



Hessischer Lloyd Turm



Ukraine-Krieg

Wie sicher ist die Ostsee?

Inhalt

Sommersegeln 2023	3
Schiffstypen	4
Feuer auf See	5
Knotenkunde zum Würgen	9
Schiffssicherheitsverordnung	10
Hurtigruten-Museum	11
Bücher: Wen die See ruft	12
Kochen mit Kabeljau	13
Grossegler-Nachrichten	14
Neuer Reederrat des HL, Leserbriefe, Gewinner	15
Nautisches Quiz / Impressum	16

Die nächste Reise des Hessischen Lloyds führt im Juni 2023 durch die deutsche und dänische Ostsee und internationale Gewässer. Kriegsmarine und Militärflugzeuge von Russland, der NATO und Schwedens können dort auftauchen. Seit dem Angriff auf die Ukraine und den mutmaßlich russischen Anschlägen auf Ostsee-Pipelines sind die Spannungen gewachsen.

In jedem dänischen Hafen, den der Hessische Lloyd im Juli anlief, lag mindestens ein Schiff der Königlichen Marine. Auf hoher See donnerten jäh Kampfflieger übers Wasser. Das kannten nur die Älteren an Bord der „Johann Smidt“. In den Siebzigern kamen regelmäßig Starfighter dicht an schöne Grossegler geflogen.

Die Militarisierung der Ostsee war erste Redaktion auf den russischen Krieg in der Ukraine. Er hat auch in den drei baltischen NATO-Ländern für Angst und Schrecken gesorgt und er hat Finnland und Schweden eilig um Aufnahme in die NATO ersuchen lassen.

Ende September wurden erst drei, später vier Lecks in den Nord-Stream-Pipelines zwischen Russland und Deutschland offenbar.

Untersuchungen schwedischer Behörden deuten auf Sprengungen hin. In sechzig Meter Tiefe sind sie nur mit militärischem Gerät möglich. Zusätzlich beunruhigend ist, dass die Lecks um Bornholm gerade noch in internationalen Gewässern, aber schon in den Wirtschaftszonen von Dänemark und Schweden entstanden sind. Nord Stream explodierte in unmittelbarer Nähe der erst seit einer Woche betriebenen Baltic Pipe zwischen Polen und Dänemark. Es ist offensichtlich, dass Russland dem Westen ein Signal senden wollte.

„Die Ostsee ist leider wieder ein Brennpunkt an der Nordflanke der NATO“, schreibt das Marinekommando der Bundeswehr im Jahresbericht 2022, „stark

militarisiert und mit dem ständigen Potenzial des Aufeinandertreffens von Kräften der NATO, EU und Russlands“. Immer wieder nähern sich russische Kriegsschiffe und Kampfflugzeuge dicht an westliche Flieger und Flottenverbände.

Die Deutsche Marine verfügt über Flugzeuge zur „Seefernaufklärung“. Zusammen mit Patrouillenschiffen und Awacs-Flugzeugen von Partnerstaaten wird die Lage auf der Ostsee fortwährend beobachtet. Die Marine aus Kaliningrad wird ebenso analysiert wie obskure russische Fischkutter jenseits von Fischgründen und ein russischer Frachter, der permanent vor Gotland operiert. Die schwedische Insel gilt als eines der ersten Angriffsziele im Fall eines Krieges in der Ostsee.

Segelschiffe haben nur schwache Radarreflexion. Das erklärt manche Annäherung von Fernaufklärungs-Flugzeugen im Seegebiet östlich Bornholm. Segler gleichen in der elektronischen Signatur aufgetauchten U-Booten. Russische U-Boote sind von besonderem Interesse. Aufklärungsmöglichkeiten seien in den vergangenen Jahrzehnten immer besser geworden, sagt Konteradmiralin Ewa Skoog Haslum, Befehlshaberin der schwedischen Marine der F.A.Z., „Ich denke, wir sind dabei ziemlich gut“. Die Pipeline-Sprengungen vom September zeigen: Trotz aller Erfahrung und Technik gelingt es noch immer, unbemerkt zu pirschen.

Noch gibt es keine amtlichen Statistiken über den Ostsee-Tourismus nach Kriegsbeginn, Pipeline-Sabotagen und militärischen Provokationen. Die Vereinigung deutscher Yacht-Charterunternehmen reagiert nicht auf Fragen zur Buchungslage. Zurückhaltung bei Buchungen wäre plausibel, aber unbegründet.

In den achtziger Jahren war Segeln in der Ostsee weit kniffliger als heute. Westdeutsche hatten in der Lübecker Bucht aufzupassen,



Russische U-Boot oder was Harmloses?

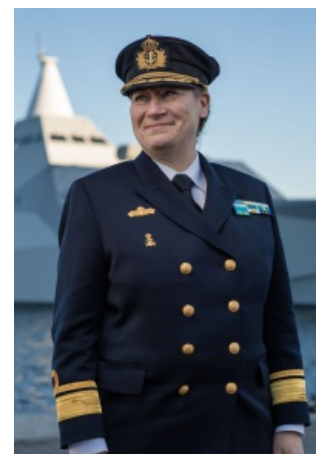
nicht in die DDR zu fahren, Ostdeutsche konnten ohnehin nur ausnahmsweise mit seegängigen Schiffen die Ostsee befahren. In schwedischen Gewässern mussten Schärensegler mit Spionage-U-Booten der Sowjets rechnen. Demgegenüber ist die Ostsee heute harmlos.

Mehr Schiffe, mehr Sicherheit - sie zeigen Russland, wo die Grenzen sind

Angesichts der militärischen Lage in der Ukraine und der Demonstration westlicher Geschlossenheit ist es nicht vorstellbar, dass Russland einen NATO- oder EU-Partner angreifen wird. Sollte sich Krieg des Westens mit Russland doch abzeichnen, würde die Ostsee schnell von ziviler Seefahrt geräumt. Allemaal würden Behörden dafür sorgen, dass Urlauber, einschließlich des Hessischen Lloyds, die Segel einstellen und sich verkriechen. Kriegsvorbereitungen sind durch Nachrichtendienste, Militäraufklärung und öffentliche Berichterstattung frühzeitig erkennbar - auch die Vorbereitungen des Angriffs auf

die Ukraine waren registriert und monatelang öffentlich diskutiert worden.

Wer auf der Ostsee segeln geht, wird wie zu Zeiten des kalten Krieges Militärflugzeugen und Kriegsschiffen begegnen. Sie mögen unter Zivilisten ein schlechtes Gefühl verursachen. Solange sie in der übergroßen Mehrheit aus NATO-Staaten, Schweden und Finnland stammen, sorgen sie für mehr Sicherheit. Sie zeigen Russland, wo



„Wir sind ziemlich gut“
Konteradmiralin Ewa Skoog Haslum

die Grenzen sind. Sie stehen auch für zivile Hilfe zur Verfügung. Die allermeisten Menschen, die das „Rescue Coordination Center“ der Deutschen Marine rettet, sind auf Privatschiffen in Not gekommen.

Ingo Nathusius

Schöne Aussichten: Sommersegeln 2023

"Johann Smidt": frisch entrostet und gemalt



Der Hessische Lloyd fährt 2023 wieder mit der „Johann Smidt“ des Schiffseigners „Clipper“ zum Sommersegeln. Das Schiff wurde während der vergangenen beiden Winter von Grund auf und durch und durch saniert und ist wieder in sehr gutem Zustand.

Die Reise geht von Rostock nach Rostock und dauert eine Woche. Wenn der Wind günstig steht, schaffen wir es vielleicht rund Bornholm - entlang der deutschen Ostseeküste, vorbei an Rügen und mit einem schön Hochseeschlag.

Oder es geht zu den idyllischen dänischen Inseln Lolland, Falster und Mön, wo schöne Häfen mit Softeis, Lakritz, Blätterteiggebäck und Leberpastete locken (alles getrennt einzunehmen, allenfalls geht Lakritz- Eis).

