

## 1.4 Ablegemanöver

Das erste Manöver eines Törns ist naturgemäß ein Ablegemanöver. Mit diesen soll begonnen werden. Im Prinzip kommen drei Manöver in Frage:

- Auslaufen aus der Box,
- Ablegen längsseits und
- „Eindampfen in die Spring“, eine spezielle Methode des Längsseits-Ablegens, die in bestimmten Situationen, z. B. bei auflandigem Wind, die einzige Möglichkeit darstellt, von der Pier wegzukommen.

Um andere Schiffe nicht in Mitleidenschaft zu ziehen, wird in der Regel an einem freien Steg oder einer freien Pier zuerst einmal An- und Ablegen Bug oder Heck voraus oder längsseits geübt. Erst wenn der Auszubildende weiß, wie das Schiff auf Ruder und Gashebel reagiert - und er vor allem gelernt hat, eine Yacht auch bei böigem Seitenwind gerade vor den Steg zu bugsieren -, kann dem Rangieren in der Box nähergetreten werden.

### 1.4.1 Vorbereiten eines Ablegemanövers

Wenn das Anlegemanöver ordnungsgemäß abgeschlossen worden ist, dann lässt sich die Yacht mit wenigen Handgriffen ablegebereit machen. Die Leinen liegen bereits auf Slip, und man hat hoffentlich auch darauf geachtet, dass kein Knoten oder ein sonstiges Hindernis das klare Auslaufen der Festmacherleinen stört. (Manche Skipper legen die Festmacherleinen erst unmittelbar vor dem Ablegen auf Slip. Wenn die Yacht zuvor ordentlich vertäut war, ist dagegen nichts einzuwenden. Es ist eine Frage des persönlichen Geschmacks und hat außerdem den Vorteil, dass sich der Rudergänger unmittelbar vom kinkenfreien Auslaufen der Leinen überzeugen kann.)

Zunächst teilt der Rudergänger seine Leute ein und erklärt, wie er das Manöver zu fahren gedenkt. Z. B. sagt er: „Annemarie und Benno, Ihr nehmt die Achterleinen herein und sorgt dafür, dass mir keine in die Schraube gerät!“ „Der Wind steht auf der Backbordseite des Hecks, da nehmt Ihr die Backbord-Achterleine zuletzt rein!“ „Charlotte, Du gehst auf den Bug und gibst die Mooring frei, wenn ich Dir dieses oder jenes Handzeichen gebe! Mach’ mir aber mit ‘nem Handzeichen Rückmeldung, wenn die Mooring abgesunken ist! Anschließend achtest Du auf Querverkehr und gibst mir Zeichen, wenn was kommt!“

Dann werden eventuell angebrachte Scheuerschutz-Lappen entfernt, die Springs gelöst und an Bord verstaut und überprüft, ob die Windleine klar läuft. Mit Windleine bezeichne ich die Leine, die zuletzt gelöst wird, weil sie zum Wind hin zeigt. Korrekt wäre der Ausdruck „Luvleine“, aber das ist ein wenig unanschaulich. Bei Seitenwind können es auch zwei sein. Wurden die Festmacherleinen zum Schutz vor Durchscheuern mit zwei Rundtörns an Ringen befestigt, so wird jeweils ein Rundtörn herausgenommen.

Bei Windstille startet man den Motor (Leerlauf), holt die Leinen komplett herein, wartet ggf. das Absinken der Mooring ab und fährt dann los. Bei Wind kann so nicht verfahren werden, weil der Wind dann Bug oder Heck wegdrückt, und womöglich Nachbarschiffe beschädigt werden. Hier muss man zumindest die Windleine aus der Hand freigeben, und zwar in dem Maße, wie die Yacht Fahrt aufnimmt. Bei böigem oder stark umspringendem Wind muss man u. U. zwei Leinen aus der Hand freigeben.

Die aus der Hand freigegebenen Leinen müssen unter allen Umständen glatt laufen, sonst gibt es zumindest feixende Zuschauer.

