



Hessischer Lloyd Turm

Inhalt

Vom Sein und schaffen des Lademeisters	2
Schiffsfinanzierung	3
Meeresmuseen in Hamburg	4
Vom Ankern. Teil Zwei	6
Knotenkunde: Vom Einfachen zum Komplizierten	10
Urlaub unter Segeln	12
Chinesisch Kochen auf See	13
Segeln lernen trotz Segelschule	14
Impressum	15
Kapitän a G Harald Forst	16



Visby auf Gotland

Alte Brocken, Inselglück

Visby stand schon lange auf der Wunschliste des Hessischen Lloyd. Beim Sommersegeln 2019 klappte es endlich. Zwar ist es ein weiter Umweg von der schwedischen Ostküste zur Insel Gotland, wenn das eigentliche Reiseziel Stockholm ist. Doch nachdem Bootsmann Hans Peter Reiffert den Mund wässrig gemacht hatte, entschied Kapitän Harald Forst: Klar bei Visby!

Lübeck bietet schon viel Ambiente - Visby hat mehr! Visby ist die am besten erhaltene Hansestadt, dabei weder Museumsstadt noch künstliche Touristenstadt. Hier leben echte Menschen. Besucher treffen unverbaute mittelalterliche Architektur. Es geht über enge Treppen, schmale Steige,

durch blumengesäumte Gassen zu Fachwerkhäusern, Kaufmannsvillen und Lagerhäusern. Stadtmauern, Wachtürme, Zugbrücke, Wallanlagen sind vollständig erhalten.

Die Menschen auf Gotland wohnten im frühen Mittelalter nicht in Dörfern mit Märkten. Einzeln lebende und wirtschaftende Bauern brachten ihre Erzeugnisse in Konvois übers Meer zu Kunden. Nach und nach setzten sich die Handelsbauern an der heutigen polnischen Küste fest. Es blieb nicht beim Exportgeschäft.

Ab dem siebten Jahrhundert breiteten sich Araber übers Mittelmeer aus und kontrollierten zunehmend den lukrativen Orienthandel. Wikinger und Russen bauten alternative Routen auf: Aus dem Kaspischen und Schwarzen Meer die Wolga oder den Dnepr aufwärts, weiter über Schlepplandwege in die Flüsse, die zur Ostsee führten und von dort auf See nach Westen.

Im elften Jahrhundert blühte Visby als Handelsstadt auf. Denn solange die hohe See technisch unbeherrschbar war, waren Transithäfen entscheidend. Bis Mitte des vierzehnten Jahrhunderts wurde in Küstennähe gefahren. Wenn das nicht ging, hangelten sich Seeleute über Inseln dem Ziel

entgegen. Die Insel Gotland lag günstig auf dem Weg von und nach Russland. Im späten Mittelalter war Schluss. Bessere Schiffe, Navigationstechnik und vernünftiges Kartenmaterial machte Zwischenhalte entbehrlich.

Es blieb die Landwirtschaft. Das Wappentier Gotlands ist das Schaf. Schafe gibt es überall auf der Insel, seit hundert Jahren in Form der Züchtung „Gotlandschaf“: Zäh, genügsam, mit jeder Menge Fell. Selbst in der Stadt Visby begegnen Besuchern Schafe: Fahnen mit

Schafen, stilisierte Schafe, Schafswolle und Wollprodukte in Läden. Wo andernorts Poller Straßen absperren, stehen in Visby Betonklötze in Schafsform.

Heute lebt Visby wesentlich vom Tourismus. Zwei Fähren von Schweden fahren den Hafen an. Es gibt einen Flugplatz mit Verbindungen nach Schweden und Finnland. Einfach mal vorbeikommen können Passagiere von Kreuzfahrtschiffen und Segler, die zwischen Schweden und Finnland unterwegs sind. Visby bietet kleine Läden

und Boutiquen mit allem, was Touristen in Schweden und Gotland gern kaufen. Das Preisniveau ist für eine Insel, noch dazu im ohnehin teuren Schweden, nicht unanständig hoch. Es gibt schöne kleine Hotels und schlimme Touristenkneipen. „Bakfickan“ ist hingegen ein wunderbares Restaurant: Ein kleines, enges Lokal, in dem frischer Fisch auf hohem Niveau zubereitet wird: Eine Mischung aus regionaler und moderner Weltküche (Bakfickan, Stora Torget 1, ++46 498 271807). Ingo Nathusius

Vom Sein und Schaffen des Lademeisters



Was tut ein Laie, der unversehens zum Schiffslademeister erkoren wird? Die Frage stellte sich, nachdem der Verfasser vor zehn Jahren vom Reeder zum Lademeister ernannt wurde. Bisher genügte es, am Abreisetag eifrig Hand anzulegen, nun galt es, mit System zu Werke zu gehen. Persönliche Gepäckstücke der Mitreisenden werden von den Besitzern eigenhändig versorgt und verschwinden in den Kabinen - bleibt also das Gemeingut und im Speziellen der Proviant.

Wenn man sich der Rolle des „Lademeisters“ über die Begriffsdefinition nähern möchte, ist der Duden nicht sehr aussagekräftig und der Brockhaus schweigt sich hierzu komplett aus. Dem Namen nach muss es sich um eine Funktion handeln, die mit der Verwahrung der Ladung beziehungsweise dem Ladevorgang zu tun hat. Zudem wird der Person wohl eine Fähigkeit zugesprochen, die dem Anspruch eines Meisters genügen muss. Und wenn das Ganze dann auf ein Schiff anzuwenden ist, wird es noch herausfordernder...

Letztlich hilft nur Improvisation

Wenn dem Lademeister Zeit zur Besinnung gegeben wurde, wird er sich im Vorfeld einige Gedanken zum Ablauf gemacht und versucht

haben, anhand von Grundrissen und Erkundigungen die Lager des Schiffes zu identifizieren. Die Erfahrung zeigt: Die Situation vor Ort ist immer anders als geplant. Die Lager sind anderweitig genutzt; die Lieferungen kommen nicht zum vereinbarten Zeitpunkt; die Einkäufe des Kochs sprengen die Ladekapazitäten; Kühlaggregate sind nicht in ausreichender Menge vorhanden – letztlich hilft nur Improvisation. Kann man in des Kapitäns Kabine noch ein paar Kisten Sherry lagern? Ist der Mann hinlänglich vertrauenswürdig?

Und Kommunikation hilft. Hilfreich ist Abstimmung mit dem Koch, in welcher Reihenfolge die Speisen während der Reise bereitet werden. Mit diesem Wissen werden die Lebensmittel angeordnet und gestapelt, um sie später nicht mit großem Aufwand hervorkramen zu müssen. Bei all dem gilt es natürlich Überblick zu bewahren. Sind feuchtigkeitsempfindliche Lebensmittel trocken gelagert? Frisches gekühlt, Tiefkühlware gefrostet? Wie werden Schimmel- und Rostgefahr gebannt? Sind Packungen, Tuben und Dosen gegen Verrutschen gestaut, sind die Eier bruch sicher gelagert und die Töpfchen mit Küchenkräutern nicht zu dunkel aufbewahrt?

Eine ordentliche Lieferkette spart Zeit und schont Kräfte

Es ist hinderlich, beim Ladevorgang an vorderster Front im Schott vergraben die Pyramiden zu schichten. Besser ist, koordinierend die Produkte auf die bestpassenden Lagerräume zu verteilen. Zwei Kubikmeter Lebensmittel plus reichlich Getränke sind Standard. Um mit den großen Mengen fertig zu werden, ist Gemeinschaftsarbeit unumgänglich. Eine ordentliche „Lieferkette“, mit der das Material herangereicht wird, spart Zeit, schont die Kräfte und sieht cool aus.

Das Ganze sollte schnell gehen – zwischen Übernahme des Schiffes an einem Samstagvormittag und



Aus Hessen importiert und trocken gelagert: Aahle Worscht

Ablegen am Nachmittag liegen nur ein paar Stunden. Sie stehen nicht exklusiv dem Ladevorgang zur Verfügung – gleichzeitig bereitet der Koch ein schnelles Mittagessen und beginnt mit dem Abendessen, die Mitreisenden ziehen in ihre Kabinen ein, die Nautiker und Bootsleute machen sich mit dem Schiff vertraut. Da hilft nur, mit Ruhe und Umsicht zu agieren und jede, die gerade nichts zu tun hat, zum Laden zu verpflichten.

Listige Listen, rigide Regeln

Der wichtigste Punkt ist aber natürlich, sich zu merken, wo die Sachen gelandet sind. Da können Listen helfen. Und klare Regeln, wer an die Sachen ran darf und Unordnung machen darf...! Darüber hinaus? Den Getränke Kühlschrank immer gut befüllen und gaaanz wichtig: Vor dem Anlegen für ausreichend gekühltes „Anlegerbier“ sorgen.

Andreas Galm

Wirtschaft

Kreditflops gefährden Banken und Schifffahrt

Zuletzt waren es die staatlichen HSH Nordbank und die NordLB, die Milliardenpakete mit Schiffskrediten an ausländische Institute weiterverkauften. „Hinter den Finanzierungen stehen Schiffe und Reedereien; daran hängen vor allem in Norddeutschland Tausende Arbeitsplätze“, sagt der Präsident des Verbandes Deutscher Reeder, Alfred Hartmann, „Viele davon sind in Gefahr“.

Wie für jedes Unternehmen ist es für Reedereien wichtig, direkten Zugang zu Finanziers zu haben. Wenn die im Ausland sitzen, wird es für kleine und mittlere Reedereien eng. Viele deutsche Reedereien sind Charterreeder, die ihre Schiffe an Branchenriesen wie Hapag-Lloyd oder Maersk vermieten.

Zur Jahrtausendwende boomte der Schiffbau in Deutschland. Kredite waren kein Problem. Als die weltweiten Schiffskapazitäten über dem Bedarf lagen, wurden viele Finanzierungen faul. Banken wickelten Milliardenengagements ab, schrieben ab und verkauften, was das Zeug hielt. Angefangen bei der Dresdner Bank (übernommen von Commerzbank) über die genossenschaftliche DZ-Bank (Tochter Deutsche Verkehrs Bank) bis hin zu den beiden Zentralen der norddeutschen Sparkassen HSH und Nord LB. Käufer sind oft ausländische Fonds und Spezialfinanzierer, die Pakete mit erheblichem Abschlag vom Ursprungswert übernehmen.

Die HSH ging darüber fast pleite, musste verkauft werden und firmiert heute als private Hamburg Commercial Bank. Die DZ-Bank blieb auf wesentlichen Schiffskredit-Risiken sitzen. „Alles, wo 'Schiff' draufsteht, muss man selbst abwickeln“, sagt Vorstandsvorsitzender Cornelius Riese im Internationalen Club Frankfurter Wirtschaftsjournalisten. (in)

Wer die Seefahrt liebt, neigt dazu, Meeres- und Schifffahrtsmuseen zu besuchen. Verschiedene Länder zeigen verschiedene Arten von Museen, Ausstellungen und Stilen. Auch im vertrauten eigenen Land ist die Breite weit. Die mittelgroße Hafenstadt Kiel bietet ein sehr ordentlich kuratiertes Schifffahrtsmuseum und sogar das kleine Husum betreibt ein Haus weit jenseits des Niveaus eines Heimatmuseums. Das große Hamburg hinkt hinterher.

Meeresmuseen in Hamburg

Aus einer noch so guten Privatsammlung wird nicht ohne Weiteres ein brauchbares Museum. Schon gar nicht, wenn die gesammelten Massen ohne ordnende Hand von Kuratoren in ein Gebäude gestopft werden.

Der legendäre einstige Vorstandsvorsitzende der Axel Springer AG, Peter Tamm, sammelte von Kindheit an Schiffsmodelle. Als Peter größer wurde, kamen Uniformen, Orden und anderes dazu, vorzugsweise Militaristisches. Im Alter führte Tamm die nunmehr größte private Marinesammlung der Welt in eine Stiftung. Die Stadt Hamburg hat der Stiftung ein wunderbares Backsteingebäude in der Speicherstadt zur Verfügung gestellt. Seit dem Tod von Peter Tamm hat Peter Tamm jun. das Sagen.

Maritimes Museum Hamburg

Bei den von Tamm geliebten Modellen wird das fehlende Konzept des Museums besonders deutlich. Die Dinge stehen gleichförmig in riesigen Vitrinen. Die sind so vollgestopft, dass die Modelle in den oberen Reihen unter dickem Glas nicht mehr erkennbar sind. Erklärungen, was genau gezeigt wird und warum es wichtig ist, fehlen. Es ist das penibel sortierte monströse Spielzimmer eines Jungen der dreißiger Jahre des vergangenen Jahrhunderts.

Ein Stockwerk ist der Marinemalerei gewidmet. Schlimme Ölschinken hängen neben brauchbarer Kunst, Niederländer des 17., Briten des 18. Jahrhunderts und und und. Wer, was, warum, für wen erfährt man nicht. Beispiel eines Erläuterungstextes: „Er war ein gefragter

Künstler“. Wie überhaupt die Beschreibung karg und oft wegen schlechter Beleuchtung kaum zu lesen ist. Mitunter werden Aufsteller mit Erklärungen hinter Balken geschoben. Ist vielleicht auch besser, denn Reflexion über die Schaustücke, gar Einordnung gibt es praktisch nicht. Statt dessen unkommentierte alte deutsche Großmannssucht: „Wiking Modelle unter dem Protektorat des Reichsbundes Deutscher Seegeltung“. In ein paar Videos und Audios bieten

raue Männerstimmen Platiniden aus der Welt von Graf Luckner.

Die Reederei Hapag Lloyd hat dem Museum einen Schiffsführungs-Simulator geschenkt. Es ist das einzige Objekt, an dem Besucher nicht nur gucken, sondern etwas tun dürfen. Das Ding ist freilich so kompliziert, dass

immer ein alter Fahrensmann neben dran stehen muss. An drei Nachmittagen pro Woche kommen ein paar Besucher dran. Mehr gibt's nicht zu tun.

Je höher man im Museum steigt, desto absurder wird es. Die Langweile wird immerhin überlagert vom Ärger über konsequente Verweigerung dessen, was Museum heute ausmachen kann und soll.

Ob man links- oder rechtsrum geht, ist völlig egal. Unmotiviert taucht eine Reklameecke der Spedition Kühne & Nagel auf. In

einem Nebenraum findet sich ein bisschen was zu Yachten. Kein einziges Schiff oder das aufgeschnittene Teil eines Schiffs, dafür ein Haufen Kleinzeug: Alte Außenbordmotoren (8 Stück in Reihe), Dampfmaschinenmodelle (massenhaft, alle stehen still), Kanonen (überall), Marineuniformen (etwa 60 in Reih und Glied), Marinemützen (ungezählt), ein komplettes Stockwerk mit Miniatur-Schiffsmodellen (zehntausende).

Was Seefahrt ausmacht, erfährt

man im Maritimen Museum Hamburg nicht. Das Leben an Bord von Schiffen ist leblos dargestellt, wenn dann mal in einer Ecke überhaupt der Versuch gemacht wird. Ein paar Fotos aus U-Booten lassen weder drangvolle Enge erspüren noch gar den Geruch erahnen.

Neben der Dauer-

ausstellung wird bis 20. Februar 2020 die Sonderausstellung „Flucht übers Meer – von Troja bis Lampedusa“ gezeigt. Hier gibt es auf engem Raum reichlich Textwände, die elf Fluchten der Weltgeschichte erzählen. Die Pilgerväter, die nach Nordamerika gingen, stehen neben deutschen Flüchtlingen vor den Nazis und der Flucht Deutscher vor sowjetischen Truppen auf der „Wilhelm Gustloff“, gefolgt von Vietnamesen auf der „Cap Anamur“ und heutigen Migranten auf dem Mittelmeer. Was das alles miteinander zu tun hat, außer, dass es übers

Schlimme
Ölschinken,
überall
Kanonen,
unmotiviert
eine
Reklameecke



Sammler Peter
Tamm mit
Gesammeltem

Meer geht, bleibt unklar. Dass ein Museum sich traut, eine so dürftige Schau als Sonderausstellung anzubieten, ist kühn. Dies zu tun, nachdem erst 2018 das Deutsche Historische Museum in Berlin mit „Europa und das Meer“ gezeigt hat, was Museum heute kann, ist vermessen (Internationales Maritimes Museum Hamburg, Koreastraße 1, reguläres Ticket: € 13).

Museum für Hamburgische Geschichte

Für ein stadthistorisches Museum ist es sehr nett, was Hamburg in zentraler Lage bietet. Man mag sich freilich fragen, ob die Welt der Spielzeugeisenbahnen im rechten Verhältnis zu Hafen, Meer und Schiffen dargeboten wird. Es gibt ein paar archäologische Funde alter Schiffe und Boote und beeindruckende Schiffsmodelle. Das Wirken des Hamburger Reeders Albert Ballin wird gestreift. Der Querschnitt des Modells eines Auswandererschiffs lässt die Umstände von Seereisen des 19. Jahrhunderts erahnen und ein Modell, das Warenumsatz in Häfen vor hundert Jahren zeigt, macht deut-

lich, wie ökonomisch segensreich die Erfindung des Containers war und ist. Eine Hafenkneipe von 1900 nachzubauen, erscheint verzichtbar – wer in Häfen herumströmt, findet Ähnliches noch heute ohne Museum. Für Seefahrts-Interessierte ganz brauchbar, aber kein Muss (Museum für Hamburgische Geschichte, Holstenwall 24, reguläres Ticket: € 9,50).

Auswanderermuseum

Etwas abgelegen liegt das halbstaatliche Auswanderermuseum in rekonstruierten Auswandererhallen. Es erinnert an den großen Albert Ballin, dem um die vorletzte Jahrhundertwende gelungen war, Hamburg zu einem bedeutenden Auswandererhafen zu machen. Durch klare Organisation, Rationalisierung und Service eroberte seine Hapag-Reederei große Marktanteile.

Die Exponate sind knapp, karg und oft sehr bemüht. Im Wesentlichen stehen Koffer herum. Eine Ketchupflasche der Marke Heinz soll das Wirken deutscher Auswanderer illustrieren. Viele Stücke und Erklärungen sind unglücklich positioniert.

Um Schrifttafeln richtig lesen zu können, sind die Räume oft zu klein, es fehlt an nötigem Abstand. Im Auswanderermuseum erfährt man einiges über die Seefahrt des neunzehnten und frühen zwanzigsten Jahrhunderts und über Motive und Lebenslagen von Auswanderern. (Balinstadt Auswanderermuseum, Veddeler Bogen 2, reguläres Ticket: € 13).

Hafen Museum

Fußläufig entfernt ist in einem alten Kaischuppen mit eigenem Anleger das unscheinbare Hafenmuseum untergebracht. Die teils etwas schratigen ehrenamtlichen Betreiber demonstrieren museumspädagogisches Geschick, das anderen Hamburger Marinemuseen zum Vorbild gereichen sollte. Das Museum ist leider nur von April bis Oktober geöffnet.

Am Kai liegen ein Saugbagger von 1909 und ein Schwimmkran von 1919. Die Schiffe sind mit Bedacht in begehbaren Zustand versetzt worden. Dabei blieb der Schiffscharakter erhalten: Im Maschinenraum riecht es nach Öl, die Aggregate und Steuerstände se-

hen aus, als seien sie noch gestern benutzt worden, in Kammern erleben Besucher karge Ausstattung, in der bis vor dreißig Jahren gearbeitet und gelebt wurde.

Die Lebensumstände der Männer auf den Arbeitsschiffen werden klug beschrieben: Wie lange hat es gedauert, bis Lärm am Arbeitsplatz Thema wurde? (Erst langsam ab den fünfziger Jahren). Was nahmen die Leute von zu Hause mit an Bord (Kinderbücher, Spielzeug, eine „Bravo“). Wie stand es mit Hygiene an Bord? (eine brillante Idee, veränderte Sauberheitskultur mit einer Seifenreklame von 1961 zu illustrieren: Wer sich wäscht, stinkt weniger und hat mehr Erfolg).

Im Lagerschuppen stehen echte Exponate in riesigen Regalen. Einfache, aber wirkungsvolle Erklärungen und Präsentationen vermitteln Hafenvirtschaft, Schiffbau und Seefahrt: Ladegerichte aus der Zeit vor der Containerwirtschaft für Fässer, Kisten, gar einen VW- Käfer.

Schiffsausrüstungen, Funkanlagen, Details zum Schiffbau, zu Hafentauchern und eine alte Lotsenstube (Hafenmuseum Hamburg, Australiastraße, Schuppen 50a, reguläres Ticket: € 6,50).

Geplant: Deutsches Hafenmuseum

Leider nur bis Ende Oktober waren im Hamburger Hafenmuseum Teile des Viermasters „Peking“ ausgestellt. Das Steuerrad ist zwar imposant, aber doch ein konventionelles Stück.

Ein wenig abseits lag der abgerissene Bugspriet am Boden. Das ist jener Stachel, der über die Schiffsspitze nach vorn herausragt. Das massive Eisenrohr, vierzig bis fünfzig Zentimeter dick und 17 Meter lang, lässt die Dimensionen der „Peking“ erahnen.

Das Schiff gehörte zur Hamburger Reederei F. Laeisz, die vergangenes Jahrhundert versuchte, Windjammern im kommerziellen

Frachtgeschäft zu halten. Mit Untergang der „Pamir“ 1957 war damit endgültig Schluss. Aus der Flotte („Flying P- Line“) gibt es noch die „Passat“, die fest in Travemünde als Museums- und Hotelschiff liegt, und vor allem die frühere „Padua“, die als „Kruzenshtern“ unter russischer Flagge in Fahrt ist. Die „Peking“ gammelte lange in New York, bevor der deutsche Verein „Freunde der Viermastbark Peking“ den Bundestag zur Finanzierung von Rückführung und Restaurierung motivieren konnte.

2020 soll das Schiff fertig sein und später Herz eines „Deutschen Hafenmuseums“ in Hamburg werden. Zu hoffen ist, dass die „Peking“ dann nicht ein weiteres leicht begehbares, klinisch reines stillgelegtes Schiff wird, wie es sie in vielen Häfen gibt. Es geht auch anders – das zeigen in kleinem Rahmen des Hafenmuseum Hamburg.

