

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

Lars Bolle • Klaus Andrews

HAFENMANÖVER SCHRITT FÜR SCHRITT

An- und Ablegen unter Motor und Segeln

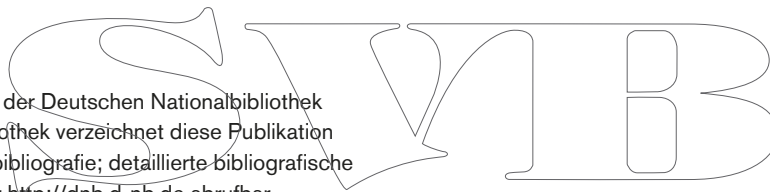
Drehen und Verholen im Hafen

Ankern in Buchten und Marinas

Schleppen und geschleppt werden

Mann-über-Bord-Manöver

Delius Klasing Verlag



Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation
in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische
Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

2. Auflage

ISBN 978-3-7688-3256-4

© by Delius, Klasing & Co. KG, Bielefeld

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/Hinsch/Hensinger, Hamburg

Druck: aprinta-Druck, Wemding

Printed in Germany 2011

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 reproduziert, übertragen oder kopiert werden,
wie z. B. manuell oder mithilfe elektronischer und mechanischer Systeme inklusive
Fotokopieren, Bandaufzeichnung und Datenspeicherung.

Delius Klasing Verlag, Siekerwall 21, D - 33602 Bielefeld

Tel.: 0521/559-0, Fax: 0521/559-115

E-Mail: info@delius-klasing.de

www.delius-klasing.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

ANLEGEN

Anlegen mit Maschine – Am Steg mit Pfählen

Direktes Einlaufen	26
Mit Mittelspring in kurze Boxen	28
Mittelspring mit kleiner Crew	29
Abfangen mit der Vorleine	30
Mit Vor- und Mittelspring in die Box	31
Abfangen mit der Achterleine	32
Drehung mit Vorspring und Achterleine	33
Vorspring über zwei Pfähle	34
In Luv durch die Gasse	36
Mit dem Heck voraus	38

Anlegen mit Maschine – An der Pier längsseits

Anlegen mit der Schokoladenseite	40
Festmachen an der Pier	41
Festmachen in Tidehäfen	41
Windfahnen-Effekt nutzen	42
Einfach hängen lassen	42
Kontrolliert mit Mittelspring	43

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
Parallel zur Pier	71
Mit Achterleine	72
Mit Aufschießer	73
Mit Anker	74
Hineinschaukeln	75

Anlegen unter Segeln – An der Pier quer	
Römisch-katholisch	76
Mit Heckanker	77
Auf Umwegen	78
Mit Risiko	79

Anlegen mit Segeln – Am Fingersteg	
Mit Vorsprung und Vorsicht	80

DREHEN UND VERHOLEN

Drehen mit Maschine – In der Boxengasse	
Schnelle Drehung oder Gassen-Tango	82

Drehen ohne Maschine – An der Pier	
Mithilfe des Windes	84
Mit Leinenhilfe	85

Drehen mit Maschine – An der Pier	
Mit Maschinenkraft	86

Drehen ohne Maschine – Im Winkel	
Über Eck	87

Verholen – An der Pier	
Schieben statt ziehen	88

Verholen – An Pfählen	
Entlanghangeln	89

ABLEGEN

Ablegen mit Maschine – Vom Steg mit Pfählen	
Drehen mit Windkraft	90
Nach Luv verholen	91

Mit Vorleine	92
Mit Sorgleine und Achterspring	93

Ablegen mit Maschine – Von der Pier längsseits	
Mit Windkraft	94
Eindampfen in die Achterspring	94
Eindampfen in die Achterleine	95
Eindampfen in die Vorspring	95

Ablegen mit Maschine – Von der Pier quer	
Der Standard-Ableger	96
Drehen mit Vorspring	97
Drehen mit Achterspring	98
Rückwärts gegenan	99
Das Eisen einholen	100
Den Anker befreien	101

Anlegen unter Segeln – Grundwissen

Fein raus	102
Grundregeln	102

Ablegen unter Segeln – Vom Steg mit Pfählen	
Kontrolle nach Lee	103
Gegen den Wind	104
Mit Wind querarb	105

