HORIZONT

DAS ROYAL RANGERS MAGAZIN

Die Lappen hoch!

+

In Captain Cooks Kielwasser

+

Seemannsknoten

+

Halstuchwickel Maschinen-Wettbewerb

LEITERAUSGABE
14. Jahrgang 1/07 – Juni

Seemannsknoten 14

Was Pfadfinder können, können Seemänner schon lange. Die Knotenkunst hat jahrelange Tradition und ist in der Seefahrt auch heute noch sehr wichtig.

Krankenhausschiff 28

Um auch in den entlegensten Ecken der Erde Hilfe zu leisten, nutzt die Hilfsorganisation Mercy Ships Schiffe, die sie zu Krankenhäusern umgebaut hat.

Kap Hoorn 18

Die am meisten gefürchtete Passage der Weltmeere ist das schreckliche, sturmumtoste Kap Hoorn an der Spitze Südamerikas. Darum dreht sich unsere Bibelarbeit.

Die Lappen hoch...

Es begeistert, auf einem Schiff zu stehen, dessen Mannschaft den Anker lichtet, die Segel setzt und in die aufgehende Sonne hineinsegelt.

Der Wind kommt und bläst in die aufgezogenen Segel, spannt sie und mit einem knarrenden Geräusch setzt sich das Schiff in Bewegung. Der Kapitän ruft den Kurs aus: 210 Grad Südwest! Das Wasser gluckert unter dem Kiel und die frische Brise weht um die Nase. Der Baum wird angezogen und das Boot geht in leichter Schräglage an den Wind. Die Segel fangen zu knattern an und mit zunehmender Schräglage nimmt das Segelschiff Fahrt auf. Windstärke 4,7 Knoten. Der Steuermann hält Kurs, die Mannschaft hat frohgelaunt ihre Plätze eingenommen. Die Haare wehen leicht im Wind. Die Möwen folgen dem Schiff mit durchdringenden Schreien. Der

Rubriken

Aus den Stämmen 2
Segelkanu 4
RJLV-Süd 5
Hörspiel 22
Bayernwaldhaik 30
Interview 33
Warum? 35
Rätsel

Schiffbruch in Schweden 6

Die Geschichte der Schifffahrt brachte nicht immer nur Erfolge hervor. Dank dem Schiffbruch der Wasa allerdings ist uns bis heute eine Galeone aus dem 17. Jahrhundert erhalten geblieben.

Was zum Basteln 9

Ein Boot mit eigenem Antrieb, dafür gibt es viele Möglichkeiten. Der Schaufelraddampfer ist eine davon und lässt sich ganz leicht aus nur einer Latte bauen.

HWM 24

Vollgesabberte Halstuchspitzen gehören der Vergangenheit an. Ab jetzt arbeiten wir mit ausgeklügelten Mechanismen und erfreuen uns an unserem exzellent gewickelten gelb-blau gestreiften „Freund“.

...---...

Im Sprechfunk gilt der Begriff „Mayday“, im Gebirge gibt man sechs Mal in der Minute ein Signal. Allgemein bekannt ist aber auch das Notrufzeichen SOS.

Eine Ziege und ihr Kapitän 10

Ein britischer Seefahrer entdeckt die Welt und hält sie auf Karten für die Nachwelt fest. Lest, was mit Cook, seinem Schiff, seiner Mannschaft und seiner Ziege passierte.

Spiel und Spaß 20

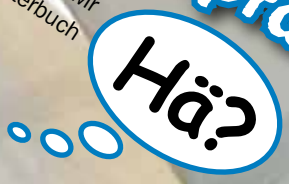
Hier könnt ihr euch als Team einen spannenden Wettkampf im Segeln liefern ohne dabei nur irgendwie nass zu werden.

Semaphor 34

Das Winker- oder Flaggenalphabet dient zur optischen Übermittlung von Nachrichten. Im Gegensatz zum Funk ist die Botschaft schwer abhörbar.

Seemannssprache 34

Damit ihr auch jeden Seemann versteht, haben wir euch ein kleines Wörterbuch zusammengestellt.



Witze 32

Treffen sich ein Matrose, ein Fischer und ein Kapitän ...

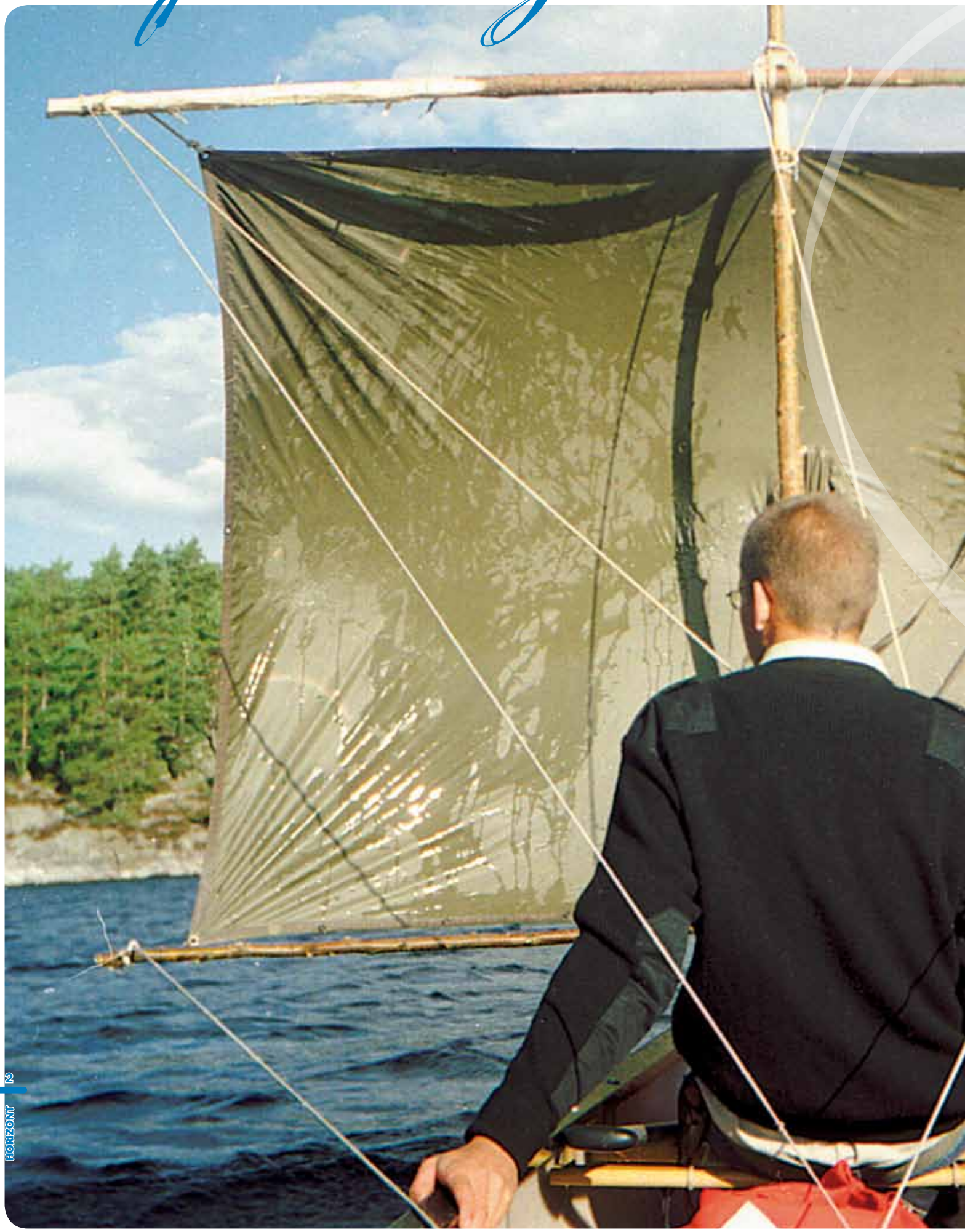
Heimathafen wird kleiner beim Blick zurück über das Kielwasser. Der Koch heizt die Pfanne für die Spiegeleier auf. Wir sind auf großer Fahrt.

Segeln ist ein Bild für ein gesundes Leben einer christlichen Gemeinschaft, eines Stammes oder einer Gemeinde. Einige Leute haben verbindlich für die Teilnahme an einer Segelfahrt (Törn) angeheuert. Die Mannschaft ist, wie auch bei einem Camp oder Hajk, auf eine überschaubare Zeit auf kleinstem Raum zusammen. Es gibt keine Möglichkeit, sich in sein Zimmer zurück zu ziehen oder einfach zu gehen, wenn man Stress hat mit anderen Mitgliedern des Teams. Es kommt auf jeden Einzelnen an und jeder ist auf den Anderen angewiesen. Doch was wäre ein Segelschiff ohne den Wind? In der Bibel wird der Geist Gottes mit dem Wind verglichen. Als zu Pfingsten, nachdem Jesus in den Himmel gefahren war, der Heilige Geist auf die Jünger fiel, da heißt es: „Es entstand plötzlich vom Himmel her ein Brausen, wie von einem daherfahrenden gewaltigen Wind und erfüllte das ganze Haus, worin (die Jünger) saßen.“

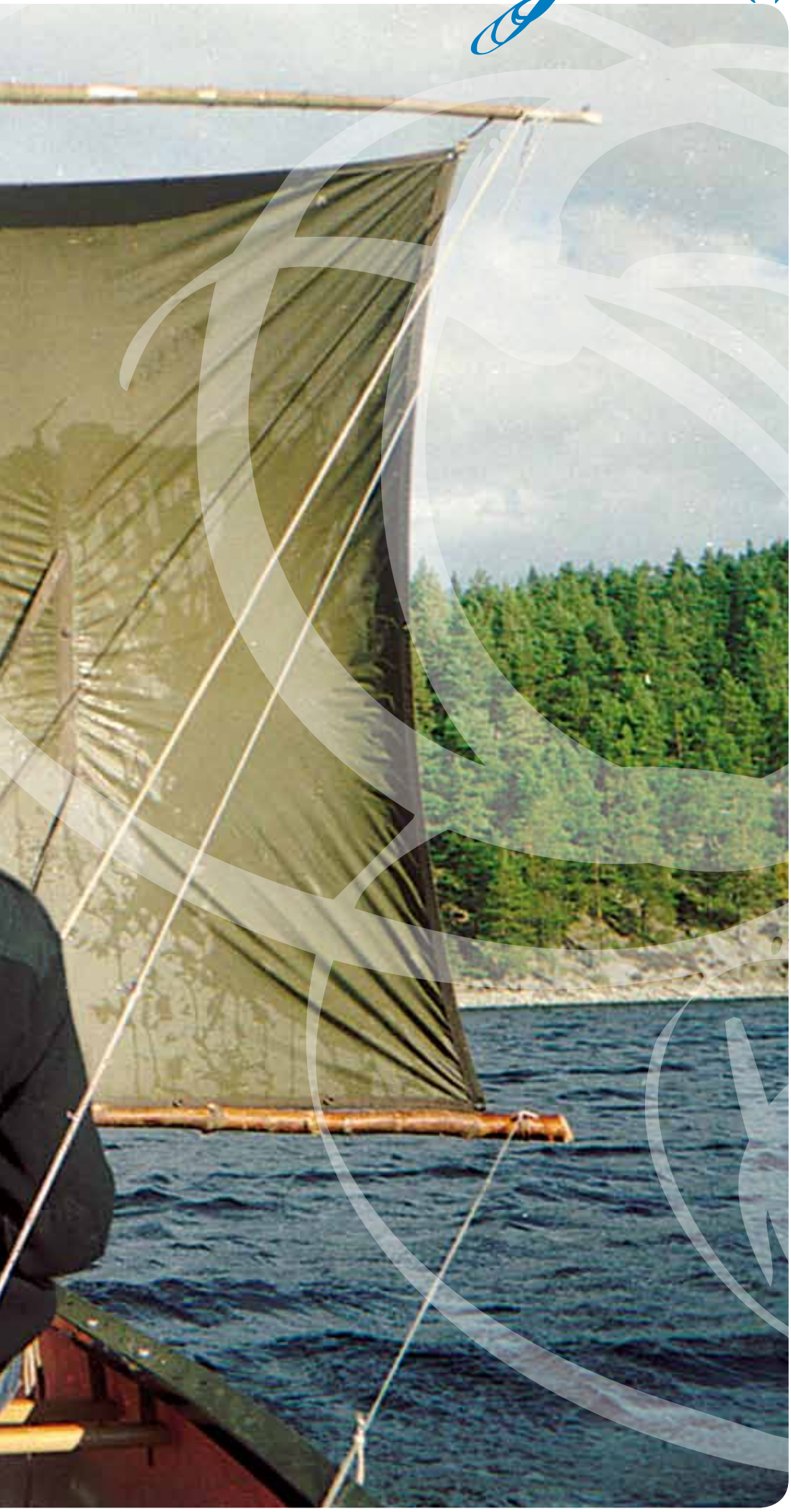
Der Heilige Geist ist die göttliche Kraft in dem Leben von dir persönlich und auch von unserem Team, Stamm und Gemeinde. Er bläst in die Segel, doch wir, die Mannschaft, haben die Aufgabe die Segel zu setzen und das Boot zu fahren. Ohne den Wind kannst du alle Segelkünste der Welt vergessen. Das Boot würde herumdümpeln. Mit dem Wind des Heiligen Geistes erreichen wir das Ziel, das Gott für unser Leben und unsere Gemeinschaft gesetzt hat.

Bist du bereit, die Segel zu setzen?

Einfach nur zurücklehne



en und Segeln



Nach einem Tag merkt man erst nur, dass es ein bisschen unangenehm ist, den Wasserkanister vom See zu holen. Am Abend des zweiten Tages sind die Packsäcke schon etwas schwerer auszuladen und am dritten Tag tut einem sogar dann der Oberarm weh, wenn man den Trangiadeckel vom Topf heben will. Wenn man einige Tage durch Schweden, Finnland oder so gepaddelt ist, hat man genug: Die Arme wollen einfach nicht mehr. Uns ging das in Schweden ziemlich schnell so. Kurz nach Ed, unserem Startpunkt, begannen wir, uns Segel aus Ponchos an unsere Kanus zu bauen. Das war zwar ziemlich aufwändig, war aber viel effektiver als wir erwartet hatten. Von jetzt an konnten wir uns in unseren Kanus zurücklehnen und ganz entspannt segeln. Der, der hinten sitzt, steuert mit einem Paddel das Kanu, der vorne kann über die Enden das Segel optimal schräg in den Wind stellen und sogar herunterlassen, wenn der Wind zu stark wird.
Wichtig ist nur, dass der Mast sehr stabil im Boot festgebunden wird, wie genau, kommt auf das jeweilige Kanu an. Nach oben hin muss der Mast möglichst leicht werden, weil sonst das Kanu instabil wird. Mit dieser Konstruktion kann man sogar kreuzen und gegen den Wind fahren!
Wir haben so etwa zweihundert Kilometer bis zu unserem Zielpunkt in Bengtsfors zurückgelegt und waren herrlich entspannt!

Ein scheinbarer Geheimtipp hat sich als Flaute erwiesen: Zwei Kanus zu einem Katamaran zusammenbinden. Was dabei herauskommt ist nicht der superschnelle Seeflitzer, sondern ein ziemliches Fass, das kaum zu segeln ist und bei dem man immer nur auf einer Seite paddeln kann, was für die Arme besonders fatal ist.

Auf Seite 32 findest du noch eine Zeichnung davon, wie ein solches Segel genauso effektiv und noch viel stilvoller aus einer Kohtenbahn gebaut werden kann.

Probiers am besten gleich mal mit ein paar Rangers auf dem nächsten See aus!

andi.

Regional- Junior- Leiter- Vertreter

Lass dir dieses Wort mal auf der Zunge zergehen: Regional-Juniorleiter-Vertreter. Ja wie jetzt, es geht nicht? Vielleicht liegt es daran, dass du nicht weißt, was das Wort bedeutet. Deshalb will ich es kurz erklären: Regional-Juniorleiter-Vertreter (R-JL-V) sind Juniorleiter, die in jeder Region gewählt werden, damit sie die Wünsche der Juniorleiter wahrnehmen, sie umsetzen, Informationen weitergeben und die Juniorleiter motivieren. Kurz gesagt: Sie sind für das Rundum-Wohl der jungen Menschen in den Regionen zuständig.

Im Dezember letzten Jahres trafen wir uns als Regional-Juniorleiter-Vertreter, um uns auszutauschen, neue Pläne für den Distrikt zu schmieden und eine gute Zeit mit Gott zu haben. Einige von uns sahen sich das erste Mal und wir stellten schnell fest, wie viele Gemeinsamkeiten wir hatten. Bei Kaffee und Kuchen kam Peter Lehmann vorbei, der uns in eine lockere Gesprächsrunde führte, bei der, wie sich später herausstellte, Großes entstand. Danach war Zeit zum Gespräch. Wir erzählten uns witzige, aber auch traurige Dinge, tauschten Erfahrungen als R-JL-V aus und ermutigten uns gegenseitig. An dieser Stelle kann ich einschieben, dass man in diesem Dienst echt gefordert ist. Sowohl das Organisieren von Aktivitäten, als auch der geistliche Kampf den man führen muss, wenn man vorangeht und in der Abschusslinie des Feindes steht.

Aufgelockert wurde die Runde durch mehrere Anrufe mit der gleichen Nachricht: „Ein Ranger sitzt bei Günther Jauchs ´Wer wird Millionär´!“ Bei einer Rangersfamilie in der Nähe konnten wir mit dem Kandidaten in Kluft mitfiebern und den Ratespaß genießen. Wieder zurück in den eigenen Räumen wurden wir richtig kreativ und überlegten, was sich für ein WofüPfunjuLe (Wochenende für Pfadrangers und junge Leiter) eignen könnte und woran jeder Spaß haben würde. Irgendwann hielten wir dann an einem Gedanken fest, der uns allen sehr gut gefiel, und wir malten uns aus, was wir daraus machen könnten. Was das ist, bleibt momentan ein Geheimnis, das reifen muss, aber wenn es dann soweit ist, werdet ihr sicher Augen machen. Zum Abschluss des Abends machten wir gemeinsam Lobpreis und beteten füreinander. Gott bewegte an diesem Abend unsere Herzen und seine Gegenwart war deutlich zu spüren. Abgerundet wurde unsere Zeit durch einen Gottesdienst am Sonntagmorgen und ein gemeinsames Essen.

Es war ein super Wochenende, was jedem von uns viel gebracht hat. Jeder dieser R-JL-V ist ein total kostbarer Mensch und bin froh, dazuzugehören.

Tabitha Zeller, Stammposten 74 Fürth

Hörspiel

Ranger unter Verdacht

In einem kleinen Dorf in Oberhausen treiben Einbrecher ihr Unwesen. Da ist es nicht verwunderlich, dass zuerst die Rangers verdächtigt werden, die in der Nähe gerade ihr Sommerlager haben. Zuerst heimlich, aber später ganz offen, werden die Pfadfinder von Kommissar Risch und seinem Assistenten Krämer beobachtet und befragt. Was die Kriminalbeamten dabei über die Pfadfinder lernen, lässt sie nicht unbeeindruckt. Trotzdem, für den Kommissar bleiben die Royal Rangers weiterhin verdächtig. Aber das lassen die Pfadfinder nicht auf sich sitzen. Mit Mut, Kreativität und etwas Glück klären sie den Fall selber auf.

