

# Manövrieren auf engem Raum

**Segel- & Yachtsportschule**

**Martin Kempf**

Bahngasse 20

2700 Wr. Neustadt

Tel.: 0664/3389009

Mail: [office@segeln.co.at](mailto:office@segeln.co.at)

[www.segeln.co.at](http://www.segeln.co.at)



## **Vorwort:**

Begleitend zu Deinem Segeltörn erhältst Du dieses Skriptum. Darin findest Du Anleitungen für die verschiedenen "Manöver auf engem Raum". Wenn Du diese Manöver wirklich beherrschen willst, so führt kein Weg an den praktische Übungen vorbei. Bevor Du versuchst ein Manöver es zu fahren musst Du es bereits im Kopf durchgeplant haben. Dabei werden Dir die folgenden Anleitungen sicherlich helfen.

Die **Segelmanöver** sind ebenfalls ein ganz wichtiger Bestandteil dessen, was Du zur sicheren Führung eines Segelschiffes brauchst. Daß wir diese natürlich ebenfalls intensiv üben werden, versteht sich von selbst. Dein Ausbilder geht aber davon aus, daß Du diese zumindest im A-Kurs schon gefahren bist. **Ablaufpläne** findest Du daher **in dem Buch, das Du für die A-Schein Prüfung verwendet hast**.

**Erfahrung macht den Kapitän!** Was angehende Seefahrer früher in vielen Jahren lernen konnten versucht der moderne Segler in wenigen Wochen nachzuvollziehen. Die Unterrichtsmethoden sind viel effizienter geworden, trotzdem ist zusätzlich umfangreiche Erfahrung das um und auf der sicheren Schiffsführung.

Die **Hafenmanöver** werden umso schwieriger je größer das Boot ist. Die Segelmanöver jedoch kannst Du am besten auf kleinen Booten erlernen. Nicht derjenige tut sich auf einer Yacht am leichtesten der die meisten Seemeilen hat, sondern derjenige der am öftesten mit Jollen fährt.

Ich empfehle daher jedem Freizeitskipper regelmäßig auf einem See mit kleinen Jollen zu segeln. Jedes Jahr 3 bis 4 Wochen auf Segeltörn ist einfach zu wenig Erfahrung um im Urlaub eine Segeljacht auch unter widrigen Umständen sicher zu führen.

Ich wünsche Dir einen schönen, erfolgreichen Törn - "Mast und Schotbruch".

Martin Kempf

Der Autor:

Jahrgang 1968, abgeschlossenes Studium (Chemie - Mathematik - Pädagogik), betreibt das Segeln hauptberuflich seit 1986. Leiter der eigenen Segel- & Yachtsportschule, Prüfer der WSVO, Allgemein beeideter & gerichtlich zertifizierter Sachverständiger.

Copyright 2015

Du bist berechtigt einen unveränderten Ausdruck für Deinen persönlichen Bedarf zu erstellen.

Die Verwendung, auch von Auszügen, in jeglichen Publikationen ist nicht gestattet. Egal ob privat oder kommerziell.

# Inhaltsverzeichnis

Manöver unter Maschine.....	3
Allgemeines zur Motorbedienung.....	3
Fahrt (=Geschwindigkeit).....	3
Achtersausfahrt.....	3
Sicherheit.....	3
Effekte und Einflüsse bei Hafenmanövern.....	3
Wirkung des Ruders.....	3
Anstrahleffekt.....	4
Seitenwind.....	4
Radeffekt.....	5
Hebelwirkungen.....	5
Schiffsführung.....	5
Stoppen und Drehen.....	6
Stoppen.....	6
Drehen.....	7
Kleinster Drehkreis (in Vorausfahrt).....	7
Drehen am Teller.....	7
Blues Brothers Manöver.....	7
Ablegen.....	8
Ablegen wenn die Yacht längsseits an der Mole liegt.....	8
Vom Wind aus dem Liegeplatz treiben lassen.....	8
Ablegen über die "Schokoladenseite".....	9
Ablegen mit „Eindampfen in die Vorspring“.....	9
Ablegen mit „Eindampfen in die Achterspring“.....	10
Ablegen von einem Muringliegeplatz.....	12
Ablegen mit „Eindampfen in die Luv-Achterleine“.....	12
Ablegen mit „Eindampfen in beide Achterleinen“.....	12
Ablegen mit starkem Wind von achtern.....	13
Anlegen.....	14
Längsseits anlegen.....	14
Anlegen längsseits auf der Schokoladenseite.....	15
Anlegen über die Vorspring.....	15
Anlegen längsseits auf der ungünstigen Seite.....	16
Anlegen mit dem Bug oder dem Heck zur Mole.....	16
Anlegen mit Buganker (röm. kath.).....	16
Anlegen mit Muring.....	17
Anlegen mit Muring mit dem Bug zur Mole.....	18
Knoten, Festmachen, Leinenarbeit.....	19
Knotenkunde.....	19
Leinenwerfen.....	21
Festmachen Längsseits.....	21

# Manöver unter Maschine

## Allgemeines zur Motorbedienung

- **Nur bei Standgas einkuppeln.**  
Niemals die Gänge durchreißen!
- **Regelmäßig Ölstand kontrollieren.** Wenn der Motor kurz vorher gelaufen ist, musst Du einige Zeit warten bis sich das Öl in der Wanne gesammelt hat. Du würdest sonst zu wenig Öl messen und eventuell unnötigerweise nachfüllen. Zuviel Öl schadet dem Motor ebenfalls.
- Solange der Motor nicht warm ist nicht mit Vollgas fahren.
- Nicht im Standgas warmlaufen lassen! (schlechte Schmierung =>hoher Verschleiß)
- Während des Fahrens auf das Betriebsgeräusch des Motors und auf Kühlwasseraustritt achten.

## Fahrt (=Geschwindigkeit)

Prinzipiell werden Hafenmanöver mit **möglichst geringer Fahrt** durchgeführt. Dadurch verlängerst du deine Reaktionszeit und wenn etwas schief geht, gibt es kaum Beschädigungen.

Das Boot lässt sich aber nur ab einer gewissen **Mindestgeschwindigkeit** steuern. Die erforderliche Mindestgeschwindigkeit hängt natürlich von der Konstruktion des Schiffes ab, aber auch von Wind und Windrichtung. Bei **Seitenwind** musst Du das Manöver sicher schneller fahren als sonst.

**Regel: So langsam wie möglich und so schnell wie nötig** – klingt simpel, aber für die richtige Wahl der Fahrt gehört einiges an Erfahrung.

In Vorausfahrt können wir grundsätzlich besser steuern als in Achterausfahrt, da das Ruder besser angeströmt wird.

## Achterausfahrt

Beim achteraus Fahren das Ruder unbedingt immer gut festhalten. Wenn das Ruder ungebremst auf eine Seite schlägt kann das Schäden am Quadranten und den Seilzügen oder anderen Teilen der Ruderanlage hervorrufen. Daher auch lieber nicht mit allzu hoher Geschwindigkeit achteraus fahren.

## Sicherheit

- Jeder an Bord, aber vor allem die Personen, die am Anlegemanöver (oder Ankermanöver) beteiligt sind müssen Schuhe tragen.
- Niemals dürfen Körperteile (Fuß, Hand, ...) zwischen Kaimauer und Schiff geraten.

## Effekte und Einflüsse bei Hafenmanövern

### Wirkung des Ruders

Grundsätzlich wirkt das Ruder nur wenn Wasser in ausreichender Geschwindigkeit am Ruder entlang strömt. Das kann durch die Fahrt des Bootes (durchs Wasser) sein oder auch durch den Anstrahleffekt.

