



Europäisches Patentamt
European Patent Office
Office européen des brevets



Veröffentlichungsnummer: **0 460 473 A1**

12

EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

21 Anmeldenummer: **91108498.6**

51 Int. Cl.⁵: **B63B 21/00, B63B 21/54**

22 Anmeldetag: **25.05.91**

30 Priorität: **26.05.90 DE 4017012**

71 Anmelder: **Schlüter, Dieter**
Küferstrasse 7
W-6200 Wiesbaden-Schierstein(DE)

43 Veröffentlichungstag der Anmeldung:
11.12.91 Patentblatt 91/50

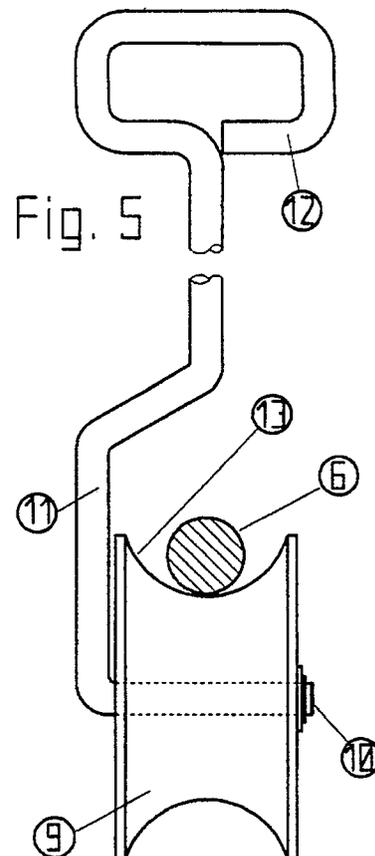
72 Erfinder: **Schlüter, Dieter**
Küferstrasse 7
W-6200 Wiesbaden-Schierstein(DE)

84 Benannte Vertragsstaaten:
ES FR IT

74 Vertreter: **Blumbach Weser Bergen Kramer**
Zwirner Hoffmann Patentanwälte
Sonnenberger Strasse 100
W-6200 Wiesbaden 1(DE)

54 **Vorrichtung zum Einholen von Mooringleinen oder Ketten.**

57 Vorrichtung zur Erleichterung der Handhabung von mit Muscheln bewachsenen Mooringleinen oder Ketten die zwischen der Pier und einem Ankerpunkt im Wasser verlegt sind, bestehend aus einer Halterung (10,11) und einer oder mehrerer als Führungseinheit vorgesehener, drehbar gelagerter Rollen (9).



EP 0 460 473 A1

Die Erfindung betrifft eine Vorrichtung zur Erleichterung der Handhabung von mit Muscheln bewachsenen Mooringleinen oder Ketten die zwischen der Pier und einem Ankerpunkt im Wasser verlegt sind.

In vielen Yachthäfen, vor allem in den Mittelmeerländern, werden Schiffe mit dem Heck zur Pier festgemacht. Dabei wird die Schiffsspitze mit einer an einem Ankerpunkt im Wasser befestigten Mooringleine oder Kette gehalten. Bei Nichtbenutzung liegt diese Mooringleine oder Kette auf dem Grund des Hafens und ist mit einer an der Pier permanent befestigten Holeleine verbunden.

Bekanntermaßen fährt man das Schiff bei einem Anlegemanöver mit dem Heck an die Pier und bringt die Heckleinen aus. Gleichzeitig holt man die an der Pier befestigte Holeleine seitlich am Schiff entlang vom Grund hoch, um nahe der Schiffsspitze die eigentliche Mooringleine oder Kette zu erreichen.

