



AN DIE LEINE GENOMMEN

*Das Verlassen oder Anlaufen eines Liegeplatzes gelingt mit etwas Geschick einfach und stressfrei. Wir zeigen wichtige **GRUNDVARIANTEN** und wie sich Ruderwirkung und Festmachereinsatz kombinieren lassen*

**Ablegemanöver bei Seitenwind:
Die Achterleine in Luv sichert das
Boot gegen Vertreiben**

Für ein richtig ausgeführtes Hafenmanöver gibt es nur eine Regel: Wenn am Ende das Material heil und die Crew happy ist, war es ein perfekter An- oder Ableger. Der Weg dorthin

kann allerdings völlig unterschiedlich sein. Denn eine Patentlösung gibt es meist nicht.

Eine geübte Crew, die ihre Yacht sehr gut kennt, wird vermutlich elegant in einem Schwung in die Box oder an den Liegeplatz fahren und schon in dem Moment die Leinen belegt haben, in dem das Boot zum Stehen kommt. So etwas sieht toll aus, gelingt jedoch keineswegs immer und sollte deshalb kein Maßstab für alle sein.

Gerade für unerfahrenere oder kleine Crews kann es zielführender sein, zunächst die Lage zu sondieren und sich im Manöver auf bestimmte Festmacher, etwa nur die in Luv, zu konzentrieren. Auch ein frühes Aufstoppen ist kein Fauxpas, wenn es danach mit Leinenhilfe langsam, aber kontrolliert an den Steg geht. Wie lange das alles dauert oder ob es vielleicht zaghaft und übervorsichtig aussieht, spielt keine Rolle; letztlich zählt nur das Ergebnis.

Welche die geeignete Methode ist, einen Liegeplatz zu verlassen oder anzulaufen, hängt von vielen Faktoren ab: etwa der Größe und Manövrierbarkeit der Yacht, dem zur Verfügung stehenden Raum sowie der Stärke und Richtung des Windes oder Stroms. Auch die Gegebenheiten vor Ort sind von Bedeutung: Gibt es Heckpfähle, Muringleinen am Steg oder muss der Anker fallen, bevor es achteraus an die Pier geht? Reicht der Platz, um längsseits zu liegen?

Diese vielen Variablen machen es unmöglich, für jede erdenkliche Situation eine optimale Variante zu beschreiben. Im Folgenden werden daher einige Grundvarianten für Einrumpfyachten gezeigt, die einen großen Bereich abdecken. Sie lassen sich teilweise auch sehr gut miteinander kombinieren. Allen liegt dabei der Einsatz von Leinen zugrunde. Denn erst, wenn eine Yacht sicher mit Steg oder Land verbunden ist, hat sie auch festgemacht. Davor kann sie schnell zum Opfer vor allem des Windes werden und unkontrolliert vertreiben.

Oft reicht schon eine einzige Leine, um dies zu verhindern; alle anderen Festmacher können danach in Ruhe ausgebracht werden. Manchmal ist auch der Einsatz einer sehr langen Manöverleine sinnvoll. Die- →

3 FOLGEN PRAXISWISSEN

HAFENMANÖVER VORBEREITEN

15 Tipps, von der Einweisung der Crew bis zur Hafenplanung.
Dazu: Übungen, um die Yacht kennenzulernen Heft 10/2019

HAFENMANÖVER MIT EINRUMPF-YACHTEN

Die Besonderheiten moderner Boote effektiv nutzen. Ablauf von
Standardmanövern und Einsatz der Spring Heft 11/2019

HAFENMANÖVER MIT KATAMARANEN

Keine Angst vor dem Koloss! Mit zwei Antrieben auf engem
Raum gekonnt umgehen Heft 12/2019

HEBELKRÄFTE NUTZEN

Ein Boot wird **ÜBER DAS HECK GESTEUERT**, mittels Druck am Ruderblatt. In Verbindung mit einer Achterleine oder -spring lässt es sich in fast jede gewünschte Richtung dirigieren



HEBELWIRKUNG

Je breiter das Heck, desto mehr wandert der Ansatzpunkt des Festmachers nach außen. Dieser seitliche Abstand zur Mittschiffslinie, der Wirkungsrichtung des Propellers, ergibt einen Hebel. Nur mittels Schub voraus dreht hier die Yacht nach Backbord.



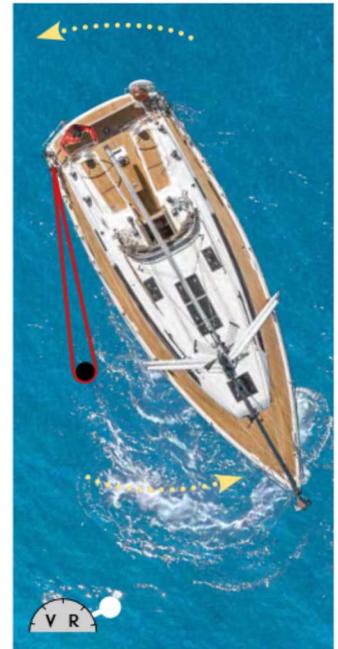
SCHNELLE DREHUNG

Wird zusätzlich zum Schub voraus das Ruder in Drehrichtung gelegt, hier nach Backbord, entsteht am Blatt wegen der Anströmung Ruderdruck, das Heck wird nach Steuerbord gedrückt. Zugleich wirken die Kräfte wie links beschrieben.



SEITLICH VERSETZEN

Wird das Ruder nach Steuerbord gelegt, bewirkt der Ruderdruck ein Versetzen des Hecks nach Backbord. Zugleich dreht die Yacht insgesamt nach Backbord, womit sich eine seitliche Bewegungsrichtung ergibt, die sich nutzen lässt (siehe S. 31 oben).



RÜCKWÄRTS DREHEN

Bei rückwärts eingekuppelter Maschine entfällt die Wirkung des Ruderdrucks, da das Blatt nicht vom Propellerstrahl angeströmt wird. Dennoch wirken dieselben Hebelgesetze wie in der Grafik ganz links erklärt, die Yacht dreht um den Fixpunkt.

se sollte etwa die vierfache Bootslänge haben, um sie auf Slip fahren zu können und dennoch lang genug zu sein. Sie darf nicht zu dick sein, um gut um Poller, Klampen oder durch Ringe zu laufen. Außerdem sollte sie schwimmfähig sein, um nach dem Loswerfen beim Einholen nicht abzusinken und in den Propeller zu geraten. Diese Anforderungen erfüllt Polypropylen sehr gut. Für eine Zehn-Meter-Yacht reicht normalerweise ein zehn Millimeter starkes Tau. Es ist zudem sehr preisgünstig, und mit etwa zwölf Prozent Dehnung mildert es Lastspitzen beim Einrucken ab. Die Leine sollte UV-geschützt gelagert werden.

