

Sicher, wenn der Herbststurm kommt

Das Ende der Saison hat seinen ganz besonderen Charme. Die Tage werden wieder kürzer, aber Luft und Wasser haben noch angenehmere Temperaturen als im Frühjahr. Zum Wettergeschehen aber gehören typischerweise auch handfeste Starkwindlagen. Was dann zu tun ist, damit das Schiff im Hafen geschützt ist und keinen Schaden nimmt

Mit dem sprichwörtlich sicheren Hafen ist das so eine Sache. Wer sein Schiff für eine längere Zeit verlässt, sollte sich hundertprozentig darauf verlassen können, dass er es gut auf einen eventuell aufziehenden Sturm vorbereitet hat. Darauf, dass ein Hafenmeister Taue oder Fender kontrolliert, sollte sich niemand verlassen. Und selbst, wenn die Crew anwesend ist, möchte niemand gerne bei heulendem Wind des Nachts versuchen, einen zusätzlichen Fender zwischen Bordwand und Pier zu quetschen. Einfacher ist es da, das Boot bei Tageslicht, mit Ruhe und klarem Kopf zu vertäuen.

Dabei ist der Wind nicht einmal das größte Übel. Auch durch eine im Hafenbecken stehende Dünung kann das Schiff an den Festmachern zerrn, bis die Klampen nachgeben. Von dort ausgehende Risse sind meist Indizien einer mangelhaften Vertäuerung.

Viele Häfen bieten vor Starkwind und Unwetter besser oder schlechter geschützte Ecken und Plätze. Hat man Glück und der Hafen ist nicht überfüllt, lohnt sich bei prognostiziertem Unwetter oftmals die Frage nach einem geeigneteren Platz. Viele Hafenmeister sind hier mit ihren genauen Kenntnissen des Hafens sehr hilfreich, denn es ist nicht immer auf Anhieb ersichtlich, wo sich etwa die Dünung in das Hafenbecken hineinarbeiten wird. Die sorgt manchmal bis in den innersten Teil eines Hafens für unsichtbaren Sog, der dann an

den Booten zerrt und richtig unangenehm werden kann.

Wind

Ist viel Wind vorausgesagt, dann ist es insbesondere vor Abwesenheiten klug, die Rollgenua abzuschlagen. Dadurch verringert sich nicht nur der Luftwiderstand, sondern es wird auch verhindert, dass sich das Segel abrollt und beschädigt wird. In jedem Fall sollte das Vorsegel so weit aufgerollt werden, dass noch ein paar Umdrehungen der Schot um das Segel gewickelt sind. Danach die Schote dicht holen, um ein Vibrieren des Vorstages zu verhindern. Wird das Segel ordnungsgemäß abgeschlagen und verstaut, kann das Fehlen der Schot auch eine Resonanz am Vorstag hervorrufen. Dieses für das Rigg sehr schädliche Vibrieren kann vermieden werden, indem der obere Furler mit dem Fall bis etwa drei Meter über Deck gezogen wird, und eine daran angeschlagene Leine zum Mast geführt und festgesetzt wird.

Wird sehr viel Wind erwartet, sollten Bimini, Sprayhoods und Kuchenbuden zusammengeklappt oder – am besten – ganz abgenommen werden, denn sie wirken wie Segel und können viel Schaden anrichten oder selbst nehmen.

Rollen die Boote im Hafenbecken von backbord nach steuerbord, muss darauf geachtet werden, dass die Masten nicht gegeneinanderschlagen. Das gilt besonders, wenn man in Päckchen liegt. Bei Starkwind können die Boote so sehr am Steg rol- ➤

Große Klampen ermöglichen es, auch doppelte Festmacher und die Spring so zu belegen, dass sie bei Starkwind dauerhaft halten



Die Segelfläche des blanken Riggs reicht bei frontal darauf stehendem Sturm aus, um die Yacht im Hafen beachtlich zu krängen. Angriffsfläche bieten auch Rollfock und Cockpitpersenning



Das Rollvorsegel wurde geborgen, die Trommel abgedeckt und das Vorstag gespannt



Mit dem Bug im Wind bietet das Boot dem Sturm im Hafen die geringste Angriffsfläche

len, dass es trotz deutlichem Abstand der Schiffe voneinander notwendig sein kann, die Masten zueinanderzusetzen.

