



11 ANKER IM TEST

# Von Grashüpfern und Schlickrutschern...

*Welcher Anker hält auf welchem Grund am besten? segeln hat sich mit elf verbreiteten Ankermodellen von einem Grund zum nächsten verholt, um Antworten auf die Frage aller Ankerfragen zu finden. Dabei zeigten verschiedene Typen aus dem Testprogramm deutliche Vor-, aber auch Nachteile auf Sand, Schlick und Gras. Ein Bericht von Gerald Sinschek*



Fotos: Thorsten Hege (2), Gerald Sinschek (2), Hinneik Weiler (13)

**E**ndlich fällt der Anker! Eben noch blies uns der Wind mit bis zu 45 Knoten um die Ohren und wir waren froh, die Ankerbucht ohne Bruch erreicht zu haben. Doch auch jetzt will sich auf unserem Türkei-Sommertörn westlich von Antalya noch keine Ruhe einstellen. Der starke Wind fällt

von allen Seiten die Berghänge herab und lässt die Yacht wild um den Anker schwojen. Die Ankerpeilung versagt völlig und nur die Kontrolle über das GPS-Gerät gibt uns ein wenig Sicherheit, da der Schwoj-Radius gleich bleibt. Trotzdem stellten wir uns mit leichtem Unbehagen die uralte Frage: Hält der

Anker, oder hält er nicht? Wäre ein anderes Eisen auf diesem Grund vielleicht besser geeignet, als der CQR, den wir durch das Gras in den Sand getrieben haben? Oder, um die Frage allgemein zu stellen: Welcher Anker ist für welchen Grund perfekt?

Kaum ein seemannschaftliches Thema wird so kontrovers diskutiert wie das Ankern. Fünf Segler haben mindestens sechs Meinungen. Auch **segeln** ist nicht mit dem Vorsatz zu dem Test aufgebrochen, den Stein der Ankerweisen zu finden und den ultimativen Ratgeber zu erstellen. Zu viele verschiedene Ankergründe gibt es und zu viele verschiedene Wind- und Wellensituationen.

Trotzdem haben wir versucht, einige Gesetzmäßigkeiten herauszufinden und individuelle Eigenschaften der Grundeisen zu verdeutlichen. Dazu haben wir elf weit verbreitete Modelle der Typen Platten-, Pflugschar-, Spaten-, Bügel- und M-Anker in den Grund getrieben und gemessen, was passiert: Wo halten sie am besten? Wie schnell graben sie sich ein, bis zu welcher Zugkraft halten sie die Yacht sicher am Ankerplatz?

Eine Woche lang hieß es also in den Gewässern rund Rügen: Fallen Anker! Da die 32-Fuß-Yacht, mit der wir den Test durchführten, keine E-Winde hatte, hieß es danach leider, die 30 Meter Bleileine und 10 Meter Kettenvorlauf per Hand wieder auf das Vorschiff zu hieven. Und das rund 30 Mal am Tag, schließlich bekam jeder Anker, der nicht beim ersten Versuch in den Grund ging, eine zweite oder sogar dritte Chance, um zu zeigen, was er kann.

Für die 11 Anker haben wir mit hartem Sand, festem Lehm und grasbewachsenem Schlick drei Ankergründe ausgesucht, in denen die Testkandidaten zeigen mussten, wo der Haken greift. Außerdem haben wir sie per Hand (!) am Ufer in weichen Sand gezogen, um ihr Eingrabverhalten zu analysieren. In

