



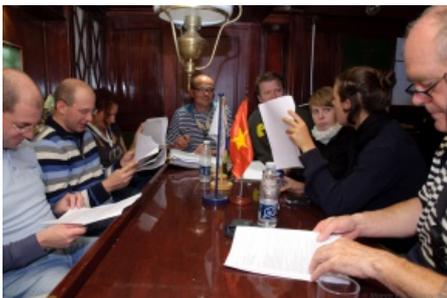
Hessischer Lloyd Turm

Hessischer Lloyd in der Krise

Sommersegeln 2023 fällt aus



Führungswechsel gescheitert. Zukunft ungewiss



Blick zurück: Gründungsversammlung des Hessischen Lloyd an Bord der Amphitrite



Am Anfang schwer formell. Der erste Reederrat tagt im Reedereikontor



Hoffnungsvolle Planungen: Workshop des Reederrats im Sommer 2022

Der über ein Jahr vorbereitete Wechsel in der Führung des Hessischen Lloyd ist gescheitert. Die im November gewählte neue Reederin ist zurückgetreten. Die für Juni geplante Reise mit der „Johann Smidt“ ist abgesagt.

Fünfzehn Jahre hatte der mittlerweile 63 Jahre alte Frankfurter Journalist Ingo Nathusius die Reederei geführt. Um frischen Wind in das Unternehmen zu bringen, wurde seit Ende 2021 an Nachfolge gearbeitet. Mit der zwanzig Jahre jüngeren Feuerwehrfrau Steffi Heck präsentierte sich eine tatkräftige neue Reederin. Aus privaten Gründen konnte sie das Amt nach ihrer Wahl nicht erfüllen. In Abstimmung mit dem Reederrat sagte sie das

diesjährige Sommersegeln ab und trat Anfang März zurück.

Zweck des Hessischen Lloyd ist, Reisen auf Großseglern zu veranstalten, bei denen Naturerleben, interessante Angebote am Wegesrand, gute Küche und höflicher Umgang gleichermaßen zählen. Bei den Reisen des Hessischen Lloyd entstanden Freundschaften und Liebesverhältnisse. Stiftung einer Ehe ist verbürgt.

Über die Jahre war der HL mit sechs verschiedenen Schiffen unter drei Kapitänen auf der Ostsee unterwegs: Ziele waren Klaipeda, Danzig, Stockholm, Kopenhagen und die Inseln Gotland und Bornholm. Zudem wurden kleine Häfen und romantische Buchten

und Sunde angelaufen. Neben gelegentlichen Vorträgen zu Politik und Wirtschaft der besuchten Länder und zu Flora und Fauna der Ostsee wurden in Häfen Ausstellungen und Museen besucht. Besonders beliebt waren morgendliches „Yoga unter Segeln“, regelmäßige Knotenurse und das Programm „Training für Yachtsegler“. Dabei berichteten erfahrene Nautiker aus Theorie und Praxis und wiesen in Funktion und Gebrauch der nautischen Geräte an Bord ein.

Nach dem Rücktritt der Reederin bleibt der übrige Reederrat im Amt. Der Geschäftsbetrieb ruht. Der Hessischen Lloyd Turm wird mit dieser Ausgabe eingestellt (HL).

Kritische Bestandsaufnahme

Führerscheine für den Wassersport

Führerscheine für Sportboote gibt es in rauen Mengen. In dieser Abhandlung durchforstet **Joachim Venghaus** das Spektrum. Zudem wird, wenn nötig, auf unnötige Erschwernisse oder gar Missstände bei Prüfungen hingewiesen.

Binnengewässer

Der Hessische Lloyd nennt sich Hochseereederei, ist jedoch klar erkenntlich in Hessen ansässig. Beginnen wir also mit den Binnenscheinen. Auf den ersten Blick ist die Lage sehr übersichtlich. Es gibt den Sportbootführerschein mit dem Geltungsbereich Binnenschiffahrtsstraßen, so der offizielle Name. Alle Führerscheine haben zu lange Namen. Wir kürzen ab:

SBF Binnen

Er ist vorgeschrieben, wenn ein Sportboot mit einem Motor von mehr als 11,03 kW (15 PS) Leistung zu Sport- oder Erholungszwecken bewegt werden soll. Auf dem Rhein sind die Regeln strenger, dort sind Motorboote nur bis 3,68 kW (5 PS) führerscheinfrei. Mit einem solchen SBF Binnen/Antriebsmaschine ausgestattet ist es möglich, Sportboote, die kürzer als 20 Meter sind, auf den Bundeswasserstraßen zu fahren. Auf dem Rhein gilt eine Längenbegrenzung von unter 15 Metern. Nach einer Theorieprüfung im Mul-



Wer bei der SSS-Prüfung erst lange nach der Tonne Outer Owers oder nach Barfleur suchen muss, hat schon verloren

tiplen Choice Verfahren und einer praktischen Prüfung mit einem Motorboot wird der Sportbootführerschein als Kunststoffkarte ausgegeben. Die Berechtigung wird mit „IWM (inland waters; motorized craft)“ angegeben. Der Deutsche Segler-Verband DSV und der Deutsche Motoryachtverband DMYY sind – jeder für sich – vom Verkehrsministerium beliehen, die Prüfungen durchzuführen.

Hier endet die Übersichtlichkeit. Jetzt wird es kompliziert.

Für den Segelsport bedarf es auf den meisten Binnenrevieren keines Führerscheins. Ausnahmen bilden Berliner und Brandenburger Gewässer. Wer auf bestimmten Revieren von Spree, Oder oder Havel segeln möchte, muss sich um den SBF Binnen/Segel kümmern. Hierfür müssen weitere Theoriefragen beantwortet und eine praktische Prüfung mit einem Segelboot abgelegt werden. Auf der Kunststoffkarte steht dann zusätzlich „IWS

(inland waters; sailing craft)“. Es mag Landesregeln geben, die vorschreiben, dass auf bestimmten Gewässern, z.B. Talsperren, auch der Eintrag IWS/ SBF Binnen/ Segel verlangt wird.

Kleinschifferzeugnis

Wer ein Sportboot nicht zu Sport- oder Erholungszwecken bewegt darf dies ab Januar 2024 nicht mehr mit dem SBF Binnen tun. Es wird dann eine gewerbliche Nutzung unterstellt. Hierfür wird das neue Kleinschifferzeugnis benötigt. Betroffen sind Personen, die praktische SBF-Ausbildung betreiben, Sportboote überführen, Werft- oder Vorführfahrten durchführen oder Einsatzboote eines privaten Rettungsdiensts fahren. Wer so etwas schon vor Januar 2022 getan hat, kann bis Januar 2024 unter bestimmten Voraussetzungen das Kleinschifferzeugnis ohne Prüfung im Rahmen einer Umschreibung erhalten. Zuständig ist die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes.

Inhalt

Führerscheine	4
Lieblingshafen: Marstal	7
Knotenkunde	9
Gaffelbruch und Romantik	10
Buchempfehlung	11
Captain Cooks Rezept	12
Leserbriefe, Gewinner	13
Nautisches Quiz / Impressum	14

Sportpatent, Sportschifferzeugnis

Erreicht oder überschreitet das Sportboot die Längenbegrenzung von 15 bzw. 20 Metern, so ist auf dem Rhein das Sportpatent vorgeschrieben. Hierfür muss neben einer Theorieprüfung auch Streckenkunde nachgewiesen werden. Auf den übrigen Binnengewässern ist das Sportschifferzeugnis vonnöten. Die Längengrenze wird mit diesen Scheinen einheitlich auf 25 Meter erhöht. Beide Scheine werden von der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes abgeprüft und ausgestellt.

Bodenseeschifferpatent A+D

Der Bodensee hat ganz eigene Regeln. Hier wird das Bodenseeschifferpatent A (Motorboot) und D (Segelboot) benötigt. Zuständig sind die Landkreise.

