



# GRUNDLAGEN

## Seemannschaft des Ankerns

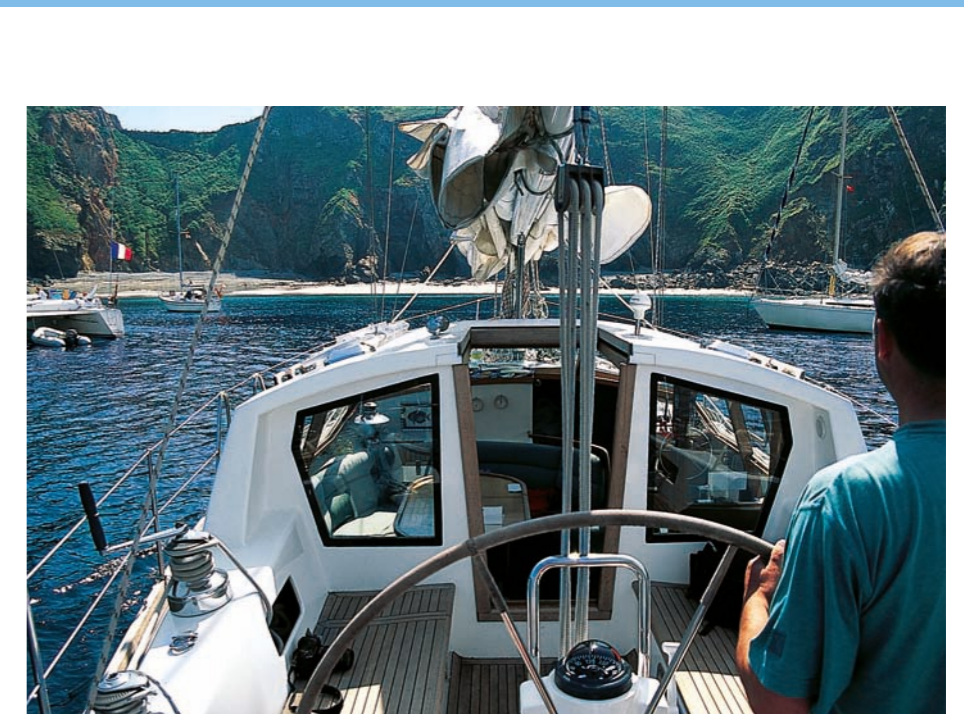
*Für keinen Bereich der Seemannschaft ist so viel praktische Erfahrung notwendig, wie für die „Kunst“ des Ankerns. Einige grundlegende Regeln können jedoch auch für Anfänger hilfreich sein, grobe Fehler zu vermeiden und unnötig viel Lehrgeld zu zahlen. Michael Bohmann (Text und Fotos) hat die wichtigsten Tipps zusammengestellt.*

Die Leine peitscht hoch, Wassertropfen wirbeln zu allen Seiten, ein heftiger Ruck geht durch das Schiff – aber der Anker hält. Fast 1100 Kilogramm lesen wir am Messgerät ab. Das entspricht in etwa einem Winddruck von Windstärke 11, bezogen auf eine neun Meter lange

Fahrtenyacht (siehe Tabelle). Dabei handelt es sich um das Leichtgewicht unter unseren Testankern, den Fortress, gerade mal 3,1 Kilogramm schwer und aus dünnen Aluminiumblechen und Profilen zusammengeschaubt, dem wir diese Leistung am wenigsten zutrauten.

So wie dieses unerwartete Ergebnis, hat uns der gesamte Ankertest überrascht. Nahezu alle elf Anker mit ihren teilweise sehr unterschiedlichen Formen und Gewichten gruben sich auf den von uns gewählten, schwierigen Ankergründen (harter Sand, Gras und fester Schlick)

mehr oder weniger schnell und sicher ein. Ein gut konstruierter Anker mit der zum Schiff passenden Größe ist zwar Voraussetzung für stressfreie Liegezeiten, aber er allein reicht nicht aus – auch die Seemannschaft muss stimmen. Doch anders als unsere Testergebnisse, lassen sich Empfehlungen zum richtigen Umgang mit dem Grundgeschirr weniger klar definieren. Zu unterschiedlich ist die Beschaffenheit des jeweiligen Ankergrundes mit der es der Anker zu tun bekommt. Beispielsweise mit Gras, hartem oder wei-