Erschwert wird dieser Vorgang durch den Umstand, daß die auf Grund liegenden Leinen oder Ketten verdreckt und häufig stark mit Muscheln bewachsen sind. Meist sind auch verschiedene Leinen miteinander verknötet oder mit Schäkeln an der Kette befestigt. Im Regelfall sind die Leinen oder Ketten jedenfalls so unhandlich, daß sie nur Hand über Hand hochgeholt werden können. Bei ungeschützten Händen besteht Verletzungsgefahr durch die Muscheln. Meist werden Deck, Bordwand, Fender und Kleidung durch abtropfendes Dreckwasser und Schlamm sowie abplatzende Muscheln verschmutzt. Zudem dauert es im Regelfall unverträglich lange, bis die Mooringleine oder Kette zum Festmachen an der Schiffsspitze erreicht wird. Dieser Umstand ist besonders bei durch Wind schnell abtreibendem Schiff sehr nachteilig.

Der Versuch, einen in der Bootsbranche üblichen sogenannten "Bootshaken" zu verwenden wie er beispielsweise aus der GB-Z: "Motor Boat & Yachting", Januar 1975, Seite 75, Artikel "Telescopic Hook" bekannt ist scheitert daran, daß muschelbewachsene oder verknötete Leinen oder Ketten nicht über den vorgesehenen Haken gleiten sondern verklemmen und meist sogar abspringen und ins Wasser zurückfallen.

Aus der GB-Z: "Motor Boat & Yachting", Mai 1964, Seite 88, Artikel "Safe at Last" geht eine Vorrichtung hervor, bei der am Ende eines üblichen "Bootshakens" eine Befestigung angebracht ist, die einen mit einer Leine versehenen Haken in Form eines geöffneten Karabinerhakens hält. Nach Einführen der Holeleine oder Kette in den Haken schließt sich dieser und kann mit der an ihm angebrachten Leine von der Befestigung gelöst und unabhängig vom Bootshaken gehandhabt werden. Diese Vorrichtung hat jedoch ebenfalls den entscheidenden Nachteil, daß eine bewachsene und

mit Knoten versehene Leine oder gar Kette nicht durch den Haken gleitet sondern verklemmt.

Die vorliegende Erfindung betrifft deshalb eine Vorrichtung mit der es möglich ist, vor allem eine mit Muscheln bewachsene und mit Knoten versehene Mooringleine oder Kette mit wenig Kraftaufwand und möglichst rasch und ohne negative Begleiterscheinungen am Schiff entlang zu führen.

Zur Lösung dieser Aufgabe sieht die Erfindung vor, als Führungseinheit eine oder mehrere mit einer entsprechenden Vertiefung versehene, drehbar gelagerte Rollen zu verwenden, über die auch mit Muscheln bewachsene und mit Knoten versehene Leinen oder Ketten leicht gleiten oder abrollen können.

Weitere Merkmale und Ausgestaltungen ergeben sich aus den Schutzansprüchen und der nachfolgenden Beschreibung der Zeichnungen.

Nachfolgend wird die Erfindung anhand der Zeichnungen beschrieben:

Fig. 1 bis 4 zeigen den Ablauf des Anlegevorganges wie folgt:

Fig. 1: Das Schiff (1) wird in bekannter Weise rückwärts an die Pier (2) herangefahren und mit den Heckleinen (3) befestigt. Die an einem Festpunkt (4) angebrachte Mooringleine oder Kette (5) sowie die Holeleine (6) liegen auf dem Hafengrund (7) wobei das landseitige Ende der Holeleine (6) an der Pier (2) befestigt ist.

Fig. 2: Nunmehr wird von Bord des Schiffes (1) die Holeleine (6) mit der Hand, einem Bootshaken oder je nach Ausführung auch direkt mit der erfindungsgemäßen Vorrichtung (8) erfaßt und in diese eingehängt.

Fig. 3: Die erfindungsgemäße Vorrichtung (8) wird sodann seitlich an der Bordwand entlang zur Spitze des Schiffes (1) geführt wobei die Holeleine (6) über die erfindungsgemäße Vorrichtung (8) bis vorne zur Mooringleine oder Kette (5) geführt wird und abrollt.

Fig. 4: Sodann wird die Mooringleine oder Kette (5) an der Spitze des Schiffes (1) befestigt, womit das Anlegemanöver abgeschlossen ist. Je nach Ausführung wird die erfindungsgemäße Vorrichtung (8) ausgehängt oder an die Pier (2) zurückgebracht.