Seeschiffahrtsstraßen, Küstenmeer und Hohe See

Wir sind nun im Stammrevier der Hochseereederei Hessischer Lloyd angekommen. Alle bisher kennengelernten Scheine können zu Hause bleiben. Es werden neue benötigt. Für die See gibt es vier verschiedene Sport-Scheine. Sie orientieren sich in ihrer Hierarchie daran, wie weit die Entfernung zur Küste werden kann.

SBF See

Hat das Sportboot, das auf See bewegt werden soll, einen Motor mit mehr als 11,03 kW (15 PS) Leistung, ist der Sportbootführerschein mit dem Gültigkeitsbereich Seeschiffahrtsstraßen fällig. Wir kürzen ab zu SBF See.

Seeschiffahrtsstraßen werden gelegentlich mit den von roten und grünen Lateraltönen begrenzten Fahrwassern verwechselt. Letztere entsprechen schließlich der Vorstellung von Straßen ganz gut. Falsch – es handelt sich bei den Seeschiffahrtsstraßen um einen drei Seemeilen breiten Wasserstreifen entlang der Küste oder Basislinie von Borkum bis Sylt und von Flensburg bis Usedom.

Die Prüfung besteht aus einem An-

kreuztest, aus Seekartenaufgaben und aus einer praktischen Prüfung mit einem Motorboot, bei der auch einige Knoten vorgeführt werden müssen. Zuständig sind wiederum DSV oder DMV. Nach Prüfungserfolg erhält man wieder eine Kunststoffkarte mit dem (zusätzlichen) Eintrag „CWM (costal waters motorized craft)“. Es gibt – anders als beim SBF Binnen – keinen Segelschein 'CWS'. Für das Segeln auf See gibt es keine Führerpflicht. Wer will, der darf – ob er es kann oder nicht.

Zum Fahren von Sportbooten ist der SBF See der einzige verpflichtende Schein, den man für ein Fahrzeug, das die deutsche Flagge führt, wirklich haben muss. Er verliert keineswegs an der Drei-Seemeilengrenze seine Gültigkeit. Wer mit eigenem Schiff zu Sport- oder Erholungszwecken unterwegs ist, kann damit die Welt umrunden und auch fremde Länder ansteuern. Es gilt das Recht des Flaggenstaats, wenn es darum geht, welcher Führerschein vorhanden sein muss.

Anders verhält es sich, wenn ein Sportboot gewerblich betrieben wird, wenn also Gäste gegen Bezahlung mitgenommen werden oder wenn Ausbildungs-törns angeboten werden.

Sportküstenschifferschein, SKS

Wer gewerblich bis zu zwölf Seemeilen von der Küste entfernt unterwegs ist, braucht den SKS. Wenn die praktische Prüfung zu diesem Schein auf einer Segelyacht abgelegt wurde, ist er 'mit Antriebsmaschine' und 'unter Segel' gültig und zwar in den Küstengewässern, also innerhalb der Zwölf-Meilen-Zone.

Wer einen Vercharterer überzeugen möchte, dass man vertrauenswürdig ist, hat mit dem SKS gute Argumente. Manche Vercharterer bestehen sogar auf der Vorlage eines SKS, obwohl er nicht vorgeschrieben ist.

Die Prüfung, die ebenfalls beim DSV und DMV ab-

gelegt werden kann, wiederholt viele Inhalte des SBF See, der übrigens vorhanden sein muss. Hinzu kommen Wetterkunde und anspruchsvollere Navigationsaufgaben. Kenntnis im Umgang mit den Gezeitentafeln des Bundesamts für Seeschifffahrt und Hydrographie ist auch vonnöten. Beim Theorie-Teil der Prüfung muss mit eigenem Text geantwortet werden, ein einfaches Ankreuzen reicht nicht aus. Bei der praktischen Prüfung muss mit einer Segelyacht u.a. ein Mensch-über-Bord-Manöver unter Segeln vorgeführt werden, bei dem die Yacht neben dem schwimmenden Körper zum Stehen kommen muss.

An den Prüfungsbedingungen bei allen bisher behandelten DSV/DMV-Führerscheinen ist nichts Gravierendes zu kritisieren. Das Selbststudium ist zulässig und gut möglich. Lehrbücher gibt es in bunter Vielfalt. Konkurrenz belebt bekanntlich das Geschäft und sorgt in diesem speziellen Fall für Qualität. Auch gibt es viele Angebote von Bootsfahrschulen und Wassersportvereinen, die einen bei der Prüfungsvorbereitung an die Hand nehmen. Das Lernen können aber auch die niemandem abnehmen. Alle Theoriefragen sind hinlänglich bekannt. Zwar gibt es die eine oder andere Frage, die arg missverständlich formuliert ist, aber mit guter Vorbereitung sind auch diese Klippen gut zu umschiffen. Beide Verbände betreiben eine Vielzahl von Prüfungsausschüssen, so dass auch tief im Binnenland Sportbootführerscheine abgelegt werden

Kurs halten auf dem Weg zum SBF-Binnen



können. Meine praktische SBF-See Prüfung fand seinerzeit auf dem Leineabstiegskanal in Hannover statt. Die SKS-Praxisprüfung muss dagegen an der Küste stattfinden, die Theorieprüfung nicht. Es mag Prüfer mit guten und mit schlechten Tagen geben, gut vorbereitet kann einem aber auch ein grumeliger Prüfer nichts anhaben. Nur schlecht vorbereitete oder sehr nervöse Prüflinge brauchen nachsichtige Prüfer.

Die Reise geht weiter, wir verlassen die Zwölf-Seemeilen-Zone. Wer das gewerblich tut, braucht den nächsten Schein.

Sportseeschifferschein SSS

Er deckt die Gewässer bis zu einem Abstand von dreißig Meilen zur Küste ab. Einige pragmatische Zugaben sind ebenfalls dabei: Ostsee, Nordsee, Englischer Kanal und das gesamte Mittelmeer sind eingeschlossen, ohne dass die dreißig Meilen nachgemessen werden.

Inhaltlich geht es nun ans Eingemachte. Insgesamt gibt es vier theoretische Teilprüfungen: Navigation, Schifffahrtsrecht, Wetterkunde, Seemannschaft. Alles, was bei SBF See und SKS gefragt wurde, kommt wieder dran und vieles mehr. Die Gezeitenrechnung muss mit den anspruchsvollen englischen Admiralty Tide Tables durchgeführt werden. Es kommt das Radarplotten hinzu, was eine Voraussetzung für das verantwortungsbewusste Fahren bei Nebel ist. Leider wird kein Wort über zeitgemäße Yacht-Radaranlagen verloren. Die Berechnung des kleinsten Passierabstands (CPA) können diese Anlagen sehr viel zuverlässiger vornehmen, als es mit Plotten auf Papier möglich ist. Die Wetterkunde ist sehr umfangreich, viele Besonderheiten im Mittelmeer müssen auswendig vorgehalten werden.

