

HAFENMANÖVER SCHRITT FÜR SCHRITT MIT DEM MOTORBOOT



Christian Tiedt / Lars Bolle

An- und Ablegen
mit allen Antriebsarten

Manöver für alle Liegeplätze

Drehen und Verholen im Hafen

Ankern und Abschleppen

Richtig Schleusen

Christian Tiedt • Lars Bolle

HAFENMANÖVER SCHRITT FÜR SCHRITT MIT DEM MOTORBOOT



An- und Ablegen mit allen Antriebsarten

Manöver für alle Liegeplätze

Wenden und Verholen im Hafen

Sicher Ankern

Richtig Schleusen

Delius Klasing Verlag

Inhalt

Grundlagen

Einleitung: Immer mit der Ruhe	6
Festmachen: Acht geben	10
Schäden vermeiden: Gut geschützt	12
Häfen und Anleger: Groß und klein	14
Liegeplätze: Die besten Plätze	16
Äußere Einflüsse: Wind und Wetter.....	20
Fahrverhalten: Spezialeffekte	22
Unterstützung: Für alle Fälle	24

Anlegen

Längsseits anlegen

Mit Wellenantrieb	26
Leinen an der Pier	27
Mit doppeltem Wellenantrieb	27
Mit Z-Antrieb und Außenborder	28
An die Pier ziehen	29
Mit zwei Maschinen	29
Auflandiger Wind: mit Wellenantrieb.....	30
Auflandiger Wind: mit Z-Antrieb und Außenborder	32
Ablandiger Wind: mit einer Maschine	34
Ablandiger Wind: mit Leineneinsatz	36
Ablandiger Wind: mit zwei Maschinen	38
Seitlicher Wind	40
Im Päckchen / Am Kopfsteg	42
In Tidehäfen	43

Am Fingersteg anlegen

Mit Wellenantrieb rückwärts	44
Mit Wellenantrieb vorwärts	46
Mit doppeltem Wellenantrieb rückwärts	48
Mit doppeltem Wellenantrieb vorwärts	50
Mit Z-Antrieb und Außenborder	52
Auflandiger Wind	54
Seitlicher Wind	55

In der Box anlegen

Das Standardmanöver	56
Starker seitlicher Wind	57
Mit Mittelspring in kurze Boxen	58



Mit Mittelspring bei kleiner Crew	59
Mit der Vorleine abfangen	60
Mit Vor- und Mittelspring	61
Mit der Achterleine abfangen	62
Mit Vor- und Achterspring drehen	63
Mit der Vorspring über zwei Pfähle	64
In Luv durch die Gasse	66

An der Muring anlegen

An der freien Muring	68
Bug zum Steg mit Muringboje	69
Heck zum Steg mit Muringleine	69
Rückwärts an die Muringboje	70

Wenden und Verholen

Wenden auf engem Raum

Mit Wellenantrieb	72
Starker Wind	73
Mit doppeltem Wellenantrieb	74
Mit Z-Antrieb und Außenborder	76

Verholen am Liegeplatz

Mit Maschine über den Bug	78
Mit Vorspring über Eck	79
Mit dem Wind über den Bug	80
Ohne Maschine längsseits	81

Ablegen

Längsseits ablegen

Mit Wellenantrieb	82
Mit doppeltem Wellenantrieb	83
Mit Bugstrahlruder	83
Mit Z-Antrieb und Außenborder	84
Mit der Hand abstoßen	84
Mit zwei Maschinen	85
Treiben lassen	85
Ablegen mit Leineneinsatz	86

Vom Fingersteg ablegen

Vorwärts und rückwärts	88
------------------------------	----

Vom Ausleger	89
Aus der Ecke heraus	89
Seitlicher Wind	90

Aus der Box ablegen

Ablandiger Wind	92
Auflandiger Wind	93
Seitlicher Wind	94

Von der Muring ablegen

Vorwärts von der Muringleine	96
Mit der Vorspring drehen	97
Rückwärts von der Muringboje	98
Mit dem Beiboot nach Luv	99

Ankern

Einleitung: Lass fallen!	100
Die Ankertypen	101
Das Ankergeschirr	102
Gute und schlechte Ankerplätze	103
Der Ankergrund	103
Das Standardmanöver	104
Der Schwojkreis	104
Zweitanker ausbringen	106
Anker bergen und ausbrechen	107
Platz sparen	108
Rückwärts an die Pier	110
Drei spezielle Methoden	112

Schleusen

Einleitung: Über den Berg	114
Die Lichtsignale	115
Die drei Schritte einer Bergschleusung	116
Das Funktionsprinzip: Immer ausgeglichen	117
Der Ablauf: Stufe für Stufe	118
Die Selbstbedienungsschleuse	119
Leinenführung in der Schleusenammer	121
Schleusen mit der Großschifffahrt	123