Ingo Nathusius

Vom Ankern. Teil 2

Auf Traditionsschiffen sind meist Stockanker oder Patentanker zu finden.

Der Stockanker

Im Altertum wurden eingekerbte oder mit einem Loch versehene Steine mit einem Seil verbunden und dienten als Anker. Noch heute werden schwimmende Seezeichen

mit einem Betonklotz auf Position gehalten. Bereits einige hundert Jahre vor unserer Zeitrechnung wurden ein- oder zweiarmige Metall-Anker erwähnt. Der abgebildete

Admiralitätsanker wurde 1813 patentiert. Er verfügt über zwei feststehende, gekrümmte Arme, die auch Flunken genannt werden. Am oberen Ende des Schaftes ist der Stock an-

gebracht, im rechten Winkel zu den Flunken.

Fällt der Stockanker auf den Meeresboden, werden seine schweren Arme horizontal und sein Stock senkrecht zum Untergrund zu liegen kommen. Wird jetzt Zug auf die Kette und damit den Anker ausgeübt, zieht man ihn über den Grund und der Widerstand, den der Stock dabei erzeugt, bewirkt eine Drehung des Ankers um 90°, sodass die Arme aufrecht stehen und der untere sich in den Boden eingräbt.



Abbildung aus: Meyers Taschenlexikon Schiffbau/Schiffahrt

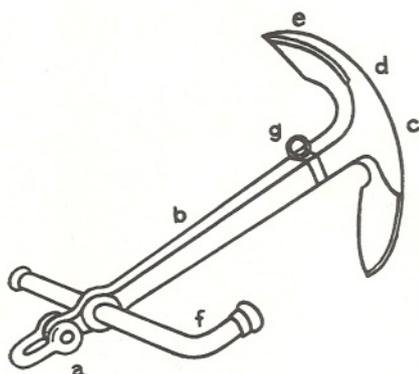


Abb. 4.1 Admiralitätsanker
a Roring
b Schaft
c Kreuz
d Arm
e Hand (Pflüge)
f Stock
g Transportschäkel

Abbildung aus: Scharnow u.a., Seemannschaft 1, Seemannische Grundlagen

Wer nun meint, der Stockanker sei doch wohl etwas alt und damit sicher überholt, dem sei gesagt, dass ein Stockanker ungefähr dreimal so gut hält wie ein Patentanker des gleichen Gewichts! Seine Nachteile liegen auf anderem Gebiet. Der Stock macht es unmöglich, ihn in der Ankerklüse, der Öffnung in der

Bordwand zur Durchführung der Kette, zu stauen. Er muss umständlich mit einer Talje (Flaschenzug) bis zur Verschanzung hochgeholt werden, wo er seefest zu laschen ist. Damit ist er nicht klar zum sofortigen Fallen, was ein gravierender Nachteil im Falle des Notankerns ist.

Auch reagiert er sensibel, wenn der schwungvolle Seemann ihm beim Ankerwerfen die Ankerkette auf den Kopf schmeißt. Legt sich diese um den Stock, findet das beschriebene Drehen nicht mehr statt und der Anker ist unklar.

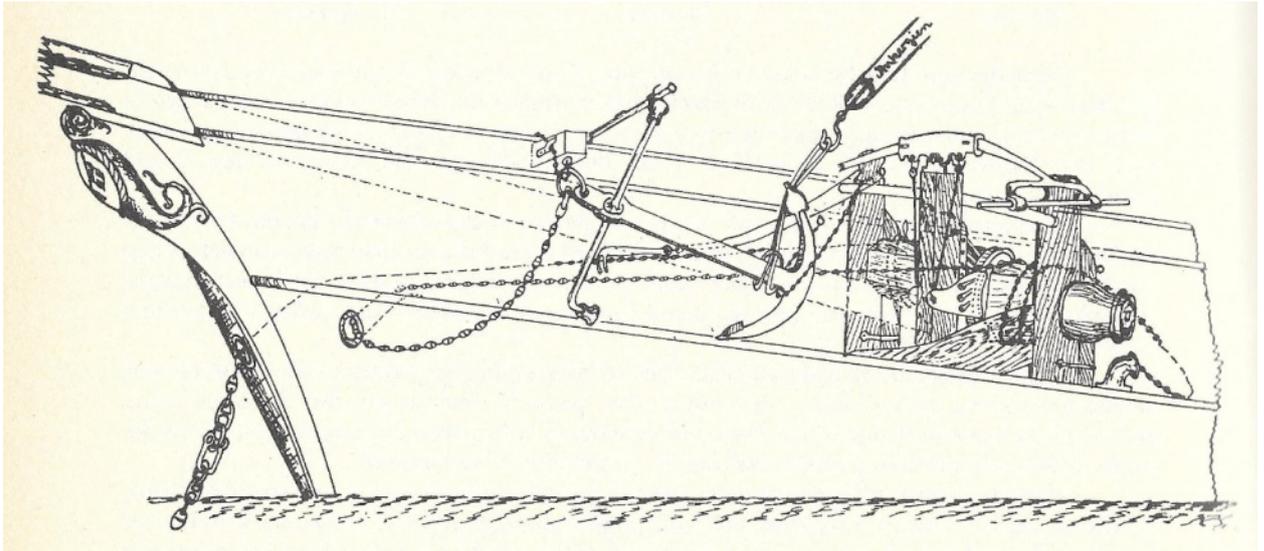


Abbildung aus: Jens Kusk Jensen, Handbuch der praktischen Seemannschaft auf traditionellen Segelschiffen

Der Patentanker

Unkompliziert in der Anwendung ist der Patentanker. Zwei Flunken sitzen auf einem Kreuzstück, das mit einem Gelenk am Schaft befestigt ist. Der Winkel, um den Kreuzstück und Flunken nach beiden Seiten schwenkbar sind, ist je nach Machart auf 37° bis 45° begrenzt.

Auch bei diesem Anker muss zum Eingraben Zug ausgeübt werden. Durch das Ziehen über den Grund wird Widerstand an den wulstigen Erweiterungen des Kreuzstücks (Passstück) und den Händen er-

zeugt, die ein (in der Abbildung rechtsdrehendes) Drehmoment hervorrufen und Eingraben der Flunken bewirken.

In Stauposition sitzt der Schaft des

Patentankers in der Ankerklüse, während sich Kreuzstück und Flunken außen an der Bordwand befinden. So ist er nach dem Ausschiften des Antriebs und dem Lösen von

Laschings sofort klar zur Verwendung.

Gute Seemannschaft gebietet, dass der Anker bei Revierfahrt, also dem Befahren von Ansteuerungen, Flussläufen, Kanälen und Häfen, klar zum Fallen ist.

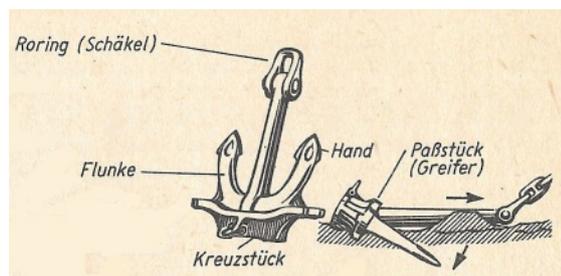


Abbildung aus: Meyers Taschenlexikon Schiffbau/Schiffahrt

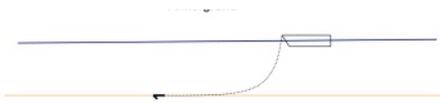
Das Ankermanöver

Prinzipiell kann überall geankert werden, wo es flach genug und nicht ausdrücklich verboten ist. Eine Reede ist ein für Schiffe ausgewiesener Ankerplatz. Über Rohrleitungen und Kabeln und in Ankerverbotsgebieten darf nicht geankert werden. Der Ankergrund, also der Meeresboden, in den der

Anker sich eingraben soll, kann stark variieren. Felsen, Steine und harter Sand sind für das Ankern ungeeignet. Weicher Schlick ist schlechter Ankergrund, da er dem Anker nur wenig Widerstand bietet. Die Haltekraft in Sand ist dagegen gut und mehr als doppelt so hoch wie in Schlick.

