

## Erklärungen seemännischer Fachausdrücke

Alphabetisch geordnete, teil kommentierte Erklärungen seemännischer Fachausdrücke, die in dem Buch „Bürger der Ozeane und Meere“ von Hans Blöss Verwendung finden. Einige zusätzliche Stichworte wurden angehängt. Korrekturen, Hinweise oder Ergänzungen ([post@verlag.cbloess.de](mailto:post@verlag.cbloess.de)) sind jederzeit willkommen.

A.: Achtern (bei der Tiefgang-Bezeichnung).

abfallen: Den Segler vom Winde abdrehen lassen, abhalten: Den Segler vom Winde abdrehen lassen.

abschralen: Ein Abschralen zwingt den Segler nach Lee vom Schiffskurse ab.

all hands: alle Mann.

a.m.: Die Schiffszeit von Mitternacht bis zur Culmination der Sonne am Mittag, angesprochen: Mit einem anderen Fahrzeug auf See signalisiert.

anluven: Den Segler an den Wind drehen.

auffieren: Lose geben, lockern.

aufgeien: siehe Geitau.

Augbolzen: In des Seglers Deck verbolztes Stück Eisen, das über Deck einen starken Eisenring trug.

ausspunden: siehe Spund.

back: zurück, rückwärts. Die Segel schlugen back, d. h. die Segel hatten den Wind von vorne ein.

Back: Das vordere, erhöhte Deck des Seglers. 1. Tisch im Matrosenlogis, 2. Mannschaftsschüssel zum Essenholen aus der Kombüse.

Backbord: In der Schiffsrichtung nach vorne gesehen, die linke Schiffsseite.

Backbord-Bug: Linke vordere Bordwand, in der Länge einer normalen Back. Beim Segeln, daß der Segler mit dem Steuerbord-Hals segelte und die Backbordseite die Über-Windseite, die Lee-Seite war.

Backbord-Halsen: Beim Segeln waren die Rahen an Steuerbord angebraßt und die Backbord-Hälse gesetzt.

Backbrassen: Die Fahrt aus dem Segler nehmen, sei es zum Loten, zum Lotsenübernehmen usw. Man ging mit dem Segler, mit angebraßten Rahen an den Wind, der Vortopp blieb am Wind, man braßte den Großmast resp. Mittel- und Kreuz-Mast vollständig herum. Der Wind bremste bei den herumgebraßten Rahen, von vorne in die Segel einkommend, den Segler langsam aus der Fahrt.

Backschaft: Back (Tisch) decken, Essen holen, Geschirr abwaschen usw. Backstag: Die Topp-Pardunen des Unter-Mastes und der Marsstenge.

Backstag-Brise: Rahen aufgebraßt, den Wind einige Strich achterlich als dwars zum Segler einkommend.

Barkentine: Schonerbark, z. B. eine Dreimast-Barkentine hatte den vorderen Mast mit Rahesegel vollgetakelt, die beiden weiteren Masten trugen Schonersegel. Hatte der Segler vier Masten, den ersten vollgetakelt, die weiteren mit Schonersegel ausgerüstet, so wäre es eine Viermast-Barkentine, usw.

Baumdirk: siehe Dirk.

Beaufort: Beaufortskala, nach dem Admiral Beaufort. Zwölfteilige Skala für Windstärken.

Beidrehen: Mit kleinen Segeln den Segler an den Wind legen. Gewaltiger Seegang, hohe Wellenberge zwangen den Segler oft, ein Gegenansegeln aufzugeben, beizudrehen!

Belegen: Festsetzen des Taus.

Besan: Besan-Segel war das untere Segel achterkant, am achteren Mast. Bei den moderneren Seglern wurde dieser Besan

in einen Ober- und Unter-Besan unterteilt.

Besanbaum: Der Besanbaum diente zum Spreizen des Besan-Segels.

Besalldirk: siehe Dirk.

Besanmast: Der letzte, achterste Mast an einem als Bark getakelten Segler.

Besanschoot: Besanschoot war das unterste, achterste Ende am Besansegel.

„Besanschoot an“: Wenn nach besonders harter Arbeit, bei schwerem Wetter ein kleiner Aufmunterungsschluck als Dank für geleistete Arbeit an die Mannschaft verabfolgt werden sollte, wurde vom Wachhabenden „Besanschoot an“ gerufen. Besanschoot war das achterste Tauen eines Seglers, es bedeutete also achteraus zu kommen. Sollte tatsächlich die richtige Besanschoot zum Anholen gemeint gewesen sein, wäre eine Befehlsübermittlung unzweideutig anders erfolgt. „Besanschot an“ Schnapsempfang!

Besan-Stagsegel: Das untere Stagsegel am Besanmast.

Beschlag-Zeising: Kleinfingerdicke, weiche Manilataue, mit denen die Segel an Bord des Seglers festgemacht wurden.

Besteck: Ortsbestimmung auf See.

bewachsen: In den tropischen Gewässern bildeten sich Algen, kleine Muscheln mit Hälsen, Langhalse genannt, und sonstiger Bewuchs unter dem Seglerboden. Die Fahrt des Seglers wurde hierdurch sehr gehemmt.

„Bie de Wind“: „Bie de Wind“ war ein Auftrag für den Rudersmann, so zu steuern, daß die obere Luv-Schoot des Segels leicht am Winde spielte.

Bilgen: Bilgen ist der Hohlraum zwischen der Bodenwegerung und dem Schiffsboden. Sie dienten zum Auffangen von Wasser. Die Tiefe oder Höhe derselben betrug nach der Segler-Größe bis weit über einen Meter. Sie erstreckten sich vom vorderen Kollisionsschott über die volle Seglerbreite bis zum achteren Schott oder bis zum Heck.

Bodenwegerung: Die Bodenwegerung bestand aus starken Holzbohlen und sie ruhten in der Längsrichtung des Seglers auf den Bodenwrangen und dem Kielschwein. Die Bodenwrangen verliefen in zwei Fuß Abstand voneinander, querschiffs, senkrecht zum Schiffsboden in gleicher Höhe des Kielschweines, in voller Seglerbreite von vorn bis achtern. Sie bildeten des Seglers Bodenverstärkung.

Bonito: Bonito eine Thunfischart.

Bootsdavits: Aufrechtstehende, massive Rundeisen, am oberen Ende etwas verbogen, kreisförmig gebogen und dort zum Haltern von Taljen eingerichtet. Diese Bootsdavits waren lose beweglich in starken Führungen durch die Nagelbank und in Deck gehalten. Sie dienten zum Ein- und Ausschwingen der Rettungsboote.

