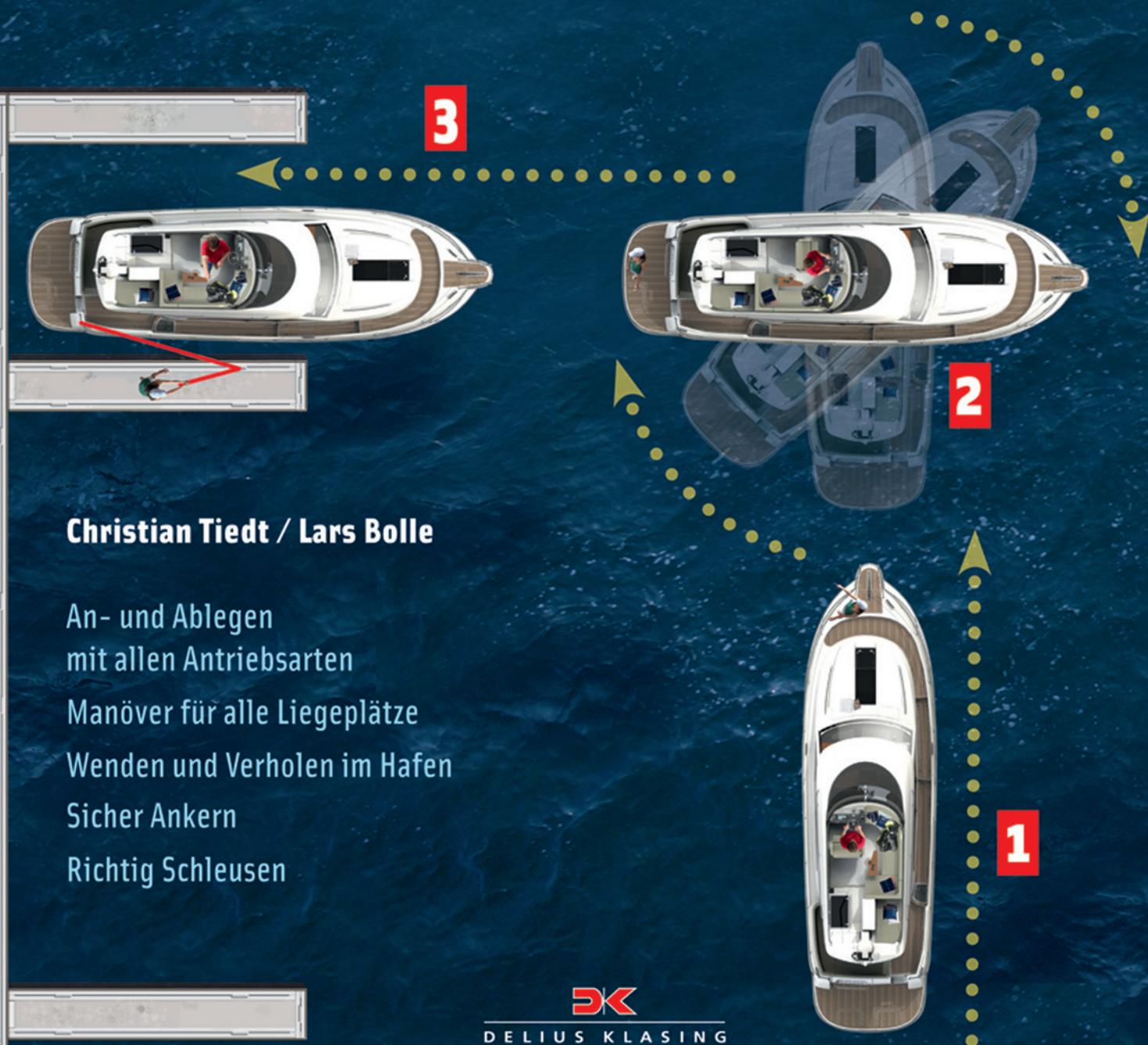


HAFENMANÖVER SCHRITT FÜR SCHRITT MIT DEM MOTORBOOT



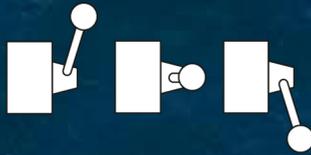
Christian Tiedt / Lars Bolle

- An- und Ablegen
mit allen Antriebsarten
- Manöver für alle Liegeplätze
- Wenden und Verholen im Hafen
- Sicher Ankern
- Richtig Schleusen

