

Allgemein zum Ankern an der türkischen Küste

- Beim Ankern ist es wichtig, dass die augenblickliche und zu erwartende Windrichtung in die Überlegung "wo lege ich das Schiff hin?" mit einbezogen wird. Tagsüber bläst der Wind kräftig von See, nachts können Fallböen genau aus der anderen Richtung von den Bergen fegen.
- Deshalb darauf achten, was die Gulet-Kapitäne machen! Die motoren zwar manchmal wie Rabauken, sind aber wetterkundig (sie leben ja das ganze Jahr hier) und legen sich selten an ungünstige Plätze. Es lohnt sich also zu beobachten, was sie tun.
- Unbedingt genügend Kette stecken! Die ONEWAY hat 100 Meter! Dies ist keineswegs übertrieben, sondern sehr oft erforderlich!
- Die schulmäßig vorgeschriebene 3- bis 5-fache Wassertiefe als Länge für die Kette ist an der türkischen Küste mit ihren oft grossen Tiefen, schlechtem Grund und Wind in der Nacht, meist zu wenig und keinesfalls sicher.
- Das 8- bis 10-fache ist gerade richtig! Beim Auslegen des Ankers unbedingt darauf achten, dass Rückwärtsfahrt im Schiff ist, sonst fällt die Kette auf einen Haufen. Sie muss unter leichter Spannung ausgelegt werden, damit sie sich nicht in Buchten legt, die sich bei Winddruck strecken und in die Felsen führen.
- Das Wichtigste aber ist, dass der Anker mit kräftiger Rückwärtstahrt eingefahren wird. Nur so ist man sicher, dass er hält. Wenn er den Rückwärtszug der Maschine bei 2.300 Umdrehungen ca 1 Min. lang stand hält, wird er auch bei kräftigen Böen in der Nacht nicht ausbrechen.



Ankern I

Vorbemerkungen:

1. Bei Starkwind Last von der Winsch nehmen, Winsch nicht alleine zur Sicherung der Kette benutzen! Die Kette mit einem Tampen entlasten. Das verhindert auch das geräuschvolle Rutschen der Kette in der Nacht.
2. Finger und Füße von Kette und Winsch frei halten.
3. Die Ankersicherung am Navitisch ausschalten, wenn die Winsch nicht in Betrieb ist, insbesondere wenn an der Winsch Probleme wie Wulings mit Leinen etc. entstanden sind. Große Verletzungsgefahr!!!

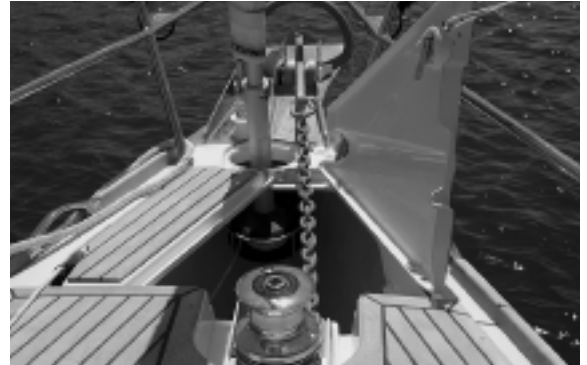
Die **elektrische Bedieneinheit** befindet sich unter der Luke in der Vorpiek.

WARNUNG: Nicht die Luke schließen, wenn das Kabel der Bedieneinheit dazwischen liegt!

Stattdessen Deckel halb schließen, damit niemand versehentlich hineinfällt. Darauf achten, dass das Kabel der Bedieneinheit nicht in die sich drehende Nuss gerät!!

Ankerfallen:

1. Deckel des Ankerkastens öffnen und an der StB-Reling einhängen; den Anker vom Bündsel lösen und den Sicherungsbügel zur Seite drehen
2. Etwas Kette fieren, so dass der Anker gerade **ein Kettenglied** unter der Bugrolle hängt - nicht runterrummsen lassen und nicht durchs Wasser schleifen
3. Den Handgriff auf die Nuss setzen... **Alternativ: die Bedieneinheit benutzen**
4. ... den Skipper anschauen und auf sein Handzeichen den Handgriff **gegen den Uhrzeiger** öffnen – die Nuss gibt die Kette frei und der Anker fällt - bei langsamer Rückwärtsfahrt - zügig in die Tiefe. Alternativ: elektrisch ablassen; in diesem Fall die Nuss geschlossen lassen - die Ankerwindschkel darf in diesem Fall nicht in die Nuss stecken!!!
5. Mit dem Handgriff die Fallgeschwindigkeit **ggf. abbremsen**, wenn die Kette zu "rasen" und schlagen beginnt. Bei Skipper-Handzeichen "Stop!" die Kurbel anziehen und fest setzen. Bei Starkwind die Sperre schließen und die Kette **unbedingt** mit einem Tampen zusätzlich an der **Belegklampe sichern**.
Alternativ: Mit der Bedieneinheit den Anker fallen lassen - geht langsamer.
6. **Anker kräftig rückwärts einfahren und Peilung vornehmen, bis man 100% sicher ist, dass der Anker auch wirklich bei voller Last rückwärts hält.**