Register	124
----------------	-----

Acht geben

Was man beim An- und Ablegen zum Thema Festmachen wissen und können sollte



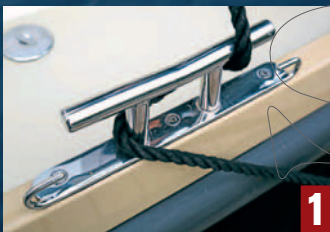
A



B

Klampe belegen

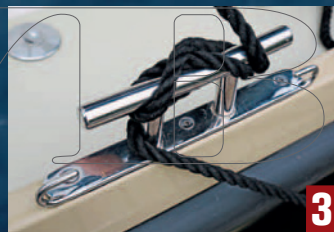
Rundtörn, Achten, Kopfschlag: Diese drei Worte sollte sich jeder an Bord wie ein Mantra einprägen. Denn jedes Crewmitglied kann beim Hafenanleger in die Verlegenheit geraten, einen Festmacher in die Hand zu bekommen. Da auf den meisten Booten und an vielen Stegen Klampen vorhanden sind, sollte man auch wissen, wie man diesen darauf belegt. Ihre Wirkung erzielen Klampen durch Reibung. Indem Achten geschlagen werden, verlängert sich die Strecke, auf der Reibung wirkt. Sie wird zusätzlich durch die scharfe Umlenkung an den Hörnern erhöht. So geht's: **1** Den Festmacher 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 gefiert werden muss). **2** Nach dem ersten Rundtörn die lose Part in Achten um die Hörner legen, und zwar so oft, bis kein Zug mehr auf der losen Part **3** ist, sonst könnte sich der abschließende Kopfschlag bekneifen. Denn der soll nur zur Fixierung der Achten dienen. **4** Den Kopfschlag unbedingt kreuzend ausführen. Dabei liegen am Ende alle Achten parallel übereinander.



1



2



3



4

Leine werfen

Generell gilt beim Leinenwurf: Den Empfänger freut es zwar, wenn ihn kein schweres Bündel trifft, sondern nach gezieltem Wurf nur ein bis zwei Buchten bei ihm ankommen. Noch mehr freut es ihn aber, die Leine aus der Hand direkt übergeben zu bekommen. Manchmal jedoch lässt sich der Wurf nicht vermeiden. Deshalb gehört zur Vorbereitung jedes Hafenanlegers eine lange Manöverleine, die man auch werfen kann. Und so geht's: **1** Die Leine in Buchten in einer Hand aufschließen. **2** Zwei bis drei Buchten in die Wurfhand nehmen, je nach Leinenstärke und eigener Kraft. Eine Bucht fallen lassen, um auszuholen. **3** Die übrigen Buchten zur Zielperson schleudern, **4** dabei die Hand mit dem aufgeschossenen Bund in Wurfrichtung öffnen, **5** damit soviel Leine wie nötig ablaufen kann.



1



2



3



4



5



6



7



A

Muring

Murings sind die einfachste (und gleichzeitig günstigste) Methode, um möglichst viele Liegeplätze an einem Steg oder einer Kaimauer einzurichten. Auf Fingerstege oder Pfähle wird verzichtet, dafür werden in einer Reihe parallel zum Steg Anker- oder Muringsteine versenkt, die als Befestigungspunkt für die Muringleine dienen. Diese wiederum führt entweder zu einer Muringboje **A**, an der die Heckleine festgemacht wird, während der Bug am Steg liegt **6**, oder sie führt über Grund zur Stegkante. Mit dem Heck am Steg wird die Leine dann neben dem Rumpf nach oben geholt und am Bug dichtgeholt **7**. Tipp: Arbeitshandschuhe schützen vor Dreck und Muscheln!

In Skandinavien oft Standard: Um sich an der Muringboje einzuklinken, haben viele Boote eine Leine mit Karabinerhaken **6**. Muringleine, auf Vor- und Mittelklampe belegt **7**.

Auf dem Steg

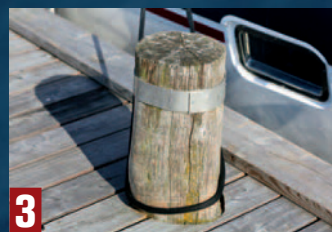
Beschläge, an denen die Leinen festgemacht werden können, gibt es in vielen Formen und Größen. Meistens sind sie so dimensioniert, dass die zu den Booten (und Leinen) passen, für die der Steg gedacht ist. Wer an einem Steg für Paddler nur winzige Ringe findet, sollte sich also besser einen anderen Platz suchen. Am häufigsten (und vielseitigsten) sind Klampen **1**, auf denen jedoch richtig belegt werden muss, wenn man kein Auge zum Durchstecken und Überlegen in der Leine hat (siehe Seite 10). Ganz ähnlich funktionieren Doppel- und Doppelkreuzpoller **2**, die man jedoch in Sportboothäfen nur selten findet. Pfähle **3** kommen dagegen häufig vor. Sind sie kurz, besteht allerdings die Gefahr, dass ein Auge (etwa bei einem Palstek) unter Zug nach oben rutschen kann. Der gelegte Webeleinstek ist dann die bessere Alternative. Einfache Poller aus Eisen **4** sind noch robuster und außerdem am oberen Ende meistens mit einem Kragen versehen, der das Abrutschen einer Leine verhindert. An Ringen **5** und Bügeln **6** kommt der Rundtörn mit zwei halben Schlägen zum Einsatz. An Leitern nicht festmachen: Sie dienen als Rettungswege!