Legende

1 2 3

Einzelsschritte eines Manövers



Schaltung bei einem Motor
(voraus/ausgekuppelt/achteraus)



Schaltung bei zwei Motoren
mit den jeweiligen Schaltstufen
(s.o.) für Backbord (links) und
Steuerbord (rechts)



Fahrt voraus (stetig eingekuppelt/
nur kurz eingekuppelt oder
kurze Gasschübe)



Fahrt achteraus (stetig eingekuppelt/
nur kurz eingekuppelt oder
kurze Gasschübe)



Steuer (backbord/mittschiffs/
steuerbord)



Vorherrschende Wirkungsrichtung
(Wind/Strom)



Fahrtrichtung oder Bewegungs-
richtung eines Bootsteils



Poller/Pfahl



Festmacher (mit Auge/auf Slip)



DELIUS KLASING

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
-----------------------	-----



Wenn ein unbekannter Hafen zum ersten Mal angelaufen wird, etwa die kleine dänische Insel Christiansø, muss man sich über die nautischen Details schon vorab so gut wie möglich informieren.

Immer mit der Ruhe

Wie sich ein Einsteiger vor dem Ab- und Anlegen fühlt, weiß jeder Skipper. Schließlich hat jeder einmal angefangen. Aber selbst bei erfahrenen Bootsleuten sorgen Hafenanöver regelmäßig für Unsicherheit – die Liste der unvorhersehbaren Überraschungen ist schließlich lang und reicht von peinlichem Leinensalat bis zur plötzlichen Böenwalze.

Eigentlich könnten die meisten Törn-tage so schön sein – wenn sie nicht so stressig beginnen und enden würden. Denn ohne Ab- und Anlegen geht es nun einmal leider nicht, und jedes Hafenanöver stellt immer eine neue Herausforderung für Skipper und Crew dar. Egal wie blau der Himmel und wie glatt das Wasser sein mögen, das Manöver wird niemals so

ganz „wie beim letzten Mal“ ablaufen, selbst wenn es sich um den eigenen, vertrauten Dauerliegeplatz handelt. Zu viele Faktoren können die Situation selbst dort beeinflussen: von ungewöhnlichen Wind- oder Stromverhältnissen über plötzlich auftauchende Hindernisse wie andere Boote bis hin zu kleineren oder größeren Missgeschicken an Bord, die schnelles Umdenken erfordern. Wer neu

dabei ist und erwartet, dass ihn die praktische Ausbildung zum Sportbootführerschein für jede Situation wappnet, der wird aus dem Staunen so schnell nicht mehr herauskommen. Denn natürlich kann diese zeitlich knappe Ausbildung nur die wichtigsten Grundkenntnisse vermitteln, verbunden mit der dringenden Empfehlung, soviel zu üben wie nur möglich. Denn erst mit der Übung

kommt die Erfahrung, mit der Erfahrung die Routine und mit der Routine schließlich die Sicherheit, auch in ungewohnten und überraschenden Fällen angemessen reagieren zu können. Das klingt nach einem langen Weg, was aber nicht bedeutet, dass er nicht zu meistern wäre. Gleichzeitig werden neue Herausforderungen unterwegs auch immer wieder zu Erfolgserlebnissen führen und den eigenen Fortschritt spürbar machen.

An diesem Punkt setzt dieses Buch an: Es zeigt einen Querschnitt dessen, welche Situationen den Motorbootfahrer „auf engem Raum“ erwarten, und wie er ihnen Schritt für Schritt begegnen kann. Der Begriff „Hafenmanöver“ wird dabei bewusst weit gefasst, und schließt nicht nur das Ab- und Anlegen mit ein, sondern auch das Wenden sowie das Anker- und Schleusen, bei dem meist ebenso wenig Platz zur Verfügung steht.

Wichtige Grundlagen

Im Mittelpunkt steht jedoch das Anlegen, da es sich bei ungünstigen Verhältnissen im

Im Sommer wird es auch in großen Sportboothäfen eng, wie hier in Wismar. Die Liegeplatzsuche zwischen engen Stegzeilen setzt dann vor allem Ruhe und Geduld voraus.