Ablegen unter Segeln – Von der Pier längsseits	
Mit dem Wind	106
Gegen den Wind	107

Ablegen unter Segeln – Von der Pier quer	
Mit dem Anker	108
Mit Murings	109

Ablegen unter Segeln – Vom Fingersteg	
Nichts Neues, nur enger	110

WEITERE MANÖVER

Ankermanöver	
So hält der Haken	112
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

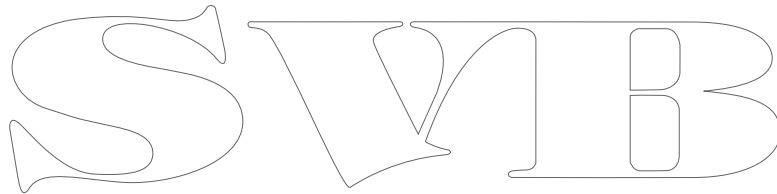
Schleppen

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

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

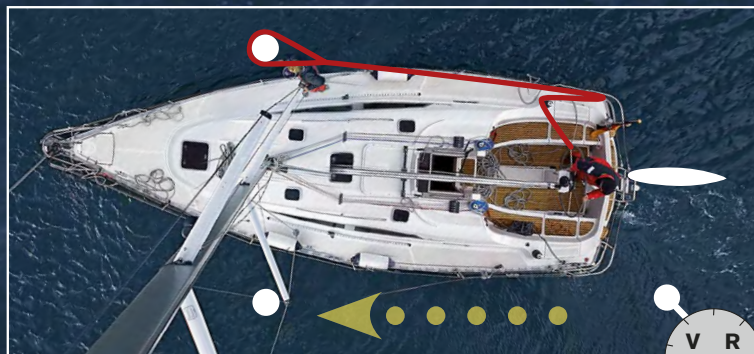
Mann über Bord

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

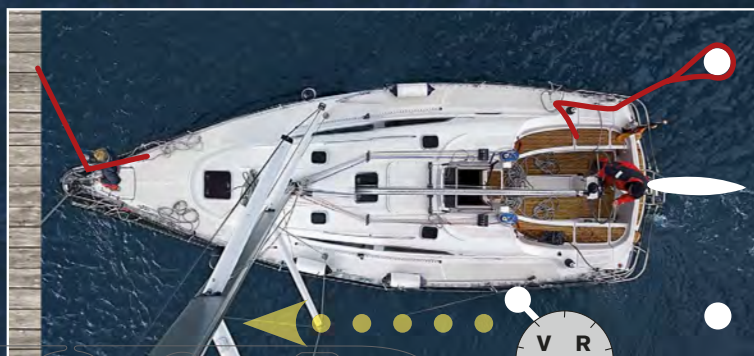


Direktes Einlaufen

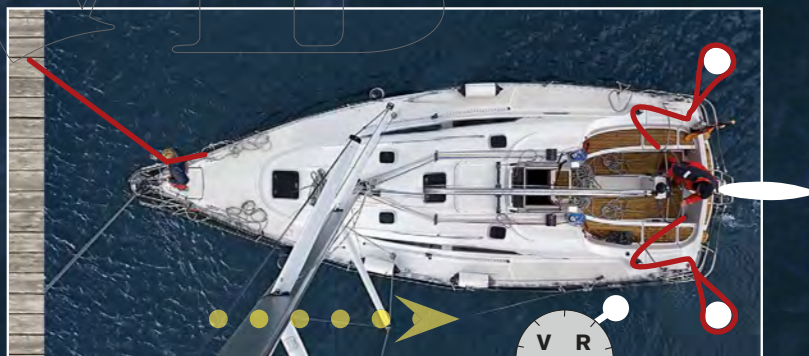
Das Einlaufen in die Box kann mit einem Schwung erfolgen, wenn die Boxengasse breit genug ist, um eine 90-Grad-Drehung problemlos durchführen zu können und es nur schwach bis mäßig weht. Zudem sollte die Box lang genug sein, um mit den Achterleinen bremsen zu können, also mindestens zwei Meter länger 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 Manövererraum 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!



