

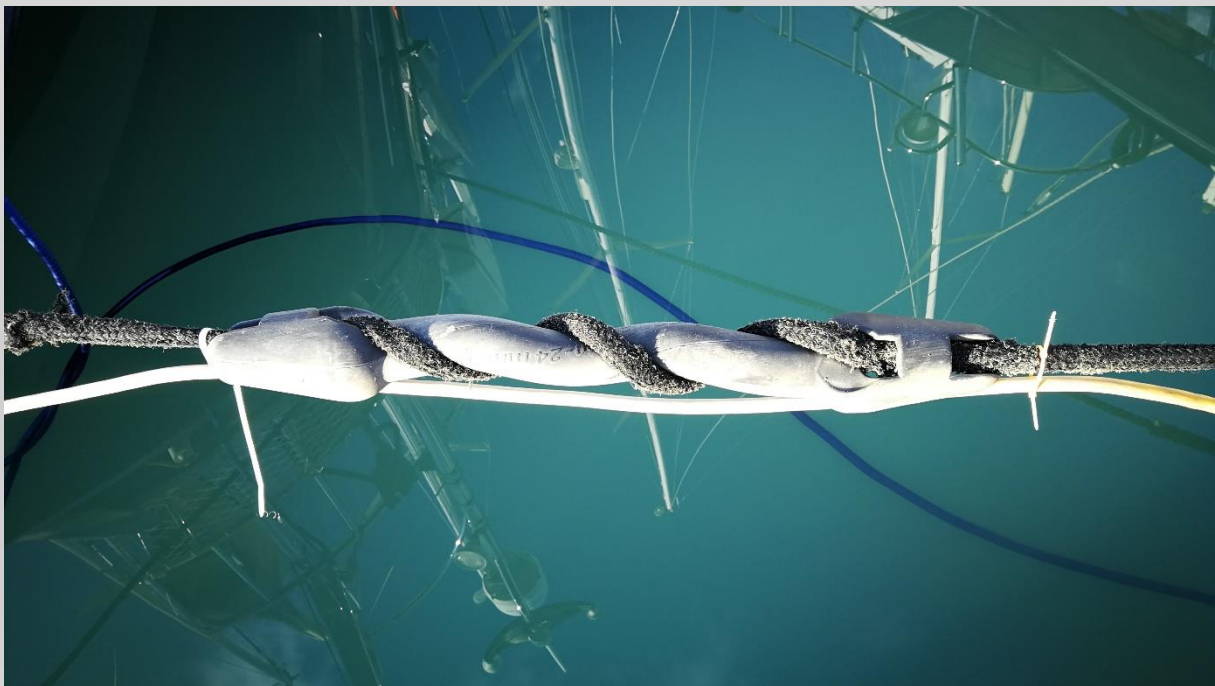
## Festmachen – aber gedämpft bitte

Bisher sind wir meistens ganz gut ohne sie ausgekommen. Doch Schwell und Strömungen können in ganz unerwartetem Ausmaß an den Booten zerran. Das haben wir nicht nur auf unserer letzten Reise an den brasilianischen und chilenischen Küsten feststellen können, sondern auch heuer im Mittelmeer. Gerade hier erstaunten uns die Festmachergeschirre zahlreicher Einheimischer, die ganz schön solide erschienen. Und bei Einheimischen kann man ja Erfahrung voraussetzen.

Wir haben nach einiger Überlegung recht massive Ruckdämpfer erstanden, und wir nehmen das zum Anlass, ein paar Worte darüber zu verlieren.

Noch eine Bemerkung zu den Rahmenbedingungen: Wir gehen davon aus, dass das Boot in einem Hafen mit Murings am Bug sowie Heckleinen liegt. Murings am Bug heißt in unserem Fall: zwei Muringleinen, je eine an Backbord und eine an Steuerbord. (Uns sind inzwischen auch Häfen begegnet, bei denen eine dritte Muringleine mittig zur Anwendung kommt, oder gar vier.) Die Murings machen in der Regel keine Probleme, da sie aufgrund ihrer Länge und des Zugwinkels kaum geeignet sind, ein unangenehmes Einrucken des Bootes zu verursachen. Anders die Heckleinen. Hier ist eine Ruckdämpfung sinnvoll, wenn man vermeiden will, dass es an Bord ungemütlich wird oder im schlimmsten Fall sogar Klampen aus dem Deck gerissen werden. Welche Möglichkeiten gibt es?