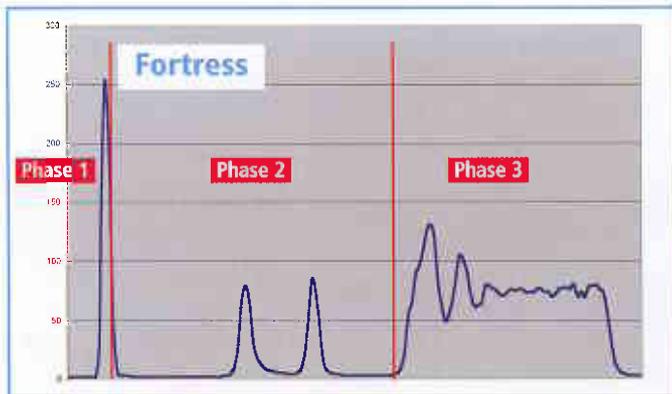
knietiefem Wasser haben wir die Ochsentour auf sehr hartem Sandboden, der mit kleinen Steinen versetzt war, wiederholt. Schließlich kam noch brachiale Gewalt ins Spiel: Ein 250-PS-Schlepper zog jeden Anker sanft in festen, grasbewachsenen Schlickgrund, bevor der Hebel auf den Tisch gelegt wurde und die Anker bis zu einer Tonne Zug auszuhalten hatten. Als Ankerleine verwendeten wir extrem reckarme Dyneema-Fallen, um die Grundeisen maximal zu belasten.

Gemessen haben wir die Zugkräfte bei allen Tests mit einer Kraftmessdose (siehe Kasten S. 69), die gerutschte Entfernung bis zum endgültigen Halt haben wir zwischen einem klar definierten Punkt, an dem jeder Anker fiel und einer senkrecht über dem Haken stehenden Ankerboje abgenommen.

Angefangen haben wir unsere Versuchsreihe in weichem Lehm. In diesem einfachen Ankergrund sollte eigentlich keiner der Schlickhaken Probleme haben, schnell und sicher zu greifen.

Die Bügelanker von WASI und Manson zeigten keine Schwächen: Sie drehten sich schnell auf die Seite und versenkten ihre Spitzen nach weniger als 1,5 Metern tief im Grund. Das Prinzip hatte also perfekt funktioniert. Durch den halbkreisförmigen Bügel an der Oberseite der Anker kippen die Haken, auch wenn sie auf dem „Rücken“ auf Grund landen, so auf die Seite, das die große Flanke sich schnell in den Grund bohrt. Dabei dreht sich der Anker so, dass sich die Flanke mit ihrer gesamten Fläche in den Grund stemmt und nicht nur wie ein Messer seitlich einschneidet.

Ähnlich souverän verhielt sich auch der Spatenanker Spade (Spaten), der durch seine mit Blei ausgegossenen Spitze schnell auf Tiefe ging. Bedingt durch seine Form will sich der Spade fast senkrecht in den Grund bohren – was ihm ➤



Auf dem ersten Testgrund greift der Plattenanker schnell und rückt bis etwa 250 Kilo ein (P1). Dann törnt die Yacht langsam ein (P2) und wir geben Vollgas zurück (P3)



Der Spatenanker greift in dem weichen Lehm sofort (P1) und rückt bis etwa 110 Kilo ein. Die Yacht törnt ein (P2) und bei voll zurück hält der Anker (P3)

offensichtlich gelungen ist. Noch etwas direkter ging der zweite Spatenanker, der Ultra, zur Sache. Dieses türkische Designstück aus hochglanzpoliertem Edelstahl, das in jeder Vitrine eine gute Figur abgeben würde, bohrt sich durch die nach unten gebogene Spitze direkt am Ort der ersten Grundberührung in die Tiefe.

Weit weniger erfolgreich verhielt sich der – aus welchen Gründen auch immer – weit verbreitete M-Anker, ein Nachbau des mittlerweile nicht mehr erhältlichen Bruce. Fast neun Meter rutschte das Eisen über den Boden, bis die Yacht sich nicht mehr achteraus bewegte. Dann hielt der Anker zwar, aber der lange Weg, den er in diesem wenig problematischen Grund brauchte, war wenig Vertrauen erweckend. Dabei sollten die drei großen, abgerundeten Flunken gerade mit weichem

Grund kein Problem haben, gilt der originale Bruce doch als ausgesprochener Sand- und Weichbodenspezialist. Der getestete Nachbau jedoch konnte in dieser Disziplin nicht überzeugen.

