

Ausgabe 2
Winter 2018/ 2019

Hessischer Lloyd Turm

Ziel Stockholm:

Für einen Windjammer geradezu luxuriös

Erstmals veranstaltet der Hessische Lloyd eine Zwei-Wochen- Reise (oder zwei Ein- Wochen- Reisen hintereinander). Vom 31. August bis 14. September 2019 geht es von Neustadt in Holstein nach Stockholm. Wem das zu lange ist, kann am 7. September im westschwedischen Kalmar aus- oder zusteigen und nur eine Woche an Bord sein. Für Fahrgemeinschaften, Gepäcktransport und Koordination der Reisen nach und von Kalmar und ab Stockholm wird gesorgt.

„Die Häfen, die man von deutschen Abfahrtsorten in einer Woche gut erreichen kann, gehen uns langsam aus“, sagt Michel Reiffert vom Hessischen Lloyd, „Wir waren schon überall“. Es entstand der Plan, länger als bisher zu fahren, um neue lohnende Ziele erreichen zu können. „Die Alternative wäre gewesen, auf Teufel

Inhalt:

Auf Grund!	Seite 4
Kochen mit Koch Ansgar	Seite 5
Training für Yachtsegler	Seite 6
Vom Festmachen (Teil 2)	Seite 7
Knoten für den Alltag	Seite 9
Skorbut – Geißel der Seefahrt	Seite 10
Bei den Skagen- Malern	Seite 11
Die Werft Ring- Andersen	Seite 13
Handwerker an Bord	Seite 14
Mitreisende berichten	Seite 3
	Seite 12
Hessenregatta	Seite 15



komm raus Seemeilen runter reißen zu müssen“, sagt Reiffert, „Dazu haben wir überhaupt keine Lust“. Jede der beiden Teilstecken ist etwa dreihundert Meilen lang und damit in einer Woche bequem zu bewältigen.

Die „Amazone“ ist ein zweimastiger Schoner aus Turku in Finnland. Das 42 Meter lange Schiff ist außergewöhnlich gut ausgestattet: Keine Kabine hat mehr als drei Kojen. Alle Kabinen verfügen über Waschbecken. Es stehen fünf Toiletten und fünf vollwertige Duschen zur Verfügung, die von zehn Tonnen Frischwasser gespeist werden. Neben dem Hauptgenerator steht ein Hilfsaggregat im Vorschiff zur Verfügung: Romantik wird nicht weggeknattert, wenn nur mal Kaffee gekocht werden soll.

Unabhängig voneinander war das top-gepflegte, schnelle Stahlschiff Kapitän Harald Forst in Wismar und Reeder Ingo Nathusius in Helsinki aufgefallen. In sehr zügigen Verhandlungen wurden Hessischer Lloyd und der Geschäftsführer der „Amazone Sailing Oy“, Ilpo Mäkinen, einig.

Erstmals ist geplant, dass ein Schiffsjunge mitkommt. Er wird das Schiffsinnere täglich sorgfältig reinigen – vor allem Küche und Sanitärräume. Zudem ist er für den abendlichen Abwasch zuständig. Während der übrigen Zeit tut der „Moses“, was alle tun: Segeln, Lesen, Plaudern, gar nichts oder er macht beim Programm „Training für Yachtsegler“ mit.



„Wir fahren auch ein, zweimal nachts durch“, sagt Kapitän Harald Forst, „Nachtfahrten sind überwältigend romantisch und gleichzeitig



Ganz schön schön, scho ein Schären Garten

schaft man so ordentlich Strecke“. Der Plan ist, tagsüber Zeit für schöne Ankerbuchten und hübsche Häfen zu haben: Ein Ausflug an Land, Schwimmen ums Schiff, Abendessen am Strandfeuer. Zudem haben die Köche gern etwas Hafen- Zeit, um frisches Gemüse und fangfrischen Fisch zu kaufen. Die Seefahrt wird nicht zu kurz kommen.

Neustadt in Holstein ist idealer Abfahrtschiffhafen, den der Hessische Lloyd 2016 ausprobiert hat: Überschaubar, aber nicht zu klein, mit guter Bahn- und Autobahnverbindung. Die Inseln Mön und Bornholm liegen am Wegesrand. Zwischenstopp Kalmar in Westschweden ist eine richtige Stadt in schöner Umgebung – der Hessische Lloyd war 2017 schon mal da. Und dann Stockholm: Eine schöne, gepflegte, internationale Stadt in traumhafter Landschaft. Sich Stockholm von See zu nähern, ist in besonderes Erlebnis – allemal mit der Ruhe eines Windjammers.

Der Schären Garten vor Stockholm gilt als einer der schönsten der Ostsee (in Konkurrenz mit dem vor Göteborg, den der Hessische Lloyd 2018 befahren hat). Schären sind Monumente der Eiszeit: Wackersteine, die vom rückziehenden Eis rund geschliffen wurden und seitdem in der Ostsee rumliegen. Mal sind es richtige Inseln, mal nur einzelne Felsen. Den Ausblick auf

kleine bunte Häuschen, die zum Greifen nahe scheinen, auf entspannte Vögel und windschiefes Gehölz ein paar Meter neben dem Schiff vergisst man nicht. Mit viel Glück lümmelt sich ein Seehund auf einer Schäre (in).

31. August – 7. September: Neustadt/ Holstein – Kalmar/ Schweden

7. bis 14. September: Kalmar – Stockholm

Jede Woche kostet € 845

(ermäßigt € 745),

beide Wochen zusammen € 1.590

(ermäßigt € 1.440)

<http://www.hessischerlloyd.de>

Mitreisende spricht:

Man darf ungeschickt sein

Die anfängliche Skepsis vor meinem ersten Törn mit einem Großsegler – worauf habe ich mich da bloß eingelassen – wich schnell. Alle meine Befürchtungen wegen zu viel Nähe in den Kabinen und wegen eher spartanischen sanitären Gegebenheiten waren schon am ersten Tag vergessen; ganz selbstverständlich



Ganz schön behände: Die Verfasserin bei der Seefahrt

und unkompliziert spielt sich das Leben an Bord ab. Langeweile kam nie auf, viele mitgenommene Bücher blieben ungelesen, es gab immer etwas zu tun, zu erzählen, zu schauen. Auf den Landgängen, meist in kleineren Gruppen, gab es viel Schönes zu entdecken. Die schwedische und dänische Küstenlandschaft und die beschaulichen kleinen Häfen sind ein Erlebnis und streicheln die Seele. Ganz wichtig ist natürlich das großartige Essen, das Koch Ansgar zubereitet. Jede seiner Mahlzeiten ist eine echte Gaumenfreude.