Details tüfelt das Management noch aus. Wenn klar ist, wer das Team um Kapitän Volker Krück in Schiffsführung, Maschine und als Bootsleute vervollständigt und ein Preis kalkuliert ist, schreibt die Reederei die Reise per Rundmail an alle Abonnenten des HL- Turms aus. Auf www.hessischerlloyd.de wird ein Buchungsportal eingerichtet.

Sommersegeln 2023: mit der „Johann Smidt“ von Sa, 17., bis Sa, 24. Juni 2023 ab und an Rostock



30. Hessenregatta

Der Segelclub Rüsselsheim veranstaltet kommenden Mai wieder die Hessenregatta auf der Ostsee, die zugleich die vierte Hessenmeisterschaft ist. Die Hessenregatta ist berühmt-berüchtigt für eine große Flotte Yachten, die geballt in Ostseehäfen fahren und dort hessische Feierfreude verbreiten.

Sonntag, 14. Mai, geht es los, Abschluss ist Donnerstag, 18. Mai. Die dänische Südsee wird in ihrer ganzen Schönheit gestreift. Die Regatta beginnt in Burgtiefe auf Fehmarn, führt über Gedser an der Südspitze von Falster nach Klintholm auf Mön. Der längste Schlag führt weiter nach Warnemünde in Mecklenburg-Vorpommern und zurück nach Heiligenhafen in Schleswig-Holstein.

Anfang Dezember waren bereits zwanzig hessische und siebzehn außerhessische Yachten angemeldet. Meldungen bis 31. Januar 2023 über www.hessenregatta.org/meldungen. (HL)

Mitarbeit beim Hessischen Lloyd-Turm



Fachblatt mit den Schwerpunkten „Deutsche Großsegelei“ und „Ostsee“ freut sich über Mitarbeit.

Sachkundige Autorinnen und Autoren werden fachgerecht und geduldig betreut. Gern genommen werden auch Ideen und Hinweise auf Themen, Artikel aus anderen Medien und Hintergrund-Unterlagen. Informantenschutz ist der Redaktion heilig.

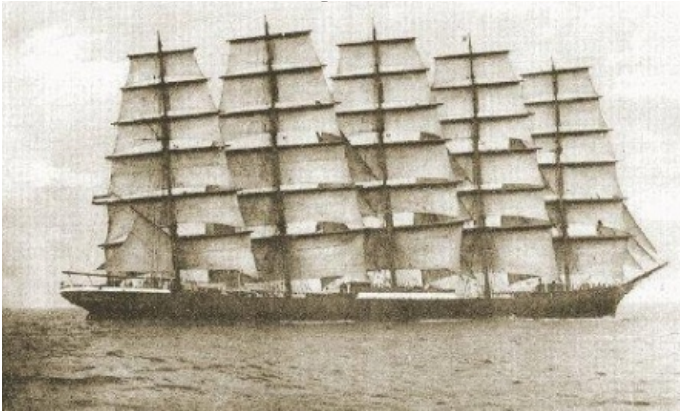
Auch Mitteilungen von Verbänden, Vereinen, Instituten, Unternehmen und Behörden sind willkommen.

Redaktion „HL- Turm“, c/o Dierkes Associates GmbH, Am Salzhaus 6, 60311 Frankfurt am Main, Redakteur Ingo Nathusius: 0171 41 555 37, redaktion@hessischerlloyd.de

Schiffskunde Teil 4

Die ganz Großen

Die Schiffskunde-Serie hat bisher Yachten und gängige Großsegler behandelt. Wer internationale Windjammertreffen oder große Hafengeburtstage besucht, dem springen ganz andere Kaliber ins Auge. So riesig wie zu kommerziellen Seglerzeiten sind sie heute meist nicht mehr - die Typen gibt's aber noch.



Die traditionsreiche Hamburger Reederei F. Laeisz ließ in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts ganz große Segelschiffe bauen. Sie setzte sie hauptsächlich auf der sehr einträglichen Salpeterfahrt nach Chile ein. Noch bis Ende der 1920er Jahre konzentrierte sich die Reederei F. Laeisz auf diesen Salpeterhandel, denn Salpeter brauchte man für Dünger und vor allem für Schießpulver. Allerdings machte der technische Fortschritt die Fahrten überflüssig, denn mit dem Haber-Bosch-Verfahren lässt sich Salpeter künstlich aus normaler Luft gewinnen.

Die Schiffe tragen mit P beginnende Namen, denn der Spitzname von Frau Laeisz war „Pudel“. Einer der größten P-Liner war das **Fünfmast-Vollschiff Preussen** (Abb. oben). Vollschiffe haben mindestens drei Masten und alle Masten sind rahgetakelt. Die Preussen machte dreizehn Salpeterfahrten in der Zeit zwischen 1902 und 1910 und strandete nach Kollision mit einem Dampfer im Ärmelkanal.



Auch der zweite Typ ganz großer Segelschiffe ist unter den P-Linern zu finden. Es ist die Bark. Herausragend ist die **Fünfmast-Bark Potosi** (Abb. Mitte), die ihren Namen nach einer bolivianischen Bergbaustadt hat und von 1895 bis 1914 mit 27 Salpeterfahrten Rekordhalterin ist. Bis zum Bau der Preussen war die Potosi das größte Segelschiff der Welt.

Der Unterschied zwischen einer Bark und einem Vollschiff besteht darin, dass bei der Bark der achtere Mast nicht rahgetakelt ist, sondern ein Schratsegel trägt. Schratsegel (Vorsegel, Stagsegel, Besansegel) ermöglichen einen höheren Kurs am Wind und machen das Schiff bei Wenden und Halsen manövrierfähiger.



Auch weitere P-Liner-Schiffe sind von Interesse. So ist die **Viermast-Bark Pamir** mit dem letzten großen Segelschiffsunglück von 1957 verbunden. In Travemünde kann die Viermast-Bark Passat bewundert und besichtigt werden, was man auch auf den Alandinseln zwischen Schweden und Finnland mit der Viermast-Bark Pommern tun kann. Die Viermast-Bark Peking liegt in Hamburg an der Elbphilharmonie und bekommt manchmal Besuch von ihrer Schwester, der Viermast-Bark Padua, die heute Kreuzshtern heißt und das größte aktive Segelschiff der Welt ist.

Hans Peter Reiffert

Fire Aboard!



Wenn der Ruf „Fire Aboard!“ ertönt, ist eines der schlimmsten Dinge passiert, die sich Seeleute denken können. Schiffe arbeiten in einer der feindlichsten Umgebungen, die dieser Planet zu bieten hat. Salzhaltige Luft und Meerwasser greifen Metalle an. Technische Anlagen an Bord sind permanent Vibrationen durch die Maschinen und Schlägen durch Seegang ausgesetzt - und das an den meisten Tagen des Jahres, denn Schiffe müssen fahren. An vielen Stellen eines Schiffes kann es zu Bränden kommen. Nach Teil 1 über Löschstrategien, Schiffbau und Katastrophen (HL-Turm Nr.9) Teil 2 der tiefgehenden Darlegung von Kai Ebert.

Jedes Schiff ist mit mindestens zwei persönlichen Brandschutzausrüstungen ausgerüstet, die jeweils ein außenluftunabhängiges Atemschutzgerät („PreBluft- Atmer“) mit Vollmaske, Reserveluftflaschen und weitere Ausrüstung umfassen. Nur mit einem Atemschutzgerät ist man gegen die Auswirkungen von Sauerstoffmangel und giftige Gasen oder Dämpfen geschützt, die bei Bränden immer auftreten, aber auch im regulären Schiffsbetrieb beispielsweise beim Betreten von Ballastwasser- oder Kraftstofftanks vorkommen können.

All diese Systeme und Einrichtungen funktionieren nur in der beabsichtigten Art und Weise, wenn die Besatzung mit ihnen umzugehen weiß. Daher kommt der

Ausbildung und dem Training der Seeleute eine große Bedeutung zu. Alle damit befassten Besatzungsmitglieder müssen entsprechende Befähigungsnachweise besitzen, die alle fünf Jahre durch Lehrgänge an Ausbildungsstätten an Land zu erneuern sind. An Bord sind regelmäßige Übungen in Brandbekämpfung abzuhalten, die im Schiffstagebuch zu dokumentieren sind.