Gegensatz zum Ablegen meistens nicht auf-schieben lässt. Bevor man aber einen unbekannteren Hafen überhaupt anläuft, was auf längeren Urlaubs- oder Überführungstörns Tag für Tag der Fall sein dürfte, stellen sich schon vorher viele weitere wichtige Fragen: Gibt es überhaupt freie Liegeplätze und wenn ja, wo? Wie sieht die Steganlage aus, und welche Fender und Leinen werden benötigt? Selbst die beste Törnliteratur kann nicht alles wissen oder immer auf dem neuesten Stand sein. Wie breit eine Boxengasse genau ist oder ob es wirklich überall Stromanschlüsse

gibt, wird man selbst vor Ort herausfinden müssen. Die Voraussetzungen für ein erfolgreiches Manöver im Einzelnen:

Vertrautheit mit dem Boot

Dazu gehören nicht nur das Fahrverhalten (siehe Seite 22), um Bootsbewegungen richtig vorhersehen zu können und Steuer und Schub gezielt einzusetzen, sondern auch einfache technische Aspekte. Wo befinden sich an Bord Klampen und Poller, oder wo liegen die gefährdeten Stellen des Rumpfes, mit denen man am ehesten aneckt?



Den Blick voraus, wird die Entfernung zum Steg vom Crewmitglied angezeigt: „Achtung! Noch fünf Meter, ...“

Abstand anzeigen

Vom Steuerstand aus hat der Skipper nicht immer optimale Sicht nach allen Seiten. Und ein flacher Steg gerät bei der Annäherung schnell in den „toten Winkel“ unter dem Bug. Deshalb ist es bei Hafenmanövern wichtig, dass die Entfernung zu einem bestimmten Hindernis klar erkennbar von einer Person mit gutem Überblick angezeigt wird – beim Anlegen also von einem Crewmitglied auf dem Vorschiff. Und da Rufe oft untergehen oder missverstanden werden können, wird ab fünf Metern Abstand, so wie hier gezeigt, zusätzlich mit den ausgestreckten Fingern der erhobenen Hand nach hinten signalisiert, wie groß der Abstand voraus noch ist.



„...noch vier Meter, ...“



„...noch drei Meter, ...“



„...noch zwei Meter, ...“



„noch ein Meter. Aufstoppen!“



Anlegen in Waren an der Müritz: Die Crew wartet am Steuerstand, bis der Skipper den Liegeplatz ausgewählt und erklärt hat, wie das Manöver ablaufen soll.

Wie lang etwa ist die Badeplattform am Heck – besonders, wenn man sie vom Steuerstand nicht einsehen kann? Beim eigenen Boot ist diese Vertrautheit meist vorhanden, anders verhält es sich jedoch bei einem Charterboot, besonders bei Törnbeginn. Man sollte sich daher zuerst immer einen Überblick an Bord verschaffen und im Zweifelsfall beim Vercharterer nachfragen. Gleiches gilt für das Fahrverhalten: Bei der Probefahrt vor der Übernahme lassen sich die wichtigsten Manöver einmal oder mehrmals durchspielen, um ein erstes Gefühl für das Boot zu entwickeln.

Törnplanung mit Alternativen

Wenn das Törnziel für den nächsten Tag ausgesucht wird, gehört ein erster genauer Blick auf die dort vorhandenen Häfen und Liegemöglichkeiten dazu. Die nautische Literatur enthält eine Fülle von Informationen, die die spätere genaue Planung des Anlegemanövers vor Ort erleichtern. Wichtig sind Hinweise auf genaue Wassertiefen (die nicht an allen Stegen gleich sein müssen), Liegeplatzgrößen und Gästeplätze. Gibt es einen ganzen Gaststeg oder muss man eventuell zuerst an einem Anmeldesteg festmachen, um einen Platz zugeteilt zu bekommen? Wer sich genau informiert, spart sich später im Hafen den Ärger, erneut able-

gen und verholen zu müssen, wenn man sich zuvor die falsche Stelle ausgesucht hatte. Mindestens eine Alternative sollte man vorbereitet „in Reserve“ haben, falls der Wunschhafen bereits voll belegt sein sollte oder aus anderem Grund nicht angelaufen werden kann. Die meisten Fragen können natürlich auch mit einem Anruf beim Hafenmeister vorab geklärt werden.



Aktuelle nautische Literatur gibt es für viele Reviere. Sie hilft auch bei der Hafenauswahl.

