

# HAFENMANÖVER

VON KAI KÖCKERITZ (WWW.SEGELREPORTS.COM)



## Hafenmanöver

Das einzig richtige Hafenmanöver existiert nicht. Entweder, es gelingt, oder es gelingt nicht. So, wie viele Wege nach Rom führen, führen auch verschiedene Manöver an den Steg oder in die Box. Manchmal ruhig und gelassen, manchmal halt weniger elegant. Am Ende zählt, dass die Yacht ohne Kratzer sicher vertäut in der Box oder am Kai liegt. Wer das Anlegen und Ablegen so betrachtet, bleibt wesentlich entspannter – und ist eher bereit, etwas Neues auszuprobieren. Jeden einzelnen Schritt haben wir in der Praxis ausprobiert.

Auf ein Hafenmanöver haben viel mehr Faktoren Einfluss, als wir in der Regel annehmen. Als erstes natürlich der Wind, der immer bei einem Manöver mitmischt – mal hilfreich, mal erschwert er es. Auf den Wind reagiert jedes Boot anders. Ein Langkieler mit tiefem Vorfuß bleibt einige Zeit ganz behäbig quer zum Wind stehen, bevor der Wind den Bug herumdrückt. Soll er allerdings rückwärts fahren, bleibt er in den ersten Sekunden unberechenbar und bleibt auch mit Ruderanströmung bei Fahrt über Achtersteven schwer kontrollierbar. Mit einer langen Welle wirkt der Radeffekt stärker, als bei einem modernen Fahrtenschiff mit Kurzkiel und Saildrive, das sehr kontrolliert rückwärts fährt.

Als Ausgleich für die guten Rückwärtseigenschaften sind sie sehr windanfällig, da das Unterwasserschiff flach und der Rumpf oft hochbordig ist. Ein Skipper, der seit Jahren mit dem eigenen Boot unterwegs ist, fährt die Manöver schon fast intuitiv. Er

weiß, wie sein Boot bei verschiedenen Winden reagiert, wie es rückwärts fährt und wie stark das Heck beim Aufstoppen versetzt. Irgendwann hat jeder die für ihn und sein Boot passenden Manöver gefunden. Das Ab- und Anlegen funktioniert dann von Jahr zu Jahr besser.

Wir präsentieren ausgewählte Manöver; wir behaupten nicht, dass es die einzig wahren sind. Gerade auch, weil jede Yacht anders reagiert und die abgebildeten Schritte eventuell etwas angepasst werden müssen. Unser Ziel ist es, Manöver zu zeigen, die einfach funktionieren. Nicht unbedingt elegant und schnell, aber zuverlässig, sodass sie keine Angst haben müssen, etwas kaputt zu fahren. Optimiert sind sie für moderne Fahrtenschiffe, die oft im Chartereinsatz angeboten werden. Gerade Segeleinsteigern möchten wir einen Ansatz bieten, wie Manöver entspannt gelingen – mit der ‚Slow-Motion-Methode‘. Sie wurde von erfahrenen Skippern entwickelt und gelingt sogar einhand ohne Stress.

## **Die Grundlagen für ein Hafenanmanöver**

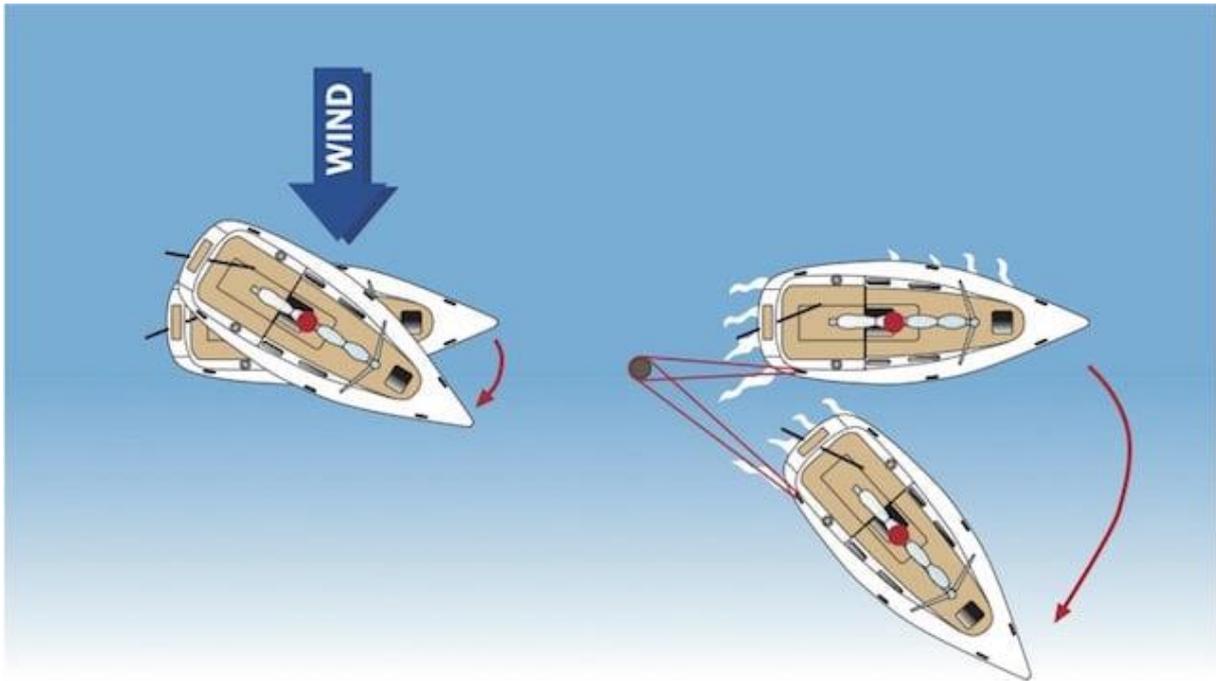
Kaum liegt das Schiff ohne Fahrt im Wasser, treibt der Bug auch schon wieder ab. Gerade die heutigen Fahrtenschiffe mit breitem Heck, hohem Freibord und flachem Unterwasserschiff sind sehr windanfällig. Der Bug kann kaum kontrolliert werden. Kein Wunder, schließlich bietet das Unterwasserschiff im Vorschiff dem Wasser kaum Widerstand. Bordwand und Aufbau bieten dem Wind einige Quadratmeter Angriffsfläche, und selbst der Mast steht dem Wind im Weg, sodass der Bug nach Lee gedrückt wird. Erst wenn das Heck im Wind steht, stabilisiert sich der Bug wieder.