*Das Ansteuern des Liegeplatzes geschieht mit langsamer Fahrt durchs Wasser, um das Ansteigen des Grundes rechtzeitig zu berücksichtigen und genügend Zeit zu haben, um die Beschaffenheit des Bodens ausmachen zu können*



*Von weitem ist es unmöglich, den Abstand der Ankerlieger zueinander zu beurteilen. Aus diesem Grunde muss der beabsichtigte Ankerplatz vorher abgefahren werden*

chem Sand, tiefem Schlick, Ton oder Geröll oder ob der Boden eben ist oder Mulden, Furchen oder Erhebungen vorhanden sind. Außerdem ist die Wirkung von Wind und Strom auf die verschiedenen Rumpfformen (Kiellänge, Höhe des Freibords, Verdrängung etc.) einer vor Anker liegenden Yacht sehr unterschiedlich. Trotzdem gibt es einige bewährte, grundsätzliche Regeln, die allgemein Gültigkeit haben. Sie gehören zum Basiswissen der Seemannschaft und sind die Voraussetzung für sicheres Ankern.

### Ansteuern und Wahl eines Ankerplatzes

Die Suche eines günstigen Platzes lässt sich erleichtern, wenn man sich vorher mit Fernglas und einer detaillierten Seekarte ein möglichst genaues Bild über die Beschaffenheit der Küste macht. Wichtige Gegebenheiten wie Wassertiefen in Ufernähe, Landschutz durch Baumgruppen, Hügel oder Kliffs zu den vorherrschenden oder nach dem Wetterbericht zu erwartenden Winden können so schon vor dem Anlaufen und in Ruhe ermittelt ➤



**Handauflegeverfahren (links):** Ob der Anker gefasst hat oder über den Grund rutscht, lässt sich am sichersten mit der Hand erfühlen. **Mitte:** Grasgrund sollte man meiden. Dieser Baas-Anker hat zwar noch gefasst, aber nur mit den Spitzen seiner Flunken. Bei zunehmendem Wind würde das Schiff auf Drift gehen. **Rechts:** Ankergewichte können wirkungsvoll den Zugwinkel verbessern. **Aber Vorsicht:** Die dünne Einholleine vertörnt sich leicht mit der Trosse

werden. Außerdem sollten Winddreher, mit denen zum Beispiel beim Aufziehen einer Gewitterfront oder in labiler Wetterlage zu rechnen ist, berücksichtigt werden. Ein Blick zum Himmel, auf das Barometer und den Seegang genügt meist schon, um die Entwicklung des Wetters ausreichend genau einschätzen zu können.

Hat sich die Crew auf Grund dieser Informationen für einen Platz entschieden, steuert sie ihn mit langsamer Fahrt an und behält dabei die Wassertiefe im Auge. Sind keine anderen Ankerlieger in der Nähe, fällt der Anker, wenn die gewünschte Wassertiefe und der richtige Abstand zum Ufer erreicht sind.

Anders verhält es sich, wenn in der Nähe bereits andere Yachten vor Anker liegen. Dann sollte erst einmal der gewählte Bereich mit langsamer Fahrt durchs Wasser abgefahren werden, um die Abstände zu den Nachbarn richtig einschätzen zu können – was aus großer Distanz nicht möglich ist. Fällt der Anker zu nahe, kann nicht genügend Leine oder Kette gesteckt werden. Es besteht dann die Gefahr, dass der Anker in zunehmendem Wind und Seegang slippt und die Kette des Nachbarn fischt. Hat man jedoch ausreichend gesteckt, vergrößert sich der Schwjokreis entsprechend und es besteht die Gefahr einer Kollision. Denn jedes vor Anker liegende Schiff verhält sich anders. Leichte,

hochbordige Kurzkieler neigen zum Hin- und Herfahren, während schwere Yachten mit relativ langem Kiel ihre Position kaum verändern. Ausgesprochen „schlechte Karten“ hat man, wenn schlechtes Wetter aufzieht. Gerät das Boot dann ins Treiben, hängt man entweder im Grundgeschirr des Nachbarn fest, bringt ihn und andere in Gefahr oder driftet auf den näch-

sten Sand, weil sich in der Hektik außerdem die Leine des Beibootes in der Schraube vertörnt hat. Meist spielt sich das Ganze dann auch noch in dunkler Nacht und bei heulendem Wind ab – gemäß Murphys Law.