Und dann die Mannschaft: immer bereit, den unbedarften Laien geduldig in die Geheimnisse der Segelkunst einzuführen. Jeder wird nach seinen Fähigkeiten eingesetzt, und man muss keine Angst haben, dass sich einer der Profis abfällig über Ungeschicklichkeiten äußert. Kapitän Harald ist der Fels in der Brandung, immer ruhig und gelassen. Dabei vermittelt er auch bei unwirtlichem Wetter den Mitreisenden das sichere Gefühl, dass er alles im Griff hat. Auch als Gitarrist und Salztänzer ist er äußerst beliebt und unterhaltsam. Man sagt ihm gar nach, dass er zaubern kann....

Freundschaften sind entstanden auf den Törns, die ich bisher mitgemacht habe. Alle Altersgruppen sind an Bord vertreten, das macht das Zusammensein lebendig und spannend. Der jährliche Segeltörn ist ein absolutes Highlight für mich.

Ute Grandjean

Kapitän spricht:

In der Regel umschifft der umsichtige Nautiker die Ereignisse, die über die berühmte Handbreit Wasser zwischen Kiel und Grund hinausragen. Aber manchmal auch nicht.

Von Ankerwachen und so

Es war vor einigen Jahren. Ich war mit einer segelhungrigen Meute im südschwedischen Meer auf Erlebniskaperfahrt. Gestartet bei ru-

higem Wetter in einem kleinen verschlafenen ostpommerschen Hafen, spielte alsbald das Wetter der zusammengewürfelten Crew böse in die Karten. Wind und Welle nahmen immer



Wenn das kein 1A Hafen ist! Kapitän Harald Forst glaubt sich der Lösung nah

mehr zu. Sah man eben noch lachende Gesichter mit rosigen Wangen, so beherrschte bald kalkige Blässe die noch an Deck Verbliebenen. Vorsorglich hatte die Crew die Segelfläche verkleinert. Trotzdem bot das Schiff dem Wind genügend Widerstand, es gefährlich auf die Seite zu legen. Soweit, dass die Nocken der Bäume scheinbar dürstend bei jeder siebten Welle einen Schluck salzigen Wassers nahmen.

Stunden vergingen. Nur die Härtesten widerstanden dem Trieb, ihrem Mageninhalt unter grunzigen Lauten die Freiheit des Meeres zu geben. Doch bald war die Küste erreicht. Ein wunderschöner Schären Garten bot sich im Sturmlee der staunenden Mannschaft. Junge

Frauen fanden ihre juchzenden Stimmen zurück und bärbeißige Seemänner brummt wohlwollende Kommentare, die weit über das allgegenwärtige "Jo" hinausgingen, indem sie ein zweites "Jo" zum "Jo Jo" zusammenfügten.

Der Kapitän, die Crew und das Schiff schienen zufrieden. Eine umfängliche gefiederte Fauna fand Erklärungen durch einen mitreisenden



Touristin sieht das Unglück kommen

Zoodirektor. Doch auch das scheinbare Paradies forderte Tribut. Ankerwachen. Ankerwachen knabbern an den Schlafreserven. Besonders hart, wenn unter Beigabe von Jamaikarum die Sonne blutrot ins schwedische Meer taucht.

Der Kapitän machte sich Sorgen. Er suchte nach einem Hafen, wo Vorräte und Kraft getankt werden könnten. Er durchzirkelte nahe Küsten und Inseln. Am Südpol der Insel Ölands glaubte er den rettenden Hafen gefunden zu haben. Noch behielt er das Ziel bei sich. Der Kurs wurde abgesetzt und nach wenigen Stunden befand sich das Schiff stolz und erhaben vor der Hafeneinfahrt.

Der Landfall wurde mit der Pinasse gestartet, um Örtlichkeit und Freundlichkeit der Insel zu erkunden. Das Team kehrte mit guten Nachrichten zurück. Der beste Rudergänger, ein mit Flugerfahrung ausgestatteter Seemann, der schon Tornados durch die Lüfte gesteuert hatte, schraubte seine Hände um das Steuerrad.

Unter langsamster Fahrt glitt man den Molen entgegen. Die erwartungsfrohe Aufregung der Crew lag in der Luft. Doch plötzlich: Ein Ruck durchschüttelte das stolze Schiff. Und wieder zog kalte Blässe in die eben noch unerschrockenen Gesichter zurück. WIR SITZEN AUF SCHIET!

Der Kapitän gab Befehle. Sein gesamtes nautisches Repertoire lag bereit und wurde der Reihe nach, das kleinste Mittel zuerst, abgerufen. Es folgten hektische Stunden und schier übermenschlicher Einsatz der Crew - selbst der Reeder musste mal was tun, war darauf dem Herzstillstand nahe. Letztlich erfolgreich: SIE kam wieder frei und fand ihren Weg rückwärts in die offene schwedische See.

Selbstverschwenderische Frauen warfen sich Kapitän und Steuerleuten glücklich um die Hälse. Doch die Freude währte nur kurz. Schon bald fanden sich die Seeleute wieder zurück in ihrer ANKERWACHE. Harald Forst

Schiffskoch spricht:

Rezepte sind natürlich so ausgesucht, dass sie sich für große Gruppen eignen. Das folgende kann man aber auch zu Hause machen, ob nun für zwei oder acht Personen. Und mit einem großen Herd eben auch für 25 Leute an Bord.

Maghrebinischer Lachs

Für zwei Personen sollten sein:

- 2 x 200 g frischen Lachs – ich nehme den von Aldi Süd und habe da immer gute Erfahrungen gemacht
- 1 Esslöffel Harissa – am besten frisch von einem marokkanischen oder tunesischen Lebensmittelhändler in der nächsten Stadt oder ihr bestellt es trocken bei Amazon und mischt es selber an
- 1 Teelöffel flüssigen Honig

- 2 Esslöffel Olivenöl
- 1 Bio-Zitrone in Scheiben, Kerne entfernt

Haut vorsichtig abtrennen, Zitronen auf feuerfester Form auslegen, Lachs drauf, Harissa mit Honig anmischen und auf den Lachs, Olivenöl drüber. Alles in den vorgeheizten Ofen (130 Grad Umluft, 145 Grad Ober- und Unterhitze). Nach 20 Minuten Saft über den Lachs löffeln.



