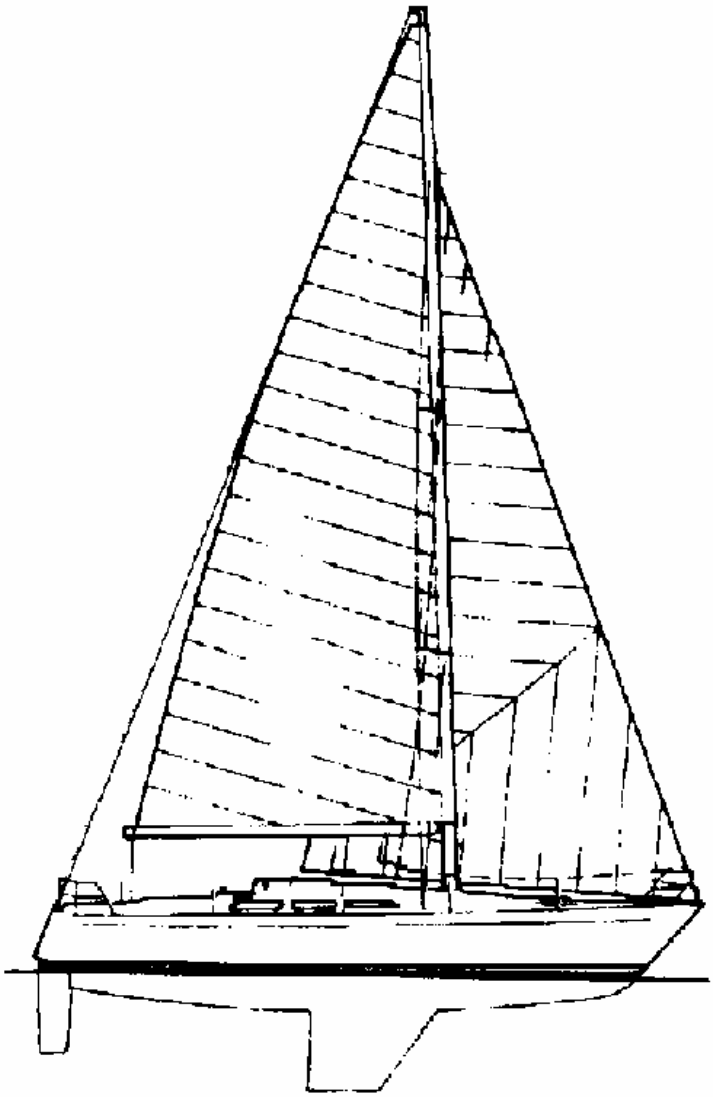


SEGEL & MOTOR MANÖVER

Segelmanöver

Segelsetzen und Segelbergen	1
Reffen	1
Segeln auf verschiedenen Kursen	2
Wenden	3
Halsen	5
Beidrehen zum Beiliegen	6
Boje über Bord	7

Motormanöver

Radeffekt	10
Auf der Stelle drehen	11
Rückwärtsfahren	12
Abschleppen	12
Klar zum Anlegen	13
Klar zum Ablegen	16
An- und Ablegen mit Radeffekt	16
Ablegen bei ruhigem Wetter	17
Ablegen bei stärkerem Wind	17
Boje über Bord	18
Einhand-Segeln	19
Ankern	19
Begriffe	20
Knoten	21
Kommandotafel	24

©
Winfried A. Burkard
eMail wab26@web.de

Segel setzen und Segel bergen

Nachdem das Schiff unter Maschine den Hafen verlassen hat, geht der Steuermann in den Wind. Sein Kommando: "Klar zum Setzen Großsegel“. Die Crew trifft alle Vorbereitungen. Rückmeldung: "Ist klar". Wenn das Schiff gut im Wind steht, können die Mastrutscher einwandfrei laufen. Kommando: "Heißt auf Großsegel". Nachdem das Fall gut durchgesetzt ist, wird die Klampe belegt. Kommando: "Lose auf die Dirk und Niederholer dicht". Jetzt fällt der Steuermann ab und geht an den Wind. Da wir nun unter Großsegel schon manövrierfähig sind, kann die Maschine abgestellt werden. Das Vorsegel kann man je nach den Windverhältnissen auf jedem Kurs setzen. Kommando: "Klar zum Setzen Vorsegel". Nachdem alles klariert ist, kommt die Rückmeldung:. "Ist klar". Der Steuermann geht auf seinen Kurs. Kommando: "Heißt auf Vorsegel". Jetzt geht er mit der entsprechenden Segelstellung auf den gewünschten Kurs.

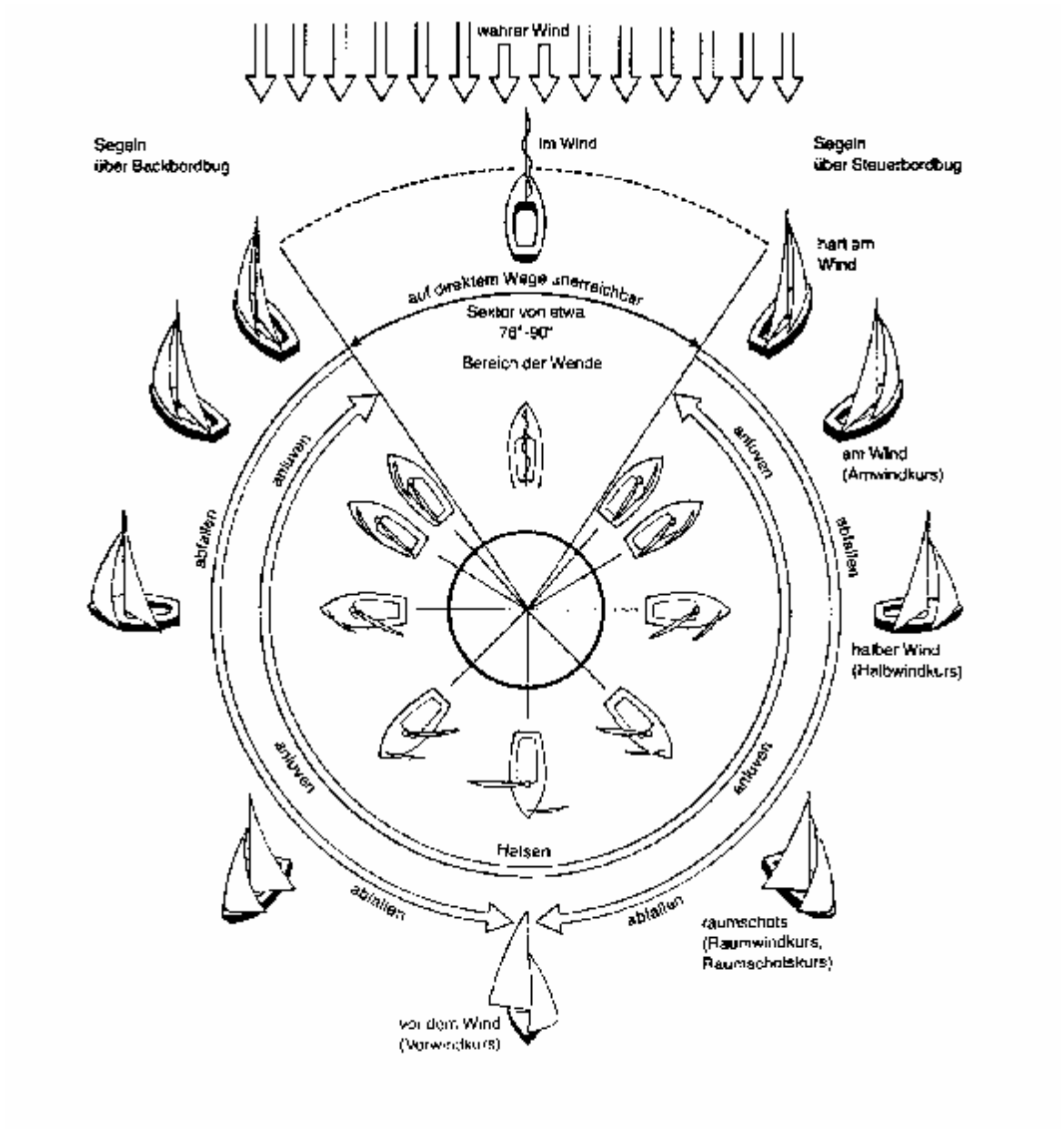
Beim Segelbergen beginnen wir zuerst mit dem Vorsegel-Kommando: "Klar zum bergen Vorsegel". Rückmeldung: "Ist klar". Kommando: "Hol nieder Vorsegel". Falls man eine Rollfock hat, sollte man auf Raumwindkurs gehen. Damit nimmt man dem Wind die Kraft und kann leichter einrollen. Nun stellen wir die Maschine an. Der Steuermann geht in den Wind. Kommando: "Niederholer und Großschot los; klar zum Andirken" Nach dem Andirken soll der Baum achtern etwas höher stehen. Das hat den Vorteil, daß man später beim Segelsetzen das Vorliek besser durchsetzen kann. Kommando: "Niederholer und Großschot dicht; klar zum bergen Großsegel". Das Segel wird in Falten aufgetucht und angebänselt.

Reffen

Bei stärkerem Wind werden die Segelflächen verkleinert, um das Rigg zu entlasten und die Krängung aus dem Schiff zu nehmen, d.h. die Segel werden eingerollt oder durch kleinere ersetzt. Oft läuft eine nicht so stark überliegende Yacht schneller und liegt besser im Ruder. Beim Reffen muß der Windruck möglichst gering und die Schoten müssen gefiert sein. Dennoch muß das Boot manövrierfähig bleiben und etwas Fahrt machen. Dazu wird so hart als möglich angeluvt, aber nicht in den Wind geschossen.

Der Reffvorgang hat Anteile des Segelbergens und des Segelsetzens. Das Großfall wird kontinuierlich gefiert, damit sich keine Falten bilden. Am Vorliek ist eine Wulst zu vermeiden. Die Reihenfolge der Segelbefestigung ist wichtig: Mastkausch, Achterliek, Mittelkauschen.