Ankern II

Anker auf:

1. Maschine starten – und bis ca. 2.000 Umdrehungen **im Leerlauf** Gas geben
2. Die Ankerwinschkurbel darf nicht in der Nuss stecken!!!
3. Auf Skipper-Handzeichen den “Up”-Knopf der Bedieneinheit (Vorpiek) betätigen
4. Die **kette** im Kasten verteilen; dazu einen zweiten Mann abstellen.
5. Anker so weit aufholen, dass das erste Drittel des Ankerschaftes auf der Bugrolle liegt – **STOP!**
6. Das letzte Stück des Ankers ganz vorsichtig **mit der Hand** hereinholen, damit der Anker nicht mit der vollen Wucht der Elektrik in die Winsch geknallt wird!
8. Die Kette etwas entspannen (sonst schließt Deckel nicht sauber)
9. Den Anker festbändseln, den Kettenkasten schließen und Verschluss zudrehen.

Anmerkungen:

Der Skipper hat eine gute Kontrolle über die gefallenen Kettenmeter durch den Ankerkettenzähler im Cockpit.

Den Anker kann er auch von hier fallen lassen – vorausgesetzt, der Anker wurde vorher in Fallposition (knapp unter der Rolle) gebracht.

Keinesfalls darf Anker-auf vom Cockpit erfolgen. Das wäre zu gefährlich, weil “von hinten” nicht zu sehen ist, ob jemand die Finger dazwischen hat.

Wenn der Ankerkettenzähler nicht richtig zählt, dann das System neu justieren. Auf mittleren Knopf drücken bis Menü erscheint. Dort justieren auswählen und mit ja bestätigen. Dann nach unten das Menü verlassen – der Zähler steht auf Null.



Niemals Anker von hinten bedienen, wenn vorne jemand die Finger dazwischen hat!

Mit Leinen an Land festmachen

Vorbemerkung:

Auf der ONEWAY gibt es 100 m Schwimmleine für die Landverbindung in der Vorpiek. Diese sind unterteilt in 1 x 50 m für lange Entfernungen und 2 x 25 m für kürzere Entfernungen. Die Leinen schwimmen auf dem Wasser, so dass sie von einem Crewmitglied schwimmend ausgebracht werden können, ohne dass man das Dingi einsetzen muss oder die Leine auf Grund geht.

1. Ein Crewmitglied bestimmen, das eine der **Schwimmleinen** ausschwimmt - Gummischuhe gegen Seeigel anziehen lassen.
2. Leine aus dem Vorschiff so im Cockpit auslegen, dass sie gut auslaufen kann.
3. **Ohne den Anker zu werfen** rückwärts in Richtung der Stelle fahren wo die Leine fest gemacht werden soll (Felsen oder Baum am Ufer), Tiefe prüfen, Badeleiter herunterklappen
4. Maschine stoppen und **den Mann/die Frau mit der Leine ins Wasser** schicken - wichtig Leinenende nicht am Schiff belegen. Wenn genügend Abstand zwischen Schwimmer und Schiff besteht, Motor wieder starten, Vorwärtsfahrt aufnehmen und die gesamte Leine langsam ausgeben, so dass sie möglichst in gerader Linie auf der Stelle aufschwimmt, auf der sie dann das Schiff halten wird. Das Ende nicht am Schiff festmachen, sondern gehen lassen...
5. **Wartekreise** in der Bucht drehen, bis die Leine an Land fest ist - der Leinenauschwimmer geht ins Wasser und hält sich in ausreichendem Abstand in Bereitschaft.
5. Jetzt **rückwärtsfahrend den Anker werfen** und auf das Leinenende zufahren, dieses mit dem Bootshaken aufnehmen und das Ende auf einer der beiden Achterklampen belegen.
6. **Lose Ankerkette einholen, sichern und den Anker auf Halt prüfen.**
7. Wenn viel Wind: **zweite Leine** zu anderem Baum/Fels.
Wichtig immer genügend Kette geben - wir haben 100 m!!

