Bord Gefallenen zu beobachten und mit ausgestrecktem Arm in jeder Situation auf ihn zu zeigen. Hilfe per UKW und Handy rufen, aber nur wenn dafür ein Crewmitglied abgestellt werden kann. Bei einer Zwei-Personen-Crew ist es wichtiger, dass die an Bord verbliebene Person nicht den Sichtkontakt verliert.

2. MOB-Manöver einleiten

Sofortige Kursreaktion, je nach beabsichtigtem Manöver. Das geplante Manöver laut ansagen, Ruhe bewahren, Maschine starten und unterstützend einsetzen, dabei auf Leinen achten.

3. Person bergen

Nach erfolgreicher Annäherung Leinenverbindung herstellen, Person sichern. Entscheiden, auf welcher Seite und mit welcher Methode geborgen werden soll. Oftmals ist es ratsam, vorher die Segel zu bergen, aber auch eine beiliegende Yacht kann eine stabile Plattform darstellen. Misslingt die Bergung, spätestens jetzt Hilfe rufen.



Frau über Bord: Das Wichtigste ist jetzt, so schnell wie möglich zu ihr zurückzugelangen.

Nur wenige Menschen finden beim Segeln den Tod, weil sie über Bord gegangen sind. In Deutschland reichte bisher pro Jahr zum Zählen der Opfer meist eine Hand. Ein Grund für diese erfreulich niedrige Zahl, die Segeln statistisch zu einem der sichersten Hobbys überhaupt macht, ist, dass einfach selten Menschen über Bord fallen. Denn bei wirklich harten und gefährlichen Bedingungen fahren nur wenige hinaus. Diese sind in der Mehrzahl Könnler, wissen sich auf der Yacht zu bewegen und zu sichern. Zudem sind die Vorhersagen und Warnungen so zuverlässig geworden, dass große Wetterüberraschungen immer seltener werden.

Viel wahrscheinlicher ist dagegen, dass jemand bei moderaten Bedingungen über Bord fällt, bei Sonnenschein und sanfter See. Unterschätzung, Unachtsamkeit, auch Alkohol sind dann die Ursachen für das unfrei-

willige Bad. Damit das nicht tragisch endet, sollte die an Bord verbliebene Crew wissen, was zu tun ist. Die größte Gefahr für die Person im Wasser besteht darin, dass sich die Yacht zu weit von ihr entfernt und die Besatzung sie nicht wiederfindet. Da reichen auch bei leichten Bedingungen schon ein paar dutzend Meter, wenn es zum Beispiel später Nachmittag ist und die Person im Gegenlicht verschwindet.

Ein generelles Patentrezept für das richtige Manöver gibt es jedoch nicht, das sollte jedem Skipper klar sein. Vielfach werden noch Mann-über-Bord-Manöver unter Segeln gelehrt, die auch wichtig sind. Allerdings verfügen moderne Yachten in der Regel über zuverlässige und starke Maschinen und sind durch ihren kurzen Kiel sehr drehfreudig. Zudem ist Segelsetzen und -bergen heute schneller und leichtgängiger und vor allem vom Cockpit aus möglich.

Unter diesen Voraussetzungen bietet sich eine Vorgehensweise besonders an: der sofortige Quickstop, egal ob sich die Yacht auf einem Amwind- oder Vormwindkurs befindet, und das sofortige Starten der Maschine. Ob dann erst die Segel geborgen werden oder sofort mit gesetztem Tuch zur Person im Wasser gedampft wird, ob dabei die Segel dicht bleiben oder losgeworfen werden, hängt vom Schiffstyp und der jeweiligen Situation ab. Ebenso kann ein völlig anderes Manöver zielführend sein, etwa wenn keine Maschine oder nur ein schwacher Außenborder zur Verfügung steht. Gerade weil die Ausrüstung aber so unterschiedlich ist und weil es so verschiedene Segelbootstypen gibt, sollte mit der jeweiligen Yacht einmal pro Saison oder pro Charterurlaub geübt werden, um zu wissen, welches Manöver das richtige ist. Schließlich soll es ja bei der Statistik bleiben.

