

Der Klüverbaum soll rein

Das ist kein einfaches Manöver. Es dauert eine Weile und ist, anders, als wir es mal erwartet haben, sicher nicht geeignet, kurz vor dem Anlegen in der Hafeneinfahrt durchgeführt zu werden. Also Ruhe einkehren lassen und Zeit nehmen.

Die folgenden Vorschläge haben wir durch Herumprobieren erarbeitet, sie sind aber sicher noch ausbaubar. Man sollte zu dritt sein, zu zweit geht es notfalls (mit Erfahrung) auch. Da die auftretenden Lasten während des Manövers ziemlich stark sind, kann man im Prinzip nichts von Hand machen, alles muß mit den Taljen gesteuert werden. Wir brauchen auch alle drei dazu, außerdem noch mehrere kurze Stroppen (keine einfachen Zeiser, mindestens doppelt oder dreifach).

Es ist äußerst schwierig, den Sicherungsbolzen aus dem Beting (Das ist das große, fette, senkrecht stehende Stück Holz auf dem Vorschiff - Poller) zu quälen, ohne dabei das Gewinde zu zernudeln. Der Klüverbaum drückt mit seinem achteren Ende ziemlich stark nach oben und hinten gegen den Beschlag. Ein Teil der Kraft wird auf den Bolzen abgegeben und der zerreibt sich in der Metallplatte auf der anderen Seite des Betings.

Also muß vor dem Lösen des Bolzens möglichst viel Kraft vom Beschlag genommen werden. Dazu haben wir einen kräftigen Stropp (Festmacher o.ä.) von der Backbordfestmacherklampe (die Klampen an Deck, nicht die Belegbretter an den Klüsen, die unglückseligerweise immer wieder zum Belegen wie auf einer Klampe verleiten) über den Klüverbaum auf die andere Seite geführt und dort mit einer Talje auf die Steuerbordklampe gelegt (Nehmt dafür die kürzeste der drei Taljen). Zwei kräftige Männer können damit (und mit Nachholen und Nachrucken) trotz der ungünstigen Hebelverhältnisse den Klüverbaum mit seinem achteren Ende nach unten drücken. Diese Konstruktion hält den Klüverbaum während des ganzen Manövers. Eine Sicherung ist daher unerlässlich, denn wenn von dieser Konstruktion etwas bricht, fällt der Klüverbaum nach unten und reißt den Bug auf.

Noch eine Bemerkung zum Klüverfall, das in dem Zusammenhang auch diskutiert worden ist. Die Krafttrichtung dieses Falls zeigt zum größten Teil nach binnenbords. Daher muß auf seine Anwendung zu diesem Zweck verzichtet werden, weil man den Baum niemals mehr bis zum notwendigen Punkt herausgedrückt bekäme.

Benötigt wird das Klüverfall allerdings schon, nämlich beim Einholen! Dazu muß der Rackring vorne an der Nock festgebändselt werden (auch da kein Zeiser!), weil sonst der Rackringausholer mit jedem Zentimeter, den der Klüverbaum nach innen rutscht, loser kommt. Man könnte natürlich auch dieses Seil während des Manövers immer wieder holen, einfacher ist aber sicher der kurze Ausflug auf den Klüverbaum.

Die zweite Talje wird unter dem Klüverbaum angeschlagen und zwar so, daß der Block mit dem festen Ende des Taljenseils am Ende des Klüverbaums angeschoren wird (mit einem sehr kurzen und festen Stropp auf das Auge unter dem Klüverbaum) und der Doppelblock der Talje an dem extra für diesen Zweck angebauten Auge am Vorsteven unter dem Klüverbaum direkt über Deck befestigt wird. Geholt wird also später von vorne nach achtern.

Damit kann der Klüverbaum nach außen gedrückt werden, beziehungsweise beim Einholen binnenbords gefiert werden. Wer aber glaubt, daß zum Herausdrücken des Baums zwei kräftige Männer reichen, irrt. Schon beim Einholen muß der Baum noch ein paar Millimeter außenbords gedrückt werden, weil der Beschlag sonst die ganze Kraft aufnimmt, sich verkantet und keinen Millimeter bewegt werden kann. An das freie (Hole-) Ende der zweiten Talje wird die dritte Talje angesteckt, so daß die Untersetzung nochmals deutlich untersetzt

wird. Die damit (und mit zwei kräftigen Männern) zu erzielende Kraft reicht so gerade eben, um den Klüverbaum ausreichend herauszudrücken. Weil jetzt eine ganze Menge Leine geholt, bzw. gefiert werden muß, muß die zweite Talje mehrfach umgesteckt werden. Dazu wird eine weitere Sicherungsleine und ein Stopperstek, besser ein Millerstropp benötigt.

Jetzt kann´s losgehen.

1. Alles anschlagen. Klüvergeien und Wasserstag lockern.
2. Den Klüverbaumniederdrücker so fest ansetzen wie es geht. Sicherungsleine fest ansetzen.
3. Die Ausholedoppeltalje ansetzen so fest es geht.
4. Probieren, ob der Beschlag schon lose kommt (kleine zärtliche Schläge gegen das Festrotten sind erlaubt). Sonst beide Taljen weiter ansetzen.
5. Wenn der Beschlag lose kommt, dann der Bolzen gelöst werden. Sollte das vorher passieren, wird das Gewinde gnadenlos zerrieben. Das muß unbedingt vermieden werden. Wenn der Bolzen lose ist, muß er gesichert werden. (Er ist von der Firma Delphin und springt sonst sehr leicht von Bord!)
6. Jetzt hängt der Klüverbaum in den Seilen.
7. Durch vorsichtiges Fieren der Ausholetalje und gleichzeitigen vorsichtiges Holen des Klüverfalls kommt der Baum binnenbords. Der Niederdrücker muß dabei immer Zentimeter für Zentimeter verschoben werden. Das geht auf dem glatten Holz sehr gut.
8. Irgendwann läßt die notwendige Kraft nach und der Baum ist in der Waage. Den Rest des Wegs bis auf den seitlichen Messeaufbau kann der Klüverbaum getragen werden. Dieser zweite Teil ist einfach und kann von den zwei erwähnten kräftigen Männern per Hand erledigt werden.
9. Den Ablageblock nicht vergessen (vordere Vorschiffskoje). Das Wasserstag hängt jetzt im Wasser. Es kann vorher ein wenig geholt werden oder jetzt. Bitte aber nicht im Wasser vergammeln lassen.
10. Klüverbaum festlaschen!

Rückwärts geht es genauso, Der Niederdrücker kann zuvor sogar noch etwas über den Durst geholt werden. Das macht´s einfacher.

Viel Spaß.

Moin moin,

Michi hatte eine Klüverbaumeinholeanleitung in Auftrag gegeben. Hier ist sie zu Eurer geneigten Ansicht. Kommentare erbeten an mich und Michi.

Alles Gute und bis Lüdersburg,

Euer Chrischi