## **Windrichtung**

Bevor das An- oder Ablegen vorbereitet wird, sollte sich der Skipper bzw. Steuermann über die Windrichtung informieren. Die Windanzeige im Masttopp kann durch die eigene Fahrtgeschwindigkeit allerdings verfälscht werden und zeigt den scheinbaren Wind an. Windanzeigen im Topp anderer Boote oder Flaggen im Hafen sind bessere Anhaltspunkte, an denen sich der Steuermann orientieren kann. Der restliche Ablauf des Manövers richtet sich nach dieser Beobachtung aus. Gerade wenn ein Liegeplatz durch den Hafenmeister zugewiesen wurde, ist die Beobachtung des Windes wichtig, da sich der Steuermann keine geeignete Box nach der Windrichtung aussuchen kann.

## **Der Trick: Den Drehpunkt verlagern**

Der Drehpunkt des Bootes befindet sich in etwa mittig, knapp hinter dem Mast. Das Problem: Wenn die Yacht vertreibt, bewegt sich der Drehpunkt mit. Für alle Manöver wird der Drehpunkt nach außen verlagert. Entweder auf einen Pfahl oder eine Klampe, sodass sich die Yacht um einen festen Punkt drehen kann. Zwischen dem entsprechenden Punkt und dem Boot bringt die Crew eine Leine aus. Bei eingekuppelter Maschine und genügend Gas beginnt das Boot sich zu drehen. Es dreht immer zu der Seite, an der die Leine belegt ist. Je breiter das Heck, desto besser dreht die Yacht. Falls der Wind zu stark weht, kann auch die Mittelklampe genutzt werden. Der Hebelarm ist dort besser und weniger Kraft ist nötig, um die Yacht zu drehen.



Drehpunkt verlagern (Bild: Jan Bindseil)

## Rückwärts für mehr Überblick

Bei Vorausfahrt entsteht am Bug ein toter Winkel, den die Frau oder der Mann am Ruder nicht einsehen kann. Beim Anlegen müssen Crewmitglieder mit Handzeichen Abstände zum Steg oder an die Kaimauer signalisieren. Bei einem Missverständnis steckt im schlimmsten Fall der Bug im Steg. Auch Abstände zu anderen Booten oder Pfählen können schnell falsch eingeschätzt werden. Gerade bei Manövern, wie eindampfen in die Vorspring, bemerkt die Crew erst spät, dass der Bug doch hängen geblieben ist und tiefe Kratzer das Gelcoat zieren.

Moderne Kurzkieler mit Saildrive lassen sich ausgesprochen gut rückwärts manövrieren. Für den skipper ergeben sich eine Menge Vorteile, wenn er mit der Yacht rückwärts im Hafen manövriert und anlegt. Der tote Winkel am Bug wird aus dem Spiel gebracht, da der Steuermann bei Rückwärtsfahrt das gesamte Achterschiff überblicken kann. Das Boot muss während der Fahrt achteraus mit der Kiellinie genau gegen den Wind fahren. Es ist sogar möglich, eine Handbreit vor dem Steg aufzustoppen und ganz in Ruhe die Heckkleinen an Land auszubringen, wenn der Wind ablandig weht.



