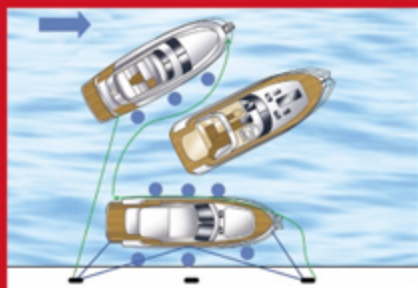
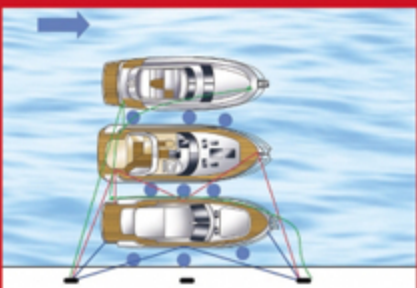
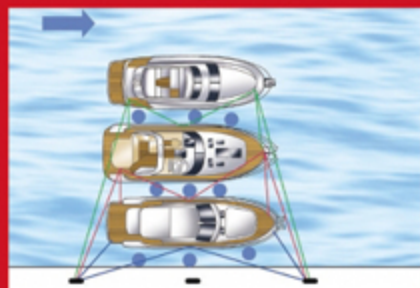


DUNCAN WELLS

# STRESSFREI MOTORBOOT FAHREN

**PERFEKTE MANÖVER  
FÜR EINHANDSKIPPER  
UND KLEINE CREWS**



DELIUS KLASING

# Inhalt

© Duncan Wells 2017, originally published by Bloomsbury Publishing UK  
Die englische Originalausgabe mit dem Titel »Stress-free Motorboating«  
erschien bei Bloomsbury Publishing Plc, London.

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek  
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation  
in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische  
Daten sind im Internet über <http://dnb.dnb.de> abrufbar.

1. Auflage  
ISBN 978-3-667-11082-4  
Die Rechte für die deutsche Ausgabe liegen beim Verlag  
Delius Klasing & Co. KG, Bielefeld

Aus dem Englischen von Egmont M. Friedl  
Lektorat: Felix Wagner  
Fotos: Alle Fotos stammen von Duncan Wells, ausgenommen Seite 115  
von Jill Kempthorne-Ley, Seite 127 Wetterkarte © British Crown  
Copyright 2013 mit freundlicher Genehmigung des Met Office, Seite 136  
Screenshots von iNavx App und Traverse.com.  
Umschlaggestaltung: Gabriele Engel  
Layout: Susan McIntyre  
Printed in China 2017

Alle in diesem Buch enthaltenen Angaben und Daten wurden von dem  
Autor nach bestem Wissen erstellt und von ihm sowie vom Verlag mit  
der gebotenen Sorgfalt überprüft. Gleichwohl können wir keinerlei  
Gewähr oder Haftung für die Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität  
der bereitgestellten Informationen übernehmen.

Alle Rechte vorbehalten! Ohne ausdrückliche Erlaubnis des Verlages  
darf das Werk weder komplett noch teilweise reproduziert, übertragen  
oder kopiert werden, wie z. B. manuell oder mithilfe elektronischer und  
mechanischer Systeme inklusive Fotokopieren, Bandaufzeichnung und  
Datenspeicherung.

Delius Klasing Verlag, Siekerwall 21, D - 33602 Bielefeld  
Tel.: 0521 / 559-0, Fax: 0521 / 559-115  
E-Mail: [info@delius-klasing.de](mailto:info@delius-klasing.de)  
[www.delius-klasing.de](http://www.delius-klasing.de)

DANKSAGUNG ..... 6

VORWORT ..... 9

**1 WIE UND WARUM** ..... 10

**2 ORDNUNG UND FERTIGKEITEN** ..... 14

- Tauwerk 14
- Belegen 19
- Knoten 25
- Der Bootshaken 32
- Eine Klampe teilen 35
- Sauberkeit an allen Orten 36

**3 MOTORENKUNDE** ..... 38

- Ausfall des Motors 38
- Alarmer und Alarmsignale 38
- Verbrauch und Wirtschaftlichkeit 43

**4 BOOTSBEHERRSCHUNG** ..... 48

- Unterschiedliche Antriebsarten 48
- Radeffekt 50
- Wie man ein Boot seitlich versetzen kann 50
- 180°-Wende innerhalb einer Bootslänge 54

**5 AM LIEGEPLATZ** ..... 56

- Befestigungen am Liegeplatz 56
- Mit welcher Seite anlegen? 57
- Stegnachbarn 58
- Fender 58
- Festmacher 59
- Positionieren am Liegeplatz 59
- Vorherrschende Windrichtung 60

**6 VON EINEM LIEGEPLATZ ABLEGEN** ..... 62

- Einsatz der Fender 63
- Strömung an Rumpf und Ruder 64
- Alle Manöver von Bord aus 65
- Box mit Fingersteg 68
- Windstärke messen 76

**7 AN EINEN LIEGEPLATZ ANLEGEN** ..... 78

- Die Ansteuerung 78
- Bug voraus anlegen 80
- Ringe und Bügel statt Klampen 87
- Im Päckchen 88

**8 AN EINER BOJE AN- UND ABLEGEN** ... 90

- Eine Boje längsseits aufnehmen 90
- Unterschiedliche Bojen 90
- Ansteuern und festmachen 91
- Festmacher von der Boje slippen 100

**9 ANKERN** ..... 102

- Markierungen an Kette und Trosse 102
- Grundvoraussetzungen beim Ankern 105
- Ankergeschirr 105
- Wie viel Durchhang? 107
- Tipps für erfolgreiches Ankern 109

