



# Hessischer Lloyd Turm

## Inhalt

Entspannung bei Sonnenaufgang: Sommersegeln und Yoga	2
Maritimer Dodo: Die Vasa in Stockholm	3
Stinkende Schwefel, säuselnde Segel: Abgase in der Seefahrt	4
Sauber Segeln: Schutz von Umwelt und Klima	7
Vom Anker. Instrumente für die gelungene Verbindung zum Meeresgrund (Teil 1)	8
Schlaufen schlagen für Fortgeschrittene: Der Schmetterlingsknoten	10
Vom Segeln auf großen und kleinen Schiffen	12
Schiffskoch empfiehlt: Schmorgurken mit Tomaten und Pilzen	14
Rausch der Meere: Getränke an Bord	15
Impressum & Impressionen	16



Mön ist schön

## Sommersegeln 2019

### Trauminseln der Ostsee

In der Ostsee herrschen westliche Winde vor, so dass es beim Sommersegeln 2019 von Neustadt/ Holstein via Kalmar nach Stockholm keine Probleme geben dürfte, Ziele unter Segeln zu erreichen. Mit etwas Glück steuert Kapitän Harald Forst auf der ersten Teilstrecke zwei der schönsten Inseln der Ostsee an, die unterschiedlicher kaum sein können: Mön und Bornholm.

Vom Abfahrtschafen in der Lübecker Bucht liegt Mön nordöstlich. Es ist die östlichste Insel der „dänischen Südsee“ mit ihren pittoresken Sunden, malerischen Häfen und wun-

derbaren Landschaften. Das Sehenswerte an Mön sind die Kreidefelsen. Sie fallen schroff ab ins Meer, reflektieren in der Morgensonne gülden. Als Teil derselben geologischen Formation liegen gegenüber die Kreidefelsen von Rügen. Caspar David Friedrich brannte sie 1818 romantisierend in die deutsche Erinnerung. Hätte Friedrich Mön gekannt, so hätte er die dortigen Felsen gemalt: Viel schöner!

Für engagierte Schwimmer ist es ein besonderes Vergnügen, an Land zu schwimmen. Einer der Bootsleute fährt Mitsegler

mit dem Dinghi (Beiboot) zum Fotografieren rum, bewacht die Schwimmer und bringt sie zurück. Ein Kreidebrocken vom ansonsten unwirtlichen Strand ist ein schönes Erinnerungsstück.

Etwa 75 Seemeilen östlich liegt mitten in der Ostsee die runde Insel Bornholm. Obwohl näher an Schweden und Deutschland, gehört sie zu Dänemark. Die Leute vom Hessischen Lloyd waren schon zweimal auf Bornholm, mal in Rönne (Westseite), mal in Nexö (Ostseite) und freuen sich auf

den nächsten Besuch. Einen Tag auf der Insel verbringen: der traumhaft leere breite Sandstrand mit herrlichen Dünen im Süden, hübsche Städtchen mit netten Cafés und Kneipen, das gute Softeis und leckere Backwaren (Wiener Bröd), Trödeläden und Antiquariate. Das Abendessen wird auf zusammengestellten Bänken auf der Pier eingenommen. Dann heißt es „Leinen los“ und die Amazone fährt nach Schweden, die untergehende Sonne an Backbord.

Ingo Nathusius

### >> Sommersegeln 2019 mit dem finnischen Schoner „Amazone“

• von Neustadt/ Holstein nach Kalmar/ Schweden

(31. August bis 7. September, € 820/ ermäßigt € 720)

• von Kalmar nach Stockholm (7. bis 14. September, € 870, ermäßigt € 770)

• Beide Reisen zusammen: € 1.590/ 1.440.

Koordination und Unterstützung gibt's für An-, Abreise und Gepäcktransport:

[www.hessischerlloyd.de](http://www.hessischerlloyd.de)

## Yoga unter Segeln

# Entspannung bei Sonnenaufgang



Wasser unterrichtet sie dieses Jahr zum ersten Mal. Sie garantiert nicht, auf schwankenden Planken vorbildlich auf einem Bein stehen zu können, verspricht aber: „Yoga ist der beste Weg, das Urlaubsgefühl nachhaltig zu verankern. Die Übungen erweisen sich als wirksames Mittel gegen Stress, Rückenschmerzen und Erschöpfung.“ Lebensenergie und Lebensfreude werden geweckt. Körper, Geist und Seele kommen in Balance.