Nach dem Anlassen des Motors und vor dem Leinen-los-Befehl wirft der Rudergänger noch einmal einen Blick auf die Umgebung und wartet notfalls, bis die Strecke frei ist. Fährt er mit

dem Bug voraus aus der Box, hat er meistens keinen Einblick in den Querverkehr. Der Mann an der Boje oder an der Mooring kann ihn da leicht mit ein paar Handzeichen über die aktuelle Situation informieren (ein agierendes Crewmitglied wird seemännischer Gewohnheit entsprechend immer als Mann bezeichnet, was die inzwischen genauso zupackenden Frauen keineswegs diskriminieren soll). Fährt man jedoch unter Aufholen des Bugankers - der in der Regel von zwei Personen bedient wird - aus der Box, muss ein Dritter zum Beobachten des Querverkehrs aufs Vorschiff geschickt werden.

### 1.4.2 Ablegen Bug oder Heck voraus

Ablegemanöver in Vorausfahrt (Bug voraus) bieten bei Windstille sowie bei ablandigem Wind keine Schwierigkeiten. Bei Gegenwind muss man entsprechend mehr Gas geben, und bei Seitenwind muss entsprechend gegengehalten werden.

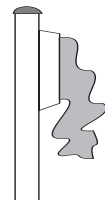
Fährt man mit dem Heck voraus, macht sich der Radeffekt bemerkbar, d. h. das Heck zieht nach Backbord - und man hat zunächst keine Möglichkeit, mit dem Ruder zu korrigieren. Erst wenn das Ruder greift, kann sauber achteraus gefahren werden. Durch kräftiges „Gasgeben“ bzw. mit kurzen „Gasstößen“ lässt sich der Radeffekt etwas überspielen. Da jedoch der Querverkehr in engen Häfen Probleme aufwerfen kann, muss man sein Tempo niedrig halten. Das allzu nassforsche Drauflosbrettern ist den Söhnen reicher Väter zu überlassen. Es sei jedoch nicht verheimlicht, dass einige Segelschulen, insbesondere in Frankreich, glühende Verfechter des Schnellfahrens sind (weil sich dadurch der Seitenwindeinfluss und der Einfluss des Radeffektes verringern lässt). Ich halte das für gefährlich. Die Vorhaltetechnik bei Seitenwind ist m. E. sicherer.

### 1.4.3 Auslaufen aus der Box

#### 1.4.3.1 ohne Wind

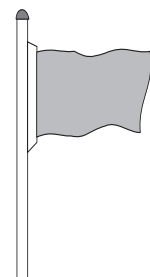
Bei Windstille verläuft das Manöver sehr einfach. Man löst die Leinen und fährt los (wobei dem Querverkehr vor der Box Vorfahrt einzuräumen ist).

Wurde eine Mooring benutzt, so muss deren Absinken unbedingt abgewartet werden, sonst besteht die Gefahr, dass sie (oder die Führungsleine der Mooring) in die Schraube gerät, was den Törn mit großer Wahrscheinlichkeit beendet. In sauberem Hafenwasser sieht man die Mooring absinken, bei trübem Wasser muss man eine Zeitspanne mit Sicherheitszuschlag wählen. In der Regel genügen etwa 20 bis 30 Sekunden.



#### 1.4.3.2 mit Wind (s. hierzu auch Anhang BR, Manöver nach Dehnhardt)

Mit zunehmendem Wind kann das Manöver problematisch werden, wobei auf- oder ablandiger Wind weniger Schwierigkeiten bereiten als Seitenwind. Legt man unter Buganker ab, muss nur das Heck mit einem oder zwei Fendern, die aus der Hand bedient werden, von dem Nachbarschiff in Lee weggedrückt werden. Maßnahmen am Bug sind nicht erforderlich, weil die Ankerkette beim Aufholen ständig stramm gezogen ist (oder zumindest sein sollte). Der Bootshaken ist in aller Regel zu schwach und zu spitz zum Wegdrücken einer 10 - 15 m-Yacht von den Nachbarschiffen.



## „Auslaufen aus der Box“

Kurzform

Mit dem Heck voraus ist das Manöver in der Regel etwas einfacher, weshalb hier der Fall Bug voraus angenommen wird, das Heck also an der Pier oder dem Steg liegt.