**10 FLÜSSE UND KANÄLE** ..... 116

- Strömung 116
- Ufer-Effekt 116
- An- und Ablegen 117
- Festmachen 118
- Manöver anzeigen 122
- Kollisionsverhütung auf Binnengewässern 123

**11 WETTERKUNDE** ..... 124

- Wetterphänomene 125
- Wolken und ihre Bedeutung 126
- Warm- und Kaltfront 127
- Regeln und Auswirkungen 128
- Wind auf See 129
- Mondphasen 130

**12 NAVIGATION** ..... 132

- Geschwindigkeit 132
- GPS und Papier-Seekarten 133
- Vorfahrt und Rücksichtnahme 138

**13 SICHERHEIT UND MENSCH-ÜBER-  
BORD-MANÖVER** ..... 140

- Rettungswesten 140
- Mensch über Bord 144

**14 SEEKRANKHEIT** ..... 152

- Was ist Seekrankheit? 152
- Vorbeugende Maßnahmen 152

**15 EPILOG** ..... 156

REGISTER ..... 158





# 7

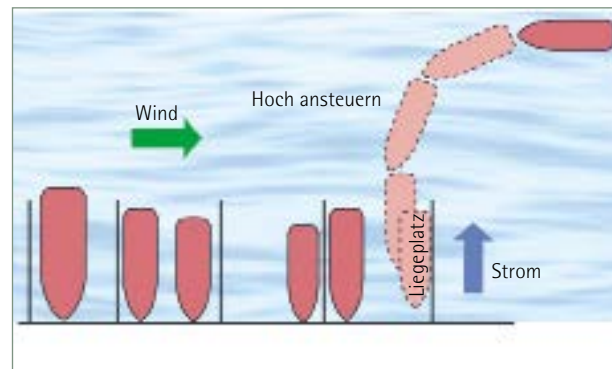
## An einen Liegeplatz anlegen

Die unterschiedlichen Techniken zum Ablegen wurden nun gemeistert, wie aber kommt man wieder sicher an den Liegeplatz zurück und macht fest? Auch dazu gibt es verschiedene Methoden, bei denen man auf die eine oder andere Art eine Leine über eine Klampe am Steg legt und sich mit Motorschub gegen diese Leine sicher am Steg hält, bis alle Festmacher ausgebracht sind. Zuerst muss man jedoch die Ansteuerung bedenken.

### Die Ansteuerung

Die Ansteuerung erfolgt immer gegen den Strom. Egal, ob man längsseits an einem langen Steg, in einer Box, im Päckchen oder an einer Boje festmachen will – man steuert immer gegen den Strom an. Um mit dem Bug voraus anzulegen, steuert man vorwärts gegen den Strom. Um mit dem Heck voraus anzulegen, steuert man rückwärts gegen den Strom. In der Regel hat der Gezeitenstrom stärkeren Einfluss auf das Boot als der Wind, bei kräftigem Wind und Hoch- oder Niedrigwasser kann es umgekehrt sein. In jedem Fall muss man sich darüber im Klaren sein, wie das Boot in Strom und Wind reagieren wird. Mein eigener Liegeplatz ist ganz dem vorherrschenden Wind ausgesetzt, sodass der Gezeitenstrom besonders kräftig setzen muss, um stärkeren Effekt als der Wind zu haben.

Auch Wind von der Seite muss bedacht werden. Solange man Fahrt durchs Wasser macht, sollte man einen Seitenwind ausgleichen können. Dabei spielen jedoch die Form des Rumpfes und die Größe der seitlichen Windangriffsfläche eine Rolle. Viele Motorboote haben aufgrund eines flachen Unterwasserschiffs wenig Widerstand im Wasser und umso mehr Windangriffsfläche über dem Wasser durch hohe Aufbauten. Sie werden leicht seitlich abgetrieben,

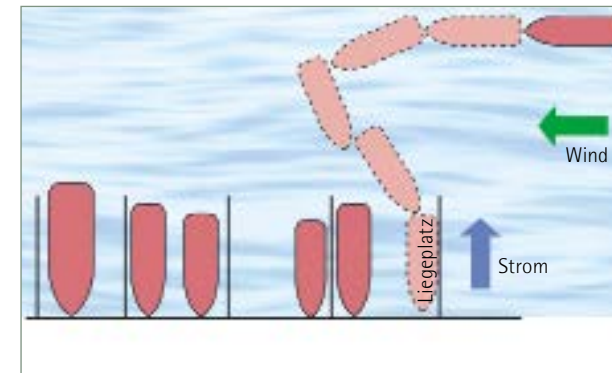


▲ Ansteuerung 1.

was oft beunruhigend ist. Man muss diesen Versatz kennen und einplanen.

Weht der Wind querab zum Steg hin, muss man den Liegeplatz hoch ansteuern, das heißt man dreht etwas weiter in Luv in die Box ein und lässt den Wind das Boot ganz an den Steg bringen. Hat man die seitliche Abdrift durch den Wind überschätzt, muss man nur etwas abwarten, bis das Boot ganz am Steg liegt. Wichtiger ist es, die Abdrift nicht zu unterschätzen oder gar direkt auf die Box zuzuhalten, da man sonst zu weit nach Lee abtreibt und den Liegeplatz verfehlt. In diesem Fall ist es besser, das Manöver abzubrechen und die Ansteuerung neu zu beginnen.

Bei ablandigem Wind könnte man ebenfalls etwas in Luv, in diesem Fall schon vor der Box, eindrehen und den Wind das Boot genau vor die Box bringen lassen. Dabei riskiert man allerdings, auf das Nachbarboot gedrückt zu werden oder ganz an der Box vorbei zu driften und sich dann aus dieser Lage befreien zu müssen. Besser ist es daher, an der Box vorbeizufahren, zu wenden und den Liegeplatz schräg mit vorlichem Wind anzulaufen.



▲ Ansteuerung 2.

