



Hessischer Lloyd Turm

Inhalt

Verzwickte Regeln. Das problematische Verhältnis von Berufs- und Sportschiffahrt Teil 3	1
Sommersegeln 2022 nach Dänemark	3
Wind, Wetter & Viren. Schiffsarzt zu Corona	4
Flottillensegeln 2021	5
Erfahrungen beim Yachtchartern	7
Mit dem HL zur Hessenregatta	7
Neue Knoten	8
Windjammer wieder in Fahrt	9
Fortsetzung "Verzwickte Verkehrsregeln"	10
Schiffskunde Teil 2: Das Rigg der Johann Smidt	11
Seefahrt im 19. Jahrhundert: Ausstellung & Interview	12
Wie geplant, so gekocht	14
Ratatouille aus dem Ofen / Leserbrief, Gewinner	15
Nautisches Quiz / Impressum	16

Ordnung in der Seefahrt

Verzwickte Regeln



Kollisionsverhütungsregeln und Seeschiffahrtsstraßenordnung, Vorfahrtsrecht gegen Wartepflicht und meistens das Behinderungsverbot - die Tücken stecken auf See im Detail. In Teil 3 der Reihe zum problematischen Verhältnis von Berufs- und Sportschiffahrt unternimmt Kai Ebert, Kapitän AG und Lotse, einen Exkurs in die Tiefen maritimer Verkehrsordnung.

Die „Internationalen Regeln von 1972 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See“, kurz Kollisionsverhütungsregeln oder KVR, gelten auf Hoher See und den mit ihr zusammenhängenden von Seeschiffen befahrbaren Gewässern. Die KVR geltäen mit kleinen Abweichungen auch auf deutschen Seeschiffahrtsstraßen. Für die wurde außerdem noch die Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung (SeeSchStrO) erlassen. Wer wiederum auf der Ems zwischen den Niederlanden und Deutschland unterwegs ist, muss die gemeinsame Schiffahrtsordnung Emsmündung (EmsSchO) beachten. Sie beinhaltet allerdings im Wesentlichen die gleichen Fahrregeln wie

die SeeSchStrO. Im Grenzgebiet zwischen Dänemark und Deutschland wurde ein anderer Weg beschritten: Auf der Flensburger Förde gelten ausschließlich die KVR; erst kurz vor Flensburg kommt ab Tonnenpaar 13/14 die SeeSchStrO zum Zuge. Viele Regeln also, aber grundsätzlich gilt: Mit den KVR kommt man schon ziemlich weit.

Schon die Möglichkeit zählt

Jeder Segler weiß, dass ihm Maschinenfahrzeuge im freien Seeraum ausweichen müssen (Regel 18 a, iv KVR). Und das unabhängig von Größe und Manövrierfähigkeit der beiden. Aber schon in Verkehrstren-

nungsgebieten gilt das nicht mehr: Fahrzeuge von weniger als zwanzig Metern Länge und Segelfahrzeuge dürfen die sichere Durchfahrt eines Maschinenfahrzeugs auf dem Einbahnweg nicht behindern. Das bedeutet, sie müssen sich möglichst so verhalten, dass „die Möglichkeit der Gefahr eines Zusammenstoßes“ vermieden wird, wie es in den KVR so schön heißt. Es geht also nicht um konkrete Gefahr, sondern nur um die Möglichkeit einer Gefahr, die es zu bannen gilt. Dann müssen die einschlägigen Ausweich- und Fahrregeln befolgt werden.

Die „Grundregeln für das Verhalten im Verkehr“ fordern von jedem Verkehrsteilnehmer, „sich so zu verhalten, dass die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gewährleistet und dass kein anderer geschädigt, gefährdet oder mehr als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.“ (§ 3, Absatz 1 SeeSchStrO). Zum Abwenden einer unmittelbar drohenden Gefahr unter Berücksichtigung der besonderen Umstände müssen alle erforderlichen Maßnahmen ergriffen werden, auch wenn dabei von den Regeln abgewichen wird (Regel 2 b KVR und § 3, Absatz 2 SeeSchStrO).

„Not kennt kein Gebot“ – das gilt auch auf See

Heißt praktisch: Ob ich richtig gefahren bin oder nicht, ist bei direkter Gefahr egal – ich muss alles tun, um die Gefahr zu bannen. „Not kennt kein Gebot“, wie die Alten sagten

Wenn die Seeschiffahrtsstraßenordnung von „Fahrwasser“ spricht, ist gemeint, was die KVR als „enge Fahrwasser“ bezeichnet. Für alle Verkehrsteilnehmer gilt dort im Grundsatz das Rechtsfahrgebot. Es muss sich so nahe am Steuerbord gelegenen Rand des Fahrwassers oder der Fahrrinne gehalten werden, wie dies gefahrlos möglich ist (Regel 9 a KVR). Was als ausreichend nahe gilt, hängt vom Schiff (Länge, Breite, Tiefgang) und der Fahrwas-

serbeschaffenheit ab. Segler, die dem Fahrwasserverlauf nicht folgen können, dürfen kreuzen. Wenn niemand behindert wird, dürfen sie das unter Ausnutzung der gesamten Fahrwasserbreite tun, ansonsten nur in der eigenen Hälfte.

Zentral für das Verhältnis zwischen Sport- und Berufsschiffahrt ist: „Ein Fahrzeug von weniger als 20 Meter Länge oder ein Segelfahrzeug darf nicht die Durchfahrt eines Fahrzeugs behindern, das nur innerhalb eines engen Fahrwassers oder einer Fahrrinne sicher fahren



kann“ (Regel 9 b KVR). Für kleine Fahrzeuge gilt also Behinderungsverbot gegenüber großen. Durchaus logisch und nicht unbillig, wenn man die unterschiedlichen Manövrierfähigkeiten bedenkt. Gilt aber nicht in Deutschland, dank der SeeSchStrO.

Privilegien für Kleine

Schon die Systematik hinter den KVR erschließt sich nicht jedem Verkehrsteilnehmer auf Anhieb. Die SeeSchStrO mit ihren Ausnahmen macht es nicht klarer. Die Schöpfer der SeeSchStrO haben sich ein Geschenk für die Sportschiffergemeinde einfallen lassen. Auf deutschen Seeschiffahrtsstraßen ist die durchgehende Schifffahrt im Fahrwasser privilegiert. Als durchgehender Verkehr gelten auch Sport- und Kleinfahrzeuge, die dem Fahrwasserverlauf folgen. Durchgehender

Verkehr hat Vorfahrt gegenüber einlaufenden, querenden, drehenden und ihre Anker- oder Liegeplätze verlassenden Fahrzeugen. Dem Vorfahrtsrecht steht die Wartepflicht für die Nicht-Vorfahrtberechtigten gegenüber.

Behinderung durch Spaßflottille

§ 25 SeeSchStr normiert „rechtliche Gleichstellung von Berufs- und Sportschiffahrt“ und hebt damit Regel 9 b KVR aus, die das Behinderungsverbot vorsieht. Für die

durchgehende Schifffahrt im Fahrwasser geht in Deutschland die SeeSchStrO gegenüber den KVR vor. Wenn Sportfahrzeuge dem Fahrwasser folgen, haben sie Vorfahrt gegenüber allen, die reinwollen, obwohl sie kürzer als zwanzig Meter und sehr wenig sind. Es scheint, dass engagierte Wassersportler in Verkehrsministerium und Bundestag die Feder führen durften.

Im Sommer reihen sich auf deutschen Seeschiffahrtsstraßen zahllose Boote wie Perlen auf einer Schnur. Sie passieren im Fahrwasser die Liegeplätze der Berufsschiffahrt. Deren Ablege- und Drehmanöver, gar unter Schlepperassistenz, dauern leicht fünf bis zehn oder mehr Minuten. Entsprechend große Lücken im Defilee der Spaßflottille zu finden, ist praktisch ausgeschlossen.

Fortsetzung auf Seite 10

Lockdown, Infektion, Trübsal - so kann und wird es nicht bleiben! Menschen brauchen Ereignisse, auf die sie sich freuen können, Ziele, Abwechslung und Entspannung. Dabei geht es dem Hessischen Lloyd nicht um risikoreiches Halligalli, sondern um frohes Naturerleben mit verantwortungsvollen Menschen. Nach zwei Jahren Coronapause fährt der Hessische Lloyd 2022 wieder - mit „G 2 plus“- Sicherheit, Vorsicht und Kontrollen. Ein Arzt ist an Bord.

