



Hessischer Lloyd Turm

Inhalt

| | |
|---|----|
| "Fire Aboard!" Vorbeugung und Bekämpfung von Feuer auf Schiffen | 1 |
| Sommersegeln 2022. Letzte Kojen für Kurzentschlossene | 3 |
| Von längs zu quer. Schiffskunde Teil 3 | 4 |
| Die Kunst des Ein- und Ausparken. Mit: Von der Kunst zur Praxis | 5 |
| Prusik stoppt den Stopperstek, Knoten mit Klemmwirkung | 8 |
| Was Dänen zulassen. Rechtslage für Großsegler | 9 |
| Fortsetzung "Fire Aboard!" | 10 |
| Von Quallen und Qualen | 12 |
| Snacks zum Sherry | 13 |
| Segeln macht glücklich. Betrachtungen des Schiffarztes | 14 |
| Leserbriefe, Gewinner, Anmeldung fürs Sommersegeln | 15 |
| Nautisches Quiz / Impressum | 16 |

Vorbeugung und Bekämpfung von Feuer auf Schiffen

"Fire Aboard!"



Mittlerweile auf Grund: die brennende "Felicity Ace"

Feuer ist eines der schlimmsten Dinge, die auf See passieren können - und damit ein Thema, das für alle, die zur See fahren, gleichermaßen interessant und beängstigend ist. Aus aktuellem Anlass fasst Kai Ebert, Kapitän auf Großer Fahrt, Lotse und Hochschuldozent für Nautik in Bremen, mit kühlem Blick alle Aspekte des maritimen Brandschutzes zusammen. In dieser Ausgabe geht es unter anderem um sicheren Schiffbau, die Technik des Feuerlöschens auf See und welche Lehren aus Katastrophen gezogen wurden.

Im Februar brannten zwei Schiffe fast gleichzeitig: Der Autotransporter „Felicity Ace“ im Atlantik und der Ro-Ro-Frachter „Euroferry Olympia“ im Mittelmeer. Der maritim geneigte Nachrichtenkonsument wurde insbesondere durch die Meldung beunruhigt, dass sich Nobelkarossen deutscher Hersteller auf der „Felicity Ace“ befanden und diese nun zu Asche verbrennen würden. Welche Verschwendung in Zeiten von Halbleiter-

Knappheit und anderen wirtschaftlichen Problemen! Unverständnis rief die Häufung des Abbrennens von Wirtschaftsgütern auf See insbesondere im Binnenland fern der Küste hervor. Auf der „Euroferry Olympia“ kamen vermutlich elf Menschen um. Die Besatzung der „Felicity Ace“ wurde frühzeitig geborgen. Anfang März ist das Schiff mitsamt Autos gesunken. „Felicity Ace“ (17 Jahre) und „Euroferry Olympia“ (27 Jahre) waren beide

keine neuen Schiffe mehr. Der Autor kennt die „Euroferry Olympia“ aus früherer Zeit, als sie unter anderem Namen auf der Ostsee fuhr. Als Technischer Aufsichtsbeamter der damaligen See-Berufsgenossenschaft war er an einer Erprobung der Wasser-Berieselungsanlage auf dem Schiff beteiligt. Die ziemlich feuchte Aufgabe war, eventuell verstopfte Düsen zu entdecken.

Nicht selten werden Fähren, die in die Jahre gekommen und für das Publikum z.B. in Skandinavien nicht mehr akzeptabel sind, in den Süden verkauft. Was jetzt zum Unglück führte, wird noch untersucht.

Dass nicht nur auf See Brände schnell außer Kontrolle geraten, zeigte Anfang März das vernichtende Feuer in einem fast neuen Wohnblock in Essen, das trotz des Einsatzes einer kompetenten und motivierten deutschen Berufsfeuerwehr in der Zerstörung der gesamten Wohnanlage endete. Die Einsatzkräfte waren von der Brandausbreitung überrascht: „So etwas habe man noch nie erlebt!“

Kleine Feuerkunde

Jedes Feuer benötigt einen brennbaren Stoff, Sauerstoff im richtigen Mengenverhältnis und das Erreichen der Zündtemperatur. Chemisch ist die Verbrennung eine Oxidation: Ein brennbarer Stoff vereinigt sich mit Sauerstoff unter Wärmeabgabe und Lichterscheinung zu einem neuen Stoff, dem Oxid. Brennen können feste Stoffe, flüssige oder flüssig werdende Stoffe, Gase und Metalle. Ein Feuer produziert heiße, hochgiftige Rauchgase, deren unverbrannte Bestandteile sogar noch fähig zur Durchzündung sein können. In jedem Fall wird in geschlossenen Räumen der für Menschen notwendige Sauerstoff schnell knapp.

Löschstrategien sind Abkühlen (unter die Zündtemperatur), Ersticken (Abschluss von Sauerstoff) und der Eingriff in die chemische Reaktion (Löschpulver). Feuer entwickeln sich von einem Entstehungsbrand, zu dessen Bekämpfung tragbare Feuerlöscher

gut geeignet sind, durch das Erfassen von brennbarem Material in der Nähe und steilen Temperaturanstieg relativ schnell zum Vollbrand. Realistische Chancen zur Brandbekämpfung nehmen also mit dem Faktor Zeit sehr zügig ab.

Sicherer Schiffbau

Gerade auf Schiffen, wo niemand die Feuerwehr rufen kann, müssen also vorbeugende Brandschutzmaßnahmen getroffen werden, um Feuer am Entstehen zu hindern, um über ihr Auftreten informiert zu werden, ihre Ausbreitung einzuschränken und ihre Bekämpfung zu ermöglichen.

Es geht los beim Baulichen Brandschutz, der wie alle Fragen zur Sicherheit auf Seeschiffen in der internationalen Vorschriftensammlung SOLAS „Safety of Life at Sea“ geregelt ist. Die Unterteilung des Schiffes in Brandabschnitte, die mit Trennflächen - also standfesten Schotten, Decks und Türen -, versehen sind, die durch geeignete

Isolierung mit einem nichtbrennbaren Werkstoff eine Barriere gegen Rauch und Flammen sind und einen nur begrenzten Temperaturanstieg auf der abgewandten Seite für eine Stunde gewährleisten, soll die Ausbreitung des Feuers verlangsamen und Zeit für Gegenmaßnahmen geben. Zu diesem passiven Brandschutz gehört auch die Verwendung von nicht brennbaren oder schwer entflammbaren Werkstoffen im Unterkunftsbereich. Wie in allen Bereichen des Schiffbaus üblich, müssen die Materialien, Trennflächen, Geräte usw. in normierten



Außer Kontrolle: Feuerlöschschiffe im Einsatz

Tests vor zertifizierten Prüfstellen ihre Tauglichkeit unter Beweis stellen, um eine Zulassung zur Verwendung auf einem Schiff zu bekommen.

Sichere Flucht- und Rettungswege gehören auch zum baulichen Brandschutz. Als 1990 Brandstiftung zum Desaster mit 158 Toten auf der Fähre „Scandinavian Star“ führte, wurden 99 Passagiere tot in ihren Kabinen gefunden, während für 50 die verwinkelten Korridore zum Verhängnis wurden. Rauch, Hitze, Dunkelheit, komplizierte Fluchtwege, eine Beschilderung, die oben im Rauch verschwand, und Korridore, die als Sackgasse endeten, machten diesen Menschen ein Entkommen unmöglich.

Untersuchungen ergaben, dass bei den meisten Opfern eine Kohlenmonoxidvergiftung die wahrscheinliche Todesursache war; viele hatten aber auch eine hohe Blausäure-Konzentration im Blut, weil die brennenden Wandverkleidungen aus PVC und Kunststofflaminat große Mengen dicken und giftigen Rauchs produzierten. Nur wenige starben durch Hitze- einwirkung. Die Tatsache, dass das Schiff zweifach überversichert war, nährt ebenso wie das zaghafte Verhalten der Schiffsführung, das Agieren der nicht gerade kompetenten Besatzung und zwielichtige Beteiligte auf Reederseite Gerüchte über eine mögliche Beteiligung des Eigners an dem Feuer. Auf jeden Fall wurden aus der Untersuchung der Tragödie einige Lehren gezogen, die Einzug in Schiffssicherheitsvorschriften fanden.

Ebenso dem baulichen, vorbeugenden Brandschutz zuzuordnen sind Brandmeldesysteme, die aus automatischen Rauchmeldern, Wärmemeldern, Flammenmeldern und handbetätigten Brandmeldern bestehen können. Meist auf der Brücke laufen diese Alarmer auf und erlauben räumliche Zuordnung der Auslösung.

(>Fortsetzung auf Seite 10)

Sommersegeln des Hessischen Lloyd

Acht Kojen sind noch frei



Die „Johann Smidt“ ist ein großer Großsegler: 36 Meter lang, acht Meter breit, atlantikerprobt, bietet sie 37 Menschen Platz. Wir werden nicht alle Kojen besetzen. Gleichwohl ist die „Johnny“ für den Hessischen Lloyd eine Nummer. „Wir waren verblüfft, wie schnell die Buchungen eingingen“, sagt HL-Reeder Ingo Nathusius, „Es hat sich offenbar Bedarf aufgestaut.“ Aktuell sind noch acht Plätze frei.

