

## Vorwort

***Manöver noch schneller, eleganter und sicherer zu fahren und meine Erfahrungen aus Skippertrainings und Urlaubstörns zu vermitteln, ist das Ziel dieses Buches.***

Es erscheint mittlerweile eigentlich in fünfter überarbeiteter Auflage und enthält nun neue Manöver und noch detailliertere Erläuterungen und Grafiken.

Sie finden darin für jede Situation beim Anlegen und Ablegen eine passende Lösung.

Für Vorschläge zur Verbesserung bin ich stets dankbar. Bitte an die e-Mail Adresse unten senden! Nur dadurch kann die Qualität sichergestellt und ausgebaut werden.

Dieses Handbuch erhebt weder Anspruch auf Vollständigkeit noch auf den alleine richtigen Weg. Es soll für Skipper in konzentrierter und leicht verständlicher Form die wichtigsten Hafen- Bojen- und Ankermanöver zusammenfassen.

Möge Ihnen der Segelsport immer Freude bereiten. Mögen alle, die ihn betreiben, Ehrfurcht und Respekt vor der Natur bewahren und die gebotene Vorsicht walten lassen.

In diesem Sinn wünsche ich viel Vergnügen beim Lesen und Ausprobieren.

Wenn Sie Interesse an meinen ***Praxis***-Skippertrainings (Monohull oder Kataran), Gennaker- oder Spinnaker Trainings sowie Schwerwetter- oder Regattatrainings haben, wenden Sie sich bitte an meine unten angeführte E-Mail Adresse bzw. Webseite.

Mit Seglergruß,

Thomas Brückner

**office@medcreation.at**

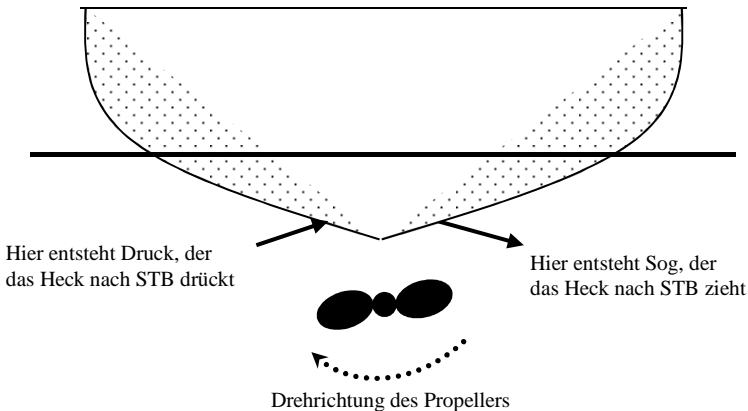
**www.medcreation.at**

Der einfacheren Lesbarkeit wegen sind in diesem Handbuch die weibliche und männliche Version nicht gesondert angeführt

Ablegen aus Marina Box mit Murings .....	51
Ablegen aus Marina Box mit Murings .....	53
Allgemeines zum Anlegen in der Marina Box an Murings .....	54
Anfahrtsbeispiel bei Wind von achtern.....	56
Anfahrtsbeispiel bei Wind vom Bug .....	56
Anfahrtsbeispiel bei Seitenwind von BB.....	57
Anfahrtsbeispiel bei Seitenwind von STB.....	57
Details zum Anlegen in der Marina Box an Murings .....	58
In die Box bei starkem Seitenwind.....	59
4. Manöver in Marinas mit Muringbojen.....	60
Ablegen bei Windstille, Wind von vorn oder achtern .....	60
Ablegen bei seitlichem Wind.....	61
Anlegen bei allen Windrichtungen .....	61
5. Manöver in Marinas mit Fingerpontons .....	62
Drehung weg vom Fingerponton .....	62
Drehung zum Fingerponton mit eindampfen in Vorleine.....	63
6. Generelles zu Leinen, Poller, Klampen, Roringen.....	63
7. Generelles zum Anlegen längsseits .....	64
Korrektes Verheften an der Mole bei Längsseits-Manövern .....	66
Ablegen mit eindampfen in die Vorspring mit dem Radeffekt.....	67
Ablegen mit eindampfen in die Vorspring gegen den Radeffekt.....	68
Ablegen mit eindampfen in die äußere Heckleine .....	69
Ablegen mit eindampfen in die Achterspring.....	71
Anlegen mit eindampfen in die Vorspring mit dem Radeffekt.....	72
Anlegen mit eindampfen in die Vorspring gegen den Radeffekt.....	73
Anlegen mit eindampfen in die Mittelspring .....	74
Anlegen mit eindampfen in die Vorspring .....	76
Kurzzeitiges Anlegen an der Mole .....	77
9. Manöver in Marinas mit Pfählen .....	78
Anlegen mit Heck voraus .....	78
Anlegen mit Bug voraus .....	81
10. Ankern .....	82
Generelles .....	82
Richtig ankern.....	84
Typische Fehler bei Ankermanövern.....	85
Ankern bei steil abfallendem Grund .....	87
11. Ankern mit Landleine .....	88
Generelles .....	88