- Alle eventuell angebrachten Scheuerschutzlappen einsammeln
- Windleine(n) auf Slip legen (sofern nicht bereits geschehen)
- ggf. Springs und die Gangway verstauen
- Crewmitglieder einteilen und Manöver erläutern (ein Mann zum Einholen der Mooring und Beobachten des Absinkens, ein Mann zum Beobachten des Querverkehrs je nach Wind ein oder zwei Mann an der Heckleine bzw. den Heckleinen)
- Motor starten (Leerlauf = Knopf am Gashebel ganz hineingedrückt)
- alle Leinen bis auf die Windleine(n) losgeben
- Mooring oder Bojenleine losgeben (sofern der Wind nicht von vorn oder seitlich kommt)
- Rückmeldung abwarten, dass Mooring abgesunken ist
- Gang einlegen
- Kommando: „Leinen los!“
- Sofort losfahren. Der Rudergänger kann sich jetzt um nichts anderes kümmern!

Nach dem Befehl: „Leinen los!“ hat der Rudergänger keine Zeit, sich um irgendwelche eventuell verheddernde Schnüre zu kümmern. Er muss sich rempelfrei ins Fahrwasser begeben und hoffen, dass das mit den Leinen in Ordnung geht. Seine Konzentration gilt neben dem Vermeiden von Kratzern an Nachbarschiffen hauptsächlich dem Querverkehr, wobei er sich am besten schon vorher eventuelle Maßnahmen (zurück in die Box, durchstarten, weil der Platz noch reicht, andere Richtung einschlagen als geplant usw.) überlegt hat.

Irgendwann rauscht das Ende der Windleine(n) aus und fällt ins Wasser. Die Leine muss schnellstens geborgen werden, damit sie nicht in die Schraube gerät. Zur Beruhigung des Rudergängers ist die Rückmeldung wichtig, dass die Leine(n) geborgen wurde(n).

Bei vorlichem Wind oder bei Seitenwind ist die Mooring die Windleine oder eine der Windleinen. Dann muss der Rudergänger das Gas vorsichtig dosieren, damit die Mooring Zeit hat zum Absinken. Herr Dehnhardt empfiehlt, bei vorlichem Wind und bei Seitenwind die Lee-Heckleine auf Slip liegen zu lassen, mit wenig aber genügend Gas die Leine strammzuziehen, alle anderen Leinen einzusammeln, die Mooring absinken zu lassen, wobei sie ein Crewmitglied per Bootshaken von der Schraube fernhält und dann die Fahrt durch Freigeben der Heckleine zu beginnen.

Legt man von der Boje ab, gilt sinngemäß das gleiche. Statt Freigeben der Mooring wird die Leine eingeholt.

Bei Anker-auf-Manövern gehen drei Mann aufs Vorschiff; zwei holen den Anker auf und einer achtet auf den Querverkehr. Die Rückmeldung „Anker ist kurzstag!“ ist ganz wichtig!, denn der Rudergänger muss sich nun noch einmal umsehen, ob alles frei ist, weil nach dem Befehl: „Anker auf!“ relativ bald die Rückmeldung: „Anker ist auf!“ kommen kann, und dann hat der Steuermann die volle Verantwortung für das Einhalten der Vorfahrtsregeln. Sobald der Anker ausgebrochen ist, gilt die Yacht als Verkehrsteilnehmer.

#### 1.4.4 Ablegen längsseits

Ohne Wind ist das Manöver wieder sehr einfach. Man drückt das Schiff von der Pier weg, was bei Kunststoff-Yachten bis 13 oder 14 m Länge ohne Schwierigkeiten von einem einzigen Mann bewerkstelligt werden kann, legt, sobald ein Abstand von 1 bis 2 m erreicht ist, den Gang ein und fährt langsam mit Vorwärtsgas los. Die Kurve darf nicht zu scharf genommen werden, damit das Heck nicht an der Kaimauer entlangschrammt. Achterausfahrt ist problematisch, besonders bei Wind, weil dann der Radeneffekt stärker zum Tragen kommt und der Bug nicht so leicht kontrolliert werden kann.