In manchen Revieren wird mit dem Wind auch Saharasand mitgetragen. Diese roten, kleinsten Sandkörner färben nicht nur die Segel braun, sondern kriechen gerne in mechanische Getriebe wie Winschen oder Rollanlagen. In solchen Fällen sollten die Segel abgeschlagen und Winschen und Rollanlagen abgedeckt werden, um sie zu schützen. Boote mit Rollgroßsegeln sollten dann mit dem Bug im Wind vertäut werden, damit der Saharasand nicht in die Mechanik im Mast gelangen kann.

Fender

Bei Sturm im Hafen gilt es, sämtliche Fender einzusetzen. In der Backskiste sind sie ohne Nutzen.

Fender sollten dort angeschlagen werden, wo sie gebraucht werden, nämlich in erster Linie mittschiffs: die dünneren Fender an der breitesten Stelle des Schiffes und dann jeweils nach achtern und zum Bug hin die immer dickeren Fender. So verteilt sich die Kraft über die Fender gleichmäßiger. Fender in unterschiedlicher Größe mit sich zu führen kann daher Sinn machen.

Drückt der Wind von der Seite, kann das der Segelfläche des blanken Riggs genügen, um das Boot erheblich zu krängen. Wird es dabei gegen den Steg gedrückt, dann kann

es passieren, dass die Fender sich unter den Steg arbeiten und der Rumpf Schaden nimmt. Oder das Boot richtet sich wieder auf und es entsteht immenser Druck auf den Fenderleinen, die wiederum an der Reling zerrn. Ein Tipp ist daher, Fender auf unterschiedlicher Höhe anzubringen, so dass zumindest immer eine die richtige Position bei Krängung behält.

Am sichersten vermeidet man, dass Fender unter den Steg gedrückt werden, wenn man sie landseitig anbringt. Besonders im Heimathafen können fest montierte, runde Fender am Steg guten zusätzlichen Schutz bieten. Ebenfalls gut zu wissen: Herabhängende, längliche Fender rollen horizontal hin und her, während runde Fender in alle Richtungen rollen können. Flachfender rol-

Tauwerk im Test

In Ausgabe 8/2021 der YACHT haben wir zwölf Leinen auf Handhabbarkeit, Dehnung und



Bruchlast getestet, die von ihren Herstellern explizit als Festmacher angeboten werden. Der Test ist kostenlos im Internet abrufbar: www.yacht.de (Suchbegriff: „Festmacher“)

len überhaupt nicht, sondern reiben stattdessen bei jeder Schiffsbewegung am Gelcoat und sind daher eher für das Heck oder nur unter sehr ruhigen Bedingungen geeignet. Manchmal kann es sich auszahlen, einen länglichen Fender mit zwei Leinen horizontal anzubringen, damit er beispielsweise an einem Pfahl vertikal nach oben und unten rollen kann.

Fender sind außerdem immer so anzubringen, dass das Ventil nach unten zeigt. Sollte das Ventil dem Druck nachgeben, schießt es dann ins Wasser – und nicht etwa wie ein Geschoss der Crew entgegen.

Nicht nur bei Starkwind sollten Fender übrigens möglichst immer an oder zumindest in direkter Nähe der Relingsstützen festgemacht werden, damit der nach unten gerichtete Zug von den Stützen aufgenommen werden kann.

Hat die Reling eine seitliche Öffnung, dann sollte diese geschlossen bleiben, damit die Kräfte, die durch die Fender auf den Relingsdrähten lasten, an Bug- und Heckkorb weitergeleitet werden.

Um den Zug auf die Reling gänzlich zu vermeiden, können Fender auch am Fuß der Relingsstützen befestigt werden. Dabei können die Fenderleinen aber an der Fußleiste schamfielen. Um dem entgegenzuwirken, können unter den Relingsstützen kurze Niroleisten auf der Fußleiste angebracht werden, um sie zu schützen.