„Sommersegeln 2022“ startet Sa, 2. Juli, in Neustadt/ Holstein und endet nach einer Woche in Koege südlich von Kopenhagen. Mit dem Bus geht es zurück zum Abfahrtschiffhafen. Fahrgemeinschaften, Shuttleverkehr zum Bahnhof Lübeck und Gepäcktransport werden organisiert. Es gilt 2G+.

Die Segelreise dürfte nördlich um die dänische Hauptinsel Seeland führen. Was ist geplant? Einsame Inseln besuchen, Grillen am Ufer, Ausflüge zu Sehenswürdigkeiten, Naturerleben unter Segeln, eine Nachtfahrt, Besuche in romantischen Häfen, Ankern in Buchten, Fahrten mit dem Beiboot. Morgens wird Yoga angeboten, während der Fahrt „Training für Yachtsegler“. Jeder und jede kann hier und da mitmachen, muss aber nicht. Aktivität ist nur während der

Wachen verpflichtend, wenn das Schiff umschichtig von drei Wachgruppen geführt wird. Vorkenntnisse sind nicht nötig; es ist genügend Fachpersonal an Bord.

In der Küche bereitet Schiffskoch Hans täglich mindestens drei Mahlzeiten auf hohem Niveau zu – kein Dosenfutter, sondern gutes, frisches, vitamin- und abwechslungsreiches Essen.

Unterbringung in individuellen Kojen im Vorschiff (€ 840) oder in Vierer- und Sechser- Kabinen (€ 890). Es sind Duschen, Toiletten und reichlich Waschgelegenheiten an Bord. Für Sauberkeit sorgt Schiffsjunge Hero. (HL)

Die Reise

Einschiffen Samstag, 2. Juli 2022 in Neustadt/ Holstein. (2G+)

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 (siehe auch Seite 15)

Schiffskunde Teil 3:

Von längs zu quer

Auf dem Zweimaster „Johann Smidt“ gibt es jede Menge Schratsegel, aber auch einen anderen Segeltyp, nämlich ein querstehendes Segel, das man Rahsegel nennt. Da die „Johann Smidt“ von der Anlage und auch von der Nutzung her ein Schulschiff ist, gehört es zum didaktischen Konzept, alle wesentlichen Segeltypen trainieren zu können.

Rahsegel mit ihren charakteristischen Querstangen, den Rahen, kennen wir von den Wikingern, von den großen Überseeseglern und vor allem aus Piratenfilmen. Sie eignen sich besonders gut für Vorm-Wind-Kurse. Bei Am-Wind-Kursen sind sie gegenüber den Schratsegeln deutlich im Nachteil. Dass sich Rahsegel trotzdem bei den Großseglern durchgesetzt haben, liegt an den Routen der klassischen Überseeereisen, auf denen sich die Schiffe von achterlichen Passatwinden über die Meere schieben ließen.

Aus den beiden Grundtypen der Segelkonstruktion lassen sich vielfältige Kombinationen herstellen. Schiffe mit mindestens drei Masten, die an allen Masten Rahsegel tragen, nennt man Vollschiffe. Wenn der hintere Mast nur Schratsegel hat, spricht man von einer Bark. Ein typisches Beispiel ist die „Pamir“ die als Schul- und Handelsschiff fuhr und 1957 in einem Hurrikan sank. Dabei verloren achtzig der 86 Seeleute ihr Leben.

Auch Schiffe mit nur zwei Masten können rahgetakelt sein. Sind beide Masten mit Rahseglern ausgestattet, spricht man von einer Brigg. Ein Beispiel ist die Eye of the Wind mit ihren braunen Segeln, die man immer wieder auf der Ostsee antreffen kann. Sie hat an beiden Masten Rahsegel, am letzten Mast, der hier der höhere Mast ist, aber auch ein Schratsegel, das als Gaffelsegel ausgeführt ist.

Im ersten Teil der Schiffskunde wurden die Schiffstypen vorgestellt, deren Rigg nur aus Schratsegeln besteht (HL-Turm Nr. 7). So nennt man alle Segel, deren Ruhestellung in Längsrichtung des Schiffs zeigt. Zu dieser Gruppe von Segelschiffen gehören die Schoner, ein Schiffstyp, mit dem wir es bei unserem diesjährigen Sommersegeln zu tun bekommen werden. Doch es geht um mehr.



„Johann Smidt“: Am vorderen Mast auf halber Höhe die Rah mit nicht gesetztem Rahsegel



Brigantine „Asgard“



Viermastbark „Pamir“



Barkentine „Mercator“



Brigg „Eye of the Wind“

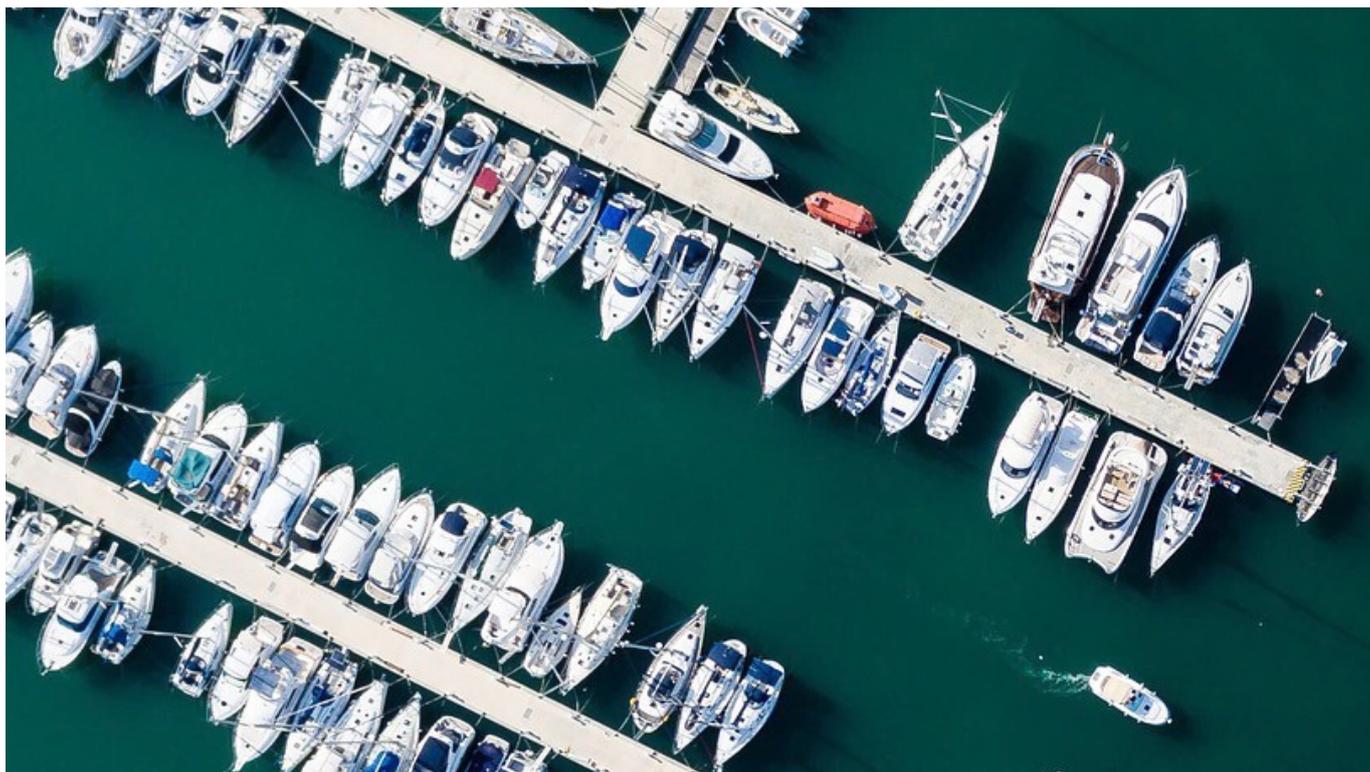
Da der zweite Mast der höhere von beiden ist, also vom Typ her auch ein Schoner vorliegt, spricht man auch von einer Schonerbrigg.

Die irische „Asgard“ ist vom Schiffstyp her auch ein Schoner. Bei ihr hat man die Anzahl der Rahsegel noch weiter zurückgenommen. Sie sind nur noch am Fockmast zu finden. Dadurch

erhöht sich die Fähigkeit, höher am Wind zu segeln. Solche Schiffe, Brigantinen genannt, sind vielseitiger einsetzbar.

Diese Idee weiter verfolgt, führt zum letzten hier erwähnten Schiffstyp, der Barkentine. Bei ihm geht man von einer mehrmastigen Bark aus und reduziert die Anzahl der Rahsegel, sodass nur noch am vordersten Mast, dem Fockmast, Rahsegel und an allen anderen Masten Schratsegel sind. Ein Beispiel ist die „Mercator“, das Schulschiff der belgischen Handelsmarine.

Wer nach all diesen Klassifikationen noch einmal das Bild der „Johann Smidt“ anschaut und die passende Bezeichnung für ihren Schiffstyp sucht, wird merken, dass noch nicht alle Spezialitäten erörtert sind. Mehr beim Sommersegeln des Hessischen Lloyd Anfang Juli auf der „Johnny“ und im nächsten HL-Turm. Hans-Peter Reiffert



Wirkt aus der Vogelperspektive viel geräumiger als aus der Skippersperspektive

Die Kunst des Ein- und Ausparkens

Das Parken macht manchem Autofahrer immer mal wieder Probleme. Auf die Idee, es als Kunst zu bezeichnen, würde aber wohl niemand kommen. Bei Schiffen ist das etwas Anderes. Um ein Schiff an Land fest zu machen, braucht es eine Pier, wo es sicher liegen kann, wo man die Ladung löschen bzw. laden oder wo Passagiere an Land gehen oder an Bord kommen können. Das können Stege im Yachthafen sein, gewaltige Bauwerke für Containerschiffe oder etwas dazwischen für die Traditionssegler. Die Manöver, die ein Schiff an die Pier bringen - und auch wieder weg - sind wohl die wichtigsten für eine gelungene Reise.

Zum Verständnis der Probleme sollte man sich klar machen, was das Fahren eines Schiffs vom Fahren eines Autos unterscheidet. Beim Schiff fehlt der über die Autoreifen vermittelte Kontakt zur Straße, die Traktion, die dem Auto Spurhaltung und Bremsen ermöglicht. Wenn ein Schiff in Fahrt ist, fährt es. Es gibt keine Bremse. Zum Verringern der Geschwindigkeit muss der Antrieb von Vorfahrt auf Rückwärtsfahrt umgestellt werden. Das dauert, bei großen Schiffen kann das eine halbe Stunde sein.

Um ein Schiff in eine Kurve zu steuern, wird Ruder gelegt, das heißt, eine Platte am Heck des Schiffs, die normalerweise geradeaus in Schiffsängsrichtung liegt, wird zur Seite gedreht, wodurch das am Schiff entlang strömende

Wasser einen Widerstand erzeugt, der das Heck zur Seite drückt. Das Heck dreht dadurch immer nach Kurvenaußen. Die Änderung der Fahrtrichtung folgt mit Zeitverzögerung.

Als Antrieb dient den Schiffen ein Propeller, der im Wasser den Schraubenstrom erzeugt, eine Überlagerung von Längs- und Drehbewegung, deren Rückstoß das Schiff antreibt. Wegen des Dralls gibt es zusätzlich noch eine Kraft, Radeffekt genannt, die zur Seite gerichtet ist, bei linksdrehender Schraube nach links, bei rechtsdrehender nach rechts.

Der Propeller ist vor dem Ruder angeordnet, damit der Schraubenstrom das Ruder trifft und seine Wirkung verstärkt. Bei Rückwärtsfahrt ist das alles nicht so wirksam wie bei Vorfahrt, des-

halb ist das Steuern deutlich schwieriger. Auch ist der Radeffekt größer als bei Vorfahrt.

Eine weitere Schwierigkeit liegt darin, dass ein Schiff auch ohne Segel dem Wind eine ziemlich große Angriffsfläche bietet. Nicht erst bei Sturmstärke, sondern schon bei mäßigem Wind, kommt ein Schiff, das nicht festgemacht ist und antriebslos im Wasser liegt, ins Treiben und wird dabei ziemlich schnell.

Ein letztes Problem ist der Strom. Bewegtes Wasser nimmt ein Schiff einfach mit, ist also sorgfältig einzukalkulieren.

Ob wir uns einen Charterskipper auf seiner Yacht vorstellen oder einen Kapitän, der einen Großsegler übernimmt: Das Problem ist dasselbe. Die Anreise war anstrengend, Übernahme und Kon-

trolle des Schiffs waren nervig, die Mannschaft will los, man will sich nicht mehr als unbedingt nötig blamieren.

Trotzdem, kein Stress. Der herrschende Wind muss verinnerlicht werden. Wohin weht er, wie stark ist er, welche Bootsseite ist Luv, welche ist Lee? Bei Windstärken größer als 4 Bft sind eventuell zusätzliche Sicherungsmaßnahmen nötig.

Habe ich Strom? Stärke? Richtung? Auch das Umfeld des Schiffs ist zu berücksichtigen. Ein Traditionsegler wird im Allgemeinen längsseits an der Pier liegen. Vor und hinter ihm wird es weitere Schiffe geben. In welche Richtung muss man fah-

ren, um ins freie Wasser zu kommen? All das fließt in die Planung des Manövers ein.

Es empfiehlt sich sehr, den Ablauf in kleinere Schritte einzuteilen, die von einem sicheren Zustand zu einem nächsten sicheren Zustand führen. Ein sicherer Zustand liegt immer dann vor, wenn das Boot zwischen zwei Kräften eingespannt ist, die einander die Waage halten.

Die einzelnen Schritte lasse man einmal als Kopfkino ablaufen und stelle sich vor, wer was bei welchem Schritt zu tun hat. Das Ergebnis wird dann als Folge von Aufträgen an die Crewmitglieder kommuniziert.

„Beim Lehrgang zum Wachoffizier lernt man, das Schiff zu fahren. Ich musste auch in den Simulator. Ich habe das Schiff immer in die Pier gesetzt. Ich dachte: Oh Gott, und die wollen mich wirklich Schiffe fahren lassen?“

Bianca Seifert, erste Korvetten-Kommandantin der Deutschen Marine, in: Süddeutsche Zeitung, 19.2.2022

Von der Kunst zur Praxis

Nach einem schönen Segeltag in den Kykladen mit ordentlich Wind sollte unsere 48-Fuß-Yacht im Hafen angelegt werden. Wie im Mittelmeer üblich rückwärts, mit Anker im Hafenbecken und Heckleinen an die Pier. Ein Mann war am Anker postiert, zwei junge Männer für die Heckleinen eingeteilt, ich stand am Steuer. Die Leinen wurden mit Palstek an den Achterklampen festgemacht. Wir näherten uns langsam der Pier. Einem der beiden Jungs dauerte es zu lange und er glaubte, er müsse noch ein paar Turnübungen einlegen, indem er sich an der Leine festhielt und aus dem Boot nach hinten lehnte. In dem Moment löste sich der nicht sorgfältig geknüpft Palstek. Unser Alex fiel samt Achterleine ins Wasser. Zum Glück war die Maschine bereits ausgekuppelt, so dass keine unmittelbare Gefahr bestand,

den Schwimmer mit dem Propeller zu verletzen. Mit einem kurzen Gasstoß voraus konnte ich das Boot abbremsen und von der Pier wegfahren. Die Gefahr, ihn mit der Schiffsschraube zu verletzen, schien mir nicht zu bestehen, weil zwischen Propeller und Heck ein Abstand von ungefähr zwei Metern war. Das Boot hätte ihn ansonsten gegen die Pier gedrückt. Nicht auszudenken. Wir standen unter Schock. Unserem Verunglückten haben Leute an Land aus dem Wasser geholfen. Erst nach einigen Minuten starteten wir ein neues Anlege-manöver, diesmal ohne Schaden und Probleme. Alex hatte sich nur die Haut am Oberarm etwas aufgerissen; wir hatten alle etwas gelernt: Auch bei Routine bedarf es der Sorgfalt und Vorsicht.

Kristijana Platz

Eindampfen in die Achterleine

Nehmen wir an, unser Schiff liegt mit anderen Schiffen längsseits an der Pier. Vor uns und hinter uns ist es eng. Das freie Wasser liegt voraus.

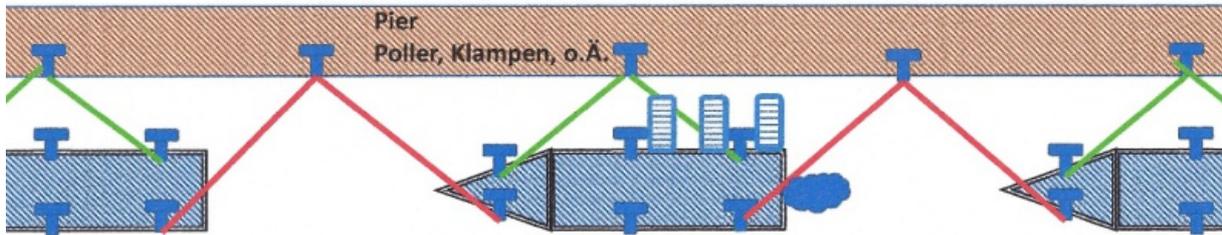
Damit wir überhaupt losfahren können, müssen wir ein Ende des Schiffs so weit von der Pier wegdrehen, dass wir beim Wegfahren nicht mit dem Schiff vor bzw. hinter uns kollidieren. Weil das freie Wasser voraus liegt, drehen wir also den Bug. Das Manöver heißt „Eindampfen in die Achterleine“:

1. Heck landseitig abfendern: Kugelfender ganz nach achtern, bei einer Yacht am Heckkorb, weiteren Fender von der anderen Seite holen und etwa einen Meter vor dem Kugelfender anbringen. (Noch ein weiterer Fender schadet nicht.)
2. Maschine starten, Ruder mittschiffs, kleine Fahrt voraus. Das Schiff versucht nach vorn zu fahren, kann aber wegen der Leinen nicht weg.
3. Vorleine, Vorspring und Achterspring los und ein. Das Schiff wird jetzt nur noch von der äußeren, der wasserseitigen Achterleine gehalten. Deren Zug bildet mit dem Schub der Maschine ein Kräftepaar, dass über den Hebel der halben Bootsbreite ein Drehmoment vom Steg weg erzeugt, so dass der Bug sich nach außen bewegt. Ggf. muss die Drehzahl der Maschine vorsichtig erhöht werden, bis eine ausreichende Drehung erreicht ist. Dann:
4. Maschine Stopp
5. Achterleine los und ein.
6. Halbe Kraft voraus zum freien Wasser.

