



In einer idyllischen Anka-Bucht: Eine Flotte der Ruderboot-Klassiker auf dem Stechlinsee in Brandenburg, nördlich von Berlin

Foto: Georg Baumann

Anka, der Angelkahn

Dieses Boot ist ein Klassiker. 10 000 Ankas wurden zu DDR-Zeiten produziert. Die meisten sind heute noch im Einsatz. Und für Nachschub ist gesorgt.

Von Georg Baumann

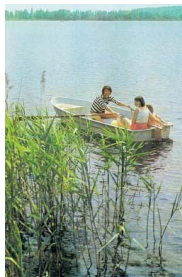
Dies sind die nüchternen Daten einer Legende: 4,29 Meter lang, 1,40 Meter breit, 90 Kilo Gewicht. Die Anka ist der Ruderboot-Klassiker der DDR. Heute noch begnügt man ihr an fast jedem See im Osten Deutschlands. Der Zahn der Zeit hat an den Booten genagt. Die Farben sind etwas verblasst, und die meisten haben schon die eine oder andere Schönheitsreparatur hinter sich. Macht aber nichts. Die Anka gilt als nahezu unverwundlich.

Obwohl sich der Name vom männlichen Begriff Angelkahn ableitet, wird von der Anka wie von allen Booten in der weiblichen Form gesprochen. Ziemlich ist die Dame nicht. Zuverlässig leistet sie nicht nur Anglern, sondern auch Badegästen und Ausflüglern treue Dienste. Geschätzte 10 000 Stück wurden seit der Einführung Ende der sechziger Jahre im VEB Yachtwerft Berlin gebaut und hauptsächlich in der DDR verkauft. Das ist deutscher Rekord. Kein anderes Boot erreicht hierzu-lande auch nur annähernd solche Absatzzahlen.

Der VEB Yachtwerft Berlin war führend in der Herstellung von Booten aus Glasfaserverstärktem Kunststoff (GfK). Man unterhielt sogar ein eigenes Labor zur Entwicklung der Harze und Lacke. Ein Ruderboot aus diesem Material gab es zunächst jedoch nicht. Das wollten einige Mitarbeiter ändern. Ihnen schwebte ein günstiges, leichtes Boot für die breite Masse vor – ein Volksboot sozusagen. Die bisherigen Angelkähne waren aus Holz gebaut. Sie ließen sich schwer rudern, mussten aufwendig gepflegt werden. „Die Anka entstand auf der mittleren Ebene, leitende Konstrukteure waren daran gar nicht beteiligt“, erinnert sich Karlheinz Münch. Der Siebzigerjährige war viele Jahre Bootsbauer und Meister in der Werft und erlebte die Geburtsstunde der Anka hautnah mit.

Schon bald war ein Prototyp fertig, der die Geschäftsleitung überzeugte. Die Anka ging 1970 in die Serienproduktion und schlug ein wie eine Bombe. Sie fand reißenden Absatz. Und das bei einem Preis von 1450 Ostmark, was immerhin rund zwei Brutto-Monatsgehältern eines Industriearbeiters entsprach. „Anfänglich arbeiteten wir in drei Schichten“, sagt Münch. „In Hochzeiten stellten wir zwölf Ankas am Tag fertig.“ Um den hohen Bedarf zu decken, wurden bald auch in anderen Werften Ankas hergestellt. Der Plan, ein Volksboot zu erschaffen, war geglückt.

Später wurde die Produktion etwas gedrosselt, da die Nachfrage mit der Zeit nachließ. Wer einmal eine Anka hatte, brauchte so schnell keine neue. „Die Dinger ge-



Klar zur Wende? Ganz so weit war es noch nicht: Bilder aus einem Prospekt des VEB Yachtwerft Berlin zu Zeiten der Deutschen Demokratischen Republik



hen einfach nicht kaputt“, sagt Münch mit dem Stolz eines guten Handwerkers. „Beim Aussehen hatten wir vielleicht Defizite, aber was die Qualität angeht, waren wir ganz vorne mit dabei. Osmose gab's nicht.“ Das bestätigen Anka-Besitzer gerne. Von Ärger hört man so gut wie nichts, alle loben die Haltbarkeit und Vielseitigkeit.