Auch der normale Schiffsbetrieb kann im Hinblick auf Vermeidung von Brandgefahren organisiert werden: Rauchverbote beachten, Aschenbecher kippsicher aufstellen und regelmäßig entleeren, keine Kippen außerbords werfen, elektrische Kleingeräte wie z.B. Kaffeemaschinen nach Benutzung ausschalten. Auf so-

genannten Feuerrunden kann der Wachgänger in den Nachtstunden im Unterkunftsraum und im üblicherweise unbesetzten Maschinenraum Brände vor oder in einer frühen Phase der Entstehung entdecken. Augenmerk sollte hierbei auf Partys der Besatzung gelegt werden und in der Maschine die Zylinderstation inspiziert werden. Viele Maschinenraumfeuer werden durch undicht werdende Einspritzleitungen verursacht, durch die der kochend heiße Kraftstoff (stark erwärmt, sonst nicht zündfähig) feinerstäubt austritt und sich an noch heißeren Armaturen entzündet.

Warum also brennen Schiffe gelegentlich ab, wenn doch alles so fein ausgestattet und organisiert ist?

Bleiben wir gleich bei der Besatzung. Diese ist nicht selten multinational und verständigt sich in einer Bordsprache, die nicht die Muttersprache aller ist und mit dem Flaggenstaat auch nichts zu tun hat. Es darf vermutet werden, dass es Informationsverluste bei Meldungen und Anweisungen gibt. Die Anzahl der Besatzungsmitglieder ist aus wirtschaftlichen Gründen die kleinste mögliche, die den normalen Schiffsbetrieb aufrechterhalten kann. Alles, was mit Sicherheit zu tun hat, kommt als Überstunden auf die schon nicht geringe normale Arbeitsbelastung drauf. Im Ernstfall stehen nicht eben viele Leute zur Verfügung. Qualität und Quantität des Trainings können sich aus den gleichen Gründen nicht mit der auf Marineschiffen messen. Auf diesen gehören Schadensbilder wie Feuer und dessen Bekämpfung zum täglichen Brot. Es wird so lange geübt, bis jeder Handgriff sitzt und die Prozeduren im mechanischen Gedächtnis derart verankert sind, dass sie ohne großes Überlegen und auch unter furchterregenden Bedingungen abrufbar sind. Denn diese Bedin-

**Plötzlich mit dem
Unvorstellbaren
- womöglich als
Folge eines eigenen
Fehlers -
konfrontiert zu sein,
lässt Menschen
„einfrieren“.**

gungen, seien es nun elementare Eindrücke wie die gewaltige Hitze eines Feuers oder allein die Tatsache, plötzlich mit dem Unvorstellbaren - womöglich als Folge eines eigenen - Fehlers - konfrontiert zu sein, lassen Menschen „einfrieren“, lähmen das Entscheidungsvermögen („Sleipner“, „Costa Concordia“). Diese menschlichen Verhaltensweisen sind nichts Ungewöhnliches.



Wassersprühnebelanlage und Schaum löschen Maschinenbrände ohne CO₂

Auch verwundert es nicht, dass brennende Handelsschiffe relativ schnell aufgegeben werden: Für ein überaus bescheidenes Salär für einen Reeder, der versichert ist, und anonyme Ladungsbeteiligte sein Leben zu riskieren, macht wenig Sinn. Die Möglichkeiten, fest installierte Feuerlöschanlagen während des laufenden Schiffsbetriebs realitätsnah zu testen oder in Betrieb zu nehmen, sind beschränkt. Das Gleiche gilt für die Durchführung von sinnvollen Übungen zur Brandbekämpfung.

Vorschriften und ihre Wirksamkeit

Die vorgeschriebene Ausrüstung mit Mitteln zur Brandabwehr ist ein Minimumstandard. Keine Schifffahrt treibende Nation will hier großartige Verbesserungen herbeiführen und damit die Bau- und Ausrüstungskosten eines Schiffes in die Höhe treiben. Änderungen werden regelmäßig nur nach Katastrophen herbeigeführt, wenn die Schwäche der Regeln für alle ersichtlich ist und der Druck der Öffentlichkeit zu groß wird. Ein Beispiel dafür ist CO₂ als Löschmittel für fest eingebaute Brandbekämpfungsanlagen. Es gibt nur sehr wenige Fälle, in denen CO₂ in der Lage war, einen

Maschinenraumbrand zu löschen. Vorangehende Lösversuche mit Handlöschern und die obligatorische Vollzähligkeitsprüfung vor der Flutung mit CO₂ lassen das Fenster, in dem das Feuer noch so wenig Dynamik hat, dass eine Bekämpfung mit CO₂ erfolgversprechend wäre, drastisch schrumpfen.

Die norwegische Reederei Color Line, die unter anderem die Fährlinie Kiel - Oslo betreibt, hatte 1999 und 2006 Pech mit Maschinenraumbränden auf der „Prinsesse Ragnhild“, bei deren Bekämpfung mit CO₂ Probleme auftraten. Einmal musste das Schiff gar evakuiert werden. So etwas ist schlecht für das Geschäft und umso ärgerlicher, weil Color Line eine ausgeprägte Sicherheitskultur hat, die sie selbst als „proaktiv“ beschreiben. So verwundert es wenig, dass auf den Neubauten „Color Fantasy“ und „Color Magic“ kein CO₂ mehr als festes Löschmittel im Maschinenraum vorgesehen ist. Stattdessen wurden ein Hi-Fog-Wassersprühnebelssystem und eine Schaum-Feuerlöschanlage so installiert, dass insbesondere Feuer auf der Zylinderstation wirkungsvoll bekämpft werden können. Ohne den Maschinenraum vorher evakuieren zu müssen.

Kontrollen und Kontrolleure

Schiffe sind nach Regeln gebaut. Klassifikationsgesellschaften („die Klasse“) haben Bauvorschriften, die eigene und international verbindliche Standards beinhalten. Konstruktion, Materialien und die Ausrüstung werden vorab begutachtet und genehmigt. Die Ausführung des Baus wird durch Besichtigter der Klasse laufend kontrolliert. Allerdings sind die Klassifikationsgesellschaften gewinnorientierte Unternehmen und stehen untereinander in Konkurrenz. Obwohl viele Vorschriften harmonisiert wurden, kann der Reeder sich die beste oder billigste Klasse aussuchen.

Der Flaggenstaat stellt die Zeugnisse für ein Schiff aus. Darin wird die Übereinstimmung mit den geltenden Vorschriften bestätigt. Viele Flaggenstaaten, insbesondere die sogenannten „Flags of Convenience“, haben gar keine eigene Schifffahrtsverwaltung, sondern delegieren hoheitliche Aufgaben an die Klassifikationsgesellschaften. Diese üben somit gegenüber ihren Kunden auch staatliche Funktionen aus. Dass Kunden hier hin und wieder etwas Flexibilität mit dem Hinweis, es gäbe ja auch noch andere Klassen, fordern könnten, erscheint mir nicht unplausibel. Schiffe werden immer jährlich von Flaggenstaat und Klasse besichtigt, um den Erhaltungszustand zu überprüfen

und die Zeugnisse zu verlängern. Nach fünf Jahren sind eine große Besichtigung und in der Regel eine Trockenstellung im Dock erforderlich, um neue Zeugnisse für die nächsten fünf Jahre ausgestellt zu bekommen.