Bootsheck: Das hintere Teil eines Bootes.

Bootsklampen: Starke Hölzer, in denen des Seglers Boote als Dauerzustand ruhten.

Bootsmannsstuhl: Ein Bootsmannstuhl dient dem Seemann als ein an einer Jolle hängendes Sitzbrett zum Arbeiten in der Takelage.

Bootstalten: Flaschenzüge zum Aufheißern oder Niederfieren der Boote.

Bowline: Mit der Bowline, meistens ein einfaches, aber starkes Tau, wurde das Luv-Seitenliek der Fock in der Richtung voraus gehalten, so daß bei mallendem Wind, beim Voll- und Backschlagen der Segel, der Fockhals nicht so schnell back kam, ein Durchdenwindgehen des Seglers verhindert wurde.

Bramfall: Bramfall war der sogenannte Flaschenzug zum Heißen und Niederfieren der Bramrahe.

Bramstenge: Mastverlängerung, Fortsetzung der Marstenge. Auf Großseglern (außer bei Laeisz-Neubauten und wenigen anderen Seglern) war die Bramstenge die zweite und letzte Mastverlängerung. Führte der Segler Royal- oder gar Sky-Segel, so war die sogenannte Bramstenge zu

- dieser Segelführung aus einem Stück erstellt.
- Bramsahling:** Eine kleine Plattform, da wo Marsstenge und Bramstenge zusammen gehalten sind.
- Bramsegl:** Das Segel an der Bramrahe.
- Bram-Stengen-Want:** Siehe Stengewant.
- Brassbäume:** Brassbäume, stets außenbords auf bei den Segler-Seiten angebracht, dienten zur Halterung und Führung der Unter- und der beiden Mars-Rahen-Brassblöcke.
- Brassen, Das:** Die Rahestellungen verändern, die Brassen bewegen.
- Brassen, Die:** Die Brassen waren Taljen (Flaschenzüge) aus Draht und Tau zum Drehen der Rahen.
- Braßwinden:** Von Hand getriebene Winden auf Großsegeln zum Brassen der Rahen.
- Brigg:** Ein Segler mit zwei vollgetakelten Masten.
- Bug:** Der vordere Teil des Schiffes, der Rumpf in der Länge einer normalen Back. Bugspriet: Siehe Klüverbaum.
- Burdwood-Bank:** Sie liegt den Ost- West-Falkland-Inseln ca. 100 sml. Süd vorgelagert. Wassertiefen von 200 bis unter 50 Meter. Ost-West-Ausdehnung ca. 200, Nord-Süd ca. 60 sml.
- Caloboza:** Gefängnis.
- capstan:** Ankerspill.
- claims:** Forderungen.
- Coffe-Nagel:** Beleg-Nagel. Hergestellt aus Hartholz: Teakholz, wenige aus Eichenholz, wenige aus Eisen.
- crew:** Mannschaft.
- D.A.D.G.:** Deutsch-Australische Dampfschiffahrtsgesellschaft.
- despatch:** siehe dispatch.
- Deviation:** Kompaßablenkung.
- Dirk:** Baumdirk. Ein Schonersegel-Baum, auch ein Besan-Baum hatte von seiner Nock zum Mast hinauf Haltedrähte zu beiden Seiten; eine Backbord- und eine Steuerbord-Baumdirk.
- dispatch:** Eine schriftliche Abfertigung des Seglers, die er benötigt, um ordnungsmäßig seinen Hafen verlassen zu dürfen.
- Dördehand:** Dördehand, ein kleiner Flaschenzug.
- Drehreep:** Siehe Reep.
- Dünung:** Siehe Schwell.
- dwards:** quer.
- Ende:** Tau.
- Entmooren:** Die Trossen oder Ketten von den Hafenantern oder Hafenbojen lösen, oder Einnehmen der Bug- und Heck-Anker des Seglers.
- Etmal:** Etmal war für die Schiffsführung auf See die Zeit von einer Sonnen-Kulmination bis zur nächsten am darauffolgenden Tage.
- Faden:** In der Seefahrt ein sehr gebräuchliches Maß. 1 Meter = 0,547 Faden englisch.
- Fall:** Flaschenzug.
- Fallreep:** Siehe Reep.
- Fieren:** Lose geben. (Tau, Draht oder Kette).
- Fischhaken:** Ein Fischhaken war ein großer, schwerer Haken mit einer weiten Öffnung. Mit ihm wurde der Stockanker, nachdem man diesen Haken ins Röhrling eingepickt hat, hochgehievt.
- Fliegende Fische:** Gleichen in Größe und Aussehen einem Hering. Vorkommen in der warmen Atlantikgegend. Durchweg fliegt dieser Fisch nur für sehr kurze Strecken über die Wasseroberfläche dahin, als sei es ein Flüchten. Es ist vorgekommen, daß bei Tropen-Mondenschein dieser Fisch in die hell beschienebenen Untersegel flog, an Deck fiel und von uns am nächsten Morgen als willkommene Zugabe gegessen wurde. Es hat Segler gegeben, die ein weißes Licht (bei einem tiefbeladenen Segler) in Reeling-Höhe außenbords hängten und so den Fisch an Deck lockten.

Fock: Das unterste Rahesege! am vordersten Mast.

Fockhals: Siehe Hals.

Fockmast: Der vordere Mast eines Großsegelers.

Fockschoot: Siehe Schoot.

Fockwant: Allgemeine Bezeichnung für Hoftaue und Pardunen, seitliche Stützung des vorderen Mastes, des Fockmastes.

Foulbrass: Abfall-, Müll-Eimer.

Fuß: Ein in der Seefahrt zur damaligen Zeit sehr gebräuchliches Maß. 1 Meter 3,28 Fuß, englisch.

Fußpferd: Siehe Pferd.

Gaffel: Oberes Rundholz, achterkante am Besanmast in Längsschiffrichtung im Gegensatz zur Rahe. Es diente dem Besansegel und der Spreizung des Gaffeltoppsegels. Ältere oder Kleinsegler führten lose Gaffeln zum Niederfieren, fast alle Großsegler besaßen feststehende, die moderneren segelten mit unterteiltem Besan, um das Reffen zu sparen mit einer Ober- und Untergaffel.

Gaffeltoppsegel: Das obere Spitzsegel am Besanmast.