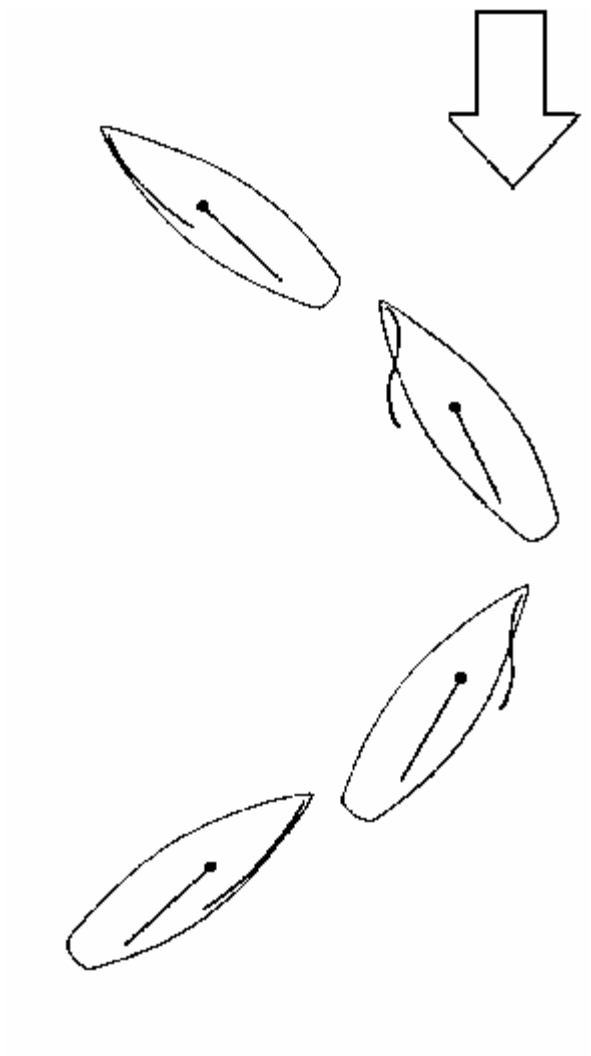
Segeln auf verschiedenen Kursen



Wir kennen vier Windkurse: den Amwind-, Vorwind-, Halbwind- und Raumwindkurs. Auf jedem Kurs gibt es eine entsprechende Segelstellung. Verantwortlich dafür ist der Steuermann. Er gibt die Kommandos: "Neuer Kurs Halbwind", "Fiert auf die Schoten auf Halbwindkurs", "Recht so“. Erfahrene Schotleute stellen die Segel von sich aus ein. Alle Kommandos sollten möglichst kurz, dafür aber laut gegeben werden. Zum Beispiel: Neuer Kurs Amwind, Neuer Kurs Halbwind, Neuer Kurs Raumwind. Der Steuermann fährt die Kursänderungen so, daß er sich dem Arbeitstempo der Schotleute anpaßt. Dies hat den Vorteil, daß die Segel immer gut stehen. Killende Segel haben eine Fahrtminderung zur Folge; außerdem tragen sie zum frühzeitigem Verschleiß bei. Bei Kursänderungen betragen die Winkel zwischen den einzelnen Kursen exakt 45º. Man kann dies gut abschätzen bzw. am Kompaß ablesen.

Der schwierigste Kurs für den Steuermann ist der Raumwindkurs. Bei wenig Wind oder bei stärkerem Seegang ist ein exakter Raumwindkurs nicht zu fahren. Deshalb gibt es den Begriff: “Auf sicherem Raumwindkurs bleiben“. Das Vorsegel muß stehen und darf nicht einfallen. Oft zeigt der Verklicker schon die Tendenz zum Halbwindkurs. Bei längeren Raumwindkursen ist es zu empfehlen, das Großsegel zu bergen. Es würde nämlich dem Vorsegel nur den Wind wegnehmen und es zum Einfallen bringen. Das Bergen des Großsegel hat einen weiteren Vorteil: Man kann mit dem Vorsegel allein auf sicherem Vorwindkurs segeln. Dies wäre selbst bei leichtem Seegang mit Vor- und Großsegel nicht möglich. Die Alternative wäre der Bullenstander. Die beschriebene Art ist einfacher und auch zweckmäßiger. Das Vorsegel allein auf dem Raumwindkurs stellt wie bei einem Auto eine Art von Vorderradantrieb dar. Das Schiff läßt sich jetzt leichter steuern. Es wird vom Wind gezogen.

Wenden



Bei der Wende geht man mit dem Bug durch den Wind. Der Ausgangskurs ist der Amwindkurs. Zuerst müssen wir uns darüber im Klaren sein, wie der Wind in den beiden Segeln wirkt. Zur Verdeutlichung der Hinweis, daß man auch mit festgestelltem Ruder Halsen und Wenden fahren kann. Wenn man das Großsegel auffiert, drückt der Wind allein in das Vorsegel.

Das Schiff ändert seinen Kurs und geht in Richtung Halse. Wird aber das Vorsegel aufgefiert, dann wird das Heck nach Lee gedrückt und der Bug geht durch den Wind. Diese Erkenntnis machen wir uns bei der Wende zunutze. Wir können also bei aufgefiertem Vorsegel eine wesentlich schnellere Wende fahren als bei einem dichten Vorsegel. Z.B. in folgenden Situationen: Wenig Wind und kaum Fahrt; starker Seegang, der gegen den Bug schlägt, einer plötzlichen Gefahr ausweichen, einen Langkieler schneller durch die Wende bringen.

Über den Zeitpunkt des Kommandos "Ree" bei der Wende gibt es verschiedene Versionen. Beim Kommando "Ree" wird sofort die Fockschot losgeworfen; das Segel weht aus und bietet damit dem Wind keinen Widerstand.

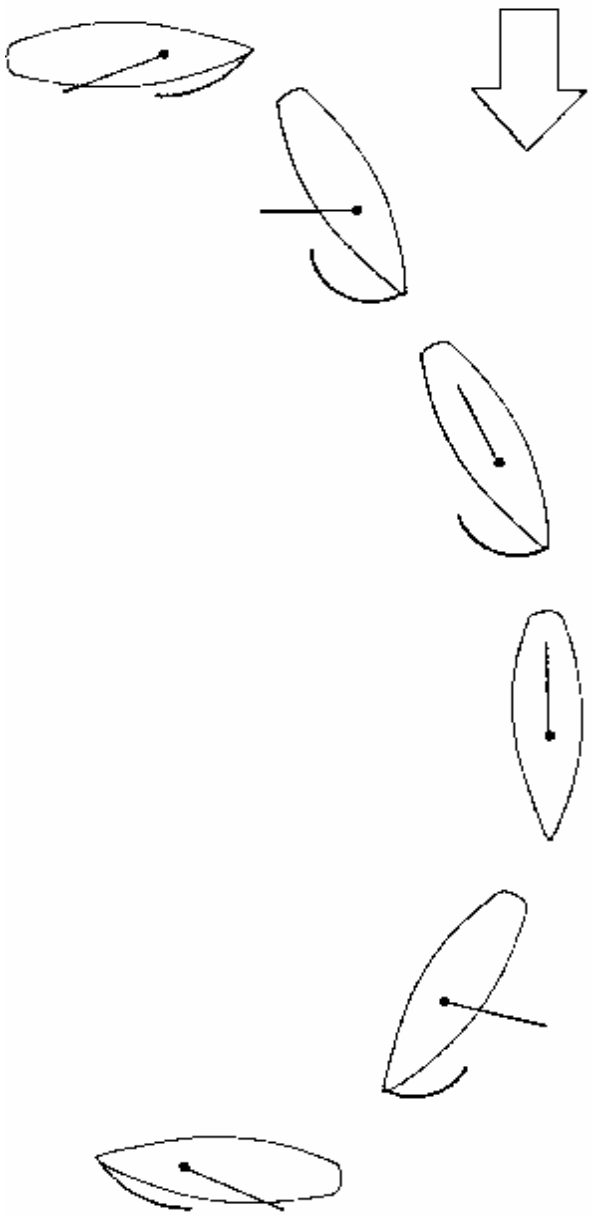
Die erste Art der Wende: Kommando: "Klar zum Wenden, Ree" (frühes Ree). Die Fockschot wird losgeworfen. Wenn die Fock ausgeweht ist, luvt der Steuermann zügig bis zum Anschlag an. Da das Schiff fast auf der Stelle dreht, verliert es an Fahrt, aber die Wende ist so schnell absolviert. Die neue Winsch darf dabei nicht schon belegt sein, denn sonst kann auf der anderen Seite nicht weit genug aufgefiert werden. Auf dem neuen Bug wird die Schot erst dann dicht geholt, wenn der neue Wind einfällt. Zu diesem Zeitpunkt wird auch Stützruder gegeben.

Die zweite Art der Wende, bei ausreichender Fahrt und einem stärkeren Seegang. Kommando: "Klar zum Wenden". Wenn alles klariert ist, Rückmeldung: "Ist klar". Jetzt luvt der Steuermann an und beobachtet das Vorliek des Vorsegels. Wenn dies anfängt zu killen, das sind etwa 10º am Wind, kommt das Kommando: "Ree" (spätes Ree). Das Schiff geht durch den Wind. Erst wenn der neue Wind einfällt, wird dicht geholt und Stützruder gegeben. Das Schiff behält Fahrt, weil das Vorsegel bis etwa 10º am Wind immer noch mitzieht, fährt aber einen größeren Radius.

Je nach Situation entscheidet der Steuermann, ob er die Wende mit einem frühen oder mit einem späten Ree fährt. Die Crew weiß, daß bei Ree die Fockschot losgeworfen wird.

Manche Segler haben es sich angewöhnt, während des Wendens das Vorsegel back stehen zu lassen. Wenn man dies grundsätzlich tut, und das noch bei 5, 6 oder mehr Windstärken, dann kann man das Schiff zu einer gefährlichen Krängung bringen. Die back stehende Fock hat mit der Wende nichts zu tun. Sie wirkt erst, nachdem man die Wende bereits gefahren hat. Man kann lediglich nach der Wende die Drehung des Schiffes unterstützen. "Klar zum Wenden; Fock bleibt back", heißt das entsprechende Kommando für eine back gehaltene Fock, mit nachfolgendem Kommando: "Über die Fock". Unter entsprechender Segelstellung geht dann der Steuermann auf seinen neuen Kurs.

Halsen



Im allgemeinen wird jedes Manöver zügig und entschlossen gefahren. Die Ausnahme aber ist die Halse: Sie wird betont langsam gefahren. Bei stärkerem Wind haben die Schotleute so viel zu tun, daß sie einfach langsam gefahren werden muß.

Der Ausgangskurs für die Halse ist der sichere Raumwindkurs. Von da an kann auf den Verklicker verzichtet werden. Die Segel und die Drehung des Schiffes zeigen exakt wie die Halse zu fahren ist.

Der Steuermann gibt das Kommando: "Klar zum Halsen". Rückmeldung der Schotleute: "Ist klar". Der Steuermann fällt langsam ab und beobachtet die Drehung des Bugs. Gleichzeitig gibt er das Kommando: "Hol dicht die Großschot". Der Steuermann fährt weiter und beobachtet das Vorsegel. Schon wenn das Vorsegel am Schothorn einzufallen beginnt, kommt das Kommando: "Rund achtern". Jetzt wird nicht nur das Großsegel, son-

dern auch das Vorsegel so dicht wie möglich geholt. Dies geht relativ leicht, weil nicht mehr viel Wind in den Segeln steht.

Der Steuermann fällt ab. Wenn dann der neue Wind in das Großsegel einfällt, kommt sofort das Kommando: "Großschot Raumwind". während der Steuermann weiter abfällt, beobachtet er das Vorsegel. Sobald die Fock den neuen Wind bekommt, gibt er das Kommando: "Über die Fock". Von jetzt an fährt er nur noch geradeaus.

Das Schiff liegt nun, auch ohne den Verklicker beobachtet zu haben, auf exaktem Raumschotkurs und zwar deswegen, weil beim Kommando: "Rund achtern“ auch das Vorsegel dichtgeholt wurde. Auf diese Art ist die Halse so präzise zu fahren, daß wir wirklich keinen Verklicker brauchen.