### Dwars laufen

Beim Anlegen kann man sich den Gezeitenstrom oder eine Flusströmung auch zunutze machen, um das Boot seitlich zu versetzen. Diese Technik wird gleichermaßen auf einem großen Kreuzfahrtschiff in Gezeitengewässern wie auch in einem Kanu oder Kajak in der Flusströmung angewendet. Angenommen, dass man mit einem Knoten Fahrt gegen einen ein Knoten schnellen Strom anmotort. Dann macht man einen Knoten Geschwindigkeit durchs Wasser, steht aber dennoch auf der Stelle und kann das Boot genau im Strom halten. Bringt man jetzt den Strom durch leichten Ruderausschlag etwas seitlich an den Bug, beginnt sich das Boot dwars, also quer zum Strom zu bewegen. Je stärker der Strom ist, umso weniger Ruderausschlag ist nötig, um diese weit verbreitete Technik anzuwenden und mit dem Boot dwars zu laufen. In der Praxis muss man immer wieder ein- und auskuppeln, da die Geschwindigkeit der meisten Motorboote bei Standgas bereits größer als der vorherrschende Strom ist.

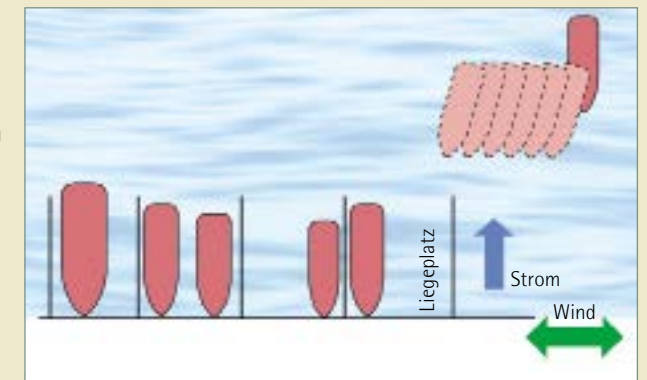
Um anzulegen, dreht man schon vor Erreichen des Liegeplatzes gegen den Strom und dosiert den Motorschub so, dass man keine Fahrt über Grund mehr macht. Dann lässt man das Boot in Richtung zum Steg oder Liegeplatz dwars laufen, richtet es dort wieder exakt gegen den Strom aus und kann perfekt längsseits gehen.

Scannen Sie diesen QR-Code, um ein Video über das Dwars-Laufen zu sehen.



Bei Zweihand-Crews kann einer am Steuerstand bleiben und der andere die Leinenarbeit übernehmen. Dabei sollte der Steuermann niemals das Cockpit verlassen, um dem anderen zu Hilfe zu eilen, auch wenn dieser gerade Schwierigkeiten hat, eine Klampe zu erwischen oder eine Leine zum Steg zu werfen, da das Boot ansonsten führerlos ist. Der Steuermann muss dieser Versuchung widerstehen und immer am Steuerstand bleiben. Gegebenenfalls muss ein zweiter Versuch durchgeführt werden.

Alle gezeigten Techniken werden von Bord aus durchgeführt. Man steigt erst von Bord, wenn das Boot mit Motorschub gegen eine umgelenkte Leine längsseits am Steg liegt.



▲ Seitlicher Versatz durch dwars laufen.



▲ Dwars laufen mit der LE COO.



Dabei ist es die Aufgabe des Steuermanns, das Boot an den Steg zu manövrieren. Aufgabe der Crew ist es, eine Leinenverbindung zum Steg herzustellen, in die das Boot eindampfen kann. Die Crew ist jedoch nicht dafür zuständig, Fehler des Steuermanns wettzumachen.

## Bug voraus anlegen

### 1. Umgelenkte Heckleine

Das ist eine hervorragende Methode, um an einem Steg anzulegen, denn selbst wenn man aufgrund vorherrschender Bedingungen nicht ganz an den Steg herankommt, sollte es möglich sein, einen Festmacher per Lasso-Technik über eine Klampe zu werfen. Hält man in jeder Hand einige Buchten der Leine, sollte man sie selbst mit wenig Kraft eineinhalb Meter weit werfen können. Das bedeutet, dass es genügt, auf einen Meter an den Steg heranzukommen, um die Klampe sicher zu erreichen – und ein Meter ist viel, zumindest beim Anlegen an einem Steg. Man sollte in der Regel noch näher am Steg sein. Voraussetzung ist natürlich etwas Übung beim Werfen der Leine.

Sobald die Leine um die Klampe liegt, dampft man mit etwas Schub voraus in sie ein, und das Boot legt sich an den Steg. Diese Methode verwende ich am liebsten, sowohl beim Anlegen mit dem Bug voraus als auch mit dem Heck,

## TIPP

### Einweisung der Crew

Der Steuermann verlässt auf keinen Fall den Steuerstand, egal wie frustrierend es sein mag, wenn die Crew sich nicht richtig zu helfen weiß. Er muss der Versuchung widerstehen, der Crew zu Hilfe zu eilen. Er wird am Steuerstand gebraucht. Nur von dort kann er das Boot kontrollieren und nicht vom Deck aus. Deshalb ist es wichtig, die Crew vor einem Manöver genau einzuweisen, damit jeder den Ablauf kennt. Ebenso muss die Crew alles gut vorbereiten, damit sie ihre Aufgaben bestmöglich erledigen kann.

denn die umgelenkte Leine hält das Boot an zwei Stellen, mittschiffs und am Heck. Das hilft, das Boot auch bei Seitenwind am Steg zu halten, ohne die Motordrehzahl zu erhöhen.

Beachten Sie aber, dass Sie das Boot nicht durch die Heckleine aufstoppen. Man sollte erst zum Stillstand kommen, bevor die Leine über die Klampe geworfen wird.

