ANKERI

Verlässliches Ankergeschirr und eine ausgefeilte Ankertechnik sind für Fahrtenyachtcrews essenziell, denn sie müssen sich auf unterschiedlichste Bedingungen in den verschiedenen Revieren entlang ihrer Reiseroute einstellen. Eine gemütliche Fahrtenyacht wie Pitufa verbringt den Großteil der Zeit vor Anker, nur Überfahrten und ein paar wenige Tage im Jahr an Muringbojen bringen eine kurze Verschnaufpause für den Anker, denn Marinabesuche sind selten.

Kinder- oder Trauerspiel?

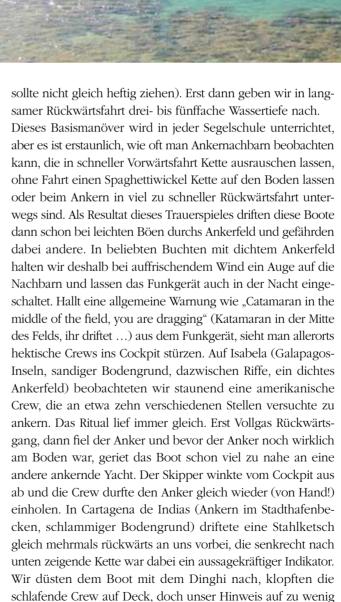
Text und Fotos: Birgit Hackl und Christian Feldbauer

Material. Die beste Ankertechnik hilft nicht viel, wenn es am Material mangelt. Und so möchten wir an dieser Stelle ein Loblied auf einen viel zu selten besungenen Helden anstimmen, der bei dieser Ehrung zwar durch Abwesenheit glänzt, dafür aber eine denkbar gute Entschuldigung hat: Unser 25 kg schwerer Bügelanker steckt mal wieder bis zum Hals im Dreck und legt sich dabei für die Sicherheit von uns und all unserem Hab und Gut (insgesamt etwa 13 Tonnen) voll rein. Der Bügelanker hält perfekt in Sand, Schlamm und sogar weichem Schlick. Wir meiden normalerweise Felsen und abgestorbene Korallen, doch manchmal gibt es keine andere Alternative, und dann verkeilt sich dieses Modell ebenfalls brav, wenn auch eventuell erst nach mehreren Versuchen. Ein weiterer Vorteil des Bügelankers ist, dass er sich bei Windrichtungswechseln schnell neu setzt. Wir kennen einige Cruiser, die nach schlechten Erfahrungen mit ebenfalls populären Delta- und Pflugscharrankern (CQR) unterwegs auf einen Bügelanker (ein ähnliches Modell im internationalen Raum ist als Rocna bekannt) umsattelten.

Eine schwere Zehn-Millimeter-Kette bringt zusätzliche Sicherheit, und da wir im Pazifik oft tief ankern müssen (nicht selten liegt der Anker tiefer als 20 Meter), haben wir 70 Meter Ankerkette, gefolgt von 30 Meter Seil im Ankerkasten. Im Dauereinsatz beginnt eine galvanisierte Kette bald zu rosten. Wir haben uns trotzdem gegen Inox entschieden, da dieses zwar immer schön glänzt, irgendwann aber heimtückisch spröde wird und dann ganz unerwartet brechen kann. Unabhängig vom Material ist jedoch ganz wichtig, dass die Kette gut am Seil und dieses wiederum am Boot befestigt ist – den Gesichtsausdruck eines Ankernachbarn, der an einem tiefen Ankerplatz in den Gambierinseln erstmals seine gesamte Kette ausrauschen ließ,

die dann mit einem Platsch vor dem Bug im Meer versank, hätte ich gern als abschreckendes Beispiel fotografiert ... Der Arme musste einen Taucher engagieren, um Anker und Kette im schlammigen Bodengrund wiederzufinden. Obwohl unser Ankerseil mit einem dicken Schäkel mit dem Boot verbunden ist, haben wir doch vorsichtshalber noch einen alten Pflugscharranker als Reserve am Bug – wir haben schon zu viele Geschichten von Booten gehört, die ihr Ankergeschirr bei rapid schlechter werdenden Bedingungen nicht bergen konnten und es in der Hoffnung auf eine spätere Rückkehr an einer Boje zurücklassen mussten.