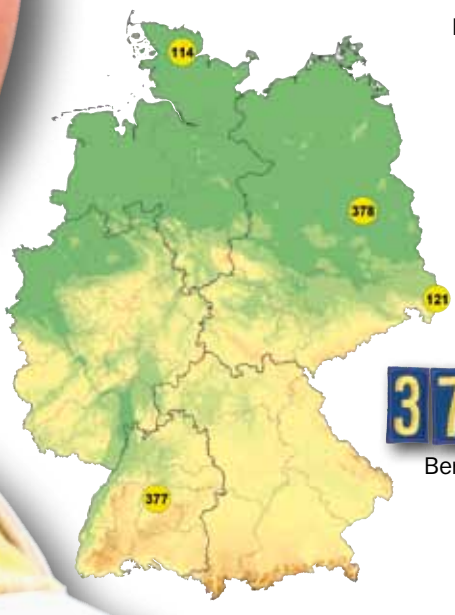
Die Vision von einem Hörspiel, in dem der Zuhörer eine witzige Kriminalgeschichte hört und nebenbei viel über die Pfadfinder erfährt, hatte ich schon vor einigen Jahren. Aber erst Anfang 2006 ging es richtig los. Auf dem Fußboden in unserer Wohnung sitzend begann das Brainstorming zu einer geeigneten Story, und in den folgenden Wochen haben meine Kinder und ich das Skript geschrieben. Da gibt es z. B. Till und Basti, die mit kaltem Wasser spülen müssen, weil sie vergessen haben, das Wasser rechtzeitig über das Feuer zu hängen. Und natürlich Jan, der die Nachtwache einteilt, um die Einbrecher zu schnappen ...

Als ich den anderen Leitern das Stück zeigte, waren sie begeistert. Ja, das sollte es werden: Ein Projekt im Stamm, wo zum einen viele Rangers einbezogen werden können und zum anderen eine CD entsteht, die man gut weitergeben kann. Wie macht man so ein Hörspiel? Wirklich Ahnung hatte keiner von uns – und kosten sollte es auch nichts. Somit kam ein Studio nicht in Frage. Doch wie gut, dass es Gemeinde und ihre Tontechniker gibt! So kamen an einem Samstag in den Weihnachtsferien alle, die eine Rolle hatten, in unsere Gemeinde zur Tonaufnahme. Um die Unruhe so gering wie möglich zu halten, waren nie alle gleichzeitig dabei. Mache Szenen mussten wir mehrmals aufnehmen, weil sie immer wieder von Lachen unterbrochen wurden. Zu Hause am PC habe ich an in den folgenden Wochen alles zusammen geschnitten und noch ein paar Geräusche dazu gefügt. Wer sich das Hörspiel mal anhören will, kann es sich kostenlos als mp3-file von unserer Homepage laden:
http://www.clw-bonn.de/ranger-unter-verdacht/
Zur Nachahmung empfohlen! Es macht für alle Beteiligten irre viel Spaß!

Michael Dupré, Stammposten 5, Bonn

Neue Stämme

Schön, dass ihr (wieder) da seid!



377 Pfullingen

114 Schleswig (reaktiviert)

378 Berlin V

121 Hoyerswerda (reaktiviert)

Die Wasa

Kein Knäckebrot, sondern ein Konstruktionsfehler

Stockholm – wir haben Ende Mai, die Sonne strahlt und wir stehen als Pfadranger vor einem sehr bedeutenden Museum in Stockholm. Es handelt sich dabei nicht um die Werksfabrik des Knäckebrotherstellers „Wasa“, wie davor einige angenommen hatten. Vielmehr tauchen wir in ein vergangenes Abenteuer der Schifffahrt ein.
Wir passieren den Eingangsbereich und vor uns erhebt sich ein riesiges Schiff aus dem 17. Jahrhundert. Es wirkt etwas unheimlich, da das Licht im Museum gedimmt ist und wir fragen uns, welche Geschichte sich hinter diesem Koloss wohl verbergen mag. Anhand der Schaukästen wird uns bald klar, dass dieses Schiff eine wirklich besondere Vergangenheit hinter sich hat.

Wir schreiben das Jahr 1625. König Gustav II. Adolf von Schweden lässt anlässlich des Dreißigjährigen Krieges ein Kriegsschiff bauen: die *Wasa*. Es handelt sich um religi-

öse, wirtschaftliche, aber auch um persönliche Gründe, die den König in den Krieg ziehen lassen. Der polnische König Sigismund, sein Cousin und Feind, wartet gegen ihn auf, nachdem er wegen seines katholischen Glaubens vom schwedischen Thron gejagt wurde.

Die Wasa soll das Aushängeschild des Königs werden und so lässt dieser den Dreimaster mit 64 Kanonen bestücken und mit aufwendigen Schnitzereien verzieren. Der niederländische Schiffsbauer Henrik Hybertsson hat Erfahrung mit dem Bau von Kriegsschiffen und viele der besten Handwerker an seiner Seite.

Als 1627 die Nachricht kommt, dass der Feind ein ähnlich großes Schiff in Bau hat, lässt Gustav II. Adolf Kanonen mit größeren Kalibern auf das obere Deck der *Wasa* schaffen, um die Schusskraft des Schiffes zu vergrößern. Jede Kanone kann somit eine Kugel von 11 kg abfeuern.

Der Bau des Schiffes wird fertig gestellt und am 10. August 1628 läuft die *Wasa* zu ihrer Jungfernfahrt aus. Mit knapp 140 Personen segelt das Schiff aus dem Hafen Stockholms und wird plötzlich von einer Windböe erfasst. Die *Wasa* krängt, richtet sich jedoch wieder auf. Nach einer zweiten Böe kentert das Schiff etwa 1.500 m von der Kaimauer entfernt. Die *Wasa* sinkt bis auf den Meeresgrund. 30 bis 50 Menschen sterben.

Ein paar Pfadranger stehen um mich herum und wir sind schockiert. Wie konnte dieser Fehler passieren, der wertvolle Menschenleben kostete?

Gustav II. Adolf wollte hoch hinaus und mit seinem Schiff der Außenwelt zeigen, zu was er fähig ist. Obwohl die *Wasa* schon zu den größten und mächtigsten Schiffen zählte, sollte noch eins draufgesetzt werden, damit kein anderes Schiff an sie heran kommen könnte. Doch was hatte der König letztlich davon? Durch die schwereren Kanonen auf dem oberen Deck lag der Schwerpunkt des Schiffes zu hoch und es war zu wenig Ballast an Bord, um die Schräglage des Schiffes bei Wind auszugleichen. So lief Wasser in die Kanonenöffnungen an den Seiten des Schiffs und füllte den Rumpf. Das Schiff war nicht hochseetauglich und ging daher unter. Die drei Jahre des Baus waren völlig umsonst. Der König stand nach dieser Zeit wieder genau so da wie am Anfang – ohne Schiff und ohne Ehre.

Wie oft geht es uns so, dass wir versuchen ein möglichst prachtvolles und nach außen mächtig erscheinendes Gerüst aus Stolz und Angeberei um uns herum zu bauen? Wir verstecken unser Gesicht hinter einer Maske, die anderen verbergen soll, wie wir wirklich sind – wie sündhaft wir wirklich sind.

Diese Fassade, die wir zwischen uns und anderen aufbauen, um uns angeblich zu schützen, trennt uns von Gott. Es fängt oft mit kleinen Lügereien an, die uns besser dastehen lassen, zieht aber meistens weitere Lügen nach sich. Die Fassade wird höher und versteckt unser wahres „Ich“. Wir versperren Gott den Weg, mit uns Kontakt zu haben und wenn wir nicht frühzeitig Buße tun, wird es immer schwieriger werden umzukehren. Wir entfernen uns immer mehr von Gott.

In der Geschichte sehen wir, welche Auswirkung es haben kann, wenn man nicht rechtzeitig umkehrt. Gott sagt eindeutig in seinem Wort, dass Hochmut und Selbstgefälligkeit nicht von ihm sind, sondern von der Welt (1. Joh. 2,16). Er geht sogar noch weiter und sagt, dass der Stolze gestürzt wird: „Hochmut kommt vor dem Fall!“ (Spr. 16,18). Gott will aber nicht, dass wir fallen, sondern will uns helfen, diese Fassade überhaupt nicht erst zu errichten. Wichtig für uns ist es zu wissen, dass Gott uns liebt (Joh. 3,16). Wir können ihm nichts vormachen, auch wenn dies vor Menschen funktionieren mag. Daher sollten wir ein demütiges Herz bewahren, d. h. vor Gott offen und ehrlich und von ihm abhängig bleiben. Doch dies soll uns nicht zum Nachteil sein. In Jakobus 4, 10 lesen wir: „Demütigt euch vor dem Herrn und er wird euch erhöhen!“ Ist das nicht eine geniale Vorstellung? Wir machen uns klein und Gott macht uns groß!

Ich wünsche mir, dass wir Christen dieses Prinzip noch viel mehr begreifen und umsetzen, damit Gott noch mächtiger in unser Leben eingreifen und Dinge vollbringen kann, an die wir nicht einmal im Traum denken würden.

Auch für die *Wasa* gab es ein „gutes“ Ende, auch wenn es für einen Teil der Menschen an Bord keine Rettung mehr gab.

Genau 333 Jahre später erblickt sie wieder das Tageslicht. Anders Franzén, Meeresbiologe und Wrackforscher, macht sich 1951 auf, um nach dem gesunkenen Schiff zu suchen. Fünf Jahre später kann er sich vom Taucher Per Edvin Fälting den Fund bestätigen lassen. Da im Brackwasser der Schiffsbohrwurm nicht vorkommt und das Wasser in Hafennähe schwefelhaltig ist, wurde das Schiff wenig angegriffen und ist daher erstaunlich gut erhalten. Am 24. April 1961 kann die *Wasa* komplett gehoben werden.

Steffi Schrenk,
Stammposten 35 Stuttgart-Filderstadt

SOS!!!

SOS – der internationale Notruf der Schiffahrt lautet SOS – Save our Souls: Rettet unsere Seelen. Wenn die Matrosen keine Möglichkeit mehr sehen, sich aus eigener Kraft zu helfen, rufen sie – im Angesicht des Todes – diesen Hilferuf aus, geben ihn als Licht oder Tonsignal weiter oder setzen ihn per Morse und Funk ab. In der bedrohlichen Krise steht nicht mehr die Rettung des Schiffes im Vordergrund. Auch die Rettung der Schiffsfracht, möge sie noch so wertvoll sein, spielt in der echten Notsituation keine Rolle mehr. Auf die Rettung der eigenen Ehre, des Rufes, des Images, an dem man möglicherweise lange gearbeitet hat, kommt es in der Seenot nicht mehr an. Nur die Rettung der Seele bleibt übrig. Warst du schon einmal in einer bedrohlichen Lage? Not lehrt beten, sagt ein Sprichwort. Insofern hat eine wirkliche Notlage schon viele Menschen Gott näher gebracht. Doch ist es gut, wenn man Beten vorher schon gelernt hat, wenn man eine lebendige Beziehung zu Jesus, dem Erretter aus aller Not, schon hat, bevor man in eine Notlage kommt.

Psalm 50,15 ist vielen von euch als eine Art Notrufvers der Bibel bekannt: „Rufe mich an in der Not, so will ich dich erretten und du sollst mich preisen.“

Das Bastelprojekt

Schaufelrad-dampfer

Ihr benötigt:

1 Holzlatte (120 cm x 2 cm x 1 cm), 1 Säge, 8 Nägel (1,5 cm), 1 Hammer, 1 Schraube (1,5 cm), 1 Schraubendreher, 1 Schraubhaken, 1 Schrauböse, 1 Stift, 1 Gummiband, Schmirgelpapier, Leim.

Und so geht's

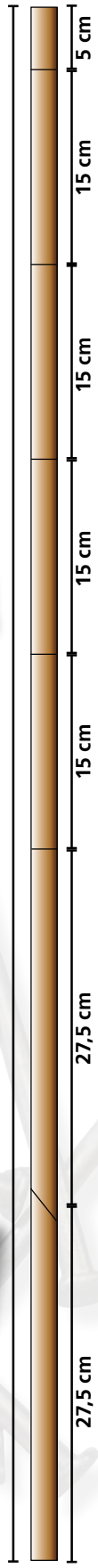
1. Zu Beginn zeichnet ihr auf der Holzlatte die Sägestellen ein, wie ihr es auf der Abbildung am Seitenrand sehen könnt. Anschließend sägt ihr das Holz und schmirgelt die einzelnen Teile ab.

2. Nun könnt ihr das Grundgerüst zusammen nageln. Hierfür benötigt ihr die zwei langen Hölzer mit 27,5 cm Länge und zwei mit 15 cm Länge.
Hinten sollte noch 1,5 cm und vorne 5 cm Platz sein.

3. Als nächstes sägt ihr das Schaufelrad zureckt. Dazu nehmt ihr zwei Hölzer mit 15 cm Länge. In der Mitte sägt ihr nun jeweils eine Einkerbung mit jeweils 1 cm Breite und Tiefe.
Nun könnt ihr die beiden Hölzer ineinander stecken. Damit es besser hält sollte man sie miteinander verleimen.

4. Nun könnt ihr den Schraubhaken und die Schrauböse in der Mitte der langen Hölzer festdrehen und das Gummi einspannen

5. Damit das Boot auch geradeaus fahren kann, benötigt ihr ein Ruderblatt. Dazu nehmt ihr das 5 cm lange Holz und schmirgelt es so, dass es am Ende stromlinienförmig ist. Nun schraubt ihr es hinten mittig so fest, dass es noch Spiel hat.
Nun müsst ihr nur noch das Schaufelrad in das Gummiband einspannen und aufdrehen.



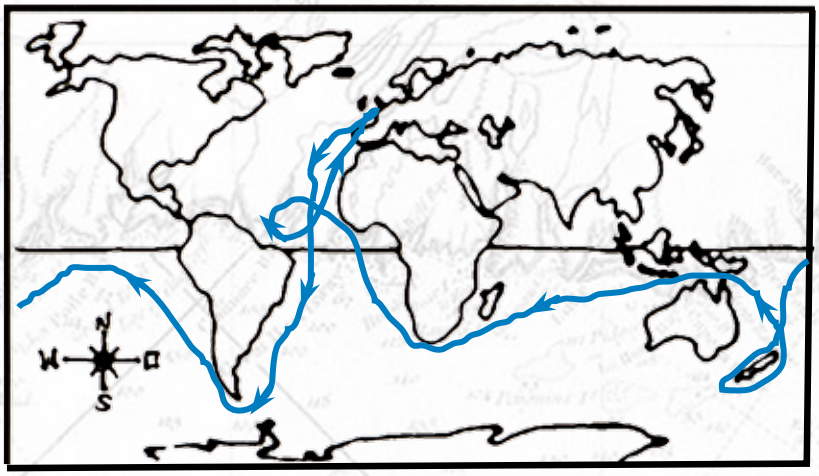
Volle Fahrt voraus!

Cat

& One

Am 26. August 1768 stach vom Hafen Plymouth in England das 3-Mast-Segelschiff *His Majesty Endeavour* unter dem Kommando von Leutnant James Cook zum ersten Mal in See.

Einschließlich des Kapitäns waren 94 Mann an Bord der nur 30 Meter langen Bark. Der offizielle Auftrag von König George III. für das abenteuerliche Unternehmen, das über drei Jahre lang dauern sollte, war, die Passage des Planeten Venus an der Sonne vorbei von der jüngst entdeckten Südseeinsel Tahiti am anderen Ende der Welt aus zu beobachten und zu vermessen, was die Astronomen für den 3. Juni 1769 vorausberechnet hatten. Damit wollte man den Abstand der Erde von der Sonne genau vermessen. Jedoch gab es da noch, ähnlich wie das bei manchem Geländespiel der Rangers der Fall ist, einen versiegelten Umschlag in den Unterlagen von Captain Cook, der erst nach Erreichen des angeblichen Hauptziels geöffnet werden sollte.



In diesem Geheimumschlag, wir nehmen es gleich vorweg, befand sich die Anweisung: Suchen sie den unbekannten Kontinent, den der frühere Seefahrer Marco Polo schon als Land Locac beschrieb, und der auch unter den Namen Land Maltur oder Land Beach damals die Phantasien der Seefahrer anregte. Die Engländer nannten den vermuteten Kontinent, der das südliche Gegengewicht zur Erdmasse auf der Nordhalbkugel darstellen sollte, Terra incognita Australis. Cook sollte in südlicher Richtung vom damals bekannten Ende der Welt aus weitersegeln bis er dieses Land fände und es für die englische Krone in Besitz nehmen. Wahrlich ein äußerst abenteuerliches Unterfangen mit völlig ungewissem Ausgang.

Gesponsert war die Reise von Mitgliedern der Royal Society in London und vor allem vom erst 25 Jahre alten Millionär Joseph Banks. Er und seine persönliche Entourage (Begleitmannschaft) belegten zusammen mit Captain Cook die einzigen geräumigen und besten Plätze mit Fenstern und Meerblick im Heck des Schiffs, während die Mannschaft sich im unvorstellbar engen und dunklen, nur 1,50 Meter hohen Mannschaftsraum im Rumpf des Schiffes wie Sardinen in einer Sardinenbüchse hineinzwängen musste.

PTAIN COOK
Ziege und ihr Kapitän

Dort waren Hängematten zweistöckig angeordnet, die so nah nebeneinander aufgehängt waren, dass jeder nur 35 cm Platz zum Schlafen hatte, was ohnehin nur in zwei Schichten möglich war. Der Platz muss so eng gewesen sein, dass wie beim bekannten Lagerfeuersketch man sich tatsächlich nur auf Kommando gleichzeitig von der linken auf die rechte Seite in der Hängematte umdrehen konnte.

Doch damit nicht genug, mit an Bord waren auch noch 17 Schafe, als Frischfleischnotration und für eventuelle Gastgeschenke oder zum Start einer Neubesiedelung gedacht, einige Dutzend Hühner, vier Schweine und eine Ziege, die bereits ausgiebige Seeerfahrung hatte. Auch drei Katzen waren an Bord, die für die Bekämpfung der Ratten zuständig waren.

Die Mannschaft selbst war recht jung, der Jüngste war gerade 12 Jahre alt. Die meisten anderen Matrosen waren unter 20 Jahre alt, während die Maaten und Offiziere erfahrene ältere Seefahrer waren. Captain Cook selbst war 40 Jahre alt und hatte schon umfangreiche Erfahrung auf See und vor allem in der Nautik und Kartierung von Küsten in der Gegend von Neufundland und dem heutigen Kanada gesammelt.

Er konnte auf teilweise sehr ungenaue Karten zurückgreifen, die vor ihm bekannte Seefahrer schon erstellt hatten. Die erste Weltumsegelung war schon 1519 der Mannschaft des portugiesischen Seefahrers Fernao de Magalhaes (Magellan), der für Spanien segelte, gelungen, wobei man die Expedition nicht gerade als Erfolg verbuchen konnte. Von fünf Schiffen mit 237 Mann Besatzung kam nämlich nach drei Jahren nur ein einziges Schiff mit einem kläglichen Rest von 18 Mann nach Spanien zurück. Magellan selbst war unterwegs gestorben. Der erste englische sehr erfolgreiche Seefahrer, dem auf seiner *Famous Voyage* 1577–1580 die Weltumsegelung gelang, war der Vizeadmiral und Freibeuter im Dienst des Königs Sir Francis Drake. Seine Erfahrungen und Unterlagen waren James Cook zumindest hilfreich.