Moderne Yachten sind vielfach mit einem Bugstrahlruder ausgerüstet. Der Ein-

satz dieses Helfers ist absolut sinnvoll, solange sich der Skipper nicht darauf verlässt. Denn wenn der Bugstrahler ausfällt, sollte das Manöver nicht sofort schiefgehen. Des-

GESAMMELTES WISSEN

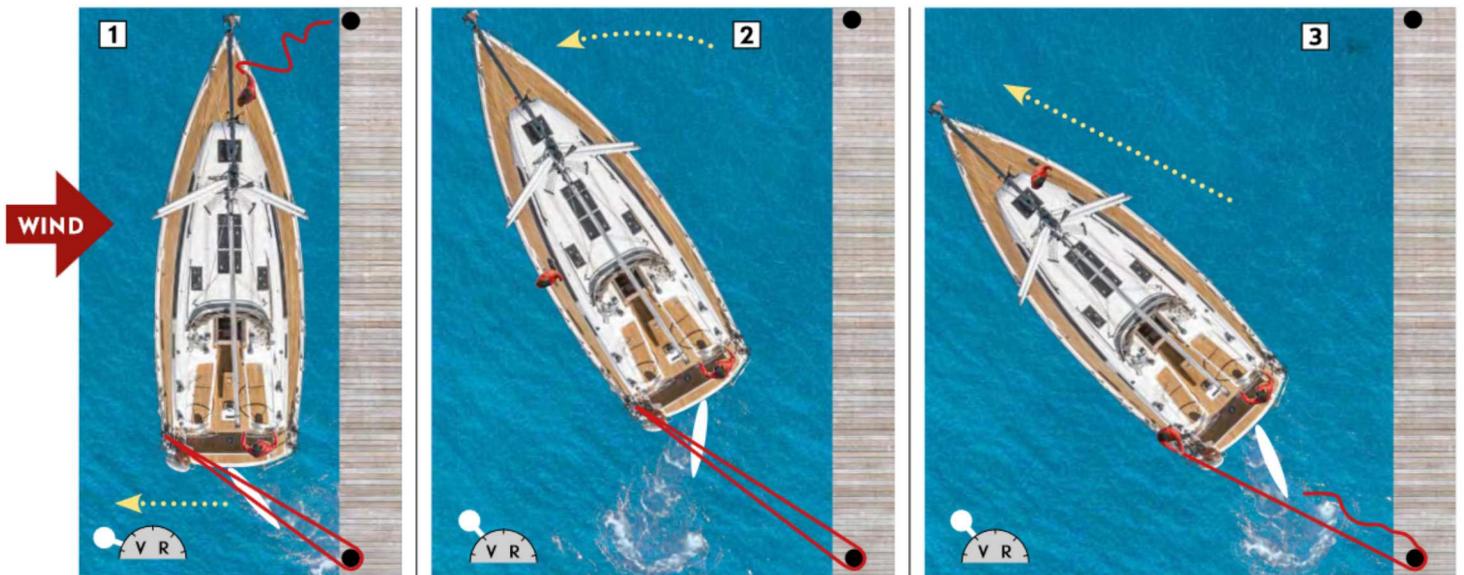


Standardwerk für Skipper und Crew. Alle Hafenmanöver ausführlich erklärt, dazu Anker, Schleppen und Mann-über-Bord-Manöver. Delius Klasing Verlag, 19,90 Euro

halb den Bugprop nur unterstützend einsetzen. Zu beachten ist dabei auch, dass die Wirkung umso mehr nachlässt, je mehr Fahrt die Yacht aufnimmt, da der quer wirkende Propellerstrom immer stärker von der längsseits wirkenden Umströmung des Rumpfs abgelenkt wird.

Im dritten und letzten Teil dieser Manöverserie wird es um das Ab- und Anlegen mit Katamaranen gehen. Sollten Sie Teil 1 verpasst haben, können Sie das Heft 10/2019 unter delius-klasing.de nachbestellen. Oder Sie abonnieren noch schnell das Kurzabo, dann gibt es das Buch links gratis dazu. Link zum Abo: abo.yacht.de/01929b.

LARS BOLLE



ABLEGEN VON DER PIER ODER PFÄHLEN: GEGEN DEN WIND

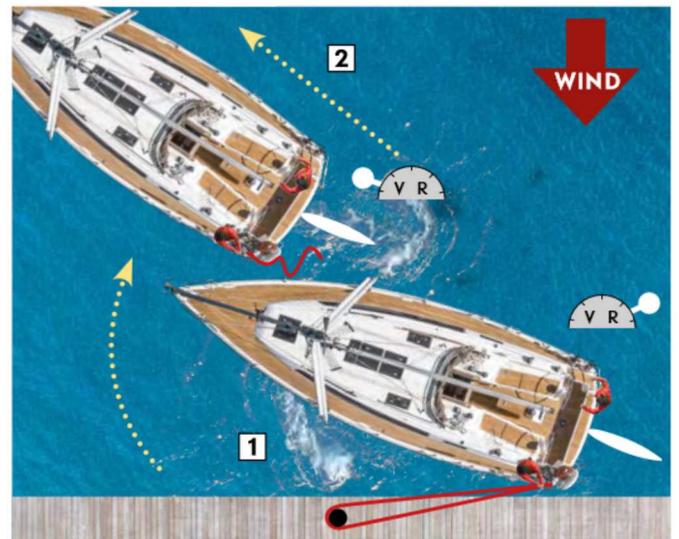
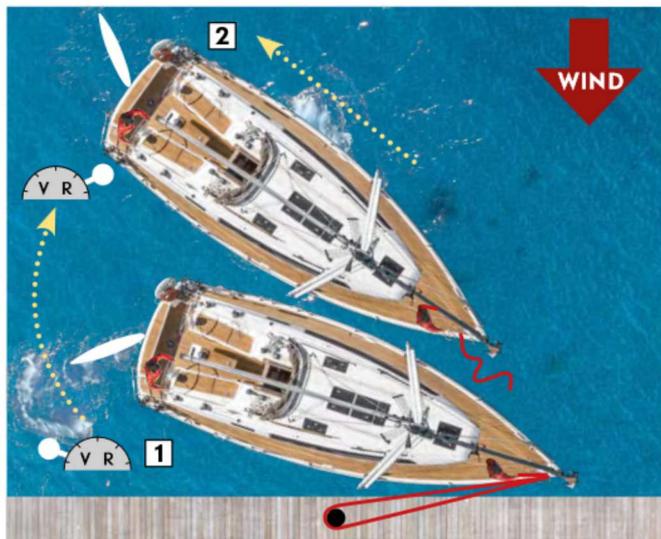
Mit diesem Manöver kann die Yacht entweder von Pfählen abgesetzt werden, auf welche sie zuvor wegen eines verunglückten Manövers getrieben ist, oder von einem Liegeplatz längsseits an einer Pier oder einem Steg bei starkem auflandigem Wind. Es funktioniert zuverlässig bei einem breiten Heck und mit starker Maschine. Gegenüber dem klassischen Eindampfen in die Vor- oder Achterspring (siehe unten) hat es den Vorteil, dass die Yacht bis zum Ende des Manövers unter voller Kontrolle bleibt und nicht vom Vorwärts- in den Rückwärtsgang oder umgekehrt geschaltet werden muss. So geht's: **1** Von der Luvseite der Yacht eine Achterleine auf Slip nach Lee auf einen anderen Pfahl, Poller oder auch Ring ausbringen – je länger die Leine, desto besser. Ruder zur Landseite legen, hier Steuerbord. Vollschub voraus. Zunächst setzt sich das Heck vom Hindernis ab. **2** Ruder weg von der Landseite legen. Zuerst langsam, dann immer schneller schwenkt der Bug herum. **3** Wenn der gewünschte Winkel erreicht ist, Schub dosieren und Achterleine nach und nach lösen.

