

Bewegliche und starre Flunken

In **Vietze**. Die Museumslandschaft im Landkreis Lüchow-Dannenberg ist vielfältig: Insgesamt sind im Museumsverbund neun Museen organisiert. In unserer Serie präsentieren diese Museen abwechselnd in der EJZ „Interessante Museumsstücke“. Heute geht es um Ankerwinden und Anker, die in der Ausstellung des Museums Vietze zu sehen sind.

In Vietze wird auf dem Hof des Heimatmuseums das Vor-

derschiff eines historischen Motorkahns gezeigt. Neben dem Schiffsmast fällt die große Ankerwinde am Bug ins Auge. Solche Winden sind in der heutigen Schifffahrt ein notwendiges und selbstverständliches Zubehör.

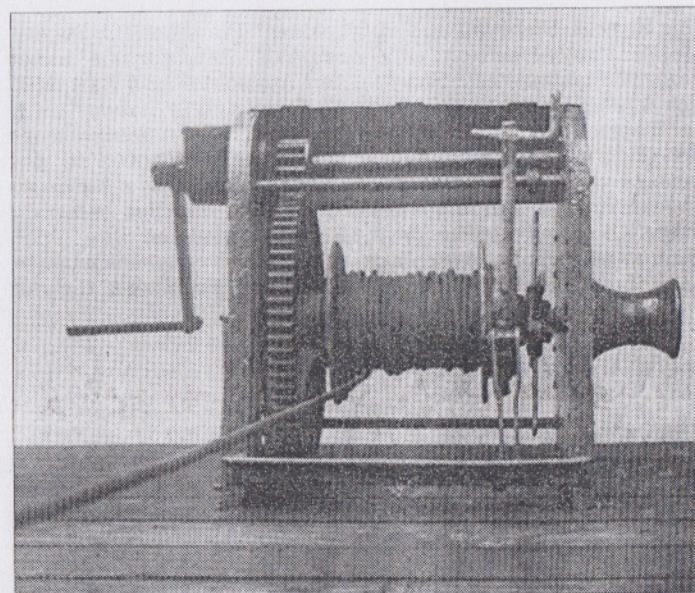
In der Flussschifffahrt war das nicht immer so. Denn als die Flüsse noch nicht reguliert und nur für kleine Schiffe befahrbar waren, benötigte man für das Heben des entsprechend kleinen Ankers keine besondere mechanische Vorrichtung. In einer schriftlichen Mitteilung von 1741 heißt es, dass man bei Nacht das Schiff an einem ge-

eigneten Ort ans Ufer legte und an Bäumen vertäute oder einen Anker an Land brachte. Auch für die Schifffahrt auf schmalen Flüssen, wie sie vor hundert Jahren noch üblich war, trifft das zu. Eine Ankerwinde war noch nicht erforderlich.

Durch Stromregulierungsmaßnahmen wurde es möglich, Schiffe mit größerem Tiefgang einzusetzen, die über Nacht nicht mehr im flachen Uferbereich angebunden werden konnten. So wurden Anker nötig, die Sturm und starker Strömung widerstehen konnten.

Ankerwinden sind für die Handhabung der Anker nötig. Die Schiffer betätigten die Kurbeln der Ankerwinde. Über ein Zahnradgetriebe wird die Bewegung der Kurbelwelle auf die Windentrommel übertragen, so dass das Drahtseil abgelassen oder aufgespult werden kann. Dieses Seil ist an einem Arm des Ankers befestigt und dient zum Heben oder Senken des Ankers. Die Ankerkette ist mit dem Schaft des Ankers verbunden, sie dient als Haltekette für das verankerte Schiff.

Wer noch die Zeit der Dampfschifffahrt erlebt hat, kennt die Geräusche der über das eiserne Schiffsdeck rutschenden Ankerkette beim abendlichen Fallenlassen des Ankers. Akustisch noch eindrucksvoller stellt sich morgens das Aufholen des Ankers dar. Auf ein Signal der Dampfpfeife begannen die Bootsleute mit dem Kurbeln, was durch ein ständiges Klicken der Sperrklinke zu hören war. Hob sich der Anker über die



EINE SEIL-ANKERWINDE

2. Aufl.: Museum Vietze

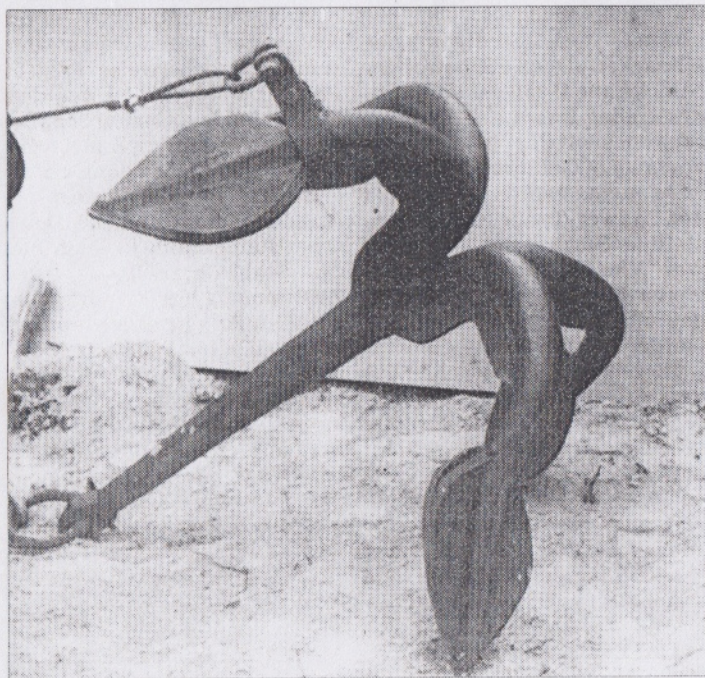
Wasserlinie, musste die schwere Ankerkette an Bord gezogen werden, was auf dem eisernen Schiffsdeck ein lautes Geräusch erzeugte. Als Zeichen für den Schiffskapitän wurde zum Schluss die Glocke auf der Ankerwinde geläutet.

Auf dem Lüchow-Dannenger Elbabschnitt kamen die heutigen Klippanker und die dazugehörigen Ankerwinden wohl erst um 1938 auf, als der Mittel-landkanal bis Magdeburg geführt wurde. Danach konnte man hier Schiffe aus Holland sehen, die mit Ankerwinden wie auf dem Museumsschiff ausgerüstet waren. Im Gegensatz zu den starren Armen oder Flunken der Stockanker und Draggenan-

ker besitzt der Klippanker ein Paar bewegliche Flunken.

Für die Betätigung des Klippankers genügt eine Ankerkette, die allerdings nicht auf einer Windentrommel aufgespult wird. Die Winde trägt statt einer Seiltrommel eine so genannte Nuss, eine entsprechend der Kettenform profilierte Stahlwalze, die Glied für Glied erfasst und durch das Kettengatt in den Kettenkasten unter Deck befördert. Ankerwinden verfügen außerdem über Bremsen und Vorrichtungen für zusätzliche Zug- und Spuleinrichtungen. Auf modernen Schiffen werden Ankerwinden elektrisch oder hydraulisch angetrieben.

Reiner Purwing



EIN DRAGGENANKER mit starren Flunken.