Angeleitet wird mit TriYoga eine moderne Hatha-Yoga-Art. Die elegant-fließenden Übungsserien eignen sich für Einsteiger, Anfänger und Fortgeschrittene jeden Alters. Flexibilität, Kraft und Ausdauer werden systematisch entwickelt. Die wellenförmigen Bewegungen der Wirbelsäule - eine Spezialität des TriYogas - stärken den aufrechten Gang. Am Ende gibt es bei Bedarf eine Übungsfolge für Zuhause. (HL)

Morgens vor dem Frühstück lädt die neue Chief Yoga- Officerin des Hessischen Lloyds, Sabine Renken, an Deck: Anderthalb Stunden fließende Bewegungen, kraftvolles Halten und tiefe Entspannung, während ringsum nur Wellen, knarrende Segel und Möwen zu hören sind. Wer Yoga

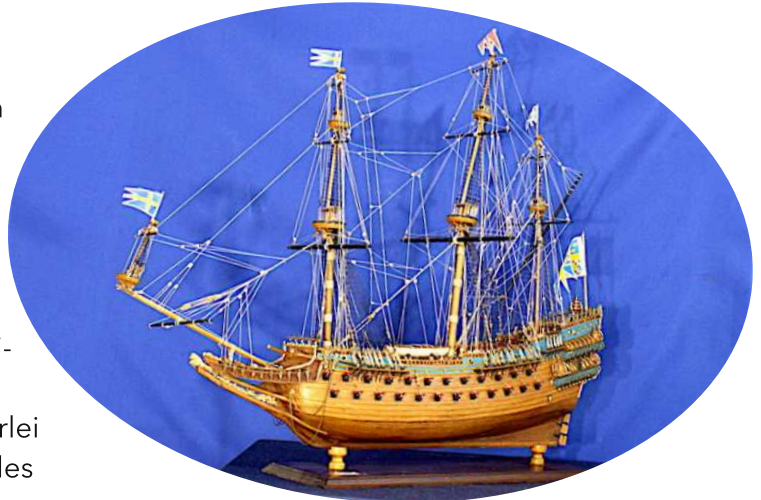
nicht mag, schläft länger. Wenn es unbedingt an Deck zieht - etwa für eine morgendliche Schwimmrunde ums Schiff -, der lässt den Yogis ihre Ruhe, glotzt nicht und hält sich fern.

Yoga- Trainerin Sabine Renken geht der fernöstlichen Praxis seit dreißig Jahren nach. Auf dem

## Ein MUSS in Stockholm

# Maritimer Dodo

Als Vasa-Syndrom wird in Managementkreisen ein Kommunikationsproblem bezeichnet, das zum Scheitern eines ganzen Vorhabens führt. Der Begriff basiert auf der Geschichte des schwedischen Kriegsschiffs Vasa, das bereits bei seiner Jungfernfahrt sank, da es zu instabil war. Die Instabilität wird auf massive Kommunikationsprobleme zwischen dem Auftraggeber und dem Schiffsbaumeister zurückgeführt. Derlei zu vermeiden, befasst sich das Management des Hessischen Lloyd mit der Vasa:



Wer sich mit der schwedischen Geschichte auskennt, weiß, dass die Wasa ein Königsgeschlecht waren, das von 1521 bis 1654 die Geschicke Schwedens steuerte, und somit während des dreißigjährigen Krieges auch auf deutschem Boden aktiv war. König Gustav I. Wasa wurde der erste König von Schweden, nachdem Dänemark, Norwegen und Schweden 1523 ihre Kalmarer Union aufgelöst hatten. Das Wappen der Familie Wasa zeigt eine Getreidegarbe, schwedisch ‚Vase‘.

Das Sommersegeln 2019 des Hessischen Lloyd führt auf der zweiten Etappe von Kalmar nach Stockholm. Wer mit einem größeren Segelschiff nach Stockholm kommt, für den ist der Besuch des Wasa-Museums ein Muss. Voraussichtlich wird die Amazone direkt am Museum festmachen.

König Gustav Adolf II. Wasa ließ ab 1625 die Galeone Vasa bauen, ein Schiff, das die

schwedischen Großmachtbestrebungen im dreißigjährigen Krieg auch auf See unterstreichen sollte. Die Vasa war etwa 69 Meter lang, 12 Meter breit und am Großmast fast 52 Meter hoch. Und sie war mit 64 Kanonen bestückt.

### Schwerwiegende Instabilität

Bereits zu Beginn ihrer Jungfernfahrt im August 1628 sank die Vasa nach nur etwa 1300 Metern Fahrtstrecke bei normalem Seegang wegen schwerwiegender konstruktiver Instabilität. Nach ihrer Auffindung 1956 und ihrer Bergung 1961 wurde das Schiff mehrfach restauriert und ist heute im Wasa-Museum zu besichtigen.

