

Ausgabe 1  
Frühjahr 2018

# Hessischer Lloyd Turm

## Sommersegeln 2018:

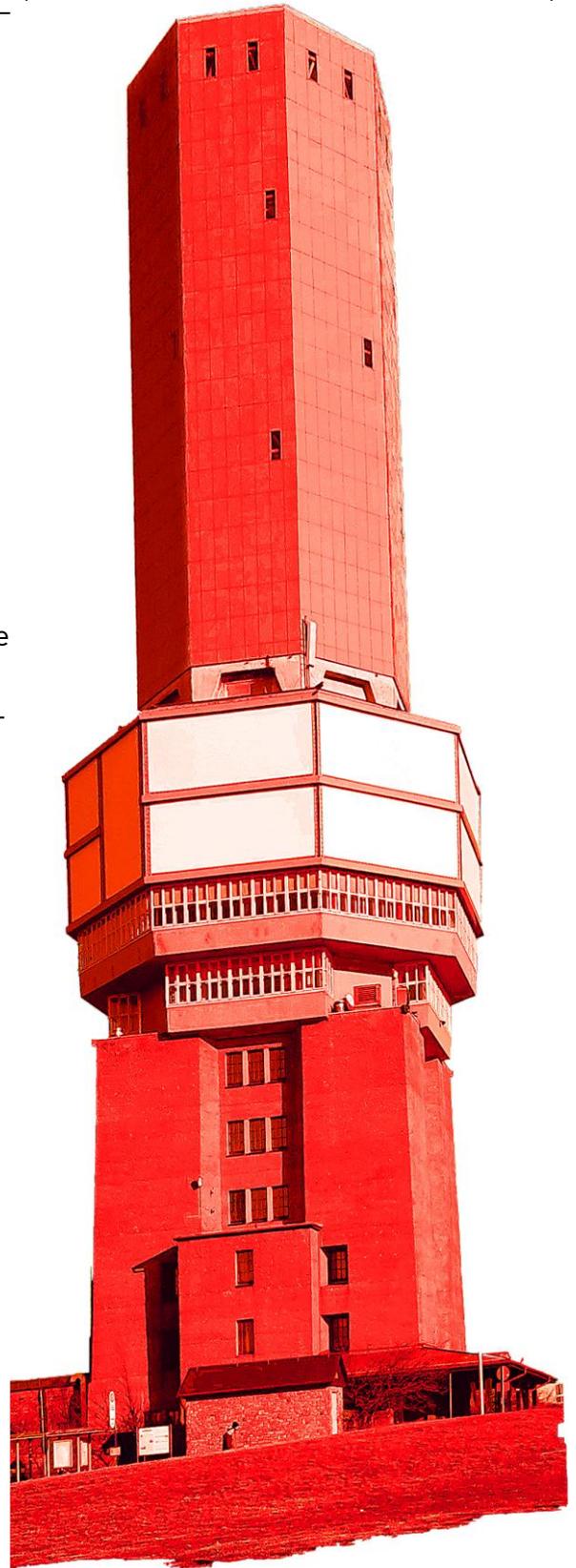
„Ach, sie knarzt so schön“

Wenn es sonst knackt und knarzt, sind es nicht selten unsere Gelenke. Was uns dann an Grausen packt, entlockt dem Segler auf der „Seute Deern“ ein beglücktes Lächeln. Das alte, zu einem Großteil aus Holz gebaute Traditionssegelschiff gibt wunderbar ächzende und knarrende Laute von sich.

Freilich sollte niemand die Tauglichkeit des Schiffes der diesjährigen Septemberfahrt des Hessischen Lloyd unterschätzen. Das süße Mädchen (plattdeutsch: „Seute Deern“) ist ein stabiler Zweimaster. Weil die beiden Segel in der Mitte und am hinteren Mast viereckige Gaffel-Segel sind, ist es ein Gaffelsegler. Und weil die Steueranlage hinter dem zweiten Mast ist, ist es eine Ketsch. Macht zusammen eine Gaffel- Ketsch. Zudem verfügt sie über Top-und Vorsegel - je nach Lust, Laune und

## Inhalt:

Reisehöhepunkt 2018 .....	Seite 2
Kochen mit Koch Ansgar .....	Seite 3
Medizin unterwegs .....	Seite 4
Knoten für den Alltag .....	Seite 6
Erlebnis an Bord .....	Seite 8
Yoga unter Segeln .....	Seite 9
Hessischer Lloyd für Yachtsegler .....	Seite 10
Vom Festmachen .....	Seite 10
Neue Sicherheit für Traditionsschiffe .....	Seite 12
Hessen- Regatta .....	Seite 14
Wetterkunde: Die Eisheiligen .....	Seite 15
Windjammer- Treffen .....	Seite 15



Wetterlage, kann also an einer Menge Strippen gezogen und Segel gesetzt werden.

Die Seute Deern ist schon ein älteres Mädchen. 1939 in Dänemark gebaut, war das Schiff lange unter dänischer Flagge als Frachtsegler unterwegs. In den ersten Jahren transportierte es vor allem Kohle von Lübeck nach Dänemark. Ab 1961 fuhr es als



Forschungsschiff einmal um die Welt, bevor es als letztes Vollzeit-Segelschulschiff die deutsche Handelsmarine erfreute. Seit 1973 ist das süße Mädchen im Besitz des Vereins *Clipper* und altersgemäß hauptsächlich in der Ostsee unterwegs.

Zu den relativ großzügigen Räumlichkeiten mit dreißig Kojen gehört die zentral gelegene Kombüse mit Zugängen zu beiden Seiten des Decks. Angst vor Übelkeit vom unter Deck kochen muss also niemand haben. Sanitäre Anlagen sind ausreichend vorhanden und von Deck aus zu erreichen. Gute Sicht gibt es für den Rudergänger von der Brücke des Ruderhauses aus, in dem sich noch ein zweiter Steuerstand befindet.

Zwei Orte sind auf der Seute Deern ganz besonders: Ihr großes Klüvernetz bietet mühe-

los vier Passagieren gleichzeitig Platz. Gesichert mit Gurten können die Mitfahrer so bequem dem Lied der Wellen lauschen und beim Blick in den Himmel wegträumen. Zudem ist achtern, also am Ende des Schiffes, eine windgeschützte Sitzecke, in der Abende gemütlich ausklingen können.