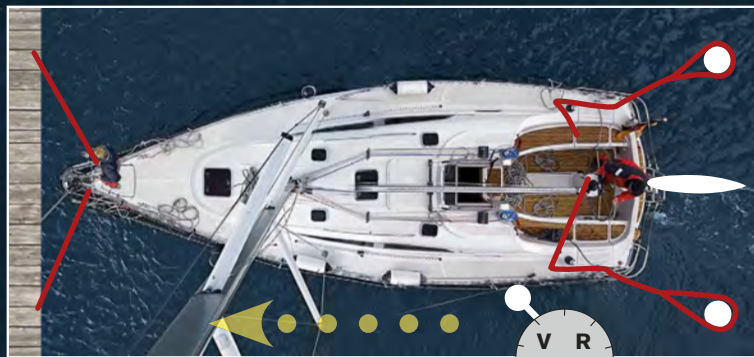
4 Dicht am Luv-Pfahl vorbeilaufen. Über diesen einen Festmacher legen. Einhand macht das der Steuermann vom Cockpit aus.



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.



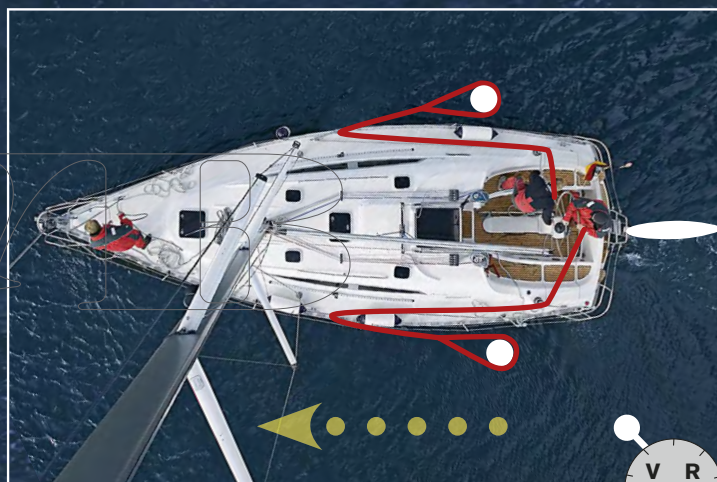
7 In beide Achterleinen eindampfen, diese langsam fieren. So lässt sich auch der Bug in Luv halten. Abschließend Lee-Vorleine festmachen.

Mit Mittelspring in kurze Boxen

Bei Yachten, die über eine Klampe in der Mitte oder eine Lippsklampe verfügen, über die ein Festmacher geführt werden kann, bieten sich vielfältige weitere Manövriervarianten 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.



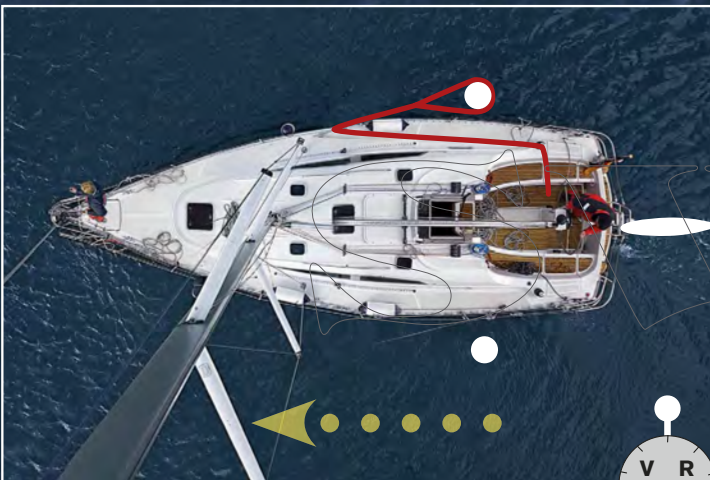
4 Mittelsprings festsetzen, sie bleiben an den Pfählen als Sicherung nach achtern. Achterleinen über Kreuz ausbringen.

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 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.