Einweisung der Crew

Kommt der Hafen in Sicht, sollte man sich zunächst bei geringer Fahrt einen guten Überblick verschaffen. Ganz wichtig: Spie-

len Wind und Strom eine Rolle? Wenn nötig, kann das Boot dafür auch aufgestoppt werden, sofern niemand behindert wird. Fender können ausgebracht und Leinen (bereits richtig geführt) bereitgelegt werden; im Idealfall so, dass auf beiden Seiten angelegt werden kann. Außerdem sollte jedes Crewmitglied spätestens jetzt seine genaue Aufgabe beim anstehenden Manöver zugeteilt bekommen. Der Skipper muss einerseits sicherstellen, dass über die Einteilung Klarheit herrscht, und andererseits, dass die Kommunikation an Bord zu jeder Zeit funktioniert – besonders dann, wenn sich der Fahrstand drinnen befindet und die Verständigung nur per Handzeichen erfolgen kann. Eventuell lässt sich schon zu diesem Zeitpunkt sagen, wie und wo genau angelegt werden soll – etwa in einer bereits einseharen Box, oder längsseits auf der Innenseite eines ansonsten leeren Steges. Wenn nicht, wird langsam in den Hafen eingelaufen, wenn die Crew auf Position ist, um nach einem passenden Platz zu suchen.

Liegeplatzsuche im Hafen

Wenn aus der nautischen Literatur bereits bekannt ist, wie der Hafen angelegt ist und wo sich die Gästeplätze befinden, umso besser. Wenn nicht, muss man sich langsam vortasten und dabei auf entsprechende Schilder oder Wegweiser an Stegen und Pfählen achten, die darauf hinweisen, wo Gäste festmachen können – oder wo es in jedem Fall verboten ist, weil eine Längengrenzung besteht oder der Platz für einen bestimmten Zweck reserviert ist. Bei der Fahrt zwischen den Stegen sollte man sich auf der Luvseite halten, um nicht auf die Leeseite und die dort liegenden Boote gedrückt zu werden. Sobald die Entscheidung für einen bestimmten Platz gefallen ist, muss der Skipper der Crew klar und deutlich ansagen, wie festgemacht werden soll – und das Manöver kann beginnen.

Lieber im zweiten Anlauf

Wenn beim ersten Anlauf doch nicht alles wie geplant funktioniert und noch genügend Raum zum Manövrieren besteht, sollte man allerdings in aller Ruhe abbrechen, die Ausgangsposition erneut einnehmen und einen zweiten Anlauf starten.

Gut vorbereitet

Je größer die Crew, desto besser für das Anlegemanöver. Denn am einfachsten ist es, wenn auf dem Vor- und Achterschiff jeweils zwei Personen, wie hier gezeigt, für die entsprechenden Leinen eingeteilt werden können. Damit es dabei kein Durcheinander gibt, muss die Crew allerdings eingespielt oder zumindest genau in die jeweilige Aufgaben eingewiesen sein. Eine Person auf dem Vorschiff übernimmt dabei auch das Anzeigen der Entfernung zum Steg (siehe Seite 7). Außerdem sollte folgende Ausrüstung immer vorbereitet und einsatzklar an Deck oder bereits ausgebracht sein:

1 Fender

Je nach Bootslänge sollten pro Bordwand mindestens drei normale Fender und ein Kugelfender ausgebracht werden, solange nicht klar ist, mit welcher Seite angelegt wird. Sie werden per Webeleinstek an der Reling befestigt und sollten das Wasser nicht berühren. Die Höhe richtet sich nach dem Liegeplatz (siehe Seite 16). Dazu kommen eventuell Heckfender.

2 Leinen

Wichtig bei allen Leinen ist, dass sie von der Klampe an Bord unter der Reling hindurch zunächst nach außen und erst dann oben herum zurück an Deck geführt werden, wo sie in Buchten aufgeschossen bereit gelegt werden. Vorbereitet werden in jedem Fall zwei Vorleinen an den entsprechenden Klampen **A** und dazu zwei Achterleinen **C**. Mittschiffs können ebenfalls bereits Leinen deponiert werden **B**. Sie kommen bei Bedarf entweder als vorübergehende kurze Mittelleine oder an beliebigem Ort als Spring zum Einsatz. An gut erreichbarer Stelle kommt – wenn vorhanden – eine weitere lange Reserveleine dazu **D**, falls eine andere Leinen bricht, über Bord geht oder zurückgelassen werden muss.

