



Hessischer Lloyd Turm

Inhalt

Sommersegeln entfällt	2
Hygiene an Bord	3
Die „Santa Barbara Anna“ aus Rostock	4
Kommerz im Nordmeer / Dicke Yachten	5
Person-über-Bord- Manöver	6
Auf Nummer Sicher bei Traditionsschiffen	8
Ein Hoch auf die Rei- bung	10
Kreuzfahrer haben's schwer	11
Wale wollen in Ruhe essen / Absurder Natur- schutz / Segler rettet Flüchtlinge	12
Der Koch empfiehlt: Graved Lachs	13
Das erste Mal auf See	14
Die „Greif“ liegt fest	15
Nautisches Quiz	16
Impressum	16



Deutsche Großsegler:

„Bis Sommer wird nichts laufen“

Über Ostern ist die „Roald Amundsen“ auf Kurs Nordost Richtung Heimat. Am Montag vor Ostern hat sie Ponta Delgada auf der Azoren-Insel Sao Miguel verlassen. Die Brigg aus Eckernförde ist auf der Rückreise aus der Karibik. Geplant war, in Sao Miguel und Ostende die Crew zu tauschen. Doch weder gibt es Flüge, noch dürfen Menschen ohne Quarantäne von Bord. Die alte Crew bleibt, bis Deutschland erreicht ist.

„Es sind alle gesund und munter“ berichtet Birgitt Lueße, Vorsitzende des Roald- Amundsen- Trägervereins, über die 46 Menschen an Bord. Mitte März ging die Reise auf den Bermudas los. Die Azoren durften nur angelaufen werden, um Proviant, Wasser und Diesel aufzunehmen. „Keiner hat einen Fuß an Land gesetzt“ sagt Lueße. Dem Kieler Dreimaster „Thor Heyerdahl“ geht es genauso. Auch sie ist auf der Rückreise aus der Kari-

bik, hat die Azoren verlassen und fährt etwa dreihundert Meilen vor der „Roald“.

Vor Anfang Juli rechnet Lüße nicht mit neuen Reisen. Auch der Betreiberverein „Thor Heyerdahl“ schreibt: „Wir wissen derzeit schlichtweg nicht, welche Reisen stattfinden können“. Das „Deutsche Jugendwerk zur See - Clipper“ hat die ersten drei Reisewochen für zahlende Gäste abgesagt. Ab Ende Mai ist der Törnplan noch unverändert. „Wir werden immer mit einem Vorlauf von vier Wochen neu entscheiden, ob ein Törn durchführbar ist“, schreibt Clipper.

Die meisten deutschen Großsegler kommunizieren mit ihren Kunden wenig. Außer allgemeinen Bemerkungen zu Corona- Problemen und der Aufforderung zu spenden ist auf den Homepages der Schiffe nichts zu erfahren. Die Bark „Alexander von Humboldt“ bietet am Gründonnerstag noch Buchungsmöglichkeit für Reisen ab Ostermontag. Über den Dreimaster „Fridtjof Nansen“ ist nur feststellbar, dass er in Hamburg liegt. Auf der Homepage des Trägervereins wird für Segelreisen geworben, als sei nichts geschehen. Auf eine Umfrage des Hessischen Lloyd- Turms antwortete einzig die „Roald Amundsen“ mit Details. Die „Gemeinsame Kommission für Histori-

sche Wasserfahrzeuge“, dem als Branchenverband die meisten Großsegler angehören, antwortet auf Anfrage nicht. Auf der Homepage heißt es, wegen Corona habe man die norddeutschen Ministerpräsidenten „um Hilfe für den Unterhalt und Erhalt unserer Traditionsschiffe gebeten“.

In einer Woche gehen leicht 8.000 bis 15.000 Euro Umsatz verloren

Wenn ein Großsegler eine Woche nicht am Markt ist, gehen leicht 8.000 bis 15.000 Euro Umsatz verloren. Da das Geschäft mit professionellem Personal nicht zu betreiben ist, werden die Schiffe regelmäßig von Vereinen bereedert, die reichlich Ehrenamtler und Freiwillige aufbieten. Die Lage sei katastrophal, sagt Lüße. Der „Roald“- Verein habe Rücklagen, um bis Sommer zu überleben. Lüße überlegt, für die vier Angestellten im Vereinsbüro Kurzarbeit zu beantragen. Beim Elsfl ether Dreimaster „Großherzogin Elisabeth“ ist bereits von möglicher Insolvenz die Rede.

Auch bei „Clipper“ erledigen die Ehrenamtler vieles selbst, aber der Anteil professioneller Arbeit ist

vergleichsweise hoch. Der Zweimaster „Johann Smidt“ wird derzeit in Kiel auf der Gebrüder Friedrich- Werft überholt. Andere Betreiber hatten für April und Mai Werfteinsätze von Freiwilligen zur regelmäßigen Wartung und Reparatur geplant. Bei manchem deutschen Großsegler ist schon in guten Jahren Investitionsstau erkennbar. Wenn nun Wertzeiten wegen Corona ausfallen müssen, wird es schwierig.

An Bord der „Roald Amundsen“ sind 32 Schülerinnen und Schüler des Hermann- Lietz- Internats auf Spiekeroog. Im Oktober brachen sie als „High Seas High School“ auf, für Ende April ist Rückkehr geplant. „Wenn wir in einen deutschen Hafen kommen, bleibt das Schiff dort liegen“, sagt „Roald“- Chefin Birgitt Lüße. Weiterfahrt ist behördlich untersagt. Kaum denkbar, dass die Jugendlichen nach Monaten in der Ferne, auf dem Meer, in drangvoller Enge, länger als unbedingt nötig an Bord bleiben wollen. Gut möglich, dass die „Roald“ Emden anlauft und dann festliegt. Bis zum Heimathafen Eckernförde, wo die „Roald“ Büro, Helfer und eingespielte Arbeitsabläufe hat, sind es noch etwa 170 Meilen. „Vieles ist schlicht und einfach unklar“ sagt Lüße.

Ingo Nathusius

Hessischer Lloyd:

Sommersegeln 2020 entfällt



Dass die Planungen für das diesjährige Sommersegeln des Hessischen Lloyds sehr spät fertig wurden, sollte sich als nützlich erweisen:

Mitreisende hatten weder Urlaub beantragt noch Vorfreude aufgebaut, Werbungsaufwand war noch nicht getrieben, Personal noch nicht geworben.

Es kann in diesem Sommer keine Reise geben. Es ist völlig unklar, ob im Sommer wieder Menschen

dicht bei dicht Zeit miteinander verbringen können. Selbst wenn es behördlich möglich wäre, ist unsicher, ob die Nähe einer Schiffsreise gewünscht wird, nachdem just gelernt wurde: Distanz ist die neue Nähe.

Erst Anfang des Jahres war es gelungen, ein sehr schönes Kielschiff zu finden. Nachdem der Hessische Lloyd jahrelang fernere Ziele in der Ostsee angesteuert hatte, war für dieses Jahr eine klassische Route in der schönen Landschaft und den herrlichen Häfen rund um die

dänische Insel Fünen geplant. Wochen später war klar: Aktuell sind derlei Reisen untersagt. Auch ohne behördliches Verbot dürfte die Nachfrage gering sein. Der Eigner konnte nicht mehr garantieren, sein Schiff nach Deutschland zu überführen und der Seeweg nach Dänemark ist geschlossen. Der Reederrat des Hessischen Lloyd wünscht allen Schiffseignern langen Atem, seinen Freundinnen und Freunden Gesundheit und freut sich auf das Sommersegeln 2021. (HL)

Hygiene an Bord

Hygieia, Tochter des Gottes Asklepios, verkörpert Tugenden der Gesundheit. Sie wurden nachfolgend von Hippokrates bis zu Robert Koch und Louis Pasteur zunehmend modernisiert. Das Studium der jungen und jüngsten Geschichte der Seuchenmedizin zeigt deutlich, welche Bedeutung hygienische Maßnahmen heute bereits haben und in der Zukunft noch verstärkt erlangen werden.

Ausbruch ansteckender Krankheiten auf einem Seeschiff gefährdet nicht nur die Schiffsbesatzung, sondern kann auch Auswirkungen auf die Schiffssicherheit haben. Angesichts von kleinen Besatzungen kommt es auf jeden an Bord an. Kranke können auf einem Schiff kaum wirksam isoliert werden.