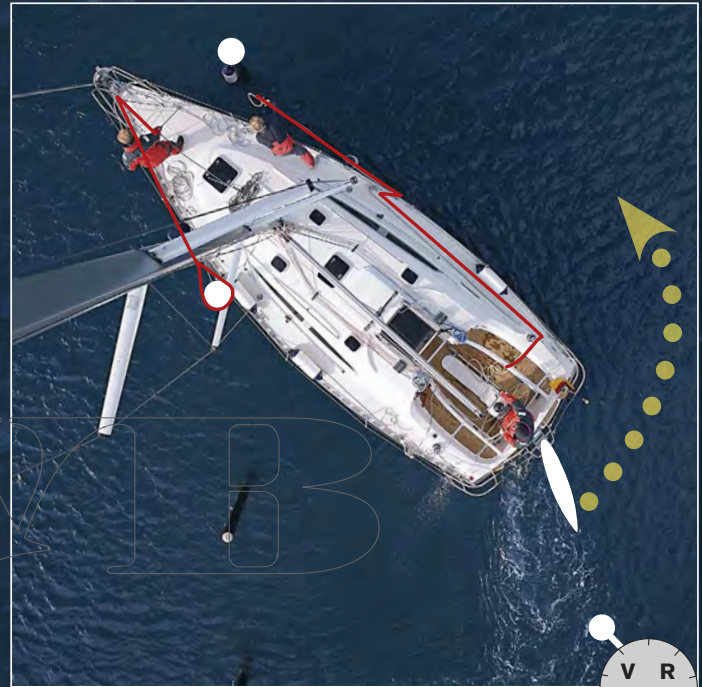
BOX

Mit Vor- und Mittelspring in die Box

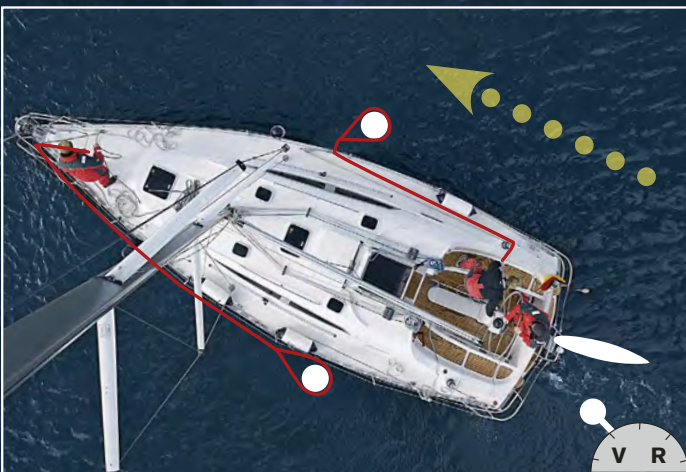
Die Yacht hängt am leewärtigen Heckpfahl der Box, in die der Skipper nun hineinsteuern will. Er könnte das Boot achteraus sacken lassen und in einem neuen Anlauf im Bogen direkt in die Box fahren. Das wäre auf jeden Fall einfacher als mit Wind von achtern, würde aber die Gefahr bergen, den Liegeplatz 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.



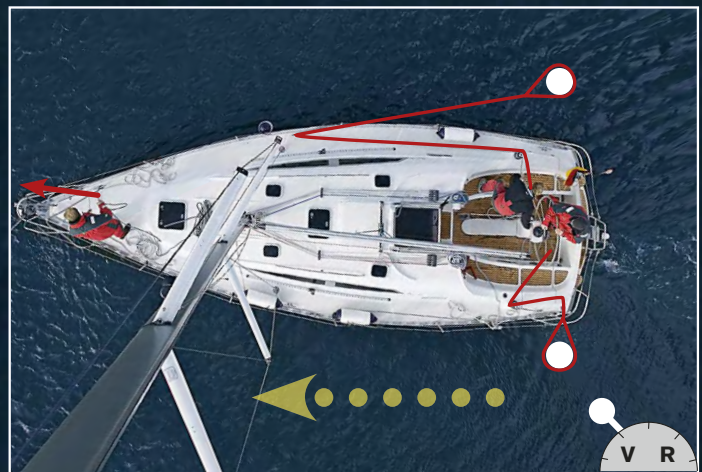
1 Das Boot vorwärts am Pfahl vorbeischieben. Die Vorleine, jetzt eine Vorspring, wird von der Person am Bug kontrolliert über die Klampe gefiert. Wenn der Steuerbord-Pfahl fast erreicht ist, die Vorspring festsetzen. Ruder hart Backbord, Schub voraus.