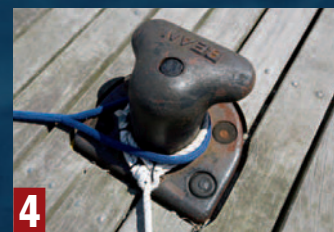
1



2



3



4



5



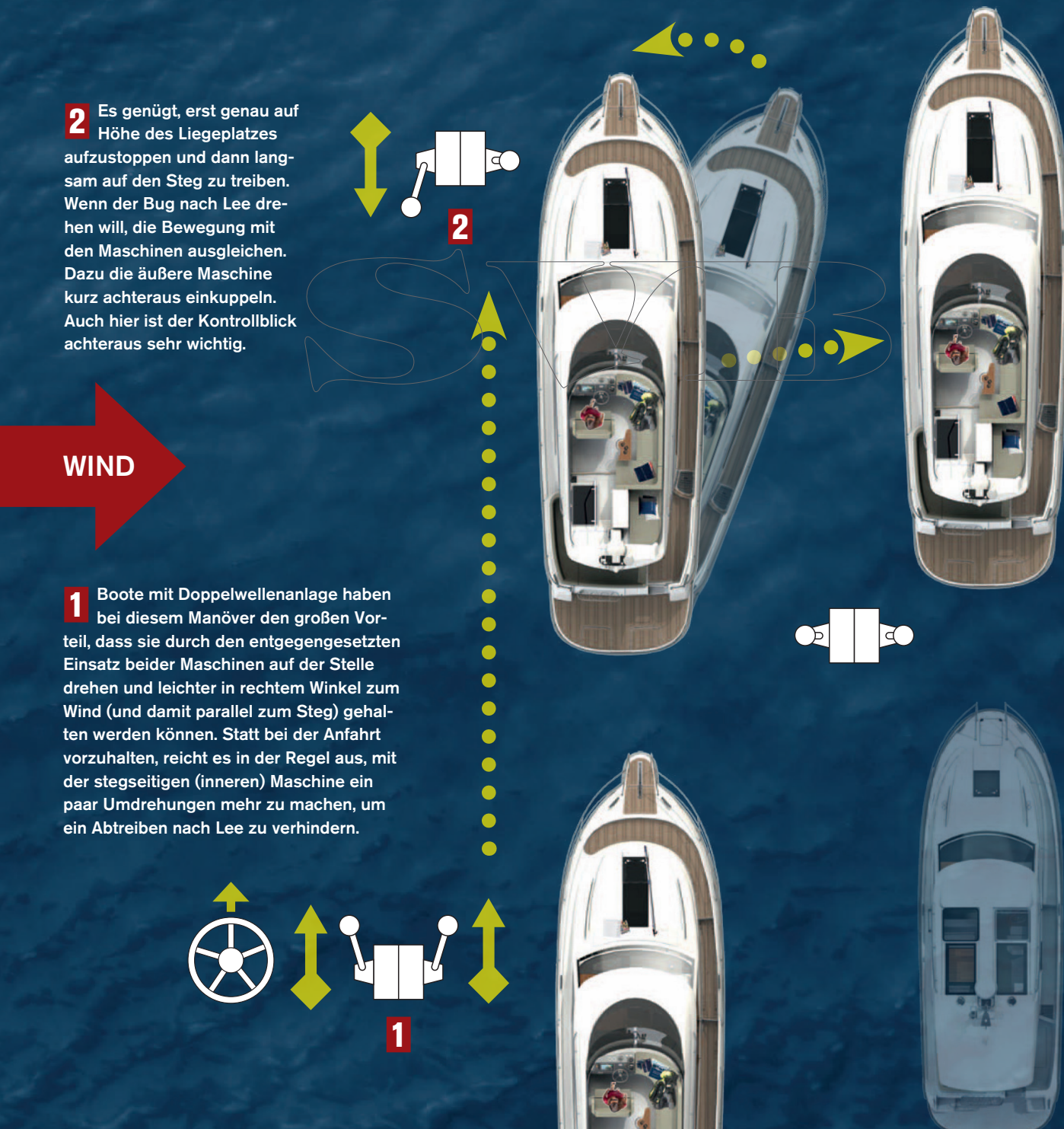
6

Auflandiger Wind: mit Wellenantrieb

Weht der Wind beim längsseitigen Anlegen aus mehr oder weniger rechtem Winkel auf den Steg, kann man diesen Umstand nutzen – vorausgesetzt, dass er nicht zu stark und die angepeilte Lücke auch wirklich groß genug ist. Die Herausforderung ist, das Boot parallel zum Steg zu halten, denn der vergleichsweise leichte Bug ist windanfällig und treibt schnell nach Lee. Das Ruhighalten gelingt mit dem entsprechenden Vorhalt, also wenn der Bug leicht in den Wind gedreht wird, oder bis zu einem gewissen Grad auch mit dem Bugstrahlruder. In jedem Fall erfordert das Manöver ein wenig Fingerspitzengefühl. Links ist die Variante mit einfacher Wellenanlage dargestellt, rechts mit doppelter.

2 Es genügt, erst genau auf Höhe des Liegeplatzes aufzustoppen und dann langsam auf den Steg zu treiben. Wenn der Bug nach Lee drehen will, die Bewegung mit den Maschinen ausgleichen. Dazu die äußere Maschine kurz achteraus einkuppeln. Auch hier ist der Kontrollblick achteraus sehr wichtig.

1 Boote mit Doppelwellenanlage haben bei diesem Manöver den großen Vorteil, dass sie durch den entgegengesetzten Einsatz beider Maschinen auf der Stelle drehen und leichter in rechtem Winkel zum Wind (und damit parallel zum Steg) gehalten werden können. Statt bei der Anfahrt vorzuhalten, reicht es in der Regel aus, mit der stegseitigen (inneren) Maschine ein paar Umdrehungen mehr zu machen, um ein Abtreiben nach Lee zu verhindern.