Spätestens beim Klettern in den Mast hört man es dann wieder – das Knarzen und Knurren des „süßen Mädchens“. Da muss natürlich niemand hoch, der nicht mag. Aber beim Blick von oben ist jeder fasziniert von der klassischen Schönheit dieses alten Holzschiffes.

Nina Steinert

***Vom 8. bis 15. September mit der Seute Deern von Frederikshavn (Dänemark) über Göteborg (Schweden) und Kopenhagen nach Flensburg. Bustransfer hin von Flensburg nach Frederikshavn am 8. September. Kosten mit Verpflegung 770 bis 885 Euro. Details und Anmeldung: [www.hessischerlloyd.de](http://www.hessischerlloyd.de)***

---

### Kapitän spricht:

Seit einigen Jahren schenken mir die hessischen Lloyd ihr Vertrauen, ihre Schiffe und die darauf befindlichen netten Leut` über die Ostsee zu schippern. Dabei gehöre ich nicht unbedingt zum Typ ‚maritime Plaudertasche‘, die souverän durchs Captainsdinner führt und nette Dööntjes zum besten gibt. Insofern müssen andere liefern. Mal ganz sachlich:

### Ein Höhepunkt der Reise 2018

Die Insel Ven – ein schwedisches Kleinod im Öresund. Wer nach Kopenhagen oder davor nochmal richtig in Natur mit ‚ner Priese Wissenschaft machen will, ist hier richtig.

Ich habe die Insel schon einige Male besucht und stets direkt vor dem kleinen Hafen Bäckviken im Osten der Insel geparkt. Mit dem Dingy übergesetzt landeten wir in einem beschaulichen Hafen. Man kann den direkten Weg über die Insel wählen oder entscheidet sich für den Uferweg. Hier erkundet man



kleine Buchten mit teilweise abenteuerlichen Holzstegen, die zum kühlen Bad im kristallklaren Sund einladen.

Wählt man den zentralen Weg, so erreicht man nach dem Erklimmen einer Steigung einen Fahrradparkplatz von vergleichbaren Dimensionen wie vor dem Bahnhof in Münster. Alter Schwede, hier ist doch einiges los im Sommer!

Irgendwann landen alle vor dem Museum von Tycho Brahe, dem berühmten dänischen Astronomen. Wer es nicht geschafft hat, ist wahrscheinlich bei der Whisky-Destillerie *Spirit of Hven* hängen geblieben.

Bei meinem letzten Inselbesuch 2016 zusammen mit dem Hessischen Lloyd habe ich die Westseite der Insel getestet. Erster Steuermann Kai parkte unser Schiff in den späten Nachmittagsstunden unweit der Mole des kleinen Hafens Kyrkbacken. Die Leute wurden auf die Insel getendert und danach wurde in einer logistischen Meisterleistung diverses Grillgut, Salate und sonstige Leckereien unter Koch Ansgars Leitung an Land gebracht.

Als die Sonne auf den Horizont ditschte, war das Fleisch fertig, Gläser klirrten gegeneinander und natürlich lag unser Schiff genau in der Sichtachse zur untergehenden Sonne – guter Mann, der Steuermann!

Wenn nicht alles schief geht, fahren wir dieses Jahr wieder hin. Wer will da noch Dööntjes hören? Harald Forst

*Kapitän auf Großer Fahrt Harald Forst in dööntjesreicher tragender Rolle im NDR- Fernsehen: ‚Hafenkante Wismar‘*  
<https://www.ndr.de/fernsehen/sendung/en/hanseblick/Hafenkante-Wismar,hanseblick706.html>

---

*Schiffskoch spricht:*

### **Kichererbsen, Quinoa und Kurkuma Curry**

Die ersten Fahrten des Hessischen Lloyd waren sehr fleischlastig. Ganz leckere Sachen haben wir gekocht, zum Beispiel ein komplettes junges Wildschwein aus dem Ofen mit Rotweinzwiebeln und Kumquats unter einem Salzteig. Toll hat das geschmeckt und viel Spaß gemacht, besonders als wir mit dem Hammer den Teig aufgeschlagen haben und die ganze Messe mit einem Mal toll roch.

Geschmäcker ändern sich und solche Abendessen sind nicht mehr die Norm, sondern kommen zum Captain's Dinner auf den Speiseplan. Andere Sachen machen auch Spaß und bleiben ebenso in Erinnerung, weil sie neu, anders und besonders sind. Fleisch kommt dabei vor, aber nicht mehr immer.

Eines dieser neuen Rezepte hat besonders

eingeschlagen und kommt im September wieder auf den Menüplan: unser Kartoffelcurry mit Kichererbsen, Quinoa und Spinat. Der Quinoa (ein südamerikanisches Getreide und exzellente Eiweißquelle) kocht im Curry mit und nimmt all diese Geschmäcker mit an –

Koriander, Kurkuma, Ingwer, Knoblauch und Chili. Der Spinat gibt dem ganzen noch Farbe. Das tiefe Grün passt schön zu dem gelb-orangen Curry. Und da das Rezept auch zuhause prima funktioniert, stellen wir es vor:



Für sechs Personen nehme man:

500g festkochende Kartoffeln - ganz kleine oder mittlere halbiert  
3 Knoblauchzehen kleingehackt  
3 Teelöffel Kurkuma  
1 Teelöffel Koriander  
1 Teelöffel Chili  
1 Teelöffel gemahlener Ingwer  
1 Dose Kokosnussmilch (400g)  
1 Teelöffel Tomatenmark  
180g Quinoa  
1 Dose Kichererbsen (400g), gespült und abgetropft  
150g junger Spinat (oder tiefgefrorener Blattspinat)

1 Dose gehackte Tomaten  
Salz & Pfeffer

Die Kartoffeln in kaltes, gesalzenes Wasser und etwa 25 Min kochen. Abgießen und in eine große Pfanne geben. Alles außer die Kichererbsen und den Quinoa dazugeben und zum Kochen bringen. Temperatur herunterdrehen, Quinoa und 300ml kochendes Wasser zugeben. Deckel drauf und eine halbe Stunde köcheln lassen. Ab und zu umrühren damit nichts anbrennt. Nach 15 Minuten die Kichererbsen dazu geben. Wenn der Quinoa ganz aufgequollen ist und keinen Biss mehr hat, Spinat dazugeben und noch ein paar Mal umrühren. Fertig, guten Appetit!

