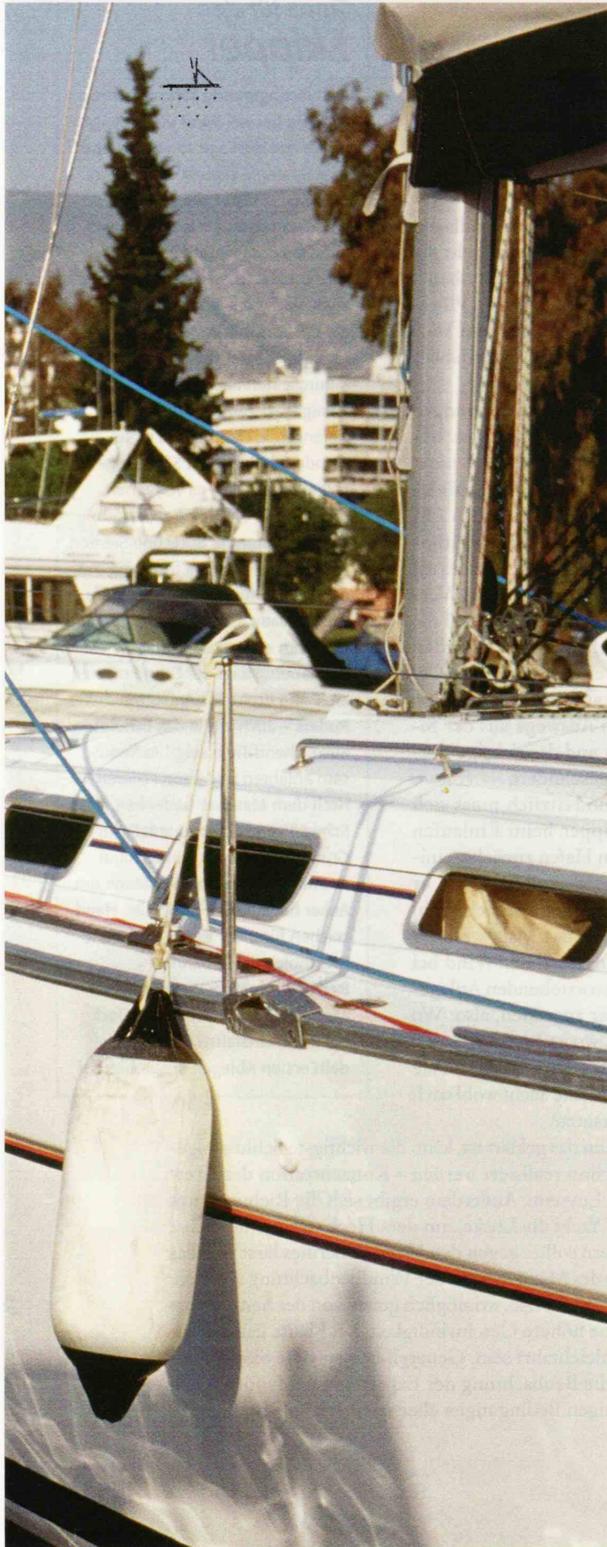


Römisch-katholische Manöver

Ungewohntes Schiff, fremde Häfen, die Crew ohne Routine – und dazu Anlegen auf die knifflige Art. Fehler passieren da zwangsläufig. Experten verraten, wie man's richtig macht



Kraftakt Der Vorschiffsmann setzt die Muringleine durch. Kein Problem, wenn viel Platz ist und Flaute herrscht – so wie hier. Wesentlich schwieriger wird es bei schmaler Lücke oder Seitenwind. Wer allerdings das Prinzip versteht und die Fehlerquellen kennt, wird auch damit leicht fertig

Für alle geschundenen Skipper-Seelen, die schon einmal unfreiwillig zu Hauptdarstellern des nachmittäglichen Hafenkinos wurden, vorweg Trost aus berufenem Munde. Chartersegler seien eigentlich die mutigeren und manchmal auch besseren Segler als so mancher Eigner, der über die missglückten Anleger der „Miet-Yachties“ spöttelt. Sie müssten sich ständig mit neuen Schiffen auseinander setzen, segelten in wechselnden Revieren und müssten oft andere Technik an Bord in kürzester Zeit kennenlernen. Das solle sich so mancher Eigner, der mit demselben Boot seit 20 Jahren im Hausrevier segele, erst einmal trauen. Diese Standpunkte vertritt Blauwasser-Ikone Bobby Schenk.

Und er hat Recht. Verständnis für verpatzte Manöver ist in der Tat angebracht, zumal für Charterskipper, die oft nur ein- oder zweimal im Jahr ein Schiff alleinverantwortlich führen. Routine kann sich da zwangsläufig nicht entwickeln. Unter diesen Voraussetzungen müssen sie vielerorts sogar eine Aufgabe bewältigen, die selbst manchem mit seinem Boot bestens vertrauten Eigner den Schweiß auf die Stirn treibt: Hafenmanöver „römisch-katholisch“.