Hat man das Pech, an einer Kaimauer festmachen zu müssen, an der Autoreifen hängen, hilft ein Fenderbrett, das zwischen Reifen und die eigenen Fender gehängt wird. Auch wenn neben einem Pfahl vertäut werden muss, ist ein Fenderbrett hilfreich. Es ist ein Verschleißteil und schützt das Schiff vor unebenen Kaimauern, Autoreifen und Pfählen. Am besten sind Fenderbretter aus Nadelhölzern, weil sie leicht, weich und biegsam sind. Im Internet gibt es viele Anleitungsvideos, wie diese leicht selbst einfach hergestellt werden können.

Fenderstrümpfe

Bekleidete Fender mögen snobistisch aussehen, aber sie erfüllen einen sehr wichtigen Zweck: Kleine Sandkörner oder anderer Schmutz verschwinden elegant im Fenderstrumpf und verhindern Kratzer und stumpfe Stellen im Rumpf, die durch rotierende Fender entstehen können. Mit dem Schiffsnamen versehen, finden sie auch gerne zum Eigner zurück, sollte der Fender abhandengekommen sein.

Fenderstrümpfe aus doppeltem Material schützen besser. Zerrissene Fenderstrümpfe zeugen von geleisteter Arbeit und müssen nach ein paar harten Sturmäch-

»Bei Sturm im Hafen kommen sämtliche an Bord verfügbaren Fender zum Einsatz, denn in der Backskiste sind sie nicht von Nutzen.«

ten eventuell schon ersetzt werden. Aber dafür sind sie schließlich auch da.

Eine Alternative zu Fenderstrümpfen ist ein aus Persenningmaterial bestehendes Tuch, das – anders als das Fenderbrett – zwischen den Schiffsrumpf und die unbedeckten Fender gehängt wird, die sogenannte Fenderschürze.

Ruckdämpfer

Auch eine schwache Dünnung im Hafen kann das Schiff unsanft in Bewegung setzen. Das Boot nimmt bei jedem Sog Fahrt auf, die dann von den Festmachern aufgestoppt werden muss. So entstehen enorme Kräfte, die größer werden, je ruckartiger die Bewegungen sind. Diese Kräfte können Poller und Klampen sowohl an Land als auch an Bord lösen oder sogar rausreißen.

Die auf die Klampe wirkende Kraft ist proportional sowohl zur Masse des Schiffes als auch zu dessen Beschleunigung, die ab-

gebremst wird. Es gilt dabei die Formel $F=m \times a$ aus dem Physikunterricht, also Kraft ist gleich Masse mal Beschleunigung. Dabei entspricht die Masse der Verdrängung des Schiffes. Die Beschleunigung hat direkt mit der Strecke zu tun, die bis zum Stillstehen des Schiffes benötigt wird. Je länger diese Strecke, auf der das Schiff gebremst wird, desto geringer seine Beschleunigung und somit die auf seine Klampen wirkende Kraft. Diese Bremsstrecke entsteht durch Reck in den Leinen und Ruckdämpfer.

Ruckdämpfer gibt es in mehreren Ausführungen, von den klassischen Stahlfedern über die umwickelten Gummifedern bis zu temporär anzubringenden Ruckdämpfern, die man nachträglich bei Bedarf an- und wieder abmontieren kann. Sie folgen alle dem gleichen Prinzip, dass sie bei viel Belastung oder langer Arbeit brechen und müssen deshalb gesichert werden.

Bei der Gummifeder besteht die Sicherung aus der dreimal um die Gummiwurst geschlungenen Leine selbst. Bei den Stahlfedern muss die Sicherung separat angebunden werden, damit ein Verbund erhalten bleibt, wenn die Feder bricht.