Ansgar Dierkes

---

### Schiffsarzt spricht:

*An dieser Stelle beabsichtigt der Chief Medical Officer des Hessischen Lloyd in lockerer Wiederkehr die steten Begleiter aller Seefahrer und anderer naturverbundener Abenteurer zu beleuchten: Reisemedizinische Probleme. Der Autor darf als Findelkind des Hessischen Lloyd gelten, er ist diesem als Arzt, Seemann, Musiker und Abenteurer seit Jahren treu ergeben. Um uns in den nächsten Ausgaben zum Lichte der Erkenntnis emporzuschwingen, lasst uns in den nebeligen Niederungen des Allzumenschlichen beginnen: Der*

### See- oder Reisekrankheit

Nichts und Niemand sind vor ihr gefeit: Ihretwillen hätten Admiral Horatio Nelson 1805 fast den Sieg bei Kap Trafalgar sowie seinen eigenen Tod versäumt, und Charles Darwin während seiner fünfjährigen Seefahrt 1831 bis 1835 die Evolutionstheorie verpasst. Schon in der Antike wurde über Seekrankheit

berichtet und geforscht. In der Neuzeit belegt ein Bericht der K.u.K.- Kriegsmarine aus dem Jahre 1864, dass von neunhundert vielbefahrenen Matrosen achthundert noch regelmäßig seekrank wurden.

Interessanterweise werden bestimmte Tierarten aufgrund biochemischer Besonderheiten nicht seekrank, weswegen beispielsweise Schweine seit der Arche Noah als geborene Seeleute gelten.

Da die Seekrankheit in ganz ähnlicher Ausprägung auch bei anderen Formen der Fortbewegung (Kamelritt, Flug, Autofahren etc.) vorkommen kann, sprechen wir von der „Reisekrankheit“.

Wie kommt's? Bei der Reisekrankheit stehen verschiedene Sinneseindrücke im Konflikt. Das Gleichgewichtsorgan (Vestibularapparat) nimmt mit winzigen Haarzellen Drehbewegungen sowie vertikale und horizontale Beschleunigung wahr. Die sogenannten Propriozeptoren senden Informationen, welcher Muskel sich gerade wie bewegt. So helfen sie dem Gehirn dabei, permanent die genaue Position von Beinen und Armen zu verorten. Sehr wichtig ist auch die optische Wahrnehmung – also das, was der Mensch mit seinen Augen sieht, um sich zu orientieren.

Auf hoher See ist es oft so, dass die sichtbare Umgebung – etwa die Planken eines Segelboots oder auch die Wände im Inneren eines größeren Dampfers – gerade erscheinen und man eigentlich stabil sitzt oder steht. Durch die ständigen Schaukelbewegungen bei Seegang nimmt das Gleichgewichtsorgan allerdings wahr, dass der Körper andauernd in Bewegung ist und kippt. Dies sorgt für widersprüchliche Informationen, die das Gehirn nicht einordnen kann.

Viele Menschen reagieren darauf zunächst mit Müdigkeit, leichten Kopfschmerzen und



Viele Menschen reagieren darauf zunächst mit Müdigkeit, leichten Kopfschmerzen und häufigem Gähnen. Oft verstärkt sich der Speichelfluss und die Betroffenen beginnen zu schwitzen. Erst danach kommt es zu den klassischen Symptomen der Reisekrankheit: Schwindelgefühl, Übelkeit und Erbrechen. Im Extremfall wird der Reisekranke völlig teilnahmslos.

Wie vorbeugen? Auch wenn im Prinzip jeder Mensch reisekrank werden kann: Manche

neigen stärker dazu als andere und reagieren sensibler auf schaukelnde Bewegungen. Gegen diese Veranlagung kann man zunächst nicht viel tun. Frauen werden oft schneller reisekrank als Männer, Kinder öfter als Erwachsene, Migränepatienten öfter als Gesunde. Häufig legt sich nach einigen Stunden oder Tagen auf See das Unwohlsein von alleine. Doch es gibt auch einige Maßnahmen, die Sie ergreifen können:

Wenn Sie merken, dass Sie sich leicht unwohl fühlen oder auffällig müde werden, gehen Sie am besten an Deck und richten Ihren Blick auf den Horizont. Die Ausrichtung der Augen wird Ihrem Gehirn helfen, optische Eindrücke und gefühlte Schwankungen wieder in Einklang zu bringen. Je früher Sie bei einem unwohlsten Gefühl reagieren, desto besser. Wenn das nicht hilft, legen Sie sich möglichst flach hin und schließen Sie die Augen – das geht normalerweise natürlich besser unter Deck. Es macht nichts, wenn Sie einschlafen. Im Gegenteil: Im Schlaf ist der Gleichgewichtssinn weitgehend deaktiviert und die meisten Reisekranken fühlen sich nach dem Aufwachen besser.

#### Essen und Medikamente bei Reisekrankheit:

Ein vollkommen leerer Magen ist bei Reisekrankheit ähnlich ungünstig wie ein sehr voller. Achten Sie darauf, dass Sie trotz Übelkeit vor und gegebenenfalls während der Reise eine Kleinigkeit zu sich nehmen, die nicht zu schwer im Magen liegt. Sehr fettige und exotische Speisen sind weniger gut geeignet – sie könnten die Übelkeit noch verstärken. Zudem wird ein Zusammenhang zwischen Reisekrankheit und Histamin diskutiert. Histamin spielt eine Rolle als Signalstoff im Körper und ist auch in lange gereiften Speisen vorhanden, zum Beispiel Hartkäse, Salami und Rotwein. Demnach könnte es für Menschen mit Seekrankheit sinnvoll sein, diese Speisen zuvor und während einer Seereise zu

meiden. Gesicherte Erkenntnisse hierfür gibt es allerdings noch nicht.

Es stehen auch einige Medikamente zur Verfügung, mit denen man vorbeugen kann. Die Wirkstoffe sind zum Beispiel in Form von Pflastern, Tabletten und Zäpfchen erhältlich. Welches Medikament geeignet ist, hängt unter anderem vom Alter, der Intensität der Reisekrankheit und der individuellen Veranlagung ab. Lassen Sie sich von Ihrem Arzt oder Apotheker beraten und wenden Sie das Medikament an, bevor Sie die Reise antreten. Manche Medikamente beeinflussen die Reaktion und den Gleichgewichtssinn, ferner die Sehschärfe vorübergehend. Deshalb sollten Sie unter ihrer Einwirkung nicht in die Höhe klettern, beim Segeln also nicht ins Rigg steigen.