Der Kette, ihrer Länge und ihrer Gewichtskraft kommt beim Ankern eine überragende Bedeutung zu. Ihre Schwere bewirkt, dass sie in einem Bogen vom Anker zum Schiff hinaufführt. Ein Teil der Kette liegt dabei auf dem Grund und leitet die vom Schiff übertragene Kraft horizontal in den Anker ein. Der Ketten-

durchhang wirkt als dämpfendes und federndes Element, das ruckartige Belastungen vom Anker fernhält. Ein Draht oder eine Trosse würde schnell steif kommen, in direkter Linie zwischen Schiff und Anker stehen und letzteren dabei aus dem Grund brechen.



Eine Faustregel empfiehlt, mindestens das Dreifache der Wassertiefe als Kettenlänge auszustecken. Bei zu erwartenden stärkeren Beanspruchungen muss es schon das sechs bis zehnfache der Wassertiefe sein.

Der Ankerplatz wird in der Regel gegen Wind und/oder Strom angesteuert. Orientierung können hierbei andere Ankerlieger geben. Es ist zu beachten, dass das Schiff umso mehr zu einem starken Versetzen neigt, je langsamer es wird. Kielrichtung und Kurs über Grund können sich dabei um Dutzende von Graden unterscheiden. Das macht das exakte Treffen einer gewünschten Ankerposition nicht leicht, wird aber beim Manövrieren auf einer

überfüllten Reede richtig gefährlich. Man passiert daher andere Ankerlieger besser in gutem Abstand oder hinter ihrem Heck, niemals dicht vor dem Steven (Bug).

Die Annäherung an die Ankerposition erfolgt mit langsamer Fahrt. Rechtzeitig wird die Maschine gestoppt. Mit einem Rückwärtsmanöver wird das Schiff aufgestoppt, der Anker fallen gelassen und ganz langsame Rückwärtsfahrt aufgenommen, sofern Wind und Strom dafür nicht ausreichend stark sind. An der Bremse der Ankerwinde sorgt ein Kundiger dafür, dass

- > der Anker zuverlässig auf das Kommando hin fallen gelassen wird,
- > erstmal nur so viel Kette gesteckt wird, wie in etwa der Wassertiefe entspricht, damit der Anker nicht unter der Kette begraben wird,
- > danach durch dosiertes Öffnen der Bremse die Ablaufgeschwindigkeit der Kette in etwa der Achterausfahrt angepasst wird und
- > bei der angeordneten Kettenlänge die Bremse fest angedreht wird.

Dann wird es spannend. Durch Beobachtung der Kette kann festgestellt werden, ob der Anker hält. Bei genügend Achterausfahrt und angedrehter Bremse wird Kraft auf die

Kette ausgeübt. Der sichtbare Teil erhebt sich unter Spannung voraus aus dem Wasser. Wird diese Spannung einen langen Moment gehalten und senkt sich die Kette danach wieder ruhig ab, hält der Anker. Man sagt, das Schiff törnt ein, wenn es dabei in die Richtung des Windes oder Stromes eindreht. Der Kettendurchhang zieht das Schiff langsam wieder in Richtung des Ankers. Ruckartiges oder mehrmaliges Nachgeben der Kette weist stattdessen darauf hin, dass der Anker über den Grund gezogen wird. Eventuell war hier die Rückwärtsfahrt zu hoch, die Kettenlänge zu kurz oder der Ankergrund ungeeignet.

Während des Ankerns ist darauf zu achten, dass ein Ankerball und nachts ein Ankerlicht gesetzt werden und die Ankerwache ständig besetzt ist. Zu den Aufgaben der Wache gehört die laufende Kontrolle von Position, Signalen und Wetter.

Ist man im Zweifel, ob der Anker noch hält, gibt neben der Navigation auch ein Befühlen der Ankerkette vor der Ankerwinde Auskunft: Stärkere Vibrationen deuten auf Ziehen des Ankers über den Grund hin.

Anker zum Manövrieren

Der erfahrene Kapitän schätzt den Anker als wertvolles Hilfsmittel beim Anlegen. Steckt man nur das Eineinhalb- bis Zweifache der Wassertiefe als Kettenlänge, wird sich die Haltekraft des Ankers in Grenzen halten und gerade dazu ausreichen, zwei Vorteile zu entfalten: Die Geschwindigkeit des Schiffes wird reduziert, so dass man Maschine und Ruder bis fast zum Schluss benutzen kann. Wird die

Maschine rechtzeitig gestoppt, kann man sich sogar das Rückwärtsmanöver sparen, das ja immer auch einen Drehimpuls für das Schiff zur Folge hat. Außerdem wirkt der unter Spannung mitgeschleppte Anker einem Verdriften entgegen.

Zu berücksichtigen ist, dass die Kette im Gegensatz zum „normalen“ Ankern achteraus steht und in Kontakt mit dem Rumpf kommen

kann. Während auf Stahlschiffen dabei nur der Anstrich etwas leiden könnte, sollten auf Holzschiffen Risiko und Nutzen genau abgewogen werden.

Manövrieren unter Anker ist uneingeschränkt mit Patentankern möglich. Bei Stockankern würde ich wegen ihrer höheren Haltefähigkeit von dieser Art der Benutzung abraten.

Notankern

Das Notankern, also die Benutzung des Ankers, um bei Maschinenausfall auf dem Revier eine Kollision oder Strandung zu verhindern, dürfte es eigentlich gar nicht geben, denn die Anker-ausrüstung ist ausdrücklich für die dabei auftretenden Kräfte nicht ausgelegt. Richtig gemacht, kann es aber Schlimmes verhindern; falsch durchgeführt, ist es für das Bedienpersonal lebensgefährlich. Problematisch ist die hohe Geschwindigkeit des Schiffes beim Ankern. Kaum berührt der Anker den Grund, wird er mehr und mehr Kette hinter sich herreißen. Und je mehr Kette auf dem Grund liegt, umso höher wird die Haltefähigkeit des Ankers und umso größer die wirkenden Kräfte. Hier muss also frühzeitig die Bremse wieder angezogen werden, damit der Anker nur maßvolle Kräfte entwickeln kann. Das Eineinhalb- bis Zweifache der Wassertiefe sollte wie beim Ankern zum Manövrieren ausreichen. Ist der frühe Zeitpunkt verpasst, wird die Bandbremse das Ausraschen der gesamten Kette nicht mehr stoppen können. Das Ende der Kette wird die Befestigung im Kettenkasten herausreißen und peitschenartig über die Ankereinrichtung fegen, bevor es im Wasser verschwindet. Das bedeutet höchste Gefahr für die Personen an der Bremse und auf der Back. Daher sollte ein solches Manöver nicht leichtfertig angeordnet werden und das seemännische Personal Verhaltensregeln mit auf den Weg bekommen. Kai Ebert



Kai Ebert ist Kapitän auf Großer Fahrt, arbeitet als Lotse und bildet Nautiker an der Hochschule Bremen aus. Beim Hessischen Lloyd fährt er als Erster Steuermann.