Beidrehen zum Beiliegen

Das Beiliegen ist der relativ ruhigste Zustand den ein Schiff unter Segeln einnehmen kann. Man benutzt den Beiliegezustand z.B. um kleinere Arbeiten durchzuführen, schlechtes Wetter abzuwettern oder beim Reffvorgang. Da das Schiff aber in diesem Zustand Abdrift hat, sollte man darauf achten, daß man nicht auf Legerwall oder ein anderes Hindernis gerät. Das Manöver selbst heißt: "Beidrehen zum Beiliegen". Der Begriff Beidrehen bedeutet zu einem Ziel hingehen, der Begriff Abdrehen von einem Ziel weggehen.

Während des Manövers ist eine Wende zu fahren, für die zunächst Amwindkurs gesteuert wird. Liegen wir also auf Raum- oder Halbwindkurs, dann gehen wir zunächst an den Wind. Dies ist der Beidrehvorgang. Im Anschluß daran gibt der Steuermann das Kommando: "Klar zum Wenden; Fock bleibt back". Der Steuermann luvt zügig an und geht mit der back gehaltenen Fock durch die Wende. Lediglich die Großschot wird dicht geholt, wenn das Schiff durch die Wende geht.

Oft wird der Fehler gemacht, daß man, sobald die Fock back steht, mit dem Ruder sofort nach Luv geht. Das Schiff hält dann noch soviel Fahrt, daß es womöglich noch einmal durch die Wende gehen will. Es dauert eine gewisse Zeit, bis es zum Stillstand kommt. Dies kann schneller erreicht werden: Sobald die Fock back steht, geht das Ruder nicht nach Luv. Es bleibt in der alten Lage. Und zwar so lange bis der Verklicker Halbwind anzeigt. Das Schiff dreht sich jetzt lediglich auf der Stelle. Damit ist die Fahrt aus dem Schiff genommen. Erst jetzt geht das Ruder zügig bis zum Anschlag nach Luv. Da wir keine Fahrt mehr haben, ist auch keine Ruderwirkung da, so daß das Schiff nicht mehr anluven kann. Damit ist der Beiliegezustand erreicht.

Jetzt wird das Schiff getrimmt. Dies geschieht mit dem Großsegel. Es gibt keine generelle Stellung für alle Schiffe. Es sollte so sein, daß das Schiff etwa 60-80º an den Wellen beziehungsweise am Wind liegt. Müßten wir anluven, dann holen wir das Großsegel dichter. Müßten wir abfallen, dann wird das Großsegel aufgefiert. Wenn man einmal die richtige Großsegelstellung für das Schiff gefunden hat, dann bleibt es dabei. Es gibt einen Unterschied, wenn man mit einer großen Genua oder mit einer Fock fährt. In diesem Fall müßte das Schiff auf die beschriebene Art neu getrimmt werden

Man kann nach beiden Seiten in den Beiliegezustand gehen. Wenn man bei den gegebenen Verhältnissen wählen kann, dann sollte man die Fock immer an Steuerbord stellen. Somit steht das Großsegel an Backbord, und es gilt das Wegerecht vor anderen Schiffen.

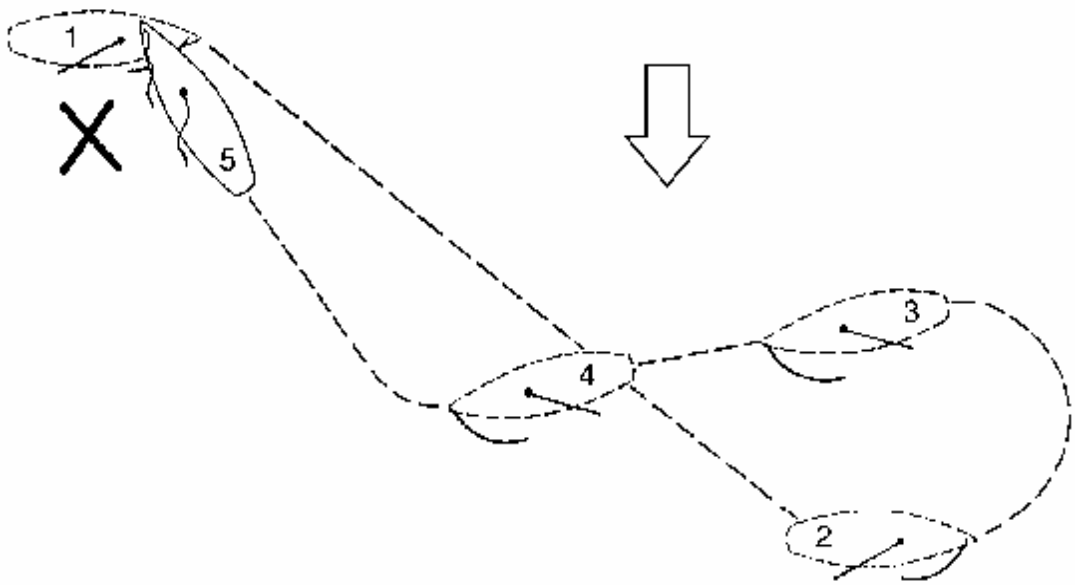
Während des Beiliegens soll das Ruder nicht festgestellt werden. Wenn Wellen gegen ein starres Ruderblatt schlagen, dann kann dies zu Schäden an der Ruderanlage führen. Man geht mit dem Ruder ein bis zwei Handbreit vom Ende des Anschlags zurück und arretiert es an Back- und Steuerbord mit je einem Gummistropp. Damit bleibt das Ruder elastisch, aber weiterhin in Luvstellung.

Daß die Größe der Segel den momentanen Windverhältnissen angepaßt sein müssen, ist selbstverständlich. Wenn wir anschließend weitersegeln wollen, dann heißt das Kommando mit neuer Kursangabe: "Über die Fock; neuer Kurs am Wind, Halbwind oder Raumwind“.

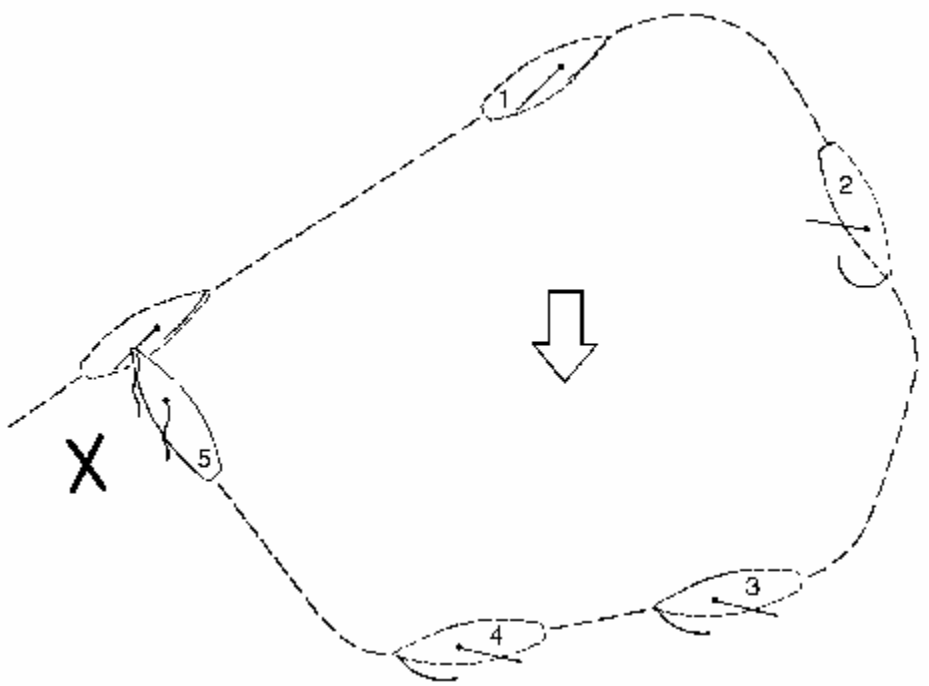
Boje über Bord

Es gibt einige Manöver, die nicht zu einem befriedigendem Ergebnis führen; z.B. eines, bei dem man sich etwa 5 Schiffslängen von der Boje entfernt und dann mittels Q-Wende oder Halse zur Boje zurückfährt. Nach einem Aufschießer soll dann die Boje aufgenommen werden. Bei stärkerem Seegang ist dies kaum möglich, denn man wird die Boje nicht mehr in den Wellen sehen. Außerdem braucht man für dieses Manöver eine komplette Crew: einen Steuermann, zwei Vorschotleute, einen Großschotmann und einen weiteren Mann, der die Boje im Auge behält um sie anschließend aufzunehmen. Es steht zu bezweifeln, daß im Ernstfall fünf Mann auf dem Oberdeck sind um dieses Manöver durchzuführen.

Q-WENDE



HALSE



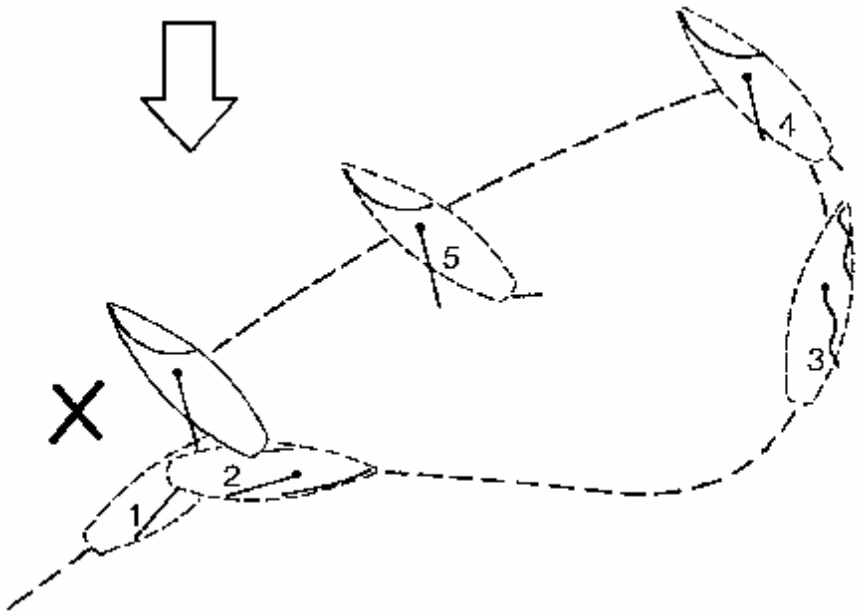
Hier die Beschreibung eines Manövers, bei dem ein Mann die Boje allein aus dem Wasser holt. Der momentane Windkurs spielt keine Rolle. Der Steuermann braucht keine Segel zu bedienen und entfernt sich nur etwa eine Schiffslänge von der Boje, um sie anschließend selbst aufzunehmen.