Die Anlegestelle rückwärts anfahren, um mehr Überblick zu haben

Auch bei einer Yacht mit Saildrive wirkt der Radeffekt. Sobald das Ruder angeströmt wird, lässt sich das Boot allerdings sehr gut manövrieren. Kleiner Tipp: Wird rückwärts eingekuppelt, das Ruder möglichst in neutraler Stellung halten, bis das Boot etwas Fahrt über den Achtersteven aufgenommen hat. Reagiert die Yacht dann noch immer nicht auf das Ruder, wieder auskuppeln. Ohne mitdrehende Schraube sollte das Schiff sofort auf die Ruderbewegung reagieren.

## Das Heck versetzen



Das Heck bekommt einen Impuls zur Seite, wenn das Ruderblatt durch den Propeller angestrahlt wird

Manchmal muss das Heck noch einen halben Meter weiter nach Steuerbord oder Backbord. Beispielsweise wenn das Boot doch nicht am Pfahl vorbeikommt oder die Bordwand des Nachbarliegers gefährlich nahe kommt. In solchen Situationen lässt sich das Achterschiff gezielt zu einer Seite hin versetzen. Bei ausgekuppelter Maschine wird das Ruder voll eingeschlagen und für ein- oder zwei Sekunden Vollgas nach vorn gegeben. Die Schraube stößt während des Manövers einen Schwall Wasser nach achtern, der durch das eingeschlagene Ruder zu einer Seite hin abgelenkt wird. Gleichzeitig bekommt das Heck einen Impuls in die entgegengesetzte Richtung und leicht voraus. Durch rasches Rückwärtsgas – mit etwas Ruhezeit für das Getriebe – wird der Impuls voraus wieder aufgefangen. Bei Hartruder nach Steuerbord, versetzt es das Achterschiff beispielsweise nach Backbord. Mit dieser Technik lässt sich das Heck erstaunlich genau manövrieren und ein verloren geglaubtes Anlegemanöver noch retten.

## Hafenmanöver bedeutet Leinenarbeit



Den Festmacher in einer Bucht bereit legen (Bild: Kai Köckeritz)

Bevor das Manöver beginnt, sollte es vorbereitet sein. Während der Skipper nochmals einen Blick auf die Windrichtung wirft, bereitet die Crew die Festmacher und Fender vor. In den vorgestellten Manövern werden alle Leinen auf Slip belegt. Wird ein Palstek über den Dalben oder eine Klampe gelegt, kann die Leine nach dem Ablegen nicht wieder an Bord genommen werden. Die Festmacher werden aufgeschossen, ein Ende über die Klampe gelegt und so ausgelegt, dass die Leine sauber ausrauschen kann. Die feste Part liegt oben und nicht unter der aufgeschossenen Leine. Anschließend wird eine Bucht so gelegt, dass sie über einen Dalben oder Klampe gelegt und schnell belegt werden kann. Die Bucht führt unter Bug- oder Heckkorb hindurch und wird griffbereit an Deck gelegt.



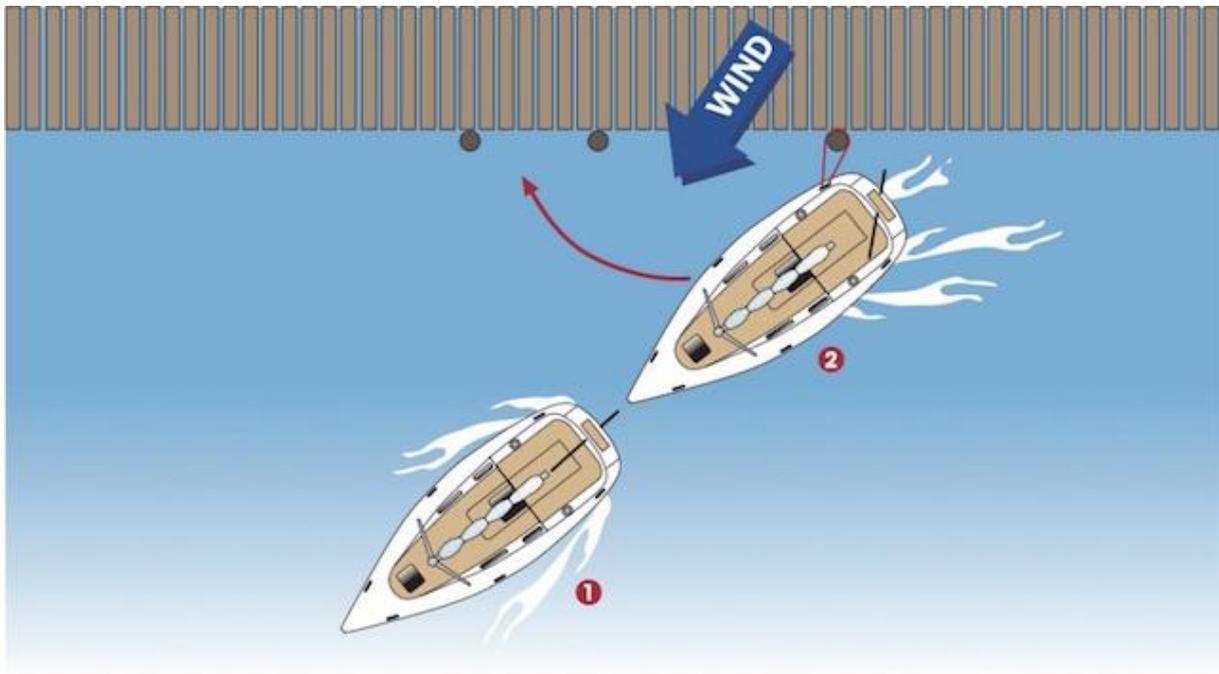
Den Festmacher über Schulter der Klampe führen (Bild: Kai Köckeritz)

