

Anlegen mit Muring

Im Mittelmeer wird fast ausschließlich rückwärts (römisch-katholisch), also mit dem Heck zum Steg angelegt. Die Achterleinen werden am Steg festgemacht; am Bug ist dann die Muring belegt. Damit ist die Technik des Anlegens etwas anders, als wenn in einer Box noch 2 Pfähle/Dalben für die Vorleinen zur Verfügung stehen.

Während des Einlaufens in die Box zieht ein Mitarbeiter der Marina die Muringleine so aus dem Wasser, dass sie mit dem Bootshaken aufgenommen werden kann und an der Vorschiffsklampe belegt werden kann.

Grundsätzlich gilt für alle Segelyachten, dass sie bei zu langsamer Rückwärtsfahrt schlecht zu steuern sind. Man muss also etwas Schwung haben, damit das Ruder richtig reagiert.

Dies ist zunächst unabhängig von dem Radeffekt, der bei manchen Schiffen größer (klassischer Wellenantrieb) und bei anderen Schiffen (Saildrive-Antrieb) kleiner ist.

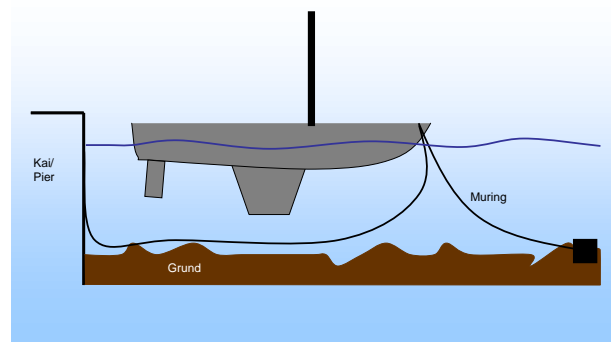
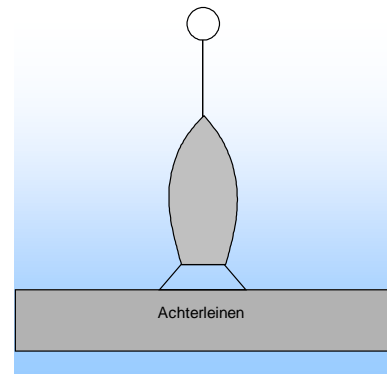
Ein weiterer Grundsatz ist, nie zwei Dinge gleichzeitig zu tun: Entweder am Ruder drehen oder am Schalthebel arbeiten. Beide Aktionen zur gleichen Zeit erzeugen ungeahnte Schiffsbewegungen. Deshalb immer eines nach dem anderen.

Man sollte den Raum vor dem Schiff voll ausnutzen; also innerhalb der Stege vorwärts bis zum gegenüberliegenden Steg/Schiff fahren, abbremsen und dann erst rückwärts in die Box zirkeln. Unerfahrene fahren meist direkt vor die Box, drehen das Schiff und wundern sich dann, dass sie nicht "reintreffen".

Also möglichst viel vom freien Wasser nutzen, das Schiff rückwärts in Schwung bringen und dann locker in die Box steuern.

Viele Probleme entstehen, weil die Rückwärtsfahrt (Fahrt achteraus) zu gering ist. Wenn der freie Raum vor dem Schiff gut ausgenutzt wird, kann viel Schwung geholt werden. Hat das Schiff achteraus richtig Fahrt aufgenommen, wird ausgekuppelt (man sollte nie mit eingelegtem Rückwärtsgang an den Steg fahren), gefühlvoll in die Box gesteuert und kurz vor dem Steg mit Vorwärtsfahrt abgebremst und das Schiff zum Stehen gebracht.

Dabei gilt immer der Grundsatz, je schneller die Rückwärtsfahrt, desto leichter das Steuern. Ich gebe zu, dass es schon etwas Mut erfordert, mit etwas größerer Geschwindigkeit auf den Steg zu "donnern" und dann im letzten Moment abzubremsten. Das sollte man auch erst mal an einem leeren Steg üben; ein Fender





Jörg Schaible
www.joeksch.de

am Heck kann nicht schaden. Dabei konnte ich beobachten, dass sich das Schiff ab einer bestimmten Geschwindigkeit mit 2 Fingern leicht wie eine Jolle in die Box "zirkeln" lässt. Wie gesagt, erst mal testen, bevor man in einem engen Hafen mit engen Liegeplätzen anlegt.

Ist der Raum vor den Boxen recht klein, so kann man auch schon weit vor den Stegen das Schiff drehen und mit ausreichender Rückwärtsfahrt durch die Gasse fahren und dann die Box ansteuern.

Auch hier gilt: Ausreichend große Fahrt achteraus, auskuppeln, das Schiff laufen lassen und dann in die Box zirkeln.

Wichtig ist immer, dass kurz vor der Box ausgekuppelt wird und damit sich die Schraube nicht mehr dreht, sonst besteht die Gefahr, dass die Muringleine sich in die Schraube wickelt. Das wäre dann eine mittlere Katastrophe, denn zum Lösen der Muringleine von der Schraube – kann sich sehr fest darum wickeln – muss getaucht werden (mehrere Tauchgänge notwendig) oder sogar ein professioneller Taucher engagiert werden.

Haben wir noch etwas Seitenwind, so gewinnt die Muring an Bedeutung. Bei Seitenwind muss die Muring so schnell wie möglich an der Vorschiffsklampe belegt werden. Warum? Aufgrund der Schiffs-/Kielform wird bei Seitenwind zuerst – und sehr schnell – der Bug zur Seite gedrückt, das Heck reagiert sehr langsam. Wir müssen also zuerst den Bug fixieren. Sollten genügend Personen an Bord sein, so sind 2 oder 3 Crew-Mitglieder für die Vorschiffsarbeit incl. Muring einzuteilen. Die Achterleinen sind viel weniger kritisch. Ist der Bug erst einmal fixiert und das Schiff steht kurz vor dem Steg, ist die Übergabe und das Belegen der Achterleinen kein großes Problem mehr.