Die Kunst der Navigation zur Zeit von James Cook war schon gut vorangeschritten. Man war in der Lage durch genaue Beobachtungen und regelmäßige Messungen mit dem Sextant den Breitengrad (wie weit man sich nördlich bzw. südlich befindet) relativ genau zu bestimmen. Auch die Richtungsbestimmung mit dem Schiffskompass war schon seit ca. 1500 in der Nautik bekannt. Nur für die Bestimmung des Längengrads (wieweit man sich im Osten oder im Westen befindet) gab es noch keine gute Messmethode. Die Seefahrer brauchten zur Bestimmung des Längengrades außer der Richtung einfach die zurückgelegte absolute Distanz, deren Ermittlung aber bei bewölktem Himmel nicht einfach war.

Man benutzte dazu das Log, ein mit Blei beschwertes Holzstück, an dem die Logleine befestigt war, auf der in 7 m Abstand Markierungsknoten drauf waren. Die Zeit wurde mit der Sanduhr, dem so genannten Log-Glas bestimmt. Eine exakte Uhr, der Schiffschronometer, stand erst zu Beginn von Cooks zweiter Seereise zur Verfügung. Das Festhalten der zurückgelegten Strecke und Richtung und auch der besonderen Ereignisse an Bord erfolgte im – da kennen wir uns wieder aus – Logbuch!

Cook war ein Meister in der Navigation und der Kartierung von Küsten, so dass die von ihm erstellten Karten und Küstenverläufe noch bis weit ins zwanzigste Jahrhundert hinein benutzt wurden.

Was für ein Mensch war der „Unbeugsame"?

So wurde James Cook auch genannt. Was für ein Mensch war er? Er war als Sohn eines einfachen Arbeiters geboren und hatte sich ab dem 18. Lebensjahr vom normalen Matrosen auf einem Kohlenschiff bis zum Offizier hochgedient. Interessanterweise war übrigens auch die *Endeavour* ein ehemaliges umgebautes Kohlenschiff, das einen sehr flachen Rumpf hatte und dadurch nah an die Küsten heranfahren konnte, dafür aber auf See extrem viel schlingerte. Bekannt war Cook als äußerst diszipliniert, sehr streng aber gerecht. Er galt als entschlossen, konsequent, beherrscht und trank nicht. Die Mannschaft fürchtete und liebte ihn zugleich, sie achteten ihn wie einen strengen Vater.

Entsprechend waren auch die Sitten an Bord. Es gab eine Menge von Regeln, deren Nichteinhaltung mit teilweise harten Strafen belegt war. Alkohol war zwar in Mengen an Bord, doch musste die Tagesration am selben Tag getrunken werden und durfte nicht für exzessive Trinkgelage gehortet werden. Im Dienst war Alkohol streng verboten. Die neunschwänzige Katze an Bord war nicht etwa ein genmanipuliertes Tier, sondern die berühmte Peitsche mit neun Schnüren, die beim – nicht seltenen – Gebrauch feine rote Striemen auf den blanken Rücken der Matrosen hinterließ, als wären sie von Katzenkrallen gezogen.

Die Neunschwänzige gab es zum Beispiel auch beim Mosern über das Essen an Bord, denn dadurch würde die Moral an Bord beschädigt.

Das Essen an Bord: Da kommen wir zu einem Thema, das manchen von uns verwöhnten Leuten bestimmt schockiert hätte. Abgesehen von den paar Eiern, die die Hühner legten und der Ziegen- und Schafsmilch, gab es nur dann frische Nahrung, wenn man einen Hafen angelaufen hatte. Auf der 3-jährigen Reise lief die *Endeavour* viele Häfen an, in denen dann alles was nur nach Gemüse aussah in Mengen verzehrt wurde und an Bord kam, doch befand man sich auch bis über drei Monate lang ohne Unterbrechung auf See. Die ganze Schiffsreise hing von der Gesundheit der Mannschaft an Bord ab. Gefährliche Krankheiten waren dabei vor allem die Ruhr (Durchfall) und der Skorbut, eine, wie man erst später entdeckte, Vitaminmangelkrankheit, die durch den Verzehr von Zitronensaft oder Zitrusfrüchten leicht hätte verhindert werden können. Doch das wusste Cook damals noch nicht. Immerhin hatte man Sauerkraut an Bord, für zwölf Monate Pökelfleisch und Schiffszwieback sowie so genannte tragbare Brühe und Malzwürze sowie den Pease, ein gekochter Erbsenbrei. Das Essen und der Zwieback hingen der Mannschaft bald zum Halse heraus, denn er war mit zunehmender Reisedauer mit Unmengen von Maden versetzt, die ihm seinen eigenen bitteren Geschmack gaben.

Vielleicht waren diese sogar noch für die Vermeidung von bestimmten anderen Krankheiten hilfreich, denn es war schon erstaunlich in wie guter Verfassung die *Endeavour* nach sehr langer Reise im Hafen von Batavia in Indonesien einlief.

Über den Pazifik

Doch bleiben wir noch einmal bei der Reise selbst. Die Endeavour segelte auf ihrer ersten Reise an Südamerika vorbei am Kap Hoorn an der Spitze Südamerikas herum und dann weiter Richtung Westen bis

Die Endeavour

nach Tahiti, wo man die astronomischen Messungen im Zusammenhang mit der Venus durchführte, also den ersten Teil des Auftrags abschloss. Dann wurde der versiegelte Brief geöffnet und die Aufgabe, den gesuchten Kontinent im Bereich des 40ten Breitengrades zu finden, in Angriff genommen. Mit dem tahitianischen Häuptling Tupaia an Bord, der später bei Begegnungen mit eventuellen Einwohnern der Terra incognita Übersetzungsdienste leisten sollte, nahm die *Endeavour* Kurs Richtung Süden und erreichte tatsächlich im Oktober 1769 die dem australischen Kontinent vorgelagerten Inseln Neuseelands, die vom Volk der Maoris schon bewohnt waren. Als die Maoris das Schiff und die rotuniformierten Matrosen sahen, dachten sie ein Riesenvogeltier sei von Hawaiki aus gelandet. Aufgrund von Missverständnissen mussten Musketen abgeschossen werden, so dass der erste Kontakt mit den Ureinwohnern etwas tragisch verlief. Wochen später kam der australische Kontinent, die Terra incognita Australis, in Sicht und Cook segelte die östliche Küste entlang nach Norden während er den Küstenverlauf genau kartierte. Am 12. Juni 1770 geschah beinahe die Katastrophe. Die *Endeavour* lief auf das Great Barrier Riff auf und nur mit größter Mühe gelang es der Mannschaft das Schiff vor dem Kentern zu bewahren und wieder flott zu machen.
Den Kampf ums Überleben des Schiffes hielt Captain Cook mit nüchternen Worten in seinem Logbuch fest, dessen Auszüge uns bis heute erhalten sind.
Aus dem Logbucheintrag von James Cook am Mittwoch, den 13. Juni 1770 (zusammengefasst):

„Obwohl wir wohl zwischen 40 und 50 Tonnen Material über Bord unseres leckgeschlagenen, schief liegenden Schiffs geworfen haben, um doch noch von dem Riff loszukommen sah es aussichtslos aus und wir bereiteten uns schon vor, uns und möglichst viel Material ans Land zu retten, um aus den Teilen des dann aufgegebenen Schiffs wieder ein neues Gefährt zu bauen, mit dem wir vielleicht bis Westindien hätten fahren können. Doch da merkten wir zu unserer großen Erleichterung, dass die Verstärkungen und Abdichtungen des Lecks, die wir von außen am Rumpf versucht hatten anzubringen, scheinbar Wirkung zeigten. Da kam in der Mannschaft wieder Mut auf und wir gaben unser Letztes. Ich darf feststellen, dass wohl noch nie eine Mannschaft besseren Einsatz gezeigt hat, als diesen und dadurch mit ihrer allergrößten Anstrengung das Schiff retten konnte."

Die Pest an Bord

Mit dem beschädigten Schiff segelten sie weiter bis nach Batavia, dem heutigen Jakarta auf Indonesien, das damals schon eine stark belebte Kolonial-Hafenstadt war. Der Hafenaufenthalt sollte indes der Mannschaft, die durch den Überlebenskampf auf hoher See gestählt und in unglaublich guter Verfassung war, nicht gut tun.
Tupaia, der Tahitianer starb als einer der ersten, denn in der schwülen Luft von Batavia gab es eine Menge von Krankheitskeimen und auch die Malaria forderte ihren Tribut. Während Cook in 27 Monaten „nur" neun Ausfälle bei der Mannschaft beklagen musste, starben allein während der Zeit im Hafen, in der das Schiff repariert wurde, weitere acht Mann und in den folgenden elf Wochen auf der Seereise bis Kapstadt weitere 24. Wie in dem uns bekannten Seefahrerlied „Wir lagen vor Madagaskar" war die Pest an Bord gekommen in Form von Ruhr und Malariafieber. Der lang ersehnte Hafenaufenthalt war wider Erwarten ein kurzes Vergnügen mit dramatischem Ausgang für einen großen Teil der Mannschaft. Nach 40.000 Seemeilen kam

die *Endeavour* mit nur noch 60 % der Mannschaft lebend wieder nach England zurück. Die Terra incognita Australis war gefunden und kartiert, doch der Preis war hoch gewesen.
Captain Cook, der verheiratet war und vier Kinder hatte, blieb genau ein Jahr lang zu Hause, bevor er mit einem deutlich größeren Schiff, der *Resolution*, im Jahr 1772 zu seiner zweiten, ebenfalls drei Jahre dauernden Weltumrundung aufbrach, die ihn in entgegengesetzter Richtung (ostwärts) an Afrika vorbei wieder nach Neuseeland und in die Südsee und an Südafrika vorbei wieder zurück nach England brachte. Damit nicht genug unternahm er noch eine dritte Seereise 1776, während der er am 21.2.1779 in der Bucht von Karacacooa auf den Sandwichinseln (Hawaii) von den Hawaiianern bei einem Landaufenthalt umgebracht wurde. Die Ziege jedoch, die Cook bei seiner ganzen Reise begleitete, hatte überlebt und führte in England noch lange ein sehr gutes Leben.

HP

Wir lagen vor Madagaskar
Und hatten die Pest an Bord.
In den Kesseln, da faulte das Wasser
Und täglich ging einer über Bord.
Ahoi, Kameraden, ahoi, ahoi!
Leb wohl, kleines Mädel, leb wohl, leb wohl.
Und wenn das Schifferklavier an Bord ertönt,
Ja dann sind die Matrosen so still, ja so still,
Weil ein jeder nach seiner Heimat sich sehnt,
Die er gerne einmal wieder sehen will.

Achtknoten Palstek Trossenstek Affenfaust

Einige wichtige Seemanns

Mitunter tragen sie lustige Namen, die Knoten der Seefahrer: Kopfschlag heißen sie beispielsweise, Affenfaust oder Trompetenknoten. Alle mussten auch bei widrigem Wetter halten, jedoch lösbar sein, wenn es nötig wurde. Oft war es überlebenswichtig, die richtigen Knoten quasi im Schlaf knüpfen zu können, schnell und fehlerlos.

Viele der wichtigen Knoten in der Seefahrt kennen wir Rangers schon. Kreuzknoten, Webleinstek und Co. lernen wir als Kundschafter oder auf dem NTC. Trotzdem sind uns Seefahrer mit ihrer Knotenkunst noch immer um einiges voraus. Daher können wir viel von ihnen lernen.

Sie unterscheiden ihre Knoten in Festmacherknoten, Zierknoten und Spleiße. Beim Spleißen werden zwei Seile ineinander so verflochten, dass sie miteinander verbunden bleiben. Von schnellem Knüpfen und einfachem Lösen kann hier jedoch nicht die Rede sein.
Zu den so genannten Zierknoten gehören z. B. die Affenfaust und der Diamantenknoten. Diese Knoten sehen nicht nur dekorativ aus, sondern sie verbinden Eleganz mit speziellen praktischen Aufgaben.
Die Festmacherknoten wurden auf See am häufigsten gebraucht und sind daher auch für uns am relevantesten. Sie sind wirklich einfach zu knüpfen und mit ein wenig Phantasie auch für uns als Pfadfinder in vielen Bereichen einsetzbar.

Roringstek

Mit dem Roringstek kann man ein Ende mit einem Ring oder ähnlichem verbinden. Damit der Knoten noch zuverlässiger hält, kann man ihn mit weiteren halben Schlägen festigen.

Palstek

Ein Palstek besteht aus einem Auge, das sich auch unter hoher Beanspruchung nicht zusammenzieht und sich trotzdem wieder leicht lösen lässt.
Als Sicherung von Gegenständen an Bord und als Abschluss einer Festmacherleine, mit der man das Schiff am Poller festmachen kann, ist die Schlaufe vielseitig einsetzbar.
Bindet man zwei Palsteke ineinander, kann man damit auch zwei Seile verbinden. Gerade bei besonders dicken Seilen, bei Unterschieden in Stärke und Material ist dies eine zuverlässige Verbindung, auch wenn man etwas mehr Seil dafür benötigt.

Stopperstek

Beim Stopperstek handelt es sich um einen Klemmknoten, mit dem man ein Ende an einem dickeren Seil (Trosse) befestigt.
Unter Belastung zieht er sich zu und bei Entlastung lockert er sich wieder. Dabei muss allerdings die Zugrichtung beachtete werden.

Slipstek

Der Slipstek ist ein einfacher Knoten mit vielfältigen Anwendungen. Üblicherweise wird er in dünne Enden gebunden, da er das Seil sehr belastet. Dank der Aufziehschlaufe lässt er sich meist wieder leicht öffnen.

Kreuzknoten Schotstek Slipstek

Knoten

Trossenstek

Der Trossenstek verbindet zwei Enden sehr sicher miteinander. Er wird gern für die Verbindung von dickeren Seilen (Trossen) verwendet, die unter großer Belastung stehen oder durchnässt sind.
Auch danach kann er verhältnismäßig einfach gelöst werden.

Affenfaust

Dieser Knoten wurde in Deutschland sogar verboten, weil zu viele Seeleute bei Schlägereien damit schwer verletzt oder sogar getötet wurden. Eigentlich diente er als Gewicht, um das Seil vom Schiff an Land zu werfen.

Glossar:

Ende: Bezeichnung für ein Seil.
Tampen: Ende eines Seils.
Loses Ende: Der Teil eines Seils, der beim Binden eines Knotens bewegt wird (auch Lose Part genannt).
Festes Ende: Der Teil eines Seils, der beim Binden eines Knotens nicht bewegt wird (auch Stehende Part genannt).
Dichtholen: Zusammenziehen eines Knotens.
Rufschiessen: Eine Leine durch ordentliche Rundtörns zusammenlegen.
Seemannsgarn: Geschichten der Seeleute, bei denen sich Wirklichkeit und Fantasie vermischen.
Takling: Aufgesetzte, auch vernähte Umwicklung eines Tampens, um das Aufdröseln zu verhindern.

Der doppelte Hackerstek mit geslipter Kreuzbundwicklung

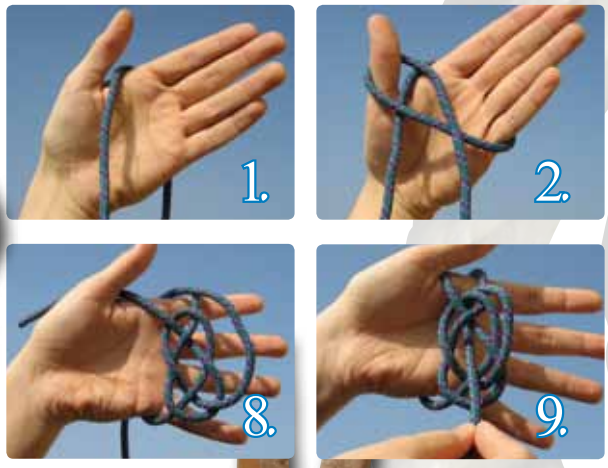
Mit so genanntem Seemannsgarn gemacht.

Doppelter Überhandknoten

Der doppelte Überhandknoten ist rechts in noch nicht zusammengezogenem Zustand abgebildet, links festgezogen. So könnt ihr ihn gut nachmachen. Dieser Knoten ist nicht schwer und sieht sehr schön symmetrisch aus und wurde deshalb oft als Markierungsknoten in den so genannten Log-Leinen verwendet. Etwa alle sieben Meter wurde er eingeknoten und hinten am fahrenden Schiff

Jeder kennt

Der



Der doppelte Schotstek ist besonders gut, wenn ein dünnes mit einem dicken Ende zusammengebunden werden soll. Er hält wesentlich besser als der einfache Schotstek, der auf der vorigen Seite abgedruckt ist und den wir aus dem Pfadfinderhandbuch kennen.

Doppelter Schotstek

Knoten

von einer Rolle gelassen. Dann wurde mit einer Sanduhr, einem „Glas“, die Zeit gestoppt und die ins Wasser gelaufnenen Knoten gezählt. Die Bezeichnung für die Schiffsgeschwindigkeit „Knoten“ kommt daher. Ein Knoten entspricht 1,852 Kilometern in der Stunde, das ist eine Seemeile.

RORINGSTEK

HN KEINER KANN IHN WIR ZEIGEN IHN:

DIAMANTKNOTEN

1. Lege das Ende zur Hälfte auf deine linke Hand.

2. Mit der rechten Hand nimmst du den hinteren Tampen und legst ein Törn um den Daumen der linken Hand.

3. Diesen Törn drehst du um.

4. Nun legst du ihn erneut auf den Daumen über die lose Part.

5. Nimm die linke hängende Part und führe sie hinter der rechten hängenden Part entlang.

6. Weiter schiebst du die linke Part durch die lose Part unter dem Törn hindurch. Dabei bleibst du immer oberhalb des Törns.

7. Wenn du bisher alles richtig gemacht hast, dann gleicht dein Knoten dem Trossenstek.

8. Als nächstes nimmst du die Part rechts unten und legst sie über die stehende Part rechts oben.

9. Nun schiebst du sie durch die entstandene Raute in der Mitte.

10. Drehe den kompletten Knoten um und mache das Gleiche noch einmal.

11. Nun stehen beide losen Parts aus der rautenförmigen Öffnung heraus.

12. Zuletzt musst du den Knoten gleichmäßig dichtholen.

Das gefürchtete Kap Hoorn

Drei Mal umrundete Captain Cook bei seinen Reisen das damals so genannte Ende der Welt: Das sagenumwobene, äußerst rau gelegene, von Stürmen umtoste Kap Hoorn an der Drake Passage. Die gefährlichste Passage der Welt an der Südspitze Südamerikas vorbei wird von mehr als 800 Wracks garniert, die dort im Laufe der Jahre gestrandet sind. Unermesslich viele Opfer haben dort am Platz, wo sich Atlantik und Pazifik die Hand reichen, ihr Grab gefunden. Wellenberge mit 18 bis über 30 Meter Höhe wurden dort schon gemessen. Damit und mit Orkanböen von 160 km/h Windgeschwindigkeit muss jeder rechnen, der heute glaubt, das Umfahren sei mit der modernen Technik ein Kinderspiel. Tückische Strömungen und Kreuzseen treten dort auf, wie sonst nirgends. Die Segelschiffe, die in Richtung Pazifik unterwegs waren, mussten oft verzweifelt gegen den überwiegend starken Westwind ankreuzen und auf überfluteten Decks ums Überleben kämpfen. Ein Umfahren des Kaps in südlicher Richtung war und ist genauso gefährlich, denn dort lauerte die Gefahr der Eisdrift und der Kollision mit Eisbergen. Die Schiffe kamen in kalte Regionen, wo das Tauwerk vereiste und ein Weiterfahren erst recht unmöglich wurde. Noch heute strecken einige Wracks bei Niedrigwasser Teile ihrer Masten wie Finger von in der See liegenden Skeletten aus dem Meer. 1616 wurde das Kap mit dem grauen über 400 Meter hohen markanten Felsklotz zum ersten Mal von dem holländischen Seefahrer Willem von Schouten aus Hoorn umrundet. Daher der Name.