Zuständig sind wieder DSV und DMVY. Die bereits erwähnten Prüfungsausschüsse sind nun jedoch nicht mehr beteiligt. Zuständig ist die Zentrale Verwaltungs-

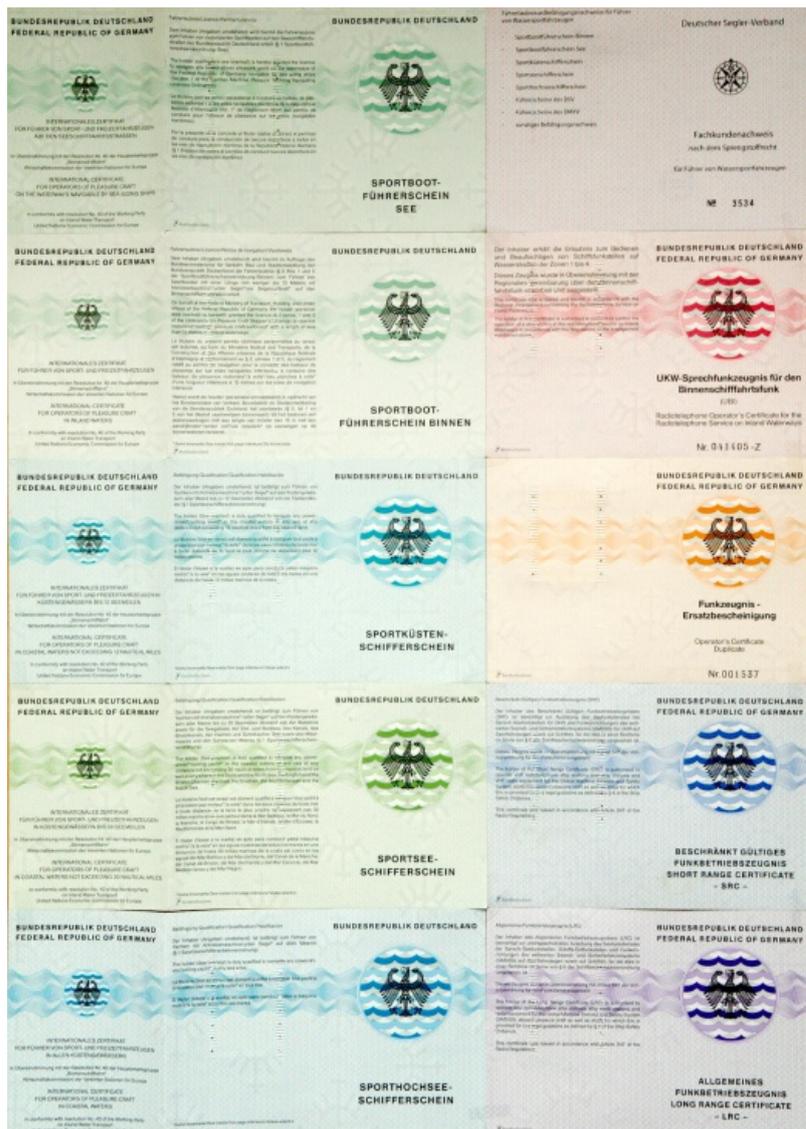
stelle beider Verbände mit Sitz in Hamburg. Es werden aber auch Theorieprüfungen an anderen Orten angeboten.

Bei den bisherigen Führerscheinern war der Aufgabenpool immer bekannt. Das ist nicht mehr der Fall. Erschwerend ist, dass es nur ein nennenswertes Lehrbuch gibt, das die möglichen Prüfungsinhalte zusammenträgt. Diesem Buch fehlt der Konkurrenzdruck. Es führt kein Weg daran vorbei, das 'dicke Gelbe Buch' mit dem Titel „Sportseeschifferschein“ der Autoren von Haefen, Schultz, erschienen bei Delius Klasing, muss auswendig gelernt werden. Sehr

empfehlenswert ist das 'dünne Gelbe Buch' mit Prüfungsbeispielen namens Übungsaufgaben SSS+SHS, erschienen im DSV-Verlag. Zusätzlich benötigt man das 'Begleitheft SSS+SHS'. Das ist ein erlaubtes Hilfsmittel bei der Prüfung. Eigene Formelsammlungen oder auch nur handschriftliche Eintragungen in dem Begleitheft sind verboten.

Dieses Begleitheft ist ein Ärgernis. Die Formelsammlung der aktuellen Auflage von 2015 alles andere als gelungen. Sie ist irreführend aufgebaut, sie hat eklatante Fehler; außerdem wird gegen mathematische Gepflogenheiten ver-

Nach sehr viel Lernen und Üben gibt's einen Schein



stoßen. Auf den Webseiten des DSV ist eine berichtigte Version zu finden, die nach meiner Intervention im Jahr 2016 beim Vorsitzenden des Lenkungsausschuss erstellt wurde. Manches ist dort besser. Fehlerfrei ist die aktuelle Version 2018 jedoch noch immer nicht.

Bemerkenswert ist die Tatsache, dass die Bearbeitungszeit bei der Teilprüfung Navigation sehr knapp bemessen ist. Es genügt nicht zu wissen, wie es geht, man muss mit Kursdreieck, Bleistift und Zirkel sehr schnell sein. Ortskenntnis im Englischen Kanal ist wichtig. Dort findet die Navigation statt. Wer lange nach der Tonne Outer Owers oder nach Barfleur suchen muss, hat schon verloren. In der letzten Woche vor der Prüfung muss auf Tempo trainiert werden. Eigene Markierungen auf der Übungsseekarte sind verboten. Stromruten wie üblich mit dem Textmarker hervorzuheben gilt als Täuschung.

Bei der SSS-Praxisprüfung muss die Yacht mit einer Radaranlage ausgestattet sein. Die SKS-Manöver MOB sowie An- und Ablegen sind erneut dabei. Die Bedienung der Radaranlage muss vorgeführt werden. Während ein Prüfling die Manöver fährt, wird ein anderer Prüfling unter Deck zu allen möglichen Themen der Navigation, der Wetterkunde und zum Seerecht befragt. Ich hatte Glück, ich empfand diesen Prüfungsteil wie ein freundliches Fachgespräch. Es gibt natürlich auch andere Erfahrungen. Auch beim SSS ist Selbststudium möglich, ich habe es praktiziert, es könnte jedoch sein, dass Segelschulen bessere Informationen haben, welche Aufgaben üblicherweise gestellt werden.

Sporthochseeschifferschein SHS

Jetzt wollen wir in gewerblicher Sportschiffahrt grenzenlos unterwegs sein.

Wer nach Erhalt des SSS weitere tausend Seemeilen als Wachführer oder Schiffsführer angesam-



Übungskarte (ÜK) 2656 zeigt den Englischen Kanal. Gezeiten müssen hier mit den anspruchsvollen englischen Admiralty Tide Tables berechnet werden.

melt hat, kann die letzte Hürde nehmen und den SHS angehen. Er gilt weltweit.

Bei dem mächtigsten der DSV-Scheine eröffnet sich ein neues, faszinierendes Thema. Das sagen jedenfalls die einen. Andere verfluchen die neue Hürde. Es geht um die astronomische Navigation und um den mathematischen Teil der terrestrischen Navigation namens Besteckrechnung und Großkreisnavigation. Ich gebe zu, dass ich zu denen gehöre, die 'Astro und Großes Besteck' als Hobby im Hobby betrachten. Umso schmerzlicher ist es, zu sehen, was der Lenkungsausschuss daraus gemacht hat.

Bis 2015 war es zulässig und üblich, dass Aspiranten zum SHS sich einen programmierbaren Taschenrechner kauften, der die zwei Astro-Formeln und die knapp zehn terrestrischen Formeln programmiert hatte. Das Astro-Programm fragte nach den vier Eingangsgrößen Länge und Breite des Koppelorts sowie Deklination und Greenwich-Stundenwinkel des beobachteten Gestirns und spuckte die zwei Ergebnisse aus, die zum Zeichnen einer Standlinie nötig sind. Zusammen mit der beobachteten Höhe aus der Sextantenmessung wird aus dem Mysterium ein Kinderspiel. Findige Segelschulen boten diese Rechner auch zum Mieten an. Niemand musste die Formelsammlung des Begleithefts

benutzen, niemandem fielen die schlimmen Fehler auf. Auch ohne Sinn und Verstand konnten präzise Ergebnisse erzeugt werden. Wenn Jahre später tatsächlich einmal mitten auf dem Teich - warum auch immer - keine GPS-Position verfügbar ist, dann nützt einem der damals gemietete Taschenrechner rein gar nichts.