Besser haben sich die Pflugscharanker Delta und Kobra sowie der CQR-Nachbau mit Gelenkschaft geschlagen. Wenn diese Typen seitlich auf den Ankergrund fallen und gezogen werden, schieben die speziell geformten Metallflächen einen Sand- bzw. Schlackhügel auf und drehen sich durch diesen Widerstand in die richtige Position, was wir bei den „Ufertests“ in weichem Sand sehr gut beobachten konnten. Insbesondere der Anker mit Gelenkschaft kann sich aus ungünstigen Positionen am Grund sehr schnell eingraben. Der Delta-Anker von Lewmar dreht sich bedingt durch die Bauform in weichem Ufersand sogar von der

„Rückenposition“ schnell um und gräbt sich ein. In dem weichen Lehm des Testgrundes fassten diese Modelle nach spätestens 2,5 Metern.

Die letzte Gruppe auf diesem Testgrund stellten drei Plattenanker dar. Dabei war ein Baas-Nachbau von A.W.Niemeyer, dessen Querstange mit Kugeln an den Enden ein zu tiefes Eingraben verhindern soll, der ebenso schlichte wie beliebte Britany und ein sehr leichter Aluanker von Fortress. Während der AWN-Baas sich zwei gerutschte Meter gönnte, bevor er hielt, griffen Britany und der Fortress in dem weichen Grund sofort. Entscheidend ist bei diesen Typen, dass der maximale Winkel zwischen dem beweglichen Schaft und den Ankerplatten nicht zu spitz ist. Dann würde der Anker nämlich nur über den Grund rutschen und hätte keine Chance, sich einzu-

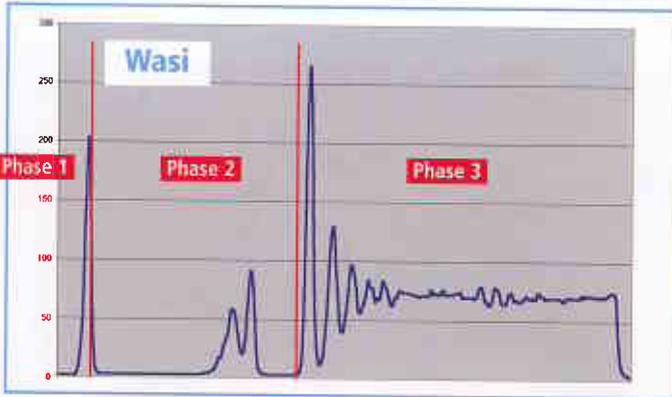
graben. Die Platten des Fortress können sogar in zwei verschiedenen Positionen für unterschiedliche Winkel fixiert und somit an den Ankergrund angepasst werden. So gut die Plattenanker in weichem Grund (Sand oder Schlack) greifen, so deutlich sind die Schwächen des Baas-Nachbaus und des Fortress bei harten Sandgründen. Weder im regulären Testlauf auf vier Meter Wassertiefe, noch im knietiefen Wasser am Strand konnten die zwei überzeugen. Warum sich diese Anker so schwer tun, war im Flachwasser deutlich zu beobachten: Die Plattenanker rutschen über den Grund, stellen sich dann förmlich auf ihre Spitzen und tänzeln so über den Boden. Diese Vorführung zog sich über etliche Meter – von Eingraben keine Spur.

Andere Ankerformen haben mit der Disziplin „harter Sand“

### So funktioniert ein Bügelanker



Wenn ein Bügelanker (hier der Manson Supreme) auf dem Kopf oder dem Rücken auf dem Ankergrund landet (1), rollt er unter Zug über den halbkreisförmigen Bügel auf die Seite (2+3). In weichem Grund dreht sich das Eisen bedingt durch die Form der Flunke direkt mit der Spitze in den Grund, der Bügel weist nach oben (4). Nach einem knappen Meter ist der Anker tief eingegraben (5)



In Phase 1 ruckt der Anker bis zu einem Zug von 200 Kilo in die Kette, dann tórt die Yacht ein (P2). Großer Leinendurchhang bewirkt ein erneutes Einrucken vor „voll zurück“ (P3)

keine nennenswerten Probleme. Nur der M-Anker beweist mit einer Rutschpartie über mehr als neun Meter hinweg, dass er harte Böden nicht mag und auch der Ultra braucht einen zweiten Anlauf, bis er nach etwa fünf Metern hält. Ein Bild, das sich auch in Ufernähe mit Sichtkontakt deutlich bestätigt hat.