Nach weiteren 20 Minuten ist's fertig. Der Lachs muss nicht ganz durch sein, der Kern kann gerne noch etwas glasig sein. Oder ihr lasst es ein paar Minuten länger drin und zieht ihn fertig. Bei der niedrigen Temperatur kann man nicht viel falsch machen.

Dazu passen Gemüse & Couscous. Beim Marokkaner oder Tunesier kauft ihr Suppenwürfel in den Geschmacksrichtungen Safran oder Smen (riecht wie Blauschimmelkäse, schmeckt toll – ähnlich Ghee). Wasser damit aufkochen (darf ruhig etwas salzig sein) und darin Gemüse (gelbe und grüne Zucchini, Kürbis, Möhren, halbierte Zwiebeln, auch Kartoffeln – unterschiedliche Garzeiten beachten) gerade so gar köcheln.

Der Couscous wird am besten, wenn er im Sud des Gemüses gekocht wird. Am Schluss noch Petersilie oder frischen Koriander unterheben, das Gemüse obendrauf garnieren und alles zusammen servieren. Ansgar Dierkes

Training für Yachtsegler:

Verstehe Deinen Propeller

„Und was heißt das hier?“ fragt Alexander Körber aus Darmstadt, tief über die Seekarte gebeugt, „Ankern, Fischen und Bäume fällen verboten?“. Körbers nautischer Horizont endete bisher am Edersee. Jetzt steht er im Steuerhaus, zeichnet eine Position nach der anderen in die Karte des Kattegats, wuschelt mit Navigationsdreiecken und Stechzirkel und beginnt zu verstehen, wie Peilungen zur Bestimmung des Standorts verwendet werden. Ergebnis: Das Schiff liegt genau auf kryptischen Kartensymbolen, die sich nicht ohne weiteres erschließen.

„Wir wollen nicht ankern, nicht fischen und fällen auch keine Bäume. Also kann's uns egal sein“. Erster Steuermann Kai Ebert erklärt mit Ruhe, Witz, Abgewogenheit und Zuwendung. Der Mann weiß, wovon er redet: Der Lotse bringt sonst zu jeder Tages- und Nachtzeit Schiffe jeder Art und Größe sicher die Weser hoch und zurück. Weil das den Kapitän auf Großer Fahrt intellektuell nicht auslastet, forscht



Wo mögen wir sein? Cecilia Ahumada, Alexander Körber und Marie-Luise Nebel am Kartentisch

er seit Jahren über Theorie und Praxis der Seefahrt. Nur zu wissen, wie man Schiffe steuert, reicht ihm nicht. Er will auch im Detail wissen, warum etwas ist, wie es ist. Zur Physik des

Schiffbaus kann Ebert ebenso kompetent Auskunft geben wie zur Astronomie. An der Hochschule Bremen bildet er kommenden Kapitäne die Vorlesung „Manövrieren“ an.

„Beim Hessischen Lloyd kommen Leute zusammen, die Natur erleben wollen,“ sagt Reeder Ingo Nathusius, „das ist es dann auch schon. Es sind Menschen dabei, die einfach nur ihre Ruhe haben und Urlaub machen wollen. Und es gibt Menschen, für die kann es nicht genug *action* geben. Alle sollen auf ihre Kosten kommen“.

Jahrelang lief es informell: Hobbysegler fragten die Nautiker aus, lauschten den Bootsleuten, drängten sich darum, zu navigieren, zu funken und die Kunst der Radarbeobachtung zu lernen. Im Reederrat des Hessischen Lloyd wurde diskutiert: Es sei doch schade, mit Nautikern, Ingenieuren und Bootsleuten so viel Kompetenz an Bord zu haben, ohne sie systematisch zu nutzen.

Die Idee eines Begleitprogramms „Training für Yachtsegler“ wurde geboren. Vorsichtig sprach der Reeder Erster Steuermann Ebert an. Schwierige Sache, dachte ich“, berichtet Nathusius, „Der Mann kommt ja schließlich in seinem Urlaub zu uns und will nicht unbedingt dasselbe tun, was er eh schon tut“. Doch Ebert willigte umstandslos ein: „Das wenige, was ich weiß, will ich gern teilen“. Und erschien beim Sommersegeln 2018 mit einem Rechner voller Videos, Schaubildern und ausgefeilten Präsentationen, die er zu fester nachmittäglicher Stunde vortrug, sofern es die nautische Situation erlaubte.

Kai Ebert ist maritimer Alles- Erklärer: Sämtliche Geräte an Bord werden ausgepackt und von Interessenten benutzt. Wer hatte zuvor schon mal einen Psychrometer in der Hand und bekam gezeigt, wie man ihn schwenkt, um hernach die Luftfeuchte errechnen zu können? Ob an Bord oder in Häfen: Keine Frage bleibt unbeantwortet: Warum sieht der Anker dort so drollig aus? Was ist das für eine Pampe? „Wa-

rum gibt es in Svendborg grüne Richtfeuer, die nichts mit Steuerbord zu tun haben?“ – „Da hat es wohl vor Jahren eine Bürgerbeteiligung ge-



Nachmittags in der Messe der „Seute Deern“: Kai Ebert (links) erklärt, was Segler über Motorenpropeller wissen müssen

geben“, spricht der neue Chief Didactical Officer des Hessischen Lloyd, „und die Anwohner an dieser Ausfahrt haben sich für augenscheinendes Grün entschieden“ (HL).

Erster Steuermann spricht:

Festmachen von Traditionsschiffen, Teil 2

Um eine Leinenverbindung mit der Pier aus einigem Abstand herstellen zu können, benutzen wir eine *Wurfleine* (*Schmeißleine*). Bewährt hat sich bei der Benutzung, nur ca. ein Drittel der Leine in der Wurfhand aufzuschießen und zu werfen. Der Rest sollte ordentlich aufgeschossen in der anderen Hand sein und von dort durch die geworfene Leine leicht heruntergezogen werden können (Abbildung S. 8).

Am Festmacher befestigt wird die *Wurfleine* durch einen leicht zu lösenden Knoten, der vorzugsweise in die Nähe des Spleißes kommt, damit er beim Überhaken des Festmachers über den Poller nicht eingeklemmt wird. Ein *Slipstek* (*Webeleinstek auf Slip*, Abbildung S. 8) erfüllt diese Aufgabe oder aber auch ein *Palstek*, der am Auge leicht verschoben werden kann.