Zur Ausführung: Nachdem die Boje über Bord gegangen ist, geht der Steuermann von der zur Zeit anliegenden Segelstellung auf Halbwindkurs. Je nach Situation muß er abfallen, anluven oder auf Halbwindkurs bleiben. Nach etwa einer Schiffslänge Abstand zur Boje geht man zügig mit dem Ruder bis zum Anschlag in Richtung Wende. Sobald die Fock back steht, geht man zügig mit dem Ruder bis zum Anschlag nach Luv. Das Schiff driftet nun auf die Boje zu. Sollte die Kraft des Windes nicht ausreichen, dann steuert man sofort auf die Boje zu. Man kann mit dem Ruder jetzt beliebig anluven oder abfallen. Das Steuern bereitet keinerlei Schwierigkeiten. Die Boje wird nun etwa mitschiffs in Lee aufgenommen. Dies hat den Vorteil, daß das Vorsegel bzw. die Fockschoten nicht wie beim Aufschießer behindern. Nachdem die Boje an Bord genommen wurde, geht das Ruder endgültig bis zum Anschlag nach Luv. Damit haben wir nun mit unserem Manöver einen Beiliegezustand erreicht. Da das Schiff jetzt keine Fahrt mehr macht, kann man sich beliebig lang um den Überbordgefallenen kümmern. Gleich auf welchem Windkurs gefahren wird, die Segelstellungen muß nicht verändert werden. Da man bei diesem Manöver durch die Wende geht, sollte man annehmen, daß besonders beim Halb- oder Raumwindkurs der Baum mit ziemlicher Kraft auf die andere Seite schlägt. Dies ist nicht der Fall. Das Vorsegel nimmt dem Großsegel den Wind weg. Der Baum geht zentimeterweise mit lockerer Schot bis zum Anschlag auf die andere Seite. Das Manöver bleibt, abge-

sehen vom Halbwindkurs, auf den evtl. zu Beginn zu gehen ist, immer das Gleiche.

Noch eimal das Wesentliche: Ein Mann fährt das Manöver ganz allein. Der momentane Windkurs spielt keine Rolle. Die Segelstellung wird nicht verändert. Das Manöver ist schnell und sicher. Es wurden bei 6 Windstärken bis zur Aufnahme der Boje 20 Sekunden gestoppt.

BEIDREHEN



Wenn man im Ernstfall eine Person wieder an Bord nehmen will, dann kann dies sehr schwierig sein. Oft ist sie infolge einer Schockwirkung nicht in der Lage selbst mitzuhelfen. Es ist dann für jeden schwer mit eigener Kraft eine Person an Bord zu bekommen. In diesem Fall hat sich eine Rettungstalje bewährt. Sie hat an beiden Enden je einen Karabinerhaken, der am Ende des Baumes bzw. an der Rettungsweste eingeklinkt wird. Die Person wird bis über die Reeling geholt. Dann holt man die Großschot dicht und setzt den Ueberbordgegangenen in der Plicht ab. Der Kraftaufwand ist relativ gering.

Motormanöver

Immer wieder ist festzustellen, daß viele Segler beim An- und Ablegen Schwierigkeiten haben. Nicht nur das eigene, sondern auch fremde Schiffe werden beschädigt. Oft ist sogar die Muring in der Schraube. Sie muß meistens ersetzt werden. Wenn dann noch ein Taucher erforderlich ist, dann kostet das viel Geld.

Bei etwas stärkerem Wind sind vor Manövern im Hafen Vorbereitungen zu treffen:

- Segel einholen und sicher beibändseln
- Anker bereit halten, klar zum fallen
- Hand-Fender bereit halten

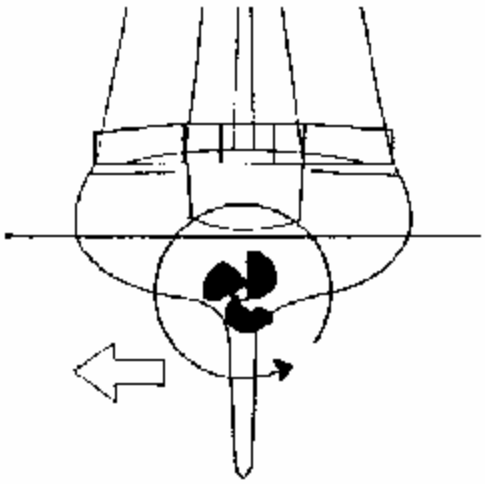
Auf zwei Grundmanöver läßt sich dann jede Fahrkunst zurückführen:

- Fahrt im Schiff halten
- Stehen gegen den Wind

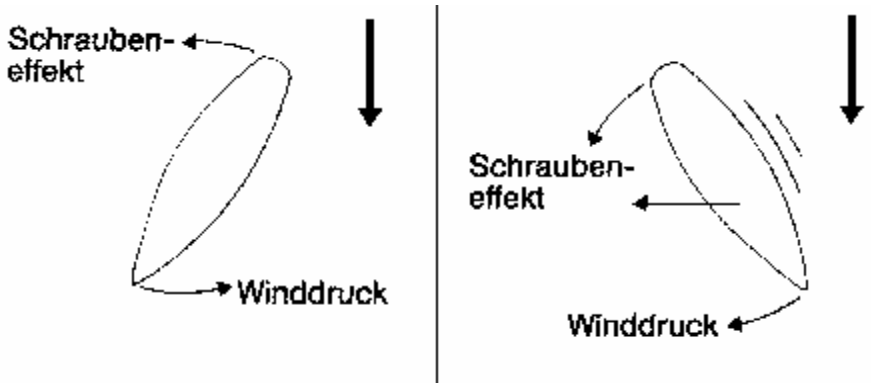
Wissen muß man, ob der Propeller in Vorwärtsfahrt rechts- oder linksherum dreht. Dreht er rechtsherum, dann haben wir eine sogenannte "rechtsdrehende Schraube". Schätzungsweise 95% aller Schrauben sind rechtsdrehend.

Radeffekt

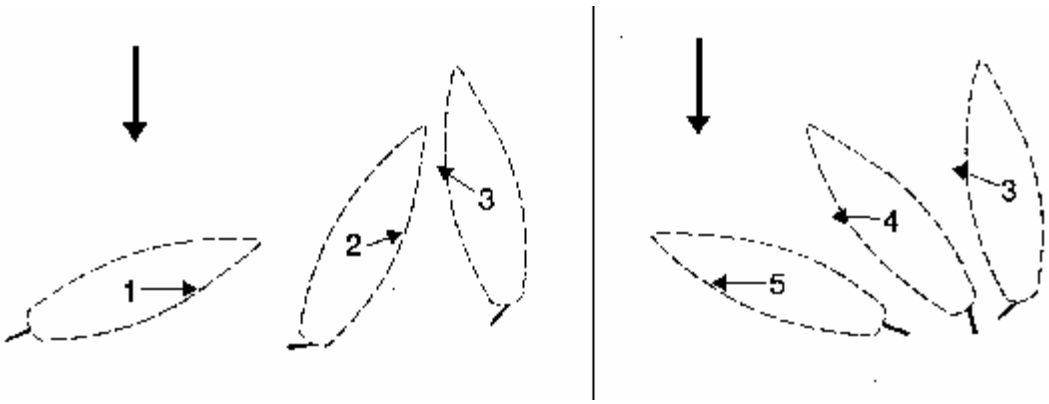
Jedes Schiff dreht mit dem Heck in die Drehrichtung des Propellers. Bei Rückwärtsfahrt und einer linksdrehende Schraube (Vorwärtsfahrt rechtsdrehend!), dreht das Heck nach links. Beim Vorwärtsfahren können wir den nach rechts ziehenden Radeffekt vernachlässigen. Das Anströmen des Ruderblattes durch das Schraubenwasser wirkt hier als Radeffekt. Beim Rückwärtsfahren bleibt allerdings der Radeffekt, denn das Ruderblatt wird nicht angeströmt. Was die Stärke des Radeffektes betrifft, so gibt es von Schiff zu Schiff kleine Unterschiede, an die man sich schnell gewöhnt.



Vor dem Wind lassen sich nur solche Schiffe gut halten, die kaum Radeffekt haben. Ein Schiff mit starkem Radeffekt schwenkt in Richtung dieses Effektes.



Das *Drehen auf der Stelle* wird aus dem Stehen eingeleitet. Nicht zu weit abfallen, bevor nicht genug Fahrt im Schiff ist! Kommt der Bug nicht rechtzeitig nach Luv, endet das Manöver im Lee.



Bei einer rechtsdrehenden Schraube kann die Schiffsdrehung nur rechtsherum erfolgen. Im Stillstand geben wir mit der Maschine bei Hartruderlage Steuerbord einen Schuß, d.h. kurzfristig gehen wir mit der Maschine auf etwa 2000 Umdrehungen und nehmen sofort das Gas wieder zurück. Diesen Vorgang kann man je nach Platzverhältnissen mehrmals wiederholen. Da das aber auch zu einer leichten Fahrtaufnahme führt, müssen wir das Schiff daran hindern, indem wir bei etwa 12-1400 Umdrehungen den Rückwärtsgang einlegen. Das Schiff wird jetzt nicht nur abgestoppt, sondern der Radeffekt dreht das Schiff weiterhin nach rechts. Die konstante Drehzahl bleibt so lange, bis das Schiff rückwärts fahren will. Jetzt wiederholt sich das Schußgeben und Rückwärtsfahren einige male, bis der Vollkreis beendet ist. Einen Schuß geben kann man nicht nur nach Steuer-, sondern auch nach Backbord. Damit kann man dem Schiff kurzfristig eine andere Position geben.

Rückwärtsfahren

Immer hinter dem Steuerrad stehen bleiben! Der lange Hebel zum Bug zeigt wie man zu steuern hat. Geht der Bug nach Steuerbord, dann drehen wir auch nach Steuerbord. Geht der Bug nach Backbord, dann drehen wir nach Backbord. Mit einer Handbreite am Ruder halten wir das Schiff auch bei seitlichem Wind genau auf Kurs.

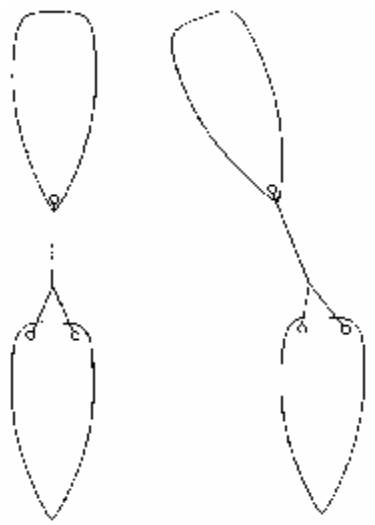
Meistens wird, ob vorwärts oder rückwärts, zuviel am Ruder gedreht. Das Schiff braucht Ruhe, dann läuft es auch gut.

Abschleppen

In Notsituationen kommt man in die Lage ein Schiff abschleppen zu müssen. Es gibt zwei Arten: Einmal längsseits, und einmal achteraus abschleppen. Die erste Art wird man nur bei ruhiger See und auf kurze Distanzen anwenden. Die Fender werden angebracht. An Leinen müssen wir eine Vor-, eine Achterleine, sowie eine Vor- und eine Achterspring haben. Somit können wir vor- und rückwärts fahren. Das Heck des zu schleppenden Fahrzeuges soll vor unserem Heck liegen, damit Ruder und Schraube freibleiben. Wir haben dann eine bessere Steuerwirkung. Selbstverständlich dürfen wir weder unsere noch die Rumpfgeschwindigkeit des anderen Schiffes überschreiten. Mehr als maximale Rumpfgeschwindigkeit zu fahren ist nicht möglich.

Wenn wir achteraus abschleppen, dann brauchen wir eine Schleppleine welche die dreifache Länge des abzuschleppenden Schiffes hat. Genau sollte diese so lang sein, daß sich beide Schiffe auf der gleichen Wellenphase befinden. Dies und die Länge der Leine garantiert eine gute Ruckdämpfung.