Gehen Sie in folgenden Schritten vor:

- 1. Machen Sie eine Leine an einer Mittschiffsklampe fest.** Machen Sie zum Abschluss einen Kopfschlag, wenn sie die Leine mit der OXO-Methode belegen. Oder machen Sie die Leine mit einem Palstekauge fest.
- 2. Führen Sie die Leine außenbords nach achtern und zu einer Heckklampe.** Führen Sie sie durch die Mitte der Klampe durch, falls möglich. So kann sie nicht ins Wasser fallen.
- 3. Ziehen Sie dann genug Leine durch die Heckklampe, um vier Buchten für das Lasso zu formen.** Achten Sie darauf, dass die Part, die von Ihnen zur Mittschiffsklampe führt, nicht ins Wasser fällt.
- 4. Sobald der Steuermann das Boot längsseits neben der Klampe**

**aufgestoppt hat,** wird die Leine mit einem hohen und weiten Lassowurf über die Klampe geworfen.

**5. Holen Sie gleichmäßig dicht,** bis die umgelenkte Leine gespannt ist. Achten Sie darauf, dass sie nicht von der Klampe oder dem Poller abrutscht.

**6. Belegen Sie die umgelenkte Leine an der Heckklampe mit der OXO-Methode und einem Kopfschlag.**

**7. Jetzt kann der Steuermann Schub voraus geben** und in die umgelenkte Leine eindampfen.

## Bug voraus mit umgelenkter Heckleine



▲ Die Leine wird zur Sicherheit durch die Klampe geführt.



▲ Dichtholen der umgelenkten Leine.

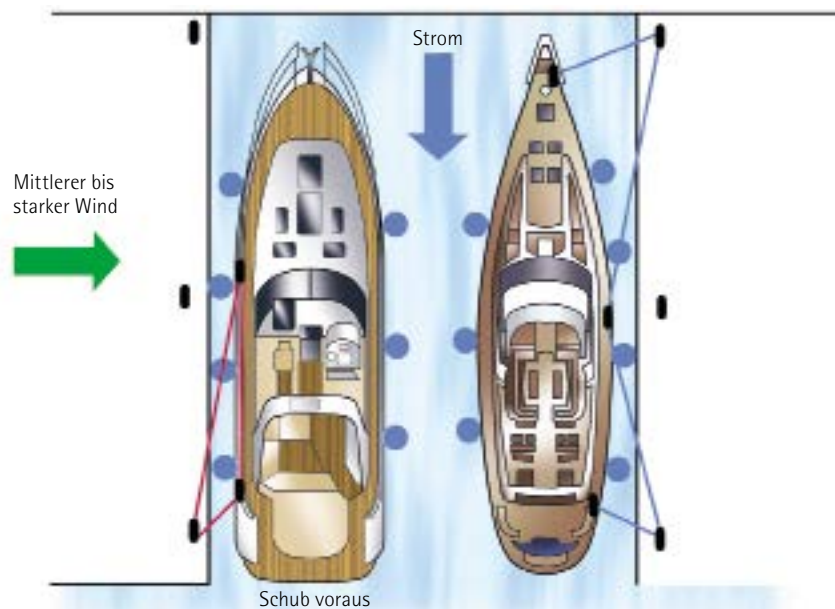


▲ Die Leine ist mit der OXO-Methode an der Mittschiffsklampe belegt und durch die Mitte der Heckklampe geführt. Vier Buchten sind für den Lassowurf geformt.

◀ Der Lassowurf.



▲ Die Heckleine ist belegt und hält das Boot am Steg.



▲ Bug voraus mit umgelenkter Heckleine anlegen.



Beim Eindampfen in eine umgelenkte Leine ist es wichtig, die Maschine immer eingekuppelt zu lassen. Bei den Fotoaufnahmen für dieses Buch trieb das Boot manchmal ab, weil der Steuermann den Propeller zwischendurch ausgekuppelt hatte. Natürlich legte sich das Boot wieder längsseits an den Steg, sobald eingekuppelt wurde. Während das Boot mit Motorschub gegen eine umgelenkte Leine am Steg liegt, hat man zwei Möglichkeiten:

1. Man steigt auf den Steg und bringt die Bugleine und die Springleinen aus. Dann kuppelt man den Propeller aus.
2. Sofern der Bug über das Seitendeck oder durch eine geteilte Windschutzscheibe schnell erreichbar ist, kann man die Bugleine von Bord aus per Lassowurf an einer Klampe am Steg festmachen. Eigentlich muss man die Leine nur von oben über die Klampe legen. Mit der ausgebrachten Bugleine und der umgelenkten Heckleine kann ausgekuppelt werden. Man steigt auf den Steg, ersetzt die umgelenkte Heckleine durch einen regulären Festmacher und bringt die Springleinen aus.

## TIPP

### Immer mit Gefühl

Ein wichtiger Punkt für gelungene Anlegemaneöver mit PS-starken Booten ist, nicht zuviel Gas zu geben. Standgas genügt völlig. Nach dem Einkuppeln vergeht noch ein kurzer Moment, bis sich der Propeller dreht und das Boot in Bewegung versetzt. Oft muss man sofort wieder auskuppeln, denn ein ganz kurzer Schub genügt bereits, um Fahrt aufzunehmen.

Man kann dazu laut bis drei zählen: »eins« – eingekuppeln, »zwei« – Propeller beginnt sich zu drehen, »drei« – auskuppeln. Meist vergeht weniger als eine Sekunde von dem Zeitpunkt, an dem sich der Propeller zu drehen beginnt, bis man den Propeller wieder auskuppelt. Bei Wind, Gezeitenstrom oder einer anderen Strömung kann etwas längerer Motorschub nötig sein, aber das merkt man schnell, und das ist auch von Boot zu Boot unterschiedlich. Aber man sollte daran denken, den Gashebel immer wohldosiert zu bedienen, anstatt das Boot mit quietschenden Fendern gegen den Steg zu rammen.