Gaffeltoppsegel-Hals: Das kleine untere Dreieckstuch am Gaffeltoppsegel wurde als Gaffeltoppsegel-Hals bezeichnet. Von dieser untersten Spitze führte ein entsprechend starke, Tau bis auf Deck und wurde hier zu Luv an einem Coffe-Nagel belegt. Wendet der Segler, mußte dieser Hals mit seinem langen Tau von einem Seemann über das Pickfall hinweg zur Leeseite übernommen werden, dann erst blähte das Gaffeltoppsegel in voller Form im Winde und hatte seine Zugkraft.

Galgen: Galgen waren schwere Vierkant-Hölzer, quer zum Segler angebracht. Auf diesen ruhten die Peilkompaßbrücke, die Bootsklampen mit den Rettungsbooten.

gang: Bande, Rotte.

Gangspill: Eine göpelartige, schwere Winde auf der Back, diente zur Hauptsache zum Ankeraufhieven und auf See, unter

Segeln, zum Niederhieven und Belegen des Fockhalses.

Gatt: Das Wort „Gatt“ wurde in Bezug auf den Tiefgang gebraucht. Z.B. Das Schiff liegt zu tief im Gatt (im Heck).

Geitau: Ein nur diesem Zwecke dienender, entsprechend starker Stahldraht zum Aufgeien der Segelschoot mit der darin befestigten, oft langen schweren Schootenkette, zum Ein- oder Weg-Nehmen dieses Segels. Ein Geitau war stets am Schootenring fest eingeschäkelt, wenn das Segel auf oder an der Rahe war. Es führte bei einem gesetzten Segel von der Schoot aufwärts zur Rahe und wieder in Führungen unter der Rahe schiffenwärts zur Rahemitte, um dann abwärts, unterkante Mars in einem Flaschenzug auszulaufen, der weiter abwärts seinen festen Platz an einer Stelle der Nagelbank hatte.

Gien: Eine besonders schwere Talje zum Auf- und Absetzen der Stockanker auf oder von der Back. Ihre Befestigung war stets in Höhe der Vor-Sahling.

Glas: Ein Schlagan die Schiffsglocke.

Glasenschlagen: Glasenschlagen, nicht wahllos, war stets eine Zeitangabe. Solange der Segler unter Segeln oder in Fahrt war, wurden während der 24-stündigen Tages- und Nacht-Zeit im Reigen sechs Mal von 1 bis 8 Glasen (also in Perioden von 4 Stunden) geschlagen:

00:30: 1 Glas

01:00: 2 Glas als Doppel-Schlag

01:30: 1 Doppel-Schlag + 1 Glas

02:00: 2 Doppel-Schläge

02:30: 2 Doppel-Schläge + 1 Glas

03:00: 3 Doppel-Schläge

03:30: 3 Doppel-Schläge + 1 Glas

04:00: 4 Doppel-Schläge

Golfkraut: Ein Beerentang, sein Vorkommen erstreckt sich von den Westindischen Inseln bis weit ostwärts in den Atlantik hinein, es können sich ganze Tangwiesen zeigen.

**Gordinge:** Gordinge waren Tauen oder handliche Stahldrähte zum Auf- oder Dichtgeien der Rahesegel.

**Greenwich Zeit:** Sie ist die Zeit des Null-Meridians, der durch die dortige Sternwarte verläuft. Alle Längengrade-Bezeichnungen in dieser Arbeit haben als Ausgangspunkt diesen Null-Meridian.

**Gründe:** Flaches Wasser. Flaches Gewässer, gemessen an den Ozean-Tiefen, so können noch Tiefen von zig Metern vorhanden sein.

**h:** hour - Stunde.

**Hals:** Hals allgemein. Eine Luv-Untersegelschoot, bei den Stagesegeln das untere, vordere Segelstück und am Gaffeltoppsegel das untere kleine Dreieckstück.

**Halsen:** Segelt man z. B. mit Steuerbord-Halsen am Winde, dreht man zum Halsen mit Backbord-Ruder den Segler vom Winde ab, immer weiter, bis der Wind von Backbord einfällt und man mit Backbord-Halsen weitersegeln kann, oder umgekehrt, den anderen Weg.

**Handbrassen:** Flaschenzüge an den Rahenocken, mit sehr langen Tauenden; sie wurden mit der Hand bedient.

**Handlogge:** Siehe unter Loggen.

**Handpferde:** Tau oder Drahringe, fest angebracht auf der Rahe, am Jackstag. Sie dienten dem Seemann als Halt.

**Heck:** Achtere Rundung des Schiffes.

**Hecklicht:** Nach achtern strahlendes Lampenlicht am hinteren Ende des Seglers.

**Heckmooringkette:** Siehe unter „vermooren“. Achter-Festmacherkette.

**Heuer:** Die vor einem Seemannsamt oder im Ausland vor einem Deutschen Konsulat im Beisein des Kapitäns sowie des Schiffsmannes gegenseitig vereinbarte, monatliche Entlohnung für den kommenden Schiffsdienst.

**Heuerbaas:** Stellenvermittler für Seeleute.

**hieven:** Ein-, hoch-, aufholen; doch maschinell.

**Hiev:** Hiev ist eine Einheit, eine Schlinge voll Ladung, einerlei welchen Inhaltes, einerlei ob beim Löschen oder Laden oder anderen Gelegenheiten.

**Hoftaue:** Schwere Eisendrähte, die den Untermast des Großseglers zu beiden Seiten gleichmäßig stützten.

**Hulk:** Ein altes Schiff, das als Lagerschiff verwendet wurde, z.B. eine Kohlenhulk.

**Innen-Klüver:** Das zweitinnerste Vorsegel.

**Isl.:** Insel.

**Jackstag:** Ein nach Größe der Rahe fingerdickes Stück Rundeisen. Es wurde gehalten durch entsprechende eiserne Führungsbolzen, die in gleichmäßigen Abständen in der Längsrichtung, etwas Vorkante der oberen Mittellinie der Rahe, verteilt waren. Der Abstand des Jacktages von der Rahe war sehr kurz gehalten. Ein Rahe-Jackstag diente zum Anbändeln des Rahesegel-Oberlieks, nebenbei zum Haltern der Handpferde. Auf den modernen Großseglern führte man doppelreihige Jackstagen.

**Jacobleiter:** Eine handliche Leiter; die Wangen waren aus Tau, die Sprossen aus Hartholz-Rundhölzer hergestellt.

**Jam:** Marmelade.

**Jolle:** Tau, Leine, auch kleines Segelboot.

**Jonas:** Unglücksbringer, Pechvogel zum Unglück für andere.

**Jungfer:** Ein im Durchmesser ca. 15-20 cm runder, an zwei gegenüberliegenden Seiten auf 8-10 cm abgeflacht, dicker Hartholzklotz. An seiner äußeren Rundung war eine wantentaudicke Führungsrille zur Umspleißung des Hoftaues. In den abgeflachten Seiten befanden sich die Löcher zum Durchscheren des Tallreep-Taues.