**Mit dem Ruder wird vor allem das Heck des Bootes gesteuert, nicht der Bug!!!**

## Anstrahleffekt

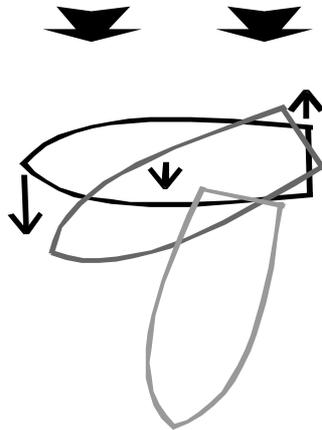
Entsteht dadurch, dass das Wasser von der Schiffsschraube **bei Vorausschub** schnell in Richtung Ruderblatt strömt.

- Mit Hilfe dieses Effektes kann man das Heck mit dem Ruderblatt auch bei nahezu still stehendem Boot versetzen.
- Bei Achterausfahrt kann es sogar sein, dass sich, wenn man Schub vorwärts gibt, die Fließrichtung des Wassers am Ruderblatt umkehrt. Damit wirkt das Ruder wie in Vorausfahrt. Wohlgemerkt: Das Boot fährt dabei noch immer nach achtern!

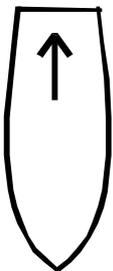
## Seitenwind

Hat 3 Effekte die vor allem bei geringer Fahrt zu spüren sind:

- Lässt den Bug nach Lee abtreiben.
- Lässt das Heck etwas nach Luv treiben.
- Lässt das Schiff insgesamt nach Lee treiben.



Wenn man das Schiff bei Wind stoppt und bei gerader Ruderstellung sich selbst überlässt wird es bis auf Vorwindkurs drehen und in dieser Stellung abtreiben.



Möchte man das Schiff **unter Motor möglichst exakt auf Position halten** so geht das nur mit Wind von achtern. Die durch den Wind entstehende Vorausfahrt kann man mit kurzfristigem oder auch längerem Einlegen des Retourganges ausgleichen. Die Fahrt durchs Wasser ist dabei annähernd Null.

**ACHTUNG:**

Möchte man das Schiff bei Strömung auf Position (über Grund) halten so geht das anders!

Bug gegen den Strom und mit Vorausfahrt genau die Stromgeschwindigkeit durchs Wasser fahren. Der Wind spielt in diesem Fall eher eine untergeordnete Rolle.

## **Radeffekt**

Der Radeffekt entsteht durch die Drehrichtung der Schraube.

Das Wasser wird von der Schraube in eine Richtung gestrahlt:

- In Vorfahrt nach achtern Richtung Heck und
- In Achterausfahrt nach vorne Richtung Bug.

Durch den dabei auftretenden Impuls (Rückstoß) bewegt sich unser Schiff.

Allerdings bekommt das Schraubenwasser durch den Propeller auch eine Rotation und diese versetzt das Heck.

**Besonders stark** wirkt sich der Radeffekt aus:

- Im Stillstand oder bei geringer Fahrt
- In Achterausfahrt mehr als bei Fahrt voraus
- Bei hoher Drehzahl der Schraube

**Besonders schwach** ist der Radeffekt:

- Bei größerer Bootsgeschwindigkeit
- In Vorfahrt
- Bei geringerer Drehzahl

**Ganz "ausschalten"** kann man den Radeffekt auch:

- Zuerst (in freiem Wasser) Fahrt aufnehmen. Dabei wirkt der Radeffekt schon noch.
- Sobald man dann auskuppelt und mit dem Schwung weiterfährt hat man gar keinen Radeffekt mehr.

Wenn Du mit dem Heck zur Mole (Muring oder Buganker) liegst, kannst Du die Richtung des Radeffektes feststellen, indem Du den Rückwärtsgang einlegst, etwas Gas gibst und beobachtest auf welche Seite das Heck gezogen wird.

Geht das Heck in Achterausfahrt nach Backbord => rechtsgängige Schraube

Geht das Heck nach Steuerbord => linksgängige Schraube.

**Alle in diesem Heft beschriebenen  
Manöver beziehen sich auf eine RECHTSGÄNGIGE Schraube!!**

**Also:**

**Das Heck wird in Vorfahrt leicht nach STB versetzt  
Das Heck wird in Achterausfahrt nach BB versetzt**

## **Hebelwirkungen**

Dadurch, dass man das Boot mit einer Leine an einer Stelle zurückhält kann man mit dem Motorantrieb ein Drehmoment erzeugen. Manöver bei denen dieser Effekt genutzt wird nennt man Eindampfen.

## Schiffsführung

Ganz wichtig für Hafenmanöver ist eine rechtzeitige Planung.

Dabei ist zu berücksichtigen:

- Welche Liegeplätze sind möglich?  
(Wassertiefen, wo sind die Transitplätze, wie wird dort angelegt) → Hafenhandbuch
- Beim Manöver auftretende Effekte einbeziehen.
- Was muss vorbereitet werden?  
Fender (wo und auf welcher Höhe), Leinen, Prellfender, ev. Bootshaken, ....

Einteilung: Die am Manöver beteiligten Crewmitglieder bekommen eine genaue Einweisung. Was sollen sie genau wann machen. Oft ist auch eine genaue Beschreibung der Aufgabe nötig.

Tipp: Teile als Anfänger lieber wenige Crewmitglieder ein (2 bis max. 3). Das erleichtert Dir die Schiffsführung ungemein.

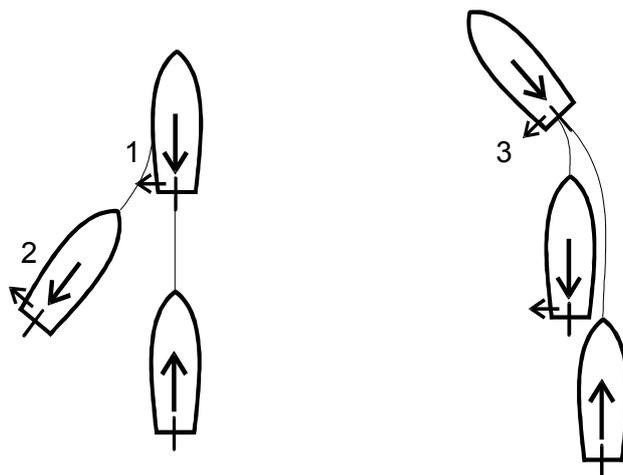
Als Anfänger solltest Du beim Anlegen noch selber am Ruder stehen. Sobald Du aber über ausreichend Erfahrung verfügst steht ein Crewmitglied am Ruder und Du daneben. Schiffsführer die die spannenden Manöver immer selber steuern wollen sind entweder unerfahren oder egoistisch.

Wenn was schief geht: Bitte nicht die Crew anschreien. Die ist meistens nicht schuld sondern der Schiffsführer alleine. Dich selber kannst Du aber auch ganz leise schimpfen ;-)  
Herumschreien wirkt im allgemeinen unprofessionell und ist peinlich.

## Stoppen und Drehen

### Stoppen

Wenn du unter Maschine geradeaus fährst, und dann abstoppst, wirst Du feststellen, dass Dein Boot nicht nur langsamer wird, sondern auch das Heck dreht. Gegen diese Drehung, sie entsteht durch den Radeffekt, kannst Du mit dem Ruder nichts tun. Es wird im Übergang von Voraus- auf Achterausfahrt nur kaum bis gar nicht angeströmt und ist somit unwirksam. (1)

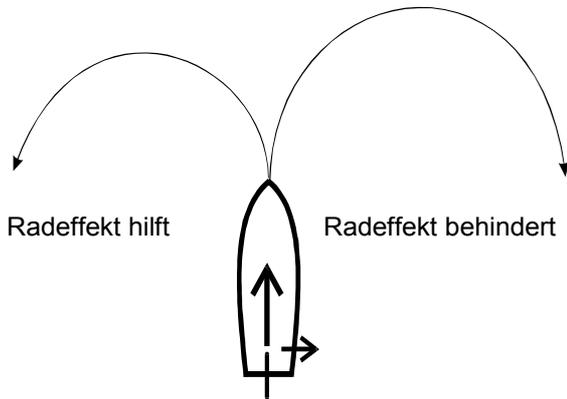


Erst wenn das Boot in Achterausfahrt übergegangen ist und eine bestimmte Geschwindigkeit erreicht hat, lässt es sich wieder steuern. (2)

Wenn Du also halbwegs gerade achteraus fahren möchtest, musst Du die Drehung, die der Radeffekt hervorrufen wird vorher einplanen. Also steuere noch in Vorausfahrt das Boot um genau den Winkel nach Backbord, um den es der Radeffekt nachher wieder drehen wird. (3)

## Drehen

### Kleinsten Drehkreis (in Vorausfahrt).



Bei rechtsgängiger Schraube geht der kleinere Drehkreis nach Backbord. Der Radeffekt unterstützt dabei die Drehung.