Auf größeren Booten ziehe ich eine Technik vor, bei der alles von Bord aus gehandhabt wird, bevor man auf den Steg steigt. Selbst die Springleinen können von Bord aus festgemacht werden. Binden Sie dazu einen Palstek in das Ende einer Leine und werfen Sie es von mittschiffs an Bord über eine Klampe am Steg, ohne die Leine an Bord zu belegen. Machen Sie dann ein Palstekauge in eine zweite Leine und werfen Sie diese über die gleiche Klampe am Steg. Machen Sie die eine Leine am Bug und die andere am Heck fest, und das Boot ist mit Springleinen vertäut. Später können noch alle Leinen feinjustiert werden, aber man liegt bereits sicher festgemacht am Steg mit den von Bord aus ausgebrachten Bug- und Heckleinen sowie den zwei Spingleinen. Bei Booten, die eine Abstützung von der Flybridge zum Achterdeck haben kann die umgelenkte Heckleine nicht so einfach ausgebracht werden. Auf der RAMOSSEAS machen wir einen Palstek in das Ende der Leine, das um die Mittschiffsklampe herumgeführt werden soll und hängen es so auf, dass es vom Seitendeck aus griffbereit ist. Die Leine auf



▲ Mit einem Lassowurf legt Andy die Bugleine um eine Klampe.



▲ Das Palstekauge, mit dem die Leine festgemacht werden soll, ist für die Crew auf dem Seitendeck griffbereit vorbereitet.



▲ Die Leine ist einsatzbereit am Heck ausgelegt.



▲ Mit einem Lassowurf ist die Leine über die Klampe gelegt und das Ende an der Heckklampe belegt. Mit Schub gegen die umgelenkte Heckleine liegt das Boot längsseits am Steg.

Scannen Sie diesen QR-Code, um ein Video über Achterspring, umgelenkte Heckleine und Festmacher zu sehen.



## Maßarbeit

Fährt man in eine Box ein und hat eine Leine per Lassowurf über die erste Klampe am Ende des Stegs geworfen, muss man rechtzeitig aufstoppen, bevor der Bug gegen das Ende der Box stößt.

Durch die umgelenkte Heckleine kommt das Boot so zu stehen, dass die achterne Klampe, an der man die Leine belegt hat, auf gleicher Höhe ist wie die Klampe am Steg, über die man die Leine gelegt hat. Sollte dabei aber der Bug bereits gegen das Ende der Box stoßen, muss man sich etwas anderes ausdenken. Entweder benötigt man eine größere Box oder man muss die Heckleine weiter vorlich zurück an Bord führen.

Motorboote haben meist keine Klampen am vorderen Ende des Cockpits, sodass man erfinderisch sein muss. Auf einem Motorboot will man nicht Unmengen an Tauwerk einsetzen und die umgelenkten Leinen, die ich zum Anlegen empfehle, genügen bereits. Möchte man aber einen stabilen Anschlagpunkt schaffen, um die Heckleine zurück an Bord zu führen, kann man eine kurze Leine verwenden, die an einem Ende einen Auspleiß hat, um sie über die Mittschiffsklampe zu legen. Am anderen Ende könnte man einen Ring einpleißen lassen, eventuell einen mit Gummiüberzug, um das Seitendeck nicht zu beschädigen.

Mit der Leine von der Mittschiffsklampe, entlang dem Seitendeck und dem Ring am Ende, der auf gleicher Höhe wie die Klampe am Steg ist, kann man das Boot aufstoppen, ohne zu weit einzufahren und gegen das Ende der Box zu stoßen. Führen Sie dazu die umgelenkte Heckleine durch den Ring zurück an Bord, und machen Sie sie an einer Heckklampe fest. Durch den Ring haben Sie den Punkt, an dem die Leine zurück an Bord führt, weiter nach vorn versetzt. Dazu könnte man auch jede beliebige Leine verwenden, ein Ende an der Klampe mittschiffs belegen und am anderen Ende genau dort einen Palstek binden, wo das Boot neben der Klampe am Steg zum Stillstand kommen soll.



der Badeplattform hängen wir aufgeklart und einsatzbereit über eine Stange am Heck.

Die umgelenkte Leine ist an der Mittschiffsklampe belegt und führt außerbords zurück zu einer Heckklampe oder zu dem Punkt, wo sie achtern wieder an Bord gebracht wird. Machen Sie nun vier Buchten für das Lasso, halten Sie je zwei in jeder Hand, sodass nur eine Part zwischen ihren Händen verläuft.

Sobald der Steuermann das Boot längsseits an den Steg manövriert und neben der Klampe aufgestoppt hat, wirft oder legt man die Leine darüber und holt dicht. Belegen Sie die Leine mit der OXO-Methode an der Klampe.

Mit der belegten Heckleine kann der Steuermann Schub voraus geben, sodass das Boot längsseits am Steg bleibt. Erst dann steigt man auf den Steg und macht erst die Bugleine fest, dann die Springleinen und die reguläre Heckleine. Ist das Boot sicher vertäut, wird der Propeller ausgekuppelt und die umgelenkte Heckleine eingeholt.

## 2. Heckleine

Steuert man einen Steg an, um längsseits festzumachen, stoppt der Steuermann das Boot neben einer Klampe auf. Sie können nun eine Bucht der Leine über die Klampe werfen und an Bord belegen. Der Steuermann gibt Schub voraus und das Boot, gehalten von der Heckleine, legt sich längsseits an den Steg.