**Jumpen:** behende klettern, sich bewegen.

**Kabelgarn:** Ein einzelnes Garn eines Taues.

**Kalfatern:** Schiffs-Decknähte mit Werg und Pech wasserdicht abdichten.

**Kalmengürtel:** Windstillengürtel. Stark verbreitet in der Äquator-Gegend zwischen

den bei den NO- und SO-Passaten im Atlantik.

Kap-Tauben: Sie gehören zu den Sturmvögeln. Die Kap-Tauben ähneln unseren Tauben in Größe und Aussehen und leben auf der südlichen, sturmreichen Erdhälfte, Süd der Warmwettergegend.

Kardeelen: Teil einer Trosse.

Kauschen: Ring mit äußerem Hohrand zur Verstärkung von Tau- und Drahtspießen.

Kielschwein: Der je nach der Seglergröße, über einen Meter hohe, in der ganzen Seglerlänge von vorn bis achtern verlaufende innere Segler-Kiel, trug oben auf seiner Senkrechten eine starke, horizontale Eisenplatte, Kielschwein genannt. Bei Dampfern hatte man eine etwas andere Bauweise.

Klaufall: Bei losen, niederzuführenden Gaffeln war der innere Flaschenzug an der Gaffel das Klaufall.

Klotje: Hartholz-Führungsteile in den Segeln.

Klüse: Mit schwerer Verstärkung versehene Löcher in der oberen Bordwand, über Deck, zum Durchgeben von Trossen, Ketten usw.

Klüver: Ein Vorsegel.

Klüverbaum: Der über den Vorderstevens schräge aufwärts nach vorn hinausragende Mast ist der Klüverbaum. In früherer Zeit hatten die Segler einen losen, für die Hafentiegezeit einziehbaaren Klüverbaum. Dieser ruhte, eingezogen auf dem Bugspriet; gesetzt, auf See beim Segeln, hielten ihn schwere Eisenbügel, festgehalten am Bugspriet.

Knoten: Seemännische Bezeichnung für eine Seemeile.

Koje: Schlafstelle an Bord eines Seglers.

Kollisionsschott: Ein eisernes, wasserdichtes Querschott, angebracht im Raume achterkante einer normalen Back-Länge.

Kombüse: Küche.

Koppeln: Ein Segler segelte in 24 Stunden, in einem Etmal, durch veränderliche Winde verschiedene Kurse. Diese mußten täg-

lich, und zwar zum Mittag, auf einen Generalkurs gebracht werden, d. h. die Kurse wurden gekoppelt, sie ergaben ein geübtes Besteck.

Krackerhasch: Salzfleisch mit Hartbrot. Im Gegensatz zum Labskaus, Salzfleisch mit Kartoffeln.

Krahnbalken: Ein Krahnbalken ist die zu diesem Zweck gebaute Vorrichtung am Vorschiff, eben außerhalb und oben an der Back, dort wo ein Buganker in jeder Form von der Back aus bearbeitet werden kann; dort wo er „Klar zum Fallen“ hängt, wenn geankert werden soll, außer der Anker hängt von der Klüse.

Kreuzen: Segeln, wechselnd mit Steuerbord- und Backbord-Halsen am Winde, um gegen den Wind vorwärts zu kommen. (Distanz aufkreuzen.)

Kreuzmast: Stets der achterste, vollgetakelte Mast.

Labsalben: Teeren.

Labskaus: siehe Krackerhasch.

Lampenpurrer: Lampentrimmer.

Lanchen: Lancha, Leichter.

Lanchero: Leichter-Arbeiter.

laschen: Laschinge. Zurren, Zurringen, binden.

Lee, Leeseite: Dem Winde abgewandte Seite.

Lenzen: In einem Sturme, Orkan vor dem Winde weghalten, vor dem Winde segeln.

Lenzpforten: Nur nach außen sich öffnende, in der Verschanzung über Deck befindliche größere Pforten, sie dienen dem Abfließen der bei hartem Wetter überkommenden Wassermassen.

Liek: Liek ist eine Tau- oder Stahldraht-Umrandung an jedem Segel.

Linie: Äquator.

loggen: Handlogge. Die Fahrt des Seglers mittels einer Sanduhr und einer mit Knoten markierten Loggleine messen. Eine Meile, ein Knoten.

Loxodrome: Um auf der Erde von einem Orte über See nach einem anderen auf dem kürzesten Wege zu gelangen, müßte

man auf dem durch die beiden Orte gedachten größten Kreise segeln. Um dies zu erreichen, würde man die Meridiane unter immer anderen Winkeln schneiden. Das Schiff hätte also fortwährend seinen Kurs ein wenig zu ändern, was praktisch nicht ausführbar ist. Es behält vielmehr den nach dem Kompaß gesteuerten Kurs eine Zeitlang bei und bewegt sich somit in einer Linie, die die Meridiane unter gleichen Winkeln schneidet.

Luv, Luvseite: Luv, dem Wind zugekehrt, Luvseite.

luvgerig: Der Segler dreht in der Richtung zum Winde, Neigung zum „an den Wind“ zu drehen.

Mandelkette: Siehe Reep.

Mallung: Wettergegend, in der Richtung und Stärke des Windes sich sehr häufig ändern. Stark verbreitet in der Äquatorgegend zwischen den Passaten.

Manila-Tau: Ungeteertes Tau.

Marlspieker: Ein eigens zum Drahtspleißien hergerichtetes Stück Eisen.

Mars: Plattform im Mast zwischen Marsstenge und Untermast.

Marsfall: Marsfall war der sogenannte Flaschenzug zum Heißen und Niederfieren der Marsrahe.

Marsstenge: Mastverlängerung als Fortsetzung des Untermastes. Bei neuer, moderner Bauweise war beides aus einem Stück hergestellt.

Mars-Stengewant: Siehe Stengewant.

Mastkragen: Die Führung des Mastes ging durch das Zwischen- und durch das Hauptdeck. Beide Führungslöcher waren groß gehalten und wurden mit passenden Holzkeilen ausgefüllt. Hierdurch war dem langen Untermast ein Spielraum gegeben. Die Abdichtung des Mastes am Hauptdeck durfte nicht starr sein, sie wurde mit starkem, neuem Segeltuch absolut wasserdicht gemacht. Diese Segeltuch-Abdichtung nannte man Mastkragen.