Schiff am Anker ausrichten .....	96
Ankern mit Zweitanker im 45°-Stil .....	97
Ankern mit Zweitanker im 180° Stil am Heck .....	98
Ankern mit Zweitanker im 180° Stil am Bug .....	100
12. Ankermanöver an der Mole .....	102
Ablegen vor Buganker .....	102
Ablegen vor Heckanker .....	102
Anlegen mit Buganker .....	102
Anlegen mit Heckanker .....	105
13. Manöver an Bojen .....	106
Generelles .....	106
Ablegen von der Boje .....	107
Anlegen an der Boje mit dem Heck .....	108
Anlegen an der Boje mit dem Bug .....	111
Liegen an der Boje bei wenig Platz .....	112

Ansicht vom Heck aus, Propeller dreht im RWG



**Bei linksdrehendem Propeller** (Drehrichtung wird immer in Bezug auf VWG und von achtern gesehen angegeben) **wird** das **Heck im RWG nach STB ausgelenkt**: (siehe obiges Beispiel)

Das Schiff dreht sich von oben betrachtet um den Kiel als Drehpunkt und der Bug wird daher nach BB ausgelenkt. Dies ist praktisch bei allen Schiffen mit Saildrive® der Fall.

Einen **rechtsdrehenden Propeller** werden Sie bei Schiffen mit Wellenantrieb vorfinden. Hier sind die Kräfte umgekehrt und daher manche Manöver umgekehrt wie in diesem Buch beschrieben zu fahren.

**Jetzt, mit Kenntnis des Wind- und Radeffektes, werden wir beide in die folgenden Manöver einbauen, damit diese Effekte uns nicht mehr stören, sondern nützen!**

## 2. Drehung / Wechsel der Fahrtrichtung

### 180° Drehung aus dem Stand heraus auf engem Raum

(„Drehen am Teller“)

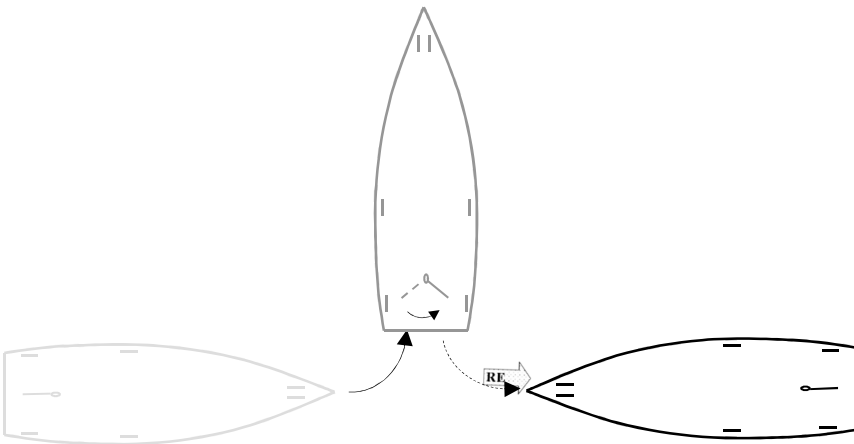
- Ruder hart BB (bleibt für gesamtes Manöver so!)

## 180° Drehung auf engem Raum, Vorwärts auf Rückwärts

Dieses Manöver benötigen Sie z.B. bevor Sie in eine Marina bzw. in die Boxengasse einfahren, wenn Sie mit dem Heck an eine Mole, oder das Schiff vor einem Ankermanöver umdrehen wollen

- Mäßige Geschwindigkeit im VWG (wie im vorigen Bsp.)
- LL, Ruder hart BB, nach 60-90° Drehung RWG und kräftig Gas geben, Schiff dreht dabei noch stärker nach BB
- Erst wenn Schiff keine Fahrt mehr voraus macht, Ruder hart STB und weiterhin im RWG mäßig bis kräftig Gas
- Schiff mit Ruder gerade ausrichten, Gasstellung anpassen