Den dritten Ankergrund im Test sollte man nach Möglichkeit immer meiden: Gras. Hier war es zum Glück mit weichem, ankerfreundlichem Schlick kombiniert. Bügel-, Spaten- und Pflugscharanker hatten keine Probleme mit diesem Grund, und auch die zwei Plattenanker Britany und Fortress haben nicht nur Gras

### So haben wir die Zugkräfte gemessen

Die Ausrüstung wurde uns vom Institut für Elektrische Energiesysteme und Automation der Technischen Universität Hamburg-Harburg (TUHH) zur Verfügung gestellt. Die bis zu einer Zugkraft von fünf Tonnen geeichte Kraftmessdose



Messdose (vorn) mit Verstärker (rechts) und Display (links)

gibt einen elektrischen Impuls an den Verstärker weiter, der dieses Signal wiederum an ein Display sendet. Dort werden die Werte als Kurve sichtbar gemacht und als Zahlenreihen gespeichert. Die X-Achse zeigt die Dauer des Versuches und auf der Y-Achse konnten wir die Zugkraft in Kilogramm ablesen.



Voll eingespannt: Die Messdose hängt zwischen Ankerleine und Trosse

## YACHTENMELTL

Bavaria Yachts Centrum

» Wir haben VISIONEN «

PREMIERE: BAVARIA 40vision, 44vision

Besuchen Sie uns auf der Interboot Friedrichshafen  
23.09. - 01.10.06 - Halle A1, Stand 210

Ausstellung Chiemseestraße 65  
Verkauf D-83233 Bernau am Chiemsee  
Segelurlaub Fon +49 (0) 80 51-9 65 53-0  
Fax +49 (0) 80 51-9 65 53-10 www.yachten-meltl.de

Direkt an der A8 München - Salzburg | Ausfahrt Bernau/Folden

NEHMEN SIE PLATZ...

...UND FÜHLEN SICH WIE ZU HAUSE

Es gibt viele Dinge an Bord die einen langen Aufenthalt bequemer machen. Ein perfektes Beispiel dafür ist die Bordtoilette. Aber erfahrene Eigner wissen das damit auch viel Ungemach verbunden sein kann, z.B. wenn unerfahrene Gäste an Bord sind. Die Lösung der möglichen Fehler ist dann keine angenehme Aufgabe. Besitzer einer elektrischen VETUS Toilette brauchen sich keine Sorgen zu machen, denn die Bedienung ist kinderleicht und der leistungsstarke Zerhacker ist äußerst zuverlässig. So werden Sie nie wieder hören: „Skipper, kannst Du mal kommen, wir haben ein Problem?“



vetus

BOATING INSPIRATION

VETUS DEN OUDEN GMBH THEODOR-NEUTIG-STRASSE 41 28757 BREMEN  
GERMANY T +49 (0) 421 66 94 10 F +49 (0) 421 66 94 115

www.vetus.de  
E-mail kontakt@vetus.nl

Auf der Interboot vertreten durch BUKH-Bremen, Halle 2A, Stand 104

gehackt, sondern festen Halt geboten. Der Baas-Nachbau hatte hier keine Chance.

**Fazit:** Die Bügelanker haben sich auf den insgesamt fünf getesteten Gründen als echte Allrounder präsentiert. Das Prinzip des „Überrollbügels“, der den Anker in die perfekte Eingrab-Position dreht, funktioniert fast immer. Lediglich in sehr weichem Sand sinken die Bügel ein und finden keinen ausreichenden Widerstand zum Drehen. Beim Schleppertest bissen sich die Anker fest in den Grund und hielten. Allerdings scheinen die voluminösen Bügel ein sehr tiefes Eingraben manchmal zu verhindern: So brach der geschleppte Manson während

Eingraberhalten eines Pflugscharankers mit Gelenkschaft (wie CQR)



Der schwere Gelenkschaft fällt rechtwinklig zum Pflug zur Seite (1). Unter Zug schiebt der Pflug so lange einen Sandhügel vor sich her, bis er sich mit der Spitze voraus eingräbt (2). Dann geht er durch seine schnittige Form sehr schnell auf Tiefe

eines Versuches bereits bei 300 kg Zug aus. Zwischen Bügel und Fluke klebte ein aufgeschlo-

bener Schlick-Klumpen, der nicht durch den Bügel passte und wie eine Blockade wirkte.