Bei modernen Booten ist der Unterschied des Drehkreises eher gering bis kaum zu merken.

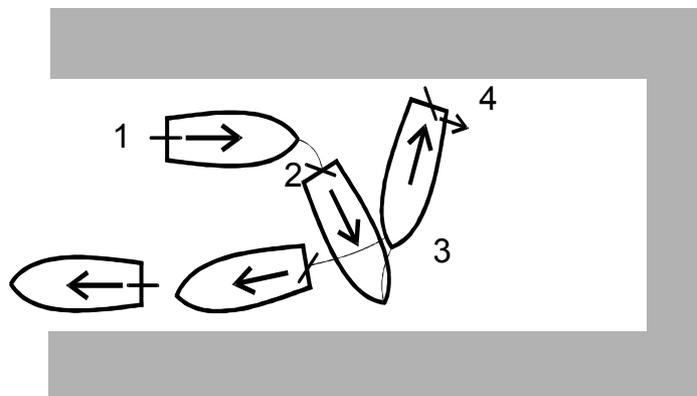
Grund:  
Das tiefgehende Ruderblatt verringert in Vorausfahrt den Radeffekt.

### Drehen am Teller

Wenden des Schiffes, wenn nur sehr wenig Platz (ca. 1,5 Bootslängen oder auch etwas weniger) zur Verfügung steht. Hauptanwendung dieses Manövers ist die Rettung eines vermurksten Anlegemanövers. Bei guter Planung solltest Du "Drehen am Teller" eigentlich nie brauchen.

Nachteile:

- Für das Getriebe eher schlecht. Daher immer sehr sanft einkuppeln.
  - Bei Wind von achtern klappt es nicht mehr, da der Wind den Bug immer nach Lee drücken wird.
- 1) Langsam ins backbordseitige Drittel fahren.
  - 2) Vorausfahrt und Ruder hart Steuerbord. Das Ruder wird während des gesamten Manövers nicht mehr verändert!
  - 3) Rechtzeitig bevor Du auf der anderen Seite anstehst achteraus einkuppeln und ein wenig "Gas geben". Der Radeffekt zieht Dir dabei das Heck nach Backbord, das Ruder bleibt auf hart Steuerbord!
  - 4) Bevor Du hinten anstehst wieder Vorausfahrt. Das Ruder wird angeströmt und das Boot dreht wieder auf die gewünschte Seite. Danach wieder zu Punkt 3 usw.



## Blues Brothers Manöver

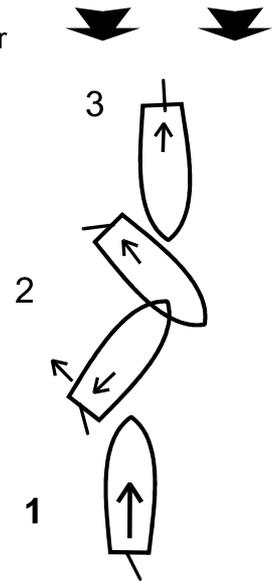
Ein besonders elegantes Manöver die Yacht auf engem Raum rasch um 180° oder mehr umzudrehen.  
Idealerweise kommt bei diesem Manöver der Wind von vorne oder es geht kein Wind.

### Das Manöver:

- 1) Bei geringer Fahrt voraus das Ruder hart Steuerbord.
- 2) Wenn die Drehung schon begonnen hat, rückwärts einkuppeln. Der Radeffekt und der eventuell vorhandene Wind von vorne, bzw. dann schon von Backbord, verstärken die Drehung.

Wenn man noch mehr Drehimpuls braucht einfach die Drehzahl erhöhen.

- 3) Nach einiger Zeit hat das Boot ausreichend Achterausfahrt und lässt sich gut steuern.



# Ablegen

Die **Planung und Vorbereitung** des Manövers ist, wie immer, essenziell für den Erfolg. Dabei ist zu berücksichtigen:

- Platzverhältnisse im Hafenbecken
- Aus welcher Richtung und Stärke der Wind kommt
- Gibt es Strömungen im Hafenbecken
- Effekte bei Motormanövern und Manövriereigenschaften der Yacht

Danach ist jedes am Manöver beteiligte Crewmitglied genau auf seine Aufgaben einzuweisen.

## ***Ablegen wenn die Yacht längsseits an der Mole liegt***

### ***Vom Wind aus dem Liegeplatz treiben lassen***

**Allgemeines** Einfachste Version des Ablegens

**Situation** Ablandiger Wind  
Das Boot liegt längsseits an der Mole

**Bes. Vorbereitungen** Keine

### **Das Manöver**

- 1) Springs los.
- 2) Leinen los. Bei ablandigem Wind treibt der Bug von ganz alleine weg von der Mole.  
Achtung! Heck abfendern.  
(Besonders elegant geht das Manöver wenn zuerst die Achterleine und nach einiger Zeit erst die Vorleine los geworfen wird. So berührt kein Fender die Mole.)
- 3) Vorwärts wegfahren. Aber Achtung beim Ruderlegen, daß Du das Heck nicht in die Mole fährst. Das Ruder am Anfang also gerade oder leicht zur Mole.

### ***Ablegen über die "Schokoladenseite"***

**Allgemeines** Das Boot liegt mit seiner Steuerbordseite längsseits an der Mole. In Achterausfahrt zieht uns der Radeffekt das Heck von der Mole weg.

**Situation** Ideal bei keinem Wind aber auch bei ablandigem Wind oder bei ganz leicht auflandigem Wind. Das Boot liegt längsseits an der Mole.

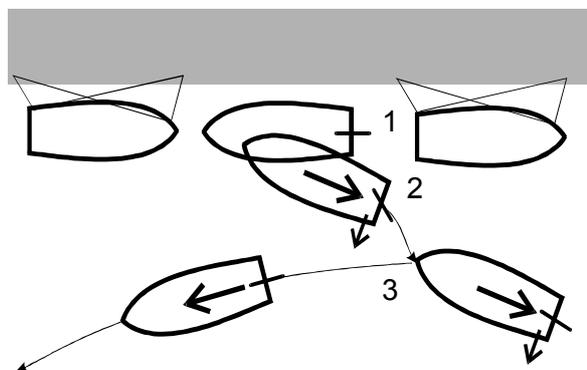
**Bes. Vorbereitungen** Keine

### **Das Manöver**

- 1) Leinen los (eventuell das Heck absetzen).
- 2) Achteraus aus der Lücke herausfahren.
- 3) Wenn genügend Abstand zur Mole erreicht worden ist, in Vorfahrt von der Mole wegfahren.

### **Variante**

Man kann die Vorleine auf slip nehmen. Dann alle Leinen bis auf die Vorleine los und die Maschine achteraus arbeiten lassen. Der Radeffekt zieht das Boot seitwärts aus dem Liegeplatz. Ist die Yacht weit genug abgeschert - „Vorleine los“ während die Maschine weiter achteraus arbeitet.