Bevor der Anker zurück ins Häuschen darf, wird er vom Bootsmann unter Aufsicht des Ersten Steuermanns mit Sorgfalt geputzt

Knotenkunde

Bottom Up: Vom Einfachen zum Komplizierten

Der **Überhandknoten** steht am Anfang der Entwicklungslinie vom einfachen Ausgangsknoten zu verschiedenen komplexen Anwendungen. Ein Überhandknoten ist das, was der normale Mensch unter einem Knoten versteht.



In den Segelkursen lernt man als standardmäßigen Stopperknoten den **Achtendknoten** kennen. Sein Vorteil gegenüber dem doppelten Überhandknoten ist, dass er sich auch nach starker Belastung noch gut öffnen lässt. Ansonsten sind die beiden Knoten in ihrer Wirksamkeit vergleichbar.



Eine erste einfache Erweiterung ist der **doppelte Überhandknoten**. Bei ihm wird das eine Ende im Knoten doppelt um das andere gewickelt. Wenn man diesen Knoten zusammenzieht, entsteht ein einfacher und gut wirkender Stopperknoten. Solche Knoten sollen das Durchrutschen des Seils durch Ösen oder andere Seilführungen verhindern.



Das Verbinden zweier Seile ist eine weitere typische Aufgabe für Knoten. Hier gibt es ebenfalls eine schöne Verwendung des Überhandknotens.



Auch beim Spierenstich kann man nach dem Motto „Doppelt genäht hält besser“ zu einer belastbareren Verbindung, dem **doppelten Spierenstich**, kommen. Dazu ersetzt man die beiden einfachen Überhandknoten um das jeweils andere Seil durch doppelte Überhandknoten.



Beim **Spierenstich** (auch „englischer Knoten“ oder Fischerknoten) wird jeweils am Ende des Seiles ein Überhandknoten so um das andere Seil gelegt, dass die Knoten beim Ziehen gegeneinander laufen und sich blockieren. Bei Fischern hat dieser Knoten den Ruf, stark gleitende oder nasse und schmutzige rutschende Leinen sicher miteinander zu verbinden.

Beide Spierenstiche finden sich auch bei Schmuckbändern, denn sie lassen sich einfach auf die Dicke des Halses oder des Handgelenks einstellen.

Neben Stopperknoten und Seilverbindungen sind Schlaufen die dritte große Gruppe von Knotenanwendungen. Dabei muss man zwischen Schlaufen, die sich zuziehen, und Schlaufen, die sich nicht zuziehen, unterscheiden. Für beide Fälle gibt es einfache und intelligente Lösungen mit Hilfe des Überhandknotens.

Der **Hondaknoten** (span. honda, die Schlinge) bildet die Basis für eine sich zuziehende Schlaufe, wie man sie etwa bei einem Lasso benötigt. Zuerst knüpft man in das Seil einen Überhandknoten, um den man das Seilende wieder hindurchführt. Damit dieses Ende nicht wieder zurück rutscht, sichert man es durch einen weiteren Überhandknoten. Dieser Sicherungsknoten wird so platziert, dass sich hinter dem ersten Überhandknoten eine kleine Schlaufe (im Bild ganz rechts) bildet, durch die dann das eigentliche Lassoseil hindurchgeführt werden kann.



Der Weg zum Hondaknoten

Der Weg zum Englishman Loop



Für eine Schlaufe, die sich nicht zuzieht, verwendet man beim Segeln standardmäßig den Palstek. Er hat die positive Eigenschaft, sich auch nach Belastung und bei Nässe gut öffnen zu lassen. Eine Alternative ist die englische Schlaufe („**Englishman Loop**“). Auch hier spielen Überhandknoten die entscheidende Rolle. Zuerst wird an einer, für die Größe der gewünschten Schlaufe passenden Stelle, der erste Überhandknoten in das Seil gebunden. Das eine Ende wird dabei durch den Knoten zurückgeführt. Zur Sicherung gegen das Auslaufen wird es abschließend durch einen weiteren Überhandknoten gesichert. Die Knoten laufen dann gegen-einander und blockieren sich. Allerdings ist die englische Schlaufe nach starker Belastung nur schwer zu öffnen.

Hans Peter Reiffert

Hans Peter Reiffert, Studiendirektor a.D. schrieb Schulbücher und lehrt Mathematik an der TU Darmstadt. Beim Hessischen Lloyd ist er im Reederrat, Bootsmann und Knotenlehrer.



Urlaub unter Segeln

Ende August 2019, irgendwo an einem kleinen Hafen. Mit Seesack, Ölzeug und viel Vorfreude auf das, was kommen wird, geht es zum zweiten Mal raus aus dem Alltag, rauf an Deck des Zweimasters „Amazone“. Vergessen das Arbeitnehmerleben, hinein in die Welt der Seefahrer und des Seemannsgarns. Leise summe ich die Titelmusik „Pirates of the Caribbean“, während die Amazone unter Segeln und mit mir am Steuerrad den Hafen von Neustadt in Richtung Schweden verlässt. Das Abenteuer hat begonnen...

Neben der professionellen Crew, unter denen sich viele Berufsseeleute befinden, treffe ich liebevoll gewonnen Mitsegler aus dem Vorjahr wieder. Ob beim Landgang in einem der vielen Häfen, die die Amazone ansteuert oder beim

Beste Zutaten für mehr Seemannsgarn

Abendessen unter Deck, das Kennenlernen fremder Menschen und die Zusammenarbeit als Team: Die Segelreisen des Hessischen Lloyd sind echte Abenteuer, bei dem neue Freundschaften entstehen.

Exzellentes Essen und Trinken an Bord sind Alleinstellungsmerkmal des Hessischen Lloyd und das Gegenstück zum „All-you-can-eat Hotelbuffet“. Mit eigenem Schiffskoch und nicht alltäglichen Zutaten serviert die Küche tolle Mahlzeiten - ob zum Frühstück, Mittag- oder Abendessen. Wer dem Koch bei seiner Backschaft (vulgo: Küchendienst) über die Schultern schaut, lernt frische Zutaten für ausgefallene Gerichte zuzubereiten und kann zuhause nachkochen.

Das Urlaubsfeeling an Bord stellt sich beim Lesen eines Buches, einem Sonnenbad oder beim

Schwimmen im Meer ein. Wer mehr über das Leben auf einem Großsegler lernen möchte, kann Angebote an und unter Deck wahrnehmen. Sowohl auf einem Segelschiff als auch privat kann das Knoten eines Palstekes oder einer Achterschleife sehr nützlich sein. Im Laufe einer Woche bleibt es nicht aus, die typischen Seglerbegriffe zu erlernen und sie selbst bei Manövern zu nutzen.

Nach sieben aufregenden Tagen läuft die Amazone im Hafen von Kalmar ein. Mit unzähligen Eindrücken, neuen Freunden und Fähigkeiten verlasse ich das Schiff über die Gangway. Ich freue mich auf den dritten Segeltörn mit dem Hessischen Lloyd und wünsche allen Teilnehmern Mast- und Schotbruch.

Alexander Körber



Kochen auf See: Chinesisch

Zuhause wird abends gekocht was mittags eingekauft wurde – alles frisch. Das geht auf See natürlich nicht. Die große Herausforderung bei der Essensplanung ist, gegen Ende der Woche immer noch gutes Zeug auf den Tisch zu bringen. Beim Sommersegeln 2019 haben wir am letzten Abend chinesisch gegessen. Hier ein paar einfache Rezepte, die auch in der eigenen Küche immer gelingen und Eindruck machen:



Captain Cook in Kombüse

Zwei dicke Auberginen in große Stücke schneiden und waschen. Im Sieb in die Mikrowelle und Vollgas für vier Minuten. Schütteln und gleich nochmal vier Minuten. Jetzt sehen die Stücke etwas braun und angeschrumpelt aus. Sechs Zehen Knoblauch kleinhacken und mit reichlich Öl in die Pfanne. 30 Sekunden bei mittlerer Hitze bis es gut riecht. Aubergine dazu und rühren. Nach zwei Minuten vier Blubs Oyster Sauce und fünf Spitzer Fish Sauce dazu. Fertig.