Das langsame Abfahren des Bereiches um den vorgesehenen Ankerplatz hat noch einen weiteren Vorteil: Die Crew kann bei



**Umsichtig:** Bei zunehmendem Wind und unsicherem Grund verholt der Skipper zu einem weiter von den Nachbarn entfernten Platz

einigermaßen klarem Wasser und genügend Licht die Art des Grundes ausmachen. In Ufernähe wechseln sich häufig helle Flächen mit dunklen ab und hell bedeutet Sandgrund, ideal für jeden Ankertyp. Ist der Grund jedoch gleichmäßig dunkel, dann handelt es sich meist um Schlack, mit denen die meisten Anker noch recht gut zurechtkommen oder Gras, auf denen kaum ein Haken zuverlässig festkommen kann und den man deshalb meiden sollte.

**Tipp:** Gut bewährt hat sich mit dem leichten Draggen (Schirmanker) des Dingis Bodenproben zu nehmen, da in seinen löffelförmigen Flunken ebenfalls genügend hängen bleibt, um den Grund beurteilen zu können. Dieser Anker ist außerdem ein nützliches Hilfsmittel, um das mit dem Nachbarn vertörnte Grundgeschirr aufzufischen und zu klarieren.

### Das Manöver

Das Einfahren des Ankers geschieht in fünf Schritten – immer schön langsam, damit die Flunken fassen können und nicht über den Grund gerissen werden.

1) In dem Moment, in dem das Schiff keine Fahrt mehr durchs Wasser macht, gibt der Rudergänger das Kommando: „Fallen Anker“. Die Crew am Spill löst die Bremse und lässt den Anker ausrauschen bis er den Grund erreicht hat. Anschließend stoppt sie das weitere Fieren und signalisiert dies durch ein vorher abgestimmtes Handzeichen.

2) Jetzt legt der Rudergänger den Hebel auf langsam zurück und sobald das Boot wieder Fahrt durchs Wasser macht, fiert die Crew am Spill gleichmäßig mit, aber nur soviel, wie sich das Schiff „holt“.

Häufiger Fehler: Mit dem Fallen des Ankers lässt man gleich zu viel Kette (Leine) ausrauschen. Sie legt sich über den Anker und es besteht die Gefahr, dass eine Bucht an seinem Kreuz hängen bleibt und so das Eingraben verhindert.

3) Während das Schiff langsam Fahrt über den Achtersteven macht, ruft der Rudergänger laufend die Länge aus, zum Beispiel: „zehn Meter sind durch, fünfzehn Meter, 20“ etc. Soll das Schiff an 30 Metern Kette liegen, kuppelt der Rudergänger nun aus und gibt bei 30 Metern das Kommando: „Fest!“

4) Während die Bremse des Spills angezogen wird, ruckt das Schiff sanft mit der Restfahrt in den Anker. Hat er gefasst, törnt der Vorsteven ein: Der mehr oder weniger quer zur Zugrichtung liegende Vorsteven pendelt in Richtung Anker.



**Längsseite gehen vor Anker ist nur in konstant ruhiger Wetterlage zu empfehlen. Im Starkwind auf Drift vertörnt sich das Grundgeschirr der Yachten leicht miteinander**

5) Jetzt gibt der Rudergänger kurz voll zurück, bis der Vorsteven in Richtung Anker geschwungen ist. Gleichzeitig legt die Crew auf dem Vorschiff die Hand auf die Kette (Leine), sobald sie steif kommt. Rutscht das Grundgeschirr, ist dies deutlich durch Vibrieren zu fühlen.