In der ersten Juliwoche geht es von Neustadt in Holstein nach Koege südlich von Kopenhagen. Eine angekündigte HL- Reise Ende Juni nach Oslo entfällt. Im Juli wird auf der „Johann Smidt“ hohe See erlebt, die herrlichen Buchten der dänischen Südsee, knarrende Segel, klappernde Leinen, rauschende Bugwelle, pittoreske Häfen und romantische Nächte unter Sternenhimmel. Der ist auf See so viel heller als an Land. Mit etwas Glück zeigen sich Robben und Schweinswale. Am Morgen wird eine halbe Stunde „Yoga unter Segeln“ angeboten.

Bei Segelreise weiß man nie genau, wohin der Wind bläst. Normale Wetterbedingungen vorausgesetzt, wird die dänische Hauptinsel Seeland fast umfahren. Am Wegesrand liegt dann das Eiland Musholm. Da lässt es sich prächtig ankern und wenn das Wetter stimmt, geht es mit dem Beiboot an Land, die Insel zu erkunden, während der Koch ein Barbeque am Strand vorbereitet.

Die Reise dürfte an den Städten Kopenhagen oder Malmö vorbeiführen. Vielleicht wird auch im schwedischen Helsingborg oder gegenüber in Helsingör festgemacht. Dort liegen Schloss Kronborg („Hamlet“) und das Maritime Museum Dänemarks. Ob kulturell oder in der Natur: Wenn es unterwegs Sehenswürdigkeiten gibt, werden sie nach Möglichkeit angesteuert - zu denken ist an das Kunstmuseum „Lousiana“ bei Kopenhagen.

Neben dem Schiffsbetrieb bleibt reichlich Zeit zum Herumsitzen, für Ausflüge, zum Lesen und Plaudern, schlafen, für romantische



Ruhe im Klüvernetz (das hängt vorn überm Bug - Sicherheitsgurt!) und abendliche Brett- oder Kartenspiele.

Während der Reise wird „Training für Yachtsegler“ angeboten: Der Erste Steuermann, Dozent an einer Nautik- Hochschule, hält den einen oder anderen Vortrag. In der großen Navigationskammer können Amateure unter Anleitung mit Elektronischer Seekarte und Radar üben oder in der Papierkarte Positionen eintragen und Kurse bestimmen. Der „Chief Knot Officer“ zeigt Seefrauenknoten.

Es gilt mindestens, strikt und kontrolliert Corona- Regel „G 2 plus“. Teilnehmen kann jede Frau und jedermann, sofern sie gesund und volljährig sind und selbständig in die Koje kommen (und wieder heraus). Vorkenntnisse sind nicht nötig. Die „Johann Smidt“ ist ein sehr gut gepflegter Zweimaster, den der Eignerverein „Clipper“ re-

gelmäßig über den Atlantik schickt. Der Hessische Lloyd war 2012 und 2017 mit dem Schiff unterwegs. Es ist 36 Meter lang und acht Meter breit. Ihre 37 Kojen werden nicht komplett gefüllt. HL

Die Reise

Einschiffen Samstag, 2. Juli 2022 am späten Vormittag in Neustadt/ Holstein. Transfer vom Bahnhof Lübeck kann organisiert werden.

Ausschiffen Samstag, 9. Juli in Koege/ Dänemark, Bustransfer nach Neustadt.

Kostet einschließlich mindestens dreier Mahlzeiten täglich, Kaffee, Tee & Mineralwasser (Alkohol und Softdrinks gesondert) zwischen € 840 und € 890.

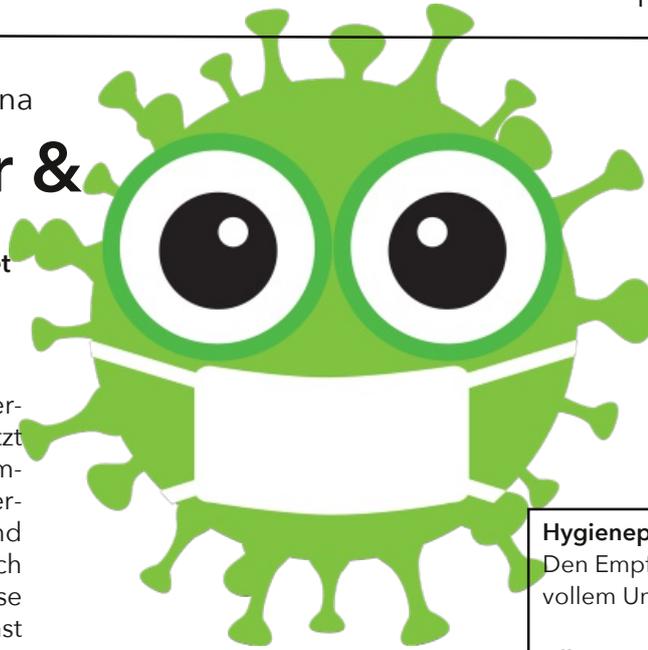
Details und Anmeldung:
www.hessischerlloyd.de

Schiffsarzt zu Hygiene & Corona

Wind, Wetter & Viren

Im Wissen, dass Corona uns Ärger, Ängste und ... Geld gekostet Thema hier auf das Seemännische

Gedanken, Sorgen, hat, werden wir das eingrenzen.



In stiller Vorfreude auf das Segelereignis 2022 trotzen wir schon jetzt Wind, Wetter und Viren. Beim Sommersegeln werden wir in wunderbarer Zeitreise Kameraden und Windreiter. Wir möchten aber auch gesund und sorgenfrei nach Hause zurückkommen. Das geht zunächst nur, wenn alle gesund an Bord gehen. Deswegen gilt beim Hessischen Lloyd: 2G plus. Wir wollen gemeinsam segeln und auf uns achten. Es gilt: Genesen, geimpft, und vor dem Einschiffen negativ getestet. Wer wider Erwarten in Schnelltests positiv getestet wird, muss vor Ort einen PCR-Test nachreichen, bei Zeit im Verzug ein wenig später zusteigen.

„Viren sind extrem lernfähig. Sie wissen genau, welche Mediziner sie zu meiden haben“ schrieb Martin Reisenberg 1949. Um dem Aphorismus gerecht zu werden, möchte ich mich vorstellen: Erfahren als Chief Medical Officer des Hessischen Lloyd, in der Infektionologie tätig, Leitender Arzt einer Internistisch-hausärztlichen Einrichtung mit schiffsmedizinischem und reisemedizinischem Schwerpunkt.

Man wächst mit seinen Aufgaben, in diesem Falle auch dem Hygieneplan, den vorzuhalten uns das Gesetz auferlegt. Es handelt sich um Handlungsempfehlungen, die stetem Wandel unterworfen sind und bis zum Auslaufen der „Johnny“ aktualisiert werden. Näheres an Bord.

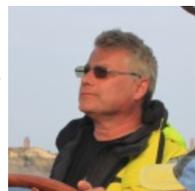
„Zögere nie, weit fortzugehen, hinter alle Meere, alle Grenzen, alle Länder, allen Glaubens“ spricht Amin Maalouf. Um an Bord eines Schiffes weit fortzukommen, bedarf es eines stolzen Schiffes, einer renommierten Reederei, einer erfahrenen Crew, zahlungskräftiger Kundschaft und ... der Hygiene.

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

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

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

Dr. Chris Wienand, Arzt im Allgäu, Reserveoffizier der Dt. Marine, beim Hessischen Lloyd Chief Medical Officer, Steuermann und Gitarrist



Hygieneplan des Hessischen Lloyd:

Den Empfehlungen der WHO wird in vollem Umfang gefolgt.