Da sich viele Gummifeder-Modelle fast unmöglich wieder von der Leine lösen ➤

Das Schiff sorgfältig abfendern



Eine Fenderschürze hilft den Rumpf, vor Abnutzungen durch die Fender zu schützen. Die Fender hängen in verschiedenen Höhen und werden zu den Schiffsenden hin dicker



Ein Fenderbrett ermöglicht es, das Boot an rauen Spuntwänden oder Pollern abzufendern



Wird mit dem Heck angelegt, kann ein Fender bei auflandigem Sturm Schaden abwenden

lassen, empfiehlt es sich, eigens für Sturm-tage im Hafen Festmacher mit montierten Gummi-Ruckdämpfern mitzuführen.

Daneben sollten auch lose Ruckdämpfer an Bord sein und bei Bedarf an den normalen Festmachern eingefädelt werden können. Je mehr von ihnen auf der gleichen Leine platziert werden, desto länger die Knautschzone und desto weicher wird gedämpft. Drei bis vier Stück pro Leine sollten es schon sein.

Die Stahlfeder ist wohl eher für den Heimathafen praktikabel, wenn überhaupt, und ist nicht sonderlich geeignet, mit an Bord genommen zu werden: Sie nimmt viel Platz weg, ist schwer und rostet. Man bedenke: Wenn Ruckdämpfer brechen, wird die Leine nicht nur auf einmal stumpf, sondern auch gestreckt und dadurch länger!

Wird in Boxen mit Pfählen angelegt, kommt es auf die Beschaffenheit der Pfähle an, inwieweit sie weich federnd sind oder starr. Lange, mit Plastikrohren überzogene Eisenprofile, die in einem weichen Boden eingestampft wurden, sind oft weich federnd, während dicke Holzpfähle eher starr sind. Auch die Länge der Leinen von den Pfählen zum Boot beeinflusst die Kraft erheblich. Je länger die Festmacherleinen,

»Die Robustheit der Klampen sollte bekannt sein, sie können unterschiedlich montiert sein. Ihre Größe sagt darüber nichts aus«

desto weicher und nachgiebiger sind sie. Ist die Leine lang genug, so kann das Fehlen von Ruckdämpfern behelfsweise durch ein mittig an der Leine angeschlagenes Gewicht ersetzt werden.

Liegt das Schiff im Hafen an Bug- oder Heckanker, muss sichergestellt sein, dass er sich gut eingegraben hat. Wie beim freien Ankern wird außerdem ein Snubber gesetzt. Das ist eine mit Ruckdämpfern versehene Leine, die mit einer Ankerkralle an die Kette gehakt und an Bord auf einer Klampe belegt wird. Das entlastet die Ankerwinde und verhindert, dass das Ankerschirr ausbricht.

Im Mittelmeer werden die Yachten oft mit Muringleinen festgemacht. Die sind dank ihrer Länge zur Bodenverankerung und dem elastischen Material des Tauwerks meist genügend federnd und brauchen keine weiteren Ruckdämpfer.

