

BOBBY SCHENK

# Ankern



DELIUS KLASING



**BOBBY SCHENK**

# **Ankern**

**Delius Klasing Verlag**

Von Bobby Schenk sind im Delius Klasing Verlag folgende Bücher erschienen:

Achtzigtausend Meilen und Kap Hoorn

Astronavigation

Blauwassersegeln

Die Skipperfibel

Fahrtensegeln

Freiheit hinterm Horizont

Hafenmanöver

Navigation nur zum Ankommen

Segeln im Reich der Stürme

Südseeträume

Transatlantik in die Sonne

Yachtnavigation

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation

in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische

Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

1. Auflage

ISBN 978-3-87412-184-2

© by Delius Klasing Verlag GmbH, Bielefeld

Fotos: Bobby Schenk, mit Ausnahme von: Giovanni Cristofori (S. 98),

Rudi Kiener (S. 49 u. 50), Doris Renoldner und Wolfgang Slanec

(»Seenomaden«, S. 78), Volker Rühle (S. 9 u. 116)

Zeichnungen: John Bassiner, Hamburg

Einbandgestaltung: Buchholz/Hinsch/Hensinger, Hamburg

Druck: DZA Druckerei zu Altenburg GmbH, Altenburg

Printed in Germany 2009

Alle Rechte vorbehalten! Ohne ausdrückliche Erlaubnis des Verlages darf das Werk, auch nicht Teile daraus, weder reproduziert, übertragen noch kopiert werden, wie z. B. manuell oder mithilfe elektronischer und mechanischer Systeme inklusive Fotokopieren, Bandaufzeichnung und Datenspeicherung.

Delius Klasing Verlag, Siekerwall 21, D - 33602 Bielefeld

Tel.: 0521/559-0, Fax: 0521/559-115

E-Mail: [info@delius-klasing.de](mailto:info@delius-klasing.de)

[www.delius-klasing.de](http://www.delius-klasing.de)

# Inhalt

Vorwort . . . . .	7
<b>Das Wichtigste:</b>	
<b>Wie funktioniert das Ankern?</b> . . . . .	8
Das richtige Ankern . . . . .	10
<b>Das Ankergeschirr</b> . . . . .	13
Kette oder Trosse? . . . . .	13
Wie viel Kette soll's denn sein? . . . . .	16
Der Kettenkasten . . . . .	19
Verzinkte oder »Niro«-Kette? . . . . .	22
Wie viel Kette ist schon draußen? . . . . .	25
Kettenvorläufer . . . . .	28
Ankergurt, Blei-Ankerleine, Drahtseil . . . . .	31
Die Dimension des Ankergeschirrs . . . . .	32
Wie schwer soll ein Anker sein? . . . . .	35
Welcher Anker? . . . . .	39
<i>Fisherman – deutscher Stockanker</i> . . . . .	41
<i>CQR oder Pflugscharanker</i> . . . . .	43
<i>Bügelanker</i> . . . . .	44
<i>Danforth</i> . . . . .	46
<i>Fortress</i> . . . . .	47
<i>Jambo</i> . . . . .	49
<i>Bruce</i> . . . . .	51
<i>Patentanker</i> . . . . .	52
<i>Brittany</i> . . . . .	53
<i>Spade</i> . . . . .	53
Aus welchem Material sollte der Anker gefertigt sein? . . . . .	55

Wie viele Anker? . . . . .	57
Verbindung Anker-Kette . . . . .	58
Verbindung Anker-Trosse . . . . .	63
Die Ankerwinde . . . . .	63
Die Pallklinke . . . . .	68
<b>Ankermanöver</b> . . . . .	71
Ankerkommandos . . . . .	71
Die Tripleine . . . . .	74
Vor Anker gehen . . . . .	79
Was ist der beste Platz zum Ankern? . . . . .	82
Anker in den Grund fahren. . . . .	88
Wie wird das gefährliche Einrucken vermieden? . . . . .	91
Ankern mit Landfeste . . . . .	96
Ankern mit Achterleine (Vorleine) zur Pier . . . . .	99
Ankern mit dem »mobilen« Ankergeschirr . . . . .	104
<i>Wo den mobilen Anker positionieren?</i> . . . . .	106
Ankern in Korallengewässern . . . . .	113
Gesetzliche Regelungen. . . . .	116
Ankerwache – hält der Anker? . . . . .	118
Anker auf gehen. . . . .	120
Anker ausbrechen . . . . .	124
Ankersalat . . . . .	126
Ankern bei schwerem Wetter . . . . .	129
Was tun, wenn die Ankerwinde versagt? . . . . .	131
Was tun, wenn der Anker nicht ausgebrochen werden kann? . . . . .	132

# Vorwort

Segeln ist für uns die schönste aller Sportarten, der kürzeste Weg zum Glück, zur Freiheit. Doch was wäre das Segeln ohne Ankern?

Die volle Freiheit, die steht dem Segler nur offen, wenn er nicht auf enge, gelegentlich schmutzige Häfen angewiesen ist. Wenn er eine Bucht ansteuern kann, weil sie so verlockend unberührt und romantisch ist oder weil er sich vor Sturm und Seegang schützen will.

Ankern also ist ein Muss!

Doch Ankern-Können ist es auch. Es ist ein Handwerk, das keine Mittelmäßigkeit verträgt. Denn es geht um viel – um die Sicherheit des Schiffs. Und manchmal geht es um alles – um Leib und Leben der Besatzung.

Dieses Buch will aufzeigen, wie man es richtig macht.

Der Autor hat viele Jahre lang in allen Revieren der Welt wertvolle Erfahrungen gesammelt. Er will ebenso sein Wissen an den Leser weitergeben wie die Erkenntnisse von Langfahrtsegeln, für die es selbstverständlich ist, vor Anker und nicht in einem Hafen zu leben.

Wer sich diesen kostbaren Erfahrungsschatz zu eigen macht, dem kann nichts widerfahren. Und er wird imstande sein, die schönste aller Sportarten in vollen Zügen zu genießen.

*Vor Anker an Bord der THALASSA*  
*Bobby Schenk*

PS: Dankbar bin ich dem Künstler der ins Buch eingebrachten Zeichnungen. Man merkt es den Abbildungen an, dass John Bassiner selbst ein begeisterter und erfahrener Segler ist.

## Das Wichtigste: Wie funktioniert das Ankern?

Wenn ein Ankermanöver misslingt, dann liegt das häufig daran, dass der Skipper entweder gar nicht weiß, wie das Prinzip des Ankerns funktioniert, oder er hat sich unverständlicherweise gar keine Gedanken darüber gemacht.

Gleichgültig, welcher Anker verwendet wird, gleichgültig, welche Yacht vor Anker geht, unabhängig davon, ob Kette, Trosse oder Kettenvorläufer eingesetzt werden und egal, auf welchen Grund der Anker fällt, das Prinzip des Ankerns ist immer und unter allen Umständen dasselbe:

Alle auf Yachten verwendeten Anker sind nach folgenden Gesichtspunkten konstruiert:

- Wenn der Zug, der auf den Anker im Seegrund angreift, nahezu waagrecht verläuft, wird sich der Anker selbstständig eingraben und entwickelt dann seine höchste Haltekraft. Wenn der Zug nach oben, also zur Wasseroberfläche hin gerichtet ist, hat der Anker seine geringste Haltekraft und kann folglich mit wenig Kraftaufwand ausgebrochen werden.

Ein Skipper, der sich dies vergegenwärtigt, wird also danach trachten, das Ankermanöver so durchzuführen, dass während des gesamten Aufenthaltes vor Anker der Zug der Kette oder Trosse möglichst parallel zum Ankergrund angreift. Dass zum Ankeraufgehen die Yacht über oder fast über dem Anker steht, damit der Zug auf den Anker nahezu senkrecht nach oben wirkt, ist selbstverständlich.

Logisch: Diese Konstruktionsprinzipien greifen nur, können nur greifen, wenn sich der Anker auch eingegraben hat. Liegt er lediglich auf dem Grund herum, ist seine Haltekraft gleich null, er kann nicht halten. Dumm wäre es, sich hierbei auf das Gewicht des Ankers zu verlassen, noch dazu, wo dieses durch den Auftrieb des Wassers um rund ein Fünftel reduziert ist. Oder zum Vergleich: Das Gewicht



*Eine Contest-Yacht vor Anker in der Ostsee.*

des Ankers auf dem Grund dürfte in den allermeisten Fällen unter 50 Kilogramm liegen, jedes männliche Crewmitglied hat mehr Kraft, während die Haltekraft eines ordnungsgemäß eingefahrenen Ankers, je nach Ankergrund, Typ und Größe des Hakens, viele Hundert Kilo betragen muss!

## Das richtige Ankern

Aus dem vorher Gesagten ergibt sich, dass man nur dann von einem »richtigen« Ankern sprechen kann, wenn sich der Anker eingegraben hat, wenn es also gelungen ist, den Anker in den Grund zu fahren.

Yachtanker sind so konstruiert, dass sie sich selbstständig eingraben, wenn ein möglichst waagrechter Zug auf sie ausgeübt wird. Das ist aber in der Praxis bei Weitem nicht so selbstverständlich, wie es hier klingt. Zum Beispiel kann der Ankergrund so hart sein, dass das Gewicht des Ankers nicht ausreicht, um den Boden zu ritzen, damit zumindest die Flunke des Ankers angreifen kann. Dies kann auch vorkommen, wenn der Anker gewichtsmäßig im Verhältnis zur Bootsgröße ausreichend dimensioniert ist. Weil sich die Beschaffenheit des Grundes nicht nach der Bootsgröße richtet, ist diese Wahrscheinlichkeit bei kleineren Yachten viel größer als bei großen Schiffen. Betrachtet man mal einen Anker eines Passagierschiffes oder gar den eines Tankers, so wird einem schnell klar, dass diese Rieseneisen schon aufgrund ihres Gewichtes in nahezu jeden Ankergrund leicht eindringen können.

Der Autor hat es in Kroatien auf einer 10-Meter-Yacht nicht nur einmal erlebt, dass der leichte, jedoch nach der Ausrüstungsliste korrekt dimensionierte Pflug-scharanker über den harten Ankerboden einfach weggerutscht ist, ohne zu beißen.

Auch das kann leicht passieren und wird dann in den meisten Fällen nicht optisch wahrgenommen: Der Anker bleibt an einem Stein oder Felsen hängen und der Skipper glaubt, der Anker »sitze«. In Wirklichkeit bezieht der Anker in diesem Falle aber seine Haltekraft nur aus dem Umstand, dass er hakt; und bei der kleinsten Richtungsänderung der Zugkraft, wenn die Yacht zum Beispiel schwojt, weil sich die Windrichtung ändert oder der Strom kentert, verliert der Anker seinen Halt. Oder, noch wahrscheinlicher, die Kette verliert für kurze Zeit die Spannung, und der Anker rutscht vom Stein und liegt haltlos auf dem Grund.

*Traumbucht in der Türkei, mangels Pier steht sie nur Yachtsleuten offen,  
die auch ankern können!*



Daraus ergibt sich, dass der Skipper zunächst erreichen muss, dass sich der Anker eingräbt.

Auf keinen Fall, das wäre eine Sünde wider die Seemannschaft, darf sich der Skipper darauf verlassen, dass sich das quasi von selbst ereignet. Unsere Yachtanker sind meist gute und bewährte Konstruktionen, die sich auf geeignetem Grund schon selbst eingraben, wenn fast waagrecht der Zug auf sie kommt, aber es spielen, siehe oben, noch ein paar andere Faktoren eine Rolle, die man nicht automatisch beherrschen kann, wie Grundbeschaffenheit, oder die man nicht erkennen kann, zum Beispiel Steine oder Felsen.

Was folgt daraus? Der Skipper muss erreichen und sich vergewissern, dass sich der Anker eingräbt. Dafür gibt es nur eine einzige Maßnahme: Er muss den Anker in den Grund fahren. Dies ist schlechthin das wichtigste Gebot beim Ankern, und wer dies nicht befolgt, wird sich den Vorwurf der »groben Fahrlässigkeit« – auch von seiner Schiffsversicherung – gefallen lassen müssen.

Nicht selten kann man auf Ankerplätzen folgende Szene beobachten: Eine Yacht kommt unter Maschine auf den Ankerplatz, drosselt die Fahrt bis zum Stillstand und lässt den Anker hinunter. Dann wird noch mehr oder weniger Kette gesteckt. Das war's!

Falsch – ganz schlechte Seemannschaft, die meistens auch akustisch miterlebt werden kann. Sitzt man nämlich in der Kajüte, hört man sehr wohl, wenn auf anderen Yachten auf dem Ankerplatz Kette gesteckt wird. Vernimmt man unmittelbar darauf das Pfeifen des Motorenalarms, zum Zeichen, dass die Maschine soeben abgestellt wurde, kann man sich auf eine unruhige Nacht gefasst machen, denn es ist nicht unwahrscheinlich, dass der Neuankömmling später über den Ankerplatz driftet. Sein Anker hält nicht.

Weil er ihn nicht in den Grund gefahren hat!

Und weil dies so wichtig ist, wird später auf die Details des Anker-Einfahrens noch ausführlicher eingegangen.

# Das Ankergeschirr

## Kette oder Trosse?

Wenn ein Segler mit einer Wanderjolle unterwegs ist, braucht er sich über diese Frage wenig Gedanken zu machen. Der Platz und die Tragfähigkeit seines Bootes werden ohnehin nicht für ein Ankergeschirr mit Kette ausreichen. Das Schiff erlaubt leider nur eine Leine oder zur Not eine Schot am Anker.

Anders sieht es aus, wenn man sich die Ausrüstung von Fahrtenyachten vor Augen hält, also von seetüchtigen Yachten, die geeignet sind, fremde Reviere aufzusuchen und zu erkunden. Bei einem hochseetüchtigen Fahrtenschiff kann es auf die häufig gestellte Frage »Kette oder Trosse?« nur eine Antwort geben: Das Hauptankergeschirr besteht aus Anker und Kette.

Die Kette hat gegenüber einer Leine oder Trosse so viele Vorteile, dass es eigentlich keine Diskussionen zu dieser Frage geben dürfte. Freilich, einige Werften rüsten ihre Schiffe in der Standardausführung immer noch mit einer Trosse aus. Der Grund ist, ganz klar, bei den Kosten zu suchen. 60 oder 70 Meter Trosse in der Backskiste sind viel billiger als beispielsweise 70 Meter Kette mit dazugehörigem Ankerspill, entsprechender Verkabelung, Bugbeschlag und Kettenkasten.

Warum aber Kette? Erinnern wir uns an das Konstruktionsprinzip eines Yachtankers: Er entwickelt seine größte Haltekraft, wenn der Zug der Yacht während des Ankerliegens möglichst parallel zum Ankergrund am Anker angreift. Eine Kette wird aufgrund ihres Gewichtes immer durchhängen, wenn sie nur lang genug ist, während eine Trosse, eine Leine, die ja im Wasser kaum noch Gewicht hat, vom Anker zum Bug der Yacht eine fast gerade Linie bildet.

Die Bruchfestigkeit dagegen ist kein Argument für eine Kette, denn heutige Kunststoffleinen können es durchaus mit Ketten aufnehmen.

Ein weiterer Grund, sich für eine Kette zu entscheiden, ist die Tatsache, dass eine Kette sich selbst »verstauen« kann, was man allerdings nur bei gut ausgelegten Kettenkästen erlebt. Ohne Zutun eines Crewmitglieds wird die Kette beim An-



keraufholen durch die Ankerklüse nach unten gleiten und sich auf einen Haufen im Ankerkasten legen. Fertig! Eine Trosse muss dagegen mühsam aufgeschossen werden, bevor sie, meist verdreckt, in der Backskiste abgelegt werden kann.

Dass eine Kette wenig empfindlich ist gegen mechanische Belastungen (Scheuern an Steinen oder Felsen), ist ein weiterer großer Vorteil gegenüber der Trosse.

Das Argument, dass die Kette aufgrund ihres Gewichts ruckartige Bewegungen des Bugs und damit das gefährliche Einrucken mit starker Belastung der Beschläge auf der Yacht dämpfen kann, spielt im Vergleich »Kette – Trosse« keine entscheidende Rolle, denn diese Eigenschaft kann eine geeignete Kunststoffleine mit ihrem natürlichen Reck ebenso mitbringen.

Zusammenfassend können die Vorteile der Kette gegenüber der Trosse so dargestellt werden:

- Gewicht der Kette verbessert den Zugwinkel auf den Anker
- Kette verstaut sich von selbst
- Kette ist unempfindlich gegen Scheuern und Schamfilen
- Kette ist unempfindlich gegen UV-Licht
- Mit Kette ist – bei gleicher Haltekraft – der Schwojkreis kleiner

Dass die Kette schwerer ist als eine ähnlich kräftige Trosse, kann nicht als Nachteil angesehen werden, denn daraus resultiert ja der bessere Zugwinkel gegenüber der Trosse.

Aus alledem ergibt sich, dass ein wirkungsvolles Ankergeschirr für eine Hochseeyacht immer aus Anker und Kette bestehen sollte. Nur auf kleineren Yachten oder Fahrtenjollen kann eine gute Ankertrosse eine gerade noch akzeptable Lösung sein.

Auch bei modernen Leichtbauten, die besonders gewichtsempfindlich sind, zum Beispiel bei Mehrumpfschiffen, kann der Einsatz einer Trosse statt Kette erwogen werden. Man sollte sich dann aber auch darüber klar sein, dass es sich hierbei um einen mehr oder weniger geglückten Kompromiss mit all seinen Nachteilen

*Auf diesem felsdurchwachsenen Ankergrund sollte man nur mit Kette ankern!*

handelt. Dies gilt gleichermaßen für »Kettenvorläufer«, die nur wenige Vorteile haben, aber alle Nachteile beider Lösungen verbinden. Es handelt sich hier um ein Ankergeschirr, das aus einem Anker, nachfolgend aus 5 bis 10 Meter Kette und dann aus einer Trosse besteht. Der einzige Vorteil gegenüber einer Trosse ist wohl darin zu sehen, dass die Schamfil-Empfindlichkeit der Trosse in Grundnähe, also beim Anker, aufgehoben ist. Liegt aber, zum Beispiel bei Flaute, auch die Trosse auf dem Meeresgrund auf, ist dieser Vorteil schon wieder aufgehoben. Was ebenso gegen den Kettenvorläufer spricht, ist die Unvereinbarkeit der meisten Ankerspills oder Winden mit dieser Lösung. Die Kettennuss kann keine Trosse einholen, kann also erst benutzt werden, wenn beim Ankeraufholen die Kette erreicht ist. Das aber hat zur Folge, dass das Ankergeschirr von der Leinentrommel auf die Kettennuss umgesetzt werden muss, was bei entsprechender Zugbelastung in der Praxis sehr schwierig bis unmöglich sein kann.

## Wie viel Kette soll's denn sein?

Sicher hat der eine oder andere Leser in seinen Anfängen von der Regel der »dreifachen Wassertiefe« gehört. Danach sollen also bei einer Wassertiefe von 5 Metern gerade mal 15 Meter Kette gesteckt werden. Eine Regel, die so pauschal nicht richtig ist!

Denken wir an das Konstruktionsprinzip eines – jeden – Yachtankers: Der Anker entwickelt seine größte Haltekraft, wenn der Zug der Kette oder Trosse möglichst waagrecht auf ihn wirkt. Greift Trosse oder Kette in einem anderen Winkel auf den Anker, dann kann er seine optimale Haltekraft nicht entwickeln, ja wird im Extremfall von der Yacht aus dem Grund gerissen.

Tatsächlich wird es praktisch niemals möglich sein, die Ketten- oder Trossenlänge so zu bemessen, dass der Zug parallel zum Grund auf den Anker wirkt. Das wäre nur bei einer unendlich langen Kette der Fall. Aber man kann versuchen, diesem Ideal möglichst nahe zu kommen. Daraus folgt: Je länger die Kette, desto besser! Dem sind aber natürliche Grenzen gesetzt.

In der Praxis wird man sich Ankerplätze aussuchen, die, je nach Revier, höchstens 20 bis 25 Meter tief sind. Besser sind allerdings Ankergründe von weniger als 10 Metern Tiefe. Denn dann ist unser Ankergeschirr immer geeignet, ausreichend Kette zu stecken.

Was aber ist ausreichend?

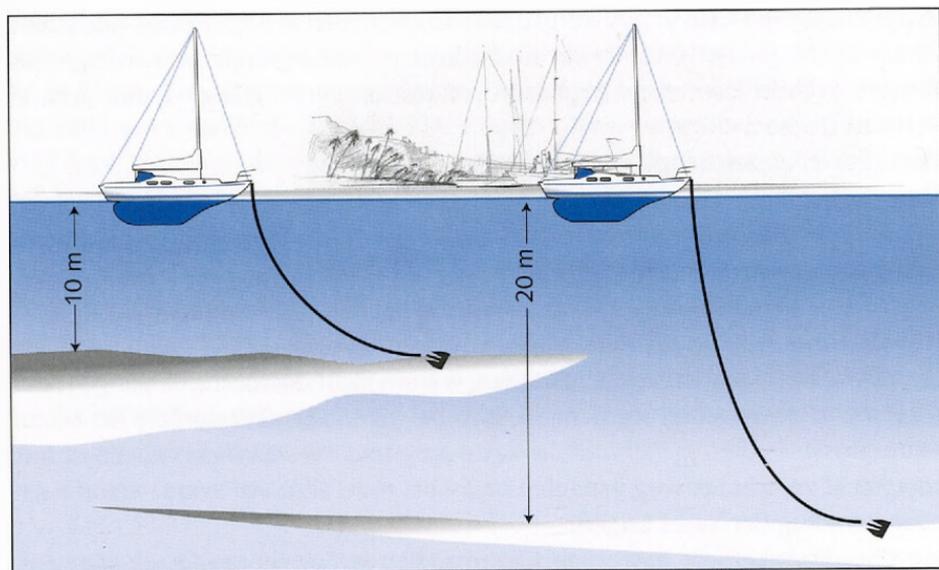
Klare Antwort: Um eine möglichst hohe Haltekraft zu entwickeln, sollte so viel Kette als möglich gegeben werden. Selbstverständlich ist man auch durch den Schwjokreis eingeengt, der einem zur Verfügung steht. Denn jeder frühere Ankerlieger hat ein Anrecht darauf, dass ihm keine nach ihm gekommene Yacht reinschwjot. Aber wenn – auch das gibt es in vielen Revieren noch – genügend Platz zur Verfügung steht, ist nicht einzusehen, warum nicht die fünffache Länge (oder auch mehr) ausgegeben werden soll, also bei 10 Metern Wassertiefe 50 Meter Kette/Trosse. In diesem Fall wird die Kette aufgrund ihres Gewichts zunächst fast waagrecht vom Anker weg verlaufen und – bei nicht allzu viel Wind – dann nach oben zum Bug der Yacht zeigen.

Je größer die Ankertiefe, desto mehr kann man sich der Formel von der »dreifachen« Wassertiefe nähern. Denn wenn man auf 20 Meter ankern muss (in vielen Korallengewässern der Fall, weil der Ankergrund zum »Ufer« hin fast senkrecht aufsteigt), wird man auch schon mit einer 60 oder 70 Meter langen Kette aufgrund ihres höheren Gesamtgewichts einen fast waagrechten Zug auf den Anker erreichen.

**Die gegenüber der Wassertiefe dreifache Kettenlänge reicht nur bei großen Wassertiefen (20 Meter und darüber)! Ansonsten sollte es mindestens die fünffache Kettenlänge (oder mehr) sein.**

Wie viel Meter Kette eine Yacht an Bord hat, hängt auch vom Gewicht der Kette ab. Die 8-mm-Kette wiegt pro Meter 1,34 Kilogramm, die 10-mm-Kette bringt pro Meter 2,35 Kilogramm auf die Waage, und 100 Meter 13-mm-Kette belasten den Ankerkasten immerhin mit 380 Kilogramm.

Es gibt keine Formel, wie viel Kette eine Fahrtenyacht an Bord haben soll, doch haben sich als Erfahrungswert mindestens 60 bis 100 Meter herauskristallisiert. Bei Katamaranen kann es wegen deren Gewichtsempfindlichkeit, vor allem auf dem Vorschiff, ratsam sein, ausnahmsweise (!) auf eine durchgehende Kette zu



Bei der Bemessung der Kettenlänge kommt es in erster Linie darauf an, dass der Kettenzug möglichst waagrecht auf den Anker wirkt. Wie die Zeichnung zeigt, heißt das aber auch, dass in geringen Wassertiefen ein Vielfaches der Tiefe in Metern (fünf- bis zehnfach) gesteckt werden muss, während man in größeren Wassertiefen vielleicht schon – gerade noch – mit der dreifachen Wassertiefe auskommen kann.

verzichten und stattdessen einen Kettenvorlauf zu wählen. Hier sollte man dann zu einer Edelstahlkette greifen, die, bei gleicher Bruchfestigkeit, eine Nummer kleiner gewählt werden kann.

Auch bei der Länge der Kette können beim Katamaran Kompromisse eingegangen werden. Aber 50 Meter Kette sollten es schon sein, damit man bei der Wahl des Ankerplatzes nicht zu sehr eingeschränkt ist. Bei einem Einrumpf-Fahrtenschiff gibt es keinen Grund, warum die Kettenlänge nicht 70 Meter, besser 100 Meter, betragen sollte.

## Der Kettenkasten

Ein gutes Ankergeschirr zeichnet sich dadurch aus, dass Ankermanöver schnell und flexibel ausgeführt werden können. Im Idealfall sollte der Schiffsführer allein, sozusagen auf Knopfdruck, jedes Ankermanöver unverzüglich durchziehen können. Denn je länger ein Ankermanöver dauert, umso größer wird die Unsicherheit während der Durchführung. Die Yacht treibt, wenn der Anker mal ausgebrochen ist, unkontrolliert über den Ankerplatz, was meist nichts ausmacht, aber bei schlechtem Wetter, ungünstigen Tiefenverhältnissen oder überfüllten Ankerplätzen zu kritischen Situationen führen kann.

Deshalb wäre ein Ankerkasten, in den sich die Kette von selber verstaut, wünschenswert. Obgleich dies wie eine Selbstverständlichkeit klingt, kann man auf gut besuchten Ankerplätzen häufig erleben, dass auf vielen Yachten, auch bei Schiffstypen mit eigentlich klingvollen Namen, nicht mal diese geringe Anforderung von den Werften erfüllt wurde. In der Praxis bedeutet dies, dass die heute ohnehin meist zahlenmäßig schwachen Crews bei wichtigen Manövern weiter geschwächt sind. Man stelle sich nur plastisch vor, wenn bei einer Zweiercrew die Frau (meist) im Vorschiff verschwinden muss, um die Kette wegzuräumen, damit der Kettenkasten weitere Meter aufnehmen kann, während der Skipper vom Ruderstand zur Ankerwinde auf dem Vorschiff und zurück zum Gashebel hin- und herrennt.

Dabei wären die Fehler bei der Konstruktion eines Kettenkastens für den Praktiker so leicht zu erkennen:

- Damit sich die Kette von selbst verstaut, muss sich der Einlass möglichst senkrecht über dem Kasten befinden.
- Der Ankerkasten muss so hoch sein, dass eine verzinkte Kette sich auftürmen kann, ohne dass der Kettenberg oben anstößt und den Einlass verschließt.
- Der Ankerkasten sollte wegen der Geruchsbelästigung (Algen, Muscheln) gegenüber dem übrigen Schiff abgeschottet und selbstluzierend sein.
- Der Ankerkastenboden muss so stabil sein, dass er beim Stampfen des Schiffes das herabfallende Gewicht der Ankerkette auffangen kann.
- Der Ankerkasten sollte wegen des erheblichen Gewichts der Kette nicht zu weit vorne positioniert sein, weil sonst das Vorschiff ungünstig belastet wird.

Die letzte Forderung ist, zugegeben, vom Yachtkonstrukteur nicht leicht zu erfüllen. Denn einerseits soll der Ketteneinlauf möglichst senkrecht nach unten zeigen, was zu einem Kettenkasten ganz vorne führt (nämlich dort, wo die Kette an Bord kommt), andererseits soll wegen der Gewichtsverteilung der Kettenkasten eben nicht vorne sein.

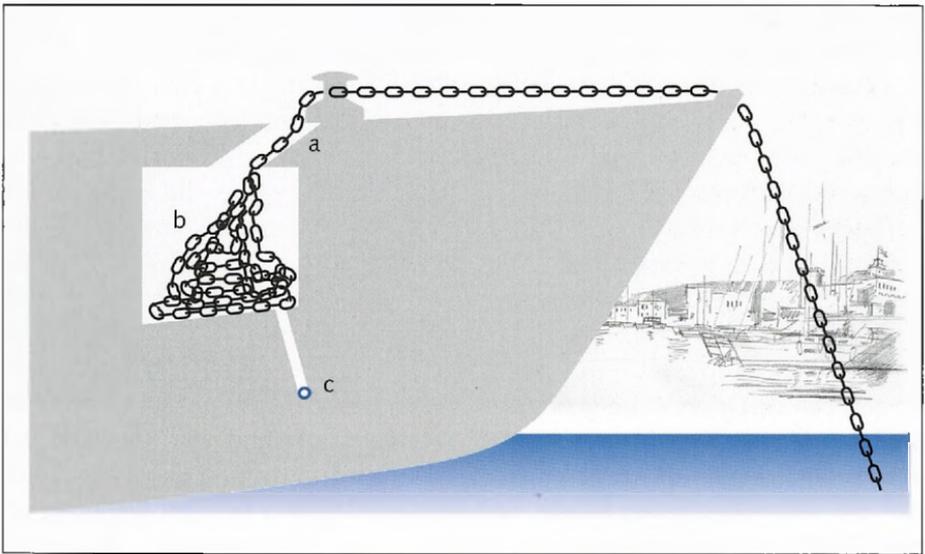
Dass im Kettenkasten eine Halterung für die Kette vorhanden ist, versteht sich von selbst. Denn wer will schon die Kette bei ihrem Ausrauschen im Wasser verschwinden sehen. Aber Achtung: Es wäre ein Fehler, die Kette an der (Metall-) Halterung im Kettenkasten anzuschäkeln.

Angenommen: Bei schlechtem Wetter auf dem Ankerplatz treibt eine andere Yacht in unser Ankergeschirr. Da bleibt keine Möglichkeit mehr, den Anker aufzuholen und so den Ankerplatz zu verlegen. Die einzige Chance, einigermaßen ungeschoren aus dieser misslichen Situation herauszukommen, besteht darin, sich vom eigenen Ankergeschirr zu befreien, also die Kette möglichst schnell ausrauschen zu lassen (um sie später mittels Taucher wieder einzusammeln). Dies ist aber nicht möglich, wenn unsere Kette beim Ausrauschen abrupt vom Schäkkel am Kettenende gestoppt wird. Jetzt erst eine Zange zu holen, um zeitaufwendig den Schäkkel zu öffnen, kann wichtige Minuten kosten. Wenn das Kettenende allerdings mit einem (starken) Bändsel im Kettenkasten gesichert ist, reicht ein Schnitt mit dem Segelmesser und die Yacht ist frei!

Unter Umständen tut es auch ein sogenannter Patentschäkkel, der so konstruiert ist, dass er auch unter starkem Zug leicht und schnell per Hand geöffnet werden kann. Dieser ist auch praktisch, wenn die Kette aus dem Kettenkasten gelöst werden soll, damit sie bei extremer Ankertiefe mit einer Trosse verlängert werden kann.

Wenn der Kettenkasten nicht ganz vorne angebracht ist, dann ist auch die Forderung nach einem selbstlenzenden Kettenkasten nicht einfach zu erfüllen. Obwohl dies auch aus Gründen der Sicherheit wünschenswert wäre. Es geht hierbei nicht nur darum, die wenig ins Gewicht fallenden paar Liter Wasser loszuwerden, die mit der Kette in den Kasten einfließen, sondern um erhebliche Wassermengen, die vor allem bei schwerem Wetter über den Ketteneinlass (den man niemals ganz dicht bekommt, solange die Kette nach außen zum Anker verläuft) ihren Weg in den Kettenkasten finden.

Einen weiteren Vorteil hat ein selbstlenzender Kettenkasten: Steht in einer Marina ein Süßwasseranschluss zur Verfügung, kann die Kette leicht vom Salzwasser befreit werden, was dann bei reduzierter, minimaler Korrosion ihr Leben verlängert. Außerdem kann man so den unangenehmen Geruch von den Ankerböden herauspülen.



Vier neuralgische Punkte hat der Konstrukteur einer Yacht beim Ankerkasten zu berücksichtigen: Die Kette sollte wegen ihres Gewichts nicht zu weit auf dem Vorschiff gestaut werden; die Führung der Kette in den Kettenkasten sollte steil sein, damit die Kette nicht liegen bleibt (a), und der Ankerkasten muss innen hoch genug sein, damit über dem »Haufen« Kette noch genügend Abstand bleibt, sodass die Kette weiter in den Kasten fließen kann (b). Ein Ankerkasten sollte selbstlenzend sein (c) – auch aus Geruchsgründen.

## Verzinkte oder »Niro«-Kette?

Eins vorweg: Wer aufs Geld schauen muss, ist mit einer normalen, verzinkten Eisenkette bestens bedient. Sie hat sich seit vielen Jahrzehnten unter allen Umständen bewährt und ist praktisch unverwüstlich, wenn man davon absieht, dass sie – je nach Gebrauch – etwa alle fünf Jahre eine neue Verzinkung benötigt, und zwar, das ist wichtig, eine »Feuerverzinkung«.