Fig. 5: zeigt eine solche Vorrichtung (8) bestehend aus einer Rolle (9), die drehbar auf der Achse (10) gelagert ist wobei letztere über eine Stange (11) mit einem Handgriff (12) verbunden ist. Die Holeleine (6) wird von der Seite her in die Rolle (9) eingelegt und in der Vertiefung (13) geführt.

Fig. 6: zeigt die prinzipiell gleiche Vorrichtung wie Fig.5 wobei an der Stange (11) zusätzlich eine Seitenrolle (14) zum Schutz der Bordwand angeordnet ist und die Verlängerung der Stange (11) beispielsweise durch ein Rohr (15) erfolgt.

Fig. 7: zeigt die prinzipiell gleiche Vorrichtung wie Fig. 5 und 6 wobei die Achse (10) eine Rohrschelle (16) besitzt, mit der sie beispielsweise an einem Rohr (15) befestigt werden kann.

Fig. 8: zeigt die prinzipiell gleiche Vorrichtung wie Fig. 5 und 6 wobei die Achse (10) mit einer Bootshakenspitze (17) kombiniert ist.

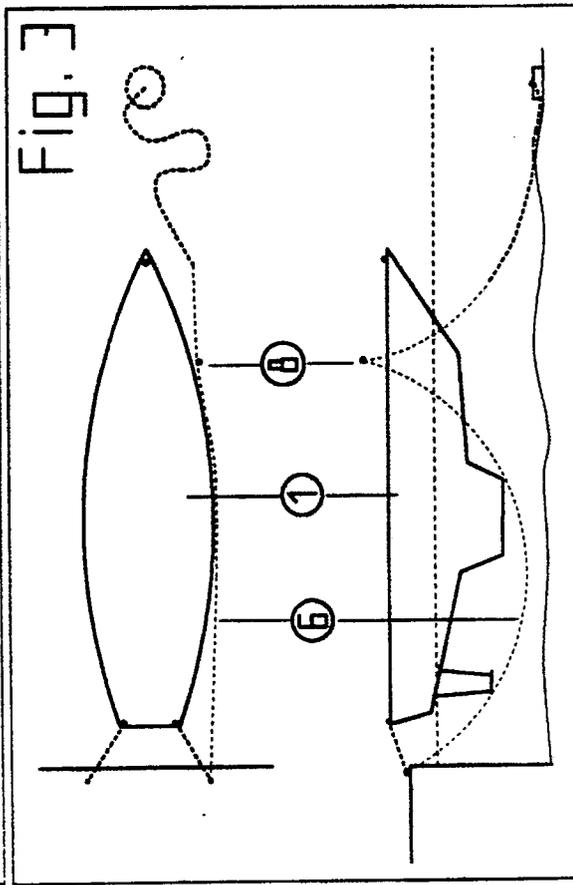
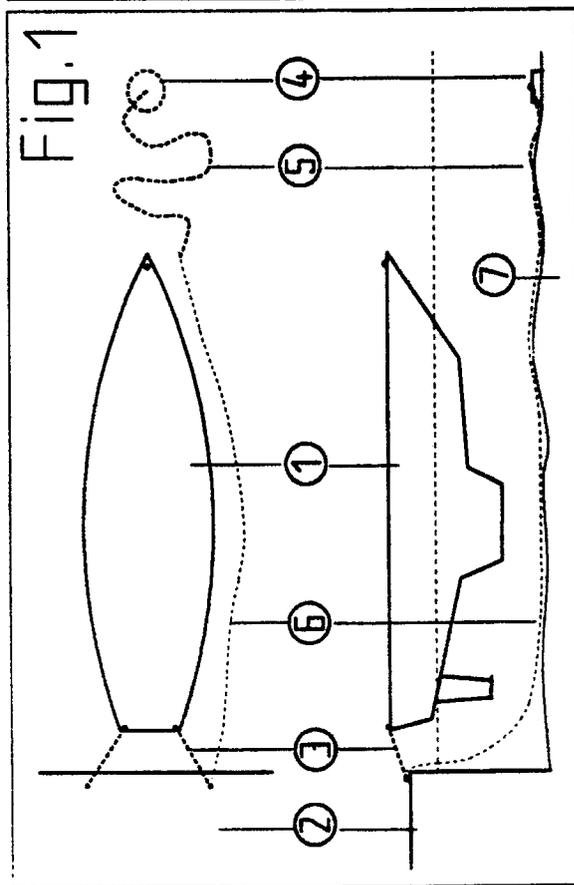
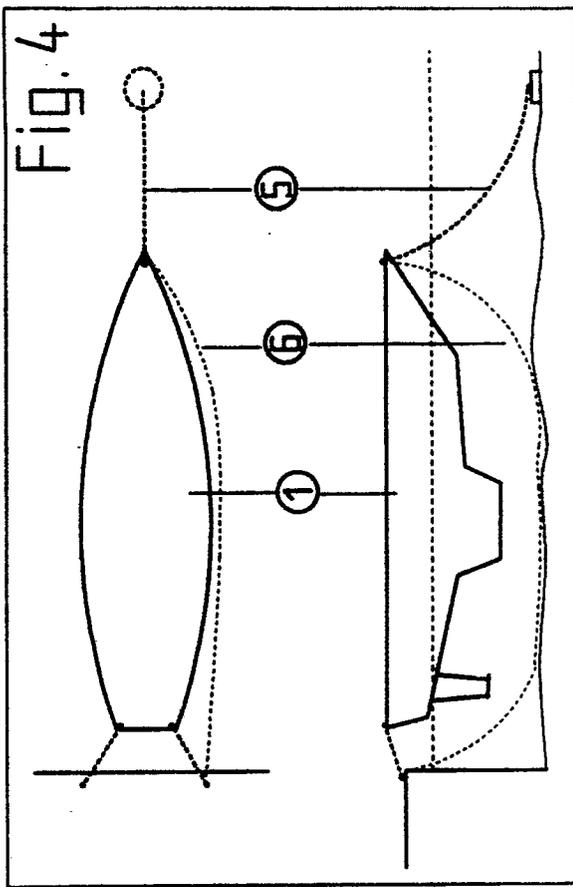
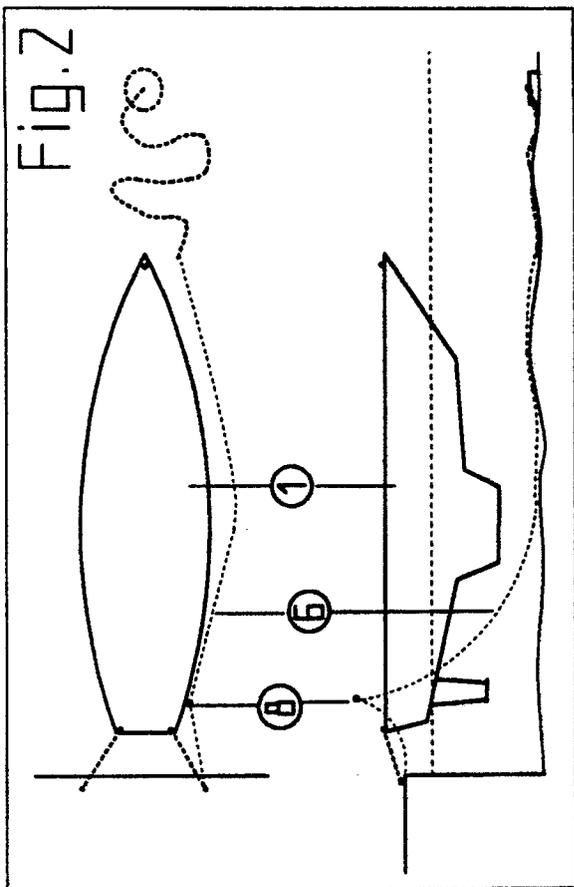
Fig. 9: zeigt die prinzipiell gleiche Vorrichtung wie Fig. 5 und 6 wobei die Stange (11) eine Öse (18) besitzt in welche eine Leine oder Kette eingehängt werden kann.