Heißt: Die fremde Yacht muss nicht in Boxen oder an Stege manövriert werden, was häufig schon genügt, um Gelegenheitsskippern Probleme zu bereiten. Hier aber liegt das Schiff an Buganker oder Muringleine mit dem Heck zur Pier. Vor allem im Mittelmeer ist diese wesentlich schwierigere Methode gang und gäbe.

Es ist nicht einfach, die Versäumnisse der Chartercrews bei diesen Manövern auf einige wenige, griffige Kardinalsünden zu reduzieren. „Die Fehlerquellen sind vielschichtig“, sagt der professionelle Manövertrainer Hilmar Knops: „Zu hektisch gefahren, zu schnell, schlechte Absprachen mit der Crew, die falschen Leinen zuerst dichtgeholt, den Anker zu spät geworfen, den Radeffekt bei Rückwärtsfahrt vergessen, die Lücke mit dem Starkwind angefahren und Ähnliches mehr.“

Knops weiß, wovon er spricht. Seit Jahren schult der Kieler seine Kunden in Hafenmanöver-Intensivtrainings. Andere Ausbilder, Profiskipper und Vercharterer bestätigen seine Erkenntnisse in vollem Umfang. ▷

FOTO: WACHT/A. FRIISCH



Einhellige Erfahrung ist ebenfalls, dass viele Schiffsführer dieselben Fehler bei dieser Art des An- und Ablegens erstaunlich häufig wiederholen. Weil sie gar nicht genau wissen, worin das Problem bestand und warum sie das Manöver verpatzt haben. Sie machen deshalb nicht eigenes Fehlverhalten, sondern widrige Umstände als Ursache dafür verantwortlich.

So sei es mehrmals vorgekommen, dass Skipper es sklavisch hinnehmen, wenn ihr Anker bei Wind im Hafen slippt. Dennoch variieren sie zum Beispiel die Kettenlänge nicht, um Abhilfe zu schaffen, oder die Art und Weise, wie der Anker gefiert wird (Hand-Spillbremse lösen statt per elektrischer Fernbedienung ablassen). Andere geraten bei der Anfahrt auf die Lücke immer wieder aus der Spur, machen sich über Luv- und Leeseite oder den Radeffekt keine weiteren Gedanken.

Es besteht also ohne Zweifel Informationsbedarf. Wer erst einmal verstanden hat, warum ein Manöver missriert, lernt gewöhnlich rasch aus den eigenen Fehlern. „Wenn

die Leute einige Grundlagen verinnerlicht haben, geht die Lernkurve steil nach oben“, sagt Hilmar Knops. „Plötzlich klappt nach einem Wochenende, was zuvor jahrelang in die Hose ging.“

Die hier zusammengestellten Manövertipps beschränken sich deshalb nicht auf die wiederholte Schilderung von idealtypischen Abläufen eines römisch-katholischen Anlegers. Stattdessen werden zum besseren Verständnis zunächst einmal die am häufigsten auftretenden Manöverfehler und ihre Ursachen aufgezeigt. Erst dann werden Auswege aus der Situation und das richtige Vorgehen geschildert.

Grundsätzlich muss sich ein Skipper beim Einlaufen in einen Hafen zunächst einige Fragen stellen, wenn er den Liegeplatz seiner Wahl gesichtet hat. Aus welcher Richtung wird der Wind bei dem bevorstehenden Anlege- manöver angreifen, also: Wo ist Luv, wo ist Lee? Wie stark weht der Wind, also: Wie stark wird die Yacht wohl nach Lee versetzt?

Wenn das geklärt ist, kann die wichtigste Schlussfolgerung schon realisiert werden – Konzentration der Crew auf die Luvseite. Außerdem ergibt sich die Richtung, aus der die Yacht die Lücke, mit dem Heck voraus, möglichst ansteuern sollte: gegen den Wind. Überdies lässt sich das Tempo des Manövers aus der Windbeobachtung ableiten: eine kräftige Brise, womöglich genau von der Seite, erfordert eine höhere Geschwindigkeit, bei Flaute kann es sogar Schleichfahrt sein. Generell neigen viele Skipper dazu, so die Beobachtung der Experten, die Manöver auch bei ruhigen Bedingungen eher zu forsch zu fahren.

Tipps für den Skipper

Aufklärungsrunde fahren Insbesondere bei viel Wind und in engen Häfen erst die Lage sondieren und eine Strategie zurechtlegen, bevor die Anfahrt zum Platz beginnt.