Ankertechnik. Bevor wir in einer uns noch unbekannten Bucht ankern, ziehen wir ein paar Erkundungskreise, halten Ausschau nach Untiefen und Sandbereichen zum Ankern. Ist es zu tief für einen visuellen Eindruck, versuchen wir mit dem Blick aufs Echolot die Topografie des Meeresgrunds abzuschätzen. Springen die Tiefenanzeigen wild herum, liegen wohl Felsen auf dem Boden oder es wachsen Korallen, bleibt die Anzeige stabil, besteht Hoffnung auf ein sandiges Becken. In allgemein felsigen Gegenden hilft ein Blick ans Ufer: Vor einem Strand oder der Mündung eines Flusses oder Baches findet man am ehesten sandigen Ankergrund. Werden in eine offene Bucht Wellen oder Schwell gedrückt, verbringen wir manchmal eine Weile treibend und versuchen abzuschätzen, welche Ecke am ehesten vor Reflektionen geschützt ist. Haben wir uns für eine Stelle entschieden, lassen wir den Anker mit dem Bug in den Wind fallen und geben erst einmal nur wenig Kette (doppelte Wassertiefe) nach, damit wir den Anker im Rückwärtsgang ordentlich setzen können (nur bei weichem Schlamm braucht der Anker eine Weile um einzusinken, man



Kettenlänge wurde mit einem Kopfschütteln abgetan. Wir

nannten die Ketsch mit dem schönen Namen *Dragonfly* (Libelle) dann nur noch "Dragging Fly" (driftende Fliege). In Arue (Tahiti, Ankerfeld vor einer Marina, weicher Schlamm) lud uns eine freundliche, kanadische Familie gleich nachdem sie neben uns geankert hatte, zu Drinks am Abend ein. Aus der Einladung wurde nichts, weil am Nachmittag leichte Böen durchs Ankerfeld bliesen (15 bis 20 Knoten) und der Katamaran mit solcher Regelmäßigkeit auf die Rückwärtsreise ging, dass die Familie im Endeffekt in eine Marina wechselte. Als wir sie wiedertrafen, fragten wir vorsichtig nach, welchen Anker sie verwendeten und erfuhren, es sei ein tolles, neues Patent, das durch einen Treibkörper immer aufrecht gehalten werde. "Wir sind sehr zufrieden damit, aber wenn der Wind auffrischt, driften wir normalerweise", meinte der Sohn fröhlich und bewies, dass Ansprüche an Haltekraft halt sehr subjektiv variieren.

- Perfekte Ankerbucht in den Gambier: klares Wasser, viel Platz
 zum Schweien, Sand auf dem Boden
- Pitufas Bugroller hält Bügelanker und Reserve-CQR und hat immer noch Roller frei (z. B. fürs Bergen vom Heckanker)



32 OCEAN7 04/2016 | OCEAN7 04/2016 | Juli/August 2016



Zu Anfang unserer Reise hielten wir bei Wanderungen ständig Ausschau nach unserer *Pitufa*, konnten ein Bier in einer Bar nur genießen, wenn die Terrasse Blick auf die Ankerbucht bot und schalteten den Ankeralarm jede Nacht auch bei ruhigen Bedingungen ein. Nach vielen guten Erfahrungen haben wir mittlerweile volles Vertrauen in unser Ankergeschirr, was für eine ungestörte Nachtruhe und sorgenfreie Landausflüge unumgänglich ist.

auch eine Rolle mit 40 Meter Schwimmleine), geben dann gleichzeitig vom Heck Leine nach und holen vom Bug die Kette wieder herauf, bis *Pitufa* schön mittig und ruhig steht. Lässt die Spannung im System nach, kann man nachträglich Heckleine bzw. Ankerkette aufholen und nachjustieren. Wir sind in der glücklichen Lage, gleich mehrere Bugroller zu haben und so können wir auch den Heckanker bequem über die Ankerwinsch an Bord hieven. Dazu lassen wir erst die Heckleine mit





Heckanker gegen Rollen. Manchen Crews scheint es nichts auszumachen, wenn ihr Boot vor Anker so heftig rollt, dass die Fußleiste fast eintaucht und alles, was nicht niet- und nagelfest ist, an Bord herumschlingert. Wir haben's gern ruhig und so setzen wir in Revieren mit offenen Buchten, in die ständige Ozeandünung wandert, routinemäßig einen Heckanker, um Pitufas Bug in die Wellen auszurichten. Dafür genügt uns ein nur elf Kilogramm schwerer Plattenanker (Danforth). Dieser ist leicht genug, dass wir ihn an der Reling verstauen und praktisch handhaben können, die Haltekraft ist in Verbindung mit zehn Meter zehn Millimeter starker Kette aber völlig ausreichend. Früher plagten wir uns beim Ausbringen und Einholen mit dem Dinghi, doch während eines monatelangen Aufenthaltes in den offenen Buchten der Marquesas (Französisch-Polynesien) hatten wir ausreichend Gelegenheit, unser System zu verbessern und zu üben. Wir setzen erst den Hauptanker mit dem Bug in Wellenrichtung, geben dann in Rückwärtsfahrt so lange Kette nach, bis wir die vorher auf dem Chartplotter markierte Idealstelle für den Heckanker erreicht haben, lassen diesen direkt vom Heck fallen (dort haben wir