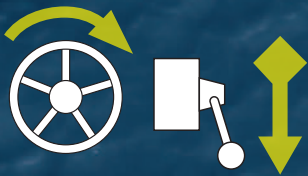


Rückwärts mit Z-Antrieb und Außenborder



1 Boote mit steuerbarem Antrieb lassen sich auch über Heck gegen den Wind an den Liegeplatz bringen. Der Strom darf allerdings nicht zu stark sein, da sonst mit mehr Schub gearbeitet werden muss und Wasser überkommen kann. Der Anlauf erfolgt rückwärts mit gerade so viel Fahrt, wie zum Manövrieren nötig ist.

2 Sobald der Steg erreichbar ist, stoppt der Skipper mit einem kurzen Schub voraus auf und kuppelt dann aus. Ein Crewmitglied steigt über und belegt so schnell wie möglich die Achterleine. Das Boot hängt nun erst einmal sicher, sodass alle anderen Leinen in Ruhe ausgebracht werden können.

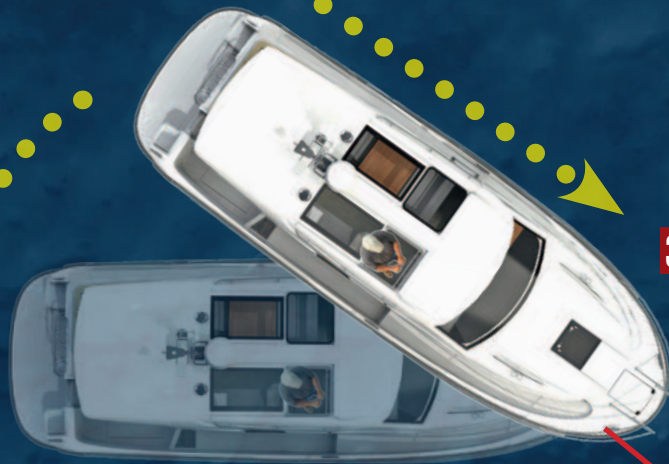


Vorwärts mit Wellenantrieb

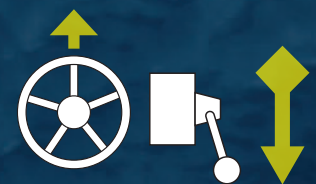


2 Mit langsamer Fahrt voraus dem Steg nähern. Wichtig ist das Zusammenspiel von Vorhaltewinkel, Schub und gegebenenfalls Ruder. Bei viel Wind besteht sonst die Gefahr, dass der Bug nach Lee driftet und auf den Steg prallt.

3 Aufstoppen, sobald der Steg erreicht ist. Jetzt geht ein Crewmitglied an Land und belegt die Vorleine. Nun kann der Skipper auskuppeln, das Boot hängt sicher, kommt von selbst längsseits, und die übrigen Leinen werden ausgebracht.