Folgerichtig änderte im Jahr 2015 der Lenkungsausschuss die Spielregeln und verbot die Benutzung von programmierbaren Taschenrechnern. Nun gibt es eine Positivliste von zulässigen Taschenrechnern. Ich persönlich halte diese Änderung für genau das Richtige.

Leider verfiel der Lenkungsausschuss ins andere Extrem. Eigene Formelsammlungen oder Formblätter sind bei der Prüfung verboten. Nur die Formelsammlung im Begleitheft ist zulässig, die - das wurde schon angedeutet - gegen mathematische Gepflogenheiten verstößt, irreführend ist und eklatante Fehler aufweist. Während meiner Vorbereitung zur SHS Prüfung im Jahr 2016 intervenierte ich beim Vorsitzenden des Lenkungsausschuss. Es gab einen regen Mailaustausch und auch ein persönliches Treffen. Eine korrigierte Fassung der Formelsammlung wurde 2016 erstellt und im Netz zur Verfügung gestellt. Sie war besser, aber immer noch irreführend. Inzwischen ist in der Fassung von

2018 sogar ein neuer Fehler aufgetaucht.

Das einzige nennenswerte SHS-Lehrbuch, das 'dicke Grüne', ist keine große Hilfe. Es ist von den Autoren Damm, Irminger, Schultz und Wand erstellt, bei Delius Klasing erschienen und bildet den Stand von 2006 ab. Zu der Zeit wurden programmierbare Taschenrechner benutzt. Mathematische Zusammenhänge werden in Form von BASIC-Quellcode dargestellt, was - nun ja - gewöhnungsbedürftig ist. Das dazugehörige Übungsbuch, das 'dünne Grüne', vermittelt Beispielprüfungen, die jedoch leichter ausfallen als in der Wirklichkeit.

Ganz schlimm sind die beiden Formblätter des Lenkungsausschuss. Es sind die einzigen, die bei der Prüfung verwendet werden dürfen. Die dort vorgegebene Vorgehensweise zwingt die Prüflinge zu völlig unsinnigen Schritten. Bis zu 15 numerische Zwischenergebnisse sollen mit einer Genauigkeit von fünf Stellen hinter dem Komma notiert werden, um sie anschließend erneut in den Taschenrechner einzugeben. So werden Fehler vorprogrammiert und kostbare Zeit vergeudet.

Auch die SHS-Prüfungen finden im Akkord statt. Besser ist es, die vier Eingangsgrößen in den Speichern der zulässigen Taschenrechner zu hinterlegen und die beiden Formeln so umzustellen, dass sie gleich das gewünschte Ender-

gebnis liefern. Das geht aber nur, wenn die Autoren der Formblätter und Formelsammlung, den einzigen erlaubten Hilfsmitteln, akzeptieren, dass es die Umkehrfunktionen von Sinus, Cosinus und Tangens (arcsin, arccos, arctan) wirklich gibt und auch in langen Formeln verwendet werden dürfen. Durch die Speichernutzung ist die Eingabe der beiden

Ganz schlimm sind die SHS-Formblätter, die die Prüflinge zu völlig unsinnigen Schritten zwingen.

Formeln mit immer der gleichen Tastenfolge zu erledigen. Die zulässigen Taschenrechner können sogar mit der etwas merkwürdigen nautischen Notation von Winkel umgehen. Wenn der Taschenrechner eine Taste mit dem Symbol ($^{\circ}$ ' ") aufweist, kann ein Winkel von z.B. $54^{\circ}19,3'$ direkt eingegeben werden. Die im Formblatt angeforderte Umrechnung in $54,32167^{\circ}$ kann entfallen, das mehrfache Eingeben dieses Wertes ebenfalls. So werden Fehler vermieden. Die zulässigen Taschenrechner des Marktführers Casio haben diese Taste.

Bei meiner Intervention konnte ich die Gesprächspartner nicht von diesem Irrweg abbrin-

gen. Ich frage bewusst überspitzt: Sollen die angehenden SHS-Segler in den Prüfungen durchfallen oder sollen sie bei GPS-Ausfall sicher ans Ziel kommen?

In meiner beruflichen Praxis als Hochschullehrer dürfen die Studierenden zu jeder Prüfung einen 'legalen Puschzettel' mitbringen. Ein Blatt dürfen sie beidseitig mit beliebigen Inhalten beschriften und in der Klausur verwenden. Das Erstellen dieses Zettels ist eine hervorragende Prüfungsvorbereitung. Die unsinnigen Formblätter, auf denen der Lenkungsausschuss besteht, könnten links liegen gelassen werden. Für Fehler in der eigenen Formelsammlung ist der Prüfling und nicht mehr der Lenkungsausschuss verantwortlich. Die Zahl der Klagen vor dem Verwaltungsgericht wegen nicht bestandener Prüfungen dürfte deutlich kleiner werden.

Joachim Venghaus ist Professor für Technische Mechanik und Maschinendynamik an der Hochschule Stralsund, Chartersegler und Scheinesammler. Autor nautischer Texte zu KVR, SeeSchStrO und diversen Funk- und Führerscheinen (unter www.venghaus.eu frei verfügbar). Dort auch kostenlos und ohne Anmeldung Vorschläge für Astro und Großes



Besteck (in der Prüfung dürfen diese Formblätter mit narrensicheren Wegen nicht verwendet werden).

Großsegelei ist kulturell wertvoll

Mitte März haben die deutsche Unesco-Kommission und die Kultusminister-Konferenz beschlossen, dem Segeltraining auf Traditionsschiffen ins Verzeichnis des immateriellen Kulturerbes aufzunehmen. Die Übergabe der Urkunde an die Sail Training Association und andere Verbände ist für Ende Juni ge-

plant. Aufnahme ins nationale Verzeichnis des Kulturerbes ist Voraussetzung für Nominierung für die internationale Liste der UNESCO.

Kulturell wertvoll seien „das Üben und Weitergeben von traditioneller Seemannschaft, insbesondere des Könnens und Wissens bezüglich des Segelns, der Navigation, dem Schiffserhalt und dem Schiffsbetrieb mit jugendlichen Trainees“, loben Kultusminister und deutsches UNESCO-Komitee. Zu-

gleich mahnen sie, mit der Auszeichnung sei „keine automatische finanzielle Unterstützung verbunden“.

Das „Immaterielle Kulturerbe“ hat nichts mit dem „Weltkulturerbe“ zu tun. Zu ihm gehören einzigartige Bauten und Anlagen. „Immaterielles Kulturerbe“ muss und kann nicht einzigartig sein. Es geht um lebendige Traditionen, Wissen und darstellende Künste. (in)

Mein Lieblingshafen:

Marstal auf Ärö

Wer mit einem Großsegler in den Hafen von Marstal fährt, braucht Chuzpe: harte Wende, schmale Einfahrt, viel Verkehr. **Kapitän Volker Krück** über Seebären, die beim Versuch über Bord gingen, und ein Städtchen im Dornröschenschlaf, das einst nach Kopenhagen Dänemarks wichtigster Seefahrtstandort war.



Die westliche Einfahrt zum Hafen ist lang, schmal und stark frequentiert, meist von zahllosen Yachten, aber nicht nur denen. Die direkte Hafeneinfahrt verlangt einen Kurswechsel von rund 330 Grad über Backbord Bug. An dieser Stelle kommt für Großsegler dem Beiboot eine nicht zu unterschätzende unterstützende Bedeutung zu: Es drückt von Steuerbord-Seite den Bug nach Backbord herum.

So war es auch im August 2019, als die knapp hundert Meter lange und sechzehn Meter breite „St. Pauli“ aus Gibraltar an der Kopfpier lag, also die enge Hafeneinfahrt weiter einengte. Sie lag genau dort, wo ich mit der „Seute Deern“ mit hart Backbord mein Glück am Wellenbrecher vorbei in die Einfahrt zum Binnenhafen versuchen musste.