Wind einrechnen Überlegen, wohin das Boot wie stark gedrückt wird und welche Leinen die luvwärtigen sind. Bootsgeschwindigkeit auf die Windstärke abstimmen.

In enge Gassen rückwärts Wenn Muringleinen flach auslaufen, bleibt wenig Platz zum Wenden in der Hafengasse. Dann – und wenn die Wende mit Radeffekt Schwierigkeiten macht – ist es vorteilhaft, rückwärts in die Gasse zu fahren.

Manöver planen Sprechen Sie den vorgesehenen Ablauf frühzeitig mit der Crew ab und sagen Sie jedem, was er wann zu tun hat.

Untiefen einkalkulieren Kurz vor Kaimauern steigt der Grund oft steil an. Dann droht das Aufsetzen des Ruders – auch wenn das Echolot ausreichend Tiefe zeigt! Aufmerksam anfahren und beim Fixieren nach dem Manöver bedenken, dass Schwell von Fähren ebenfalls für Grundberührungen sorgen kann.

Gesten absprechen Der Mann am Anker hat eine Schlüsselrolle. Handzeichen für mehr Kette, Stopp und Dichtholen vereinbaren.

Radeffekt testen Wohin und vor allem wie stark versetzt das Heck bei Rückwärtsfahrt? Direkt nach dem ersten Ablegen ausprobieren!

Tipps für die Mitsegler

Leinen klar haben Die Tampen belegen, Leinen unter Korb oder Reling führen, sauber aufschließen. Wurftechnik üben: drei, vier Buchten in der Wurfhand halten, die weiteren in der anderen. Diese erst loslassen, wenn die Leine in der Luft straff kommt.

Luvleinen zuerst Luv-Heckleine und Luv-Muringleine sind die wichtigen, die anderen folgen später. Je mehr Wind weht, desto schneller muss es gehen.

Handschuhe benutzen Muringleinen sind oft dreckig und mit Muscheln bewachsen. Bringen Sie ein Paar Arbeitshandschuhe aus dem Baumarkt mit, um sich vor Verletzungen zu schützen.

Kette mit Gefühl fieren Die Ankerkette soll beim Anlegen mit Buganker etwa so schnell ausrauschen, wie das Boot fährt. Am besten die Kette mit der Hand-Spillbremse gefühlvoll auslassen.

Slipeinen kontrollieren Liegen die Festmacher auf Slip, darauf achten, dass sie ohne Bekneifen geholt werden können. Bleibt einer hängen, lieber ausrauschen lassen und mit dem Dingi abholen als das Manöver durch eine feste Leine gefährden.

Versatz kalkulieren



Der Skipper muss seine Crew dann instruieren, dass zunächst die Luvleinen ausgebracht werden beziehungsweise die entsprechende Muring aufgenommen wird. Nur dann kann das Schiff gegen den Wind stabil gehalten werden und geht nicht unkontrolliert auf Drift. Vor allem für kleine Crews ist diese Absprache eminent wichtig. Bei ihr muss jeder mehr als eine Aufgabe übernehmen, etwa Achterleine an Land festmachen und sofort die Muringleine an Bord nehmen und durchsetzen. Dann muss jeder Handgriff sitzen.

Sind hingegen viele Mitsegler an Bord, liegt das Hauptaugenmerk der Manöverbesprechung auf der Koordination, auf dem Timing. Diejenigen, die täglich damit zu tun haben, berichten, dass es nicht selten an dieser Absprache mangelt. Dann wird beispielsweise eine Leine zu früh losgeworfen oder dichtgeholt – und damit das Scheitern des gesamten Ablaufs besiegelt. In solchen Fällen muss ein guter Skipper wissen, wann ein Manöver nicht mehr zu retten ist und sich dann unter Umständen konsequent zum Abbruch und Neustart entscheiden. Auch das Verhalten aller in solchen Fällen sollte vorher verabredet sein.

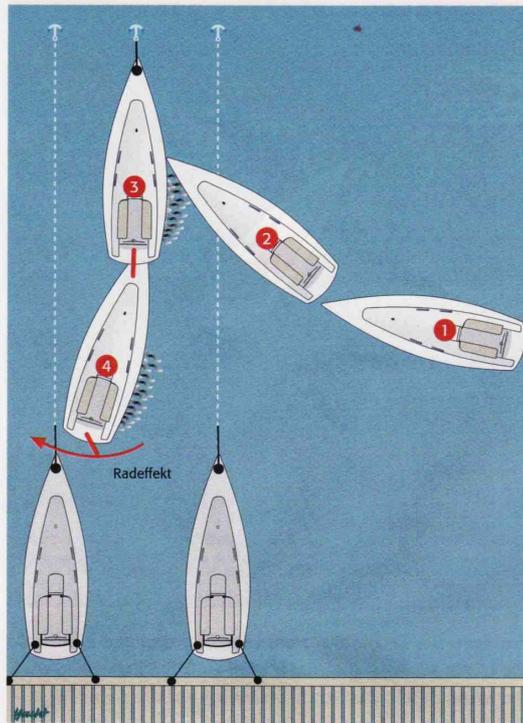
Aber es gibt auch Möglichkeiten zur eleganten Schadensbegrenzung, sie werden im Folgenden ebenfalls aufgezeigt. Mancher Patzer ist zum Beispiel durch Eindampfen in die Achterleine oder eine Spring zu beheben (s. S. 30).

