

Jordan Schleppanker

Text Achim Ginsberg-Klemmt, Zeichnungen Ole Pfeiler

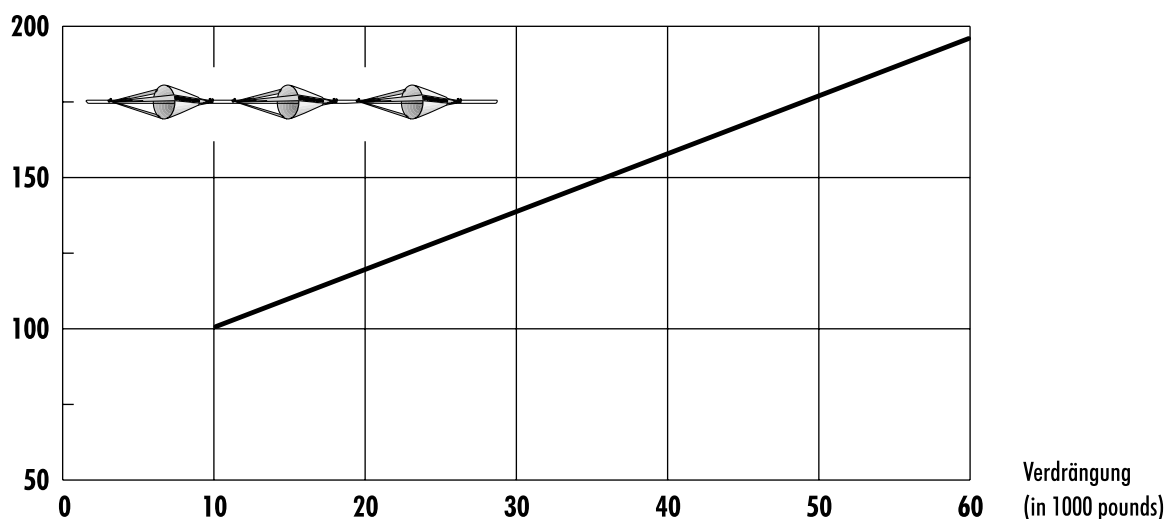
Fallschirmartige Schleppanker können ein beachtliches Ausmaß annehmen, wenn sie bei einer schweren Hochseeyacht eine ausreichende Bremswirkung entfalten sollen. Beim Ausbringen muss penibel darauf geachtet werden, dass sich die vielen Leinen des Schirms nicht vertörnen, und beim Entfalten, muss der entstehende Ruck gefahrlos abgefangen werden. Bei erschwerten Arbeitsbedingungen im Sturm an Deck ist dies keine leichte Aufgabe. Ist es gelungen den Schirm wie beabsichtigt im Wasser zu entfalten, dann muss genau so viel Leine gesteckt werden, das Schiff und Schleppanker „in Phase“ über die heranrauschenden Wellenkämme reiten (siehe dazu Blauwasser 4-04, Seite 45 ff) und nicht aus Versehen das Boot im Wellental versackt, während der Schleppanker hoch oben auf dem Wellenkamm treibt. Die in diesem Fall entstehenden Zuglastspitzen haben schon viele fallschirmartige Ankerkonstruktionen in Fetzen gerissen.

Um die komplizierten „Nebenwirkungen“ der fallschirmartigen Schleppanker zu vermeiden, entwickelte der amerikanische Ingenieur Donald Jordan zusammen mit der U.S. Coast Guard einen intelligenten neuen Schleppanker, der die Geschwindigkeit eines Bootes im Sturm mittels vieler Segeltuchkegel auf einer langen Leine verteilt, abbremsen kann. Beim Ausbringen des so genannten Jordan Schleppankers entsteht kein abrupter Ruck wie bei der Entfaltung eines Fallschirmankers. Vielmehr steigt die wirkende Bremskraft beim Ausbringen kontinuierlich an. Wenn ein paar Bremskegel durch steile Wellenkämme in die Luft geraten sollten, dann entstehen keine Zuglastspitzen, weil sich durch die hohe Anzahl von Bremskegeln immer genügend Kegeln wirkungsvoll im Wasser befinden.