Die verzinkte Kette hat gegenüber einer Edelstahlkette nur einen nennenswerten Nachteil. Sie rutscht nicht so leicht die schräge Kettenführung zum Ankerkasten hinunter. Das macht sich auf Schiffen bemerkbar, wo der Kettenkasten zu weit vom Bug entfernt ist, um eine steile Kettenführung zu ermöglichen.

In der Praxis bedeutet dies, dass ein zusätzliches Crewmitglied notwendig ist, um der Kette vom Vorschiffsinnenen zu ihrem Weg in den Kettenkasten zu verhelfen. Je nach Höhe des Ankerkastens kann es nämlich auch passieren, dass sich beim Ankeraufholen im Kettenkasten ein steiler Haufen bildet, der erst von Hand umgestoßen werden muss, um die Ankerklüse für die restliche Kette von unten her offen zu halten.

Neben den vergleichsweise geringen Kosten hat eine verzinkte Eisenkette einen weiteren Vorteil: Von überraschenden Versagern aufgrund von Korrosion hat man kaum je gehört. Ausgenommen die Fälle, wo die Bruchlast durch den Druck auf die Yacht übertroffen wurde, was selbstverständlich zu einer Dehnung eines Gliedes mit nachfolgendem Bruch führen muss. Aber immerhin, die Glieder »längen« sich zunächst, bevor es zum Bruch kommt. Dieses Warnsignal fehlt bei einer Edelstahlkette.

Bei der Anschaffung der Kette achte man nicht nur auf die richtige Stärke, sondern auch darauf, dass sie für die verwendete Nuss der Ankerwinde richtig dimensioniert ist.

Andererseits weist – neben der besseren Gleitfähigkeit, die »Niro«-Kette (= Edelstahlkette) die Eigenschaft auf, dass sie bei gleichem Glieddurchmesser eine höhere Bruchfestigkeit hat als die verzinkte Eisenkette. Dies muss allerdings nicht unbedingt ein Vorteil sein, denn eines der stärksten Argumente bei der Frage »Kette oder Trosse?« ist ja auch das höhere Gewicht der Kette, das dazu dient, einen günstigeren Angriffswinkel auf den Anker zu gewährleisten und so das



*Diese – ehemals – verzinkte Eisenkette hat schon ein wenig an Material verloren. Sie dürfte minimal geschwächt sein, ist aber immer noch zu gebrauchen und kann durch eine Neuverzinkung fast wieder auf »neu« getrimmt werden.*

gefährliche Einrucken auf den Bugbeschlag oder die Winde oder den Anker abzumildern.

Auf eines sei besonders hingewiesen. Dem Autor sind zahlreiche Fälle bekannt, wo eine Niro-Kette ohne Vorwarnung und ohne ersichtlichen Grund gebrochen ist, während er Gleiches bei einer verzinkten Kette noch nicht erlebt hat. Hieraus folgt: Eine Chromstahlkette (»Niro«-Kette) sollte regelmäßig überprüft werden. Mindestens aber einmal zu Saisonbeginn. Und zwar Glied für Glied. Wobei besonders die Schweißstellen mit der Lupe betrachtet werden sollten. Wer dies einmal gemacht hat, wird wissen, wie mühsam und zeitraubend das ist. Und manch einer wird eine Überraschung erleben.



*Hier hat der Rost schon zu viel Material »gefressen«. Eine Neuverzinkung wäre möglich, bringt aber die ursprüngliche Stärke bei Weitem nicht mehr zurück. Entsorgen!*

Was häufig übersehen und von der Werbung selbstverständlich unterschlagen wird: Eisen kann rosten. Aber Gleiches gilt auch für Edelstahlketten! Nur sieht man den Lochfraß durch Elektrolyse (mehrere verschiedene Metalle in einem Elektrolyt, zum Beispiel Seewasser, erzeugen elektrische Ströme, die zur Schwächung des unedleren Metalls führen) nicht so ohne Weiteres, und wenn dann die Metallzersetzung, meist in Form des gefürchteten Lochfraßes, weiter fortgeschritten ist, bemerkt man das Desaster erst, wenn die Yacht mit hängendem Kettenrest abtreibt.

Die Elektrolyse bei der Eisenkette wird zunächst höchst wirksam durch die Verzinkung verhindert. Zink ist das unedlere Metall gegenüber Eisen und opfert sich

schützend. Und wenn dann der Rost fortschreitet, kann man den Grad der Zerstörung (und damit die Schwächung) gut erkennen. Verfärbt sich die Eisenkette langsam in Rotbraun, ist dies noch lange kein Grund, durchzudrehen, denn man sollte sich der Tatsache bewusst sein, dass Eisen ein Vielfaches seiner Masse als Rost produzieren kann.

Schöner ist eine Edelstahlkette allemal, und sie wird ihren Glanz immer bewahren. Mir gefallen Niro-Ketten auf dem Vorschiff einer gut gepflegten Yacht. Aber Schönheit hat ihren Preis, nämlich ungefähr das Fünffache dessen, was für eine Eisenkette hinzulegen ist.

Ist jetzt die Frage nach der Eisen- oder Niro-Kette beantwortet?

Das kann nur jeder für sich tun. Als Langfahrtsegler, der sich auf ausgedehnte Liegezeiten vor Anker einstellen muss, würde ich wohl der zuverlässigeren verzinkten Eisenkette den Vorzug geben. Ansonsten würde ich mich für das Schmuckstück (Edelstahlkette) entscheiden.

## Wie viel Kette ist schon draußen?

Die besseren Ankerwinden verfügen über eine Anzeige der abgelaufenen Kettenlänge. »Künstler« basteln sich mit einem elektronischen Fahrradacho eine Anzeige. Verfügt eine Winde über keine Kettenuhr, empfiehlt es sich, eine Markierung auf der Kettennuss (Filzschreiber oder farbiges Tape) anzubringen und die Kettenlänge für eine Umdrehung auszumessen. Dann hat man durch Zählen der Umdrehungen der Nuss einen ganz guten Anhaltspunkt, wie viel Meter über die Kettennuss gelaufen sind.

In jedem Fall aber sollte die Kette selbst gekennzeichnet sein – und der Mann vorne am Anker, der ja nicht unbedingt zur Stammmannschaft der Yacht gehören muss, sollte die Kennzeichnungen erkennen können. Man kann – empfehlenswert – die »Zeichenerklärung« für die Markierung unter dem Deckel für die Ankerlast mit Filzschreiber aufzeichnen – einfach und zweckmäßig. Dabei ist es gleichgültig, ob man die Meinung vertritt, die Farben hätten sich nach einem althergebrachten Code zu richten, oder ob man zu Farben oder Markierungen greift, die man eben hat.

Man kann die Kette mit Bändseln, Lederschleifen oder Ähnlichem kennzeichnen. All diesen Methoden ist gemeinsam, dass sie nicht lange halten. Die Kettennuss zerstört üblicherweise schon nach kurzer Zeit das »Bändselzeug«, was außerdem den Nachteil hat, dass man »schnell« schauen muss, wenn man dies beim Ausrauschen der Kette erkennen will. Auch Farben, seien sie zu Saisonbeginn noch so liebevoll gemalt, bleiben nicht lange auf der Kette, jedenfalls nicht deutlich sichtbar.

Mag die Haftung auf verzinkten Ketten noch einigermaßen erträglich sein, so hat man bei den modernen Niro-Ketten kaum Chancen auf längere Haftung. Eine recht brauchbare Lösung sind flexible Kunststoffeinsätze vom Bootszubehörhändler, zumal der eigentliche »Einbau« mit dem Schraubenzieher nur wenige Minuten dauert. Das hat sich beim Autor über mehrere Jahre hinweg bewährt,



*Farbmarkierungen halten nicht ewig. Hier ist man sich dessen bewusst, denn zusätzlich wurden Kabelbinder zur Markierung angebracht.*



*Kunststoffmarkierungen, denen die Kettennuss nichts anhaben kann. Leider verlieren sie nach ein paar Wochen in der Sonne ihre leuchtenden Farben und bleichen aus.*



*Ohne die Codierung mittels Kabelbinder hier zu kennen, könnte sie »40 Meter« bedeuten ...*



*Diese Markierung mittels Textilband ist untauglich – von der Haltbarkeit und von der Erkennbarkeit her!*



*Mehr als ein paar Umdrehungen auf der Kettennuss wird diese Markierung wohl nicht überleben.*

wobei bei zahlreichen Ankermanövern mit dem elektrischen Spill keiner der Einsätze verloren gegangen ist.

Allerdings bleichen die Einsätze im Laufe der Zeit farblich aus, was nichts ausmachen würde, wenn nicht gelegentlich einer der Einsätze beim Ausrauschen der Kette übersehen würde. Es empfiehlt sich daher eine zusätzliche Kennzeichnung mittels Kabelbinder, die praktisch nichts kostet.

## Kettenvorläufer

Von Kettenvorläufern, außer auf sehr kleinen Yachten, halten Langfahrtsegler (und ich) nicht viel, da herrscht Einigkeit. Sie sollen die Vorteile einer Kette mit de-

nen einer Trosse kombinieren, also die Scheuerunempfindlichkeit mit dem geringen Gewicht einer Leine. Hierbei wird aber oft übersehen, dass der Hauptvorteil einer Kette ihr Gewicht ist, was zu einem besseren Zugwinkel auf den Anker führt und damit zu einem verkleinerten Schwöjkreis – ein großer Vorteil auf unseren oft überlaufenen Ankerplätzen.

Jeder Skipper wird darauf achten, dass seine Yacht mit einem vollwertigen Ankereschirr – Anker plus Kette – ausgerüstet ist. In Ausnahmefällen, wo die Yacht zu klein ist, vielleicht nur extrem selten geankert werden muss, oder wo das Gewicht eines Ankereschirrs zu nachteilig wäre, lässt es sich ausnahmsweise vertreten, einen Kettenvorläufer zu benutzen. Auf einer Jolle oder einer sehr kleinen Yacht wird man sich also mit einem Kettenvorläufer begnügen. Dies empfiehlt sich auch für manch kleineres Mehrumpfboot, wo eine nennenswerte Zuladung vor allem auf dem Vorschiff vermieden werden sollte, weil sonst die Segeleigenschaften (und vielleicht auch die Sicherheit) beeinträchtigt würde.

Ebenso ist ein Kettenvorläufer, also eine Trosse mit ein paar Metern Kette dran, auf rauen Ankergründen für den Zweitanker (siehe Kapitel »mobiles Ankereschirr«) vertretbar, auch wenn (man) sich Illusionen macht, wer glaubt, man könne auch nur 5 Meter 10-mm-Kette ausrudern. Es gibt immer wieder überraschte Gesichter, wenn das Gewicht von zwei oder drei Meter Kette das rudernde Beiboot wieder zur Yacht zurückzieht.

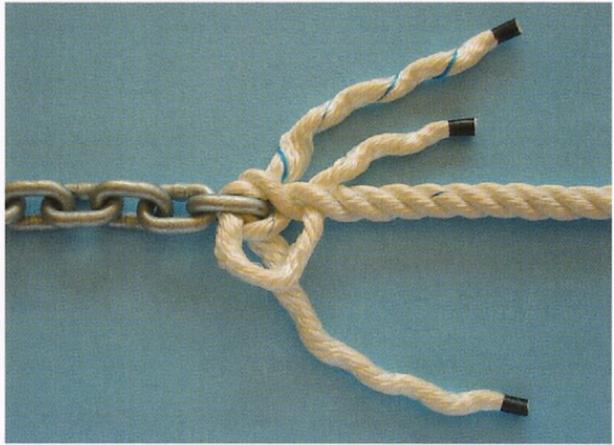
Wird ein Kettenvorläufer verwendet, benutze man als Trosse ein geschlagenes Tauwerk, weil dieses recht leicht mittels eines Spleißes mit der Kette verbunden werden kann. Die Festigkeit der Verbindungsstelle zwischen Kette und Seilmaterial wird lediglich um den hervorragend geringen Wert von circa 5 Prozent geschmälert, während beim geflochtenen Tauwerk eine Schwächung um annähernd 50 Prozent hingenommen werden muss. Daran denken: Eine Kette ist immer nur so stark wie ihr schwächstes Glied! Und dieses ist die Verbindung zwischen Trosse und Kette.

Eine weitere Möglichkeit der Verbindung Kette–Trosse ist es, in die Trosse ein (Metall-)Auge einzuspleißen und dann einen Schäkel zu verwenden. Dies hat den Vorteil, dass die Trosse bei Bedarf auch anderweitig ohne Kette verwendet werden kann.

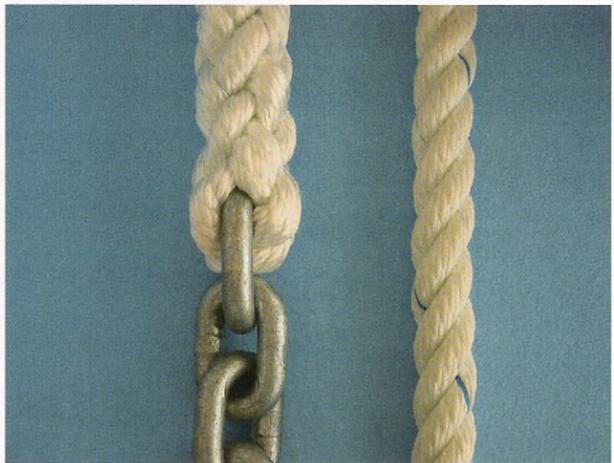
So beginnt der Spleiß  
für die Verbindung  
zwischen Kette und ge-  
schlagenem Tauwerk ...



... dann werden die  
Kardeele durchgezogen.



Fertig! Kette und Trosse  
sind verbunden.\*



\* Die Abbildungen von diesem Spleiß sind dem sehr hilfreichen Buch »Knoten und Spleißen« von Egmont M. Friedl (Deliuss Klasing Verlag) entnommen.

## Ankergurt, Blei-Ankerleine, Drahtseil

Das Thema Ankern ist ein Spielplatz für Tüftler, die mit ihren Ideen dem Käufer suggerieren wollen, beim Ankern handle es sich um ein Vergnügen oder leichte Spielerei. Dass dabei »Patentrezepte« herauskommen, verwundert also nicht. Nachdenklich wird man erst (wieder), wenn sie nach ein paar Jahren wieder vom Markt verschwinden.

Die Blei-Ankerleine ist so eine »Erfindung«, um die unhandliche und schwere Ankerkette zu »umgehen«, ohne auf die Vorteile der Kette (schweres Gewicht und damit nahezu bodenparalleler Zug auf den Anker) verzichten zu müssen. Es ist beim Versuch geblieben!

Einige Leinenhersteller bieten Leinen an, in denen Blei verarbeitet ist, entweder für die ersten Meter oder auf der ganzen Länge der Trosse. Selbstverständlich sind diese Leinen fürs Deck und den Gelcoat schonender als Kette. Doch in der Praxis haben sie sich nicht als so wirksam erwiesen, wie man erwarten könnte. Die Leinen sind zu leicht, um einen Kettenvorläufer oder gar eine Kette zu ersetzen. Bisher haben sie sich deshalb in der Praxis nicht bewährt, und man sieht sie kaum im Einsatz – höchstens bei »Gelegenheitsankerern«, die sich einbilden, damit läge man sicher vor Anker.

Der Ankergurt hat – theoretisch – den Vorteil, dass man ihn vielleicht besser und platzsparender auf eine Rolle aufschließen kann als eine sperrige Trosse. Das mag zunächst, wenn er neu ist und selten gebraucht wird, stimmen. Später aber, wenn ihn die Sonne mit ihrer UV-Strahlung sperriger gemacht hat und vielleicht Muschelbewuchs hinzukommt, sieht dies schon anders aus. Kurzum, er ist kein Ersatz für eine ordentliche Trosse, erst recht nicht für eine Kette. Tatsächlich hat der Autor den Ankergurt noch nicht auf einer einzigen Blauwasseryacht im Einsatz gesehen. Anders sieht es mit einem Drahtseil statt Kette aus. Berufsfischer auf den Banken vor Neufundland etwa benutzen große Drahtseiltrommeln statt Ankerwinden. Der Vorteil liegt darin, dass mit erheblich längeren Seilen und damit auf größeren Tiefen geankert werden kann als mit Ketten. Gelegentlich sieht man diese Lösung auch auf größeren Motor- oder Segelyachten. Wobei es sich bei den hydraulischen Trommeln für die Seile um technisch sehr aufwendige Lösungen handelt. Nichts für Yachten in »unserer« Größe.

## Die Dimension des Ankergeschirrs

Es hat wenig Sinn, zu fragen, wie dick die Kette dimensioniert sein muss, wenn nicht gleichzeitig das Ankergewicht festgelegt wird. Der Spruch vom schwächsten Glied in der Kette bezieht sich beim Ankern auch auf die Bugbeschläge, auf die Winsch, auf die Kette, auf den Kettenverbinder und letztlich auf den Anker. Es ist zum Beispiel unsinnig, auf einen schweren Anker zu vertrauen, wenn die Kette für die Haltekraft nicht ausreichend dimensioniert ist – und umgekehrt.

Das führt zu der Frage, was ein Ankergeschirr leisten muss? Man hüte sich vor so markanten Antworten wie: »Der Anker muss eine Yacht bei allen Wetterbedingungen halten können!«

Das gibt es in der Praxis nicht. Es wäre gerade noch vorstellbar, dass eine Yacht vor einem Sturm vor Anker liegt, ohne dass die Kette oder die Bugbeschläge brechen oder der Anker ausbricht. Dabei dürfte aber der Seegang, der sich bei starkem Wind unweigerlich aufbaut, nicht berücksichtigt werden, denn dieser ist das Hauptproblem bei der Frage nach der »richtigen« Dimensionierung eines Ankergeschirrs.

Stellen wir uns vor, wir würden nur wenige Meter vom Ufer entfernt liegen, und der Wind wäre ablandig. Dann würde allein die Windkraft auf die dem Wind ausgesetzte Fläche der Yacht wirken. Stellen wir uns weiter vor, der Wind würde in seiner Stärke und Richtung nicht variieren, dann würden wir staunen, wie mickrig das Ankergeschirr sein dürfte, um die Yacht zu halten.

Aber all das sind praxisfremde Erörterungen. In der Natur wird der Wind seine Richtung und Stärke ständig wechseln. Das lässt sich gut am Verklicker und am Windmesser ablesen. Hinzu kommt, dass auch die Yacht unter diesen Umständen ein Eigenleben entwickelt. Bei stärkerem Wind wird sich die Kette spannen. Lässt der Wind zeitweise nach, wird die Yacht vom Gewicht der Kette zum Anker hingezogen. Wechselt der Wind dann auch nur geringfügig seine Richtung, führt dies zu unkontrollierten Bewegungen der Yacht – sie schwojt. Damit zeigt sie dem Wind eben nicht genau den Bug, also ihre kleinste Fläche, sondern auch die Breitseite, was zu einer ganz anderen, viel größeren Angriffsfläche führt.

Bis jetzt wurde bei dieser Betrachtung der Seegang völlig außer Acht gelassen, weil das Beispiel bei ablandigem Wind in Ufernähe spielt. Hat aber der Wind

ein paar Hundert Meter Strecke (»Fetch«) vor sich, wird er Seegang aufbauen. Dies kann die Belastung für das Ankergeschirr zwar nicht dauernd, aber doch für Sekunden erhöhen, gar vervielfachen – was zum Brechen des Geschirrs oder zum Ausbrechen des Ankers führen kann. Angenommen, der Winddruck hat so zugenommen, dass die Kette sich weitgehend durchstreckt, keine Elastizität mehr in ihr vorhanden ist, und genau in diesem Moment hebt eine See den Bug an, dann erhöht sich der Zug des Ankergeschirrs noch weiter. Weil diese Belastung ruckartig auftritt, spricht man vom gefährlichen und gefürchteten »Einrucken« der Kette.

Bei diesen vielfältigen und letztlich unberechenbaren Einflüssen ist einzusehen, dass es das »optimale« Ankergeschirr nicht gibt. Man wird sich an einen an die Praxis angepassten Kompromiss herantasten müssen. Logisch: Kein vernünftiger Skipper wird an einem Platz ankern, der der offenen See ausgesetzt und wo mit entsprechendem Seegang zu rechnen ist. Auch dann nicht, wenn Ankergrund und Wassertiefe ideal erscheinen.

Natürlich könnte man das Ankergeschirr so dimensionieren, dass man auch mit Extremsituationen zurechtkommt. Aber das Ankergeschirr muss auch zur Yacht »passen«. Eine 100 Meter lange 13er-Kette würde allein schon 385 Kilogramm wiegen, stünde somit zu einem 10-Meter-Schiff in keinem vernünftigen Verhältnis mehr. Ebenso wenig wie zum Beispiel ein 50 Kilogramm schwerer Anker.

Noch einen Punkt gilt es zu berücksichtigen: Das Ankergeschirr muss leicht zu bedienen sein. Was auch einem Gebot der Sicherheit entspricht. Wie leicht kann es passieren, dass man in Eile einen Ankerplatz verlassen muss. Das gilt bei überraschendem Wetterwechsel genauso wie bei einsetzendem Schwell, wofür es zahlreiche Ursachen geben kann.

Aber auch unter ganz normalen Umständen ist ein starkes, dabei aber noch handliches Ankergeschirr wichtig. Wenn in tiefen Gewässern, sagen wir mal auf 20 Metern, und an steil abfallendem Ufer in Küstennähe geankert werden muss, ist das Schiff beim Ankeraufgehen nach dem Ausbrechen des Ankers so lange manövrierunfähig, bis der Anker an Deck ist. Wehe, wenn bei auflandigem Wind die großzügig übersetzte handbetriebene Ankerwinde vorne nur »klick... klick...« macht statt: »klickklickklick«.

Dies ist auch mein Hauptargument gegen das früher so oft empfohlene Reitge-

wicht, das es ermöglichen soll, mit weniger Kettenlänge oder gar mit Trosse auszukommen, indem das an einer Leine auf der Kette hinuntergelassene Gewicht die Kette beschweren und so eine vernünftige Zugrichtung auf den Anker gewährleisten soll. Heißt es: »Schnell ankerauf!« und muss erst mal das Reitgewicht eingeholt werden, so ist die Schiffsführung ziemlich gehandicapt. Von einem zügigen Ankermanöver kann dann keine Rede mehr sein.

Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte wird hier von der Dimension her folgendes Ankergeschirr für Hochsee-Fahrtenyachten vorgeschlagen:

Schiffslänge	bis 8 m	bis 10 m	bis 12 m	bis 14 m	bis 16 m
Eisenkette	6/8 mm	8 mm	10 mm	12 mm	12/13 mm
oder Niro-Kette	6 mm 10 mm	6 mm 10 mm	6/8 mm 12 mm	10 mm	10/8 mm
Ankerwinde	–	Hand	elektrisch	elektrisch	elektrisch/ hydraulisch

Auf eine Ankerwinde kann bei Yachten unter 10 Metern verzichtet werden. Ihr Nutzen hält sich in Grenzen, weil eine 8-mm-Kette direkt Hand über Hand von einem durchschnittlich kräftigen Crewmitglied leicht eingeholt werden kann, solange kein Zug drauf steht, also die laufende Maschine beim Aufholen des Ankers mithilft.

Es macht auch einen Unterschied, ob es sich um ein Einrumpfschiff handelt oder um einen Multihull (Katamaran, Trimaran). Ein Katamaran bietet beispielsweise dem Wind erheblich mehr Angriffsfläche als eine Einrumpfyacht. Außerdem schwojt ein Katamaran wegen seines hohen Aufbaus und vergleichsweise geringen Unterwasser-Lateralplans viel lebhafter, sodass es bei schwerem Wetter zu einem viel häufigeren Einrucken kommen wird, wenn der Bug nach der anderen Seite herumgerissen wird.

## Wie schwer soll ein Anker sein?

Die Frage nach dem richtigen Gewicht des Ankers ist – theoretisch – leicht zu beantworten, nämlich: Der Anker soll so schwer wie möglich sein!

Deshalb können hier nur grobe Anhaltspunkte gegeben werden. Beispielsweise weisen verschiedene Ankertypen – je nach Gewicht – ganz unterschiedliche Haltekraften auf. Ein deutscher Stockanker bringt es, bei gleichem Gewicht, nur auf die Hälfte der Haltekraft zum Beispiel eines Pflugschar- oder eines Bügelankers. Beim Einsatz eines Jambo-Ankers ist das Verhältnis noch besser – zugunsten des Jambo.

Bei wem Sicherheit an erster Stelle steht, der sollte außerdem die angegebenen Werte als Mindestwerte ansehen.

Viele seriöse Ankerhersteller haben eigene Tabellen zum Gewicht ihres Ankers veröffentlicht. Da diese Angaben meist auf zahlreichen Daten von Benutzern beruhen, sind sie den Werten aus nachstehender Tabelle vorzuziehen.

In der Praxis wird aber das »richtige« Gewicht des Ankers von vielen Faktoren abhängen. Um reibungslose Manöver zu gewährleisten, sollte der Anker so handsam wie möglich, also leicht sein; um sich willig einzugraben, sollte er schwer sein. Um eine gute Haltekraft zu entwickeln, sollte er eine große, das Gewicht erhöhende Auflagefläche haben. Um der Gewichtsempfindlichkeit von Multihulls Rechnung zu tragen, sollte er wiederum leicht sein. Das zeigt, dass es das ideale Ankergewicht nicht gibt.

Der Fahrtenskipper wird also immer einen Kompromiss eingehen müssen. In jedem Fall ist es empfehlenswert, als Erstes die Angaben der Hersteller heranzuziehen, denn diese haben immer eine Tabelle zur Hand, die dem jeweiligen Gewicht der Yacht (oder deren Größe) ein ganz bestimmtes Ankergewicht zuordnet. Wobei meist noch nach Motorboot, Segelyacht oder Katamaran unterschieden wird. Vergleicht man diese Tabellen, wird man feststellen, dass die Produzenten der verschiedenen Anker ungefähr (!) zu den gleichen Gewichtsangaben kommen, was nicht weiter verwunderlich ist, denn jeder Anker stellt einen konstruktionsbedingten Kompromiss dar hinsichtlich Halte- und Eingrabfähigkeiten, wobei die Halteleistungen in erster Linie von der dem Erdreich gegenüber projizierten Fläche abhängt.

Generell kann empfohlen werden, den Herstellerangaben zu folgen. Wenn größter Wert auf Sicherheit gelegt wird, das Boot nicht gewichtsempfindlich ist und die Winde entsprechende Leistungen erbringt, sollte man hierbei »eine Nummer« höher gehen.

Will man generell eine ungefähre Gewichtsangabe von Ankern »passend« zur Schiffgröße machen, würde die Tabelle annähernd so aussehen.

- bis 2 Tonnen Schiffsgewicht: 7 bis 11 Kilogramm
- bis 4 Tonnen Schiffsgewicht: 9 bis 14 Kilogramm
- bis 6 Tonnen Schiffsgewicht: 12 bis 18 Kilogramm
- bis 10 Tonnen Schiffsgewicht: 16 bis 25 Kilogramm
- bis 20 Tonnen Schiffsgewicht: 30 bis 40 Kilogramm

Ausgenommen von diesen Erwägungen sind sogenannte Leichtgewichtsanker (zum Beispiel der Fortress- oder Aluminiumanker), die ihre Ankertauglichkeit in erster Linie von ihrer Haltefläche und nicht von ihrem Gewicht ableiten.

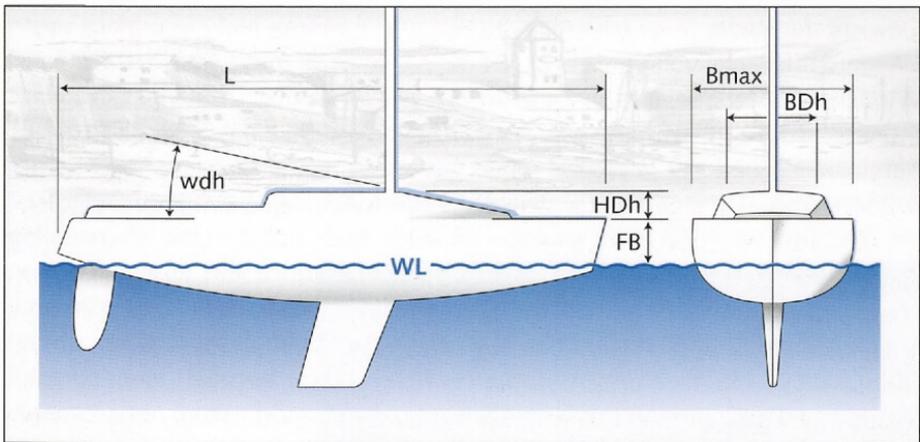
Dass obige Tabelle nur einen ungefähren Richtwert für den »richtigen« Anker geben kann, ergibt sich schon daraus, dass nur auf das Schiffsgewicht Bezug genommen wird. Das Gewicht einer Yacht ist aber nur ein Faktor, der die Ankerdimensionen bestimmt. Mindestens genauso wichtig wie das Gewicht der Yacht ist unter anderem auch ihre Größe über der Wasseroberfläche, denn diese bestimmt, wie viel Widerstand der Wind je nach Yacht vorfindet und wie viel Kraft er letzten Endes auf den Anker bringen kann.

Exakter sind deshalb Tabellen, in denen weitere Faktoren enthalten sind, welche die Dimension des Ankers bestimmen. Nachfolgende Tabelle verwendet der Hersteller des Jambo-Ankers. Diese führt je nach Yacht zu genaueren Ergebnissen als obige »Über-den-Daumen-Tabelle«.

Wobei mit Recht darauf hingewiesen wird, dass es sich auch hier um eine grobe Ankergewichts-Schätzung nach der Windangriffsfläche und dem Gewicht des Schiffes handelt.

Gewicht der Yacht	»GY«	(to)
Länge	»L«	(Fuß)
Freibord	»FB«	(m)
Breite max.	»Bmax«	(m)
Breite Deckshaus	»BDh«	(m)
Höhe Deckshaus	»HDh«	(m)
Winkel Deckshaus	»wdh«	(Grad)
Masse High Holding Power Anker	»MA«	(kg)

$$MA \text{ (kg)} = (GY + 2 (FB * Bmax + BDh * HDh * \sin wdh) + 0,1 * L * 0,31 (FB + HDh/2)) * 0,75 * 2,0$$



Bei Anwendung dieser Formel muss immer berücksichtigt werden, dass einige wichtige Faktoren für die Haltekraft (wie zum Beispiel Grundbeschaffenheit) nicht in einer Formel berücksichtigt werden können. Somit kann sie nur Annäherungswerte ermitteln.

Typische Segelyachten		30 Fuß	33 Fuß	37 Fuß	39 Fuß	42 Fuß	46 Fuß	50 Fuß
Gewicht »GY«	to	5,5	6,9	8,9	10,8	12,2	14,3	16,8
Länge »L«	Fuß	30,0	33,0	37,0	39,0	42,0	46,0	50,0
Freibord »FB«	m	1,0	1,1	1,2	1,3	1,4	1,5	1,7
Breite max. »Bmax«	m	3,3	3,5	3,8	4,0	4,0	4,4	4,5
Breite Deckshaus »BDh«	m	2,6	2,7	3,0	3,1	3,1	3,4	3,5
Höhe Deckshaus »HDh«	m	0,4	0,4	0,5	0,5	0,6	0,6	0,7
Winkel Deckshaus »wdh«	Grad	25,0	25,0	25,0	25,0	25,0	25,0	25,0
<b>Anker »mit hoher Haltekraft«</b>	<b>kg</b>	<b>17,6</b>	<b>20,4</b>	<b>24,5</b>	<b>27,7</b>	<b>30,4</b>	<b>35,1</b>	<b>40,7</b>

Nach dieser Formel haben folgende Faktoren Anteile am Ankergewicht in Prozent für typische Segelyachten:

Gewicht der Yacht ca. 26 %

Windangriffsfläche von vorne ca. 64 %

Windangriffsfläche seitlich ca. 10 %

Interessant ist zum Beispiel, was für ein Ankergewicht obige Formel für einen Katamaran ergibt, der ja wegen seiner großen Windangriffsfläche ganz andere Anforderungen an einen Anker stellt als beispielsweise eine Einrumpfyacht:

Katamaran		46 Fuß
Gewicht »GY«	to	15,0
Länge »L«	Fuß	46,0
Freibord »FB«	m	1,0
Breite max. »Bmax«	m	5,0
Breite Deckshaus »BDh«	m	5,0
Höhe Deckshaus »HDh«	m	1,8
Winkel Deckshaus »wdh«	Grad	30,0
<b>Anker mit »hoher Haltekraft«</b>	<b>kg</b>	<b>41,7</b>

Letztlich liegt die Auswahl des Ankergewichts für das betreffende Schiff immer in der persönlichen Verantwortung des Yachteigners und hängt von vielen weiteren Faktoren ab, etwa Bodenbeschaffenheit, Seegang etc.

## Welcher Anker?

Es drängt sich auf, seine Yacht nur mit einem solchen Anker auszurüsten, der das Schiff so festhält, dass es auch bei schlechtem Wetter sicher auf dem ausgewählten Ankerplatz gehalten wird.

Welcher Anker ist dazu nötig? Was ist der ideale Anker?

Eines ist klar: Der ideale Anker gräbt sich auf jedem Ankergrund sofort und schnell ein und entwickelt anschließend höchste Haltekraft. Sollte er wegen des Schwojens der Yacht wieder aus dem Grund brechen, so beißt er sich innerhalb kürzester Zeit und ohne Wegverlust sofort wieder in den Grund. Dabei ist dieser Anker leicht und ohne große Hilfsmittel zu handhaben.

Einen solchen Anker gibt es nicht.