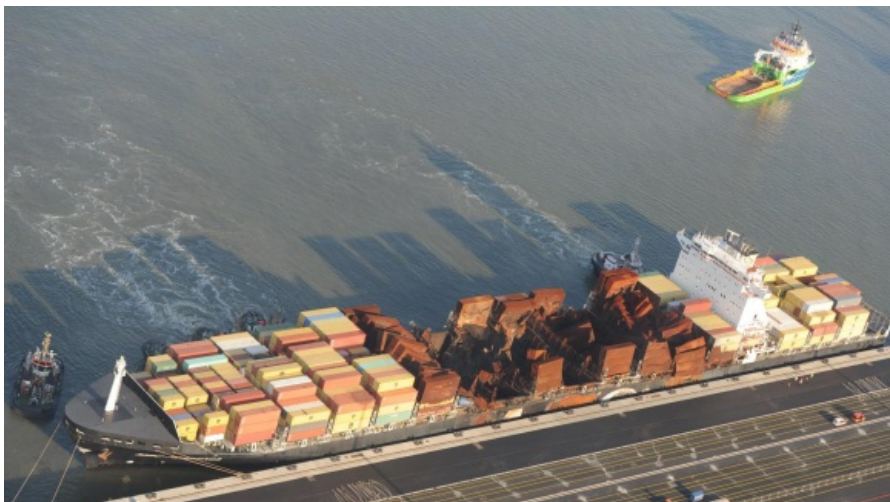
Wenn dieses System perfekt wäre, hätte es nicht die Einführung der Hafenstaatkontrollen gegeben. Hier wird es nationalen Kontrolleuren gestattet, auf ein

Bei der Seeunfalluntersuchung stellte sich heraus, dass die ganze Anlage von Anfang an falsch zusammengebaut war, was jahrelang niemandem auffiel.

Schiff fremder Flagge zu gehen und nachzuschauen, ob der Zustand mit dem im Zeugnis bestätigten übereinstimmt. Es kann die Beseitigung von Mängeln verlangt, das Schiff mit einem Auslaufverbot belegt werden. Das Pariser Memorandum of Understanding on Port State Control, das die Anrainerstaaten von Nord- und Ostsee, des nördlichen Mittelmeers und Nordatlantiks zu einer Organisation mit einheitlichen Standards zusammenfasst, veröffentlicht die Resul-

tate der Kontrollen auf seiner Webseite parismou.org. Dort sind auch die Flaggenstaaten nach ihrer Beanstandungsquote in einer White-, Grey- und Black-List aufgeführt. Trotz dieses Überwachungsregimes kommt es zu Fehlern und Unzulänglichkeiten, die einen überraschen: Beim Brand der „MSC Flaminia“ sollte CO₂ in die brennende Luke eingelassen werden. Das Auslösen der CO₂-Anlage für den Laderaum löste Alarm für den Maschinenraum und die automatische Abschaltung der Maschinenraumlüfter und der Hauptmaschine aus. In der Folge fehlte Maschinenpersonal, das den Fehler suchte, um die Hauptmaschine wieder starten zu können, bei der Brandbekämpfung. Bei der Seeunfalluntersuchung stellte sich heraus, dass die ganze Anlage von Anfang an falsch zusammengebaut und das den Kontrolleuren der Klasse und den Monteuren der Wartungsfirmen jahrelang nicht aufgefallen war.

Als vor zwölf Jahren das Kühlaggregat eines LKWs auf dem RoRo-Fahrgastschiff „Lisco Gloria“ Feuer fing, sollte die Sprühflutanlage ausgelöst werden. Die Pumpe ließ sich aber nicht starten; es kam also kein Wasser, welches das Feuer hätte kühlen können. Der Brand breitete sich aus, das Schiff wurde verlassen und später zum Totalverlust erklärt. Ob eine fehlerhafte Schalterstellung an der Sprühflutpumpe ursächlich war, ließ sich nicht mehr zweifelsfrei feststellen. Außerdem löste sich eine Rohrverbindung des Sprinklersystems für die Aufbauten nach dessen automatischer Aktivierung – mutmaßlich durch die Druckschwankung – und drohte, den um- und tieferliegenden Bereich unkontrolliert zu fluten. Hierdurch wurde der wachhabende Ingenieur gebunden und konnte sich nicht mehr um die Sprühflutpumpe kümmern.



Mittschiffs geschmolzene Containerhaufen: Die „MSC Flaminia“ nach dem Brand



Brand in einem Lastwagen plus technische Probleme: Die „Lisco Gloria“ wurde zum Totalschaden

Wenn das E-Auto brennt

Die Ladung kommt oft unsichtbar an Bord. In Containern, Trailern und Kisten. Für die ordnungsgemäße Stauung und Sicherung innerhalb dieser Transporteinheiten und die korrekte Deklaration sind Betriebe und Personen weitab der Schiffe verantwortlich. Schon länger wurde die unkorrekte Gewichtsangabe von Containern als Problem erkannt. Mittlerweile wird nachgewogen, um eine Überlastung von Decks, der Ladungssicherung und die Gefährdung der Stabilität zu vermeiden. Man könnte sicherlich sagen, dass wer beim Gewicht schummelt oder zu dumm zum Rechnen ist, auch sonst sich nicht gerade übergenu verhält.

Gefährliche Ladung wird nach internationalen Vorschriften in Gefahrgutklassen eingeteilt. Diese müssen oft besonders gestaut werden: an Deck, unter Deck, entfernt von den Aufbauten, entfernt oder getrennt von anderer gefährlicher Ladung – bis hin zu einer kompletten Luke in Längsschiffsrichtung als Zwischenraum. Oft sind Laderäume für Gefahrgut mit besonderen Feuerlöscheinrichtungen ausgestattet.

Fahrzeuge bringen einen teilgefüllten Kraftstofftank und ein elektrisches Bordnetz mit. Kühlcontainer oder -trailer haben ein Kühlaggregat, das meist mit Bordstrom läuft und Wärme abgibt.

Viele Stauplätze an Bord grenzen an Schotten, hinter denen beheizte Tanks für das überwiegend verwendete Schweröl liegen. Um den günstigsten und dreckigsten Schiffstreibstoff überhaupt pumpfähig zu halten, muss er bei 40° bis 50° C gelagert werden. Eine Erwärmung der Ladung ist die Folge.

Ein verhältnismäßig neues Problem sind E-Autos mit ihren Lithium-Ionen-Batterien. Diese zeigen ein besonderes Brandverhalten,

E-Autos sollten mit speziellen Maßnahmen gesichert werden. Fahrzeughersteller und Versicherer müssten handeln.

insbesondere brennen sie lange und sind schwer zu löschen. Eine Sauerstoffreduktion durch Einleitung von CO₂ reduziert zwar die Brandaktivität etwas, aber nicht in ausreichendem Maße. Die Kühlung mit viel Wasser ist Mittel der Wahl. Ein staatlich gefördertes interdisziplinäres Projekt (alberoprojekt.de) empfiehlt eine Reihe von Maßnahmen, um die speziellen Gefahren von E-Autos zu begrenzen: besondere Stellplätze mit Gas-Sensorik, Temperaturüberwa-

chung, Kameras, Trennflächen, Explosionsschutzwänden und im Deck installierten Sprühflutdüsen, um den Wagenboden, der den Akku enthält, zu kühlen. Warten die Fahrzeughersteller und Versicherer, bis diese Vorschläge den Weg durch alle Instanzen der International Maritime Organization (IMO) genommen haben, oder tun sie vorher schon etwas, um ihre Autos zu schützen?

Die Besatzungen machen unter schwierigen Bedingungen jeden Tag ihren Job. Einfach ist der nicht. Oft erfahren sie wenig Unterstützung durch diejenigen, die an Land bleiben durften: Reeder, Spediteure, Inspektoren, Umschlagbetriebe, Zoll, Polizei usw.

Die Lage in der Seeschifffahrt ist also komplex. Eine Vielzahl von Beteiligten mit unterschiedlichen Interessen ist involviert. Am Ende können kleine oder große Nachlässigkeiten in Verbindung mit unglücklichen Zufällen eine Ereigniskette bilden, die eine Katastrophe nach sich zieht. Zu den Gewalten, die bei allem Fortschritt Demut lehren, zählt ganz sicher das Feuer.

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.



Chief Knot Officer:

Praktisch würgen

Der Würgestek oder Konstriktorknoten, der heute im Mittelpunkt steht, bietet sich in vielen Anwendungssituationen an, und das nicht nur in der Seefahrt. Er liefert eine Schlinge, die sich leicht zuziehen lässt, sich aber nach dem Zuziehen nicht wieder lockert. So eignet er sich in der Praxis überall dort, wo man an die Verwendung eines Kabelbinders denken könnte. Dass sich ein Knoten dieser Art nur schwer wieder öffnen lässt, ist einsichtig. Und das ist auch der Grund, warum der Konstriktorknoten nicht zu den Standardknoten der Seglerausbildung gehört.

Die „gesteckte“ Variante geht vom klassischen Webeleinstek aus. Dann wird das lose Ende von außen unter dem festen Ende durchgesteckt, und der Knoten festgezogen.



Bei der „geworfenen“ Variante, die auch in der Mitte einer Leine verwendet werden kann, bildet man zuerst zwei Buchten wie im Bild zu sehen. Anschließend legt man die beiden Buchten kreuzend übereinander.



Danach wird zum Beispiel ein Stab so durch die beiden Augen geführt, dass die Kreuzung der Buchten auf derselben Seite des Stabes liegt. Abschließend wird natürlich noch zugezogen.



Ein anderer Weg: <https://www.youtube.com/watch?v=iPPb-H1kFbdU>

Über den QR-Code kommt man auch dahin (mit einem QR-Reader fotografieren und fertig).



Hans Peter Reiffert, Studiendirektor a.D., schrieb Schulbücher und lehrte Mathematik an der TU Darmstadt.



Beim Hessischen Lloyd ist er Bootsmann und Knotenlehrer.

In Ausgabe 6 des Hessischen Lloyd-Turm wurde der Würgeknoten schon einmal als Beispiel eines „kriminellen“ Knotens vorgestellt, denn es gibt mehrere Kriminalromane und -filme, bei denen Mörder durch Verwendung dieses Knotens als Seemann oder Segler identifiziert und dadurch gefasst werden konnten. Die Herstellungsweisen für den Konstriktorknoten, die hier gezeigt wird, sind aber anders. Hans- Peter Reiffert

Schiffssicherheitsverordnung:

Längere Fristen für teure Sicherheit



Hoffentlich alles dicht & sicher

Deutsche Traditionsschiffe bekommen nochmal mehr Zeit, um die Schiffssicherheitsverordnung zu erfüllen. Die Verordnung von 2018 sah bessere Sicherheitsstandards für Großsegler und alte Dampfschiffe vor, sobald deren Zulassungen abgelaufen wären (HL- Turm Nr. 1). Vergangenes Jahr verlängerte das Bundesverkehrsministerium die Frist. In diesem August kamen Ministerium und Interessenverband GSHW überein, weitere zwei Jahre zu gewähren. Als Begründung wird die Pandemie genannt. Während Corona waren Werftarbeiten mit Freiwilligen nur sehr eingeschränkt möglich und die Erträge von Betreibervereinen schmolzen.

Es geht um teils grundlegende Umbauten. So müssen in den oft alten Schiffen Querschotten installiert werden, damit außer Kontrolle geratene Lecks abgeriegelt werden können (HL- Turm Nr. 5).

Auch notwendige Schulungen und Fortbildungen der Mannschaften sollen erst in weiteren zwei Jahren verbindlich werden. Die Anforderungen an die ehrenamtlichen Crews haben sich als heikel herausgestellt. Die „Gemeinsame Kommission für historische Wasserfahr-

zeuge“ (GSHW) hat mit hohem Aufwand einen Kurs entwickelt, der nötige Kenntnisse in Sicherheit, Rettung und Feuerbekämpfung vermittelt. Obwohl ursprünglich ab kommenden Jahr auf jeder Reise qualifiziertes Personal an Bord sein sollte, meldete die GSHW im Sommer, das Interesse sei „erschreckend gering“.

Mit der Schiffssicherheitsverordnung wurde vor vier Jahren ein staatlicher Fonds über zwanzig Millionen Euro geschaffen. Gemäß der Förderrichtlinie werden bis zu neunzig Prozent der Kosten vom Bund übernommen. Voraussetzung ist, dass der Schiffseigner nicht selbst über genug Geld verfügt. Viele Schiffseigner wissen über Fördermöglichkeiten nicht Bescheid. „Wir werden gebeten, die gesamte Szene zu informieren“, heißt es im Protokoll einer Besprechung zwischen GSHW und Verkehrsministerium drei Jahre nach Veröffentlichung der Förderrichtlinie.

Weitgehender Selbstbezug, politisches Desinteresse und kaufmännische Unfähigkeit spiegelt auch die Berichterstattung der „taz“ von Anfang November über den Kieler Jugendsegler „Zuversicht“. Weitschweifig werden dessen Sanierungsprobleme erörtert. Subventionen seien angeblich nur durch politische Ränkespiele zu ergattern. Die einschlägige gut verständliche „Förderrichtlinie über Zuwendungen für den Erhalt und sicheren Weiterbetrieb der Traditionsschiffahrt“ wurde am 29. August 2019 online im Bundesanzeiger veröffentlicht. (in)

Sommersegeln 2022:

Schön war's

Zwei Jahre war der Hessische Lloyd in Corona- Pause. Im Sommer ging es wieder los. Die Johann Smidt hatte der HL schon zweimal gechartert. Dieses Mal unter Kommando des neuen Kapitäns Volker Krück aus Berlin.

Die Reise begann in Neustadt/ Holstein mit einer Nachtfahrt. Binnen einer Woche wurde die dänische Hauptinsel Seeland von Westen nahezu umfahren. Nach Köge südlich von Kopenhagen kam ein Bus, der die dreißig Männer und Frauen wieder zurück zum Ausgangshafen brachte.



Ankern vorm Eiland



Vielerlei Fahnen



Geringelt: Reeder und Kapitän



Wie mag das Segel hochgehen?



Spachteln und schwätzen

Schöne Schiffsmuseen:

Altes Passagierschiff zum Anfassen

Wer über die Brücke auf die norwegische Insel Hadsel fährt, dem springt das nagelneue Hurtigruten-Museum ins Auge: Es sieht aus wie ein riesiger Bose- Lautsprecher. Oben guckt was raus. Wenn die Sonne günstig steht, sieht man: In der verglasten Riesenbox steht ein komplettes Schiff; nur für den Mast hat's nicht gereicht.

Die MS Finnmarken lief 1956 bei Blohm & Voss in Hamburg vom Stapel und war bis 1993 in Fahrt. Erst provisorisch abgedeckt, steht sie seit einem Jahr in ihrer Glasbox zur Besichtigung. Es ist ein modernes Museum mit allem, was dazugehört: Museumsshop, Führungen und Schaukästen. Im Herzstück, dem Passagierschiff, geht es völlig unmuseal zu: Besucher können überall hin und alles anfassen. Das Schiff steht da, wie gerade verlassen. Über der Stuhllehne auf der Brücke hängt der Uniformrock des Kapitäns, in den Regalen der Kabinen stehen noch Bücher, auf den Tischen liegen abgegriffene Zeitschriften. Das Werkzeug im Maschinenraum ist an Ort und Stelle. Offizierskabinen und Gästebteile versprühen den Charme der Siebziger. Wer in Schubladen späht, findet Handbücher und Notizen. In der Funkbude quakt der Lautsprecher. Besucher werden in der angejahrten Cafeteria bewirtet.

Englische Führungen gibt es fortlaufend. Wer es auf deutsch will, meldet sich bei Ann- Kathrin Süß. Für zehn Besucher gibt es Schutzhelme, dann führt Eckhard Wiech durch den Maschinenraum. Ein MAN- Diesel, Zylinder mit 110 Litern Hubraum, an der Wand hängen Ersatzkolben. Das Schiff steht auf dem Trocknen, so dass der Backbord- Seekasten geöffnet werden konnte. Wiech erläutert, wie und wozu Wasser rein- und rausgepumpt wurde, spricht über Brandverhütung und die schwere Arbeit der Maschinisten in Gluthitze. Zufällig kommt hier niemand vorbei:



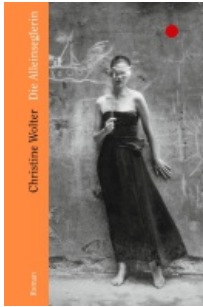
Von oben im Uhrzeigersinn: Als wäre der Kapitän kurz rausgegangen/
So komfortabel reisten Passagiere/
Redakteurin im Maschinenraum/
Ladung an Deck: Ford 17M/
Schiff in der Box



Das Städtchen Stokmarknes liegt in Nordnorwegen zweihundert Kilometer nördlich des Polarkreises. Hier wurde Ende des 19. Jahrhunderts die Reederei Hurtigruten („schnelle Route“) gegründet. Erst waren es Postschiffe, dann Fähren und Frachtschiffe, heu-

te werden vor allem Urlauber transportiert. Für die Kreuzfahrergäste der Hurtigruten gehört ein Museumsbesuch zum Programm, für alle anderen ist es schöne Kür. Billig ist in Norwegen nichts - der Eintritt kostet 28 Euro. (in)

Alleinseglerin



Vor schriftstellern- den Seglern ist grundsätzlich zu warnen. Umgekehrt klappt es. Christine Wolter ist segelnde Schriftstellerin. Was sie über Drachenboote schreibt, hat Hand und Fuß und ist

fern von ödem Fachgerede.

Drachenboote sind einfache, robuste Kielschiffe mit einer kleinen Schlupfkabine. Das Boot des autobiographischen Romans liegt zu Zeiten der DDR im Scharmützelsee bei Berlin. Es ist Erbe vom einst abgängigen Vater, dem Wolter sich spät und mühsam wieder annähern konnte. Er zählte zum roten Adel der DDR. Nach der Nazizeit passte er sich den obwaltenden Bedingungen an und machte Karriere. Im Herzen blieb er hanseatischer Großbürger mit Siegelring und eigenem Boot.

„Die Alleinseglerin“ ist vor vierzig Jahren in der DDR erschienen und jetzt neu aufgelegt. Die Autorin und Bootserbin war überzeugte Bürgerin der DDR. Wolter durfte offiziell nach Mailand umziehen. Sie ist nicht geflohen und hat die DDR nie aufgegeben. Das vermeintlich verheißene Land Italien schildert sie in immer neuem Grau.

Wolter beschreibt teils urkomisch ihr sehr bürgerliches Erbe im Sozialismus. Der Individualismus von Bootseignern reibt sich am amtlichen Kollektivismus. Die Schilderungen vom Leben in der DDR sind verblüffend ungeschminkt. Auch sich selbst schont die Erzählerin wenig. Ihr Kind vernachlässigt sie dauerhaft.

Ein Buch für Menschen, die sich für menschliche Gründe und Abgründe interessieren, fürs Segeln, für die DDR und für die Frage, was Heimat ausmacht.

Ingo Nathusius

Christine Wolter: Die Alleinseglerin, Ecco Verlag, 200 Seiten, 22 Euro

Zur See



Seit 300 Jahren lebt Familie Sander auf der namenlosen Nordseeinsel. Seefahrer, Walfänger, Kapitäne, Frauen, die Kinder groß ziehen und Monate auf Männer und Söhne

warten. Inzwischen sind es die Touristen, die kommen und gehen. Die meisten Inselhäuser gehören reichen Festlandbewohnern, sind den größten Teil des Jahres unbewohnt.

Hanne und Jens Sander haben das Leben ihrer Eltern fortgesetzt. Jens fuhr zur See. Beim Nachhausekommen Fremdeln. Die drei Kinder zogen im Sommer auf den Dachboden, um Platz zu machen für die Gäste. Hanne stellte Blumen in die Zimmer und servierte den Urlaubern am Küchentisch Abendbrot. Auch das lange vorbei. Die Kinder erwachsen. Sohn Rykmer, selbst Seemann, ist von der gefürchteten „weißen Wand“ traumatisiert und Alkoholiker. Jens lebt seit 20 Jahren zurückgezogen als Vogelwart. Auch Hendrick und Eske haben sich eingerichtet in den Brüchen zwischen Tradition und Dienstleistung. Man lebt nebeneinander her, bis ein verirrter Wal strandet.

Dörte Hansen erzählt vom Leben der Inselbewohner, denen die Seefahrt in den Knochen steckt. Es ist wie ein Blick hinter die Kulissen eines Sehnsuchtsorts, wunderbar erzählt, mit Leichtigkeit und Tiefsinn. Und Sätzen wie diesen: „Alle Inseln ziehen Menschen an, die Wunden haben, Ausschläge auf Haut und Seele. Die nicht mehr richtig atmen können oder nicht mehr glauben, die verlassen wurden oder jemanden verlassen haben. Und die See soll es dann richten, und der Wind soll pusten, bis es nicht mehr wehtut.“

Sabine Renken

Dörte Hansen: Zur See, Penguin Verlag, 255 Seiten, 24 Euro

Über die See



In einer Mischung aus Außenbetrachtung und Selbstreflexion beschreibt die französische Autorin Mariette Navarro anrührend und zugleich packend die unheimliche

Tiefe des Ozeans, die Wucht eines Containerschiffs, den ritualisierten Umgang der Seefahrer miteinander. Wer je Seefahrt erlebt hat, findet sie in „Über die See“ elegant und intim beschrieben.

Eine namenlose, 38 Jahre alte Kapitänin auf Großer Fahrt ist erschüttert vom Tod ihres Vaters. Ihre ganze Welt ist erschüttert. Ein surrealistischer Badeausflug auf hoher See, plötzlicher Nebel, die Maschine macht sich selbständig und jählings ist ein Mann mehr an Bord. Das im Text angelegte zu Erwartende geschieht nie: Kein Unglück im Wasser, kein Übergriff, keine Havarie. Dieser wunderbare kleine Roman endet unerwartet.

Dabei gibt sich die Kapitänin gänzlich sachlich und unromantisch. Eine ordentliche Seebärin. Doch schwingt Romantik stets mit. „Es gibt drei Arten von Menschen: die Lebenden, die Toten und die Seefahrer“. Die Seefahrer müssen nicht wirklich zur See fahren. Sie können das Meer in sich tragen, sie sind „vom Festland verstoßen“.

Nautisch kundige Leser stolpern hie und da über nicht lupenreines Vokabular. Kleinigkeiten sind der ansonsten prächtigen Übersetzung geschuldet (Seemann wird zu Matrose, Rudergänger zu Steuermann). Die durchgängig verkehrte Verwendung des Begriffs „Radar“ findet sich jedoch schon im französischen Original.

Ingo Nathusius

Mariette Navarro: Über die See, Kunstmann Verlag, 20 Seiten, 20 Euro

Captain Cook:

Kabeljau aus dem Ofen

Alle kennen und viele mögen Sushi und Sashimi. Japan hat aber noch viel mehr an Fischzubereitungen zu bieten. Leicht zu variieren und immer lecker: Kabeljau mit Misogeschmack.



„Nobu“, ein japanisches Restaurant in London, hat dieses Rezept berühmt gemacht. Bei denen wird Black Cod, zu deutsch Kohlenfisch, in Miso und süßem Reiswein mariniert und dann gegrillt. Heißt zwar Cod - englisch für Kabeljau -, ist aber kein Kabeljau. Kabeljau schmeckt ähnlich und ist viel leichter zu bekommen. Ihr könnt auch Seeteufelschwänze nehmen, Butterfisch (klassisch als Räucherfisch), auch Seebarsch oder selbst Lachs. Egal, es wird sicher gut werden...

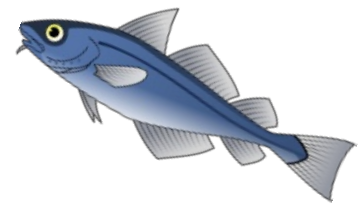
Die Marinade: Einen Teil Sake (japanischen Reiswein, aber keinen teuren nehmen), einen Teil Mirin (süßer Reiswein, gibt's auch in fast jedem Asialaden) und zwei Teile Rohrzucker nehmen. Erhitzen bis der Zucker aufgelöst ist. Jetzt zwei Teile Miso (helles, "weisses" Miso)

untermischen und etwas köcheln lassen. Vom Feuer nehmen und ganz abkühlen lassen.