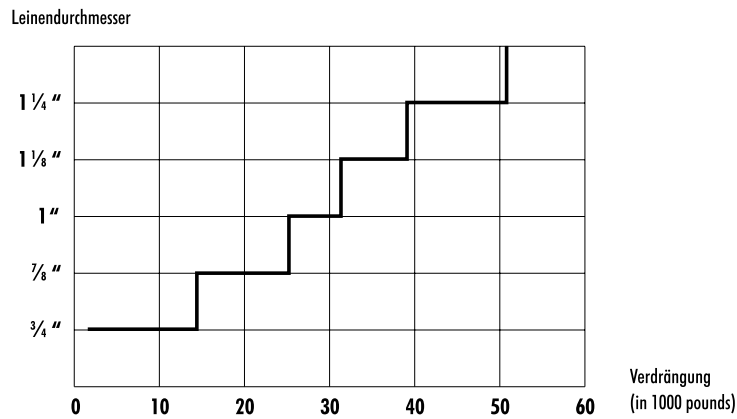
Beim Eigenbau des Jordan Schleppankers, sollten unbedingt die Empfehlungen von Donald Jordan und der U.S. Coast Guard eingehalten werden. Praktische Versuche haben gezeigt, dass selbst bei 30 kn Strömungsgeschwindigkeit im Wasser, eine maximale Gewichtslast von lediglich 100 kg auf einem einzelnen Bremskegel lastet. Die Kegeln brauchen deshalb nicht unbedingt aus besonders widerstandsfähigem Segeltuch gefertigt werden. Sogar Spinnakertuch soll schon zum Erfolg geführt haben.

All zu leicht wird das Gewicht (Verdrängung) einer Yacht unterschätzt. Ermitteln sie daher sorgfältig das Gesamtgewicht Ihres Schiffes inklusive Ausrüstung bei vollen Wasser- und Brennstofftanks, bevor Sie aus der folgenden Tabelle die notwendige Mindestanzahl von Kegeln ermitteln.