Spätestens wenn solch eine kritische Situation souverän gelöst wurde, ist der Moment gekommen, dem tendenziell hämischen Publikum im Hafenkino lächelnd lässig zuzunicken.

Andreas Fritsch

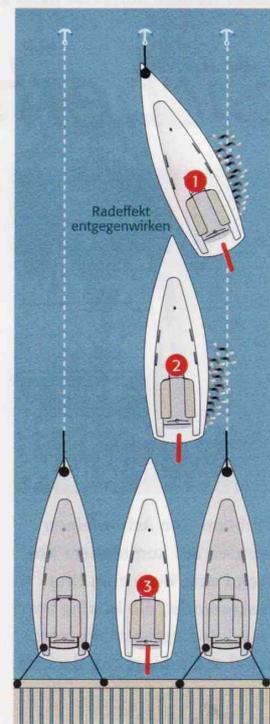


Schiefgelaufen: Der Radeffekt hat das Heck versetzt

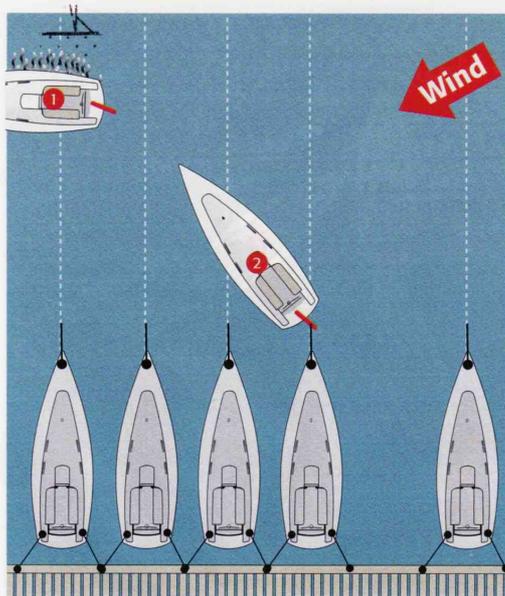


Problem Die Yacht fährt vor der Lücke einen geraden Aufschießer. Erst dann wird Gas Achteraus gegeben. Der Radeffekt versetzt das Heck in diesem Fall nach Backbord. Wenn die Ruderwirkung einsetzt, steht nicht mehr genug Platz für Kurskorrekturen zur Verfügung.

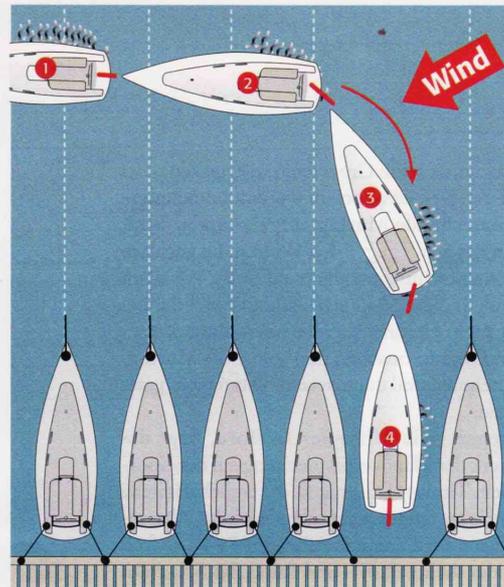
Lösung Der Skipper hat zuvor ausprobiert, wie der Radeffekt auf die Yacht wirkt. Er stellt sie entsprechend vor dem „Zurück“-Geben so schräg vor die Lücke, dass das Heck – bei Mittschiffsrudder – exakt in die Lücke rutscht. Korrekturen sind mit etwas Übung kaum nötig beziehungsweise leicht möglich.



Im richtigen Moment *Ruder legen*

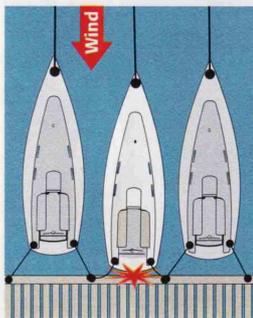


Problem Die Yacht fährt zwar korrekt gegen den Wind auf die Lücke zu, doch das Ruder wird zu früh eingeschlagen. Der Wind drückt das Schiff zusätzlich auf die davor liegenden Yachten. Aufgrund des knappen Leerraums neben der Lücke ist eine Korrektur dann kaum noch möglich.