Seit es die Schifffahrt gibt, also seit Menschengedenken, sind Seeleute auf der Suche nach der »richtigen« Konstruktion des Ankers. Begann der Mensch die Seefahrt vor vielen Tausend Jahren, tat es ein Stein, der das Boot halten sollte. Später war der Stein mit einem Loch versehen und schon in eine bestimmte Form gehauen, die sicherstellen sollte, dass der »Anker« eben nicht nur aufgrund seines Gewichts für Halt sorgte, sondern auch aufgrund seiner Form. Diese Entwicklung setzte sich bei den Metallankern bis heute fort.

Inzwischen gibt es Hunderte von verschiedenen Ankertypen, deren Entwickler, Patentinhaber, Skipper und (natürlich) Herstellerfirmen die jeweiligen Halteeigenschaften in den höchsten Tönen loben – oder gar vom »besten Anker der Welt« sprechen.

Nicht so aussagekräftig, wie es scheint, sind Zeitschriftentests, bei denen verschiedene Ankertypen auf ihre Haltekraft hin überprüft werden. Auffällig hierbei ist, dass in englischen Segelzeitschriften regelmäßig englische Konstruktionen besprochen werden, in französischen Tests Anker aus Frankreich (die bei uns

fast unbekannt sind) und in deutschen Zeitungen – man kann es sich vorstellen ... Hinzu kommt, dass derartige Tests unter Laborbedingungen stattfinden, die die Gegebenheiten der verschiedenen Ankergründe nur unvollständig und das Zugverhalten der Yacht erst recht nicht wiedergeben können. Trotzdem, gewisse Anhaltspunkte und Hinweise lassen sich auch aus diesen Tests ableiten.

Negative Herstellerangaben zu ihren Ankern existieren nicht, und positiven Angaben ist naturgemäß zu misstrauen. Auch wenn sie scheinbar auf handfesten Fakten beruhen. Zu unterschiedlich sind die Gegebenheiten beim Ankern, als dass man gewisse Messwerte, die bei Versuchen erzielt worden sind, verallgemeinern könnte. Der Fahrtensegler muss aber unter den unterschiedlichsten Bedingungen ankern und seinem Anker vertrauen können. Und nicht immer findet er eben diese Bedingungen in der Praxis vor, auf die sich die Herstellerangaben beziehen.

Hinzu kommt, dass es in der Natur kaum vorkommt, dass mehrere Ankergründe völlig identisch sind. Der Haltegrund kann von Meter zu Meter bereits unterschiedlich sein, sodass es kaum möglich ist, den Ankergrund, der beim Test zur Verfügung stand, mit einem anderen Grund zu vergleichen. Mal sind im Schlick weniger Steine vorhanden, mal ist er von kleinen Felsen durchsetzt. Mal ist der Grund mit Seegras überwachsen, mal von der Strömung ausgewaschen – und so fort. Von Unrat, durch Menschenhand eingebracht, gar nicht zu reden. Und der ideale Angriffswinkel auf den Anker, der bei Tests durch einen Bulldog oder durch eine Seilwinde erzielt wird, ist selten identisch mit dem Winkel, den eine im Seegang auf und ab tanzende Yacht erzeugt.

Lobeshymnen von Fahrtenseglern und Charterkunden auf bestimmte Ankertypen sind selbstverständlich. Denn wer wird schon einen Anker, dem er nicht traut, weiter benutzen – außer bei kurzen Badeaufenthalten. Also wird der Gelegenheitssegler immer mit dem vorhandenen und benutzten Ankereisen zufrieden sein. Zudem fehlen ihm Vergleichsmöglichkeiten zu den verschiedenen Ankertypen und Haltegründen.

Aussagekräftiger sind Angaben von Langzeit- und Blauwasserseglern, deren tägliches Brot – das ganze Jahr hindurch – es ist, Ankermanöver durchzuführen. Die meisten von ihnen ziehen es vor, ihr Leben auf Ankerplätzen zu verbringen und nicht in Marinas – oder eben zu segeln. Diese Segler haben größtes Interesse da-

ran, ihr Schiff, welches meist ihr ganzes Vermögen darstellt, einem sicheren Anker anzuvertrauen. Und deshalb sind nachfolgend zu den einzelnen Ankertypen vor allem Urteile der genannten Fachleute fürs Ankern wiedergegeben.

Was sicher auch bei der Wahl des »richtigen« Ankers eine Rolle spielt, ist seine Staubbarkeit. Sperrige Anker, die schlecht in den Bugbeschlag zu integrieren sind, genießen verständlicherweise bei Seglern wenig Sympathien. Während Anker, die vielleicht schon von der Werft mit »eingebaut« wurden (was freilich leider selten vorkommt), ungern gegen andere ausgetauscht werden, auch wenn man meint, einen »besseren« Anker zu kennen.

Letztlich ist jeder Anker ein mehr oder weniger gelungener Kompromiss zwischen Haltekraft, Gewicht, Haltefläche und Eingrabfähigkeiten.

### Fisherman – deutscher Stockanker



Der Stockanker, gelegentlich mit herausnehmbarem Stock, daher leichter zu verstauen.

Wie der Name sagt, wird dieser Anker – immer noch – weltweit von Fischern benutzt. Daraus aber abzuleiten, dass er sich, wenn er von »Profis« gern benutzt wird, erst recht für Yachten eignet, ist falsch. Denn sein Einsatzzweck bei Fischern ist meist ein ganz anderer als auf einer Yacht: Während der Anker unser Schiff während des Ankerliegens, also meist Tag und Nacht, unter allen Umständen halten soll, wird der Fisherman von den Berufsfischern gern dazu benutzt, das Schiff für ein paar Stunden auf demselben Fleck zu halten. Sei es, um die Netze zu flicken, sei es, um ein paar Stunden bis zur Dunkelheit oder bis zur besten Fischzeit abzuwarten. Nahezu immer ist das Fischerboot in dieser Ankerzeit bemannt, so dass beim Schlieren des Ankers dieser schnell wieder ausgebracht werden kann. So steht auf einer Yacht seinem Vorteil, schnell zu »beißen«, der Nachteil gegenüber, dass die Haltekraft des Fisherman, verglichen mit modernen Konstruktionen, mehr als bescheiden ist. Wegen der geringen Auflagefläche können nur Stockanker von erheblichem Gewicht ausreichende Haltekraft entwickeln. Was in der Praxis allerdings die Handlichkeit und die Staubbarkeit stark beeinträchtigt. Letztere hat man versucht, dadurch zu verbessern, dass man den Stock »beweglich« gemacht hat, sodass der Anker zumindest flach weggestaut werden kann. Ein Vorteil des Stockankers sei nicht verschwiegen: Auf felsigem Grund, wo gemeinhin alle Anker versagen, hat der Stockanker dank seiner spitzen Flunke eine kleine Chance, das Schiff zu halten.

Trotzdem wiegt dieser Vorteil seine zahlreichen Nachteile auf Yachten nicht auf, sodass man heute auf den Stockanker als Yachtanker verzichten kann.



*Zusammenlegbarer  
Anker, nur fürs Beiboot  
geeignet.*

## CQR oder Pflugscharanker



*Der CQR dürfte auf Yachten immer noch der am meisten verbreitete Anker sein – seine Eingrabfähigkeiten sind allerdings seinen Haltefähigkeiten auf hartem Grund nicht ebenbürtig.*

Der CQR oder (englische) Pflugscharanker ist seit mehr als einem halben Jahrhundert auf Yachten aus allen Ländern der Welt zu Hause und, was seine Anzahl anbetrifft, wohl der beliebteste Yachtanker. Häufig wird er stationär im Bugbeschlag gefahren. Seine Haltekraft ist sehr hoch – vorausgesetzt, er hat sich eingegraben.

Und hier liegt seine Schwäche. Denn auf vielen Ankergründen bedarf es eines erheblichen Gewichts des CQR, damit er sich in den Boden eingräbt. Viele Segler berichten, dass es bei leichteren CQR-Ankern oftmals vorgekommen ist, dass sie beim »Einfahren« des Ankers den CQR weite Strecken über den Ankergrund schleifen mussten, um ihn zum Eindringen in den Grund zu bewegen.

*Bei diesem Anker hat man sein Gewicht erhöht, indem Blei eingegossen wurde.*



Was schon sehr nachdenklich macht: Zahlreiche, nicht nur einige wenige Erfahrungsberichte sprechen von einer »Seegrass-Empfindlichkeit« des CQR-Ankers, was sicher auch mit seiner Eingrabschwäche bei zu geringem Ankergewicht zusammenhängt. Man hat unter Yachtsleuten versucht, dem erwähnten Nachteil dadurch beizukommen, dass man die Unterseite mit Blei versehen hat, um so das Eingrabsgewicht des Ankers zu erhöhen. Aber besonders erfolgreich sind diese Experimente offensichtlich nicht gewesen, jedenfalls ist diese Idee nicht besonders verbreitet.

Wenn der Ankergrund aber für den CQR geeignet, der Anker also ausreichend schwer zum Eingraben ist, zeigt sich ein weiterer Vorteil des Pflugscharankers: In Stromgewässern bleibt der CQR auch nach Kenterung des Stroms eingegraben. Fazit: Der CQR ist immer noch ein zuverlässiger Yachtanker, allerdings erst ab einem bestimmten Gewicht, wobei die Grenze irgendwo bei 20 Kilogramm anzusetzen ist.

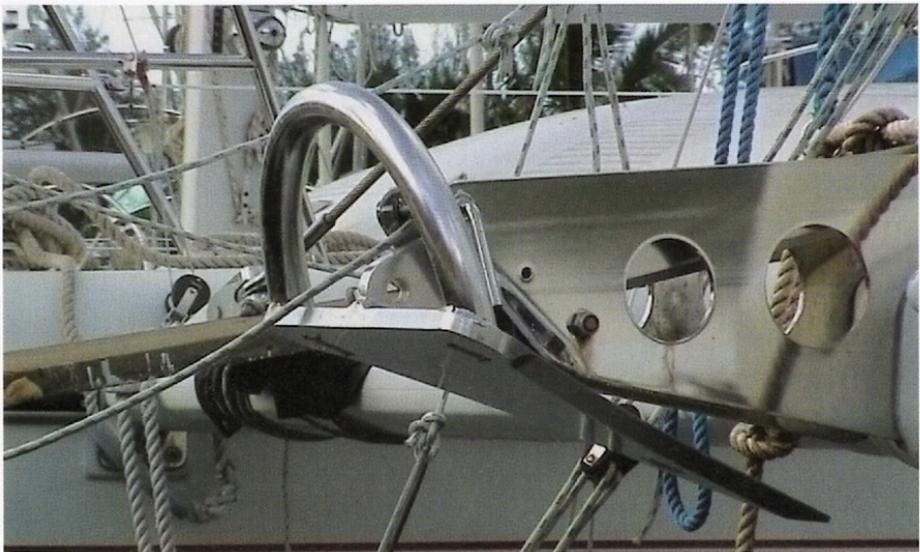
## **Bügelanker**

Der Bügelanker wird nach seinem Erfinder, dem Deutschen Rolf Kaczirek, auch als der »deutsche« Bügelanker bezeichnet. Dieser Anker hat in den letzten Jahren eine erstaunliche Karriere bei Langfahrtseglern gemacht. Während dieser Kundenkreis bei neuen »Erfindungen« auf dem Gebiet des Segelns eher konservativ-

zurückhaltend ist, wurde der »Bügel« nicht nur von deutschen, sondern von Seglern aus allen Ländern angenommen. Und so findet er sich nunmehr auf Yachten der verschiedensten Nationalitäten, wobei immer wieder seine Haltekraft gelobt wird.

Bei aller Begeisterung über seine Leistungen auf diesem Gebiet hat sich aber auch herausgestellt, dass es gelegentlich zu Versagern kommen kann – aber bei welchen Typen gibt es diese nicht? Der Nachteil des Bügels ist seine glatte Haltefläche, an der sich der Schlick quasi festsaugt und ein erneutes Eingraben nach dem Ausbrechen verhindern kann.

Man kann es auch selbst beobachten. Wenn eine Yacht längere Zeit bei Wind vor Anker gelegen hat und dann ausgebrochen wird, haftet beim Hochholen (noch) meist eine dicke Schlickschicht auf dem Bügelanker, die erst abgespült werden muss, bevor er an Deck kommt. Genau dieser Schlickhaufen erzeugt nach dem Ausbrechen des Eisens ein so großes Hindernis, dass sich der Anker nicht erneut eingraben kann.

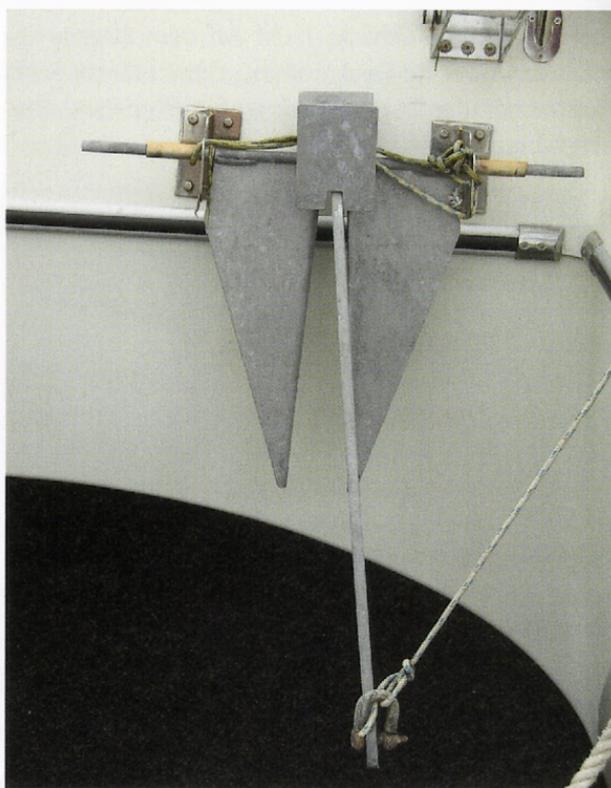


*Der »deutsche« Bügelanker ist verblüffend einfach konstruiert.*

## Danforth

Der Danforth-Anker gehört zu den über viele Jahre hinweg bewährten Yachtankern. Herausragend sind seine Halteleistungen auf Sand, wo er wohl allen anderen Ankertypen überlegen ist. Auf anderen Ankergründen sind seine Eingabeeigenschaften eher bescheiden. Er ist nämlich kein Allround-Anker.

Aber seine grandiosen Halteleistungen auf geeignetem Boden haben ihn auf vielen Yachten auch zu einem beliebten Zweitanker gemacht, denn beim Ausfahren mit dem Beiboot kann er aufgrund seiner großen Haltefläche gegenüber den Hauptankern eine Nummer kleiner gewählt werden. Deshalb ist er als mobiles Ankergeschirr mit Muskelkraft leichter zu bewegen.



*Der Danforth-Anker ist auf Sand unschlagbar. Wegen seiner Sperrigkeit und damit seiner schlechten Staubarkeit wird er gerne als Verwarp- und Zweitanker eingesetzt.*

## Fortress



*Der Fortress-Anker ist ein Leichtgewichtsanker. Hat er sich aber eingegraben, kann er hohe Haltekräfte entwickeln.*

Der Fortress ist ein Leichtgewichtsanker aus den USA, dem wegen seines geringen Gewichts viele Yachtsleute skeptisch gegenüberstehen, obgleich die Herstellerfirma mit großartigen Versuchsergebnissen für ihr Erzeugnis wirbt. Er hat auch bei zahlreichen Tests (vor allem in amerikanischen Zeitschriften) als klarer Sieger abgeschnitten.

Und tatsächlich – das Gewicht eines Ankers spielt ja bei der Haltekraft keine entscheidende Rolle, sondern nur beim Eingraben, was freilich die Voraussetzung schlechthin fürs Halten ist. Dem entspricht der Fortress mit seinen spitzen Flunken, die ein schnelles Eingraben auch ohne beträchtliches Ankergewicht versprechen – ein geeigneter Ankergrund hierfür ist allerdings Bedingung.

Erfahrungsberichte bestätigen zum Teil die Eigenwerbung. So hat in der Karibik ein Fortress-Anker in einem Hurrikan eine 10-Meter-Yacht lange Zeit sicher ge-

*Der Fortress-Anker kann ohne kompliziertes Werkzeug auf KleinstraÙe zusammengelegt und bei Bedarf zusammengesetzt werden.*



*Obwohl der Fortress zusammenlegbar ist, zieht es der Skipper vor, ihn einsatzfähig zu halten. Wegen seines geringen Gewichts muss er nicht unbedingt auf dem Vorschiff gestaut werden.*



halten. Anschließend war eine Flunke verbogen, doch sie wurde wegen der lebenslangen Garantie vom Hersteller anstandslos ersetzt.

Aufgrund seines geringen Gewichts eignet sich der Fortress hervorragend als Zweitanker zum Ausbringen per Beiboot.

Ein weiterer Vorteil ist die Zerlegbarkeit des Ankers in ein längliches Paket, sodass es wahrscheinlich keinen geeigneteren Anker als Reserveanker gibt – bis zum »Fall des Falles« gut verstaut in der Backskiste.

## Jambo

Wahre Wunderdinge werden über den Jambo, diese neuere Konstruktion aus Österreich, erzählt, wobei die meisten Erfahrungsberichte aus der Adria stammen. Das ist allerdings kein Nachteil, denn was sich auf den harten Ankergründen Kroatiens bewährt, kann so leicht nichts schrecken. Der Haupttrumpf dieses Ankers dürfte nämlich seine Fähigkeit sein, sich auch auf hartem Ankergrund schnell



*Obwohl der Jambo vor allem Bestnoten aus der Adria (Kroatien) bekommen hat, breitet er sich nur langsam über die Weltmeere aus.*



*Der Jumbo – ein neuer Anker mit Saisongarantie.*

einzugraben, um dann mittels seiner großen Auflagefläche seine Haltekraft auszuspielen. Den Jumbo gibt es zerlegbar, aus Edelstahl oder aus verzinktem Eisen in allen Yachtgrößen. In Zeitschriftentests hat er jedenfalls überzeugt. In Zukunft dürfte er auch auf größeren Motoryachten zu finden sein.

Für den Jumbo spricht auch, dass der Hersteller eine 3-Monats-Geld-zurück-Garantie gibt und dass er sich gewiss dazu überreden lässt, die Geld-zurück-Garantie auf eine ganze Saison zu erweitern.

Die Begeisterung mancher Jumbo-Fans geht so weit, dass sie zum Urlaub einen Jumbo aufs Charterschiff anschleppen. Sicher nicht zur Freude des Vercharterers! Man wird von diesem Anker noch viel hören!

*Der Jumbo ist stärker als viele andere Ankerkonstruktionen. Schon jetzt hat er eine große Fangemeinde.*



**Bruce**

*Der Bruce war vor circa zehn Jahren der Liebling der Fahrtsegler. Jetzt lässt die Begeisterung wegen anderer moderner Konstruktionen etwas nach, wahrscheinlich auch wegen seiner schlechten Staubarkeit.*

Noch vor ein paar Jahren hat der Bruce-Anker eine Favoritenrolle im Rennen um die Bezeichnung »Standardanker für Yachten« eingenommen. Sein Vorteil – keine beweglichen Teile – hat sich aber auch zu seinem Nachteil ausgewirkt. Er lässt sich praktisch nur am Bug fahren. Inzwischen ist es still um ihn geworden. Der Bügel und auch der Jambo werden ihn bald endgültig aus seiner Favoritenrolle verdrängt haben.

Häufig wurde ihm, wie auch dem CQR, eine Allergie gegenüber seegrasbedeckten Ankergründen nachgesagt. Doch dies ist wohl eher ein Problem des zu geringen Gewichts.

Aber wie bei allen Ankertypen gibt es auch hier eingefleischte Anhänger.

## Patentanker

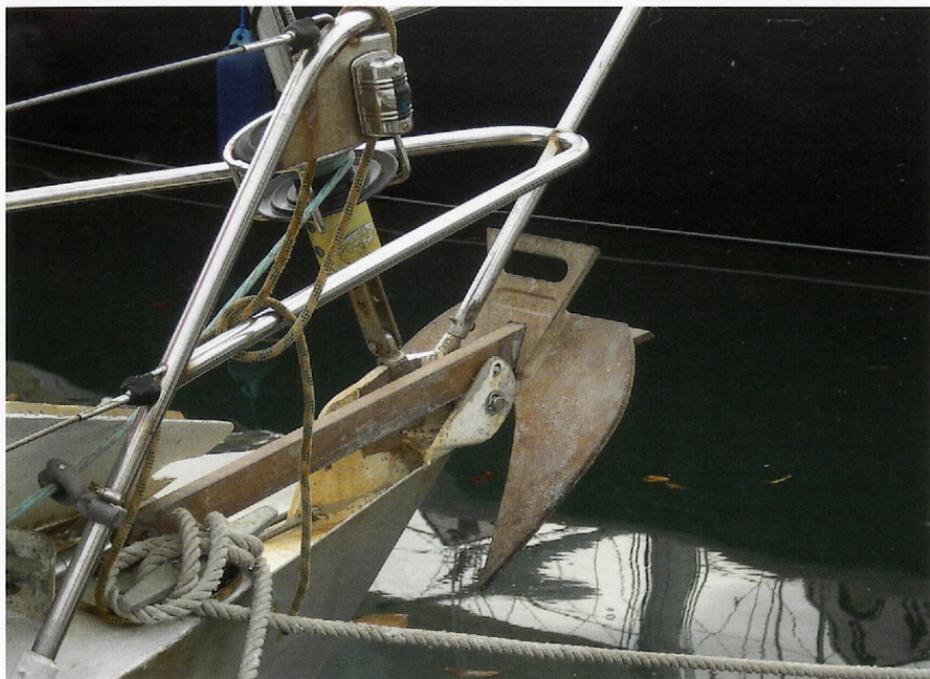
Der Patentanker, wie wir ihn aus der Großschifffahrt kennen, hat sich auf Yachten, jedenfalls auf kleineren, nicht durchsetzen können. Sein Vorteil, ihn in einer Ankerklüse fahren zu können, sodass das Deck vom schmutzigen Ankergeschirr unberührt bleibt, kann auf normalen Fahrtenyachten nicht ausgespielt werden. Denn er müsste zur Wirksamkeit ein erhebliches Gewicht haben, damit er sich überhaupt eingräbt, und seine Flunken müssten groß genug sein, um eine für die Yacht ausreichende Haltekraft zu entwickeln.



Warum der Patentanker in der Großschifffahrt trotzdem seine Daseinsberechtigung hat, zeigt das Foto. Schwer vorstellbar, dass es – außer Felsen – einen Ankergrund gibt, der diesem Mordsding (ein Anker eines Kreuzfahrtschiffes) widerstehen kann.

*Bei so einem Anker braucht man sich keine Gedanken zu machen, ob der Ankergrund zu hart ist, um sich einzugraben.*

## Brittany



*Der Brittany war vor allem im französischen Sprachraum verbreitet. Seine Beliebtheit nimmt sichtlich ab.*

Der Brittany-Anker spielt heute im Konzert der Yachtanker keine große Rolle mehr, außer im französischen Sprachraum. Als Plattenanker zeigt er seinen Trumpf: hohe Haltekraft – wenn er sich eingegraben hat.

## Spade

Zunächst, wie die meisten Erfindungen auf diesem Gebiet, wurde der Spade-Anker mit großer Begeisterung aufgenommen. Die sicher auch berechtigt war,



*Der Spade hat in kurzer Zeit zahlreiche Liebhaber gefunden – weltweit.*

denn es handelt sich um einen Anker mit hoher Haltekraft und guten Eingrabeigenschaften. Es scheint, dass der Konstrukteur, ein Franzose mit Wurzeln in Tunesien, den Ehrgeiz gehabt hat, den deutschen Bügelanker weiter zu vervollkommen. Seine konkave Auflagefläche sollte dem Spade noch mehr Haltefähigkeit verleihen. Ob dies gelungen ist? Seine Anhänger bejahen dies. Wirklich objektive Vergleichstest fehlen.

Der Anker kann zerlegbar geliefert werden, sodass er sich auch gut zum Wegstauen eignet.

Hergestellt wird er aus Eisen oder Chromstahl, auf Wunsch auch aus Aluminium.

In letzter Zeit ist es wieder stiller geworden um diese Erfindung. Das mag am weiteren Vordringen des Bügelankers liegen, sicher nicht an schlechten Eigenschaften des Spades.

## Aus welchem Material sollte der Anker gefertigt sein?

In der Praxis wird man sich lediglich darüber Gedanken machen, ob man, bei entsprechendem Angebot, den Anker in verzinktem Eisen oder in Edelstahl wählen soll. Unsinnig wäre es beispielsweise, einen Bügel in Aluminium fertigen zu lassen, denn das Gewicht des Ankermaterials ist ein Konstruktionsmerkmal; die Form des Ankers und seine Größe orientieren sich durchaus am Gewicht. Eine Ausnahme gibt es: den Spade, der sowohl in Eisen und Chromstahl als auch in Aluminium erhältlich ist.

Ohne Zweifel, ein Anker aus glänzendem »Nirosta« ist eine Zierde für jede Fahrt-yacht. Aber das ist eigentlich schon der einzige nennenswerte Vorteil dieses erheblich teureren Materials. Denn anders als bei der Wahl der Kette spielen die Materialstärke des Ankers und der geringe Unterschied beider Materialien keine Rolle. Die Größe des Ankers wird nicht durch seine Materialstärke bestimmt, sondern durch die erzeugte Fläche. Die Probleme, die sich bei einer Edelstahlkette durch Elektrolyse ergeben können, spielen beim Anker keine Rolle, weil er der

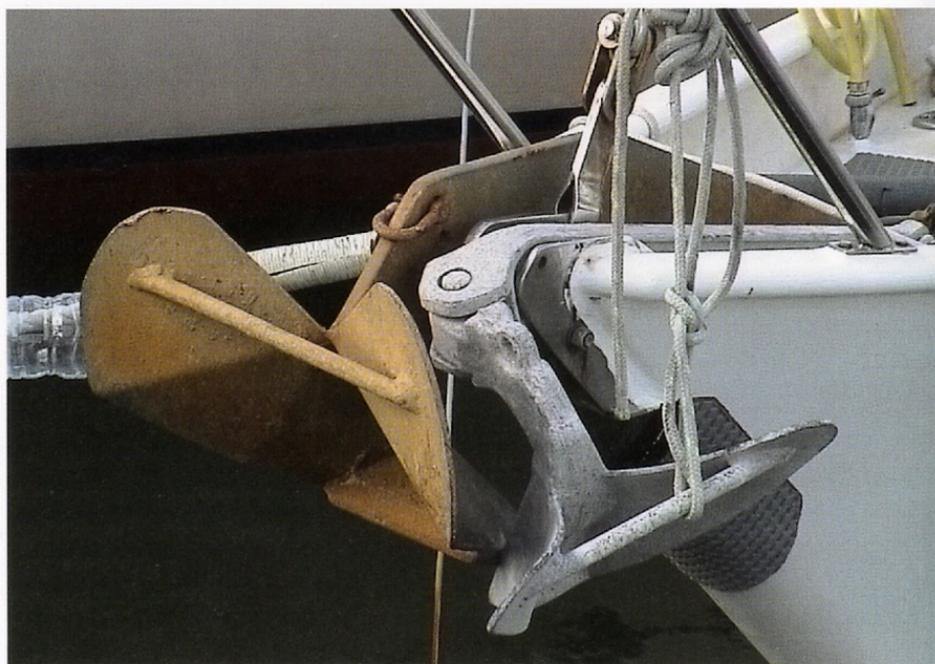


*Hier hat der Zahn des Rostes schon kräftig genagt. Aber eine dramatische Schwächung des Ankers ist damit noch nicht eingetreten. Trotzdem wäre es allmählich Zeit, durch eine Feuerverzinkung das Fortleben des Ankers zu gewährleisten.*

Zersetzung durch elektrische Ströme ein großes Metallvolumen entgegengesetzen kann.

Als Richtwert kann man annehmen, dass bei einem verzinkten Anker nach vier oder fünf Jahren die Verzinkung so gelitten hat, dass nunmehr Rost durchkommt. Aber eine Schwächung des Ankers ist dadurch noch lange nicht gegeben. Hauptsächlich aus optischen Gründen wird man eine neue Feuerverzinkung (keine Elektroverzinkung, die hält als Schutz nur sehr kurze Zeit vor!) vornehmen lassen, die finanziell aber bei Weitem nicht so zu Buche schlägt wie die Anschaffung eines Edelstahlankers.

Fast alle Versuche, diese Feuerverzinkung mit Farbe zu umgehen, sind fehlgeschlagen. Selbst bei Ankern, die vor der Bemalung sorgfältig durch Kunststoffe



*Dem Delta-Anker (links) wäre eine neue Feuerverzinkung zu wünschen, während die Verzinkung beim CQR (rechts) noch völlig intakt ist.*

isoliert wurden, hat nach einiger Zeit der braunrote Rost durchgeschlagen. Das gilt umso mehr, wenn der Anker im ständigen Einsatz ist. Aber man versäumt nichts, wenn man das Rostproblem mangels der Möglichkeit einer Feuerverzinkung vor sich herschiebt.

## Wie viele Anker?

Zur Mindestausstattung einer vollwertigen Fahrtenyacht gehören drei Anker: der Hauptanker, ein »Zweitanker« und ein Verwarpanker.

Der Zweitanker ist mit Anführungszeichen versehen, um dem Eindruck entgegenzuwirken, es handele sich um einen leichteren, also eine Art Reserveanker.

Nein, ein Zweitanker kann bei schlechten Bedingungen durchaus nötig werden, wobei er dann neben (!) dem Hauptanker eingesetzt wird – siehe das Kapitel über das mobile Ankergeschirr, Seite 104.

Ein Verwarpanker dient meist nur dazu, die Yacht in einer bestimmten Richtung zu halten, also zum Beispiel im Strom. Oder bei viel Schwell am Ankerplatz, um die Yacht ruhig zu stellen und das Leben an Bord erträglicher zu gestalten. Ein Verwarpanker darf erheblich leichter und kleiner sein als der Hauptanker. Denn er wird die Yacht bei schlechtem Wetter nicht halten, sondern nur dafür sorgen müssen, dass sie in einer bestimmten Richtung am Hauptanker liegt.

Yachten, die auf Langfahrt gehen, sind meist mit dieser Mindestanzahl von drei Ankern ausgestattet, und es ist keine Seltenheit, dass sie nach dem Ende der Fahrt aufgrund der neu gewonnenen Erfahrungen noch mehr Anker an Bord haben. Dies sind dann noch ein Reserveanker für den Fall, dass mal ein Anker verloren geht, und vielleicht noch ein weiterer Anker für ganz ungewöhnliche Ankergründe.

Und gelegentlich erbeutet man sogar einen Anker beim Tauchen, den eine andere Yacht hat aufgeben müssen.

So ist es nichts Außergewöhnliches, dass manche Langfahrtyachten fünf Anker und mehr an Bord haben.

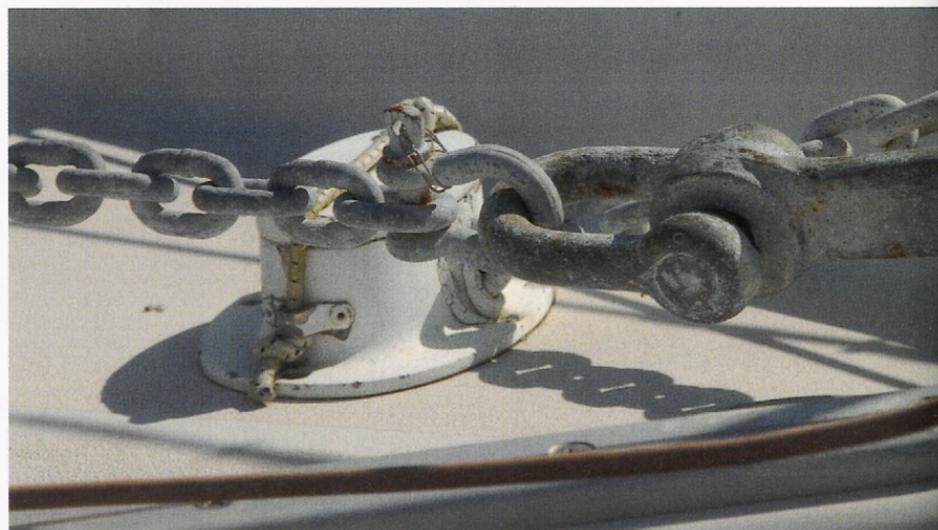
## Verbindung Anker-Kette

Jede Kette ist so stark wie ihr schwächstes Glied. Und das könnte die Verbindung zwischen Kette und Anker sein.

Als Verbindungsglied kommen infrage

- Schäkel
- Wirbelschäkel
- Spezialverbinder

Leider lässt sich nicht ohne Weiteres ein überdimensionierter Schäkel verwenden, denn der Bolzen darf mangels Durchlässigkeit durch ein Kettenglied kaum stärker als der Kettendurchmesser sein. Einen 10-mm-Bolzen wird man durch eine 8-mm-Kette nicht durchstecken können. Also wird das Verbindungsglied zwar nicht nennenswert schwächer, aber auch nicht »vorsichtshalber« stärker sein.



*Hier besteht die Verbindung zum Anker aus einem einfachen verzinkten Schäkel. Fast optimal, denn ein größerer Schäkel ginge nicht durchs Kettenglied. Stärker wäre vielleicht noch ein Niro-Schäkel guter Qualität!*



Ein Moneldraht sichert den Schäkel gegen das Losdrehen des Bolzens. Aber Achtung, Verletzungsgefahr!



Der Niro-Schäkel sorgt hier für die stärkste Verbindung.