Eine Galeone war ein ursprünglich im Spanien des 16. Jahrhunderts entwickelter, meist dreimastiger Segelschiffstyp. Es handelt sich dabei aber nicht um ein schwerfälliges Handelsschiff, sondern um ein für die damalige Epoche schnelles,

wendiges und hochseetaugliches Kriegsschiff. Aufgrund ihrer überlegenen militärischen Eigenschaften wurde die Galeone von nahezu allen seefahrenden Nationen Europas übernommen und eigenständig weiterentwickelt.

Zur damaligen Zeit im 17. Jahrhundert wurde ein Schiffsbau nicht aufgrund individueller Bauzeichnungen geplant. Sondern es gingen erfahrene Baumeister mit bewährten einzelnen Bauteilen zu Werke und bauten so Schiffe mit guten Eigenschaften. Anfangs war die Vasa mit einem Kanonendeck geplant und der Bau war in vollem Gange, als Gustav Adolf erfuhr, dass in Dänemark ein ähnliches Schiff im Bau war.

### Sehenswerter Totalverlust

Daraufhin ordnete er an, dass über dem geplanten Deck ein weiteres, gleich bestücktes Kanonendeck eingebaut werden sollte. Damit begann das Drama.

Da die Lagestabilität des Schiffes auf den Ballaststeinen im Rumpf basierte, führte der durch die zusätzlichen Kanonen erhöhte Schwerpunkt zu Instabilität, die selbst durch größeren Ballast nicht mehr ausgeglichen werden konnte. Die erhöhte Masse und der dadurch verursachte größere Tiefgang ließ die Öffnungen für die unteren Kanonen bereits bei geringer Schiefelage unter die Wasserlinie geraten. Die wind- und ruderlagenbedingte Krängung vergrößerte die Probleme weiter. So kam es, dass bereits



die Jungfernfahrt zum Totalverlust des Schiffes und zu mehreren Dutzend Toten führte.

Der Besuch des Wasa-Museums auf der Insel Djugarden in Stockholm ist ein sehr lohnender Aus-

flug, nicht nur in die Geschichte des Schiffbaus. Die prachtvolle Ausschmückung des Schiffes mit über 700 Figuren gibt auch einen Überblick über Schnitzerei und Malerei im Renaissance- und frühen Barockstil. Weiterhin ist die gut dokumentierte Bergung und Restaurierung der Wasa von Interesse. Das Museum ist um das Schiff herum gebaut worden. Sieben Ebenen ermöglichen Blicke auf das Schiff. Von jedem Stockwerk hat man eines der Decks genau vor sich.

Hans Peter Reiffert

## Abgase in der Seefahrt

# Schwefliges Schweröl, säuselnde Segel

Monströse Schiffsmotoren verbrennen Schweröl. Das ist eine zähe Pampe, die als Rückstand beim Veredeln von Rohöl zu Benzin, Kerosin oder Chemikalien bleibt. Damit es in den Motor fließen kann, muss es erhitzt werden. Bis zu zweieinhalb Prozent des Schweröls sind unbrennbar und bleiben zurück: als Schmodder oder als Ruß und Schwefel ausdünstung. Wer lange in der Nähe des Hamburger Hafens wohnt, erinnert sich an Zeiten, da es dicke Rußflocken regnete, wenn große Pötte ein- und ausliefen.

Einzelne Großsegler aus Frankreich, der Schweiz, den Niederlanden und Deutschland treten als Alternative zu Schwer-

öl-getriebenen Stinkern an. Sie sammeln Geld von Umweltfreunden, verbreiten bei Mitseglern moralisch gefestigtes Abenteuerflair und suchen Kunden fürs Frachtgeschäft. Während Linienschiffe nach festem Fahrplan und

### Neunzig Prozent des Welthandels gehen über See

schnell unterwegs sind, weiß man bei langsamen Seglern nie genau, wann sie ankommen. Beim Laden von Fracht gibt es Schwierigkeiten: Container passen nicht. Lagern im Laderaum ist schwierig, da es oft an Klimatisierung und guter Lüftung fehlt.

Im Ergebnis sind die Kosten ein mehrfaches höher als bei konventionellem Transport – bei niedrigerer Qualität und längerer Dauer. Auch begeisterte Veröffentlichungen (Frankfurter Allgemeine Sonntagszeitung: „Segel statt Schweröl“) helfen nicht über einfache Ökonomie. Ein Segler kann zweimal im Jahr 120 Tonnen über den Atlantik bringen. Angesichts der elf Milliarden Tonnen, die der Seehandel insgesamt jährlich bewegt, ist das nichts. In der Praxis transportieren die alternativen Segler Luxusgüter aus fernen Genossenschaften (Kaffee, Wein, Rum) für Boutiquen, die mit Ökologie und sozialer Verantwortung werben.