Anzahl der Kegel

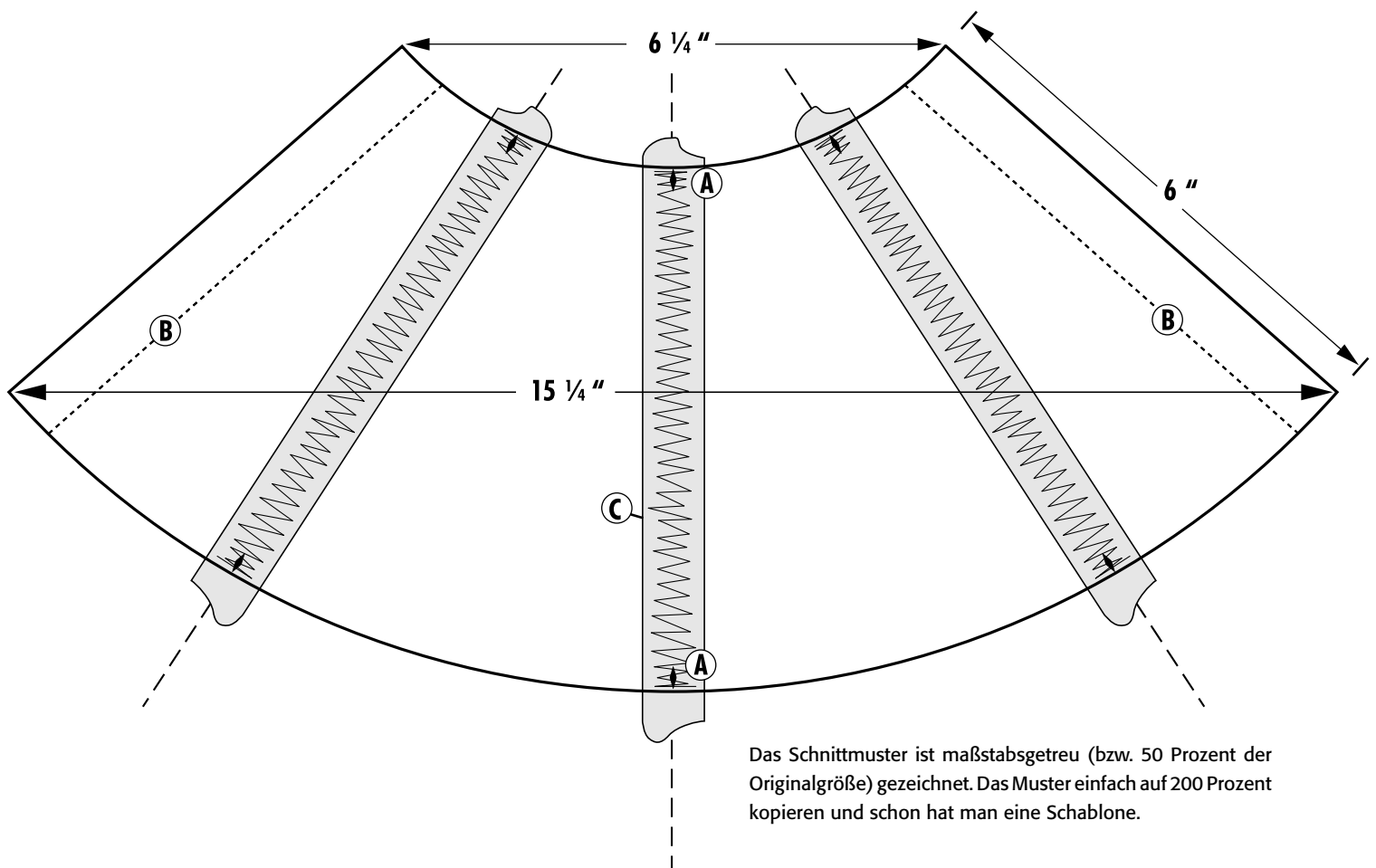


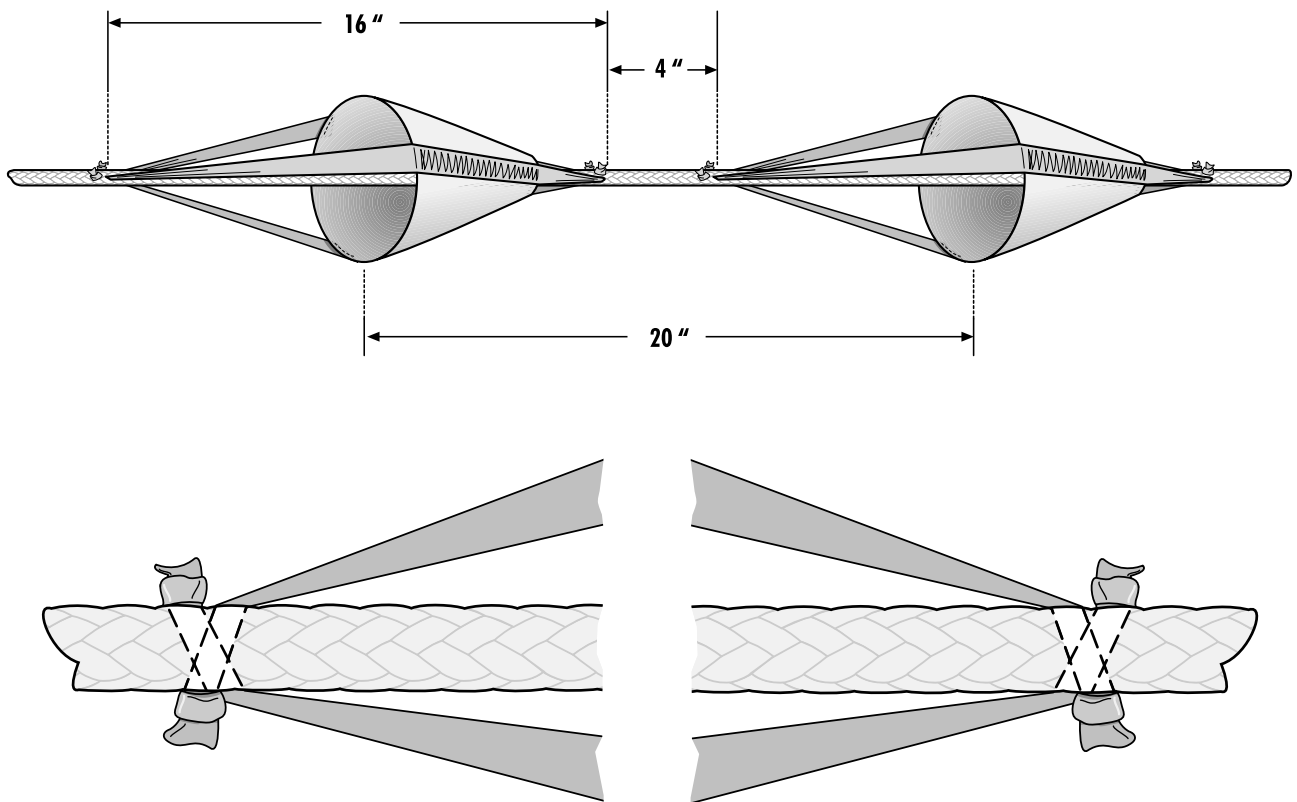
Der Leinendurchmesser der Schleppleine muss ebenfalls passend zum Gesamtgewicht des Schiffes dimensioniert werden:



Gedrehtes Tauwerk sollte mit ausreichend dimensionierten Wirbeln für die Hahnepotkonstruktion am Ende der Schleppleine ausgestattet werden, damit die entstehenden Torsionsbewegungen des Tauwerks unter Zuglast keinen Schaden anrichten können. Besser ist es statt gedrehtem, geflochtenes „Square Line“ Tauwerk zu verwenden. Am anderen Ende sollte die Schleppleine mit einem ungefähr 20kg schweren Gewicht abgeschlossen werden, um Schleppleine und Bremskegel unter Wasser halten zu können. Ein Stück Ankerkette ist als Gewicht besser geeignet als ein Anker, denn dieser könnte von einer Welle gegen den Rumpf geschleudert werden, und bei Holz- oder GFK-Schiffen beträchtlichen Schaden anrichten.

Die Abmessungen eines Kegels können Sie aus dem folgenden Schnittmuster entnehmen:





Bei Verwendung von beschichtetem Segeltuch, ist es möglich auf einen Saum zu verzichten. Dies spart besonders bei den kleinen Radien der Bremskegel sehr viel Arbeit. In unserem abgebildeten Schnittmuster ist kein Saum vorgesehen. Sie sollten das Schnittmuster entsprechend vergrößern, falls Sie nicht auf den Saum verzichten möchten.

Nach dem Ausschneiden des Kegels aus dem Segeltuch, wird das Gurtband an den Kegel genäht:

Danach wird der ausgeschnittene Kegel in seine endgültige Form gerollt, um ihn an der letzten Naht zusammennähen zu können.

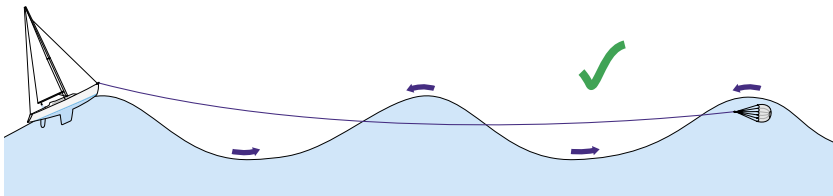
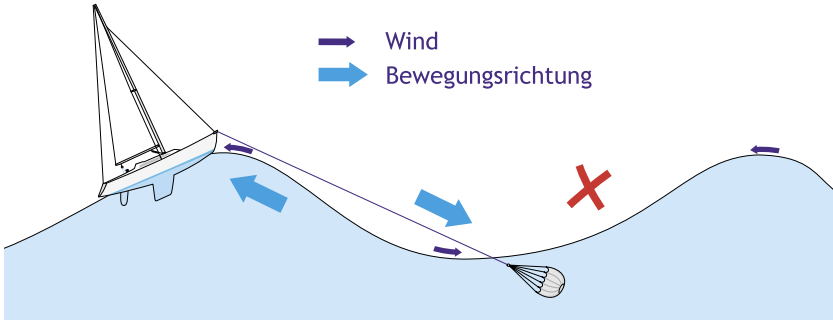
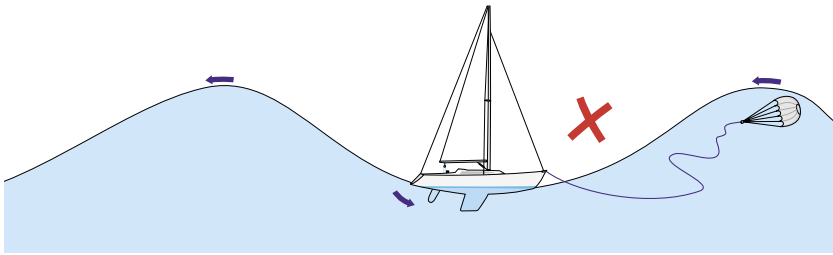
Die Enden des Gurtbandes führt man am besten mit Hilfe eines Marlspiekers durch die Schleppleine hindurch und sichert das Ende des Gurtbands gegen Herausrutschen mit einem Achtknoten.