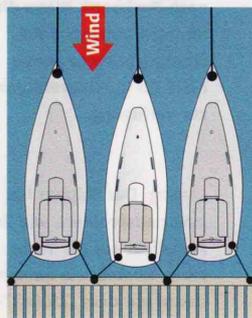


Lösung Der Skipper hat bedacht, dass das Heck bei Rückwärtsfahrt schneller herunkommt als der Bug bei Vorwärtsfahrt. Ungefäherer Anhaltspunkt für Rückwärts-Abbieger: Ist das eigene Heck querab des Bugkorbs des letzten Schiffs vor der Lücke, hart Ruder legen.

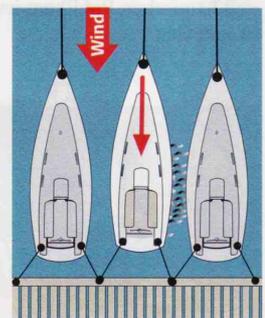
Sicherheitsabstand herstellen



Problem Die Achterleinen wurden auf kommodem Abstand vom Heck zum Ufer festgemacht, die Muring von Hand durchgesetzt. Kommt Wind auf, schlägt das Heck an.

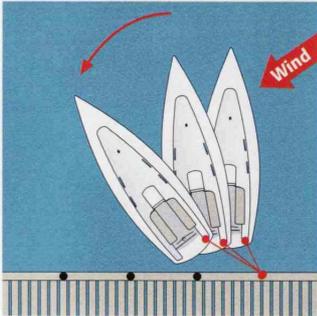


Lösung Gerade bei größeren Yachten ist es unmöglich, die Muringleine von Hand so stark durchzusetzen, wie es die Windlast bei Starkwind tun würde. Damit das Heck bei zunehmender Brise nicht an die Pier oder das Ruder auf die Steine schlägt, muss stärkere Spannung auf die Muringleine. Liegt das Schiff in gutem Abstand zur Pier, wird die Leine von Hand durchgesetzt. Anschließend werden die Achterleinen um zwei bis drei Meter gefiert und die neue Lose aus der Muring geholt. Dann mit dem Motor (Drittel- bis Halbgas) Achteraus geben. Ist der Abstand optimal, die Achterleinen belegen.

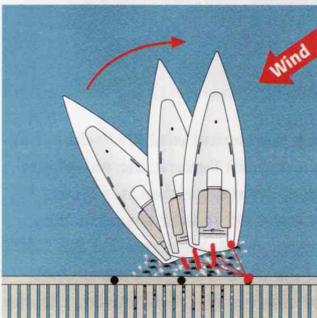


Kontrolliert ankern

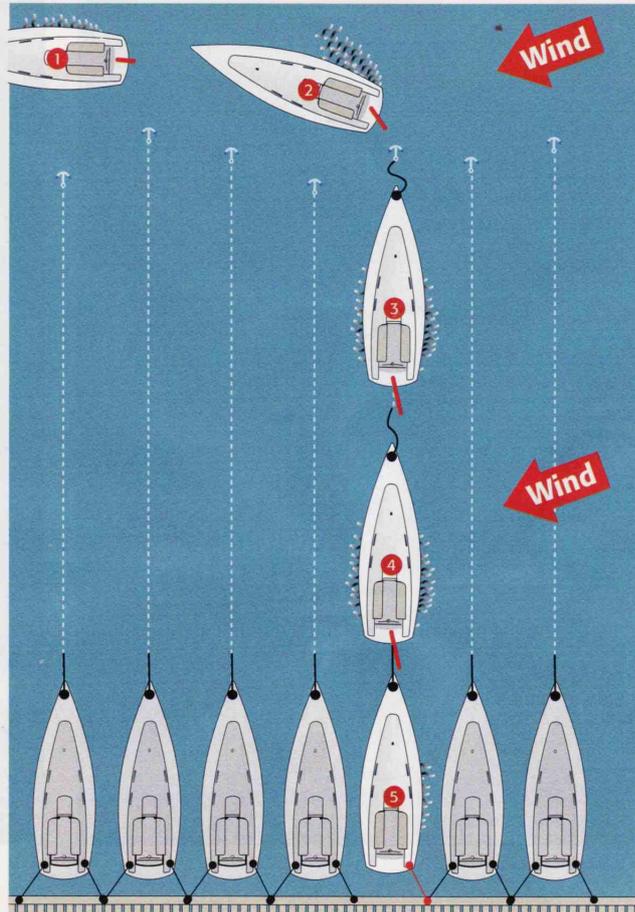
Fehler beheben



Problem Beim Anleger ist die Muringeile mit dem Bootshaken verpasst oder nicht schnell genug an Bord geholt worden. Die Yacht hat kaum noch Fahrt, sie wird vom Wind vertrieben oder sogar auf einen Nachbarlieger in Lee gedrückt.