Hat der Anker jedoch nicht gefasst, sollte die gesamte Länge gesteckt und nochmals mit voll zurück versucht werden ihn einzufahren. Gelingt dies dann immer noch nicht, heißt es Anker auf und einen anderen Platz suchen.

**Wenn der Anker rutscht, dann...  
...törnt in Böen oder auffrischendem Wind der Steven nicht mehr ein, sondern bleibt schräg zur Zugrichtung der Kette.  
...vibriert die Ankerkette (Leine).  
...verändern sich Ankerpeilung und Wassertiefe.**

**Eine Anmerkung aus eigener Erfahrung:** Die letzten beiden Anzeichen für das Driften sind weniger zuverlässig. Auf einer in Böen hin- und her pendelnden Yacht eine metergenaue Peilung zu machen, halte ich für ein Kunststück. Und was das Echolot angeht, so muss sich die Wassertiefe in Richtung der Drift schon stark verändern, um eine klare Aussage zu erhalten.

Für den kritischen Fall – das Schiff drif-

tet schnell zum Ufer hin – ist es meist besser, sofort die Kette (Leine) zu slippen und sich frei von der Fessel des Grundgeschirrs aus der Situation zu befreien. Zum späteren Bergen steckt man an die Kette einen Fender, falls keine Trippleine vorhanden ist.

### Wie viel Kette sollte gesteckt werden?

Der Zugwinkel moderner Yachtanker sollte acht Grad nicht überschreiten, damit er hohem Winddruck gewachsen ist und während des Schwojens nicht ausbricht. Mit einer Kettenlänge, die in etwa dem Siebenfachen der Ankertiefe entspricht, wird diese Zugrichtung in der Regel erreicht. In dauerhaft ruhiger Wetterlage reicht auch die fünf- oder nur dreifache Länge der Wassertiefe – vor allem dann, wenn der Schwjokreis begrenzt gehalten werden muss.

Während meiner Urlaubstörns stecke ich, wann immer möglich, nahezu die gesamte Länge. Das sind dann 40 Meter mit zehn Metern Reserve im Kettenkasten – auch wenn die Wassertiefe nur zwei Meter beträgt. Dreht dann während eines längeren Landausflugs der Wind und nimmt zu, oder es bilden sich plötzlich Gewitterwolken, heißt es nicht gleich: Sofort zurück an Bord! Auf beliebigen, zur Saison eng belegten Ankerplätzen, muss ich jedoch dann auf Grund des größeren Schwjokreises ➤



**Kleine Yachten werden gern nahe am Ufer verankert, da sie meist nur ein Badeboot dabei haben. Dreht der Wind jedoch zum Land, gibt es Stress**

meist in Kauf nehmen, weiter außerhalb und weniger geschützt zu liegen. Doch mit meinem zweckmäßigen Dingi und zuverlässigen Außenborder empfinde ich die längere Distanz zum Land weniger als Nachteil.

### Leine oder Kette?

Ganz klar: Eine lange und schwere Ankerkette ist gegenüber einer Leine mit Kettenvorlauf in jeder Hinsicht von Vorteil. Durch ihr Eigengewicht bildet sie noch bei frischem Wind unter Wasser eine Bucht, die im Seegang das strapazierende Einrucken verhindert und die Zugrichtung auf den Ankerschaft weitgehend parallel zum Grund hält. Je schwerer eine Kette, desto günstiger wirken sich diese Eigenschaften aus und umso später ruckt das Schiff ein.

Hierzu ein Beispiel: Eine acht Millimeter starke und 50 Meter lange Kette einer neun Meter langen Fahrtenyacht streckt sich bei einem Winddruck von fünf bis sechs Beaufort, während das gleiche Boot mit einer zehn Millimeter starken Kette ausgerüstet, erst bei etwa sieben Windstärken einruckt, so die plausible und gut nachvollziehbare Berechnung unseres Lesers Dr. H. Lampalzer. Der Zug auf eine acht Millimeter starke Kette beträgt dann unter diesen Bedingungen rund 170 Kilogramm (daN), während die zehn Millimeter starke Kette erst bei etwa 278 Kilogramm (daN) steif kommt (siehe Tabelle Seite 63).