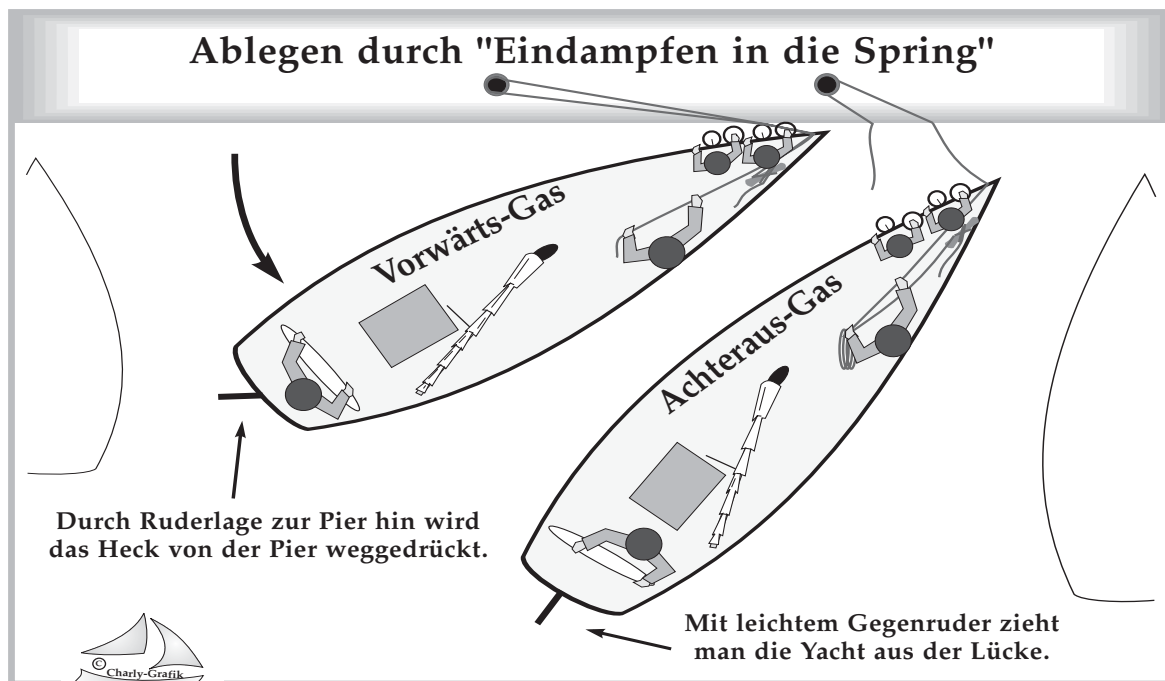
Bei vorlichem, achterlichem und vor allem ablandigem Wind wird in gleicher Weise verfahren. Aufländiger Wind macht das Manöver jedoch unmöglich (siehe "Eindampfen in die Spring").

#### „Ablegen längsseits“

☑ **Kurzform** ☑

- Scheuerschutz und Springs bergen (sofern vorhanden)
- Windleine(n) auf Slip legen (sofern nicht bereits geschehen)
- Crewmitglieder einteilen und Manöver erläutern (zwei Mann zum Einholen der Windleine(n) und mindestens ein Mann zum Abdrücken der Yacht von der Pier)
- Motor starten (Leerlauf)
- alle Leinen bis auf die Windleine(n) losgeben
- Kommando: "Leinen los!"
- Yacht von der Kaimauer wegdrücken
- Gang einlegen (aber erst, wenn die Yacht ein bis zwei Meter Abstand zur Pier gewonnen hat)
- Langsam im Vorwärtsgang losfahren und auf das Heck achten

#### 1.4.5 „Eindampfen in die Spring“ (s. hierzu auch Anhang BR, Manöver nach Dehnhardt)



„Eindampfen in die Spring“ ist oft das einzige Manöver, mit dem das Ablegen bei ungünstigen Verhältnissen noch möglich ist. Typische Situationen sind aufländiger Wind oder Schiffe unmittelbar vor und hinter der eigenen Yacht, die längsseits an der Pier liegt.