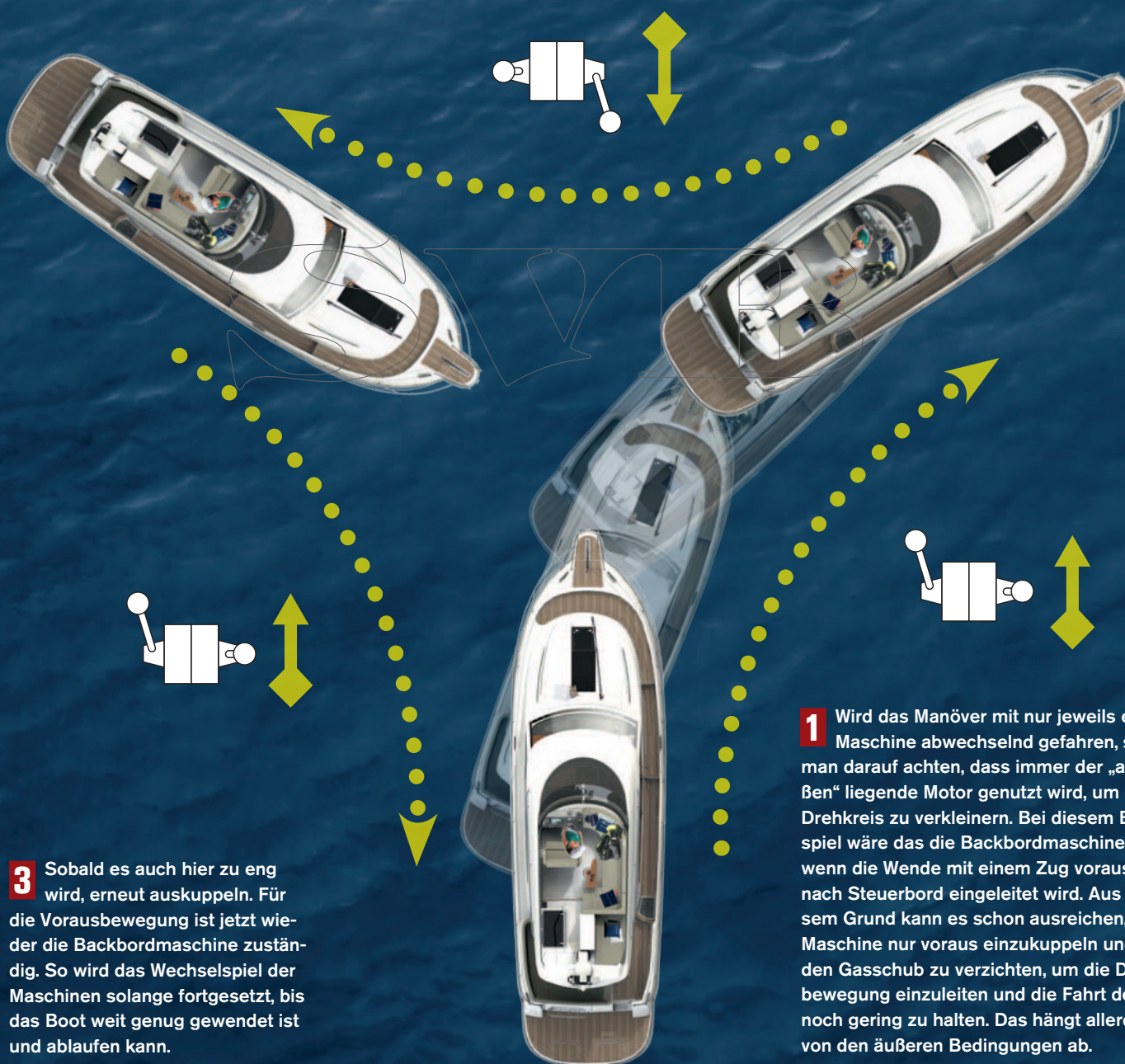
1 Boote mit Wellenantrieb, die sich nur schlecht über das Heck steuern lassen, können das gleiche Manöver auch über den Bug fahren – mit dem Vorteil, dass die Plicht später windgeschützt ist. Der Skipper muss jedoch gut abschätzen können, wie dicht er sich dem Steg nähern kann, ohne dass Kollisionsgefahr besteht.



Mit doppeltem Wellenantrieb

Skipper mit doppelter Wellenanlage haben auch bei Wendemanövern die Wahl, ob sie nur die Maschinen einsetzen oder zusätzlich die Wirkung der Ruder zur Hilfe nehmen. Wird beispielsweise abwechselnd mit nur einer Maschine gefahren, lassen sich die Geschwindigkeit gering und der Wendekreis trotzdem klein halten. Mit Ruderunterstützung wird weiterer Platz gespart, und wenn beide Maschinen gegenläufig zum Einsatz kommen, kann sogar auf der Stelle gewendet werden.

2 Wird der Platz voraus zu gering, die Backbordmaschine auskuppeln. Um nach Backbord zurückzusetzen, kommt nun wieder die „außen“ liegende Maschine zum Zug, diesmal jene an Steuerbord. Acheraus eingekuppelt, zieht sie das Heck nach Backbord.



