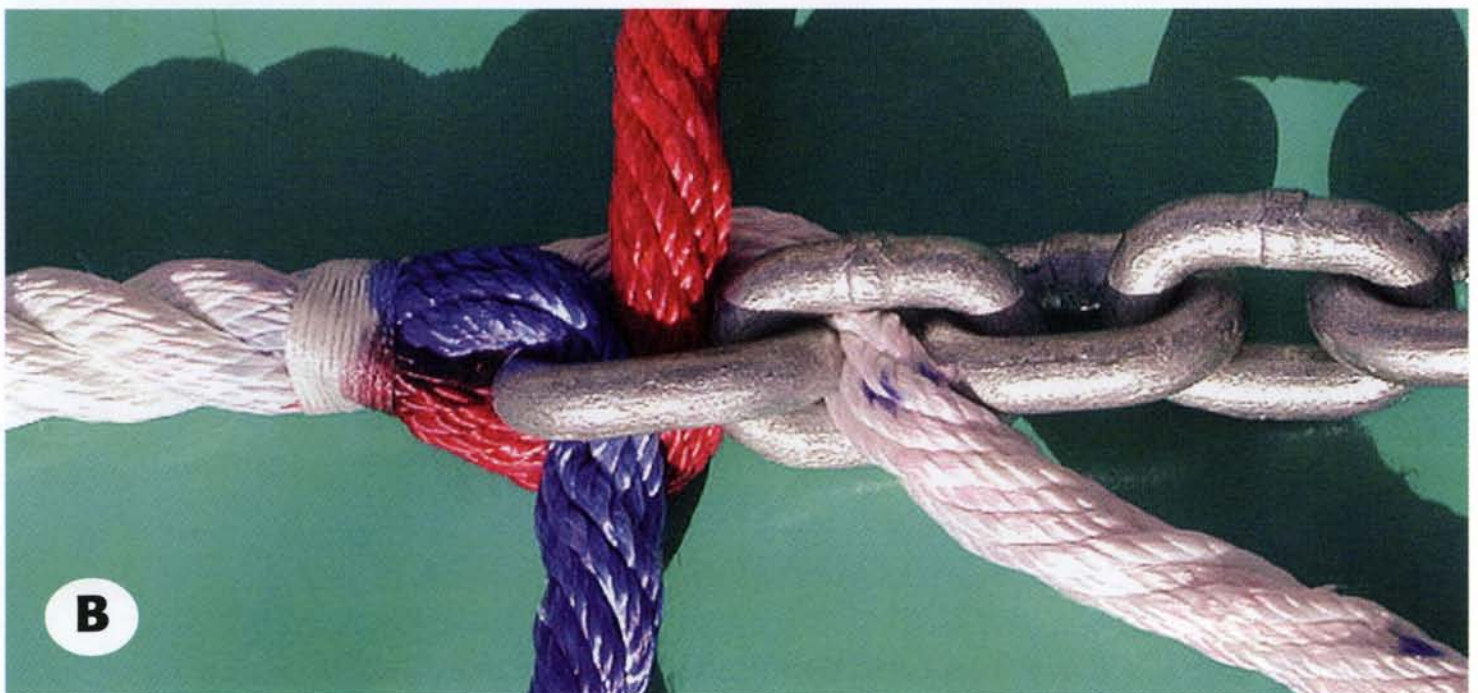


Ankerleine, Ankerkette

Verbindung Kette/Tauwerk

Für diese Verbindung gibt es eine gute und weniger vorteilhafte Methoden:

- Die weniger gute Lösung ist es, das Tauwerk mit einem Augspleiß um eine Kausch herum abzuschließen. Der hauptsächliche Nachteil dieser Methode ist, dass eine Kausch nicht immer so leicht durch den Bugbeschlag passt, mit der Kettennuss der Ankerwinde Probleme bekommt und fast niemals durch den Ketteneinlauf des Kettenkastens hindurchgequetscht werden kann.