ABLEGEN VON DER PIER: GEGEN DEN WIND MIT VORSPRING

Das ist die einzige Methode für ältere, schmale Yachten, sich ohne Bugstrahlruder oder fremde Hilfe von einer Pier bei auflandigem Wind abzusetzen. Der Bug muss stark abgefendert werden, da in diesem Bereich viel Druck entsteht. **1** Vorwärts gegen die auf Slip gelegte Vorspring fahren. Das Heck dreht von der Pier weg. **2** Kurz bevor der Bug die Pier berührt, schnell rückwärts einkuppeln und mit kräftiger Achterausfahrt von der Pier lösen, Vorleine einholen.

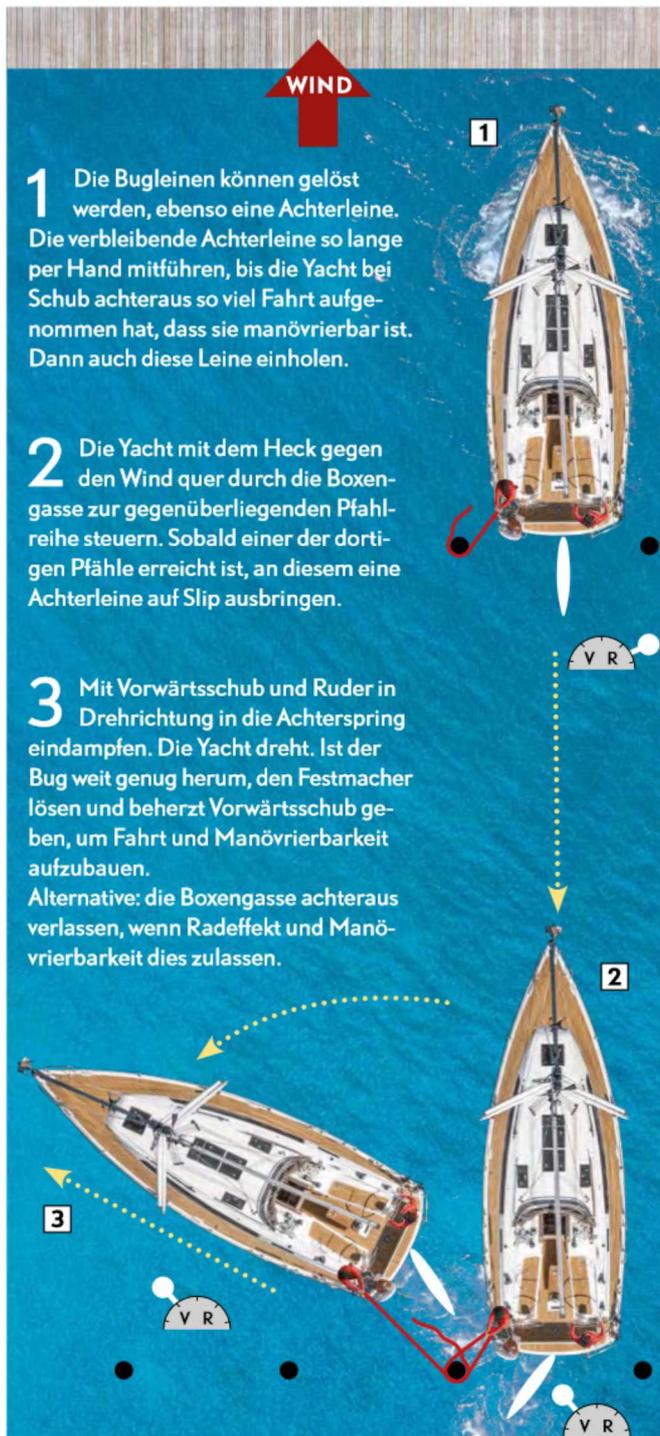
ABLEGEN VON DER PIER: GEGEN DEN WIND MIT ACHTERSPRING

Diese Methode ist bei breiten Hecks zu empfehlen, sie benötigt Hebelwirkung. **1** Achteraus gegen die Achterspring eindampfen, der Rumpf muss am Heck zur Pier besonders gut abgefendert werden. Die Ruderlage ist egal. **2** Ist der Bug weit genug von der Pier weggeschwenkt, vorwärts einkuppeln, Ruder erst mittschiffs legen und mit einem kräftigen Vorausschub den Liegeplatz verlassen. Sobald das Heck Abstand zur Pier hat, Ruder von der Pier weg legen.