## Gummiruckdämpfer



Vermutlich der Klassiker aller Ruckdämpfer. Es gibt ihn auch in anderen Bauarten. Allen ist gemein, dass die Festmacherleine um oder durch ein Gummielement geführt wird. Die Dämpfungswirkung

entsteht je nach Modell durch eine Zug- oder Druckbelastung des Gummikörpers, manchmal auch beides zugleich. Die Belastbarkeit der Gummielemente ist allerdings begrenzt, sie altern und irgendwann brechen sie. In diesem Fall bleibt der Festmacher erhalten und das Boot ist nach wie vor am Steg gesichert.

Beim Foto nicht irritieren lassen. Der Eigner hat das Landstromkabel mit Kabelbindern am Festmacher fixiert.

### Federbelastete Ruckdämpfer I



Bei dieser Lösung erfolgt die Ruckdämpfung durch die Stauchung einer Spiralfeder. Die konstruktionsbedingte Stauchbelastung ist für die dämpfenden Bauelemente weitaus schonender, als wenn sie einer Zugbelastung ausgesetzt wären. Gegenüber einem Gummielement kann man von einer größeren Haltbarkeit bzw. Lebensdauer ausgehen.

Derartige Dämpfer benötigen in der Regel zwei Festmacherleinen. Eine kurze, um den Dämpfer mit dem Land zu verbinden und eine lange zum Boot hin. Der Eigner der im Foto gezeigten Lösung hat hier abgekürzt. Die landseitige Verbindung des Dämpfers erfolgte direkt an einem Ringbeschlag des Stegs. So etwas lohnt natürlich nur, wenn man an einem Dauerliegeplatz liegt.

Nachteil einiger einfacher Bauarten: Sie neigen zum Quietschen.

An dieser Stelle bereits angemerkt (vgl. a. u.): Hier wurde mittels eines kurzen Kettenstücks eine zusätzliche Sicherung montiert, für den Fall, dass der Dämpfer bricht.

## Federbelastete Ruckdämpfer II



Hier erfolgt die Ruckdämpfung ebenfalls durch die Stauchung einer Spiralfeder. Zusätzlich werden Kunststoffelemente eingefügt, die dazu dienen, Belastungsspitzen aufzufangen und als Nebeneffekt Geräusche zu dämpfen. Als Zugelemente dienen Edelstahlstäbe. Bei dieser Variante finden sich ausgesprochen hochpreisige Lösungen, teilweise schon kleine Wunderwerke der Technik.

## Nylonelementbelastete Ruckdämpfer



Bei diesen dienen Nylonelemente statt der Federn als Stauchkörper. Auch diese verblüffende Lösung ist ausgesprochen geräuscharm. Als Zugelemente dienen nach wie vor Edelstahlstäbe. Und auch diese Lösung gehört in das hochpreisige Segment. By the way eine Demonstration, was Kunststoffe leisten können.

## Bemerkungen zur Landverbindung

Auffallend bei unserem Zug durch die Marinas ist, dass viele Eigner die landseitige Verbindung, d.h. vom Dämpferelement zum Steg, nicht aus einer Festmacherleine scheren, sondern eine kurze Kette anstecken, unten auf dem Foto mit einem PVC-Schlauch ummantelt, um Scheuergeräusche und Ruckeln der Kettenglieder zu unterbinden. Oder sie verwenden ein gedoppeltes Gurtband, das durch aufgeschobene Kunststoffelemente besonders abriebsicher hergestellt wird.