Ist die Leine übergebracht, nicht ruckartig eindampfen, sondern besser durch den Wind oder sehr langsamer Fahrt den Festmacher auf Spannung bringen. Da alle vorgestellten Manöver darauf aufbauen, in Leinen einzudampfen, kommt viel Spannung auf die Leinen. Allerdings müssen die Leinen noch kontrolliert gefiert werden. Aus der Hand ist das beinahe unmöglich und gefährlich. Wird die Leine über die Schulter der Klampe gefiert, lässt sich das Boot kontrolliert an den Leinen bis an den Steg fieren. Soll eine Leine eingeholt werden, sollte die Maschine kurz ausgekuppelt werden. So lassen sich zum einen gequetschte Finger vermeiden und zum anderen, dass die Leine in die Schraube kommt und der Törn beendet ist.

## Längsseits anlegen

Bei ablandigem Wind reicht eine Achterleine aus, um längsseits an einem Steg oder Kai anzulegen. Je kleiner der Winkel zwischen Steg und Windrichtung, desto einfacher gelingt das Anlegemanöver. Auch hier gilt: Der Wind hilft uns.

Der dickste Fender kommt ganz nach achtern an die Seite, mit der angelegt werden soll. Der Steuermann peilt eine Klampe oder einen Poller an, an dem die Achterleine übergebracht werden soll. Steht der Wind nicht rechtwinklig zum Steg, liegt die angepeilte Klampe in Luv. Rückwärts und in Kiellinie gegen den Wind, steuert er Steg und Klampe an. Kurz vor dem Steg wird aufgestoppt. Das Ruder sollte während des Aufstoppens mittschiffs stehen, um das Heck nicht unfreiwillig zu versetzen. Der Steuermann oder ein Crewmitglied legen die Achterleine in einer Bucht über die Klampe und belegt sie an Bord. Kann die Klampe nicht ohne akrobatische Einlagen erreicht werden, lässt sich das Achterschiff durch Ruderlegen und kontrollierten Gas-Schüben vorwärts und rückwärts sehr genau positionieren.



Sobald die Achterleine belegt ist, kuppelt der Steuermann vorwärts ein und gibt leicht Gas, sodass das Schiff in die Leine eindampft und kontrolliert an den Steg klappt. Das Ruder ist so eingeschlagen, dass der Vorwärtsschub das Heck vom Steg wegdrückt. Je nach Boot und Wind, muss mehr bis Vollgas gegeben werden. Falls es bei Starkwind nicht gelingt, das Boot längsseits zu bekommen, kann eine Leine über die Mittelklampe nach achtern gelegt werden.



Schritt 1: Der Steg oder Kai wird rückwärts angefahren



Schritt 2: Als Anlaufpunkt dient eine Klampe oder ein Poller, um den eine Bucht geworfen wird



Schritt 3: Das Heck kann recht zielgenau vor der Klampe platziert werden, sodass es nicht hektisch werden muss



Schritt 4: Die Leine wird an Bord belegt und leichter Schub voraus gegeben



Schritt 5: Das Schiff beginnt über die Klampe oder den Poller am Steg zu drehen



Schritt 6: Es klappt langsam an den Steg



Schritt 7: Liegt das Schiff parallel am Steg, darf nicht ausgekuppelt werden. Erst wenn alle Leinen ausgebracht sind, kann ausgekuppelt und der Motor abgestellt werden.