WIND

Anfahrt unter Maschine

Das ist das Manöver der Wahl auf modernen Yachten mit zuverlässigen, starken Maschinen und mit Rollsegeln oder leicht zu bergenden Tüchern. Es eignet sich für kleine oder ungeübte Crews besonders gut, da gerade bei viel Seegang und starkem Wind Ablenkungen wie killende Segel oder unkontrolliertes Driften entfallen. Sind die Segel erst einmal geborgen, kann sich der Rudergänger vollständig auf den Annäherungskurs konzentrieren.

Eine nicht zu unterschätzende Gefahr beinhaltet das Manöver jedoch: Während des Segelbergens kann die Crew so beschäftigt sein, dass die Person über Bord aus den Augen gerät. Deshalb muss der Aufschießer unmittelbar nach dem Unfall erfolgen, und das Bergen der Segel darf nur in der Nähe des Treibenden ausgeführt werden.

Um Verletzungen durch den Propeller zu vermeiden, muss bei allen Manövern die Maschine ausgekuppelt werden, sobald sich die Person neben der Yacht befindet.

2 Das Bergen der Segel muss so zügig wie möglich erfolgen. Entfernt sich die Yacht dabei zu weit von der Person im Wasser, lieber zwischendurch nur unter Großsegel erneut annähern und dann weiter bergen.

3 Sind die Segel unten, mit voller Fahrt auf den Schwimmer zuhalten. Rechtzeitig vor Erreichen Fahrt reduzieren.

1 Sofort nach dem Unfall in den Wind luven, egal ob von einem Amwind-, Halbwind- oder Vormwindkurs. Maschine starten, vorwärts einkuppeln. Mit dem Bergen der Segel beginnen.

4a Direkte Annäherung: Der Rudergänger hält auf die Person zu und stoppt direkt neben ihr auf. So wird schnellstmöglich Nähe hergestellt, eine Leine kann übergeben werden. Die Yacht liegt mit dem Heck zum Wind und richtet sich automatisch wie eine Windfahne in Windrichtung aus. Es kann rückwärts auf die Person zugesteuert werden, die so immer im Blick ist und auch über das Heck aufgenommen wird. Diese Variante ist jedoch nur bei moderaten Bedingungen zu empfehlen. In schwerer See kann das auf- und absteigende Heck wie eine Ramme wirken und den Schwimmer erschlagen. Außerdem können Seen ins Heck einsteigen.

4b

Indirekte Annäherung: Soll die Yacht beim Verunfallten mit dem Bug im Wind liegen, etwa bei zu chaotischer Welle, zu viel Wind oder Schiebestrom, muss noch ein Halbkreis gefahren werden. Diesen so eng wie möglich und in unmittelbarer Nähe des Verunfallten ausführen, um ihn nicht aus den Augen zu verlieren.

Münchener Manöver

Diese Variante kann auch von nur einer Person gefahren werden. Die Idee ist, sich in unmittelbarer Nähe kontrolliert auf den über Bord Gegangenen zutreiben zu lassen. Das setzt eine besonders schnelle Reaktion voraus. Das Manöver sollte – mehr noch als alle anderen – mit der eigenen oder der Charteryacht geübt werden, da die Driftrichtung und -geschwindigkeit bei jeder Yacht abhängig von der Spantform und der Auslegung der Anhänge unterschiedlich ausfällt. Kurzkieler driften wegen ihrer geringen projizierten Lateralfäche ohne Fahrt voraus stark, im Gegensatz zu Langkielern. Moderne Yachten mit durchgelatteten Großsegeln oder Riggs mit stark gefeilt Salingen, bei denen der Großbaum nicht bis 90 Grad gefiert werden kann, behalten beikedreht oft noch erhebliche Restfahrt voraus. Da die Driftrichtung nur unter Segeln schwer zu beeinflussen ist, sollte auf jeden Fall die Maschine zu Hilfe genommen werden. Ein Nachteil des Manövers ist das mitunter stark schlagende Großsegel, das für ungeübte Crews einen zusätzlichen Stressfaktor darstellen kann.