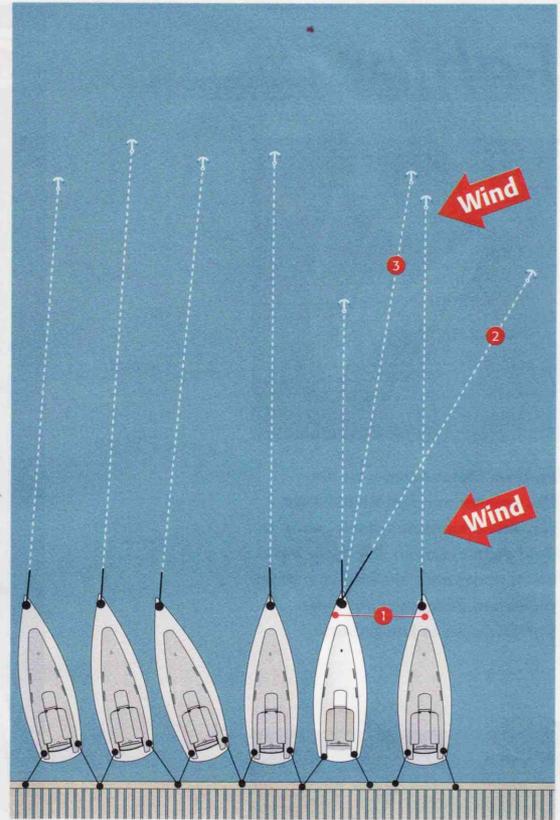
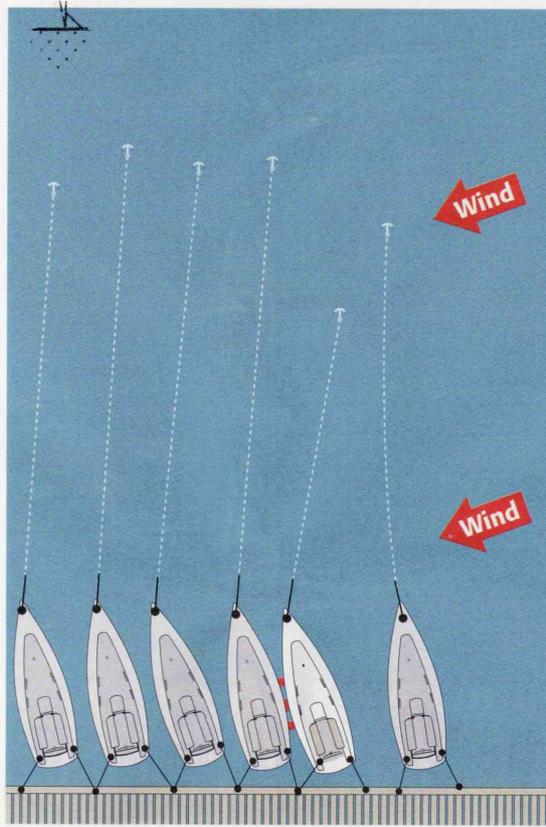
Lösung Die Yacht kann durch das Eindampfen in die belegte Luv-Achterleine so lange stabilisiert und sogar gegen den Wind wieder ausgerichtet werden, bis die Muringeile klar ist. Bei schmalen Schiffen oder sehr viel Seitenwind funktioniert das besser, wenn die Achterleine auf die Mittelklampe gelegt wird. Steht das Schiff senkrecht zur Pier, kann die zweite Achterleine festgesetzt werden.



Problem Die Yacht liegt vor Buganker am Steg. Aber bei zunehmendem Wind oder beim Nachsetzen der Kette slipt das Grundeisen.

Lösung Der kritische Punkt ist die gesteckte Kettenlänge. Die Faustregel „Wassertiefe mal drei“ greift in Häfen sehr oft nicht. Besser: die fünffache Wassertiefe, Minimum 2,5 Bootslängen. Das richtige Grundmanöver in Phasen: **1** Anfahrt der Yacht auf die Lücke im Abstand von etwa 3,5 Bootslängen mit dem Heck gegen den Wind. **2** Beim Eindreuen in die Lücke wird der Anker schon ins Wasser vorgefiert, aber nicht auf den Grund gelassen. **3** Steht das Schiff gerade vor der Lücke im Abstand von etwa 2,5 Bootslängen, geht der Anker kontrolliert und zügig auf Grund, am besten mit der Hand-Spillbremse. **4** Bei Rückwärtsfahrt die Kette entsprechend der Bootsgeschwindigkeit auslassen. Zu langsames Fieren bringt zu früh Spannung, stoppt das Boot auf, und der Anker droht zu slipen. Zu schnelles Fieren sorgt für einen Kettenhaufen am Grund. Bei Seitenwind Gegenrudder legen. **5** Vor dem Aufstoppen Ruder mittschiffs legen. Luv-Achterleine festmachen, dann die leewärtige, und die Kette mit der Winsch dichtsetzen. Anschließend vorsichtig in den Anker eindampfen.