- Ein Spleiß ermöglicht die Verwendung einer Ankerwinde mit kombinierter Tauwerk/Kettennuss. Es gibt zwei Möglichkeiten, diesen Spleiß zu realisieren:
- Ein Spleiß Tauwerk auf Tauwerk, nach einer Kehrtwendung durch das erste Kettenglied hindurch: - Das Tauwerk verliert leider 50 Prozent seiner Belastungsfähigkeit, da es mit kleinem Biegeradius durch das erste Kettenglied hindurchgeführt werden muss. Dieses sollte man möglichst vermeiden.
- Der direkte Spleiß Tauwerk auf Kette: Bei dieser Möglichkeit bleibt die Belastungsfähigkeit der Ankerleine praktisch vollständig erhalten. Ein Spleiß mit dreischäftig gedrehtem Tauwerk auf Kette ist etwas schwieriger zu realisieren. Ideal ist geflochtenes „Square Line“-Tauwerk zu verwenden, welches aus vier in Paaren geflochtenen Schäften besteht.



Treib- und Schleppanker

Treibanker und Schleppanker

„Nordwest 8, im Laufe der Nacht 9 bis 10 auf Nord drehend ...“ Die näselnde Stimme aus dem Lautsprecher des Kurzwellenempfängers bestätigte unsere Beobachtungen. Ein Tiefdruckgebiet hatte sich verstärkt und zog langsam auf uns zu. Wir hatten zuerst die Genua eingerollt und zwei Reffs ins Großsegel gebunden, dann die Genua komplett gestrichen, um die Sturmfock zu setzen. Kurz darauf mussten wir das Großsegel erneut verkleinern. Ein paar Stunden später wurde der Sturm so stark, dass wir zuerst das Großsegel vollständig streichen mussten und schon bald wurde sogar die Segelfläche der Sturmfock zu groß. Vor Topp und Takel liefen wir mit dem Windmesser an der 55-Knoten-Marke klebend die immer wilder schäumenden Wellenberge hinab.