Nach vielen tausend Seemeilen als Nautiker und Arzt komme ich zu folgender persönlichen Zusammenfassung:

1. Niemand ist vor der Reisekrankheit gefeit
2. (Selbst-)Mitleid ist ein schlechter Helfer
3. Medikamente helfen wenig
4. Schlafen hilft viel.
5. Alles geht vorbei und die Reise wird toll  
Allzeit gute Reise!

Dr. Christian Wienand

---

#### Knotenpraxis für Heim & See:

##### **Acht-, Achter- und Neunerknoten**

Jeder, der schon einmal an Bord eines Segelbootes Hand angelegt hat, kennt den Achtknoten, den man besser *Endacht-Knoten* nennen sollte. Andere Namen sind Liebesknoten oder Flämischer Knoten, englisch auch Figure-eight knot.

Statt einen ganz einfachen Knoten zu ma-



Abbildung 1: So geht's los...



Abbildung 2: ... und so solls enden

chen, führt man das Seilende vor dem Zuknoten noch einmal um den langen Part herum (Abbildung 1) und steckt das Ende erst dann durch das Auge (Abbildung 2).

Er sorgt als Stopper am Ende einer Leine dafür, dass sie nicht unbemerkt durch eine Öse oder einen Block flutscht. Damit ist er auch an Ösen in Haus und Hof vielfältig einsetzbar.

Eine Erweiterung des Endacht-Knotens ist der *Achterknoten*. Mit dem Prinzip der ‚8‘ sorgt er für eine Schlaufe, die sich nicht von selbst zuzieht. Da ein Achterknoten im Seil die Zugfestigkeit nur wenig reduziert (ein zu stark belastetes Seil reißt nämlich immer im Inneren des Knotens und der Achterknoten schwächt die Zugfestigkeit des Seiles nur auf 63 % des Maximalwertes), wird er bei allen alpinen Organisationen und bei allen Rettungsorganisationen gelehrt. Auf See über-

nimmt der Palstek mit 64 % Festigkeit dieselben Aufgaben.

Der Achterknoten soll eine sich nicht selbst zuziehende Schlaufe bilden. Ob diese Schlaufe dann zum Befestigen des Seiles an der Metall-Öse einer Schwimmweste oder zum Umlegen um den ganzen Körper beim Abschleppen im Wasser benutzt werden soll, regelt man durch die Länge des freien Endes.

Zuerst wird ein normaler Endacht-Knoten in das Seil gesteckt und ein genügend langes Ende frei gelassen (Abbildung 3). Anschließend führt man das freie Ende durch die Öse und um den Körper herum (Abbildung 4). Zum Abschluss wird der immer noch freie



Abbildung 3: langes Ende links außen



Abbildung 4: alles nochmal zurückgeknüpft

Teil des Seiles streng parallel zum Seilverlauf wieder in der Gegenrichtung durch den schon

vorhandenen Endacht-Knoten herausgeschoben (Abbildung 5).



Abbildung 5: Schlaufe, die sich nicht zuzieht!

Ein anderer Weg zum Achterknoten ist noch viel einfacher, allerdings lässt sich die entstehende Schlaufe dann nicht durch eine geschlossene Öse führen. Um den Achterknoten auf diese einfache Weise zu knüpfen, nimmt man das Seil doppelt und macht mit dem Doppelseil einen einfachen Endacht-Knoten (Abbildung 6 – sieht fertig aus wie in Abbildung 5).



Abbildung 6: der simple Weg

Aus dem Achterknoten entwickelt sich in einfacher Weise der *Neunerknoten*. Auch er erzeugt eine sich nicht selbst zuziehende Schlaufe. Er hat im Vergleich zum Achterknoten aber eine noch höhere Festigkeit von sogar 85 %. Sogar im Englischen heißt dieser

Knoten Figure-of-nine loop, aber mit der Geometrie der ‚9‘ hat das nichts zu tun.



Abbildung 7: Zur 9 wird einmal mehr rumgedelt



Abbildung 8 zeigt absunderweise den Neunerknoten

Für den Neunerknoten wird die Leine erst einmal doppelt gelegt. Dann geht man wie beim Achterknoten bzw. beim Endacht-Knoten vor (Abbildung 7), führt aber die Schlaufe nicht nur einmal sondern zweimal um das feste Ende herum, bevor man es durch das Auge steckt (Abbildung 8).

Hans Peter Reiffert

---

## Ein Erlebnis an Bord

Bei der Reise auf der *Seute Deern* mit dem Hessischen Lloyd im vorletzten Jahr gefiel mir, neben dem wunderbaren Erlebnis, auf

einem Traditionssegler zu sein, die lockere und ungezwungene Art der Crew und der Reisegruppe. Jeder konnte tun oder lassen



*Verfasser (vorn) mit Seebär (hinten)*

was er wollte, um auf seine eigene Art das Segelerlebnis zu genießen. Zu den absoluten Highlights gehörten für mich das Anker vor der wunderschönen Insel Ven, oder auch das Einlaufen in den Stadthafen von Kopenhagen. Der Urlaubseffekt war für mich riesig, da man ab der ersten Stunde an Bord in eine andere Welt eintaucht und den kompletten Stress des Alltags an Land vergisst! Für mich war ein unvergessliches Erlebnis, dass ich mit einem erfahrenen Seebären im Beiboot die Hafenmanöver unterstützen konnte!

Michel Reiffert

---

## Yoga unter Segeln

Wer mag, trifft sich bei den Reisen des Hessischen Lloyd am Morgen für anderthalb Stun-

den an Deck zum Yoga: Ringsum sind nur Geräusche der Natur. Kein Straßenrauschen, kein Geplapper – nur Wellenschlag, Knarren von Segeln, der Ruf der Möwe. Nirgendwo sonst werden Natur, Körper und Geist so vielfältig, unberührt und ursprünglich erfahren.

Yoga-Lehrerin Britta Veit vermittelt Yoga für Menschen jeden Alters, jeder körperlichen Verfassung und jeglicher (Nicht-) Vorkenntnis. Übungen zu Haltung und Bewegung, Konzentration und bewusster Atemführung schulen Körperwahrnehmung und Achtsamkeit gegenüber sich und anderen und bringen Ausgeglichenheit in Körper, Geist und Seele.

Der Kurs vermittelt eine umfassende Einführung; die Grundbegriffe und Wirkungsweisen der einzelnen Übungen werden ausführlich erklärt.