Den Fisch waschen und trockentupfen. Mit Marinade in eine Ziplock-Beutel. Luft rausdrücken und zwei bis drei Tage in den Kühlschrank. Ab und zu wenden. Marinade vom Fisch abstreichen - nicht waschen! Im Ofen bei 225 Grad 5 bis 8 Minuten backen. Dann noch 1 bis 2 Minuten den Grill dazuschalten, um dem Fisch etwas Farbe zu geben. Fertig!

Serviert wird der Fisch mit Reis, Zitrone, fein geschnittenen Frühlingszwiebeln und einem Gemüseeurer Wahl - Broccoli ist einfach und immer verfügbar, aber Pak Choi würde auch sehr gut passen.

Ansgar Dierkes



Kabeljau ist einer der wichtigsten Speisefische, der im Nordatlantik und angrenzenden Meeren lebt. Um den Nahrungsbedarf der einströmenden Siedler und Goldsucher zu decken, wurde gesalzener Kabeljau im 19. Jahrhundert von den Fanggründen an der amerikanischen Ostküste über Kap Hoorn an die Westküste verschifft. Das haben Archäologen durch genetische Untersuchungen von Gräten festgestellt, die in Los Angeles gefunden wurden (<https://osf.io/preprints/socarxiv/9dmeb/et>). Der heimische Kabeljau der Ostsee hört auf die Bezeichnung Dorsch. (HL)

„Thor Heyerdahl“ hat Corona bewältigt

Der Kieler Dreimaster „Thor Heyerdahl“ ist gut aus der Coronakrise gesegelt. Aktuell ist das Schiff für die übliche Jugend- Winterreise „Klassenzimmer unter Segeln“ auf dem Weg in die Karibik. Der Verein „Thor Heyerdahl“ berichtet von hoher Nachfrage für die Jugendreisen im Sommer auf der Ostsee und einer auf fast 1600 gestiegenen Mitgliederzahl.

Das Schiff gehört einem gemeinnützigen Unternehmen, in dem der frühere Eigner angestellter Geschäftsführer ist. Das Eignerunternehmen veranstaltet Jugendreisen. Für einzelne Reisen auf eigene Rechnung chartert der Unterstützerverein gelegentlich die „Thor Heyerdahl“. Ansonsten stellt der Verein Mannschaft, Helfer und Fachkräfte für Unterhalt und Betrieb des Schiffes.

Dank breiter Unterstützung und professionellem kaufmännischen Personal haben Verein und Eignergesellschaft den Einbruch durch Corona wirtschaftlich ordentlich bewältigt. Bis Corona buchte der Verein „starke Spendeneingänge“ und hatte einen neuen Förderkreis etabliert. Eine Erbschaft über neunzigtausend Euro ging ein. Da die Unterhaltskosten des Schiffes bei der Eignergesellschaft liegen, traf Corona den Verein wirtschaftlich nicht. Der letzte der Redaktion vorliegende Haushaltsplan sah für 2020 einen Vereinsumsatz von 140.000 Euro vor.

Bei der diesjährigen Mitgliederversammlung des Vereins wurde bekanntgegeben, dass der Eignergesellschaft 2020 und 21 durch Corona insgesamt etwa 250.000 Euro Umsatz weggebrochen sind. Dem standen sinkende Betriebskosten gegenüber, doch blieb ein Minus von etwa 170.000 Euro gegenüber einem bisherigen Zweijahresumsatz von 1,4 Millionen Euro.

Von 2007 bis 2009 war die Thor Heyerdahl saniert worden, was einem Neubau nahegekommen war. Seitdem lasteten hohe Schulden auf der Eignergesellschaft. Wie schon unmittelbar nach der Sanierung, gelang es auch unter Corona, fällige Tilgungen von Privatdarlehen aufzuschieben. Die ökonomische Lage nach der Coronakrise sei „angespannt, aber nicht desolat“. (in)



„Thor Heyerdahl“ unter Vollzeug

„Fridtjof Nansen“ nach England verkauft

Der Hamburger Dreimaster „Fridtjof Nansen“ ist im März für hunderttausend Euro vom britischen Verein „Adventure Under Sail“ gekauft worden. Nach einem Bericht des irischen Fachblatts „Afloat“ war geplant, das Schiff drei Monate zu sanieren und schon ab Juli für Jugendreisen einzusetzen. Tatsächlich liegt die „Fridtjof Nansen“ noch immer im Trockendock im westenglischen Bristol. Pressesprecherin Yasmin Deter spricht gegenüber dem HL- Turm von „extensive rebuild“. Pläne zum Einsatz würden 2023 verkündet.

Die „Fridtjof Nansen“ ist das informelle Schwesterschiff der Kieler „Thor Heyerdahl“. Kapitän Hanns Temme war vor vierzig Jahren Gründungsvorsitzender des Vereins „Thor Heyerdahl“. Temme baute sein Küstenmotorschiff (Kümo) zu einem Dreimaster nach Vor-

bild der „Thor“ um und trat in Konkurrenz.

Ende der neunziger Jahre wies das Schiffsregister Zwangshypotheken auf die „Fridtjof Nansen“ auf. Temmes Sohn Marko, Fachkraft für Lagerlogistik, übernahm das Schiff und übertrug das Eigentum auf seine TSFN GmbH. Entgegen gesetzlicher Vorschriften (§ 325 HGB) veröffentlicht die TSFN seit zehn Jahren keine Bilanzen. 2012 wurde die „Fridtjof Nansen“ noch mit 260.000 Euro gebucht. Abschreibungen für Verschleiß waren nicht erkennbar. Der Kassenbestand betrug 92,90 Euro. Ein Betreiberverein für das Schiff zeichnete sich durch häufigen Personalwechsel und interne Querelen aus. Vorsitzender war bis zuletzt der mittlerweile achtzigjährige Hanns Temme, Kassenwart Sohn Heiko.

Die „Fridtjof Nansen“ lag während der Corona- Zeit im Museumshafen von Hamburg- Harburg. Das Schiff war 1919 gebaut worden. „Das Problem ist, dass die historischen, teils rund hundert Jahre alten Schiffe nicht für eine solch lange Zeit gebaut worden seien“, zitierte der NDR im Sommer in anderem Zusammenhang den Vorsitzenden des Dachverbands GSHW, Jan- Matthias Westermann, „Viele Schiffe benötigten nun eine Grundsanierung“. In den vergangenen zwei Corona- Jahren sei der Bestand deutscher Traditionsschiffe um zwanzig auf 85 gesunken, sagte Westermann (HL- Turm Nr. 6: „Nicht alle werden durchkommen“).

Käuferverein „Adventure Under Sail“ (Limited Company by guarantee) muss den Kaufpreis für die TSFN GmbH in zwei gering verzinsten Raten erst 2025 und 2026 zahlen. Die Organisation veranstaltet unter der Marke „Seas Your Future“ Jugendreisen, teils in Zusammenarbeit mit dem irischen Ableger der internationalen „Sail Training Association“ und der „Ocean College GmbH“ des Berliner Sportlehrers Johann Kegler. (in)

Personalien:

Neuer Reederrat

Der Reederrat des Hessischen Lloyd, vulgo: Vorstand, wurde Mitte November in Frankfurt am Main gewählt. Neue Reederin ist Steffi Heck aus Schönbrunn bei Heidelberg.

Die 42 Jahre alte Feuerwehrfrau kam ohne jede maritime Vorkenntnis zum Hessischen Lloyd und entwickelte sich flugs zu einer Stütze der Reederei. Mittlerweile besitzt sie diverse Segellizenzen, besucht regelmäßig einschlägige Seminare und fährt mit eigenen Booten auf Neckar (Motor) und Ostsee (Segelyacht).