Beim ersten Tonnenpaar wurde das Beiboot zu Wasser gelassen, gut gefüllt mit drei wirklich kräftigen Seemännern. Zweien war der Abstieg über die Lotsenleiter zu beschwerlich. Sie kletterten direkt von Deck in das noch im Stropp hängende Beiboot. Leider sprengte das Lebendgewicht der Insassen die Zugfestigkeit des Strops. Einer der Seebären plumpste heraus. Mann über Bord! Die Rettungswes-

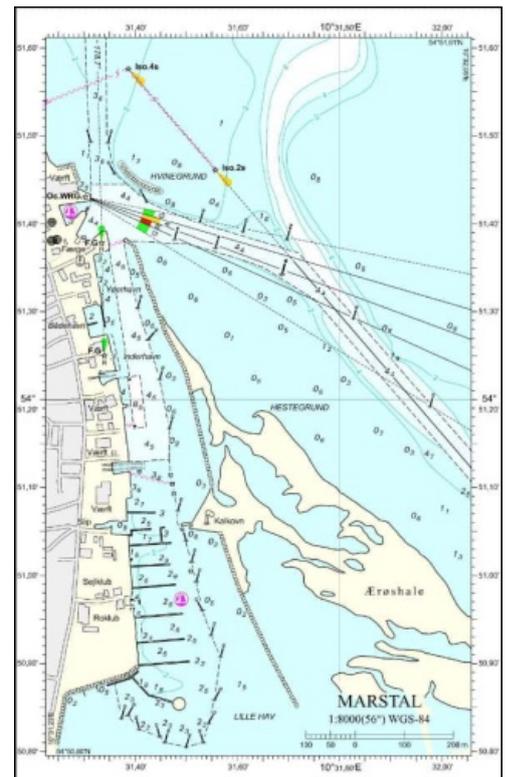
te tat ihren Dienst und ließ den Verunglückten wie einen Maikäfer auf dem Wasser achteraus verschwinden. Alles ging gut, der Mann wurde geborgen und die Fahrt fortgesetzt.

In der Einfahrt reichte die Schubkraft des Beiboots nicht, den Bug der „Seuten“ ausreichend zu bewegen, so dass im Vorhafen ein Wendemanöver über Steuerbord Bug erfolgte. Ende gut, alles gut. Wir kamen sanft an die Pier, wurden mit leckerer Thüringer Bratwurst satt verwöhnt und das Beiboot bekam am nächsten Tag einen neuen Stropp.

Heute leben in Marstal noch gut zweitausend Menschen. Es ist eigentlich unvorstellbar, dass in dem Hafen in seiner Blütezeit dreihundert große Segelschiffe registriert waren, die rund um den Globus fuhren. Marstal war nach Kopenhagen der Hafen mit der zweitgrößten Flotte! Und das trotz seines Namens: Im Mittelhochdeutschen stand Marstall für Pferdestall, abgeleitet von Mähre und Stall. Auch wenn bei unserer Kleinstadt auf Ärö am Ende ein „l“ fehlt,

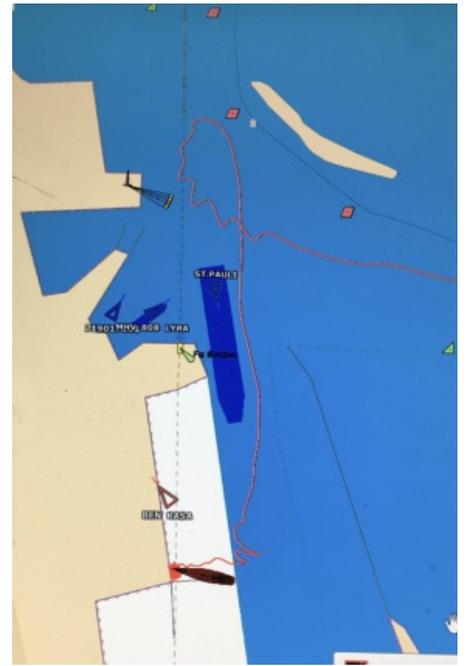
dürfte der Ursprung gleich sein. Ärö gehörte lange zum Herzogtum Schleswig, wurde 1749 an den dänischen König verkauft und erst 1864 im Frieden von Wien Teil Dänemarks.

Mir haben Pferde immer Respekt, wenn nicht gar Angst eingeflößt. Ganz im Gegensatz zu Schiffen, insbesondere Segelschif-





Die Hafeneinfahrt ist 32 Meter breit. Wenn dort ein 16 Meter breites Schiff liegt, gerät man schon mal ins Schlingern. Allemal mit einem so behäbigen Schiff wie dem Gaffelschoner 'Seute Dern'



fen, deren Faszination ich bereits als kleiner Junge erlag. Genau hier liegt die Schnittmenge, die mich, den Büdelsdorfer Jung von der Eider mit Marstal auf Äro verbindet. Denn für knapp hundert Jahre war Marstal ein Ort, an dem Schifffahrt nicht nur stattfand, sondern auch Schifffahrtsgeschichte geschrieben wurde. Die auf zwei Werften gebauten Marstal-Schoner waren weltweit im Einsatz.

Marstal-Schoner holten Klippfisch in Neufundland und brachten ihn ins Mittelmeer oder nach Südamerika. Dort ist der bekannteste Klippfisch, der Stockfisch, immer noch eine beliebte Speise. Auf Seglern ist es schwerste Arbeit, den Fisch über den im Winter eisigen und stets stürmischen Nordatlantik zu verschiffen. Carsten Jensen erzählt in seinem wunderbaren Roman: „Wir Ertrunkenen“ die Entbehrungen der Nordatlantik-Fahrt, die ich auch selber als Kadett für 13 Monate genießen konnte. Zu meiner Zeit natürlich schon mit allem Komfort mit trockenen Unterkünften, Heizung und gutem Essen. Dennoch, nie wieder habe ich in meinem Leben so gefroren wie auf der auf dem HAPAG-Stückgutschiff „Wolfsburg“ im Winter 1967/68. Seither ist der kühle Norden für mich ein Tabu, welches ich gerne auf Bildern bewundere, als Reiseziel aber stets beiseiteschiebe und lie-

ber das Mittelmeer, den subtropischen Atlantik oder die Karibik wähle. Und jetzt im Klimawandel das immer besser temperierte Dänemark.

1848 bahnten sich für die deutschsprachigen Herzogtümer im Südens Dänemarks große Veränderungen an, die Carsten Jensen literarisch verarbeitet. Laurids Madsen, Seemann auf dem dänischen Linienschiff „Christian VIII“, war unfreiwillig Teil davon. Sein Linienschiff wurde in dem Gefecht bei Eckernförde von einer kleinen Landbatterie in Brand geschossen, explodierte und sank. Dies war für Laurids der Beginn einer Reise um die Welt, genauer gesagt bis in die Südsee, wo er Jahre später von seinem Sohn Albert betrunken auf einer Palme sitzend gefunden wurde...

Das Buch ist in jeder Hinsicht lesenswert, weil wunderbar geschrieben, informativ und über alle Maßen kurzweilig. Lesenswert auch, weil es uns erklärt, warum der ehemals zweitwichtigste dänische Seefahrts-Standort Marstal heute nur noch ein verschlafener kleiner Mini-Hafen ist. Zwei Werft- und Reederei-Erbinnen fiel sehr viel Macht zu. Sie hatten vieles gegen die Seefahrt und Seefahrer-Tradition, die über Generationen Söhne und Männer genommen hatte. Die Erbinnen wollten diesem „Spuk“ ein Ende bereiten. Sie hatten Erfolg und beendeten die unglaubliche See-

fahrer-Geschichte. Sie machten aus Marstal wieder das, was dem Ort ursprünglich wohl den Namen gegeben hatte, auch wenn in diesem Marstal nun mehr Trecker und E-Bikes unterwegs sind.