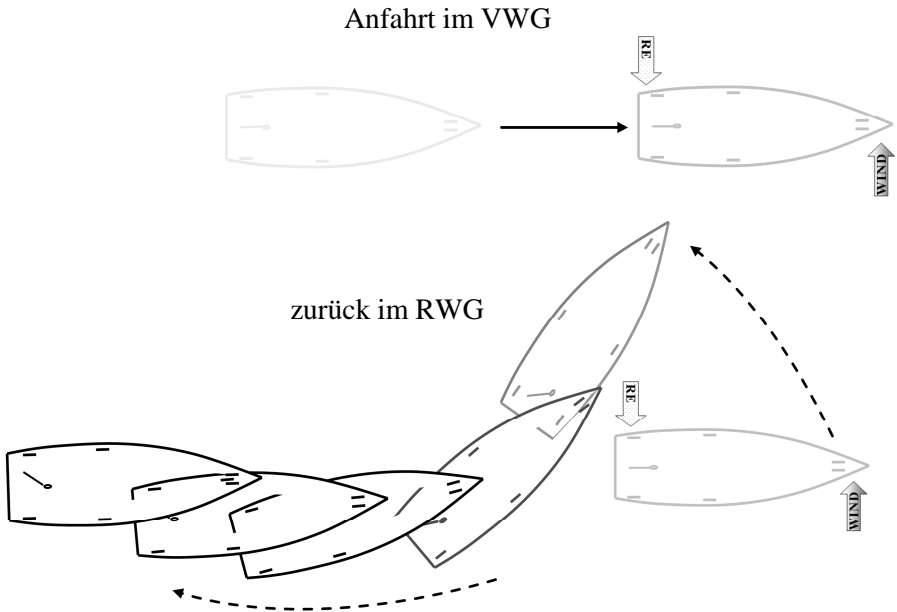
Der Platzbedarf ist nur unwesentlich höher als beim „Drehen am Teller“, dafür klappt es auch bei starkem Seitenwind, weil das Schiff in Fahrt bleibt, die Drehung viel schneller abgeschlossen ist und das Schiff nicht abtreibt. Sie werden, je nach Schiff, kaum mehr als eine Schiffslänge Platz an der Seite benötigen!



## Wechsel von Vorwärts auf Rückwärts ohne Drehung

ohne „Vorhalten“, Seitenwind in Gegenrichtung zu Radeffekt

Wenn beim Abstoppen kein Ruder gelegt wird, wirken Rad- und Windeffekt in diesem Fall doppelt auf das Schiff und die Folge sieht dann so aus:

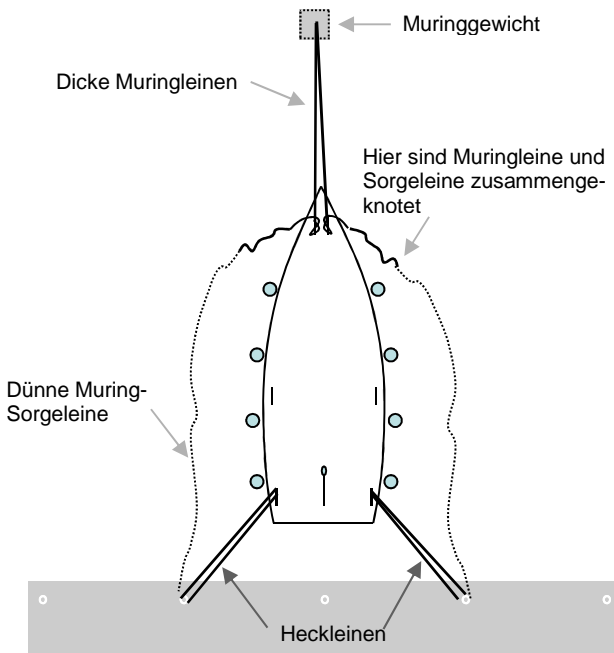


- Der Radeffekt wird das Heck beim Abstoppen nach STB zu ziehen, der Wind drückt den Bug nach BB
- Das Schiff dreht stark nach BB. Rad- und Windeffekt addieren sich! Bei stärkerem Seitenwind ist der Windeffekt größer als der Radeffekt und das Schiff wird mehr nach Lee treiben
- Beim Anfahren retour wird die Drehung trotz BB Gegenrudder weiter nach STB verstärkt. Auf diese Weise kann sich das Schiff bis zu 90° drehen und es dauert lange und es benötigt viel Platz, bis es zur gewünschten Position fährt. In engen Boxengassen kann das problematisch werden, da meist schon die Murings im Weg sind!