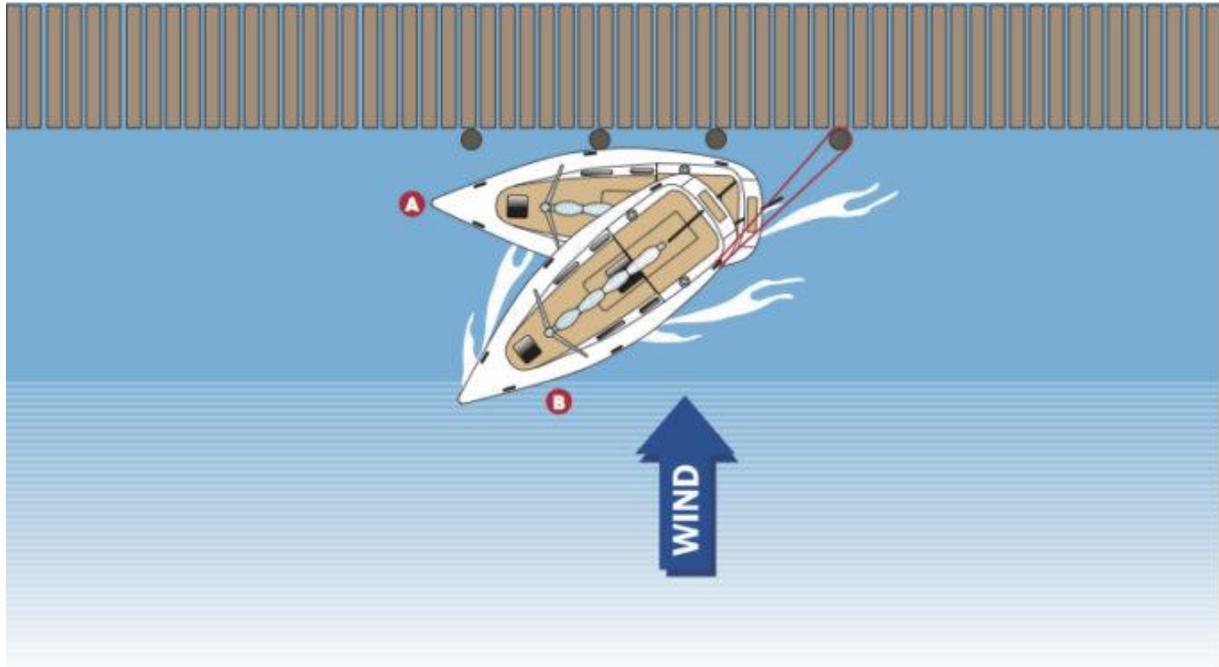
Boote, die rückwärts schlecht zu manövrieren sind, können den Steg auch vorwärts anlaufen, aufstoppen, das Heck an den Steg bringen und die Achterleine überbringen. Bei dieser Variante hat der Radeffekt einen größeren Einfluss auf das Anlegemanöver.

## Längsseits ablegen

Gleitet die Yacht bei ablandigem Wind noch wie von selbst aus der Lücke, klebt es bei auflandigem Wind regelrecht am Steg. Mit etwas Leinenarbeit lässt sich das Boot aber kontrolliert in offeneres Wasser bringen. Eine lange Achterleine reicht in der Regel aus. An der stegabgewandten Achterklampe befestigt, führt sie auf einen Poller am Steg, der ein paar Meter achteraus liegt. Je länger die Leinenverbindung,

desto besser funktioniert das Ablegemanöver. Der dickste Fender befindet sich wieder achtern.

Nachdem alle anderen Leinen eingeholt worden sind, kuppelt der Steuermann vorwärts ein und gibt Gas. Das Ruder drückt das Achterschiff vom Steg weg, sodass der Fender etwas entlastet wird, der in den ersten Sekunden den meisten Druck aushalten muss. Kommt das Heck langsam frei, beginnt der Steuermann, das Ruder mittschiffs einzuschlagen, sodass sich die Yacht besser mit dem Bug in den Wind dreht. Je weiter sich das Heck vom Steg entfernt, desto mehr kann der Steuermann Ruderlegen.



Die Achterleine wird an der Luvseite ausgebracht (Bild: Jan Bindseil)

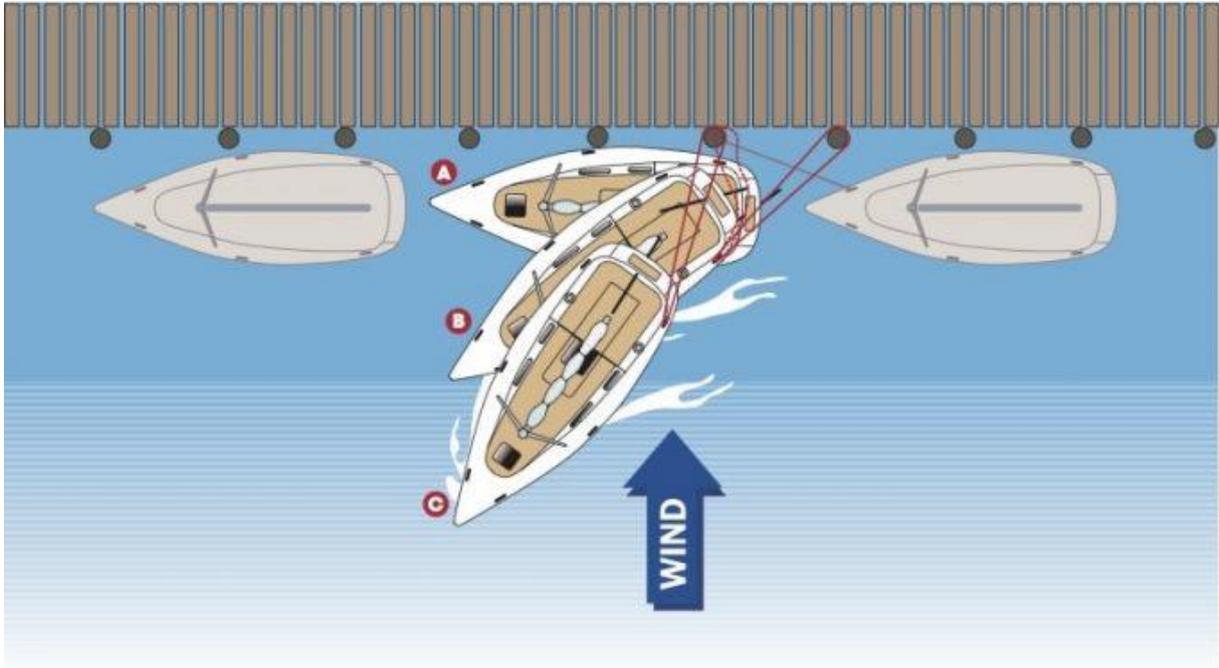
Steht der Bug im Wind, kuppelt der Steuermann aus und ein Crewmitglied holt die entlastete Leine ein. Erst wenn die Leine wieder an Bord liegt, kann der Steuermann einkuppeln, ohne die Gefahr, dass sich die Achterleine um die Schraube wickelt.