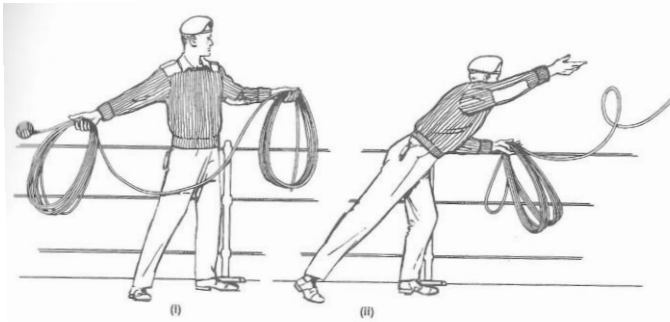


Abbildung: Admiralty Manual of Seamanship, BR 67, HMSO

An Land wird unsere Leine mit dem Auge über einen Poller gehakt. Kommt eine zweite Leine auf den gleichen Poller, wird sie vor dem Überhaken erst von unten durch das Auge der ersten Leine genommen. Nur dann können wir

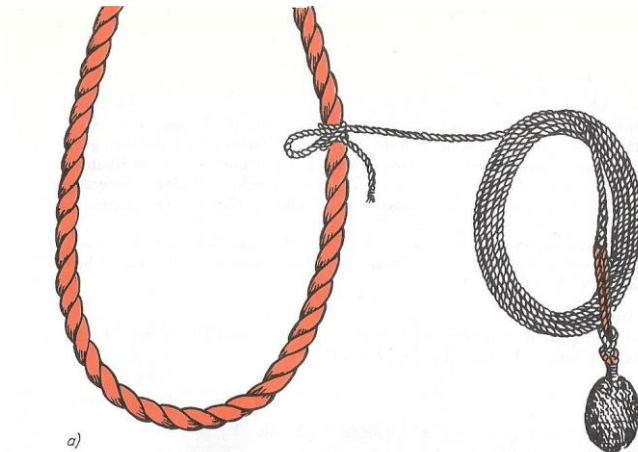


Abbildung: U. Scharnow, Seemannschaft 1, Seemännische Grundlagen, transpress

die Leinen in beliebiger Reihenfolge wieder loswerfen.

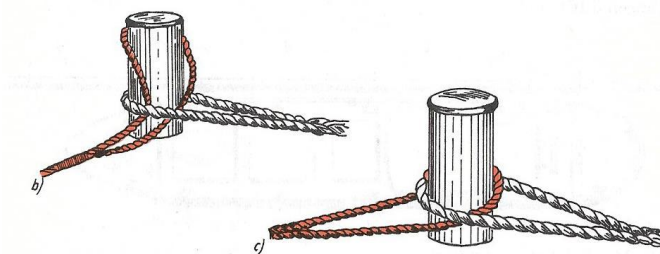


Abbildung: U. Scharnow, Seemannschaft 1, Seemännische Grundlagen, transpress

Oft sind an Liegeplätzen für Traditionsschiffe Ringe anstatt von Pollern zu finden. Unter Zuhilfenahme eines Kant- oder Rundholzes oder

eines Festmacherschäkels können die Leinen an ihnen festgemacht werden.

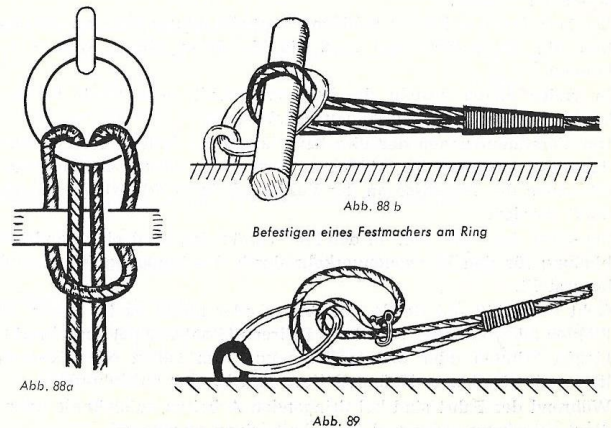


Abbildung H. Pieper und G. Rathenow, Das Matrosen-ABC, COURIER

An Bord wird die Leine, nachdem sie gut durchgeholt wurde, auf einem Doppelpoller oder doppelten Kreuzpoller in Form von Achten belegt. Nur die Reibung zwischen Leine und Polleroberfläche hält die Leine in Position.

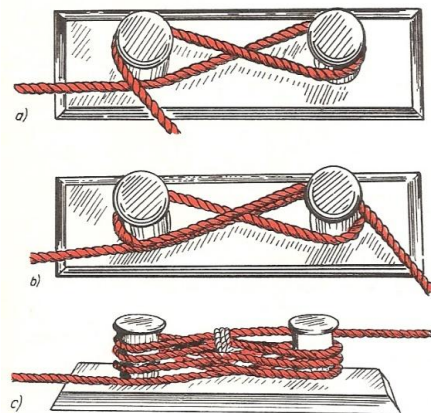


Abb. 3.14 Belegen eines Doppelpollers

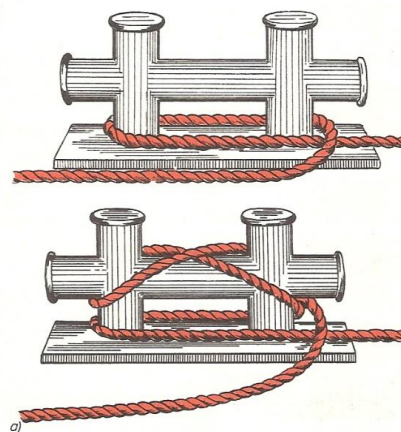


Abb. 3.16 Belegen von Leinen an Pollern

Abbildung: U. Scharnow, Seemannschaft 1, Seemännische Grundlagen, transpress

Bei zu erwartender großer Beanspruchung (z.B. Schleppen) ist es empfehlenswert, die Reibung durch ein oder zwei Rundtörns anstatt einer Acht in der unteren Lage zu erhöhen.

