

tigen uns viele Erlebnisberichte von Blauwasser-Seglern. Die Hersteller und Händler behaupten im übrigen auch nicht, dass diese Ketten uneingeschränkt seewasserbeständig seien. Wer immer und überall auf der sicheren Seite sein will und nicht irgendwann wegen Korrosion

sein Schiff oder gar sein Leben verlieren möchte, muss etwas tiefer in die Tasche greifen und in eine sogenannte Duplexkette oder ein vergleichbares Produkt investieren. Die gemessene Bruchlast (die vorhandene oder nicht vorhandene Seewasserbeständigkeit fließt nicht in das

Ergebnis ein) liegt bei allen Kettenmodellen im Test weit über den Angaben, von daher ist alles im Lot. Große Unterschiede gab es aber bei den Preisen, der tatsächlichen Bruchlast und dem Messwert zur plastischen Verformung. Wenn man diese drei Faktoren bei den

1.4401-Ketten betrachtet, steht die Ankerkette von Unna klar als Sieger da. Einen Tipp geben wir in dieser Gruppe wegen der hohen Bruchlast der Standardkette von Röttgers. Obwohl etwas außerhalb der Konkurrenz, bekommt die günstigere Wälder-Kette ebenfalls einen Tipp.

Ein Erfahrungsbericht von Michaela und Volker Kießling: Edelstahl ist nicht gleich Edelstahl

Als wir unsere *La Gitana* kauften, verfügte sie über 50 Meter Edelstahlankerkette aus deutscher Produktion. Ein wenig zu kurz, um auch bei größeren Wassertiefen ausreichend Kette stecken zu können. Schließlich würden wir die nächsten Jahre auf Weltumsegelung fast ausschließlich vor Anker liegend zubringen. Doch sollten wir die vorhandene Kette durch eine längere, feuerverzinkte ersetzen oder weitere 50 Meter Inoxkette „anstückeln“?

Die Vorteile der Edelstahlkette schienen eindeutig zu überwiegen und den deutlich höheren Preis zu rechtfertigen: unproblematisches Stauen im Kettenkasten, praktisch wartungsfrei, da keine Nachverzinkung nötig wird, kein Rostschmutz an Deck, im Prinzip ewige Haltbarkeit. Wir entschieden uns für die Verlängerung, fanden nach etwas Recherche einen deutschen Anbieter mit moderaten Preisen und ließen weitere 50 Meter V4A Inoxkette von einer Fachwerkstatt anschweißen.

In der Karibik angekommen, bewunderten Amerikaner, Engländer und Franzosen unsere glänzende Edelstahlankerkette, und wir stellten fest, dass Edelstahlankerketten vor allem auf deutschen Langfahrtyachten zum Einsatz kommen. Andere Nationalitäten vertrauen dagegen überwiegend galvanisierten Ketten, die bei allen Nachteilen einen entscheidenden Pluspunkt bieten: der wesentlich günstigere Preis!

Doch unser Glück währte nicht lange. Nur 16 Monate nachdem die neu gekaufte Ankerkette das erste Mal mit Salzwasser in Kontakt kam, entdeckten wir mehr oder weniger zufällig, was für jede Inoxkette das Todesurteil bedeutet: Lochfraß und Spaltkorrosion an beinahe jedem Kettenglied! Viele der Löcher



Lochfraß und Spaltkorrosion am Kettenteil aus nicht seewasserbeständigem V4A machen die Kette unbrauchbar



Eine Edelstahlkette sollte mindestens einmal jährlich von Oberflächenrost befreit und genau auf Lochfraß untersucht werden

waren so groß, dass bereits die Hälfte des Materials verschwunden und die Bruchlast deutlich reduziert war. Betroffen war allerdings nur der neue Teil der Kette aus unbekannter Provenienz.

Unsere in Deutschland hergestellte Kettenhälfte bestand aus der Legierung 1.4401 und wies keinerlei Schäden auf – obwohl sie seit neun Jahren im Einsatz war! Für den neuen Kettenteil hatten wir nur V4A als Angabe und keinerlei Infos über die genaue Zusammensetzung.

Von unserem beunruhigenden Befund aufgeschreckt, untersuchten auch andere Skipper ihre Inoxketten genau. Viele mit demselben, erschreckenden Ergebnis! Es ist frappierend, wie viele Edelstahlketten, auch aus deutscher Produktion, dem Einsatz im Salzwasser nicht gewachsen sind. Bei Ketten aus nicht geeignetem Edelstahl treten erste Korrosionszeichen oftmals schon in den ersten beiden Jahren der Nutzung auf. Wer also schon längere Zeit eine Edelstahlkette im Einsatz hat, die noch keine Anzeichen von Korrosion aufweist, kann sich mit großer Wahrscheinlichkeit noch einige Jahre an ihr erfreuen. Dennoch sollte eine Edelstahlkette mindestens einmal jährlich penibel auf erste Korrosionsanzeichen überprüft werden.

Michaela und Volker Kießling sind seit 2005 mit ihrer La Gitana, einer Amel Maramu, auf Weltumsegelung unterwegs. Auf ihrer Webseite www.seezigeuner.de berichten sie täglich von ihren neuesten Erlebnissen unter Segeln.