Gerade bei viel Seitenwind und einer großen Angriffsfläche des Rumpfes, möchte sich das Boot nicht immer vom Steg lösen. Gelingt es auch unter Vollgas nicht, das Boot hinaus zu manövrieren, hilft es, die Achterleine auf die Mittelklampe zu legen.

## Aus einer engen Lücke ablegen

Liegt das Schiff längsseits in einer sehr engen Lücke, kann die stegabgewandte Achterleine nicht weit genug ausgebracht werden, da sie sonst beim Ablegen mit einem anderen Schiff in Berührung kommt und unter Spannung eventuell etwas beschädigt. Mit einer zweiten Achterleine lässt sich das Problem allerdings umgehen. Die Vorbereitung läuft ähnlich ab. Der dickste Fender kommt nach achtern und eine stegabgewandte Achterleine wird so weit wie möglich ausgebracht. Zusätzlich bringt die Mannschaft allerdings noch eine weitere Leine achtern aus. Nur etwas näher am Heck des Schiffes. Da achtern selten zwei Klampen an einer Seite platziert sind, kann die zweite Achterleine über die Winsch oder die Mittelklampe gelegt werden.

Bis auf die beiden Luvleinen nimmt die Crew alle Tampen an Bord, der Steuermann kuppelt vorwärts ein und dampft in die lange Leine ein. Um den Druck etwas vom achteren Fender zu nehmen, schlägt er das Ruder so ein, dass das Schraubenwasser das Heck vom Steg wegdrückt.



Mit zwei Leinen gelingt das Ablegen aus einer engen Lücke ohne Probleme (Bild: Jan Bindseil)

Gerade zu Beginn muss mit viel Gas gearbeitet werden. Das Schiff beginnt aus der Lücke zu drehen. Doch bevor die Leine in Konflikt mit dem Bug oder Heck des Nachbarbootes kommt, nimmt der Steuermann oder ein anderer die zweite Leine dicht. Jetzt dampft das Boot in die zweite Leine ein, während auf die erste Lose kommt. Bei wenig Wind kuppelt der Steuermann kurz aus und die erste Leine wird eingeholt. Ansonsten holt die Crew beide Leinen ein, sobald das Boot weit genug aus der Lücke herausdrehen konnte.

Das Manöver klingt komplizierter als es ist. Wird die zweite Leine früh genug dicht genommen, kommt das Schiff wie von alleine frei.



Es werden zwei Achterleinen ausgebracht, die an verschiedenen Punkten an Land führen.



Zuerst wird in die längere Leine eingedampft.



Das Schiff dreht sich an der langen Leine aus der Lücke.



Damit die lange Leine dem Schiff dahinter nicht in die Quere kommt, wird die andere leine kurz genommen.