Nach den Internationalen Gesundheitsvorschriften (IGV) müssen die Gesundheitsbehörden Schiffe der kommerziellen Seefahrt alle sechs Monate auf die Einhaltung der Schiffshygiene kontrollieren. Dazu gehört auch Kontrolle der Frischwassertanks und der gebunkerten Lebensmittel. Ist an Bord alles in Ordnung, stellt die Behörde eine Schiffshygienebescheinigung (Ship Sanitation Certificate) aus. Vor dem ersten Einlaufen in einen Hafen muss der Kapitän den Hafentarz in einer Seegesundheitserklärung (Maritime Declaration of Health) über den Gesundheitszustand der Besatzung informieren. Zweck dieser Erklärung und der Schiffshygiene-Überprüfungen ist es, die Verbreitung ansteckender Krankheiten an Land zu verhindern. Für die nichtkommerzielle (Segel-) Schifffahrt gelten ähnliche, verschlankte Vorschriften.

Der Kapitän oder der Schiffarzt (sofern vom Gesundheitsamt dazu ermächtigt) muss Besatzungsmitglieder, die in der Küche tätig sind, bei ihrem Dienstantritt über die wichtigsten Hygieneregeln und Ansteckungsgefahren unterrichten. Die Einstellung von Amateuren in



Bei Gustav Klimt glänzt sie golden: Die Äskulapnatter der griechischen Göttin Hygieia findet sich bis heute in den Symbolen von Ärzten und Apothekern. Hygieia bedeutet übersetzt Gesundheit. Das wussten schon die alten Griechen.

der Segelei, man halte es mit der Hygiene wie zu Hause, ist regelmäßig unzureichend. Denn auf einem Schiff kommen mehr Menschen enger zusammen als im Leben an Land – noch dazu mit begrenzter Kühl-, Koch- und Sanitärkapazität. Beim Hessischen Lloyd wird von jeher mehr als andernorts in der Segelei auf Hygiene geachtet: Einhaltung des ausgehängten Hygieneplans wird streng kontrolliert, was dem aufmerksamen Schiffsarzt und dem pingeligen Reeder in der Vergangenheit manchen Spott eingebracht hat. Der Hygieneplan schreibt die Routine des täglichen

Putzens detailliert vor und regelt mit einem Farbsystem die Verwendung von Putzlappen, damit es keine Verwechslungen zwischen Küche, allgemeinen Oberflächen und Toiletten geben kann. Täglich werden neue Schwammtücher genommen und nach einmaligem Putzen entsorgt.

Schließlich sei erwähnt, dass Schiffsärzte bei begründetem Anlass den Matrosen auch auf bestimmte Zeit den Geschlechtsverkehr schriftlich und rechtsgültig untersagen können, weswegen man es sich niemals mit dem Schiffsarzt verderben sollte. Dr. Christian Wienand

Schöne Schiffe:

Die „Santa Barbara Anna“ aus Rostock

In der Segelmacherei zerrt Jörg Westphal riesiges Tuch durch eine monströse Nähmaschine, die mit zähem Garn und ratternden dicken Nadeln entschlossen eine Naht zieht. Finger raus! Einen Stock tiefer werkelt Schreiner Henry Weise an fein gehobelten Stäben edlen Holzes. Draußen pinselt Angela Piel an einer Rah- Nock: Kampf dem Rost! Helfer schieben auf selbst geschweißten Fahrgestellen eine Gafel durch den Alten Hafen von Rostock. Wenn nicht gerade Seuchen hindern, ist was los ums Depot des Vereins „Bramschoth e.V.“. „Wir sind gelernte Oassis“, sagt Vorsitzender Olaf Kalweit und meint damit: Seine Leute haben gelernt zu improvisieren und erzielen trotzdem gute Ergebnisse.

Fußläufig liegt der fast fünfzig Meter langer Dreimaster an der Pier. Auch hier wird gerackert, gespleist, geschliffen - und in der Kombüse für die Mann- und Frauschaft gekocht. Die „Santa Barbara Anna“ ist ein außergewöhnlich gepflegtes Schiff: Das Messing sorgfältig poliert, Holz sauber gepönt, Metall ordentlich versiegelt, die Leinen sind in Schuss.

Das Schiff sieht nicht nur gut aus, es ist auch gut ausgestattet: Im etwas verwinkelten Navigationsraum sind alle Geräte, die für große Fahrt gebraucht werden, sinnreich angeordnet. Im Maschinenraum drehen ein 480 PS- Motor, ein neuer und zwei alte Generatoren. Der Rumpf des früheren Trawlers ist solide konstruiert, an Tankkapazitäten mangelt es nicht.

Die „Santa Barbara Anna“ ist als Topsegelschoner getakelt: Sie führt an den Masten Gaffelsegel und am Schonermast zusätzlich Rahsegel. Im großen Deckshaus und unter Deck ist reichlich Platz. Ein ideales Schiff, um mit größeren Gruppen auf der Ostsee unterwegs zu sein. Wer mitfährt, sollte anspruchslos sein. Es gibt eine Kabine. Die hat zwei Kojen und wird allein vom Ka-



Arbeit und Apfelmus für alle



Die Küche gut ausgestattet, die Schlafgemächer mitnichten



pitän bewohnt. Achtern ist ein Schlafraum ohne natürliches Licht mit elf Kojen eingebaut. Mittschiffs liegt unter Deck die außergewöhnlich große Messe (Wohn- und Esszimmer). Dort steht ein großer Tisch, an dem etwa sechzehn Menschen sitzen und essen können. Der große Rest der Messe ist leer. Hinter einem Vorhang sind neun Kojen, teils eng geschachtelt. Die „Santa Barbara Anna“ ist für 25 Menschen zugelassen. Die, die keine Koje haben, schlafen auf den Bänken der Messe, deren sonstiger

Freiraum mit Gepäck zugestellt ist und als allgemeine Ankleide dient. Das Schiff hat zwei Waschbecken und drei Toiletten. In einer ist noch eine Dusche eingebaut. Das Rostocker Schiff ist benannt nach einer Tänzerin, die als Kindermädchen anfang, Geliebte des Hausherrn wurde und ihn nach seiner Scheidung schließlich ehelichte. So entstand die „Kelly Family“, die vor Jahren mit eigentümlichen Folkpop- Liedern und eigenwilliger kommunenhafter Lebensweise bekannt wurde. Nachdem ein Dop-



Der Stolz der Kelly Family: allerdings nur eingeschränkt familientauglich

peldecker- Bus, ein Rheinschiff und schließlich Schloß Gymnich – ehemals Gästehaus der Bundesregierung – bewohnt worden waren, sollte es der Dreimaster sein. Daniel Kelly, der tiefe katholische Wurzeln hatte, scheute sich nicht, seine zweite Frau intern heilig zu sprechen und benannte das Schiff nach ihr.

Sohn Josef Kelly, genannt Joey, erbte die „Santa Barbara Anna“ vor zwanzig Jahren. Da hatten die Kellys längst gemerkt, dass Privatleute mit einem solchen Schiff wenig anfangen können. Erst bemühte sich ein Sozialprojekt, pädagogische Reisen zu veranstalten, dann versuchte sich die Odin- Werft als Betreiber. Schließlich fing ein Kreis regionaler Enthusiasten das Schiff auf. Sie gründeten den Trägerverein „Bramschoth“ und betreiben das Schiff, das noch immer Joey Kelly gehört.

Peter Mai, ein früh pensionierter Marineoffizier, führt das Schiff. Die

„Santa Barbara Anna“ wird für Tagesfahrten und Veranstaltungen eingesetzt. Gelegentlich gibt es Jugendfahrten und einmal im Jahr eine große Reise für die Aktiven des Vereins. Das nächste Mal soll es längs über die Ostsee nach Klaipėda, dem früheren Memel, in Litauen und zurück gehen.

Dank vieler ehrenamtlicher Helfer kommt der Trägerverein mit wenig Geld aus. Vorsitzender Kalweit spricht von knapp 150.000 Euro Jahresumsatz, die letzten im Vereinsregister hinterlegten Berichte nennen 73.000 Euro (2015) und 115.000 Euro (2016). Das genügte, um den Betrieb zu finanzieren, ordentlich Rücklagen zu bilden und das Schiff in Bestzustand zu halten. Da die kommende Sommersaison voraussichtlich ausfallen wird, sieht es 2020 anders aus: Die Rücklage wird kaum reichen. Die Rostocker Schiffer bemühen sich um Spenden.