2 Sobald der Bug den Pfahl passiert hat, die Vorspring wieder langsam fieren. Den Bootsrumpf 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 Lippspringe 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.

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.

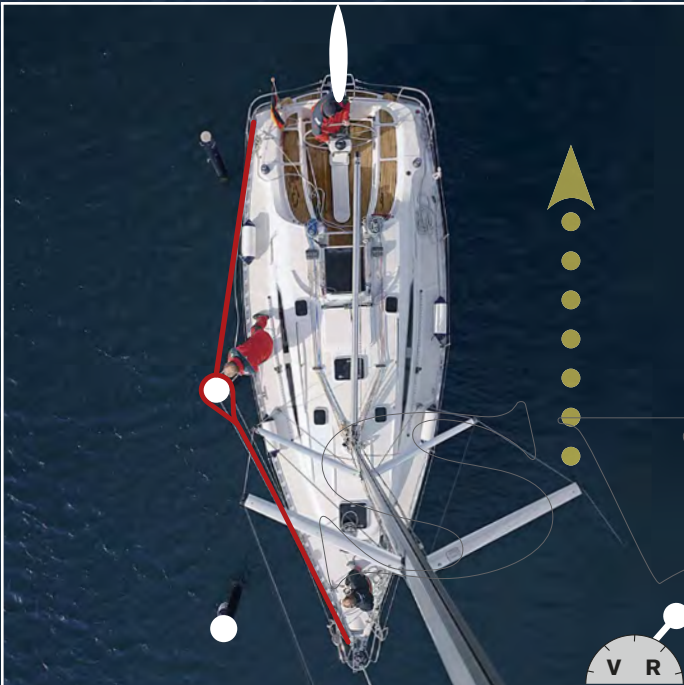
1 Der Steuermann hat gemerkt, dass er die Box nicht mehr erreicht. Mit beherztem Schub rückwärts nimmt er die Fahrt aus dem Schiff, lässt die Yacht aber noch so lange auslaufen, bis sich ihr Bug kurz vor der Pfahlreihe befindet. Das schafft Manöverraum.

2 Ausgekuppelt oder mit leichten Vorausschüben 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.

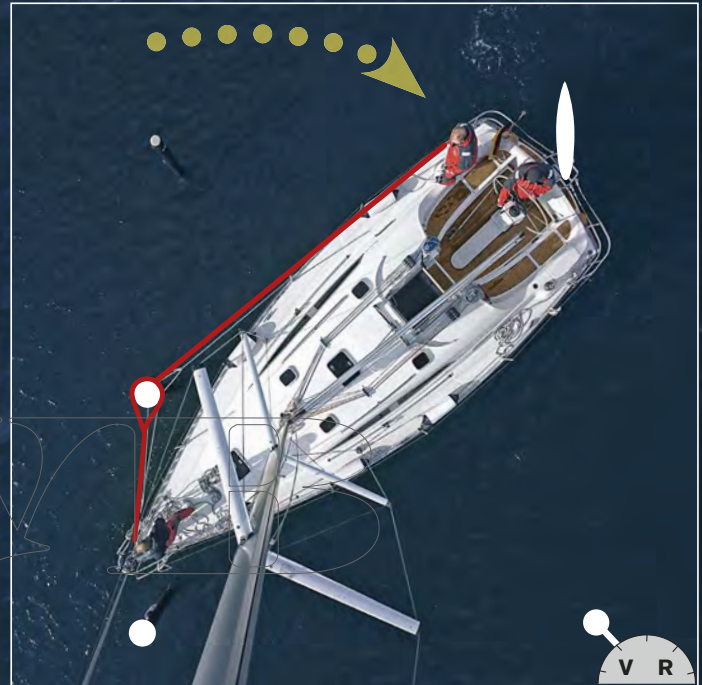
3 Jetzt Vollschub rückwärts, Ruder hart Steuerbord. Bei einer rechtsdrehenden Wellenanlage, die rückwärts, also links herum, dreht, sofort Gas wegnehmen, wenn die Yacht Fahrt aufgenommen hat. Der Radeffekt würde das Heck sonst gegen die Pfahlreihe ziehen.