Fig. 10: zeigt eine Vorrichtung, bei der die Welle (10) für die Rolle (9) beidseitig durch einen Bügel (19) gelagert ist und die Holeleine (6) nicht ohne Demontage der Vorrichtung entfernt werden kann. Die Vorrichtung verbleibt an der Holeleine (6) am Liegeplatz im Hafen wobei es zweckmäßig ist, eine Liegeplatz-Nummer (20) anzubringen.

Fig. 11: zeigt mehrere Rollen (21) an einem gemeinsamen Träger (22) mit der Möglichkeit, diese Einheit mit der Mittleren Rollenlagerung (23) bei den in Fig. 5 bis 10 gezeigten Vorrichtungen anstelle der Einzelrolle (9) auf der Achse (10) zu lagern.

Patentansprüche

1. VORRICHTUNG zum Einholen von mit Muscheln bewachsenen Mooringleinen oder Ketten, die zwischen der Pier und einem Ankerpunkt im Wasser verlegt sind, bestehend aus einer Stange mit Griff und einer Führungseinheit, dadurch gekennzeichnet, daß als Führungseinheit eine Rolle (9) mit einer entsprechenden Vertiefung (13) vorgesehen ist, die auf einer an der Stange (11) angebrachten Achse (10) drehbar gelagert ist. 30
2. VORRICHTUNG nach Anspruch 1. dadurch gekennzeichnet, daß zusätzlich mindestens eine Seitenrolle (14) vorhanden ist. 40
3. VORRICHTUNG nach einem der Ansprüche 1. oder 2. dadurch gekennzeichnet, daß an der Stange (11) oder dem Handgriff (12) die Achse (10) mittels einer Spanschelle (16) befestigt wird. 45
4. VORRICHTUNG nach einem der Ansprüche 1. oder 2. dadurch gekennzeichnet, daß an der Stange (11) oder dem Handgriff (12) eine Rohrverlängerung (15) vorhanden ist. 50
5. VORRICHTUNG nach einem der Ansprüche 1. oder 2. dadurch gekennzeichnet, daß sie mit einem Bootshaken (17) kombiniert ist. 55
6. VORRICHTUNG nach einem der Ansprüche 1. oder 2. dadurch gekennzeichnet, daß die Stange (11) oder zusätzlich der Handgriff (12) eine Öse (18) besitzt. 5
7. VORRICHTUNG nach Anspruch 1. dadurch gekennzeichnet, daß der Handgriff (12), die Stange (11) und die Achse (10) aus einem Stück bestehen. 10
8. VORRICHTUNG nach Anspruch 1. dadurch gekennzeichnet, daß die für die Rolle (9) vorgesehene Achse (10) beidseitig einen Bügel (19) durchgreift und dieser so demontierbar ist, daß die Mooringleine (6) oder Kette (5) eingeführt werden kann. 15
9. VORRICHTUNG nach Anspruch 8. dadurch gekennzeichnet, daß zusätzlich mindestens eine Seitenrolle (14) vorhanden ist. 20
10. VORRICHTUNG nach einem der Ansprüche 8. oder 9. dadurch gekennzeichnet, daß auf dem Bügel (19) die zugehörige Liegeplatz-Nummer (20) angebracht ist. 25
11. VORRICHTUNG nach einem der Ansprüche 1. bis 10. dadurch gekennzeichnet, daß anstelle der einzelnen Rolle (9) und/oder der Seitenrolle (14) mehrere Rollen (21;14) vorhanden sind. 30
12. VORRICHTUNG nach einem der Ansprüche 1. bis 11. dadurch gekennzeichnet, daß die Rollen (21) an einem gemeinsamen Halter (22) befestigt sind und diese Einheit mit der Bohrung der mittleren Rollenlagerung (23) auf der Achse (10) montiert wird. 35



