

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 Kißling: 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 frapierend, 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 Kißling sind seit 2005 mit ihrer *La Gitana*, einer *Amel Maramu*, auf Weltumsegelung unterwegs. Auf ihrer Webseite [www.seezigeuner.de](http://www.seezigeuner.de) berichten sie täglich von ihren neuesten Erlebnissen unter Segeln.

# Bruch im Niemandsland

An einem gottvergessenen Ort mitten im südindischen Ozean hätten die Blauwassersegler Heide und Erich Wilts beinahe ihr Schiff verloren. Wenn der Reserveanker ihre 25 Tonnen schwere *Freydis* nicht gehalten hätte, wären sie samt Crew mitten im Nirgendwo gestrandet



Die Bucht sollte sicher sein – doch dann wechselten die Seen die Richtung

Eine Ankerkette ist nur so stark wie ihr schwächstes Glied – diese bittere Erkenntnis blieb auch uns nicht erspart auf einer Reise mit der *Freydis* zu den subantarktischen Inseln im Südindischen Ozean. Nach 600 Seemeilen Wasser und Sturm freuten wir uns auf einen Landfall in der Apostelgruppe (Crozets). Während der vergangenen Stunden war das Barometer in den Keller gestürzt: Das angekündigte Sturmtief hatte uns erreicht. Wir brauchten dringend einen sicheren Ankerplatz!

Irgendwo in Lee der Hauptinsel sollte es eine geschützte Bucht geben. Die Detailkarten sind jedoch ungenau, zeigen

die Küste zum Teil nur als gestrichelte Linie. Die Bucht, die wir schließlich finden, enttäuscht uns. Viel zu klein, nirgends ein Fleckchen Strand, nur steile Felswände ohne Aufstiegsmöglichkeit, mit Höhlen voller Seebären. Wie im Fahrstuhl gelangen sie mit der hochschwappenden See zu ihren Ruheplätzen, während sie auf dem Tang, der von den Felsen wie lange Bärte herabhing, ins Wasser rutschen. Etwas tiefer gurgeln dunkle Höhlen, die uns wie Eingänge zur Unterwelt erscheinen. Wir machen kehrt – und kamen später doch zurück, denn einen besseren Ankerplatz auf der Grande Ile finden wir nicht.

Als zusätzliche Sicherung

zum 42 Kilo schweren Bügelanker mit 30 Meter Kette bringen unsere drei jüngsten Crewmitglieder eine Leine an Land aus, indem sie vom Dingi aus die Insel über einen Felsvorsprung entern und die gespießten Drahtseile befestigen – Tauwerk würde sich am scharfen Gestein rasch kaputt scheuern. Ans Ende des 20-Meter Drahtvorläufers wurden 100 Meter Leine geknüpft. Wie wichtig diese Vorsichtsmaßnahme war, sollte sich bald herausstellen.

Das Barometer sinkt weiter. Schwere Fallböen orgeln auf uns herab, und jedesmal ruckt der Anker. Das Schreien der Vögel, das Bellen und Heulen der Seebären hallt durch die Nacht und der Wind in der Ta-

kelage singt uns ein unheimliches Schlaflied.

Um 05.00 Uhr früh habe ich Ankerwache. Peitschende Sturmböen werfen die *Freydis* kreuz und quer, soweit Leine und Anker es erlaubt. Gischtteufel tanzen durch die Bucht. Der Nebel hat sich verflüchtigt, und ich kann sehen, dass draußen die Hölle los ist: überall Schaumkämme, waagrecht fliegendes Wasser. Es tost und donnert. An den Eingangsfelsen explodiert die Brandung und spritzt viele Meter hoch über sie hinweg. Die Bucht ist ein ungemütliches Nest geworden. Im Cockpit ist es nass und kalt. Pinguine und Robben hechten durch die aufgewühlte See, als gäbe es keinen Sturm für sie. Zwei Stunden später Frontdurchzug, steiler Barometeranstieg. Typisches Rückseitenwetter zieht auf, blauer Himmel und Sonnenschein. Gegen Mittag scheint der Spuk endgültig vorbei. Auf zur Insel!

„Bloß keine Zeit verlieren“, treibt Erich zur Eile an. Zusammen mit den vier Sportlichsten aus der Crew wagt er den riskanten Aufstieg zum Inselplateau. Ich bleibe mit zwei Oldies an Bord. In ein paar Stunden, wenn die See sich beruhigt hat, will er uns holen.

Doch die Hoffnung, dass es ruhiger wird, erfüllt sich nicht. Obwohl die Sonne von einem makellos blauen Himmel scheint, der Wind abnimmt – soweit wir das in der Bucht beurteilen können – und das Barometer steigt, wird die See immer wilder. Zu meinem Entsetzen haben die Seen ihre ➤