*Ein Kabelbinder zur Sicherung des Schäkels sollte bei jedem Ankerauf-Manöver gecheckt werden, weil diese praktischen Dinger nicht unempfindlich gegen mechanische Belastungen sind.*

Bei einer verzinkten Kette reicht ein verzinkter Schäkel. Besser, weil bruchstärker, ist ein sogenannter Niro-Schäkel guter Herkunft – häufig werden Billigprodukte aus China angeboten, die wesentlich schwächer als die verzinkten sein können. Es ist selbstverständlich, dass der Bolzen des Verbindungsschäkels gegen unbeabsichtigtes Herausdrehen gesichert sein muss. Das kann mit einem Niro- oder Moneldraht geschehen, aber auch mithilfe eines starken Kabelbinders, der jedoch, da nicht unempfindlich gegen mechanische Belastungen, gelegentlich erneuert werden sollte.

Diese Art der Verbindung mit dem Anker hat – rein theoretisch – den Nachteil, dass sich bei häufigem Schwegen der Yacht die Kette verdreht. Die Verbindung mit einem Wirbelschäkel würde dies ausgleichen. Fällt die Entscheidung auf ei-



*Ein Wirbelschäkel gleicht die Verdrehung der Kette aus, wenn sich eine Yacht um die eigene Achse dreht.*

nen Wirbelschäkel, so gilt auch hier, ihn so stark wie nur möglich zu wählen, um das Ankergeschirr nicht zu schwächen. Ob ein Wirbel durch den notwendigen Drehmechanismus nicht automatisch eine Schwächung verursacht, hängt sehr von der Qualität des Schäkels ab. Es ist ratsam, nur das Beste zu wählen, also in jedem Fall einen erstklassischen Wirbelschäkel aus Chromstahl.

Die Bruchlast von modernen Spezialverbindern, die ein Ausdrehen der Kette zulassen, beträgt häufig das Mehrfache der dazugehörigen Kette. Bei Edelstahlketten ist jedoch zu bedenken, dass der Verbinder nie aus dem elektrisch gleichen Material besteht wie die Kette. Es ist also unvermeidlich, dass, wenn auch nur ganz geringe, elektrische Ströme entstehen, die Elektrolyse an einem der beiden Elemente – Verbinder oder Kette – verursachen können. Der Autor hat schon



*Moderne drehbare Verbindung Kette–Anker.*

erschreckende Beispiele dafür gesehen, wie stark die Elektrolyse selbst sehr hochwertige Verbindungen angreifen kann. Bei Verwendung von Edelstahlketten und Spezialverbindern ist es deshalb besonders wichtig, die Elemente des Ankergeschirrs darauf optisch zu überprüfen – am besten mit der Lupe!

Nach vielen Jahren praktischer Ankererfahrungen hält es der Autor im Normalfall für unnötig, einen Wirbelschäkel zu benutzen. Ein paar Verdrehungen verträgt jede Kette, ohne dass ihre Bruchlast nennenswert eingeschränkt wird. Sie wird sich ausdrehen, wenn man ihr hierzu Gelegenheit gibt, bevor man das Ankergeschirr zur Gänze an Deck holt. Etwas anderes ist es vielleicht, wenn man wochenlang in Stromgewässern (mit Stromkenterungen) liegt, aber da wird man sicher von Zeit zu Zeit den Anker aufholen, um die Kette auszdrehen. Was also nützt ein Wirbelschäkel? Ein ganz normaler Schäkel ohne den Schwachpunkt des Drehmechanismus' tut es auch!

## Verbindung Anker–Trosse

Generell wird von der Verwendung einer Trosse statt Kette abgeraten, außer bei Jollen und sehr kleinen Yachten.

Meistens wird deshalb eine Trosse nur beim Zweitankergeschirr, dem »mobilen« Ankergeschirr, zum Einsatz kommen, und dazu wird oftmals, je nach den Gegebenheiten, eine normale, starke (Festmacher-)Leine oder eine Schwimmleine verwendet.

Im Idealfall dient dann der Verbindung von Anker und Trosse eine in die Leine eingeflochtene Metallkausch. Diese Verbindung hat den Vorteil, dass sie keine Schwächung der Trosse verursacht, während eine Anbindung mittels eines doppelten Rundtörns das Tauwerk bis zur Hälfte seiner Bruchlast schwächt.

Um keinen Deut besser ist die Verwendung des beliebten Palstekts zur Anbindung einer Trosse an den Anker, denn dabei wird die Bruchlast des Seils auf 55 Prozent reduziert.

## Die Ankerwinde

Bei einem Fahrtenschiff von über 10 Metern Länge gehört zu einem guten Ankergeschirr zwingend eine ausreichend dimensionierte Ankerwinde, die ab einer Schiffsgröße von 11 oder 12 Metern elektrisch sein muss!

Ankerwinden dienen nicht in erster Linie dazu, etwa den Anker auszubrechen, sondern ihn entweder kontrolliert auszufahren oder schnell (!) aufzuholen. Denn nur wer in der Lage ist, einen Ankerplatz schnell zu verlassen, hat ein vernünftiges Ankergeschirr. Solange der Anker noch im Wasser, also »nur« frei ist, kann der Skipper nicht uneingeschränkt manövrieren.

Ankerwinden, die per Hand betrieben werden, sind – wegen der notwendigen Übersetzung – im Endeffekt sehr langsam und anstrengend zu bedienen. Deshalb ist dringend zu einem elektrischen, bei sehr großen Yachten zu einem hydraulischen Ankerspill zu raten.

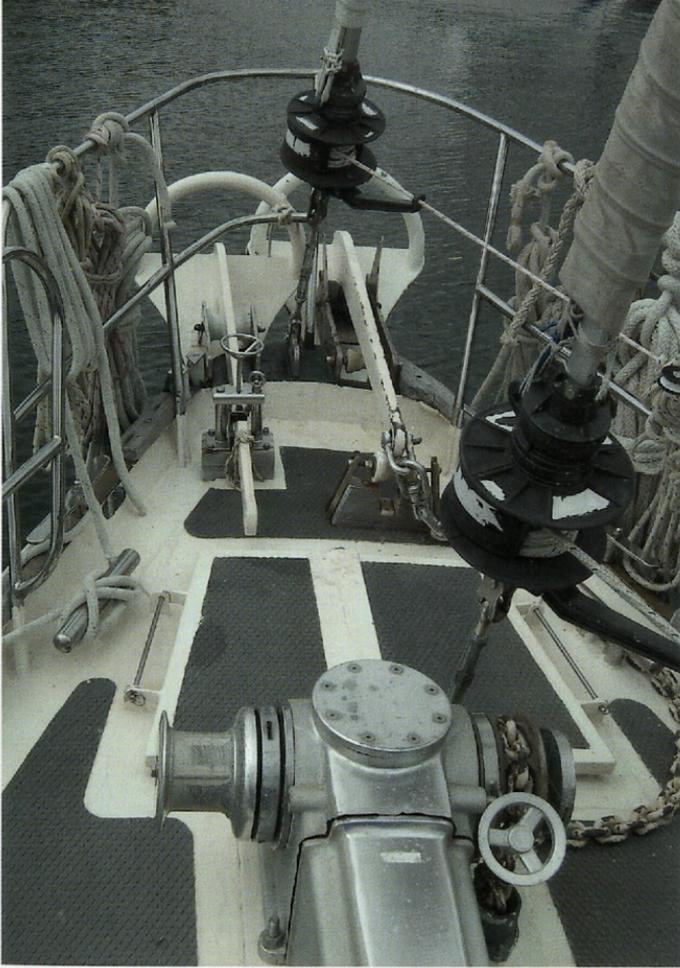
Ein gutes Ankerspill hat sogar die Möglichkeit, den Anker kontrolliert, also langsam fallen zu lassen. Diese Fähigkeit ist zum Beispiel dann von Vorteil, wenn nach



*Diese elektrische Ankerwinde mit senkrechter Achse eignet sich gleichermaßen für Kette und Trosse.*

dem »Fallen Anker« die Kette kontrolliert nachgelassen wird. Bessere Ankerwinden haben auch eine »Kettenuhr«, die anzeigt, wie viele Meter nach der Nullstellung (zu Beginn des Ankermanövers) über die Kettennuss gelaufen sind. Ein sehr nützliches Zubehör, denn oft ist es bei ausrauschender Kette nicht möglich, die rasend schnell vorbeihuschenden Kettenmarkierungen zu sehen.

Leider sparen viele Werften an den Kosten einer Ankerwinde oder bauen sie beim Neukauf nur als teures Zubehör ein. Das hat zur Folge, dass ein neuer Eigner oder ein erfahren gewordener Skipper eine Ankerwinde nur mit Schwierigkeiten nachrüsten kann. Das Problem ist nicht so sehr die Verankerung an Deck, sondern die Installation der Stromversorgung. Ankerwinden leisten auf mittleren Yachten schon mal 1000 Watt, was nach Adam Riese bei einer auf Yachten üblichen

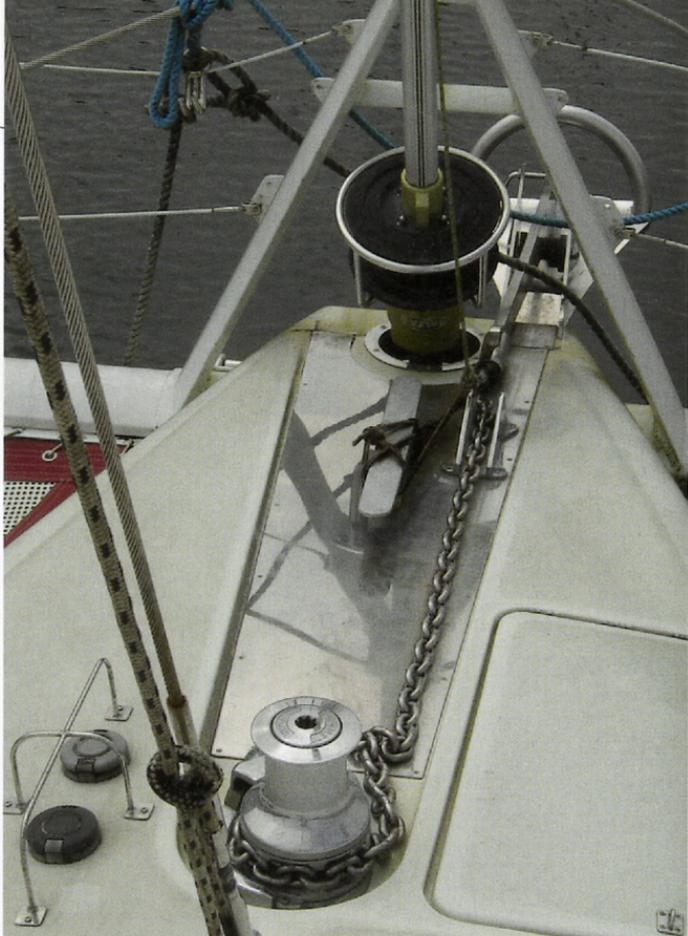


*Hydraulische Ankerwinde mit waagrecht-er Achse auf einer 14-Meter-Stahlyacht, bewährt auf jahrzehntelanger Langfahrt.*

12-Volt-Anlage einen Strom von fast 100 Ampere ergibt. Weil üblicherweise die Batterien eher achtern, im günstigen Falle mittschiffs eingebaut sind, die Ankerwinde sich aber immer am Bug befindet, erfordert die elektrische Versorgung ganz erhebliche Kabelquerschnitte, um den unvermeidlichen Spannungsverlust einigermaßen in Grenzen zu halten. Ein Beispiel: Der rechnerische Kabelquerschnitt bei einer 1000-Watt-Ankerwinde beträgt bei einer 12-Volt-Anlage und einem zugebilligten Spannungsverlust von 5 Prozent immerhin schon 50 Quadratmillimeter.

Dagegen spielt der Stromverbrauch einer elektrischen Ankerwinde bezüglich der Kapazität der Batterie in der Praxis keine große Rolle. Wer nämlich etwas für ein langes Leben seiner Batterien tun möchte, wird Ankermanöver immer unter Maschine fahren, vor allem auf tieferem Wasser. Und dann kommt der notwendige elektrische Strom nicht aus der Batterie, sondern, jedenfalls zum großen Teil, aus der Lichtmaschine.

*Elektrische 12-Volt-Ankerwinde. Die beiden schwarzen Schalter links »UP« and »DOWN« sind gegen Scho-tenschlag mit einem Drahtbü-gel geschützt.*



Ob eine elektrische Ankerwinde mit senkrechter oder waagrecht Achse verwendet werden soll, ist umstritten. Langsam setzen sich Ankerwinden mit senkrechter Achse durch. Sie können an Deck kleiner gehalten werden, weil sich ihr Antrieb (Motor) unter Deck befindet, was wiederum den Vorteil hat, dass die Motoren, die ja meist nicht speziell für einen maritimen Zweck hergestellt worden sind, besser gegen überkommende Seen geschützt sind. Außerdem kann der Ketteneinlass besser dicht gehalten werden.

- **Achtung:** Nicht jede Kette passt zur Ankerwinde – beim Hersteller der Winde nachfragen. Die Kettenglieder müssen kalibriert sein. Außerdem gibt es sie nach ISO- oder DIN-Norm!

Nebenbei: Eine elektrische Ankerwinde ist schon deshalb empfehlenswert, weil sie nicht nur zum Ankern, sondern auch für andere Zwecke eingesetzt werden kann: Fast immer lässt sich das Großfall mittels ein oder zwei Blöcken und Schäkel



*Hand-Ankerwinde auf einer 11-Meter-Metallyacht. Der Stock wird neben der Seiltrommel eingesteckt, und mittels Hin- und Herbewegen wird die Winde – langsam – bewegt.*

leicht dergestalt umlenken, dass es auf die Seiltrommel der Ankerwinde geführt wird und so das Setzen des Großsegels erleichtert. Auf gleiche Weise kann ein Mann in den Mast aufgewinscht oder eine Leine, auf der Last steht, durchgesetzt werden. Der Fantasie, die Kraft der Winde nicht nur zum Ankern einzusetzen, sind keine Grenzen gesetzt.

Dass zu einer Ankerwinde und zum Hauptanker eine geeignete Ankerhalterung gehört, versteht sich von selbst. Denn immer ist ein Ankergeschirr anzustreben, das ein Ankermanöver »auf Knopfdruck« zulässt, also zügig von einem Mann durchgeführt werden kann. Eine Ankerhalterung, die einen Anker nicht vernünftig aufnehmen kann oder gar erfordert, dass der Anker erst zum Vorschiff gebracht werden muss, um dort angeschäkelt zu werden, ist untauglich. Die meis-

ten Yachtanker machen hierbei keine Probleme, wenn man mal vom Danforth absieht. Ja, meist benötigt man nicht mal ein Katapult. Ein Fußtritt, der den Anker bei etwas gelöster Kette über die Halterung hinauschiebt, tut es auch und kostet nichts.

Bei der Anschaffung eines neuen Ankers bedenke man aber die Möglichkeit, dass der Anker nicht in den vorhandenen Bugbeschlag passt und aufwendige Umbauten notwendig werden könnten. Ein Modell des neuen Ankers, aus Pappe geschnitten, schafft vor der Geldausgabe Klarheit.

## Die Pallklinke



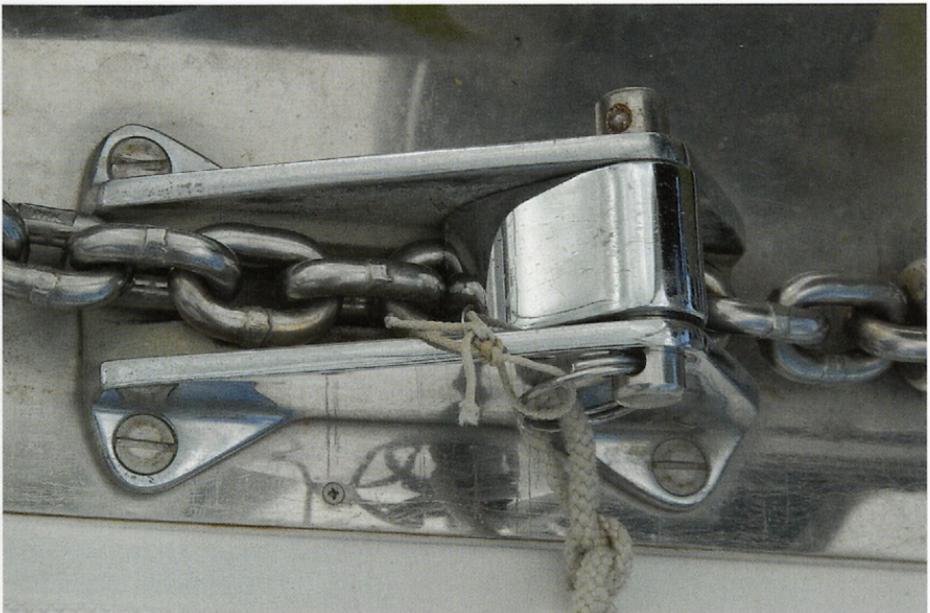
*Die Pallklinke – im Vordergrund – ist ein nützlicher Beschlag, der auf jeder Fahrt-yacht vorhanden sein sollte; kann leicht nachgerüstet werden!*

Es ist schade, dass man diesen überaus nützlichen Beschlag heute nur noch sehr selten auf Yachten sieht.

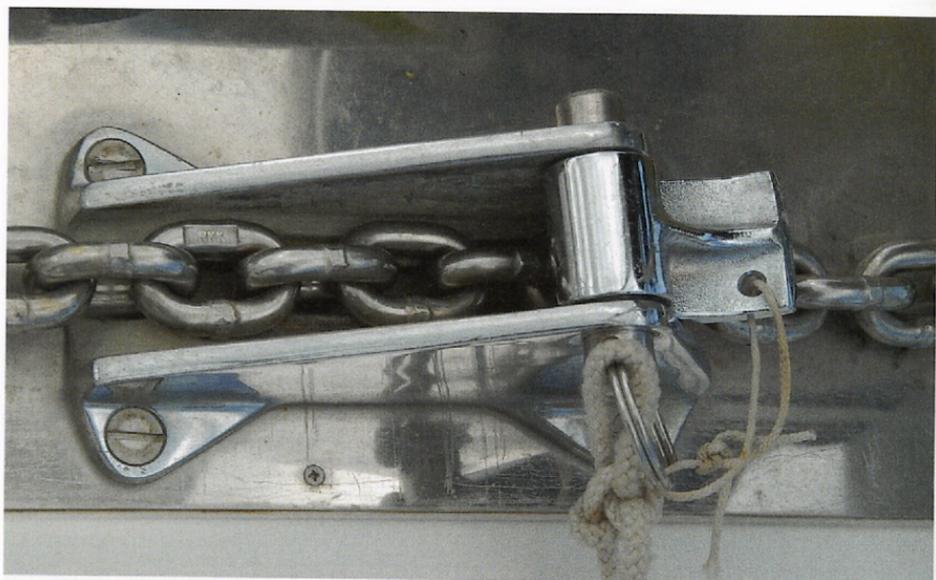
Mit einer Pallklinke lässt sich eine Kette nach Wunsch in einer Richtung abstoppen, während man sie nach der anderen Richtung ziehen kann.

Ursprünglich wurde die Pallklinke auf kleinen Yachten eingesetzt, wo zwar mit Kette geankert wurde, es aber nicht nötig war, eine Ankerwinde zu benutzen. Der Vorteil der Pallklinke war, dass beim Ankeraufgehen die Kette Hand über Hand geholt werden konnte, ohne dass sie beim Umsetzen wieder ausfuhr. So war es leicht möglich, eine nicht zu schwere Kette kräfteschonend aufzuholen.

Aber auch heute, wo bei Yachten ab 11 oder 12 Metern Länge Ankerwinden die Regel sind, ist eine zusätzliche Pallklinke ein wichtiger Beschlag: Wenn nämlich Anker und Kette ausgefahren sind, kann die Pallklinke zum Festsetzen der Kette



Hier ist die Pallklinke geschlossen und sperrt so die Kette in der Auslaufrichtung; die Sperrklinke kann bei Nichtgebrauch entfernt werden und ist daher gesichert.



*Die Pallklinke ist offen, die Kette kann auslaufen.*

benutzt werden, sodass der Zug des Ankers nicht mehr auf das Spill geht und dieses entlastet werden kann.

Besonders aber ist eine Pallklinke hilfreich, wenn die Ankerwinde mal versagen sollte.

Bei Yachten ohne Ankerwinde ist die Pallklinke ohnehin ein Muss, wenn zum Ankern eine Kette benutzt wird.

# Ankermanöver

## Ankerkommandos

Manch einer wird die Nase rümpfen, wenn man ihm rät, sich bei seinen Manövern und der notwendigen Zwiesprache mit seiner Mannschaft der Seemannssprache zu bedienen, also allgemein verständlicher Kommandos und Rückmeldungen, ganz bestimmter Fachausdrücke. Zugegeben, das ist nicht zwingend erforderlich; aber es ist überaus nützlich.

Gute Gründe sprechen dafür, sich speziell bei Ankermanövern auf eine gemeinsame Sprache zu verständigen. Zum einen kann es sein, dass sich »neue« Crewmitglieder an Bord befinden; zum anderen ist es besonders bei Ankermanövern unerlässlich, sich »blind« zu verstehen. Und das kann nur über eine gemeinsame Sprache funktionieren. Denn im Allgemeinen wird der Skipper hinter dem Ruder stehen, während seine Mannschaft vorne die wesentlichen Bestandteile des Manövers durchführt. Der Schiffsführer, und damit Herr über das Manöver, kann von achtern aus, gar noch im Ruderhaus, nicht überblicken, wie es vorne um das Ankergeschirr bestellt ist. Er muss sich aber einen Überblick verschaffen können. Und das geht eben nur über allgemein verständliche Rückmeldungen und Anweisungen (Kommandos).

Ein Ankermanöver wird mit folgendem Kommando eingeleitet:

◆ *Klarmachen zum Ankern*

Worauf die Crew sich daran macht, den Anker, die Kette, die Trosse oder/und die Ankerwinde für das Ankermanöver vorzubereiten und zum Zeichen, dass sie die Anweisung verstanden hat, rückmeldet:

▶ *Klarmachen zum Ankern*

Wenn das Ankergeschirr nunmehr einsatzbereit ist und der Skipper sich entschieden hat, wo und wie er ankert, wird er das Kommando geben:

◆ *Anker klar zum Fallen*

Daraufhin wird die Crew zum Beispiel den Anker über die Ankerhalterung hi-

nausschieben und die Sperre an der Ankerwinde freimachen, sodass der Anker sofort (!) nach dem entsprechenden Kommando fallen kann. Die Crew wird dann rückmelden:

▶ *Anker ist klar zum Fallen*

Diese Rückmeldung darf erst gegeben werden, wenn der Anker wirklich ohne Verzug fallen kann. Denn der Skipper am Ruder verlässt sich darauf, wenn er den beabsichtigten Ankerplatz (unter Maschine) anfährt, die Maschine stoppt und den Anker in dem Moment auf dem Grund haben will, wenn die Yacht gerade anfängt, zurückzutreiben.

Es folgt das Kommando:

◆ *Anker fallen*

Eine Rückmeldung ist hier entbehrlich, denn der Skipper hört ja, wie Anker und Kette ausrauschen.

Die nächsten Kommandos werden wohl die Kettenlänge betreffen, zum Beispiel:

◆ *30 Meter Kette stecken*

Je nach dem Auslaufen der Kette erfolgt die entsprechende Rückmeldung:

▶ *10 Meter, 15 Meter (und so fort) Kette ist gesteckt*

Ist die angeordnete Kette ausgelaufen, wird das Kommando lauten:

◆ *Kette fest*

– nach Vollzug gefolgt von der Rückmeldung:

▶ *Kette ist fest*

Beim Ankeraufgehen ist für den Skipper die fortwährende Verständigung mit dem Vorschiff mindestens ebenso wichtig. Man vergegenwärtige sich, dass der Mann am Ruder, meistens der Skipper, vom Ruderstand oder Cockpit aus nicht sehen kann, wie die Kette verläuft, ob sie straff ist, in welcher Richtung der Anker liegt und so weiter. Hier ist es angebracht, dem Skipper mittels Handzeichen die Richtung der Kette und damit des Ankers anzuzeigen. Schließlich muss der Ruderergänger, der ja mit Maschinenschüben die Ankerwinde entlasten will, wissen, in welcher Richtung er das Ruder zu legen hat.

Die Crew wird ihn mit Handzeichen beispielsweise weiter darauf aufmerksam machen, dass die Kette steil nach unten verläuft, die Yacht also bereits über dem

Anker steht, oder die Kette so viel Lose hat, dass sie die Richtung zum Anker noch nicht zeigen kann. Wie diese Handzeichen nach achtern zu geben sind, werden Crew und Rudergänger vor dem Manöver beziehungsweise vor Törnbeginn absprechen müssen.

Das Ankeraufgehen wird mit der Anweisung (Kommando) begonnen:

◆ *Klar zum Ankerlichten*

Worauf die Mannschaft die Ankerwinde mit Strom versorgt, die Kette mittels Winde straff zieht, damit die Kettenkralle oder der Schäkel mit der Entlastungsleine von der Ankerkette entfernt werden kann, und anschließend rückmeldet:

▶ *Ist klar zum Ankerlichten*

Wenn dann das Kommando

◆ *Hol Ankerkette*

vom Ruderstand kommt, sollte unmittelbar die Ankerkette eingeholt werden (falls die Ankerwinde vom Vorschiff geschaltet wird) – meistens gefolgt vom Kommando:

◆ *Hol Anker kurzstap*

Die darauf folgende Rückmeldung

▶ *Anker ist auf und nieder*

oder

▶ *Anker ist kurzstap*

ist besonders wichtig, weil erst danach das Kommando kommen kann:

◆ *Anker auf*

Gefolgt von der Rückmeldung

▶ *Anker ist frei*

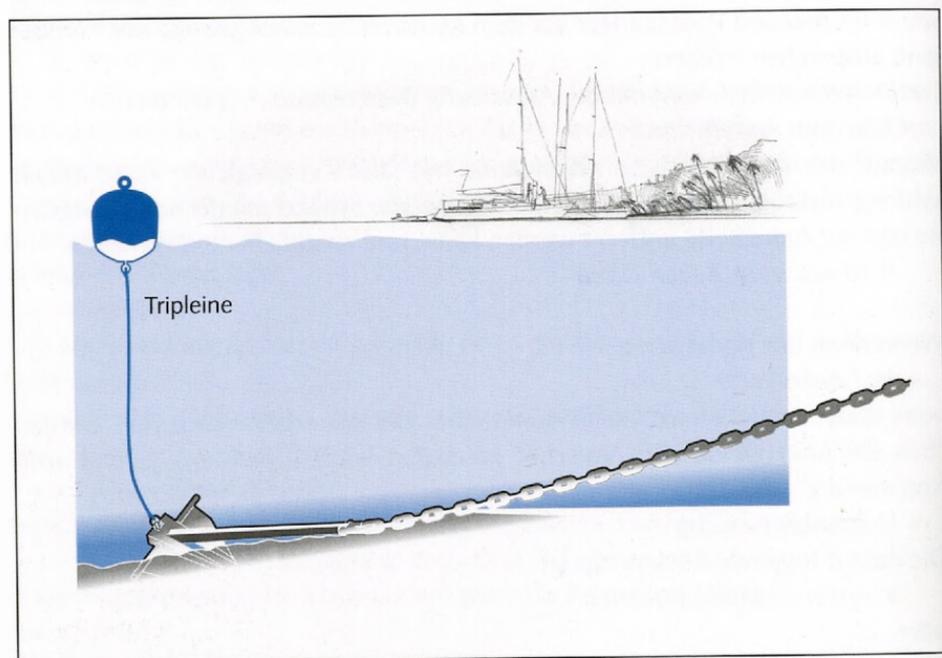
Worauf der Rudergänger schon mal langsam (!) Fahrt aufnehmen kann und das Kommando gibt:

◆ *Anker an Bord nehmen*

Voll manövrierfähig ist die Yacht allerdings erst dann (und der Rudergänger kann den Gashebel nach vorne legen), wenn die Rückmeldung kommt:

▶ *Anker ist an Bord*

## Die Tripleine



*Die Tripleine erleichtert das Bergen des Ankers, wenn dieser hakt; sie kennzeichnet auch die Position des Ankers.*

Gelegentlich wird die Tripleine auch Sorgleine genannt (aber nicht nur, weil sie Sorgen macht, wie mancher Praktiker behauptet). Sie wird am Anker nicht am Schaftende, sondern am »Kopf« befestigt. Viele Anker sind dort schon mit einer Öse oder einem Auge ausgestattet, damit man die Tripleine einfach anschäkeln oder befestigen kann.

Der eigentliche Zweck der Tripleine ist es, das gelegentlich schwierige Ausbrechen des Ankers mittels Kette zu vermeiden und stattdessen den Anker an einem wesentlich günstigeren Angriffspunkt aus dem Grund zu ziehen. Was nicht nur dann funktioniert, wenn sich der Anker eingegraben hat, sondern häufig auch

dann, wenn er zum Beispiel hinter einem Felsen hakt und auf normalem Weg nicht ausgebrochen werden kann.

Die Leine muss bei Weitem nicht die Stärke einer Ankertrosse haben, denn um den Anker damit vom Grund zu holen, ist eine vergleichsweise kleine Kraft nötig.

Üblicherweise hängt am anderen Ende der Tripleine eine kleine Boje oder ein Ersatz hierfür, zum Beispiel ein Fender oder ein leere Plastikflasche.

Ein Vorteil dieser Tripleine nebst Boje liegt darin, dass die Position des Ankers für jedermann ersichtlich ist. Was auch bedeutet, dass Neuankömmlinge am Ankerplatz den Schwajkreis der ankernden Yacht sehr gut abschätzen und dieser aus dem Weg gehen können. Sie bietet überdies Schutz vor anderen rücksichts- oder ahnungslosen Ankerern, die ansonsten ihren Anker ausbringen, auch wenn am selben Platz bereits ein Anker auf Grund ist. Denn keiner mag sich mit der unscheinbaren Plastikflasche anlegen, nicht etwa, weil die ein nennenswertes Hin-



*Dort, wo der Haken eingehängt ist, greift auch die Tripleine an.*

dernis darstellt, sondern weil jeder fürchtet, die daran hängende Tripleine in die Schraube zu bekommen.

Da also niemand eine Boje an einer Leine unter dem Heck haben möchte, hilft die Tripleine nebst Boje, andere Ankerlieger fernzuhalten. Denn auf engen Ankerplätzen ist es nicht ungewöhnlich, dass andere so nahe ankern, dass sie mit ihrer Yacht über unserem Anker stehen. Ein Ärgernis meist erst dann, wenn man ankerauf gehen möchte und wegen der anderen Yacht den Anker nicht »kurzstag« holen kann.

Also: Die Tripleine – eine ideale Lösung für viele Ankerprobleme?

Nicht so in der Praxis!

Zwar wäre eine Tripleine in den »hoffnungslosen« Fällen, wenn der Anker nicht auf normale Weise ausgebrochen werden kann, von großem Vorteil, doch hat sie in der täglichen Praxis auch eine Reihe von Nachteilen. Ihr größter ist, dass sie jedes Ankermanöver verkompliziert und einem flotten Ankermanöver (»auf Knopfdruck«) ein deutliches Hindernis entgegensetzt. Immerhin muss man nicht nur die Kette (Ankertrasse), sondern gleichzeitig eine weitere Leine unter Kontrolle haben, die im ungeeigneten Moment in Schraubennähe herumschwimmt oder, weil noch im Wasser, ein zügiges Losmotoren verhindert. Außerdem kann man nicht von vorneherein sagen, wie lang die Tripleine sein muss, denn die genaue Wassertiefe wird man erst erfahren, wenn der Anker ausgebracht ist.

Kommt man auf die Idee, die Tripleine parallel mit der Ankerkette zu fahren, sie also an dieser zu befestigen, wird man nicht lange Freude an ihr haben, wenn sie ein paar Mal über die Winde laufen muss und von der Kettennuss jedes Mal gequetscht wird.

Um diesen Nachteilen abzuweichen, haben sich Praktiker ein paar Tricks einfallen lassen, wobei der einfachste ist, statt einer normalen Tripleine eine Schwimmleine zu benutzen. Damit ist die Gefahr weitgehend gebannt, dass die Leine in die Schraube gerät. Trotzdem wird es in der Nacht beim Ankeraufgehen notwendig sein, neben dem eigentlichen Ankergeschirr die Tripleine im Auge zu behalten, was in der Praxis einen Extramann eigens zu diesem Zweck erfordert.

Ein praxisgerechter Trick ist vielleicht hilfreich. Manche erfahrene Fahrtensegler verwenden statt Leine plus Boje lediglich eine relativ kurze Bojenleine, sodass die »leere Plastikflasche« gar nicht erst die Wasseroberfläche erreicht und so bei

Flaute der eigenen Yacht oder anderen Yachten nicht ins Gehege kommt. Der Vorteil? Sollte der Einsatz der Tripleine zum Ankerbergen notwendig werden, kann die paar Meter zur Flasche abgetaucht und eine andere Leine angebunden werden, die dann zur Oberfläche führt und das leichte Bergen des Ankers ermöglicht.

Wer hiergegen einwendet, dass in diesem Fall die Tripleine während des eigentlichen Ankerns einen negativen Kräfteinfluss auf den Anker im Grund hat, hat von den wirklichen Kräften, die auf den Anker einwirken, wenig Ahnung. Gegenüber der Kette fallen die paar Gramm Kräfte der im Wasser schwebenden Plastikflasche (je nach Flasche 300 bis 500 Gramm) nicht ins Gewicht.