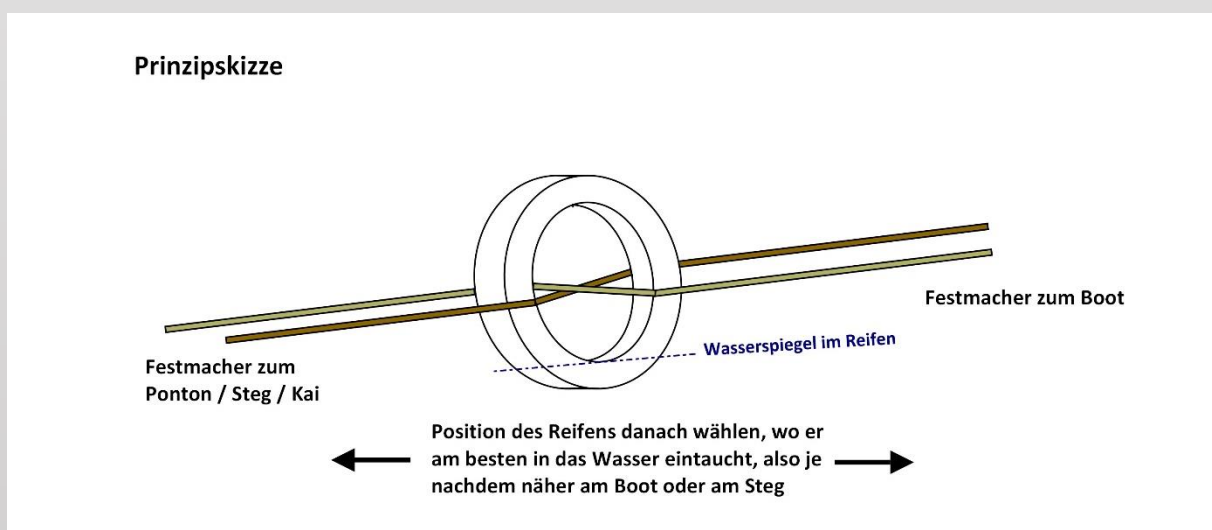


Viele Eigner sichern die Ruckdämpfer zusätzlich durch eine Leine oder eine Kette (s. Foto zu federbelasteter Ruckdämpfer I). Wir haben darauf verzichtet, da wir bei Erwartung unschöner Verhältnisse, also heftiger Winde oder schwerer Strömungen oder schweren Schwellen eh alle Festmacher doppelt ausbringen.

### Low Budget-Variante

In Brasilien haben wir eine Low-Budget-Variante kennengelernt, die wir ebenfalls nicht vorenthalten wollen. Gelegentlich sieht man sie auch bei Fischern in mediterranen Häfen. Man verwendet einfach einen kurzen und einen längeren Festmacher, die man jeweils durch einen Reifen schert. Der Reifen dämpft vor allem, da er auseinandergezogen wird. Verbleibt er in halbwegs aufrechter Lage, wird die vom Eigengewicht verursachte, zusätzliche Dämpfungswirkung noch durch das Gewicht des im unteren Reifenteil verbleibenden Wassers verstärkt. Nachteil: Die Reifen werden durch die Zugbelastung relativ schnell zerrissen.

Besser ist daher, nur eine (längere) Festmacherleine zu verwenden und diese kreuzweise durch den Reifen zu scheren. Der Reifen wird jetzt nicht mehr auseinandergezerrt, sondern durch die Last auf den Leinen zusammengedrückt, also gestaucht. Damit wird er kaum verschlissen. Auch hat sich in unserer Praxis mit JUST DO IT gezeigt, dass ein derart eingebundener Reifen fast immer aufrecht hängt, so dass er im unteren Teil gut Wasser aufnimmt, also eine bessere Gewichtsdämpfung besitzt.



### Was haben wir gemacht?

Also, was haben wir gemacht bzw. machen wir? Bei JUST DO IT, wie erwähnt, haben wir die optimierte Low-Budget-Variante genutzt. Kosten: 2 Euro, d.h. 1 Euro je Altreifen. Die Festmacher waren schon da. Und bei MAGO DEL SUR? Nun diesmal ist es eher die High-End-Variante: Ruckdämpfer des federbelasteten „Typs II“ mit Gurtband. Allerdings haben wir uns die zusätzliche Sicherung gespart und stattdessen jeweils einen parallelen Festmacher geschoren. Und zusätzlich noch Springs von den Mittschiffsklampen zum Steg ausgebracht.

21.12.2021, Worswede, auf dem Trockenen bei Frost und Raureif

[Anke und Martin Birkhoff](#)

TO-Stützpunkt Mago del Sur