## Ablegen mit „Eindampfen in die Vorspring“

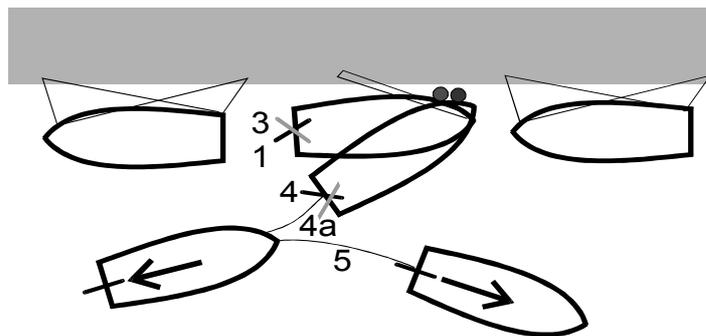
**Allgemeines** Ist eine sehr wirksame Methode das Boot auch gegen die Kräfte des Radeffektes und des Windes zu drehen. Dazu verwendest Du den Widerstand der Vorspring.

**Situation** Bei auflandigem Wind oder/und wenn der Radeffekt die Yacht in Achterausfahrt zur Mole zieht.  
Das Boot liegt längsseits an der Mole.

**Bes. Vorbereitungen** Bug gut abfendern (Fender so weit wie möglich nach vorne)  
Vorspring auf slip nehmen und klar machen.

### Das Manöver

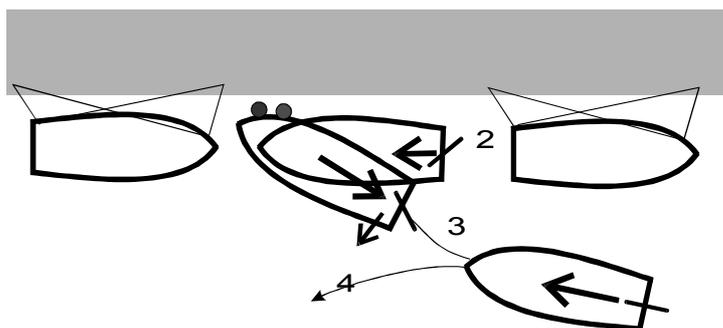
- 1) Vorspring auf Slip legen, Motor an, Ruder "hart weg von der Mole" und vorwärts einkuppeln. (So wird das Boot bei der Mole gehalten!)
- 2) Jetzt kannst Du alle Leinen (bis auf die Vorspring) lösen und alle Crewmitglieder an Bord kommen lassen. Am Bug hast Du Prellfender platziert und die Vorspring klar machen lassen.
- 3) Danach wird nur das Steuerrad auf "hart zur Mole" gedreht. Der Bug wird dadurch zwar zur Mole gehen (Prellfender), aber das Heck geht auch gegen den Wind von der Mole weg.
- 4) Wenn das Heck weit genug von der Mole entfernt ist (min. 45°): Achterausfahrt, **Vorspring los** und das Ruder vorerst gerade oder auf die andere Seite. Solange achterausfahren, bis du dich weit genug von der Mole entfernt hast.
- 5) In Vorausfahrt wegfahren.



### Variante Ablegen über die "Vorspring" ohne Leine

Elegantes Manöver auch bei leichtem auflandigem Wind möglich. Funktioniert gut, **wenn der Radeffekt hilft**. (Wir liegen mit der Steuerbordseite an der Mole)

- 1) Alle Leinen los. Prellfender am Bug.
- 2) Ruder "hart zur Mole" und ein kurzer Vorwärtsschub. Dabei geht das Heck von der Mole weg.
- 3) Bevor das Boot mit dem Bug die Mole berührt, Achterausfahrt und das Ruder gerade. Jetzt zieht der Radeffekt das Heck weg von der Mole (nach Backbord). Solange achteraus fahren, bis du dich weit genug von der Mole entfernt hast.
- 4) In Vorausfahrt wegfahren.



## **Ablegen mit „Eindampfen in die Achterspring“**

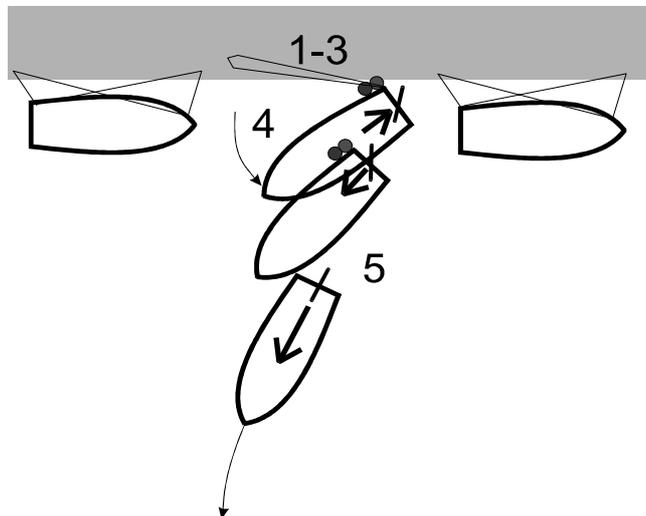
**Allgemeines** Ist bei Wind von vorne das Mittel der Wahl.

**Situation** Am besten bei Wind aus dem vorderen Bereich.  
Auch bei leicht aufländigem Wind oder/und wenn der Radeffekt die Yacht in Achtersausfahrt zur Mole zieht.  
Das Boot liegt längsseits an der Mole.

**Bes. Vorbereitungen** Heck gut abfendern (Fender so weit wie möglich nach achtern)  
Achterspring auf slip nehmen und klar machen.

### **Das Manöver**

- 1) Achterspring auf slip und klar. Achtersaus einkuppeln.
- 2) Das Ruder zur Mole!!! Das hat in diesem Stadium des Manövers überhaupt keine Auswirkung denn das Ruder wird nicht angeströmt.  
Die Ruderlage wird das Heck beim Vorwärtsfahren sofort von der Mole weg bewegen.
- 3) Leinen los bis auf die Achterspring.
- 4) Der Bug wird jetzt über die Hebelwirkung von der Mole weg gedreht.
- 5) In Voraussahrt wegfahren und nach 1 bis 2 Metern das Ruder sofort gerade stellen. Das Heck ist dann schon weit genug von der Mole weg.



### **Variante**

Bei Wind von vorne ist das Manöver elegant, gut und einfach unter Segel zu fahren.

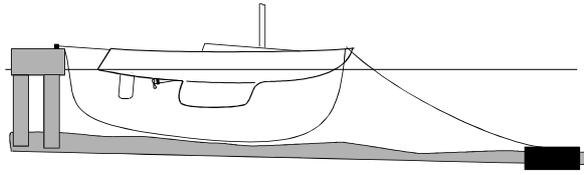
Es wird nur das Großsegel gesetzt.

Statt achtersaus mit der Maschine zu gehen wird das Segel auf der Molenseite kurz back gehalten.

Wenn vorwärts zu fahren ist wird die Schot des Großsegels einfach etwas angeholt.

## Ablegen von einem Muringliegeplatz

Der Verlauf der Muring:



### Allgemeines

Nach dem Loswerfen muß die Muring ausreichend Zeit haben unterzugehen. Wenn wir zu früh los fahren bekommen wir die Muring wahrscheinlich die Schraube. Jede Manöverplanung die das nicht berücksichtigt kann peinlich und teuer werden.

Nicht über die Murings der gegenüberliegenden oder Nachbarboote fahren. Überlege Dir gut wann Du die Drehung bei den gegebenen Windverhältnissen machen musst.

### Vorbereitungen

Kontrolliere ob nicht die Muring, Holeleine oder ähnliches in der Schraube hängt. Das kann zum Beispiel durch Strömungen am Liegeplatz passiert sein. Landstrom und Passarella weg.