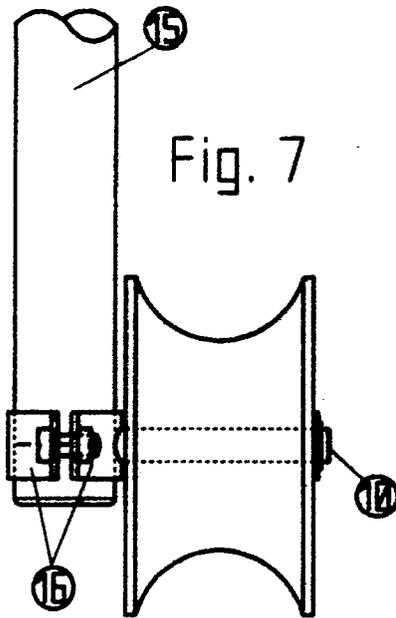
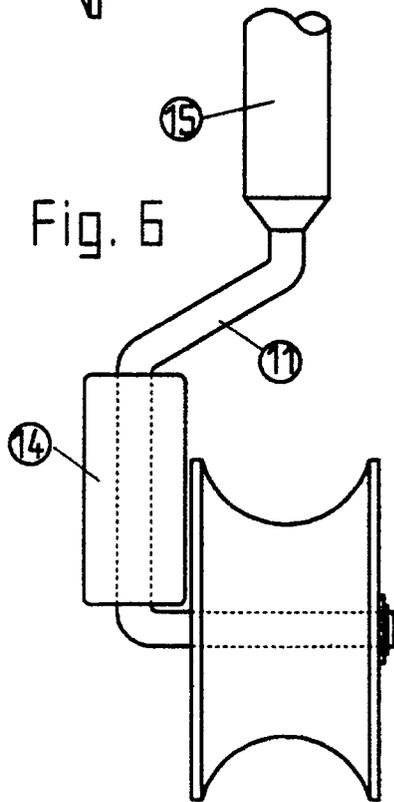
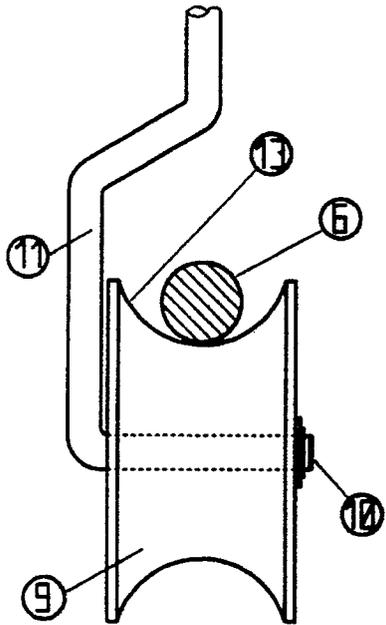
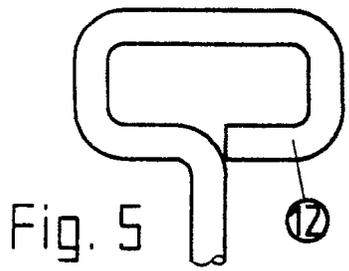


