

Der beste **Ankergrund** ist Sandboden. Diese Tatsache sollte man ausnutzen. Ein Blick in die Seekarte (wenn sie nicht gerade ein Übersegler ist) gibt Auskunft über den Ankergrund. Ein **Handlot**, mit Lotspeise gefüllt (Fett am unteren Ende des Bleigewichts), kann sogar original über die Bodenbeschaffenheit berichten!

- ⌞ Je sanfter nach Werfen des Ankers die Ankerleine die Rückwärtsfahrt bremst, desto sicherer gräbt sich der Anker ein.
- ⌞ Je länger und dehnungsfreudiger die Ankerleine geartet ist, gleichgültig, ob mit oder ohne Kettenvorläufer, desto sicherer greift der Anker. Das wird besonders bei Hartwetter relevant.
- ⌞ Slippt der Anker auf Schlick- oder Krautgrund, muß er für den nächsten Versuch wieder aufgeholt und von Gras und Lehm befreit werden.
- ⌞ Hält der Anker auf Sandgrund nicht sofort, dann hilft Einschwemmen: Man setzt den Anker zunächst nur dem Zug des Bootes im Wind aus und dampft ihn mit der Maschine erst nach zirka einer halben Stunde oder mehr ein.
- ⌞ Ankerleinen schamfilen oft im Bugbereich: Entweder bekleidet man sie mit einem strapazierfähigen Schamfilschutz, oder man bringt ein Kettenzwischenstück an. Um schlafstörende Geräusche der Kette zu verhindern, steckt man einen Entlastungs-Taustropp zwischen einem Kettenglied und einer Festmacherklampe in der Nähe.
- ⌞ Hat sich der Anker wegen zu geringer Last nur teilweise eingegraben, gibt man "Voll zurück". Der Anker gräbt sich dann tiefer ein. Bricht er dabei jedoch aus, dann ist er zu klein bemessen; weitere, sanftere Manöver werden erforderlich.
- ⌞ In Häfen oder engen Ankerbuchten sollte man am unteren Teil des Ankers eine **Warpleine** befestigen. Der Anker läßt sich damit selbst dann noch sicher aufholen, wenn er über fremdem Ankergeschirr liegt.
- ⌞ Darüber hinaus sollte die Yacht, entsprechend der Wassertiefe, weit genug nach Luv gefahren werden. Die gesteckte Leine hält sie so auf dem beabsichtigten Anker-Liegeplatz.
- ⌞ Beim Ankern auf unterschiedlichem Ankergrund sollte man immer die hellen Stellen suchen. Das ist in der Regel Sandgrund, in dem die meisten Anker am besten halten.

#### **Wassertiefe (Faustregel):**

- ⌞ Bei großem Winddruck und wenig Seegang wählt man eine möglichst geringe Wassertiefe, ca. 2 m Wasser unterm Kiel.
- ⌞ Bei Wellen von mehr als einem halben Meter, nicht unter 5 m und bei 1 m hohen Wellen nicht unter 10 m Wassertiefe ankern.

Man unterscheidet üblicherweise zwei **Ankertypen** und zwar nach ihrer unterschiedlicher Wirkungsweise: Patent- oder Yachtanker, die durch ihre Formgebung und Größe der Flunken die Haltekraft beziehen. Hierzu zählen Pflugscharanker wie CQR, oder Varianten wie Delta- und Bügelanker und Plattenanker wie Baas oder Fortress. Die zweite Gruppe bilden die traditionellen "Gewichtanker", die hauptsächlich durch ihr hohes Gewicht halten. Von ihnen ist nur noch der **Stockanker** in seinen verschiedenen Ausführungen auf Yachten im Einsatz.

Dieses unhandliche "Erbe" ist auch heute noch auf vielen, für Blauwasser ausgerüsteten Schiffe zu finden, und dies nicht ohne Grund, denn für den Stockanker spricht immer noch eine wesentliche Eigenschaft: Seine schmalen, spitzen Flunken können auch auf schlechtem Grund (Steine, Gras oder Korallen) fassen, wo die breiten Schaufeln von Pflugschar- und Plattenankern nur mit Mühe (wenn überhaupt) festkommen können.

Sonst hat der Stockanker nur Nachteile: Er bringt lediglich eine Flunke in den Grund und muß deshalb mit viel Gewicht seine geringe Haltefläche wettmachen. Durch den langen Schaft, Stock und die ausladenden Flunken ist der Anker unhandlich und schlecht zu stauen. Außerdem läßt er sich nicht klar zum Fallen einer Bugrolle haltern. Besonders nachteilig ist jedoch, daß sich während des Schwojens Kette oder Trosse um die aus den Grund ragende Flunke vertörnen und den Anker ausbrechen können.

**Patent- oder Yachtanker** dagegen bringen die gesamte Fläche ihrer breiten Flunken in den Grund und damit ein Vielfaches von der des Stockankers. Dabei erreichen solche Anker eine enorm hohe Haltekraft, wenn sie gefaßt haben und das kann auf ungünstigem Boden manchmal recht lang dauern.

**Pflugschar- und Plattenanker** halten nach Varianten vergleichbar gut. Damit sich diese relativ leichten Ankertypen schnell eingraben können, ist es jedoch entscheidend wichtig, daß beim Einfahren die Zugrichtung auf den Schaft stets parallel zum Grund ist. Dies gilt insbesondere für Leichtanker wie den "Fortress"-Plattenanker aus Aluminium.

Der Pflugschar braucht meist etwas länger, bevor er festkommt. Für diesen Ankertyp ist ein Minimum an Gewicht (unter 8 kg zeigt er kaum Wirkung) notwendig, damit der anfangs auf der Seite liegende Pflug genügend Grund aufschieben und durch den so erzeugten Widerstand seine Spitze in den Boden hineindrehen kann. Auf hartem Grund ist das oft nicht möglich. Aber der Pflug kommt dann meist schnell in einer Vertiefung oder Unebenheit fest vorausgesetzt Kette oder Vorläufer sind schwer genug, um den Schaft in horizontaler Zugrichtung zu halten. Verglichen mit einem Plattenanker sollte er deshalb zur Sicherheit eine Gewichtsklasse schwerer gewählt werden.

Kommt in Tidengewässern das Schiff am Ankerplatz stark ins Schwojen, muß man mit dem Pflugscharanker auf der Hut sein: Dieser Ankertyp neigt leichter als der Plattenanker dazu aus dem Grund gedreht zu werden und rutscht dann eventuell eine längere Strecke, bis er wieder Halt

findet. Deshalb ist das Einfahren eines Pflugscharankers mit Hilfe des Motors besonders wichtig.

Plattenanker dagegen graben sich meist schneller ein. Auch bei ihnen muß man zum Einfahren viel Kette stecken, damit der Schaft horizontal über den Grund gezogen wird.

Halt der Anker während des Einfahrens nicht, was häufig auf hartem Grund mit Seegras vorkommt, wiederhole man das Manöver an einer anderen Stelle - oder verlasse den Ankerplatz, um kein Risiko einzugehen.

Auf eng besetzten Buchten kennzeichnet man mit einer **Ankerboje** den Liegeplatz des Grundgeschirrs. Dadurch wird verhindert, daß einlaufende Yachten ihren Anker über die eigene Kette oder Trosse fallen lassen. Außerdem kann durch den Abstand der Boje zum Boot der ungefähre Schwojkreis eingeschätzt werden (Vorsicht Nachbarn!).

Die Boje wird mit einer **Trippleine** am Kreuz des Ankers, also in der Mitte zwischen den Flunken angeschlagen. Am besten eignen sich 12 bis 14 mm starke Leinen aus schwimmfähigem Material. Dünner sollte man sie nicht wählen, damit sie handlich bleiben: Falls sich der Anker einmal nicht ausbrechen läßt, kann man ihn über die Trippleine, also rückwärts aus dem Grund holen.

Kette oder Trosse?

Am besten beides. Wenn möglich sollte für den Hauptanker eine **Kette** mit einer Länge von mindestens 40 m und für den Zweitanker zumindest ein Kettenvorlauf von zehn Metern an einer 50 m langen Trosse gefahren werden.

Empfohlene **Kettenstärken**: 8 mm für Boote bis zu einer Wasserlinienlänge von 9 Metern und 10 mm für Yachten bis zu 16 Metern.

Da sich während des Schwojens die Kette verdrehen kann, sollte sie mit einem stark demissionierten **Ankerwirbel** ausgerüstet sein. Eine vertörnte Kette verliert über die Hälfte ihrer Bruchlast und läßt sich nicht mehr über die Winsch holen.

Im **Kettenkasten** sollte das Ende der Kette leicht zugänglich und nur mit einem kräftigen Bändsel befestigt sein. Dies aus zwei Gründen: Geht das Schiff in einem plötzlich aufkommenden Sturm so auf Drift, daß eine Strandung droht, genügt ein Schnitt, um sich von der Kette zu befreien. Vorher wird sie an einem langen Tampen mit einer Boje (Fender) gesichert, damit man sie später wieder auffischen kann. Es sei denn der Liegeplatz des Ankers war durch eine Boje gekennzeichnet.