So viel auch theoretisch für die Verwendung von langen und schweren Ankerket-

ten spricht – in der Praxis lassen sie sich heute kaum mehr einsetzen. Das Gewicht einer zehn Millimeter und 50 Meter langen Kette bringt immerhin rund 113 Kilogramm auf die Waage – zu viel für den scharf geschnittenen Bug moderner Fahrtenyachten. Ein solches Boot würde auf den Kopf getrimmt stark an Segeleigenschaften verlieren und dazu neigen, sich im Seegang festzustampfen. Aus diesem Grunde wird üblicherweise eine Ankerleine mit Kettenvorlauf gefahren. Um jedoch zumindest annähernd an die Wirkung einer Kette zu kommen, sollte die Leine dann mindestens 60 Meter betragen



**Unentbehrlich – das Dingi mit Außenborder. Es erlaubt optimales Ankerliegen sicher an langer Kette weit ab vom Ufer und weit von anderen Ankerliegern entfernt**

und der Kettenvorläufer zehn Meter lang sein. Da die Bruchlasten der üblicherweise verwendeten Ankerleinen sehr hoch sind, reichen Durchmesser von beispielsweise 16 Millimetern für Yachten bis zu einer Länge von 42 Fuß vollkommen aus. Zumal dünneres Tauwerk über eine höhere Elastizität und damit günstigere Dämpfungseigenschaften verfügt. Allerdings muss die Leine in der Bugrolle besonders sorgfältig vor Schamfilen geschützt werden.

**Tipp:** Gut bewährt haben sich für diesen Zweck so genannte Square-Geflechte (möglichst aus dem elastischen Polyamid). Sie sind besonders griffig, haben hohe Konstruktionsdehnung und lassen sich vollkommen kinkfrei handhaben. Auch ein Anker- oder Reitgewicht kann wirkungsvoll dazu beitragen, den Zugwinkel auf den Ankerschaft möglichst spitz zu halten und das Einrucken zu dämpfen – theoretisch. Praktisch erfordert jedoch, meinen Erfahrungen nach, eine acht Meter lange und zwei Tonnen verdrängende Yacht bei etwa fünf bis sechs Windstärken bereits ein Gewicht von mindestens zehn Kilogramm (mit 45 Meter Leine und zehn Metern acht Millimeter starkem Kettenvorlauf). Außerdem muss man beim Einholen höllisch aufpassen, dass sich die dünne Leine am Reitgewicht nicht mit der Ankertrasse verortet.