Fig. 9

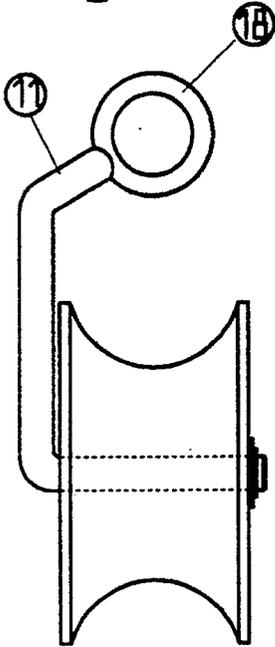


Fig. 10

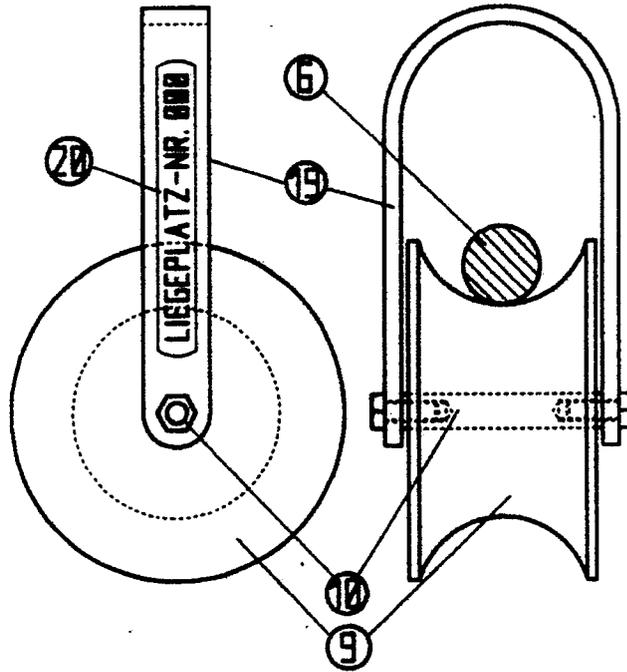
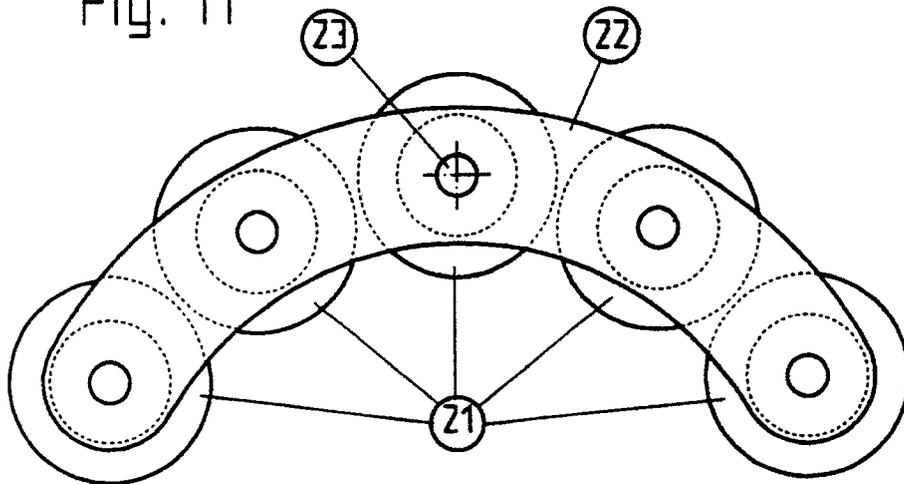


Fig. 11





EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int. Cl.5)
X	US-A-4 552 087 (VAN OENE) * Figuren 6,7 * - - - -	1,6,8	B 63 B 21/00 B 63 B 21/54
Y	GB-A-1 080 351 (CHESTERFIELD) * Das ganze Dokument * - - - -	1,3-5,8	
Y	FR-A-2 516 471 (BACOU) * Seite 4, Zeile 4 - Seite 5, Zeile 19; Figuren 1-6 * - - - -	1,3-5,8	
Y	EP-A-0 194 717 (VAN DEN HAAK) * Figuren 3a,b,c * - - - -	1,6	
Y	GB-A-2 174 055 (BRITISH ENGINES) * Seite 1, Zeilen 10-14,68-78; Figur 1 * - - - -	1,6	
A	US-A-2 924 431 (CHADBOURNE) * Figur 2 * - - - -	7	
A	US-A-3 035 535 (BILLUPS) * Figur 1 * - - - - -	11,12	
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt			RECHERCHIERTE SACHGEBIETE (Int. Cl.5)
			B 63 B B 66 D F 16 H
Recherchenort	Abschlussdatum der Recherche	Prüfer	
Den Haag	06 September 91	HUNT A.E.	
KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE X: von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y: von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie A: technologischer Hintergrund O: nichtschriftliche Offenbarung P: Zwischenliteratur T: der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze		E: älteres Patentdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist D: in der Anmeldung angeführtes Dokument L: aus anderen Gründen angeführtes Dokument &: Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument	