

5.

Ankern

Wie ankern? Zu dieser auf Anhieb harmlosen Frage gibt's unter Eignern und Herstellern von Zubehör emotional geladene Meinungen zuhauf, aber verblüffend wenig gesicherte Fakten (6). Deshalb beschränkt sich der Charterer auf die praktisch wichtigen Basismanöver und ein paar Sonderfälle »für den Hinterkopf«. Beim Motormanöver war es die Einheit Motor, Schraube und Ruder, die »passen« mußte, beim Ankern werden es Ankergrund, Anker und Kette sein. [Anker-Statistik siehe Seite 3]

In der Bucht [Seite 55-56]

Ankerplatz

In unbekanntenen Regionen bieten Bach- oder Flußmündungen den besten Haltegrund. An Steilküsten erwarten wir mehr Fallwinde, flache Küsten sind ruhiger. Fehlende Bäume weisen auf starke Winde hin. Normalerweise beantworten Seekarte und Wetterbericht - bei der Buchtwahl denk' an den Wind morgen! - unsere Fragen. Bei der Auswahl des Ankerplatzes sind folgende Aspekte zu berücksichtigen:

Ankern: Fragen an Seekarte und Wetterbericht

- ◆ Ankergrund?
- ◆ Raum zum Schwegen?
- ◆ Küste in Luv?
- ◆ Wellen und Schwell* erwartet?
- ◆ Landleinen/Zweitanker nötig?
- ◆ Fallwinde?
- ◆ Wetterlage?
- ◆ Geht Freikreuzen bei Winddrehung?

*Nachts rollt man dann von Schandeckel zu Schandeckel - schöner auf Englisch: »rolling from gunwale to gunwale«

Beim Einlaufen in die Bucht muß an Deck alles klar sein. Auch hier kann nach einer Checkliste verfahren werden:

Vorbereitung des Ankermanövers

- ◆ Landleine(n) vorbereiten, falls erforderlich
- ◆ Beiboot dichtholen (bereit für Landleinen etc)
- ◆ Segel: Fock und Groß bergen außer bei Motorsausfall
- ◆ Nur mit Arbeitshandschuhen ans Spill!
- ◆ Anker klar! Empfehlung für den Charterer: Bei 20 m an der Kette einen »Merk-Knoten« anbringen (kleiner Stropp)
- ◆ Anker langsam fieren bis zur Wasseroberfläche („ausgehievt“)
- ◆ Fender (wenn's eng werden könnte, nicht immer)
- ◆ Mannschaft auf ihre Aufgaben vorbereiten

Ankern

Ankermanöver

- ◆ Platzsuche in Ruhe: Ehrenrunden; auf das Echolot achten
- ◆ 1 Mann vorne zur Augapfelnavigation: Ankergrund und Qualität. Wassertiefen ausrufen (bis 8 m alle 2 m, dann alle 1 m): Ideal sind oft etwa 6 m!
- ◆ Falls Handlot: Nicht zu früh! Nach vorne werfen!
- ◆ Gegen den Wind oder Strom anfahren
- ◆ Anker fallen lassen, wenn das Boot keine Fahrt mehr macht (Zeit lassen!)

- ◆ Rückwärtsfahrt langsam, um kontrolliert die Kette fieren zu können. Der Bug fährt bei den meisten Schiffen etwas schräg zur Ablafrichtung der Kette. Zu Beginn nicht zuviel Kette, sonst wirkungsloses Wooling auf dem Anker!
- ◆ Erstes Aufstoppen ohne »harten« Motorzug:
Je nach Situation nach 50% der Leine/Kette kurzzeitig belegen: jetzt wird der Bug Richtung Anker »gezogen« und die Kette steif (wenn er hält). Weiter zügig den Rest der Kette oder Trosse stecken.
Bei ausreichend gesteckter Kette und Ankerleine:
- ◆ Zweites Aufstoppen mit
Motor weniger als 3-5 Sek, ca. wie bei 1-2 kn Fahrt; langsam zurück, erst wenn Zug kommt kurz »voll zurück« - der Anker muß ja halten! Besonders für den Pflugscharanker ist es wichtig, daß die Kette horizontal läuft: dann »dreht« er sich ein.
Kontrolle: Fuß oder Hand auf der Kette - ruckt sie, ist der Anker auf Slip!
Bei Starkwind reicht Steifkommenlassen ohne Motor.
- ◆ Leine: Länge: 8 x Wassertiefe (kurze Zeit geht 5x)
- ◆ Kette: Länge: 5 x Wassertiefe (Minimum 3 x)

Entscheidend für das Gelingen des Ankermanövers ist das Zusammenspiel von Rudergänger(in) und Vorschiffsmann. Für letzteren sind Segelschuhe und Arbeitshandschuhe Pflicht. Den Ankerkastendeckel sichert er mit einem Zeising. Mit dem Wanschhebel löst er vorsichtig die Bremse, bis der Anker frei über der Wasseroberfläche hängt. Auch beim elektrischen Ankerspill ist gefühlvolles Schalten Übungssache. Im Zweifelsfall lieber die Kette per Hand fieren (möglichst im Sitzen) und erst zum Sichern wieder auf die Nuß legen.

*als Ergänzung von Seite 57: **Landleinen: Ein Kapitel zum Tüfteln***

In gebirgigen Buchten sind nächtliche Fallwinde (eigentlich Bergwinde) zu fürchten, die nicht nur das Schiff kräftig ins Schwojen bringen, sondern bei Volldrehungen leicht den Anker aus dem Grund hebeln können. Man hat dann noch Glück, wenn man in der Morgenflaute freundlich vom Kollegen auf der gegenüberliegenden Buchtseite geweckt wird So ist es kein Zufall, daß gerade in griechischen Gewässern, vor allem aber an der türkischen Küste mit ihren typischen nächtlichen Winddrehungen das Ausbringen von Landleinen ein eher regelmäßiges Manöver darstellt. Glücklicherweise ankern wir ja meist in der Zeitlücke zwischen Mittagsbrise und abendlichem Landwind, so daß das Manöver einfach wird.

Die »klassischen« Landleinenmanöver (bei Leichtwind)

Wenn kein oder kaum Wind ist:

- ◆ Dinghi vorbereiten (Leine ins Boot)
- ◆ Standard-Ankermanöver (s. oben). Danach zügig, ehe Wind aufkommt und die Yacht quer vertreibt:
- ◆ mit dem Dinghi zum Ufer (im Rückwärtsgang geht's besser und sicherer), Leine(n) an Bäume oder Felsen, eventuell mit Felsnägeln (in den Schären)

Bei ablandigem Wind unter 2 Bft:

- ◆ Buganker mit kurzer Kette, d.h. 1,5 x WT: Dadurch weniger Quervertreiben mit Wooling am Grund!
- ◆ Landleine(n) per Beiboot an Land, festmachen
- ◆ Yacht zum Ufer ziehen (Kette/Leine lang genug?) und
- ◆ Buganker unter Spannung setzen: Eingraben statt des problematischen In-den-Grund-Ziehens mit Motor.

9.

Charternavigation

S. 111-118

S. 119-121:

Die wichtigste Navigationstechnik: Augapfelnavigation

Auch wenn sich jetzt die Anhänger der technischen Navigation und ihre Vermittler in Redaktionen und Segelschulen naserümpfend abwenden: Für den Charterer, der fast immer an Küsten und zwischen Inseln segelt, ist Augapfelnavigation die für seine Sicherheit und Verantwortung in der Tat wichtigste »Technik«. Für diese Behauptung gibt es sehr viel gute Gründe. Hier nur die für mich schlüssigsten Beweise:

1. kann der gerätebedienende Mensch irren: »Menschliches Versagen« oder weniger grob einfach ein Irrtum beim Kartenlesen (auch menschlich). Was nützen beispielsweise meine präzisen Echolotungen oder GPS-Orte, wenn das Hindernis in der Karte nicht gesehen oder falsch interpretiert wurde? Dann muß es wenigstens die Chance der Korrektur geben - und das können nach Lage der Dinge nur die offenen Augen sein!

2. können natürlich auch die Geräte versagen, oder einfach die Batterien leer sein, oder der Geber des Echolots ist zugesetzt. Wieder gilt Punkt 1: Es muß die Chance der Korrektur geben, also die Augapfelnavigation. Zu diesem Punkt gehört auch die Kritik der Seekarten (s. bei GPS), vor allem in Küstennähe:

Kontrollierter Augenschein ist verlässlicher als hirnlose Positionsmessungen

3. Da Punkt 1 und 2 eigentlich »schlagend« sind, kehren wir lieber zum Vergnügungsteil zurück: Es macht halt sehr viel mehr Freude, die Küsten, Berge und Wassertiefen zu sehen und zu identifizieren als noch so genaue Waypoints auf dem Display anzusteuern. Doch der freie Blick ist auch praktisch unverzichtbar, wie wir gleich in der Praxis sehen werden.

Etwas künstlich kann man die »eye-ball-Navigation« nach zwei Hauptblickrichtungen unterteilen:

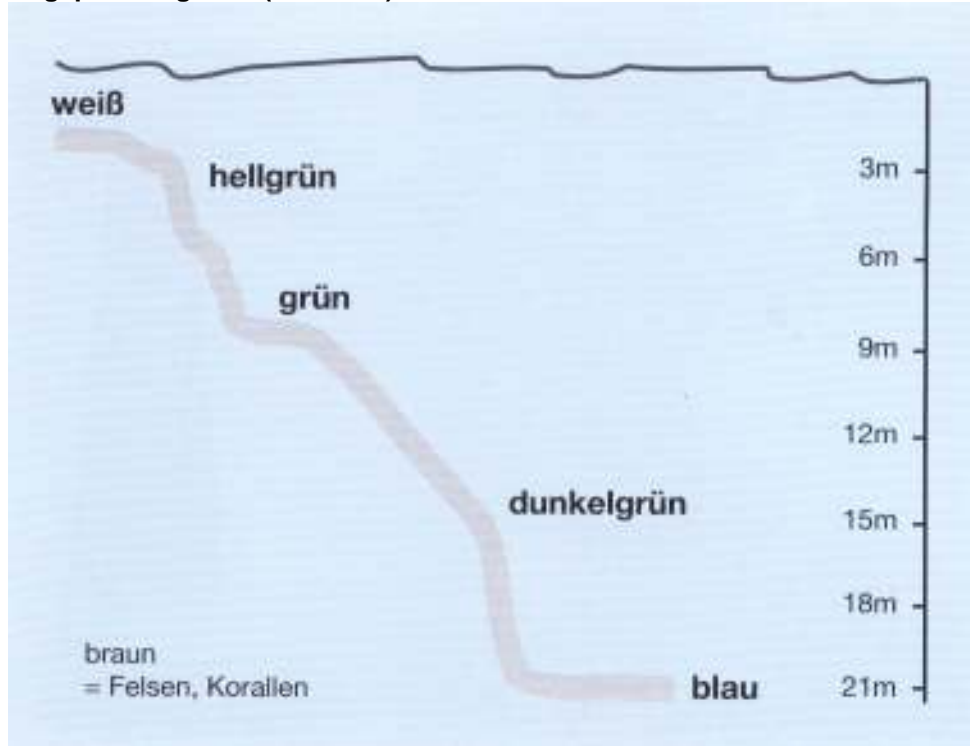
1. Der Blick aufs Land, also die Suche nach Landmarken und ihre Identifizierung, sei es ein Kap, ein einzelnes Haus, ein Fels, ein Inselchen oder ein Turm, und natürlich auch die Seezeichen. Dabei gilt besonders (und wir werden diesen Satz wiederholen), daß Augapfelnavigation nur bei ständiger Kontrolle durch Kartenlesen (»stimmt alles?«) und einige »Fixe« eine gute Methode ist. Also klärende Messungen - in Landnähe meist Peilungen - zur Kontrolle »meiner Sicht« - statt einer Selbsttäuschung, die Gefahren erst heraufbeschwört. Immer wieder kommt es darauf an, die dreidimensionale Welt der Augapfelnavigation mit der zweidimensionalen Welt der Karte in Einklang zu bringen, oder vielleicht besser ausgedrückt: Ständig die Zeichen beider Welten wechselseitig zu übersetzen, etwa »wie sieht das Kap auf der Karte aus« oder »wo ist die kleine Insel eigentlich, um die wir herum müssen«?

2. Der Blick aufs Wasser, also die Beurteilung von Tiefen und Gefahrenstellen. Typische Positionen dafür sind der Bug oder (früher) der Mastkorb. Auf diese Weise wird man auch die Delphine, die großen Fische oder die Schildkröten nicht übersehen. Bei der Schätzung der Wassertiefe gilt der klassische britische Lehrsatz:

Sail in the dark blue water, anchor in the light green water and stay away from white or brown water!

Oder zur Auswahl drastischer (USA):
Brown, brown run aground - blue, blue go on through!

Augapfelnavigation (Grafik 25)



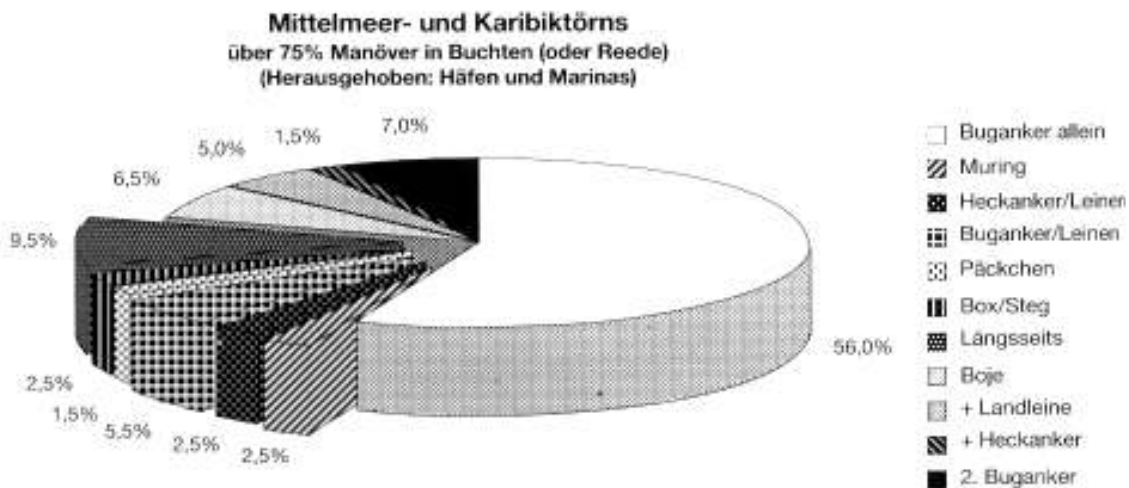
Tiefes Blau gibt es ab etwa 24 m, Dunkelgrün darunter, helleres Grün (ab jetzt aufpassen) unter 10 m (immer heller bis etwa 4 m), unter 3 m wird's zunehmend weiß. Braune Verfärbung des Bodens (gelb- bis schwarzbraun) heißt Steine oder Korallen (Rod Heikell sagt: *Brown lets you identify species of molluscs at first hand ...*). Natürlich darf man nicht vergessen, daß Schaumkronen und Seegang die Tiefen-Identifikation schwierig machen - aber man lotet ja hoffentlich sowieso.

[Und auf Seite 130:] **Merke:**

Augapfelnavigation hat nichts mit »lässig« oder gar nachlässig sein zu tun. Ihre größten Aktivposten - sagt Bill Brogdon - sind *Konzentration und Erinnerungsvermögen*. Ihr größter Feind ist *Unaufmerksamkeit* (»Don't just gaze at the scenery!«). Ich finde, das gilt für alle Methoden, für die gesamte Navigationskunst.

Der folgende Text ist noch nicht im Buch:

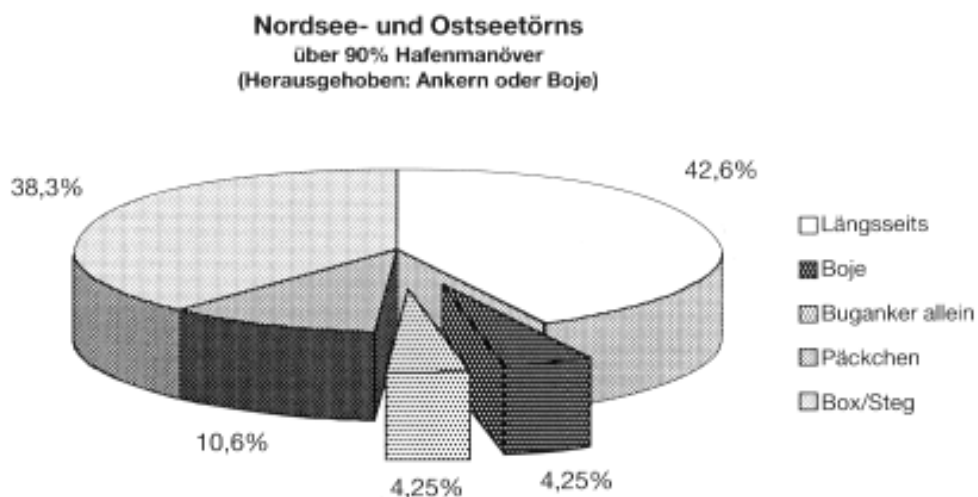
In Riffregionen ist das Ausmachen der Riffkante das Wichtigste. Am besten verwendet man nur Polarisationsbrillen, die Spiegelungen des Wassers wegfiltern, damit die Farben des Riffs deutlich erkennbar werden. Wichtig ist die Ankunftszeit: Am besten mit der Sonne seitlich oder hinter sich, niemals gegenan bei niedrigem Sonnenstand (abends Richtung West). Der Anker sollte bei Fahrt nach West spätestens 14.00 fallen - sonst wie üblich gegen 16.00.



Grafik 10.

Ist es nachlassendes Interesse an neuen Hafenorten mit den immer wieder gleichen Geschäften, Restaurants und Touristen, oder einfach die Konzentration auf das Erleben des Segelns und der Natur, die unsere Törns mit der Zahl der Charterjahre und -Reviere verändert hat? Jedenfalls haben wir bei den letzten Törns fast immer in Buchten gelegen, kaum eine Nacht im Hafen. Festgemacht wurde fast nur zum Bunkern, Einklarieren und zur Schiffsrückgabe - und um einmal gut essen zu gehen.

Das gilt für Mittelmeer- und Karibiktörns und entspricht der Mentalität des dort segelnden Charterers: Ist er erstmal frei vom Kojen- und Flotillensegeln, reizen ihn die Häfen und Marinas immer weniger. Aber auch wenn er dennoch nicht zum freien Ankern neigt, wird er's in der Karibik zwingend benötigen: »Wie oft haben Sie frei geankert«, fragt das Formular einer US-Charterfirma!



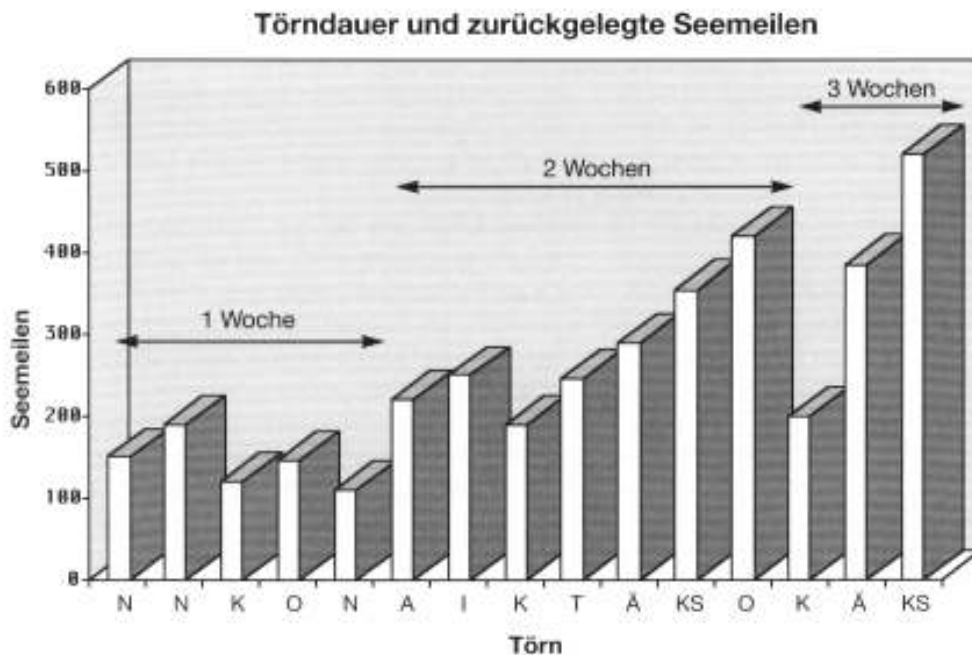
Grafik 11.

Auch und besonders in Gezeitengewässern ist es die wichtigste Funktion des Gerätes, in kritischen Situationen durch rasches Ankern das Boot vor Sandbänken, vor der Brandung oder vor dem Vertreiben ins Fahrwasser zu bewahren. Natürlich zeigen unsere Daten für die Ost- und Nordsee eine andere Praxis - die Graphik spricht für sich -, aber wird es so bleiben, wenn der abendliche »Infarkt« der Häfen und Marinas demächst komplett sein wird?

Törnplan

Die Erfahrung der letzten 15 Bare-boat-Törns [1984-1996]

..... Meine Empfehlung entspringt der Erfahrung der letzten 15 Bare-boat-Törns in sieben verschiedenen Revieren (s. Graphik 1). Was die Darstellung nicht zeigt: Der längste 2-Wochen-Törn (über 400 sm auf der Ostsee) war zugleich der einzige mit einer mehr als Dreipersonen-Crew, und alle fünf Mitsegler waren an langen Schlägen interessiert. Bei den zwei Korsika-Sardinien-Törns von Elba aus wurde einmal auf die Westküsten verzichtet: Das geht einfach nicht in 14 Tagen, und die drei Wochen im folgenden Jahr waren immer noch knapp, wenn auch herrlich. Will man oft in Buchten oder am Riff liegen und viel schnorcheln, sind die drei Karibiktörns als Vorbild weit besser geeignet!



Graphik 1: N = Nordsee, O = Ostsee, K = Karibik, A = Adria, I = Ionisches Meer, Ä = Ägäis, KS = Korsika-Sardinien, T = Türkei. Die Meilenzahl steht in Abhängigkeit zur Törndauer (1, 2, 3 Wochen) und zum Revier.

Die Konsequenz der Statistik liegt für kleine Crews (2-3) auf der Hand: Das Maximum für eine Woche sollten 150 sm, für 2 Wochen 250 und für 3 Wochen 350 sm sein! Deutlich weniger waren es bei unseren schönsten Törns - wobei »schön« zugegeben sehr subjektiv ist!

Auf jeden Fall lege man Reservetage und Ausweichziele fest, vor allem in Gebieten mit wechselnden und schwer voraussagbaren Winden. *Bei einem 3-Wochentörn in der Ägäis nagelte uns der Meltemi vier Tage in der Bucht von Naussa fest - und es reichte dennoch zu einer streßfreien zweiten Urlaubshälfte, eben weil sehr viele Buchtentage eingeplant waren.* Von der entscheidenden Rolle, die das revierspezifische Wetter für Planung und Vorbereitung (Wetterberichts-Training!) spielt, wird in diesem Kapitel noch die Rede sein.

Generell ist die alte Faustregel richtig: **Den entferntesten Punkt nach 1/3 der Zeit anpeilen, so daß man 2/3 für die Rückreise zu Verfügung hat!** Wenn alles supergut klappte, hat man dann auch die Chance, ein paar schöne Badebuchten auszunutzen, die man auf der Hinreise nur mit dem Fernglas besichtigen konnte. Beim Einwegtörn (sehr zu empfehlen) sieht das alles natürlich ganz anders aus.