Marstal ist im Dornröschenschlaf, aus dem es nicht mehr erwachen wird. Heute wird die Erinnerung an eine erstaunliche Vergangenheit aber intensiv gepflegt. Geblieben sind verschiedene Gebäude, so das der Motorenfabrik, in dem der Marstal-Diesel gebaut wurde und das bestens ausgestattete Seefahrtsmuseum mit Außenanlagen, welches jeden Besuch wert ist.

2019 wurde die Rekonstruktion der „Bonavista“, eines 1914 in Marstal für die Neufundlandfahrt gebauten Zwei-Mast-Schoners abgeschlossen. Als er vom Staate Dänemark gekauft wurde, befand sich das Schiff in desolatem Zustand. Von der alten „Bonavista“ konnten gerade einmal Stevenknie, ein (!) Spant, zwei Bodenwrangen und das Ankerspill übernommen werden. Nun gut, besser als nichts!

Volker Krück, gelernter Matrose, studierter Nautiker, gab die Seefahrt erst für ein Politikstudium in Berlin, dann ein Medizinstudium in Pisa auf. Erst Reiseunternehmer, dann Radiologe in Berlin - und schließlich wieder zurück zur Seefahrt als Kapitän auf Großseglern.



Chief Knot Officer:

Auch Luftschiffe brauchen Knoten

Zum Verbinden zweier Leinen gibt es eine ganze Reihe von Knoten. In der Schifffahrt, und speziell beim Segeln, sind die bekanntesten der **Kreuzknoten** für gleich starke Leinen und der **Schotstek** für verschieden starke Leinen.

Ein lange vergessener und fast unbekannter Knoten stammt aus der Luftschiffahrt, der **Zeppelinstek**. Er dient dort ebenfalls der Verbindung zweier Leinen, gleichgültig welcher Stärke. Seine Vorteile sind zum einen, dass er sich auch bei wechselnden Belastungen nicht von selbst lockert, und zum zweiten, dass er sich auch nach starker Belastung leicht wieder öffnen lässt.

Die losen Enden der zu verbindenden Leinen werden im gleichen Drehsinn (hier im Uhrzeigersinn) zu Augen gelegt. Diese Ausgangslage der Leinen erinnert an die Zahl 69.

Im zweiten Schritt werden die Augen so übereinander gelegt, dass ein loses Ende oberhalb beider Augen liegt und das andere unterhalb.

Zum eigentlichen Verbinden werden beide losen Enden gegenläufig durch das gemeinsame Auge geführt.

Beim Zuziehen des Knotens sollte abwechselnd an den festen und an den losen Enden gezogen werden.

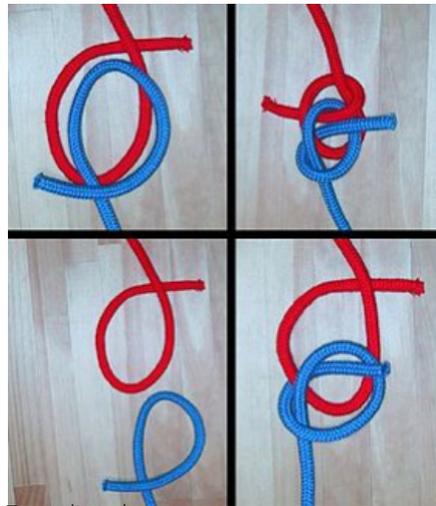
Der Zeppelinknoten ist hochsymmetrisch, was die Kontrolle der Richtigkeit sehr erleichtert. Die losen Enden stehen senkrecht zur Leinenrichtung vom Knoten ab und können sich daher nicht so einfach an Hindernissen verhaken. Zum Lösen werden die beiden, jeweils das Seil umfassenden Buchten nach außen weggedrückt.



Kreuzknoten



Schotstek



Zeppelinstek



Zeppelinstek



Charles E.
Rosendahl

Der Zeppelinstek (engl. Zeppelin-Bend) wird im Englischen auch Rosendahl-Bend genannt. Charles E. Rosendahl war ein amerikanischer Marineoffizier, der im Ersten Weltkrieg Starrluftschiffe fuhr. Bis zur Außerdienststellung dieser Giganten der Luft im Jahre 1962 blieb er in diesem Ressort tätig. Es wird von Luftschiffahrern aus seinem Umfeld berichtet, dass er insbesondere für das Verbinden von Ankerleinen seiner Luftschiffe auf der Verwendung des Zeppelinknotens bestanden habe.

Rosendahl arbeitete viele Jahre zusammen mit Hugo Eckener, dem legendären deutschen Luftschiffkapitän. Er war bei der Weltumrundung des LZ 127 „Graf Zeppelin“ an Bord. Die Katastrophe der „Hindenburg“ in Lakehurst/ New Jersey beendete die zivile Personenluftschiffahrt im Mai 1937. Rosendahl war der Kommandeur der Bodenmannschaft. Für Hessen ist erwähnenswert, dass es im Luftschifferdorf Zeppelinheim am Frankfurter Flughafen die Admiral-Rosendahl-Straße gibt.

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



Erfahrungen mit dem Hessischen Lloyd:

Gaffelbruch und Romantik

Wie ist das so, mit dem Hessischen Lloyd zu segeln? Voller Überraschungen, sagt Ralf Dittmann, der drei Mal dabei war und - wenn das HL-Sommersegeln nicht ausfallen würde (siehe Seite 1) - gerne wieder mitgesegelt wäre.



Angelockt durch einen Flyer des Hessischen Lloyd, habe ich nun Erlebnisse und Erfahrungen von drei Törns: 2018 ‚Seute Deern‘, 2021 Flottillensegeln und 2022 ‚Johann Smidt‘. Was gibt’s da? Traditionssegler mit professioneller Crew (Kapitän, Steuerleute, Maschinist) und einem Smutje aus dem Reederat zu moderaten Preisen.

Wie ist es so?

An Bord ist jede/r Teil einer ‚Wache‘, übernimmt Aufgaben und Pflichten, je nach Vorerfahrung und Leistungsfähigkeit, mit Anleitung und Unterstützung. Alles läuft locker und kameradschaftlich, aber mit hoher Priorität für Sicherheit von Mensch und Schiff. Und Angebote: kleine Kurse (optional) von Nautik, Knoten, Yoga, etc. In Häfen:

Ortsbesichtigung, Museen, Grillabend, Gitarre/Singen, Atmosphäre wie bei einer Klassenfahrt für Erwachsene (20 bis 80 Jahre).

Was ist ungewohnt?

Rustikale, enge Gemeinschaftsquartiere, die man mit zunächst fremden Menschen teilt. Wenig Platz für Kleidung/Utensilien. Einmal in der Woche all day in der Gruppe Backschaft: in Küche und Messe für ca. dreißig Leute unter freundlicher Smutje-‚Regie‘. Gelegentlich (sehr) frühes Aufstehen zum Ablegen oder Yoga.

... und was ist unterschätzt?

Naturgewalt von Wind und Wellen, schweres Wetter, dabei (2018): Gaffelbaum-Bruch, Motor-Ausfall, ‚Legerwall‘-Situation, Not-Ankern.

Was kann man (kennen-)lernen, was erfreut?

Wind, Welle, Sonne, Bewegung des Schiffs und der Mannschaft, das klassische Segeln als Fortbewegung auf dem Meer! Professionelle Seeleute (Kapitän, Steuerleute, etc.), ihr Denken/Entscheiden/Handeln, besonders auch in schwierigen Situationen. Bootsleute, Schiffsjungen, Smutje (nicht-professionelle, aber kenntnisreich/hochengagiert), teilen Wissen/Erfahrung, packen und leiten an. Menschen unterschiedlichen Alters, Mentalität, Herkunft, Ausbildung, Vorkennntnis und Motivation zur Teilnahme. Wichtig: Schnell wachsende Kameradschaft und Freundschaft erleben, sich selbst als ‚Rädchen im Ganzen‘ erleben. Gemeinsam handeln/zupacken, um das Segelschiff segeln zu lassen ... wie in alten Zeiten!