2 Während der Wende bleibt die Vorschot dicht, sodass die Fock oder Genua nach der Wende back steht. Die Großschot öffnen und den Großbaum bis kurz vor das Want fieren. Maschine starten.

3a Die Yacht beikedreht driften lassen, dabei mit Vorwärts- und Rückwärtsschüben versuchen, die Richtung zum Treibenden zu halten.

1 Die Wende sollte eigentlich so schnell wie möglich erfolgen, um dicht am Verunfallten zu bleiben. Wird jedoch zuerst etwas abgefallen, kann die spätere Annäherung driftend mit leichter Fahrt voraus und damit gut kontrollierbar erfolgen. Ist die Ausgangsposition ein Halbwindkurs, muss vor der Wende die Vorschot dichtgeholt werden.

3b Lässt sich die Richtung zum Treibenden nicht halten, muss eine Halse oder eine Q-Wende gefahren werden. Beide Manöver sind auf den folgenden Seiten beschrieben.

4 Das Manöver kann mit einer Wende und darauf folgendem Beidrehen abgeschlossen werden, alternativ können auch die Schoten geöffnet oder die Segel geborgen werden.

WIND

2 Sobald abgefallen wurde, richtet sich die Yacht auf, spätestens jetzt die Maschine starten.

1 So schnell wie möglich nach dem Unfall wenden, alle Segel bleiben dicht. Sofort abfallen. Achtung, dabei kann kurzzeitig viel Krängung entstehen.

Bei diesem Manöver bleiben die Segel dicht, die Maschine wird zu Hilfe genommen. Daher eignet es sich sehr gut für die Ausführung einhand und für ungeübte Crews, da keine Schoten bedient werden müssen und ohne Ablenkung die Person im Wasser jederzeit beobachtet werden

beobachtet werden kann. Es ist jedoch nicht unbedingt für schwere Verhältnisse und dann auch nicht mehr für Anfänger zu

Wende, Halse, Wende

empfehlen, da die Segel stark schlagen können und phasenweise viel Krängung entsteht.

3 Vor dem Wind die Person im Wasser so dicht wie möglich passieren, das sorgt auf beiden Seiten für Zuversicht. Wenn vorhanden, weitere Rettungsmittel zuwerfen oder versuchen, eine Leinenverbindung herzustellen.

5 Der zweite Kreis mit Wende wurde hier bewusst groß gewählt. So entsteht bei der Halse und der Wende nicht unnötig Hektik und es bleibt auch immer so viel Schwung im Schiff, dass es nur mit Segelkraft manövrierbar ist. Dafür entfernt es sich aber weiter vom Schwimmer. Wird der Kreis dagegen eng gefahren, steht die Yacht nach der Wende und kann nur unter Maschine präzise zur Person im Wasser positioniert werden, befindet sich dafür aber dicht bei ihr. Auch hier entscheidet wieder das Manövrierverhalten der Yacht über die richtige Wahl.

4 Die nun nötige Halse sollte mit dicht gehaltenen Schoten und rechtzeitigem Gegenruder kein Problem sein. Das anschließende Anluven kann jedoch wieder zu starker Krängung führen.