Ingo Nathusius

Kommerz im Nordmeer

Der nördliche Seeweg entlang der Eurasischen Küste ist durch Eisschmelze grundsätzlich passierbar geworden. Die Verbindung zwischen Europa und Asien ist ein Drittel kürzer als der südliche Weg durch den Suezkanal. Im Nordmeer drohen keine Piraten. Russland als größtes Anrainerland baut auf kommerzielle Nutzung. Allerdings ist das Nordmeer sehr stürmisch. Und noch immer ist sichere Passage nicht ohne Begleitung durch Eisbrecher möglich. Russland baut seine Flotte aus und plant, bis 2035 dreizehn Eisbrecher in Betrieb zu haben, darunter neun mit Atomtrieb. Verkehr nach Fahrplan ist auch bei Begleitung von Eisbrechern nur eingeschränkt möglich. Außerdem fehlen an der Nordküste Russlands leistungsfähige Häfen. Sie zu bauen, ist schwierig, denn der Permafrost schwindet und macht den Boden zeitweise instabil. Derzeit wird die Nordostpassage vor allem zum Abtransport von Öl und Flüssiggas genutzt. (HL)

Dicke Yachten

Das Jahr begann vielversprechend für deutsche Yachtbauer. Boote, die nicht ohne Weiteres ans Auto gehängt werden können („trailerbar“) und dauerhafte Liege- und Lagerplätze brauchen, werden gern gekauft. Der Markt für kleine Boote sei gesättigt, berichtete Jürgen Tracht, Geschäftsführer des Bundesverbands Wassersportwirtschaft. Die Nachfrage nach Booten mit mehr als zwölf Metern Länge ziehe dagegen weiter an. Auch Katamarane seien sehr gefragt. Sie würden nicht nur im Mittelmeer, sondern zunehmend auch in der Ostsee eingesetzt. Dort fehlt jedoch Infrastruktur für die breiten Boote. Zwar trifft der Corona- Einbruch auch Yachtwerften hart. Doch haben sie sieben Jahre mit steigenden Umsätzen hinter sich und volle Auftragsbücher. (HL)

Person-über-Bord-Manöver

Seit Frauen in der männlich dominierten Seefahrt einen Anteil am fahrenden Personal stellen, ist es vorbei mit dem Privileg des Seemanns, geschlechtsexklusiv über Bord gehen zu können. Haarscharf und mit nur jahrelanger Verzögerung hat das der Normengeber erfasst und uns den „Mann-über-Bord“-Fall genommen und dafür den „Person-“ oder „Mensch-über Bord“-Fall gegeben.

Auch wenn einige kluge Anmerkungen folgen, um das Segel- oder Maschinenfahrzeug zur Unfallstelle oder zur Person im Wasser zurückzuführen, bleibt die beste Seemannschaft, erst gar kein Besatzungsmitglied zu verlieren. Erreichen können wir das durch Umsicht und Vermeiden von Hektik, durch ein aufgeklärtes Deck ohne Stolperfallen und vorausschauendes Kommunizieren von geplanten Manövern. Werden die Bedingungen rauer, sollten rechtzeitig Netze und eventuell Strecktaue gespannt werden, die ein Überbordgehen erschweren und Benutzung von Sicherheitsgurten ermöglichen sollen. Das Tragen von Rettungswesten ist natürlich Pflicht. Wasserdichte, isolierende Kleidung hält den größten Feind, die Unterkühlung, eine Weile auf.

Kommt es doch zum schlimmsten Fall, kann man nach dem in der Handelsschifffahrt und Zivilliegenerei gültigen IAMSAR-Manual, Band III, drei Ausgangssituationen unterscheiden:

- Der Unfall wurde vom Boots- oder Wachführer beobachtet und ein entsprechendes Manöver wird unverzüglich eingeleitet (immediate action)
- Das Überbordgehen wird den Verantwortlichen mit kurzer zeitlicher Verzögerung gemeldet (delayed action)
- Eine Person wird als vermisst gemeldet, ohne dass man genau weiß, wann sie über Bord gegangen sein kann (person-missing action)

Auf Segelbooten und Yachten wird es sicher nur die erste Situation geben, auf größeren Traditionsschiffen sind auch die anderen beiden denkbar.

Wurde das Überbordgehen gesehen, gilt es, schnell folgendes zu tun:

- Die Crew durch lautes Rufen „Mensch über Bord!“ oder den Generalalarm informieren
- Der Person eine spezielle Rettungsboje oder einen Rettungsring mit Licht hinterherwerfen
- Unter Maschine das Ruder hart zur Seite des Überbordgehens legen, um das Heck abzukanten und die Gefährdung durch Sog und Propeller für die Person im Wasser zu vermindern; unter Segel wird die Maschine gestartet
- Die Position am GPS mit der MOB-Taste („Man Over Board“) oder ähnlichem markieren
- Sobald verfügbar, ein Besatzungsmitglied als Ausguck nur die Person im Wasser beobachten und auf sie zeigen lassen
- Ist es personell möglich und insbesondere, wenn eine schwierige Suche erwartet wird, über UKW eine MAYDAY-Meldung absetzen und Schifffahrt in der Nähe um Hilfe bei der Suche bitten

Unter diesen Voraussetzungen ist auch die Kontaktaufnahme entweder mit der lokalen Rettungsleitstel-

le (Rescue Co-ordination Centre, RCC) oder der deutschen Seenotleitung (MRCC Bremen, Tel.: 0421/53687-0) zu empfehlen

Halse oder Q-Wende

Kleine Segelfahrzeuge werden ein geeignetes Manöver unter Segeln fahren, um sich der Person im Wasser wieder zu nähern. In Abhängigkeit vom gefahrenen Kurs werden das eine Halse (Am-Wind-Kurs) oder eine Q-Wende (Raumschotkurs) sein, um das Fahrzeug in Lee von der Person zu bringen, sodass ein Nahezu-Aufschießler gefahren werden kann.

Auf Jollen wird die Person auf der Luvseite oder über das Heck geborgen. Die Kentergefahr wäre bei einer Bergung auf der Leeseite durch das Gewicht der Person und den Winddruck im Rigg zu groß.

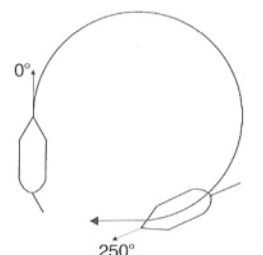
Bei allen Fahrzeugen, die größer als eine Jolle sind, wird die Person aber immer auf der Leeseite an Bord genommen. Grund hierfür ist, dass das Fahrzeug durch sein Überwasserschiff dem Wind Angriffsfläche bietet und nach dem Aufstoppen munter vertreibt. Die Person im Wasser hingegen ist

- One turn (“Single turn, Anderson turn”)
 - fastest recovery method
 - good for ships with tight turning characteristics
 - used most by ships with considerable power
 - very difficult for a single-screw vessel
 - difficult because approach to person is not straight

Single turn (270° manoeuvre)

Rudder hard over (in an “immediate action” situation, only to the side of the casualty).

After deviation from the original course by 250°, rudder to midship position and stopping manoeuvre to be initiated.



Abbildungen aus:
International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual, Volume III, Mobile Facilities, IMO/ICAO, London/Montreal, 2008

hiervon nicht betroffen. Wenn sie in Lee schwimmt, wird das Bergungsfahrzeug immer in ihre Richtung versetzt. Durch Maschinenmanöver wird die Person möglichst mittschiffs gehalten und ein Vertreiben in die Gefahrenbereiche von Bug und Heck vermieden. Dorthin möchten die durch das Treiben auf der Leeseite entstehenden Strömungen den zu Rettenden nämlich entführen.

Wie reagiert man auf einem größeren Segelschiff auf einen außerbords gegangenen Menschen? Nachdem die Maschine gestartet wurde, werden alle Segel so zügig wie möglich und so sicher wie nötig geborgen - auf Schönheit und sauberes Auftuchen kommt es nicht an, aber auf sicheres Arbeiten!

Der Single turn

Von wenigen Wasserfahrzeugen abgesehen, die aufgrund überragender Manövriereigenschaften beispielsweise ein Rückwärtsmanöver in dieser Situation fahren können, ist für den Rest der schnellste Weg zur Unfallstelle zurück der Single turn, ein 270°-Drehkreis.