Auch die Spatenanker Spade und Ultra geben sich keine Blöße. Auf jedem Grund hiel-



Modell	Wasi	Supreme	Spade 60	Ultra	CQR-Nachbau
Typ	Bügelanker	Bügelanker	Spatenanker	Spaten	Pflugschar
Hersteller/Vertrieb	WASI, Tel. 0202/26 32-0, www.wasi.de und Fachhandel	Manson/Sailtec, Tel. 040/82 29 94-0, www.sailtec.de	Spade/Proyacht, Tel. 040/81 95 65 71, www.proyacht.de	Boyut Makina/Sailtec, Tel. 040/82 29 94-0, www.sailtec.de, www.boyutmarine.com	z.B. SVB, Tel. 0421/57 29 00, www.svb.de
Preis	460 Euro	294 Euro	359 Euro	595 Euro	280 Euro
Gewicht	11 kg	12 kg	10 kg	12 kg	12 kg
Material	Edelstahl/Titan	Stahl verzinkt	Stahl verzinkt	Edelstahl/geschmiedet	Edelstahl
Für Schiffsgröße	Bis 2,8 to Verdrängung	Bis 35 Fuß Bootslänge	Bis 2t, bis 7,5 Meter	Bis 3,6 Tonnen Verdrängung	Bis elf Meter Bootslänge
Ausstattung/Besonderheiten	-	Langloch zum Ausbrechen	Teilbar	-	Schaft mit Gelenk
Tests					
• Ankergrund Weicher Lehm	Rund 1,5 Meter rutscht der Anker durch den Grund, dann hält er	Hält sehr schnell nach etwa einem Meter	Rutscht nur etwa 1,5 Meter durch den Grund, dann hält er dauerhaft	Greift sofort ohne zu rutschen	Hält kurz und bricht wieder aus, bis er nach 2,5 Metern greift
• Ankergrund Schlack mit Gras	Nach zwei gerutschten Metern hält der Anker	Nach etwa einem Meter greift der Anker	Nach rund 1,5 Metern bohrt sich die schwere Spitze durch das Gras	Nach drei Metern beißt sich der Ultra durchs Gras und hält	Greift nach nur einem Meter im Grasgrund
• Ankergrund Harter Sand	Nach rund zwei Metern sitzt der Anker fest	Rutscht drei Meter, dann hält er fest	Nach drei Metern sitzt der Anker fest im Grund	Erst beim zweiten Anlauf hält der Anker nach rund fünf Metern	Nach etwa vier Metern hält der Anker fest
• Sehr weicher Sand am Ufer	Bügel sinkt deutlich ein, der Anker dreht sich nicht um und kann sich nicht eingraben	Der Bügel sinkt kaum ein, Anker dreht schnell und gräbt sich ein	Auf der Seite liegend rutscht der Spade etwa vier Meter, dann greift er	Dreht sich auf der Seite liegend durch die schwere Spitze sofort in den Grund	Anker dreht sich schnell in Zugrichtung, gräbt sich in die Tiefe
• Schleppertest Lehm mit etwas Gras	Einmal bricht der Anker aus, dann hält er bis über 900 Kilo Zug	Beim zweiten Versuch hält der Anker bis weit über 800 Kilo	Auf Antrieb bohrt sich der Anker in den Grund und hält auch bei maximalem Zug	Über 700 Kilo Dauerzug sind kein Problem für den Anker	Einmal bricht der CQR-Nachbau aus, dann hält er den Schlepper bis knapp über 600 Kilo fest
Kommentar	Der Bügelanker ist ein echtes Allround-Talent, auch für schwierige Gründe wie Gras, die Konstruktion funktioniert lediglich auf sehr weichem Grund nicht zuverlässig	Durch den großen Bügelradius sinkt der Anker auch auf weichem Sand nur wenig ein und dreht sich schnell. Der günstige Allrounder ist gut für jeden Grund	Der Spade bohrt sich überall und sehr schnell tief in den Grund. Die schwere Spitze sticht auch sehr gut durch Gras. Der Allrounder bekommt Bestnoten	Einzig der sehr hohe Preis trübt das Gesamtbild des sehr guten Allrounders. Dafür würde der Anker jeden Design-Preis gewinnen	Der CQR-Nachbau ist ein sehr guter Allroundanker für jeden Grund und mit höherem Haltevermögen als andere Pflugscharanker. Das Original ist wahrscheinlich ebenso gut
Bewertung	●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●