Zur Vorbereitung macht man ein Ende der Leine an einer Heckklampe fest, legt vier Buchten in die Leine, hält je zwei in jeder Hand und wirft sie über die Klampe am Steg. Holen Sie am losen Ende dicht, und belegen sie auch dieses Ende an der Heckklampe. Wieder gibt der Steuermann Schub voraus, sobald die Heckleine fest ist. Das Boot dampft in die Heckleine ein und liegt sicher längsseits.

## 3. Festmacher mittschiffs

Bei dieser Technik verläuft die Leine von einer Klampe mittschiffs zu einer Klampe am Steg und zurück zur Mittschiffsklampe. Wieder macht man vier Buchten, hält je zwei in jeder Hand und wirft sie über die Klampe am Steg, sobald der Steuermann das Boot auf Höhe der Klampe aufgestoppt hat. Achten Sie darauf, die Leine beim Dichtholen nicht von der Klampe abzuziehen, da sie steil nach oben verläuft. Dann kann dichtgeholt und an der Mittschiffsklampe belegt werden. Das Boot ist am Steg fixiert, und man kann den Propeller auskuppeln.



▲ Wurfbereit werden die Buchten in der Hand gehalten.



▲ Die Leine wurde mit der OXO-Methode an Bord belegt. Das Boot dampft mit der innen liegenden Maschine in die Leine ein.



▲ Bereit für den Lassowurf.

## Konfektionierte Heckleine

Hier wird eine große Schlaufe als Heckleine verwendet. Die Enden der Leine sind mit einem doppelten Spierenstich verbunden. So kann Rebecca die Schlaufe über die Klampe am Steg legen und dann an der Heckklampe festmachen. Daraufhin gibt Jonathan Schub voraus und das Boot liegt längsseits.

### TIPP Fender statt Finger

Halten Sie einen Fender zwischen ihr Boot und eine drohende Karambolage. Auf keinen Fall darf man versuchen, einen Aufprall mit Händen oder dem eigenen Körper abzufangen oder gegen die Reling zu drücken, da sie sich verbiegen könnte. Kleinere Boote kann man an den Relingsstützen halten oder abstoßen, aber man muss immer am Relingsfuß anfassen.



▲ Die Schlaufe ist vorbereitet.



▲ Die Schlaufe wird um die Klampe gelegt.



▲ Dann wird an der Heckklampe an Bord festgemacht.



▲ Das Boot liegt längsseits am Steg und dampft in die Heckleine ein.



▲ Der Festmacher mittschiffs ist um die Klampe gelegt.



▲ Die Leine ist dichtgeholt und belegt. Das Boot ist fixiert.



# Register

## A

Ablegen vom Liegeplatz 62–63, 65–66  
Aus der Mitte eines Päckchens ablegen 89  
Fender 63–64  
Heckleine auf Slip 68–70  
Lange Leinen slippen 68  
Leine mittschiffs auf Slip 74–75  
Leinen auf Slip belegen 67  
Umgenkte Bugleine auf Slip 72–73  
Umgenkte Heckleine auf Slip 71, 74  
Adiabatischer Temperaturgradient 127  
AIS (Automatisches Identifikations-System) Sender 140  
Akupressurband 153  
Alarmer 38–43  
Alpha-Flagge 138  
Anemometer 76  
Ankern  
Anker an Bord sichern 110  
Anker ausbrechen, Aufholöse 112–114  
Anker ausbringen 109  
Ankerball 110–111, 122  
Ankergeschirr 105–106  
Ankerkette an Bugrolle sichern 110  
Ankerkette markieren 102–104, 115  
Ankerleine 104, 107, 111  
Bei Nebel 134  
Bei Wind 111  
Durchhang Kette 106–107  
Echolot kalibrieren 108, 115  
Einrucken in Kette 109  
Grundregeln 105  
Prüfen, ob der Anker hält 109–110  
Rost, prüfen 106  
Schäkel sichern 106  
Schwojerraum 111  
Signalball 110–111, 122  
Slippen 111  
Warpanker 100, 111, 112  
Anlegen am Liegeplatz  
Ansteuerung 78–81, 82  
Bug voraus – Heckleine 84, 85  
Bug voraus – Leine mittschiffs 84

Bug voraus – umgenkte Heckleine 82–84  
Dwars laufen 79  
Eindampfen in Springleinen 87  
Fender 85  
Heck voraus – Heckleine 86  
Heck voraus – umgenkte Heckleine 86  
Im Päckchen 88–89  
Markierung am Liegeplatz 83  
Motordrehzahl 82  
Siehe auch: Festmachen  
Antrieb  
Jetantrieb 49  
Pod-Antrieb 49  
Querstrahlruder 50, 54  
Wellenanlage 48  
Z-Antrieb 48, 69  
App, Smartphone 133  
Aufschießen Leinen 17–18, 24  
Augspleiß, Festmacher 19–20  
Auslöser, Rettungsweste 142–3  
Auspuff 39, 41, 43  
Außenbordmotor 42, 150  
Automatik, Rettungsweste 142–143  
**B**  
Barisches Windgesetz 128, 129  
Batterien 41  
Bilgepumpe 42  
Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung (BinSchStrO) 122  
Binnenschiffe, Narrowboats: siehe Flüsse und Kanäle  
Bojen zum Festmachen 134–135  
Ansteuerung 91–97  
Ansteuerung bei Wind 92–93, 100  
Bootshaken 96, 98  
Festmacher slippen 100–101  
Gelcoat, Schutz 101  
Lassowurf 90–91, 96–97, 98–100  
Mit Beagleine 90–98, 99–101  
Mittschiffs ansteuern 90  
Ohne Beagleine 90, 95, 99