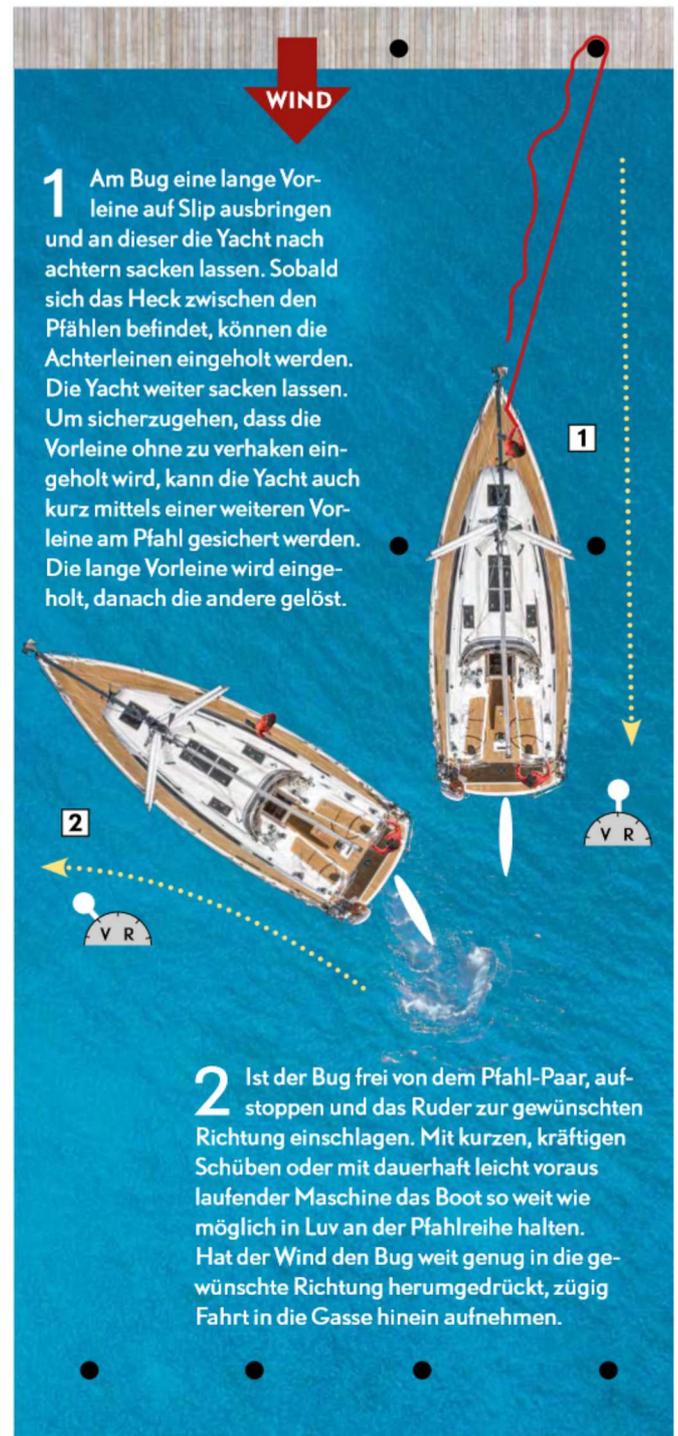
ABLEGEN VON PFÄHLEN: WIND GEGENAN

Vor allem in sehr engen Boxengassen kann der Platz zum Drehen über das Heck zu gering werden, wenn die gegenüberliegenden Pfähle erreicht sind, bevor die Drehung beendet ist. Diese wird zusätzlich wegen des Windfahneneffektes erschwert, da die Yacht immer wieder aus der Drehung geschoben wird. Ebenso ist oft der Raum für eine Vorwärtsdrehung nach Erreichen der Pfahlreihe in Luv wegen dieses Effektes zu gering; es besteht die Gefahr, quer auf die Pfahlreihe gedrückt zu werden. Das Eindampfen in eine Achterleine ist eine einfache Lösung für dieses Problem.



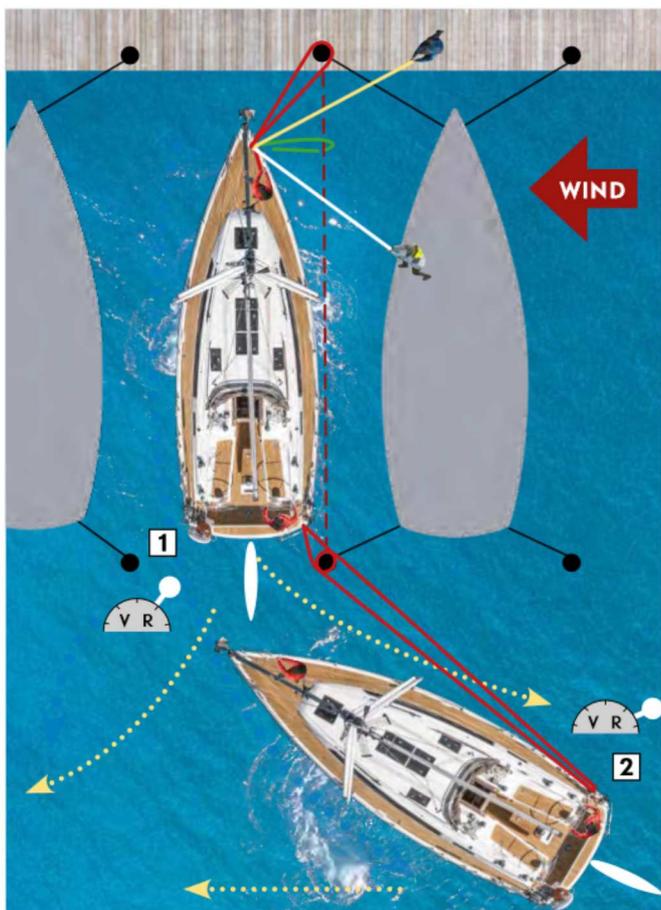
ABLEGEN VON PFÄHLEN: MIT DEM WIND

Bei starkem Wind aus der Box heraus besteht die Gefahr, dass der Bug seitlich wegdriftet, die Yacht sich im schlechtesten Fall vor den Pfählen querstellt. Diese Gefahr ist umso höher, je länger die Box ist und falls es keine Nachbarlieger gibt, deren Rumpfe als Führung gegen ein Quertreiben dienen könnten. Deshalb ist es wichtig, den Bug so lange wie möglich in Windrichtung zu halten. Dies kann mittels Sorgleinen geschehen, oder, wie hier gezeigt, mittels einer langen Vorleine. Ist sie nicht lang genug, um auf Slip gefahren zu werden, wird ein Helfer an Land zum Loswerfen benötigt.



ABLEGEN VON PFÄHLEN: SEITENWIND

Vor allem bei sehr starkem Seitenwind sollten Helfer gesucht werden. Mittels langer Leinen am Bug können sie diesen mit Zug in Luv halten (gelb), am besten gelingt dies von einer in Luv liegenden Yacht aus (weiß). Ohne Helfer kann eine lange Vorleine auf Slip genutzt werden (rot) oder eine Vorleine auf Slip um eine Sorgleine (grün), sofern vorhanden. Das Heck kann mittels einer Achterspring auf Slip gegen den Wind vollständig aus der Box herausdirigiert werden. Die Achterspring eignet sich auch, wenn das Boot in sehr engen Gassen oder um Ecken gedreht werden muss.