## Ablegen mit „Eindampfen in die Luv-Achterleine“

### Allgemeines

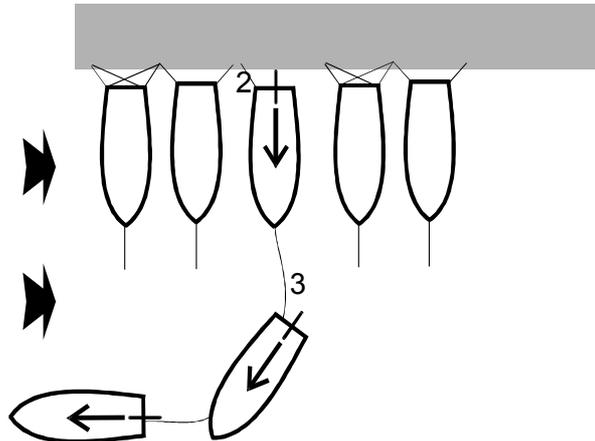
Standardverfahren in Marinas mit Murings.

### Situation

Bei Seitenwind.  
Das Boot liegt mit dem Heck zur Mole an Achterleinen und Murings.

### Bes. Vorbereitungen

Achterleinen auf Slip nehmen.  
Dabei soll die Achterleine möglichst gerade nach hinten zum Poller gehen.  
Eventuell muss man die Leine vor dem Manöver noch umlegen.



### Das Manöver

- 1) Achterleinen auf slip und Motor an und etwas Schub vorwärts geben.
- 2) Lee-Achterleine und Muring los. Die Luvachterleine nur klar.  
Bei Seitenwind würde der Bug sofort nach Lee wandern. Um dies zu verhindern, lässt man die luvwärtige Achterleine stehen und hindert das Boot mit Vorausfahrt (**Ruder gerade**) am Abtreiben.
- 3) Erst Wenn die Muring sicher untergegangen ist die letzte Achterleine los und vorwärts aus dem Liegeplatz fahren. Achtung, daß du nicht über fremde Murings fährst.

## **Ablegen mit „Eindampfen in beide Achterleinen“**

### **Allgemeines**

---

### **Situation**

Bei Wind genau von vorne, genau von achtern oder kein Wind.  
Das Boot liegt mit dem Heck zur Mole an Achterleinen und Murings.

### **Bes. Vorbereitungen**

Achterleinen auf Slip nehmen.  
Dabei sollen die Achterleinen möglichst gerade nach hinten zum Poller gehen.  
Eventuell muss man die Leine vor dem Manöver noch umlegen.

### **Das Manöver**

- 1) Achterleinen auf slip und Motor an und etwas Schub vorwärts geben.
- 2) Murings los, beide Achterleinen sind klar aber noch nicht los!  
Die Yacht bleibt ganz gerade am Liegeplatz stehen während die Muring untergeht.  
Sollte die Yacht ein wenig seitwärts abtreiben wird etwas mehr Schub gegeben und eventuell die Leine auf jener Seite wo der Bug hingeht etwas gefiert.
- 3) Erst Wenn die Muring sicher untergegangen ist die beiden Achterleinen los und vorwärts aus dem Liegeplatz fahren. Achtung, daß du nicht über fremde Murings fährst.

## **Ablegen mit starkem Wind von achtern**

### **Allgemeines**

Wenn es in der Marina eng ist besteht die Gefahr, dass man bei falscher Manöverplanung in die gegenüberliegenden Murings getrieben wird.

### **Situation**

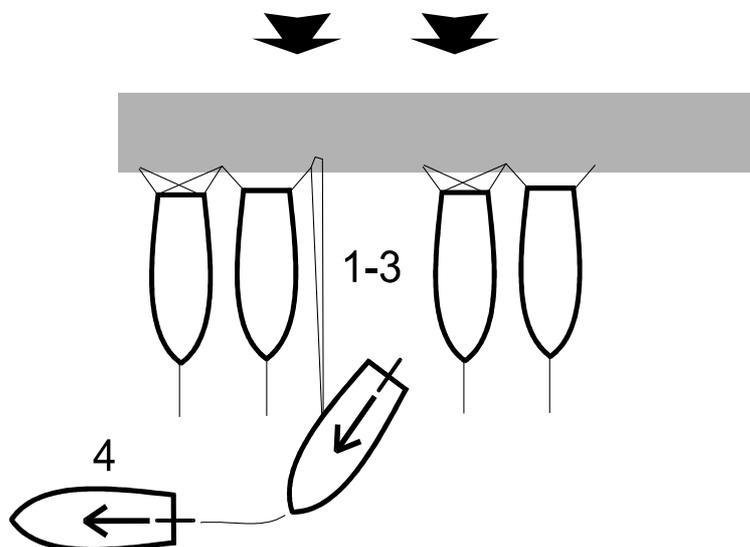
Bei stärkerem Wind von Achtern.  
Das Boot liegt mit dem Heck zur Mole an Achterleinen und Murings.

### **Bes. Vorbereitungen**

Achterleinen auf Slip nehmen.  
Lange Mittelspring auslegen.

### **Das Manöver**

- 1) Murings los und untergehen lassen.
- 2) Achterleinen los und langsam vorwärts fahren.  
Dabei wird die Mittelspring mitgefiert.
- 3) Wenn das Heck frei ist und man das Boot drehen kann wird die Mittelspring gestoppt (Winsch oder Klampe).  
Die Yacht dreht sofort mit dem Bug auf die Seite auf der die Mittelspring ist. Dabei treibt das Boot nicht ab!!!
- 4) Ist die Drehung beendet: Mittelspring los und rasch einholen. Geradeaus vorwärts wegfahren.  
(Bem.: Wenn man halbwegs geradeaus wegfährt ist es unmöglich die Mittelspring während des Einholens in die Schraube zu bekommen.)



# Anlegen

## Vorbereitung

Die Vorbereitungsphase legt den Grundstein für ein gelungenes Anlegemanöver. Wenn beim Anlegen etwas schiefgeht, ist fast immer eine ungenügende Vorbereitung daran schuld. Folgende Punkte sind zu beachten:

- Wie sieht es im Hafen aus (Hafenhandbuch)
- Welches Anlegemanöver ist für die herrschenden Bedingungen am geeignetsten.
- Einteilung und **genaue Einweisung der Crew**.
- Fender, Leinen, Bootshaken, Anker vorbereiten. Je nachdem welches Manöver geplant ist.
- Plan B: Überlege Dir bereits vorher was Du tust wenn es nicht so geht wie geplant.

## Das Anlegemanöver

Sollte nach guter Vorbereitung kein Problem mehr sein. Wichtig ist, daß sich der Skipper von nichts und niemanden hetzen lassen soll. Wenn noch nicht alles klar ist, fahr einfach eine weitere Runde oder besser noch stoppe das Boot.

## Festmachen

Ein Anlegemanöver gilt erst als beendet und gelungen wenn das Boot ordentlich vertäut wurde.

## Grundregeln

Lege nur an den für Yachten vorgesehenen Plätzen an. Das blockieren eines Fähranlegers kann unangenehm und teuer werden.

In vielen Marinas und Häfen wird dir ein dortiger Mitarbeiter einen Platz zuweisen. Wenn der Platz nicht geeignet erscheint kann man freundlich um einen anderen, besseren Platz ersuchen. Allerdings darf man nicht eigenmächtig einen anderen Platz wählen. Dieser könnte jemandem gehören der später zurück kommt.

Marinamitarbeiter stören manchmal den Manöverablauf durch hochhalten von Murings und Anweisungen an die Crew. Dieser Unfug wird sogar von völlig unerfahrenen überforderten Skippern gewünscht. Das kann man aber durch sehr klare ruhige Anweisungen an die Person am Steg (Handzeichen) oft erfolgreich unterbinden.

Es ist der Schiffsführer alleine für das Manöver verantwortlich auch wenn er nicht am Ruder steht oder den Empfehlungen eines Marinamitarbeiters folgt.

Nie mehr Platz als unbedingt nötig beanspruchen ... eh klar!

## Längseits anlegen

**Normalerweise** werden wir mit unserem Boot **gegen den Wind** beziehungsweise gegen den Strom längseits anlegen.

Daraus resultieren folgende Vorteile:

- Bereits eine einzige Leine (die Vorleine) genügt meist schon und das Boot treibt nicht mehr ab.
- Die Relativgeschwindigkeit zur Mole (FüG) ist geringer als die FdW. Das Boot läßt sich daher besser steuern.