Manche Kapitäne haben den Kampf gegen das Kap Hoorn einfach aufgegeben. So auch der berühmte Captain Bligh, der mit der ebenso berühmten *Bounty* (später: Meuterei auf der B.) in den Pazifik segeln wollte, 30 Tage lang vor Kap Hoorn erfolglos gegen den Wind kämpfte, bis er dann schließlich umdrehte und nach Südafrika zurücksegelte.

Wir wollen mal versuchen, unser Leben mit einer Schiffsreise zu vergleichen. Da hat sich eine Crew gefunden, hat die Segel gesetzt, sich ein Ziel vorgenommen und ist losgesegelt. Es läuft am Anfang ganz prächtig. Der Wind bläst in die Segel und das Schiff hat Fahrt aufgenommen. Die Mannschaft arbeitet gut zusammen, alles klappt wie am Schnürchen. Wir kommen gut voran und sind fröhlich dabei. Doch da kommt immer stärkerer Sturm auf, der auch noch gegen uns bläst. Wir müssen im Zickzackkurs gegen den Wind kreuzen, wenn wir nicht die Fahrtrichtung ganz ändern wollen. So kommen wir immerhin sehr langsam vorwärts. Das Kap Hoorn ist schließlich die ganz große Herausforderung. Unserem Reiseziel hat es sich einfach in den Weg gestellt. Es gibt keine Alternative zum eingestellten Kompasskurs. Zu weit links gesegelt, bedeutet die Abdrift in das Eis und damit das Aus für die Reise. Zu weit rechts gesegelt bedeutet das Zerschellen auf den spitzen Kap Klippen, wie es schon vielen vor uns ging. Da braucht es Ausdauer und Zähigkeit. Der Törn ist nichts für Waschlappen. Die Gischt peitscht über das Deck, der kalte Wind setzt uns zu. Die Hände sind klamm vor Kälte. Jeder redet nur das nötigste. Wenn wir jetzt abschwächeln würden, wären wir möglicherweise verloren. Doch wir wissen: Nur noch wenige Seemeilen, dann haben wir es geschafft. Hinter dem Kap Hoorn kommt ruhiges Fahrwasser. Der Gedanke tröstet uns und hilft uns, die Strapazen der Fahrt auszuhalten. Der Kapitän macht uns Mut und steht selbst auf dem Deck um mit anzupacken. Gemeinsam können wir es schaffen. Und plötzlich merken wir, wie der Wellengang nachlässt und der Sturm sich legt. Das Kap ist umschifft. Wir haben das weite Land des Pazifiks vor uns. Als Team wurden wir zusammengeschweißt. Das wird so schnell keiner von uns vergessen. Weißt du noch, damals, als wir …?

Als entschiedene Christen sind wir gut beraten, auch mit Gegenwind und hohem Seegang auf unserem Lebensweg zu rechnen. Dass alles immer nur eine Spaß-Reise ist, kannst du getrost vergessen. Nicht alle Menschen finden es toll, dass wir Christen sind. Es gibt sogar Christenhasser. Jesus hat das schon angekündigt. Erst jetzt wurden wieder drei aktive Christen in einem europäischen Missionsland von jungen Anhängern einer anderen Religion ermordet – weil sie das Evangelium verkündigt haben. In der Schule gibt es Lehrer, die Christsein gar nicht mehr zeitgemäß finden. In vielen Fernsehsendungen und Büchern hören wir die Aussagen: „Mach doch was du willst, lass dir von niemand etwas vorschreiben. Werde modern und verabschiede dich von den veralteten christlichen Wertvorstellungen. Alles ist erlaubt.“ Wir müssen damit klarkommen und Gott, der jedem von uns seinen Heiligen Geist gibt, hilft uns dabei, wenn wir ihn darum bitten. Freunde, die als Christen eine zuverlässige, starke Crew sind, halten zusammen, wenn es darauf ankommt. Sie unterstützen sich und helfen sich gegenseitig, damit wir Glaubenskrisen überstehen können und nicht in Seenot kommen. Und wenn du doch mal in Seenot kommst, ist Rettung nahe. (Psalm 50,15, siehe Seite 8)

In 2. Timotheus 3 lesen wir aus dem Brief des Apostels Paulus an den jungen Timotheus, der in der Stadt Ephesus, in der allen möglichen Göttern gehuldigt wurde und die Menschen abscheuliche Dinge taten, die kleine Gemeinde der Christen zusammenhalten und ermutigen sollte.

„Du, Timotheus, bist bei dem geblieben, was ich dich gelehrt habe. Du hast dir mein Leben, mein Ziel, meinen Glauben zum Vorbild genommen, dazu auch meine Geduld, meine Liebe und Ausdauer … Vergiss nicht: Jeder, der an Christus glaubt und so leben will, wie es Gott gefällt, muss mit Verfolgungen rechnen … Darum bitte ich dich: Halte am Glauben fest, so wie du ihn kennen gelernt hast. Von seiner Wahrheit bist du ja überzeugt. Schließlich weißt du genau, wer deine Lehrer waren. Außerdem bist du von frühester Kindheit mit der Heiligen Schrift vertraut. Sie zeigt dir den einzigen Weg zur Rettung, den Glauben an Jesus Christus!“

So, wie dem Timotheus in Ephesus der Wind rau ins Gesicht blies, kann es dir auch gehen. Halte Kurs und sei im Wort gegründet. Der Glaube an Jesus Christus ist der einzige Weg zur Rettung. Mit ihm und dem Kompass des Wortes Gottes, der dir stets den richtigen Weg zeigt, wirst du und werdet ihr gemeinsam als Freunde alle Herausforderungen und Stürme auf dem Weg mit Jesus bewältigen. Die Umrundung des Kap Hoorn werden wir schaffen!

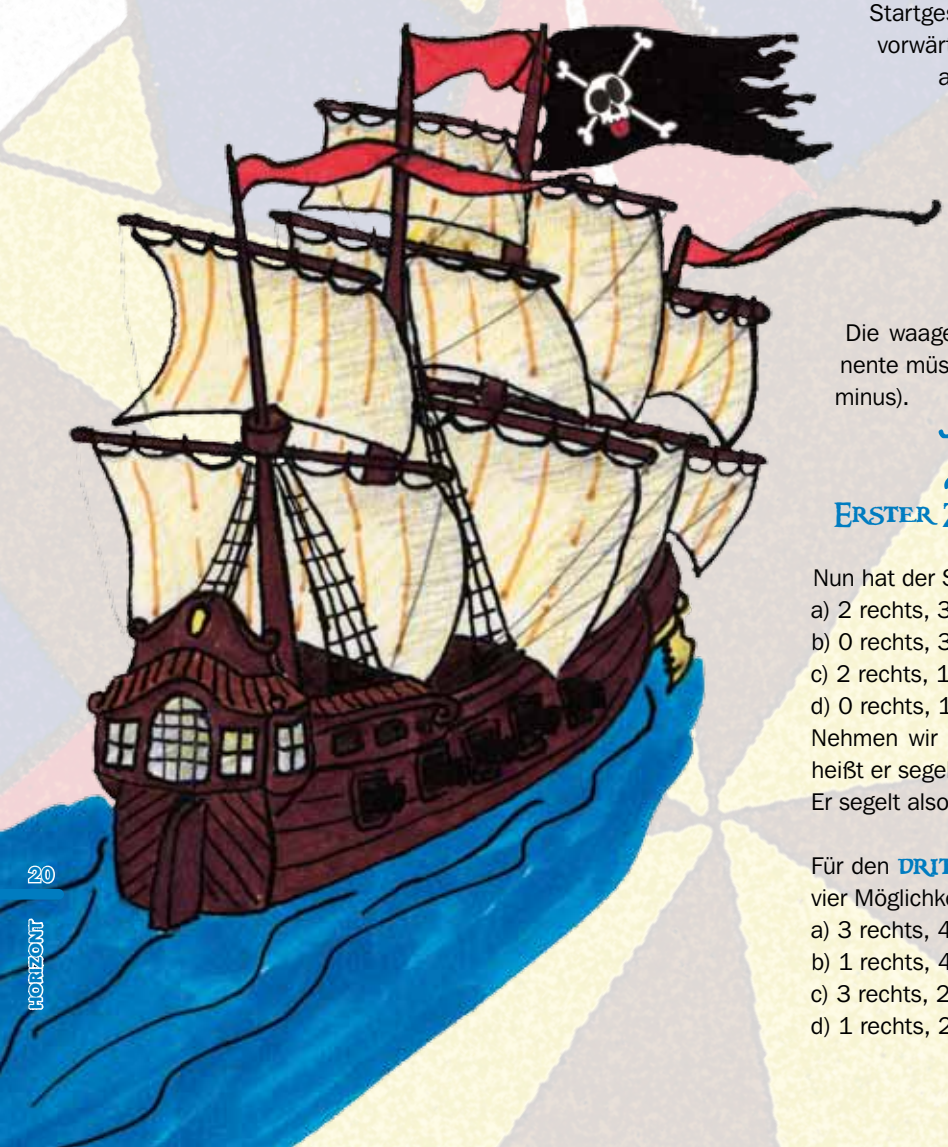
HP

James-Cook-R

Das Segel-Rennspiel

Captain Cook war im Auftrag des englischen Königs unterwegs. Sein Auftrag war, neues Land für das Königreich zu entdecken und als Erster zu vermessen. Doch auch andere Länder wie Spanien oder Frankreich wollten das Selbe. Deswegen kam es zu einem Wettrennen auf den sieben Weltmeeren. Dazu haben wir hier ein Spiel für dich:

Du brauchst:
- Ein kariertes DIN A4 Blatt.
- Farbstifte
- 1–3 Mitspieler
- Selbstentworfener Plan mit Küste, Inseln, Riffen, Leuchttürmen und einem Start- und Zielhafen oder für das erste Spiel die Rückseite vom Horizont.



Die Spielregeln

- Jeder Spieler erhält eine Farbe.
- Man segelt um die Wette.
- Wer Land berührt, scheidet aus.
- Wer eine Insel oder ein Riff berührt, muss drei mal aussetzen und segelt dann mit langsamer Geschwindigkeit (3 Knoten) weiter.
- Zwei Schiffe dürfen nie gleichzeitig auf einer Position sein.
- Alle Leuchttürme müssen passiert werden
- Wer als erster mit maximal 3 Knoten Geschwindigkeit in den Hafen einläuft hat gewonnen.

So bewegt man sich vorwärts:
Von Karoeckpunkt zu Karoeckpunkt
Geschwindigkeit (Knoten) = seitliche Bewegung (Anzahl Karos) + vorwärts Bewegung (Anzahl Karos)
Startgeschwindigkeit: 3 Knoten, jedoch nur max. 2 Knoten vorwärts
also: 1 rechts (Ost), 2 vorwärts (Nord)
oder 1 links (West), 2 vorwärts (Nord)
oder 2 rechts (Ost), 1 vorwärts (Nord)
oder 2 links (West), 1 vorwärts (Nord)
Die Spieler dürfen sich ihre Startposition der Reihe nach aussuchen. Es beginnt derjenige, der als letztes den Startplatz gewählt hat.
Zweiter Zug:
Die waagerechte und die senkrechte Geschwindigkeitskomponente müssen je um einen Knoten verändert werden (plus oder minus).

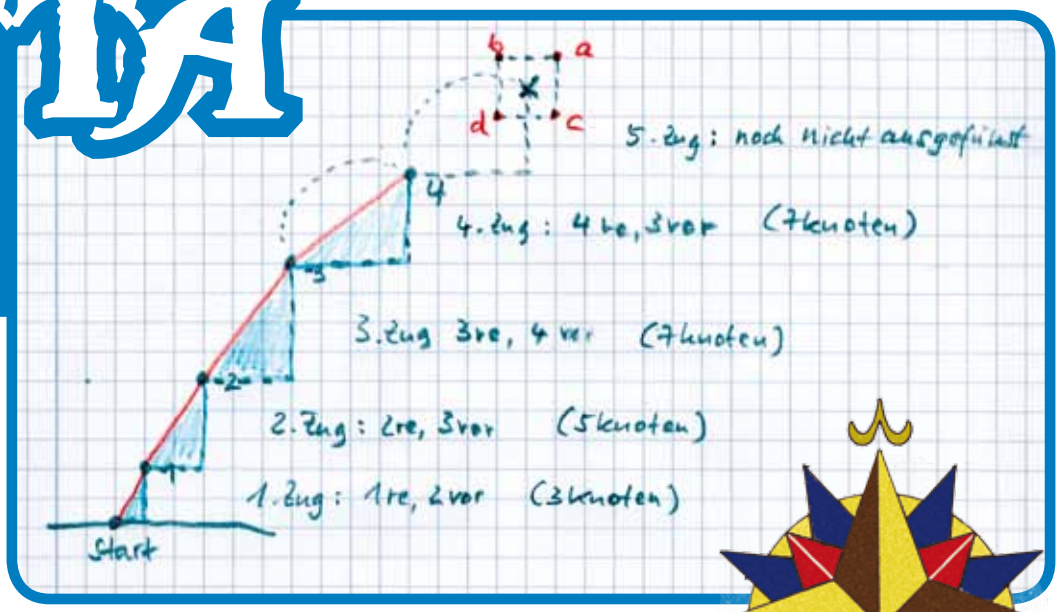
Beispiel

Erster Zug: 1 rechts, 2 vorwärts (3 Knoten)

Nun hat der Segler für den **zweiten Zug** vier Möglichkeiten:
a) 2 rechts, 3 vorwärts (5 Knoten)
b) 0 rechts, 3 vorwärts (3 Knoten)
c) 2 rechts, 1 vorwärts (3 Knoten)
d) 0 rechts, 1 vorwärts (1 Knoten)
Nehmen wir an, er hat sich für Möglichkeit a) entschieden, das heißt er segelt volle Kraft voraus und beschleunigt auf 5 Knoten. Er segelt also 2 rechts, 3 vorwärts zu Punkt 2.

Für den **dritten Zug** hat er nun genauso wieder vier Möglichkeiten.
a) 3 rechts, 4 vorwärts (7 Knoten)
b) 1 rechts, 4 vorwärts (5 Knoten)
c) 3 rechts, 2 vorwärts (5 Knoten)
d) 1 rechts, 2 vorwärts (3 Knoten)

EGATTA

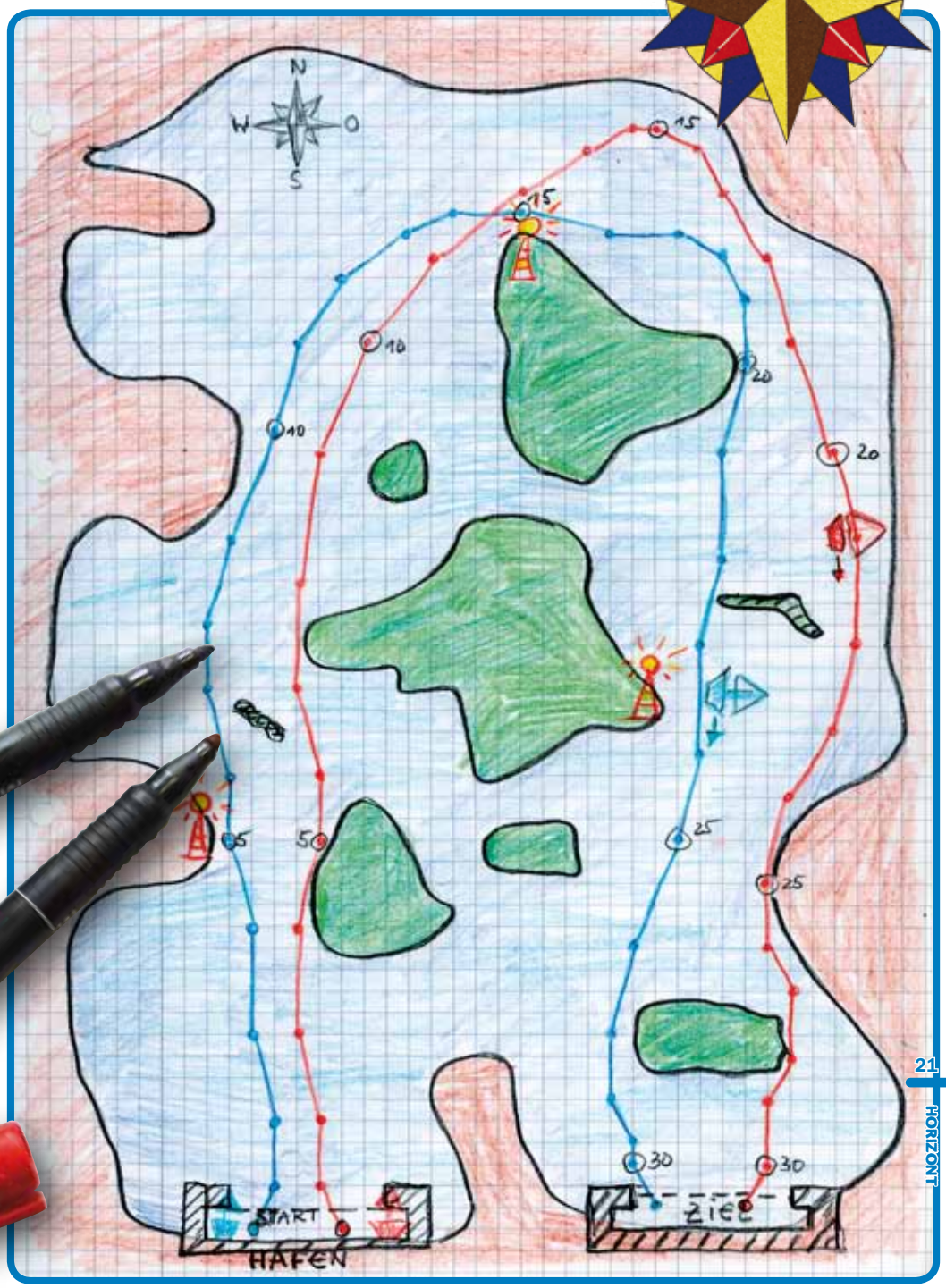


Unser Beispielsegler hat es eilig und entscheidet sich, hart am Wind, wieder für Möglichkeit a), beschleunigt also auf 7 Knoten.
Er segelt also 3 rechts, 4 vorwärts zu Punkt 3.