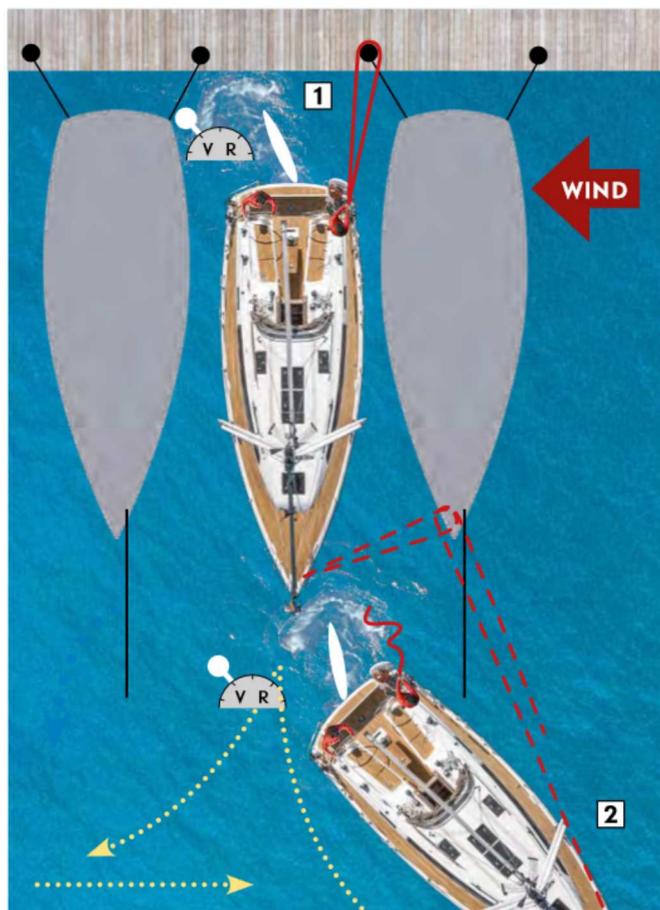


1 Den Bug mittels der oben beschriebenen Maßnahmen so lange wie möglich in Luv halten. Langsam mit Achtersausfahrt den Liegeplatz verlassen, dabei mit straffer Achtersleine auch das Heck in Luv halten, bis der Luvpfahl erreicht ist. An diesem eine lange Achterspring auf Slip ausbringen.

2 Weiter rückwärts fahren, dabei die Achterspring langsam fieren, ebenso die jeweiligen Vorleinen. Sobald die Mitte der Yacht die Pfähle passiert hat, können die Vorleinen eingeholt werden. Danach die Yacht per Hand vom Leepfahl absetzen, sofern sie keine Scheuerleiste hat. Sobald der Bug frei vom Leepfahl ist, schwenkt er wegen der Hebelwirkung und des Windfahneffektes herum, und die Yacht liegt perfekt mit dem Heck zum Wind. Nach dem Einholen der Achterspring kann die Gasse nach Belieben rückwärts oder vorwärts verlassen werden.

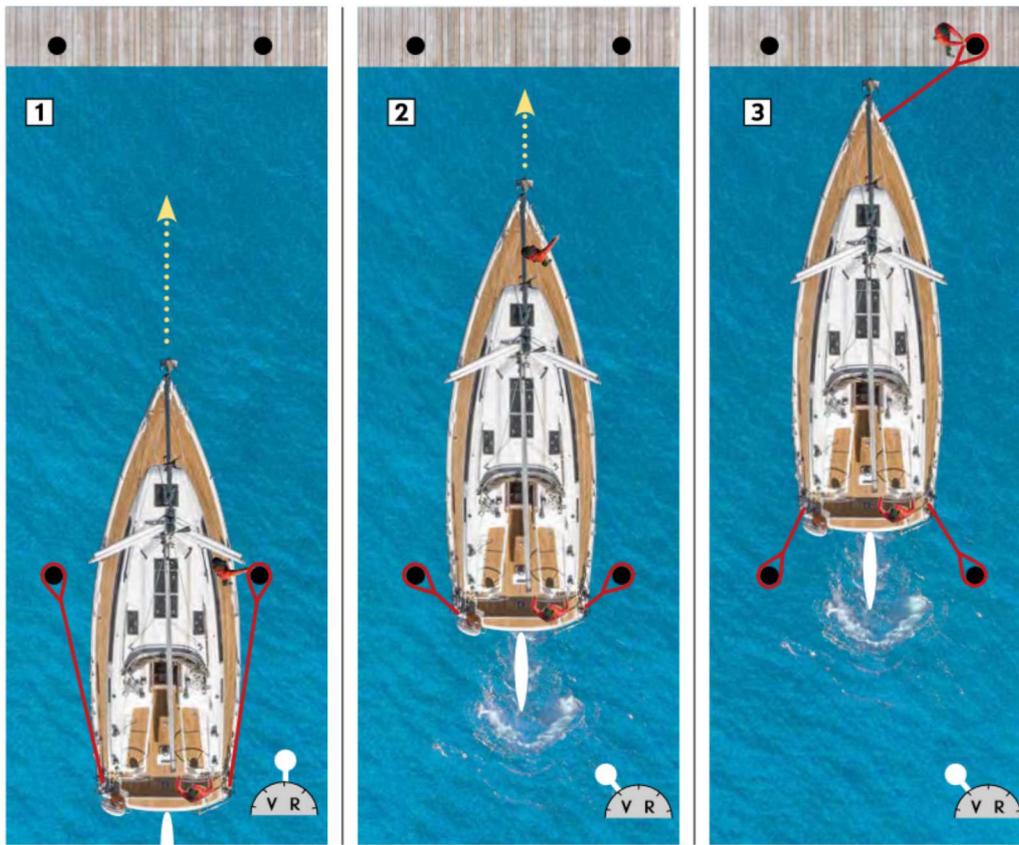
ABLEGEN VON MURING: SEITENWIND

Wenn der Wind auf den Bug oder auf das Heck steht, ist das Ablegen von Muringleinen relativ einfach, da der Liegeplatz vorwärts verlassen wird. Bei Seitenwind jedoch besteht die Gefahr, dass die Yacht auf dem letzten Stück mit dem Kiel oder Ruder in der Muring des Leelieggers hängenbleibt. Mittels einer Achtersleine lässt sie sich jedoch sehr kontrolliert in Luv halten. In sehr engen Gassen kann auch eine Vorspring auf Slip (gestrichelt) um die Klampe des Luvliegers genutzt werden, um die Drehung nach dem Verlassen des Liegeplatzes zu unterstützen.