Allgemeine Empfehlungen der Weltgesundheitsorganisation (WHO)

- > Segler mit Erkältungssymptomen und/oder Fieber halten sich gleich vom Boot fern und kontaktieren telefonisch einen Arzt.
- > Hände oft mit Wasser und Seife waschen
- > Papiertaschentücher nur 1x verwenden!
- > In den eigenen Ärmel husten
- > Beim Husten von anderen abwenden! Abstand zu anderen Personen halten. Regelmäßig und möglichst viel lüften
- > Stärke Deine Abwehrkräfte: Schläfe ausreichend, achte auf eine gesunde Ernährung, sei sportlich aktiv, trage witterungsangepasste Kleidung
- > Persönliche Berührung durch Handschlag unterlassen! Vermeidet Händeschütteln
- > Berührungen im eigenen Gesicht (Augen, Nase, Mund) vermeiden
- > Wann immer möglich: Abstand von 1,50m zu anderen Personen einhalten
- > Pflege zur Vermeidung von Hautschädigungen (Nutzung von Hautcremes)

Verhalten im Hafen

- > Unnötige Wege über den Steg vermeiden
- > Gespräche mit anderen bzw. Gruppenbildung vermeiden
- > Mundschutz tragen
- > Nicht für den Törn notwendige Besuche bei anderen Seglern und Stellen an Land vermeiden



Flottillensegeln 2021

Plastikeimer sind keine Großsegler

Mit vier gecharterten Yachten stach der Hessische Lloyd im Sommer 2021 in See. Dabei stellte sich heraus: Die sonst von passierten Großseglern gerne etwas despektierlich als Plastikeimer bezeichneten Yachten forderten doch einiges an Seglertalent. Und waren auch in anderer Weise herausfordernd. Ein kleiner Rückblick

Ob Yacht oder Großsegler, eines ist immer gleich: Man kann viel planen und sich vorher viel überlegen. Am Ende ist es doch anders. Bei ungeklärter Impfung wollte der Hessische Lloyd keine Großsegler-Reise wagen. Um dem betrüblichen Umstand noch etwas Gutes abzugewinnen, wurde ein Flottillensegeln verabredet. 13 Leute mit genug Skipper-Lizenzen und vollständigen Impfnachweisen hatten sich zusammengefunden. Der Reeder wechselte in den Reiseorganisationsmodus, recherchierte und telefonierte, dachte und betrachtete, beriet sich und berief.

Ende August traf man sich in Kiel und ging am Abend vor der Yachtübernahme verhalten auf-

regt essen. Manche kannten sich, waren schon öfter oder mal vor Jahren zusammen beim HL gesegelt. Manche sahen sich an dem Abend zum ersten Mal. Eine Woche lang mit dem oder der auf einem echt kleinen Schiff? Dabei vier Skipper und ein Admiral, die sich einigen müssen. Zu den Dingen, die man vorher nie so genau weiß, gehört das Verträglichkeitspotential der Yachtbesatzung. Das wird recht verlässlich auf die Probe gestellt wird, sobald Dinge nicht so sind wie erwartet. Und jeder und jede irgendwie damit umgehen muss.

Die Reiseroute, oder besser gesagt grobe Reiserichtung, hieß Dänische Südsee. Die Winde

bliesen nach Bagenkop, Aeroskoping und Faaborg. Obenrum nach Sonderburg, dafür reichte es nicht. Es gab halbe Tage mit kaum bis wenig Wind und einen Tag mit Windstärke 6, die im Hafen von Eckernförde ausgesessen wurden. Man lümmelte im Sonnenschein an Bord und stand aufrecht bei Regen in aufpeitschender Gischt am Steuer. Es waren schöne Tage auf See und hübsche Häfen, in denen sich die vier, mit Hessischen Lloyd-Wimpeln beflaggten Yachten abends trafen.

Mit vier Yachten im Verbund zu segeln ist anders als sonst bei HL-Reisen, wo gemeinsam auf einem großen Schiff die Mitreisenden zusammenfinden.



Im Uhrzeigersinn: Aufbruch im Morgen-
grauen, Grillen am Abend, enge Fahr-
wasser vor Marstall, Flottille im Hafen, Admiral
und Skipper mit Weitblick



Jede Besatzung spielte sich aufeinander ein – beim Segeln, beim Einkaufen und Kochen, bei der Abendgestaltung. Wer zuerst im Hafen ankam, sichtete die Lage und half den anderen beim Anlegen. Manche gingen häufiger essen, andere Besatzungen kochten abends lieber, man fand sich in wechselnden Gruppen zusammen, saß für ein Anlegebier (oder zwei oder drei) schiffsübergreifend zusammen. Morgens waren die Hälfte der Mitfahrenden beim Yoga dabei. In Aeroskoping, wurde von Einheimischen Grillkohle erschnorrt und ein Barbecue organisiert. So wurde es ein gemeinsames Unterwegs-Sein.

Segeln verbindet – zwangsläufig. Denn man setzt sich gemeinsam in einer Nussschale der Schönheit und gefährlichen Großartigkeit der Elemente aus.

Das hat Folgen. Man muss sich beispielsweise mit den Besonderheiten der anderen arrangieren. Dabei nehmen die Macken, das weiß man, mit dem Alter eher zu, die Toleranz nicht unbedingt. Eine Segeltour verjüngt mental, da beides gefordert wird. Je kleiner das Schiff desto mehr.

Die innere Gelassenheit wird auch von äußeren Gegebenheiten gefordert. So sahen die im Internet ausgewählten Yachten auf dem Papier alle gut aus, in der Realität wiesen sie zum Teil gravierende Mängel auf. Mit dem zu leben, was man grad nicht ändern kann, und aus der Woche trotzdem das Beste rauszuholen, ohne dauerhaft zu jammern und zu granteln – namentlich die Besatzung der "Njord" hat in den Augen der Yoga-Lehrerin eine Reife kurz vor der Erleuchtung gezeigt.

Dass bei kleineren Besatzungen auf jedem und jeder größere Verantwortung liegt, ist auch nicht ohne. Nicht alle haben viel Erfahrung im Segeln von Yachten, die sich anders verhalten als Großsegler. Anlegemanöver bei diesem Wind aus der falschen Richtung, unsicheres Mittun und Helfen-Wollen und sich nicht frustrieren lassen, wenn man die Leine wieder nicht rechtzeitig über den Poller bekommen hat, aufflackerndes Meutern (ja, der Wind weht, aber ich kann das trotzdem), das mit deutlichen Ansagen in die Schranken gewiesen wird. Admiral, vier Skipper und ihre Besatzungen haben all das gut gemeistert. Ja, diese Plastikeimer sind keine Großsegler, aber besser als gar nicht segeln sind sie allemal.

Sabine Renken



Mit dem Hessischen Lloyd zur Hessenregatta

Seit 1992 startet Mitte Mai in Fehmarn eine immer beliebter werdende Regatta für Fahrtsegler, die die hessischen Segelvereine aus Königstein und Rüsselsheim organisieren (www.hessenregatta.org). Ab 15. Mai 2022 werden in einer Woche bei fünf ganztägigen Wettfahrten zuerst Gedser und Stubbeköbing auf Falster angelaufen. Dann führt der Törn der 29. Hessenregatta über Warnemünde zurück nach Fehmarn. Bisher haben sich 21 Boote mit Crews aus Hessen und 10 Boote von Nicht Hessen gemeldet.

Beim Flottillensegeln des Hessischen Lloyd im Spätsommer kam die Idee auf, sich als Mitgliedsverein des Hessischen Seglerverbandes an dieser Regatta zu beteiligen. Die Admiralität des HL unterstützte die Idee. Beteiligung am Startgeld (105 € pro Person) wurde avisiert. An Kosten werden auf die Teilnehmer neben der An- und Abreise die Wochencharter einer nicht chancenlosen Fahrt-yacht (ca. 1800 €) und die übliche Bordkasse (ca. 150 € pro Nase) zukommen. Die Teilnahme einer Yacht mit zwei Seglern des HL ist schon so gut wie sicher.

Wer ebenfalls Interesse an einer Teilnahme hat, meldet sich bitte bis zum 6. Januar 2022 beim Reedereikontor: chief-regatta-officer@hessischerlloyd.de. hpr

Erfahrungen beim Yachtchartern

Ernüchternde Erkenntnis: Verträge werden oft nicht eingehalten

Flottillensegeln mit Yachten – das hatte der Hessische Lloyd noch nie versucht. Yachtsegelnde Mitglieder des Reederrats wurden befragt, befreundete Skipper interviewt und Angebote eingeholt. Der erste Eindruck: Es gibt viel Unseriöses auf dem Markt. Die Vorstellung, dass Kunden bei der branchenüblichen Vorauszahlung des vollen Preises auch volle Leistung erhalten, ist nicht verbreitet.

„Technische Mängel sind auch auf neueren Yachten möglich. Auf Mängel oder Ersatzansprüche wird nicht eingegangen, wenn diese erst nach dem Charter gemeldet werden. Bestellte Extras (Kinderschwimmwesten, Blister, Beiboot und Außenborder) sind häufig nicht verfügbar“ warnt „1A Yachtcharter“ aus Lübbecke vor den eigenen Angeboten.