Durch die Federung der Ruckdämpfer werden die Klampen zwar geschont, das

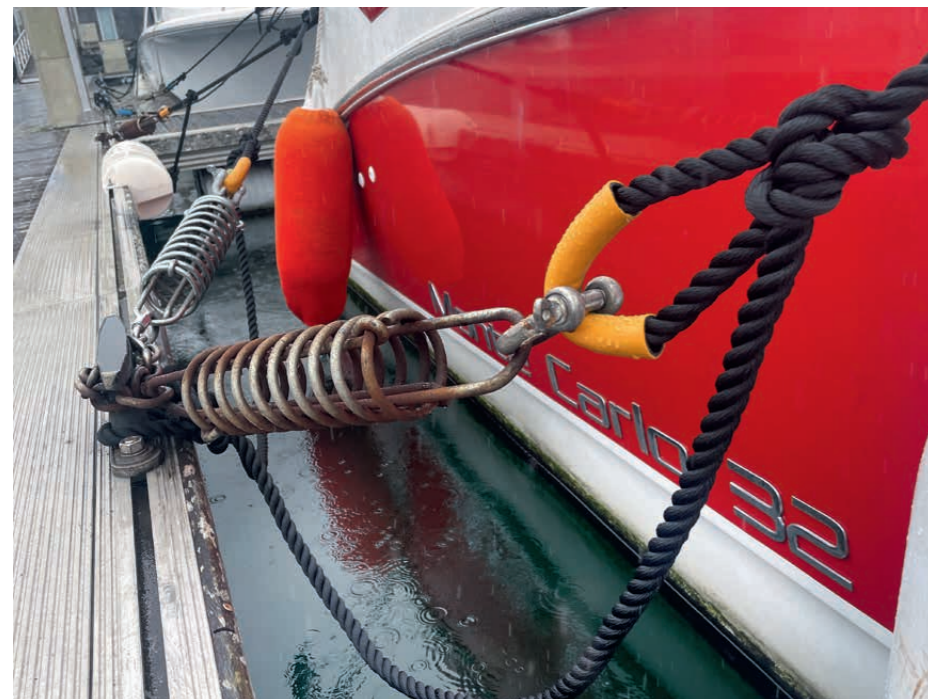
Schiff bewegt sich dadurch jedoch mehr als gewohnt hin und her. Daher muss es in ausreichendem Abstand zum Steg festgemacht werden. Ganz besonders gilt dies im Mittelmeer, wo der Abstand des Hecks zur Kai-mauer bei auflandigem Starkwind unbedingt vergrößert werden sollte. Hier kann zwar ein Fender am Heck angebracht werden, dieser sollte allerdings nicht zum Einsatz kommen müssen.

Leinen

Alte Fallen, Schoten oder anderes laufendes Gut sollten nie als Festmacher benutzt werden. Denn dieses Tauwerk ist im Gegensatz zu Festmachern so hergestellt, dass es möglichst wenig Reck enthält, um die Segel optimal trimmen zu können. Solche Leinen können nur dann behelfsweise zum Vertäuen verwendet werden, wenn vorher genügend Ruckdämpfer eingebaut worden sind.

Ungeeignet sind als Festmacher auch Leinen aus UV-unbeständigem Kunststoff, wie etwa Polypropylen. Nach nur ein paar Jahren in der Sonne sind sie dermaßen geschwächt, dass sie leicht brechen und das mit hoher Wahrscheinlichkeit unter Last, also genau dann, wenn man sie am meisten braucht, bei Starkwind.

Den Festmachern mehr Reck verleihen



Auch massive Ruckdämpfer aus Stahl können brechen. Hier ist der Festmacher dagegen durch die lose Part des Palsteks gesichert, an der auch bei vollständiger Dehnung kein Zug entstehen sollte.

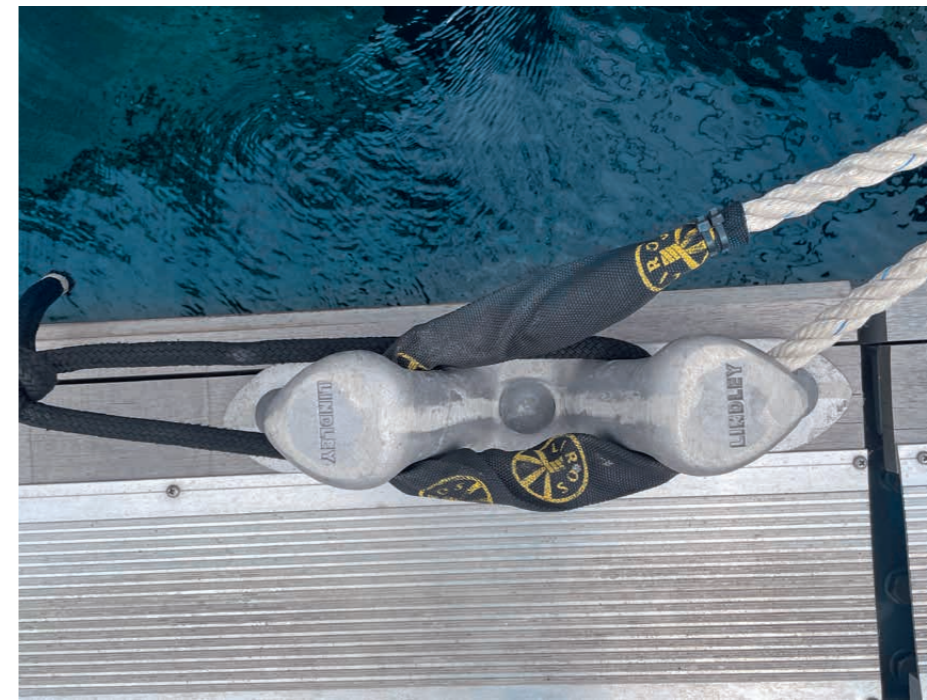


Nachträglich montierte Ruckdämpfer und Lastenverteilung durch verschiedene Leinen