Letztgenannte Lösung noch vereinfacht: Man lasse die Plastikflasche an der farbigen (!) SchwimMLEINE weg, dann erzielt man den gleichen Effekt!



*Hier ist eine blaue SchwimMLEINE als Tripleine am Anker angebracht. Sie kann – im Gegensatz zur Ankertrosse – unbedeutend dünn sein.*



Vorschlag: Man benutze eine Tripleine nur dann, wenn man unter so schwierigen Bedingungen ankert, dass mit Problemen gerechnet werden muss, zum Beispiel auf Felsen oder auf Korallen.

Gelegentlich kann es notwendig werden, doch eine Zusatzleine einzusetzen. Diese hat aber mit der erwähnten Tripleine nichts zu tun. Wenn nämlich mit Trosse auf schwierigem Gelände (Felsen, Korallen) geankert wird, muss die Ankerleine vor dem Schamfilen an einem Hindernis dann geschützt werden, wenn sie, bei Flaute oder ungünstigen Stromverhältnissen, lose am Grund liegt und Gefahr besteht, dass sie sich um ein Hindernis wickelt. Eine Zusatzleine, befestigt an der Trosse ein paar Meter vom Anker entfernt und mit einer Boje ausgestattet, wird die lose Ankerleine über das Hindernis anheben.

## Vor Anker gehen

Unter Maschine vor Anker zu gehen, ist wohl das leichteste Manöver, das man sich vorstellen kann. Empfehlung: Zunächst langsam den beabsichtigten Ankerplatz unter Motor abfahren, um am Echolot die Wassertiefe ablesen zu können. Dann hat man nur noch auf eines zu achten: Man sollte den in Aussicht genommenen Ankerplatz so anmotoren, dass das Schiff (in stromlosen Gewässern) im Moment des Stillstandes im Wind oder fast im Wind steht.

Die Windrichtung kann man nicht nur an seinen Instrumenten (Verklicker, Windrichtungsanzeiger) ablesen, sondern viel deutlicher an der Richtung der anderen Ankerlieger.

Gibt man den Anker einfach über Bord, während die Yacht noch deutlich Fahrt voraus macht, besteht die Gefahr, dass die Kette am Kiel der Yacht diesen oder zumindest den Gelcoat mechanisch beschädigt. Außerdem wird der Anker gezwungen, sich in eine Richtung einzugraben, die später unter Umständen nicht

*Hier, im Suwaroff-Riff (Südsee), wurde eine Boje angebracht, damit das Ankerschirr beim Schwegen vor den Korallen sicher ist.*

seiner Halterichtung entspricht. Ein Ausgraben ist die Folge, und nur wenn man Glück hat, gräbt sich der Anker wieder fast an derselben Stelle ein.

In Stromgewässern hat die Strömung einen wirkungsvolleren Einfluss als der Wind. Man wird also dort nicht in den Wind motoren, sondern mehr gegen den Strom. Die richtige Richtung zeigen immer die bereits vor Anker liegenden Yachten an.

Ist nunmehr der Vortrieb, die Maschine, abgeschaltet, das heißt ausgekuppelt, und keine Fahrt mehr im Schiff, übernimmt der Wind (beziehungsweise Strom und Wind) das Kommando. Aber erst, wenn das Schiff anfängt, Fahrt achteraus zu machen (also noch nicht bei der Rest-Vorwärtsfahrt), sollte der Anker fallen. Das Schiff beginnt achteraus zu treiben, das Ruder hat in diesem Moment keine Wirkung mehr.

Man lässt nun die Kette langsam nach. Im Vorteil sind hier Yachten mit einem Ankerspill, welches es ermöglicht, die Kette kontrolliert auslaufen zu lassen.

Je nach Gewicht des Ankergeschirrs, also je nach Wassertiefe, wird der sich langsam aufbauende Zug auf die Kette den Bug im Wind oder fast im Wind halten. Falsch wäre es, die ganze beabsichtigte Kette auf einmal über Bord zu geben, denn dann würde sich ein Haufen am oder über dem Anker bilden. Dabei bestünde die Gefahr, dass die Kette sich um die Ankerflunke wickelt, was dazu führen würde, dass – unsichtbar für den Skipper – ein sicheres Halten des Ankers ausgeschlossen ist.

Nahezu ebenso leicht ist es, unter Segel den beabsichtigten Ankerplatz zu erreichen. Auch hier empfiehlt es sich, sich nicht selbst unter Zeitdruck zu setzen sondern vor dem eigentlichen Ankermanöver den Ankerplatz unter Segel abzufahren.

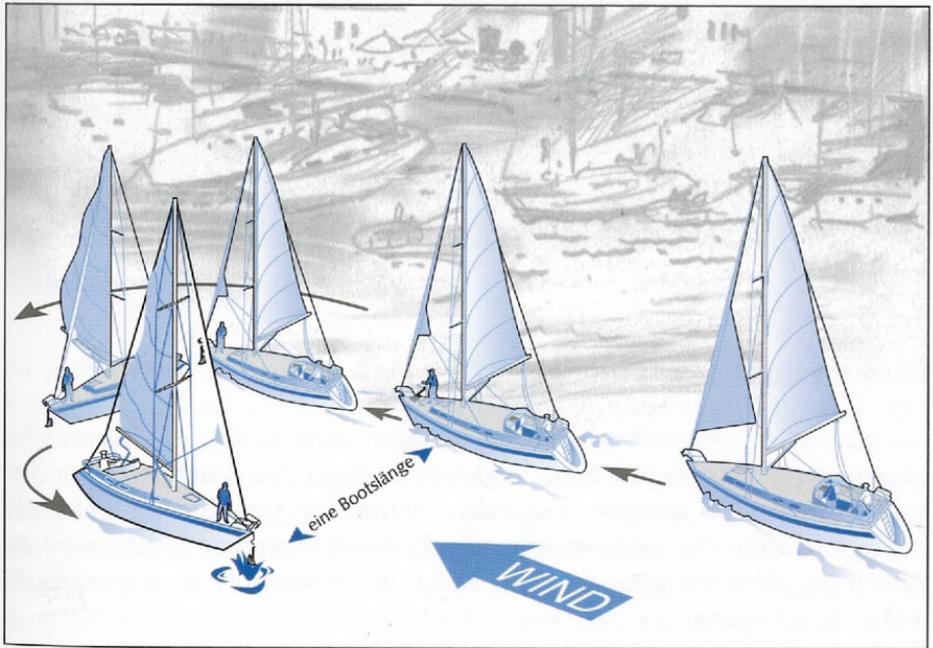
Dabei ist es zweckmäßig, die Genua wegzurollen. So wird Platz für das Ankergeschirr und zum Arbeiten auf dem Vorschiff geschaffen. Nahezu alle Yachten bleiben nämlich allein unter Großsegel – wenn auch sehr langsam – auf allen Kursen voll manövrierfähig. Würde man die Fock (Genua) stehen lassen, würde sie später beim Aufschießern nur wild herumschlagen und sich eventuell nicht schnell genug einrollen beziehungsweise niederholen lassen.

Die Länge eines Aufschießers in den Wind bei kleineren Yachten zu schätzen, ist nicht sehr schwer, außerdem kommt es bei dessen Länge darauf nicht so sehr an.

Es geht ja nicht ums Anlegen am Steg, ein paar Meter kürzer oder länger spielen also keine Rolle.

Bei größeren Yachten ist dies anders. Da kann ein Aufschießer – je nach Wind – schon mal 100 Meter betragen. Oder nur 50. Das heißt, der Ankerplatz lässt sich vorher nicht so genau festlegen. Das macht nicht viel aus, wenn es sich um eine größere Reede handelt. Bei überfüllten Ankerplätzen, wie sie an schönen Orten heute leider die Regel sind, führt dies gelegentlich zu einem verpatzten Manöver.

Hier hilft ein Manöver, das früher, als die Fischer noch unter Segel auf Fischfang gegangen sind, oft angewendet wurde, und das außerordentlich einfach, dabei aber höchst genau zu segeln ist.



Das Fischermanöver: Die Angabe »eine Bootslänge« sollte auf Kurzkieler einigermaßen passen. Bei Langkielern ist es etwas mehr – ausprobieren!

Der Trick besteht darin, das Manöver mit geborgener Genua (Fock) genau aus einem Vorwindkurs anzufahren. Dabei ist es wichtig, platt vor dem Wind zu segeln, weil auf diesem Kurs ein Segelschiff am langsamsten ist. Würde man nicht exakt vor dem Wind segeln, sondern schon fast mit halbem Wind, also nahezu raumschots, wäre die Geschwindigkeit für das nachfolgende Manöver bereits (schon) zu hoch.

Dann passiere man den beabsichtigten Ankerplatz so, dass dieser auf der dem Groß gegenüberliegenden Seite bleibt, und zwar in einem Abstand von einer bis eineinhalb Schiffslängen. Nach ein paar Übungen wird man, je nach Yacht, den notwendigen Abstand richtig einschätzen können.

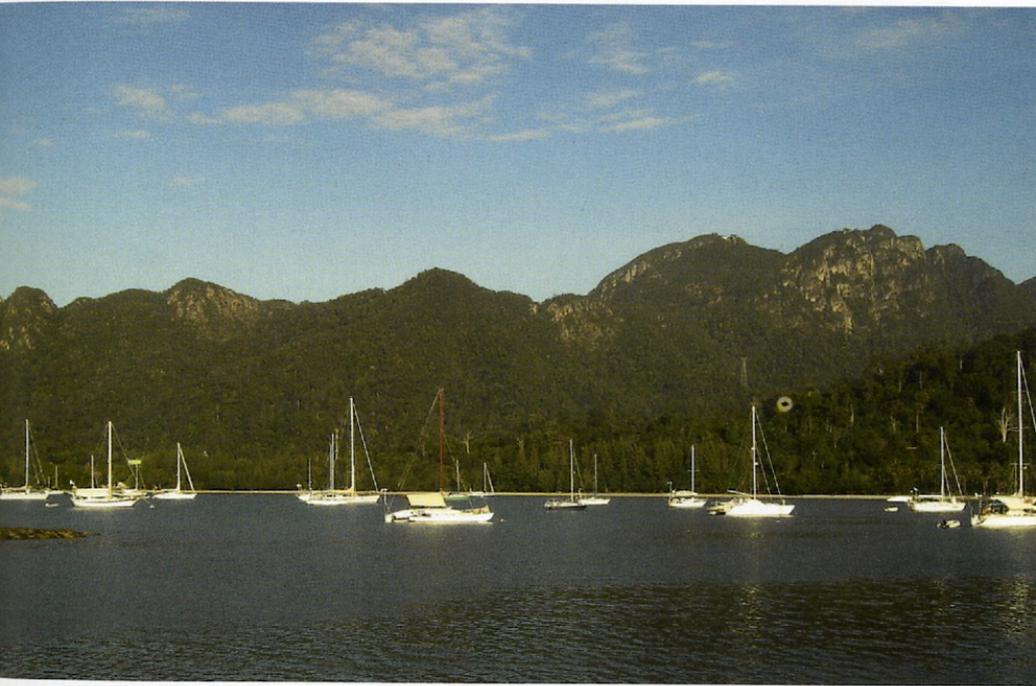
Hat man den beabsichtigten Ankerplatz genau querab, wird das Ruder hart gelegt und zum Ankerplatz aufgeschossen: Durch das Drehen mit engstem Drehkreis wird die ohnehin auf Vorwindkurs unter einem Segel langsame Fahrt »aus dem Schiff gedreht«, und die Yacht kommt zum Stillstand. Wobei der Bug ziemlich genau auf dem beabsichtigten Ankerplatz ist.

Man kann dieses Manöver auch mit einer Boje üben. Man wird dabei überrascht sein, wie präzise (und einfach) es gefahren werden kann. Wobei man je nach Drehkreis der Yacht, ihrem Gewicht und sonstiger Charakteristik den Passierabstand zur Ankerstelle erfahren sollte.

## Was ist der beste Platz zum Ankern?

Nur ganz selten, vielleicht in exotischen Gebieten, wird der Skipper unsicher sein, ob sich ein Strand oder eine Bucht zum Ankern eignet. Die Zeiten, in denen eine Yacht in eine Bucht gesegelt ist und dann mittels Lotspeise (auf der Unterseite des Bleilots wird mittels eines klebrigen Stoffs eine Bodenprobe entnommen) die Grundbeschaffenheit festgestellt hat, waren die Pionierjahre im Fahrtensegeln und sind wohl vorbei.

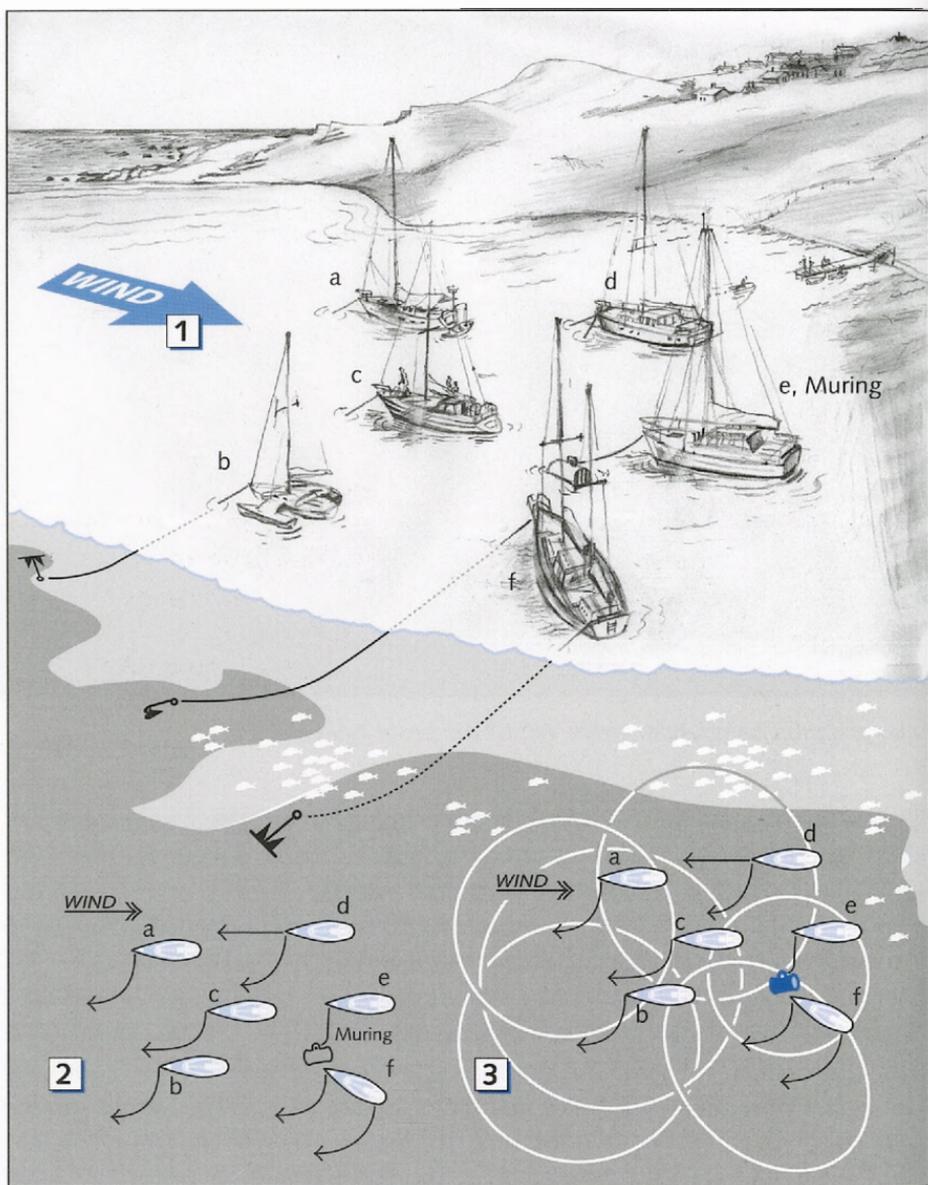
Auch wird sich kaum jemand mehr nach den Einträgen in der Seekarte richten und damit den Ankergrund beurteilen. In zahlreichen Seekarten großen Maßstabs findet man nämlich eine ungefähre Beschreibung der Bodenqualität. Wich-



*Ankerplatz mit Langfahrtseglern: Wo ist der beste Ankerplatz?*

tig wäre hierzu, das zur Seekarte gehörige Abkürzungsverzeichnis an Bord zu haben, also im Falle von BSH-Karten die »Karte 1«. Denn dort findet man zum Beispiel, was »grb.S.« bedeutet, nämlich grober Sand.

Was man bei der Verwendung professioneller Karten berücksichtigen sollte: Meist sind sie für die Großschifffahrt gedacht, und dementsprechend sind die Hinweise zu werten. Ein Ankersymbol auf 30 Metern Wassertiefe bedeutet nur im Ausnahmefall, dass dieser Platz für Yachten optimal ist. Das gilt für den Ankergrund, aber auch für die Frage, wie geschützt gegen Seegang (und/oder Wind) die Reede ist. Nein, so wird heute in der Praxis kein Ankergrund mehr aufgesucht. Fahrtensegler haben heute viel bessere Informationsquellen, nämlich Hafenhandbücher, Berichte anderer Segler aus dem Internet, Sportbootführer und so weiter.



Das führt dazu, dass ein Ankerplatz nur selten verlassen ist. Meist wird der Skipper dann vor der Frage stehen, wo er zwischen all den anderen Yachten seinen Anker werfen soll. Wie schon erwähnt, ist in jedem Fall vor dem eigentlichen Ankern eine kleine Rundfahrt durch das Feld der Ankerlieger zu empfehlen. Da bekommt man meistens schon von den anderen Yachties entsprechende Hinweise, zum Beispiel: »Der Ankergrund ist nicht optimal« oder »Der Abendwind kommt von See« oder »Da drüben wird's ziemlich flach« und so fort.

Aber folgende Fragen wird der Skipper selbst beantworten müssen, bevor er sich für einen bestimmten Platz im Ankerfeld entscheidet:

- Wie groß wird der Schwjokreis meiner Yacht sein?
- Komme ich damit anderen Yachten ins Gehege?
- Was ist, wenn sich die Windverhältnisse (Stromverhältnisse) ändern?

Am leichtesten dürfte die erste Frage zu beantworten sein: Entscheidend sind hier die Ankertiefe und die Grundbeschaffenheit. Von beiden Faktoren hängt die Kettenlänge ab, die gesteckt werden sollte. Die bereits erwähnte Regel von der dreifachen Wassertiefe hat allenfalls bei sehr tiefen Gewässern Geltung. Ansonsten sollte man sich für die fünffache Wassertiefe entscheiden, wenn der Ankergrund bezüglich seiner Haltefähigkeit von guter Qualität ist. Das macht aber schon bei 10 Metern Wassertiefe ungefähr 50 Meter Kette aus und ergibt damit einen Schwjokreis mit einem Durchmesser von 100 Metern.

*Ungefähr so ein Bild (1) wird man vor sich haben, wenn man sich dem Ankerplatz nähert. Aber der vorhandene (und sichtbare) Platz täuscht, was offenbar wird, wenn sich der Wind dreht. Der Verlauf der Ketten unter Wasser (2) ist nicht sichtbar, kann jedoch aus genauer Beobachtung des Ankergeschirrs zum Teil geschlossen werden. Hieraus wird man auf die Größe des Schwjokreises und damit auch auf die Wahrscheinlichkeit einer Kollision bei Winddrehungen oder Flaute schließen können (3), wobei b als Katamaran lebhafter und schneller als alle anderen Yachten drehen wird; c liegt noch am besten, e ist an einer Muring befestigt, dreht somit nur »auf dem Fleck«; d wird wegen des zweiten Ankers einen kleineren Schwjokreis haben, ebenso wie f wegen des Verwarpankers.*

Warum wird der gesamte Schwójkreis bei der Frage nach dem »richtigen« Ankerplatz mit einbezogen? Reicht es nicht aus, nur die Kettenlänge zu berücksichtigen? Das ist richtig, wenn alle Yachten immer nur in einer Richtung liegen, also beispielsweise sichergestellt ist, dass während der gesamten Ankerliegezeit der Wind immer aus derselben Richtung kommt. Das aber wird in den seltensten Fällen garantiert sein. Schon wenn der Wind abflaut, werden die Yachten ihre Liegerichtung wechseln; erst recht, wenn der Wind seine Richtung ändert.

Aber richten sich denn nicht alle Yachten gleichermaßen nach der Windrichtung? Möglicherweise, solange der Wind sich nicht ändert, ja. Aber das ist schon dann nicht mehr der Fall, wenn der Wind durch Flaute abgelöst wird. Die eine Yacht mit viel Tiefgang und langem Kiel bleibt vielleicht träge liegen, während der Kataran daneben sich schnell in eine andere, beliebige Richtung legt.

Erst recht kann das bei einer deutlichen Änderung des Windes passieren: Die eine Yacht folgt dem Wind, die andere Yacht dreht sich nach der anderen Seite in die neue Windrichtung. Und genau dann passiert, was jeder gerne vermeiden will: Yachten rumpeln zusammen (mit entsprechenden Schäden), weil ihr Schwójkreis zu klein bemessen ist.

Dabei wurde bis jetzt noch nicht einmal berücksichtigt, dass es unmöglich ist, den Schwójkreis anderer Yachten zu beurteilen. Der eine Skipper ist übervorsichtig und hat gleich mal die zehnfache Wassertiefe als Ankerkette gesteckt. Der andere Skipper begnügt sich mit Trosse statt Kette, kann also auf Windänderungen viel lebhafter reagieren. Ein weiterer Skipper hat zwei Anker ausgebracht, was den Schwójkreis beträchtlich einengen kann. Ein anderer hat zudem einen Heckanker gesetzt, was die Yacht am Schwój hindert. Und schließlich ist es möglich, dass die eine oder andere Yacht an einer Muring hängt, sodass ihr Schwójkreis minimal ist, weil sie praktisch nur auf dem Fleck dreht. Wenn man da den Anker in Hecknähe der vermuten Yacht wirft, braucht man sich bei Winddrehung nicht zu wundern, wenn man plötzlich mit seinem Heck in deren Bug hängt.

Vieles davon kann ein erfahrener Fahrtenkipper an den anderen Yachten erkennen, wenn er aufmerksam das über Wasser befindliche Ankergeschirr betrachtet. Manches, zum Beispiel eine Muring, bleibt ihm meistens verborgen.

*Die Position der Anker dieser Yachten lässt sich bei totaler Flaute nicht feststellen.*



Dann ist es gut, wenn er sich bei den anderen Yachten um ihn herum nach deren Gegebenheiten erkundigt – sofern diese besetzt sind. Es ist nicht so, dass man immer mit allen Eventualitäten rechnen muss, doch völlig außer Acht lassen sollte man diese nicht. Denn man halte sich vor Augen, dass jeder Skipper das Recht hat, seine Yacht so vor Anker zu legen, wie er es nach seemännischen Gesichtspunkten für richtig hält und dass er anderen bereits vor Anker liegenden Yachten nicht in die Quere kommt. Mögen einige es für übertrieben halten oder nicht. Immer hat sich der zuletzt Kommende nach den bereits ankernden Yachten zu richten.

Regeln oder Vorschriften, wonach eine Yacht so oder so zu ankern hat, existieren nicht, höchstens gewisse Anstandsregeln. So wäre es einfach ungezogen, in einer einsamen Bucht mit bestem Haltegrund auf 5 Meter Wassertiefe mit 100 Meter Kette zu ankern und so die Bucht mit seinem Schwjorkreis anderen Yachten zu versperren. Eine Unart, die bisweilen von der lokalen Schifffahrt in der Türkei praktiziert wird.

## **Anker in den Grund fahren**

Der große Unterschied zwischen dem Ankern und dem Festmachen im Hafen oder in einer Marina besteht darin, dass man beim festgemachten Schiff in der Box oder an der Pier sehr leicht beurteilen kann (sind die Leinen, die Poller, die Knoten stark genug?), ob die Yacht sicher liegt.

Anders beim Ankern, wo im Normalfall niemand sehen kann, ob sich der Anker eingegraben oder nur mit der Flunke an einem Stein verhakt hat (und bei nächster Gelegenheit deshalb losbrechen wird), ob der Haltegrund nur ein paar Zentimeter dick über den Felsen ist oder ob sich der Anker an einem Unterwasserhindernis, zum Beispiel an einer alten Kette, verhakt hat und deshalb nur scheinbar hält. Aufgrund dieser Unsicherheiten wird man sich eingestehen müssen, dass es das von vorneherein absolut sichere Ankermanöver nicht gibt. Umso mehr obliegt es dem Skipper, alles zu unternehmen, um nach Möglichkeit sicherzustellen, dass der Anker halten wird.

Daraus zu folgern, dass es guter Seemannschaft entspräche, mit Schnorchel und Maske die Lage des Ankers zu checken, wäre wohl übertrieben, zumal in kaltem Wasser, bei schlechten Sichtverhältnissen unter Wasser oder bei hygienischen Bedenken. Was nicht heißt, dass eine Sichtkontrolle mit Tauchermaske in warmen Gegenden, wo das Wasser ohnehin zum Sprung von der Badeleiter einlädt, überflüssig ist. Aber: Selbst wenn man in klaren Gewässern den Anker auf dem Grund liegen sieht, also sicher sein kann, dass er »gut« liegt, hat man damit noch nicht die geringste Gewähr, dass er das Boot auch halten wird.

In jedem Fall hat der Skipper die Haltefähigkeit des Ankers auf diesem Ankergrund zu testen. Dies lässt sich leicht und ohne großen Aufwand bewerkstelligen und gibt anschließend Vertrauen, wenn auch nicht absolute Garantie, dass die Yacht sicher liegen wird. Tut er das nicht, spielt er Russisches Roulette.

Das geht nur durch Ausprobieren. Man muss die Probe aufs Exempel machen. Und das ist so einfach:

Man sucht sich einen geeigneten Ankerplatz, bringt das Schiff (durch Auskuppeln der Maschine oder unter Segel durch einen Aufschieber in den Wind) zum Stillstand und lässt den Anker auf den Grund fallen. An Kettenlänge steckt man zunächst (!) nur die Wassertiefe und ein paar Meter dazu.

Beginnt die Yacht, im Wind oder bei eingelegtem Rückwärtsgang mit niedriger Drehzahl der Maschine zurückzutreiben, steckt man so viel weitere Kette, dass gerade ein leichter Zug auf den Anker ausgeübt wird.

In dieser Phase – man möchte ja das Eingraben des Ankers erreichen – käme nämlich der Kettenzug viel zu senkrecht, was ein Eingraben verhindern würde.

Man setze das Zurücktreiben oder -fahren so lange fort, bis die erforderliche Kettenlänge erreicht ist. Und warte.

Danach wird sich die Kette straffen. Bleibt das aus, ist dies ein sicheres Zeichen dafür, dass der Anker nicht gefasst hat. Setzt die Yacht ihre Rückwärtsfahrt mit durchhängender Kette fort, wird man irgendwann gezwungen sein, die Kette wieder einzuholen und das Ankermanöver von Neuem zu beginnen.

Meistens wird sich die Kette nicht nur straffen, sondern den Bug der Yacht mit einem leichten Ruck in Richtung Anker drehen. Dies zeigt an, dass der Anker gefasst hat. Peilt man zum Ufer, wird man feststellen, dass die Yacht sich nicht mehr achteraus bewegt, sondern vom Anker bereits auf der Stelle gehalten wird.

Damit ist er aber noch lange nicht eingegraben; und schon gar nicht ist dies ein sicheres Zeichen dafür, dass er hält.

Nun beginnt die Phase des »Einfahrens«:

Läuft die Maschine mit, erhöht der Skipper langsam (!) die Drehzahl unter gleichzeitiger Beobachtung der Umgebung, ob die Yacht »steht« oder vielleicht wieder Rückwärtsfahrt aufnimmt. Bleibt sie auf der Stelle, kann er auf »Marschdrehzahl« oder darüber gehen. Wenn nach etwa einer Minute das Schiff immer noch »auf der Stelle« steht, kann davon ausgegangen werden, dass der Anker gefasst und sich eingegraben hat und ein hohes Maß an Haltekraft verspricht.

Dieses Einfahren ist unbedingt notwendig. Nur so erreicht man eine hohe Wahrscheinlichkeit, dass die Yacht sicher liegt. Schlechte Seemannschaft wäre es, auf das Einfahren des Ankers zu verzichten. Und rücksichtslos anderen Ankerliegern gegenüber wäre es allemal. Denn die müssen befürchten, dass ihnen bei Aufkommen von etwas mehr Wind der Neuankömmling hineintreiben wird, weil sein Anker rutscht.

Außerdem: Wer auf das Hineinfahren des Ankers verzichtet, gar deshalb, weil er befürchtet, er könne den Anker herausreißen, ist ausgesprochen dumm.

Man sollte sich bewusst sein, dass nahezu jede Böe oder auch ein stärkerer Wind mehr Zug auf die Kette erzeugen kann als die Maschine mit Marschfahrt-Drehzahl. Denn bei schlechtem Wetter gesellt sich zum Winddruck auf die Yacht noch das durch Seegang oder Schwojen im Wind erzeugte Einrucken. Hierdurch wirken auf die Kette erheblich höhere, ja vielfach höhere Kräfte als durch die gleichmäßige Kraft der Maschine. Wenn der Anker die Maschine mit Marschfahrt-Drehzahl keine Minute aushält, dann wird er also bei einer anderen natürlichen Herausforderung erst recht versagen. Und damit ist nicht etwa »Sturm« gemeint, sondern schon normaler Seegang oder eine Böe.

Der Skipper sollte nicht ärgerlich werden, wenn die Yacht unter Maschine langsam Rückwärtsfahrt aufnimmt. Geschieht dies zügig, ist davon auszugehen, dass der Anker über den (harten) Grund gezogen wird. Fährt die Yacht »zäh« nach achtern ab, deutet das darauf hin, dass sie den Anker durch den Mud (Schlamm) zieht. Beides beweist, dass der Anker die Yacht nicht auf der Stelle hält. Und der Skipper sollte zufrieden sein, dass er dies auf eine so harmlose Art herausgefunden hat – und nicht etwa dadurch, dass die Yacht in der Nacht aufsitzt. In jedem

Fall muss das Einfahren des Ankers wiederholt werden, und zwar so oft, bis er hält. Das ist gute Seemannschaft!

Aber wie kann das Eingraben des Ankers unter Segel sichergestellt werden?

Das ist viel schwieriger und auch bei Weitem nicht so effektiv wie unter Maschine: Man wird sich auf den Wind verlassen müssen, der auf die Yacht wirkt und mehr oder weniger starken Zug auf den Anker erzeugt. Ist am Ankerplatz lediglich eine leichte Brise zu spüren, wird auch der Anker kaum belastet. Deshalb der Rat, den Anker immer mit der Maschine einzufahren, auch wenn man den Ankerplatz nach einem schönen Segeltag unter Tüchern erreicht hat.

Nachdem bei einem reinen Segelmanöver aus dem Stand nicht automatische nennenswerte Kraft zum Rückwärtsfahren entwickelt wird, zumal die Yacht ja bei einem Aufschießer parallel zur Windrichtung steht, kann man sich des Großsegels bedienen, um Zug auf den Anker auszuüben. Dabei darf das Groß nicht dichtgeholt werden, weil sonst die Yacht Fahrt voraus aufnimmt. Das führt nicht nur dazu, dass der Zug der Yacht auf den Anker in verkehrter Richtung einwirkt; es kann auch passieren, dass sich die Ankerkette mit dem (frei stehenden) Ruder einer modernen Segelyacht verhakt und der Rumpf hässliche Kratzspuren von der Kette abbekommt.

Mit der Genua wäre es noch problematischer, Zug auf den Anker zum Heck der Yacht hin zu bewirken. Deshalb ist es ratsam, die Genua wegzurollen und das gesetzte Großsegel mittels einer Leine (zum Beispiel dem Bullenstander, Bullentalje) backzusetzen, was nicht ideal, aber möglich ist. Richtig kräftiges Einfahren des Ankers ist jedoch, außer bei sehr starkem Wind, nicht möglich. Deshalb (erneut) die Empfehlung, bei jedem Ankermanöver die Maschine zu Hilfe zu nehmen!

## Wie wird das gefährliche Einrucken vermieden?

Es ist gute Seemannschaft, die Ankerkette (oder die Trosse) so an Bord zu befestigen, dass weder der normale Zug noch das bei schwerem Wetter gefürchtete Einrucken auf die Ankerwinde selbst wirken. Dafür ist sie nicht gebaut. Wobei das Ankergeschirr, das aus Trosse und Anker besteht, hier ausnahmsweise im



*Hier nimmt der Skipper den Zug von der Kette auf eine Leine, um das Einrucken in die »harte« Kette abzumildern.*

Vorteil ist: Die Trosse kann schon durch ihre Elastizität (Reck) den Ruck besser abfedern – das ist aber auch einer ihrer wenigen Vorteile.

Vor allem das Einrucken einer Kette kann eine Ankerwinde ruinieren, wenn, was nicht ganz abwegig ist, mehrere Faktoren zusammenkommen. Ein Beispiel: so starker Wind, dass die Kette nahezu strichartig ins Wasser zeigt, und eine Welle, die den Bug gerade in dem Moment hochreißt, wo die Kette sich völlig strafft. Hierbei können Kräfte auftreten, die ein Vielfaches von dem Zug betragen, der zu erwarten ist, wenn nur der Winddruck wirkt.