Tatsächlich sind die Einsatzmöglichkeiten breit gefächert. Danks des relativ geringen Gewichts kann man sie zu zweit zum Wasser tragen und problemlos einsetzen. Eine Stiplette ist überflüssig. Gerade in Gebieten, in denen es viele Seen gibt, ist das ein unschätzbarer Vorteil. Man ist nicht an einen festen Liegeplatz gebunden und kann nach Lust und Laune entscheiden, wo man seine Anka zu Wasser lässt. Der flache Boden verleiht dem Boot eine hohe Kippstabilität, so dass zwei Personen in ihm stehen können, ohne fürchten zu müssen, bei jeder kleinen Bewegung zu kentern. Die Anka lässt sich noch recht angenehm rudern. Führungsrollen am Rumpf erhöhen die Kursstabilität.

Wenn allerdings die maximale Zuladung von vier Personen ausgeschöpft wird, muss man sich ganz schön in die Riemen legen. In dem Fall empfiehlt sich der Einsatz eines Außenborders. Bis zu fünf PS darf man anhängen, womit das Boot mit nur einer Person sogar so etwas wie Gleitfahrt erreicht. Aber auch ein kleinerer E-Motor reicht zum Vorankommen aus. Bei allen Vorzügen sollte man aber nicht den Fehler machen, die Anka zu

überschätzen. Immer wieder sieht man Abenteuerer, die sich mit ihr aufs Freiwasser großer Binnenseen wie der Müritzer oder sogar auf die Ostsee wagen. Bei einem Freibord von nur 32 Zentimetern in Kombination mit dem flachen Rumpf ist das lebensgefährlich. Eine einzige größere Welle reicht aus, um das Boot volllaufen und kentern zu lassen. Nicht umsonst ist die Anka in die CE-Kategorie D eingestuft. Die wird für Sportboote vergeben, mit denen man nur in geschützten Gewässern bis zu einer signifikanten Wellenhöhe von 0,3 Metern fahren sollte.

Nach der Wende sah es kurzzeitig so aus, als sei das Ende der Anka gekommen. Der VEB Yacht-

werft Berlin wurde aufgelöst und die einzelnen Produktionsparten in verschiedene GmbH umgewandelt. Die neue Yachtwerft Berlin GmbH übernahm das Segment der Freizeitboote und konzentrierte sich auf die Entwicklung von Segelyachten. Auch einige größere Motorboote der alten Produktpalette wurden weiterhin gebaut. Die Produktion der Anka wurde dagegen 1990 eingestellt. Die DDR hatte das Freizeitboot massiv subventioniert. Der Verkaufspreis war seit der Einführung 1970 nicht ein einziges Mal angepasst worden. „1985 hat uns die Herstellung alleine aber schon rund 2000 Mark gekostet“, erinnert sich Karlheinz Münch. Ein Verlustgeschäft, das

sich der Nachfolgebetrieb nicht mehr leisten konnte.

Doch glücklicherweise verschwindet solch ein Klassiker nicht einfach vom Markt. Schnell erschienen die ersten Nachbauten. Einige dieser Modelle hatten mit dem DDR-Boot jedoch nur noch den Namen gemeinsam. Da wurden knapp drei Meter lange Plastikähne genauso als Anka angepriesen wie Billig-Kanus. Dem bunten Treiben setzte Björn Killermann vor zwei Jahren ein Ende. Der Geschäftsführer des Unternehmens „Bootsdiscount Seerose“ sicherte sich die Namensrechte und ließ die Form originalgetreu nachbauen. Bei der Ausgestaltung wurden jedoch einige An-



So angelt man sich eine Legende: Anka-Neubau von Wicker Boote auf der Insel Rügen