3 Sobald es auch hier zu eng wird, erneut auskuppeln. Für die Vorausbewegung ist jetzt wieder die Backbordmaschine zuständig. So wird das Wechselspiel der Maschinen solange fortgesetzt, bis das Boot weit genug gewendet ist und ablaufen kann.

1 Wird das Manöver mit nur jeweils einer Maschine abwechselnd gefahren, sollte man darauf achten, dass immer die „außen“ liegende Motor genutzt wird, um den Drehkreis zu verkleinern. Bei diesem Beispiel wäre das die Backbordmaschine, wenn die Wende mit einem Zug voraus nach Steuerbord eingeleitet wird. Aus diesem Grund kann es schon ausreichen, die Maschine nur voraus einzukuppeln und auf den Gasschub zu verzichten, um die Drehbewegung einzuleiten und die Fahrt dennoch gering zu halten. Das hängt allerdings von den äußeren Bedingungen ab.

Platz sparen

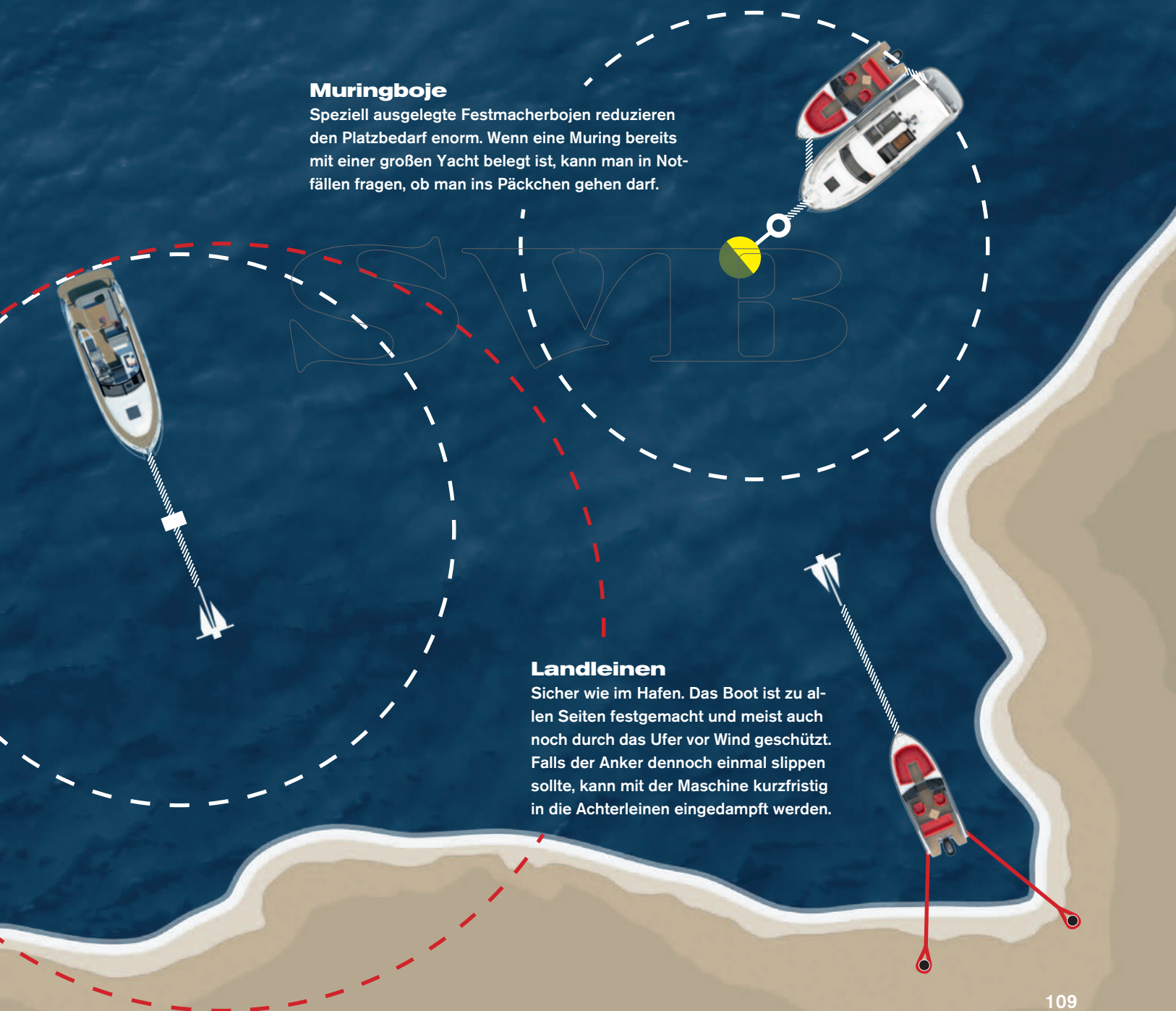
Wenn eine Bucht schon sehr voll ist, gibt es eigentlich nur eine vernünftige Verhaltensregel: eine andere ansteuern! Dennoch kann ein Notfall an Bord oder ein aufziehender Sturm keine andere Wahl lassen, als sich noch einen Platz zu suchen. Grundsätzlich gilt dabei, dass der Schwojkeis eines anderen Bootes verbotenes Terrain ist. Es gibt jedoch Methoden, den eigenen Platzbedarf zu verringern, sowie weitere Tipps und Tricks, so viele Crews wie möglich in den Genuss einer geschützten Bucht kommen zu lassen. Für alle gilt jedoch: Je voller die Bucht, desto wichtiger ist es, permanent Ankerwache zu halten und klar zum Manövrieren zu sein.