Metazentrum: Systemschwerpunkt des Seglers; er lag bei den damaligen Großseglern ca. 0,60-0,80 Meter unter der Wasserlinie, diese Höhe war die metazentrische Höhe.

Monsun: Halbjährlich wechselnde Winde im Indischen Ozean. Winde im Bereich der Kalmen wurden von manchen Kapitänen mit Monsun angesprochen.

Moses: Sehr verbreiteter Spitzname für Schiffsjungen an Bord der Segler.

Mosesboot: Eine nordisch-skandinavische Bootsbauart. Ca. ein Drittel der vorderen Bootslänge lag verjüngend vorn über der Wasseroberfläche.

Nagelbank: Fast auf allen Großseglern war die Nagelbank aus Teakholz gearbeitet. Sie verlief zu beiden Seiten des Seglers innenbords ca. 40-45 cm unterhalb der oberen Reelingshöhe, waagrecht, von vorne, achterkante Back bis zum Achterdeck. Ferner in einem gewissen Abstand zu beiden Seiten, und auch Achterkante um jeden Mast. Diese starken Nagelbänke führten die benötigten Coffe-Nägel zum Belegen der vielen Tauenden an Bord eines Großseglers. Jeder Coffe-Nagel diente einem bestimmten Tau. Verwechselungen durften in dunkelster Nacht, stets ohne irgend eine Beleuchtung, nicht vorkommen.

Nock: Das äußerste Ende einer Rahe, des Klüver- und des Besan-Baumes.

N.Z.S.C.: Nordisches-Zentrales-Segelschiffs-Contor.

Ölen der See: Das Ölen sollte bei schwerem Wetter die Kraft der Wellen brechen. Jeder Großsegler hatte hierfür selbstgenähte, mit Werg ausgestopfte Segeltuchbeutel zur Hand. In diese füllte man, wenn das Wetter es erforderte, Öl und hängte den Beutel in das Luv-Klosett unter der Back. Tropfenweise gelangte das Öl in die See. Beim Lenzen nahm man zwei Beutel, je einen zu beiden Seiten. Dieses Ölen tat oft Wunder. Bei großer Fahrt war die Wirkung geringer.

**Pampero:** Stürme, Ostküste Süd-Amerikas, überwiegend in der Nähe des La Plata Stromes.

**Pardun:** Eisendrähte, die den Mast zu beiden Seiten achterlich stützten.

**Passat:** Regelmäßig wehender Wind aus östlicher Richtung, im Atlantik nördlich des Äquators bis zu ca. 30° nördlicher Breite aus Nordosten, südlich davon bis zu ca. 25° südlicher Breite aus Südosten, dazwischen liegen die Kalmen. Äquator-Gegend.

**Patenifuels:** Briketts, Preßkohle.

**Pferde:** Mit dünnen Teergarnen bekleidete Drähte (Achterkante unter der Rahe, zu beiden Seiten des Klüverbaumes), in denen der Seemann stand, wenn er auf die Rahe oder den Klüverbaum stieg. Es gab Fuß-, Nock- und Handpferde.

**Piekfall:** Äußerer Flaschenzug bei losen, niederzuführenden Gaffeln.

**p.m.:** Zeitbestimmung, gerechnet von der Kulmination der Sonne mittags bis zur Mitternacht.

**P.N.S.G.:** Pacific Navigation Steamship Company.

**Podest:** Obere Plattform der Fallreepertreppe.

**Poop:** Achterdeck.

**Poller:** Metallposten zum Befestigen der Taue, Drähte usw.

**Pumpenschacht:** Siehe Pumpensood.

**Pumpensood:** Schmalere, mannsbreitere Schacht-Niedergang, dort wo die Hand-Lenzpumpe des Seglers ihren Standort hatte. Meistens war es achterkante Großmast, innerhalb der um den Mast gebauten Nagelbank.

**Purren:** Lampe purren, Lampe trimmen – purren, wecken.

**Pütz:** Eimer, Holz oder Metall.

**Quatermaster:** Bewährte Matrosen. Sie taten auf See Brücken- und Läuferdienste und steuerten das Fahrzeug.

**Quessant:** Position ca. 48,5 Grad Nord, 5 Grad West. Eine Insel-Gruppe, NW der Bretagne und Frankreich vorgelagert.

**Racken:** Bei festangebrachten, aber trotzdem zu bewegenden Rahen nannte man die Rahe-Halterungen (Rahe-Träger) Racken. Diese waren: Unterbram-, Untermars- und die Unter-Rahen. Die Unterrahen hatten, ihrer Größe und Schwere wegen, außerdem noch entsprechend starke Hangerketten zur Entlastung ihrer Racks. Aufheißbare Rahen hatten Tonnen-, die modernen Großsegler Schienen-Racken. Sie dienten nur der Führung am Mast.

**Rahen:** Querhölzer an den Masten.

**Rahenocken:** Siehe Nocken.

**raum:** Raumer Wind. Günstig zum Schiffskurs in die Segel einfallender Wind.

**„Ree“:** Nach der Vorbereitung zum Wenden, wenn alles klar war, das Kommando „Ree“ zum Manöver.

**Reep:** Tau.  
*Drehreep* war Teil eines Rahefalles, das von der Rahe aufwärts über das Scheibengatt in der Stenge, abwärts führt. (Kette)  
*Fallreep* war eine Außenbordstreppe.  
*Steerreep* war ein Tau an der Ruderpinne.  
*Tallreep* waren Hanftaue durch Jungfern geschoren zum Haltern der Hoftaue, Pardunen, Stagen usw.  
*Windenreep* war eine Jolle oder ein Draht durch hierzu vorgesehene Vorrichtungen geschoren zum Vorheißben oder Niederfieren einer Stenge, zum Einnehmen oder Aussetzen eines losen Klüverbaumes eines Seglers.

**Reiter:** Es waren Fußpferde, aber Reiter benannt. Taue oder Drähte, auf denen der Seemann stand, wenn er ein Schratsegel achterkante Mast festzumachen hatte.

**Reff:** Eine in das Segel eingearbeitete Vorrichtung zum Segelaufkürzen, zum Reffen.

**Register ton:** = 2,83 cbm.

**Riemen:** Ruderhölzer.

**Ror:** Ruder.



Rähing: Der am Schaft des Stockankers festverbolzte Ring-Schäkel.

Royalrahe: In einem vollgetakelten Mast die obere Rahe. Es hat Segler gegeben, die keine Royal-Rahe, sondern nur Doppel-Bram-Rahe führten; es hat einige wenige Segler gegeben, die über der Royal-Rahe noch eine Skysail-Rahe führten.