Nur eine Wende

Wie im nebenstehenden Beispiel kann dieses Manöver, das streng

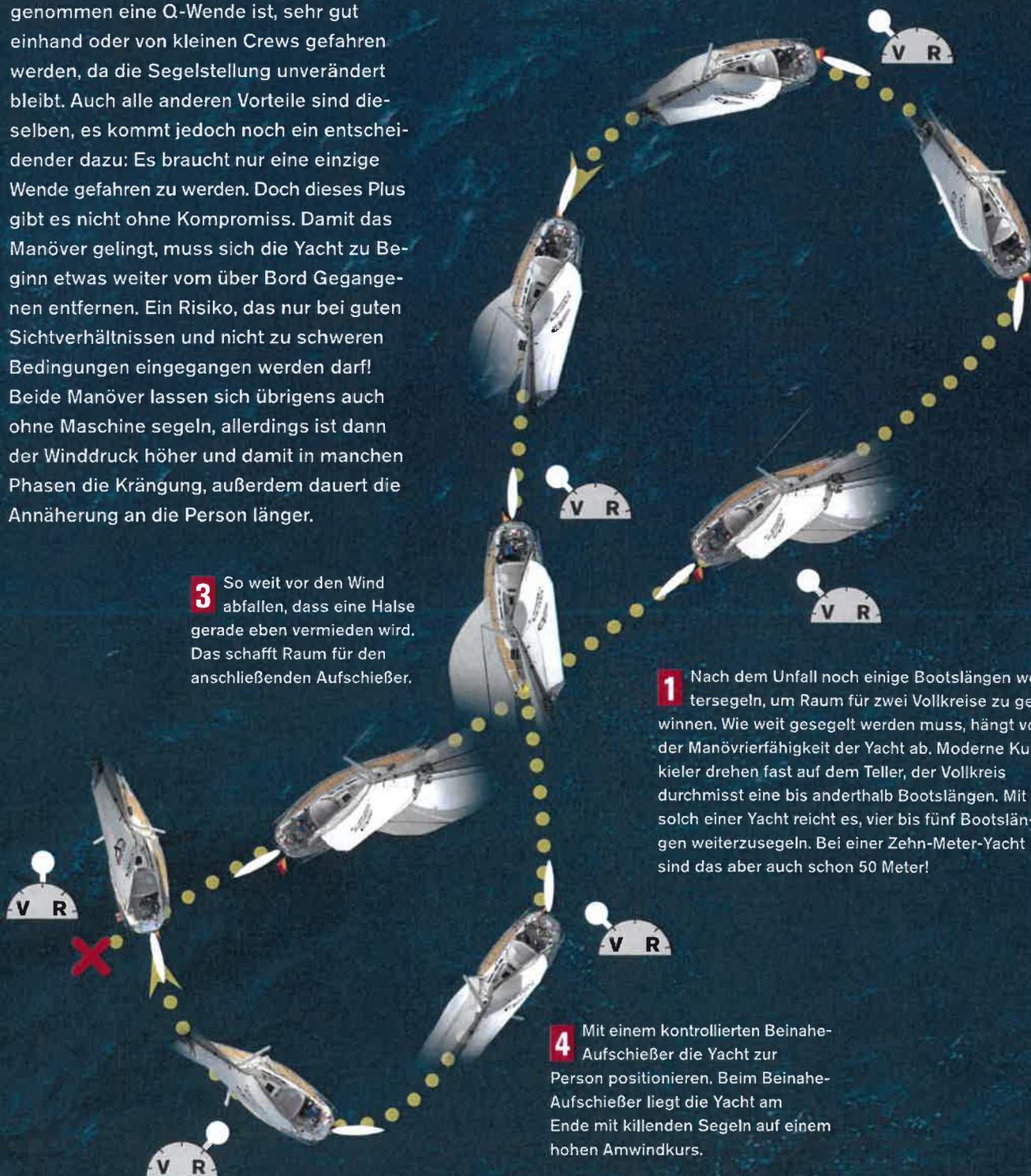
genommen eine Q-Wende ist, sehr gut einhand oder von kleinen Crews gefahren werden, da die Segelstellung unverändert bleibt. Auch alle anderen Vorteile sind dieselben, es kommt jedoch noch ein entscheidender dazu: Es braucht nur eine einzige Wende gefahren zu werden. Doch dieses Plus gibt es nicht ohne Kompromiss. Damit das Manöver gelingt, muss sich die Yacht zu Beginn etwas weiter vom über Bord Gegangenen entfernen. Ein Risiko, das nur bei guten Sichtverhältnissen und nicht zu schweren Bedingungen eingegangen werden darf! Beide Manöver lassen sich übrigens auch ohne Maschine segeln, allerdings ist dann der Winddruck höher und damit in manchen Phasen die Krängung, außerdem dauert die Annäherung an die Person länger.