Mit Blick auf den Sonnenaufgang über dem Meer, dem Rauschen der Wellen im Ohr und einer frischen Brise in der Nase lässt sich innere Ruhe weit besser finden als mit Kerzenschein und Räucherstäbchen.



*Vorm Frühstücks-Hamm ein Yoga-Omm*

Für die Yogis wird abends zuvor das Deckshaus mit einer Malerplane abgeklebt. Morgens weggezogen, ist das Deck frei von Tau. Wer Yoga nicht mag, schläft länger, hält sich

fern, lässt den Yogis ihre Ruhe oder geht still auf der anderen Schiffseite baden (in).

---

## Training für Yachtsegler

Bei den Reisen des Hessischen Lloyd arbeiten interessierte Yachtsegler eng mit Steuerleuten und dem Kapitän zusammen. Hier wird Theorie und Praxis verbunden. Wir fahren bei Nacht und müssen Lichter identifizieren. Wir fahren auf hoher See und kreuzen Verkehrstrennungsgebiete – oder wir folgen ihnen. Im Navigationsraum wird Kartenarbeit auf dem ECDIS-Plotter erledigt und auf Papier. An verschiedenen Geräten kann Radarpraxis und Funkpraxis geübt werden. Bei Bedarf ist auch ein Sextant zur Hand. Für die, die mögen, wird eine Seenotübung nebst Auswertung veranstaltet.

Mit diesem Angebot für Yachtsegler reagiert der Hessische Lloyd auf steigende Nachfrage von aktiven Fahrtenseglern, die auf der Suche nach neuen Erfahrungen sind und Seglern, die frisch ihren Führerschein gemacht haben. Wenn sie sich noch nicht trauen, selbst zu chartern und loszusegeln, ist Praxis bei Profis wertvoll. Auch Skipper, die für fortgeschrittene Führerscheine lernen (SSS/ SHS), können die für die Prüfungen wichtige Navi-Praxis trainieren.

Yachtsegler können unter Begleitung des Topsgastes Manöver kommandieren. Sie üben Dinghifahren und sammeln Seemeilen. Die Nautiker und der Maschinist haben viele Tipps auf Lager – etwa fürs Ein- und Ausparken im Hafen, zur Meteorologie, zur Segelführung, zu Technik und Sicherheit.

Das alles wird reisebegleitend angeboten, so

dass der eigentliche Zweck der Reise nicht leidet. Denn im Kern geht es beim Hessischen Lloyd um Naturerlebnis auf See mit netten, rücksichtsvollen Menschen. Deshalb kommen auch immer wieder gern etwas gesetztere Yachtsegler zu den Windjammern des Hessischen Lloyd. Die Unterkunft ist dort zwar auch nicht wie im Hotel, aber immer noch deutlich bequemer als auf einer Yacht. Die Sanitäreinrichtungen sind ein wenig karg – verglichen mit Yachten aber große Klasse. Und das Essen beim Hessischen Lloyd ist das



*Ein Haufen Knöpfe und Geräte zum Befummeln*

beste am Markt. Da kommt nichts von einem Gasköcherlein in einer Pantry. Alles wird auf hohem Niveau frisch zubereitet (in).

---

## Erster Steuermann spricht:

### Festmachen von Traditionsschiffen, Teil 1

Das Arbeiten mit Leinen auf Schiffen beim An- und Ablegen ist eine gefahrgeneigte Tätigkeit. Jedes Jahr gibt es in der Berufsschiffahrt dabei schwere Unfälle mit häufig tödlichem Ausgang. Auf Traditionsschiffen sind die Leinen im Verhältnis zur Schiffsmasse in der Regel stärker bemessen, sodass die Ge-

fahr von Unfällen durch brechende und zurückschlagende Leinen geringer ist. Trotz dem gibt es einige Verhaltensregeln, die das An- und Ablegen für das Manöverpersonal sicherer machen.



Das Schiff wird in Längsschiffsrichtung durch die *Springs* fixiert, das sind fast schiffsparallele Leinen, die meist durch Klüsen an der Achterkante Back und der Vorkante des Achterschiffs ausgegeben werden. *Vor- und Achterleinen* kommt dann die Aufgabe zu, das Schiff an der Pier zu halten. Grundsätzlich können sie das umso besser, je größer der Winkel zur Längsschiffsrichtung des Schiffes ist. Also sind *Querleinen*, die im rechten Winkel zum Schiff stehen, hierfür am nützlichsten. In der Realität bestimmen auch Anzahl und Lage der Poller an Land und an Bord, wie wir festmachen können.

Festmacherleinen, wie wir sie heute verwenden, sind aus Kunstfasern, meist Polypropylen. Das macht sie schwimmfähig und unempfindlich gegen Salzwasser und UV-Strahlung. Trotzdem altern sie mit der Zeit und den Beanspruchungen. Eine wesentliche Eigenschaft der Kunstfaserleine ist ihre Dehnbarkeit (Reck). Wird sie bis zur Bruchgrenze belastet, dehnt sie sich um bis zu zwanzig Prozent ihrer Länge aus. Beim Brechen wird eine solche Leine unkontrollierbar zurückschlagen.

Die Anzahl der Leinen wird der Kapitän unter Berücksichtigung der Umstände (z. B. Strömung im Hafenbecken, Starkwindwarnung, Art des passierenden Schiffsverkehrs) festlegen. Wird gesagt: „Das Schiff wird „zwei / eins“ festgemacht“, bedeutet das, es werden 2 Vorleinen, eine Vorspring, 2 Achterleinen und eine Achterspring an Land festgemacht.

Leinen halten das Schiff nicht nur an der Pier, sondern sind auch beim An- und Ablegen unverzichtbar. Das gilt grade für Traditionsschiffe, die keine Manövrierhilfen, wie z.B. Bugstrahlruder, zur Verfügung haben. Dann wird mit Maschinenkraft gegen eine festgehaltene Leine gearbeitet – der Seemann spricht vom *Eindampfen* – und so Querkräfte und Drehmomente erzeugt, die zusammen mit der Ruderkraft ein Schiff näher an die Pier oder von ihr wegbringen können. Die Leine muss dabei den Schub der Maschine aufnehmen können. Haben wir eine Wahl, nehmen wir für diese Aufgabe eine neuere, gut aussehende und dicke Leine. Situationsabhängig kann man beim Anlegen Vorspring, Vorleine oder Achterleine nehmen, beim Ablegen Vorspring, Achterspring, Achterleine oder Vorleine benutzen.