Unerwartete Erlebnisse, schöne Überraschungen?

Bei Schlechtwetter wird eine hochkompetente Führung durchs Kunstmuseum organisiert. Wir liegen an einer Werft für Traditionssegler und bekommen eine Besichtigungstour. Kunst im Hamlet-Schloss. Es ist Feiertag, die Läden haben zu: Der Reeder himself ‚besorgt‘, mit Eloquenz und Charme Grill-Kohle aus Privathaushalten. Wettkampf der Profi-Crew: Leinen-Weitwurf. Wunderbare Anlegeplätze (Helsingör, Kopenhagen...), dabei Großsegler-Romantik am Kai!

Fazit:

Wenn’s um Traditionssegeln geht: Hessischer Lloyd! HL-Sommersegeln ist im mentalen Kalender jedes Jahr fest eingeplant. Dem Hessischen Lloyd: ‚Vielen Dank‘, und ‚Immer wieder gern an Bord dabei!‘
Ralf Dittmann

Amtliche Tauglichkeitsprüfung für Crews

Die verantwortlichen Besatzungen deutscher Traditionsschiffe müssen seit März ihre Seediensttauglichkeit nachweisen. Darauf weist die Gemeinsame Sicherheitskommission für historische Wasserfahrzeuge (GSHW) hin. Grundlage ist das neue Sicherheitsreglement des Bundesverkehrsministeriums, das nach zahlreichen Verschiebungen in Kraft getreten ist. In der Praxis bedeutet das Aufwand für ehrenamtliche Nautiker und Maschinisten. Zugelassene Ärzte gibt es auch im Binnenland und Ausland (www.deutsche-flagge.de/de/maritime-medizin/seediensttauglichkeit/zugelassene-aerzte).

Der Elsflether Kapitän Johannes Reifig berichtet im Verband „Sail Training Association“ von einem geheilten Krebspatienten, dem die Bescheinigung zunächst verweigert wurde. Erst im Widerspruchsverfahren wurde die Seediensttauglichkeit befristet bestätigt. Hintergrund ist, dass genesene Krebspatienten fünf Jahre lang unter besonderem Risiko leben und daher nur begrenzt seediensttauglich sind. Die Regeln für verschiedene Krankheiten, Anforderungen und das Procedere der Untersuchung sind in der „Maritimen Medizin Verordnung“ nachzulesen (www.gesetze-im-internet.de/marimedv/-BJNR138310014.html). (in)

Medizinkenntnisse an Bord

Der Standard des Hessischen Lloyd, stets mit einem Arzt zu fahren, ist keine Selbstverständlichkeit. Daher sehen neue Sicherheitsregeln seit März vor, dass auf jeder Reise von Großseglern ein Besatzungsmitglied Rettungssanitäter sein oder medizinische Grundkenntnisse nachweisen muss. Lange war das Interesse an Ausbildungskursen gering (HL-Turm Nr. 10: „Längere Fristen für teure Sicherheit“). Noch Anfang des Jahres wurde in der Branche darüber diskutiert, dass zwei Kurse wegen geringen Interesses abgesagt werden müssten. Der privat vielfältig in maritimen Fragen tätige Leiter des Schiffsreferats von Bremen Iven Krämer teilt nun mit, dass beide Kurse doch noch gefüllt werden konnten. Im April seien beim Anbieter „ma-co Maritimes Kompetenzzentrum“ noch Plätze frei. Das Unternehmen arbeitet mit dem Traditionsschiffverband „Gemeinsame Sicherheitskommission für historische Wasserfahrzeuge“ (GSHW) zusammen. Laut GSHW bieten auch die Sail Training Association, der Arbeiter-Samariter Bund Hamburg und das Institut für Sicherheitstechnik Rostock die Ausbildungen an. Kurse dauern mehrere Tage und werden in Teilen online angeboten. (in)

Piraten



Siegfried Kohlhammer muss sich lange geärgert haben. Über Sozialromantiker, marxistische Ideologen und versponnene Phantasten. Am Thema Piraten fasst Kohlhammer seinen Missmut fundiert und exzellent formuliert zusammen.

Ihm stehen vielerlei Studien, Quellen und Sachbücher zu Gebote, um es grob und im Detail nachzuweisen, dass an Piraterie nie etwas toll war. Weder waren die Piraten der frühen Neuzeit Sozialrevolutionäre, noch sind Piraten heutzutage arme Unterdrückte. Es waren und sind meist skrupellose und häufig sehr brutale Verbrecher. Es geht ihnen nicht um alternative Lebenskonzepte, sondern um den eigenen Vorteil. Piratennester waren nie emanzipatorische, anarchistische oder demokratische Versuche. Kohlhammer weist nach, dass sie von Mord und Totschlag, Vergewaltigung und Suff geprägt waren und sind.

Zugleich legt Kohlhammer eine kleine Geschichte der Piraterie vor. Beginnend mit der Antike, wo Quellen breite Seeräuberie im Mittelmeer nachweisen über die Wikinger bis in die Neuzeit. In ihr geht es um weit mehr als Störtebecker, „Pirates of the Caribbean“, das Horn von Afrika und die Straße von Malakka. Vielfach war Piraterie mit seriöser Kaufmannschaft verbunden, oft agierten Piraten unter staatlichem Schutz als frühe Kriegsmarine im Einsatz gegen verfeindete Nationen.

Kohlhammer ordnet Piratenideologie geistesgeschichtlich ein. Er benennt Parallelen zu Faschismus und Anarchismus. Er scheut sich nicht, ungebildete Politischwätzer, die Piraten romantisieren, zu Einfaltspinseln zu erklären. Kohlhammer ist Stilist. Seine kurzen, prägnanten, treffenden, mitunter verblüffenden Schlüsse und Widerlegungen sind stets wohl und mitunter sarkastisch formuliert. Ein Buch, so schneidend wie ein Piratensäbel. Ingo Nathusius

Siegfried Kohlhammer: Piraten. Vom Seeräuber zum Sozialrevolutionär, zu Klampen Verlag, Springe 2022, 165 Seiten, € 16.-



Captain Cook:

Sämige weiße Bohnen mit Kräuteröl



Eine der größten Herausforderungen für die Küche an Bord ist, immer mit zu wenig Kühlkapazität auskommen zu müssen. Je länger man zwischen Hafenbesuchen mit Provianteinkauf fährt, desto mehr macht sich das bemerkbar. Ganz schwierig ist es in Skandinavien. Der Skandinavier im Allgemeinen mag sein Gemüse nur tiefgekühlt oder schrumpelig und unansehnlich einkaufen. Also ist der brave Schiffskoch ständig auf der Suche nach Rezepten, die frisch wirken, aber mit ganz wenig Frischem auskommen. Mein derzeitiges Lieblingsrezept aus dieser Kategorie habe ich als "Creamy White Beans With Herb Oil" in der New York Times gefunden.

Man nehme die letzten verbleibenden Kräuter, Basilikum, Petersilie, Koriander, Minze... egal, was ihr habt, aber nicht wild durcheinander. Auf der Yacht kleinhacken, auf dem Großsegler

pürieren. Mit dem letzten Rest leckeren Olivenöls und etwas frischem Zitronensaft mischen.

In einer Pfanne etwas Olivenöl erhitzen. Zwei Knoblauchzehen rein. Dann eine große Dose weiße Bohnen mit der Kochflüssigkeit, in der sie schwimmen, hinterher. Ein paar der Bohnen quetscht ihr mit dem Kochlöffel klein und lasst alles etwas einkochen.