- 1 Fender halten die Kette weg von Korallen
- 2 Ausbringen des Heckankers. 10 Meter Kette im Sack und 40 Meter Leine auf Rolle
- 3 Böen bis 60 Knoten
- 4 Aufs Riff gelaufen Wrack auf Huahine

einem Fender über Bord gehen, holen den Hauptanker wie gewöhnlich ein und holen im Anschluss den Heckanker ebenfalls über den Bug an Bord. Bei schlammigem Bodengrund gibt das zwar eine doppelte Sauerei, aber ein (halbwegs) schaukelfreier Aufenthalt ist uns den Aufwand wert.

Fender, um Faulen zu verhindern und um Korallen zu schonen. Früher fanden wir Ankerverbote und Einschränkungen für Segelboote komplett ungerechtfertigt und unfair, da Kreuzfahrtschiffe, Frachter und andere Großschiffe viel bedenklicher für die Umwelt und trotzdem wegen ihrer wirtschaftlichen Rolle überall willkommen sind. Nachdem wir nun seit mehreren Jahren das Verhalten von

Palmetshofer Nautic

Der Ausrüster für Langfahrtsegler

Installation, Service und Vertretungen von:

- UK Segel, Riggs, Drahtseilverpressungen, Reffanlagen usw.
- Yachtelektronik, autorisiertes Raymarine und Mastervolt Center, Sterling, Victron Philippi Votronic
- Solartechnik- Windgeneratoren mit MPP-Ladetechnologie samt System-Montagelösungen
- Energiesysteme wie Generatoren, Lichtmaschinen Hochleistungsregler uvm.
- Seewasserentsalzungsanlagen, Sanitär- und Wassersysteme, Bugschrauben, Heizungen und Klimaanlagen

Wir erledigen für Sie an Ihrer Yacht mögliche Versicherungsschäden Weltweite Organisation und Montageservice

Tel. +43 7237 37360 • www.palmetshofer-nautic.at

Fahrtenseglern in der Karibik und im Pazifik beobachten konnten, müssen wir leider doch einräumen, dass einige sehr wohl Schäden an der Umwelt verursachen. Während der Tod ganzer Korallenriffe auf Klimaerwärmung und allgemeine Umweltverschmutzung zurückzuführen ist, fällt beim Schnorcheln um beliebte Ankerplätze herum klar ins Auge, dass Korallenköpfe in ansonsten gesunden Riffgebieten Ankerketten zum Opfer fallen. Große, tote Stücke liegen auf dem Boden, wo Ankerketten über Korallen gezogen wurden, sind die zarten Strukturen abgeschoren und abgebrochen. Dabei ist es so einfach, solch sinnlose Zerstörung zu vermeiden. Wir sondieren das Gebiet erst ausgiebig und suchen einen möglichst großen Sandfleck, auf den der Anker fällt. Abhängig von der Wassertiefe und vom Abstand zum nächsten Korallenkopf hängen wir nach einigen

mit einer separaten (Opfer-)Leine, die man im Notfall einfach durchschneiden kann) und senken dann die Kette so weit ab, dass der Kiel über den unter Spannung stehenden Ankerketten/-leinen schwojen kann. Auf diese Weise haben die Ankerkette und -leine kaum Bewegungsfreiheit, touchieren keine Korallen (z. B. auf einem Sandstreifen)

Birgit Hackl, Christian Feldbauer und Schiffskatze Leeloo haben 2011 von Kroatien aus die Segel Richtung Horizont gesetzt und sind via Mittelmeer. Atlantik und Karibik in den Südpazifik gebummelt. Mehr Reisende als Segler verbringen sie viel Zeit vor Anker. Mehr Info unter www.de.pitufa.at



Metern mit einem Karabiner einen Fender in die Kette ein, sodass diese in unbelastetem Zustand in einer Schlaufe über dem Boden hängt und so beim Schwojen keine Korallen berühren kann. Reicht die Kettenlänge noch nicht aus, hängen wir einige Meter weiter einen zweiten Fender dazu.