●●●●● sehr gut ●●●● gut ●●● befriedigend ●● ausreichend ● mangelhaft

## Eingraberhalten des Spade-Ankers



Liegt der Anker seitlich auf dem Grund und gerät unter Zug, dreht sich die schwere, mit Blei ausgegossene Spitze nach unten (1+2). Dabei rutscht der Anker nicht lange über den Boden, sondern sticht wie ein Spaten fast senkrecht in den weichen Sand

ten sie nach wenigen Metern, der Schlepper konnte sie bis 800 kg nicht ausbrechen.

Der M-Anker zeigt deutliche Schwächen. Weder in hartem Grund, noch auf Gras oder

Lehm überzeugt er. Im Schleppertest hält er mehrfach bis etwa 400 kg Zug, bevor er immer

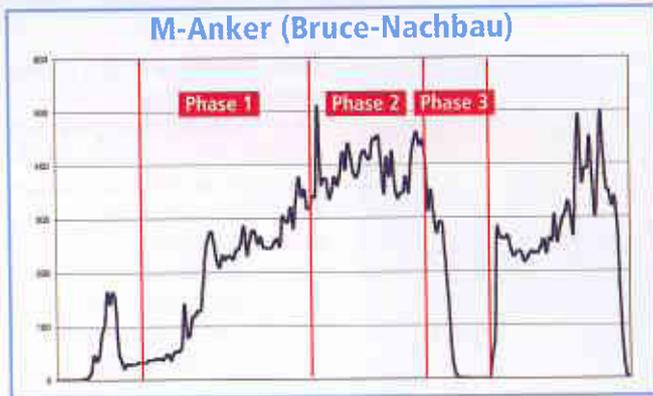
wieder ausbricht – kein Garant für ruhige Nächte.

Auf die drei getesteten Pflugscharanker hingegen kann man sich recht gut verlassen, solange sich die Zugkräfte im Rahmen halten. Sie graben sich relativ schnell auf allen Gründen ein. Kobra und Delta beginnen jedoch im Schleppertest bei Kräften jenseits von 500 kg Zug zu rutschen.

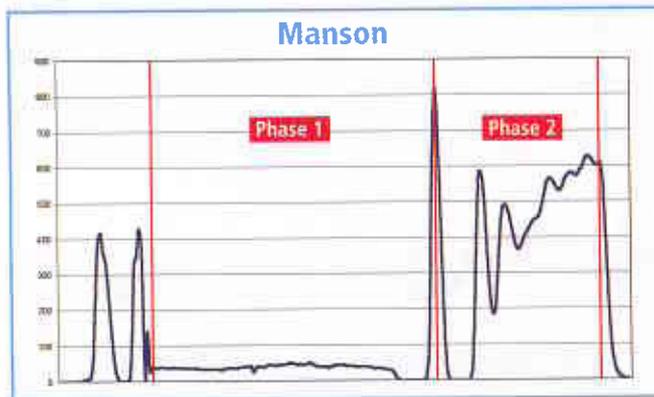
Die Plattenanker eignen sich eher für weiche Ankergründe, in harten und steinigen Sandböden finden die Eisen keinen Halt. Hier rutschen sie endlos auf den Spitzen über den Boden und haben keine Chance auf Tiefe zu gehen.