Bei diesen Ruckdämpfer ist der Festmacher durch die Konstruktion gegen Bruch sicher

Tauwerk vor Schamfilen schützen



Konfektionierter Scheuerschutz aus dem Yachthandel ist leicht, strapazierfähig und lässt sich auch nachträglich an Festmachern befestigen, wenn man sie dafür kurzzeitig von ihrer Last befreit



Eine Kette auf der Klampe schont den Festmacher und ist auch nachträglich zu montieren



Die rostige Oberfläche dieses Pollers würde eine Leine ohne Schutz schnell durchscheuern

Unter normalen Umständen reichen vier Leinen dafür aus, eine Yacht ordentlich zu vertäuen. Zwei Vor- und zwei Achterleinen in einer Box oder Vor- und Achterleine und Vor- und Achterspring. Mit diesen vier Leinen wird das Boot in sämtliche Richtungen gehalten. Das Boot kann sich nun weder drehen noch nach vorne oder achtern verschoben werden. Bei Starkwind oder gar Sturm im Hafen reichen vier Festmacher aber nicht mehr aus. Denn die Kräfte müssen dann auf möglichst viele Klampen und Leinen verteilt werden.

Klampen und Winschen

Es gilt nicht nur, den Klampen an Land zu vertrauen. Es sollte auch die Robustheit der eigenen Klampen bekannt sein, denn das Boot kann sehr unterschiedlich montierte Klampen haben. Die Größe der Klampe sagt nichts über ihre Montagefestigkeit. Die zeigt sich erst beim Blick unter Deck. Manche Klampen sind mit vier riesigen Bolzen und großen, kraftverteilenden Unterlegscheiben verankert. Andere sind vielleicht nur festgeschraubt.

Besonders die praktischen Mitschiffsklappen, sofern vorhanden, sind auf vielen Schiffen weinger solide montiert als jene am Bug oder Heck. Und auch die Materialstärke des Untergrundes, auf dem die Klampen montiert sind, können sehr unterschiedlich sein.

Nicht nur Klampen eignen sich zum Festmachen. Auch Winschen können sehr gut eingesetzt werden, denn meist sind sie am stärksten im Boot verankert. Festmacher können durch oder um Klampen oder Klüsen umgelenkt und zur Winsch geführt werden. Die Klampe wird nur noch der Kraft ausgesetzt, die für die Umlenkung notwendig ist. Die eigentliche Zugkraft übernimmt die Winsch. Je stärker die Umlenkung, desto größer die Kraft an der Klampe oder Klüse. Winschen bieten beim Vertäuen außerdem den Vorteil, dass Leinen kraftvoll dicht geholt werden können.

Beim Festmachen gilt der Grundsatz „One Rope – One Job!“ also: Jede Leine soll nur eine Aufgabe haben. Außerdem muss jeder Festmacher entweder von Land oder vom Schiff aus individuell dichtgeholt oder gelöst werden können. Dass eine lange Leine an einer Klampe belegt wird und die lose Part dann für weitere Vertäuerung eingesetzt wird, ist schlicht unseemännisch. Denn der obere unbelastete Kopfschlag ist zum Lösen und Fieren da und sollte nicht als das belastete Ende eines weiteren Einsatzes dienen.

Eine weitere Faustregel lautet: lieber mehrere kürzere Taue als wenige lange. Verlängert werden können Taue durch zwei ineinandergesteckte Palsteks oder einen Hunter's Bend – vom Kreuzknoten ist dringend abzuraten. Zwei unterschiedlich star-

ke Leinen können auch durch einen doppelten Schotstek verlängert werden. Aber nichts geht über eine große Anzahl unterschiedlich langer Taue an Bord.