Einen Spitzkohl entblättern, waschen und in große Stücke reißen. Die Strünke bleiben übrig und kommen in die braune Tonne. Gut abtropfen lassen. Eine mindestens 5 cm Ingwerknolle schälen und in dünne Stifte schneiden. Gut Bratöl in die Pfanne. Wenn's ganz heiß ist, Ingwer und nach Gefühl Salz und Chiliflocken dazu, 30 Sekunden hin

und her schieben. Spitzkohl dazu und umrühren bis überall Öl dran ist. Einen oder besser zwei Schluck heißes Wasser dazu und Deckel drauf. Nach einer Minute Deckel ab und rühren, bis das Wasser verdunstet ist. Fertig.

Ganz viel schwarzen Pfeffer und wenn ihr mögt deutlich weniger Blütenpfeffer („Szechuan Pepper“ – gemahlen oder im Ganzen im Asia-Shop zu haben) mit Öl in die Pfanne. Tiefgefrorene Okra-Stücke dazu. Rühren. Es darf etwas brutzeln. Dann ein paar Spritzer Sojasoße dazu. Fertig.

Huhn oder Tofu („firm“, nur aus dem Asia-Shop, der den es bei deutschen Diskountern gibt, eignet sich hierfür gar nicht) kleinschneiden und mit weißem Pfeffer und Salz würzen und mit Stärke (z.B. Mondamin) bestäuben. Frisches Chili in feine Ringe oder Streifen scheiden

(am besten Jalapeno, gibt's inzwischen auch in vielen Supermärkten, der ist lecker und hebt sich wegen seiner grünen Farbe von allem anderen ab – wer es nicht mitessen will schiebt es hinterher auf dem Teller zur Seite). Gelbe und rote Paprika waschen und in große Stücke schneiden, abtropfen lassen und in Öl anbraten. Zur Seite stellen. Huhn oder Tofu anbraten und Chili dazu. Paprika wieder rein in die Pfanne. Etwas Sherry, wenig Wasser, wenig Salz und Stärke anrühren und auch in die Pfanne. Kurz rühren. Fertig. Alles mit Reis servieren. Stolz gucken, lecker essen.

Übrigens: In China muss nicht alles direkt ultra-heiß aus der Pfanne sein. Falls die Aubergine, das Okra und der Spitzkohl schon 10 Minuten standen und nur noch lauwarm sind, ist das völlig in Ordnung.

Ansgar Dierkes

Wer beim Hessischen Lloyd mitsegelt, muss keine Ahnung von Seefahrt haben. Wer nicht mag, muss unterwegs auch nichts lernen. Manch Mitreisende lecken freilich Blut und fangen an, Motor- Sportbootführerscheine, Segelscheine und Seefunklizenzen zu erwerben. Worauf ist zu achten, wenn man sich als Amateur die Welt der Seefahrt erschließen will?

Segeln lernen trotz Segelschule

Die Branche der Segelschulen scheint still zu stehen. Wer im vergangenen Jahrhundert Segelkurse besuchte, traf auf passionierte Segler, die mal mehr, mal weniger pädagogisches Geschick hatten. Schiffe und Boote waren mal mehr, mal weniger zur Ausbildung geeignet. Schulungsräume waren regelmäßig vollgestellt und ein bisschen schmutzdelig. Wer heute mit einer Segelschule Kontakt aufnimmt, trifft selten auf höheres Niveau. Laxheit scheint zur Branche zu gehören.

Eine Anfrage an eine Schule am Edersee wird mit Verweis auf die Homepage quittiert. Darauf der mögliche Kunde: „Ja, aber da stehen die Termine vom letzten Jahr drin“ – „Ach so, ja, das wollte ich dieser Tage mal aktualisieren. Guck halt nächste Woche nochmal rein“. Mit einer Schule in Kiel wird telefonisch Einigkeit über Teilnahme an einem Kurs erzielt. Trotz zweimaliger elektropostaler Erinnerung wird das aber weder schriftlich bestätigt, noch werden Ort und Uhrzeit mitgeteilt.

Dass Segelschulen vom Deutschen Segler Verband (DSV) anerkannt sind, bedeutet nur, dass sie dem DSV eine Gebühr zahlen und versichern, anständig auszubilden. Ein vom DSV anerkanntes hessisches Unternehmen bietet Kurse zum anspruchsvollen Sportseeschefferschein an, die nach Einschätzung von Teilnehmern fachlich unzureichend waren. Zum Teil würden grob falsche Inhalte vermittelt. Darauf hingewiesen, fragt der DSV die Segelschule und schickt deren Reaktion weiter. Das war es. „Mit den vorstehenden Ausführungen konnten wir zur Klärung der Angelegenheit hoffentlich beitragen“.



Es ist angerichtet: Navigationsbesteck, Formelsammlung, Übungskarte

Die Segelschule ist finanziell heruntergekommen: Seit Jahren beträgt das Anlagevermögen nur noch 22 Euro, die Schulden übersteigen die Aktiva (letzte Bilanz vom 31.12.2017). Die Schule bietet auch Hochseetörns zur Ausbildung an. Der Hinweis an den DSV, ob der wirtschaftlichen Not seien Anzahlungen von Kunden gefährdet, verhallt. Auch der Gedanke, dass marode Unternehmen an der Sicherheit ihrer Schiffe sparen könnten, verfängt nicht. Überprüfung der Segelschule findet durch den DSV nicht statt. Die Schule wirbt weiter mit dem DSV-Prädikat.

Regelmäßig haben Segellehrer nie pädagogische Grundbildung oder didaktische Fortbildung genossen. Sie sehen das nicht als Makel. Eine große Schule aus dem Rhein-Main-Gebiet erklärt zwar, sie sei „durch und durch service- und qualitätsorientiert... Mehr Erfahrung finden

Sie nirgends“. Wenn sich Kunden über eine didaktisch überforderte Kursleiterin beschwerten, die fortgesetzt falsche Inhalte lehrt, werden sie gemäßregelt: Ihr Urteil sei „nicht fundiert“.

Es ist eine Branche, an der die Entwicklung der Erwachsenenbildung und beruflicher Fortbildung der letzten Jahrzehnte vorbeigezogen ist. Verblüffend, dass der oberste Segelprüfer des Landes beim Hessischen Seglertag 2019 ausdrücklich „das Niveau der Ausbildung in den Segelschulen“ lobte. Gern sind Chefs von Segelschulen sehr auf sich bezogen. Abstraktion von eigener Gefühlslage und die Frage, was Kunden wohl möchten könnten, ist vielen fremd. Selbst ambitionierte, qualifiziert geführte Schulen beschäftigen mitunter Personal, das dümmliche, wenn nicht gar sexualisierte Sprüche macht. Von der technischen Ausstattung manch großer Segelschule

kann man heute zwar beeindruckt sein. Die Räume selbst sind nicht selten heruntergekommen.

Fast harmlos eine Edersee- Schule, in der der Chef im Ladenlokal Kette raucht. Es ist keine seltene Ausnahme, dass eine Segelschule aus dem Rhein-Main- Gebiet in einer Frankfurter Auto- Fahrschule unterrichtet, in der es nur eine einzige Toilette gibt und die über Wochen völlig verreckt ist.