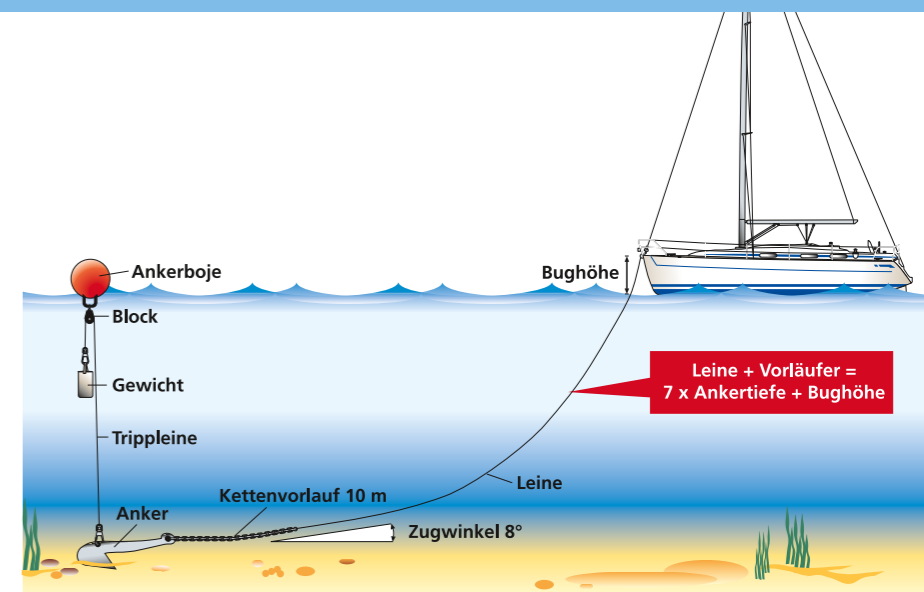
### Wenn schlechtes Wetter aufzieht

Beginnt im Starkwind und aufkommendem Seegang das Schiff in die Kette/Leine einzurucken, muss sofort die Verbindung zum Anker verlängert werden. Man steckt dann am langen Endglied der Kette entsprechend Leine an. Sicherer ist es jedoch einen zweiten Anker (keinen so genannten handlichen „Kaffeeanker“!) anderen Typs zu setzen, zum Beispiel neben dem Pflugscharanker einen Plattenanker. Dieser kann mit dem Schiff ausgefahren werden, was aber den Nachteil hat, dass das Manöver durch die Kette des Hauptankers mehr oder weniger stark behindert wird.

Ich bevorzuge den zweiten Anker mit dem Beiboot auszufahren. Dazu fahre ich die gesamte Leine mit Kettenvorläufer in das Dingi und stecke an das Ende der Leine eine lange, dünne Schot an. Sonst würde die 60 Meter Ankerleine nicht ausreichen. Bei einem Winkel zur Kette von 30 bis 40 Grad und gut 20 Meter von der Ankerboje weiter voraus, wuchte ich den

**Auftretende Zugkräfte bei unterschiedlichen Windstärken auf die Kette einer neun Meter langen Fahrtenyacht (nach Dr. H. Lampalzer):**

Beaufort	Kn	ca. Kg
3	8,5	25
4	13	59
5	18,5	120
6	24,5	210
8	37	479
10	52	982
12	68	1596



**Das Ankergeschirr besteht aus Anker, mindestens zehn Metern Kettenvorlauf und maximal 60 Meter Ankerleine. Um die Position des Hakens für die Anker-Nachbarn sichtbar zu machen, kann eine Ankerboje mit Trippleine, Block und Gewicht an das Eisen geschäkelt werden. Der Zugwinkel von Ankerleine zum Eisen sollte möglichst spitz sein**

Haken über die Kante und lasse mich dann unter ständigem Fieren der Ankerleine zum Schiff zurücktreiben. Ist das Ende der Ankerleine erreicht, werfe ich den Rest mit der angesteckten Schot über Bord und hole mich an Deck zurück. Anschließend wird dann von Bord aus die Lose durchgeholt, bis der Anker fasst. Zur Sicherheit stecke ich dann noch den Rest der Kette des Hauptankers und gebe kurz zurück, um auch den Zweitanker einzufahren. Wichtig für dieses Manöver: Nicht warten bis es bereits „kachel“, sondern möglichst schon vorher, wenn sich noch kein Seegang aufgebaut hat, den Zweitanker mit dem Dingi ausfahren. Sonst wird dieses Manöver zu einem nassen Kraftakt.

**Ein letzter Tipp:** Wenn in starkem Seegang das Schiff droht, in die Kette einzurucken, schlage ich an ihr mit einem Stopperstek an der Wasserlinie und mit Hilfe des Beibootes eine dünne Leine aus elastischen, zwölf Millimeter starkem Polyamid (Nylon) an, hole sie etwas durch und belege sie mittschiffs auf der Springklampe. Dieser Zugdämpfer unterbindet dann zuverlässig das schädliche Einrucken. Es empfiehlt sich auch grundsätzlich die Bremse des Ankerspills zu entlasten, indem man mit einer Leine den Zug der Kette abfängt.

## Erkennen Sie Schiffe, bevor Sie sie sehen.



**Yacht**

Der Comar SLR 200. Der beste Kollisionswarner unter fünf Kandidaten. \*Ausgabe: Yacht 12/06

Der Comar SLR 200. Damit empfangen Sie AIS-Informationen sicher und vermeiden Kollisionen. In Verbindung mit einem PC lassen sich Position, Kurs und Geschwindigkeit anderer Fahrzeuge ablesen; Namen, Rufzeichen und MMSI-Nummern werden angezeigt. Das SLR 200 erhalten Sie bei allen guten Marine-Elektronikhändlern. [www.gps-nav.de/comar](http://www.gps-nav.de/comar)