Drehung mit Vorspring und Achterleine

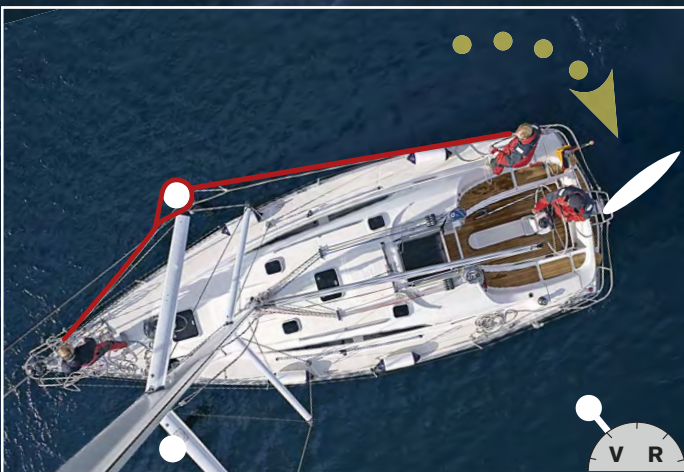
Die Yacht, die auf der gegenüberliegenden Seite nach dem misslungenen Anlaufen der Box mit dem Heck an den Pfahl gelegt wurde, hat sich längs zum Wind ausgerichtet. Sie liegt quer vor der Box, soll jedoch mit dem Bug voran hinein. Wieder bewährt sich die Vorspring. Das Schiff wird mit dem Heck durch 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.



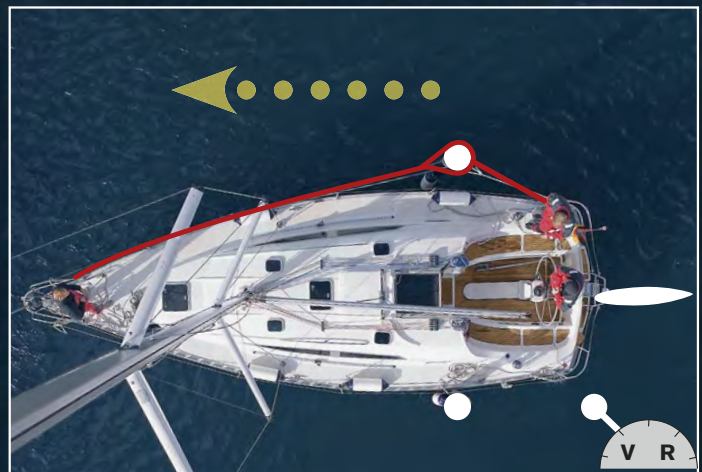
1 Die Yacht unter Maschine achteraus ziehen. Sobald möglich, die Vorspring über den Steuerbord-Pfahl der Box legen. Hat der Bug den Backbord-Pfahl der Box passiert, die Vorspring dicht setzen. Die Achterleine währenddessen kontrolliert fieren.



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 Vorschiffsmann 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.

