

Just do it's *Erfahrungsberichte*



Was gibt es schöneres als einen Ankerplatz in einer tropischen Lagune? Palmen, Sonne, Südsee. Kokosnüsse und Frischfisch.

PS.: Das ist nicht die BADGER von Pete und Annie Hill, sondern die WILLOW von Bonnie und Greg. Ansonsten könnte es aber ein Doppelgänger sein.

Ruhiger Schlaf vor Anker?

Stand: 25.03.2011

In der **Palstek**-Ausgabe 1/2011 durfte ich über unser Anker-Equipment berichten. Zwei Freunde, die den Artikel in die Hände bekamen fragten prompt, und wie war das in der Praxis? Wie habt Ihr das denn gemacht? Sie konnten sich auch noch gut an Streitgespräche erinnern, die Anke und ich vor der Reise führten, wenn es um das Thema Ankerwache ging. Letztlich endete die Frage damit, dass ich mal wieder die Logbücher konsultierte, meine geliebte Auswertungs-Excel-Datei öffnete und bilanzierte.

In diesem Bericht also ein paar Zahlen und was wir mit den Freunden sonst noch so erörterten, quasi als Ergänzung zum **Palstek**-Artikel. Wir stellen unsere Erfahrungen mal so in den Raum, denn je nach Route und Revier mögen sich unsere Erfahrungen von denen anderer unterscheiden.

Etwas Statistik: Wie wurde geankert?

Art des Ankerns	Häufigkeit
ausschließlich vor einem (1) Buganker	258 mal
vor Bug- und Heckanker ¹	1 mal
Bug und Heckanker am Bug verkattet ²	1 mal
Buganker mit Landleinen (Patagonien)	28 mal
mit Buganker und Festmacher vom Heck zum Steg	11 mal
mit Heckanker und Festmacher vom Bug zum Steg	3 mal
Bug- und Heckanker als Sicherung am Steg ³	1 mal

zu ¹) wir legten das Boot zwischen Bug- und Heckanker, da es keinen Schwojraum gab (Atuona)

zu ²) wir verkatteten die Anker so, dass JUST DO IT genau in der Mitte zwischen den Ankern um den Verkattungspunkt schwingen konnte, da wir in einem Murinfeld ankern mussten (Salvador)

zu ³) der Heckanker wurde im rechten Winkel zur Bootsachse ausgebracht und auf der Mittelklampe belegt, um JUST DO IT gegen Seitenwind zu sichern. (Iquique)

- Es bestand auf der gesamten Reise niemals Bedarf, zwei Buganker zu nutzen bzw. einen zweiten als „zweite Sicherheitslinie“ auszubringen.
- Es wurde niemals ein Reitgewicht eingesetzt, obwohl wir eines mitführten.
- Die Anker wurden nie verkattet, um die Haltekraft zu erhöhen.
- Wirklich notwendig war der Heckanker nur in Atuona, wo es keinen Schwojraum gibt. In allen anderen Fällen wäre es auch ohne gegangen.

Kettenlänge und Wassertiefe

Mit unserer Kettenlänge von 75 m kamen wir zwar gut aus, aber 25 m mehr hätten wir noch besser gefunden. Nur diese Meter konnten wir einfach nicht mehr unterbringen, da bei JUST DO IT der Kettenkasten abweichend von Reinkes Vorgaben zu weit vorne untergebracht ist.

Es bestand dennoch niemals die Notwendigkeit, die Kette durch eine Trosse zu verlängern. Gewöhnlich ankerten wir in Wassertiefen von 4 bis 10 m, wobei wir geringe Wassertiefen bevorzugten. Alles andere waren Ausnahmen. Die minimale Wassertiefe, die wir aufsuchten lag bei 2,5 m, die maximale bei 24 m.



JUST DO IT 2007 in der Caleta Alakush, Patagonien. Das schwach erkennbare Grünzeug am Scheitel der Minibucht ist Kelp, der Anker liegt etwa drei Bootslängen voraus auf Sandgrund, vom Heck sind zwei Landleinen ausgebracht.

Ankergründe

Die Ankergründe bestanden zu etwa 85 % aus **Sand** (einschl. Korallen- und Muschelsand), dann folgten zu etwa gleichen Teilen schwere **Lehmböden** und **Mud**. Auch in den Flussrevieren des Paraná und Paraguay verhielt es sich nicht anders. Maximal 1 % sind für **sonstige Gründe** zu veranschlagen. Auf **Seegras** ankerten wir 1 Mal. Auf **Kelp** vermutlich mehrmals, was aber nicht immer sicher zu erkennen war. Zweimal bereitete uns der Kelp Probleme. Wir haben stets vermieden, auf **Felsgrund** zu ankern. Das erschien uns zu unsicher. Meist verhakt sich ein Anker irgendwie, ob er dann aber sicher sitzt, ist sehr fraglich. Gerät er dagegen in eine unglückliche Spalte, bekommt man ihn womöglich nicht wieder raus. Mal abgesehen vom Lärm, den Felsgrund an Bord verursacht. Ganz schlimm ist es auch, wenn sich die Kette in einem Spalt verklemmt. Wenn sich die nicht mehr befreien lässt ... Wir hätten „ab vom Schuss“ vermutlich keine Möglichkeit gehabt, die robuste Duplex-Kette zu trennen. Hätten sie also aufgeben müssen. Nee, nee: Wir haben in steinigten Revieren halt länger gesucht und immer ein sandiges Fleckchen gefunden. In **Korallenrevieren** machten wir uns ebenfalls immer die Mühe, einen korallenfreien Ankerspot und Schwójkreis zu finden, um die Korallen zu schonen. Manchmal mag es anders nicht möglich sein, doch es ist schon erschreckend, mit wie viel Gedankenlosigkeit manche Segler in tropischen Revieren ihre Anker setzen.