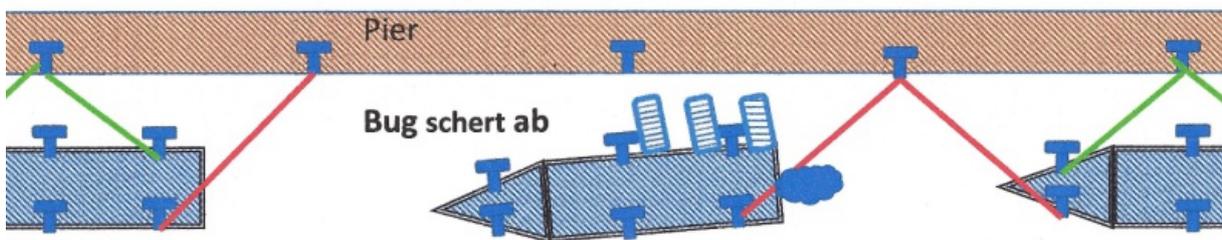
Wir fahren gerade unter einem genügend großen Winkel von der Pier weg. Kursänderung erst bei genügend Abstand.

Manöver dieser Art sind dadurch gekennzeichnet, dass man die Kraft der Maschine nicht in Fahrt umsetzt, sondern dass man mit geschickt gewählten Leinen einen Drehpunkt setzt, um den sich das Schiff drehen kann.

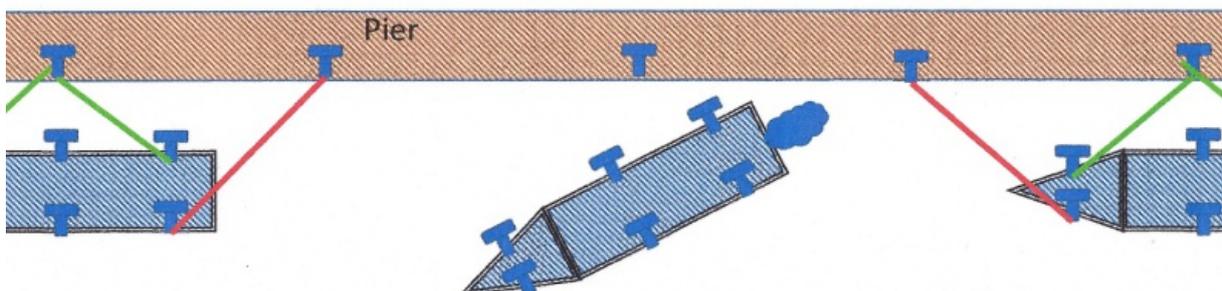
**Heck landseitig abfendern
Maschine starten, Ruder mittschiffs, kleine Fahrt voraus.**



Vorleine, Vorspring und Achterspring los und ein.



Maschine Stopp, Achterleine los und ein. Halbe Kraft voraus



Eindampfen in die Vorspring

Das Gegenstück zum „Eindampfen in die Achterleine“ ist das „Eindampfen in die Vorspring“. Bei diesem Manöver wird der Bug fixiert und das Heck gedreht.

1. Bug landseitig abfendern: Kugelfender ganz vorne am Bugkorb, weiteren Fender von der anderen Seite holen und etwa in der Mitte des Vorschiffs anbringen.
2. Maschine starten, Ruder ablandig, kleine Fahrt voraus. Das Boot versucht nach vorn zu fahren, kann aber wegen der Leinen nicht weg. Das Schraubenwasser wird vom ablandig liegenden Ruder so gelenkt, dass es das Heck des Bootes gegen die Pier drückt.
3. Achterspring, Vorleine und Achterleine los und ein.
4. Ruder langsam nach auflandig drehen. Nun wird das Schrauben-

wasser vom Ruderblatt gegen die Pier gelenkt. Das Heck dreht von der Pier weg. Ist das Heck soweit ausgeschwenkt, dass das Boot geradeaus rückwärts zum freien Wasser fahren kann, dann:

5. Maschine Stopp.
6. Ruder mittschiffs.
7. Kleine Fahrt zurück.
8. Vorspring los und ein.

Das Manöver eignet sich nicht nur zum Ablegen. Man kann damit auch gut in einer engen Lücke anlegen. Dazu zunächst Bug landseitig gut abfendern. Unter einem Winkel von 30 bis 40 Grad zum Ende der Lücke fahren und eine Person absetzen, der die Vorspring legt. Ist die Vorspring fest, mit kleiner Fahrt und ablandig gelegtem Ruder in die Vorspring eindampfen. Das Heck dreht sich zum Land, die restlichen Leinen werden ausgelegt und das Schiff ist fest.

Die beschriebenen Manöver sind nur Beispiele aus einer ganzen Palette von Möglichkeiten, aus der die Schiffsführung je nach Situation klug auswählt. Die Manöver haben sich in langer Praxis bewährt. Damit sie wirklich sicher funktionieren, braucht es eine Schiffsführung, die die Einflüsse von Wind und Strom richtig einschätzt und beim Steuern kompensieren kann und eine Crew, die sicher im Umgang mit den Leinen ist. Dann wird aus der Kunst am Ende solides Seemannshandwerk. Was ja nicht schlecht ist.

Rainer Platz ist im Segelclub Hochheim am Main aktiv. Er segelt seit sechzig Jahren Jolle und Yachten, zuletzt mit Sporthochseeschifferschein. Er versucht sich neuerdings auf Großsegeln.



Chief Knot Officer:

Prusik stoppt den Stopperstek

Der Prusik-Knoten ist einer von vielen Klemmknoten. Mit solchen Knoten kann man eine Leine an einem Seil oder auch einer Stange so befestigen, dass mit dieser Leine Kräfte in Längsrichtung von Seil oder Stange ausgeübt werden können, ohne dass die Leine entlang des Seiles oder der Stange abrutscht. Der Trick ist dabei, dass sich die Wicklungen der Leine um Seil oder Stange gegenseitig festklemmen und so ein Abrutschen verhindert wird.

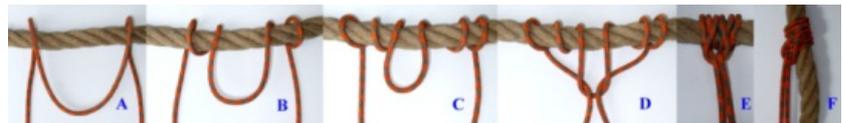


Der ganz einfache, aber extrem wirksame Knoten wurde 1931 erfunden, und zwar von dem österreichischen Musikwissenschaftler und Bergsteiger Dr. Karl

Prusik (1896 – 1961). Er war Erstbegeher vieler Gipfelrouten und Leutnant der Gebirgsjäger in beiden Weltkriegen. Seine eigentliche Bekanntheit ergab sich aus Veröffentlichung seiner Knotenerfindung in der Österreichischen Alpenzeitung.

Um den Prusik-Knoten herzustellen wickelt man, wie in der Abbildung zu sehen, die doppelt genommene Leine mehrfach um das Seil und steckt es dann durch die Schlaufe.

Die Klemmwirkung des Prusik-Knotens hängt vom Durchmesser der verwendeten Leine ab. Als Faustregel gilt, dass die Leine etwa halb so dick sein sollte wie das Seil oder die Stange. Bei einer zu dünnen Leine ist die Klemmwirkung zu stark und man kann den Prusik-Knoten fast nicht mehr öffnen. Wenn die Leine zu dick ist, klemmt der Knoten zu wenig und das Seil oder die Stange können durchrutschen. In dem Falle kann



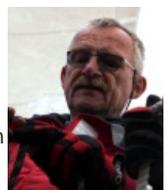
man die Leine des Prusik-Knotens nicht nur zweifach sondern mehrfach um das Seil oder die Stange wickeln.

Wird der Prusik belastet, so zieht er sich zu, wird er entlastet, dann lässt er sich leicht entlang des Seiles oder der Stange verschieben. Darin liegt seine Bedeutung für die Bergsteiger, denn sie nutzen zwei Schlaufen mit Prusik-Knoten an einem Seil als Aufstiegshilfe. Der Bergsteiger steht in der belasteten Schlaufe und schiebt die entlastete Schlaufe am Seil hinauf. Dann wechselt er seinen Stand in die andere Schlaufe und schiebt die unbelastete Schlaufe weiter aufwärts. Und was nutzt uns das nun auf See? Wer

keinen Bootsmannsstuhl an Bord hat, kann sich am Mast hoch-„prusiken“.

Der bei Seglern bekannteste Klemmknoten ist der Stopperstek. Der Stopperstek ist komplizierter als der Prusik-Knoten, und er ist auch nicht so wirksam, denn die Belastung des Stoppersteks ist nur in eine Richtung möglich. Der Prusik-Knoten klemmt dagegen in beiden Belastungsrichtungen.