Schweröl ist konkurrenzlos billig. Der enorme Brennstoffbedarf der Seefahrt kann gut gedeckt werden. Angesichts der enormen Größe moderner Frachtschiffe sind üble Abgase für das einzelne Frachtstück fast unbedeutend. Der deutsche Reederverband rechnet vor, dass neunzig Prozent des Welthandels über See gehen. Dabei würden nur zehn Prozent der Kohlendioxid-Emissionen entstehen, die der Verkehr insgesamt weltweit verursacht.

Während bei der Bahnfracht pro Tonnenkilometer 35 Gramm Kohlendioxid freigesetzt werden, seien es bei Seefracht nur acht Gramm.

Abgase großer Motoren der Riesenschiffe zu verändern, ist leichter, als Tuc-Tucs in Indien, Diesel in Stuttgart und puspemde Kühe in Afrika zu beeinflussen.

Die International Maritime Organization (IMO) der Vereinten Nationen arbeitet an strengeren Regeln. Innerhalb der nächsten dreißig Jahre soll die Abgaslast halbiert werden. Die größte Containerreederei der Welt, A.P. Møller-Maersk aus Kopenhagen

setzt nun auf Diesel. Der ist zwar rapide teurer als Schweröl, muss aber nicht vorgewärmt werden und kann von normalen Schiffsmotoren verbrannt werden.

Die IMO schreibt vor, dass ab kommendem Jahr Schweröl nur noch ein halbes Prozent Schwefel enthalten darf. Unklar ist, ob genug schwefelarmer Treibstoff zur Verfügung steht. Alternativ kann weiter Stinke-Öl verbrannt werden, wenn die Abgase gefiltert werden. Abgasreinigungs-

2.500 Schiffe sein. Für Werften und Ausrüster sind die Umweltauflagen der IMO ein schönes Konjunkturprogramm. „Darin liegen enorme Chancen für die gesamte maritime Industrie“, sagt Frank Starke, Geschäftsführer von Caterpillar Motoren in Kiel.

Auch ins Geschäft mit nahezu rückstandsfrei verbrennendem Flüssiggas (LNG) kommt Schwung. Die nationalistische Handelspolitik des amerikani-



Begegnung im Nord-Ostsee-Kanal: Stinker trifft Segler

anlagen kosten bis zwanzig Millionen Euro. Ende vergangenen Jahres waren weltweit 825 Schiffe ausgerüstet. Nach Angaben der norwegisch-deutschen Klassifikationsgesellschaft DNV GL (früher Germanischer Lloyd) werden es Ende des Jahres

schen Präsidenten versucht, Flüssiggas aus amerikanischem Fracking in den europäischen Markt zu drücken. Royal Dutch Shell hat vor wenigen Wochen das größte Schiff der Welt in Betrieb genommen: Eine stählerne Bohrinsel, die vor Australi-

en Flüssiggas produziert. Abnehmer von LNG ist zunehmend die Seefahrt. In Europa ist die Infrastruktur schon gut. In Südost-Asien gibt es einige LNG-Schiffstankstellen, in Australien und Nordamerika wenige.

Die Hamburger Reederei Hapag Lloyd hat in der Vergangenheit mehrere Schiffe mit konventionellen Schweröl-Motoren gekauft, die für spätere Umrüstung auf Flüssiggas vorbereitet sind. DNV GL meldet, dass es weltweit 140 solcher umrüstungs-fähigen Schiffe gibt und bereits 282 fertige Flüssiggas-getriebenen Schiffe. Norwegen verdankt seinen Wohlstand zwar dem Erdöl, hat aber eine sehr umweltbewusste Kultur entwickelt. Zur

norwegischen Handelsmarine gehören aktuell 61 LNG-Schiffe. Das sind mehr als im restlichen Europa schwimmen. Die Reederei CMA CGM aus Marseille erwartet kommendes Jahr sein erstes großes Flüssiggas-

### **Kreuzfahrer und Kreuzfahrerinnen wollen nicht im Rußregen an Deck sitzen**

Schiff für zwanzigtausend Container. CMA CGM ist der größte Kunde des Hamburger Hafens. „Wir setzen bei Neubauten voll auf LNG“, sagt Peter Wolf, Deutschland-Chef der viertgrößten Linienreederei der Welt.

Bereits vergangenes Jahr wurde das LNG-getriebene Kreuzfahrtschiff „Aida Nova“ von der Meyer Werft in Papenburg ausgeliefert. Nach Angaben der F.A.Z. hat sie knapp eine Milliarde Euro gekostet. „Wir haben auch Batterieantrieb und Brennstoffzellen im Blick“, sagt Felix Eichhorn, Chef von Aida Cruises in Rostock, „Alles, was technisch möglich ist, werden wir sorgfältig prüfen“. Für Kreuzfahrer sind Emissionen wichtig: Die anspruchsvolle Kundschaft möchte weder das Image von Ökosündern haben, noch im Rußregen an Deck sitzen. Weltweit sind 31 LNG-Kreuzfahrtschiffe im Bau.