Liegt das Überbordgehen schon einige Minuten oder länger zurück, ist die Unglücksstelle ein nicht bekannter Punkt in meinem Kielwasser. Es gilt, im eigenen Kielwasser zurückzufahren, bis der Verunglückte gefunden wird. Der Single turn bringt mich aber nicht auf Gegenkurs: Hierfür gibt es zwei andere

Manöver, Williamson und Scharnow turn.

Der Williamson turn

Der Williamson turn ist ein nautischer Evergreen, von dem jeder, der sich auf dem Wasser aufhält, schon einmal gehört hat. Für die Motorschiffe alter Zeit entwickelt, kann er - mit Einschränkungen - auch heute noch erfolgreich angewendet werden.

Die Wirkung des anscheinend davon- fahrenden Schiffs auf die Psyche der Person im Wasser ist nicht gut.

Auf der Habenseite des Williamson turns steht, dass er für jede der drei Überbordgehsituationen passend ist, denn er führt zum Ausgangsort und zur Kurslinie zurück. Weniger schön ist, dass dieses Manöver vorübergehend die Distanz zum Ort der Einleitung erhöht: Die Wirkung des anscheinend davonfahrenden Schiffs auf die Psyche der Person im Wasser ist nicht gut. Bei modernen Schiffstypen, insbesondere mit Hochleistungsrudern, kann der Schaltwinkel von 60° zum Wechsel der Ruderlage von einer Seite zur anderen deutlich abwei-

chen. Ein Wert von 30° ist keine Seltenheit. Nur durch Ausprobieren kann und muss das festgestellt und optimiert werden. Je nach Ladungsart und Stabilität kann sich auch der Gebrauch von Hartruder verbieten, da Gefahren durch eine große Krängung des Schiffs im Drehkreis drohen.

Der Scharnow turn

In der DDR hatte Prof. Dr. sc. nat. Ulrich Scharnow, Kapitän auf Großer Fahrt, Autor und Herausgeber („Leiter des Autorenkollektivs“) zahlreicher Fachbücher, eine eigene Idee zu einem effizienten Bahnrückführungsmanöver. Der nach ihm benannte Scharnow turn führt am schnellsten auf Gegenkurs zurück, nicht aber zum Ort, an dem das Manöver eingeleitet wurde. Daher darf er nicht bei immediate action angewendet werden. Nur wenn das Überbordgehen einige Minuten her ist, ist seine Durchführung zu empfehlen. Die Person darf nicht in der kleinen Lücke auf der Kurslinie sein, die der Scharnow turn offen lässt.

Weil die Geschwindigkeit des Schiffes nach 240° im Drehkreis bereits auf das Minimum gesunken ist, weicht dieser Schaltwinkel bei unterschiedlichen Schiffstypen nicht so stark vom Standard ab - ein weiterer Vorteil.

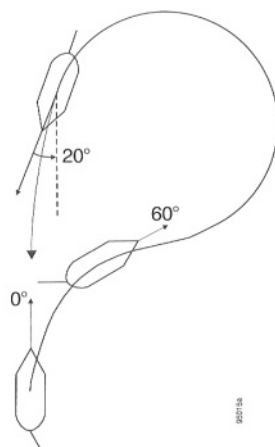
Das Wiederauffinden einer längere Zeit im Wasser befindlichen Person ist eine schwierige Aufgabe. Zwar vertreibt diese Person nicht durch

Williamson turn

Rudder hard over (in an "immediate action" situation, only to the side of the casualty).

After deviation from the original course by 60°, rudder hard over to the opposite side.

When heading 20° short of opposite course, rudder to midship position and ship to be turned to opposite course.



Scharnow turn

- will take vessel back into her wake
- less distance is covered, saving time

- cannot be carried out effectively unless the time elapsed between occurrence of the incident and the commencement of the manoeuvre is known

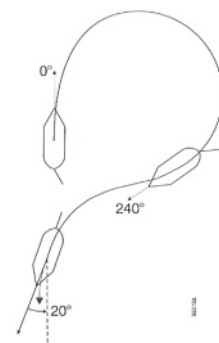
Scharnow turn

(Not to be used in an "immediate action" situation.)

Rudder hard over.

After deviation from the original course by 240°, rudder hard over to the opposite side.

When heading 20° short of opposite course, rudder to midship position so that ship will turn to opposite course.



den Wind, aber eine Strömung wird sie unaufhaltsam von der Kurslinie, die wir ja dank moderner navigatorischer Hilfsmittel sehr exakt wieder zurückfahren könnten, entfernen. Irgendwann kommen wir um die Hilfe eines MRCC nicht mehr herum. Ausgehend vom Datum, der Unfallposition, berechnen dort Computer unter Verwendung von Strommodellen, aktuellen Wetterdaten und Erfahrungswerten die wahrscheinliche Drift der Person und das Suchgebiet. Selbst wenn die Person mit viel Glück ausgemacht wurde, ist noch nicht alles gut. Ein mitgeführtes Beiboot oder ein kleines Rescue Boat auf einem Handelsschiff kann nur bis zu bestimmten Wind-

stärken und Seegangsverhältnissen ausgesetzt und wieder an Bord genommen werden, ohne die Bootscrew zu gefährden. Ist ein Bootseinsatz nicht möglich – also immer, außer bei Sonnenschein und spiegelglatter See –, muss das Schiff selbst die Aufgabe des Auffischens übernehmen. Für das Anbordnehmen aus dem Wasser, speziell mit höherem Freibord, gibt es noch keine zugelassenen oder vorgeschriebenen Hilfsmittel. Es gibt aber von der Berufsgenossenschaft Verkehr empfohlene Rettungsgeräte wie z.B. Doppelschlaufen-Bergegurte oder das einem umgedrehten Schirm ähnelnde Rescue Lifting System (siehe hierzu die Webseite www.sarraah.de).

Ansonsten muss improvisiert werden: Taue, Feuerlöschschläuche, Lotsentreppen, Netze, Reservesegel, eine Schottalje mitsamt ausgeschwungenem Baum – gut, wenn man eine Idee vorher auf Durchführbarkeit getestet hat. Bei angenommener Unterkühlung der Person im Wasser muss die Bergung horizontal und schonend erfolgen, um ein Zurückströmen kalten Bluts aus den Extremitäten in Richtung Herz zu vermeiden. Ein Herzstillstand würde drohen, der sogenannte „Bergungstod“ wäre die Folge. Wie erwähnt, ist es wirklich am unkompliziertesten und sichersten, das Schiff nur im Hafen zu verlassen. Landseitig. Kai Ebert

Auf Nummer sicher

Neue Regeln zur Sicherheit von Großseglern haben zwar beachtlichen Verwaltungs-, Prüf- und Kostenaufwand gebracht. Nach Recherchen des „Hessischen Lloyd Turms“ funktionieren die Verfahren nach den neuen amtlichen Vorschriften. Trotz Subventionen belasten sie Schiffseigner, bringen für Gäste und Crew aber deutlich mehr Sicherheit auf See.

Es geht um Schiffe, die nicht gängigen Sicherheitsanforderungen für moderne Schiffe entsprechen, an deren Betrieb aber allgemeines Interesse besteht. Zu diesen „Traditionsschiffen“ gehören die meisten der Großsegler, die der Hessische Lloyd chartert. Jahrelang war zwischen Behörden und Betreibern strittig, wie weit Sicherheitsvorschriften für Konstruktion, Bemanning und Betrieb von alten Schiffen gelten sollen. Nachdem das Verfahren jahrelang rechtlich nur unbefriedigend geregelt war, wurde im März 2018 die neue Schiffssicherheitsverordnung für Traditionsschiffe erlassen (Hessischer Lloyd Turm Nr. 1).

Nach Auskunft der Berufsgenossenschaft Verkehr fahren etwa hundert zugelassene Traditionsschiffe unter deutscher Flagge. Die meisten sind noch mit alten Genehmigungen unterwegs. Der Lotsen-

schoner „No. 5 Elbe“ verlor im vergangenen Jahr seine Betriebsgenehmigung. Kein Wunder: Nach Kollision mit einem Berufsschiff auf der Elbe bei Stade war das Schiff gesunken. Sieben Menschen wurden verletzt. Mittlerweile liegt „No. 5 Elbe“ zur Reparatur in einer Werft.

Rennkutter mit Mängeln

Für ein knappes Drittel beantragten die Eigner Prüfung nach den neuen Regeln, weil alte Lizenzen auslaufen. Bei den meisten dieser Schiffe wurden die Genehmigungen vorbehaltlich technischer Umbauten und Vermessungen erteilt. Dafür ist in der Regel drei Jahre Zeit. Beispielsweise muss die Stabilität fachgerecht berechnet werden, woraus sich ergibt, wann Wasser aufs Schiffsdeck an der windabgewandten Seite strömt.