Der einfachste Weg, die Ankerwinde zu entlasten, ist es, die Sperre für die Kettennuss (jede gute Ankerwinde hat so eine) einzulegen. Damit ist aber erst die Kettenbremse entlastet, nicht die Achse der Winde. Eine Notlösung stellt es dar, die Kette von der Winde zu nehmen und sie auf einer Belegklampe zu belegen. Dadurch ist zwar die Winde außen vor, doch um den Preis, dass das Schiff nicht

unmittelbar zum Ankeraufgehen bereit ist. Manchmal muss ja in wenigen Sekunden ankerauf gegangen werden – zum Beispiel, wenn eine andere Yacht in das eigene Ankerschirr und damit in die Yacht zu treiben droht. Außerdem kann – bei Zug auf die Kette – diese nicht sicher auf die Ankerwinde gelegt werden, was zu beachtlichen Schwierigkeiten führen kann. So ist das Umsetzen der Kette höchstens bei kleineren Yachten, unter 10 Metern, anzuraten.

Eine weit bessere Lösung ist es, den Zug der Kette mit einer Leine abzufangen. Hierzu wird eine geschlagene (wegen des größeren Recks) Leine in einigen Metern Abstand von der Winde an die Kette angeschäkelt und so belegt, dass der Zug von Kette plus Anker nicht mehr auf die Winde, sondern nur noch auf diese Leine wirkt. Man braucht sich um die Stärke der Leine keine großen Gedanken zu machen, denn sie hat nicht die Aufgabe, das Schiff sicher vor Anker zu halten, sondern lediglich ruckartige Belastungen aufzunehmen. Wenn sie bricht, ist nichts weiter passiert, als dass sie erneut ausgebracht werden muss.

Statt eines Schäkels kann die Leine auch mittels eines Stopperstekes befestigt werden, wobei dieser auf einer verzinkten Kette besser hält als auf einer Edelstahlkette. Die Anbindung der Leine an die Kette mittels Schäkel (und wohl auch mittels Stopperstek) hat den Nachteil, dass die Manövrierfähigkeit der Yacht eingeschränkt ist. Wenn es nämlich erforderlich wird, schnell den Anker aufzuholen,



*Praktischer als die Befestigung mittels Schäkel ist die Kettenkralle, auch Teufelskralle. Sie kann ohne Hilfsmittel an Ankerketten eingeklinkt werden ...*

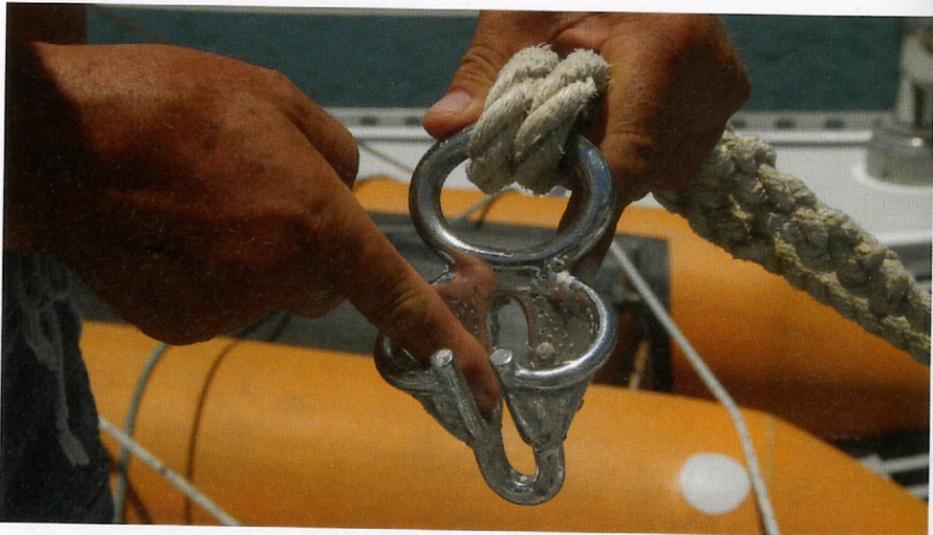


*... und somit den Zug der Kette – über die blaue Leine – aufnehmen.*



So ein Haken hat die gleiche Funktion wie eine Kettenkralle ...

... lässt sich aber leichter lösen.



Diese Konstruktion einer Kettenkralle hat den Vorteil, dass der Zug der Kette mit großer Auflagefläche aufgenommen und somit die Kette nicht zusätzlich geschwächt wird.



*Mit der Leinenlänge kann bestimmt werden, wie viel Elastizität in das Ankerschirr eingebracht werden soll.*

könnte die Kette mit dem Schäkel (oder dem Stopperstek) nicht über die Winsch laufen. Vorher müsste der Schäkel aufgedreht werden.

Diesen Nachteil hat der abgebildete Haken nicht, der zusammen mit der angebrachten Leine in ein Kettenglied eingehakt wird.

Noch besser ist eine Kettenkralle, auch Teufelskralle genannt. Auch hier kann die Ankerkette innerhalb von Sekunden von Leine und Kralle befreit und mithilfe der Ankerwinde eingeholt werden.

Bei Katamaranen (und auch bei Motoryachten) haben solche Entlastungsleinen eine weitere Bedeutung: Diese Yachten neigen wegen des geringen Tiefgangs und der großen Aufbauten mit erhöhtem Windwiderstand besonders zu heftigen Schwojbewegungen. Um diese abzumildern, ist es wünschenswert, dass die Haltekraft des Ankers möglichst weit vorne angreift. Dies wird dadurch erreicht, dass man die Entlastungsleinen als Hahnepot ausgestaltet, also zwei Leinen, von jedem Bug eine, an der Kette angreifen lässt.



*An diesem Katamaran sind bereits zwei (zweckentfremdete) Schoten an der Kette angeschäkelt. Wird nunmehr die Kette nachgelassen, bis die Schoten als Entlastungsleinen zum Tragen kommen, bilden sie einen Hahnepot, an dem die Ankerkraft ansetzt.*

## **Ankern mit Landfeste**

Auf vielen Ankerplätzen, vor allem im Mittelmeer, ist es üblich, vor Anker zu liegen und eine Landfeste auszubringen. Dies hat mehrere Vorteile beim Ankerliegen: Der Ankerplatz kann von mehr Ankerliegern benutzt werden, weil die Yachten durch die Leine zum Land am Schwojen gehindert werden. Der Weg zum Ufer ist ebenfalls stark verkürzt, sodass sich der Verkehr zum Land schneller abwickeln lässt, oft sogar auf den lärmenden Außenborder verzichtet werden kann.

*Ankerplatz in der Türkei – die Achterleinen sind zu Bäumen oder Felsen am Ufer ausgebracht worden.*





*Eine weit gereiste Oyster-Yacht in einer der einsamen Buchten von Feuerland.*

Vor allem aber kann sich der Anker nicht von selbst wieder ausgraben, weil sich die Lage der Yacht ja nicht wesentlich verändern kann. Auch kann der Anker viel wirkungsvoller und kontrollierter eingegraben werden, als dies mittels Maschine möglich wäre, wenn die Landfeste mit einer Winsch durchgesetzt wird.

Das Manöver ist einfach. Man gehe wie gewohnt in Ufernähe vor Anker und bringe die Landfeste entweder mit dem Beiboot aus oder lasse sie – in Badegewässern – von einem Crewmitglied zum Land ausschwimmen. Hierbei empfiehlt es sich, entweder zunächst eine dünnere, weil leichtere, Leine zu verwenden, mit der von Land aus die schwere Festmacherleine nachgeholt werden kann. Oder man benutze zu diesem Zweck eine Leine, die schwimmt. Kennt das Crewmit-

glied das Ufer noch nicht aus eigener Erfahrung, ist es dringend angeraten, gutes Schuhwerk anzuziehen, denn immer sind Felsen, Steine oder Korallen schärfer, als es die Fußhaut verträgt.

Man kann die Landfeste an Pollern, Felsen oder auch an Bäumen befestigen. Wobei es sich empfiehlt, sie nach Durchführung des Manövers gegen Schamfilen zu schützen, etwa, indem man sie vor der scharfen Felskante durch ein Stück Schlauch führt. In den Schären werden auch Felsanker, sogenannte Felseisen, zur Trossenbefestigung benutzt, die bei richtigem Anbringen, zum Beispiel in einer Felsspalte, sicheren Halt versprechen.

Achtung: In einigen Revieren wie in der Türkei – und es werden immer mehr – ist es inzwischen verboten, Leinen an Bäumen zu befestigen. Das ist verständlich, denn die Bäume können durch häufige Benutzung geschädigt werden. Es wird sich aber immer irgendeine Möglichkeit bieten, eine Landfeste auszubringen. Wenn sie auch nicht so bequem ist wie an den Bäumen mittels Palstek oder – besser – Rundtörns und mehreren halben Schlägen.

## Ankern mit Achterleine (Vorleine) zur Pier

»Römisch-katholisch« nennt man dieses Manöver ganz allgemein im Mittelmeer, wenn man vor Anker liegt und die Achterleine zur Pier ausgebracht hat.

In nördlichen Revieren an Ost- und Nordsee bevorzugt man häufig die Variante, dass eine Vorleine zur Pier ausgebracht und das Heck vom Anker gehalten wird. Warum dieser Unterschied? Welches System hat Vorteile gegenüber dem anderen? Möglicherweise hängt dies damit zusammen, dass Yachten im Mittelmeer im Schnitt größer sind als unsere Yachten an der Nord- und Ostsee. Und vor allem damit, dass Ankermanöver im Mittelmeer in früheren Zeiten mangels Marinas an der Tagesordnung waren, während »unsere« nördlichen Gewässer schon immer besser durch Yachthäfen und Marinas abgedeckt waren. Dies hat dazu geführt, dass in den südlichen Gewässern vollwertige Ankerausrüstungen schon seit vielen Jahren zur Standardausrüstung einer Yacht gehören, sie also im Regelfall mit Anker, Kette und Winsch ausgestattet ist.

Einen (Haupt-)Anker mit Kette zum Heck auszubringen, ist nahezu unmöglich, zumindest aber zeitraubend. Wesentlich einfacher ist es, den beabsichtigten Ankerpunkt im Hafen anzulaufen, den Anker dort fallen zu lassen und die Yacht nach achtern, Richtung Pier, zu fahren, um dort die Achterleine auszubringen.

Auch ist es meist einfacher, vom Heck aus auf die Pier zu steigen, gegebenenfalls mittels einer am Heck ausgebrachten Gangway. Über den Bugkorb auf die Pier zu springen oder zu steigen, setzt dagegen schon ein gewisses Maß an Sportlichkeit voraus. Aber es gibt auch ein gutes Argument für die Vorleine zur Pier, nämlich die besser geschützte Privatsphäre. Nicht jeder Spaziergänger kann dann ins Cockpit oder gar ins Schiffsinere blicken, wie dies beim »Heck zur Pier« möglich ist.

Aus Sicherheitsgründen aber ist bei der Möglichkeit starker Winde zur Pier oder bei Seitenwinden dem »Römisch-katholisch«-Manöver der Vorzug zu geben. Denn der Buganker dürfte im Normalfall immer der stärkste Anker an Bord sein, stärker als ein Heckanker mit Trosse. Andererseits ist beim Versagen des Ankers die Wahrscheinlichkeit erheblicher Schäden bei der Variante »Heck zur Pier« viel größer, weil fast immer das Ruder und möglicherweise die Schraube in Mitleidenschaft gezogen werden, während sich Schäden am Vorschiff häufig »nur« auf das Plastik, den Gelcoat oder die Farbe erstrecken.

Es gibt jedoch Situationen, in denen man sich nach den Liegeplatznachbarn richten muss. Bei Häfen mit sehr viel Schwell und Dümpelei kann es notwendig werden, sich anders als der Nachbar hinzulegen, um die Gefahr auszuschließen, dass sich beim Rollen der Yachten die Riggs berühren.

Die Vorteile für Achter- oder Vorleine zur Pier zusammengefasst:

Achterleine zur Pier:

- Einsatz des festinstallierten Hauptankergeschirrs am Bug
- Bequemerer Überstieg zur Pier
- Üblich in den meisten Mittelmeerhäfen
- Kürzere Entfernung zu Steckdose und Wasseranschluss

Vorleine zur Pier

- Bessere Privatsphäre im Cockpit
- Leichteres Einmanövrieren in eine Liegeplatzlücke an der Pier
- Weniger Gefahr für schiffswichtige Teile beim Slippen des Ankers
- Üblich in den meisten deutschen, dänischen und schwedischen Häfen

Wahrscheinlich wird es aber gar nicht zur Abwägung von Vor- und Nachteilen kommen, denn man wird sich in den Häfen der landesüblichen Methoden bedienen.

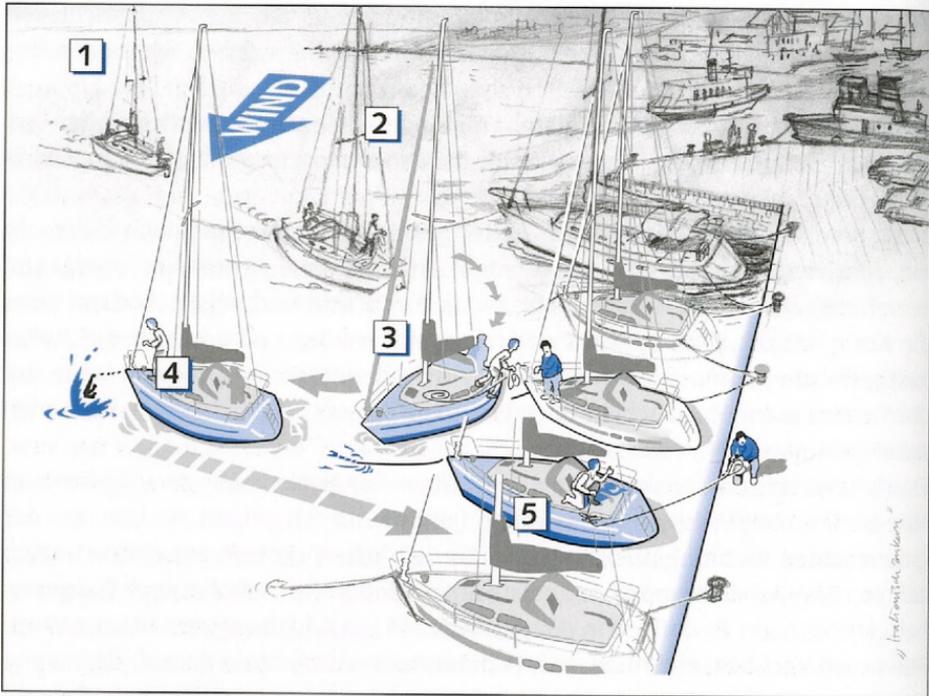
Das Manöver wird ausgeführt, indem man sich – je nach Wassertiefe – den geeigneten Platz für den Anker aussucht, dorthin motort und die Yacht zum Stillstand bringt.

Nach dem Fallen des Ankers wird unter gleichzeitigem Kettengeben die Yacht mit dem Heck nahe an die Pier gebracht und dort eine Achterleine übergeben beziehungsweise mittels »Springer« an Land gebracht und belegt. Sodann kann die Kette mit der Winde langsam durchgesetzt werden. Wird hierbei der Anker »ausgebrochen«, muss das Manöver wiederholt werden, und zwar so lange, bis die Kette wie ein Strich schräg nach vorne ins Wasser zeigt. Erst dann kann man sicher sein, dass der Anker hält.

Es ist bekannt, dass viele Yachten, vor allem Langkieler, sehr unwillig sind, in eine bestimmten Richtung rückwärts zu fahren. Oftmals neigen sie dazu, aus der gewünschten Richtung auszubrechen. Gezielt lassen sie sich nur dadurch nach achtern manövrieren, indem man sie immer wieder durch stoßartiges Gasgeben bei gleichzeitiger Ruderlage in die gewünschte Fahrtrichtung geradeaus zwingt. Bei diesen Yachten achte man während des Rückwärtsfahrens darauf, dass vorne am Vorschiff zügig Kette gegeben wird, damit zunächst möglichst kein Zug auf diese kommt. Es würde nämlich die gewohnten Rückwärtsfahrtendenzen unberechenbar beeinflussen, wenn bei Zug der Kette der Bug in eine andere Richtung gerissen würde.

Folgendes ist bei diesem Manöver besonders wichtig: Auf einem freien Ankerplatz hat bei Wetterverschlechterung ein schlierender Anker fast immer die Möglichkeit, sich wieder einzugraben. Wenn das Heck der Yacht jedoch nur geringen Abstand zur Pier hat, sind bei nicht haltendem Anker schwere Schäden am Heck oder am Ruder vorprogrammiert!

Wenn die Pier frei ist und nicht allzu starker Seitenwind herrscht, ist das Anlege-manöver mit Ankern und Leine zur Pier sehr einfach – je nach Steuerwilligkeit der Yacht beim Rückwärtsfahren. Jedoch sind solche Verhältnisse in der Praxis selten. Ja, bei der heutigen Beliebtheit des Fahrtensegelns ist es eher die Regel, dass die Pier fast voll besetzt ist und man gerade noch eine Lücke unter den dortigen



In einem engen Hafen per Segel an Anker und Pier anzulegen, sollte man heutzutage unterlassen, unter Maschine und »aufgeräumten« Segeln geht es besser (1): Man wähle einen Ankerplatz senkrecht zum freien Platz an der Pier, unter Umständen auch leicht schräg nach Luv, wenn es die übrigen Yachten ebenfalls so gemacht haben – siehe Verlauf der anderen Ketten (2)! Steht ein Helfer am Bug der späteren Nachbaryacht, kann jetzt beim Vorbeifahren die klare Achterleine übergeben oder übergeworfen werden (3), was das spätere Rückwärtsmanövrieren erleichtern wird. Man achte auf ausreichende Länge und Lose der Achterleine, damit die Verbindung auch aufrechterhalten bleibt, wenn der Anker möglichst weit von der Pier fällt (4). Der Helfer hat inzwischen am freien Platz, etwas in Luv wegen des Winddrucks von Steuerbord, die Leine befestigt, sodass das Richtungshalten während der nunmehrigen Rückwärtsfahrt bei gleichzeitig nachzugebender Kette erleichtert wird (5).

Yachten findet, oder aber, auch das kommt häufig vor, dass man sich eine Lücke durch vorsichtiges Hineinzwängen erst schaffen muss.

Das erschwert das Manöver, weil man nicht irgendwo an der Pier festmachen kann, sondern nur an einem ganz bestimmten Platz. Es bedeutet aber auch, dass der Anker nicht beliebig platziert werden kann, sondern nur genau an dem Punkt, der senkrecht zur Pier im Abstand von 20 bis 50 Metern liegt, je nach Wassertiefe und Grundbeschaffenheit.

Nach dem Kommando »Fallen Anker« wird man unter Nachlassen der Kette achteraus zur Pier motoren, wobei es unter Umständen – je nach Yacht – ein geringfügiger (!) Zug auf die Kette (Gefühl!) leichter macht, die Richtung zu halten. Hat man mit dem Heck die Yachten an der Pier erreicht, so versuche man, die Achterleine auf eines der anderen Schiffe zu übergeben. Sind die Yachten besetzt, so dürfte es keine Schwierigkeit sein, einen Helfer zu finden, der die Achterleine übernimmt und sie an Land auf den Poller legt (ein Palstek war doch hoffentlich vorbereitet?) oder eben anders festmacht.

Man versuche hierbei, den Helfer dazu zu bringen, dass nicht etwa er die Yacht mittels Ziehen an der Achterleine bedient, sondern dass er diese nur belegt, damit sie dann an Bord etwa mittels Winde als Hilfe zum Verholen der Yacht eingesetzt werden kann. Erst wenn das Heck der Yacht in die Lücke zwischen den Booten eingefahren ist und das Heck annähernd die Pier erreicht hat, sollte die Kette auf Zug genommen und durchgesetzt werden, um sicherzustellen, dass der Anker hält.

Tut er das nicht, war er wahrscheinlich nicht weit genug draußen gesetzt worden. In diesem Fall muss das Manöver neu gefahren werden. Wenn die Yacht gut besetzt ist, kann die Achterleine an Land belegt befestigt bleiben, wobei sie dann wahrscheinlich während des erneuten Anlaufens des Ankerplatzes verlängert werden muss. Das empfiehlt sich allerdings nur dann, wenn ein Mann (mindestens) zur Bedienung der Achterleine abgestellt werden kann.

Bei einer eingespielten Mannschaft kann das Manöver auch dergestalt gefahren werden, dass als Erstes beim Vorbeifahren an den Pierliegern die Achterleine übergeben und dann Richtung Ankerstelle abgedreht wird, um dort den Anker fallen zu lassen. Der Vorteil besteht darin, dass von vorneherein eine Landfeste ausgebracht ist, die es nach dem Fallen des Ankers erleichtert, die Yacht in die Lücke zu bugsieren.

Ist der Seitenwind nicht zu stark, kann dieses Manöver durchaus noch durchführbar sein. Das hängt aber auch von der Seitenwindempfindlichkeit einer Yacht ab, wobei generell gesagt werden kann, dass es Katamarane hier schwerer haben als Einrumpfyachten. Auch wenn erstere über zwei Maschinen verfügen.

Bei Seitenwind beziehe man diesen in seine Abstandsschätzungen mit ein. Das heißt, man wird den Ankerplatz, der im Normalfall senkrecht zur Pier liegt, schräg anlaufen, also Heck etwas nach Luv, damit beim Zurücklaufen der Yacht in die Lücke an der Pier die Yacht vom Wind rechtzeitig »gerade« gedrückt worden ist. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, dass im Allgemeinen der Bug windempfindlicher ist als das Heck der Yacht. Was dazu führen kann, dass die Yacht nicht mehr in Lückenrichtung vor dieser steht, sondern mehr oder weniger quer.

Deshalb ist es bei Seitenwind wichtig, den Ankerplatz mindestens 10 bis 15 Meter weiter »draußen« zu wählen, damit der Anker schon gefasst hat, wenn sich die Yacht noch vor der Lücke befindet. Dann lässt sich die Yacht mithilfe von Kette und übergebener Heckleine (nicht mit der Maschine!) leicht gerade ausrichten und in die Lücke einfahren.

Je nach Windrichtung soll die Heckleine so weit wie möglich nach Luv ausgebracht werden. Bei Wind von Steuerbord (wie in der Zeichnung) ist es also ratsam, die Heckleine an der achterlichen Backbordklampe zu belegen und sie möglichst in Luv an einem Poller zu befestigen beziehungsweise an eine Yacht zu übergeben, die später der Nachbar in Luv (in der Zeichnung also an Steuerbord) ist.

Bei sehr starkem Seitenwind, wie er in einem geschützten Hafen nur selten blasen sollte, kann dieses Manöver allerdings undurchführbar sein.

## **Ankern mit dem »mobilen« Ankergeschirr**

Wenn man als Fahrtensegler, mehr noch als Blauwassersegler, unterwegs ist, wird Ankern zum täglichen Brot. Und es ist manchmal schon erstaunlich, was man gerade beim Ankern Abenteuerliches erleben kann. Damit meine ich nicht nur Chartercrews, denen die Unversehrtheit des geliehenen Schiffes oft ziemlich egal ist. Man kann das vielmehr auch bei Menschen beobachten, die ein halbes Leben



*Bei so viel Wind und dem Riff »im Nacken« ist ein zweiter (mobiler) Anker empfehlenswert.*

auf ihre Yacht hingearbeitet haben. Wie sonst ist es zu verstehen, dass da eine Yacht auf den Ankerplatz motort, die Maschine stoppt und achtlos die Kette mit dem Anker öffnet, der irgendwie auf den Ankergrund rasselt?

Wenn auf überfüllten Ankerplätzen dann der Wind dreht oder unerwartet auffrischt, ist richtig was los. Die Vorschiffe sind plötzlich bevölkert, die Maschinen werden gestartet, und manche Besatzung steht mit Bootshaken bewaffnet auf dem Vorschiff und harret der Dinge, die da kommen – meist in Gestalt einer breit-seits treibenden Yacht mit senkrecht nach unten hängender Ankerkette. »Der Anker hat nicht gehalten!« Großes Erstaunen, dass so etwas passieren kann!

Natürlich kann so ein Malheur immer passieren; da kann man den Anker noch so energisch mit Maschine »voll zurück« in den Grund fahren. Schließlich sieht man ja nicht, dass der Anker mit der Flunkenspitze so gerade eben noch an einem Fels-

grat hängt oder sich hinter einem Stein verhakt hat – eine Scheinlösung, solange der Wind nicht dreht und der Zug der Kette ein paar 30 Grad anders angreift. Eine sehr weitgehende (keine absolute, aber immer noch die beste) Sicherheit vor solcher Unbill ist das Ausbringen eines Zweitankers. Nur, die Yacht muss dafür entsprechend ausgerüstet sein. Der »Zweitanker« ist nicht eine Art Reserveanker, sondern ein vollwertiges Ankergeschirr, das sich aber dafür eignen muss, mit dem Beiboot (!) ausgebracht zu werden. Nur dann kann der Anker nämlich genau da positioniert werden, wo man ihn aus wetter- oder strömungstaktischen Gründen haben will. Daraus ergibt sich schon, dass das »zweite«, nennen wir es mal das »mobile«, Ankergeschirr keine Kette haben darf. Wer einmal versucht hat, mit dem Beiboot einen Anker an einer Kette auszubringen, weiß, wovon ich rede. Hat man sich gerade mal zwei oder drei Meter mit dem Beiboot von der Yacht entfernt, dann zieht einen die schwere Kette erbarmungslos zum Mutterschiff zurück.

Nein, das mobile Ankergeschirr darf keine Kette am Anker, ja, nicht einmal einen Kettenvorlauf haben, sondern muss mit einer starken Trosse (je nach Schiffsgröße 16 oder 22 Millimeter) ausgestattet sein. Nur so ist gewährleistet, dass man den Anker auf volle Trossenlänge, also auf höchste Sicherheit, ausfahren kann. Der Anker gehört also ins Beiboot, und auf dem Vorschiff steht eine Person, die dafür sorgt, dass die Trosse dem Zug des Beibootes ohne Kinken nachgibt. Die Ruderei wird dadurch erleichtert, dass der Helfer auf dem Vorschiff mit den Armen die zu rudende Richtung anzeigt.

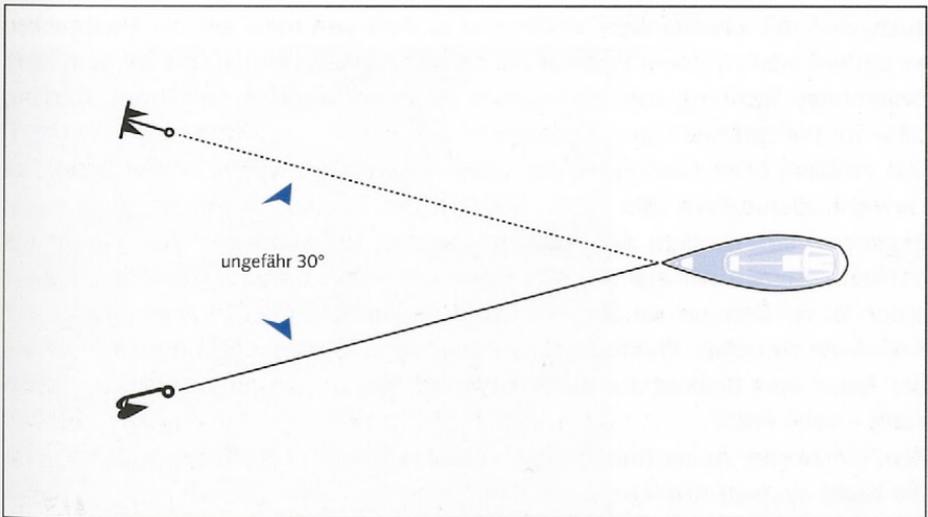
Freilich, es ginge auch, mit dem Außenborder auszufahren. Doch das ist viel schwieriger als das Rudern, wie jeder von uns schon einmal feststellen musste, der glaubte, den einfacheren Weg zum Ausfahren gefunden zu haben. Denn man muss einerseits das Gas bedienen, andererseits mit dem Motor die Richtung halten und außerdem die Trosse kontrolliert ausgeben. Und zwar so, dass diese nicht in die Schraube kommt, was nahezu ein Ding der Unmöglichkeit ist. Das Ausbringen per Ruder insbesondere bei Starkwind ist zwar Knochenarbeit, aber durchaus zu bewerkstelligen.

### **Wo den mobilen Anker positionieren?**

Diese entscheidende Frage beantwortet die Funktionsweise des mobilen Ankers. Wer nämlich glaubt, dass man mit zwei Ankern den Zug der Yacht auf diese

verteilen kann, also sich praktisch doppelte Haltekraft einhandelt, der liegt daneben. Erstens würde das voraussetzen, dass der Wind ständig genau aus ein- und derselben Richtung kommt, und zweitens, dass sich die Yacht genau in die Richtung des Windes legt. Beides kommt in der Praxis nur für Sekunden vor. Der Wind wird fortlaufend – nicht viel, aber immerhin – die Richtung wechseln, und die Yacht wird immer etwas schwojen, bis der Wind breitseits aufkommt und das Schiff wieder ungefähr (!) in die Windrichtung zwingt. Infolgedessen ist es aber unmöglich, beide Anker so zu positionieren, dass sie gleichermaßen tragen. Als guter Kompromiss hat sich in der Praxis bewährt, den mobilen Anker so auszubringen, dass die Trosse mit der Kette des Hauptankers einen Winkel von annähernd 30 Grad bildet.

Der mobile Anker gewährt deshalb doppelte Sicherheit, weil die Möglichkeit des Ausbrechens eines Ankers eben nicht gleich zum Wegtreiben der Yacht führt. Der mobile Anker ist sozusagen eine zweite Verteidigungslinie. Ich habe schon



*Ungefähr so sollte der zweite Anker ausgebracht werden; wird der Winkel zu groß gewählt, zum Beispiel über 90 Grad, können zeitweise übermäßig erhöhte Kräfte auf die beiden Anker einwirken.*

*So eine Trossenrolle sieht praktisch aus. Wer sie aber schon einmal benutzt hat, vor allem, wenn die gesamte Leine aufzurollen ist, wird überlegen, ob das Aufschießen der Trosse nicht schneller geht und damit praktischer ist.*



erlebt, wie der »Hauptanker« angefangen hat zu schlieren, während der mobile Anker die Yacht zwei Tage bei Starkwind sicher gehalten hat. Daraus folgt aber auch, dass der »Zweitanker« annähernd so stark sein sollte wie der Hauptanker. Im Unterschied zu einem Warpanker, der nur die Aufgabe hat, die Yacht in einer bestimmten Richtung zum Hauptanker zu legen, wenn es bei Strom, Dünung oder aus Platzgründen darauf ankommt.

Das Problem beim Ausbringen des schweren mobilen Ankers ist also nicht, das Gewicht auszurudern (die Trosse übt ja kaum Zug aus, wenn sie zügig nachgegeben wird), sondern den Anker ins Beiboot zu bekommen. Denn immerhin dürften, nehmen wir mal an, 30 Kilogramm Anker für zarte Bordfrauenhände schon zu viel sein, um sie über die Reling zu wuchten oder so eben mal aus der Backskiste zu holen. Praktisch, wenn man seine Yacht so ausrüsten kann, dass der Anker vom Beiboot aus durch einfaches Herablassen übernommen werden kann – siehe Foto!

Klar, ein zweiter Anker bringt auch Probleme mit sich. Wenn bei gutem Wetter die Yacht ein paar Kreise schwojt, dann verdrehen sich – logisch – die Kette des Hauptankers und die Trosse des mobilen Ankers. Diesen Wuling aufzulösen ist jedoch ein Kinderspiel, wenn die Trosse bis zum Ende ausgefahren wurde: Ein paar Törns mit dem Tampen um die Kette, und schon ist das Problem behoben. Noch leichter geht es, wenn die Ankertrosse aus schwimmendem Material be-

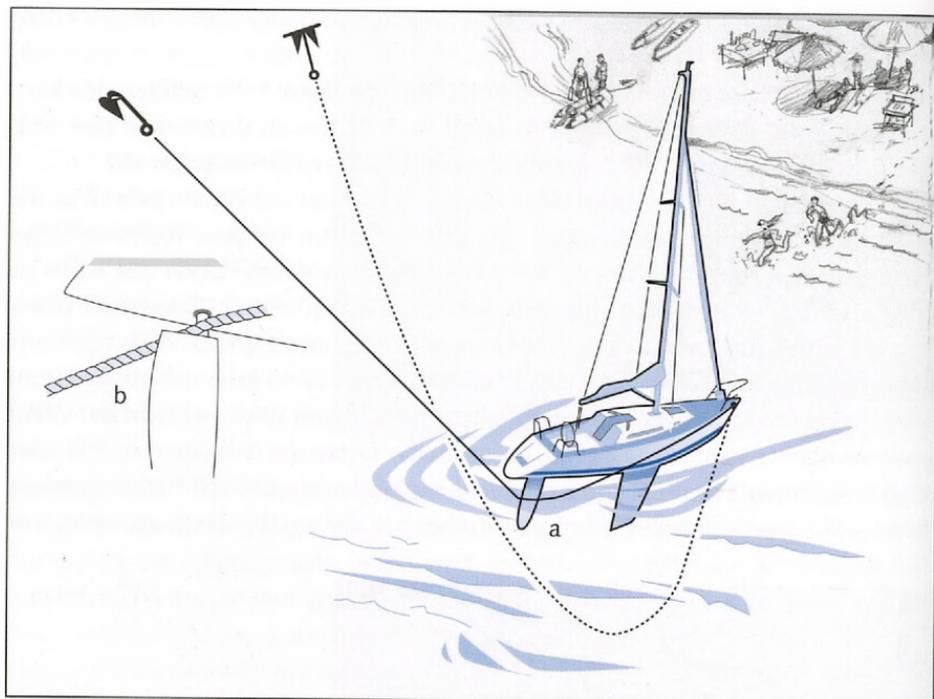
steht, weil sich die Kette bei Flaute oder schralenden Winden nicht auf die Trosse legen kann.

