Ganz klar: Normalerweise machen Binnenschiffe auf dem Rhein irgendwo fest. Dass ein Frachter oder Personenschiff im Fluss ankert, ist eher selten und oft durch eine Havarie verursacht. Trotzdem haben die Fahrzeuge ab einer gewissen Größe natürlich Anker an Bord. Wobei sich diese Ausrüstungsgegenstände von dem Anker, den wir alle als Symbol im Kopf haben, doch sehr unterscheidet. In der Binnenschifffahrt sind sogenannte Patentanker Usus. Die haben keinen Querstock am oberen Ende, und die Flunken sind in der Regel beweglich. Wird ein solcher Anker ausgeworfen, graben sich diese angespitzten Enden in den Grund, die Bewegung des Schiffes löst die Wirkung der Widerhaken aus.

Schwerer Patentanker im Museum

Die Vorschriften legen fest, dass – ausgenommen bei historischen Fahrzeugen – kein Teil eines Ankers über die Silhouette des Schiffes hinausragen darf. So soll verhindert werden, dass sich Anker ungewollt irgendwo verhaken. In aller Regel verfügen Schiffe ab einer gewissen Größe über zwei Anker am Bug. Die stecken in den Ankertaschen; die Ketten (oder seltener Stahlseile) werden durch Klüsen nach innen geführt und können dort per Winden bewegt werden. Bei älteren Frachtern auf dem Rhein sieht man noch traditionelle Klippanker, die oft auch als Schmuckelement dienen und durch die Lackierung hervorgehoben sind.

Ein TMS im Rhein vor Anker

Ankern können Binnenschiffe auf Flüssen selbstverständlich nur mit dem Bug gegen den Strom. Außer in Notfällen wird der Schiffsführer den Kahn also so wenden, dass die Kraft der Strömung das Schiff so zieht, dass sich die Flunken im Grund eingraben können. Trotzdem wird das Schiff in der Folge nicht immer stillliegen, sondern um den Ankerpunkt herum schwoien. Deshalb muss tagsüber ein Ankerball gesetzt, nach Einbruch der Dunkelheit ein Ankerlicht zeigen – das entspricht je nach Größe des Gefährts der normalen Lichterführung. Sitzt das Schiff dabei auf Grund, müssen zusätzlich zwei rote Rundumlichter übereinander oder tagsüber drei schwarze Bälle übereinander gesetzt werden. Zudem kann der Ankerpunkt mit einer Boje – zum Beispiel einem Döpper – markiert werden. Diese Markierung ist am Anker selbst mit einem Tau befestigt, sodass deutlich wird, wo genau der Anker im Grund hängt.

Dieses Schifffahrtszeichen steht für das Ankerverbot im angegebenen Bereich

Ob an der angepeilten Stelle überhaupt geankert werden darf, ist durch Schifffahrtszeichen geregelt. Blauweiße Gebotsschilder, die anzeigen, dass dort ohne Weiteres ein Anker gesetzt werden darf, sind im Strom selbst eher selten, sondern finden sich in Häfen oder Seitenarmen. Das rotweiße Verbotsschild gibt dagegen an, dass im angegebenen Bereich nicht geankert werden darf – Ausnahmen ergeben sich in absoluten Notfällen, in denen das Ankersetzen schlimmere Havarien verhindert.

[Bildnachweis – Titelbild: McKarri via Wikimedia unter der Lizenz CC BY-SA 3.0 DE; Patentanker: Racso-arza vis Wikimedia unter der Lizenz CC BY-SA 3.0; Ankerverbot Wualex via Wikimedia in der Public Domain; TMS „Dissidentia“ vor Anker: Rolf Reinhardt via schiffbilder.de.]