Beim Rennkutter „Nobile“ zeigte sich, dass die vielen großen Segel das Schiff schon bei mäßigem Wind in beachtliche Schräglage bringen. Die Aufsichtsbehörde verfügte, dass schon bei mittleren Windstärken gereift werden muss und der Niedergang durch ein Steckschot zu sichern ist. Mitunter müssen auch Rumpfe unterteilt und Brandschutzanlagen installiert werden.

Vielen Eignern von alten Schiffen ist nicht klar, dass sie unter das Regime der Schiffssicherheitsverordnung für Traditionsschiffe fallen. Es ist gleichgültig, ob ein Schiff von einem Menschen, einem Unternehmen oder einem Verein bereedert wird. Entscheidend ist, dass fürs Mitfahren Geld genommen wird – ob getarnt als Mitgliedsbeitrag, Spende oder offen als klares Entgelt, spielt keine Rolle. Da der Betrieb der Schiffe nicht



Rost am Rumpf: Macht Besichtigter stutzig

genug abwirft, werden nötige Investitionen an Traditionsschiffen staatlich subventioniert. Trotzdem ist der Aufwand immens. So hat ein Eigner sich aus dem Lizenzierungsverfahren verabschiedet; er will künftig keine Reisen mit seinem Schiff feilbieten, sondern nur noch privat fahren.

Für die amtlichen Verfahren ist die „Dienststelle Schiffssicherheit“ der Berufsgenossenschaft Verkehr (BG Verkehr) in Hamburg zuständig. Einerseits erteilt sie die nötigen Schiffssicherheitszeugnisse. Andererseits überwacht sie, ob Sicherheitsregeln in der Praxis eingehalten werden.

Zunächst muss festgestellt werden, ob das Schiff ein Traditionsschiff ist. Für die meisten historischen oder historisierten Schiffe ist diese Anerkennung existenziell. Andernfalls müssten sie nach den strengeren Regeln der kommerziellen Berufsschiffahrt zugelassen werden, was in der Praxis bei Dampfschiffen oder Windjammern unmöglich ist. Für Schiffe, die nach alter Rechtslage zwischen 2012 und 2018 als Traditionsschiff anerkannt waren, ändert sich nichts. Sie haben Bestandsschutz. Neue Anerkennung als Traditionsschiff benötigen hin-

gegen neue Schiffe mit alter Technik, Rückbauten vorhandener Schiffe zu Dampfern oder Großseglern und ausländische historische Schiffe, die in Deutschland angemeldet werden sollen.

Dem wird im Wesentlichen das Gutachten eines Sachverständigen zu Grunde gelegt. Als Sachverständige können nur Historiker mit besonderen Rechtskenntnissen arbeiten. Solch gelehrte Praktiker mit Kenntnis und Interesse an historischen Schiffen sind eine rare Spezies. Bisher haben sich nur zwei Kandidaten gefunden. Einer, obwohl maßgeblich an der Sanierung der

Viermastbark „Peking“ beteiligt, wurde von der BG Verkehr mangels akademischer Meriten abgelehnt. Dr. Albrecht Sauer vom Deutschen Schifffahrtsmuseum in Bremerhaven wurde hingegen zugelassen.

Ob Berufsschiffahrt oder Traditionsschiff: Die laufenden Kontrollen erledigen in der Praxis „Besichtigter“.



Albrecht Sauer: Deutschlands einziger zugelassener Sachverständiger

Das sind Kapitäne und Schiffsingenieure, die nach ihrem Studium mehrere Jahre Berufserfahrung gesammelt haben und dann mindestens fünfzehn Monate fortgebildet wurden. Die BG Verkehr versichert, auf sinnvollen Einsatz ihrer Leute zu achten. So würden frühere Fische-reikapitäne vor allem zur Kontrolle von Fischtrawlern eingesetzt. „Für den Bereich der Traditionsschiffe hat sich ein Kern an Besichtigern herausgebildet, die über entsprechende Vorerfahrung auf diesem Gebiet verfügen“, sagt Kapitänin Oya Sönmez von der BG Verkehr, „auch wenn sie dies nicht notwendigerweise müssen“. Angesichts des engen Marktes und des Umstands, dass auf Traditionsschiffen nur selten hauptamtliche Nautiker und Ingenieure fahren, ist es nicht einfach, einschlägig erfahrene Besichtigter zu finden.

Verhakt in wohlgepflegter Abneigung

Ziel der neuen Sicherheitsregeln ist, Unfälle auf See zu vermeiden. Seit vierzig Jahren wächst die Flotte der deutschen Traditionsschiffe. Anfang der 1980er Jahre war die Zahl noch an einer Hand abzuzählen. Ihre Crews pflegten traditionelle Seemannschaft. Teilnehmern der Reisen wurde wertvolle Sozialpädagogik angediehen.

Sicherheits- und Aufsichtsbehörden wurden aufgeschreckt, als es in den Achtzigern bei erlebnispädagogischen Auslandsreisen mit jugendlichen Straftätern zu kriminellen Übergriffen kam. Mitunter kletterten Behinderte auch in Take-lagen herum, aus denen abgerissene Webeleinen (Strickleiterstufen) hingen. Beide Seiten - Schiffsbetreiber und Behörden - verhakten sich jahrelang in wohlgepflegter Abneigung ineinander. Die neue Schiffssicherheitsverordnung markiert das Ende dieser Auseinandersetzung - zum Wohle der Seefahrt auf traditionellen Schiffen mit bestmöglicher Sicherheit für Mannschaft, Gäste und Schiff.

Ingo Nathusius

Ein Hoch auf die Reibung

Oft wird Reibung negativ als „Behinderung der freien Bewegung“ verstanden. Das ist eine völlig unzutreffende und verkürzte Sicht. Denn Reibung ist in sehr vielen Bereichen von grundlegender Bedeutung. Auch in der Seefahrt.

Ein gewöhnlicher Kreuzknoten dient zum Verbinden zweier gleicher Leinen und wird häufig benutzt. In Abbildung eins ist zu sehen, wie er geknotet wird. Ein Versuch zeigt, welche wichtige Rolle Reibung dabei spielt.

Im ersten Teil des Versuchs wird ein

Kreuzknoten geknüpft und es wird dann an den beiden gegenüberliegenden (den oberen oder den unteren) Enden gezogen. Dabei zeigt sich, dass sich der Knoten zusammenzieht. Er hält gut und fest, wie man es sich wünscht. Der zweite Teil des Versuchs vollzieht sich an demselben Knoten. Es wird jetzt aber an den sich diagonal gegenüberliegenden Enden gezogen. Dabei verdrillt sich der Knoten aber nur, und bei einer relativ glatten Seiloberfläche gleiten die Seilstücke sogar aneinander vorbei, der Knoten hält also nicht.

Woran liegt das? Im ersten Versuch bewirkt der Zug, dass das Seil an mehreren Stellen zusammengedrückt wird. An diesen Stellen erzeugen die Anpresskräfte eine intensive Haftung zwischen den Seilstücken. Die Seile können nicht aneinander vorbei gleiten, und der Knoten hält.

Im zweiten Versuch führen die Zugkräfte nicht zum Zusammendrücken der Seilstücke, es gibt demnach keine Anpresskräfte und daher keine Haftung.



1A Kreuzknoten

Die Seilstücke können aneinander entlang gleiten und der Knoten löst sich.

Daraus lernen wir, dass ein Knoten durch Haftung hält. Wenn ein Knoten halten soll, braucht er starke Haftung. Für starke Haftung muss seine Form dafür sorgen, dass einige Seilabschnitte im Knoten gegeneinander gepresst werden – und zwar durch die äußeren Zugkräfte. Der Seemann spricht hier vom „Bekneifen“ der Leinen. Das sieht man auch am Beispiel des Schotstegs sehr gut.

Wir haben als Grundlage der Knotenbildung das physikalische Phänomen der Reibung erkannt.

Auch wenn man nicht sofort darauf kommt, könnte man im Alltag doch viele Dinge ohne Reibung nicht tun. Ein Beispiel dafür ist das Gehen. Hier wirken Reibungskräfte zwischen Füßen und Boden, damit

man überhaupt losgehen kann. Die Probleme beim Losgehen auf einer Eisfläche mit geringer Reibung lässt uns das erfahren. Auch mit dem Auto könnte man ohne Reibung weder losfahren, noch bremsen, noch die Fahrtrichtung ändern.