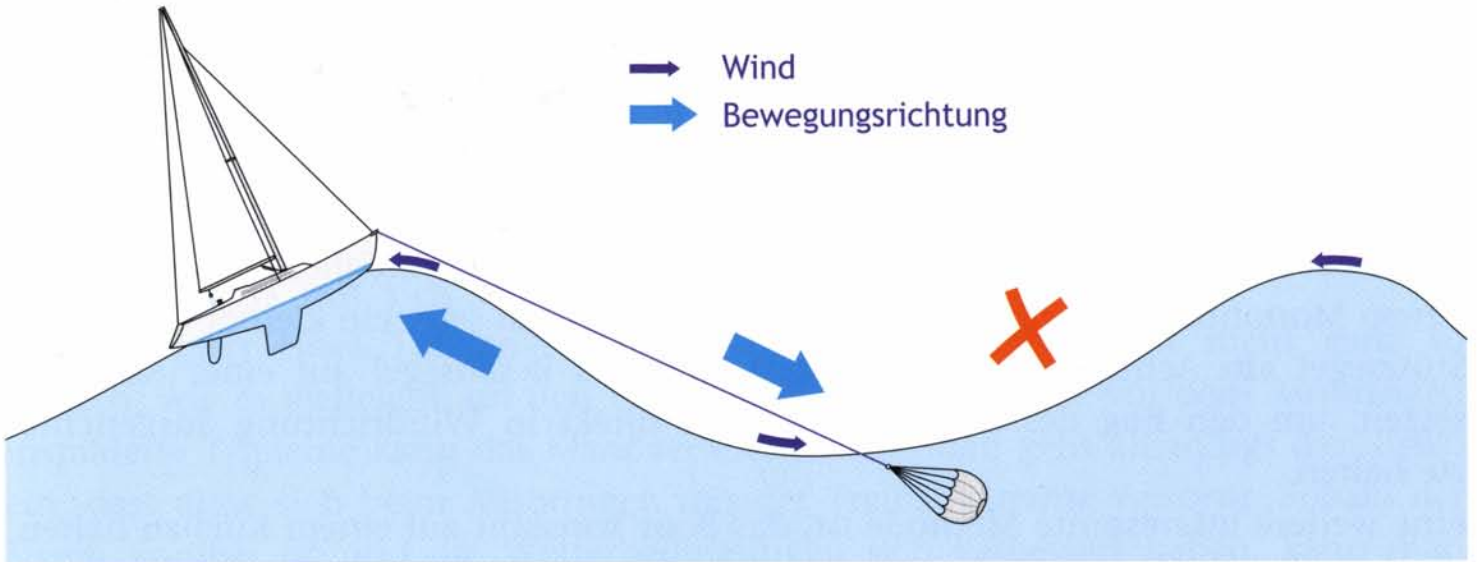
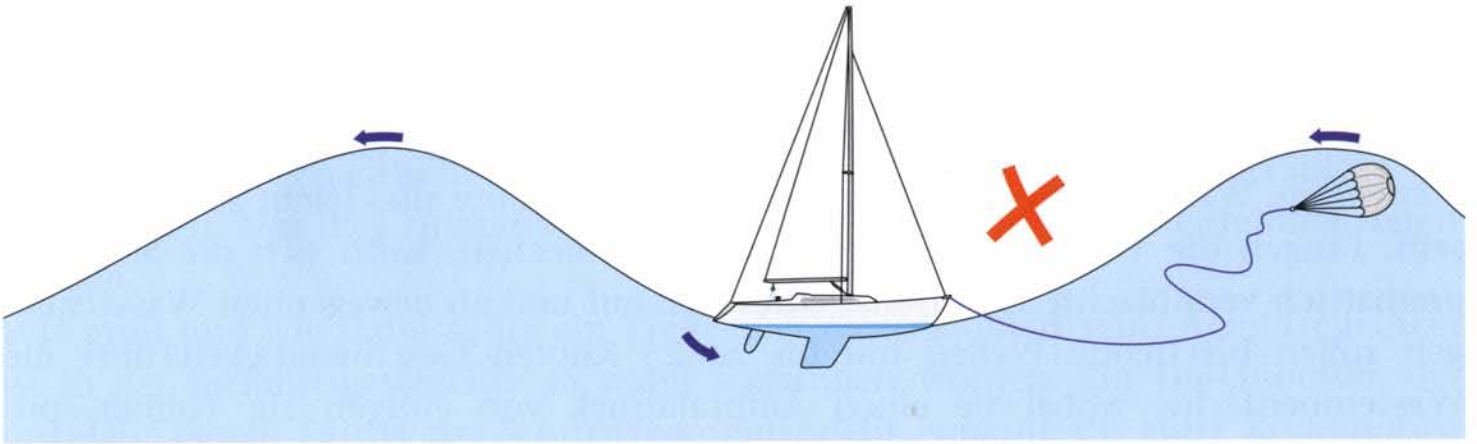
Windstärke 10 bis 11 kannten wir bisher nur aus der Literatur. Die riesigen Brecher liefen immer chaotischer um uns herum und es wurde immer schwerer, das Boot unter Kontrolle zu halten damit es nicht querschlagen konnte. Mithilfe unseres Mastes versuchten wir die Wellenhöhe zu schätzen: Zwischen zehn und zwanzig Metern hoch türmte sich die See um uns herum. Viel schlimmer aber waren die zunehmenden Kreuzseen. Wenn es jetzt nur ein einziges Mal nicht gelingen sollte auszuweichen, würden wir von einem der gefährlichen Brecher seitlich erwischt und im günstigsten Fall die erste Eskimorolle mit unserem Segelboot fahren. Im ungünstigsten Fall: Ole Hoop.

In eine solche Situation kann jeder geraten, egal mit welcher Aufmerksamkeit man die Wetterberichte und Pilot Charts studiert. Welche Strategie sollte man am besten verfolgen?