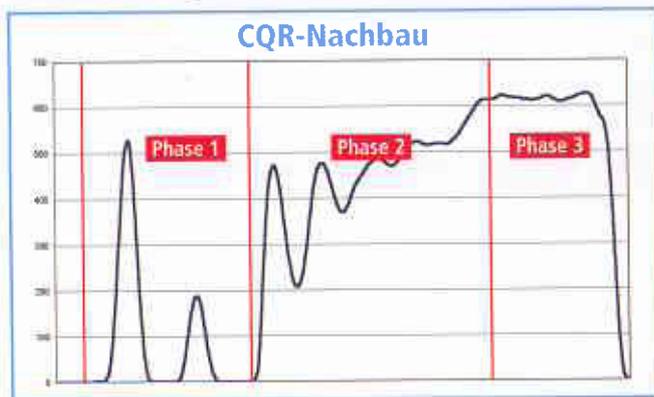
Delta	Kobra	Bruce-Nachbau	Bang-Nachbau	Brittany	FX 16
Pflugschar	Pflugschar	M-Anker	Plattenanker	Plattenanker	Plattenanker
Lewmar/Lankhorst-Hohorst, Tel. 05971/970 70, www.lankhorst-hohorst.de	Plastimo, Tel. 06105/92 10 09, www.plastimo.de und Fachhandel	Fachhandel	A.W. Niemeyer, Tel. 040/89 96 97-300, www.awn-shop.de	Fachhandel, z.B. SVB, Tel. 0421/57 29 00, www.svb.de	Fortress/Lankhorst-Hohorst, Tel. 05971/970 70, www.lankhorst-hohorst.de und Fachhandel
180 Euro	157 Euro	ca. 60 Euro	50 Euro	69 Euro	229 Euro
10 kg	12 kg	10 kg	10 kg	12 kg	3,1 kg
Galvanisierter Stahl	Verzinkter Stahl	Stahl verzinkt	Stahl verzinkt	Stahl verzinkt	Aluminium
Bis zwölf Meter Bootslänge	Bis neun Meter Bootslänge	Bis elf Meter Bootslänge	Bis 9,5 Meter Bootslänge	Bis neun Meter Bootslänge	Bis zwölf Meter Bootslänge
	Schaft klappbar		Querstange mit Kugeln		Zwei verschiedene Anstellwinkel
Hält kurz und bricht wieder aus, bis er nach 1,5 Metern greift	Rutscht rund 1,5 Meter, dann greift er	Der M-Anker rutscht mit rund 9 Metern weit durch den Lehm, bis er hält	Rutscht etwa zwei Meter, bis er greift	Der Brittany greift sofort, ohne zu rutschen	Die Spitzen greifen sofort und der Anker hält
Nach etwa zwei Metern gräbt sich der Anker fest ein	Nach etwa zwei Metern gräbt sich der Anker fest ein	In dem dichten Gras findet der Anker keinen Halt	Der Plattenanker hat keine Chance im dichten Gras und hält nicht	Nach drei bis vier Metern finden die Spitzen Halt im Grund	Rund 2,5 Meter braucht der Anker, um Halt zu finden
Der Anker greift schnell nach rund zwei Metern	Etwa zwei Meter rutscht der Kobra, dann greift er	Auf dem harten Grund rutscht der Anker rund neun Meter, bis er fasst	Trotz der Spitzen gräbt sich der Anker auch im zweiten Versuch nicht ein	Der Brittany rutscht etwa acht Meter über den Grund, bis er hält	Nach 12 Metern rutscht der Anker immer noch über den Grund, ohne zu fassen
Liegt auf dem Rücken, dreht sich nach etwa vier Metern und gräbt sich ein	Liegt auf der Seite und schiebt Sandwall auf; dann verschwindet er komplett	Gräbt sich schnell auf der Seite liegend ein und dreht sich dann; geht auf Tiefe	Gräbt sich sofort in den Sand, bleibt aber durch die Stange an der Oberfläche	Gräbt sich sofort ein und geht auf Tiefe	Gräbt sich sofort ein und geht auf Tiefe
Hier hält der Pflugscharanker nur bis etwa 600 Kilo, bevor er rutscht	Der Anker hält bis 400 Kilo, dann rutscht er	Bis maximal 500 Kilo hält der Anker, dann slipt er	Im zweiten Versuch hält der Nachbau über eine Tonne Zug	Der Anker hat keine Chance und rutscht bei mehreren Versuchen durch	Über eine Tonne Zug baut sich auf und der Fortress hält
Im Prinzip macht der starre Pflug auf jedem Grund eine gute Figur. Das Haltevermögen unter maximalem Schlepper-Zug ist jedoch eingeschränkt	Ähnlich wie der Delta hält auch der Kobra von Plastimo in unserem Test nicht richtig. Beim Schleppen versagt er. Ansonsten ist er gut für jeden Grund	Dieser Bruce-Nachbau hat im Test beinahe durchgehend versagt. Nur auf weichem Sand kann er seine Stärken ausspielen, hat aber kein gutes Haltevermögen	Harte Böden und Gras sind nicht die Spezialität des sehr günstigen Plattenankers, hier graben sich die Spitzen nicht in den Grund und rutschen endlos	Auf hartem Grund zeigt sich der günstige Brittany effektiver als die anderen Plattenanker, im Kraut ist die Leistung durchwachsen	Wenn er hält dann hält er. Ein Ausbrechen unter Maschine gelingt nur mühsam. Harte Böden sind aber nicht die Stärke des leichten Ankers
●●●	●●●	●	●●	●●●	●●●