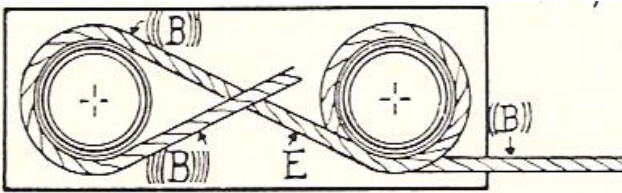


Abbildung: F. Woerdemann, Dampfermanöver, Mittler

Die oberen Lagen können bei Bedarf durch ein Bündel gegen Herunterspringen gesichert werden. Kopfschläge, wie wir sie von Belegnägel kennen, sind beim Festmachen tabu, da sie sich beklemmen könnten. Kai Ebert

Teil 1 des Aufsatzes:

<https://www.hessischerlloyd.de/de/hessischer-lloyd/zeitschrift-lloyd-turm/zeitschrift-lloyd-turm-01-2018.html>

Knotenpraxis für Heim & See:

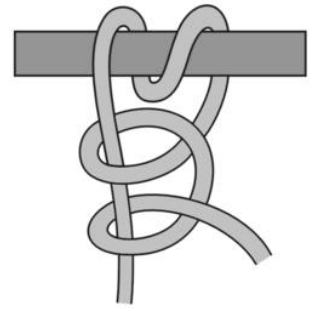
Die Steke in einer Reihe

An Bord, aber auch beim häuslichen Basteln kommt es oft vor, dass ein Seil an einer Stange, an einem Balken oder an einem Ring befestigt werden muss. Zu diesem Zweck gibt es eine ganze Reihe von Knoten, meist „Stek“ genannt, die alle nach demselben Prinzip geknüpft werden.

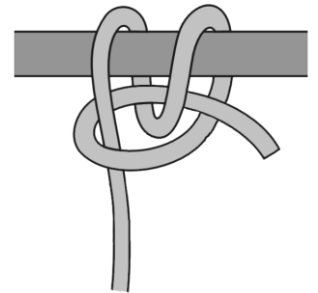
Es ist klar, dass man das Seil erst mal um die Stange, den Balken oder den Ring wickelt. Danach müssen diese Wickelungen dann gesichert werden, damit der Knoten hält. Und darin unterscheiden sich dann die verschiedenen „Steke“.

Am einfachsten, und deshalb auch als erster im Segelkurs besprochen, ist der Knoten mit dem blöden Namen *eineinhalb Rundtörn mit zwei*

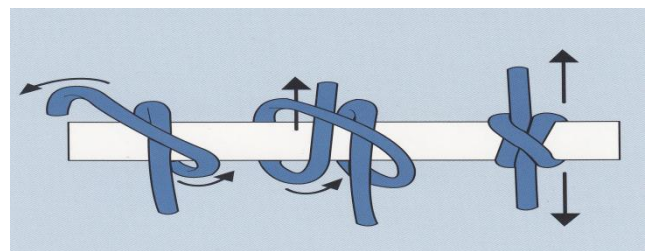
halben Schlägen. Bei ihm erfolgt die Sicherung nach dem Umwickeln der Stange durch zwei halbe Knoten auf dem zuführenden Ende. Auf diese Weise können auch andere Knoten gesichert werden.



Der zweite Knoten in dieser Reihe ist der *Roringstek*. Auch hier wird erst gewickelt, dann aber das lose Ende unter den umlaufenden Törns hindurch gesteckt. Dadurch „bekneift“ sich der Knoten durch innere Reibung und sichert sich so selbst. Trotzdem empfiehlt sich auch hier die Sicherung durch halbe Schläge. Ganz nebenbei bemerkt sehen mehrere halbe Schläge hintereinander gut aus.

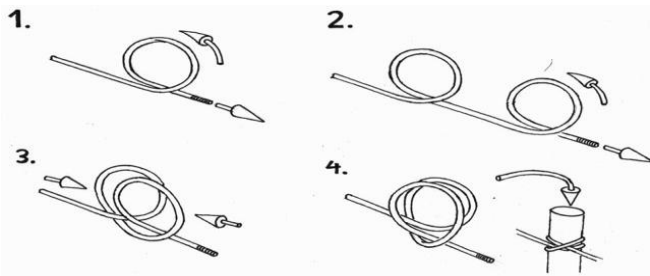


Der mit Abstand wichtigste Knoten dieser Art ist der *Webleinstek*. Bei ihm wird schon während des Wickelns für innere Reibung gesorgt. Das Bild zeigt das Stecken dieses Knotens in mehreren Schritten:

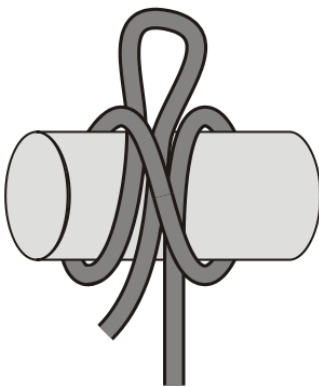


Der Webeleinstek, auch *Mastwurf* oder *Achterschlinge* genannt, lässt sich auch nach größerer Belastung durch Drücken der Enden in Gegenrichtung gut lösen. Insbesondere bei einseitiger Belastung sollte er aber durch halbe Schläge gesichert werden.

Zum Festmachen eines Bootes am Poller oder an einer Dalbe kann der Webeleinstek auch „geworfen“ werden (Abbildung nächste Seite).



In einer besonderen Variante, nämlich in der auf Slip gesetzten Form, tritt der Webeleinstek als *Fenderknoten* auf. Dabei wird das durchgesteckte Ende unter der bekneifenden Wicklung wieder herausgeführt.



So kann der Knoten durch Zug am losen Ende schnell gelöst werden.



Der nächste Knoten in dieser Entwicklungsreihe ist der *Stopperstek*. Mit ihm kann man sogar Kräfte in Richtung der Stange ausüben. Außerdem kann er als Zughilfe an bereits belasteten Leinen genutzt werden. Um den Stopperstek zu knüpfen, geht man wie beim We-

leinstek vor, macht aber zwei Wicklungen, ehe man zum Bekneifen das Ende unter den Wicklungen hindurch führt. Hans Peter Reiffert

Schiffsarzt spricht:

Skorbut - Geißel der Seefahrt

Am 26. August 1768, also vor rund 250 Jahren, startete Captain Cook mit der "Endeavour" zu seiner ersten Weltumseglung und kehrte nach erfolgreicher Mission 1771 wieder zurück. Zwei weitere Reisen folgten 1772 und 1776. Die Reise

sollte auch neue Erkenntnisse über den von Seefahrern gefürchteten Skorbut finden: Damals litten Schiffsbesatzungen auf monatelangen Reisen unter Muskelschwund, Zahnfleischfäule, Gelenkentzündungen und Bindegewebs- und Herzmuskelschwäche. Der schottische Arzt James Lind hatte zwar schon 1747 in einer Testreihe eine effektive Behandlung mit Zitronensaft gefunden, diese aber nicht schlagkräftig publiziert. Skorbut war zu Cooks Zeit ein großes Thema und bis Ende des 18. Jahrhunderts die häufigste Todesursache auf See.