### 3. Manöver in Marinas mit Muringleinen

#### Generelles

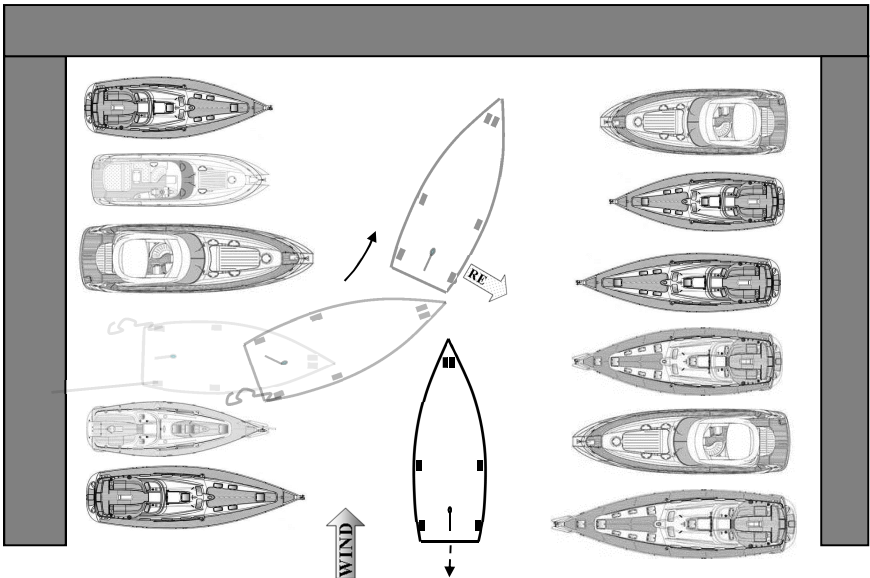
- Je nach Tiefe am Liegeplatz sind die Muringleinen flach oder steil gespannt
- Bei Seitenwind ist die Luvseitige Muring gespannt
- Bei Wind in die Box sind beide Murings gespannt
- Bei Wind aus der Box können u.U. beide Murings etwas lose kommen, falls sie nicht gut durchgesetzt wurden
- Die dicke Muringleine, die am Betongewicht festgemacht ist, ist mit einer dünneren Muringholeleine (in seltenen Fällen ist das eine Kette) verknötet
- Die dünne Muringholeleine kann leicht vom Propeller angesaugt werden
- **Achtung:** Häufig wird von wenig erfahrenen Crewmitgliedern bei langer Muring nach der falschen Richtung gezogen und das Schiff ist dann am Bug nicht gesichert, da die Leine ja nach hinten zur Befestigung der Muringholeleine an der Pier spannt!



## Ablegen aus Marina Box mit Murings

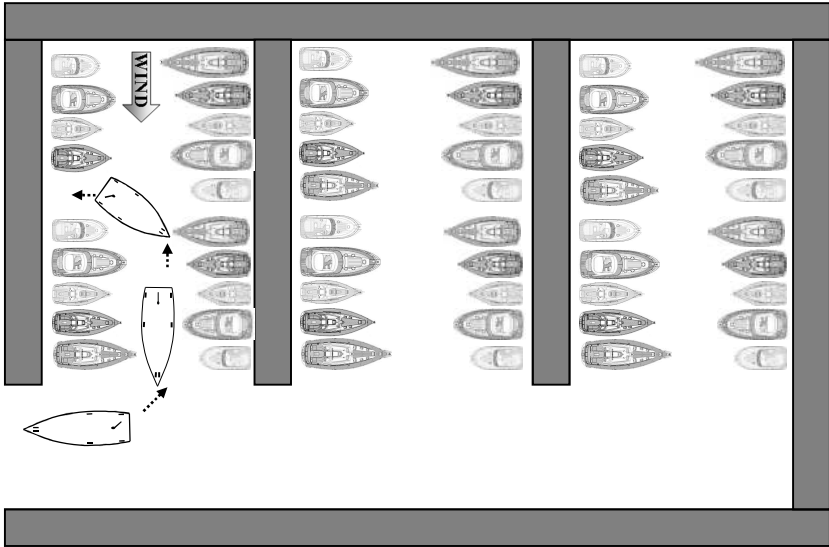
starker Wind seitlich aus Ausfahrtsrichtung