Die Belastung zu verteilen bedeutet: Mehrere Leinen anzubringen, die die gleiche Aufgabe haben, etwa mehrere Vor- oder Achtersprings, diese aber nicht an den gleichen Punkten festzumachen, sondern die Kräfte auf mehrere Klampen oder Winschen zu verteilen.

Das Boot in Abrahams Schoß zu legen heißt, es nach möglichst vielen Seiten zu vertäuen, sodass es wie eine Spinne im Netz liegt und am liebsten nirgends anliegt. Wenn man Glück hat, liegt kein Schiff in der Nebenbox und so kann, sofern mit dem Hafenmeister abgesprochen, eine Leine quer über den Nachbarplatz ausgebracht werden. In einigen Häfen ist es aus genau diesem Grund sogar üblich, die Gäste in der Nebensaison in zwei Boxen zu legen.

Sehr ungern sollen Leinen quer über einen Steg ausgebracht werden und so zu einer Stolperfalle werden. Aber auch hier kennt die Not kein Gebot und manchmal müssen auch die Poller auf der gegenüberliegenden Stegseite zum Einsatz kommen.

In dem Fall sollten die Leinen so gut es geht mit einer leuchtenden Farbe oder einem Fähnchen markiert und nachts am besten mit dem Decklicht angeleuchtet werden. ➤



Eine lange Leine nach Luv soll die Yacht bei aufkommendem Wind vom Steg abhalten. Damit sie von anderen Skippers nicht übersehen werden kann, wurde sie deutlich gekennzeichnet

Schamfilen

Wo immer Taue gegen andere Taue oder gar gegen Beton, Eisen oder andere scharfe Oberflächen reiben, gilt es, das Schamfilen zu verhindern. Leinen scheuern nämlich äußerst schnell durch. Dafür wird über das Tau ein geeigneter Schutz gestülpt. Das kann ein alter Gartenschlauch sein oder, was sogar noch besser ist, ein alter Feuerwehrschlauch, den man bei der freiwilligen Feuerwehr bekommt. Alternativ gibt es im Yachthandel diverse Schoner für Festmacher zu kaufen.

Insbesondere wenn eine Leine auf einer Klampe belegt ist und eine zweite Leine über dieselbe Klampe zu einer Winsch oder einer zweiten Klampe umgelenkt oder hindurchgeführt wird, dürfen sich die Taue an der Klampe möglichst nicht ohne Schamfilschutz dazwischen berühren.

Wird ein Festmacher hingegen um eine rundgeformte Niroklampe geführt, bewegt er sich zwar auch über das fremde Material, aber das führt weder beim Tau noch bei der Klampe zu einem Schaden.

Falls das Reiben ein unangenehmes Quietschen hervorrufen sollte, einfach ein paar Tropfen Spüli auf das Tau und die „Musik“ hat ein Ende. Dieser Spüli-Trick funktioniert auch, falls die Fender gegen den Rumpf oder die Pier reiben. Ein mit einem Strumpf bekleideter Fender ist übrigens von Hause aus völlig leise.

Einen Festmacher auf Slip zu legen mag beim normalen Vertäuen sehr praktisch sein, weil dann die Leine von Bord aus ganz bequem eingeholt werden kann. Bei Starkwind und Sturm im Hafen ist davon aber abzuraten, denn die ständige Bewegung um einen rauen Poller an Land führt auch dazu, dass die Leine schamfilit.

Mechanische Hilfe

Die an den Klampen mit Kopfschlag beschlagenen Leinen können nach stundenlangem Zug etwas gerutscht sein und müssen dann wieder nachgesetzt werden. Im Heimathafen ist es daher ratsam, das Schiff mit abgelängten Leinen festzumachen, die bordseitig eingespleißte Augen haben, die durch die Klampe geführt und dann drübergestülpt werden. Alternativ ist ein Palstek auf der Klampe auch sehr reickarm.