Von den vielen weiteren

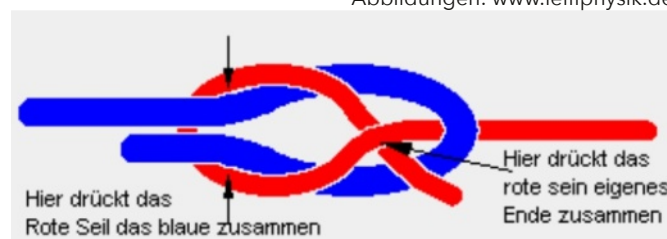
wichtigen Funktionen der Reibung soll nur noch eine besprochen werden: Warum müssen wir nicht ständig nackt herumlaufen? Das liegt am Vorhandensein der Haftung, denn beim Spinnen eines Fadens werden relativ kurze Fasern von Schafwolle, Baumwolle oder Flachs durch Verdrillen und Zusammendrücken so fest aneinander gefügt (Anpresskraft), dass zwischen den Fasern Haftung entsteht, die das aneinander vorbeigleiten der Fasern verhindert. Ohne Haftung kein Faden.

Mit den Fäden werden dann Stoffe gewebt, wobei verschiedene Fäden sehr eng und fest aufeinander gedrückt werden und deshalb aneinander haften. Ohne Haftung keine Stoffe.

Aus den Stoffen werden Kleidungsstücke genäht. Und was heißt

Nähen? Stoffe und Nähfäden werden durch kunstvolle Stiche so aneinander gepresst, dass die Haftung die Stabilität der Form gewährleistet. Ohne Haftung keine Kleidung.

Abbildungen: www.leifiphysik.de



Schotsteg: Hält Bombe

Zurück zur Seefahrt. Auch Tauen und Leinen bestehen grundsätzlich aus relativ kurzen Fasern von Hanf, Baumwolle, Sisal. Diese werden durch Verdrillen aneinander gepresst und dann durch die Haftreibung als Garn zusammengehalten. Diese Garne verdrillt man weiter zu Kardeelen und aus mehreren Kardeelen entsteht dann durch erneutes Verdrillen oder Flechten das Tauwerk. Dass die die Haftreibung beim Umgang mit Tauen von ganz besonderer Bedeutung ist, sieht man besonders gut beim Spleißen von Tauen.

Natürlich hält die Haftreibung nicht bei jeder Belastung. Wenn die Grenze der maximalen Haftreibung, die wesentlich vom Anpressdruck und von den zusammengepressten Materialien abhängt, überschritten wird, dann gleiten an der schwächsten Stelle im Seil die einzelnen Fasern aneinander vorbei, und das Seil reißt. Die Größe der dazu notwendigen Zugkraft heißt Zugfestigkeit des Seils.

Bei Zerreißversuchen zeigt sich, dass ein Seil mit Knoten in der Regel kurz vor dem Knoten reißt, da dort die Krümmung am stärksten ist. Dort werden die Seilfasern besonders stark und ungleichmäßig belastet. Dadurch kommen einzelne Fasern gegeneinander ins Rutschen und das Seil reißt.

Jeder Knoten verringert also die Zugfestigkeit eines Seiles. In der Knotenkunde spricht man von der Knotenfestigkeit. Sie gibt an, welcher Prozentsatz der ursprünglichen Zugfestigkeit des Seils dem Seil mit Knoten noch verbleiben. Die Knotenfestigkeit ist von der Art des Knotens abhängig. So beträgt sie beim Kreuzknoten etwa 50 Prozent, beim Schotstek etwa 45 Prozent. Beim Palstek ist sie mit 65 Prozent relativ groß.

Hans Peter Reiffert

Kreuzfahrer haben's schwer

Schwere Autos werden von Teilen des juvenilen Bürgertums geschmäht, Flugreisen müssen rechtfertigt werden, Kreuzfahrer gelten als Klimamörder. Transport ist in der Klimadiskussion zu kritikwürdigem Luxus geworden. In der Corona-Krise ist das Geschäft restlos zusammengebrochen.

Weltweit liegen alle dreihundert Kreuzfahrtschiffe fest. Die britisch-amerikanische Carnival Corporation betreibt allein mehr als hundert Schiffe. Zu „Carnival“ gehört die Rostocker Reederei „Aida Cruises“. Der Konzern braucht dringend sechs Milliarden Dollar. Das Geld soll über eine Unternehmensanleihe eingeworben werden. Der Zins von bis zu zwölf Prozent spiegelt das große Risiko. Der Aktienkurs ist von mehr als 45 auf unter zehn Euro gesunken.

Dabei war Konzerntochter „Aida Cruises“ führend in Forschung und Entwicklung. Mit hohem Aufwand versuchten die Rostocker, das Image des Klimakillers abzustreifen und kritische Kunden zu gewinnen. Die hohen Kosten für neue Techniken belasten den Konzern zusätzlich. Um im Schiffsverkehr Alternativen zum stinkigen Dieselantrieb bieten zu können, bedarf es langer Vorbereitung und hoher Investitionen. Zehn Jahre waren nötig, um Versorgung mit Flüssiggas sicherzustellen. Zum Teil funktioniert es nur mühsam. Um das nagelneue Kreuzfahrtschiff „Aida Nova“ zu begasen, pendelt ein Tankschiff regelmäßig nach Teneriffa. Die



„Aida Nova“, erster Flüssiggas-Passagierdampfer der Welt, bläst wenig Schwefel und Feinstaub, bringt es beim Kohlendioxid aber nur auf zwanzig Prozent Einsparung.

Das Management von „Aida Cruises“ dachte vor der Krise auch über Brennstoffzellen und Batterieantrieb statt Diesel oder Flüssiggas nach und hat sich an einem Forschungsverbund beteiligt. „Für Batteriezellen ist die Entwicklung noch nicht so weit, dass sie auf Schiffen in unserer Größe einsetzbar wäre“, sagte Reedereichef Felix Eichhorn noch zu Beginn des Jahres. Zunächst werde Flüssiggas zum Standard werden. „Ich kann nicht sagen, ob das zehn oder zwanzig Jahre so bleibt“.

Um Betrieb von Dieselgeneratoren im Hafen zu unterbinden, hat der Hamburger Hafen schon vor Jahren für zehn Millionen Euro eine Monster-Steckdose installiert. Nur ein Passagierschiff ist technisch in der Lage, sich einzustöpseln. Seit verganginem Jahr kann auch Kiel Kreuzfahrtschiffe theoretisch mit Landstrom zu versorgen. 140 Millionen Euro Subventionen des Bundes sollen nun beim Ausbau helfen. Die nächste Steckdose ist für Rostock-Warnemünde geplant. (HL)

Wale wollen in Ruhe gut essen



Seit Jahren zählen Walbeobachter vor der Atlantikküste des amerikanischen Bundesstaates Maine immer weniger Wale, während ihre Zahl an der Mündung des kanadischen Sankt-Lorenz-Stroms und vor Cape Cod in Massachusetts steigt. Nicholas Record vom Bigelow Laboratory for Ocean Sciences glaubt, dass es ums Essen geht. Vor Maine ist das Wasser deutlich wärmer geworden, weshalb der an sich massenhafte Kleinkrebs *calanus finmarchicus* sich nicht mehr wohlfühlt – „gerade wenn Wale vor der Winterzeit ihr letztes großes Mahl brauchen“, sagt Record. Vor Cape

Cod ist das Wasser schön kalt und es gibt jede Menge kleine Krebse. Dort hauen sich immer mehr Wale die Bäuche voll, bevor sie im Winter nach Süden vor die Küsten von Georgia und Florida schwimmen. Für die Anbieter von „Whale Watching“-Touren auf Cape Cod ist das Geschäft leichter geworden. Um Verletzungsgefahr für Wale zu

begrenzen, dürfen sie nur noch mit höchstens zehn Knoten fahren, was immer noch eine beachtliche Geschwindigkeit ist. Ehedem donnerten die Beobachtungsschiffe für Touristen mit voller Kraft los, sobald ein Kollege Walsichtung gefunkt hatte.