1 Die Lee-Achtersleine einholen, Ruder nach Lee legen und Schub voraus geben. Langsam die Muringleine fieren, dabei beobachten, ob der Schub reicht, den Bug mittels Hebelwirkung gegen den Wind zu halten. Den Bug per Vorspring am Vertreiben nach Lee hindern. Wenn nötig, Schub erhöhen. Das Leeruder bewirkt, dass das Heck nach Luv versetzt wird. Auch die Vorspring kann gegen Vertreiben eingesetzt werden.

2 Die Achtersleine langsam und so weit wie möglich fieren. Danach schnell einholen und mit einem kräftigen Vorausschub Fahrt aufnehmen und den Liegeplatz verlassen. Oft ist es eine gute Lösung, zuerst nach Lee zu steuern, um anschließend achteraus durch die Gasse mit dem Heck gegen den Wind zu fahren.



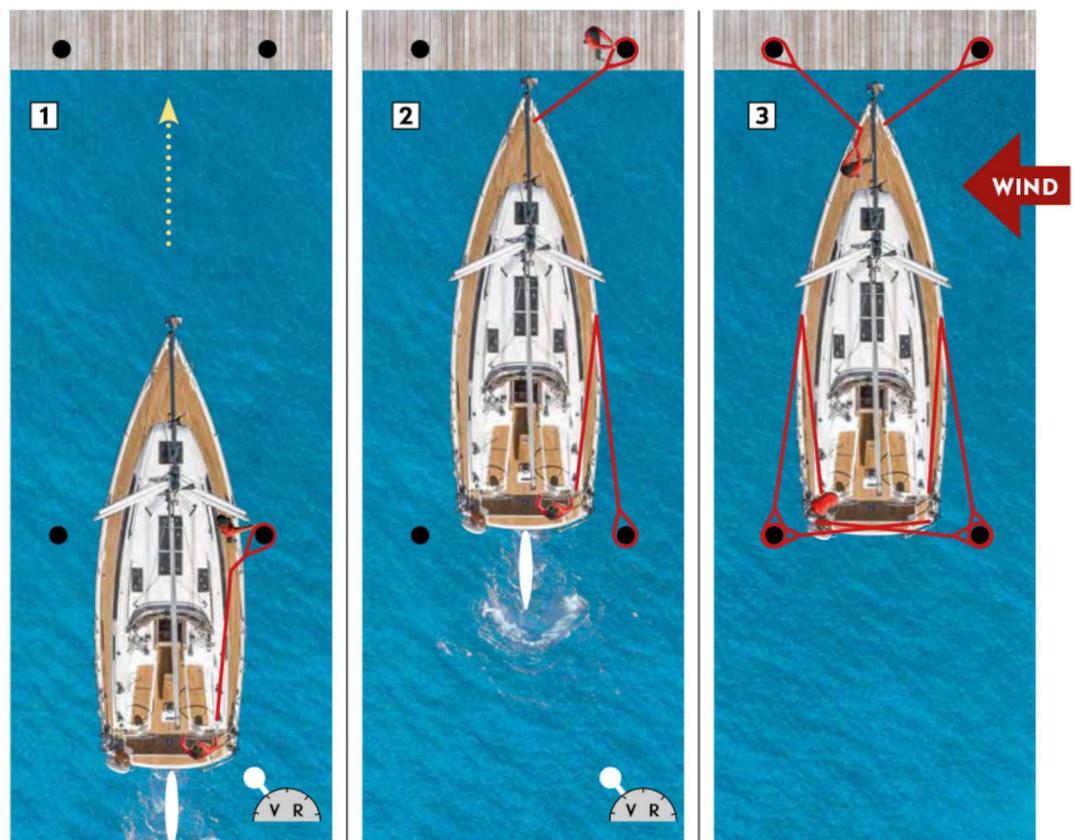
ANLEGEN AN PFÄHLEN: ACHTERLEINEN

Diese Anlegemethode eignet sich bei jeder Windrichtung. Sie ist quasi das Standardmanöver, wenn die Yacht nicht mit Mittschiffsklappen ausgerüstet ist und der Wind nicht zu stark von der Seite weht. In diesem Fall ist das Manöver unten besser geeignet – oder das Eindampfen in die Vorspring um den Leepfahl herum. **1** Auf Wantenhöhe die Achterleinen auf die Pfähle legen, bei kleiner Crew zunächst nur den Festmacher in Luv. **2** Weiter in die Box einfahren, die Festmacher erst dichtholen, dann mittels dosiertem Fieren die Yacht bremsen. **3** In die Festmacher eindampfen und so die Yacht auf Position halten. Das geht bei Seitenwind auch nur mit dem Luvfestmacher. Vorleinen ausbringen und alle Leinen final ablängen und belegen.

ANLEGEN AN PFÄHLEN: MITTELSPRING

Die Mittelspring statt Achterleine eignet sich für sehr kurze Boxen oder bei stärkerem Seitenwind, da die Yacht an diesem Festmacher deutlich manövrierbarer ist als an einer Achterleine. Das Manöver ist zudem leichter von einer Zwei-Personen-Crew oder auch einhand zu fahren.

1 Dafür die Luv-Mittelspring nach achtern zurückführen und dort vom Steuermann auf den Pfahl legen. Ansonsten erledigt dies ein Crewmitglied, am besten wieder auf Wantenhöhe. Bei kleiner Crew zunächst lediglich die Luvleine ausbringen. **2** In die Mittelspring eindampfen und mit ihr die Yacht bremsen und positionieren, dann Vorleinen ausbringen. **3** Danach die zweite Spring ausbringen und zusätzlich Achterleinen über Kreuz.



ANLEGEN AN PFÄHLEN: RÜCKWÄRTS MIT ACHTERSPRINGS



1 Dieses Manöver eignet sich bei starkem Seitenwind oder Wind aus der Box heraus, wenn rückwärts angelegt werden soll und der Manöverraum nicht für einen direkten Anlauf reicht. Die Yacht quer vor dem Liegeplatz aufstoppen und am Lee-pfahl eine lange Achterspring ausbringen. Zusätzlich auf der anderen Seite eine zweite Achterspring vorbereiten. Wer keine Scheuerleiste hat oder diese schonen will, sollte das Boot am Pfahl gut abfendern oder abdrücken.