Für den **VIERTEN ZUG** hätte er wieder vier Möglichkeiten.
a) 4 rechts, 5 vorwärts (9 Knoten)
b) 2 rechts, 5 vorwärts (7 Knoten)
c) 4 rechts, 3 vorwärts (7 Knoten)
d) 2 rechts, 3 vorwärts (5 Knoten)
Er nimmt Möglichkeit c) und so weiter.
Die nächsten vier möglichen Positionen siehst du auf der Zeichnung.

Man findet die vier Möglichkeiten der neuen Position auch, indem man die zuletzt gesegelte Strecke um sich selbst verlängert und einen der vier Eckpunkte (a, b, c, d) des Quadrats um den gedachten Verlängerungspunkt x als neue Position wählt.

Mit etwas Übung klappt das sehr gut, Captain Cook hat für seine Seefahrt länger üben müssen.



Der Bayernwald-Hajk Teil V

Das Geheimnis des Höllbachgsprengs

Nach einer unheimlichen Fastbegegnung mit einem Luchs waren die 12 Rangers vom Stamm 25 Havensburg auf ihrer Tour über die Gipfel des Bayrischen Waldes im Falkenstein-Schutzhaus untergekommen und freuten sich auf die Fortsetzung der erlebnisreichen Wanderung in Richtung Rachel-Berg. Dabei waren die fünf Mädchen des Giraffenteams mit Teamleiterin Lizzy und die sehr männlichen Raben mit ihrem Anführer Ludwig. Es war nicht ausgeblieben, dass sich bei dieser brisanten Besetzung auch manches abspielte, zwischenmenschlich und so. Lizzy und Ludwig, die gemeinsam die Verantwortung für den hammerharten Hajk trugen, waren sich schon ziemlich nähergekommen bei der schwierigen aber reizvollen gemeinsamen Aufgabe, zehn gemischte Ranger im pubertierenden Alter freundschaftlich und doch ordentlich über den Bayernwald zu führen. Sie waren wirklich super gut drauf, die beiden Leiter und waren auch in der Art, wie sie ihre Zuneigung zueinander der ausdrückten vor den anderen angenehm zurückhaltend. Das Verhältnis der Gruppe gut. Nein, nicht nur die beiden, alle waren glücklich und begeistert und zu einem herzusammenvorragenden Team gewachsen.

Charly und Babs, die Scouts auf dem Hajk mit der Aufgabe der Streckenplanung, stimmten den Rest schonungslos auf die Tagesetappe ein: „Das wird unsere längste Etappe. 24 km mit 9 Stunden Berg und Tal sind heute angesagt. Seid ihr bereit?“ Das Ziel für heute war schon heftig. Vielleicht wollte sich gerade deshalb niemand die Blöße geben Abschwächelungstendenzen zeigen. „Allzeit bereit!“ tönte es vielstimmig zurück, wenn auch mit leicht unsicheren Untertönen. Michael und auch Inga hatten ziemliche Blasen an den Füßen bekommen, die aber aufgegangen und am Abend mit Wundpuder behandelt worden waren. Ein Blasenpflaster hatte Lizzy im Gepäck gehabt. Da mussten sie durch, aber es war ja nicht ihr erster Hajk. Tina und Claudia lasen noch ein Stück aus der Bergpredigt vor und dann zog Ludwig seine Mundharmonika aus der Tasche, stimmte „im Frühtau zu Berge...“ an und sie marschierten vom 1315 Meter hohen Falkenstein bergabwärts in Richtung des Höllbachgsprengs. Auf wurzligem Pfad ging es durch lichten Hochlagenfichtenwald zunächst den Höhenrücken entlang. Dann folgten sie, vorbei an Felsen und Baumriesen den kleinen Steig durch das Urwaldgebiet hinab zum Höllbachgspreng, dem kleinen Wasserfall des Höllbaches.

Babs, die mit ihrer Karte ganz vorne ging, war auf einmal abrupt stehengeblieben. „Halt, Stopp, da stimmt was nicht!“ rief sie nach hinten und bedeutete den nachfolgenden Rangers mit einer Handbewegung, ebenfalls stehenzubleiben. „Was ist jetzt schon wieder?“ fragte Jens, der Proviantwart, der ein recht pünktlicher Mensch war und die ständigen Unterbrechungen und Zeitverschiebungen nicht so richtig mochte. „Heute dürfen wir uns nicht aufhalten lassen, sonst schaffen wir’s nie bis zum Rachel,“ motzte er etwas. Doch da hörten sie alle das eigenartige Heulen, wie von einem weinenden Kind. „Auf der Strecke sind halt auch Kinder unterwegs, na und?“ meinte Jens unbeeindruckt. „Vielleicht ist es auch der Höllenhund vom Höllbachgspreng. Die Einheimischen meinten doch früher immer, dort sei der Eingang zur Hölle, nur weil dort auf den Felsen so schwefelgelbes Farn wächst,“ meinte Simon, der zur Vorbereitung auf den Hajk auch schon ein paar alte Bayernwaldgeschichten gelesen hatte. Doch Babs, die sehr mutig war, hatte schon den Rucksack abgelegt und war über ein paar kreuz und quer liegende Urwaldstämme in die Richtung des merkwürdigen Weinens geklettert und hatte die Ursache des Weinens entdeckt. „Kommt schnell, da ist so ein Wuschelhund, der sich in etwas verfangen hat,“ rief sie den anderen zu, die jetzt auch neugierig geworden waren. Tatsächlich, da war ein Hund, ganz allein im Wald und als er die vielen Rangers auf sich zukommen sah, bekam er Angst und jaulte wieder mit gesträubtem Fell und eingeklemmtem Schwanz. Sven, der selber einen Hund zu Hause hatte, warnte: „Halt, bleibt mal alle stehen, der hat ja voll Angst, da kann es leicht sein, dass er in seiner Angst jeden beißt, der ihm zu nahe kommt. Lasst mich alleine zu ihm, ganz langsam.“ Das taten sie und Sven, der selber früher viel Angst hatte, wuchs über sich selbst hinaus und näherte sich alleine dem festsitzenden Hund, der an seiner rechten Pfote deutlich blutete. „Brav, Hundi, brav“ beruhigte Sven den Hund und der lies ihn auch herankommen ohne zu beißen. Irgendwie spürte der Hund, dass das seine Rettung war. Er hatte sich in ein Gewirr von altem Stacheldraht verfangen, was hier im früher umkämpften Grenzgebiet zwischen Ost und West überall zu finden war, und kam nicht mehr los. Er zitterte am ganzen Leib, als Sven mit viel Mühe ihn vorsichtig aus dem Stacheldraht befreite. Als Sven ihn liebevoll streichelte beruhigte sich der arg zerzaust aussehende Mischlingshund und leckte dem Sven die Hand vor Dankbarkeit. Schnell war der Hund mit Wundpuder und einer Mullbinde aus der Hajkapotheke behan-

delt und lies sich, da er nicht laufen konnte, von Sven sogar tragen. „Was machen wir jetzt mit dem? Der sieht so herrenlos aus.“ fragte Babs Ludwig, dessen Rat in solchen schwierigen Fällen doch sehr gefragt war. „Ja, klar, hier können wir ihn nicht lassen. Wir nehmen ihn mal bis zum nächsten Haus mit und fragen dort.“ Ludwig hatte richtig entschieden und so war unsere Rangers-Gruppe wieder um einen ungeplanten Hajkkamerad größer geworden. Nachdem sie den Wasserfall der Höllbachschlucht passiert hatten, gingen sie den Bergmischwald hinunter zur Höllbachschwelle, wo sie auf einen Parkranger trafen, der wohl die Aufgabe hatte, zu schauen, dass die Wanderer und auch Hunde auf den Wegen bleiben. „Hi Rangers“, begrüßte sie der nette Parkranger. Die Kunde von den Namenskollegen Royal Rangers war sogar schon bis zu ihm in den hintersten Wald vorgedrungen. „Wen habt ihr denn da aufgesammelt? Das ist ja der Hund von der alten Kräuterresl. Was ist denn mit dem passiert? Wenn ihr an der nächsten Wegkreuzung, wo der große Ameisenhaufen ist, links reingeht, seht ihr nach ein paar hundert Metern das kleine Häuschen von der alten Frau Gstöttner, die wir hier die Kräuterresl nennen. Die gehört sozusagen zum Inventar unseres Waldgebietes. Die wird sich freuen. Sie war schon untröstlich, weil ihr Hund verschwunden war, was sonst nicht seine Art ist.“ Das Haus, oder besser die Hütte der alten Gstöttner erinnerte sie an das Märchen von Hänsel und Gretel, doch es war immerhin mit schönen Blumen geschmückt und hatte frisch gestrichene Fensterläden und sogar eine Glocke. Als sie dem Häuschen näherkamen bellte der Hund. Die Kräuterresl kam gleich vom Garten hinter dem Haus hervor und rief: „Mei Seppi, wo hos’n du di rumtrie’m? Oider Schorsch. Jo mei, bin i froh, Maderln un Buam, so a Freid macht’s ihr mir. Wo habt’s ihr denn den auftriabm. Den oiden Sepp?“ Schnell war der Kräuterresl erklärt, wie und wo der alte Sepp gefunden wurde und sie war sichtlich beeindruckt von der Wohltat, die die Rangers dem alten Sepp getan hatten. „Ist doch Ehrensache – als Royal Rangers helfen wir gerne, wo Not ist,“ erklärte Lizzy. Die Kräuterresl lies es sich aber nicht nehmen, sie zu einem Glas Heidelbeersaft mit Quellwasser einzuladen und strahlte vor Wiedersehensfreude mit ihrem struppigen Hund. „Ich möcht euch auch a richtige Freud machen. Ihr seid so liabe Leut, wie i scho lang gar kaine mehr troffen hab, als wärn se ausgstorben, die Guatn.“ Die Kräuterresl ging ins Häuschen und kam bald mit einem Kästchen zurück, dem sie ein kleines zusammengerolltes versiegeltes Schriftstück entnahm und dem Ludwig mit bedeutungsvoller Miene überreichte. „Dös hon i scho so lang aufghom. Dr Herrgott hots mir zeigt, dass i mein klanen Schatz an eich weitergem soll. Ihr ghörts zu den Guatn, dös merkt ma.“

Dann setzte sich die alte Frau Gstöttner auf die Bank vor ihrem Haus und erzählte den gespannten Rangers mit gedämpfter Stimme als ob es niemand anders hören durfte, von den Jahren, als sie noch jung und schön gewesen war. Dass dies wirklich einmal so war, konnte der aufmerksame Beobachter an ihrem Gesicht mit den noch immer blitzenden Augen erahnen. Sie war als junges Mädchen in den so genannten gläsernen Winkel des Bayrischen Waldes gekommen und hatte bei den Kolbinger’schen Werkstätten als Schleiferin in der Glashütte bei Frauenau Arbeit angenommen. Beim Mai-Tanz war sie mit ihrer schönen Gestalt und ihrer fröhlichen Art einem Sohn des damaligen Glasbarons aufgefallen und sie hatten sich unsterblich ineinander verliebt. Doch leider war die Heirat aus Gründen, die sie den Rangers nicht preisgab, nicht zustande gekommen und so kam es, dass Theresa – so war ihr voller Name – sich in die Einsamkeit des Waldes zurückgezogen hatte und auch später nie heiratete. Der reiche Großgrundbesitzersohn hatte ihr dafür ein besonders schönes Stück Land, das wie eine Insel inmitten der zur Glashütte gehörenden Wälder lag, auf Lebzeiten zur Verfügung gestellt. „Wenn ihr des Papier nehmts und dem Baron nach Frauenau ins Schloß bringts und nur ihm persönlich übergebts, dann mögt ihr dort bestimmt a guate Belohnung kriang. Pfüt euch ihr Pfadis!“ sprach sie bewegt, konnte das Weinen dabei kaum unterdrücken und zog sich deshalb schnell in ihr Häuschen zurück.

„Was war das jetzt?“ brach Markus das Schweigen. „Sieht so aus, als wären wir jetzt plötzlich Geheimnisträger geworden.“ „Frauenau liegt aber gar nicht auf unserer Strecke,“ gab Charly, die mit Babs die Strecke geplant hatte, zu bedenken. „Wir wollten doch direkt zum Rachel weiter.“ „Willst du dir die gräfliche Belohnung durch die Lappen gehen lassen?“ antwortete Jens und bald war klar, man wollte lieber das Abenteuer nehmen wie es sich entwickelte. Sie waren ja aufgebrochen, um was zu erleben. Und so wanderten sie ungeplant weiter Richtung Süden nach Frauenau, wo die Familie eines der letzten verbliebenen so genannten Glasbarone, Freiherr von Kolbinger, seine weltberühmte Glasmanufaktur betrieb.

Inga, deren Füße richtig weh taten, war froh, dass die Etappe dann kürzer würde und mit Simon an der Seite konnte sie auf einmal wieder fröhlich lachend vorne weg laufen, als wäre der Hajk ein Spaziergang.

Vor dem Gutshaus angekommen, läuteten sie an der Glocke und wurden von einem Dienstmädchen begrüßt, das aufmerksam die Rangerkluften betrachtete. „Wir sind Pfadfinder und möchten gerne zum Herrn Baron. Wir haben ihm etwas Wichtiges persönlich zu überbringen.“ Ludwig war nun als der erwachsene Anführer in seinem Element. Es brauchte ein wenig Überredungskunst und erst nach dem Hinweis auf die Kräuterresl wurden sie vom Dienstmädchen in den stilvoll eingerichteten Empfangsraum des herrschaftlichen Anwesens geführt, dem man ansah, dass man mit Glaskunst auch heute noch gutes Geld verdienen konnte. Überall waren alte Gemälde und Fotos aus der Geschichte des Gutes, die immer mit der Geschichte des Glases zusammenhing, aufgehängt und die Freunde studierten die interessanten Darstellungen und Dokumente der alten Glasmacherskunst, die bis ins 15. Jahrhundert zurückreichten. Da kam er die Treppe herunter, strahlend blaue Augen im fein geschnittenen Gesicht, silbergraue Haare mit gepflegtem Bart, im dunklen Anzug, weißen Hemd und roter Krawatte – ganz der Glasbaron. „Ah, die Royal Rangers besuchen mich? Was führt euch denn hier her? Wie seid ihr denn an die Frau Gstöttner gekommen?“ Wieder waren die Freunde vom Stamm 25 Havensburg überrascht, im Gläsernen Winkel als Royal Rangers bekannt zu sein. Doch als ihnen der von Kolbinger sagte, dass sein Enkel, der bei München wohne, auch bei den Rangers sei, da kam auf einmal Freude und Stimmung auf. „Das ist schon kein Zufall, dass gerade ihr die Frau Gstöttner getroffen habt,“ meinte der Baron, und bemerkte, dass auch er an Gottes Führung glaube und diese in seinem Leben immer wieder erlebt habe.

Das versiegelte Schriftdokument nahm der Baron ohne Umschweife entgegen, doch er machte sich keine Mühe, seine Erregung vor den Rangers zu verbergen. Offenbar ahnte er, was darin verborgen sein könnte. „Ihr dürft als Zeugen dabei sein, wenn ich das Siegel meiner“, er kam etwas in Stocken, „alten Freundin breche. Möglicherweise könnte ich eure Hilfe noch brauchen, wenn das drin ist, was ich vermute.“

Er brach beherzt das Siegel und es kamen zwei schon etwas vergilbte Dokumente hervor. Eines war ein handgeschriebener Brief, den der Baron an sich nahm, das andere, welches er auf das große eichene Sideboard legte, sah aus wie eine selbst gezeichnete Karte, oder besser gesagt ein Kroki.

HP

Schluss mit angesabbelten Halstuchspitzen!

Ein Problem, das jeder Ranger kennt: Man kommt mit einem noch nicht gewickelten Halstuch zum Treff und fragt dann jemanden, ob er schnell helfen kann. Der antwortet: „Klar, kein Problem, gib her!“ Und dann passiert es: Er nimmt die beiden schmalen Spitzen in die Hand und die breite Spitze kommt in seinen Mund! Das klappt zwar, aber es ist schon sehr eklig, auch für den, der die Spitze im Mund hat. Immerhin könnte an dem Halstuch ja doch allerhand dran sein, was widerlich ist. Wir haben keine Kosten und Mühen gescheut, für euch eine Lösung dieses Problems zu suchen.

Maßnahme

Im letzten Horizont hatten wir euch deshalb ja nach Halstuchwickelmaschinen gefragt. Dass dabei so viele und so coole Vorschläge rauskommen, hätte keiner von uns erwartet. Für uns war es dadurch um so schwieriger, die drei besten Maschinen auszuwählen. Daher haben wir uns entschlossen, alle zugesendeten Maschinen vorzustellen, da wir euch keine Idee vorenthalten wollten.

Bewertung

Wie ihr seht, haben wir als Bewertungsskala den Halstuchknotenfaktor angewendet und in den vier Kategorien „Stil-Faktor“, „Praxistauglichkeit“, „Kreativität“ und „Wickelergebnis“ verteilt. Besonderheiten wurden beim „Sonderbonus“ zusätzlich mit bis zu fünf Knoten-Punkten be“knotet“.

Ein Knoten: Dann vielleicht doch besser vollsabbern lassen.
Zwei Knoten: Kann was, passt schon, eigentlich ganz gut sogar.
Drei Knoten: Beachtlich, brillanter Anblick, das Halstuch!
Vier Knoten: Der Neid der restlichen Rangers ist sicher.
Fünf Knoten: Ich lasse mich nie wieder ohne ein von diesem Gerät gewickeltes Halstuch blicken!

Auf den nächsten drei Seiten seht ihr die Sieger und alle anderen eingeschickten Maschinen. Die drei Gewinner bekommen von uns einen einzigartigen, eigentlich selber schon preisverdächtigen Pokal zugeschickt.

Steffi und andi.

RTEIN

TESTSIEGER

Produkt/Name: Der Stab

Entwickler: Königstiger-Team (Stammposten 207 Freising)

Maße: 1,20 m x 0,01 m x 0,01 m

Material: 2 Stäbe, Gummis

Stil-Faktor:

Holz gehört zwar zum Leben des Pfadfinders, aber schöner wären dünne selbst geschnitzte Zweige gewesen. Auch die Gummis erinnern mehr an Büro, wobei sie hier sehr dienlich sind.

Praxistauglichkeit:

Das Wickeln mit dem Stab ist einfach und schnell durchführbar. Auch nimmt er wenig Platz am Ort des Stammtreffs in Anspruch. Schlicht und Nachvollziehbar sind die passende Beschreibung.

Kreativität:

Einfach soll es sein und doch funktionieren. Die Idee des Stabs ermöglicht es auch Einzelpersonen ohne viel Aufwand ihr Halstuch optimal zu wickeln.

Wickelergebnis:

Das Ergebnis ist super!

Sonderbonus:

Keine Maschine benötigt weniger Material und Bauzeit als der Stab. Die Einfachheit der Durchführung ist hier ausschlaggebend.

Fazit: Der Stab überzeugt nicht nur durch sein gutes Ergebnis in der Wicklung, sondern genauso durch die kostengünstige Herstellung.

TESTURTEIL: Schlicht und ergreifend.