3 So weit vor den Wind abfallen, dass eine Halse gerade eben vermieden wird. Das schafft Raum für den anschließenden Aufschießer.

1 Nach dem Unfall noch einige Bootslängen weitersegeln, um Raum für zwei Vollkreise zu gewinnen. Wie weit gesegelt werden muss, hängt von der Manövrierfähigkeit der Yacht ab. Moderne Kurzkieeler drehen fast auf dem Teller, der Vollkreis durchmisst eine bis anderthalb Bootslängen. Mit solch einer Yacht reicht es, vier bis fünf Bootslängen weiterzusegeln. Bei einer Zehn-Meter-Yacht sind das aber auch schon 50 Meter!

4 Mit einem kontrollierten Beinahe-Aufschießer die Yacht zur Person positionieren. Beim Beinahe-Aufschießer liegt die Yacht am Ende mit killenden Segeln auf einem hohen Amwindkurs.

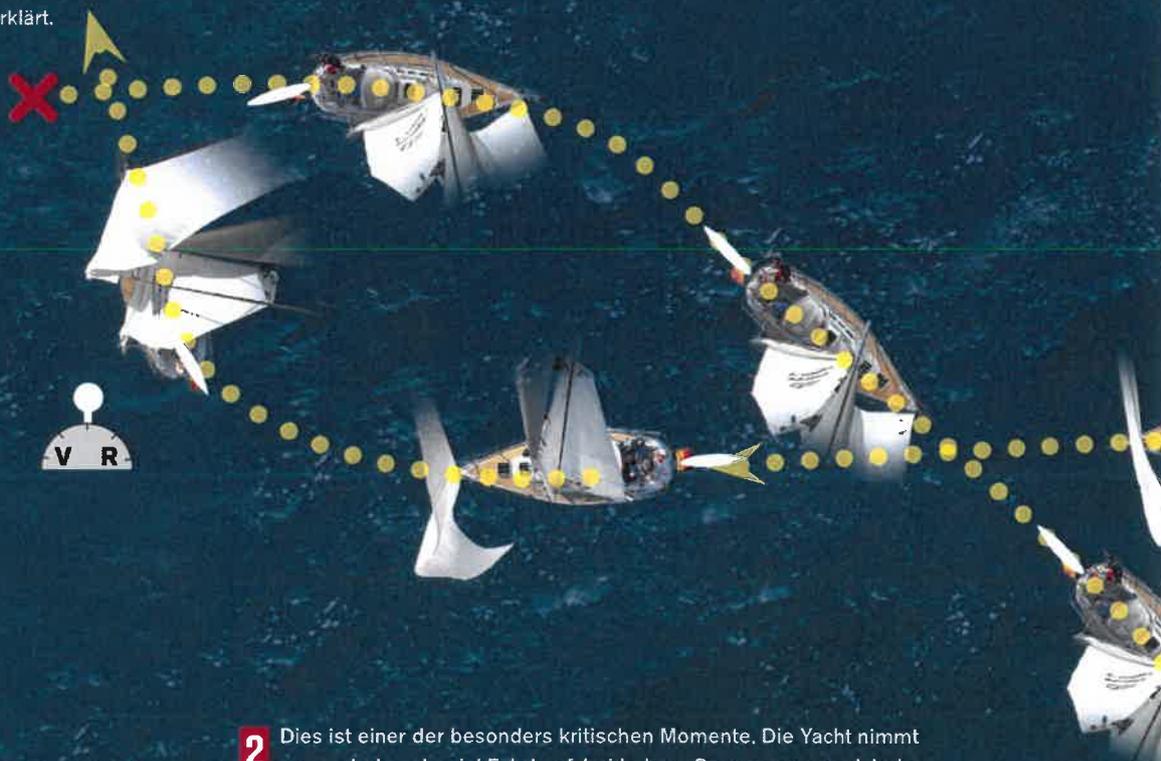
2 Nach der Wende bleiben die Segel dicht. Beim Abfallen kann kurzzeitig viel Krängung entstehen.