Muringboje

Speziell ausgelegte Festmacherbojen reduzieren den Platzbedarf enorm. Wenn eine Muring bereits mit einer großen Yacht belegt ist, kann man in Notfällen fragen, ob man ins Päckchen gehen darf.

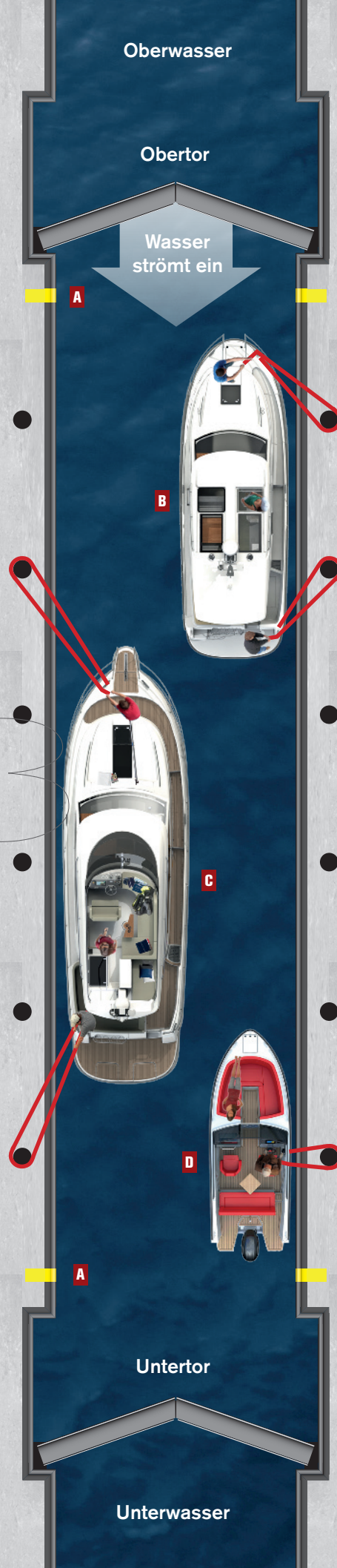
Landleinen

Sicher wie im Hafen. Das Boot ist zu allen Seiten festgemacht und meist auch noch durch das Ufer vor Wind geschützt. Falls der Anker dennoch einmal slippen sollte, kann mit der Maschine kurzfristig in die Achterleinen eingedampft werden.



Leinenführung in der Schleusenammer

Je nach Größe der Schleusenammer verteilen sich die Boote nach dem Einfahren. Die gelben Dämpfungsmarkierungen **A** dürfen dabei nicht überschritten werden. Um bei Bergschleusungen die Wucht der Strömung zu brechen, wird im Normalfall wenn möglich wechselseitig angelegt, wie auf der rechten Abbildung. Bei viel Andrang muss der Platz voll ausgenutzt werden, die Poller liegen dann nicht immer ideal. Wichtig ist dabei, dass die Leinen entweder beide nach „innen“ geführt werden **B**, oder nach „außen“ **C**, um ein Vor- und Zurückpendeln zu verhindern. Bei kleinen Booten kann eine kurze Leine über der Mittelklampe genügen **D**. Bei breiteren Schleusen kann man auch Päckchen bilden (**E**, unten).



Register

A

Ablegemanöver (<i>siehe Ablegen</i>)	
Ablegen	82 ff.
Abschleppen (<i>siehe Schleppen</i>)	
Abstand anzeigen.....	7
Achterleine	27, 42
Achterspring	27, 42
Anforderungsschalter	119
Ankerboje	102
Ankergeschirr	102
Ankergrund	103
Ankerkette (<i>siehe: Ankergeschirr</i>)	
Ankermanöver (<i>siehe Ankern</i>)	
Ankern	100 ff.
Ankerstein (<i>siehe Muring</i>)	
Ankertypen	101
Anlegemanöver (<i>siehe Anlegen</i>)	
Anlegen	26 ff.