Royalstenge: Das Stück des Mastes; das das Royalsegel in der vorgeheißten Höhe für sich benötigte. Es gab Segler mit unterteilten Royalstengen, wie z. B. „MATA-DOR“ von Bremen. (Dr. Jürgen Meyer).

Ruder: Das Ruderblatt des Seglers. Mit Ruder bezeichnete man auch allgemein die gesamte Ruderanlage. Steuer.

Sahling: Die obere kleine Plattform im Mast zwischen Mars- und Bram-Stenge.

Schaffen: Essen.

Schäkel: Rundeisen, in U-Form gebogen. Löcher am Ende der beiden gleichlangen Schenkel, durch die ein mit Schraubengewinde versehener Bolzen eingedreht wird.

Schalklatten: Aus Holz oder Eisen, dienten zum Schalken der Luken. Jede Luke hatte außen unter Oberkante-Luke rundherum eiserne Klampen. Wenn die Lukenpersenninge stramm anlagen, wurden Schalklatten zwischen Klampe und Persenning gelegt und mit hölzernen Luken-Keilen fest eingekelt.

Schamfielen: Scheuern, reiben, abnutzen.

Schauerleute: \*\*\*

Scheren: Tau durch eine Öffnung scheren, ziehen. Längsseite scheren, längsseite steuern. Ausscheren, ungewollt aus der Richtung laufen.

Scherstämme: Sie gaben den anzulegenden Lukendeckeln Halt und dem Segler eine kleine Gesamtverstärkung.

Scheuerprahm: Eine aus starkem Holz erbaute, ziemlich wasserdichte, flache Kiste ohne Deckel. Sie diente zur Außenbords-Arbeit.

Schiemannsgarn: Dünnes Teertau.

Schlag machen: Bedeutete, immer am Winde, beim Kreuzen eine Distanz absegeln.

Schlingern: Rollen; seitliche Roll-Bewegung.

Schoot: Am Rahesegel beide unteren Ecken, beim Stagssegel die achtere, untere Ecke und beim Gaffeltoppsegel die zur Gaffelnock führende Ecke des Segels.

Schootenketten: Die Halterungstau der Rahesegel-Schooten waren von der Schoot abgerechnet ein langes Stück als Kette geführt, das später in einen Stahldraht, weiter abwärts in einen entsprechend starken Flaschenzug auslief.

schral: Abdrängend. Wenn der Wind schralte, drängte er den Segeler nach Lee von seinem Kurse ab.

Schratsegel: Alle Stag-, Schoner- und Gaffeltoppsegel, die von der Mittellinie der Längsrichtung des Seglers ihren Ausgangspunkt nahmen.

Schweinsfisch: Siehe Springer.

Schweinsrücken: Nähert sich ein Schiff mit Stockankern von See kommend seinem Anlaufhafen, so müssen die Anker von der Back genommen werden, auf der sie während der Reise über See seefest gelascht waren. Normalerweise wird die erste, umgekehrt beim Auslaufen die letzte Klarhaltung des Ankers, der Schweinsrücken sein. Der Anker hängt horizontal oben an der Bordwand der Back, außenbords, sein Röhirschäkel wird getragen durch die Auffangkette (Rüstleine) am Krahnbalken, einer der Flunkhaken ruht in Richtung achters auf der Bordwand der Back. So der Schweinsrücken.

Schwell: Dünung Wellenbewegung ohne Wellenkämme. In offenen Häfen, in denen kaum ein Sturm sich zeigt, kommen plötzlich wie aus heiterem Himmel bei Windstille und schönstem Sonnenschein, bei ruhiger, sternenklarer Nacht Wellen angelaufen, die in der Lage sind, überraschend großes Unheil anzurichten. Ein in solcher Gegend vor Anker liegender Segler begann plötzlich zu schlingern, derart, daß die Unterrahe-Nocken, wenn

in Ballast, die See berührten und an Bord vieles durcheinander geworfen wurde. Ein an einer Mole vertäut liegender Segler (ich denke an den Hafen Callao, Peru), der durch diesen Schwell in Bewegung versetzt wurde, vorwärts und rückwärts anfuhr und nur durch zu diesem Zweck an den Molen gehaltenen, schweren Grassprossen federnd gebändigt werden konnte, zeigte sich, welch verheerende Kraft in solchem Schwell liegen konnte.

Schwelltage: Tage, an denen in dem betreffenden Hafen eine Schwell lief, wodurch ein Entlösen oder Beladen nicht stattfinden konnte, der Segler also Zeit verlor.

Schwoigen: drehen.

Segel reffen: Segel kürzen.

Segelwechsel: Normalerweise hatte ein Großsegler für jedes Segel zwei bis drei Reserve-Segel. In den schwachwindigen Gegenden, in den Gegenden der hin und her wechselnden Winde, in denen die Segel in der Windstille beim Rollen und Schlingern des Seglers voll und back schlugen, diese also sehr strapaziert wurden, genügten die ältesten und schlechtesten, in der Kap-Horn-Gegend dagegen benötigte der Segler die besten Segel. So wurden dann, der Wetterlage angepaßt, von Zeit zu Zeit die Segel ausgewechselt.

Skysegel: Ein auf wenigen Seglern geführtes oberes Segel über dem Royalsegel.

Skysailyarder: Ein Segler mit Skysegel.

Slack: Lose.

slip: Gleiten, schlüpfen.

Slip: Aufschleppe am Ufer zum Docken eines Seglers.

Slophchest: Schlappkiste. Waren, Ausrüstung, zur Hauptsache Rauchwaren, Ölzeug, Unterwäsche usw. nahmen die Kapitäne auf langer Reise zum Verkauf an die Mannschaften mit.

sml.: Seemeile.

Speigatt: Speigatt war ein normales Wasser-Abflußloch vom Schiffsdeck nach außenbords.

Spieren: Noch unbearbeitete Rundhölzer als Ersatz für Rahen oder Stengen. Sie wurden auf jedem Segler an Deck, an der Reeling oder an den Luken in der Längsrichtung des Seglers mitgeführt.

Spill: Ein Spill war eine göpelartige, von Menschenkraft zu bedienende Winde. Beim Ankerhieven, beim Segelsetzen und dergleichen war ein Spill unentbehrlich. Moderne Segler bedienten ihre Winden mit der Dampf- oder Motorenkraft.

Spleiß: Eine kunstgerechte Verflechtung eines Taues mit einem anderen. Diese Verflechtung ist durch keine Kraft zu lösen, es bricht eher das Tau, bevor die Verflechtung, Spleiß genannt, sich löst. Es gab für den Seemann Tau- und Draht-Spleiße, sie unterteilten sich in Aug-, Kurz- und Lang-Spleiße.