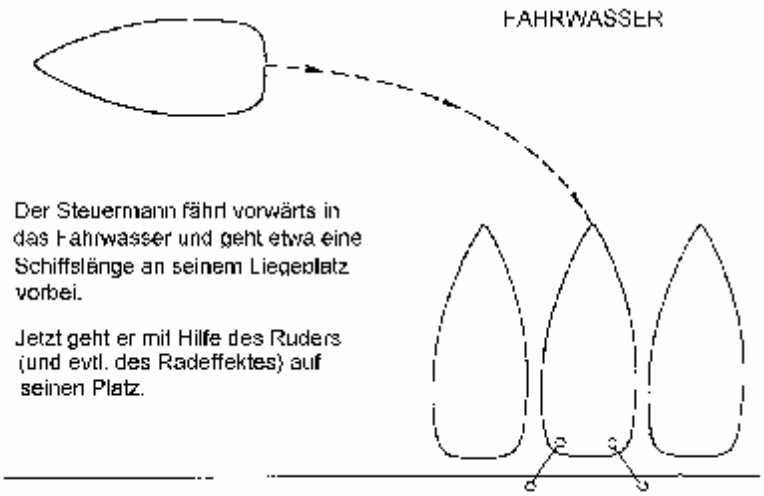
Wie machen wir die Leinen fest? An unserem Heck bringen wir eine Hahnepot aus. Auf der einen Klampe ist ein Palstek, die andere wird belegt. Die Hahnepot sollte etwa 2-3 Meter lang sein. Daran befestigen wir die Schleppleine. Über die Klampe können wir den Abstand zum Abzuschleppenden regulieren. Die Schleppleine wird an der Hahnepot mit einem Palstek befestigt, weil er sich im ausgescherten Zustand nicht zuzieht.



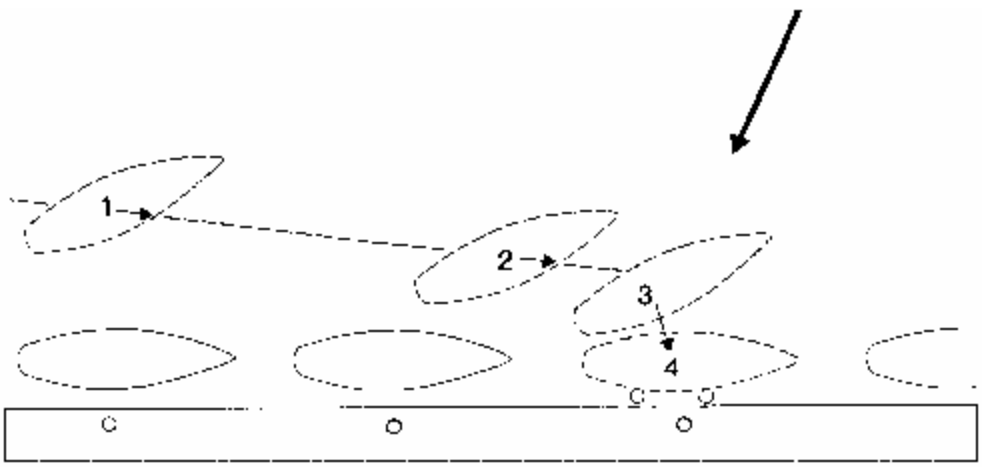
Klar zum Anlegen

Auf jeder Schiffsseite werden mindestens drei Fender ausgebracht. Dann bringen wir die Achterleinen an, und zwar so, daß man sie überwerfen und später auf Slip legen kann (beachte: unter der Seereling durchführen). Wenn wir auf unserem Liegeplatz sind, geht zuerst die luvwärtige Achterleine über. Erst wenn sie fest ist, legen wir den Vorwärtsgang ein. Das Ruder geht bis zum Anschlag nach Luv; mit mehr oder weniger Gas halten wir auch bei starken Wind das Schiff gerade. So kann man sich mit der Muring Zeit nehmen.

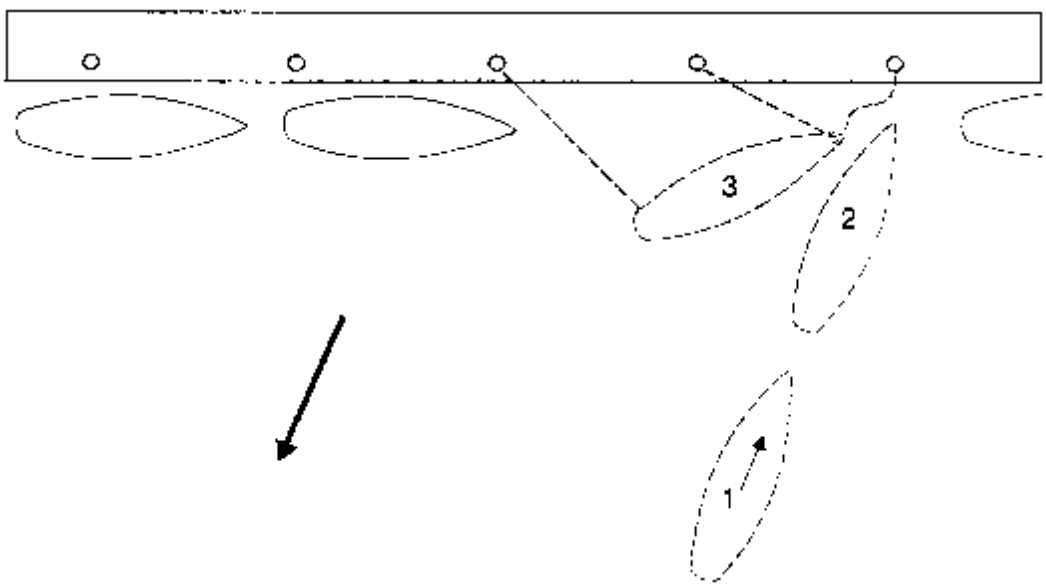
Jetzt nehmen wir die Muring auf, holen sie dicht und belegen sie auf unserem Vorschiff. Zuletzt machen wir dann die Lee-Achterleine fest. Wenn man beim Anlegen etwas mehr Abstand zum Steg hält, kann man mit der Maschine die Muring dichter holen. Es ist übrigens ein ungeschriebenes Gesetz, daß man die Backbord-Muring aufnimmt.



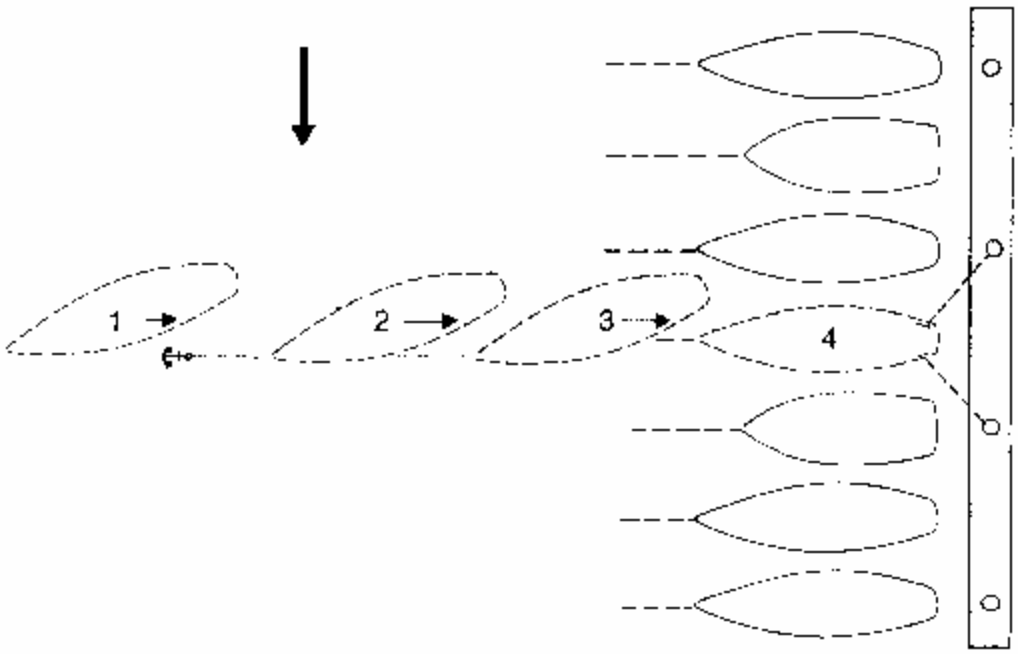
Bei *auflandigem Wind* mit flachem Winkel anlaufen (Bug zeigt nach Luv), mit gradlinigem Kurs über Grund. Auf Liegeplatzhöhe mit "Fahrt zurück" aufstoppen.



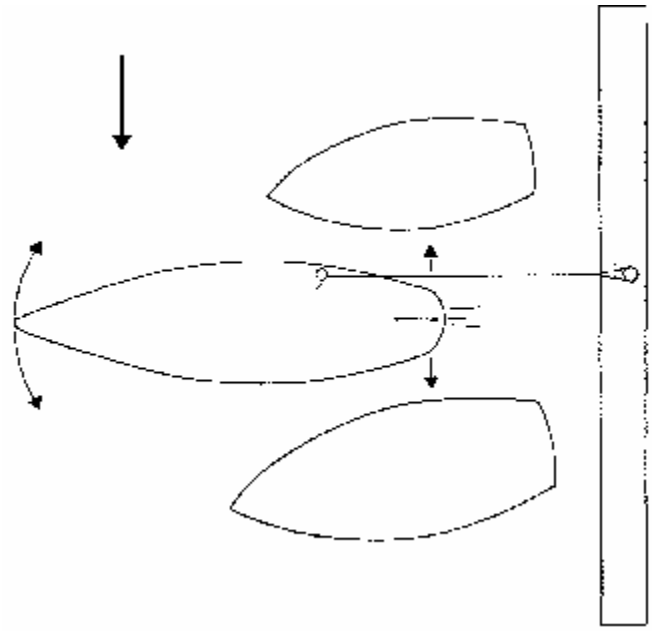
Gegen die Windrichtung läuft man bei *ablandigem Wind* auf den Liegeplatz zu. Ein Helfer meldet den Abstand zur Kaimauer. Vorleine, Vorspring und Achterleine werden ausgebracht. Mit Hartruderlage wird das Heck an die Pier geschwenkt.