Bei keinem oder sehr wenig Wind werden es die Platzverhältnisse oder die Vorausplanung des Ablegemanövers sein, die bestimmen mit welcher Seite wir unser Boot zur Mole legen.

Vorsicht beim Aussteigen mit den Leinen: Das Boot muss still stehen, die Mitte des Bootes berührt gerade die Mole. Nur dann werden die Crewmitglieder sicher auf Höhe der Wanten aussteigen können. Nicht hektisch sein und auch nicht am Steg rennen!

Es gebietet die Höflichkeit nicht mehr Platz als notwendig zu beanspruchen. Daher hilft man später

einlaufenden Yachten an unserer Yacht längsseits im Paket anzulegen. Idealerweise sollten ungefähr gleich grosse Schiffe ein Paket bilden.

Wenn man die Yacht verlässt hängt man einen kleinen Fender seeseitig raus.  
Heißt soviel wie: An unserer Yacht kann man gerne längsseits gehen.

Kommt man selber in die Lage außen auf ein Paket zu gehen fragt man den Skipper der anderen Yacht um Erlaubnis. Dieser wird das selbstverständlich bejahen.

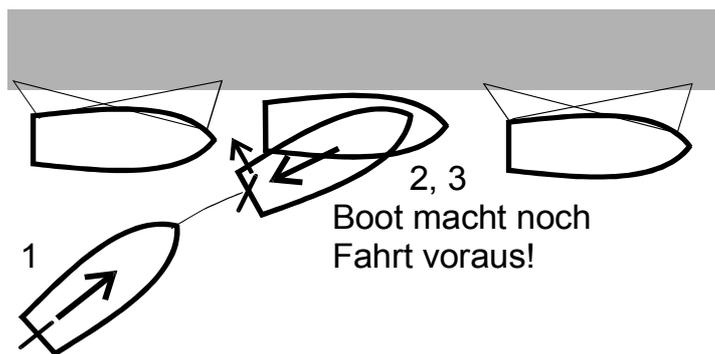
Ist niemand auf dem anderen Boot kann man natürlich auch längsseits gehen. Das gilt auch wenn kein Fender seeseitig ausgebracht wurde.

### **Anlegen längsseits auf der Schokoladenseite**

- Allgemeines** Leichtes und unaufwändiges Anlegen
- Situation** Geht meistens außer bei starkem ablandigen Wind
- Bes. Vorbereitungen** Fender ausbringen. Auf die Höhe der Mole achten!  
Vorleine und Achterleine vorbereiten.

### **Das Manöver**

- 1) Langsam in einem Winkel von ca. 30° an die Mole heranfahren.
- 2) Wenn der Bug noch ca. 2m von der Mole entfernt ist, langsam von der Mole weg steuern.
- 3) Vorleine über und Maschine achteraus "bis die Mole steht!" Dabei wird durch den Radefekt das Heck zur Mole gezogen.

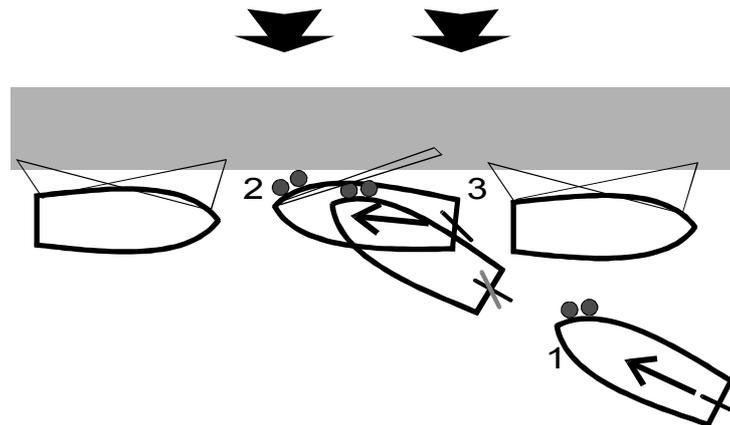


### **Anlegen über die Vorspring**

- Allgemeines** Dieses Manöver wird selten gefahren, da es besonders präzise durchgeführt werden muß. Die Gefahr besteht darin, daß der Bug bei nur geringfügig zu schneller Fahrt mit Wucht gegen die Mole gehebelt wird!
- Situation** Beim Längsseitsgehen an eine Mole bei stark ablandigem Wind bzw. gegen den Radefekt (mit der Steuerbordseite an die Mole).
- Bes. Vorbereitungen** Ausreichend abfendern, vor allem einen großen Prellfender am Bug auf der richtigen Höhe anbringen. Ausreichend lange Vorspring vorbereiten.

- 1) In spitzem Winkel **möglichst langsam** (ausgekuppelt) an die Mole heranfahren. Fender und Prellfender sind ausgebracht. Eventuell steht ein Crewmitglied mit einem zusätzlichen Prellfender am Bug. Du solltest die Mole so anvisieren, daß der Bug ca. auf die Mitte des Liegeplatzes zielt.
- 2) Ein Crewmitglied steigt mit der Vorspring aus und wickelt sie auf Kommando einige male um einen passenden Poller. Gleichzeitig legst du Ruder "weg von der Mole". (Dadurch geht das Heck zur Mole).
- 3) Kurz bevor die Vorspring steif kommt, solltest Du bereits wieder vorwärts eingekuppelt haben. Das

Heck geht zur Mole und wird dort solange gehalten, solange der Motor vorwärts läuft. Also erst auskuppeln, wenn zumindest Vor- und Achterleine ausgebracht sind.



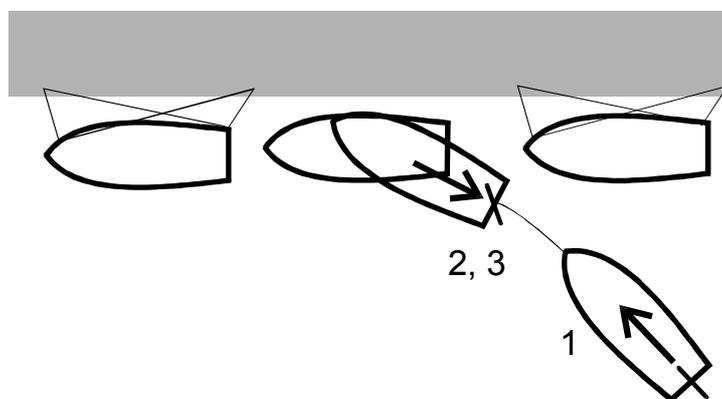
### **Anlegen längsseits auf der ungünstigen Seite**

**Allgemeines** Elegantes unaufwändiges Manöver.

**Situation** Geht fast immer ausser bei stark ablandigem Wind

**Bes. Vorbereitungen** keine

- 1) Etwas zügiger in einem Winkel von ca. 30° an die Mole heranzufahren.
- 2) Ca. 2m vor der Mole ads Ruder hart ablandig. (Dadurch bekommt das Boot einen Drehimpuls, der unser Heck auch gegen den Radeffekt zur Mole bringt)
- 3) Kurz nach dem Andrehen den Motor achteraus & bremsen bis die Mole steht. Leinen über.



### **Anlegen mit dem Bug oder dem Heck zur Mole**

#### **Anlegen mit Buganker (röm. kath.)**

**Allgemeines** Römisch katholisch anlegen bedeutet, mit dem Heck zur Mole, vor Buganker anzulegen. Der Begriff kommt daher, daß dieses Manöver vor allem in traditionell röm. kath. Ländern üblich war und ist. (Kroatien, Italien, Spanien).  
Übrigens: In Marinas, in denen Murings ausliegen ist Anker verboten.