2 Mittels langsamem Eindampfen in die Achterspring das Heck um den Pfahl drehen, der Bug schwenkt wegen der Hebelwirkung herum. Die zweite Achterspring ausbringen und langsam fieren, bis die Yacht gerade zur Box liegt. Dann beide Springs gleichmäßig und langsam fieren.

3 Mittels wechselseitigem Fieren der Springs kann der Bug dirigiert werden, und es lassen sich Vorleinen ausbringen.



ANLEGEN AN DER PIER: VORWÄRTS GEGEN DEN WIND

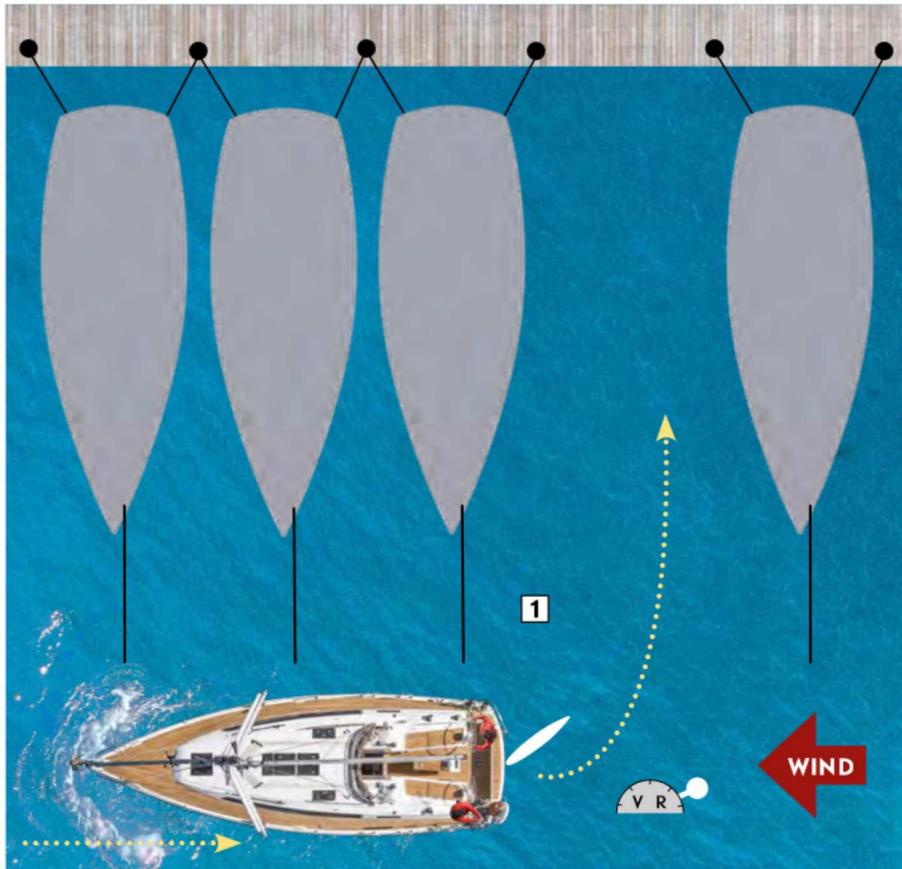
Das Standardmanöver für das Längsseitsgehen: Hier kann auch der Radeffekt genutzt werden, wie bereits in Teil 1 beschrieben. Zum Festmachen kann eine Achterleine benutzt werden, besser ist eine Mittelspring, da ein Crewmitglied an Land nicht nach hinten zu einem Festmachpunkt laufen muss oder die Yacht über diesen hinausläuft. Auch könnte der Steuermann selbst den Festmacher etwa über einen Poller legen. Danach zunächst in den Festmacher eindampfen, das drückt die Yacht an die Pier. Die restlichen Leinen können nun in aller Ruhe ausgebracht werden.



ANLEGEN AN DER PIER: MIT DEM HECK GEGEN DEN WIND

Ein sicheres Manöver bei ablandigem Wind und für Einhandsegler. **1** Mit dem Heck voraus an die Pier fahren und einen Festmacher ausbringen, am besten eine Mittelspring, Achterleine geht auch. **2** Mit Vorausfahrt den Bug mittels Hebelwirkung herumschwenken.

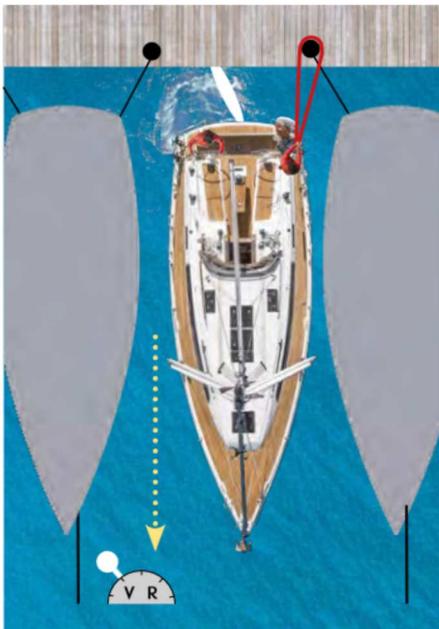




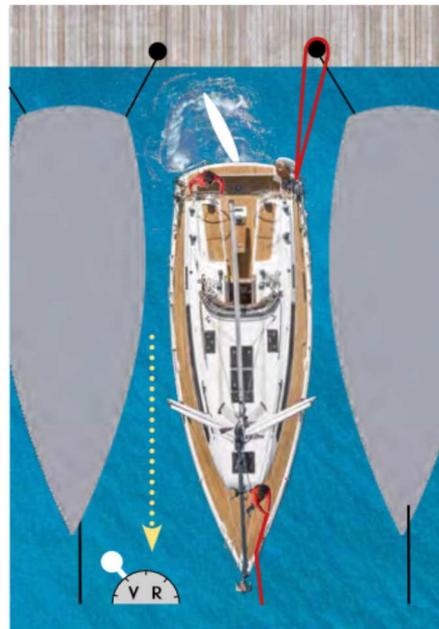
ANLEGEN MIT MURINGS

Soll ein Liegeplatz mit Muringleinen angelaufen werden, ist die gerade Anfahrt mit dem Heck voran am besten geeignet, da dabei nicht die Gefahr besteht, sich in anderen Muringleinen zu verfangen. Leider ist das nur selten möglich, etwa in Stadthäfen. In Marinas dagegen sind die Gassen dafür meist viel zu eng, was das Anlaufen in einem Bogen erzwingt. Am besten wird die Gasse mit dem Heck voran befahren, wenn möglich gegen den Wind. Dieser richtet dann die Yacht zusätzlich aus. Generell ist es wichtig, jederzeit so viel Fahrt im Schiff zu haben, dass dieses sicher manövrierbar ist. Sonst vertreibt die Yacht in einer Bö schnell in andere Murings.