Als Cook in See stach, nahm er im Auftrag der Admiralität unterschiedliche Lebensmittel mit, um an Bord ihre Wirkung gegen Skorbut zu testen. Darunter waren Sauerkraut, eingekochter Zitronen- und Orangensaft sowie Bier-Vorstufen wie Malzextrakt und Stammwürze. Cook und sein Schiffsarzt William Perry priesen danach Malzextrakt als bestes Skorbutmittel.

Erst Ende des 18. Jahrhunderts klärten die Schiffsärzte Robert Robertson und Gilbert Blane, was wirklich half: frischer Zitronensaft. Ab 1795 waren Zitrusfrüchte Pflicht an Bord.

Noch mehr als 100 Jahre dauerte es, bis im Zuge der aufkommenden Vitaminforschung der entscheidende Wirkstoff bekannt wurde. Der Ungar Albert Szent-Györgyi beschrieb 1933 als Erster mit seinem britischen Kollegen Norman Haworth die anti-skorbutische Wirkung von Ascorbinsäure. Im selben Jahr gelang dem Schweizer Chemiker Tadeus Reichstein die chemische Synthese aus Traubenzucker. Reichstein verkaufte sein Patent Ende 1933 an das Schweizer Pharmaunternehmen Hoffmann-La Roche. Dort sah man anfangs noch keinen medizinischen Bedarf. Doch rasch wurde es zu einem Kassenschlager.

Konsum von Ascorbinsäure wurde Allgemeingut: Die frühere Angst vor Skorbut wich der Hoffnung auf ein besseres Leben. Es ging darum, individuelle Leistung zu puschen. Als krank galt man schon, wenn man nicht seine volle Leistungsstärke hatte.

Inzwischen gibt es kaum ein industriell hergestelltes Lebensmittel ohne den Zusatzstoff E 300. Ascorbinsäure steckt in Wurst, Brot, Joghurts und sogar in Sauerkraut. Als Oxidationshemmer soll sie die Haltbarkeit verlängern und die Farbe erhalten. Auch damit angereicherte Nahrungsmittel sind auf dem Markt. Vitamin C aus der Retorte ist aus dem Alltag kaum noch wegzudenken.

Seit Captain Cooks Suche vor 250 Jahren nach dem anti-skorbutischen Stoff hat sich viel getan. Bekannt ist nun, dass schon 10 Milligramm Vitamin C pro Tag die Krankheit Skorbut verhindern können. Die Deutsche Gesellschaft für Ernährung sieht als ausreichende Tagesmenge für ein dauerhaft gesundes Leben 110 Milligramm bei Männern und 95 bei Frauen. Dafür reichen etwa eine halbe rote Paprika oder eine Apfelsine. Wie der Stoff aber im Körper genau wirkt, haben Forscher aber noch nicht endgültig entschlüsselt. Die Entdeckungsreise geht weiter!

Dr. Christian Wienand

Aus dem Landprogramm:

Kultur und Politik Dänemarks

Erlebnis der Natur, schöne Küsten, schnuckelige Häfen und Seefahrt von Hand gemacht stehen im Zentrum der Arbeit des Hessischen Lloyd. Wenn ein Land angesteuert oder ein Hafen besucht wird, wenn eine Insel in Sicht kommt, erzählt ein Mitglied des Reederrats ein Viertelstündchen über das Kommende: Was gibt es zu sehen, wovon leben die Leute hier, wie sind die Verhältnisse und wo gibt's das beste Eis? Hin und wieder finden sich unter Mitreisenden Experten, deren Wissen schamlos angezapft wird. Legendär ist der Vortrag eines mitreisenden Zoodirektors im Stile Bernhard Grzimeks über die Tierwelt der Ostsee.

Beim Sommersegeln 2018 ergab es sich, dass ein Kollege des Reeders in Skagen lebt. Niels Bünemann, ehemals Pressesprecher der Europäischen Zentralbank, dann freier Wirtschaftskorrespondent in Frankfurt am Main, ist jetzt Mitglied der Geschäftsleitung und Kommunikationschef des Skagener Museums. Heimatmuseum? Mitnichten! Skagen hat das zweitgrößte Kunstmuseum Dänemarks!



Ex- Hesse Niels Bünemann mit der Crew des Hessischen Lloyd

Nach dem Frühstück holt Bünemann die Crew ab. Die Reiseleitung hatte mit zehn, höchstens fünfzehn Interessenten gerechnet, doch es wurde schwierig, jemanden für die Hafengewache am Schiff zu finden. Ein Ehepaar war vor fünfzehn Jahren schon mal im Museum und freut sich, es wieder zu sehen. Der Maschinist berichtet von Bilderkäufen mit seiner Frau – maritime Malerei mag er sehr. Der Rest ist mehr oder minder kunstinteressiert, hat jedenfalls keine Hemmung, etwas dazu zu lernen.

Das Museum ist um die Skagen- Maler entstanden, eine Gruppe Künstler, die vor hundert Jahren regelmäßig zur Sommerfrische kamen. Zunächst Luft, Licht, Natur halber, bald auch wegen der besonders reizvollen Töchter des Ortes. Die Skagen Maler bildeten zwar eine Künstlerkolonie, aber keine Schule. Jeder malte, wie er wollte – Hauptsache raus aus dem Atelier und rein in die Natur. Niels Bünemann

fürhte durch die Sammlung ohne in altkluge kunsthistorische Labereien zu verfallen.

Obendrauf gab es eine Stadtführung der angenehmen Art. Bünemann zeigt dies und jenes, erläutert Handel und Wandel des größten dänischen Hafens und skizziert die politische Lage des Landes im Vergleich zu Deutschland. Er entpuppt sich als profunder Kenner und weiß, warum dänische Dächer am Rande helle Streifen an den Schindeln haben: gefärbter Mörtel, der verhindert, dass der Wind die Dächer angreifen kann (HL).

Mitreisender spricht:

Anders als geplant

Nach jahrelanger Abstinenz hat mich wieder das Segelfieber gepackt. Es sollte ein Groß- oder Traditionssegler sein. Also Onkel Google bemüht und bei den Hessischen Leut' gelandet. Die Aufmachung der Homepage und vor allem



Kutschiert ihn zu Lande und zu See: Der Verfasser (links) mit dem Ersten Steuermann (rechts)

die Reiseberichte und -eindrücke haben mich sofort überzeugt, an der richtigen Adresse zu sein – okay, der Vorgeschmack auf die kulinarischen Genüsse hat sein Übriges dazu beige-

tragen. Die Vorfreude war geschürt!