Ingo Nathusius

Gilt auch für den Hessischen Lloyd: Luxusgüter unter Deck



## Schutz von Umwelt und Klima

# Sauber Segeln

Menschen, die auf Windjammern unterwegs sind, haben regelmäßig eine besondere Beziehung zur Natur. Sich mit der Kraft des Windes fortzubewegen, wirkt höchst umweltfreundlich. Richtig grün ist Urlaub unter weißen Segeln auf blauen Wasser deshalb noch lange nicht. An- und Abreisen mit Autos, Bahn und Flugzeugen belasten das Klima ebenso wie der Schiffsmotor und Generatoren sowie allfälliger Abfall.

Der Hessische Lloyd bemüht sich, die Umweltbelastungen so gering wie möglich zu halten. Fürs Kommen und Gehen werden Fahrgemeinschaften organisiert. Der Motor läuft nur, wenn es seemännisch notwendig ist – beim Ein- und Auslaufen oder um sonst manövrierfähig zu bleiben. Die Generatoren laufen, wenn Starkstrom für die Küche gebraucht wird. Dann bekommen auch die Kühlaggregate ihren regelmäßigen Kälteschock. Alle Motoren arbeiten mit ordentlichem Diesel und nicht mit Schweröl.

Ein Problem auf Schiffen sind die Getränke. Glasflaschen sind schwer, zerbrechlich, mühsam und schlecht zu stapeln. Getränkekisten sind in einem Schiffsrumpf so gut wie gar nicht brauchbar. Der Hessische Lloyd verwendet daher große Plastikflaschen für Wasser und Softdrinks und Blechdosen für

Bier. Nur Wein und Sherry kommt in Glasflaschen mit. Wo immer möglich, wird Pfandware zurückgegeben – mitunter stopft Lademeister Andreas Galm Säcke mit leeren Bierdosen in Mietwagen, die Mitsegler nach Hause bringen. Zahlmeister Hans Peter Reiffert hat eine besondere Aufblasteknik entwickelt, um zermatschte Flaschen und Dosen wieder automatenauglich zu machen. Was nicht zurückgegeben werden kann, wird an Deck in Säcken getrennt gesammelt und in Häfen ordnungsgemäß entsorgt.



Auf und unter Deck ökologisch einwandfrei

Wenn viele Menschen auf engem Raum leben, entsteht Dreck. Daher wird das Schiffsinnere täglich gesaugt. Der Schiffsjunge reinigt jeden Tag die Sanitäreinrichtungen. Nach Bedarf wischt er die Böden und schrubbt die Küche.

Damit es nicht zu Hygienekatastrophen kommt, gibt es ein Farbsystem der Putzlappen, die zudem täglich weggeworfen werden. Beim Hessischen Lloyd werden ausschließlich ökologisch einwandfreie Putzmittel verwendet. Das Abwasser wird gesammelt und in Häfen abgepumpt. (HL)