Q-Wende Dieses Manöver verdankt seinen Namen der Q-Form des Kurses, der abgesegelt wird. Durch die Q-Wende kann auf einem Halb- oder Raumwindkurs auf die bei stürmischem Wetter mitunter problematische Halse verzichtet werden. Als Mann-über-Bord-Manöver wird sie zwar immer noch gelehrt, eignet sich dafür jedoch nur mit großen Einschränkungen. Sicher war sie in Zeiten, als es keine oder nur unzuverlässige Maschinen gab, das richtige Vorgehen. Denn die Yacht bleibt immer in Fahrt und kann so unabhängig von der Maschine exakt positioniert werden. Da sie jedoch ohne Maschineneinsatz die korrekte Bedienung der Segel erfordert, ist sie für ungeübte Crews oder eine allein an Bord verbliebene Person, zumindest bei harten Bedingungen, nicht zu empfehlen. Durch den Bedie-

1 Sofort auf einen Raumwindkurs abfallen und Tiefe ersegeln, so wird die Annäherung auf dem neuen Bug leichter. Die Maschine kann jetzt schon zu Hilfe genommen werden, hier wird das Manöver ohne sie erklärt.

6 Mit einem Beinahe-Aufschleier zum Verunfallten ist die Q-Wende beendet. Wenn eine Maschine vorhanden ist, sollte sie spätestens jetzt gestartet werden, besser wäre es, sie während des gesamten Manövers mitlaufen zu lassen.



2 Dies ist einer der besonders kritischen Momente. Die Yacht nimmt raumschots sehr viel Fahrt auf, bei hohem Seegang muss sich der Rudergänger auch auf das Aussteuern der Wellen konzentrieren. Wenn hier das Gefühl für Weg und Zeit nicht halbwegs stimmt, kann sich die Yacht schnell sehr weit entfernen. Ein Beispiel: 30 Sekunden machen bei nur sieben Knoten Geschwindigkeit schon über 100 Meter aus. Außerdem zeigt der Kurs nach Lee, wenn hier zu weit gesegelt wird, besteht die Gefahr, zum Verunfallten zurückkreuzen zu müssen. Um das auszuschließen, kann der Raumschotskurs spitzer oder als Halbwindkurs angelegt werden, um nach der Wende in Luv querab des Schwimmers positioniert zu sein. Jedoch kann sich daraus ein anderes Problem ergeben (siehe Phase 5).


 WIND

nungsaufwand am Schiff entstehen viele Ablenkungen und Verzögerungen, wodurch sich die Yacht bei diesem Manöver sehr weit von der Person im Wasser entfernen kann. So besteht die große Gefahr, diese aus dem Auge zu verlieren. Oft ist auch die Bezeichnung Kuh-Wende zu finden, die jedoch nichts mit der Q-Wende zu tun hat. Die Kuh-Wende wird auf Amwindkursen durchgeführt, wenn ein Schiff nicht mit dem Bug durch den Wind zu bekommen ist, wie einige Klassiker. Dabei geht die Yacht mit dem Heck durch den Wind und luvt auf dem neuen Bug wieder auf einen Amwindkurs an. Die Bezeichnung Kuh-Wende stammt von einer Verhaltensweise der Kühe: Sie halten ihre Nase nie direkt in den Wind, sondern drehen, wenn sie die Seite wechseln wollen, immer ihren Schinken durch den Wind.

5 Nach der Wende sollte die Yacht leicht in Lee von der Querab-Linie des Schwimmers liegen. Das hat den Vorteil, dass durch Auffieren und Dichtholen der Segel die Fahrt sehr gut kontrolliert werden kann. Würde der Kurs deutlich weiter in Luv liegen, müsste abgefallen werden. Bei modernen Riggs mit gepfeilten Salingen lässt sich jedoch der Großbaum nicht mehr bis auf 90 Grad fieren, die Yacht würde also wieder viel Fahrt aufnehmen und es bestünde die Gefahr, den Verunfallten zu verpassen.