Springer: Schweinsfische, beide Bezeichnungen waren seemännischer Art, es ist ein Delphin. Auf manchen Seglern wurde dieser Fisch, der in Rudeln vor dem Steven des Seglers bei mäßiger Fahrt spielend mitschwamm, vom Klüverbaum aus harpuniert und Teile vom gefangenen Fisch zubereitet und gegessen.

spunden - Spund: Schadhafte Stellen am Holzdeck des Schiffes ausbessern, ausspunden.

Stagen: Alle Eisendrähte, die den Großsegler-Mast in der Mittschiffslinie in Richtung voraus stützen. Sämtliche Unterstagen und Marsstengestagen waren Doppelstagen.

Stagsegel: Alle Segel an Stagen waren Stagsegel, Dreiecksegel.

Stander: An den Rahenocken, an den Stagsegelschooten und an anderen Teilen der Takelage befanden sich Flaschenzüge. Das nicht in seiner ganzen Länge als Flaschenzug benötigte, oft meterlange, von der Rahenock, von der Stagsegelschoot ab gerechnete, erste Stück bestand aus einem seiner Stärke entsprechenden Eisendraht, Stander genannt.

Steckbolzen: Steckbolzen waren fingerdicke Manilataue an der Rahenock vom Topps-

- gast angebracht, wenn die Gut-Wettergehend verlassen wurde. Diese Steckbolzen dienten beim Reffen dazu, das Refflick nach beiden Seiten hin steif zu setzen.
- Stelling: Eine starke Planke, verschieden lang, mit fast an den Enden festgenagelten Querhölzern, versehen mit vier Tauenden. Diese Stelling diente normal zur Außenbordsarbeit.
- Stengenwant: Es gab Mars- und Bram-Stengenwante. Es waren reine Steigeleitern, sie dienten nur dem Auf- und Abentern. Das Mars-Stengenwant führte von der Mars bis hinauf zur Sahling, das Bram-Stengenwant führte von der Sahling bis hinauf zur oberen Rahe, niemals bis hinauf zur Mastspitze. Das Reststück mußte geklettert werden.
- Steuerbord: In der Schiffsrichtung nach vorne gesehen die rechte Schiffsseite.
- Steuerreep: Siehe Reep.
- Stevadore: Salpeter-Sack-Stauer beim Beladen des Seglers. Güterpacker.
- Steven: Das ganze vordere und hintere Teil eines Seglers. Verlängerung des Schiffskiels vorne und achtern nach oben zu.
- Stiffning: Gewicht, ob Ballast oder Ladung zuunterst im Schiff.
- Stockraum: Raum über dem Heizraum auf einem Dampfer. Obwohl sich vom Heizraum ganz unten im Schiff bis hinauf zum oberen Deck, je nach Größe des Fahrzeuges, einige Zwischendecks befinden, sind diese nur mit Grefings aus Rundeisen ausgelegt, damit die große Hitze ungehindert nach Oben abziehen kann.
- Stoppertalje: Ein Flaschenzug zum Abstoppen.
- Stoßtalje: Ein Flaschenzug an der Ruderpinne zur Stoßmilderung beim schweren See-gang.
- Stowaway: Blinder Passagier.
- stretchen: strecken.
- Strich: Der moderne Kompaß kennt nur eine Einteilung von 360 Grad. Zur Großseglerzeit wurde in der Navigation nur nach Strichen gearbeitet, die wiederum in Grade umgewandelt wurden. Ein Strich hatte 11,25 Grad, die Kompaßrose besaß 32 Striche.
- Surfboot: Brandungsboot.
- Taljen: Flaschenzüge.
- Tallreep: Siehe Reep.
- Tallreepknoten: Beim Tallreepscheren mußte an einem Ende des Tallreep-taues zum Haltern an der Jungfer ein Knoten angebracht sein und dieser war ein besonderer, ein Tallreepknoten.
- Tampen: Tauende.
- ton, tons: ton, tons = Tonne, (Gewichtstonne). Aus dem Englischen übernommen, ist der Nautiker gewohnt, es stets so zu schreiben. 1 t = 1000 kg.
- Törn halten: festhalten besonderer Art.
- Toppen: In der Bordsprache ein allgemeiner Ausdruck für die oberen Mastenteile.
- toppen, Auftoppen: Siehe Toppnannten.
- Toppnannten: Feste Toppnannten waren Drähte, in welchen niedergefierte Rahen ruhten. (Obermars-, Oberbram-, Royal- und Skysail-Rahe.) Bewegliche Taljen-Toppnannte waren an sämtlichen Unterrahen. Wenn der Hals des Untersegels gesetzt werden sollte, mußte mit der Luv-Toppnannt die betreffende Rahe ein wenig aufgetoppt und die Toppnannt festgesetzt werden, als Halt für den Hals.
- Toppsgast: Ein vom Steuermann abgeteilter Matrose, der in leichter Vertrauensstellung den ihm zugewiesenen Mast während seiner Wache an Deck in Ordnung hielt und darüber wachte, daß alles an seinem Platze war und nichts fehlte.
- Über Stag gehen: Siehe Wenden.
- über Steuer: Rückwärtsbewegung.
- Unter-Bramsegel: Normal das viert-unterste Segel in einem vollgetakelten Mast.
- Unter-Marssegel: Das zweit-unterste Segel in einem vollgetakelten Mast. Ein Unter-Marssegel war ein Sturmsegel und wurde nicht festgemacht, höchstens auf einem

mit wenig Ballast segelnden Segler bei schwerem Wetter geschwichtet; d. h. man machte die Luvseite fest und segelte nur mit der Leeseite, der Schoot.

**Unterscheidungssignal:** Zum Unterscheidungssignal gehörten stets vier Flaggen des Internationalen Signallbuches. Zum Signalisieren mußte stets die nationale Flagge über das Unterscheidungssignal gezeigt werden.

**Untersegel:** Auf jedem vollgetakeltem Segler stets das unterste Rahesegel.

**V.:** Bei der Tiefgangsbezeichnung bedeutet es vorne.

**Verholen:** Schiffs-Liegeplatz verändern.

**Vermooren:** Verankern über Bug- und Heck-Anker, so daß das Schiff nicht mehr schwoijen kann.

**Vertäuen:** Festmachen, gut festmachen.

**Vertäukette:** Festmacher-Kette.

**Vierkant gebraßte Rahen:** Rechtwinkelig zur Längsrichtung des Seglers gebraßte Rahen.

**Vock:** Alte Schreibweise für Fock.

„Voll und bei“: Ein Ruderkommando beim Am-Wind-segeln. Normal steuerte man, wenn man am Winde segelte, so daß das obere zu beobachtende Rahesegel, das stets am weitesten aufgebraucht war, also am ehesten in den Wind kam, mit seiner Luv-Schoot leicht am Winde spielte, etwas im Winde flatterte. Beim Kommando „Voll und bei“ durfte dies nicht mehr sein, es wurde voller gehalten.