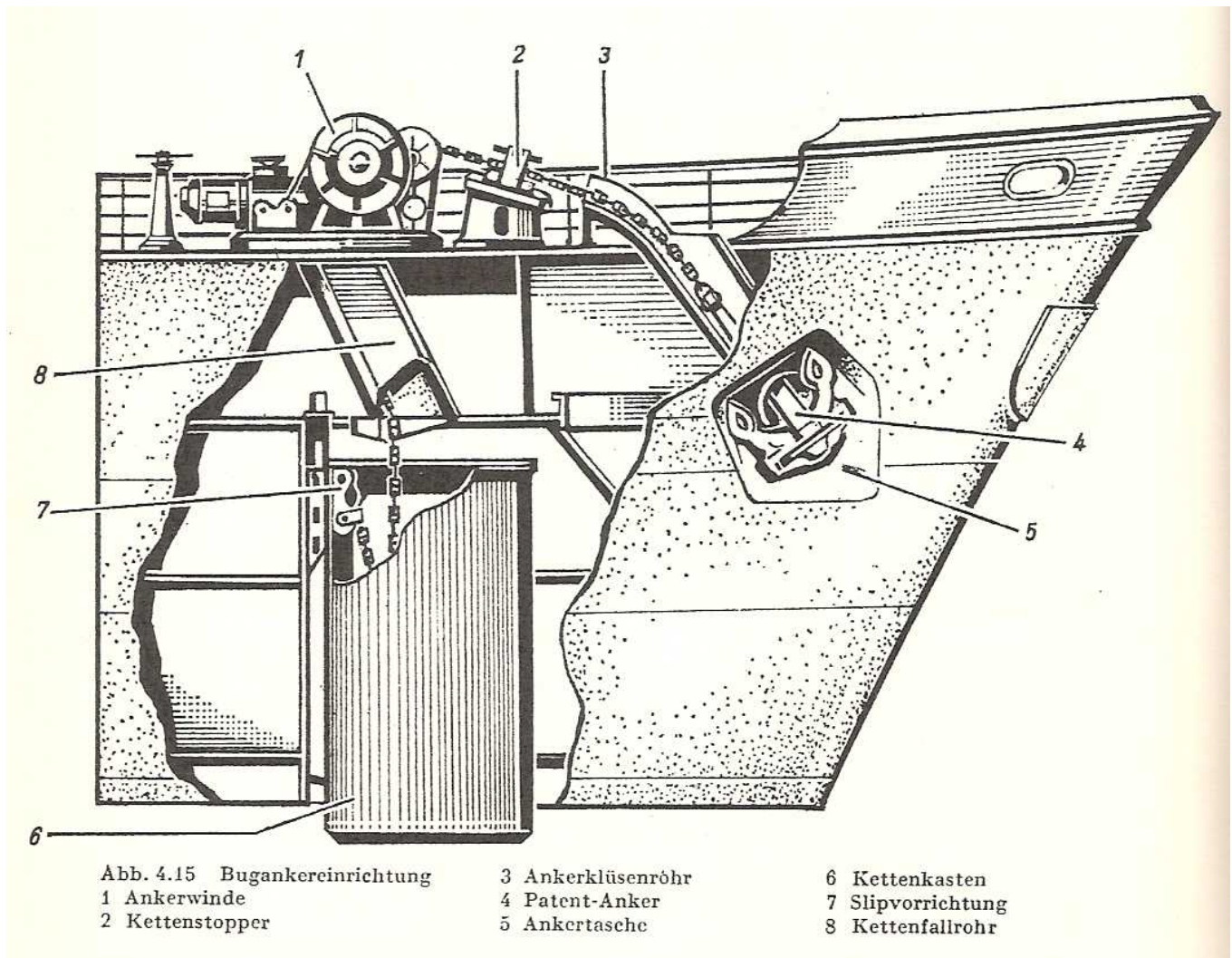


Abbildung aus: Scharnow u.a., Seemannschaft 1, Seemännische Grundlagen

Im Sinne der Kollisionsverhütungsregeln werden beim Schiff vier Betriebszustände unterschieden: in Fahrt, an Land festgemacht, auf Grund und vor Anker.

Nachdem im HL- Turm 1 und 2 das Festmachen im Mittelpunkt stand und der Kapitän in Ausgabe 2 unerschrocken den dritten Punkt abgehandelt hat, wird nun einiges zum Thema Anker gesagt.

**Erster Steuermann spricht:**

## Vom Anker (Teil Eins)

Die freiwillige Fahrtunterbrechung mittels einer Verbindung zum Meeresgrund ist den meisten Seglern und Mitreisenden bekannt. Aber was sind unsere Instrumente, was ist zu beachten und was sind die Grenzen unserer Möglichkeiten dabei?

Seemann und Seefrau nennen die Ankereinrichtung eines Schiffes Ankergeschirr. Es besteht aus dem Anker, der Kette, der Ankerwinde und dem Kettenkasten. Jedes richtige Schiff und anständige Traditionsschiff hat zwei davon auf der Back,

also ganz vorne auf dem Schiff. Manche Schiffe haben auch noch einen Heckanker, der auch Stromanker genannt wird, aber deutlich kleiner ist und allenfalls zur Verhinderung des Schwojens (Drehen des ankernden Schiffes unter dem Einfluss von Wind



und Strom) benutzt werden kann.

Ausrüstungspflicht und Dimensionierung des Ankerschirrs ergeben sich aus den Vorschriften der Klassifikationsgesellschaft des Schiffes. Hierbei wird eine mysteriös berechnete Ausrüstungsleitzahl zu Grunde gelegt, die Verdrängung (Masse), Breite, Seitenhöhe und die Windangriffsflächen von Rumpf und Aufbauten als maßgeblich für auftretende Lasten beim Ankern und Festmachen berücksichtigt. Das Resultat leuchtet ein: Je größer das Schiff, desto schwerer müssen die Anker, dicker und länger die Ketten sein.