Zweitanker ausbringen

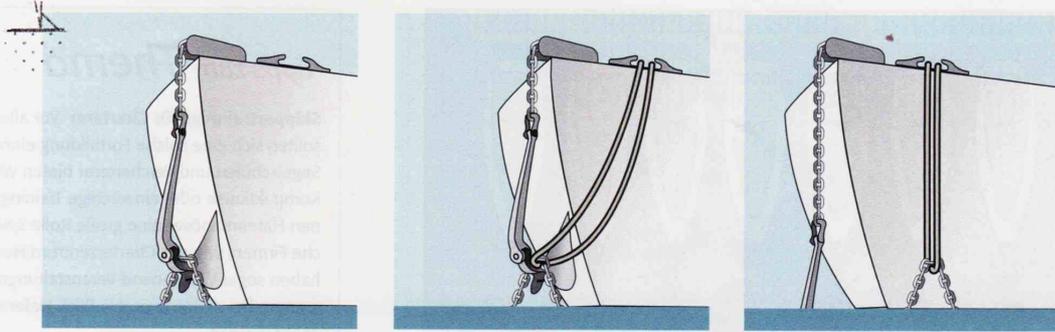


Alltag im Mittelmeer: Ankersalat beim morgendlichen Ablegen

Problem Bei starkem Seitenwind wird die Yacht auf die Nachbarlieger gedrückt. Beim Versuch, die Ankerkette stärker durchzusetzen, droht der Haken zu slippen.

Lösung Ursache ist meist ein zu kurz ausgebrachter oder schlecht eingegrabener Anker. Entweder das Schiff legt ab, und es wird ein neues Anlegemanöver gefahren. Oder man nutzt eine der drei Alternativen. **1** Ist der Skipper in Luv sicher, dass sein Anker vernünftig hält und zusätzliche Last verträgt, kann man eine Vorleine zu ihm ausbringen. **2** Oder der Zweitanker wird nach Luv ausgebracht: Anker, Kettenvorläufer und Leine ins Dingi, Anker vom Dingi aus frei von anderen Ketten auf den Grund legen, dann die Leine unter (!) den Ketten der anderen durchführen, damit sie diese nicht fängt. Leine mit der Winsch durchsetzen. Anker nicht über Grund ziehen, sonst kann er an den Ketten der Nachbarn hängenbleiben! **3** Sind die anderen Ketten schlecht zu sehen, lieber den Zweitanker knapp neben die Kette des luvseitigen Nachbarn legen.

Ankersalat klarieren



Problem Beim Ankeraufgehen fängt das eigene Eisen die Kette einer anderen Yacht. Diese hängt unter sehr hoher Spannung darin und ist nicht freizubekommen. Die Ankerwinde schafft es nicht, das Geschirr zu holen, die Sicherung springt immer wieder heraus.

Lösung Von Deck oder aus dem Dingi eine Leine unter der fremden Kette hindurchführen. An Bord wird die Leine auf einer Klampe belegt. Nun den eigenen Anker ablassen, bis er von der Kette frei ist. Leine wieder lösen – und den Nachbarn informieren! Mögliche Vorsorge: vor dem Ankern eine Tripplleine am Anker befestigen (Länge: Wassertiefe plus ungefähre Höhe der Bordwand). Die Tripplleine an der Kette mit Stopperstek festmachen. Ist der Anker verhakt, kann er mit der Tripplleine klariert werden. Ein sechs bis acht Meter langes 6-mm-Dyneema-Stück reicht für die meisten Häfen.