Zweimal stießen wir übrigens auf Spots, auf denen extrem weicher Grund kein Halt zuließ. Ein paar Bootslängen versetzt gab es dann keine Probleme.

Auf Drift

Seglers Horror-Vorstellung blieb uns leider nicht erspart. Dreimal gingen wir ungewollt „auf die Reise“:

Das erste Mal war's ein typischer *Skipper*-Fehler. Wir hatten den Anker vor Santa Lucia, einer unbewohnten Insel in den Kapverden auf sauberem Sandgrund gesetzt und wie gewohnt mit der Maschine eingefahren. Ausnahmsweise (!) tauchte ich den Anker sogar ab und sah, dass er nur halb eingegraben war. Na, dachte ich, wenn Zug drauf kommt, wird er schon weiter eindringen. Wir setzten uns gerade an Bord der benachbarten ANTJE (www.maris-navigaris.de) zu Tisch, als wir unser Ankerlicht auswandern sahen. Was war passiert? Wir hatten den Anker auf eine Felsplatte gesetzt, die mit einer dünnen Sandauflage bedeckt war. Jenseits der Platte fasste der Anker dann sofort, noch bevor wir, von Panik getrieben, JUST DO IT erreicht hatten.

Die zweite Drift spielte sich in der Caleta Horno ab, einer Bucht an der argentinischen Atlantikküste, auf halber Strecke zum Kap Hoorn. Wir mussten auf Kelpgrund ankern und hatten das Grundeisen mit Vollgas rückwärts getestet. Das Boot rührte sich keinen Millimeter. In der Nacht bewegte es sich doch, langsam zwar und bei

den herrschenden Bedingungen unkritisch, aber erkennbar. Als wir den Anker am nächsten Morgen aufholten, um ihn neu zu setzen, brachte er einen Kelpberg von etwa einen Meter Mächtigkeit mit. Der Anker zeigte keinerlei Spur von Sand. Er war wahrscheinlich gar nicht im Grund gewesen.

Die dritte Episode spielte sich in der Caleta Ideal in Patagonien ab, ebenfalls auf Kelp. Da sind wir aber nicht sicher, ob nicht schlicht zu viel Kette draußen war, und die sich streckende Kette uns nur den Eindruck des Driftens vermittelte. Aber wenn man nur wenige Meter vom Ufer entfernt ankert und man plötzlich darauf zutreibt, wird man schon unruhig.



Freut die gesamte Mannschaft:
Nächtliche Rückkehr und das Boot ist noch
da, wo man es zuvor zurück gelassen hat.

Unser Ankerritual

Das Ankern lief stets nach dem gleichen Schema ab. Erst drehten wir ein paar Runden, um den Ankerplatz zu begutachten (Sicht, Echolot). Uns ging es u.a. darum, einzelne Steine zu vermeiden, unter die sich die Kette klemmen kann, die aber auch einen Höllenlärm verursachen können sowie einen guten Sandfleck zu finden, wenn der Grund unterschiedlich strukturiert war. Dann das Boot aufstoppen, Anker runter, bis die Frau/der Mann an der Winsch merkt, der Anker ist angekommen. Dann bei weiter auslaufender Kette ggf. mit Maschine langsam achteraus, sofern der Wind das nicht bereits erledigt. So vermieden wir, dass die Kette auf den Anker fällt. Wenn die dreifache Kettenlänge der geloteten Tiefe draußen war, Kette stop und warten. Meist ruckte der Anker merkbar ein, sobald genügend Zug auf der Kette war und er sich eingrub. Anschließend haben wir den Anker vorsichtig mit langsam steigender Drehzahl eingefahren bzw. getestet. Wir begnügten uns in der Regel mit halber Nenndrehzahl. Bei sehr weichem Grund fuhren wir mit fünffacher, ja sogar siebenfacher Kettenlänge ein. Unter schwierigen Verhältnissen testeten wir bis zur Nenndrehzahl der Maschine. Danach wurde die endgültige Kettenlänge gesteckt. Mindestens das Fünffache der Wassertiefe, eher mehr, soweit es die örtlichen Verhältnisse oder die anderen Ankerlieger zuließen. In stark frequentierten Buchten mussten wir schon mal Kompromisse eingehen. Unserer Erfahrung nach ist die ausgebrachte Kettenlänge das A und O. Je mehr desto besser, da kann man sich alles andere sparen (Reitgewicht, Zweitanker ...) Bei flachem Wasser stets mehr Kette stecken als gemeinhin empfohlen.