Die „New York Times“ zitiert Ozeanologen des New England Aquariums: Als nach den Terroranschlägen vom 11. September 2001 der Schiffsverkehr drastisch abnahm, wurde sinkender Stress bei Walen gemessen. Allgemein sei die Population im Südatlantik gesünder und gebärfreudiger als ihre nördlichen Cousins und Cousinen. Sean Hayes von der „National Oceanic and Atmospheric Administration“ führt das laut „New York Times“ auf weniger Schiffsärm, weniger Fischereigerät und das Ende kommerziellen Walfangs zurück. (in)

Absurder Naturschutz

Dass altes Fischereizeug und Plastikmüll im Meer schlecht für Tiere, Pflanzen, Menschen und auch Schiffe ist, ist klar. Lobenswert, wenn derlei angeschwemmte Zeug entsorgt wird. Anstatt den Kunststoff günstig ortsnah zu recyceln oder wenigstens ordentlich zu deponieren, machen immer mehr Vereine zweifelhaftes Geschäft mit dem Dreck: Auf den Malediven werden von „Parley for the Oceans“ mit enormem Aufwand an Arbeit, Geld und Sprit Plastikflaschen gesammelt, gepresst und mit Frachtschiffen ins ferne Taiwan exportiert, um dort verarbeitet zu werden. Es geht noch unökologischer: „Healthy Seas“ und „Ghost Fishing“ sammeln nicht einfach angeschwemmte Fischernetze, sondern suchen sie aktiv im Ozean. Das Zeug wird gereinigt und zu Armbändern verarbeitet. Die bietet Luft-hansa im Bordshop an: „Your statement against marine pollution“. Ein Prozent des Erlöses gehen an „Healthy Seas“. Andere Anbieter fertigen Umhängetaschen aus recyceltem Strandmüll der Dritten Welt. Diese müssen um die halbe Welt transportiert werden, während besseres Plastikgranulat aus der Müllverarbeitung hierzulande schlecht abzusetzen ist. (in)

Lastensegler rettet Flüchtlinge

Die Besatzung des deutschen Lastenseglers „Avontuur“ hat bei der Überfahrt in die Karibik Ende Februar sechzehn Flüchtlinge gerettet. Der Fall wurde dem HL-Turm auf Anfrage von der deutschen Rettungsleitstelle „Bremen Rescue“ bestätigt. Elf Männer und fünf Frauen waren in einem offenen Boot unterwegs. Vermutlich hatten sie die Kanarischen Inseln angesteuert. Erst war das Benzin, dann waren Wasser und Nahrung ausgegangen. Das Boot trieb achtzig Meilen südlich der Kanaren in Richtung des offenen Atlantiks. Die Menschen wurden geborgen und erstversorgt. Die Situation auf dem Flüchtlingsboot wird als desolat bezeichnet. Nach zweieinhalb Stunden war ein Suchflugzeug zugegen, das Seegebiet weiträumig abzusuchen. Es wurden keine weiteren Flüchtlinge gefunden. Die „Avontuur“ barg die Segel und fuhr mit voller Maschinenkraft gegen den Passatwind nach Norden. Schon fünf Stunden nach Sichtung konnten die Menschen auf hoher See auf einen Seenotretter übergeben werden, der aus Grand Canaria aufgebrochen war. Die „Avontuur“ setzte ihre Reise fort, sie ist derzeit in der Karibik. (HL)

Graved Lachs: Ganz groß, zuhause und an Bord

Was haben Familienfeste mit der Großsegelei zu tun? Die Vorbereitung ist wichtig, damit's hinterher schön und idealerweise entspannt ist. Zuhause habe ich immer selbstgebeizten Lachs im Kühlschrank, wenn die Familie sich zu versammeln beliebt. Ohne weiteren Anlauf kann ich dann jederzeit ein spektakuläres Essen auf den Tisch bringen.



In Ruhe und gut essen: Hessischer Lloyd

Am ersten Tag an Bord beim Hessischen Lloyd lernt die Backschaft, wie einfach das geht:

Man nehme einen beliebig großen Lachs, säubere und filetiere ihn. Das hört sich erst mal abschreckend an, ist aber eigentlich nicht schwer - Messer am Schwanz ansetzen und parallel zum Schneidbrett entlang des Rückgrats Filet von den Gräten trennen. YouTube zeigt, wie's geht. Oder man kaufe den Lachs schon sauber und filetiert in zwei gleichen Stücken. Auf jeden Fall müssen mit einer Pinzette dann noch die restlichen Gräten heraus gepuhlt werden.

Pro Kilo Lachs 200 g grobes Salz und 200 g braunen Zucker vermischen. Zwei Bund Dill und einen

Bund Petersilie grob hacken. Eine flache Auflaufform mit Frischhaltefolie oder Alu auslegen und ein Drittel der Salz-Zucker-Mischung und der Kräuter drauf. Erstes Stück mit Hautseite nach unten drauflegen und dann das zweite Drittel Salz/Zucker/Kräuter. Jetzt zweites Stück Lachs mit Hautseite nach oben drauf, letztes Drittel der Mischung dazu und dann alles feste einwickeln. Gewicht auflegen und ab in den Kühlschrank. Alle acht Stunden wenden und wieder beschweren. Austretenden Saft abgießen. Nach zwei Tagen ist der Graved Lachs fertig.

Dazu Pellkartoffeln, frische Kräuter und Meerrettichquark, gern auch dünn geschnittene rote Zwiebeln

oder eine süßliche Senfsoße - egal, der Lachs ist der Star des Abends, sobald er auf den Tisch kommt. Dünn aufschneiden, am besten in 45 Grad-Winkel zum Schneidbrett, damit die Stücke möglichst groß werden.

Mit einem Kilo kommen vier Personen reichlich aus. Noch schöner ist's wenn man zwei Sorten macht. Bei der zweiten Portion werden die Kräuter ersetzt durch 200 g geraspelter roher Rote Beete und 100 g Meerrettich (am besten frisch geraspelt) und, wer mag, einen Schluck Wodka. Diese Version schmeckt nicht nur gut, sondern sieht wegen der eindringenden roten Färbung auch spektakulär aus.

Ansgar Dierkes

Auf See:

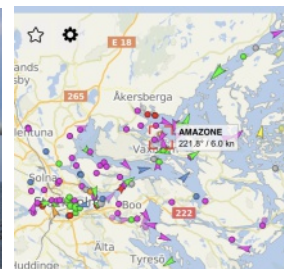
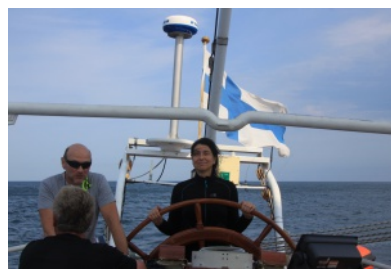
Das erste Mal

Der Anfang war - diplomatisch gesagt - herausfordernd. Es war mein erstes Mal. Ich hatte für zwei Wochen gebucht, zugesagt, morgens Yoga zu unterrichten, und schlankweg behauptet, seefest zu sein. Immerhin hatte ich bis dahin gelegentlich schon auf Autofähren gestanden. Vergleichsweise groß sei das Schiff und die Kajüten, Bettwäsche würde gestellt. Als ich in Neustadt die „Amazone“ betrat und mich mit meinem Reiserucksack auf dem Rücken in der Kabine kaum drehen konnte, wäre ich am liebsten wieder umgekehrt. Erfahrene Mitreisende bezogen mitgebrachte Bettwäsche. Ich bestaunte Plastikbezüge in grauenhaftem Design, und verließ den Kahn, um kurz vor Abfahrt noch ein Bettenhaus aufzutreiben. Wenigstens das Schwitzen zwischen Polyester sollte sich verhindern lassen. Na, das kann ja lustig werden, dachte ich. Und das wurde es.

Es ist ja doch großartig, auf so einem Schiff zu stehen, aus einem Hafen rauszufahren, den Wind in den Haaren zu spüren und den Horizont im Blick zu haben. Raus in die Weite, zurück bleibt das Land - das hatte auch nach zwei Wochen jedes Mal etwas Erhabenes. Überhaupt, das Meer: Ich hatte es - von den besagten Fährfahrten abgesehen - immer nur von Land aus erlebt. Wie anders ist es da draußen.

Mitten auf dem Meer
ist der Mensch nicht in
seinem Element

Es gab Tage mit blauem Himmel und plätschernden Wellen. Und Tage mit größerem Seegang. An den Außenrändern wurden zusätzliche Seile gespannt, sogenannte „Leichenfänger“, eine trotz des Namens ungemein beruhigende Maßnahme. Denn wenn das Schiff viele Meter hoch und runter und



Langweilig wird's nie: Segel einpacken, am Steuer stehen, in der Sonne liegen, etwas über Wellen lernen, auf viel befahrenen Wasserstraßen fahren oder in die endlose Weite schauen

von einer Seite zur anderen schaukelt, wenn es dunkel wird und nirgends Lichter zu sehen sind, dann wird einem sehr klar, dass der Mensch hier nicht in seinem Element ist.