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.



Eine Anleitung auf YouTube:

Man kommt über den QR-Code direkt dahin (mit einem QR-Reader oder der Handy-Kamera-App fotografieren und fertig).



www.youtube.com/watch?v=7SvH58wtfll

Grosssegelei:

Was Dänen zulassen

Alle deutschen Ostsee- Großsegler und viele mit Nordsee- Heimat operieren in dänischen Hoheitsgewässern - auf den ersten Blick ist das eine unsichere Sache. Denn die „Danish Maritime Authority“ schreibt vor, dass Großsegler dieselben Zulassungen wie kommerzielle Maschinenschiffe benötigen. Diese Zulassungen haben deutsche Großsegler generell nicht.



Dänische Patrouille pirscht sich von hinten an

In Deutschland ist die Sicherheit von Großseglern durch eine Verordnung geregelt (HL- Turm Nr. 1: „Sicherheit auf Großseglern“). Moderne Sicherheitsvorschriften werden damit für die beengten technische Möglichkeiten auf segelnden und dampfenden Oldtimern angepasst. Die Berufsgenossenschaft Verkehr kontrolliert und erteilt jedem Schiff ein „Sicherheitszeugnis für Traditionsschiffe“.

„Zu beachten ist, dass das deutsche Schiffssicherheitszeugnis kein international gültiges Zeugnis ist“, sagt Pressesprecher Tim Alexandrin vom Bundesverkehrsministerium, „Eine Auslandsfahrt kann nur mit Zustimmung des jeweils anderen Staates erfolgen“. Gemeinsame Regeln der EU gebe es nicht. Also gelten in Dänemark die strengen dänischen Regeln.

„Wir haben deutsche Traditions-

schiffe auf dem Radar“, sagt Steen Möller Nielsen von der „Danish Maritime Authority“ (DMA) dem HL-Turm. „Generell behandeln wir ausländische Schiffe wie dänische Schiffe“. Doch: „Für Schiffe mit begrenztem Operationsgebiet würden wir Ausnahmen akzeptieren“. Wenn sie nicht grade Grönland anlaufen, bewegen sich deutsche Großsegler in dänischen Gewässern notwendigerweise im begrenzten Gebiet der Küstenschiffahrt.

Dreh- und Angelpunkt ist die Frage, ob für eine Segelreise

Großsegler, die in Dänemark an Regatten, Paraden und Hafenfesten teilnehmen, sind durch ein europäisches Memorandum of Understanding über Sicherheit von Traditionsschiffen gesichert (<https://bit.ly/3Jb3UzS>)

bezahlt wird und damit einen kommerziellen Kern hat. Deutsche Großsegel-Vereine pflegen nur Vereinsmitglieder mitzunehmen. Wer mit will, muss Mitglied werden. Die DMA sieht darin zwar eine eigentlich unstatthafte Umgehungsstrategie, greift aber nicht streng durch. „Wir würden uns das von Fall zu Fall ansehen“, sagt Möller Nielsen, „Wenn wir Zweifel hätten, würden wir mit der deutschen Organisation sprechen“.

Erkennbar bemüht sich die DMA klarzumachen, dass Sicherheit auf See nicht mit Segelromantik weggewischt werden darf. Andererseits heißt es auf der DMA- Homepage: „Wenn Teilnehmer für Kosten zahlen, die mit einer gelegentlichen Reise auf einem Vereinsschiff zusammenhängen, führt das nicht notwendigerweise dazu, kommerzielle Fahrt anzunehmen“ (<https://www.dma.dk/SkoleFritidssejlad/SkolerInstitutioner/FritidErhverv/Sider/default.aspx> - „Exeptions“).

„Uns ist völlig klar, dass alte Schiffe nur schwer auf heutige Sicherheitsstandards zu bringen sind“, sagt Möller Nielsen, „in solchen Fällen erwarten wir, dass vergleichbare, angemessene Standards angewendet werden und es beispielsweise zusätzliche Sicherheitsausrüstung gibt, die Passagierzahl und das Fahrgebiet begrenzt sind und Beschränkungen nach Wetterlage gelten“.

Kapitäne deutscher Großsegler berichten, bei Kontrollen in Dänemark nie Probleme bekommen zu haben. „Die Dänen lassen uns gewähren“ heißt es aus der Szene. Einmal wurde der Hessische Lloyd von einer dänischen „Port State Control“ besucht. Die Herren wollten sich erkennbar einen Eindruck von Schiff und Leuten verschaffen. Als ihnen kompetent begegnet wurde und die gewünschten Auskünfte gegeben waren, zogen sie von dannen - den angebotenen Kaffee hatten sie freundlich abgelehnt.

Ingo Nathusius

"Fire Aboard!" Fortsetzung von Seite 3

Die Technik des Feuerlöschens auf See

Zur Bekämpfung eines Brandes stehen an Bord verschiedene fest installierte und mobile Löschanlagen zur Verfügung: Handfeuerlöscher gibt es in Unterkünfts- und Arbeitsbereichen. Auf deutschen Schiffen sind diese nur mit Pulver oder in der Nähe von elektrischen Anlagen mit CO₂ befüllt. Tragbare Schaum- oder Wasserlöscher gibt es international auch.

Löschmittel Wasser

Wasser als ubiquitäres Löschmittel auf See wird über Feuerlöschpumpen im Maschinenraum zu überall auf dem Schiff verteilten Hydranten geleitet, wo es mit Schläuchen und Strahlrohren zur Brandbekämpfung und auch zur Kühlung von angrenzenden Schotten benutzt wird. Fällt die Stromversorgung über die Hilfsdiesel aus, arbeiten die Feuerlöschpumpen nicht mehr. In diesem Fall springt (hoffentlich) ein auf einem höhergelegenen Deck installierter Notdiesel an und übernimmt die

Versorgung einiger weniger, aber wichtiger Verbraucher. Dazu gehören Notbeleuchtung, Funkanlage, eine Rudermaschine, ein Luftkompressor und die Notfeuerlöschpumpe. Diese ist meist im vorderen Schiffsteil untergebracht, hat einen eigenen Seekasten (Zugang zu Seewasser) und ist deutlich kleiner und weniger leistungsfähig als die Feuerlöschpumpen im Maschinenraum. Sie speist ins gleiche Rohrleitungssystem.

Wasser hat auch Nachteile

Dem Vorteil der unbegrenzten Verfügbarkeit von Wasser stehen einige Nachteile gegenüber: Der Einsatz in Laderäumen kann die Stabilität (Fähigkeit des Schiffes, sich aus einer geneigten Lage wieder aufzurichten) des Schiffes gefährden oder eine Schlagseite hervorrufen. Bei Umgebungstemperaturen unter 0° C ist Wasser nur eingeschränkt einsetzbar. Bestimm-

te organische Ladungen können Wasser aufsaugen, aufquellen und dadurch die Schiffsverbände gefährden. Wasser kann bei elektrischen Anlagen den Löschenden durch einen Stromschlag gefährden und den Ausfall der Anlage verursachen. Bestimmte Chemikalien reagieren mit Wasser und geben brennbare Gase, den brandförderlichen Sauerstoff und Wärme ab. Wasser dehnt sich beim Verdampfen um das 1.700-fache aus. Beim Einbringen in heiße Flüssigkeiten kann das zu einem eruptionsartigen Herausschleudern der brennbaren Flüssigkeit führen. (Deshalb bei Fettbränden in der Küche niemals Wasser nehmen, sondern Deckel oder Löschdecke benutzen!)

Löschmittel Schaum

Das Löschmittel Schaum besteht aus Wasser, einem Schaummittel und der in den Schaumbläschen eingeschlossenen Luft. Es wirkt erstickend und abkühlend. Je nach Mischungsverhältnis wird zwischen Schwer-, Mittel und Leichtschaum unterschieden. Schwertschaum, der den größten Wasseranteil aufweist, lässt sich



Tödliche Fährfahrt: Die "Euroferry Olympia" im Februar 2022

in stationären Anlagen, die auf Tankern häufig im Decksbereich zu finden sind, über Monitore (Löschkanonen) bis zu 45 m weit werfen, Leichtschaum dagegen eignet sich nur zum Befluten von Räumen. Vorwiegend lassen sich so brennende Flüssigkeitsoberflächen vom Sauerstoff abschließen und löschen.