Der zweite Grund: Steht starker **Schwell** in die Ankerbucht, können selbst 40 Meter schwere Ketten zu kurz werden. Der Bug ruckt ein und kann den Anker ausbrechen. Dann sollte sich die Kette mit einer langen, möglichst elastischen Trosse (aus Nylon oder Polyester mit Squaregeflecht) schnell und ohne Aufwand entsprechend verlängern lassen.

Am Besten: lange Kette!

Am ruhigsten und sichersten liegt man an langer **Kette**. Durch ihr hohes Gewicht bildet sie eine Bucht, an der das Schiff auch im Seegang weich federt und vor allem: Der Zug auf den Schaft des Ankers bleibt horizontal zum Grund. Leider aber auf den meisten modernen Serienyachten selten ein genügend großer und genügend weit vom Vorsteven entfernter Ankerkasten vorhanden.

Eine 50 m lange und 10 mm starke Kette zum Beispiel wiegt fast 120 kg - zuviel Ballast für den geringen Auftrieb des Bugs einer modernen leicht gebauten Fahrtenyacht. Das Boot würde auf den Kopf getrimmt werden und nicht mehr laufen.

Auf solchen Yachten sind die sehr handlichen **Bleileinen** ein guter Kompromiß: Sie haben in den ersten zehn Metern statt Polyester Blei im Kern. Im Schwell reicht das Gewicht jedoch meist nicht aus und man sollte für diesen Fall auch einen Kettenvorläufer und/oder ein Ankergewicht bereit halten. Die Vorteile der Bleileinen sind ihre Handlichkeit, daß sie sich leicht verstauen lassen und auch als langer Festmacher (zum Beispiel beim Sichern eines Päckchens) gute Dienste leisten.

Aufpassen muß man jedoch, daß die Leine oder Trosse nicht an den Kanten von Lippen oder Klampen schamfilen kann. Der beste Schutz dagegen ist ein harter, mit ringförmiger Armierung versehener Kunststoffschlauch, wie er beispielsweise für Toiletten oder Lenz-pumpen verwendet wird. Damit das Schlauchstück nicht wegrutscht, wird es mit Bändseln, die durch entsprechende Bohrungen gezogen werden, an der Reling oder am Bugkorb befestigt.

Um auf der sicheren Seite zu sein, sollte man möglichst das Fünffache der Wassertiefe an Trosse oder Kette stecken. Nimmt der Wind zu und die Kette zeigt in einem immer stumpferen Winkel zur Wasseroberfläche, wird die gesamte Länge ausgefiert (Trosse zum Verlängern und Ankergewicht bereithalten).

Damit die Kette nicht am Wasserstag des Klüverbaumes oder am Bugbeschlag schamfält (unter Deck macht das einen Höllenlärm), schlägt man auf der Kette mit Hilfe eines **Kettenhakens** in Höhe der Wasserlinie eine dünne, elastische Leine aus Nylon an und holt sie außen an der breitesten Stelle des Rumpfes entlang, damit die Kette soweit wie möglich seitlich vom Wasserstag gezogen werden kann. Die Leine wird dann achtern auf einer Klampe belegt: Je länger die Leine, desto größer Ihre Federwirkung. Sie hält die Kette vom Stag frei und dämpft im Schwell das Einrücken des Rumpfes.

### Das richtige Gewicht

Ab einem Ankergewicht von fünfzehn Kilogramm sollte man sich die Arbeit des Hievens mit einer **Winsch** erleichtern. Zumal sie auch sehr hilfreich sein kann, wenn einmal viel Kraft gebraucht wird, um beispielsweise das Schiff vom "Schiet" zu ziehen. Auf Yachten unter 14 m Länge reicht eine einfache, mechanische Winsch meist vollkommen aus. Richtig dimensioniert sind mechanische Winschen enorm leistungsstark, brauchen kaum Wartung und sind sehr zuverlässig. Zumal besondere Kraft zum Ausbrechen des Ankers nicht notwendig ist: Dies macht das kurzstap geholte Schiff, also wenn die Kette stramm und genau nach unten zeigt, von allein. Die Winsch wird erst dann gefordert, wenn das Eisen aus dem Grund gebrochen ist und über die Bugrolle in die Halterung gehievt werden muß.

Zum Ankergeschirr gehört auch ein zweckmäßiges **Beiboot** - und zwar möglichst mit einem Außenborder: Dieser Antrieb ist kein Luxus, sondern hat für Langfahrtensegler den gleichen hohen Stellenwert wie die Ankerwinsch.