#### □ Vorbereitung des Manövers:

- Eine **lange** Vorspring, von der ein Ende an einer Vorschiffs-Klampe befestigt ist, wird über die Bugklüse nach draußen geführt, um einen Poller oder einen Ring lose herumgelegt und wieder durch die Klüse hereingeführt. Ein Mann bedient ausschließlich das andere Ende der Spring, das während des gesamten Manövers aus der Hand gefahren wird. Dieser Mann achtet auch darauf, dass die Spring klar läuft, also keine Knoten, Kinken oder gar Woolings enthält. Die Leine sollte möglichst lang sein. Sie hat nur Namensgleichheit mit der Spring, die nachts das Schaukeln etwas dämpft; sie übt eine völlig andere Funktion aus.
- Der Bug muss sehr gut gefendert werden! Am besten werden zwei dicke Fender vorn festgemacht und ein bis zwei weitere Fender aus der Hand bedient. Das Fendern des Bugs ist alles andere als einfach, weil der Bug kaum Angriffsfläche bietet. Man beobachtet oft, dass jemand die Fender 50 cm hinter den Bug hängt, und manchmal noch achterlicher. Dort werden die Fender nicht gebraucht, sondern da, wo die Spitze des Bugs auf die Kaimauer treffen würde, wenn man sie zu rammen versuchte. Es gibt auch Artisten, denen genügt ein einziger Fender, aber davon sollte man dem Anfänger abraten.
- Das Ruderblatt zeigt zur Pier.

#### □ Ablauf des Manövers:

- Man gibt **langsames** Vorwärts-Gas. Dabei presst der Bug die Fender an die Kaimauer! Das Heck dreht sich von der Mauer weg.
- Sobald das Heck genügend Abstand zur Mauer gewonnen hat, wird das Ruder mittschiffs oder etwas nach der anderen Seite gelegt (das Ruderblatt zeigt also von der Mauer weg).
- Dann gibt man zwei kurze Achteraus-Gas-Stöße, um den Radeffekt zu reduzieren und fährt dann rückwärts aus dem Anlegebereich.
- Wenn die Achterausfahrt beginnt, erneut gut fendern! Der Bug hat die Tendenz, noch ein paar Dezimeter an der Mauer entlangzuschrappen, besonders bei auflandigem Wind.
- Wenn die Achterausfahrt beginnt, gibt der Mann an der Spring Lose auf die Spring, holt sie aber noch nicht ein, weil es sein kann, dass das Manöver aus einem nicht vorhersehbaren Grund abgebrochen werden muss. Dann ist es günstig, beim Wiederanlegen schon eine Leine an Land zu haben (der Steuermann braucht nur das Ruderblatt ganz von der Pier weg zu drehen und Vorwärts-Gas zu geben, dann wird das Heck wieder an die Kaimauer gedrückt).
- Erst wenn der Bug bei der Achterausfahrt 1 bis 1½ m Abstand zur Kaimauer gewonnen hat, wird die Spring hereingeholt. In der Regel bedarf es hierzu keines Kommandos.

**Achtung!** Die Leine darf nicht in die Schraube kommen! Das ist zwar theoretisch nicht möglich, aber die Praxis lehrt anderes.

## „Eindampfen in die Spring“

Kurzform

- Scheuerschutz und seitliche Springs bergen (sofern vorhanden)
- lange Leine als Vorspring legen
- zwei dicke Fender an den Bugkorb hängen, und zwar so, dass sie die Spitze des Bugs schützen
- Crewmitglieder einteilen und Manöver erläutern (zwei Mann zum „Aus-der-Hand-Bedienen“ je eines Fenders und einen Mann zum „Aus-der-Hand-Bedienen“ der Spring)
- Motor starten (Leerlauf)
- alle Leinen bis auf die Vorspring losgeben
- Vorwärtsgang einlegen
- Ruder so einschlagen, als wolle man den Bug in die Pier rammen
- **langsam** Gas geben (dadurch wird das Heck - in der Regel ziemlich rasch - von der Pier weggedrückt, auch gegen starken Wind)
- Wenn die Schiffslängsachse mindestens einen 30°-Winkel zur Pier bildet (besser sind 50 bis 60, **aber nicht 70 bis 90°!**, denn die kann keiner mehr fenden), Gas wegnehmen
- Ruder mittschiffs oder ein wenig nach der anderen Seite legen und - nach einer Getriebe-Gedenk-Sekunde -
- zwei kurze Achteraus-Gas-Stöße geben
- Gashebel auf langsame Fahrt achteraus legen
- ggf. steigt der Rudergänger um das Rad herum, so dass er in die Fahrtrichtung blickt und
- zieht die Yacht aus der Lücke heraus

Den Rest muss die Crew unaufgefordert erledigen. Der Rudergänger hat sich jetzt u. a. um die Vorfahrt der anderen Verkehrsteilnehmer zu kümmern.