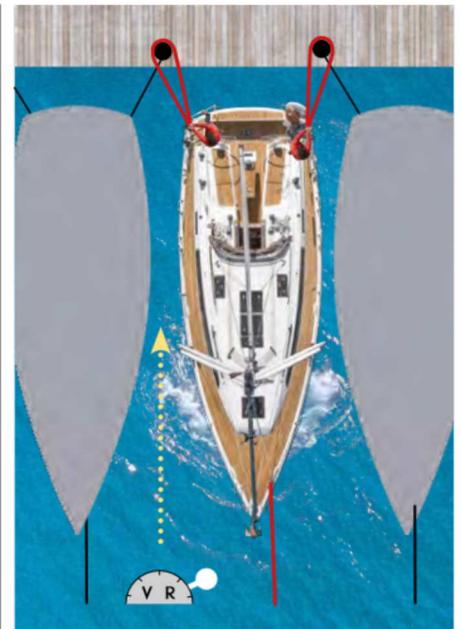
1 Wenn sich das Heck der eigenen Yacht ungefähr querab zum Bug der letzten Yacht vor dem Liegeplatz befindet, hart Ruder in Richtung Liegeplatz geben. Dabei das Rad zwar schnell, aber auch kontrolliert drehen, damit der Quadrant nicht in den Anschlag knallt und Schaden nimmt. Mit ausreichend Fahrt die Yacht zwischen die Nachbarlieger bugsieren. Dabei nicht zu früh aufstoppen, erst kurz vor Erreichen der Pier oder des Steges mit einem kräftigen Vorwärtsschub zum Stehen kommen.



2 Sobald möglich, springt ein Crewmitglied mit der Luv-Achterleine an Land oder wirft diese einem Helfer zu. Sie muss unverzüglich schnell belegt werden. Sobald sie fest ist, dampft der Steuermann mit Schub voraus in diesen Festmacher ein.



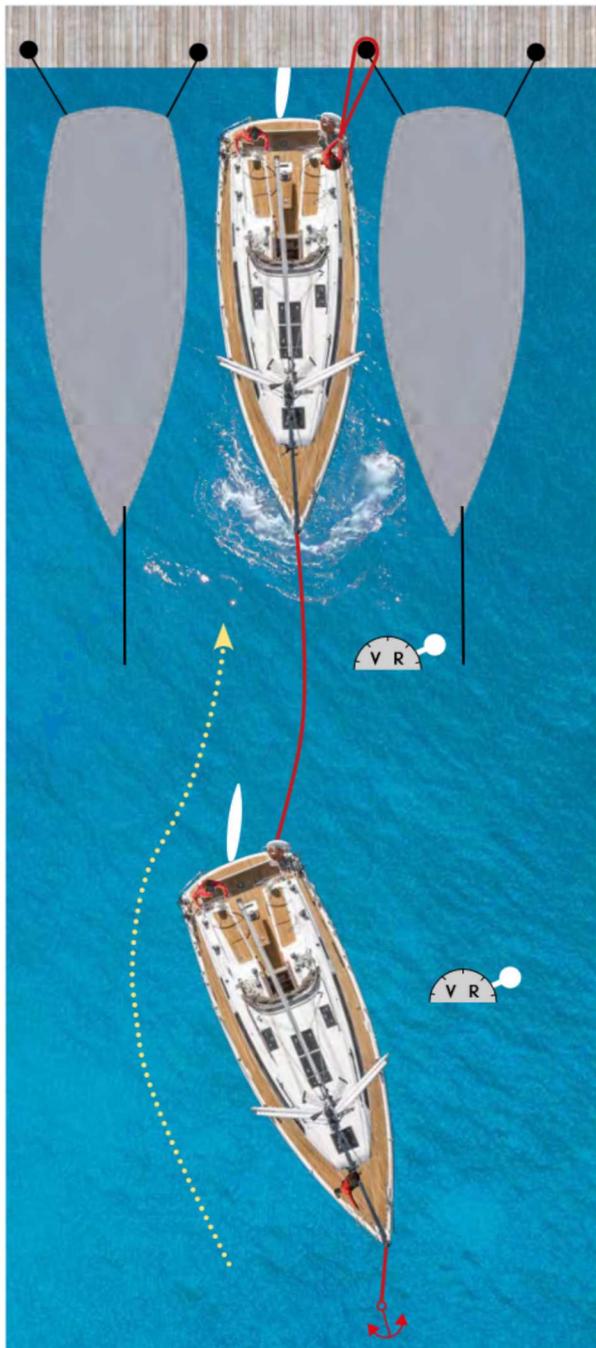
3 Wegen des Vorausschubs dreht die Yacht in Richtung Festmacher, hier nach Luv. Leeruder hilft, auch das Heck dorthin zu versetzen. Die Achterleine fieren, bis das Heck etwa zwei bis drei Meter vom Steg entfernt ist. Die Muringleine kräftig durchsetzen.



4 Mit kräftigem Schub rückwärts die Muring spannen und zugleich das Heck wieder an den Steg bringen. Die Achterleine dabei durchholen und belegen, sobald sich die Yacht nicht mehr rückwärts bewegt. Dann den zweiten Festmacher ausbringen.

ANLEGEN RÖMISCH-KATHOLISCH

Beim Festmachen mit Buganker sollte die Kette lotrecht zum Liegeplatz liegen, ansonsten besteht die Gefahr, dass sich das Eisen in anderen Ketten verfängt. Je nach Windstärke und Richtung und bei starkem Radeffekt kann die Yacht etwas quergestellt werden, bevor der Anker fällt, um Driften oder Versatz zu kompensieren. Das Eisen so weit wie möglich vom Liegeplatz entfernt fallen lassen. Beim Rückwärtsfahren immer wieder kurz die Kette stoppen, um den Anker einzugraben. Zum Schluss die Kette spannen und sich vergewissern, dass der Anker hält. Falls nicht, das Manöver wiederholen.



Sie suchen das Molenfeuer?



Wir sehen es leider auch nicht. Die Ansteuerung eines Hafens kann durch Straßenbeleuchtung und Werbetafeln erschwert sein. Sind Sie nun versehentlich einer Discokugel gefolgt, dann rufen Sie uns an.



PANTAENIUS
Yachtversicherungen

Hamburg · Tel. +49 40 37 09 12 34 · pantaenius.de