4 In der Wende muss nur die Genua losgeworfen werden. Auf dem neuen Bug kann sie killen, das Großsegel allein reicht für dosierten Vortrieb.

3 Wann die Wende eingeleitet wird, richtet sich nach dem Durchmesser des Drehkreises der Yacht und der Erfahrung der Mannschaft. Je kleiner der Drehkreis und je präziser die Bedienung, desto früher kann die Wende erfolgen.

WIND

Halse Ein Manöver, das die Yacht sehr schnell zurück zur Person im Wasser bringt. Bei moderaten Bedingungen können die Segel dicht genommen bleiben, wenn eine Maschine zur Verfügung steht (Situation 1a); dann eignet sich die Halse auch für kleine Crews oder eine einzelne Person. Müssen die Segel jedoch bedient werden, weil keine Maschine zur Verfügung steht, oder herrschen stürmische Bedingungen, sollten sich nur wirkliche Könnner die Halse zutrauen. Denn klappt sie nicht, ist Chaos programmiert und die Yacht entfernt sich schnell vom Verunglückten.

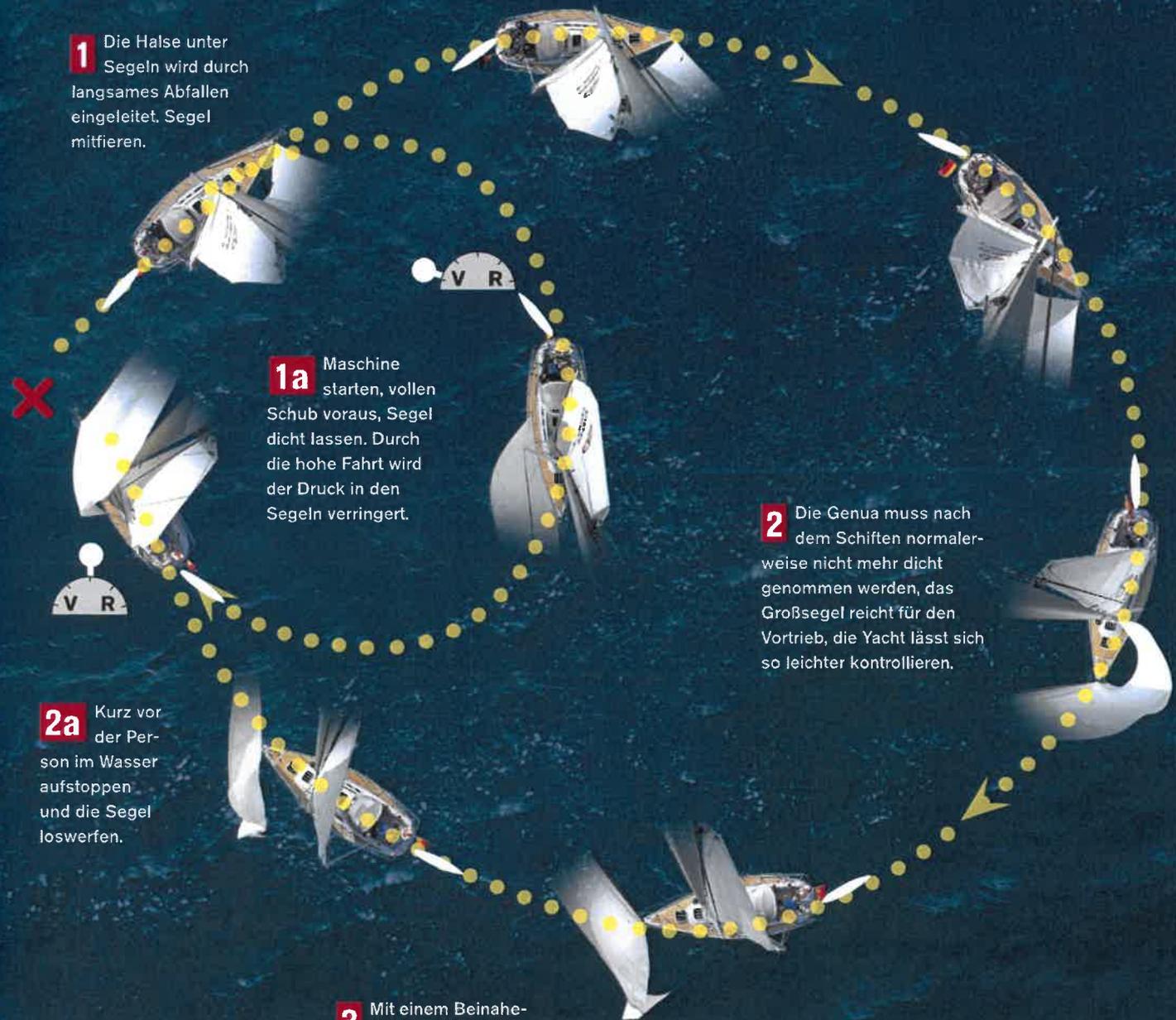
1 Die Halse unter Segeln wird durch langsames Abfallen eingeleitet. Segel mitfieren.