Auge	11
B	
Beiboot	24, 99, 112
Bootshaken	9, 11
Box	16, 56 ff., 92 ff.
Bruce-Anker	101
Brustleine	27, 42
Bügelanker	101
Bugstrahlruder (<i>siehe Querstrahlruder</i>)	

D

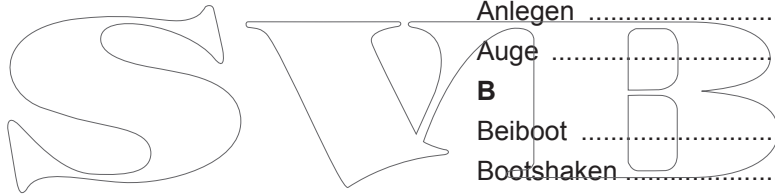
Dingi (<i>siehe Beiboot</i>)	
Drehpunkt	23
Drempel	121
Dunkelheit	21
Duoprop (<i>siehe Propeller</i>)	

F

Fahrverhalten	7, 22
Fender	8 f., 12 f.
Fenderbrett	12
Fingersteg	17, 44 ff., 88 ff.

G

Gewässerkarte	8, 14, 103
Gezeitenhafen (<i>siehe Tidehafen</i>)	
Großschiffahrtsschleuse	120, 123

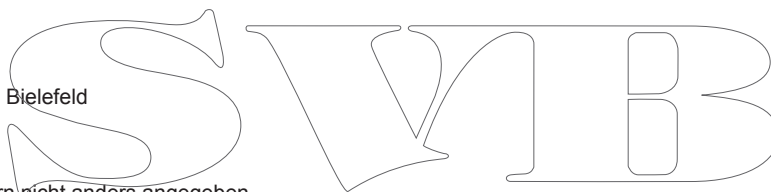


H			
Heckanker	106, 108, 113	Schleusenkammer	116, 117, 118 ff.
Heckstrahlruder (<i>siehe Querstrahlruder</i>)		Schleusenprinzip	116 f.
K		Schleusensignal	115, 122
Klampe	10 f., 19	Schleusentypen	115
Klappanker	101	Schleusung	114 ff., 118
Kopfsteg	42	Schütz	116 f.
Kugelfender	8 f., 12	Schwimmpoller	120, 123
L		Schwimmsteg	17
Landleine	109, 113	Schwojkreis	104
Leinenführung.....	9, 42, 120 f.	Seekarte (<i>siehe Gewässerkarte</i>)	
Leuchtschriftanzeige	120	Selbstbedienungsschleuse	119, 120
M		Sportboothafen (<i>siehe Marina</i>)	
Marina	14	Sportbootschleuse	118
Mittelspring	27	Sportbootwartestelle	119
Muring	19, 68 ff., 96 ff.	Spundwand	13, 18, 120
Muringboje	19, 68 ff., 96 ff., 109	Stegausleger	17, 89
Muringleine	69, 96 f.	Strom	21
N		T	
Notschalter	119, 122	Tidehafen	43
O		Törnplanung	8
Obertor	116 f., 121	Trippleine	102
Oberwasser	116 f., 121	U	
P		Untertor	116, 121 f.
Päckchen	13, 19, 42, 108, 121	Unterwasser	116, 121 f.
Pflugscharanker	101	V	
Plattenanker	101	Vereinshafen	15
Poller	19	Verholen	78 ff.
Propeller	22	Vollkreis	23
Q		Vorleine	27, 42
Querstrahlruder	25, 83	Vorspring	27, 42
R		W	
Radeffekt	22, 111	Wartestelle (<i>siehe Sportbootwartestelle</i>)	
Reitgewicht	43, 108	Wechselsprechanlage	118
Reserveleine	9	Weiterschleusungsschalter	119
Ring	19	Wendemanöver (<i>siehe Wenden</i>)	
S		Wenden	72 ff.
SB-Schleuse (<i>siehe Selbstbedienungsschleuse</i>)		Wind	20
Schachtschleuse	122	Y	
Schleppen	24	Yachthafen (<i>siehe Marina</i>)	
Schleppmanöver (<i>siehe Schleppen</i>)		Z	
		Zweitanker	106 f., 108

*Für Oksana, Marina und René.
Vielen Dank für Eure Geduld und Unterstützung!*

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

1. Auflage
ISBN 978-3-667-10279-9
© Delius Klasing & Co. KG, Bielefeld



Lektorat: Felix Wagner
Fotos: Christian Tiedt, sofern nicht anders angegeben
Abbildungen: Bootsansichten und Deckspläne stammen von
folgenden Herstellern und Werften: Bavaria Yachtbau, Beneteau,
Draco Boats, Nimbus Boats, Quicksilver Boats/Brunswick Marine,
Galeon, Zodiac Marine
Umschlaggestaltung: Buchholz.Grafiker, Hamburg
Layout: Christian Tiedt, Lars Bolle
Lithografie: Mohn-Media, Gütersloh
Druck: Firmengruppe Appl, aprinta Druck, Wemding
Printed in Germany 2015

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