Bootsbeherrschung  
Dwars laufen 50–51, 54  
Ein- oder zweimotoriger Antrieb 50  
Innerhalb einer Bootslänge umdrehen 54  
Rückwärts fahren 52–53  
Siehe auch: Antrieb  
Bootshaken 11, 14, 32–35, 96, 98  
Bügelklampe 56, 87  
Bugleine 21, 23, 59, 60, 68, 69, 71, 82, 84, 89  
Bugleine, umgenkt 72, 91, 92, 94  
Bugstrahlruder 50, 54  
Buys-Ballot-Regel 128, 129

## C

Clip-on Fender 28  
Corioliskraft 127

## D

Diebesknoten 31  
Diesel im Auspuff 43  
Divergierender Wind 128  
DSC-Funkgerät 133, 140  
Dyneema Tauwerk 14, 15, 20  
Dwars laufen 79

## E

Echolot kalibrieren 108, 115, 134  
Eilige Anglerschlaufe 31  
Einkreiskühlung 39–41, 43  
Einzelgefahrzeichen 135  
Ersatzteile 19, 42

## F

Fangkörbe, Reusen 135  
Fender 58, 63–64, 85  
Festmachen  
Festmacher 15, 21–24, 70, 99  
Gespleißtes Auge 19–20  
Lasso-Technik an Klampe, Poller 23–24  
Leinen auf Slip 22  
Leinen werfen 24

OXO-Methode 20–21  
Siehe auch: Liegeplatz, Anlegen  
Ablegen  
Festmacher 15, 21–24, 70, 99  
Siehe auch: anlegen, umgenkte Leinen, ablegen, Leinen, Springleinen  
Feuerlöscher 42  
Fingersteg: siehe Liegeplatz, Anlegen, Ablegen  
Flagge 76, 77, 138  
Flüsse und Kanäle  
Ankerball, Signalball 122  
Anlegen, ablegen, Steg 117, 118  
Anlegen, Ufer 120–121, 123  
Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung 122, 123  
Durchfahrtshöhe, Brückenhöhe 122  
Kommunikation an Bord 119, 122  
MOB, Bergung 147–151  
Ruderlagenanzeige 122  
Schallsignale 122  
Schleusen 16, 116, 119, 120, 123  
Strömung 116  
Ufer-Effekt 116–117  
Vorfahrt 116  
Wassertiefe 118  
Wellenschlag 133  
Kardinalzeichen 134  
Kettenstopper 109  
Klappen  
Bügelklampe 56, 87  
Stabilität überprüfen 56, 70  
Teilen 35–36  
Klemheist-Knoten 28  
Knoten  
Diebesknoten 31  
Eilige Anglerschlaufe 31  
Klemheist-Knoten 28  
Kreuzknoten 31  
Kuhstek 26  
Palstek 25, 35–36, 67, 80  
Prusik-Knoten 28  
Rundtörn mit zwei halben Schlägen 26  
Schmetterlingsknoten 67  
Slipknoten 27  
Spleiß/Knoten 19  
Stopperstek 27  
Straßenrüberstek 29–30  
Webleinstek 26  
Kollisionsverhütungsregeln 123, 138  
Kommunikation an Bord 12, 34, 80, 90, 99, 119  
Konvergierender Wind 128  
Kopflicht 139  
Kraftstoff, Verbrauch 43–44  
Gleiter 45–47  
Halbleiter 44, 45, 46  
Standgas 47  
Verdränger 44, 45, 46  
Wasser im Diesel 42

## G

Gelcoat, Schutz 101  
Geruchsbelästigung, WC 36–37  
Geschwindigkeitsbegrenzung 132–133  
Gleitfahrt 45  
GPS  
Ankeralarm 110  
Geschwindigkeit über Grund 132, 133  
MOB-Funktion 112  
Navigation 133–134

## H

Halbleiter 44, 45  
Heckleinen 21, 23, 59, 60, 66, 68–70, 71, 82, 84, 85, 86, 87, 89  
Hochdruckgebiet 124–125, 126, 127

## I

IPS- Pod-Antrieb 49, 50–51  
Isobaren 127

## J

Jetboote 49

## K

Kaltfront 127  
Kanäle und Flüsse  
Ankerball, Signalball 122  
Anlegen, ablegen, Steg 117, 118  
Anlegen, Ufer 120–121, 123  
Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung 122, 123  
Durchfahrtshöhe, Brückenhöhe 122  
Kommunikation an Bord 119, 122  
MOB, Bergung 147–151  
Ruderlagenanzeige 122  
Schallsignale 122  
Schleusen 16, 116, 119, 120, 123  
Strömung 116  
Ufer-Effekt 116–117  
Vorfahrt 116  
Wassertiefe 118  
Wellenschlag 133  
Kardinalzeichen 134  
Kettenstopper 109  
Klappen  
Bügelklampe 56, 87  
Stabilität überprüfen 56, 70  
Teilen 35–36  
Klemheist-Knoten 28  
Knoten  
Diebesknoten 31  
Eilige Anglerschlaufe 31  
Klemheist-Knoten 28  
Kreuzknoten 31  
Kuhstek 26  
Palstek 25, 35–36, 67, 80  
Prusik-Knoten 28  
Rundtörn mit zwei halben Schlägen 26  
Schmetterlingsknoten 67  
Slipknoten 27  
Spleiß/Knoten 19  
Stopperstek 27  
Straßenrüberstek 29–30  
Webleinstek 26  
Kollisionsverhütungsregeln 123, 138  
Kommunikation an Bord 12, 34, 80, 90, 99, 119  
Konvergierender Wind 128  
Kopflicht 139  
Kraftstoff, Verbrauch 43–44  
Gleiter 45–47  
Halbleiter 44, 45, 46  
Standgas 47  
Verdränger 44, 45, 46  
Wasser im Diesel 42