Praktischerweise ist die Ankerkette in Stücke zu 27,5 m unterteilt, die man Kettenlängen oder Schäkel nennt. Eine Ankerkette besteht aus maximal 14 solcher Teilstücke. Miteinander verbunden werden sie mit einem Kenterschäkel, der etwas größer als ein normales Kettenglied und zu öffnen ist. So können z.B. schadhafte Teile der Kette ausgetauscht werden, ohne gleich die ganze Kette wegschmelzen zu müssen.

Ein gut geführtes Schiff erkennt man daran, dass diese Verbindungen sorgfältig mit Farbe markiert sind. Der Kenterschäkel ist rot gemalt. Je nach Teilstück sind vor und hinter dem Kenterschäkel eine Anzahl Kettenglieder mit weißer Farbe gekennzeichnet - also zwischen einem und höchstens 14. Das letzte weiß gemalte Kettenglied bekommt außerdem ein Drahtbändsel um den Steg, das eine

dauerhaftere Markierung als die Farbe ist. In der Abbildung ist die vierte Länge dargestellt:



Abbildung aus: I.C. Clark, Mooring and Anchoring Ships, Vol. 1

So kann beim Ankermanöver die Länge der ausgesteckten Kette bestimmt werden.

Die Kette kann bis zu 385 m lang sein. Kein Ankerspill (Winde) könnte einen Anker mitsamt der gesamten Kette - frei im Wasser hängend - mehr hieven. Bei drei Kettenlängen ist Schluss, was die maximal mögliche Wassertiefe beim Ankern auf ca. 80 m beschränkt.

### Handkurbeln ist mühsam

Üblich sind elektrische oder hydraulische Antriebe bei der Ankerwinde. Bei älteren Traditionsschiffen ist die Ankerwinde nicht motorisiert. Handkurbeln bei Winden mit horizontal stehender Welle und Spillspaken bei Winden mit senkrecht stehender Welle (Gangspill) sorgen für die Kraftübertragung vom Menschen auf die Kettennuss. Die Kettennuss hat Vertiefungen und Stege, die wie ein Negativabdruck der Kette aussehen. Sie stellen den Form- und Kraftschluss zur Kette her.

Gemeinsam haben alle Ankerwinden, dass die Kettennuss über eine Klauenkupplung mit dem Antrieb verbunden werden muss, damit gehievt werden kann. Beim Fallenlassen des Ankers wiederum, das bei

moderaten Wassertiefen mittels Schwerkraft geschieht, muss diese Kupplung ausgeschiftet

sein, damit sich die Nuss frei drehen kann.

Charakteristisch beim Ankerhieven auf alten Seglern ist ein monotones Geklapper, das je nach Hievgeschwindigkeit die Frequenz wechselt. Handbetriebene Ankerwinden haben eine Rückschlagsicherung, die verhindert, dass sich die Winde unter äußeren Kräften mitsamt dem Personal in die falsche Richtung drehen kann. Erreicht wird das mit einem Pall, das durch Eigengewicht oder Federzug in Aussparungen an der Kettennuss oder einem Zahnrad der Übersetzung einrastet und nur in die Richtung „vorwärts“ auch wieder ausrastet.

Zwei Kettenlängen haben ungefähr die gleiche Masse wie der Anker. Auf einem (kleinen bis mittleren) Handelsschiff mit ca. 30.000 t Verdrängung hat der Anker knapp 8 t, eine Kettenlänge ca. 4 t und beide Anker samt Ketten ca. 110 t Masse. Das klingt nach viel, entspricht aber gerade einmal 0,36 % der Gesamtmasse des Schiffes und zeigt, wofür ihre Konstrukteure die Ankereinrichtung konzipiert haben: Für Häfen und geschützte Gewässer, nicht für schweres Wetter und ungeschützte Küsten oder um ein fahrendes oder treibendes Schiff zu stoppen.

Die meisten Schiffe haben einen Kettenstopper. Dieser ist nicht zu verwechseln mit irgendwelchen Laschings, mit denen der Anker in Stauposition auf einer Seereise gegen Verlust gesichert wird. Aufgabe des Kettenstoppers ist es, die Kräfte beim Ankern, die auf einem Handelsschiff schnell im zwei- oder gar dreistelligen Tonnenbereich liegen können, aufzunehmen und damit von der Ankerwinde und ihrer Bremse fernzuhalten. Je nach Bauart wird dazu die Kette durch ein Pall, ein massives stegförmiges Bauteil, das über einem horizontal liegenden Kettenglied heruntergeklappt wird und dadurch das nächste senkrecht stehende Kettenglied an der

Passage hindert, blockiert oder von Klemmbacken, die von Schraubenspindeln betätigt werden, eingeklemmt. Gibt es keinen Kettenstopper, müssen Ankerwinde und Bremse stärker dimensioniert werden.