#### **Situation**

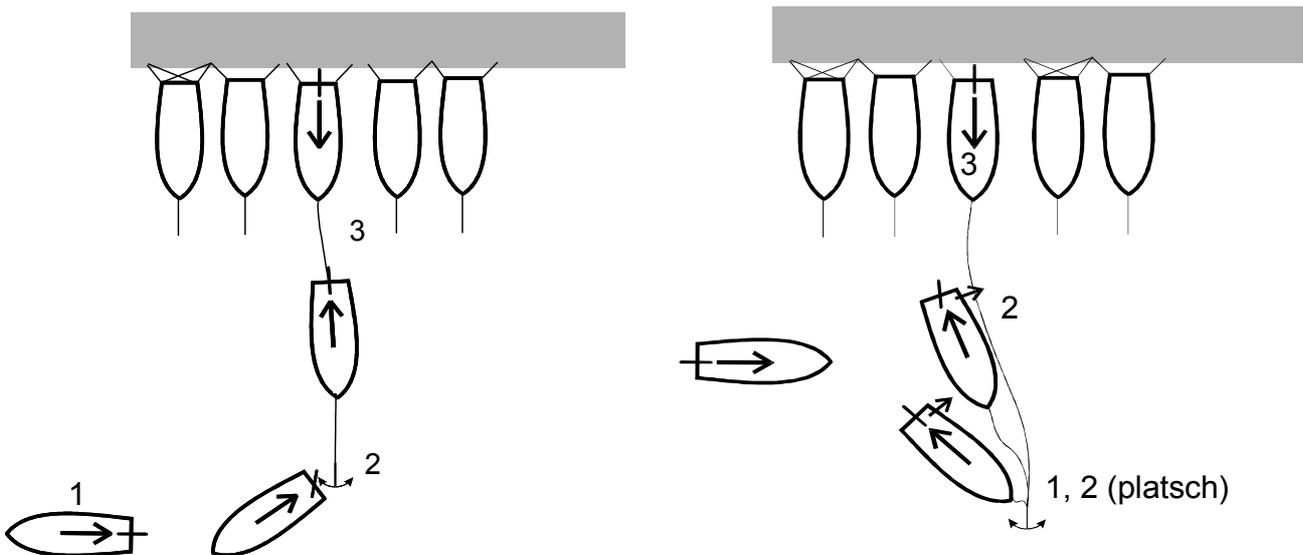
Vorbereitungen:

- Wassertiefe bestimmen (Hafenhandbuch), daraus die erforderliche Kettenlänge berechnen. Im Zweifel lieber zuviel Kette als zuwenig verwenden!!
- Anker klarmachen.

- Feder auf beiden Seiten und 2 Achterleinen

Manöverablauf:

- 1) Am besten mit dem Boot schon einige Bootslängen vor dem Ankerplatz achteraus fahren. Wenn das nicht möglich ist, mit dem Bug zum Ankerplatz fahren und dort erst in Achterausfahrt bringen. Dabei mußt du den Radeffekt einplanen, der dein Heck versetzen wird.
- 2) Anker fallen und rückwärts auf den Liegeplatz zufahren. Dabei muß die Ankerkette genauso schnell gefiert werden, wie das Boot Achteraus fährt. Am besten funktioniert das händisch mit der Rutschkupplung. Das Boot würde beim plötzlichen Steifkommen der Kette stoppen und eine nicht kontrollierbare Drehung machen.
- 3) Kurz vor der Mole abstoppen, Achterleinen über und Ankerkette anholen. Zuerst einmal die Achterleinen noch einmal ca. 3-5 m fieren und die Ankerkette steif holen. Den Anker ordentlich einfahren. Danach die Kette soweit fieren und die Achterleinen anholen, dass man die Passarella ausbringen kann.



Wenn nicht zu viel Seitenwind ist, kann der Anker auch schon deutlich vor dem Liegeplatz eingefahren werden.

### **Anlegen mit Muring**

Die Muringleinen ersetzen in Marinas den Buganker. Sie verlaufen vom Steg zu einem Muringstein vor dem Steg. Wird eine Muring gerade nicht gebraucht hängt sie vom Steg lose bis auf den Grund. Probleme gibt es dann, wenn man zu nahe an die an einer Muring liegenden Boote heranfährt. Nur allzu leicht verfangen sich Ruder, Kiel oder Schraube in diesen Leinen.

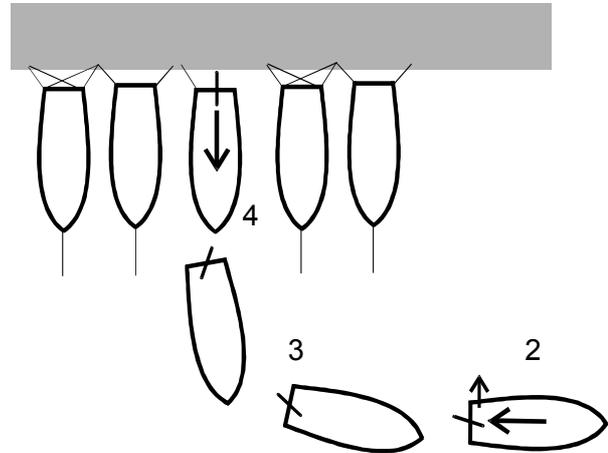
#### **Allgemeine Vorbereitungen:**

- Fender auf beiden Seiten
- 2 Achterleinen
- Ein Crewmitglied, das die Muring übernimmt und damit zum Bug geht. (Arbeitshandschuhe erforderlich, da die Muring mit scharfkantigen Muscheln bewachsen sein kann.)
- Bootshaken zum Fischen der Muring

Manöverablauf:

- 1) Das Boot schon weit vor dem Liegeplatz in Achterausfahrt bringen. Dadurch werden wir der Nähe des Liegeplatzes bereits Fahrt haben und das Ruder spricht gut an. Außerdem können wir, falls was schiefgeht, jederzeit in Vorausfahrt die "Gasse" rasch wieder verlassen.
- 2) Wir fahren nun in der Mitte der Gasse zu unserem Liegeplatz.
- 3) Kurz bevor wir das Heck zum Liegeplatz hindrehen, den Leerlauf einlegen und nur mehr mit dem restlichen Schwung bis zur Mole fahren. Ab jetzt wirkt kein Radeffekt mehr!

- 4) Kurz vor der Mole abstoppen, Achterleinen über. Das Boot mit Vorausfahrt von der Mole weghalten. Bei Seitenwind nur die Luvseitige Achterleine dicht halten, die Leeseitige etwas lockern. So kannst Du das Boot bei jeder Windrichtung am Liegeplatz stabilisieren. Aber Vorsicht, daß du keine Leine in die Schraube bekommst. Danach wird ganz in Ruhe die Muring aufgenommen und noch am Heck stehend nach vorne dicht geholt. Das verhindert, dass die Muring in den Propeller kommt. Während weiter an der Muring Hand über Hand gezogen wird geht das Crewmitglied langsam nach vorne und belegt dort. (Am besten mit einem zweiten Helfer)



### **Anlegen mit Muring mit dem Bug zur Mole**

Bei ausserordentlich starkem Seitenwind ist es manchmal leichter voraus in den Liegeplatz zu fahren. Allerdings gestaltet sich das Ablegemanöver schwieriger als andersherum.

- 1) Vorwärts in den Liegeplatz fahren
- 2) Boot rechtzeitig abstoppen, Vorleinen über und Muring am Heck belegen.  
Achtung: Schwächere Bremswirkung im Returgang.

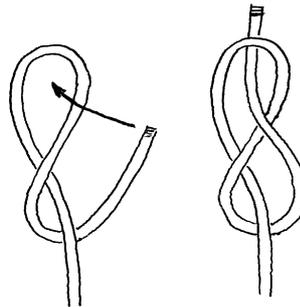
# Knoten, Festmachen, Leinenarbeit

Ein Anlegemanöver ist erst beendet, wenn das Boot auch sicher vertäut am Steg liegt. Grundlage dafür ist einmal, daß Deine Crewmitglieder die allerwichtigsten Knoten beherrschen: Klampenschlag, Palstek, Schotstek (zum Verlängern).