Gerne wird in die Vorspring eingedampft, um an die Pier zu kommen. Zerlegt man die Leinenkraft in eine Längs- und eine Querkomponente bezogen auf die Schiffslängsachse, erkennt man, dass trotz der fast schiffsparallelen Führung der Spring eine kleine Querkomponente wirkt, die den Bug zur Pier zieht. Diese Kraft ist umso größer, je größer der Winkel der Spring zur Längsachse des Schiffes ist.

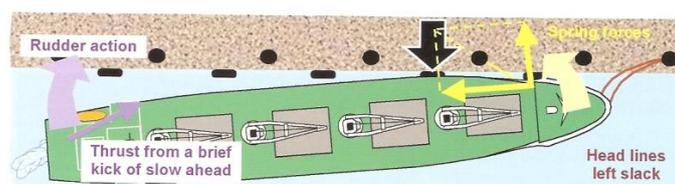
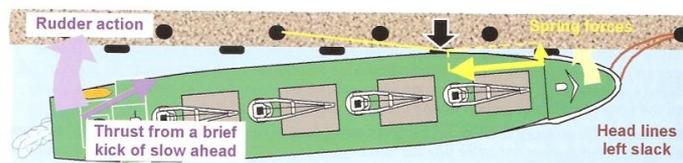


Abbildung: I.C.Clark, *Anchoring and Mooring Ships*, Vol. 1, *The Nautical Institute*

Auf Traditionsschiffen sind so große Kräfte, die den Bug zur Pier schwingen lassen, nicht erwünscht. Anbauten wie Klüverbaum, Stampfstock, Stagen oder Stockanker, die über der Verschanzung hängen, wären bei einer zu flotten Annäherung des Bugs zu leicht zu beschädigen. Auf vielen Traditionsschiffen gibt es daher eine sogenannte *Mittelklüse*, eine weiter achtern – im Idealfall fast mittschiffs – angeordnete Klüse. So nahe am Schwerpunkt des Schiffes kann die Querkraft kein starkes Drehmoment mehr hervorrufen und das Schiff wird fast parallel zu Pier gezogen.

Oft muss beim Manöver aus der Vorspring die Lose herausgeholt werden, wenn zwischen- durch auch mal die Maschine auf rückwärts angesetzt wurde. Deshalb wird sie nicht komplett belegt, sondern nur mit einigen Törns auf dem Poller gesichert. So kann sie schnell wieder losgemacht und durchgeholt werden. Das Ende der Leine wird dabei vom Bediener ständig stramm gehalten. Das ist eine anspruchsvolle Tätigkeit, die sicherer wird, wenn man folgende Punkte beachtet, die im Übrigen für alle Arbeiten mit Leinen gelten:

- Tragen von Handschuhen und Schuhen mit rutschfesten Sohlen
- Auf Ordnung und Sauberkeit im Manöverbereich achten
- Leinen nur dort klarlegen, wo sie keine Stolperfalle sind
- Beim Durchholen einer Leine sollte die Lose nach hinten weggestaut werden, damit der Arbeitsbereich frei bleibt
- Niemals in Leinenbuchten oder Kinken treten
- Niemals sich in Zugrichtung einer unter Kraft stehenden Leine aufhalten
- Kommunikation mit dem Manöverleiter sicherstellen

- Mit Ruhe und Umsicht agieren, Hektik führt zu Fehlern
- Festmacherleinen werden niemals mit einem Kopfschlag gesichert.

Kai Ebert  
*wird fortgesetzt*

---

## Sicherheit auf Großseglern

Kurz vor Ende der Amtszeit der alten Bundesregierung ist eine wichtige Regelung zur Sicherheit von Großseglern fertig geworden. Anfang März unterzeichnete der geschäftsführende Bundesverkehrsminister Christian Schmidt (CSU) die „Sicherheitsverordnung für Traditionsschiffe“. Seit 8. März gelten mit Übergangsfristen neue und strengere Vorschriften, die sich an der Berufsschiffahrt orientieren.

Für fällige Umbauten an den Schiffen stellt der Staat zwanzig Millionen Euro zur Verfügung.

Der Begriff „Traditionsschiff“ fasst landläufig alte Schiffe unter Segel oder Dampf und Nachbauten zusammen, die nicht länger als 55 Meter sind. Sie werden größtenteils von Vereinen betrieben.

Die neue Sicherheitsverordnung sieht gleiches Recht für alle vor. In der Praxis ist es aber ein Unterschied, ob ein offener Segler in der dänischen Ostsee unterwegs ist oder ein Windjammer um die Welt fährt. Dies anzupassen, sieht die Verordnung Ausnahmen vor. Wenn es zwischen Schiffseignern und Behörden zu Streit kommt, wird eine Ombudsstelle eingeschaltet.

Die Verordnung schreibt professionelle Gesundheitsprüfungen der nautischen Min-

destbesatzung vor. Brandschutzregeln werden verschärft. Traditionsschiffe müssen das bisher freiwillige Automatische Identifikationssystem (AIS) haben, das gerade in vielbefahrenen Gebieten wichtig ist. Insgesamt werden verstreute alte Regeln zusammengefasst und in zahlreichen technischen Details aktualisiert.



*Vollbracht! Minister Schmidt (5. von links) mit Clipper-Chef Kern (2. von rechts) und frischer Verordnung (mit Wappen)*

Bei praktisch allen Traditionsschiffen sind technische Änderungen fällig. Für den Dreimaster „Amphitrite“ beispielsweise kalkuliert Eigner „Deutsches Jugendwerk zur See Clipper“ Kosten von 275.000 Euro. Die „Amphitrite“ wurde 1887 aus Holz gebaut. In den siebziger Jahren war sie in der ZDF-Serie „Graf Luckner“ unterwegs; der Hessische Lloyd fuhr mit ihr 2008 und 2011.

In den achtziger Jahren begann ein Boom der Traditionsschiffe. Es blieb nicht bei etablierten Schiffseignern wie „Clipper“. Immer mehr alte Segler wurden hergerichtet oder neu gebaut. Sie widmen sich der Pflege traditionellen See-Handwerks (der sogenannten „Seemannschaft“) und erlebnispädagogischen Programmen. Praktisch alle Schiffe finanzieren sich über zahlende Mitreisende.