- Lee-Heckleine lösen und einholen, Lee-Muringleine lösen und fallen lassen
  - Luv-Muringleine und Luv Heckleine auf Slip
  - Check, ob Propeller frei von Muringleinen ist
  - VWG einlegen, kräftig Gas geben (eindampfen in die Heckleine)
  - Heckleine los und rasch einholen, damit sie nicht in den Propeller kommt
  - Je nach Geschwindigkeit nach ca.  $\frac{1}{2}$  bis  $\frac{3}{4}$  Schiffslänge LL
  - Ruder hart BB, der Wind treibt den Bug nach Lee und unterstützt die Linksdrehung
  - So weit drehen, bis für diese Situation ein passender Vorhaltewinkel erreicht ist (ca.  $20-45^\circ$  bevor das Schiff parallel zur Boxengasse ist, also insgesamt eine  $45-70^\circ$  Schiffsdrehung)
  - RWG, kräftig Gas und rasch Fahrt aufnehmen
  - Der Radeffekt dreht das Heck nach STB und der Wind den Bug nach BB. Dadurch dreht sich das Schiff nach links, genau in Richtung Boxenausfahrt!
- Achtung:** wenn die Ausfahrt der Marina und der Wind genau umgekehrt wie in diesem Beispiel sind, muss die Schiffsdrehung  $110-135^\circ$  sein!

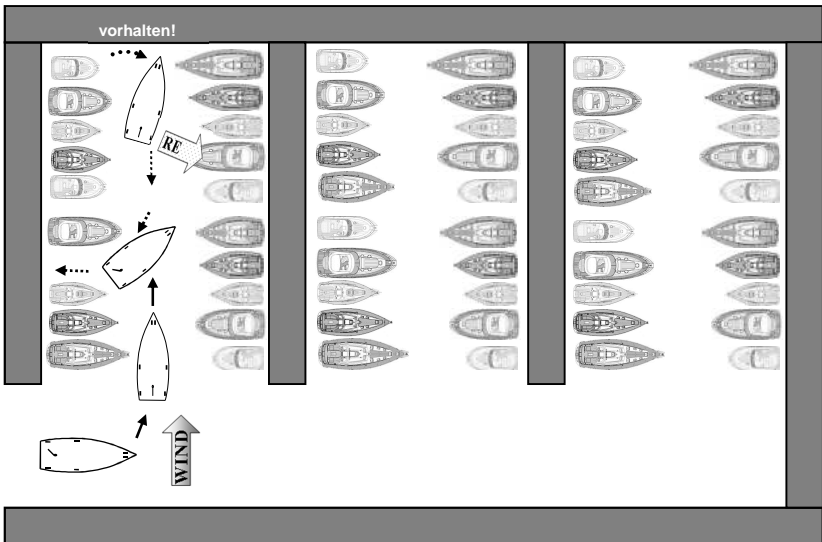




## Anfahrtsbeispiel bei Seitenwind von BB



## Anfahrtsbeispiel bei Seitenwind von STB

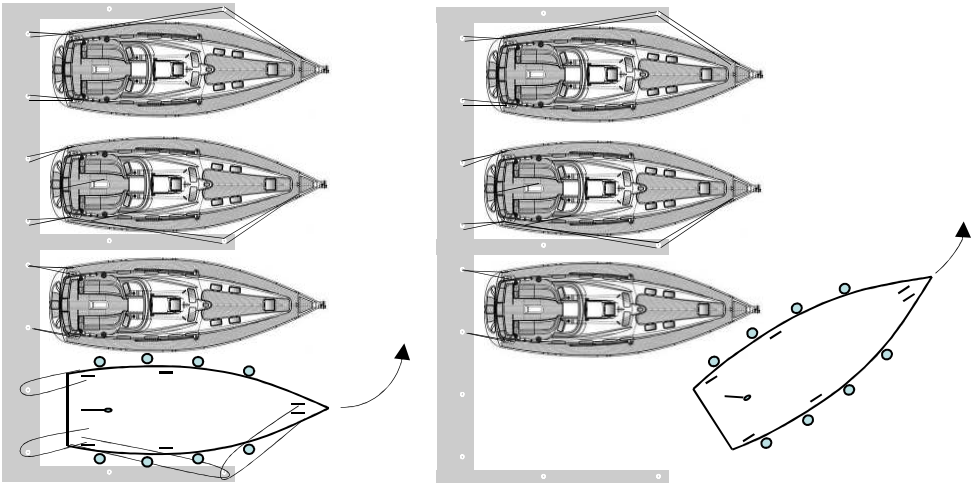


## 5. Manöver in Marinas mit Fingerpontons

Die Manöver unterscheiden sich kaum von denen in Marinas mit Murings, aber:

- Es können keine Murings in Kiel, Ruder oder Propeller landen
- Sie können an die Büge der Nachbarschiffe und an die Seitenstege eng heran  
Die äußerste Klampe vom Seitensteg und die Vorleine am Schiff können bei stark ablandigem Wind oder Wind in die Boxengasse zum engen Drehen benutzt werden  
Sie benötigen statt der Muringleine eine Vorspring und eine Achterspring

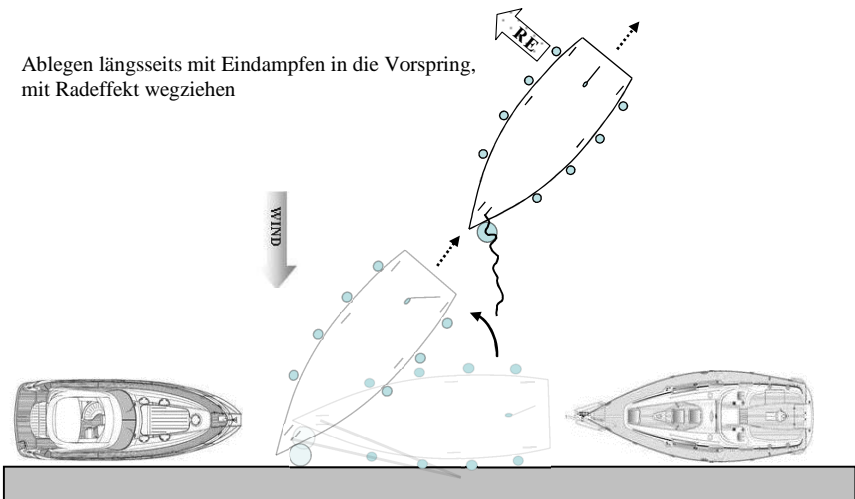
### Drehung weg vom Fingerponton



## Ablegen mit eindampfen in die Vorspring mit dem Radeffekt

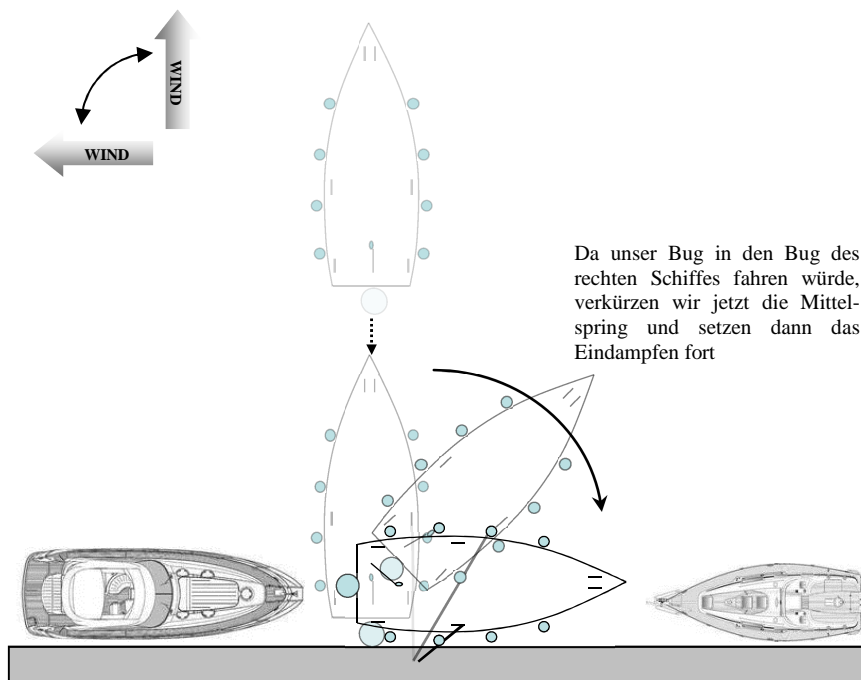
- Das Schiff liegt mit der „schlechten“ Seite an der Mole, was ein Vorteil ist!
- Ruder  $\frac{1}{2}$  Umdrehung STB, VWG, alle Leinen außer der Vorspring einholen, diese spannt sich, Bug ganz vorn gut fendern
- Ruder langsam gerade, Schiff dreht sich, an der Mole anliegend, bis der Bugfender Kontakt mit der Mole bekommt
- Crewmitglied am Vordeck meldet „Kontakt“
- Nun etwas mehr Gas und langsam das Ruder bis voll BB drehen
- Das Schiff dreht sich um die Vorspring, durch Kugelfender von der Mole abgehalten
- Bei einem Winkel von max. ca.  $45^\circ$  zur Mole LL, Ruder gerade, RWG, etwas Gas, sodass Bug von der Mole freikommt, dann wieder RWG Standgas, Vorspring einholen
- Bei starkem aufländigem Wind mehr Gas geben, dann zieht der Radeffekt das Heck gegen den Wind
- Achtung: der erste Meter muss zügig retour gefahren werden, damit aufländiger Wind oder Wind von vorn den Bug nicht an die Mole drückt!
- Achtung: Eindampfen in die Vorspring funktioniert nicht bei einer Doppelruderanlage, da die beiden Ruderblätter nicht angeströmt werden können. Das Schiff kann nur drehen, bis der Kugelfender an der Mole anliegt