Mögt ihr es ganz sämig, quetscht ein paar Bohnen mehr klein und verlängert mit etwas Brühe. Falls ihr noch Stangensellerie habt, macht der sich sehr gut als Ergänzung. Der käme noch vor dem Knoblauch als erstes in die Pfanne, um etwas anzudünsten.

Zuhause schmeckt frisches knuspriges Weißbrot vom Italiener super dazu. Habt ihr noch ein paar Pellkartoffeln vom Vortag, kommen die gewürfelt mit den Bohnen in die Pfanne. Das ist es schon und schmeckt wirklich lecker. Ab

in die Suppenschalen, Öl mit Kräutern draufgekleckst und etwas frischer Pfeffer - voilà!

Ein letzter Tipp: Je größer die Bohnen, desto schicker sehen sie in der Schale aus. Es sollten nur Bohnen in der Dose sein, nicht Bohnen mit Suppengemüse oder so - die schmecken dann nicht so klar bohlig und sind eher bräunlich als weiß.

Ansgar Dierkes



Captain Cook
cookt

15 Jahre kochen für den
Hessischen Lloyd:

Die schönsten Erinnerungen von Ansgar Dierkes aka Captain Cook



Steak für 25 Leute mit zwei Pfannen und warmem Ofen genau „medium rare“ zu zaubern und dann festzustellen, dass es an Bord der "Albatros" nur Frühstücksmesser gab



Beim Fischer von Bord zu Bord zwei riesige Tüten Flunder zu kaufen. Mit Butter und Kapern gebraten und über 90 Minuten aus dem Kombüsefenster der "Amphitrite" heraus mit halben Zitronen nach und nach zu servieren



Einen Wildschwein-Frischling im gigantischen Bräter mit Salzkruste, Portwein und Kumquats zu braten und mit zwei Personen zum Essen zu tragen



Im Hafen beim Fischer einen Dorsch zu bekommen der, chinesisch mit Sojasauce, Sesamöl und Frühlingszwiebeln im Ofen gedünstet, die gesamte Besatzung füttert



Grillen am Strand von Kristianopol inkl. stundenlangem Dinghi-Shuttleservice



Einkaufen auf dem Markt in Klaipeda bei dreißig Grad mit zwei Bauerntöchtern als Verhandlungsführerinnen und dem Vater als grummeligen Transporteur zur "Johann Smidt". Die leckersten Kartoffeln meines Lebens!

Unnützes Wissen

- + Die Kegelrobbe ist Deutschlands größtes Raubtier und lebt im Wattenmeer.
- + 2-Sitzer-Strandkörbe gibt es in der Ostsee- und Nordsee-Variante: der eine hat abgerundete Seitenteile und eine gebogene Haube, der andere ist kantig mit eckiger Haube.
- + Der alte Leuchtturm in Travemünde ist das älteste Leuchtfeuer der deutschen Küste.
- + Die gestreiften Verkehrsleitkegel sind eine Erfindung aus Lübeck. Die "Lübecker Hütchen" - transportabel, stapelbar - lösten in den 1950er Jahren mit Steinen beschwerte Ölfässer ab.

Gewonnen!



Die richtige Lösung des Quiz im HL- Turm Nr. 10 lautete „Löschchen“. Ana Strickert aus Hasloh bekommt dafür eine Flasche besten Sherrys, Dagmar Reuß aus Lorch eine maritime Grafik von Antje Veldstra und Michael Schmidt aus Wiesbaden norwegischen Klippfisch. (HL)

Briefe von Leserinnen und Lesern

HL- Turm Nr. 10: „Mal wieder außerordentlich gut gelungen, der Turm!“
Ute Grandjean, Heppenheim

HL- Turm Nr. 10, Buchbesprechungen:
„Danke für die schöne Navarro- Besprechung mit den Anmerkungen zu den nautischen Details in der Übersetzung. Gebe ich gern an die Übersetzerin weiter!“
Andreas Schäfler, Verlag Antje Kunstmann, München

HL- Turm Nr. 10: „Herzlichen Dank für das schöne Heft“
Sepp Hornsteiner, Gmund

HL- Turm Nr. 10:
„Mit Interesse las ich den Artikel über Brände auf Schiffen. Ihr Heft ist immer wieder sehr informativ. Vielen Dank.“ Heinz Grabbe, Hildesheim

HL- Turm Nr. 10: "Habe das Rezept mit Kabeljau zubereitet (Kohlenfisch ist bei uns nicht zu kriegen) und den Fisch nur 24 Stunden mariniert - trotzdem sehr lecker!"
Hilde Hase, Dülmen

Nautisches Quiz

Die Buchstaben der richtigen Antworten ergeben das Lösungswort.

Das Lösungswort geht im Betreff einer E-Mail an: [turm\(at\)hessischerlloyd.de](mailto:turm(at)hessischerlloyd.de). Zu gewinnen gibt's nichts mehr, aber wir freuen uns über richtige Lösungen.

1. Der Traum der Transatlantik-Überquerung soll Wirklichkeit werden, der SHS-Schein muss her. Was lässt die Aspiranten verzweifeln?

- A die astronomische Navigation
- B der Greenwich-Stundenwinkel

2. Heute ist Marstal ein bezaubernder, aber verschlafener kleiner Hafen in der dänischen Südsee. Dabei wurde in Marstal einst Schifffahrtsgeschichte geschrieben.

- B Marstal-Schoner waren mit Klippfisch weltweit im Einsatz, von Island bis Südamerika
- C dänische Pferde wurden von Marstal aus in die ganze Welt verschifft

3. Ein fast unbekannter Knoten stammt aus der Luftschifffahrt. Sehr praktisch: Die losen Enden des Zepplinsteks stehen senkrecht zur Leinenrichtung vom Knoten ab und können sich nicht so einfach an Hindernissen verhaken.

- H Der Knoten verbindet gleichstarke Leinen
- L Der Knoten verbindet Leinen gleichgültig welcher Stärke

4. Neue Sicherheitsregeln sehen seit März vor, dass auf jeder Reise von Großseglern ein Besatzungsmitglied Rettungsanitäter sein oder medizinische Grundkenntnisse nachweisen muss.

- I In Hafenstädten laufen Rettungsdiensten die Sanitäter weg
- E In mehrtägigen Kursen lässt sich das nötige Wissen erwerben und man wird zum begehrten Crewmitglied

5. Segelreisen nach Skandinavien sind für jeden ambitionierten Schiffskoch eine besondere Herausforderung

- G Der Skandinavier mag sein Gemüse tiefgefroren, frische Ware ist schrumpelig und unansehnlich
- D Der Skandinavier schließt seine Läden schon am Nachmittag, so dass man nur mit Mühe einkaufen kann

6. Lübeck liegt an der Ostsee. Neben dem Marzipan gibt es einen Exportschlager, den jeder kennt.

- E Verkehrsleitkegel
- U Dosenöffner

7. Über die Jahre war der Hessische Lloyd mit sechs verschiedenen Schiffen unter drei Kapitänen auf der Ostsee unterwegs. Geboten wurden ...

- N Gaffelbruch, Motorausfall und Not-Ankern
- N gemeinsam zupacken, schnell wachsende Kameradschaft und Freundschaft
- N Kunstführungen, Leinen-Weitwurf und Großsegler-Romantik am Kai

Impressum



Hessischer Lloyd Turm
Zeitschrift der hessischen Hochseereederei

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

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

Bildnachweis Hessischer Lloyd, außer
marinaguide.de (S. 7), Volker Krück (S. 8),
Wikimedia Commons (S. 9), Hans-Peter Reiffert
(S. 9), Pixabay (S. 11), thefeedfeed.com (S. 12)

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



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