17

Produkt/Name: Birkenwickler

Entwickler: Truthahn-Team (Stammposten 273 Asperg)

Maße: 1,20 m x 1,00 m x 0,20 m

Material: Birkenholz, Sisal

Stil-Faktor:

Bauen wie echte Pfadfinder! Sisalschnur und Birkenholz. Wird der Birkenwickler nicht mehr gebraucht, kann man ihn über dem Feuer entsorgen (brennt auch, wenn es nass ist!)

Praxistauglichkeit:

Einmalig diese Maschine, im wahrsten Sinne des Wortes. Die Konstruktion ist zwar durchdacht, die Durchführung muss jedoch noch ein wenig überarbeitet werden.

Kreativität:

Birkenholz & Bünde und dann noch der Wickelmechanismus durch den Fuß. Super Idee und beim Testversuch hat es ja auch funktioniert.

Wickelergebnis:

Das Ergebnis ist sehenswert.

Sonderbonus:

Nachdem die anderen Maschinen alle mit der Hand bedienbar sind, ist es klasse, dass der Birkenwickler über einen Trittmechanismus verfügt.

Fazit: Auch hier müssen wieder richtige Bauprofis ans Werk. Doch ist der Birkenwickler mal gut gebaut, ist es eine Freude mit ihm das Halstuch zu wickeln.

TESTURTEIL: Unbesiegbar!

21

Hier

Produkt/Name: Double-Curler

Entwickler: Daniel Raab und Jonathan Edelmann (Stammposten 302 Sembach)

Maße: 1,60 m x 0,40 m x 0,75 m

Material: Holz, Schnur

Stil-Faktor:

Der Double-Curler ist komplett aus Naturmaterial gebaut und zeigt dadurch nicht nur den Ideenreichtum der beiden Entwickler, sondern auch ihre Absicht möglichst pfadfindermäßig zu bauen.

Praxistauglichkeit:

Das etwas mühsame Einspannen und wieder Abziehen wird durch die doppelte Auslastung der Maschine wieder wett gemacht. Die lange Bauzeit verhindert den Nachbau unterwegs.

Kreativität:

Der Aufbau des Double-Curler ist durchdacht und nicht unbedingt einfach. Die Idee, zwei Halstücher auf einmal wickeln zu lassen, gibt der Maschine ihren Clou.

Wickelergebnis:

Das Ergebnis kann sich sehen lassen.

Sonderbonus:

Der Double-Curler ist nicht nur komplett aus Naturmaterial, sondern auch mit Werkzeug gebaut, das ein Ranger meistens auf Tour dabei hat.

Fazit: Wenn man nicht all zu spät zum Stammtreff kommt, können sich sogar Zwillinge ihre frischgebügelten Halstücher zügig wickeln lassen.

TESTURTEIL: Fast wirklich spitzetoll!

3. Platz 19

Produkt/Name: Hajk-HWM

Entwickler: Familie Kortkamp (Stammposten 273 Asperg)

Maße: 1,20 m x 0,40 m x 0,40 m

Material: 2 Müllsäcke, Füllung

Stil-Faktor:

Das Aussehen der Hajk-HWM erinnert doch sehr an Tonne und Halde, trotzdem ist das Material nicht unbedingt rangerfern gewählt. Biomülltüten sähen zwar schöner aus, sind aber weniger praktikabel.

Praxistauglichkeit:

Eine Halstuchwickelmaschine, die ins Marschgepäck passt. Leicht herzustellen, leicht durchzuführen und auch leicht wieder aufzuräumen. Irgendwann später wird sie ihren ursprünglichen Zweck erfüllen.

Kreativität:

Tüfftler aus dem Schwabenland gab es ja schon immer, aber eine solche Maschine auf diese Weise zu entwickeln gebührt aller Achtung!

Wickelergebnis:

Das Ergebnis ist noch optimierungsfähig.

Sonderbonus:

Kein anderer Teilnehmer hatte die Idee, Müllsäcke zum Wickeln zu benutzen und daher bekommen die Entwickler einen Sonderbonus für ihre einzigartige Idee.

Fazit: Selbst unterwegs kann in Windeseile ein Halstuch gewickelt werden. Ich hoffe nur das keiner einen Müllsack benutzt, der tatsächlich mit Müll gefüllt ist.

TESTURTEIL: Simpel-kreativ.

18

Produkt/Name: Schrankkurbler

Entwickler: Skorpione-Team (Stammposten 276 Weingarten/Baden)

Maße: 1,20 m x 1,00 m x 0,20 m

Material: lange Liste :)

Stil-Faktor:

Die Sperrholzplatten geben dem Schrankkurbler einen gewissen Baumarkt-Stil. Auch die Zusatzelemente sind weniger rangerlike. Dafür ist der Zusammenbau um so professioneller.

Praxistauglichkeit:

Nachdem das Halstuch schnell eingespannt ist, wird es präzise um die Metallstange gewickelt. Auch das Ablösen des Halstuches ist eine Leichtigkeit.

Kreativität:

Der Schrankkurbler ist die top ausgebaute Standardvariante einer Wickelmaschine. Nett bemalt wird sie bald bei Stammtreffs nicht mehr wegzudenken sein.

Wickelergebnis:

Das Ergebnis ist super.

Sonderbonus:

Der Schrankkurbler sieht geschlossen zwar etwas klobig aus, ist nach dem Öffnen jedoch begehbar. Und hat man Dampf, kann man darin sein Halstuch bügeln.

Fazit: Die benutzerfreundliche Bedienung bietet jedem Ranger ein schnellgewickeltes Halstuch.

TESTURTEIL: Ingeniööös.

2. Platz 20

WERDEN SIE GEWICKELT ...

Produkt/Name: HWM 30

Entwickler: Anka & Simone (Stammposten 30 Esslingen) u.a.

Maße: 1,20 m x 0,40 m x 0,04 m

Material: Halterung, Stange, Gewicht

Stil-Faktor:

Schraubzwingen und Baumarktholz geben der HWM 30 zwar ihr typisches Aussehen, aber leider nicht das gewünschte pfadfindermäßige Outfit. Details könnten alternativ hergestellt werden.

Praxistauglichkeit:

Kinderleicht lässt sich ein Halstuch in die HWM 30 einspannen und wieder ablösen. Durch Kurbeln wickelt sich das Tuch gleichmäßig auf und das Ergebnis kann sich sehen lassen.

Kreativität:

Die HWM 30 ist die Grundform der typischen Halstuchwickelmaschine und damit ein stimmiges Konzept, das funktioniert aber nicht herausragend ist.

Wickelergebnis:

Das Ergebnis ist super.

Sonderbonus:

Mit der Hand kurbeln kann ja jeder. Die Maschine wird erst durch ihre verschiedenen Antriebe (z. B. Bohrmaschine) zu einem Highlight der Wickelkunst.

Fazit: Die beliebte und günstig zu bauende HWM 30 lässt bei zweckmäßigem Gebrauch kein Halstuch mehr schlampig aussehen.

TESTURTEIL: Klassisch gut.

17

Produkt/Name: Bogendreher

Entwickler: Familie Kopper (Stammposten 263 Seesen)

Maße: 1,20 m x 0,50 m x 0,02 m

Material: Holz, Draht, Schnur

Stil-Faktor:

Hier gilt die Devise „weniger ist mehr". Naturmaterial ergänzt mit Mitteln aus dem Alltag ergibt eine solide Maschine, die selbst Robin Hood nicht verschmäht hätte.

Praxistauglichkeit:

Der Bogendreher ist schnell hergestellt und dient seinem Zweck. Das Einspannen kann kleine Probleme bereiten, aber der Kurbeldraht lässt sich einfach einfügen. Nun muss man nur noch kurbeln.

Kreativität:

Die Form verleiht dem Bogendreher optisch eine einzigartige Grazie. Die Besonderheit der Maschine liegt darin, dass sie freischwebend arbeitet.

Wickelergebnis:

Das Ergebnis ist optimierungsfähig.

Sonderbonus:

Die Idee des Bogens, verbunden mit der Halstuchbefestigung aus Draht und Holz gibt dem Bogendreher das gewisse Etwas.

Fazit: Einfaches Wickeln auf pfadimäßigem Weg. Einspannen, Kurbeln, glatt streifen und fertig. Die haben den Bogen raus!

TESTURTEIL: Spannend gut.

18

Produkt/Name: Die Kurbel

Entwickler: Familie Meier (Stammposten 273 Asperg)

Maße: 1,70 m x 0,20 m x 0,20 m

Material: Metallstange, Wäscheklammer

Stil-Faktor:

Wenn man Holz nur so gut biegen könnte wie Metall, dann wäre die Kurbel simpel und rangermäßig. So ist sie leider nur simpel, aber dank ihrer Stabilität nicht zu verachten.

Praxistauglichkeit:

Die Kurbel wickelt ein Halstuch schnell auf und erzielt dabei ein gutes Wickelergebnis. Mit etwas Fantasie kann man die Maschine auch als Wanderstock gebrauchen.

Kreativität:

Die Standardidee wird hier s gewandt und bringt daher keine sonderlichen Neuheiten. Aber auch dies ist ein funktionstüchtiges Modell.

Wickelergebnis:

Das Ergebnis kann sich seh

Sonderbonus:

Die unzerstörbare Konstruktion jeden Ranger und seine vorhandenen oder nicht-vorhandenen Wickelkünste.

Fazit: Die Kurbel erzeugt ein sauber gewickeltes Halstuch fix und unkompliziert. Mit Bohraufsatz auf der Spitze könnte vielleicht sogar eine Quelle angebohrt werden.

TESTURTEIL: Sehr bodenständig.

16

Ein Schiff als Krankenhaus?

Man schippert über die Weltmeere, hilft den Menschen auf allen Kontinenten und erlebt viele Seeabenteuer. Geradezu bilderbuchmäßig war meine Vorstellung von den *Mercy Ships*. Und irgendwie ist auch etwas daran. Die Organisation unterhält mehrere Schiffe mit zahlreichen Operationssälen und Krankenbetten und einem Heer an ehrenamtlichen Helfern. Mit diesen werden vor allem afrikanische Häfen angefahren, um den Menschen vor Ort schnell und kostenfrei eine medizinische Versorgung zukommen zu lassen, die sie sich sonst nicht hätten leisten können. Alleine die *MS Africa Mercy* hat sechs Operationssäle und an die 80 Betten – ein ganzes Krankenhaus auf dem Wasser. Früher war sie als Eisenbahnschiff im Einsatz, bis sie von den *Mercy Ships* gekauft wurde. Und im täglichen Einsatz gegen das Leid von Menschen aus den ärmsten Ländern der Welt hat es auch irgendetwas abenteuerliches an sich, auch wenn man nicht wochenlang auf See unterwegs ist, denn die Schiffe liegen meist für ein halbes Jahr an, um dann vor Ort zu helfen. Schiffe haben den großen Vorteil, dass man eine gesamte Infrastruktur bereithalten kann und ständig flexibel in seinem Einsatzgebiet ist. So können dann verschiedene Häfen angefahren werden und man hat immer die gleiche Ausrüstung direkt vor Ort. Am Schiff werden dann Tumore, Geburtsfehler oder gar Kriegsverletzungen behandelt. Oft spricht sich in der Region schnell herum, wenn eines der großen weißen Schiffe angelegt hat. Es strömen tausende von Menschen herbei. Dann werden innerhalb von zwei Untersuchungstagen diejenigen ausgewählt, die man operieren kann.

Die „Africa Mercy“: eines der Krankenhausschiffe.

Die meisten Menschen kommen leidend, mit traurigen und toten Augen. Erschütternd für jeden ehrenamtlichen Mitarbeiter, aber ebenso aufbauend, wenn man nach der Operation ein herzliches Lächeln zurückerhält und man weiß, dass man Leben geschenkt hat. Krankheiten und Geburtsfehler werden in Afrika häufig noch als ein Fluch über der Familie gedeutet. Eine Operation bringt deshalb meist nicht nur Glück und Freude für den Patienten, sondern für eine ganze Familie, für ein Dorf, für das gesamte Umfeld. „Da gab es einen Jungen mit einer Gaumenspalte und als er gerade aufgewacht war schaute er sich im Spiegel an, lächelte und schlief wieder ein“. Eines der Erlebnisse, die Sabine Bullerjahn von den *Mercy Ships* Deutschland nicht so schnell vergessen wird.

Ein Schiff ist wie eine kleine eigene Welt. Eine Welt nicht nur mit Behandlungsräumen, sondern auch mit einer Highschool, auf der man einen ganz normalen Abschluss machen kann, einer Post, einem Friseur, einem kleinen Laden und sogar einer Bank. Und das ist auch nötig bei einer 450köpfigen Besatzung, die aus etwa 40 Nationen stammt, zu der aber nicht nur Ärzte und Krankenschwestern, sondern Fachleute aus allen Bereichen gehören. Das Besondere an der Arbeit auf dem Schiff ist die Gemeinschaft. Auf der einen Seite ist dies ein Vorzug, denn es entstehen sehr schnell ganz tiefe Freundschaften. Auf der anderen Seite fehlt auf dem Schiff ein Rückzugsort, wenn man einmal ganz alleine sein möchte.

Mitarbeiten kann übrigens fast jeder. Man sollte volljährig sein und mindestens vier Wochen kommen. Viele Fachkräfte opfern einfach ihren Jahresurlaub oder bleiben gleich für einige Jahre. Hat man Familie, dann kommt diese einfach mit. Gebraucht werden ungelernte Kräfte für allerlei Unterstützungstätigkeiten, medizinisches Personal aber natürlich auch richtige Seeleute, die mit Schifffahrt Erfahrung haben.

Bennet Pflaum, Stammposten 270 Landsberg

Eine Frau mit ihrem Kind und einem Foto von vor der Operation

Danke fürs Ko

Ein Interview mit einer Mercy-Ships-

Liberia hat 14 Jahre Bürgerkrieg hinter sich, ein zerstörtes Land, und dennoch voll Hoffnung. Seit einigen Wochen liegt nun die *MS Anastasis* am Dock der Hauptstadt Monrovia, das bisher größte zivile Krankenhaus-Schiff der Welt. Sie verfügt über drei komplett eingerichtete Operationsräume, eine Zahnklinik, ein Labor und eine Röntgenstation. Die Crew besteht aus rund 350 Mitarbeitern. Der **HORIZONT** bekam nun die Möglichkeit per Satellitentelefon mit Caroline Baer, einer Krankenschwester an Bord, zu telefonieren.

HORIZONT: *Wie ist dein Tag?*

Caroline: Im Moment haben wir noch keine Patienten, daher haben wir uns relativ spät um halb neun getroffen, hatten eine Andacht und haben dann eben Punkte besprochen, die noch wichtig waren, wie die Benutzung der Waschmaschinen, da wir gerade knapp an Wasser sind. Dann werde ich mich hinsetzen und den Emanuel, unser Handbuch, durcharbeiten und Materialien erstellen, um ortsansässige Krankenschwestern zu trainieren. Aber ab nächster Woche haben wir wieder normalen Schichtdienst.

H: *Für die Waschmaschinen, habt ihr da euer eigenes Bordwassersystem?*

Caroline: Wir haben Tanks auf dem Schiff mit einem relativ großen Fassungsvermögen, aber es reicht halt nicht so lange. Beim Wasserzufluss sind wir abhängig vom Hafen um Frischwasser zu bekommen. Wir haben keine Wasseraufbereitungsanlage an Bord. In Monrovia wurde das Wasserwerk an Land von unseren Ingenieuren wieder repariert. Obwohl wir dadurch wieder Wasser erhalten, müssen wir noch immer sparsam damit umgehen.

H: *Und wie spart ihr jetzt genau das Wasser?*

Caroline: Wir haben „ShipShowers“, wo wir nur eine Minute duschen dürfen und jede Person darf in zwei Wochen nur eine Waschmaschine füllen zum Waschen. Darüber haben wir eben dann noch gesprochen, dass wir als Krankenschwestern nicht fünf Tage den gleichen Kittel tragen können. Wir haben jetzt die Erlaubnis vom Kapitän, dass wir drei Kittel pro Woche waschen können.

H: *Hier für uns ist das ja kaum vorstellbar …*

Caroline: Ja, aber die Wasserversorgung hier in Monrovia ist noch viel schlimmer. Die haben nur wenige Brunnen, daher füllen sich Kinder Wasser in Tanks ab und verkaufen es oben auf dem Berg in Monrovia, weil es dort kaum Frischwasserleitungen gibt.

H: *Um was kümmert ihr euch gerade genau in Monrovia?*

Caroline: Da wir demnächst auf das neue Schiff *Africa Mercy* wechseln, da die *MS Anastasis* ausgemustert wird, ist unser ganzer Ablauf anders als normal. Normalerweise würden wir zuerst die Patienten aussuchen, denen wir auf dem Schiff helfen können. Dabei kommen meist 3000–4000 Leute. Aber diesmal hatten wir ein Team voraus geschickt, die diese Aufgabe im Landesinneren schon erledigt hat. So war der Operationsplan ausgefüllt bis zum Schiffswechsel.

H: *Wie ist die Lage und Stimmung an Land?*

Caroline: Die Menschen hier haben ganz große Hoffnung und Freude in ihrem Herzen, dass es jetzt aufwärts geht, da der Krieg zu Ende ist. Das beeindruckt mich wirklich. Die Stabilität des ganzen Landes ist immer noch sehr wackelig und es gibt viele Arbeitslose, obwohl sie jetzt eine feste Regierung haben.

H: *Wo hast du diese Freude erlebt?*

Caroline: Wenn ich hier z. B. in die Kirchen gehe, tanzen sie dort und sind wirklich begeistert und Gott total dankbar. Als das Schiff ankam, hatten wir eine Begrüßungsfeier und da haben viele Leute getanzt und gesungen. Das kam von innen heraus. Wir haben auch auf der Straße viele freundliche Leute getroffen. Letztens in der Stadt kam ein Mann auf uns zu und hat uns angelacht, uns die Hände geschüttelt und dann gesagt: „Danke fürs Kommen, ich bin so froh, dass ihr wieder da seid.“ Da war einfach dieses Strahlen auf dem Gesicht gewesen, was ich vorher in anderen Ländern nicht so gesehen habe. Es beeindruckt mich zu sehen, wie die Menschen so viel Hoffnung haben, obwohl natürlich auch einige wie leblos aussehen, wie mit Masken.

H: *Gezeichnet vom Krieg …*

Caroline: Ja, man sagt hier, dass es hier niemanden gibt, der nicht mindestens einen aus der Familie oder dem Freundeskreis verloren hat.

H: *Merkt man auch die Veränderung nach dem Krieg?*

Caroline: Das Land verändert sich, die Stadt verändert sich, es ist ordentlicher, es sieht wesentlich organisierter aus. Es werden immer mehr Häuser frisch gestrichen, renoviert, alle Einschussstellen werden neu verputzt und es werden viele neue Häuser gebaut, überall wird gebaut. Man sieht wirklich, dass die Bevölkerung Vertrauen in die Regierung hat, dass die Situation stabil bleibt und dass es aufwärts geht.

H: *Wie oft hast du eigentlich Gelegenheit zum Ausgang vom Schiff?*

Caroline: Wir können eigentlich gehen, wann wir frei haben. Im Hinterland Liberias ist das Rumreisen nicht ganz so einfach, da die Straßen halt sehr schlecht und unsicher sind. Als wir das erste Mal in Liberia waren, durften die UN-Arbeiter aus Sicherheitsgründen nur in geschlossenen Fahrzeugen durch die Stadt fahren. Zur gleichen Zeit sind wir mit unseren Fahrrädern herum gefahren, zum Markt oder zu Freunden. Wir vermitteln den Menschen ein normales Leben, dass wir ein Teil ihres Lebens sein wollen.