**Vorgeschirr:** Klüverbaum mit Zubehör.

**Vorsegel:** Die Stagssegel vor dem Fockmast.

**Wache:** Normalerweise verstand man unter Wache eine Zeitspanne von vier Stunden. Auf unseren deutschen Seglern gingen wir verschiedene Wachsysteme:

1. Die sogenannte deutsche Wache mit Ablösezeiten: a.m. 0 - 4 - 8 Uhr, p.m. 0:30 - 6:30 - 12 Uhr.
2. Die sogenannte englische Wache mit Ablösungszeiten: a.m. 0 - 4 - 8 - 12 Uhr, p.m. 4 - 6 - 8 - 12 Uhr.

**Want:** Allgemein gesprochen, die seitliche Halterung eines Mastes.

**Warpanker:** Ein kleiner Stockanker.

**Wassergang:** Mit Wassergang bezeichnet der Seemann das Stück seiner Schiffsbordwand, das zwischen der Beladung und der Entlöschung oder umgekehrt ein- oder austaucht.

**Wasserpforte:** Siehe Lenzpforte.

**Wenden:** Segele ich z.B. mit Steuerbord-Halsen am Winde, drehe ich zum Wenden den Segler mit Steuerbord-Ruder durch den Wind und zwar soweit, daß ich den Wind von Backbord einhabe und mit Backbord-Halsen weitersegeln kann, umgekehrt den anderen Weg.

**Windenreep:** Siehe Reep.

**Windtutsen:** Ventilatoren.

**Wriken:** Ein Boot durch einen am Heck hin und her beweglichen Bootsriemen fortbewegen.

**Zeisinge:** Siehe Beschlagzeisinge.

**zugetörnt:** An die Arbeit geholt.

## Nachträge

**Bill of Lading:** Im Seefrachtgeschäft eine auf Verlangen dem Ablader vom Verfrachter ausgestellte Urkunde, in der er den Empfang der Güter bescheinigt und ihre Auslieferung an den Berechtigten verspricht (Gablers Wirtschaftslexikon)

**For Order:** Ein Schiff, das einen Hafen „for order“ anläuft, kann (weitere) Lieferaufträge annehmen bzw. wartet dort auf einen Lieferauftrag.

**Galeote,** auch Schonergaleote genannt (insbesondere 19. Jahrhundert): Fahrzeuge mit Schonertakelung und einem baughigen,

runden Heck. Sie waren hauptsächlich in der Nordsee im Einsatz. Als Lotsenfahrzeug auf der Elbe wurde sie Lotsengalliot genannt.

Golfkraut, Sargassum, Beerentang: reich verzweigte beblätterte Meeresalge, Hauptbestandteil des Sargassomeers.

Neerstrom: Flussaufwärts gerichtete Strömung, die durch Abfließen von Wasser aus dem Hauptstrom an einem Hindernis, beispielsweise an einer Sandbank, einem Felsriff, einer Spundwand oder Flussverbauung entsteht.

Off hire: Für weitere Aufträge nicht mehr bereitstehend.

Order: siehe for order

Schanghaien: Gewaltames Rekrutieren von Seeleuten für Kriegs- und Handelsschiffe. Aus Schanghai, einem der wichtigsten Häfen Ostasiens, kamen besonders viele Schiffe (die „Kuli-Klipper“) mit chinesischen Zwangsarbeitern für den Abbau von Guano an der südamerikanischen Küste, für die Farmarbeit in den USA und für den Bau des Panamakanals.

Stiffening order: Erlaubnis der Zollbehörde, Fracht oder Ballast an Bord zu nehmen, bevor die alte Fracht gelöscht ist.

SWzW (Südwest zu West): Richtungsangabe in der Windrose mit 32-Strich-Teilung; siehe Windrose.

Rasmus: Allgemeine Bezeichnung für schweren Sturm.

Windrose, Kompassrose (englisch compass rose): meist in 32 gleich große Winkel zu je 11,25 Grad unterteilt, die auch als nautischer Strich bezeichnet werden (Abb. gegenüber). Feiner unterteilte Kompassrosen haben noch benannte Markierungen bei halben Strichen.

- Viertel haben mit Nord, Ost (East), Süd und West ihre eigene Bezeichnung
- Achtel werden aus den Namen der Viertel zusammengesetzt, wobei Nord und Süd jeweils vor West und Ost (O oder E) stehen Viertel: NE, SE, NW, SW

- Sechzehntel setzen sich aus den Namen der Viertel (führend) und des jeweils benachbarten Achtels zusammen: NNE, ENE, ESE, SSE, SSW, WSW, WNW, NNW
- Zweiunddreißigstel werden gebildet, indem man dem jeweiligen angrenzenden Viertel oder Achtel mit einem „zu“ den in der entsprechenden Richtung liegenden nächsten Viertel-Namen anhängt: NzE (Nord zu Ost), NEzN, NEzE, EzN, EzS, SEzE, SEzS, SzE, SzW, SWzS, SWzW, WzS, WzN, NWzW, NWzN, NzW)
- Halbe Striche werden aus dem Namen des ganzen Strichs (gerade Striche) und einem „ein halb“<sup>14</sup> mit dem jeweiligen Viertel-Namen gebildet. Zum Beispiel: Nord ein halb Ost (N ½ E = 5,625 Grad) oder SüdOst ein halb Ost (SE ½ E) = 129,375 Grad).

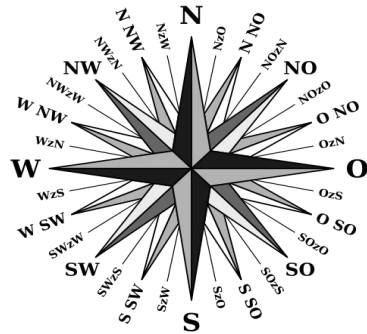


Abbildung 1: Windrose mit 32-Strich-Teilung.

1 Auf Seite 21, Band 2 gibt es die Richtungsangabe O ¾ S, was das vierundsechzigstel offenbar ein weiteres Mal teilt.