Auf der Anreise nach Flensburg noch eine Mitseglerin und den Ersten Steuermann eingesammelt und abends mit den altgedienten Hasen vom Hessischen Lloyd einen ersten lustigen Abend verbracht. Pünktlich holt uns am Morgen der Shuttlebus, um uns zum Schiff zu bringen. Dies lag witterungsbedingt leider nicht am geplanten Ausgangsort Frederikshavn, sondern hoch im Norden Dänemarks in Skagen. Egal, Hauptsache ankommen, Proviant und Gepäck verstauen und den Alltag zurück lassen.

Am nächsten Tag hieß es bei leidlich schlechtem Wetter und viel Seegang auslaufen nach Schweden. Endlich Segel setzen und die Freiheit auf dem Wasser genießen, wenn ein Traditionssegler, nur durch Windkraft bewegt, durch die Wellen pflügt. Leider war dieses Glück nur kurze Zeit beschieden, da ein Gaffelbaum altersbedingt zu Bruch ging. Pech.

Erst mal genießen wir das von Küchenmeister Ansgar exzellent zubereitete Abendessen. Hier muss in Summe gesagt werden, dass die Verpflegung durchaus Sternecharakter hatte und immer wieder für Genuss sorgte.

Der weitere Verlauf der Reise führte unter Kapitän Haralds Leitung mit den übrig gebliebenen Segeln und Maschine durch die Schären und das Kattegat zurück nach Dänemark. Über Aarhus und durch den Großen Belt wurde eine Werft in Svendborg angelaufen, von wo aus am nächsten Tag per Bus die Rückreise startete.

Alles in allem war es eine schöne Woche, sicherlich etwas anders als geplant, aber mit hervorragendem Essen, einer klasse Mannschaft und vielen tollen Eindrücken. Ein großes Dankeschön an die Hessischen Leut' für die super Organisation, die musikalischen Abende und das leckere Essen. Ich bin beim nächsten Mal garantiert wieder dabei. Ingo Marx

Bootsmann spricht:

Ein Besuch bei Ring- Andersen

Seit Jahrzehnten hatte ich Geschichten über Ring- Andersen im dänischen Svendborg gehört. Ring- Andersen ist *die* Werft in Nordeuropa für Großsegler, allemal für solche aus Holz. Ring- Andersen kann alles. Kann vor allem Sachen, die sonst keiner mehr kann. Und das in großem Stil. Manches Mal war ich um die übermannshohen Blechabschirmungen um die Werft herumgestrichen. Kein Durchblick möglich.

Ein blöder Unfall sollte Zutritt verschaffen. Ein Gaffelbaum war gebrochen – ab in die Werft, die ohnehin fast am Wegesrand liegt. Wir kommen spätabends mit der „Seute Deern“ an, die vor achtzig Jahren eben hier gebaut worden war. Es ist längst dunkel. Wenig zu sehen. Das wenige ist wenig vertrauenerweckend.

Am nächsten Morgen: Wohliges Schaudern. An der Pier stapeln sich Masten, Holzreste, obskure Metallteile, ein Postkasten, abgerissenes Tauwerk. Dazwischen liegt Werkzeug, das der Handwerker hat fallenlassen, als sein Werkstück fertig war. Die Werft hatte ich mir anders vorgestellt.



Weiß, was er tut: Arbeiter bei Ring- Andersen

Wir können uns frei auf dem Werftgelände bewegen. Helmpflicht? Sicherheitsstiefel? Keine Rede davon! Wir scheinen praktisch dazu zu gehören. Ein netter Däne zeigt uns, wie man

von außen aufs Gelände kommt. Hätte ich das früher gewusst!

An einer Pier liegt ein halbversunkenes Schiff, notdürftig mit löchrigen Planen abgedeckt. Ein Dutzend anderer Schiffe sind in nicht ganz so desaströsem Zustand, bergen aber erkennbar viel Arbeit. Ist es eine Werft oder ein Schiffsfriedhof? Ein paar Handwerker schlappen vorbei, gehen in Hallen und Buden, lassen hier etwas fallen und sammeln dort etwas auf. Richtig viel los ist nicht.



Auf dem Takelboden von Ring- Andersen

Im Dock liegt die „Astarte“ aus Bremerhaven. Drei Mann sanieren die Außenhaut. Sie lassen sich gern zusehen, wie sie dicke Planken in einer rostigen Heißlufttröhre biegsam machen und dann flugs einpassen. Zu unserer „Seute Deern“ kommt ein Arbeiter geschlendert, bockt die gebrochene Gaffel auf und wühlt in einem der nächstliegenden Materialhaufen. Ein Stück Stahl soll es sein, aus dem er mit großer Ruhe, aber klarer Kenntnis eine Manschette formt, biegt, schweißt, flex. Zwischen den Haufen taucht ein anderer Arbeiter auf, einen schmutzigen Eimer in der Hand. Sorgfältig pinselt er giftgrünen Rostschutz auf die Manschette. Fertig ist die Reparatur. Kein Geschrei, kein Gemaule, keine Hektik – nach vier Stunden ist der Fall erledigt. Die ordnende Hand eines Chefs ist nicht auszumachen.

Wir dürfen den Takelboden der Werft besichti-

gen. Über eine Stiege geht es in den hölzernen Dachstuhl einer riesigen Halle. Es ist ein weitgehend ungeordnetes Museum traditioneller Seefahrt: Eine faltbare hölzerne Schiffsarzt-Praxis von anno dazumal, an die hundert verzierte Namensschilder von Schiffen, Galionsfiguren, ein Taucheranzug aus grauer Vorzeit, Positionslaternen, historisches Werkzeug, alte Funkgeräte. Ein Händler maritimer Antiquitäten könnte hier seinen Bedarf für Jahrzehnte decken – sicher würde er gern richtig viel Geld für die Sammlung bezahlen. Aber ums Geld verdienen scheint es bei Ring- Andersen nicht zu gehen. Eher ums Kultivieren eines Lebensstils.

Ingo Nathusius

Arglose Mitreisende:

Beim Hessischen Lloyd muss niemand sagen, was er im wahren Leben tut. Manch einer möchte für die Reisezeit das Alltagsleben komplett zurücklassen. Wer freilich etwas preisgibt, muss mit Konsequenzen rechnen. Beim Sommersegeln 2018 offenbarte ein Mitsegler, Elektriker zu sein.