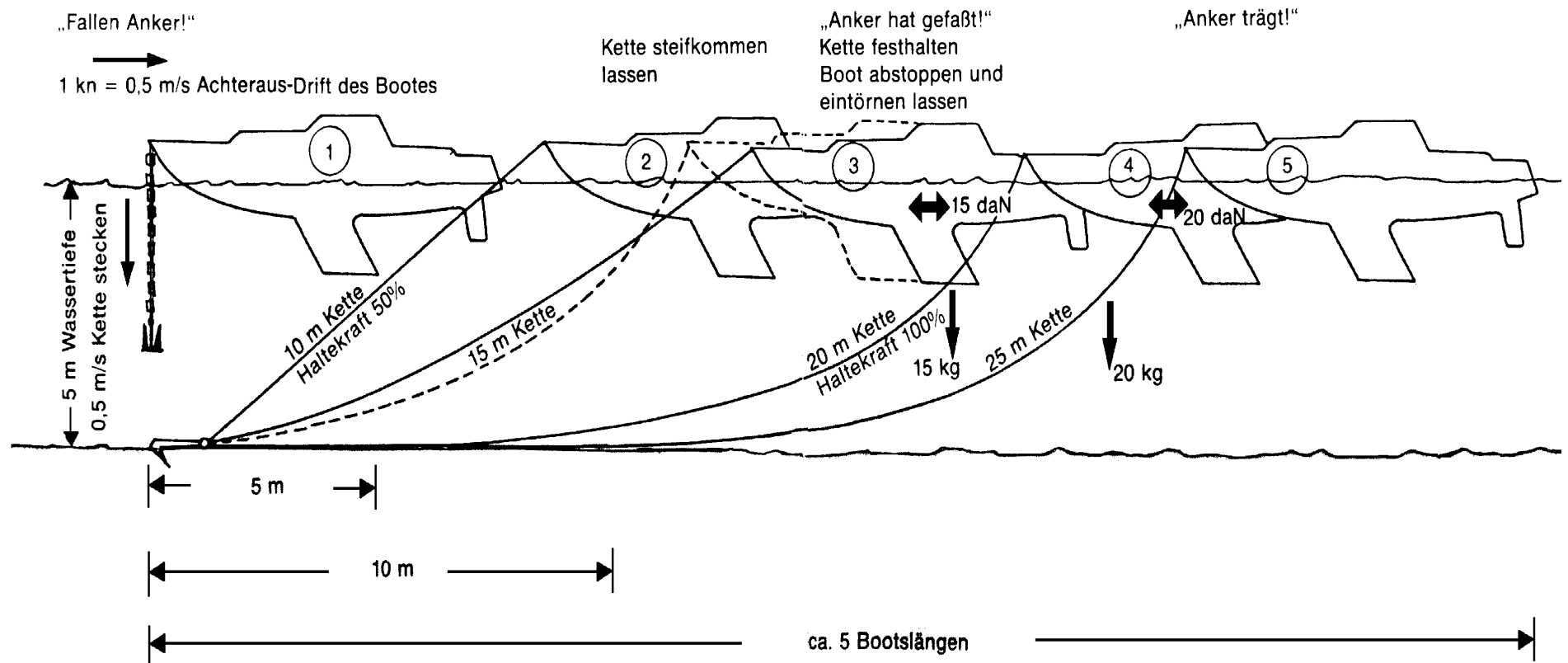
Ein zweckmäßiges Beiboot muß viele Aufgaben erfüllen:

- als Tender um die Crew sicher an Land und wenn nötig, auch durch Wellengang an den Strand zu bringen.
- zum ausfahren des Zweitankers, auch gegen harten Wind und Seegang
- als Arbeitsplattform, um Reparaturen am Rumpf bequem durchführen zu können
- und, es sollte sich an Bord problemlos stauen lassen.

Hierfür ist zweifellos ein **Schlauchboot** am besten geeignet: Es ist leicht, liegt sehr stabil und ruhig im Wasser und hat eine hohe Tragfähigkeit.

Nachteilig gegenüber festen Beibooten bleibt allerdings die Empfindlichkeit der dünnen Haut gegen Beschädigung durch Korallen oder andere scharfkantige Oberflächen. Schlauchboote lassen sich auch nur schwer gegen Wind und kabbeligem Seegang anrudern - vor allem dann, wenn noch Passagiere an Bord sind und die Bewegungsfreiheit einschränken.

Deshalb ist ein leichter **Außenborder** unverzichtbar. Mit seiner Hilfe kann das Boot voll beladen mit Passagieren und Gepäck gefahren werden und noch wichtiger: Er macht den Segler in der Wahl des Ankerplatzes unabhängig. Denn mit Motor lassen sich mühelos und schnell auch größere Distanzen gegen Strom und Wind bewältigen. Deshalb kann der Ankerplatz in sicherer Entfernung vom Ufer und weiter ab von den anderen Ankerliegern gewählt werden.



# ANKERN