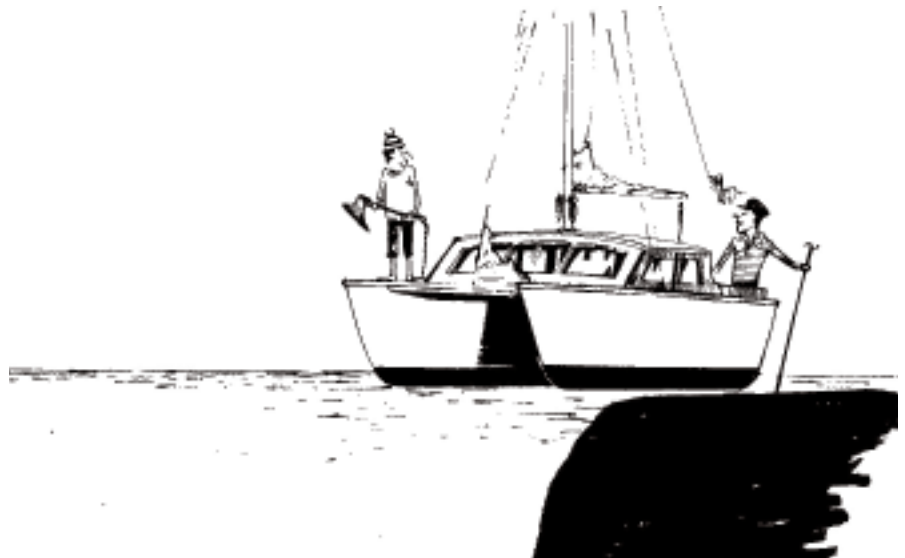
So geht es auch...

Das klassische Ankermanöver, das meist zur Katastrophe führt, geht folgendermaßen über die Bühne: Yacht läuft ein, Anker fällt, Rudergänger steuert rückwärts gegen den Wind zum Ufer, stoppt kurz davor, ein Mensch in Badehose springt mit der Leine in der Hand (oder um den Bauch gebunden) ins Wasser und schwimmt zum Ufer. Doch nicht lange! Die Leine – meist nicht schwimmend – geht zu Grund, je größer der Abstand zwischen Schwimmer und Yacht wird. Der zieht und reißt so gut er kann, erreicht endlich den Strand, indessen die Yacht, die gegen den starken Wind nicht mehr rückwärts zu halten ist, seitlich wegdriftet. Der Mensch am Ufer brüllt: „Mehr Leine!“, denn diese ist inzwischen stramm, aber noch nicht am Baum belegt.

An Bord versucht die Mannschaft, eine zweite Leine zu finden – die erste ist zu kurz. Mit deutlich überdehntem

Arm, das Leinenende verzweifelt haltend, hängt ein weibliches Wesen über dem Heckkorb. Der Mensch am Ufer versucht zur nächstbesten Pinie zu stolpern – zieht, zerrt, humpelt, flucht: „Leine, mehr Leine, ihr Idioten!“ schallt es über die Bucht.

Da hat der Mann am Ruder den rettenden Einfall: Er legt den Rückwärtsgang ein, gibt Gas, die Yacht strebt wieder dem Ufer zu, die Leine entspannt sich, der Mann am Ufer umarmt den Baum. Da, ein Schrei! Die Leine flutscht der Dame mit dem überdehnten



“Spring rüber und bring den Anker aus!”

Arm aus der Hand, direkt in die Schraube. Der Motor macht plopp. Aus. Die Yacht treibt, von einer Bö geschoben, erneut ab. Der Mann drüben umarmt noch immer den Baum, doch auch sein Leinenende rauscht durch den Sand davon.

Dies ist der Augenblick für uns, das Dingi klarzumachen und helfend einzugreifen.

Ähnliche Nachmittagsspiele kann man in vielen Buchten an der türkischen Küste beobachten. Die mit dem Dingi ausgebrachte Leine ist eine beliebte Variante des Manövers. Auch sie endet gelegentlich mit Einsatz unsererseits, weil der Rudergänger die Yacht vor ausgelegtem Anker nicht so lange gegen den Wind halten kann, wie der Mann braucht, um die Leine am Baum festzumachen.

Tragisch wird es, wenn kleine Crews (zwei Personen, meist Ehepaare) das Wagnis eingehen, so anzulegen. Eine einsame Frau am Ufer, ein verlorener Mann auf dem abtreibenden Boot, und hinterher Vorwürfe,

Tränen und stundenlange Stille, nur manchmal unterbrochen vom Klageruf eines Esels am nahen Ufer.

Wieviel einfacher ist es, die ganze Leine zum Ufer zu rudern, anzubinden und auszulegen, während die Yacht eine oder zwei Warteschleifen dreht. Der Anker fällt erst dann, wenn das Dingi mit der Leine an der Übergabeposition angekommen ist – der Wind hilft von hinten. Ist die Leine am Heck fest, kann die Ankerkette seelenruhig durchgeholt werden. Finito.

Am nächsten Tag rauschen wir mit Rumpfgeschwindigkeit in den hinteren Teil des Golfs – die Kleopatra-Insel rückt näher. Silber schimmert das Meer im Auf und Ab der Wellen.

Aus der YACHT
von Udo Hinnerkopf