H: *Gibt es Möglichkeiten, wie man die Zeit dann auf dem Schiff verbringen kann?*

Caroline: Ich lese viel, schreibe E-Mails um den Kontakt nach Hause zu halten. Ich manage noch ein Café auf dem Schiff, in dem ich manchmal auch selbst arbeite. Samstags gibt es auch einen Kinoabend. Dann haben wir ein schönes Deck, wo man laufen gehen kann. Es ist eben nur 70 m lang, wo man dann hin und her rennen muss. Ist halt wie ein Käfig. Und wir haben einen kleinen Pool am Schiff, wo man kleine Runden schwimmen kann. Aber mit zwei Zügen ist man da durch …

H: *Olympiadisziplin kann man also nicht trainieren …*

MMEN
MITARBEITERIN

Caroline: Nein. Aber, wir haben Fahrräder am Schiff und die sind richtig cool. Wir haben ungefähr 18 Fahrräder von denen mindestens die Hälfte funktionieren. Die rosten halt auf dem Schiff unheimlich schnell durch die salzige Luft. Solange du dann freie Zeit hast, kannst du dann mit dem Fahrrad herumfahren. Ich bin oft mit dem Fahrrad eine Freundin besuchen oder zum Strand gefahren.

H: *Es gibt also auch Möglichkeiten seine Freizeit zu gestalten und mal etwas abzuschalten ...*

Caroline: Ist halt anders, als zu Hause. Die Leute müssen sich schon dran gewöhnen oder sich umstellen, weil man eben nicht alles zur Verfügung hat wie zu Hause.

H: *Was war die größte Umstellung für dich?*

Caroline: Mmh, Gott hat mich wirklich gelehrt, nicht mit Vorurteilen an Menschen heranzugehen, weil man so viele Leute trifft. Ich ging manchmal in den Speisesaal und dachte, der sieht komisch aus, die hat ´nen komischen Haarschnitt und damit hatte ich Vorurteile für eine ganze Menge von Menschen, die ich noch nie gesehen hatte. Ich versuche jetzt die Leute mit Gottes Augen zu sehen.

H: *Man lernt ja auch ständig neue Leute kennen, oder?*

Caroline: Ja, viele, oder man kennt sich halt vom Sehen. Und dann hat man auch seinen festen Freundeskreis. Aber die Leute gehen dann auch irgendwann wieder und man muss neue Freunde finden.

H: *Wie schaut es eigentlich mit Gemeinden aus?*

Caroline: Liberia ist christlich. Aber im Busch gibt es auch einige Namenschristen, die trotzdem zum Buschdoktor gehen. Sie haben irgendwann mal ihr Übergabegebet gesprochen, wurden evangelisiert, haben aber nie Jüngerschaft erlebt. Aber es gibt auch viele Christen, die Gott vertrauen, dass er ihnen gibt, was sie zum Leben brauchen.

Das Interview führte Bennet Pflaum

NTERVIEW

Witze!

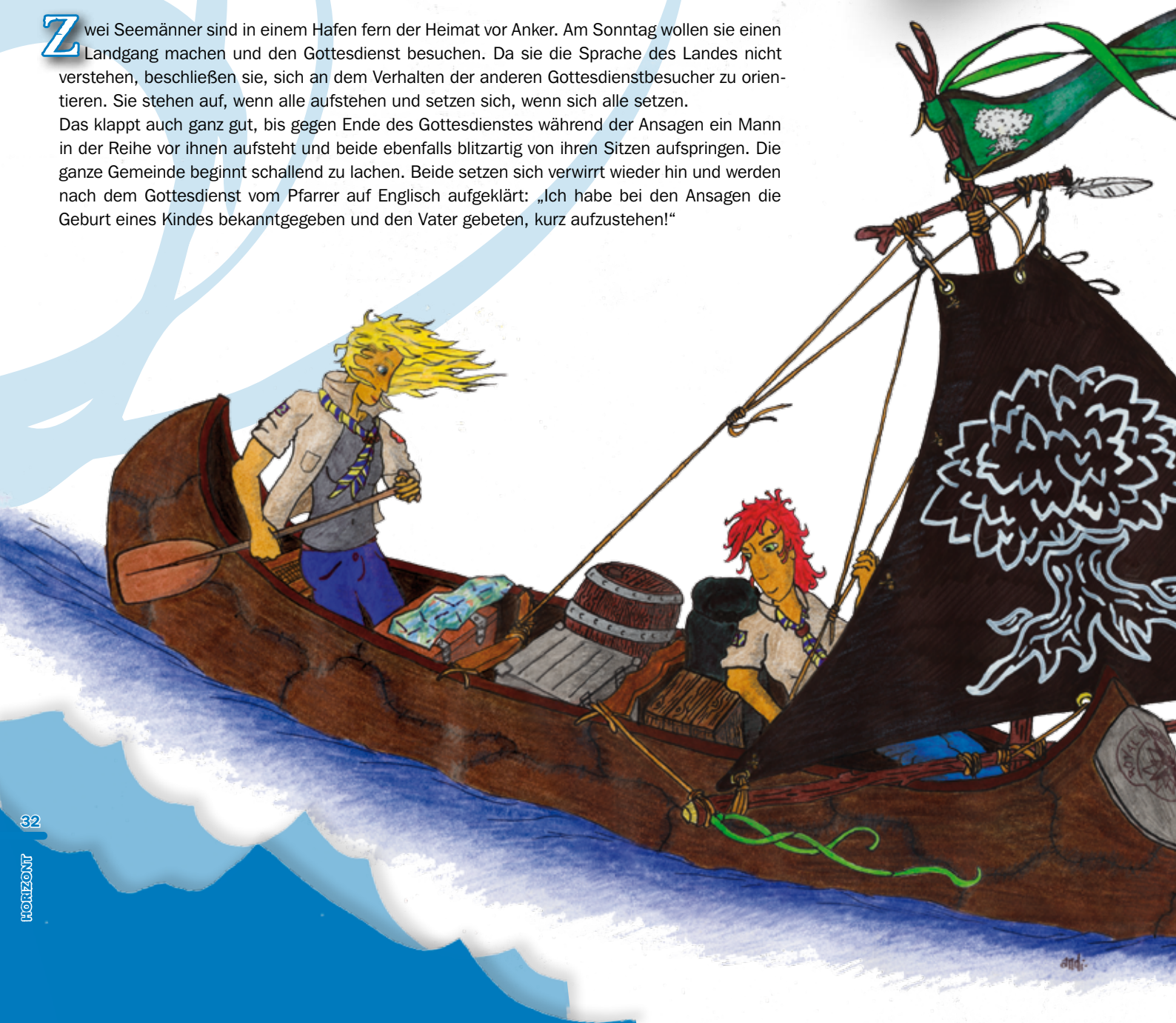
Der Schiffsjunge liegt in der Sonne auf dem Achterdeck, als der Steuermann zu ihm kommt und sagt, er solle das Deck schrubben. „Aber heute ist doch mein freier Tag!“, verteidigt er sich. „Das stimmte bis gerade“, erwidert der Steuermann, „aber wir sind soeben über die Datumsgrenze gefahren!“

Der Kapitän bestellt beim Mose einen Grog. Es herrscht starker Seegang und auf dem Weg von der Kombüse zur Kajüte des Kapitäns verschüttet der arme Kerl die Hälfte. Der Kapitän schickt ihn wieder zurück und als beim zweiten Versuch auch nur ein halb gefülltes Glas ankommt, muss der Schiffsjunge ein weiteres Mal laufen.
Er fragt den Smutje, wie er es immer schafft, dem Kapitän ein voll gefülltes Glas zu servieren. Dieser sagt: „Ich nehme in der Kombüse einen großen Schluck in den Mund und vor der Tür des Kapitäns kommt der Grog wieder in das Glas zurück!“

Warum werden bei der Marine nur noch Nichtschwimmer eingestellt?
– Sie verteidigen das Schiff länger.

Der alte Kapitän hatte eine seltsame Angewohnheit. Jeden Morgen nahm er in seiner Kajüte eine kleine Holzschatulle aus dem Schrank, öffnete sie und starrte einige Zeit hinein, bevor er sie wieder sorgsam verschloss. Keiner von der Schiffsbesatzung wusste, was sich in der Schatulle verbarg und die Spekulationen kursierten ständig auf dem Schiff. Als der Kapitän verstorben war, hatte der Steuermann die Aufgabe, den Nachlass des Kapitäns zu regeln. Dabei stieß er auch auf die Schatulle, die er sogleich mit vor Erregung zitternden Fingern öffnete. In ihr lag ein vergilbtes Blatt Papier, das folgende Aufschrift trug: „Backbord – links, Steuerbord – rechts“!

Zwei Seemänner sind in einem Hafen fern der Heimat vor Anker. Am Sonntag wollen sie einen Landgang machen und den Gottesdienst besuchen. Da sie die Sprache des Landes nicht verstehen, beschließen sie, sich an dem Verhalten der anderen Gottesdienstbesucher zu orientieren. Sie stehen auf, wenn alle aufstehen und setzen sich, wenn sich alle setzen.
Das klappt auch ganz gut, bis gegen Ende des Gottesdienstes während der Ansagen ein Mann in der Reihe vor ihnen aufsteht und beide ebenfalls blitzartig von ihren Sitzen aufspringen. Die ganze Gemeinde beginnt schallend zu lachen. Beide setzen sich verwirrt wieder hin und werden nach dem Gottesdienst vom Pfarrer auf Englisch aufgeklärt: „Ich habe bei den Ansagen die Geburt eines Kindes bekanntgegeben und den Vater gebeten, kurz aufzustehen!“



Warum

... haben Fische Schuppen?

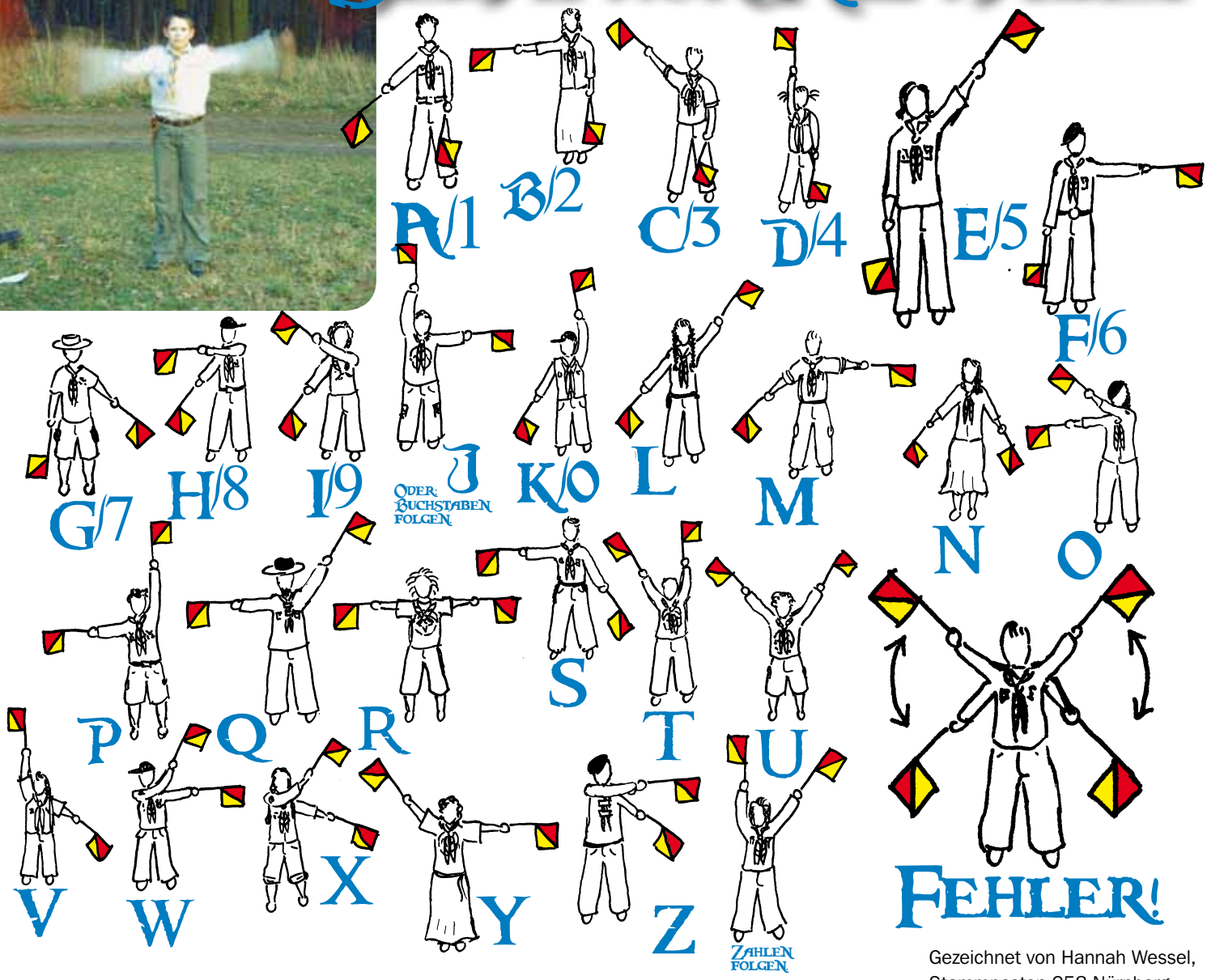
Diese Frage hat uns David Sheldrick vom Stammposten 334 Schüttorf gestellt. Danke!

Lieber David,
die Schuppen der Fische bestehen aus dem gleichen Material wie unsere Knochen, nur, dass sie ganz dünn sind. Sie liegen, wie Dachziegel auf einem Haus, immer leicht versetzt übereinander, so dass der Fisch dadurch von diesem dünnen Knochenpanzer geschützt wird. Wenn der Fisch also an einem scharfkantigen Felsen oder einer Unterwasserpflanze streift, kann er sich nicht so schnell verletzen.
Die Beweglichkeit des Fisches wird durch die Schuppen nicht eingeschränkt, da sie sich an den Fisch anpassen. Die Schuppen verbessern sogar noch das Vorankommen unter Wasser, da es durch sie keine Falten in der Haut des Fisches gibt, durch welche der Widerstand im Wasser höher wäre.

Fotowettbewerb

Auch in diesem Jahr gibt es wieder einen Fotowettbewerb. Schickt uns eure besten Bilder als Dia oder auf Papier, CD/DVD oder über den RR-Server (s. Impressum) und markiert eure fünf besten Bilder, die am Wettbewerb teilnehmen sollen. Achtet darauf, dass das Bild hoch aufgelöst ist, d. h. eine Auflösung von 300 dpi bei einer Größe von 9 x 13 cm hat. Das Motiv sollte richtig belichtet und nicht verwackelt sein und abgelichtete Personen sollten die Kluft ordnungsgemäß tragen.
Sendet uns die Bilder bis Ende Oktober 2007 unter Angabe von Namen, Adresse, Stamm, E-Mailadresse und Telefonnummer an:
Royal Rangers
HORIZONT-Redaktion
Heinkelstr. 43/1
73614 Schorndorf
E-Mail: redaktion@royal-rangers.de
Die besten Bilder werden dann natürlich im Horizont veröffentlich und vielleicht auch für andere Publikationen verwendet.
Als Preise winken diesmal für Platz 1 bis 10 Gutscheine von Outdoorläden im Wert von 80,– bis 15,– Euro.

Das Semaphor-Alphabet



Gezeichnet von Hannah Wessel, Stammposten 258 Nürnberg

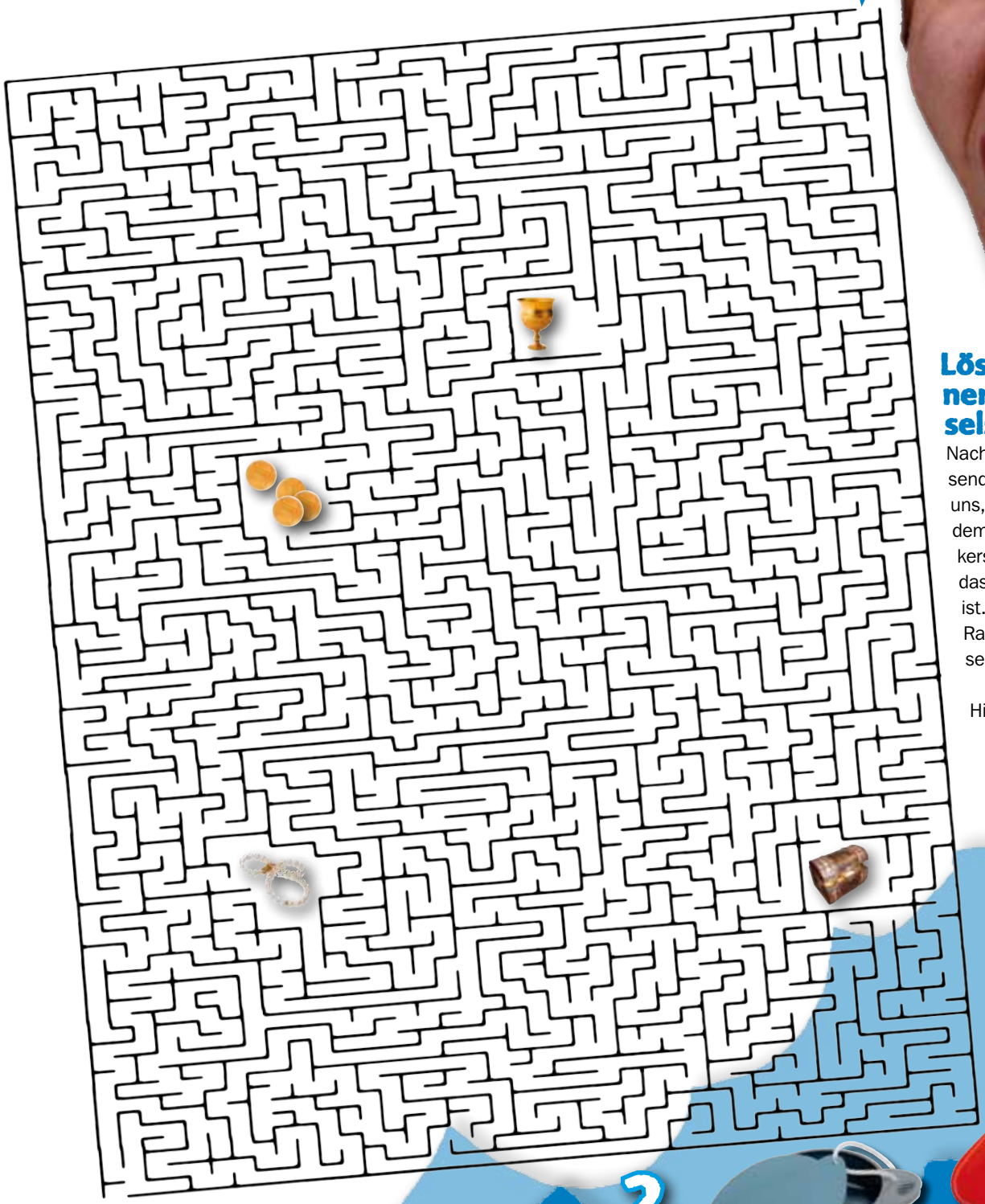
Was ist eigentlich ...