Der Hessische Lloyd charterte über die Kieler Agentur „Private Charter Ostsee GmbH“ (PCO). Ein altes Schiff ist dabei, weshalb nachgefragt wird. Antwort der PCO-Geschäftsführung: Das Schiff sei in „gutem Zustand“, man habe zum Eigner großes Vertrauen.

Von vier gecharterten Schiffen war nur eines einwandfrei. Mal

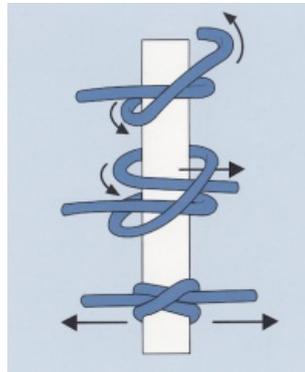
fehlte ein gebuchtes (und bezahltes) Bugstrahlruder, mal zeigt der Voltmeter permanenten Spannungsabfall, in einer Kabine stinkt es nach Diesel. Das alte Schiff „in gutem Zustand“ entpuppt sich als sehr gut zu segeln, aber unmöglich zu bewohnen: Bei der Übergabe heißt es, der Süßwassertank sei etwas leck. Tatsächlich ist er binnen Stunden leer, dafür schwimmen bei Lage die Bodenbretter auf. Schimmel und Altverschmutzung werden gefunden, es riecht nach Fäkalien. Auf Reklamationen nach der Reise wird nicht, mit Ausflüchten oder Vorhaltungen reagiert.

Umfrage unter den Mitgliedsvereinen des Hessischen Seglerverbandes ergibt drei Erfahrungen mit „Private Charter Ostsee“: Ein Kunde berichtet von einer früheren Charter, bei dem das Schiff dürrig, der PCO-Agent aber äußerst pingelig war: „Man kam sich irgendwie wie Unter- Verdacht- Stehend vor“. Zwei Skipper berichteten von aktuellen Erfahrungen. Der eine war sehr zufrieden, der andere konnte seinen Pfingsttörn gar nicht erst antreten: Das Schiff war dreckig und schimmelig, wesentliche Aggregate waren kaputt. in

Chief Knot Officer:

Nur eine Idee - und drei neue Knoten

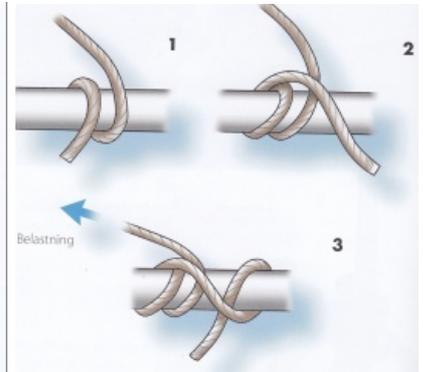
Wenn ein Seil an einer Stange oder einem Ring befestigt werden soll, dann gibt es zu diesem Zweck eine ganze Reihe von verschiedenen „Steken“ (ausführlich: HL-Turm Nr. 2). Diese Knoten gehören zu den Standardknoten beim Segeln und werden in jedem Segelkurs gelehrt. Hier sind sie zur Erinnerung noch einmal abgebildet.



Webeleinsteg



Roringstek



Stopperstek

Die Idee ist, diese Knoten nicht um eine Stange, sondern um das Seil selbst zu binden. Das führt zu drei weiteren Knoten mit teilweise erstaunlichen Eigenschaften. Hier sehen wir eine erste Anwendung



Die Leine wird als Auge gelegt und anschließend mit dem kurzen Ende ein Webeleinstek um das lange Ende geknüpft. Das Ergebnis trägt den Namen Gordingstek. Er ist sehr kompakt und lässt sich nach Belastung praktisch nicht mehr öffnen, weshalb er auch „Never-Open-Again“ genannt wird. Seinen Namen hat er nicht, wie man

vermuten könnte, von seinem antiken Vetter, dem gordischen Knoten. Der Name stammt von den „Gordinge“ genannten Leinen, die bei Rahseglern verwendet werden, um die Segel von Deck aus „raffen“ = „reffen“ zu können. Das funktioniert wie bei einem Raffrollo vor dem Fenster. Auf diese Leinen und ihre Befestigungen an der Rah mit

Schäkeln wirken sehr große Kräfte. Der Gordingstek eignet sich zum sicheren Befestigen einer Leine an einem Schäkel oder Karabiner.



Nun verfolgen wir unsere Grundidee erneut, dieses Mal mit dem Roringstek. Auch hier wird zuerst ein Auge gelegt und



dann mit dem kurzen Ende ein Roringstek um das lange Ende geknüpft.

Es entsteht ein neuer Knoten, der sich leicht entlang des langen

Endes verschieben lässt. Im Seemännischen wird dieser Knoten doppelter Spierenstich, bei den Höhlenforschern in der Schweiz und in Österreich auch Spieren-

stichschleufe genannt. Er eignet sich wie der Gordingstek zum Befestigen eines Seiles an einem Schäkel oder einem Karabiner, ist aber auch nach Belastung wieder

Der nächste und letzte Schritt ist jetzt klar. Wir legen ein Auge und knüpfen mit dem kurzen Ende einen Stopperstek um das lange Ende. Zuerst zwei Rundtörns um das lange Ende außerhalb der Bucht,



dann diagonal über die Wicklung von hinten durch die Bucht unter der Diagonalen hindurch.

Das Ergebnis ist dann ein ganz erstaunlicher und sehr praktischer Knoten, der allerdings einen ganz fürchterlichen Namen hat, nämlich

Toppsegelschotstek. Er ist ohne Spannung leicht entlang des langen Endes zu verschieben. Die Bucht lässt sich so vergrößern und verkleinern. Aber unter Spannung verrutscht der Knoten nicht und die Bucht lässt sich nicht verändern.

Das ist überall dort sehr hilfreich, wo es um das Spannen einer Verbindung geht wie zwischen Zelt-dach und Hering oder bei einer Wäscheleine zwischen zwei Bäumen. Nachspannen ist jederzeit möglich. Hans Peter Reiffert

Windjammer wieder in Fahrt

Die deutsche Flotte der Großsegler kommt aus der Corona-Flaute. Lagebericht

Der Hamburger Marktführer „Clipper“ hatte zunächst geplant, 2022 die „Albatros“ nicht fahren zu lassen. Nach einer schwachen Saison 2021, die nur mit staatlichen Zuschüssen überstanden wurde, ist die Nachfrage aber wieder so groß, dass alle vier Clipper-Schiffe in der westlichen Ostsee unterwegs sein werden.

Die Brigg „Roald Amundsen“ aus Eckernförde bietet für den Winter ein Reiseprogramm in den Kanarischen Inseln und für Sommer 2022 Fahrten in der Ostsee an. Der Dreimast-Schoner „Thor Heyerdahl“ aus Kiel ist mit einer Schülergruppe („Klassenzimmer unter Segeln“) unterwegs in die Karibik und wird im Sommer in der westlichen Ostsee segeln. Bark „Alexander von Humboldt II“, Bremerhaven, veranstaltet 2022 Reisen in der Nord- und Ostsee. Der Zweimaster „Atalanta“ bietet von Wismar aus für 2022 nur einige Tagesfahrten an. Der Dreimaster „Santa Barbara Anna“ liegt im Heimathafen Rostock. Die homepage verrät nichts über Pläne; Anfrage bleibt unbeantwortet.

Die marode Brigantine „Greiff“ in Greifswald-Wieck wird mit massiven Spenden und Zuschüssen saniert.

In zwei Jahren könnte sie wieder dem regionalen Markt zur Verfügung stehen. Der Dreimaster „Fridtjof Nansen“ ist auf der Strecke geblieben. Das Schiff liegt dauerhaft im Museumshafen Hamburg-Harburg, die Homepage wird nicht gepflegt, auf Nachfrage gibt es keine Reaktion.