Die Bremskegel werden in einem Abstand von 50 cm voneinander auf die Schleppleine gespleisst. Man kann sich leicht vorstellen daß viele ausdauernde Arbeitsstunden eingeplant werden müssen, bevor man mit einem selbst gebauten Jordan hoffentlich nicht übern Jordan gehen kann. Gutes Gelingen!

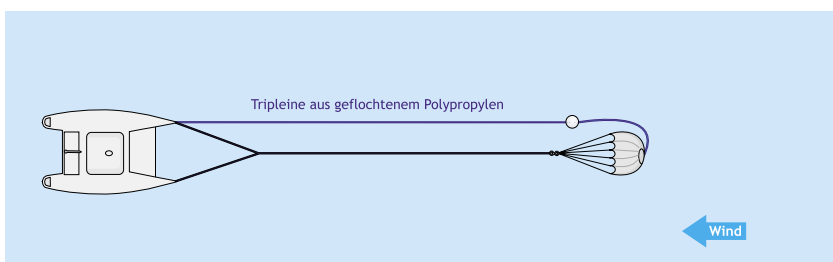
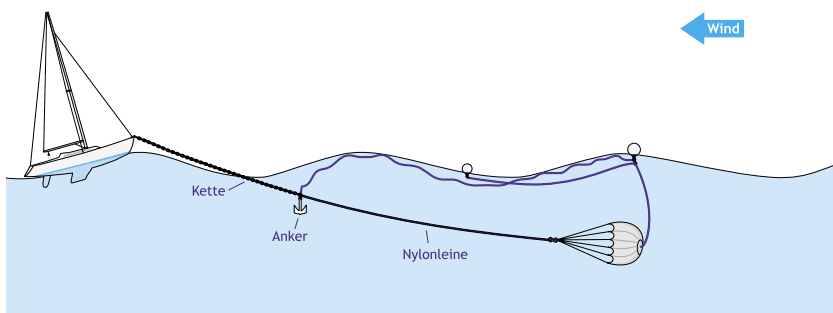
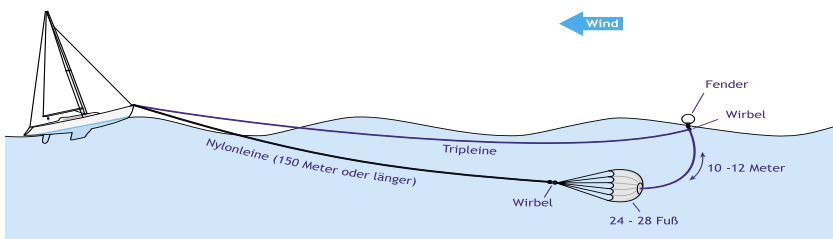
Mehr über Treibanker

im Buch „Besser Ankern“, Palstek Verlag, 24 Euro
im Magazin Blauwasser 4-04, Palstek Verlag, 4,50 Euro

Treibanker-Taktik aus dem Buch „Besser Ankern“



Treibanker-Taktik aus dem Magazin „Blauwasser“



Besser ankern

Moderne Ankertechnik

Der Skipper sollte möglichst viel über das Eingraberhalten seines Ankers wissen. In diesem Fachbuch geht es daher um Meeresböden, Kräfteinwirkungen, Ankertypen, Ketten, Leinen, Zubehör und um die Kunst des Ankerns. 256 Seiten, gebunden, ISBN 3-931617-20-3, **24 Euro** + 2 Euro Porto



Blauwasser

Magazin für exotische Reviere

In der Ausgabe 4-04 schreibt Wolfgang Huasner, der schon mehrmals Wirbelstürme abgeritten hat, unter anderem über seine Erfahrungen mit Treibankern. 84 Seiten, gebunden, **4,50 Euro** + 2 Euro Porto

Palstek Verlag GmbH

Eppendorfer Weg 57a

20259 Hamburg

Tel: 040 - 40 19 63 40

Fax: 040 - 40 19 63 41

E-Mail: info@palstek.de

Internet: www.palstek.de