Nach einem Ruck gräbt sich der Anker langsam ein (P1), rutscht aber bei etwa 400 Kilo Zug (P2). Dann bricht er aus (P3), gräbt sich erneut ein, hält jedoch wieder nur bis 500 kg



Der Anker gräbt sich schnell ein und hält bis über 800 Kilo Zug (P1). Dann geben wir Lose in die Leine und rucken nochmals ein, bis sich die Zugkraft bei etwa 600 Kilo einpendelt (P2)



Der Anker hält kurz, dann bricht er aus und slipt (P1) eine kurze Strecke, bevor er sich eingräbt (P2). In der anschließenden Vollgasphase hält er bei etwa 600 Kilogramm Zug (P3)



Als Heckanker für den 15-Tonnen-Schlepper war manch ein Grundeisen deutlich überfordert

### Härtetest für alle Anker

Mit Hilfe eines 15 Tonnen schweren Schleppers wollten wir es wirklich wissen: Wieviel Zugbelastung halten die Anker maximal aus, wenn sie richtig in den Grund gefahren sind? Dafür haben wir jeden Schlickhaken mit Schleifahrt so sanft wie möglich in den Boden getrieben, bis uns die Kurve auf dem Anzeigergerät der Messdose einen klaren Spitzenwert angezeigt hat. Der drehmomentstarke Schlepper mit immerhin 250 PS an der Kurbelwelle konnte sich, wenn die Anker wirklich griffen, auch trotz seiner speziellen Schlepperschraube keinen Millimeter mehr bewegen. Dann haben wir den Gashebel zurückgenommen und etwas Lose in das Dyneema fall gegeben, bevor wir einen weiteren Anlauf genommen haben: Unter Vollgas voraus mussten die Anker einem Ruck widerstehen, der in Einzelfällen einem plötzlichen Zug bis zu 1000 Kilogramm entsprach. Für eine 30-Fuß-Yacht vor Anker bedeuten diese Kräfte Sturm mit ordentlichem Schwell.



Bis 1000 Kilo Zug kam maximal auf die Dyneemafallen – da hieß es: In Deckung gehen. Die straff gespannte Leine war knüppelhart

Bis 1000 Kilo Zug kam maximal auf die Dyneemafallen – da hieß es: In Deckung gehen. Die straff gespannte Leine war knüppelhart

### Kiloweise Testausrüstung

Eine Woche lang war fast die gesamte Redaktionscrew für den Test auf dem Wasser. Die Yacht, eine Sun Odyssey 32, die uns von dem Charterbetrieb und der Segelschule Goor in Lauterbach auf Rügen (Tel. 038301/88 27 80, www.goors.de) zur Verfügung gestellt wurde, war während dieser Zeit ein echtes Frachtschiff: Elf Anker, Ankerkette, Bleileine, Tauchausrüstung für die Unterwasser-Kontrolle, Batterien, eine Brennstoffzelle und Wechselrichter für die Stromversorgung der Messapparatur, eine Ersatzausrüstung zum Kräfte-Messen, ein Stromgenerator, und und und... *segeln* stellt die Ausrüstung nach und nach im Bordmagazin/Ausprobiert vor.