„3G hat den Aufwand zuletzt deutlich erhöht“

Sehr verschieden sind die Hygienestandards. Die Homepages der Schiffe geben häufig keine Informationen zur Prävention von Corona. Die „Roald“ fährt konsequent nach G2: geimpft oder genesen. Bei der „Alex 2“ heißt es, dass alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer sich kostenpflichtig testen lassen müssen und die jeweils geltenden Corona-Regeln eingehalten würden. Die „Thor“ hat für die aktuelle halbjährige Schülerreise nur Geimpfte mitgenommen, die zudem in Quarantäne waren. „Fakt ist, dass 3G den Aufwand zuletzt deutlich erhöht hat,“ sagt David Masuch vom

„Thor“-Büro dem HL-Turm, „Kürzere Reisen in die dänische Südsee sind in einem 3G-Modell schwierig. Zuletzt galt beispielsweise: Schnelltest vom Testzentrum vor Einreise nach Dänemark, Test innerhalb von 24 Stunden in Dänemark sowie Test vor Wiedereinreise nach Deutschland. Zudem waren zeitweise aufgrund der Beherbergung an Bord alle 72 Stunden ein Schnelltest fällig“. Und das, während in Deutschland und Dänemark dank steigender Impfung die Zahl der Impfzentren sank und Öffnungszeiten kürzer wurden.

Das Bundesverkehrsministerium hat verfügt, dass Sicherheitszeugnisse deutscher Windjammer verlängert werden können, wenn nötige Umbauten wegen Corona nicht rechtzeitig möglich waren. Dies müssen die Schiffsbetreiber nicht beweisen, sondern nur „glaubhaft machen“, wie es in der Juristensprache heißt. Hintergrund ist die vor vier Jahren erneuerte Sicherheitsverordnung für Traditionsschiffe (HL-Turm Nr. 1: Sicherheit auf Großseglern): Innerhalb weniger Jahre muss das technische Niveau der Schiffe erhöht werden.

in

Verzwickte Verkehrsregeln Fortsetzung von Seite 2

Notbremse in Bremerhaven

Wie irrwitzig und praxisfremd diese abwegige Regel ist, zeigt die Allgemeinverfügung der „Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt“ zur Verkehrsregelung auf der Weser vom 7. Februar 2019. Für einen besonders stark frequentierten Hafenschnitt in Bremerhaven wurde der Sportschifffahrt ihr Privileg mal eben entzogen. Zwischen Tonne 51 und 61 im Bereich Strom- und Columbuskaje einschließlich Nord- und Kaiserschleuse müssen Kleinfahrzeuge unter zwanzig Meter Länge und Segler den größeren an- und ablegenden, aus- und einlaufenden und drehenden Schiffen Vorfahrt gewähren. Kreuzen wurde gleich mit verboten. Kein Zirkus mehr vor einem der größten Containerhäfen und Autoumschlagplätze Europas. Hier wurde – sicher nach Jahren und ungezählten Beschwerden über Kanus und Kajaks auf Sightseeingtour vor der Stromkaje – gehandelt und die Notbremse gezogen.

Die Abweichung schafft lokal rechtlich Klarheit, geht aber zu Lasten einer einheitlichen und verständlichen Verkehrsregelung auf deutschen Gewässern. In der Praxis wird die Wartepflicht der ablegenden Berufsschifffahrt gegenüber dem Fahrwasser folgenden Kleinfahrzeugen regelmäßig nicht befolgt. Meines Wissens hat sich noch kein Kleiner beschwert.

Ausweichregeln - mit und ohne Sicht

Wenden wir uns den Ausweichregeln zu. Die KVR unterscheiden zwischen Fahrzeugen, die einander in Sicht haben und Fahrzeugen, die einander nicht in Sicht haben. Bei Sicht gibt es einen Ausweichpflichtigen und einen Kurshalter. Das gilt natürlich nur, wenn Kollisionsgefahr besteht. Wer was ist, ergibt sich durch die Lage zueinander und die Art der Fahrzeuge. Der Ausweichpflichtige muss handeln, der Kurs-

halter muss zunächst einmal nichts tun, außer Kurs und Fahrt beizubehalten. Ohne einander in Sicht zu haben und nur durch Radarortung voneinander wissend, gibt es keine Hierarchie: Alle Fahrzeuge müssen gleichermaßen handeln und durch geeignete Maßnahmen den Nahbereich des anderen meiden.

Während die internationalen Ausweichregeln der KVR nur gelten, wenn die Fahrzeuge einander in Sicht haben, gelten die Fahrregeln der deutschen SeeSchStrO unabhängig von den Sichtverhältnissen. Das stellt bei Nebel im gerichteten Verkehr des Fahrwassers kein Problem dar, setzt aber Benutzung eines Radargeräts und möglichst Teilnahme an der Radar-

Windverhältnisse im Fahrwasser kreuzen müssen oder es einfach nur queren, gelten gemischte Ausweichregeln. Untereinander haben sie die Regeln der KVR zu befolgen, sofern sie dadurch nicht vorfahrtberechtigte Fahrzeuge gefährden oder behindern.

Manöver des letzten Augenblicks

Wenn ein Vorfahrtberechtigter, also ein dem Fahrwasserverlauf folgendes Schiff, erkennt, dass ein Fahrzeug seiner Wartepflicht nicht nachkommt und sein Manöver nicht abbricht, gelten wieder die allgemeinen Regeln der KVR. Sobald erkennbar ist, dass ein Zusammenstoß allein durch Manöver des Regelbrechers nicht mehr vermeidbar ist, muss der Vorfahrtberechtigte so manövrieren, wie es zur Vermeidung eines Zusammenstoßes am dienlichsten ist – das „Manöver des letzten Augenblicks“ (Regel 17 b KVR).

Wie sieht die Rechtslage bei Begegnungen und beim Überholen aus? Für Fahrzeuge, die dem Fahrwasserverlauf folgen, gilt dann: 1. Beim Begegnen ist nach Steuerbord auszuweichen. 2. Der Überholer ist ausweichpflichtig, der Überholte wird zum Kurshalter. Auf Seeschiffahrtsstraßen sollte links überholt werden. Der Überholer darf durch seine Geschwindigkeit nicht gefährden. Der Überholte muss das



Überholen so weit wie möglich erleichtern. Ist sicheres Überholen gar nur unter Mitwirkung des Überholten möglich, so muss die eindeutige Zustimmung eingeholt werden. Es sei zum Sprechfunk geraten (Regeln 13 und 14 KVR, in Verbindung mit §§ 23 und 24 SeeSchStrO).

beratung über Funk voraus, um die Vorfahrtsregeln beachten zu können. Andernfalls müssen Schiffe das Fahrwasser verlassen und außerhalb vor Anker gehen. Sportschiffe ohne Radar und Funk haben also bei Nebel nichts im Fahrwasser verloren. Für Segelfahrzeuge, die wegen der

Überholen so weit wie möglich erleichtern. Ist sicheres Überholen gar nur unter Mitwirkung des Überholten möglich, so muss die eindeutige Zustimmung eingeholt werden. Es sei zum Sprechfunk geraten (Regeln 13 und 14 KVR, in Verbindung mit §§ 23 und 24 SeeSchStrO).

Problem Nord-Ostsee-Kanal

Wir haben oben § 25 SeeSchStrO kritisiert. Die Rechtslage im Nord-Ostsee-Kanal bietet ein weiteres Beispiel für problematische Anbiederung an die Sportschiffahrt. Segelfahrzeuge haben im meistbefahrenen Schifffahrtsweg der Welt die Erlaubnis, Segel setzen zu dürfen (natürlich nur zusätzlich zum Motor). Damit steigert sich Komplexität und mindert sich Beherrschbarkeit von allen Arten von Annäherungen an die Großschiffahrt. Ich hatte im NOK einmal für quälend lange Sekunden einen quergeschlagenen Segler direkt und nah vor dem Steven, der von der Hecksee eines mit Höchstfahrt passierenden Schleppers so durchgewirbelt worden war, dass der Skipper nicht mehr wusste, wo er zuerst anfassen sollte, um Boot und Baum zu bändigen. Der Schlepper war in offizieller Mission mit Tauchern an Bord unterwegs, damit in einem gesunkenen Schiff die Suche nach einem vermissten Besatzungsmitglied aufgenommen werden konnte. Er wollte Leben retten, daher die (erlaubte) Geschwindigkeit. Die Fantasie des Gesetzgebers reichte offensichtlich nicht, um so eine Situation vorherzusehen.

„Auf den Seeschiffahrtstraßen gelten - mit Ausnahme für Segelfahrzeuge untereinander - keine besonderen Fahrregeln für Sportfahrzeuge. Sie haben die gleichen Rechte, aber auch die gleichen Pflichten wie die Berufsschiffahrt.“ Dieses Zitat stammt aus der Broschüre „Sicherheit auf dem Wasser“ des Bundesverkehrsministeriums. Den Hinweis auf KVR Regel 9 Buchstabe b (Behinderungsverbot) sucht man dort vergebens. Wer diesen Geist verinnerlicht, wird zum Problem und zur Gefahr für sich und andere.