Kreuzknoten 31  
Kuhstek 26

## L

Landleinen 35–36, 89  
Landwind 129  
Lasso-Technik 23–24, 80–81, 84, 91, 99–100  
Leinen  
Aufschießen 17–18  
Auf Slip 19, 22, 23, 66, 67–70, 72, 100–101  
Bugleine 21, 23, 59, 60, 68, 69, 71, 82, 84, 89  
Festmacher 15, 21–24, 70, 99  
Gespleißt 19–20  
Heckleine 21, 23, 59, 60, 66, 68–70, 71, 82, 84, 85, 86, 87, 89  
Konfektioniert 16, 72, 85  
Landleinen 35–36, 89  
Mittschiffs 74–75, 84  
Richtige Länge 16  
Verkürzen 67, 68, 118  
Werfen 24, 140, 144  
Siehe auch: umgenkte Leinen, Lasso, Springleinen  
Leuchtfeuer 135, 139  
Lichtmaschine 41  
Liegeplatz  
Ausrichten am Liegeplatz 59–60  
Fender 58  
Festmacher 59  
Mit welcher Seite festmachen 57  
Stegnachbarn 58  
Siehe auch: Festmachen, Anlegen, Ablegen  
Lifeline 65  
Lifesavers 140–141, 145–146, 148, 151  
**M**  
Markierung Ankerkette 102–104, 115  
Medikamente, Seekrankheit 153  
MOB, Mensch über Bord 144–151  
Bergung 140, 147–151  
Bergung mit Sechsfach-Talje 148–151  
Horizontale Bergung/vertikale Bergung 151  
Körpertemperatur 151  
Lifesavers 145, 148, 151  
Sicherheitsausrüstung 140  
Rettungsleine 140, 144  
Zurück zum MOB 144

Mondphasen 130–131

Motoren

Alarmer 38–43

Außenbordmotor Lagerung 42

Auspuff 39, 41, 43

Kühlung 39, 43

Motorpanne 38–39

Motorschaltung 39

Öldruck 38–39

Prüfen, warten 55

Rauch Auspuff 42–43

Überhitzung 39–40, 43

Motorkühlung 39, 43

Motorschaltung 39

## N

Navigation

Geschwindigkeitsbeschränkung  
132–133

GPS 132, 133

Kollisionskurs 139

Nebel 134

Papier-Seekarten 133, 134

Seezeichen 135

Steuerkurs 136–137

Vorfahrt und Rücksichtnahme 138

Nebel, Navigation 134

## O

Öldruck 38–39

Öl im Auspuff 43

OXO-Methode 20–21, 67, 68–69, 70, 72,  
80, 81, 84, 91, 94, 95, 96, 119

## P

Päckchen, anlegen 88–89

Palstek 25, 35–36, 67, 80

Planeten und Sterne 131

Pod-Antrieb 49, 50–51

Polyamid, Leinen 14

Polyester, Leinen 14, 15, 16, 20, 23

Polypropylen, Leinen 14

Propeller 50

Prusik-Knoten 28

## Q

Querstrahlruder 50, 54

Querwindregel 129

## R

Reißeleine, Außenbordmotor 39

Reißverschluss, Pflege 37

Rettungsring, -kragen 140

Rettungswesten 65, 140–144, 145–146,  
147–148

Reusen, Fangkörbe 135

Ringbrille 154

Ruderboote, Vorfahrt 123

Ruderlagenanzeige 122

Rundtörn und zwei halbe Schläge 26

## S

Schallsignale 122

Scheinbarer Wind 130

Schleusen, Kanal 16, 116, 119, 120, 123

Schrittgurt Rettungsweste 143–144

Seekrankheit 152–154

Seewind 128

Seezeichen 135, 139

Sicherheitsausrüstung 140  
Rettungswesten 65, 140–144,  
145–146, 147–148

Slipknoten 27, 34

Slippen vom Trailer 61

Smartphone 99, 133

Spleiße/Knoten 19

Spleiß, Festmacher 19–20

Springleinen 21, 23, 59, 66, 69, 70, 71, 82,  
84, 87, 89, 117

Springtide 130

Stegnachbarn 58

Sterne und Planeten 131

Straßenräuberstek 29–30

Strömung an Rumpf, Ruder 64–65

Strömung Fluss 11, 116

## T

Taupunkt 127

Tauwerk 14–19

Dyneema 14, 15, 20

Pflege 16

Polyamid, quadratgeflochten 14

Polyester 14, 15, 16, 20, 23

Polypropylen 14

Qualität 15

Siehe auch: Leinen, Lasso

Tiefdruckgebiet 124–125, 126, 127

Toilette, WC 16–17

Trimmklappen 54

## U

Überhitzen, Motor 39–40, 43

Umgelenkte Bugleine auf Slip 72–73

Umgelenkte Heckleine 71, 74

Umgelenkte Leinen 19, 66, 70, 71–74,  
80–84, 86, 91, 92, 94, 95, 99,  
100–101

## V

Verbrauch, Kraftstoff 43–44

Gleiter 45–47

Halbleiter 44, 45, 46

Standgas 47

Verdränger 44, 45, 46

Wirtschaftlichkeit 43–44

Verdränger 44, 45

## W

Walkie-Talkies 99

Warpanker 100, 111, 112

Wasser im Diesel 42

WC, Toilette 36–37

Webleinstek 26

Wellenschlag 133, 138

Werfen, Leinen 24, 140, 144

Wetter 124

Williamson-Wende 144

Wimpel 76, 77

Wind 11, 62, 69, 76, 78, 92–93, 100, 111,  
124, 127, 128–131

Wind gegen Strom 130

Windgeschwindigkeit 76–77, 130

Windrichtung 128

Wind und Wellen 129–130

Wirtschaftlichkeit Kraftstoff siehe:  
Verbrauch

Wolken 126

## Z

Z-Antrieb 48, 69

Zweimotoriger Antrieb 50, 55, 69, 72, 92