Je nach den Abmessungen der Yacht kann der Druck auf die Leinen bei Starkwind extrem hoch werden und unmöglich machen, sie allein mit Körperkraft dichtzuholen. Auch das Boot mit Muskelkraft vom Steg wegzustoßen, um einen Fender in den Spalt zu drücken oder in Position zu bringen, ist bei Starkwind oft fast unmöglich. Man kann natürlich versuchen, im Rhythmus der Schiffsbewegung die Leinen rasch nachzuziehen, wenn diese kurzzeitig durchhängen. Einfach ist es aber nicht. Warum also nicht Maschinenkraft einsetzen?

Den Motor kurz anwerfen und im Vorwärts- bzw. Rückwärtsgang bei geeigneter Ruderstellung Kraft geben und schon hängt die Leine durch und kann dichtgeholt werden. Falls vorhanden, hilft auch ein Bugstrahlrunder dabei, das Boot in die gewünschte Richtung zu schieben, die Leine schnell nachzuziehen oder den Fender reinzudrücken.

Viele Ankerwinden haben auch einen Capstan. Das ist die Winsch über dem Kettenrad, die nicht nur für den Zweitanker zum Einsatz kommen muss, sondern sehr gut zum Verholen im Hafen eingesetzt werden kann. Dadurch ist dann eine elektrische Winsch am Bug vorhanden. Mit einer Winkschurbel wird die Bremse zwischen Kettenrad und Capstan gelöst, um sie individuell bedienen zu können.

Doch lieber Anker?

Bei so viel Stress im Hafen bleibt noch die Überlegung: warum eigentlich nicht ankern? Es gibt in vielen Revieren sehr gut geschützte Ankerbuchten, die je nach Windrichtung auch bei viel Wind einen sicheren Schutz geben. Wichtig ist hier das Verständnis über das Wettergeschehen, sodass man nicht plötzlich beim Durchzug einer Front und der dazugehörigen Winddrehung auf Legerwall landet und die Wellen in die Bucht rollen.

Dazu gibt es sehr hilfreiche Apps, wie Navily oder iBoat, die aktuell, dynamisch und wetterprognosenabhängig die jeweiligen Ankerbuchten nach Komfort und Sicherheit beurteilen. Mit einem Bottom Discrimination Sounder, der in manchen Plottern bereits serienmäßig vorhanden ist, kann der Boden nach sicherem Sand- oder Lehmboden abgetastet werden. Ein gutes Ankergeschirr, ein großer Schwjokreis und ein am Achterstag gesetztes Ankersegel ergeben oftmals viel angenehmere Nächte als im Hafen, wo man mit dem Rücken und Ziehen an den Leinen schlafen muss.



Leon Schulz
Der Profiskipper
und Buchautor
(Praxisguide
Fahrtensegeln,
Delius Klasing)

fährt als RYA Yachtmaster Ocean Instructor
Ausbildungstörns auf dem Atlantik sowie auf
Nord- und Ostsee. www.reginasailing.com

FOTOS: L. SCHULZ

ENTSPANNT AUF KURS BLEIBEN

MIT DEM VORTEILSABO
ALLES WICHTIGE IMMER
AUF DEM RADAR.

YACHT-PRINT-ABO

- 25x YACHT ab 159,90 €
- Willkommens-Geschenk nach Wahl
- Ersparnis gegenüber dem Einzelkauf
- Keine Ausgabe mehr verpassen

YACHT-DIGITAL-ABO

- 25x YACHT für nur 129,90 €
- Zugang zu allen verfügbaren E-Paper Ausgaben in der App
- Auch offline lesbar



Z.BSP. BUCH „OSTSEEKÜSTE 1“*

**JETZT ABO
SICHERN...**

jetzt-lesen.link/yac-05897
+49 (0) 521-55 99 55

Falls Sie telefonisch bestellen, geben Sie bitte die Kampagne 5898 (Print) oder 5899 (Digital) an.



Nach 25 Ausgaben kann das Abo jederzeit gekündigt werden.
* Lieferung nur solange der Vorrat reicht.