Foto: Herndorf

MELDUNGEN

Allein um die Welt

Es ist die höchste Herausforderung für Einhandsegler, doch auch die Vendée Globe leidet unter Geldmangel möglicher Teilnehmer. Nur 19 Solisten haben angekündigt, am 20. November vom französischen Atlantikhafen Les Sables d'Olonne nonstop um die Welt zu starten. Ob es alle schaffen, ist fraglich. Im Rennen vom 2008/09 waren es noch 20 gewesen. Und auch in der siebten Regattaauflage wird es keinen deutschen Hochsechelden geben. Die Top-Favoriten Jean-Pierre Dick und Vincent Riou kommen wie zehn andere aus Frankreich. Die Briten stellen drei Aktive, darunter mit Samantha Davies die einzige Frau. Zwei Schweizer, ein Spanier und ein Frankoitaliener komplettieren das Feld.

Der geborene Oldenburger Boris Herrmann (31) musste seine Hoffnungen nach langer, erfolgloser Sponsorensuche begraben. Trotz bester Imagewerte und hohen Medieninteresses wurde im In- und Ausland kein Partner gefunden, der das anfangs siebenstellte Budget bereitstellen wollte. Vom Bau einer neuen Imoca-Open-60-Yacht, der rund drei Millionen Euro kostet, hatte Herrmann von vornherein abgesehen. Zu teuer.

Nach dem Sieg im Portimão Global Ocean Race in Etappen um den Globus 2009 und Rang fünf beim Barcelona World Race nonstop voriges Jahr (jeweils zu zweit an Bord) schien die extremste aller Regatten logische Konsequenz. „Die Vendée bleibt mein Traumziel, jetzt für 2016“, sagt Herrmann. (anl.)

Vollgas um die Welt

Mit einem Fernglas gewinnt man keine Regatta rund um die Welt. Aber es kann helfen. Beim Hersteller Steiner ist man stolz darauf, eines der Boote des gerade laufenden Volvo Ocean Race, die „Mar Mostro“ des Puma-Teams, mit Marinergläsern auszurüsten. Deswegen wurde eine Sonderserie des Commander 7x50 aufgelegt, „Race Edition“ genannt. Technisch ist sie identisch mit den gerühmten Standardgläsern der Bayreuther Stickstoff-Druck-Füllung gegen Kondenswasser und Beschlagen, Autofokus für scharfe Bilder ohne Nachjustieren, Nanobeschichtung, die Wasser und Schmutz abperlen lässt. Steiner preist das Commander als robust, mit seiner Gummiarmierung griffig, temperaturbeständig von minus 40 bis plus 80 Grad, druckwasserdicht bis zehn



Meter. Der Unterschied der „Race Edition“ zum Standardmodell liegt in einem Karbonblemben – und im niedrigeren Preis. Sie kostet mit integriertem Kompass 999 und ohne 899 Euro (statt 1229 und 1129 Euro). Dafür hat man auf einen Schwimmgurt zu verzichten und bekommt das Glas in einer Stofftasche statt einer Holzkiste überreicht. Das lässt sich wohl verschmerzen. (lle.)

Das Werk Watsons

Wenig war bisher über den 1851 geborenen schottischen Konstrukteur George Lennox Watson bekannt. Schöpfer vieler Dampfyachten, America's-Cup-Renner, der ersten beiden „Meteor“ des segelbegeisterten Kaisers Wilhelm II. und der legendären „Britannia“, die in ihrer Regattakarriere unzählige erste Preise gewann. Nach zwei Jahrzehnten nebenher betriebener Recherche hat Martin Black die schön illustrierte Biographie des tüchtigen Schotten veröffentlicht, der 1904 „an Überdrehung“ starb. G. L. Watson. The Art and Science of Yacht Design“, 500 Seiten zum Lesen und Staunen. Mit 89 Euro ist der Band nur auf den ersten Blick teuer, weil er dafür frei Haus geliefert wird (www.peggibawnpres.com). Ein schöner Anlass, das Bootenglisch aufzufrischen. (bras.)