Ablegen längsseits mit Eindampfen in die Vorspring,  
mit Radeffekt wegziehen



Mittelspring ziehen, diese wieder auf Slip und weiter geht es mit VWG, Mittelspring sanft spannen und dann bei Bedarf etwas mehr Gas

- **Achtung:** drehen Sie *NIE das Ruder zur Mole*, sonst fährt der Bug frontal in die Mole!
- VWG bleibt auf Standgas, bis alle Leinen fest sind!
- Heckleine und Vorleine, ggf. auch Heckspring ausbringen, justieren, LL
- **Achtung:** Nur wenn der Wind aus dem unten beschriebenen Quadranten kommt, machbar! Sonst würde das Schiff durch Wind *UND* Eindampfen zu heftig an die Mole gedrückt werden. Das Schiff muss sich daher bei der Drehung zur Mole immer gegen den Wind drehen
- Wenn der Wind statt wie hier aus dem SE-Quadranten aus dem SW-Quadranten weht, fahren Sie das Manöver einfach seitenverkehrt!
- **Achtung:** bei Schiffen mit Doppeleruderanlage landet der Bug vorzeitig an der Mole, da das Ruderlegen keine Wirkung hat. Daher den Bug gut fernern!



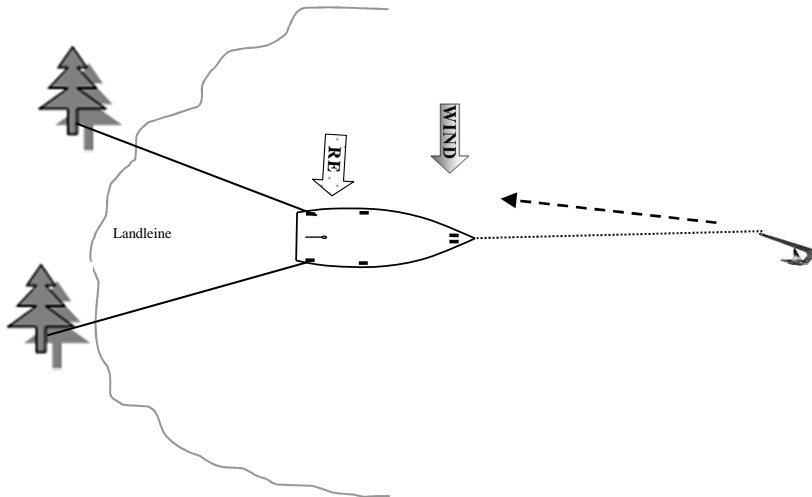
## Ankern mit Landleine, mäßiger Wind seitlich von BB

### Alternative A

Im RWG nahe an das Ufer, Schwimmer/Dingi mit Landleine aussetzen

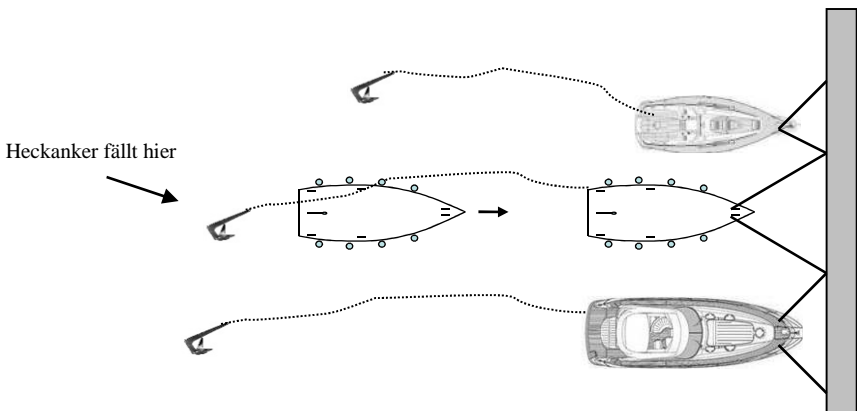
- Im VWG zurück zur Ankerposition
- Anker fallen lassen und nach Luv vorhaltend im RWG in den Grund fahren
- Schwimmer/Dingi nähert sich dem Heck
- Landleine über Genua Winsch dicht holen, LL
- Ggf. mit Ankerkette/Landleine Schiff positionieren