Die Crew sollte außerdem den "Simmeringer Zeitstek" (© Vettermann, Barawitzka) kennen: Eine Leine einige male um einen Poller gewickelt hält wunderbar, solange man die lose Part auf Zug hält. (Den "Knoten" begreift wirklich jeder und sofort)

## Knotenkunde

Der **Achtknoten** verhindert das Ausrauschen einer Leine (z.B.: Fockschot).

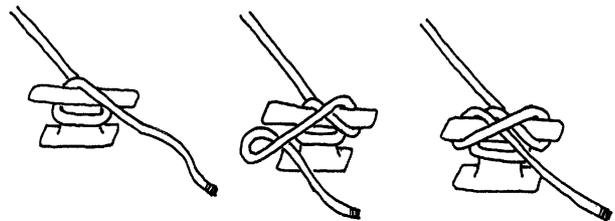


Mit dem **Klampenschlag** wird an einer Klampe belegt. Er besteht aus:

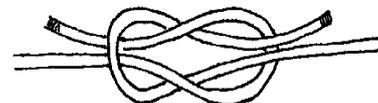
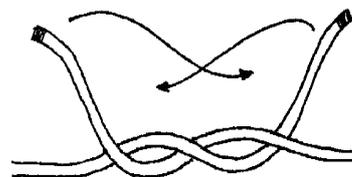
einem Rundtörn

einem oder mehreren Kreuzschlägen (zick zack)

einem Kopfschlag (dabei kommt die lose Part unter der festen Part zu liegen)



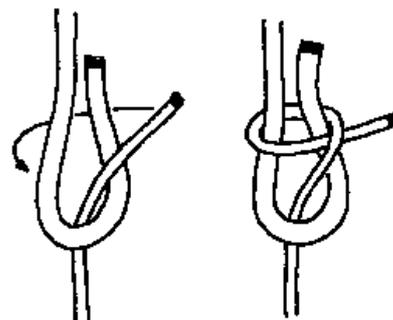
Der **Kreuzknoten** dient zum Verbinden gleichartiger Enden. Er ist nicht besonders sicher ist aber einer der wenigen Knoten der unter Spannung gemacht werden kann. Verwendet wird es zum Beispiel beim klassischen Bindereff.



Mit dem **Schotstek** kann man zwei Enden verbinden auch wenn sie ungleich sind. In dem Fall macht man in das Dickere die Bucht.

Bem.: Die losen Enden sollen auf der gleichen Seite des Knotens liegen.

Nur in deutschen Lehrbüchern sieht man öfters auch eine andere Version.



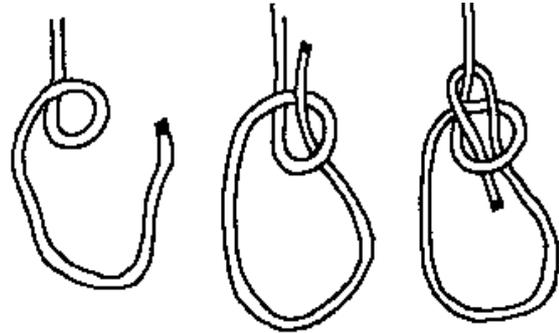
Der **doppelte Schotsek** hält um einiges besser als der Einfache. Vor allem wenn die Leinen sehr unterschiedlich sind ist es erforderlich mehrere Rundtörns zu machen.



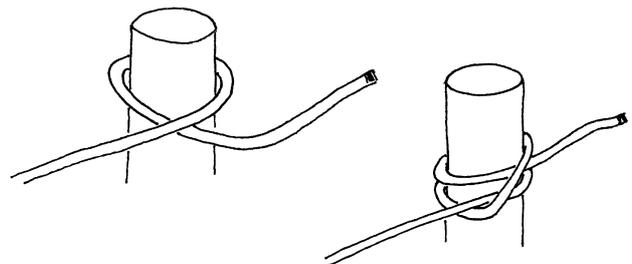
Der **Palstek** bildet ein festes Auge das sich nicht zusammen zieht. Damit kann man am Poller oder Ring festmachen, ein Segel anschlagen, eine Rettungsschlinge bilden und noch vieles mehr.

Bem.: Das lose Enden innerhalb des Auges zu liegen kommen.

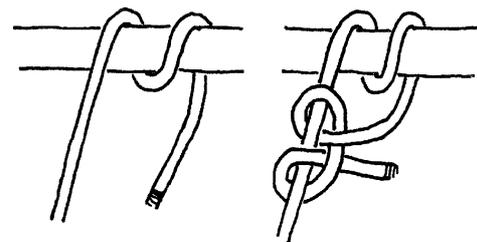
Nur in deutschen Lehrbüchern sieht man öfters auch eine andere Version.



Der **Webeleinstek** wird zum Befestigen einer Leine an einer Spiere verwendet. Man soll ihn mit 2 halben Schlägen sichern.

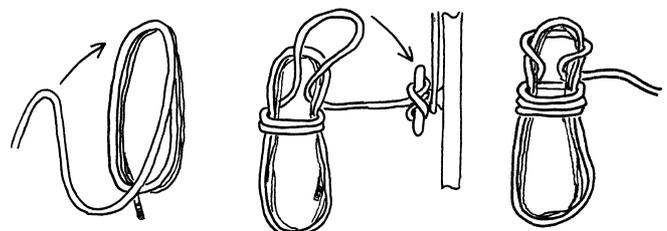


**Eineinhalb Rundtörns mit 2 halben Schlägen** kann man zum Festmachen an einer Spiere, einem Poller oder als Fenderknoten verwenden.



Leinen die gerade nicht gebraucht werden gehören sorgfältig **aufgeschossen**.

Aber Achtung: Schoten nicht aufschießen. Die werden am besten ordentlich auf einen Haufen gelegt.

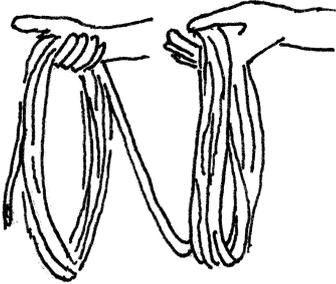


## **Leinenwerfen**

im Normalfall wird ein Crewmitglied mit Leine an Land steigen um fest zu machen.

Wenn es nötig ist eine Leine an Land zu einem Helfer zu werfen darf die Leine keinesfalls in die Schiffsschraube kommen.

Das Kommando wann die Leine geworfen wird kommt vom Kommandierenden an Bord. Die Crew soll nicht auf gut gemeinte Anweisungen vom Steg reagieren.

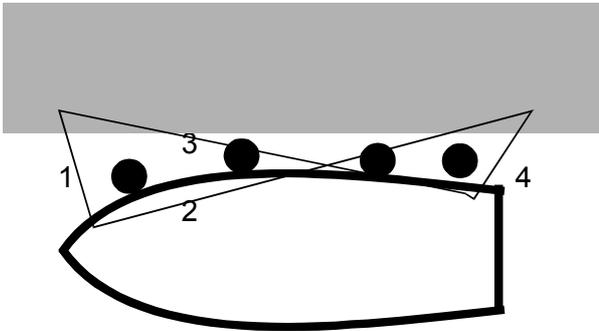


Um gut werfen zu können teilt man die Buchten ungefähr zur Hälfte in je eine Hand. Der Teil mit der losen Part muss bei der Wurfhand sein. Die Abbildung gilt also für Rechtshänder!

Beim Werfen holt man gut Schwung, mit der Wurfhand etwas mehr als mit der Anderen und wirft möglichst kontrolliert in Richtung Ziel.

Es wäre unanständig die Person an Land mit der Leine zu "erschlagen". Also man werfe nicht viel mehr Leine als nötig ist und man wirf knapp am Oberkörper des Fangenden vorbei.

## **Festmachen Längseits**



1 Vorleine, 2 Vorspring, 3 Achterspring, 4 Achterleine