Jahrelang war Steffi Heck Einsatzbeamtin bei der Berufsfeuerwehr Heidelberg, wo ihre größte Freude Schiffsunfälle auf dem Neckar waren. Dann eilte Führungskraft Heck



Gestatten: Reederin! Steffi Heck

heran, um auf havarierten Binnenschiffen zu retten, was zu retten war. Seit drei Jahren leitet Heck die integrierte Leitstelle von Feuerwehr und Rettungsdienst für Heidelberg und den Rhein-Neckar-Kreis. Beim Hessischen Lloyd übernimmt sie die Verantwortung von Gründungsreeder Ingo Nathusius. Er bleibt Mitglied des Reederrates. Ebenfalls wurden gewählt: Ansgar Dierkes, Alex Körber, Michel Reiffert, Sabine Renken und Stephan Piaskowski. In den Offiziersrat wurde Andreas Galm gewählt. (HL)



Die Lösung des Preisrätsels im HL-Turm Nummer 9 lautete „Glück“. Das hat es Klaus Pajunk aus Hamburg gebracht, der eine Flasche besten Sherrys bekam, Rainer Platz aus Bad Homburg, der drei Flaschen Atlantikbier erhielt und Ute Grandjean aus Heppenheim, der siegreiche Teilnahme mit einer Kapitänsserviette vergolten wurde. (HL)

Briefe von Leserinnen und Lesern

HL-Turm Nr. 8, Preisrätsel: „Siedend heiß fällt mir ein: Ich habe mich noch nicht bedankt. Jetzt aber. Ich habe mich sehr über die Kapitänssocken gefreut. Seglerehrentwort!“ - Jan von Schmidt-Phiseldeck, Kiel

HL-Turm Nr. 9, „Fire Aboard!“

„Wir sind gerade dabei, die Sicherheitsbestimmungen der Traditionsschiff-Verordnung umzusetzen. Dabei ist mir aufgefallen, dass die an Deck befindlichen scharfen Auslöser für die CO₂-Löcher im Maschinenraum eine Gefahr für Maschinisten sind:

Wenn sich Gäste an Bord aufhalten, die an allem rumspielen. Andererseits sollen diese Auslöser leicht zugänglich sein.“ - A.R., Maschinist

„Das Thema ‚Feuerlöschanlage in Maschinenräumen‘ ist bei den Kontrollen durch die Besichtigter unserer Dienststelle ein

riesiges Thema“, schreibt Almut Wenge von der ‚Dienststelle Schiffssicherheit‘ der Berufsgenossenschaft Verkehr auf Nachfrage des HL-Turms, „Die CO₂-Auslöser müssen sich in einer ‚restricted area‘ befinden - also einem Bereich, der nur einem sehr eingeschränkten Personenkreis zugänglich ist. In der Regel ist dieser zugangsbeschränkte Ort die Brücke. Bei Traditionsschiffen wird aufgrund der speziellen Bauweise gelegentlich auch ein anderer zugangsbeschränkter Ort gewählt. Damit in der ‚restricted area‘ niemand ungeplant gegen den CO₂-Auslöser kommt, befindet er sich in einem geschlossenen (aber nicht zugeschlossenen) Kasten, den man öffnen muss, ehe man den Auslöser bedienen kann. Übrigens werden ohnehin nur auf einem Teil der Traditionsschiffe CO₂-Feuerlöschsysteme genutzt. Denn damit es funktioniert, muss der Maschinenraum luftdicht verschließbar sein. Bei vielen Traditionsschiffen sind stattdessen alternative Feuerlöschsysteme wie Schaum- oder Aerosolanlagen an Bord“.

HL-Turm kostenlos abonnieren

Mail an turm@hessischerlloyd.de, im Betreff „Abo her!“

Wer den HL-Turm nicht mehr beziehen will, schreibt in den Betreff „Abo kündigen“. Fertig!

Nautisches Quiz



Die Buchstaben der richtigen Antworten ergeben das Lösungswort.

Die Lösung mit Absenderadresse an turm@hessischerlloyd.de

Einsendeschluss: 31. Januar

1. Preis: Eine Flasche bester Sherry
2. Preis: Grafik Kreidelfesen II von Günther Hermann (ein Hesse!)
3. Preis: zwei Pack original norwegischer Trocken-Kabeljau, reich an Omega 3, „et rent naturprodukt“



Impressum

Hessischer Lloyd Turm
Zeitschrift der hessischen Hochseereederei

Redaktion: Ingo Nathusius (verantwortlich),
Sabine Renken
redaktion@hessischerlloyd.de

Bildnachweis: Hessischer Lloyd, außer S. 1 & 2:
Bundeswehr/ Kolodin, 2 unten: Schwedische
Marine, 4: Wikipedia: „gemeinfrei“, 5,7 & 8:
Havariekommando Cuxhaven, 6: Kai Ebert, 9:
Hans Peter Reiffert, 10: Deutsche Flagge, 13:
Google: „frei verfügbar“, pixabay.de, 14: thor-
heyerdahl.de

Hessischer Lloyd, Reedereikontor im Hause
Dierkes Associates GmbH, Am Salzhaus 6, 60311
Frankfurt am Main, eingetragen beim
Amtsgericht Wiesbaden unter VR 6592
reedereikontor@hessischerlloyd.de

www.hessischerlloyd.de

Der Hessische Lloyd ist Mitglied des Hessischen
Segler Verbandes (HSeV), der Gemeinsamen
Kommission für Historische Wasserfahrzeuge
(GKHW) und Fördermitglied der Deutschen
Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger
(DGzRS).

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

Sie sind Feuerwehrfrau und mit Ihrer Segelyacht „Seehund“ in der Kieler Förde. Aus dem vorbeifahrenden Containerschiff „Druschba“ dringt Rauch.

- K Sie wählen am Mobiltelefon 112 und holen Kollegen der Freiwilligen Feuerwehr Laboe
- L Sie setzen über Kanal 16 eine Dringlichkeitsmeldung ab.
- M Sie packen ihren Feuerlöscher und versuchen, das brennende Schiff zu entern

Im Wasser schwimmt ein zuckender Mann in ölverschmiertem Overall. Durch ein fachgerechtes MOB-Manöver nehmen Sie den Verletzten an Bord.

- Ö Die Abdichtung des Maschinenraums war schadhaft. Der Maschinist hat auf der Flucht CO2 der Löschanlage eingeatmet
- Ä Wegen des öligen Overalls haben Sie Sorge um die Umwelt und informieren das Havariekommando in Cuxhaven.
- Ü Vorsicht: Der Mann könnte ein Terrorist sein, der das Schiff in Brand gesteckt hat.

Zwischen Sie und den Havaristen schiebt sich die „Gorch Fock“. Welcher Schiffstyp nimmt Ihnen die Sicht?

- S Bark
- T Brigg
- U Brack

Im Hafen Schilksee übergeben Sie den Verletzten den bereitstehenden Sanitätern. Gerade macht sich das Rettungsboot „Gerhard Elsner“ bereit, zum Brandherd auszulaufen. Sie springen in letzter Sekunde an Bord.

- B Sie gewinnen das Herz der Mannschaft durch einen Vortrag über den Maler Gerhard Elsner
- C Der Vormann kennt Sie von zahllosen Fortbildungen und freut sich über Unterstützung.
- D Der Vormann lässt Sie mittels Konstriktorknotens unter Deck fixieren

An Bord der „Druschba“ bilden Sie einen Stoßtrupp und stellen fest, dass einige Querschotten brandheiß sind.

- H Sie veranlassen Kühlung durch Meerwasser.
- I Sie brechen ein Schott auf.
- J Sie erkennen, dass da nichts mehr zu retten ist und dringen in Gegenrichtung vor.

Dank Ihre Einsatzes ist das Feuer gelöscht, die Gefahr gebannt. Der betrunkene Koch nutzt die Resthitze, um auf Deck wohlmarinierten Fisch zu braten.

- E Kabeljau?
- E Kohlenfisch?
- E Dorsch?

Die „Druschba“ liegt am Kai. Bei Wodka zum Fischgericht bedankt sich der Kapitän und bittet um Rat

- M „Halten Sie sich von Gotland fern!“
- N „Schmeißen Sie die CO2- Löschanlage raus. Hi-Fog und Schaum sind Trumpf“
- O „Weniger Wodka, mehr Sherry und sowas passiert nimmer“