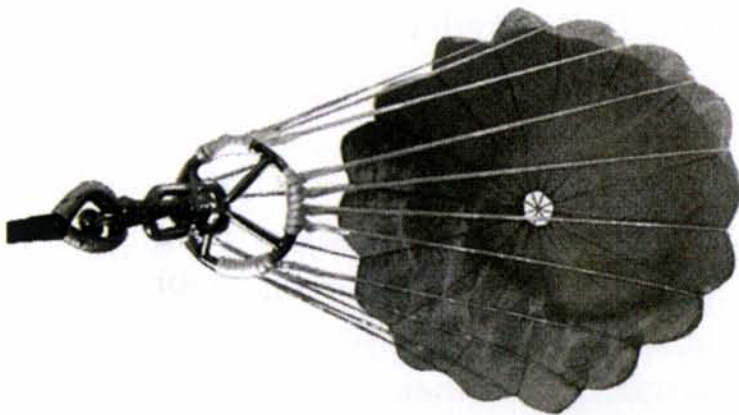
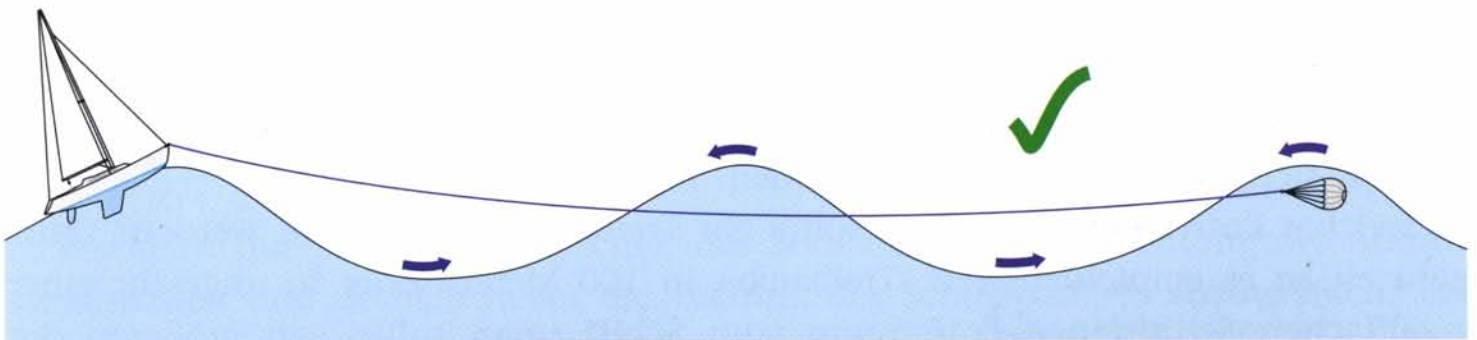
Die Technik der Treibanker ist praktisch so alt wie die Seefahrt unter Segeln selbst. Wenn man einen Eimer, einen Segeltuchsack oder eine lange Leine vom Bug aus ausbringt, dann kann man damit die Abdrift des Bootes verringern und es in Kursrichtung des Windes und der Wellen ausgerichtet halten. Über das Heck achteraus ausgebracht, bremst man mit einem Schleppanker die Geschwindigkeit des Schiffes ab und stabilisiert sein Steuerverhalten.

Treibanker

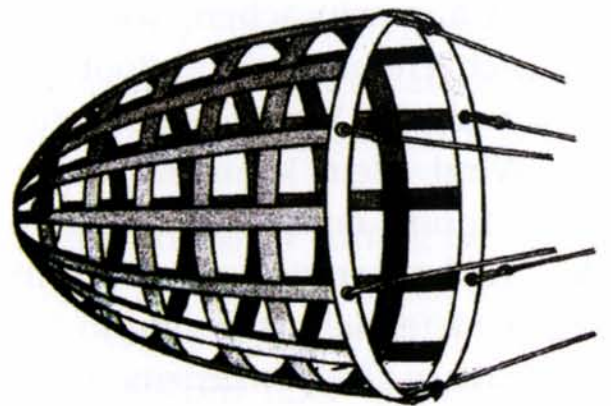
Sie bestehen entweder aus einem kegel- oder fallschirmähnlichen Gebilde und erlauben Yachten, abstoppen zu können, um ein Problem zu lösen oder eine Reparatur bei stabilisiertem Schiffsverhalten durchzuführen, auch wenn die meteorologischen Bedingungen keineswegs Besorgnis erregend sind. Bei Sturm kann man mit einem Treibanker den Bug des Schiffes in Richtung des Windes und der