In der Gründerzeit taten sich Traditionsschiffer und Sozialpädagogen schwer im Umgang mit sicherheitsbewussten Aufsichtsbehörden. Mühsam entstanden vorläufige Regeln für

Lizensierung, Betrieb und Aufsicht. Als das Bundesverkehrsministerium vor wenigen Jahren begann, dies auf dauerhafte Grundlage zu stellen und ein höheres Sicherheitsniveau zu planen, fürchteten viele Schiffseigner, nicht mehr mithalten zu können.

So waren deutlich größere Ankergeschirre geplant. Für die neuen Ketten war aber in den meisten Kettenkästen kein Platz. Um Wassereinbrüche nach Kollisionen besser beherrschen zu können, sollten unter Deck zusätzliche Schotten eingebaut werden. Selbst wenn Umbauten möglich sind, hätte das die Stabilität von Schiffen beeinträchtigen können. Auch die Zulassung und Lizensierung von Traditionsschiffen durch die Berufsgenossenschaft Verkehr und den „Schiffs-TÜV“ *Det Norske Veritas/ Germanischer Lloyd* sollten verschärft werden. Besonders weit gingen die Pläne des Ministeriums zur Besatzung. „Alle, die bei uns einmal im Jahr eine Woche ehrenamtlich an Bord sind, sollen sich in Zukunft den gleichen medizinischen Untersuchungen unterziehen wie der Kapitän, der mehrere Monate über die Weltmeere fährt“, sagte Kern während der Verhandlungen, die er maßgeblich für die Traditionsschiffer führte.

Die Küstenländer, das Bundeswirtschaftsministerium und Bundestagsabgeordnete intervenierten beim Verkehrsministerium. Sie sehen Traditionsschiffe als wichtigen Teil von Hafenfesten, die sich immer größerer Beliebtheit erfreuen. Windjammerparaden, Schiffsbesichtigungen und Tagesfahrten seien wichtig für den Tourismus.

„Wir müssen die Sicherheit der Fahrgäste garantieren“ sagte der Parlamentarische Staatssekretär des Verkehrsministeriums, Enak Ferlemann, „da können wir keine Abstriche machen“. Der Christdemokrat vertritt den Wahlkreis Cuxhaven/ Stade.

Traditionsschiffe sind in den vergangenen Jahren nicht wegen hoher Unfallzahlen aufgefallen, schon gar nicht durch Unfälle, die durch Technik hätten verhindert oder gemildert werden können. Menschen kamen nie ernsthaft zu Schaden.

Bei Unterzeichnung der endgültigen Verordnung zeigte sich der Dachverband der deutschen Traditionsschiffe versöhnlich. „Unsere Traditionsschiffe sind großartige Wahrzeichen der Schifffahrtsnation Deutschland“, sprach Minister Schmidt, „Dieses kulturelle Erbe wollen wir langfristig erhalten“.

Ingo Nathusius

---

## Hessenregatta auf der Ostsee

Seit Jahrzehnten veranstaltet der Fahrtensegler-Club aus Königstein im Taunus eine der größten Regatten auf der Ostsee: Sechzig



*Abends bei der Hessenregatta*

bis achtzig Yachten fahren eine Woche lang kreuz und quer zwischen Deutschland und Dänemark. Zum Teil werden Häfen für die Flottille komplett geräumt.

Vom 20. bis 25. Mai findet die Hessen-Regatta zum 27. Mal statt. Sie startet in Burgtiefe auf Fehmarn und geht ins dänische Gedser.

Von dort ins malerische Subbeköbing, nach Warnemünde, dann nach Grömitz und zurück nach Fehmarn. Zu gewinnen gibt es den Hessencup. Dieses Jahr wird mit der Hessen-Regatta erstmals die Hessenmeisterschaft im Fahrtensegeln ausgetragen. Es gibt zwei Klassen: Eigneryachten und Charteryachten (in).

*Nähere Informationen:*

*[www.fahrtensegler-club.de](http://www.fahrtensegler-club.de)*

---

## Hessischer Lloyd jetzt Verbandsmitglied

Nach Gesprächen zwischen dem Präsidenten und dem Vorstand des Hessischen Segler



*Wirkt nicht so einfach wie es war: Nina Steinert vom HL bei der Akkreditierung zum Hessischen Seglertag*

Verbandes (HSeV) hat der Reederrat des Hessischen Lloyd Ende Februar Mitgliedschaft in der Landesorganisation des Deutschen Seglerverbandes (DSV) beantragt. Der Vorstand des HSeV entschied unverzüglich einstimmig Aufnahme. Beim Hessischen Seglertag Mitte März in Hungen (Wetterau) wurde der HL, Hessens einzige Hochseereederei, förmlich begrüßt und bekam die Fahne des HSeV überreicht, die bei künftigen Reisen geführt wird (in).

## Verdruss bei Landmann & Seefrau:

### Die Eisheiligen

Ostern wird angesegelt, an der hessischen Bergstraße blühen die Mandelbäume und bald schon bricht die erste Obstblüte hervor. Doch dann, Ende Mai, droht Spätfrost. „Vergangenes Jahr sind im Odenwald reihenweise Apfelblüten zum Opfer gefallen. Südhessens Apfelweinkelterer waren in schwerer Not. Die böse Tat der sogenannten Eisheiligen.“

Anders als auf den ersten Blick zu vermuten, hängt Spätfrost regelmäßig nicht mit Kaltluft vom Nordpol zusammen. Spätfrost ist vielmehr ein verzwicktes physikalisches Phänomen – und Vorsorge für Spätfrost ist es auch. Ende Mai ist der Himmel oft wolkenlos. Das ist schön am Tage, wenn die Sonne strahlt. Sternklare Nächte sind hingegen misslich. Denn erstens ist die Erde noch nicht tiefgreifend aufgeheizt. Zweitens strahlt der Boden und alles, was sich auf ihm befindet, in sternklarer Nacht hemmungslos Richtung Weltall ab.

„Bei Strahlung hat man es mit einem Phänomen zu tun, das sich unserem beschränkten Vorstellungsvermögen entzieht“, tröstet Meteorologie-Professor Hans Häckel. Grob gesagt: Erstens strahlt alles und jedes. Zweitens hängt Strahlung mit Temperatur zusammen. Wenn der Boden ans Weltall abstrahlt, verliert er Wärme. Das geht bis hin zu Nachtfrost während des eigentlich schon milden Maienmonats.

Im Mittelalter hatte der Landmann zwar keine Ahnung von Strahlung. Dass es im Mai nochmal schrecklich kalt werden kann, war ihm aber wohl bekannt. Regelmäßig nach dem Tag der heiligen Sophia (vulgo „kalte Sophie“) war das Problem erfahrungsgemäß überwunden. Vorher waren folglich die „Eisheiligen“ dran.