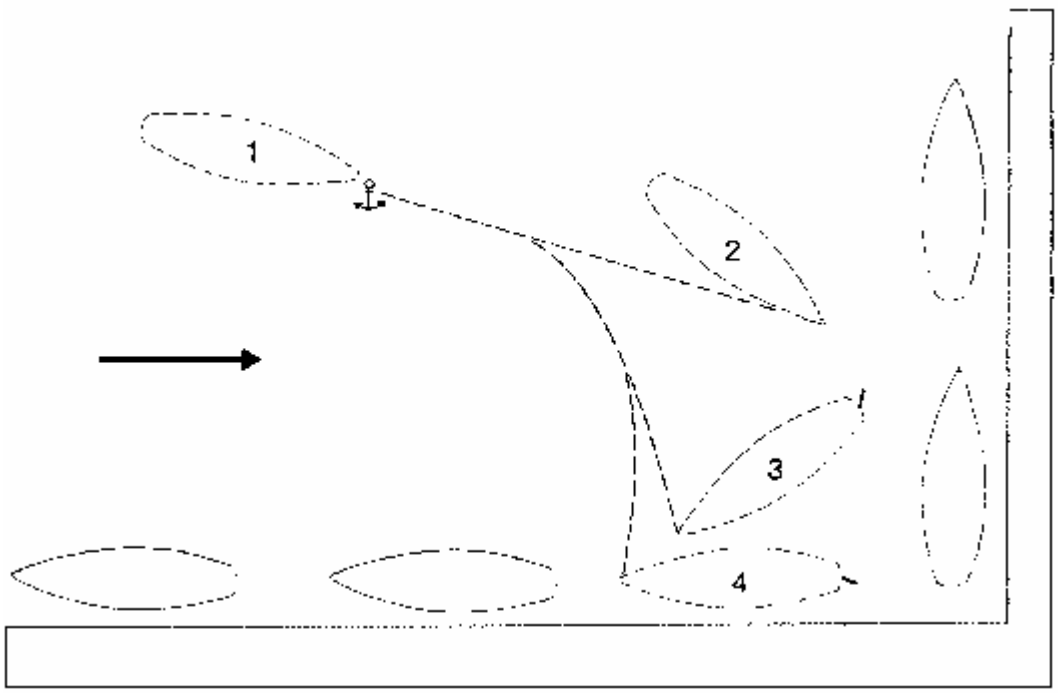
Anlegen mit dem Heck (römisch-katholisch). Dazu muß, zum Erreichen von Ruderwirkung, ziemlich schnell rückwärts gefahren werden, bis zum Bug der Nachbaryacht. Das Heck wird zu Beginn gegen den Wind angestellt. Der Anker muß rechtzeitig fallen. Bei zu frühem Abstoppen bricht das Schiff aus. Dann hilft nur "Maschine Stop", ein Fender und vor allem "Anker holen". Mit der Kettenbremse des Ankers kann das Steuern der Rückwärtsfahrt unterstützt werden



Beim *Anlegen mit der Muring* fehlt die Steuerhilfe der Ankerkette. Hier hilft nur die richtige Fahrtgeschwindigkeit. Die Luv-Achterleine muß zügig ausgebracht und auf der Genuawinsch belegt werden. Ist sie steif geholt, wird eingedampft und damit Bug und Heck stabilisiert. Das Schiff ist so unter Kontrolle. Mit der Genuawinsch wird das Schiff vor und zurück bewegt.



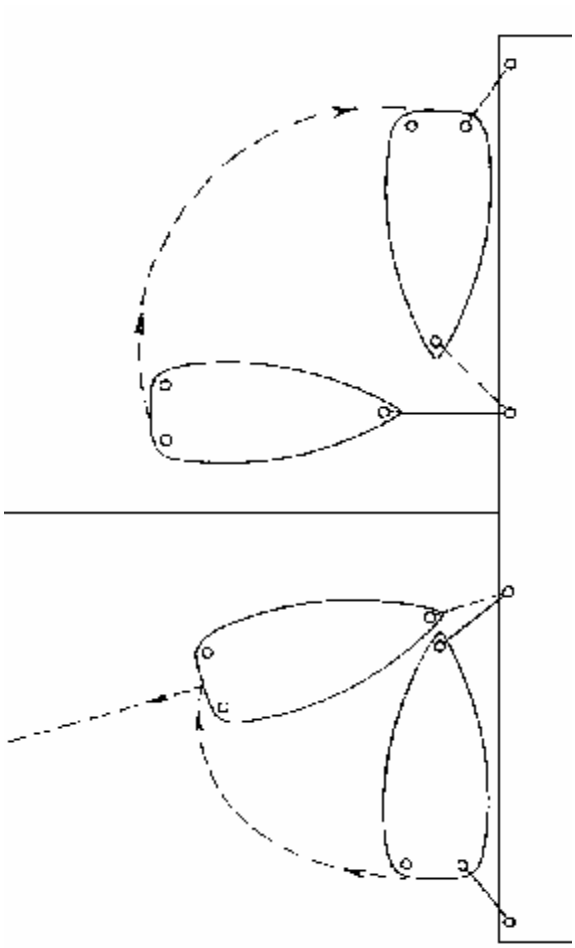
Der *Anker* kann beim Manöver hilfreich sein. Bei Vorwind oder Amwind fällt er bei langsamer Vorausfahrt, um dann beim Anluven das Schiff zu bremsen oder zu stoppen.



Klar zum Ablegen

Zunächst orientieren wir uns, aus welcher Richtung der Wind kommt, z.B. Wind von Backbord: Wir müssen dann in Richtung Steuerbord aus dem Fahrwasser gehen. Die Leinen wurden vorher obenauf belegt. Wir stellen die Maschine an und legen das Ruder hart Backbord gegen den Wind. Dann slipt die Steuerbord-Leeleine aus. Mit mehr oder weniger Gas können wir auch bei stärkerem Wind das Schiff gerade halten. Jetzt lösen wir die Muring und das Schiff liegt immer noch gerade. Mit dem Gas kann man das sehr gut bewerkstelligen. Wir können uns bei diesem Vorgang reichlich Zeit nehmen. Erst wenn die Muring abgesunken ist, lösen wir die Luvleine und fahren an. Mit Hilfe des Windes und entsprechender Ruderlage kommen wir so leicht aus dem Fahrwasser. Anders ist es, wenn der Wind von Steuerbord kommt. Wir müßten das Schiff gegen den Wind drehen und hätten Schwierigkeiten. Nachdem die Maschine läuft, legen wir einen Gang ein. Das Ruder steht hart in Luv. Nun wird die Backbord-Leeleine ausgeslipt. Anschließend werfen wir die Muring los. Jetzt können wir das Schiff gegen den Wind gerade halten. Nachdem wir die Lee-Leine gelöst haben, können wir mit Ruderlage und Hilfe des Windes nach Backbord abfahren. Das Schiff stellen wir nun so hin, daß wir mit Unterstützung des Radeffektes aus dem Fahrwasser kommen.

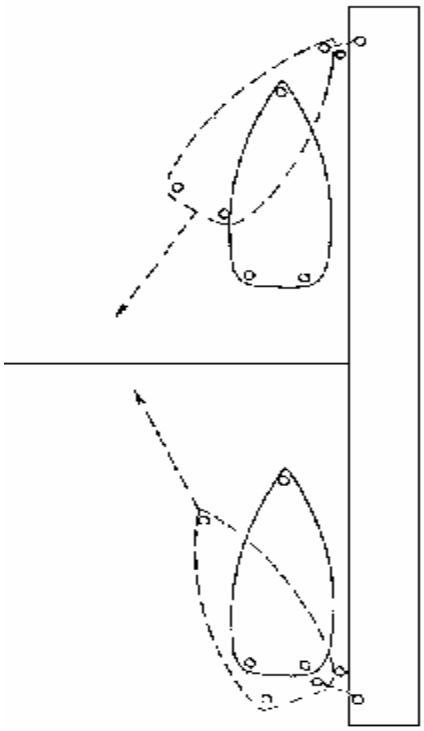
An- und Ablegen mit Radeffekt



Da wir eine rechtsdrehende Schraube haben, die im Rückwärtsgang nach links zieht, können wir nur an Backbord längsseits gehen. Wir steuern mit dem Schiff gegen den Wind den Steg an. Die Vorleine geht über und wird auf Slip gelegt. Bei einem vier Meter breiten Schiff sollte die Distanz von der Stegkante bis zum Bug etwa gut zwei Meter sein. Jetzt legen wir den Rückwärtsgang ein und geben Gas. Auch bei stärkerem Wind dreht sich das Schiff längsseits zum Steg. Da der Bug zum Schluß dicht an den Steg kommt, geben wir mit Ruder hart Steuerbord noch einen kleinen Vorwärtsschuß. Das Schiff liegt. Die Achterleine, und im Bedarfsfall Vor- und Achterspring werden angebracht.

Wenn wir mit Radeffekt ablegen wollen, dann geht das nur, wenn wir an Steuerbord längsseits liegen. Der Radeffekt zieht ja wieder nach links. Nachdem bis auf die Vorleine alle anderen Leinen ausgeslipt sind, ziehen wir das Schiff rückwärts. Ein Fender weit vorn an Steuerbordbug ist wichtig. Das Schiff dreht jetzt in eine für uns günstige Position. Dann slipt die Vorleine aus und wir sind frei.

Ablegen bei ruhigem Wetter

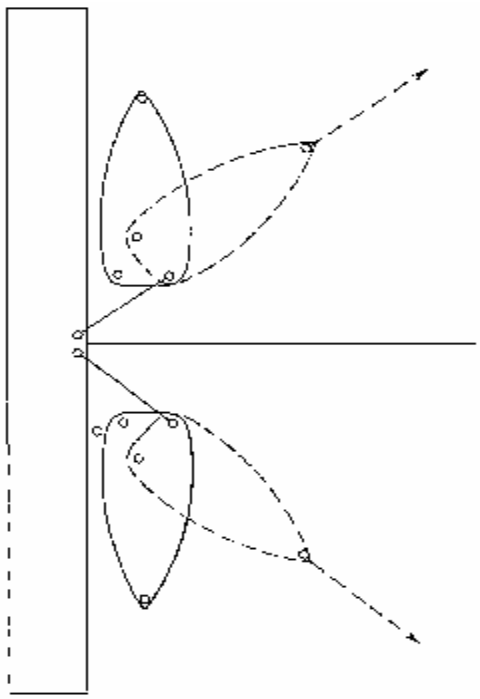


Wenn wir längsseits liegen, können wir bei Windstille oder wenig Wind einfach ablegen. Dabei ist es gleich, ob wir an Steuerbord oder an Backbord liegen.

Wir können uns mit dem folgenden Manöver das Eindampfen in die Spring sparen. Zuerst lösen wir die Achterleine und auch alle anderen Festmacherleinen. Die Vorleine, die auf Slip liegt, wird jetzt dicht geholt. Nun ziehen wir das Schiff, unter Zuhilfenahme eines Fenders bis dicht an den Steg. Jetzt slipt die Vorleine aus. Mit entsprechender Ruderlage fahren wir rückwärts vom Steg weg. Wenn wir mit dem Bug ablegen wollen, dann geht es umgekehrt. Jetzt holen wir die Achterleine dicht und der Bug dreht sich seewärts. Die Achterleine slipt aus und wir fahren vorwärts vom Steg weg.

Ablegen bei stärkerem Wind

Wenn man bei stärkerem auflandigem Wind längsseits liegt, dann kann das Ablegen sehr problematisch sein. Eindampfen in die Spring ist meist mit einigem Risiko verbunden. Oft wird das Schiff beschädigt. Man braucht eine gute Crew, um dieses Manöver ohne Schwierigkeiten zu fahren.