Diese Bootsschule verkürzte ihren Kurs erst, um dann überzogene Gebühren zu kassieren. Auf Reklamationen erfolgte keine Reaktion. Als schließlich Klage eingereicht wurde, entgegnete der Chef: „So eine Dreistigkeit ist mir in den letzten zwanzig Jahren noch nicht untergekommen. Ich bilde jedes Jahr hunderte von Personen aus und so etwas hat sich in der Tat noch niemand erlaubt“. Kurz darauf zahlte er den verlangten Betrag nebst Gerichtskosten.

Was tun?

Der Theorieteil der ersten Segel-, Motorboot- und Funkschein wird wie beim Autoführerschein mit Multiple- Choice- Fragen aus einem festen Katalog geprüft. Wer gelernt hat zu lernen, kauft sich zwei bis drei Lehrbücher und arbeitet sie durch. Nach wie vor sind Exzerpte auf Karteikarten unschlagbar. Mit den Karteikarten wird dann weiter gelernt. Die konkreten Prüfungsfragen übt man mit Apps, die es für ein paar Euro gibt.

Knotenkunde und Navigation bis zum Sportküstenschifferschein sowie Funkpraxis kann kostenfrei während einer Reise des Hessischen Lloyd gelernt werden. Das Jollen- oder Yachtensegeln kann freilich auf einem Großsegler nicht vermittelt werden. Navigation und Praxis lernt man bei segelnden Freunden und in Kursen örtlicher Segelvereine. Dort sind zwar auch didaktische Laien am Werk. Es wird aber nicht der Eindruck erweckt, dass es anders sei und es kostet nur ein angemessenes Geld.

Wer bei gehobenen Scheinen wirklich auf kommerzielle Schulen angewiesen ist, sollte Dokumentation konkreter, belegbarer Erfolge, Beschreibung der Qualifikation des eingesetzten Lehrers, des Schiffes und der Lehrmaterialien verlangen. Sobald die organisatorische Vorbereitung hakelt: Finger weg! Alle Absprachen sollten schriftlich bestätigt und bis zum Ende der Prüfung archiviert werden.

Ingo Nathusius



Lesehinweis

Frachtsegelschiff "Avontuur"

Ein stattliches Segelschiff, ein sympathischer Kapitän, eine schöne Geschichte. Der deutsche Großsegler "Avontuur" hat, was das Herz begehrt: mit engagierten Leuten wird Fracht klimaneutral transportiert. Bei näherer Betrachtung wirkt vieles zweifelhaft und wenig seriös: Konzept, Klimaschutz, Finanzierung.

<https://multimedia.boerse.ard.de/avontuur-timbercoast-dubioses-oeko-investment#7752>

Impressum

Hessischer Lloyd Turm
Zeitschrift der hessischen Hochseereederei

Redaktion: Ingo Nathusius (verantwortlich),
Sabine Renken

Hessischer Lloyd
im Hause Dierkes Associates GmbH
Am Salzhaus 6, 60311 Frankfurt am Main,
eingetragen beim Amtsgericht Wiesbaden
unter VR 6592

reedereikontor@hessischerlloyd.de
www.facebook.com/hessischerlloyd/
www.hessischerlloyd.de

Bildnachweis: Hessischer Lloyd, außer Seite
3: Camilla Eckert, Seite 5: Christian O.
Bruch, Seite 10/11: Markus Bärlocher /
Wikipedia, Seite 15: pixabay

Der Hessische Lloyd ist Mitglied des
Hessischen Segler Verbandes (HSeV) und
Fördermitglied der Deutschen Gesellschaft
zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS).

Frühere Ausgaben des Hessischen Lloyd
Turm: www.hessischerlloyd.de (Rubrik
Hessischer Lloyd/Zeitschrift Lloyd-Turm)

Wer den Hessischen Lloyd Turm regelmäßig
kostenfrei beziehen möchte und noch nicht
im Verteiler ist, schreibt eine Mail mit dem
Betreff „Lloyd Turm“ an:
reedereikontor@hessischerlloyd.de

Beim Sommersegeln 2008 in der süd-dänischen Inselwelt tauchte Harald Forst als Steuermann auf: Ruhig und besonnen hatte er das Schiff im Griff. Beim Ablegemanöver in einer schmalen Durchfahrt, in der der Wind in die falsche Richtung blies, zeigte Harald, wie es geht. Und das mit der behäbigen Amphitrite – sie war und ist ein wunderschönes Schiff, aber eben kein harter moderner Stahlkahn, sondern ein Holzschiff aus dem vorletzten Jahrhundert mit schwachem Motor. Harald drehte das Schiff souverän.

Als ein Wechsel bei der Schiffsführung anstand, fiel die Wahl sofort auf Harald Forst. Reeder Ingo Nathusius fuhr zu Harald nach Wismar. „Jo, das kann man schon



Harald und Nina Forst

machen“ sprach Harald. Seitdem fuhr er als Kapitän mit dem Hessischen Lloyd.

Anders als die meisten Seeleute ist Harald Forst echter Segler. Seit Jugendzeit segelt er Jolle. Nach dem Abitur das Nautikstudium, Seefahrt, Zoll, Bundesgrenzschutz und schließlich Hafenkapitän von Wismar. Er leitete sein Amt locker und souverän, radelte gern durch den Hafen, um nach dem Rechten zu sehen. Ein jährliches Hafenfest wurde von Harald inszeniert, der Hafen herausgeputzt und in Presse und Fernsehen würdig dargestellt. Während andere Kapitäne und Steuerleute in Nautikerwürde er-

Der Kapitän



starren, packt Harald gern an. Sei es, dass er in engen Durchfahrten selbst steuert, sei es, dass er eigenhändig Segel setzt, Dinghis heißt, Schoten trimmt. Wenn Harald ruft: „Ready for Rambo!“ meint er nicht, dass er allein den Rambo machen will. Es geht ihm um das Tu- Wort. Jetzt müssen alle, die noch können, rambo-en, sprich: Zerren, was das Zeug hält. Harald vornedran.

Harald Forst ist kein Mann großer Worte. Legendar sind des Kapitäns Schlussworte zu einer Reise des Hessischen Lloyd. Nachdem Koch, Mitreisende und Reeder sich in den wärmsten Worten gewunden hatten, sprach Harald: „Jo. War nett mit Euch!“.

Sein anfänglicher Grundsatz war: „Ich will nicht immer mit Euch fahren, ich will mich nicht binden. Sucht Euch auch mal einen anderen“. Das wich zunehmend. Harald Forst brachte sich immer mehr ein in die Planung, es entstanden enge persönliche Beziehungen. Er suchte und fand die schönsten

Küsten, die romantischsten Häfen, verträumtesten Inseln. Wenn es den Mitreisenden wortstark gefiel, entschlüpfte ihm ein halblautes: „Ist das schön hier oder schön?“. Der Kapitän überraschte abends als Gitarrist und Sänger, in Häfen als Tänzer, im Privaten als interessierten Gesprächspartner. Beruflich ist Harald Forst pensioniert worden. Und nach mehr als einem Jahrzehnt hat er sich im Sommer 2019 vom Hessischen Lloyd verabschiedet – nach einer unvergesslichen Reise nach Bornholm, Gotland und durch die schwedischen Schären. Kapitän auf Großer Fahrt Harald Forst: Jo. War nett mit ihm. Und viel mehr. (HL)



Obacht: Erster Steuermann, Kapitän, Reeder (v.l.)