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.

Schiffskunde Teil 2

Das Rigg der Johann Smidt



Die Johann Smidt (im Jargon: „Johnny“) ist ein zweimastiger Schoner, der 1974 in den Niederlanden für Jugendreisen gebaut wurde. Dabei wurden traditionelle Aspekte des Segelschiffbaus mit modernen Techniken aus dem Yachtbau kombiniert. Am auffälligsten ist das in der Takelage zu sehen, die sowohl ein Hochsegel als auch ein Gaffelsegel sowie ein Rahsegel enthält. Beim Bau dieses Schiffes wurden also alle Segelarten berücksichtigt, die auf klassischen Segelschiffen genutzt werden.

Das wesentliche Charakteristikum eines Schoners ist, dass sie mindestens zwei Masten haben, von denen der zweite, „Großmast“ genannt, höher ist als der vordere, der „Schonermast“ heißt. Gibt es einen dritten Mast, ist das der „Besanmast“. Takelage und Rigg sind Synonyme für die Gesamtheit der Masten und Bäume sowie der Stage und Wanten einerseits (stehendes Gut) und der Leinen zur Bedienung der Segel andererseits

(laufendes Gut). Am Großmast sehen wir das bei Yachten übliche Hochsegel mit der dreieckigen Grundform, am Schonermast dagegen ein trapezförmiges Gaffelsegel mit dem Gaffelbaum als oberem Abschluss des Segels. Diese beiden Segeltypen werden zu den Schratsegeln gezählt. Das sind alle die Segel, deren Ruhestellung in Schifflängsrichtung zeigt. Auch die beiden Vorsegel und das Gaffeltoppsegel im Bild gehören zu den Schratsegeln.

Eine Alternative zu Schratsegeln sind die Rahsegel, wie wir sie von den großen Überseeseglern kennen. Rahen sind Holz- oder Metallbalken, die quer am Mast befestigt sind. Rahsegel fangen daher gut Wind von hinten ein. Sie eignen sich weder für Am-Wind-Kurse noch zum Kreuzen gegen den Wind. Bei den klassischen Überseereisen, deren Routen sich wesentlich an Vor-Wind-Kursen mit den Passatwinden orientierten, war das Rahsegel deutlich besser



Breitfock nicht gesetzt: die Rah am Schoenermast

geeignet. Seit 2015 kann die „Johnny“ auch damit dienen. Seitdem gehört zu ihrem Rigg ein Rahsegel, das ein Vorsegel namens „Breitfock“ trägt. So ist es möglich, den Umgang mit den drei wichtigsten Großsegeltypen kennenzulernen.

Die beiden vorderen Vorsegel sind die auf fast allen größeren Segelschiffen üblichen Typen. Ganz vorn ist das Klüversegel angeordnet. Dieses Segel ist mittels Karabinern am Vorstag befestigt, dem Drahtseil, das von der Spitze des Klüverbaumes zur Mastspitze des Schoenermastes verläuft und dabei auch den Mast in Schiffsängsrichtung nach vorn fixiert. Das Klüversegel wird mit dem Klüverfall entlang des Vorstags aufgezogen und dann mittels Backbord- und Steuerbord-Klüverschot eingestellt. Alles ist so, wie man es von Vorsegeln auf Jollen und Yachten kennt.

Auf der „Johnny“ ist das zweite Segel von vorn das „Focksegel“. Es wird hier mit einem Fockbaum gefahren, also einem Balken auf der Unterseite. Der Fockbaum ist am Bug drehbar gelagert. Wie der Klüver ist auch die Fock ein Stagesegel, das bedeutet, dass ihre Vorderkante mit Karabinern an einem Stag entlang

hochgezogen wird. Die Fock wird mit dem Fockfall gesetzt und mit der Fockschot eingestellt. Im Unterschied zum Klüver gibt es nur eine Schot, die, wie die Großschot einer Jolle oder Yacht, am Baum befestigt ist. Je länger man die Schot lässt, desto weiter schwingt das Focksegel zur Seite aus.

Wie das erste Bild zeigt, hat das Gaffeltoppsegel über dem Gaffelsegel eine dreieckige Form. Es ist am hinteren Ende des Gaffelbaumes und an der Spitze des Schoenermastes befestigt. Dank der unteren Befestigung, ebenfalls am Schoenermast, ist das Dreiecks oberhalb des Gaffelbaumes gut ausgefüllt.

Der Verfasser hat zwei Törns auf der „Johnny“ genießen dürfen, aber das Gaffeltoppsegel noch nie im Einsatz gesehen. Experten sagen, dass das Setzen ein enormes Gefrickel ist und das Segel nur zu Fotozwecken aus der Segelkammer geholt wird.

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



Seefahrt im 19. Jahrhundert

Zum Schaudern schön

„Schön und gefährlich - Die hohe See im 19. Jahrhundert“ heißt eine Ausstellung in Baden-Baden. Eine Meeres-Ausstellung im betulichen Kurort, fern von Wildheit und Wasser? Nicht so absurd, wie es auf den ersten Blick erscheint! Schon Herman Melville erwähnte in „Moby Dick“ Baden-Badener Springbrunnen mit Wal-Darstellungen.

Wie erlebten die Menschen vor 150, zweihundert Jahren das Meer? In den Jahrhunderten zuvor waren Meeresdinge Sache kerniger Küstenfischer, herber Handelsleute und gedungener Soldaten. Im 19. Jahrhundert rückte das Meer näher an das Erleben von Landmenschen. Wohlhabende Binnenländer hatten begonnen, zur Sommerfrische an neugegründete Badeorte zu fahren. Man guckte aufs Meer, tauchte auch mal vorsichtig ein, wechselte vielleicht gar ein Wort mit dem örtlichen Fischersmann. Es war kein rein elitäres Interesse: Auswandererschiffe brachten massenweise verarmte deutsche Ländler nach Amerika.

Das "LA 8" ist ein kleines privatfinanziertes Museum, das der Wechselwirkung von Kunst und Technik im 19. Jahrhundert nachspürt. Die rasante Entwicklung der Technik des vorletzten Jahrhunderts traf auch die Seefahrt: schnelle Modernisierung von Schiffbau und Schiffstechnik, mühsames Verlegen der ersten Unterseekabel, immer größerer Bedeutung von Seehandel, Kolonien und Kriegsmarine, immer mehr naturwissenschaftliche Expeditionen und Forschung in Übersee. Im wachsenden Kunstmarkt waren romantische Meeresdarstellungen gefragt, aber auch Katastrophen und Untergangsszenarien. Zwischen solcher mal

freundlicher, mal anklagender Ästhetisierung und der schieren Technik lag Gebrauchskunst. Handbücher, Bedienungsanleitungen und wissenschaftliche Darstellung brauchten Stiche, Lithographien und später Fotos.

Ausstellungen in Kunstmuseen können schrecklich langweilig sein, Ausstellungen in Technikmuseen furchtbar detailversessen. Und wer Baden-Baden kennt, erwartet nichts Aufregendes. Beim LA 8 weit gefehlt! Kurator Philipp Kuhn hat eine tolle Mischung zusammengestellt aus Bildern, Werkzeugen, Geräten und Präparaten mit klaren, gut lesbaren Erläuterungen ohne museumsdidaktischen Firlefanz.

Der Walfang wird breit dargestellt, einschließlich Walgerippe und Pornos, die Seeleute in Walzähne schnitzten. Katastrophendarstellungen belegen die seinerzeitige Gefahr der Schifffahrt, insbesondere von Segelschiffen. Beim Kreuzen eine Wende vermässelt und schon

kracht man auf die Küste. Seenotrettungsmittel machen deutlich, dass es besser war, dies zu meiden. Bilder zeigen Technikbegeisterung auf der einen Seite und wohliges Schaudern vor den Gefahren der Natur auf der anderen Seite.

Manch Interessierter an Meeresdingen mag die Fotos von der gescheiterten Südpol-Expedition der "Endurance" kennen - in Baden-Baden hängen neue Abzüge, die die harten Lichtverhältnisse und enorme Tiefenschärfe ganz anders als Drucke zeigen. Tiefseemonster, die die deutsche Valdivia-Expedition mitbrachte, stehen mit Originalbeschriftung in Formaldehydgläsern. Und immer wieder geht es um die Darstellung von Meer, Getier und Schiffen für und durch Landbewohner.