So ist das ja immer, wenn sich die Elemente in ihrer ganzen Gewaltigkeit zeigen. Ich hatte es in der Wüste erlebt und im Gebirge. Hier nun das Meer. Um mich herum nur tief Schwarz, das kleine Hüpfen im Magen, wenn es aus Wellentälern zwei Stockwerke nach oben geht, und der Gedanke „Wenn du jetzt über Bord gehst, könnten sie noch so verzweifelt suchen, in dieser Unendlichkeit wärest du verloren“. Wie müssen sich nur die Menschen gefühlt haben, die mit der Estonia untergegangen sind. Normalerweise beherrschen wir die Welt, zumindest das kleine Stück unseres Alltags. Momente wie diese lassen sie

wieder riesig werden. Diese Stunden in der Unendlichkeit gehören für mich zu den beeindruckendsten Erinnerungen an die Reise.

Das verdanke ich allerdings maßgeblich auch zwei großartigen Seemännern und einem kleinen ockerfarbenen Stein. Ich habe zwar keinen Vergleich, aber bei der ersten Segelreise gleich den mutmaßlich besten Kapitän und besten Ersten Steuermann erlebt zu haben, hat Spaß gemacht. Es war ein gutes Gefühl, dass da jemand ist, der auch bei Nacht und Seegang weiß, was er tut, der erklärt, was passiert, und sagt, wo es langgeht und an welchen Strippen gezogen werden soll. Sicherheit stand immer an erster Stelle. Auch, wenn das zur Folge hatte, dass sich Pläne öfter änderten. War schon toll, wie Harald und Kai durch das Gewirr von roten und grünen Licht-



Die "Greif" liegt fest

Die Brigantine „Greif“ hat wegen tiefgreifender Mängel von der Klassifikationsgesellschaft DVN-GL die Lizenz entzogen bekommen. Das Schiff liegt seit Wochen fest. Ein Ingenieurbüro erarbeitet ein Sanierungskonzept, über das die Bürgerschaft von Greifswald im Sommer entscheiden will. Wenn die Stadt weiteres Geld lockermachen sollte, wird das nächste Jahr mit Bauarbeiten gefüllt sein. Frühestens 2022 kann der Zweimaster wieder in Fahrt gehen.

Die „Greif“ ist das frühere DDR-Schulschiff „Wilhelm Pieck“. Nach der Wende kam es ins Eigentum der Stadt Greifswald. Geplant war ein „Wahrzeichen, Botschafter und Imageträger der Universitäts- und Hansestadt Greifswald“. Die Stadtverwaltung bereedert die „Greif“ selbst. Die Personalauswahl war nicht immer glücklich. Ein dauerhaft angestellter Nautiker fiel gar durch den Seetauglichkeitstest. Allemal war die städtische Besatzung teuer und an Arbeitszeitregeln gebunden. Die Greif fuhr jahrelang wesentlich im Heimatgewässer, wo es für Greifswald nichts zu werben gibt. Auch im Heimatrevier kam das Schiff nur schlecht an den Markt der Segelreisen und Unternehmensveranstaltungen.

Andere Schiffe bieten Reisen auf Großseglern billiger, ohne Unterbringung im Schlafsaal und Kommandos von Kommunalbeamten an. Zwar wurde der Leiter des städtischen Eigenbetriebs „Greif“ durch einen Mann aus der Werbung ersetzt. Der fiel dann vor allem als Verfasser von Regionalkrimis auf. Der städtische Betrieb schrieb derweil mäßige Umsätze und kassierte jährlich hunderttausende an Zuschüssen der Stadt. Ein regionaler Förderverein müht sich seit Jahren, die Probleme des Schiffes aufzufangen. Erkennbar kommt das Engagement Ehrenamtlicher bei dem städtischen Schiff nicht wie bei andern deutschen Großseglern zur Geltung. (in)

tern in den Schären den Weg fanden, so dass wir in die schönsten Häfen einlaufen konnten.

Zugegeben, das mit dem Seegang ist nur halb so lustig, wenn man seekrank ist. Ich war mit einem roten Jaspis aufs beste präpariert. Der Stein auf dem Solar Plexus sei ein sicheres Mittel gegen Seekrankheit, hatte ein alter Freund und Segler behauptet. Kann ja nicht schaden und nichts gegen ein bisschen Woodoo, also klebte die Geheimwaffe die ersten Tage mit Heftpflaster auf meinem Bauch - und ließ mich cooler aussehen als die armen Mitreisenden, die professionell vom Schiffsarzt mit herkömmlichen Pillen umsorgt wurden. Dass ich ab Tag zwei morgens das Kaffee-auf-nüchternen-Magen-trinken einstellte, hat aber vermutlich auch zu meiner Seefestigkeit beigetragen.

Zwei Wochen währte meine erste Segelreise. Das Essen war hervorragend. Es gab weniger Zeit zum Lesen und rumsitzen, als ich erwartet hatte, dafür mehr und angenehme Gemeinschaft. Zwar wurde die Kabine bis zum Schluss nicht größer und die Koje nicht breiter, aber hey, das scheint dazu zu gehören. Ich habe gelernt, wo steuer- und backbord ist, dass es neue und alte Wellen gibt und erstaunlich viele Knoten. Ich sah die Milchstraße das erste Mal seit Jahren wieder über mir, und die Sonne ging aufs Prächtigste auf und unter. Es gab schöne Entdeckungstouren an Land in hübschen Städtchen und einen guten Sherry an Bord. Es ist eine sehr schöne Art zu reisen, dieses Segeln auf so einem Schiff. Es wird nicht das letzte Mal gewesen sein.

Sabine Renken

Nautisches Quiz

Meistens ist nur eine Antwort richtig, manchmal aber auch mehrere. Die elf Buchstaben der richtigen Antworten in der Reihenfolge der Fragen ergeben die Lösungsworte.

Die gehen im Betreff einer Elektropost und mit der eigenen Adresse im Textfenster an:
reedereikontor(at)hessischerlloyd.de
Einsendeschluss: 31. Mai

Hauptgewinn: Eine ausgesuchte Flasche Sherry
Zweiter und dritter Preis: je eine Tafel bester nautischer Schokolade

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 (wenn nicht anders angegeben): Hessischer Lloyd, außer Seite 3: wiki-media, Seite 9 unten: privat, Seite 12: Ingo Nathusius und Seite 1, 9, 11: 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

„Fünf mal Glasen“ bedeutet:

- W Es ist halb drei
- T Die Schiffsführung wünscht Sherry
- R Es ist fünf

„Der Seemann pönt“ bedeutet:

- U Er erzählt zweideutige Geschichten
- I Er pinselt rum
- E Er pullert außenbords

Wenn Seemann und Seefrau in einen Hafen fahren, sehen sie die grüne Tonne vorschriftsmäßig

- B links
- N rechts
- X in der Mitte

Wie heißen die Segel, die an Querbalken hängen?

- F Gaffelsegel
- D Rahsegel
- V Schratsegel

Die Fahne an Steuerbord zeigt an,

- O wo das Schiff zuhause ist
- G wo das Schiff hin will
- S wo das Schiff gerade ist

Das Klüvernnetz dient

- W dem Kuscheln
- T der Sicherheit
- S dem Ausguck

Das Klaufall ist ein Seil, das

- Ä die Klau hochzieht
- Ö Langfinger in Angst und Schrecken versetzt
- Ü das Fall zusammen klaubt

Welche Anker gibt's nicht?

- C Patentanker
- H Stockanker
- R Fächeranker
- B Schleppanker
- K Zackenanker

SOS auf Morsisch heißt

- E kurz kurz kurz lang lang lang kurz kurz kurz
- F lang lang lang kurz kurz kurz lang lang lang
- I kurz kurz lang lang kurz kurz lang lang kurz

Beim Hessischen Lloyd wird auf See Sherry getrunken,

- E weil er lecker ist
- L weil die alten englischen Seefahrer ihn tranken
- K weil er ein Hausmittel gegen Seekrankheit ist

Die vorherrschende Windrichtung auf der Ostsee ist

- N Nord
- F West
- E Süd
- R Ost