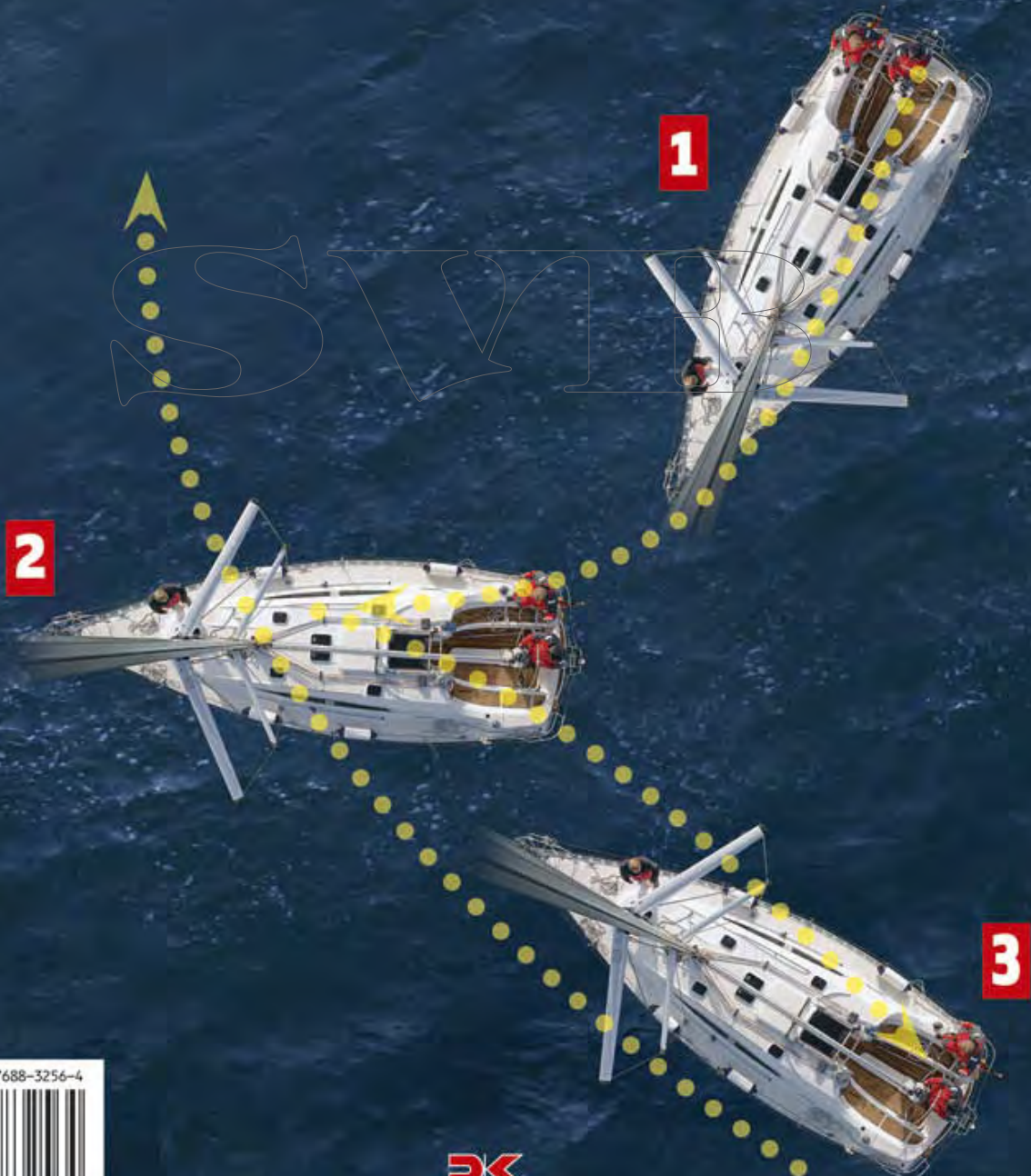
3 Die Yacht treibt komplett an der Box vorbei. Wieder ist jetzt das erste Ziel, eine sichere Land- oder Pfahlverbindung herzustellen. Gerade in einer engen Gasse und bei Seitenwind ist sonst die Gefahr groß, in Lee auf die Pfahlreihe zu treiben und dort festzusitzen.

KEINE ANGST VOR HAFENMANÖVERN!

Einzigartige Fotofolgen aus dem Mast zeigen Schritt für Schritt, wie es geht: Ob An- und Ablegen unter Motor oder unter Segeln, ob Drehen oder Verholen im Hafen, ob Ankern, Schleppen oder Mann-über-Bord-Manöver.

Alle Abläufe werden detailliert erklärt.

Es bietet optimale Varianten für kleine und große Crews – das unentbehrliche Praxisbuch für jeden Segler.



ISBN 978-3-7688-3256-4



9 783768 832564



DELIUS KLASING