3 Sonstiges

Zusätzlich sollten ein weiterer Fender zum Abhalten (siehe Seite 12) und der Bootshaken griffbereit sein, um Leinen überlegen zu können (siehe Seite 11) **E**. Am Fahrstand **F** sorgt der Skipper für freie Rundumsicht, schaltet die Außenmusik aus, um gute Verständigung zu ermöglichen, und schaltet Bug- und Heckstrahlruder ein, falls das Boot damit ausgerüstet ist.



Acht geben

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



A



B

Klampe belegen

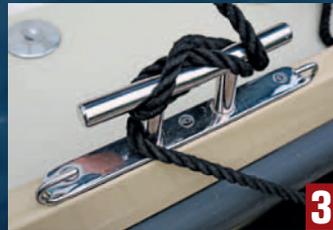
Rundtörn, Achten, Kopfschlag: Diese drei Worte sollte sich jeder an Bord wie ein Mantra einprägen. Denn jedes Crewmitglied kann beim Hafenanleger in die Verlegenheit geraten, einen Festmacher in die Hand zu bekommen. Da auf den meisten Booten und an vielen Stegen Klampen vorhanden sind, sollte man auch 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

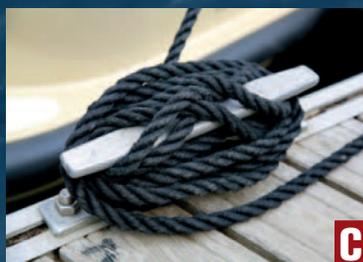


4



5

Wird der Festmacher auf Slip gefahren, wird ein Auge an Bord belegt (entweder auf einer Klampe oder einem Poller **A**). Die lose Part führt an Land und dann an Bord zurück **B**. Wird die Leine an Land aber richtig belegt, gilt dasselbe wie an Bord: nur soviel wie nötig. Auf dem Bild unten wurden viel zu viele Rundtörns und Achten auf der Klampe gemacht **C**. Hat man schon ein Auge in der Leine, zieht man es durch die Klampe und legt es danach darüber **D**.

**C****D**

Laufendes Auge

**1****2****3****4****5****6**

An einem Pfahl wird festgemacht, indem man einfach ein Auge darüber oder den Festmacher um ihn herum auf Slip legt. Hat der Pfahl jedoch keinen Haken, kann die Leine nach unten rutschen. Dreieckiges Hafengewässer ist da noch das kleinere Übel, bei starkem Muschelbewuchs kann sich der Festmacher sogar so verhaken, dass er gekappt werden muss. Dagegen hilft die gezeigte Variante mit laufendem Auge. Sie eignet sich auch dann, wenn sich beim Anlegen plötzlich herausstellt, dass das eigentliche Auge zu eng ist oder es bei steigendem Wasserstand nach oben vom Pfahl rutschen könnte. Die Methode hat aber auch einen gravierenden Nachteil: Später kommende Boote können ihre Festmacher nur noch über die eigene Leine legen, die dadurch blockiert wird. Das laufende Auge sollte also nur beim Langzeitliegen am eigenen Liegeplatz oder sonst in Absprache mit den Nachbarn verwendet werden.

**1****2****3**

Auge durchstecken

Ist ein Pfahl bereits mit anderen Leinen belegt, so sollte das Auge des eigenen Festmachers nicht einfach darüber gelegt werden. Denn sonst müsste der Nachbar beim Ablegen entweder den eigenen Palstek öffnen oder – bei eingespießtem Auge – sogar beide Leinen abnehmen. **1** Deshalb das eigene Auge wie gezeigt von unten **2** durch das andere führen und erst dann über den Pfahl legen **3**. So lässt sich die andere Leine weiterhin zuerst losmachen.

Verlängerung



Der Bootshaken eignet sich sehr gut als Verlängerung des Arms: Dazu wird das Auge des Festmachers an den Haken gehängt. Durch leichtes Ziehen am losen Ende öffnet es sich und kann so komfortabel auch über weiter entfernte Pfähle gelegt werden. Achtung bei Bootshaken mit Teleskopverlängerung: Voll ausgezogen sind sie zwar leichter und reichen weiter, sind aber auch nicht mehr so stabil wie feste Modelle.