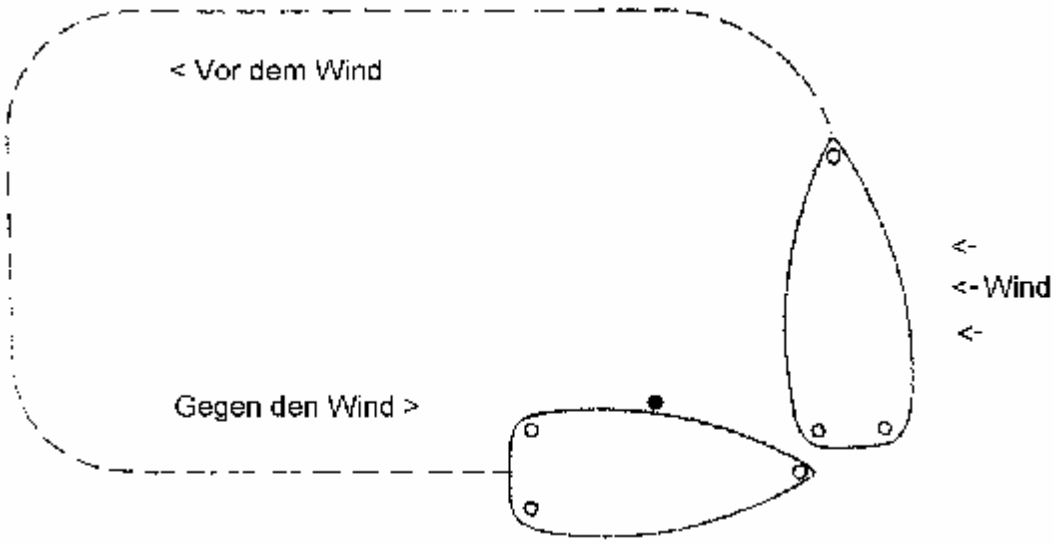
Eine bessere Möglichkeit bietet das folgende Manöver: Wir starten die Maschine. Dann lösen wir die Achterleine und belegen sie auf der achteren seewärtigen Klampe. Jetzt werden alle anderen Festmacherleinen gelöst. Mit der Maschine können wir das Schiff auf der Stelle halten. Mit Ruderlage zum Land le-

gen wir den Vorwärtsgang ein und geben langsam Gas. Die Folge ist, daß das Heck etwa um Fenderbreite vom Steg weggedrückt wird. Bei gleicher Ruderlage geben wir nun mehr Gas. Es entsteht ein enormer Zug auf der Achterleine. Der Bug löst sich vom Steg und das Schiff dreht sich auf der Stelle. Ist die richtige Position erreicht, slipt die Achterleine aus und wir gehen auf Kurs.

Boje über Bord

Man muß sich darüber klar sein, daß dieses Manöver im Ernstfall immer wieder neue Situationen hervorruft. Man kann die Boje an Backbord, an Steuerbord, am Vorschiff, am Achterschiff und Achteraus verlieren. Wichtig ist, wie schnell der Steuermann reagiert. Muß er auskuppeln, oder zügig weiterfahren? Reagiert er spät, dann sofort auskuppeln! Ebenfalls, wenn die Boje über den Bugkorb in das Wasser geht. Er weiß ja nicht auf welcher Seite sie liegt. Reagiert er gleich, dann genügt die sofortige Hartruderlage zur Boje hin. Die Boje passiert er dann etwa drei bis vier Meter neben dem Heck.

Das eigentliche Manöver läuft wie folgt ab: Der Steuermann geht sofort etwa 20-25 Meter auf Vorwindkurs. Dann fährt er gegen den Wind genau auf die Boje zu und stoppt so ab, daß er mittschiffs neben ihr liegt. Aufgenommen wird die Boje immer an Backbord. Bei rechtsdrehender Schraube bleibt er dann mit dem Radeffekt an der Boje. Mit dem eingelegten Rückwärtsgang zieht das Heck zur Boje hin. Noch einmal: Hartruderlage, auf Vorwindkurs gehen und dann gegen den Wind anfahren.



Einhand-Segeln

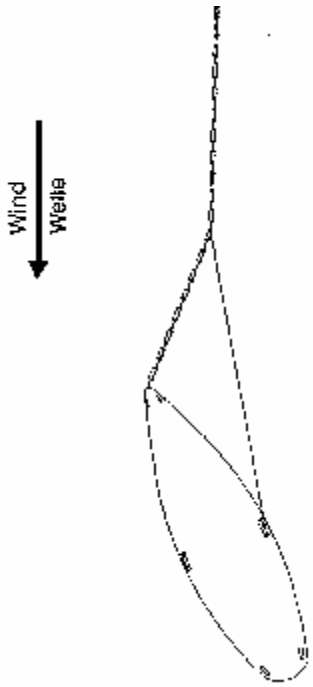
Es wird immer wieder vorkommen, daß man mit seglerischen Laien oder mit einer nicht ausgebildeten Crew fährt. Wenden, Halsen und einige andere Manöver kann man aber auch alleine fahren.

Bei der Wende geht es zuerst in den Beiliegezustand. Anschließend wird die Fockschot losgeworden und auf der anderen Seite wieder dichtgeholt, entsprechend dem neuen Kurs. Ebenso die Großschot. Die Wende ist damit in aller Ruhe gefahren.

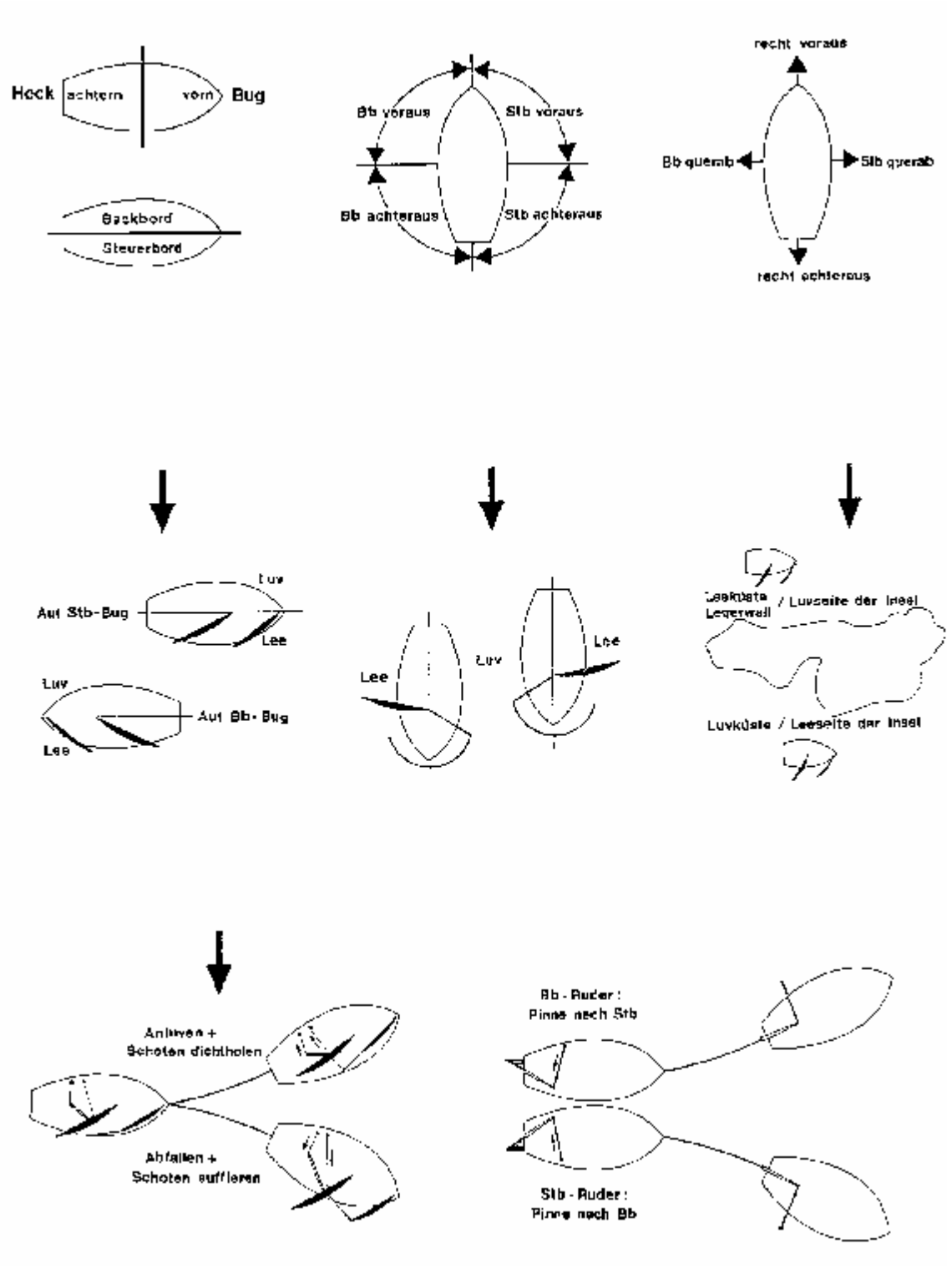
Nun zur Halse: Wie zuvor erst in den Beiliegezustand gehen. Jetzt wird die Großschot so dicht geholt, daß der Baum mittschiffs steht. Das Ruder wird nach Lee gelegt. Das Schiff fällt ab. Durch die Drehung erhält das Großsegel jetzt den neuen Wind. Damit steht die Fock bereits auf der richtigen Seite. Mit der entsprechenden Segelstellung gehe es dann auf den gewünschten Kurs.

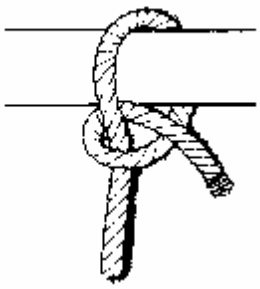
Ankern

Bei unsicherer Wetterlage benutzt man zwei Anker an der gleichen Kette (verkatten). Etwa zwei Meter Länge mehr als die Wassertiefe beträgt, wird der zweiten Anker mit einem Schäkel an der Ankerkette befestigen. Der Vorteil: Beide Anker halten besser. Bei "Anker auf" ist der Zweitanker zuerst an Deck.

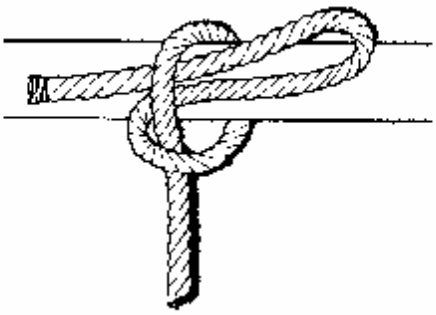


Um am Ankerplatz die Winsch vom Ankerzug zu entlasten, wird etwa 5 m vor dem Bug eine Leine angeschlagen und zur Mittelklampe geführt. Auch das Schwojen der Ankerkette wird so reduziert.