1a Maschine starten, vollen Schub voraus, Segel dicht lassen. Durch die hohe Fahrt wird der Druck in den Segeln verringert.

2 Die Genua muss nach dem Schiften normalerweise nicht mehr dicht genommen werden, das Großsegel reicht für den Vortrieb, die Yacht lässt sich so leichter kontrollieren.

2a Kurz vor der Person im Wasser aufstoppen und die Segel loswerfen.

3 Mit einem Beinahe-Aufschießer die Yacht zur Person im Wasser positionieren.



Quick-Stop

Die schnellste Art, um von einem Vormwindkurs kommend so dicht wie möglich bei der Person im Wasser zu bleiben. Es wird unabhängig von der Art der gesetzten Segel gefahren, also auch unter Spinnaker; durch das heftige Schlagen können die Segel allerdings Schaden nehmen.

1 Ohne Rücksicht auf die Segel hart Luvruder legen. Oberste Priorität hat die Nähe zum Verunglückten.

2 Bei der ersten Gelegenheit die Maschine starten und unterstützend einsetzen.

3 Sobald eine Verbindung hergestellt ist, kann entschieden werden, ob erst die Person oder die Segel geborgen werden.



Mit welcher Methode bergen?

Wenn die Person im Wasser erreicht und eine Leinenverbindung hergestellt ist, beginnt der zweite, oft schwierigere Teil der Rettung – die Bergung. Diese gestaltet sich umso problematischer, wenn die verunglückte Person nicht selbst mithelfen kann. Generell gilt, dass eine Bergung in schwerer See in Lee aussichtsreicher als in Luv ist, und zwar aus folgenden Gründen:

- ⊕ ruhigeres Wasser als in Luv
 - ⊕ Yacht bewegt sich zur Person hin
 - ⊕ durch Krängung niedrige Bordwand
 - ⊕ Rettungsmittelwurf mit dem Wind
- Bei moderaten Bedingungen und wenn eine Badeplattform oder Badeleiter vorhanden ist, sollte die Bergung dagegen über das

Heck erfolgen. Dieses bietet dann den sichersten und niedrigsten Einstieg. Bei viel Wind kann es dort jedoch gefährlich werden, wenn das Heck im Seegang auf- und absteigt.

Es gibt verschiedene Hilfen, um eine Person aus dem Wasser zu bekommen, wie per Großfall, Bergeschlaufe, mit dem Großbaum als Kran oder über ein Bergesegel. Welches Hilfsmittel aber wirklich hilft, hängt stark vom Bootstyp, der Anzahl der Personen an Bord sowie den Bedingungen ab. Auch hier gilt wieder: ausprobieren! Wenn schon nicht mit einem extra gekauften Ausrüstungsteil, dann wenigstens mit den Bordmitteln wie dem Großfall.