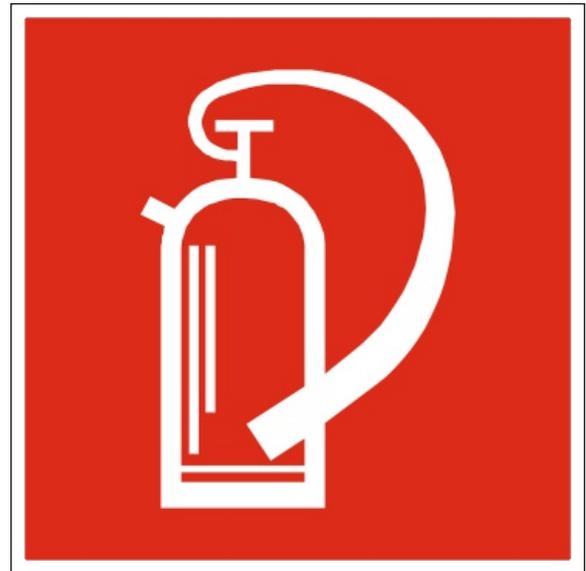
CO2 erstickt - Feuer und Menschen

Maschinen- und Laderäume auf Frachtern für trockene Ladung („Trockenfrachter“) als größte Bereiche auf dem Schiff werden immer mit einem fest eingebauten Feuerlöschsystem geschützt. In der Regel ist das eine CO2-Anlage. Das farb- und geruchlose Gas, das schwerer als Luft und reaktionsträge (inert) ist, lässt sich günstig in Batterien von großen Druckflaschen oder Tanks in einem speziellen Raum vorhalten und bei Bedarf über Rohrleitungen einleiten. Der Vorrat ist aus Platzgründen begrenzt und auf dreißig Prozent des Volumens des größten flutbaren Laderaums bemessen. Da es auf Feuer wie Menschen erstickend wirkt, muss vor Aktivierung sichergestellt sein, dass alle Personen den betroffenen Bereich verlassen haben. Auch müssen Lüfter abgestellt und Brandschutzklappen und Türen verschlossen werden. Die weite Verbreitung von Kohlendioxid als Löschmittel auf Schiffen erklärt sich dadurch, dass mit einem Vorrat die Anforderungen sowohl für den Ladungs- als auch den Maschinenbereich abgedeckt werden, auch wenn mit dem zur Verfügung stehenden CO2 nur ein Bereich tatsächlich gelöscht werden kann. Über das Rohrleitungssystem zu den Laderäumen wird auch die Branderkennung durchgeführt: Luft wird angesaugt und an optischen Sensoren vorbeigeführt, die Trübungen durch Rauchgase erkennen.

Schutz im Passagierbereich

Im Passagierbereich auf Kreuzfahrtschiffen und Fähren kommen Sprink-

Wer an Bord
eines Schiffes
kommt tut gut,
nach
Fluchtwegen
und
Feuerlöschern
zu sehen



ler- und Hochdruck-Wassersprühanlagen zum Einsatz. Sie stehen permanent unter Druck und lösen automatisch aus, wenn ein flüssigkeitsgefülltes Glasfläschchen am Sprinklerkopf oder der Wassernebel-Düse bei vorgegebener Temperatur zerspringt und den Wasserfluss freigibt. Alarm und das Starten der Sprinklerpumpe wird über den Druckabfall im Frischwasser-Drucktank ausgelöst. Sprinkler sind wenig effektiv - mit viel Wasser wird nur ein kleiner Bereich rund um den Sprinklerkopf geschützt. Die Folgeschäden sind erheblich.

Hochdruck-Wassernebelssysteme kommen mit 10% der Wassermenge aus und sind dabei ungleich wirksamer. Durch die hochfeine Zerstäubung des Wassers entstehen aus einem Liter Löschwasser zwischen 250 Millionen und 150 Milliarden kleine Tröpfchen, die mit ihrer gewaltigen Oberfläche von 30 bis 250 m² auf das Feuer kühlend und erstickend wirken und Strahlungswärme absorbieren. Das „Hi-Fog“-System der finnischen Firma Marioff war das erste am Markt.

Schutz für die Ladung

Während auf Ro-Ro-Schiffen (Schiffe für rollende Ladung) die Decks un-

ter der Wasserlinie in der Regel von einem CO2-Feuerlöschsystem geschützt werden, kommt auf den oberen Fahrzeugdecks eine Wasser-Berieselungsanlage zum Einsatz. Das auch Sprühflutanlage oder Drencher genannte System verfügt über eine Vielzahl von Austrittsöffnungen und wird immer mit Brandmeldern kombiniert, da es drucklos und nicht automatisch auslösend ist. Erst nach Alarmauslösung und Lokalisation des Feuers werden in einer Zentrale Ventile entsprechend gestellt und die Sprühflutpumpe gestartet. Die Wassermengen, die so über dem Brandherd abgelassen werden und diesen kühlen, sind enorm.

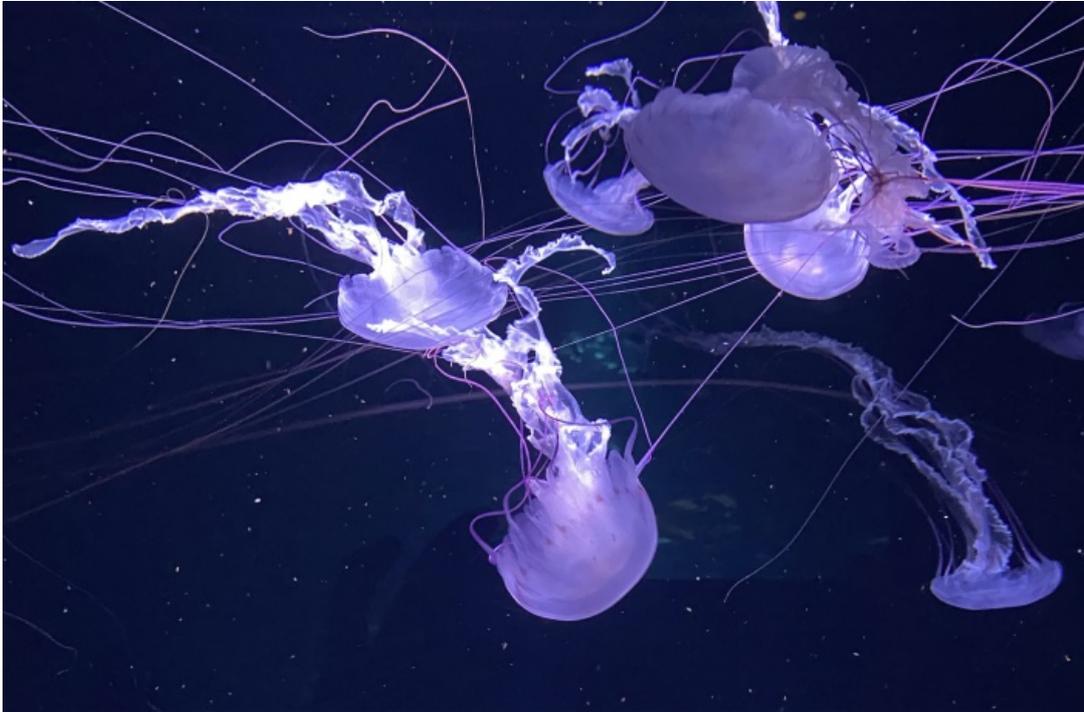
"Fire Aboard" wird im nächsten HL-Turm fortgesetzt mit den Themen Besatzung, Vorschriften, Kontrollen und E-Autos als Ladung



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.

Von Quallen und Qualen



Im Aquarium hüsch anzusehen, in freier Schwabbelbahn aber eher eklig

Die Seglerin wundert sich, der Schwimmer wendet sich voll Ekel, Fischer fluchen: Wie in allen Meeren tauchen in der Ostsee immer mehr Quallen auf. „Wir können bisher nur vermuten, welche Ursachen es für die Quallenplagen gibt“, zitiert die Frankfurter Sonntagszeitung Meeresbiologin Jamileh Javidpour, „Es scheint, als sei die Temperatur im Wasser der treibende Faktor“. „Nach den jüngsten Erkenntnissen müssen wir Quallenplagen als einen Indikator des Klimawandels sehen“ sagt die Professorin der dänischen Universität Odense.

Bisher war das Interesse an Quallen gering. Doch je mehr sie Fischlarven fressen, Netze verstopfen und Schwimmer verdrießen, desto größer wird das Interesse an harten Fakten über die schwabbeligen Tiere. In „Marine Biology Research“ haben Javidpour und Kolleginnen den Forschungsstand für die Ostsee zusammengestellt (DOI: 10.1080/1745100.2021.1964532).

Quallen trotzen seit 500 Millionen Jahren der Evolution. In der Ostsee schwimmen meist friedliche Ohrenquallen, die für Menschen

harmlos sind. Für gefährliche Feuerquallen ist das Binnenmeer nicht salzig genug. Da der ohnehin geringe Salzgehalt auch noch von West nach Ost deutlich sinkt, sind das gute Nachrichten für Urlauber auf Rügen, Hiddensee und Usedom. Im Westen schwimmen einzelne fehlgeleitete Feuerquallen aus der Nordsee.

Wesen aus anderen Zeiten, Indikatoren des Klimawandels

Feuerquallen bilden eine Untergruppe der zweihundert Quallenarten – am übelste ist die „Portugisische Galeere“. Sie sind an ihrer tiefroten Färbung erkennbar. Kontakt mit ihren langen Fangfusseln verbrennt die Haut argloser Schwimmerinnen.

Am Geomar-Zentrum für Ozeanforschung in Kiel wird die App „GoJelly“ entwickelt („Jellyfish“ = englisch Qualle). Mit der App sollen Quallenherden in der Ostsee identifiziert werden, was bisher nicht überzeugend gelingt (www.gojelly.eu).