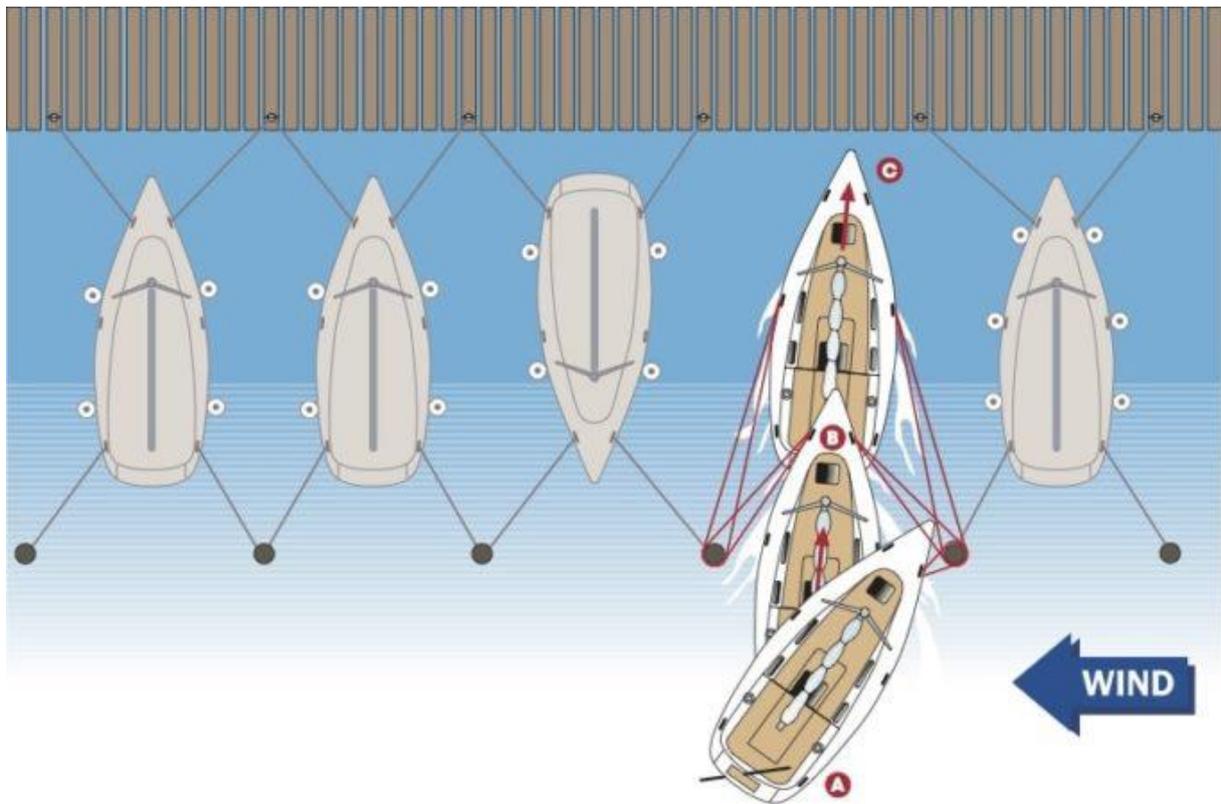
Die lange Leine wird eingeholt, das Schiff dreht jetzt über die kurze Leine.



Anschließend wird auch die kurze Leine eingeholt.

## Vorwärts in die Box

Steht der Wind quer in der engen Boxengasse, misslingen die einfachsten Manöver. Wenn vorwärts angelegt werden soll, muss es mit reichlich Schwung gefahren werden. Sobald die Yacht langsamer wird, bricht der Bug nach Lee aus und sägt im schlimmsten Fall die Reling des Nachbarliegers ab. Wenn der Steuermann den Abstand zwischen Bug und Steg schlecht einschätzen kann und nicht früh genug aufstoppt, kracht es.



Mit Schub voraus in die Vorleinen eindampfen und die Vorleinen fieren (Bild: Jan Bindseil)

Entspannter, wenn auch langsamer, kann mit etwas Leinenunterstützung angelegt werden. Die Leinenverbindung bringt die Vorschiffsscrew schon vor dem eigentlichen Einlaufen in die Box aus. Der Skipper bringt den Bug gegen den Wind an den Luvpfahl, und die Crew legt die Leine in einer Bucht über den Pfahl. Verfehlt sie den Pfahl, gibt der Steuermann schnell rückwärts und bringt den Bug wieder aus der Boxeneinfahrt, bevor er am Leedalben hängenbleibt. Wird der Leedalben zuerst angesteuert, steigt die Möglichkeit, mit Bug und Anker hängen zu bleiben und das Boot zu beschädigen. Nach der Luvleine bringt die Crew die Leeleine aus, und der Steuermann kuppelt vorwärts ein, sodass das Boot in die beiden Vorleinen eindampft. Mit entsprechend viel Gas kann der Steuermann das Boot mittig zwischen den Dalben halten. Die Crew fiert die Vorleinen, bis die Yacht mit dem Bug am Steg liegt. So kann zentimetergenau eingeparkt werden. Die Achterleinen werden während des Manövers ausgebracht. Sobald das Heck an den Dalben vorbei ist, können die Vorleinen weggenommen werden.

## Rückwärts in die Box

Für Einhandsegler oder eine kleine Crew stellt die Möglichkeit, rückwärts in die Box zu fahren, eine der einfachsten Möglichkeiten anzulegen dar. Bei wenig Wind fährt der Steuermann die Box rückwärts an. Die Fender liegen an der Reling befestigt an Deck. Ist die Boxengasse eng, fährt er bereits rückwärts und gegen den Wind die Boxengasse entlang. Die Box steuert er ebenfalls rückwärts an, indem er in einem großen Bogen hineinfährt.