... ein Himmelskomiker? Schon wieder einer von den Begriffen, die wir Landratten nicht kennen. Das ganze Heft scheint mit diesen Fachwörtern überfüllt zu sein. Darum haben wir hier die Begriffe erklärt, die für echte Seefahrer wichtig waren. Beim nächsten Ausflug auf einem Schiff kannst du den Kapitän damit sicherlich beeindrucken. Ach ja, und bevor ich es vergesse, als Himmelskomiker bezeichnet man einen Seemannspastor. Diese sehen ihren Dienst unter Seeleuten und helfen ihnen für die kurze Zeit an Land ein zu Hause zu haben.

Achtern	hinter dem Schiff (Fahrtrichtung)
Anheuern	Vertragsabschluss für die Arbeit als Seemann
Backbord	linke Seite des Schiffes
Boje	Schwimmkörper, der auf nicht sichtbare Gefahren unter Wasser hinweist oder Positionen markiert
Bug	vorderes Schiffsende
Bullauge	rundes Fenster
Deck	Ab“deck“ung des Schiffsrumpfs, auch Zwischenböden im Schiff werden Deck genannt
Dock	ist ein Hafenbecken mit einer Vorrichtung (Tor), die es erlaubt, das Becken leerzupumpen, um dann das eingefahrene Schiff trocken liegen zu haben
Entern	Erobern eines gegnerischen Schiffes
Gangway	Zugangstreppe zum Besteigen eines Schiffes, Verbindung vom Schiff zum Pier
Grog	heißes Wasser mit Rum und Zucker
Havarie	Schiffsunglück
Heck	hinteres Schiffsende
Kajüte	Schlafraum der Matrosen
Kiel	Am Boden des Schiffes angebrachte Längsversteifung, „Rückgrat des Schiffes“

Klampe	Vorrichtung zum Befestigen von Tauwerk
Knoten	Geschwindigkeitsmaß, 1 Knoten = 1 Seemeile = 1,852 km/h
Koje	Schlafplatz an Bord
Kombüse	Schiffsküche
Krängung	Schräglage des Schiffes
Lee	dem Wind abgewandte Seite
Luv	dem Wind zugekehrte Seite
Meuterei	Aufstand gegen Vorgesetzte
Pier	Anlegestelle zum Be- und Entladen eines Schiffes
Poller	kurzer Pfahl aus Metall oder Holz zum Festmachen eines Schiffes
Schot	Leine, mit der man die Segeleinstellung verändern kann
Smutje	Schiffskoch
Stapellauf	Zu-Wasser-Lassen eines neuen Schiffes in der Werft
Steuerbord	rechte Seite des Schiffes
Werft	Betrieb zum Bau und zur Reparatur von Schiffen
Zenit	Der Punkt am Himmel, der genau senkrecht über dem Ort ist, an dem man sich befindet

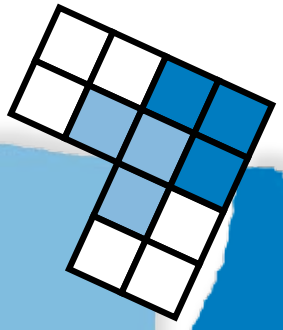
Rätsel



Lösung und Gewinner des letzten Rätsels

Nachdem wieder sehr viele Einsendungen kamen, freuen wir uns, Simon Schwitzgebel aus dem Stammposten 89 Weikersheim mitteilen zu können, dass er diesmal der Gewinner ist. Sein Wunsch war die Royal Rangers Kapuzenjacke und diese wird bald bei ihm eintreffen.

Hier die Lösung des Rätsels:



3.

2.

1.

Die Frage

Welche Schätze findet man auf dem Weg durch das Labyrinth?

Der Preis

Als Preise gibt es diesmal, gesponsort von www.outbreak-shop.de, ein Meal-Kit, einen Spillfree-Cup und einen Spork.

Die Teilnahmebedingungen

Du darfst nicht älter als 17 Jahre sein.

Der Einsendeschluss

Schicke uns deine Lösung bis zum 31.07.2007 per Post an HORIZONT Redaktion – Stichwort „Rätsel“ – Heinkelstraße 43/1 – 73614 Schorndorf oder per Fax an (0 71 81) 60 59 103 oder per E-Mail an redaktion@royal-rangers.de.

Vergiss dabei nicht, deinen vollen Namen und Adresse, Telefon und E-Mail (für Rückfragen) sowie dein Alter und deinen Stamm anzugeben.

Für diesen Horizont wurde die Computermaus 291860 mal geklickt und der Mauszeiger hat sich 19 km 651 m und 49 cm bewegt! Hat diesmal bisschen länger gedauert, ist dafür bisschen dicker geworden.

Überlebt!

Fischer aus Mexiko tauchen nach neun Monaten auf der anderen Pazifikseite auf.

Am 28. Oktober 2005 liefen fünf Fischer von Sinaloa in Mexiko mit ihrem neun Meter langen und drei Meter breiten Boot aus, um Haie zu fangen. Dann hatten sie einen Motorschaden, den sie nicht reparieren konnten. Neun Monate lang trieben sie steuerlos über den Pazifik.

Jesus Vidana, einer der überlebenden Fischer sagte: „Wir haben überlebt und nie die Hoffnung verloren, weil wir Tag und Nacht gebetet haben.“ Glücklicherweise hatten die Fischer nicht nur einen Kompass an Bord, sondern auch das Wort Gottes. Das regelmäßige Lesen der Bibel, die sie dabei hatten, gab ihnen Hoffnung und Zuversicht. Sie aßen rohen Fisch, rohe Enten und Möwen und tranken Regenwasser. Die Fische fingen sie mit Angelhaken, die sie an Elektrokabeln ihres kaputtgegangenen Motors befestigten. Zwei der Fischer starben jedoch, weil sie das rohe Fleisch der gefangenen Tiere nicht essen wollten. Mehrfach sahen sie Schiffe, die jedoch an ihnen vorbeifuhren, ohne zu reagieren. Am 9. August 2006 wurden sie von einem Thunfischfängerschiff nach neun Monaten in der Nähe der Marshall Inseln gerettet, halb verhungert, erschöpft, ausgebrannt, aber gesund. Sie waren mit ihrem Boot 8000 km weit abgetrieben. Einer der Männer konnte nach seiner Rettung sogar ein kleines Baby in den Arm nehmen, das seine Frau während seiner langen unfreiwilligen Abwesenheit auf die Welt gebracht hatte.

Berühmte Weltumsegler

Die erste Weltumsegelung gelang dem Offizier der Expedition Magellan, Sebastian del Cano, der vom 20.9.1516 bis zum 8.9.1519 mit dem Schiff *Victoria* unterwegs war.

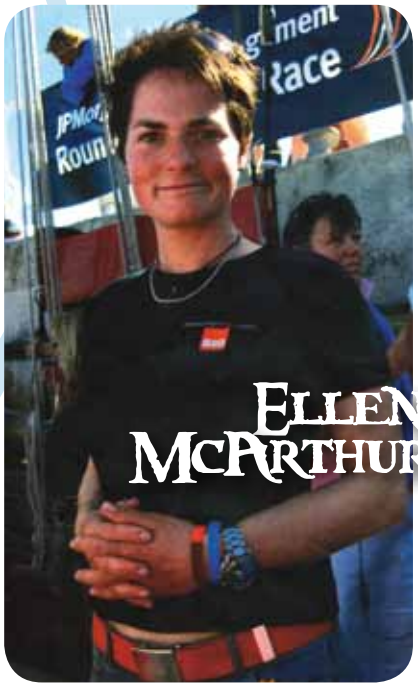
Der erste Alleinweltumsegler war der Amerikaner Joshua Slocum mit dem nur 11,5 Meter langen Holzboot *Spray*. Er benötigte dafür 1895–1898 über drei Jahre.

Der dafür von der Queen geadelte Sir Francis Chichester brauchte dagegen mit seiner einhandgesegelten Yacht *Gipsy Moth IV* auf der Route der Australienfahrer von England nach Australien und zurück nur noch 274 Tage. Er war bereits 66 Jahre alt, als ihm dies gelang.

In nur 74 Tagen und 22 Stunden segelten 1994 Robin Knox Johnston und Peter Blake mit ihrem Catamaran *Enza NZ* um die Welt.

Den Weltrekord für die Umrundung der Erde zur See als Einhandsegler hält jedoch eine Frau: Die 28 jährige Ellen Mc Arthur aus England segelte in 71 Tagen und 14 Stunden mit ihrem 23 Meter langen Trimaran *B&Q* um die Welt.

Den Weltrekord für die Umsegelung der Welt als Team hält zur Zeit Bruno Peyron mit seinem Team und dem 37 Meter langen Catamaran *Orange II*. Er schaffte es bis zum 16. März 2005 in nur 50 Tagen, 16 Stunden, 20 Minuten und 4 Sekunden die Erde nur mir Wind und Segeln zu umrunden.



Im nächsten HORIZONT

Im nächsten Horizont möchten wir junge Leute vorstellen, die verstanden haben, wie und wo Gott sie an unterschiedlichsten Baustellen des Reiches Gottes einsetzen möchte. Wir freuen uns, wenn viele von euch Beiträge zum Thema: „Gott dienen, aber wie?“ einbringen.
Dabei denken wir zuerst an Dienste, die junge Rangers im Stamm, in der Gemeinde, für die Familie oder für bestimmte Personen übernehmen können.
Gerne greifen wir auch Dienste auf, die ganze Teams oder sogar Stämme gemeinsam übernommen haben. Schließlich möchten wir den älteren Rangers einen Ausblick geben, wo und wie sie sich als Jugendliche in die verschiedensten bestehenden Angebote von missionarischen oder karitativen Werken und Initiative einbringen können.
In Gottes Reich werden alle möglichen Gaben gebraucht. Ein paar Beispiele: Eine Gemeinde-Homepage betreuen, Lieder schreiben, im Altersheim vorsingen, alten Leuten vorlesen, Babysitten, Fenster putzen, Behinderte pflegen, in der Küche helfen, Rasen mähen, im Kindergottesdienst mitarbeiten, alte Kleider für ein Missionswerk sammeln, Stadtputzete, Kranke besuchen, sich im Schülerbibelkreis einsetzen, Jugendgemeinderat und natürlich eure ganz anderern innovativen Dienste.

Du willst uns von deinem „Dienst“ berichten? Dann schick doch deinen Bericht mit vielen Bildern an redaktion@royal-rangers.de!

Der Online-Shop der Materialstelle NEU!

Du hast die Übersicht!
Alle Artikel der Materialstelle sind nun ständig online einsehbar.

Du kannst bestellen!
Du musst deine Bestellung nicht mehr mühselig beim Materialwart abgeben.

Du darfst es!
Jeder Ranger kann bestellen.

Fragen? Wir sind für dich da.
Ständig erreichbar per E-Mail:
shop@royal-rangers.de

So funktioniert der Shop

Mit dem neuen Online-Shop kann jeder Ranger bei der Bundesmaterialstelle bestellen. Die Bestellung wird aber nach dem Abschicken erst einmal in den „Warenkorb des Stammpostens“ hinzugefügt. Dort werden alle Bestellungen aus dem Stammposten gesammelt. Der zuständige Materialwart kann dann mit wenigen Klicks die Sammelbestellung an die Bundesmaterialstelle senden.

Die Bezahlung der bestellten Artikel erfolgt jedoch wie gewohnt beim Materialwart.

IMPRESSUM

Herausgeber | Christliche Pfadfinderschaft Royal Rangers im Bund freikirchlicher Pfingstgemeinden (BFP), K.d.ö.R.
Bundesleiter | Gerd Ersfeld, An de Krütpasch 9, 47661 Issum.
Redaktion | HORIZONT, Heinkelstraße 43/1, 73614 Schorndorf, Tel. (07181) 6059101, Fax. (07181) 6059103, E-Mail: redaktion@royal-rangers.de, www.royal-rangers.de
Verantwortlich für den Inhalt | Hans-Peter Schock (HP)
Redaktion, Gestaltung, Produktion, Zeichnungen | Andreas Gehrlach (andi.), Steffi Schrenk.
An diesem Heft wirkten mit | Wilhelm Unkel (Free Willi), Nils Ritter, Hans-Peter Schock, Christian Rauschning, Klaus Reich, Kirsten Schreier, Tabitha Zeller, Michael Dupré, Bennet Pflaum, Hanna Wessel, Peter Gehrlach.
Und viele Teams und Fotografen, die wir hier nicht alle nennen können!
Bildnachweis | Cover: Bill Mc Allen, S. 5: (Kassette) Photocase, S. 8 (Boot) Photocase, S. 7 (Wasa) Jan Kretschmer, S. 10 (Bilderrahmen) Photocase, (Portait) Wikipedia, S. 28-31 (Spritze, Tabletten) Photocase, (Schiff, Kinder) Mercy Ships, S. 35 (Kopf) Photocase, (Geschirr) Light my Fire, Leiterteil S. 2/3 (Boot) Bill Mc Allen, S. 12 (Mast) Photocase.
Bezugspreis | Einzelverkaufspreis 2,– €, Jahresabonnement 10,– € inkl. Versand. Im RR-Jahresbeitrag enthalten.
Bankverbindung | Kreissparkasse Waiblingen, BLZ 60250010, Kto. 5048500.
Druck | RöslerDruck, Schorndorf.
Rechte und Copyright | (Auch auszugsweise) bei CP Royal Rangers. Alle Rechte vorbehalten.
Royal Rangers Emblem ® 1976 The General Council of the Assemblies of God, Springfield, Missouri, USA, 65802-1894. Ohne ausdrückliche Erlaubnis von Royal Rangers International (für Royal Rangers Stammposten: Royal Rangers Deutschland) darf das Royal Rangers Emblem weder in irgendeiner Form oder auf irgendeine Art reproduziert, als Datei gespeichert oder übertragen werden – elektronisch, mechanisch, Fotokopien, Bandaufzeichnung oder anders.

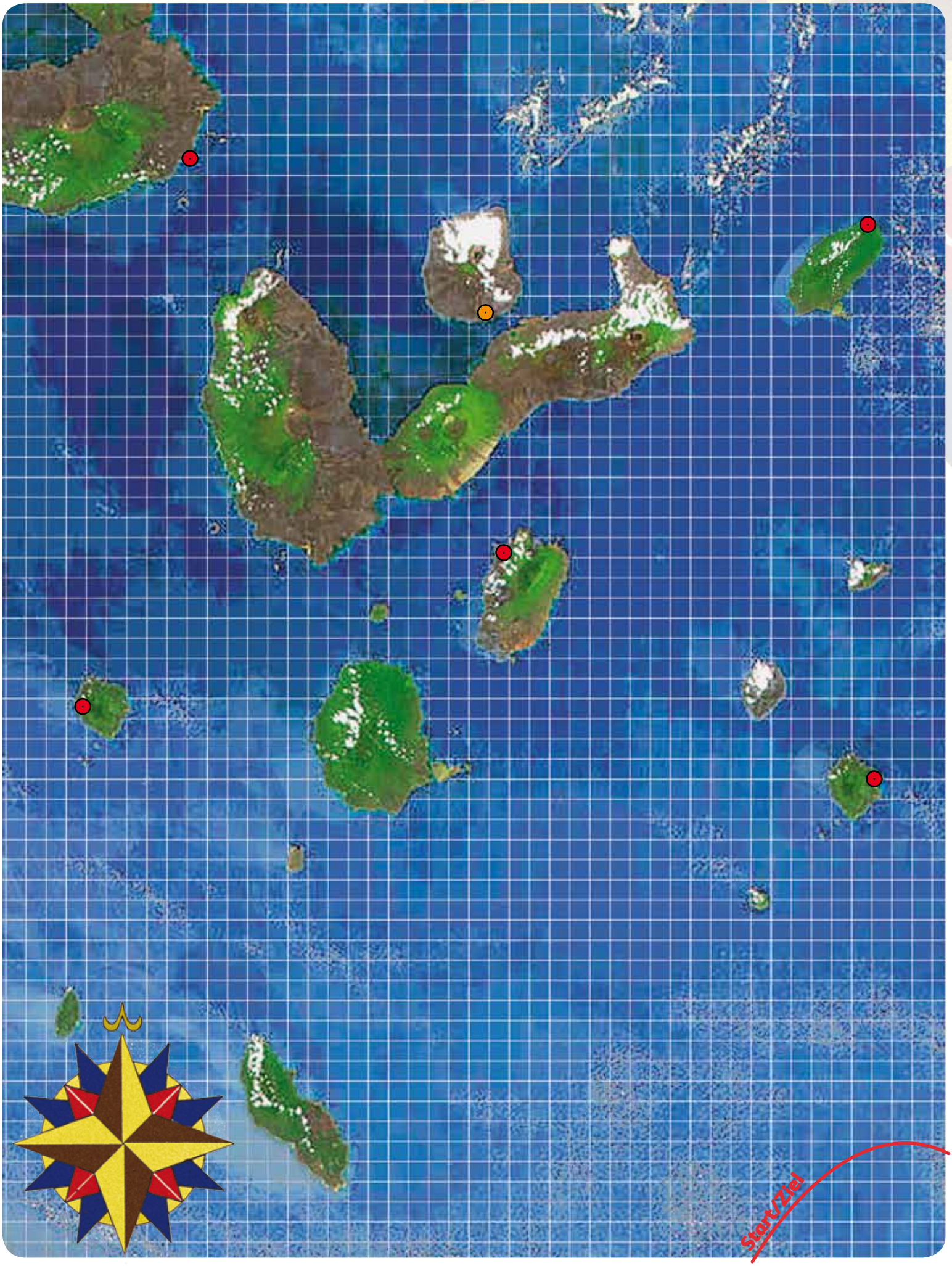
Die Redaktion behält sich Manuskriptänderungen und Kürzungen vor. Sämtliche Informationen wurden nach bestem Wissen und Gewissen recherchiert, für die Richtigkeit kann jedoch keine Gewähr übernommen werden.

HORIZONT wird auf 100 % Altpapier, chlorfrei gebleicht, gedruckt.

Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend

HORIZONT wird vom Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend gefördert.

Fotos | Ranger-Fotos können gerne auf Papier, Dia, oder CD eingesandt werden. Alternativ können sie auch auf den RR-Server hochgeladen werden: ftp://95312-22-Transfer:rrTrans@royalrangers.de. Bitte nur die besten Bilder einschicken und Fotos für den Fotowettbewerb extra markieren. Die CP Royal Rangers erhält mit dem Überlassen der Bilder das volle nicht exklusive Nutzungsrecht. Abgebildete Personen bzw. deren Erziehungsberechtigten sind mit der Veröffentlichung in Print- und Onlinemedien einverstanden.

James-Cook-Regatta

Das ist ein Spielplanvorschlag für das Spiel von Seite 20. Deine Route kannst du selbst wählen, musst aber an allen Leuchttürmen ( ) vorbei fahren. Und pass auf die kleinen Inseln auf! Viel Spaß! Wer will, kann die noch schwierigere Version fahren und versuchen, am Kap des Todes mit dem orangenen Leuchtturm ( ) vorbei zu kommen.