1582 kam Papst Gregor XIII mit seiner Kalenderreform, die den Tag der heiligen Sophie zehn Tage nach vorne schob. Das meteorologische Phänomen der sternklaren Nächte bei mäßiger Erdaufwärmung blieb trotz päpstlichen Willens wo es war – nunmehr Ende Mai des gregorianischen Kalenders.

Man mag es mit Beten versuchen, wenn Spätfrost droht. Etwas Physik hilft auch. Sobald sich eine Wolkendecke zwischen Erde und Weltall schiebt, wird die Strahlung gebremst. Das funktioniert auch mit tieferen Decken: Unter dem Laubdach eines Waldes ist kein Spätfrost zu befürchten. Einzelne Bäume sind auch nützlich. Doch kann ausgekühlte Luft aus der Umgebung herangepustet werden und die wärmere Luft unterm Baum wegwehen.

Windschutz hilft. Ebenso wenig, wie das Dach dick und dicht sein muss, muss der Windschutz stabil sein. Es genügt, die Luftbewegung zu verhindern. Also werfen Gartenbesitzer am Abend Stofflaken oder leichte Folien über Blüten und verhindern so Abstrahlung und Verwehung. Im großen Maßstab hilft ein Gewächshaus. Das nützt Frühblühern, aber nicht Frühseglern, denn: „Wer im Glashaus sitzt, sollte keine Segel setzen“. Fahrtensegeln ist Ende Mai zu meiden.

Ingo Nathusius

---

## Schöne Schiffe gucken und mitfahren:

### Windjammertreffen in Hamburg und Rostock

Im Mai kommt die internationale Windjammerngemeinde in Hamburg zusammen, im August geht es in etwas kleinerem Rahmen in Rostock weiter.

Von Donnerstag, 10. Mai, bis Sonntag, 13. Mai wird in Hamburg der Hafengeburtstag gefeiert.

ert. Die Hansesail in Rostock findet heuer von Donnerstag, 9. bis Sonntag, 12. August statt.

Wenn an einem Schiff das „Open Ship“-Schild aushängt, darf es besichtigt werden. Wenn nicht, hilft oft ein nettes Gespräch mit der Hafengewache oder – bei größeren Schiffen – dem wachhabenden Offizier, um an Bord zu kommen. Keinesfalls betrete man eine Gangway oder gar ein Schiff ohne ausdrückliche Einladung – man geht ja auch nicht einfach so in ein fremdes Haus.

Viele Großsegler bieten Tagesfahrten an. Das kostet nebst schlichtem Essen regelmäßig deutlich unter hundert Euro. Für den Hamburger Hafengeburtstag sind Tagesfahrten zu buchen unter [https://www.hafengeburtstag24.de/epages/61659662.sf/de\\_DE/?ObjectPath=/Shops/61659662/Categories/HAFENGEBURTSTAG\\_HAMBURG](https://www.hafengeburtstag24.de/epages/61659662.sf/de_DE/?ObjectPath=/Shops/61659662/Categories/HAFENGEBURTSTAG_HAMBURG).

In Hamburg werden die größten aktiven Segelschiffe der Welt dabei sein, die russischen Viermaster *Kruzenshtern* und *Sedov*. Aus Wismar kommt der Lotsenschoner *Atalanta*, auf dem in den siebziger Jahren Bundeskanzler Helmut Schmidt Urlaube verbrachte. Der Hessische Lloyd war mit der *Atalanta* 2014 und 2015 unterwegs. Bei der Auslaufparade und der Rückreise kommandiert Kapitän Harald Forst das Schiff (siehe Seite 2/3).

In Rostock werden wieder zweihundert Traditions- und Museumsschiffe am Fluß Warnow liegen. Es sind nicht nur Nachbauten von Koggen aus dem 15. Jahrhundert zu sehen, sondern alles vom kantigen Kreuzfahrtschiff bis zum schönen Schoner. Vom „*Deutschen Jugendwerk zur See Clipper*“ nimmt die *Amphitrite* teil, der älteste hölzerne Großsegler, der noch in Fahrt ist – deren Tagesfahrten sind bereits ausgebucht.

Beide Städte bieten an ihren Flussläufen beim Ein- und Auslaufen der Schiffe ideale Sichtbedingungen.

Zwischen Hamburg und der Nordsee fließt auf siebzig Kilometern die Elbe. Vor und nach dem Hamburger Hafengeburtstag bietet der Nord- Ostseekanal Gelegenheiten zum Schiffgucken. Viele Großsegler werden den Kanal passieren. Ein aufmerksamer Blick von Brücken oder Rast am Ufer lohnt.

Vom Rostocker Stadthafen zur offenen Ostsee sind die Schoner und Brigantinen eine Stunde auf der Warnow unterwegs. Beim Ein- und Auslaufen passieren die Schiffe mehrmals am Tag die Warnemünder Molenköpfe. Der beste Platz zum Beobachten ist die Ostmole (in).

---

### Hessischer Lloyd Turm Zeitschrift der hessischen Hochseereederei

Verantwortlich: Ingo Nathusius  
Hessischer Lloyd, im Hause Dierkes Associates GmbH  
Am Salzhaus 6, 60311 Frankfurt am Main, eingetragen  
beim Amtsgericht Wiesbaden unter VR 6592  
[reedereikontor@hessischerlloyd.de](mailto:reedereikontor@hessischerlloyd.de)

Titel: Feldbergturm im Taunus.  
Bildnachweis Seite 2: DJS-Clipper, Seite 3, 9 & 10:  
Hessischer Lloyd, Seite 4: A.Dierkes, Seite 5: Archiv  
Hessischer Lloyd, Seite 7 & 8: M.Bärlocher/ Wikipedia,  
Seite 12: BMVI, Seite 14: Fahrtenseglerclub Königstein/  
Traiser Segelgemeinschaft

[facebook.com/hessischerlloyd/](https://facebook.com/hessischerlloyd/)  
[www.hessischerlloyd.de](http://www.hessischerlloyd.de)

---

**Wer den *Hessischen Lloyd Turm* regelmäßig beziehen möchte, schreibt eine leere Mail mit dem Betreff „Lloyd Turm“ an: [reedereikontor@hessischerlloyd.de](mailto:reedereikontor@hessischerlloyd.de)**

---