Tradiert ist die Vorstellung, dass Quallen sich nur mit der Strömung bewegen und damit weitge-

hend hilflos agieren. Angesichts des sehr einfachen Körperbaus von Quallen ist das naheliegend. Forscher der Universität Tampa in Florida haben herausgefunden: Stimmt nicht! Mit sehr geringer Muskelmasse betreiben Quallen einen Rückstoßantrieb, der zwei sich gegenseitig verstärkende Wasserwirbel hervorbringt und die Tiere auf Kurs bringt (Nature Communications, DOI:10.1038/ncomms9790).

Biologin Javidpour hat festgestellt, dass Quallen als Nahrungsmittel unter Meeresbewohnern eine weit größere Rolle spielen als bisher gedacht. An Quallen ist außer Wasser wenig dran, aber die Menge macht's. Was Holger Kühnhold vom Bremer Leibniz-Zentrum für Marine Tropenforschung auf die Idee brachte, Quallen an Menschen zu verfüttern. Manch Asiat pflegt von jeher gesalzene Quallen zu essen. Kühnhold regt an, sie als Chips oder gekochte Beilage zu verwenden: „Bei richtiger Zubereitung sind Quallen nicht glibberig, sondern eher crispy“. Selbst probiert hat er sie noch nicht. Trotz Quallenplage ist es schwer, die nötige Menge zusammenzubekommen. (in)

Captain Cook:

Snacks zum Sherry

Sherry gehört seit dem 15. Jahrhundert zur Seefahrt. Atlantikfahrer proviantierten sich in Südspanien und luden den örtlichen hochprozentig gekelterten Wein. Zentrum der Produktion war und ist Jerez de la Frontera. Wenn Engländer „Jerez“ sagen, kommt „Sherry“ raus.



Beim Hessischen Lloyd wird zwar niemand zum Alkoholgenuss genötigt. Abstinenz wird geschätzt und gefördert, die Wache bleibt sowieso trocken. Gleichwohl wird Sherry gern und in beachtlichen Mengen eingesetzt: An Spätnachmittage auf See oder schon im Hafen. Zeiten, in denen nicht mehr viel passieren muss, es aber zu früh ist zum Essen. Vielleicht ist der Tag auch zu warm, man hat noch nicht viel Hunger, aber eben doch Lust auf irgendwas. Zeit für gekühlten Sherry und kleine Snacks. Zwei Ideen. Beide lassen sich ebenso gut auf See wie zu Hause auf der Terrasse servieren:

Würzige Pecannüsse

500g Pecannüsse auf Backpapier bei 175 Grad in den Ofen. Nach vier Minuten wenden. Raus, wenn's gut riecht, nicht erst, wenn sie angeschwärzt sind.

In einer Pfanne zwei Esslöffel Rum (dunklen, wenn ihr habt), zwei Teelöffel Vanille-Extrakt, zwei Teelöffel braunen Zucker und zwei Esslöffel Butter verschmelzen. Herd abstellen.

Die Nüsse vom Backpapier in die Pfanne und gut verrühren, bis alles bedeckt ist. Dann mit einer Mischung aus vier Esslöffel braunem Zucker, 1 ½ Teelöffel feinem Salz, 1 Teelöffel Zimt, und je ¼ Teelöffel gemahlene Nelken und Piment und eventuell etwas Cayennepfeffer

oder auch frisch gemahlenem schwarzen Pfeffer (nicht zu fein) bestreuen und vermischen. Noch warm oder schon abgekühlt servieren.

Für eine größere Besatzung solltet ihr das Rezept verdoppeln. Wenn viele Leute an Bord sind, gibt's auch große Pfannen in der Küche.

Besondere Oliven

Beim mediterranen Fachhandel findet ihr ungewürzte Oliven in Lake. Ihr kauft 500g oder wenn's zur See geht, gleich ein Kilo. Schwarz und grün gemischt sind die leckersten. Die spült ihr ab und tut sie in eine größere Tupperdose. Jetzt kommen dazu (für ein Kilo):

- > sechs Schalotten in dünne Ringe geschnitten
- > zehn Knoblauchzehen angequetscht
- > die abgeriebene Schale einer unbehandelten Bio-Orange
- > 150ml Ouzo, Sambuca, Arak, Raki oder ähnlichem Anisschnaps
- > 100ml bestes Olivenöl
- > zwei Teelöffel frischen Thymian gehackt
- > zwei Teelöffel Chili-Flocken
- > 1 ½ Teelöffel bestes Salz

Das kommt alles über Nacht in den Kühlschrank. Oder auch über zwei, drei oder vier Nächte. Zur richtigen Gelegenheit holt ihr die Dose eine halbe Stunde vor ihrem Einsatz raus und hebt, wenn ihr mögt, noch einen

Haufen grob gehackte Petersilie und eine in Viertel geschnittene Bio-Zitrone unter. Das sieht hübsch aus und gibt einen frischen Geschmack.

Kleine Servietten für die Finger reichen, idealerweise mit maritimem Muster. Die Olivenkerne gebt ihr den Fischen, übrig bleibt gemeinlich nichts. Und falls ihr Sorge habt, dass die Leute vielleicht doch mehr Appetit haben, serviert ihr geröstetes Fladenbrot dazu.

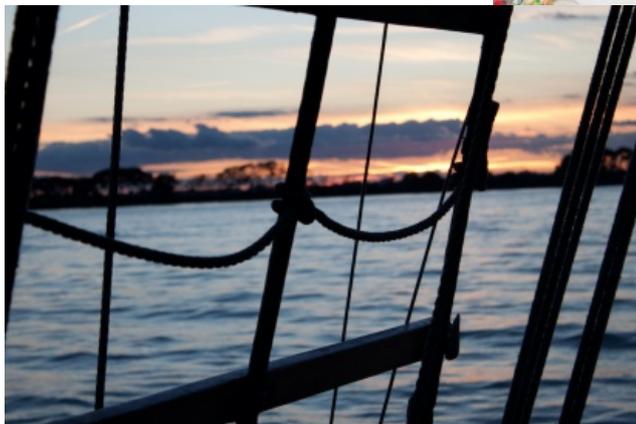
Statt knochentrockenem Sherry kann auch ein südfranzösischer Rosé oder ein portugiesischer, leicht moussierender Vinho Verde gereicht werden. Wer keinen Alkohol mag, bekommt gekühltes Mineralwasser mit einem Schuss frischen Zitronensaft angeboten.



Ansgar Dierkes, Unternehmensberater in Frankfurt am Main, Captain Cook und Reederrat beim Hessischen Lloyd.

Chief Medical Officer:

Segeln macht glücklich



Sonne und Meer,
dazu ein wenig
Seefahrt und
fertig ist das
Glück

Pastor Herbert Lüdtke ist von frühester Kindheit an vom Segeln begeistert. Auf zahlreichen Törns mit Jugendlichen und Erwachsenen hat er immer wieder die positiven Auswirkungen des Segelns auf Menschen beobachten können. Diese weitreichenden Erfahrungen hat er in seinem Buch "Glücksmomente" verarbeitet.

Glück ist bekanntermaßen ein hohes, ja das höchste Gut. Es besitzen zu wollen, ist geradezu vermessen, der Weise bescheidet sich mit tiefer Zufriedenheit. „Streben nach Glück“ hat als Freiheitsrecht Eingang gefunden in die Unabhängigkeitserklärung der Vereinigten Staaten, in das Gründungsdokument der ersten neuzeitlichen Demokratie. Die Förderung individuellen menschlichen Glücks ist Gegenstand vielfältiger Forschung, wir bemühen uns um Ausleuchtung unter Aspekten der Medizin, der Seefahrt und des gesunden Menschenverstandes.

Das Wort „Glücke“, mittel- und niederhochdeutscher Art, bezeichnete den günstigen Ausgang eines Ereignisses. Davon zu unter-

scheiden ist Glückseligkeit, die meist in Zusammenhang mit einem Zustand der Erlösung oder einem hohen Maß an Selbstzufriedenheit erklärt wird.

Das Gehirn setzt die Botenstoffe Serotonin und Endorphine frei - zum Beispiel bei Nahrungsaufnahme, beim Geschlechtsverkehr oder beim Sport, aber auch im Zustand zufriedener Entspannung. Doch wenn wir lieben oder im inneren Gleichklang wohligh das große und ganze bejahen, können wir dann wirklich glauben, dies sei nichts anderes als der Strom einiger Chemikalien im Kopf? Wir verstehen uns als beseelte Wesen, fühlen uns von Hoffnungen, Gedanken, Wünschen bestimmt, nicht von Chemie!

Ob Chemie oder Seele spielte für die Untersuchungen des Psychologen Daniel Kahneman keine Rolle. 2004 untersuchte sein Team in Texas bei zahlreichen Probanden, welche Aktivitäten Glücksgefühle verursachten: Sex, Geselligkeit, Entspannung, Meditieren und Essen. Wenig dahinter lagen Sport treiben und Fernsehen, nach Kochen, das Kümmern um die Kinder,

das nur knapp vor Hausarbeit lag. Kahneman vergas die Seefahrt abzufragen. Denn kultivierte Seeleute wissen: Segeln macht glücklich! (Und lässt sich prächtig mit allen anderen Glücks- Aktivitäten kombinieren).