→ Wind
 → Bewegungsrichtung



Fallschirmanker



Galerider (Schleppanker)

Die Kunst des Ankerns

Hier handelt es sich im Gegensatz zur Strandung um ein freiwilliges Manöver. Auf Kielyachten braucht man dazu mindestens zwei feste Seitenstützen und selbst dann ist es nicht leicht und auch nicht ungefährlich. Katamarane, Trimarane, Kimmkieler und Yachten mit Hubkiel sind dazu sehr viel besser geeignet. In jedem Fall ist es sinnvoll, die Stelle, an der man sein Boot trockenfallen lassen möchte, bei Niedrigwasser genau zu untersuchen, bevor man riskiert, den schweren Bootsrumpf dort hinzulegen. Im weichen Hafenschlick können sich Wrackteile oder Metallschrott verstecken, ein Sandstrand kann spitze Felsbrocken verbergen. Man sollte eine Stelle aussuchen, die möglichst flach, homogen und frei von gefährlichen Fremdkörpern ist. Strände sind gewöhnlich in Richtung Meer etwas abschüssig und das Boot sollte daher am besten im rechten Winkel zum Strand trockenfallen. Die gewählte Stelle sollte geschützt vor Schwell und brechenden Wellen sein, die in den meisten Fällen bis an den Strand herankommen. Sobald der Wasserspiegel sinkt und das Boot gerade eben den Grund berührt, kann es von den Wellen unter Umständen mit starken Stößen auf Grund geworfen werden. Um dies zu vermeiden, kann man mit geringer Fahrt (ein bis zwei Knoten) auf den Strand fahren, um am Ufer im Sand abzustoppen, ohne dabei den Rückwärtsgang der Maschine zu verwenden, damit der Rumpf sofort fest zum Liegen kommt. Zu allererst sollten sorgfältig mithilfe des Tidenkalenders und der örtlichen meteorologischen Wasserstandsvorhersage die Wasserstände für die ausgesuchte Stelle vorausberechnet werden, nicht zu vergessen, dass sich der Wasserspiegel besonders stark zwischen der dritten und der vierten Stunde eines zwölfstündigen Tidenzyklus verändert. Am Anfang in der ersten und zum Schluss in der zwölften Stunde schwankt der Wasserspiegel am geringsten.

Zum vorausberechneten Zeitpunkt, an dem man sich mit dem Schiff trockenfallen lassen möchte, sollte man sich im rechten Winkel zur Küstenlinie dem Strand nähern. Ein Heckanker mit Kettenvorläufer und langer Ankerleine sollte so weit wie möglich achteraus gesetzt werden, bevor man mit ein bis zwei Knoten Geschwindigkeit auf dem Strand aufläuft. Es ist dabei wichtig, den Motor rechtzeitig auszuschalten, da selbst Yachten mit Kimmkielen Gefahr laufen, Sand oder Schlick mit dem Kühlwassereinlass anzusaugen, der dann den Kühlkreislauf der Maschine blockieren könnte. Das Schiff sollte ohne Unterstützung der Maschine allein im Sand abstoppen. Bei sehr niedrigen Wellen kann man sich auch dem Strand nähern und das Boot im flachen Wasser aufstoppen, zusätzlich einen Anker über den Bug in Richtung Land ausbringen, um danach einfach abzuwarten, bis der Wasserspiegel gefallen ist.

In umgekehrter Richtung sollte die Heckankerleine so schnell wie möglich mit