Während der Ausstellung kam es zum Bruch zwischen Management und Finanziers. Derzeit ist das Museum führungslos; die Aus-

stellung ist trotz Corona noch bis 27. Februar 2022 geöffnet. Eintritt sieben Euro, der sehr lesenswerte Katalog kostet 19 Euro. Ingo Nathusius



schaftliche Widersprüche ihrer Festlandexistenz als Müll zu entsorgen, heute beispielsweise verklappten Atommüll.

Da komme ich nicht mehr mit. Zwischen den Monstern von einst, jenen oft wundersamen Fischen und Krabben aus der Tiefsee, und den heutigen Monstern aus menschengemachtem Dreck plus Erderwärmung gibt's doch offensichtliche Unterschiede...

Betrachten wir unserer Geschichte mit dem Meer, waren archaische Vorstellungen vom schicksalhaften Wirken der Meeres- und Windgötter vielleicht weniger primitiv als unsere heutige respektlose Aneignung, wie sie sich beispielsweise in Extremverschmutzung der Ozeane zeigt. Die aufschlussreiche Unterscheidung ist doch: Gehen wir mit dem Meer frei von unmitttelbaren Zwecken symbolisch, als Metapher, als Spiegel der Festlandsexistenz um? Oder lagern wir den Schutt unserer Zivilisation aufs Meer aus, ohne ernsthaft über unser Tun nachzudenken? in

Der frühere Museumsdirektor Prof. Dr. Matthias Winzen

"Das Meer ist viel zu groß"

Was hat Sie als Kunsthistoriker bewegen, sich mit hoher See im 19. Jahrhundert zu befassen?

Das Meer ist uns überall sehr nah - durch unsere Alltagssprache. Politiker sagen uns, man müsse „auf Sicht fahren“, dabei „einen klaren Kurs“ behalten. In Corona-Zeiten möchten wir keine vierte „Welle“, lieber wieder „festen Boden unter den Füßen“. Wenn es um die wichtigen Fragen geht, deuten wir unser Leben an Land oft mit Metaphern aus der Seefahrt -

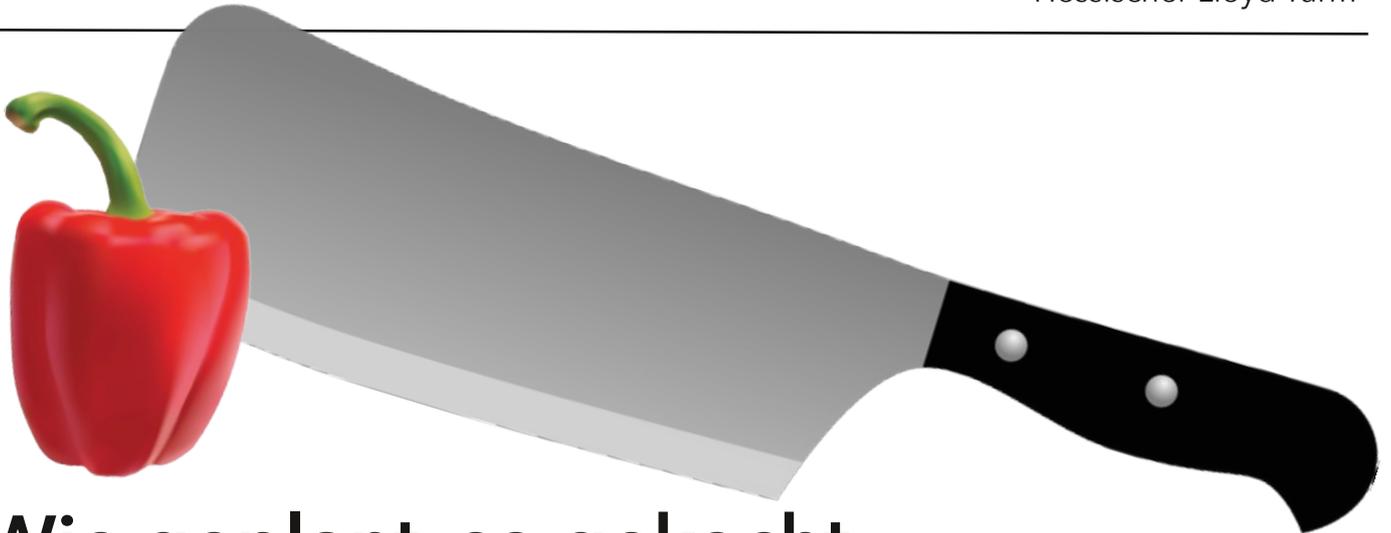
seit dem biblischen Jonas im Bauch des Wals und dem Seefahrer Odysseus. Außerdem ist das 19. Jahrhundert künstlerisch und technisch für vieles die Schlüsselepoche und bis heute aktuell, auch für die Seefahrt.

Auf hoher See entfaltet sich das große Drama zwischen zivilisatorischer Beherrschung und natürlicher Gewalt, vom Floss der Medusa bis zur Titanic, zwischen nüchterner Handelschifffahrt und exotischem Südseeparadies. Die Wildheit der Weltmeere wurde damals zum Gegenüber - offener als das Festland mit seinen vielen Landesgrenzen, chancenreicher als der Arbeitsalltag der bürgerlichen Klassengesellschaft.

Was macht das Meer aus?

Das Meer war und ist das viel zu Große. Die Tiefsee ist weniger erforscht als der Weltraum bis zum Mond. Bis heute steht das Meer stärker als jeder andere Naturraum für einen Rest Unkontrolliertheit. Die Menschen schauen hinaus auf das Meer und deuten das Unkontrollierbare als Spiegel ihrer eigenen Widersprüche an Land. Das ist der künstlerisch-philosophische Zugang. Oder aber sie benutzen die Weite der Meere, um individuelle oder gesell-





Wie geplant, so gekocht

Nicht viele kommen in die Verlegenheit, für ganze Schiffsbesatzungen kochen zu sollen. Aber auch bei Familienessen oder Partys kommen schnell mal zwölf und mehr Personen zusammen. Da kann man sich vom Schiffskoch das ein oder andere abgucken.

Das Allerwichtigste: Nicht alle Rezepte, die zuhause toll für vier oder sechs sind, eignen sich für 24 oder 36 Leute auf See. Suppen gehen gut, geschmorte Gerichte, Nudeln mit allerlei Soßen oder Pesto, Gratin..., alles was nicht nur kurz angebraten, noch rosa und mit noch knackigen Gemüsebeilagen auf den vorgewärmten Teller soll und dann gleich gegessen wird.

Beim Segeln kommt es immer wieder vor, dass das Manöver doch noch ein paar Minuten dauert, dass Pläne sich ändern, dass jetzt nur die Hälfte der Leute runterkommen kann und die anderen später essen usw. Und dann wollen Köchin und Koch ganz cool bleiben können und wissen, dass die anderen eine halbe Stunde später noch genauso lecker essen wie die ersten, die die Treppe heruntergepoltert kommen.

Wichtig: Wieviel Platz ist in Kühlschränken und Tiefkühlfächern? Kriege ich die drei filetierten Lachse, die ich ein paar Tage beizen möchte um „dreierlei Graved Lax“ zu servieren, überhaupt kalt verstaut? Habe ich lauter frische Gemüse eingeplant, das sich in den Backskisten an Deck bei schönem Wetter und Sonne kaum zwei, geschweige denn drei Tage hält? Kann ich den Tofu auch pasteurisiert bekommen und so das Kühlvolumen reduzieren?

Gute Gemüsegerichte sind Ratatouille (die hier benötigten Gemüse halten sich gut in ungekühlten

Backskisten und das Gericht schmeckt sogar kalt am nächsten Tag noch) und Zwiebelsuppe (an Land hat kein Mensch Zeit, stundenlang zu rühren, während die Zwiebeln karamellisieren, aber das Zeug schmeckt einfach so toll). Ansonsten ist noch klasse: Alles mit Kohl / Kartoffeln / Möhren / Knollensellerie / Wurzelpetersilie / Lauch und anderen Kellergemüsen, Tomaten und Paprika. Mit Einschränkungen gehen Sellerie, Zucchini, Fenchel, Mais, Eisbergsalat und Chinakohl.