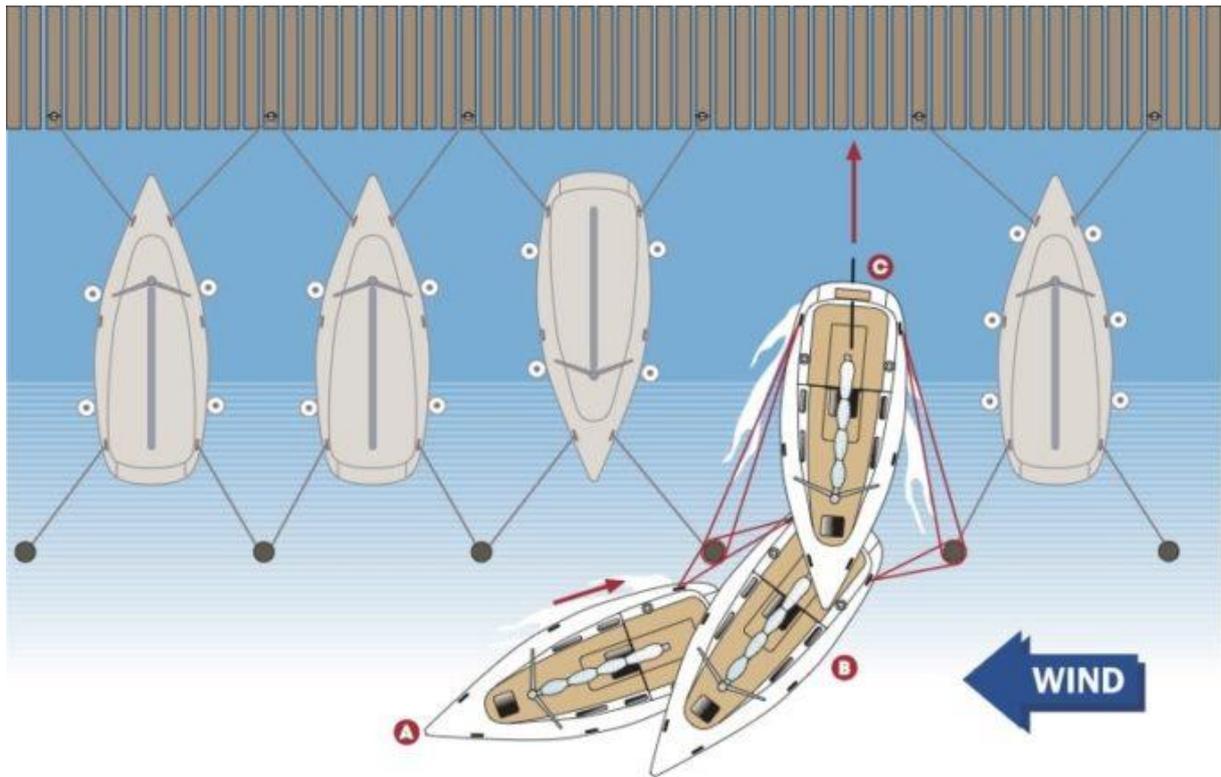


Die Box wird rückwärts angelaufen. Wichtig ist, dass die Achterleine in Luv zuerst belegt wird

Nähert sich das Heck dem Steg an, stoppt er eine Handspanne vorher auf und bringt die Luvachterleine aus. Falls das Heck nicht in Reichweite des Pollers oder der Klampe in Luv ist, kann er das Heck noch entsprechend versetzen. Die Achterleine belegt er an Bord und kuppelt vorwärts ein.

Das Schiff dampft jetzt in die Leine ein und versetzt nach Luv. Ohne Hast lassen sich die restlichen Leinen belegen. Sind die Dalben zu weit vom Vorschiff entfernt, lassen sich die Achterleinen so weit fieren, bis es passt.

Weht der Wind stark von der Seite, kann das Schiff in der Box vertreiben, bevor es in die Achterleine eindampft. Um kontrollierter anzulegen, helfen erneut Leinen. Der Steuermann bringt das Heck gegen den Wind an den Leedalben, den ein Crewmitglied gleich mit der Achterleine einfängt. Den Dalben nutzt der Steuermann jetzt kurz als Drehpunkt, indem er rückwärts einkuppelt und über den Dalben in die Box dreht. Mit einer Scheuerleiste kann dem Boot nicht viel passieren. Da das Heck während des Eindrehens in die Nähe des Luvpfahls kommt, wird die Luvleine ebenfalls belegt.



Bei Seitenwind wird zuerst der Leedalben mit der Achterleine eingefangen und dann mit rückwärts laufender in die Box eingedreht (Bild: Jan Bindseil)

Bei genügend Gasschub achteraus pendelt das Schiff in beide Leinen regelrecht ein und berührt keinen der Dalben. Durch kontrolliertes Fieren lässt sich das Schiff bis an den Steg fieren. Zwischendurch werden noch die Vorleinen belegt.