Der Mann an der Spring holt selbige ein, sobald er merkt, dass das Manöver geglückt ist. Die Fender werden erst eingeholt, wenn keine Kollisionsgefahr mit der Mauer und ggf. nebenan liegenden Schiffen mehr besteht. In der Theorie ruft der Steuermann noch „Leine los!“, aber wenn das Manöver im Ernst und nicht zur Demonstration gefahren wird, dann hat er dazu gar keine Zeit. Er muss sich auf seine Vorschiff-Leute verlassen. In der Prüfung herrschen meistens harmlosere Verhältnisse, und man kann sich den Luxus mit dem „Leinen-los!“-Kommando leisten.

Das Manöver „Eindampfen in die Spring“ ist nicht völlig unumstritten. Es gibt Prüfer, die halten es sogar für gefährlich. In der Tat lässt sich nicht bestreiten, dass der Bug in hohem Maße gefährdet ist und gar manches Schiff mit ein paar tüchtigen Schnitzern in der Vorderfront über die Meere rauscht, weil das „Eindampfen“ ab und an halt doch nicht so recht geklappt hatte.

Der DSV-Prüfer Dehnhardt befürwortet ein anderes, von ihm selbst entwickeltes Ablege-manöver längsseits bei auflandigem Wind und anderen schwierigen Situationen. Es ist im Anhang SKS beschrieben. Aber auch hierbei habe ich schon Pannen gesehen.

#### **1.4.6 Abschluss eines Ablegemanövers**

Wenn man auf hoher See eine rundum ausgefenderte Yacht antrifft, kann man hohe Wetten abschließen, dass an Bord eine lustige Crew haust. Man hatte anderes zu tun, als die Fender einzusammeln und ordentlich zu verstauen. Die Zusatzwette, dass die Crew auch noch auf der einen oder anderen Festmacherleine in der Pflicht herumtrampelt, ist so gut wie gewonnen. Wo sich der Anker befindet, sollte man gar nicht erst fragen. Im seefest zugebundenen Ankerkasten bestimmt nicht. Eher schon vorn halbseitlich beigelascht, so dass er bei der ersten dicken Welle ausrauscht und dem Rumpf noch einen fröhlichen Schnitzer mit auf den Weg gibt.

Dieses Extrem ist zugegebenermaßen nicht alltäglich. Mindestens aber genau so häufig sieht man Crews wie die Korsaren beim Entern einer Prise übers Deck wuseln und „klarieren“, bevor sich die Yacht 5 m von der Box entfernt hat.

Beides hat nichts für sich. Nach dem Ablegen in engen Häfen sollten zwei oder drei Mann Ausschau halten helfen, weil man auf quer laufende Schiffe, urlaubshungrige Familien in wackeligen Schlauchbooten und alles mögliche andere achten muss, und zwar so weit vorausschauend, dass der Rudergänger noch problemlos reagieren kann. Herumquirlende Aufräumer stören da. Es genügt fürs erste, die Fender hereinzunehmen, damit kein Musikdampfer-Flair aufkommt, aber dann wartet man mit dem Klarieren, bis der Steuermann ausreichende Sicht hat. Das ist meistens kurz nach dem Passieren der Hafenausfahrt der Fall. Dann werden die Fender und die Festmacherleinen verstaut, ggf. der Anker in den Kasten gesperrt und der Ankerkasten mit einer Schnur gesichert. Bei Seitenwind daran denken, dass Leute auf dem Vorschiff eine große Windangriffsfläche bilden, was dem Rudergänger nicht gerade hilfreich ist. Profis erledigen die Arbeit auf dem Vorschiff stets rasch und in gebückter Haltung.