Vor zwei Anker zu liegen hat, nebenbei, auf überfüllten Ankerplätzen den Vorteil, dass der Schwajkreis erheblich eingeschränkt ist, genau genommen nur noch ein Ellipsoid ist und die Yacht somit viel weniger Ankerplatz beansprucht.

Bringt man einen zweiten Anker mit Trosse aus, so neigt man dazu, jedes Mal die gesamte Trossenlänge auszunutzen. Klar, es sind ja nur ein paar Riemenschläge mehr, und man hat das Optimum für die Sicherheit getan. Doch das kann zu einem Problem führen: Ist nämlich die Trosse im Verhältnis zur Wassertiefe überlang, dann verläuft sie in einem sehr kleinen Winkel, also ziemlich flach nach unten, wenn Zug auf sie kommt. Dazu ist nicht mal viel Wind oder nur etwas Strom nötig. Wenn in diesem Moment die Yacht herumschwojt (weil vielleicht der Wind gewechselt hat), kann es passieren, dass sich die Trosse um den (kurzen) Kiel oder um das Ruder wickelt. Besonders moderne Kurzkieler, speziell mit freihängendem Ruder, sind hier gefährdet. Man achte also bei diesen Windbedingungen, wo



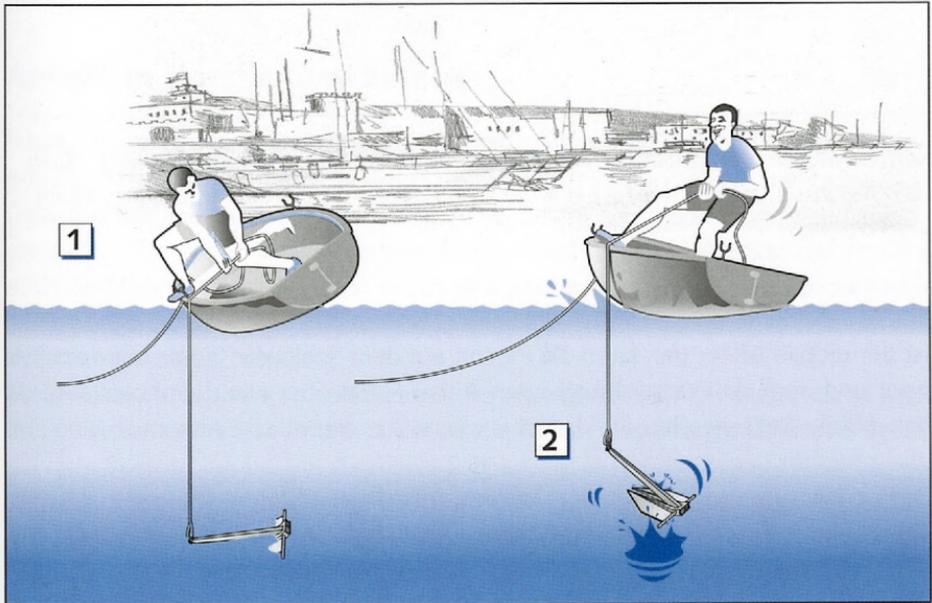
*Hier kann der Skipper mit dem Beiboot unter den Anker fahren und ihn so leicht übernehmen.*



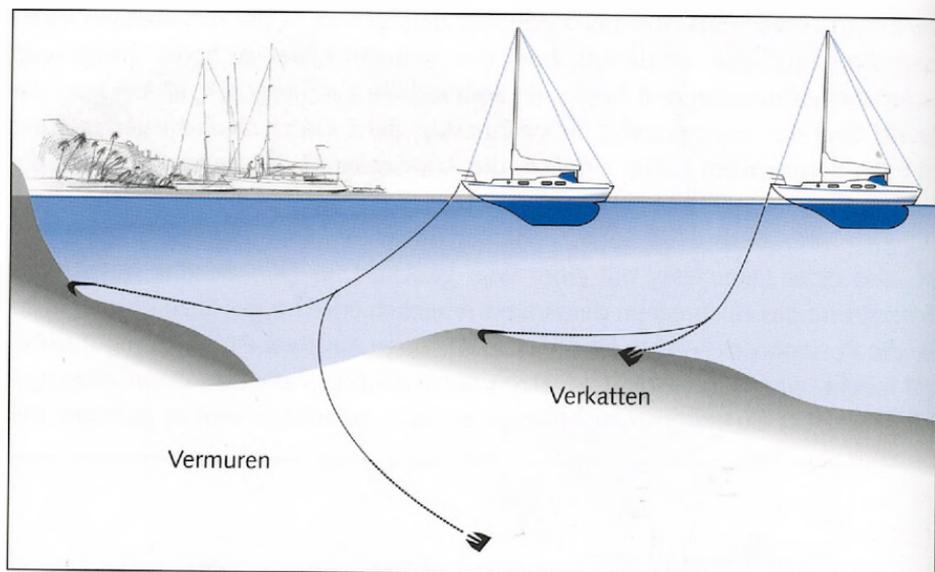
*Diese Gefahr besteht beim Ankern mit Trosse: Flaute wechselt sich mit leichten schralenden Winden ab. Die Yacht dreht sich quasi auf der Stelle und treibt mit dem Heck in die gestreckte Trosse; diese wickelt sich um den Kiel oder um das Ruder (a), wobei auch die Gefahr besteht, dass die Trosse am Ruderstock festgeklemmt wird (b), was mittels Tauchen klariert werden muss.*

Kette und Trosse nicht vom Bug direkt zum Anker zeigen, darauf, ob die Trosse noch frei läuft. Wenn nicht, kein Problem – Trosse ausfädeln und neu belegen! Einen scheinbaren Nachteil hat der zweite Anker. Heißt es im Notfall, zum Beispiel bei überraschender Wetterverschlechterung »Anker auf!«, dann ist es nicht möglich, in der Eile beide Anker einzuholen. In diesem Falle wird man die Trosse – gesichert durch eine Boje – über Bord geben, um den mobilen Anker nach Wetterbesserung einzusammeln.

Bei einem geordneten Ankerauf-Manöver dagegen ist es der mit Abstand leichteste Weg, erst mal mit dem Beiboot den mobilen Anker zu holen. Meist wird es möglich sein, sogar den Anker mit Beiboothilfe auszubrechen, indem man die Trosse über das Beiboot zieht, bis sie kurzstag steht. Durch Gewichtsverlagerung ist es in den meisten Fällen möglich, die Auftriebskraft des Beibootes (nicht die Hände, die sind zu schwach!) so einzusetzen, dass es den Anker ausbricht. Hilfreich ist in diesem Fall auch, wenn der Anker mit einer Tripleine ausgestattet ist, also einer Leine, die, mit einer Boje gesichert, in Flunkennähe des Ankers ansetzt und das Ausbrechen des Ankers erheblich erleichtert. Hinzu kommt, dass sie die Position des Ankers für Neuankömmlinge auf dem Ankerplatz gut sichtbar macht, was bei überfüllten Plätzen durchaus von Vorteil ist. Dann wagen es nämlich selbst die »kühnsten« Ankergeher nicht, zu ankern, weil sie ja immer mit



So kann auch ein schwerer Anker mithilfe des Beibootes ausgebrochen werden: Anker wird an der Trosse kurzstag geholt (1) und dann vom Beiboot ausgebrochen (2). Funktioniert nicht mit Gummi-Beibooten.



Selten wird ein Fahrtensegler vermuren, also eine Muring auslegen (links). Auch das Verkatten (rechts) wird wegen der Unhandlichkeit des Ankergeschirrs kaum angewendet.

der Möglichkeit rechnen müssen, die Tripleline in die Schraube zu bekommen. Ist der mobile Anker frei, kann die Person auf dem Schiff die Trosse mit dem Beiboot und dem ins Wasser hängenden Anker Hand über Hand einholen. Sobald das mobile Ankergeschirr aufklariert ist, kann das eigentliche Ankerauf-Manöver wie gewohnt beginnen.

Der Einsatz eines mobilen Ankers ist also unbedingt anderen, oft in praxisfernen Lehrbüchern beschriebenen Manövern wie Vermuren und Verkatten vorzuziehen. Ich habe mich solch veralteter Methoden nie bedient und sie auch bei anderen niemals gesehen.

Das Wichtigste beim Einsatz eines mobilen Ankers: Es ist kinderleicht, bei gutem Wetter einen zweiten Anker per Beiboot auszubringen – das Beiboot muss ja ohnehin klargemacht werden. Ein kleiner Preis für die doppelte Sicherheit! Un-

gleich schwieriger wird es, im »Notfall«, also erst dann den mobilen Anker auszubringen, wenn der Wind schon deftig zugenommen hat. Dann geht es ohne nasse Klamotten nicht mehr ab, und man wird Schwierigkeiten haben, den Anker gegen den Starkwind auszurudern. Das Ganze natürlich bei stockfinsterner Nacht! Warum also nicht gleich bei jedem Ankermanöver den zweiten Anker ausrudern? Man schläft besser, wenn es später draußen pfeift. Jedes Mal, wenn ich mir den mobilen Anker ersparen wollte, fand ich mich nachts frierend, nass und fluchend im Beiboot wieder, um gegen den Wind anzukämpfen.

Also mein dringender Rat: immer gleich zwei Anker ausbringen. Es ist ein beruhigendes Gefühl, sich bei Wetterverschlechterung sagen zu können: »Mehr kann ich für die Sicherheit meines Schiffes nicht tun!« Und sich zum Weiterschlafen umzudrehen ...

## Ankern in Korallengewässern

Häufig herrschen in Korallengewässern gute Sichtmöglichkeiten unter Wasser, was das Ankern erleichtert. Die Regel ist dies aber nicht. In zahlreichen tropischen Gebieten sind die Sichtverhältnisse nicht viel besser als in jedem anderen Gewässer auch. Was dann die Seefahrt gefährlich macht. Denn während das Echolot noch 20 Meter anzeigt, können es ein paar Meter (wirklich nur ein »paar«) weiter nur noch 20 Zentimeter Wassertiefe sein, was man leider gelegentlich erst am Knirschen des Kiels bemerkt.

Sich hier auf Seekarten zu verlassen, wäre grob fahrlässig. Entweder suche man sich einen ortskundigen Führer, oder man erkunde das fremde Gewässer vorab mit dem Beiboot, wobei ein tragbares Echolot unschätzbare Dienste leistet.

In klaren Korallengewässern hat man zumindest die Sorge nicht, dass man Korallen, die ja praktisch nie über die Wasseroberfläche hinauswachsen, unter Wasser gar nicht sehen kann. Aber auch unter solchen Umständen hat man beim Ankern zusätzlich auf einige Eigenheiten zu achten.

Charakteristisch für die meisten Korallen ist, dass sie nahezu senkrecht in die Höhe wachsen. Das führt häufig dazu, dass der zur Verfügung stehende Schwojkeis durchaus eingengt sein kann durch Korallenköpfe, die bis auf einen Meter



*Ein Hand-Echolot eignet sich bestens für Tiefenmessungen vom Beiboot aus.*

oder eine Armlänge an die Wasseroberfläche ragen und die von einer schwappenden Yacht erst gar nicht berührt werden sollten.

Andererseits sind die Wassertiefen in Korallengewässern gelegentlich erheblich. So kann man, um nur ein paar Gebiete zu nennen, in Bora Bora vor dem Dorf lediglich auf 20 Metern Tiefe liegen, was wohl bei der üblichen Kettenlänge auf Yachten die Grenze ist, wo noch geankert werden kann. Auf der Haupttrede in Vavau (Tonga) sind es dann schon 30 Meter, was dazu geführt hat, dass yachtfreundliche Einheimische Murings ausgelegt haben, um den Aufenthalt für Yachten dort überhaupt zu ermöglichen.

Klar, ein in die Korallen versenkter Anker hält am besten! Wirklich? Ganz falsch! Er scheint zwar durch Verhaken in den Korallenzweigen Sicherheit zu gewähren, doch ist damit zu rechnen, dass der konstruktionswidrig verwendete Anker bei großer Belastung die Korallenarme einfach abreißt. Schwerste Beschädigungen der unersetzlichen und schönen Korallen sind die Folge – ohne nennenswerten Sicherheitsgewinn! Darauf keine Rücksicht zu nehmen, mag noch vor ein paar Jahrzehnten angegangen sein, als typische Korallengewässer jährlich gerade mal von einer Handvoll Yachten besucht worden sind. Beim heutigen Yachttourismus wäre dies aber eine Umweltsünde. Was dazu führte, dass immer mehr Regierungen den Yachten zauberhafte Yachtreviere verboten haben.

Meist kann man in Korallengewässern zwischen den Köpfen Sandflächen finden, über denen man den Anker fallen lässt. Aber Achtung: Unter dem Sand können sich abgestorbene Korallen verbergen, über die der Anker, scheinbar im Sandboden, bei Belastung rutscht.



*In Korallengewässern findet man fast immer Flecken mit Sand ohne die empfindlichen Korallen. Dieser Katamaran ankert genau auf der Kante, wo die Tiefe von 25 Metern auf 2 Meter ansteigt.*

Wer eine Tauchausrüstung an Bord hat und mit dieser auch umgehen kann, ist hier im Vorteil. Er kann eine Kette oder Trosse um einen ganzen Korallenstock mit abgestorbenen Korallen befestigen und so eine größere Haltekraft erzielen als mit einem wirkungsvollen Anker.

Unproblematisch ist es also nicht, in solchen tropischen Gewässern zu ankern. Aber schon nach kurzer Zeit wird man genügend Erfahrungen gesammelt haben, um mit diesen Problemen ganz gut umzugehen.

## Gesetzliche Regelungen



*Gleich ist es Zeit, das Ankerlicht einzuschalten.*

Dass eine Yacht nicht an Stellen ankert, wo in Seekarten oder in offiziellen Veröffentlichungen ein Ankerverbot angegeben ist, dürfte selbstverständlich sein. Abgesehen davon hat so ein Ankerverbot fast immer einen handfesten Hintergrund, der zu einer Gefährdung der dort ankernden Yacht führen würde.

Nach den international gültigen Kollisionsverhütungsregeln (KVR) muss eine Yacht vor Anker unter 50 Meter Länge tagsüber einen Ankerball setzen und nachts, also zwischen Sonnenuntergang und Sonnenaufgang, dort ein weißes Rundumlicht, wo es am besten gesehen werden kann (Regel 30). Das Ankerlicht muss eine Tragweite von zwei Seemeilen haben.

In vielen Gegenden, wo zahlreiche Yachten auf dem Ankerplatz ankern, zum Beispiel im Mittelmeer und in Übersee, wird man regelmäßig weder Licht noch Ankerball sehen. Und wenn dort Yachten nachts ein Licht zeigen – weißes Stroboskoplicht, grün, blau, gar rotes Blinklicht hat der Autor schon gesehen –, dann entspricht es kaum je den gesetzlichen Vorschriften.

Aber auch wenn diese Irrlichter »landesüblich« sind, muss davor gewarnt werden, sich solchen Bräuchen anzuschließen. Denn einen Ankerball mit einem Durchmesser von 60 Zentimetern – zusammenlegbar – mitzuführen und untertags zu setzen, ist kein großer Umstand. Und nachts werden die Batterien auch nicht leer gesaugt, wenn ein modernes und zugelassenes Ankerlicht mit LED-Lampen eingeschaltet ist. Kommt es nämlich zu einer Kollision, und das ist gerade auf den überbelegten Ankerplätzen durchaus nicht unwahrscheinlich, dann wird der Vorwurf nicht mehr fern sein, das Schiff sei wegen des fehlenden Ankerlichts nicht wahrnehmbar gewesen. Der Skipper, der sich das Ankerlicht oder auch den Ball »erspart« hat, hat dann in einer gerichtlichen Auseinandersetzung schlechte Karten.



*Der Ankerball, zusammengelegt,  
nimmt kaum Platz weg ...*



*... und ist leicht zu setzen.*

## Ankerwache – hält der Anker?

Eine Ankerwache ist immer dann einzuteilen, wenn mit der Möglichkeit gerechnet werden muss, dass der Anker nicht hält, oder wenn der Ankerplatz aus anderen Umständen verlegt werden muss und niemand vorhanden ist, um einzugreifen. In der Praxis wird man also zum Beispiel nachts eine Ankerwache aufstellen, wenn der Wind drehen oder auffrischen könnte oder damit zu rechnen ist, dass der Ankerplatz aufgrund von Wetterverschlechterung verlassen werden muss.

Auf den meisten Ankerplätzen, die man ja aufgesucht hat, weil sie Geborgenheit oder Wetterschutz versprechen, wird man auf eine Ankerwache verzichten. Trotzdem ist es ratsam, Vorkehrungen zu treffen, damit man auch im Schlaf mitbekommt, wenn sich die Yacht vom Ankerplatz entfernen sollte, das heißt, wenn der Anker – aus welchen Gründen auch immer – die Yacht nicht auf dem vorgesehenen Platz hält.

Nicht immer ist es ganz einfach, zu erkennen, ob eine Yacht abzutreiben beginnt. Ein Anzeichen ist zum Beispiel, dass bei Winddruck die Kette nicht mehr straff gespannt ist, sondern leicht durchhängt. Oftmals verraten auch scharrende Geräusche am Vorschiff, dass offensichtlich der Anker und die Kette über den Ankergrund geschleift werden. Das ist aber kein sicheres Zeichen, denn gleiche Laute entstehen, wenn die Kette über Felsen streift.

Am sichersten erkennt man einen schlierenden Anker daran, dass die Deckpeilungen, die man nach dem Einfahren des Ankers genommen hat, nicht mehr stimmen. Die Schwierigkeit hierbei ist, dass der Schwojkreis mit berücksichtigt werden muss. Deckpeilungen mittels zweier naher Objekte am Ufer (Baum, Strauch, Gebäudekanten etc.) sind nämlich so präzise, dass sie bei wenigen Metern Abweichung von der ursprünglichen Position eben nicht mehr gegeben sind, das heißt, dass die ursprünglich gewählten Objekte nicht mehr in einer Linie, also »in Deckung« sind. Bekannt ist ein einfacher Trick, mit dem sichergestellt werden soll, dass ein Abtreiben auch akustisch bemerkt wird: Ein Eimer, zum Beispiel auf dem Cockpitisch, wird mit einer langen Leine verbunden, an deren Ende sich ein Bleigewicht (oder der Beibootanker) befindet. Das Gewicht wird auf den Ankergrund gegeben, wobei die Leine so lang bemessen sein muss, dass kein Zug auf den Eimer kommt, solange die Yacht vom Anker gehalten wird. Kommt sie jedoch ins Trei-

ben, zieht die Leine die Pütz vom Tisch, die mit lautem Scheppern herunterfällt. Eleganter kann dies heute mit dem GPS-Gerät erreicht werden. Man speichert den Ort des Ankers als Wegpunkt ab und setzt einen Alarm, der dann aktiv wird, wenn beispielsweise die Entfernung zu diesem Wegpunkt größer als die Kettenlänge plus 10 oder 20 Meter wird. Wobei der Wert als Seemeilen eingegeben wird: 0,01 Seemeilen entsprechen einer Entfernung von 18,5 Metern. Zu diesem Zweck (nicht für die Navigation!) kann davon ausgegangen werden, dass die GPS-Standorte in der Regel (!) auf 10 bis 20 Meter genau sind. Und ist mal ein Ausreißer bei den GPS-Standorten dabei (was ohne Weiteres vorkommen kann), hat man halt einen Fehlalarm. Nicht Schlimmeres! Der Vorteil eines GPS-Alarms gegenüber anderen elektronischen Methoden liegt darin, dass er praktisch überall ohne Rücksicht auf geografische Besonderheiten (siehe unten) eingesetzt werden kann.

Leider haben die meisten GPS-Geräte nur einen relativ leisen Alarmton, sodass nicht sichergestellt ist, ob ein übermüdeter Skipper dadurch aus dem Schlaf gerissen wird. Je nach Beschaffenheit des Ankergrundes kann auch im Echolot ein Alarm gesetzt



*Diese 30-Meter-Yacht ist nachts aufs Riff gegangen; jetzt ist es zu spät, mehrere Anker auszubringen.*

werden, der beispielsweise ausgelöst wird, wenn eine voreingestellte Wassertiefe unterschritten wird. Dies ist aber lediglich eine Warnung vor abnehmender (oder zunehmender) Wassertiefe, nicht hingegen vor anderen Yachten, in die man bei schließendem Anker hineintreibt. Im Gegensatz zum GPS-Alarm eignet sich dieser Alarm (aber) nur bei sich schnell ändernden Tiefen am Ankergrund.

Unter Umständen kann auch ein modernes Radargerät zur Alarmierung benutzt werden, wenn die Yacht abtreiben sollte. Hierbei wird um die Schiffsposition ein Alarmsektor gelegt. Sollte dann das Radargerät innerhalb des Alarmsektors ein Echo wahrnehmen, wird ein optischer und akustischer Alarm ausgelöst. Freilich bringt diese Methode nur dann etwas, wenn am Ankerplatz keine anderen Yachten (die ja ebenfalls ein Echo darstellen) und Landmassen in der Nähe sind. Und es wird, logisch, nur dann ein Alarm ausgelöst, wenn die Yacht in die Landnähe und nicht etwa auf die offene See hinaustreibt. Aber letzterer Fall wäre ja ohnehin harmlos, weil dann im Normalfall nicht die Gefahr einer Grundberührung besteht.

## Ankerauf gehen

Mit der Maschine ankerauf zu gehen ist kinderleicht. Das Einzige, was man ins Kalkül ziehen muss, ist, dass die Yacht manövrierunfähig ist, solange das Ankerschirr nicht an Deck ist.

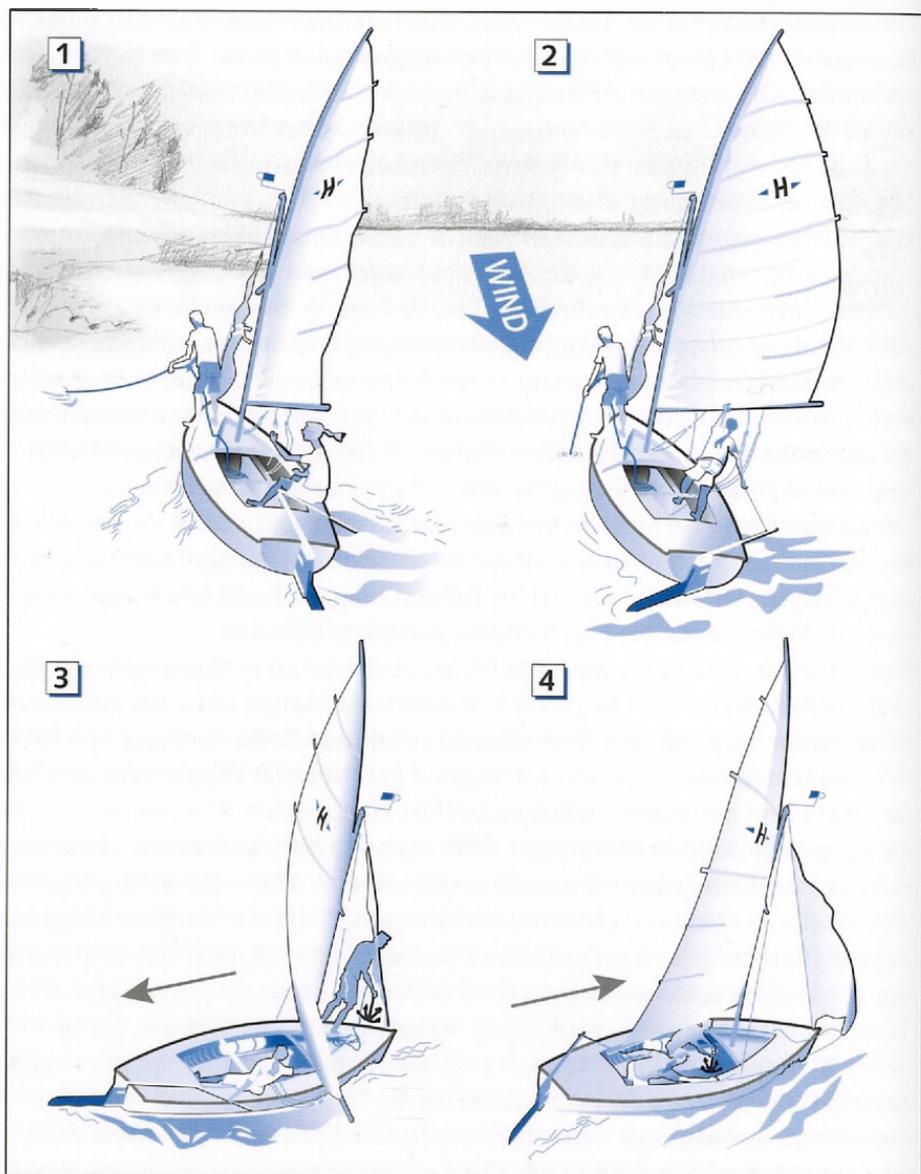
Dass man die Maschine, wenn sie schon läuft, zur Unterstützung der Crew beziehungsweise der Ankerwinde benutzt, sollte selbstverständlich sein. Dies gilt besonders beim Einsatz einer elektrischen Ankerwinde, die bei Leerlauf der Maschine, also wenn die Lichtmaschine noch nicht mit voller Leistung arbeitet, nicht nur die Batterien mit einer Amperezahl leicht im dreistelligen Bereich übermäßig belastet, sondern auch nicht ihre volle Kraft entwickeln kann. Man denke daran, wenn die Maschine ausgekuppelt ist und nur mit niedriger Drehzahl im Leerlauf tuckert. Die Maschine muss gerade so sachte eingesetzt werden, dass die Yacht nicht über die Kette hinausfährt, sondern von ihr zu der Stelle über dem Anker geführt wird. Wenn die Yacht über dem Anker steht und die Kette straff gespannt ist, der An-

ker also »kurzstag« steht, wird er ausgebrochen. Und dann möglichst schnell an Bord geholt. Nur wenn auf dem Ankerplatz genügend Raum zum Herumtreiben vorhanden ist, kann man die Kette während des Aufholens reinigen. Wenn nicht, sollten in erster Linie Kette und Anker an Bord genommen werden, denn die Yacht ist vorher praktisch manövrierunfähig beziehungsweise in ihrer Manövrierfähigkeit sehr stark eingeschränkt.

Eine mühselige und zeitraubende Arbeit ist es, die Kette, wenn sie zum Beispiel im Schlick gelegen hat, während des Aufholens zu reinigen. Meistens steht uns ja kein scharfer Wasserstrahl zu diesem Zweck zur Verfügung. Und ein Eimer Wasser, über der Kette ausgegossen, zeigt keine große Wirkung. So wird einem manchmal nichts anderes übrig bleiben, als die Kette mit dem ganzen Dreck und Getier an Bord und in den Ankerkasten zu nehmen, wobei es sich dann als angenehm erweist, wenn der Kettenkasten gegenüber dem übrigen Schiff geruchsfest abgeschottet ist. Den Anker selbst kann man ganz gut reinigen, wenn man ihn kurz unter der Wasseroberfläche bei nicht zu viel Fahrt noch einige Zeit durchs Wasser schleift. Bei den meisten Yachten aber wird der Anker selbst bei geringer Fahrt gegen den Bug schlagen, sodass der Kunststoff, Gelcoat oder die Farbe beschädigt wird. So ist diese Methode nur bei Katamaranen wirklich praktikabel.

Eine schlechte Idee ist es, die Kette im tiefen Wasser zu reinigen, indem man sie ausrauschen lässt. Wenn sie nämlich in ihrer vollen Länge unter der Ankerwinde hängt, kann diese mit dem Gewicht von Anker und Kette durchaus überfordert sein. Außerdem wird man nicht genügend Fahrt durchs Wasser erzeugen können, um einen besonderen Reinigungseffekt zu erzielen.

Ein Anker auf-Manöver unter Segel sollte man sich nur dann leisten, wenn reichlich Platz auf dem Ankerfeld ist oder wenn keine Maschine zur Verfügung steht, also – fast – im »Notfall«. Denn dieses dann einzig mögliche Manöver hängt nicht nur vom Vorhandensein einer stärkeren Crew ab, sondern auch von den Umständen des Einzelfalls, die der Skipper nicht immer mit letzter Gewissheit im Griff hat. Wenn sich die Yacht alleine auf einem riesigen Ankerplatz befindet, gilt dies freilich nicht. Dann braucht die Crew nur die Kette – meist mit Muskelkraft – an Bord zu ziehen, den Anker aufzuholen, zunächst die Fock zu setzen und Fahrt für einen Aufschießer zu holen, um dann im Wind das Groß hochzuziehen. Oder das Groß wird gesetzt, der Anker hochgeholt, Fahrt aufgenommen und die Genua ausgerollt.



Ganz anders sieht es aber aus, wenn die Yacht auf einem vorher bestimmten Bug absegeln muss, sei es, weil auf der einen Seite die Küste oder sonstige Untiefen lauern, sei es, weil man nicht mit anderen Yachten in der Nähe kollidieren möchte. Wenn man also keine Maschine zur Verfügung hat und nach einer bestimmten Seite absegelt werden muss, kann folgendes Manöver angewandt werden: Die Fock ist angeschlagen, aber nicht gesetzt. Das Groß wird zu Beginn des Ankermanövers gesetzt, wobei darauf zu achten ist, dass immer genügend Lose in der Großschot ist, sodass das Großsegel frei killen kann, und somit die Yacht nicht anfängt, über den Anker zu segeln.

Dann wird die Kette langsam eingeholt, bis sie kurzstag steht.

Das ist der kritische Moment, denn wenn der Anker jetzt ausbricht, bleibt es dem Zufall überlassen, wohin die kaum zu manövrierende Yacht treibt. Sollte dies passieren, lässt sich die Situation nur dadurch retten, indem sofort wieder Kette gegeben, sozusagen nochmals geankert wird.

Ein Fehler wäre es, in dieser Situation mit dem Ankergeschirr »auf Verdacht« loszusegeln. Abgesehen davon, dass mit einiger Wahrscheinlichkeit die Kette mit nachgeschlepptem Anker den Bug verkratzt, kann mit der Yacht bei Weitem nicht so manövriert werden, wie man es gewohnt ist.

Angenommen aber, die Ankerkette bleibt kurzstag, ohne den Anker auszubrechen: Um sicherzustellen, dass die Yacht nach einer bestimmten Seite absegelt, muss das Großsegel auf dieser Seite backgesetzt werden. Dies geschieht am besten mit einer vorbereiteten Bullentalje (»Bullenstander«), bei kleineren Yachten oder Jollen, indem man den Großbaum so weit wie möglich per Hand hinausdrückt. Je weiter er backgesetzt ist, umso höher ist die drehende Wirkung des Großsegels. Hat sich die Yacht deutlich aus dem Wind gedreht, und zwar so weit, dass sich

*Mit geborgenem Vorsegel und killendem Groß verholt man sich zum Anker (1); bei Anker »kurzstag« wird das Groß per Hand oder Bullenstander backgesetzt, während das Ruder auf Rückwärtsfahrt gelegt ist (2). Ist der Anker an Deck, nimmt das Boot kurz Rückwärtsfahrt auf und legt sich hierbei auf den gewünschten Bug (3). Anschließend wird das Groß dicht geholt, das Ruder auf Vorwärtsfahrt gelegt, absegelt und später die Fock gesetzt (4). Funktioniert mit Yacht oder Jolle gleichermaßen.*

das dichtgeholte Großsegel mit Wind füllen könnte, wird der Anker ausgebrochen und so schnell wie möglich aufgeholt.

In diesem Moment wird die Yacht zurücktreiben, wobei das Ruder »auf Rückwärtsfahrt« gelegt wird, um die Drehung der Yacht nach der beabsichtigten Seite weiter zu unterstützen.

Wenn also die Yacht nach Steuerbord absegeln soll, muss das Ruder »hart Backbord« stehen (Ruderblatt zeigt nach Backbord!).

Hat die Yacht weit genug gedreht und ist der Anker an Bord, kann das Groß dicht genommen werden. Sobald die Yacht Fahrt voraus aufnimmt, muss das Ruder nach der anderen Seite »auf Vorwärtsfahrt« gelegt werden, im obigen Fall also auf »Ruder hart Steuerbord.«

Nachdem Ankermanöver unter Maschine die einfachsten sind, unter Segel, je nach Wind, jedoch nicht ganz so zuverlässig gefahren werden können, wird dringend empfohlen, Ankermanöver grundsätzlich unter Maschine zu fahren. Die Nachbarn auf dem Ankerplatz und die Batterien (wenn das Ankerspill elektrisch ist) werden es einem danken.

## Anker ausbrechen

Im Allgemeinen sitzt ein richtig eingefahrener Anker, erst recht, wenn viel Wind abzuwettern war, nicht so locker, dass man ihn leicht mit der Hand ausbrechen kann – selbst dann nicht, wenn die Kette genau kurzstag steht und der Zug der Kette im vom Ankerkonstrukteur vorgesehenen Winkel angreift.

Es wird dringend davon abgeraten, das Ausbrechen des Ankers etwa dem Ankerspill zu überlassen. Denn der Stromfluss ist überflüssigerweise extrem hoch, was weder dem Spill noch der Batterie gut tut. Auch sind Ankerspills, weder elektrische noch mit Muskelkraft betriebene, nicht auf unendlich hohe Zugbelastungen hin konstruiert. Das mag bei einem tief im Grund eingegrabenen Anker noch angehen, aber nicht dann, wenn sich der Anker an einem Felsen oder einem anderen Hindernis verhakt hat. In diesem Fall wird die Geschwindigkeit des Spills ohnehin auf »Null« zurückgehen. Dann wäre es unsinnig, die elektrische Anker-

winde weiter eingeschaltet zu lassen, denn unweigerlich wird die – thermische – Sicherung auslösen, und man steht plötzlich – zunächst – ohne Spill da.