Einer unserer Freunde, bereits auf der zweiten Weltumseglung (!), driftete mal fröhlich, mal verzweifelt, regelmäßig an uns vorbei. Er schaffte das auch mit zwei verkatteten Ankern. Er wollte einfach nicht wahrhaben, dass er mehr Kette stecken müsse.

Zu guter Letzt folgte eine Kettenkralle, um die Ankerwinsch zu entlasten, das Einrucken zu dämpfen und die Körperschallübertragung von der Kette auf unseren Metallrumpf zu reduzieren. Wenn die Kette alle zwei Minuten über einen nicht vermeidbaren Stein rumpelt, ist sonst kein Schlaf möglich. Aus diesem Grund fahren wir auch keinen mechanischen Kettenstopper. Da wäre die Körperschallbrücke wieder da.



Überraschung beim
Aufholen des Ankers:
ein Seestern wird mit
geliftet!

Für besondere Fälle

entwickelten wir die „Ankerbadetechnik“. Das bedeutet, wir lassen Anker und etwas Kette bereits vor dem eigentlichen Ankermanöver ins Wasser. Je nach Zweck, Örtlichkeit und Windverhältnissen schwebt der Anker mal 5 m oder auch mal nur 1 m über dem Grund. Zuvor haben wir natürlich kräftig gelotet. Andere Ankerlieger schauten des öfteren verwundert unserm Treiben zu und wurden auch schon mal nervös. Klar, wir mussten und müssen natürlich aufpassen, dass wir keine fremde Ankerkette angel(te)n. Die Technik erlaubt uns

- den Anker unter beengten Verhältnissen punktgenau zu setzen, auch schon mal unmittelbar „unter“ das Heck eines anderen Bootes,
- den Anker exakt in einen winzigen Sandfleck zwischen viel Bewuchs zu platzieren,
- und bei größerer Tiefe, die Abdrift während des Fallens der Kette zu reduzieren. Wir fieren die Kette stets langsam und elektrisch, um zu vermeiden, dass sie bei geöffneter Bremse unkontrolliert auf den Anker fällt und dessen Eingraben verhindert.

Abschließen möchten wir mit einer Episode:

Ein Atoll in den Tuamotus. Ein paar Ankerlieger unmittelbar hinter dem Riff. Der Wind ist umgesprungen, hat auf 25 Knoten zugenommen und wird weiter zunehmen. Die Boote liegen jetzt auf Legerwall, der lange Fetch quer über die Lagune lässt eine ruppige See entstehen. Auf allen Booten werden die Anker aufgeholt. Darunter ein Einhandsegler. Ein schönes Boot mit klassischen Linien. Und ganz traditionell eine manuelle Ankerwisch. Der Mann kämpft. Kämpft an der Ankerwisch. Kämpft gegen das Gewicht der Kette, den Winddruck, den Druck der Wellen. Wir können sehen, wie seine Bewegungen müder werden. Er hat keine Möglichkeit, sich den Kampf mit Hilfe der Maschine zu erleichtern. Dann ist die Kette soweit eingeholt, dass der Anker sich löst und slipt. Das Boot beginnt zu treiben. Wenige Bootslängen trennen es vom Riff. Nun ist der Skipper an zwei Stellen gefordert: Am Steuerstand, um die Drift zu unterbinden, und am Bug, um die verbleibende Kette und den Anker aufzuholen. Nicht auszudenken, wenn sich Kette oder Anker jetzt an einem Korallenstock verfangen. Er hat es schließlich geschafft. Wir kreiselten in Bereitschaft in der Hoffnung, das Boot notfalls einfangen zu können. Aber ob das geklappt hätte? Eine Geschichte, die nachdenklich macht.

Ja und die Ankerwache?

Hatten wir uns vor der Reise die Köpfe heiß geredet und uns manchmal gar gestritten (Anke fürchtete um ihren geliebten Schlaf, ich malte größte Gefahren aus), so zeigte sich dieser Punkt unterwegs als unerwartet unkritisch. Neptun, Rasmus und wer sonst noch die Bedingungen gestaltete, machte dies meist so eindrucksvoll, dass sich gar kein Diskussionsbedarf ergab. Die Crew war gewissermaßen innerlich getrieben und nahm die Qual zwar murrend aber ohne Zögern auf sich. Zum Trost des Lesers, das kam im Großen und Ganzen nicht sehr häufig vor.

Soweit so gut und stets fair winds

Martin und Anke

Alles klar?

Dann also: Wo immer Ihr ankert oder fest macht, stets eine ruhige Nacht und einen guten und ungestörten Schlaf.