Bahamian Mooring an knappen Stellen oder bei starker Strömung. Treffen Wind und eine starke Strömung aufeinander (z. B. in Riffkanälen), ist eine mit Fendern gehaltene Kette unpraktisch, weil die durchhängende Kette sich verheddern oder sogar unters Boot gezogen werden kann. In solchen Fällen, oder wenn der tiefe Bereich nicht groß genug zum Schwojen ist, konstruieren wir eine "Bahamian Mooring". Der Ablauf ist zunächst gleich wie beim Setzen eines Heckankers. Wir lassen erst den Buganker fallen, setzen weit zurück und werfen dann den Zweitanker übers Heck. Im Anschluss führen wir die Leine des Zweitankers aber zum Bug, knoten die Leine unter Zug an die Kette (am besten

und das Boot bleibt praktisch stationär. Anders als mit einem Heckanker kann es sich aber in den Wind oder in die Strömung drehen.

Vorbereitung auf Starkwind vor Anker.

Manche Fahrtensegler setzen bei Starkwind zwei Anker knapp hintereinander an eine Kette, doch auf diese Art kann man den vordersten Hauptanker nicht unter Zug einfahren und die Anker können sich obendrein miteinander oder in der Kette faulen. Andere bringen zwei Anker an separaten Ketten vor dem Bug aus, die Ketten sollten idealerweise gleich belastet in einem V vom Bug wegspannen. Doch wenn der Wind dreht, ist ohnehin nur einer der Anker belastet und im schlimmsten Fall verdrillen sich die Ketten, wenn das Boot schwojt. Das Risiko, in einem Sturm mit verhedderten Ketten rückwärts auf ein Riff zu driften (Bekannte haben gar die Kette in den Propeller bekommen und sind hilflos gestrandet), ist uns zu groß. Zeigt die Wettervorhersage Starkwind, suchen wir uns im Normalfall eine vor Wellen geschützte Bucht mit gutem Haltegrund, bringen extra viel Kette aus und vertrauen auf unseren Bügelanker (z. B. 45 Knoten anhaltender Wind mit Böen um die 60 Knoten in der Bucht von Taravai. Gambierinseln. Französisch-Polynesien, 17 m tief, Bodengrund Sand und Schlamm). Reicht der Schwojraum für eine See-

lenfrieden gewährende Kettenlänge nicht aus, hilft eine Bahamian Mooring. Bei diesem System teilt sich die Last auf die beiden Anker auf. Außerdem bleibt die Belastungsrichtung auf die Anker auch bei Windrichtungswechseln gleich und sie müssen sich nicht neu setzen. Da die Ketten zueinander gespannt sind, können sie sich nicht verheddern. Das Boot schwojt nicht allzu

weit, kann sich aber in den Wind drehen, sodass die Windangriffsfläche minimiert wird (z. B. 35 Knoten Wind, Böen aus verschiedenen Richtung bis 50 Knoten, Raivavae, Australinseln, Französisch-Polynesien, ca. 130 m weite, runde "Bucht" im Saumriff, 10 bis 14 m tief, Bodengrund Sand).

Hauptanker an Kette

Grundsätzlich lassen wir uns beim Ankern Zeit, ziehen Sicherheitskreise und manchmal brauchen wir mehrere Versuche, bis der Anker auch bei vollem Rückwärtsgang verlässlich sitzt und die Endposition (bzw. der Schwojraum) stimmt. Da ein

Leine unter Last Kette unbelastet Knoten unterhalb Kieltiefe abgesenkt Leine an Kette gebunden Zweitanker mit etwas Kette und Leine slippender Anker im schlimmsten Fall in einer Kollision oder gar Strandung enden kann, kann man unserer Meinung nach aber gar nicht zu penibel und übervorsichtig bei der Wahl des Ankerplatzes sein. Mit gutem Material und viel Übung werden Ankermanöver für eingespielte Crews aber irgendwann zum

2

Ankern

1 Squall im dichten Ankerfeld auf Nuku Hiva

2 Anwendungsbeispiel und Vorteile einer Bahamian Mooring

3 Prinzip einer Bahamian Mooring

Kinderspiel.

kleiner Schwojbereich



Die KVH Satelliten-Antennen der TV-Serie mit einfachster Bedienung über Tablet oder Smartphone liefern kristallklaren TVund Radio Empfang auf Ihrer Yacht. Genießen Sie die Zeit am Meer ohne eine Einschränkung mit dem gewohnten Komfort!

Gönnen Sie Ihrer Frau den Georg Klooney-Film, ihrer Tochter die Lieblingsserie und sich selbst einen spannenden Fussball-Abend mit Freunden....

Interessiert? Verlangen Sie detailierte Prospekte!

Werner Ober GmbH & Co KG Yachtelektronik

Reichsstrasse 38, 6890 Lustenau Tel. +43 (0)5577 82419 Fax 86061 werner.ober@yachtelektronik.at www.yachtelektronik.at

Genießen Sie die Zeit an Bord, so wie SIE wollen...mit allen Möglichkeiten!