Es gibt aber eine leicht anzuwendende Methode, um den Anker ohne jeden Kraftaufwand und ohne Belastung der Batterie auszubrechen:

Hierzu ist es notwendig, den Anker wirklich kurzstag zu holen, also so weit, dass das Spill spürbar den Bug der Yacht wenige Zentimeter nach unten zieht. Anschließend wird die Kette in dieser Position blockiert, entweder durch eine an der Winde vorhandene Sperrklinke oder – besser noch – eine Pallklinke.

Meistens wird sich schon nach einigen Sekunden der Bug der Yacht anheben, ein Zeichen dafür, dass die Auftriebskraft der Yacht, nicht das Spill, den Anker ausgebrochen hat. Wird nunmehr das Spill eingeschaltet, wird der Anker – zunächst langsam, dann immer schneller – kommen.

Rührt sich auch nach einer Minute nichts, kann man ins Cockpit zurückgehen und so die ganze Yacht als Hebel – mit dem nunmehr größeren Gewicht achtern – auf Kette und Anker wirken lassen.

Bleibt auch das wirkungslos (was unwahrscheinlich ist), kann man das Gewicht der ganzen Crew einsetzen, die sich aufs Vorschiff begibt, während man noch ein paar Zentimeter Kette einholt, bis der Anker wiederum stramm kurzstag ist. Der Anker wird ausgebrochen.

Der Autor hat in seiner jahrzehntelangen Praxis auf Yachten von 10 bis 16 Metern Länge niemals erlebt, dass der Anker letztlich auf diese Weise nicht hätte ausgebrochen werden können – ohne den Einsatz von Muskelkraft.

Sollte der Anker aber trotzdem nicht freikommen, ist dies ein sicheres Zeichen dafür, dass er sich an einem Unterwasserhindernis oder einem Felsen verhängt hat.

Es wird ausdrücklich davon abgeraten, über den Anker zu fahren, um ihn so herauszureißen. Einerseits ist dies nicht nötig – siehe oben –, andererseits birgt dieses Manöver einige Unwägbarkeiten. Man wird nie mit letzter Sicherheit sagen können, ob man die Kette genau über dem Anker kurzstag hat oder nur annähernd. Wenn die Kette aber nicht kurzstag ist, dann wird der Anker aus dem Grund gerissen, wobei der Zug auf den Anker zum Ausbrechen nicht im idealen Winkel – senkrecht nach oben – angreift. Andererseits kann es sein, dass der Anker an einem Hindernis (Felsen) hängt oder hakt, sodass die Yacht ihn gar nicht herausreißen kann. Dann wirkt ein übermäßiger schockartiger Kraftruck

zerstörerisch auf die Ankerbeschläge und auf die Yacht. Außerdem wird sich hierbei nicht vermeiden lassen, dass Anker und Kette nachgeschleppt werden, sich entweder neu an einem anderen Hindernis (Stein) verhaken oder am Rumpf der Yacht entlangschrammen.

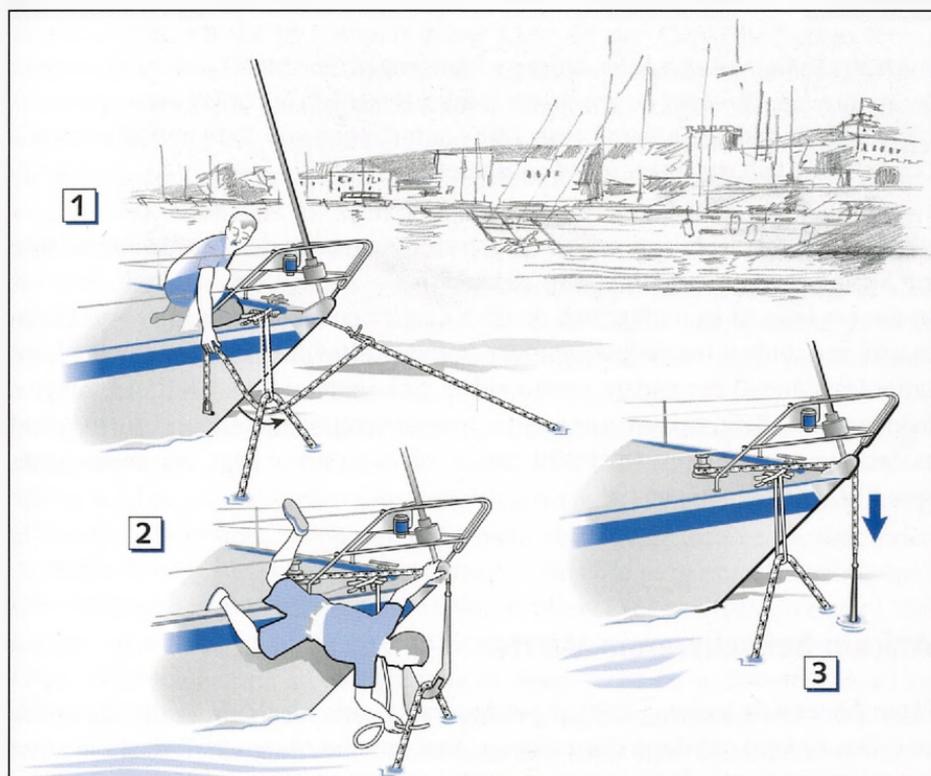
## Ankersalat

In überfüllten Häfen, vor allem, wenn zahlreiche Yachten eng aneinander vor Anker und Poller liegen, bleibt es nicht aus, dass gelegentlich Anker oder Ketten übereinanderliegen. Häufig wird dies von der Crew erst bemerkt, wenn beim Ankeraufholen merkwürdige Kratzgeräusche aus dem Wasser kommen oder der eigene Anker übermäßig schwer erscheint. Man hat sich ein fremdes Ankergeschirr eingefangen.

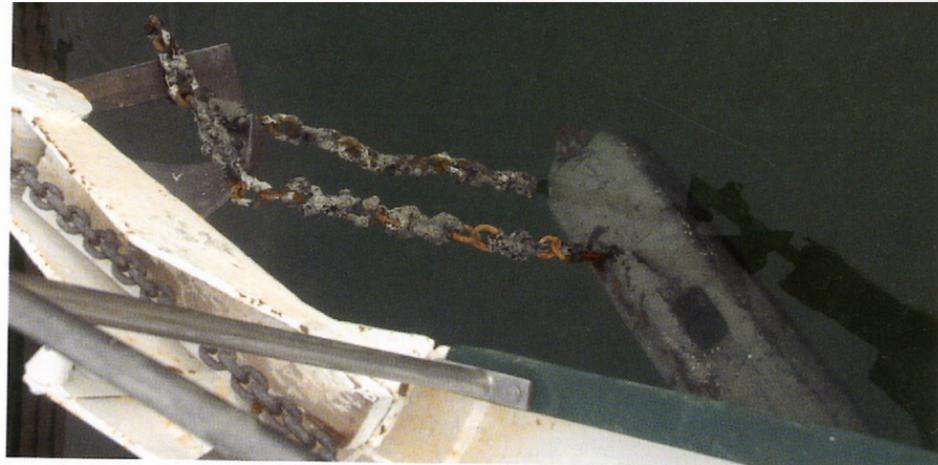
Wenn man das Ankermanöver nicht gerade unter Zeitdruck durchführt oder schlechtes Wetter herrscht, wird es in der Praxis nicht schwierig sein, so einen »Ankersalat« aufzulösen.

Dazu hole man den eigenen Anker so weit auf, dass man die fremde Kette, die über der eigenen liegt, erreichen und mit einem starken Stropp, zum Beispiel mithilfe des Bootshakens oder vom Beiboot aus, unterfangen kann. Dann hole man den Stropp mit der fremden Kette mittels Winsch so dicht, dass die eigene Kette weiter normal aufgeholt und der eigene Anker an Bord genommen werden kann. Schließlich öffne man den Hilfsstropp und lasse die fremde Kette wieder auf Grund. Möglicherweise wurde bei diesem Manöver der fremde Anker aus dem Grund gerissen. Das lässt sich nur vom fremden Schiff aus mit Sicherheit kontrollieren. Es ist also in jedem Fall unabdingbar, den anderen Skipper über dieses Missgeschick zu informieren. Denn selbst wenn man den fremden Anker nur um wenige Meter verlegt hat, kann das andere Schiff bei auflandigem Wind in die Pier knallen. Wenn das andere Schiff nicht besetzt ist – und nur dann –, darf es zur Schadensvermeidung – und nur dazu – betreten werden. Wird festgestellt, dass bei geringem Abstand zur Pier die Ankerkette zu lose ist oder durchhängt, was ein sicheres Zeichen dafür ist, dass der Anker (durch uns!) ausgebrochen wurde,

kann versucht werden, die Kette erneut durchzusetzen – wenn man Glück hat, ist die Ankerwinch eingeschaltet. Gelingt dies nicht, müssen wir einen weiteren Anker mit dem Beiboot ausfahren. Findet man den auf der unbesetzten Yacht



Liegt eine fremde Kette über der eigenen und kommt sie beim Ankerholen an die Wasseroberfläche, kann sie mit einem Stropp unterfangen und gesichert werden. Daraufhin wird mit einem weiteren Stropp die eigene Kette gesichert und umgefädelt, was sehr zeitaufwendig sein kann, wenn der Hauptteil der Kette im Kettenkasten ist (1). Vergleichsweise leicht ist es, wenn der eigene Anker eine fremde Kette hochgeholt hat. Auch hier wird die Kette mit einem Stropp dicht geholt (2). Dann kann man die eigene Kette etwas nachlassen – und der Anker ist frei (3).



*Auch das kann man sich beim Ankern einfangen: ein zur Muring umfunktionierter Autoreifen, den man wegen seines Gewichts nicht so leicht los wird. Auch hier muss die rostige Kette mit einer Leine unterfangen und dicht geholt werden. Danach lässt sich der Anker leicht »ausfädeln«.*

nicht vor, bleibt nichts anderes übrig, als einen Anker aus den eigenen Beständen zur Sicherung des fremden Bootes auszufahren.

In diesem Falle ist es müßig, sich darüber Gedanken zu machen, wer den Schlammassel verschuldet hat. Selbst wenn die fremde Kette über der unseren war, kann unter Umständen der andere hierfür nichts. Es kommt auf die Umstände an.

In jedem (!) Fall müssen wir uns um das fremde Schiff kümmern und dürfen nicht einfach wegsegeln, ohne Rücksicht darauf, ob es so sicher liegt, wie es vor unserem (!) Manöver gelegen hat.

## **Ankern bei schwerem Wetter**

Einen Ankerplatz suchen wir häufig auf, um uns vor schlechtem Wetter zu schützen. Das Ankern soll dann dazu dienen, dass sich die Mannschaft ausruhen und entspannen kann und sich nicht mit schlechtem Wetter herumschlagen muss.

Umgekehrt kann es passieren, dass wir es erst während des Ankerns mit unerwartet schlechtem Wetter zu tun bekommen und wir vor dem aufkommenden Wetter keine Möglichkeit mehr haben, den Ankerplatz rechtzeitig zu verlassen.

Letzteres kann einem dann widerfahren, wenn sich nachts das Wetter überraschend verschlechtert und wegen der Dunkelheit ein Verlassen des Ankerplatzes nicht mehr möglich ist. Man sitzt sozusagen in der Mausefalle. Und nur in ganz extremen Fällen kann der Versuch gelingen, auf die offene See zu flüchten. Vo-

raussetzung dafür ist, dass der Ankerplatz großräumig genug ist, um mithilfe des Radars (oder eines guten Nachtsichtgerätes – nicht die ersten beiden Generationen!) in die Dunkelheit hineinzumotoren. Eine echte Hilfe hierbei ist es, wenn der Skipper den Weg zum Ankerplatz mithilfe seines GPS-Empfängers oder Plotters aufgezeichnet hat. Ist er nautisch in der Lage, in der Dunkelheit so exakt zu steuern, dass er praktisch strichgenau auf derselben Kurslinie auf dem Bildschirm hinausmotoren kann, kann er das bei der heutigen Genauigkeit des GPS-Systems wagen. Allerdings nur, wenn davon auszugehen ist, dass Abweichungen von der Kurslinie in der Größenordnung von 100 Metern nach beiden Seiten geografisch möglich sind, ohne dass die Yacht Grund- oder Landberührung hat. Bei den angegebenen 100 Metern sind minimale Steuerungenauigkeiten und Streuungen der GPS-Signale mit eingerechnet. Unberücksichtigt bleiben können Kartenabweichungen gegenüber dem GPS-Signal, denn der Skipper navigiert hier ja nicht nach Karte (die weitere Fehler einbringen könnte), sondern nach den Kursaufzeichnungen des GPS-Empfängers ohne Zwischenschritte.

Freilich ist dies nichts für schwache Nerven und sollte nur als Ultima Ratio angesehen werden.

Häufig wird es unumgänglich sein, mit schlechtem Wetter am Ankerplatz fertig zu werden. Besonders, wenn der Ankerplatz etwa durch andere Yachten oder Landnähe beenzt ist, ist es selbstverständlich, dass alle möglichen Vorkehrungen getroffen werden, die Yacht auf der Stelle zu halten. Dies geschieht in erster Linie dadurch, dass alle Anker, die sich an Bord befinden, ausgebracht werden. Wie schon mehrfach betont, ist es nicht möglich, eine Yacht vor mehreren Ankern so hinzulegen, dass zwei oder drei Anker gleichzeitig die Kräfte auf die Yacht aufnehmen können. Mehrere Anker haben nur den Sinn, dass mehrere Sicherheiten gegen das Abtreiben des Schiffes vorhanden sind.

Die Zusatzanker müssen mithilfe von Beiboot und Trossen ausgebracht werden. Ist dies nicht möglich, zum Beispiel weil unverständlicherweise gar kein Dingi vorhanden ist, oder kommt wegen des schweren Wetters das Beiboot nicht mehr gegen den stürmische Wind an, so bringt es etwas mehr Sicherheit, wenn weitere Anker mit ausreichender Trosse über Bord gegeben werden – in der Hoffnung, dass diese Anker sich eingraben und halten, wenn der Hauptanker das Schiff nicht mehr auf der Stelle halten kann.

Das Beiboot sollte nach Gebrauch wieder an Bord genommen oder eben am vorgesehenen Platz (Davits) bereitgehalten werden.

Zwei Fehler sind es, die – meist aus Angst – in solchen Situationen gelegentlich gemacht werden: Ist der Hauptanker ausgebrochen und zeigt deshalb die Kette vorne am Bug locker nach unten, wird der ängstliche Skipper ein paar Meter Kette einholen, vermeintlich, um wieder Zug auf die Kette zu bringen. Doch das Gegenteil ist richtig. Er muss noch mehr Kette geben, um dem Anker die Chance zu eröffnen, sich wieder einzugraben. Natürlich, ein schwerer Entschluss, wenn in der Dunkelheit wenige Meter hinter der Yacht bereits die Brandung auf dem Felsen zu hören ist. Falsch ist es auch, die Maschine einzusetzen, um die Kette zu »entlasten«. Da die Yacht vor Anker ja keine Fahrt voraus macht und somit keine Ruderwirkung vorhanden ist, wird das Ziel, die Yacht in Ankerrichtung zu drehen, ohne starken Zug auf die Kette zu bringen, nicht zu erreichen sein. Im Gegenteil, die Yacht wird zwar mit einem Gasstoß im rechten Moment ein paar Meter in Richtung Anker marschieren, dann aber wird der Bug dank der nunmehr losen Kette vom Wind weggedrückt, und die Yacht nimmt eine Position nahezu breitseits zum Wind ein, wo sie diesem die größte Angriffsfläche bietet und somit zur größten Belastung des Ankers führt.

Dagegen ist es sicher nicht falsch, die Maschine auf »Standby« im Leerlauf mitlaufen zu lassen, um einerseits sicherzustellen, dass sie im »Notfall« zur Hand ist, und um andererseits nachts eine möglichst helle Ausleuchtung der Yacht zu ermöglichen. Die Positionslampen zeigen anderen Yachten auf dem Ankerplatz die Richtung der Yacht an, die Salingleuchten geben Licht fürs Arbeiten an Deck, und außerdem werden die anderen Ankerlieger dadurch animiert, Gleiches zu tun. Und Licht war schon immer ein gutes Mittel, um Angst oder Nervosität einzudämmen. Ebenfalls hilft es, über UKW Radiokontakt zu den anderen Yachten herzustellen. Es beruhigt, wenn man mit seinen Schwierigkeiten nicht allein ist. Außerdem ist es ein gutes Gefühl, im Notfall andere Yachties zur Seite zu haben.

Trotz aller Vorsorge kann es zum Schlimmsten kommen, nämlich dass die Anker die Yacht nicht mehr halten können. Ein Ankergeschirr, das eine Yacht unter allen Umständen sichert, gibt es nicht. Aber, richtig gehandelt, ist damit noch nicht alles verloren. Falsch wäre es jetzt, unter allen Umständen zu versuchen, den oder die Anker einzuholen. Das würde die Lage nur verschlimmern.

Denn es gibt eine Lösung für das Problem. Der Skipper muss sich von seinem Ankergeschirr trennen und versuchen, den Weg auf die offene See zu gewinnen. Ist die Yacht hierfür gut vorbereitet, passiert es in ein paar Sekunden, dass der Skipper die Kette des Hauptankers ausrauschen lässt, die vorher durch ein Bündel im Kettenkasten vor dem Verlassen desselben bewahrt wird. Mit einem Messer wird es durchgeschnitten, und die Yacht ist frei.

Jetzt zeigt sich auch, warum es sinnvoll ist, das Beiboot nicht achtern, sondern in seiner Halterung oder an Deck festgemacht zu haben. Mit einiger Sicherheit wird es im Wege sein, wenn sich der Skipper aus dieser misslichen Situation befreien möchte. Da kann er sich nicht auch noch um das Dingi kümmern: Läuft es voll? Bleibt der Festmacher vom Heck frei? Und so weiter?

Bleibt Zeit, kann das Ankergeschirr mittels einer Boje oder auch eines Fenders gesichert werden (wenn nicht schon vorher geschehen), dass es nicht schwierig ist, es bei gutem Wetter wieder einzusammeln. Wenn vorher die genaue GPS-Position niedergeschrieben worden war, wird es nach Wetterbesserung leicht sein, das Ankergeschirr per Taucher zu bergen.

Maßnahmen bei drohender Wetterverschlechterung:

- GPS-Position bis auf alle Dezimalstellen genau aufschreiben
- Alle Anker mit großzügiger Ketten- und Trossenlänge ausbringen
- Gegebenenfalls Ankergeschirre mit Bojen (Fender) sichern
- Beiboot an Deck beziehungsweise in die Davits
- Yacht in der Nacht hell erleuchten
- Über Funk sich mit den anderen Ankerliegern verständigen
- Maschine mitlaufen lassen

## Was tun, wenn die Ankerwinde versagt?

Bei einer größeren Yacht, etwa ab 12 Meter, ist dies ein echtes Malheur, denn dann Ankermanöver durchzuführen, wird zu einer kräfteaubenden, vor allem zeitaufwendigen Arbeit. Wohl dem, der auf seiner Yacht wenigstens eine Pallklinke zur Hand hat, die unter diesen Umständen die notwendigen Ankermanöver außer-

ordentlich erleichtern, eine Ankerwinde jedoch bei Weitem nicht ersetzen kann. Häufig wird die Ankerwinde dann versagen – wobei es sich fast immer um den elektrischen Antrieb handelt –, wenn man sie am dringendsten braucht, nämlich beim Ankeraufholen. Viele Ankerwinden, nicht alle, lassen sich notfalls auch per Hand mit der Winskurbel bedienen. Andere haben zu diesem Zweck einen Stock als Zubehör, mit dem die Ankernuss im Zeitlupentempo bewegt werden kann. Schneller geht es, jedenfalls bis die Yacht über dem Anker steht, wenn man mithilfe der Maschine für Lose in der Ankerkette sorgt, sie per Hand einholt und auf der Kettennuss belegt, besser noch mit der Pallklinke.

Gelegentlich fällt die elektrische Winde ganz aus, sodass sie überhaupt nicht mehr eingesetzt werden kann. Problematisch wird das Manöver dann, wenn die Muskelkräfte der Crew nicht ausreichen, den Anker samt Kette ohne Übersetzung aufzuholen. Als letzte Lösung bietet sich an, mittels einer Teufelskralle oder einem anderen Haken, zur Not auch mit einem Schäkel, eine Leine an der Kette möglichst weit unten einzuhängen und mittels Block und Schot- oder Fallwinsch die Kette so weit wie möglich zu holen. Hat man eine Pallklinke, ist man insoweit fein raus. Fehlt sie, wird man sie mit einer weiteren Teufelskralle, notfalls mit Schäkel und Stropp belegen, damit die gewonnene Kettenlänge nicht ausrauschen kann, während man die Teufelskralle mit Leine dran wieder vorn an der Kette befestigt. Dann beginnt das Spiel von Neuem.

Man kann sich leicht vorstellen, dass aus diesem Notbehelf unter Umständen eine lange, schweißtreibende Beschäftigung werden kann. Aber einen positiven Effekt hätte das Ganze: Man wird sich des großen Wertes einer gut funktionierenden Ankerwinde für die Manövrierfähigkeit einer Yacht bewusst.

## **Was tun, wenn der Anker nicht ausgebrochen werden kann?**

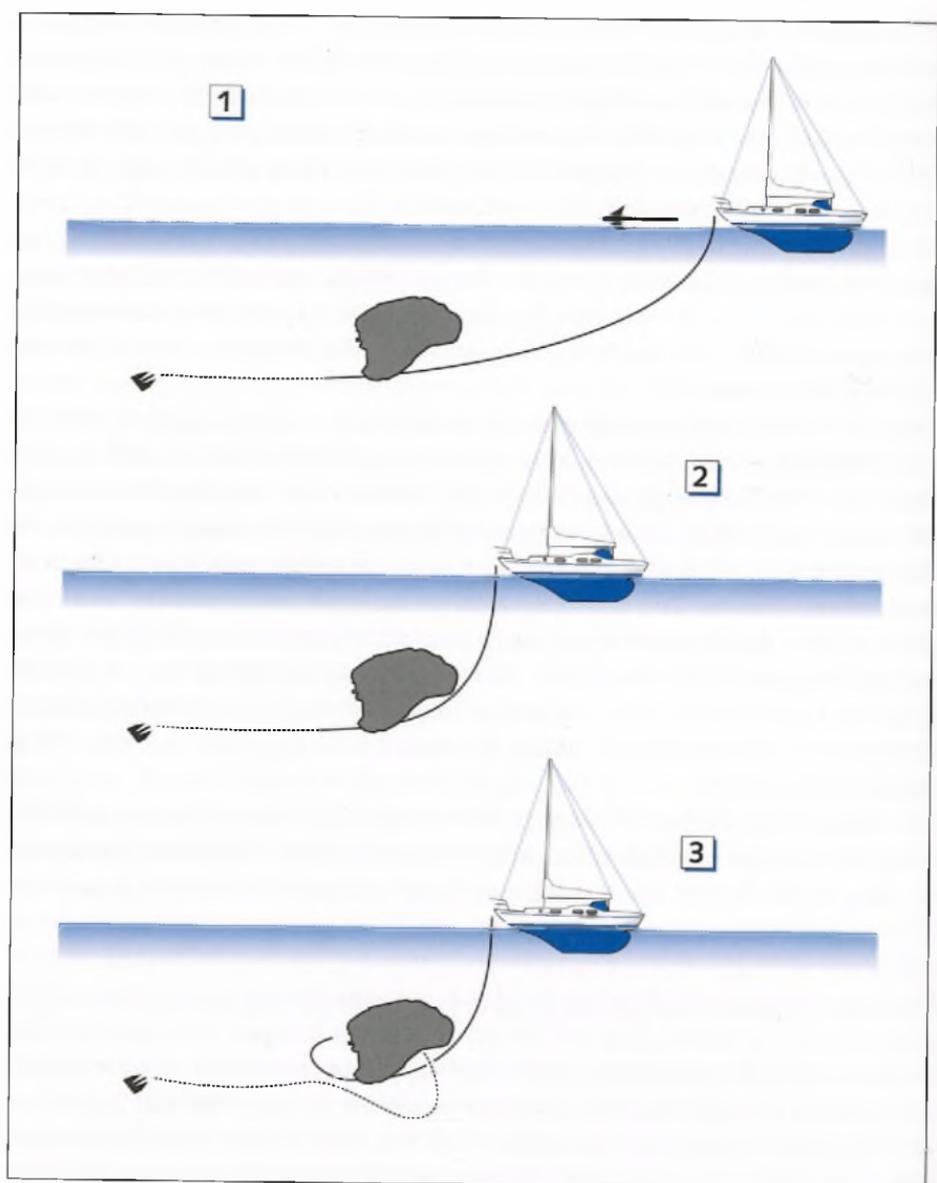
Unter normalen Umständen wird es immer möglich sein, mit den in diesem Buch aufgezeigten Methoden, zum Beispiel der Crewverlagerung nach achtern bei Anker »kurzstag«, den Anker aus dem Grund zu bekommen. Dass ein Erdreich derart haltefähig ist, dass es den üblichen Ausbrechmethoden widersteht,

ist ausgeschlossen, sonst hätte sich der Anker gar nicht eingraben können. Allerdings kann der Anker erheblichen Widerstand leisten, wenn er zum Beispiel bei schwerem Wetter über Tage hinweg seinen Weg immer tiefer in den Ankergrund suchte. Auch wird das Ausbrechen möglicherweise geraume Zeit dauern (in der immer wieder auf den letzten Zentimeter kurzstap geholt wird), doch er wird sich letztendlich aus dem Erdreich lösen.

Tut er das nicht, ist dies ein sicheres Zeichen dafür, dass er sich verhakt hat. Dies kann an einem natürlichen Hindernis liegen (Felsen, große Steine), aber auch an Hindernissen, für die der Mensch verantwortlich ist, wie etwa Hafenketten, versenkter Schrott und dergleichen. Dann helfen die normalen »Ankerauf-Methoden« nicht weiter.

Kann die Ursache optisch – etwa durch Schnorcheln – nicht festgestellt werden, ist es empfehlenswert, sich zunächst vor seinem geistigen Auge ein Bild von der Situation unter Wasser zu machen. Es gibt nämlich mehrere Möglichkeiten für das Haken des Ankers. Einerseits kann die Flunke, wie ausgeführt, hinter einem Hindernis haken. Andererseits kann aber auch die Kette so an einem Hindernis unterhaken, dass der Zug der Kette nicht in der erwünschten Weise, also nach oben, auf den Anker wirken kann; die Kette zieht im normalen Haltewinkel, nämlich fast waagrecht über den Boden. Weiter ist es sogar möglich, dass sie sich bei längerem Liegen mit häufigem Schwagen so um ein Hindernis (zum Beispiel einen Korallenblock) gewickelt hat, sodass überhaupt kein Zug mehr auf den Anker selbst kommen kann.

Die Chancen, in solchen Situationen den Anker zu klarieren, sind am größten, wenn an ihm eine – in dieser Situation fast unbezahlbare – Tripleine angebracht ist. Aber wie im Kapitel über die Tripleine bereits ausgeführt, sprechen gewichtige Gründe gegen deren routinemäßigen Einsatz. Ist sie jedoch vorhanden, wird man den Anker ohne gewaltigen Kraftaufwand zumindest aus dem Boden bekommen. Was aber ohne Tripleine tun? Ist der Anker – wie im Normalfall – nicht zu sehen, versuche man zunächst Zug auf die Ankerkette zu bringen, und zwar in einer Richtung, die sich mindestens um 90 Grad von der unterscheidet, mit der der Anker in letzter Zeit gehalten hat. Hat er an einem Hindernis unterhakt, besteht so die Möglichkeit, dass er sich herausdreht. Wenn nicht, ändere man die Richtung um weitere 90 Grad und so fort. Hat man eine dreiviertel Runde erreicht, drehe

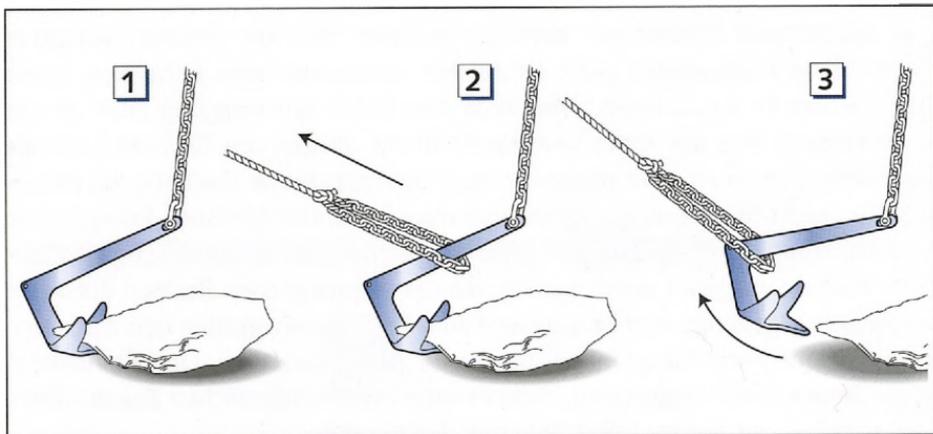


man zurück und unternehme nach der anderen Seite die gleichen Versuche. Waren diese Maßnahmen nicht erfolgreich, kann man noch versuchen, einen Tripleinenersatz anzubringen: Man hole den Anker kurzstag und lasse an der Kette (Trosse) eine aus Kette bestehende Bucht (wegen des Gewichts) um die Ankerkette herum an einer starken Leine in die Tiefe, bis sie das Ende des Ankerstocks erreicht hat. Denn nur dann wird man mit dieser Methode Erfolg haben können. Nunmehr muss Zug auf diese Bucht erfolgen, wobei er möglichst aus einer Position ausgeübt werden sollte, die der ursprünglichen Position der Yacht vor Anker entgegengesetzt ist. Das wird zunächst Schwierigkeiten bereiten, denn unsere eigene Yacht hängt immer noch »vor Anker kurzstag«. Und das Beiboot ist für diesen Zweck ungeeignet; denn es kann keinen ordentlichen Zug ausüben, weil es sich ja mit diesem selbst über den Anker zieht.

Es bleibt hier deshalb nur eine praktikable Möglichkeit: Wir bitten eine andere Yacht, den Anker mithilfe der provisorischen Tripleine aus dem Grund zu ziehen. Scheitert auch diese Methode, zum Beispiel, weil nicht der Anker, sondern die Kette unter einem Felsen hängt, und ist auch keine Taucherhilfe vor Ort, wird man sich mit dem Gedanken befassen müssen, den Anker zumindest zeitweise aufzugeben. Aber man tröste sich, dies ist schon sehr erfahrenen Weltumseglern zugestoßen. Zumindes sollte man erwägen, mithilfe anderer das Ankergeschirr später zu bergen. Dann ist eine Boje am Anker, mindestens aber die Feststellung der exakten GPS-Position des Ankers, ein Muss.

Wird das Ankergeschirr endgültig aufgegeben, wird man wenigstens die Kette so weit wie möglich bergen. Hierzu wird der Anker kurzstag genommen und ein Kettenglied möglichst weit unten mit einem Wantenschneider durchgeschnitten, gegebenenfalls mit der Stahlsäge durchsägt oder mit der Flex durchtrennt.

*Hat man Pech, dann zieht die Yacht beim Schwojen die Kette unter einen Felsvorsprung (1); will man ankerauf gehen, kommt der Anker zwar vermeintlich kurzstag, doch greift der Zug der Kette nicht nach oben an, der Anker wird nicht, wie gewünscht, ausbrechen (2). Noch schlimmer und nahezu unlösbar ist es, wenn die Kette eine ganze oder mehrere Umdrehungen geschleift hat. Dann hilft, meist, nur noch der Taucher (3).*



Wenn der Anker sich unter einem Hindernis verhakt hat, kann er nicht entsprechend seiner Konstruktion ausgebrochen werden (1). Folgender Trick mag helfen: Eine Kettenbucht wird zum kurzstag gehaltenen Anker von der eigenen Yacht hinabgelassen, sodass wie bei einer Tripleine ein Zug (von einer anderen Yacht aus) angreifen kann (2) und so der Anker vom Hindernis freikommt (3).





# YACHT-BÜCHEREI

BAND 135

Ankern ist ein wesentliches Element beim Fahrtsegeln. Nur beim Ankern kann die Besatzung einer Yacht die Natur für sich erschließen. Doch sicheres Ankern setzt voraus, dass man die entsprechenden Techniken beherrscht. Schließlich hängt nicht nur die wertvolle Yacht, sondern auch die Sicherheit von Skipper und Crew am Anker.

Der Autor und Weltumsegler Bobby Schenk beschreibt in diesem Buch die richtige Ausrüstung für sicheres Ankern, gibt Tipps, wie man seine Yacht ohne großen finanziellen Aufwand diesbezüglich verbessern kann und befasst sich eingehend mit den Ankertechniken unter verschiedensten Wetterbedingungen.

Bobby Schenk

**Ankern**

Delius Klasing Verlag

ISBN 978-3-87412-184-2



9 783874 121842

€ 14,- [D]



Darf zu Prüfzwecken durch die Post geöffnet werden. Folie und Etikett sind aus Polyethylen und recyclingfähig. Etikett ist ablösbar.



DELIUS KLASING

ISBN 978-3-87412-184-2



9 783874 121842