Stephan Piaskowski aus Neumünster

Piaskowski teilt das Schicksal vieler Mitsegler. Der Sohn ist erwachsen, Leben und Beruf sind im Griff. Stephan ist glücklich, wenn er mit Frau Rosi in eigenem Haus und Garten in Neumünster werkeln kann. Das tut er anderswo gegen Geld: Als selbständiger Elektriker und Heizungsinstallateur.

Die Piaskowskis fahren sie gern mit dem Motorrad über Land. Doch die Erinnerung an kernige Jugendjahre ist nicht verglommen. Gewiß, zum Regattasegler von einst wird er nicht mehr werden – dafür fehlt einem gesetzten Herrn die Zeit. Aber irgendwas mit Segeln wäre schon schön. Piaskowski fand den Hessischen Lloyd, meldete sich an, zahlte brav

die Rechnung, stand am Abfahrtstag pünktlich in Flensburg am Transferbus und zeigte sich von Schiff und Mitseglern angetan.

An einem Tag war wegen nautischer Unwägbarkeiten Fahrt unter Maschine notwendig geworden, als ebendiese Maschine ausging. Flugs lässt Kapitän Harald Forst den Anker fallen und sicherheitshalber noch den zweiten. Maschinist Cord Meyer macht sich an Fehlersuche und Reparatur – da ist es gut, mit Jan-Felix Schmid einen Studenten des Maschinenbaus an Bord zu haben und eben Installateur Stephan. Was gibt es Schöneres im Urlaub, als sich in einen heißen dieselstinkenden Maschinenraum zu kauern? Mit der einen Hand hält Piaskowski sich fest, mit der andern schraubt er an Zylindern, in der dritten hält er ein Handbuch. Hin und wieder steckt jemand seinen Kopf durch die Luke, um gute Ratschläge zu geben. Die sind vermutlich entscheidend. Nach vier Stunden läuft der Motor wieder.



Wie der Affe auf dem Schleifstein: Der Elektriker auf der Positionslaterne

Zwei Tage später lässt Steuermann Stefan Bauer routinemäßig die Positionslampen prüfen. Zum ersten Mal seit Jahren führt die Überprüfung zum Erfolg: Die Backbordlampe brennt nicht. Ein Bootsmann hängt sich mit Sicherheitsgurt außen ans schwankende Schiff, schraubt, flucht, fummelt, bekommt es nicht

hin. Sehr mißlich bei nächtlicher Fahrt.

„Äh, Stephan,“ spricht der Kapitän anderntags zum vollzahlenden Mitreisenden, „Du bist doch Elektriker. Könntest Du nicht mal bitte...“. Der Mittfünfziger sammelt Werkzeug zusammen, zieht sich einen Sicherheitsgurt über und klemmt sich auf den Kasten, der außenbords die Lampe trägt. Er beseitigt Schäden, die der ahnungslose Bootsmann zusätzlich angerichtet hatte, misst, prüft und diagnostiziert: Die Lampe ist heil, es mangelt an Strom. Dass am Ende der Saison auf einem Holzschiff eine Elektroleitung irgendwo durchgescheuert oder gerissen ist oder Kontakte in einem Verteiler oxidiert sind, kommt vor. Piaskowski legt von der Stromversorgung fürs Ankerlicht eine neue Leitung zur Positionslampe. Ein stabiler, abgeschirmter Schalter wird geschützt vor Tritten und Leinen auf dem Vorschiff installiert. Nach fünf Stunden leuchtet die Positionslaterne wie neu. Fahrt in Dämmerung und Dunkelheit sind wieder sicher möglich. Der Dank des Schiffseigners wird ihm gewiss sein.

Es sind unvergessliche Urlaubserinnerungen, wenn man das, was man zu Hause beruflich tut, unterwegs unter schlechteren Bedingung und ohne Bezahlung auch tun darf. Stephan Piaskowski schreibt hinterher von einer „tollen Abwechselung“ und dass er 2019 wieder dabei sein will. Dann kann er ja eigenes Werkzeug mitbringen.

Ingo Nathusius

Ostsee im Mai:

Hessenregatta 2019

In Königstein am Taunus gibt es seit mehr als zwanzig Jahren einen Fahrtensegler- Club. Im Mai 2019 startet er auf der westlichen Ostsee wieder die Hessenregatta. Bis zu achtzig Yachten fahren eine Woche um die Wette. Zwei Drittel der Schiffe muss aus Hessen kommen – zumindest ihre Crews. Seit 2018 ist die Regatta

mit der offiziellen Hessenmeisterschaft im Fahrtensegeln verbunden.

In Etappen zwischen achtzehn und sechzig Meilen nebst einem Feiertag mittendrin geht es vom 19. bis 24. Mai 2019 von Burgtiefe auf Fehmarn über Gedser und Stubbeköbing in Dänemark nach Warnemünde, Grömitz und zurück nach Burgtiefe. www.hessenregatta.de (HL).

Es geht auch weniger wild:

Lernen von Arved Fuchs

Anfang November machte der Polarwanderer und Expeditionssegler Arved Fuchs in Bad Vilbel bei Frankfurt am Main Station. Der Hessische Lloyd stellte seine Reisen vor – die finden zwar auch unter Segeln statt, sind aber brauchbar für normale Menschen. Veranstaltet wurde der Abend vom Marketing- Partner des Hessischen Lloyd, Firma Fernreisen- Winter.



Hans- Peter Reiffert vom Hessischen Lloyd und jede Menge Interessenten

„Segeln im Reich der Stürme“ heißt das Multimedia- Programm, das der begnadete Erzähler Fuchs live kommentierte. Der Saal war mit etwa 330 Zuhörer überfull – beachtliche Resonanz bei einem Eintrittspreis von 19 Euro. Wer über den Hessischen Lloyd gebucht hatte, bekam fünfzehn Prozent Rabatt (HL).

Impressum



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
facebook.com/hessischerlloyd/
www.hessischerlloyd.de

Titel: Hochzeitsturm in Darmstadt.
Bildnachweis: Hessischer Lloyd, außer: Seite 2: Amazone
Sailing Oy, Seite 6 links: Ansgar Dierkes, Seite 9: Markus
Bärlocher/ Wikipedia

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

Ausgabe 1 des *Hessischen Lloyd Turm*:
<https://www.hessischerlloyd.de/de/hessischer-lloyd/zeitschrift-lloyd-turm/zeitschrift-lloyd-turm-01-2018.html>

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