Abzuraten ist von Blattsalaten, Radieschen, Rettich und Pilzen. Das hält ohne Kühlung bei schönem Wetter an Bord nur einen Tag. Wenn es dann gerade bläst und der Koch (m/w/d) die Reihenfolge der Essen umwerfen muss, wird sensible Ware prekär.

Frische Kräuter sind hingegen wichtig (große Mengen beim Türken oder Marokkaner kaufen - besser und unschlagbar günstig. Die Preise in den deutschen Lebensmittelketten sind bizarr hoch). Kräuter machen jedes Gericht besser, haben massig Vitamine und lassen sich noch in den Kühlschrank hineinquetschen und eine ganze Woche nutzen.

Wenn Ihr ein Rezept gefunden habt, das sich für große Mengen eignet, nicht zu viel Kühlraum belegt und sich gut warmhalten lässt, guckt nach, was online bezüglich Portionsgrößen geraten wird. Viele Rezepte

für den Hausgebrauch sind an handelsüblichen Packungsgrößen orientiert. Bei Rezepten für Kantinen ist alles in Gramm pro Portion angegeben. Das fühlt es sich komisch an und man denkt, es wäre knapp kalkuliert. Aber wie oft seid Ihr hungrig aus einer Kantine gegangen? Orientiert Euch daran, was Köche aus Großküchen für ihre Rezepte nehmen. Die Leute wissen, was sie tun. Aufpimpen mit frischeren Sachen, besserem Fleisch, extra Kräutern geht immer. Denkt daran, dass Ihr übriggebliebenes kaum aufheben könnt, weil Ihr keinen Platz im Kühlschrank habt. Es tut weh, gutes Essen wegzuschmeißen. Wenn Ihr das Gefühl habt, es könnte doch nicht reichen, ist aus Quark, Joghurt und TK-Früchten schnell ein Nachtisch gezaubert.

Ansgar Dierkes



Capain Cook cook

Ratatouille zuhause aus dem Ofen

Der geschmorte Gemüseeintopf lässt sich für große Gruppen zubereiten, aber auch ganz wunderbar zuhause.

Egal, ob kalt am nächsten Tag oder heiß aus dem Ofen, gerne mit einer Wildbratwurst und Senf, aber auch einfach mit gutem Baguette, Ratatouille ist immer ein Hit! Zuhause geht's ganz einfach:

Drei mittelgroße Auberginen in große Stücke schneiden und mit ein wenig Wasser abgedeckt in die Mikrowelle. Nach acht Minuten sind sie gut gegart und saugen gleich nicht mehr so viel vom Olivenöl auf.

Fünf mittlere Zwiebeln und ein paar Zehen Knoblauch grob hacken und mit ein paar Eßlöffeln Olivenöl in einem großen Topf anschwitzen. Vier kleine bis mittlere Zucchini und zwei rote und zwei gelbe Gemüsepaprika in grobe Stücke und gleich dazu. Nach ein paar Minuten eine halbe Tube Tomatenmark und eine Dose Toma-



tenstücke, etwas Salz, viel Pfeffer und Oregano oder Kräuter der Provence dazu. Deckel drauf und ab in den Ofen. 180 Grad, mindestens eine Stunde, gerne auch zwei. Wenn Ihr mögt, werft Ihr noch eine halbe Stunde vor dem Essen ein paar reife Tomaten in Stücken dazu und schmeckt zu der Gelegenheit mal,

ob noch etwas Salz oder etwas Süßes (brauner Zucker oder auch Ahornsirup) dazu kann.

Ganz zum Schluß auf dem Tisch den Deckel abnehmen, weil's dann so gut riecht, gehacktes frisches Basilikum und bestes Olivenöl unterrühren und servieren. Guten Appetit! Ansgar Dierkes

Gewonnen!



Die richtige Lösung des Quizzes im HL-Turm Nr. 7 lautete „Yawl“, was einen Zweimaster beschreibt, dessen Ruderanlage zwischen den Masten eingebaut ist. Den ersten Preis - eine Flasche besten Sherrys - hat Klaus-Dieter Lachmann aus dem hessischen Hungen gewonnen. Der zweite und der dritte Preis gingen in den Norden: Klaus Pajunk aus Hamburg gewann eingedoste Sprotten, Heiner Grübmeier aus Itzehoe maritime Servietten. (HL)

Briefe von Leserinnen und Lesern

HL- Turm Nr. 7: „Ihr habt eine tolle Zeitschrift!“ - Jochen Storbeck, Vitte/ Insel Hiddenseer

HL- Turm Nr. 7: „Ich freue mich immer wieder über die sehr interessanten und tollen Beiträge“ - Helmut Pries, Hamburg

HL- Turm Nr. 7: „Wir bedanken uns für die sehr schöne Ausgabe des „Hessischen Lloyd Turms“. Der wird bei uns im Museumshafen sicher gut ankommen!“ - Klaus Hinz, Museumshafen Büsum

HL- Turm Nr. 7: Ich freue mich, von Euch zu hören bzw. zu lesen. Danke für die neue Ausgabe des „Hessischen Lloyd Turms“ - Bert Berbuir, Köln

Nautisches Quiz



Die Buchstaben der richtigen Antworten ergeben das Lösungswort.

Das Lösungswort geht im Betreff einer E-Mail und mit der eigenen Adresse im Textfenster an: reedereikontor(at)hessischerlloyd.de
Einsendeschluss: 31. Januar

1. Preis: Multitool von Gentlemen's Hardware (der Mercedes unter den Leathermen),
2. Preis: Kapitänssocken,
3. Preis: maritime Servietten.



Impressum

Hessischer Lloyd Turm
Zeitschrift der hessischen Hochseereederei

Redaktion: Ingo Nathusius (verantwortlich),
Sabine Renken
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.facebook.com/hessischerlloyd/
www.hessischerlloyd.de

Bildnachweis Hessischer Lloyd, außer Pixabay
(S. 1, 4, 10 & 14) Clipper (S. 3 & 11), Colin
Jarman (Knopboken) (S. 8), Moses Verlag
(Knotenbox) (S. 8), Markus Bärlocher (S. 9), Wi-
kimedia/Marcus Guimaraes (S. 15)

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

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

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

1. Sie sind Kapitän eines Containerfrachters. Auf hoher See begegnet Ihnen von Steuerbord kommend eine Yacht, die offenbar vom Autopilot auf Kollisionskurs geleitet wird. Was tun Sie?

- P Nach Backbord gucken
- Q Yacht anfunken, Skipper wecken und zur Kurskorrektur auffordern
- R Fluchen und ausweichen
- S Schallsignal „Einmal lang“ mit dem Typhon geben und weiterfahren

Nach diesem Erlebnis schwören Sie der Berufsseefahrt ab und fahren nur noch im Urlaub auf Yachten zur See. Die Reise führt Sie in ein Verkehrstrennungsgebiet. Auf Backbord nähert sich ein Tanker auf Kollisionskurs. Was tun?

- E Rechtzeitig, eindeutig und klar erkennbar Kurs ändern
- F Tanker anfunken und zur Kurskorrektur auffordern
- G Auf die Expertise der gegnerischen Schiffsführung bauen und Kurs halten. Zur Not „Manöver des letzten Augenblicks“

Ihre Reise führt weiter in ein deutsches Fahrwasser. Wo fahren Sie?

- B In der Mitte, um auf jede Situation reagieren zu können
- C Tunlichst am rechten Rand
- D Besser am linken Rand

Das Fahrwasser führt an einer Reede vorbei, von der ein Frachter gerade ins Fahrwasser fahren will. Sie sind auf Kollisionskurs. Was tun?

- H Sich die Rechtslage schenken und nach guter Seemannschaft dem Frachter deutlich machen, dass Sie ihn vorlassen (eindeutiges Manöver, ggf. Funkkontakt)
- I Auf die Rechtskenntnisse der gegnerischen Schiffsführung bauen und Kurs halten. Zur Not „Manöver des letzten Augenblicks“
- J Kurzzeitig auf die andere Seite des Fahrwassers ausweichen

Gut ausgeruht gedenken Sie tags drauf, das Fahrwasser zu kreuzen, um gegenüber eine Kolonie seltener Vögel anzusehen.

- T Vorsichtig und ohne den durchlaufenden Verkehr zu behindern rüber, ggf. warten
- U Mit Motor und Segel beherrscht im rechten Winkel durchs Fahrwasser
- V Erstmal in Fahrtrichtung ins Fahrwasser, dabei sanft zur Mitte steuern, wenden und auf der anderen Fahrwasserseite zurück