**Achtung:** Das Schiff kann bei Seitenwind nicht lange die Position halten, daher muss alles rasch gehen



## Anlegen mit Heckanker

- Wassertiefe am Anlege-/Ankerplatz genau studieren, erforderliche Kettenlänge und Position wo Anker fällt, abschätzen. Prüfen Sie auch, wie lang der Kettenvorlauf und die Ankerleine des Heckankers zusammen sind. Ggf. müssen Sie mit einem Festmacher verlängern!
- Anker klar zum Fallen, Ende der Ankerleine an Heckklampe sichern. Nehmen Sie dabei immer die luvseitige Heckklampe, damit Sie ggf. den Bug durch eindampfen in den Heckanker gegen den Wind stabilisieren können
- Rechtwinkelig zum Liegeplatz im VWG, aber nicht über die Ketten der Nachbarschiffe fahren
- Heckanker fällt ca. 3-5 Bootslängen vor der Mole (vom Heck gerechnet). Ankerleine am besten um die Winsch legen und kontrolliert nachgeben, ohne das Schiff zu bremsen oder den Anker über Grund zu ziehen.
- Ca.3 m bevor der Bug die Mole erreicht, Ankerleine an der Winsch dicht nehmen, halten und mit VWG Heckanker in den Grund fahren
- Vorleinen klar zum Übersteigen/Werfen
- Langsame Vorfahrt bis 0,5 m vor Mole, dabei Ankerleine über Winsch nachgeben bis Landspringer übergestiegen ist und 1.Vorleine an Land fest ist, dann LL
- 2.Vorleine ausbringen und Schiff zur Mole positionieren
- Heckankerleine belegen



## Anlegen an der Boje mit dem Heck

Die Annäherung mit dem Heck und das Aufnehmen der Boje sind wesentlich einfacher als mit dem Bug.

Meine Überlegung vor einigen Jahren war daher:

Wie kann man die Annäherung rückwärts mit einer Drehung durch Radeffekt verbinden? Das folgende Manöver ist dabei erdacht worden und es bewährt sich so gut, dass es selbst ungeübte Crews beim ersten Mal schaffen!

- Vorleine vorbereiten: Sie muss von der Bugklampe unter der Seereling, dann über die Seereling gelegt werden, damit sie nicht in den Propeller kommt, und außerhalb von Wanten und Bimini-Gestell nach achtern zur Heck-Plattform geführt werden
- Bootshaken vorbereiten
- Mit ca. 2-3 kn Fahrt im VWG eine Schiffsbreite links neben der Boje vorbeizielen, LL
- Sobald Bug querab von der Boje ist, sofort Ruder hart BB und *sofort* danach RWG und kräftig Gas
- Das Schiff dreht 60-90° nach links und wird langsamer
- Gasstellung so dosieren, dass die Boje genau hinter dem Heck landet, LL
- Eine lange Vorleine (Schiffslänge plus 2-3 m) die an der BB-Bugklampe belegt ist, durch das untere Auge der Boje stecken
- Ein Crewmitglied zieht mit dem freien Ende der Vorleine, zum Bug gehend (natürlich wieder außerhalb vom Bimini und den Wanten....), etwas den Bug zur Boje
- Ruder hart nach STB legen
- Sobald die Boje seitlich vom Schiff ist und beide Teile der Vorleine gespannt sind, einen kurzen, kräftigen Schub im RWG geben
- Der Schub in Verbindung mit Ruder STB zieht einerseits das Schiff nach hinten und den Bug näher zur Boje, andererseits zieht er das Heck weiter weg von der Boje, wodurch die Gefahr die Leinen anzusaugen, reduziert wird
- Mit einem kurzen Schub VWG die Rückwärtsbewegung des Schiffes abstoppen. Der Bug dreht dabei weiter zur Boje
- Dieses Manöver kann auch Einhand gefahren werden!