Es gibt Ausnahmen. Das Aristeides von Athen um 480 vor Christus großes Glücksgefühl verspürte, darf bezweifelt werden. Der Mann segelte mit 271 Schiffen gegen die Persische Flotte, die 1107 Schiffen aufzubieten hatte. Die Perser verloren jedoch vierhundert Schiffe im Sturm, und im Weiteren vernichtete die Athener Flotte den Gegner in der Bucht von Salamis, günstigen Winden, wendigen Triemen und überlegener Seemannschaft geschuldet. Glück gehabt.

Der Hessische Lloyd steht dagegen für friedliche Seefahrt. Der Verfasser wagt es, ihn in die Tradition des chinesischen Admirals Zheng He einzusortieren. Zheng ist in der westlichen Welt nahezu unbekannt und hat schon insofern etwas mit dem Hessischen Lloyd gemein. Er ist aber einer der wichtigsten Seefahrer aller Zeiten. Zheng, 1371 geboren, war mongolischer Herkunft und bereits mit zehn Jahren Eliteschüler.

Einer der wichtigsten Seefahrer aller Zeiten

China entfaltete sich seinerzeit unter Kaiser Zhu Di zu bisher unbekannter Blüte. Kaiser Zhu war gläubiger Buddhist, Pazifist und auch Künstler: Er ließ den Palast des Himmlischen Friedens in Peking errichten, verlängert die chinesische Mauer und - jetzt kommts! - ließ eine gigantische Flotte bauen, zu deren Admiral Zheng He 1405 ernannt wurde. Es waren die größten Segelschiffe, die je gebaut wurden. Sie waren andert-halbmal so groß wie ein Fußballfeld und technologisch so ausgereift wie europäische Schiffe im 19. Jahrhundert.

Sieben Mal befuhr Zheng den Indischen Ozean und kartographierte ihn von den Philippinen bis Kenia. Die überragende chinesische Seemacht und des Admirals Seemannschaft und Wissenschaft merz-

ten die Piraterie aus. Die Botschaft des Kaisers Zhu Di konnte sich in der Großregion verbreiten: Frieden, Handel und Buddhismus. Glückliche Zeiten für China und glückliche Seeleute auf prächtigen Schiffen!

Glück fürs Große und Ganze, Glück für den Einzelnen, darum geht es auch heute noch. Neben dem großen Glück für die Menschheit erfreuen wir uns beim Segeln am kleinen Glück: Sportsegeln, Fahrtsegeln, Naturerlebnis auf Großseglern oder eben einfach die Erfüllung eines Jugendtraumes nach Abenteuer.

Was ist an der Segelreise mit einem Traditionssegler so besonders, gar glücksbringend? Nirgendwo sonst atmen wir die wilden Elemente so intensiv und nah, fühlen den Wind, der uns das Ziel in der Ferne zeigt, spüren das Salz auf unseren Lippen, die Gischt im Sonnenlicht. Klare Nächte in Schärenbuchten, Nordlichter, Mittsommernacht. Gefühle, Bilder und Sehnsüchte aus uralter Zeit, doch immerwährend. Wir lassen alles an Land zurück, was wir zu besitzen anstreben, was uns alltäglich begleitet, und bestimmt. All der Ballast - und finden uns wieder in einer Runde Gleichgesinnter, in denen jeder teilhat nach seinen Möglichkeiten und Erfahrungen, sich definiert über Freundlichkeit, Freundschaftlichkeit, Bescheidenheit und guten Willen.

Wir bekommen bleibende Eindrücke von Wind, Wetter, Land und Leuten, erfahren seglerische Herausforderungen und meditative Momente, Sonnenaufgang und Sundowner. Segeln macht glücklich! Und ganz gewiss sind Glück und Zufriedenheit wesentliche Schlüssel zu geistiger und körperlicher Gesundheit. Obs aus der Chemie kommt oder der Seele, ist völlig egal.

Dr. Christian Wienand, Arzt im Allgäu, Reserveoffizier der Deutschen Marine, Segler mit allen nur denkbaren Lizenzen, beim Hessischen Lloyd als Chief Medical Officer, Steuermann und Gitarrist angestellt.



Briefe von Leserinnen und Lesern

HL- Turm Nr. 8: „Vielen herzlichen Dank für Übersendung des ersten Preises. Tatsächlich eine große Überraschung; gewinne sonst nie etwas“, Ralf Dittmann, Bad Homburg

HL- Turm Nr. 8: "Danke für die immer wieder interessante Lektüre", Michael Müller, Berlin

HL- Turm Nr. 8:

„In Moby Dick soll Baden-Baden erwähnt worden sein? Wo denn das?“, Petra Berger, München.

Kapitel 55, in der Rathjen-Übersetzung, Frankfurt am Main 2004, auf Seite 371, die Red.

HL- Turm Nr. 8: „Immer wieder sehr interessante Artikel“, Peter Schurbaum, Wismar

Mitgemacht? Gewonnen!



Die richtige Lösung des Quiz im HL- Turm Nr. 8 lautete „Recht“. Den ersten Preis, das Multitool von Gentlemen's Hardware, hat Ralf Dittmann aus Bad Homburg gewonnen. Kapitänssocken gingen an Jan von Schmidt- Phiseldeck in Melsdorf bei Kiel und nautische Servietten bekam Günther Probst aus Bensheim. (HL)

Anmelden zum Sommersegeln 2022

Die wichtigsten Informationen zur Reise sind auf Seite 3 zu finden. Wer noch mitsegeln möchte, hat viele Wege, die aufs Schiff führen:

über <https://www.hessischerlloyd.de/de/anmeldung-und-persoennesliches-gepaeck/anmeldung-zum-sommersegeln.html>

oder diesen Coupon als Scan an reedereikontor@hessischerlloyd.de schicken oder per Schneckenpost an: Reedereikontor, im Hause Dierkes Associates GmbH, Am Salzhaus 6, 60311 Frankfurt am Main

Name, Vorname:
 Strasse:
 PLZ/ Wohnort:
 Mobilnummer:
 Email:
 Geburtsort/ -datum:

Ich möchte beim Sommersegeln 2022 des Hessischen Lloyd mitmachen:
 0 ich gehe gern ins Vorschiff und zahle 840 Euro
 0 dann doch lieber in eine Kabine für 890 Euro.

Ich habe 200 Euro auf das Konto des Hessischen Lloyd angezahlt:
 Kontonummer DE 83 50 19 00 00 76 00 01 50 81

Datum & Unterschrift:

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: 15. Mai

1. Preis: Eine Flasche besten Sherrys,
2. Preis: Drei Flaschen Atlantikbier
3. Preis: Kapitänsserviette



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.hessischerlloyd.de

Bildnachweis Hessischer Lloyd, außer Pixabay
(S. 2, 5, 11, 13, 16), Marinetraffic.com (S. 1),
wikimedia (S. 4, 8), ONB Bildarchiv Austria (S. 8),
Rainer Platz (S. 7), Guardia Costiera (S. 10)

Mitglied im Hessischen Segler Verband (HSeV)
und der Gemeinsamen Kommission für
Historische Wasserfahrzeuge (GSHW).
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

Sie dürfen die Osterzeit bei Instandhaltungsarbeiten auf einem Segler verbringen. Die Bootsfrau bittet Sie, die schwergängigen Hebel einer Stahltür (Schott) im Schiffsrumpf in Gang zu setzen. Dabei steht das Ding eigentlich immer offen. Was soll's also?

- F "Habt Ihr zu Hause Vorgänge in den Wandlöchern hängen?" - Türen sind dazu da, geschlossen zu werden!
- G Bei Feuer im Schiff muss das Schott flugs einen Brandabschnitt abtrennen.
- H Schotten müssen leicht verschließbar sein, damit Bootsleute juvenile Hektik unter Deck bremsen können

Ihre schwimmende Baustelle soll zu einem Kran gefahren werden. Ihre Yacht liegt längs der Pier, vorn und achtern ist er von andern Schiffen eingekieilt. Zu welchem Ablegemanöver raten Sie dem Skipper?

- K Abdampfen zum Hafenbecken
L Eindampfen in die Achterleine
M Schlepperhilfe anfordern

Mit dem Kran werden die Masten ihres Schiffes wieder gestellt - frisch angemalt und mit neuen Drahtseilen (Wanten & Stage) versehen. Nun sollen Sie helfen, die Längs- und Querbalken zu montieren. Wie heißen die Querlinge?

- Ä Gaffeln
Ö Bäume
Ü Rahen

Der Kranführer hat Feierabend, als Sie feststellen, einen 48er- Maulschlüssel im Rigg vergessen zu haben. Die Webeleinen (Strickleitern) sind noch nicht geknüpft. Schütteln am Mast nutzt auch nichts, denn Sie haben das Werkzeug ordnungsgemäß angebunden. Was tun Sie?

- B Der Bootsfrau Bescheid sagen, damit der Schraubenschlüssel gelegentlich geerntet wird
- C Mit zusätzlicher Sicherungsleine hochprusiken und den Fehler engagiert selbst beheben
- D Verlust- und Schadensmeldung ausfüllen und zu den Schiffspapieren geben.

Der Koch empfängt Sie zum Arbeitsende mit einem ersten Snack und traditionellem Trunk. Welchem?

- I Portwein aus Porto
J Schaumwein aus Schaumburg
K Sherry aus Jerez