„TAG DER OFFENEN TÜR“ AUF ORUST VOM 24. BIS 26. AUGUST 2007

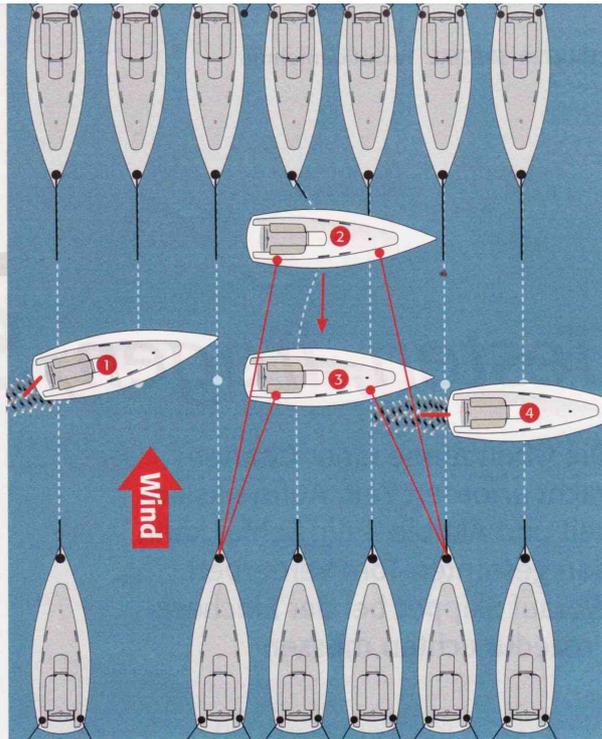
“WHEN YOU’VE EARNED YOUR STRIPES” **Malö Yachts**

NORTH-YACHTING KÜR TEN GMBH • AM KAI 25 A • D-23775 GROSSENBRÖDE • TEL. +49 (0)4367 999922 • E-MAIL: INFO@NORTH-YACHTING.DE • WWW.MALOYACHTS.COM

Leinen lösen

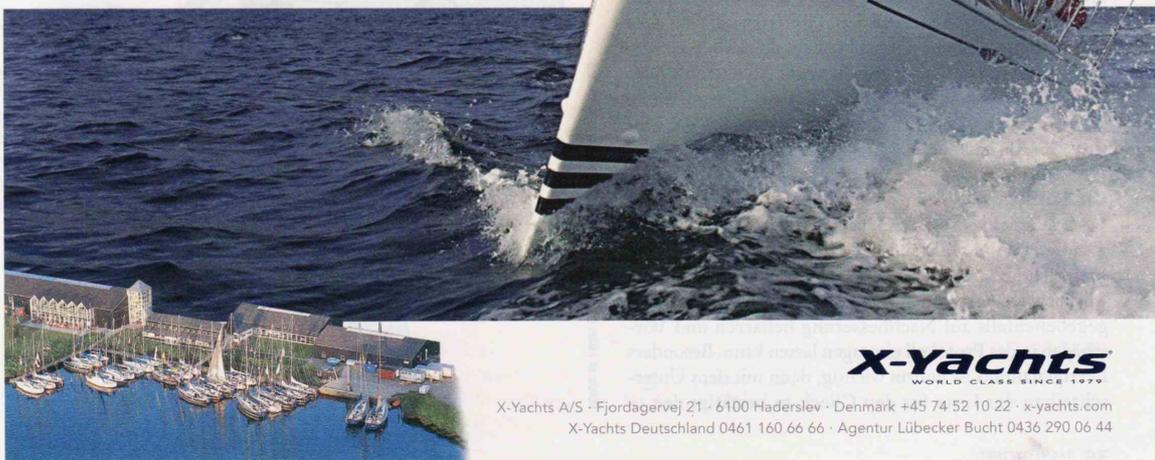
Problem Der Alptraum vieler Skipper ist gar nicht einmal selten: Beim Manövrieren im Hafen bleibt die Yacht mit Kiel oder Ruder in einer Muringeile hängen (1). Der häufigste Fehler: Mit viel Gas wird panisch Vor und Zurück gegeben beim Versuch, die Yacht zu befreien. Dabei entstehen die meisten Schäden. Schlimmstenfalls vertört sich die Leine im Propeller, und das Schiff liegt fest übers Heck.

Lösung Sofort die Maschine auskuppeln, reichlich Fender ausbringen und die Crew auf die Leeseite der Yacht beordern. Erstaunlich oft fällt die Muringeile wieder ab, wenn das Schiff einen Moment lang driftet. Zur folgenschweren Kollision mit den anderen Yachten kommt es häufig nicht, wenn die Yacht die Muringeleinen hochrutscht und quasi wie im Travellift liegenbleibt (2). Dann können Leinen nach Luv ausgebracht und per Wösch dichtgeholt werden – und das Schiff kommt aus der prekären Lage frei (3,4). Etwas peinlich vielleicht, aber ohne ernste Konsequenzen.



HAUSMESSE

Haderslev · 25. und 26. August · 10 bis 17 Uhr
X-34*Weltpremiere



X-Yachts
WORLD CLASS SINCE 1979

X-Yachts A/S · Fjordagervej 21 · 6100 Haderslev · Denmark +45 74 52 10 22 · x-yachts.com
X-Yachts Deutschland 0461 160 66 66 · Agentur Lübecker Bucht 0436 290 06 44