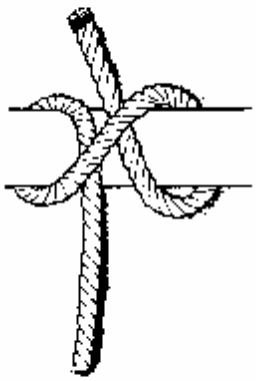

Heck
achtern
vorn
Bug
Backbord
Steuerbord
Bb voraus
Stb voraus
Bb achteraus
Stb achteraus
recht voraus
Bb querab
Stb querab
recht achteraus
Luv
Auf Stb-Bug
Lee
Luv
Auf Bb-Bug
Lee
Lee
Luv
Lee
Leeküste
Lee
/ Luvseite der Insel
Luvküste / Leeseite der Insel
Anluven +
Schoten dichtholen
Abfallen +
Schoten auffieren
Bb - Ruder :
Pinne nach Stb
Stb - Ruder :
Pinne nach Bb



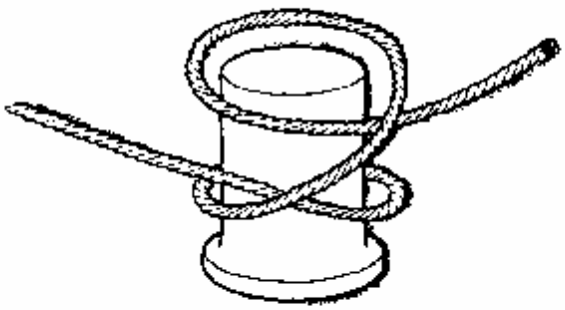
Halber Schlag



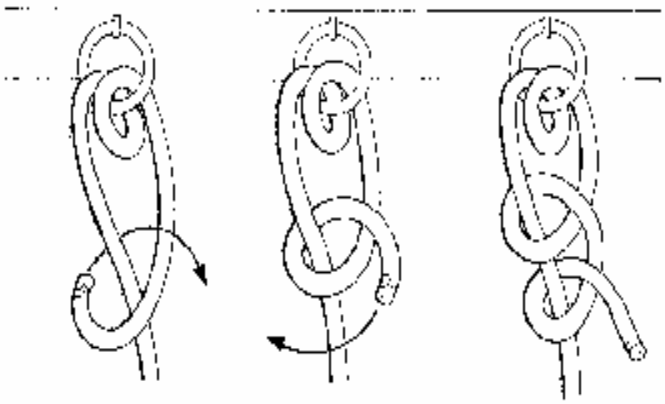
Stipstek



gesteckter Webeleinstek



Webeleinstek



1½ Rundtörn mit 2 halben Schlägen

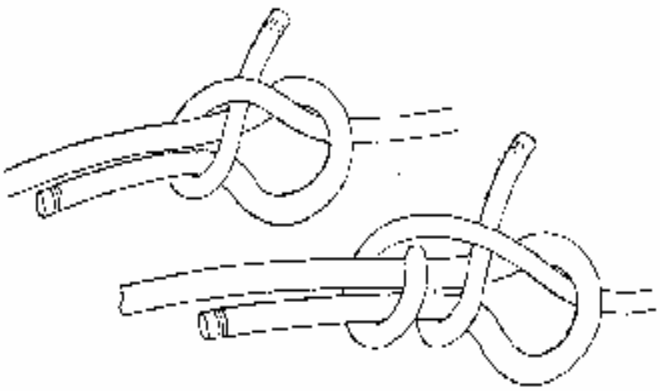
Eine oft gebrauchte Kombination zum kurzzeitigen Festmachen, wenn nicht viel Kraft auf das Ende kommt. Oft genügen auch allein die 2 halben Schläge.

Achtknoten

Ein Stopperknoten, der das Ausrutschen eines Endes durch einen Block oder ein Auge verhindert. Er läßt sich auch nach starker Belastung durch Schieben leicht lösen.

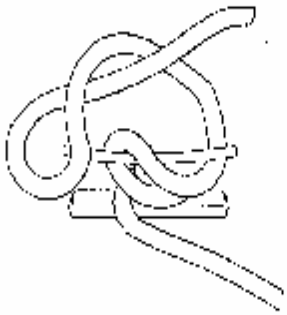
Kreuzknoten

Er dient der Verbindung zweier gleich starker Enden. Er muß symmetrisch sein, d. h. die Parten oder Tampen müssen nebeneinander und auf der selben Seite aus der Bucht des anderen Tampen laufen.



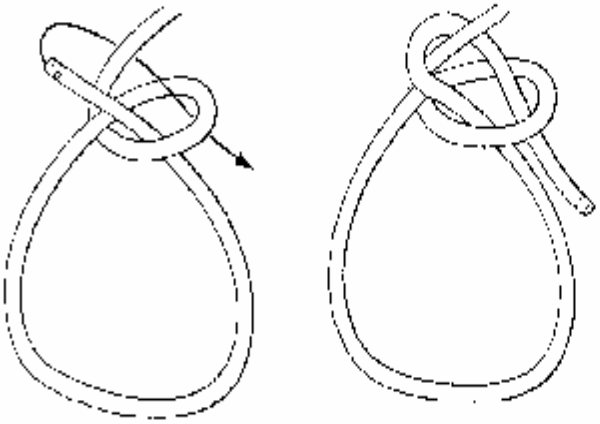
Einfacher und doppelter Schotstek

Beide Knoten verbinden zwei ungleich starke Tampen, wobei das dünnere Ende immer durch die Bucht des dickeren gesteckt wird. Ist das eine Ende wesentlich dünner, so verwende immer den doppelten Schotstek.



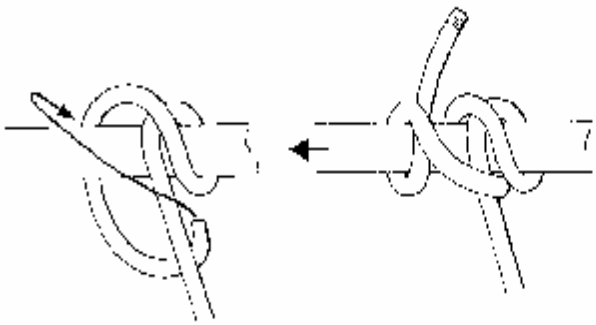
Belegen auf einer Klampe

Zunächst legen wir einen Rundtörn, dann mehrere Kreuzachtäge und zuletzt einen Kopfschlag, der sich durch Zug bekneift.
Der erste Rundtörn darf sich nicht selbst bekneifen, damit das Ende auch auf Zug freigegeben werden kann.



Einfacher Palstek

Er zieht sich bei Belastung nicht zu und dient deshalb zum Überwerfen über Poller oder Pfähle. Man verwendet den einfachen Palstek auch zum Festmachen an Ringen.



Stopperstek

Mit ihm steckt man einen Tampen an ein lastendes Ende, z. B. die Vorleine auf eine Schlepptrosse. Er hält nur, solange Kraft in der angegebenen Zugrichtung auf der hohenden Leine steht.

Vor jedem Manöver muß die Mannschaft eingeteilt und das Manöver angekündigt werden. Jede Position muß besetzt sein!

MANÖVER	KOMMANDO	RÜCKMELDUNG	RUDERGÄNGER
Ablegen voraus:	Klar zum Ablegen Steuer-bord/Backbord voraus	Ist klar	
	Klar bei Vorleine	Ist klar	
	Klar bei Fender	Ist klar	
	Klar bei Achterleine	Ist klar	
	Vorleine los	Ist los	Ruder gradaus
	Achterleine los	Ist los	Gang einlegen
Ablegen unter Buganker:	Klar zum Ablegen unter Buganker	Ist klar	
	Klar bei Achterleine	Ist klar	
	Klar bei Anker	Ist klar	
	Achterleine los	Ist los	
	Hol Anker kurzstag	Anker ist kurzstag	
	Heiß auf Anker	Anker an Bord	Gang einlegen
Ablegen durch Eindampfen in die Vorspring:	Vorspring ausbringen	Ist ausgebracht	
	K.z.A.d.E.i.d.V.	Ist klar	Ruder zum Kai
	Achterleine los	Achterl. ist los	Gang einlegen
	Vorn fendern		etwas Gas geben
	Vorleine los	Vorleine ist los	
	Vorspring los	Vorspring ist los	Rückwärtsgang
			Ruder gradaus
Anlegen seitlich:	Klar zum Anlegen an Steuerbord/Backbord	Ist klar	fährt im spitzen Winkel zum Steg
	Klar bei Vorleine	Ist klar	
	Klar bei Achterleine	Ist klar	legt Schiff parallel
	Klar bei Fender	Ist klar	kurzer Pull rückwärts
			Schiff muß stehen
Anlegen über Buganker:	Klar zum Anlegen über Buganker	Ist klar	legt Schiff in
	Klar bei Anker	Ist klar	45 Grad Position
	Klar bei Achterleinen	Ist klar	fährt rückwärts
	Laß fallen Anker		bis zum Kai
			kurzer Pull vorwärts
			Schiff muß stehen
Wende:	Klar zur Wende	Ist klar	
	Ree		luvt an
	Über die Fock		leitet aus
Halse:	Klar zur Halse	Ist klar	
	Fier auf die Schoten		fällt ab
	Hol dicht Großschot		stabilisiert Schiff
	Wenn Großschot dicht ist:		auf Vorwindkurs
	Rund achtern		dreht weiter
	Fier auf die Schoten		dreht weiter
	Stützruder		stabilisiert Kurs
Beidrehen:	Klar zum Beidrehen	Ist klar	
	Ree, Fock bleibt back		luvt an
	Fier auf die Großschot		gibt Luvruder

MANÖVER	KOMMANDO	RÜCKMELDUNG	RUDERGÄNGER
Boje über Bord mit Wende:	Boje über Bord auf Steuerbord/Backbord		
	Fier auf die Schoten auf raumen Wind		fällt ab auf raumen Wind
	NAME, Boje beobachten		
	Rettungsmittel nachwerfen		
	Klar zur Wende	Ist klar	fährt raumen Wind
	Ree		luvt an
	Über die Fock		leitet aus
	Fier auf die Schoten auf halben Wind		fährt halben Wind
	NAME, klar bei Bootshaken	Ist klar	
	Boje wird an Backbord/ Steuerbord aufgenommen		
	Klar zum Aufschießen	Ist klar	
	Schoten los		dreht in den Wind
		Boje gefaßt	
	Hol dicht die Schoten auf Amwindkurs		luvt an
Boje über Bord mit Halse:	Boje über Bord auf Backbord/Steuerbord		
	Hol dicht die Schoten auf Amwindkurs		luvt an
	NAME, Boje beobachten		
	Rettungsmittel nachwerfen		
	Klar zum Halsen	Ist klar	
	Fier auf die Schoten		fällt ab
	Hol dicht die Großschot		stabilisiert Schiff auf Vorwindkurs
	Rund achtern		dreht weiter
	Fier auf die Schoten Stützruder		stabilisiert Kurs
	Hol an die Schoten auf halben Wind		luvt an
	NAME, klar bei Bootshaken	Ist klar	
	Boje wird an Backbord/ Steuerbord aufgenommen		
	Klar zum Aufschießen	Ist klar	
	Schoten los		dreht in den Wind
		Boje gefaßt	
	Hol dicht die Schoten auf Amwindkurs		luvt an
Segel setzen:	Klar zum Segelsetzen	Ist klar	
	Klar zum Setzen Groß	Ist klar	
	Klar bei Großfall	Ist klar	
	Heiß auf Großsegel		fährt gegen Wind
	Klar zum Setzen Fock	Ist klar	
	Klar bei Fockfall	Ist klar	
	Heiß auf die Fock		fährt gegen Wind Motor abstellen
Segel bergen:	Klar zum Segelbergen	Ist klar	Motor anlassen
	Klar bei Fockfall	Ist klar	
	Hol nieder Fock		fährt gegen Wind
	Klar bei Großfall	Ist klar	
	Hol nieder Großsegel		fährt gegen Wind