Die Kette ist nicht nur schwer, sie hat auch reichlich Volumen. Daher braucht sie einen eigenen Raum zur Aufbewahrung, den Kettenkasten. Dieses finster-feuchte Verlies ist dem einen oder anderen Mitsegler bereits von der Fronarbeit des Kettestauens bekannt. Gerade auf Traditionsschiffen befinden sich die Größe des Kettenkastens und die Länge der Kette oft in einem Missverhältnis, welches das ordnende Eingreifen einer menschlichen Hand

erfordert, um Auftürmen der Kette zu verhindern. Ungeordnet würde die ganze Kette nicht hineinpassen oder sich gar beim nächsten Ankermanöver Kinken (Verschlingungen) vor das Kettenfallrohr legen und damit das Stecken von ausreichend Kette verhindern können. Das Ende der Kette ist im Kettenkasten befestigt, auf modernen Schiffen so, dass die Befestigung von außen im Notfall gelöst - der Seemann sagt geslipt - werden kann.

Kai Ebert  
(wird fortgesetzt)

**>> Beim Sommersegeln 2019 verantwortet der Autor maßgeblich das "Training für Yachtsegler"**

## Schmetterlingsknoten

# Schlaufen schlagen für Fortgeschrittene



„Wenn ein Knoten symmetrisch ist, dann ist er wahrscheinlich gut.“ Dies ist eine alte Weisheit der Knotenfreunde. Die allen Seglern bekannten Knoten wie Achtknoten, Achtknoten, Kreuzknoten und Webleinstek bestätigen diesen Satz. Aber der „König der Knoten“, der Palstek, zeigt, dass die Einschränkung „wahrscheinlich“ notwendig ist. Die "Königin der Knoten" hingegen ist vorbildlich symmetrisch - verblüffend, dass sie in Seglerkreisen weithin unbekannt ist.

Der Schmetterlingsknoten (engl. butterfly knot, alpine butterfly knot oder auch 11 loop) ist sehr vielseitig. Sein Grundprinzip ist hochsymmetrisch wie Abbildungen 1 und 2 zeigen.

Mit ihm kann man in die Mitte eines Seiles eine sich nicht zuziehende Schlaufe knüpfen, ohne dass man dazu die Enden des Seiles benötigt. Auch eine Verbindung zweier loser Enden lässt sich mit dem Schmetterlingsknotenprinzip herstellen. Wegen dieser Vielseitigkeit wird er auch als "Königin der Knoten" bezeichnet. Der Schmetterlingsknoten ist leicht zu erzeugen, und sein elegantes und symmetrisches Knotenbild macht einfache Sichtkontrolle möglich.

Das symmetrische Grundprinzip wird in der schrittweisen Darstellung seines Knüpfens beim Zusammenfügen zweier freier Enden besonders gut deutlich (Abbildung 3). Von links und rechts werden einfach nur zwei einfache Überhandknoten geschickt miteinander kombiniert. Zuerst kreuzt man die zu verbindenden Enden und führt sie jeweils über sich selbst zurück (Schritte 1 und 2). Anschließend steckt man die beiden freien Enden gemeinsam von hinten durch beide Öffnungen nach vorn.

Ist der Knoten nach einer Belastung sehr fest, muss man zum Öffnen nur die „Flügel“ des Schmetterlings nach außen drücken.

Die häufigste Anwendung des Schmetterlingsknotens ist die Erzeugung von Schlaufen in der

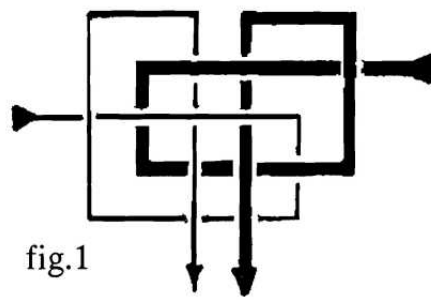


fig.1

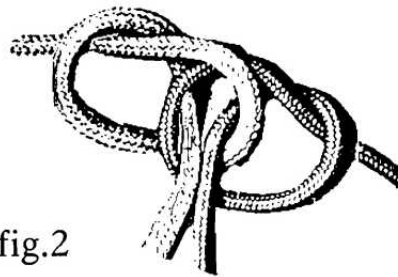


fig.2

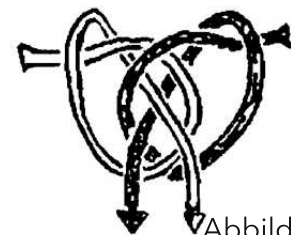
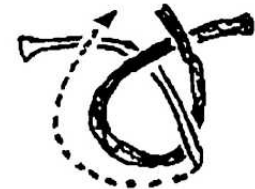
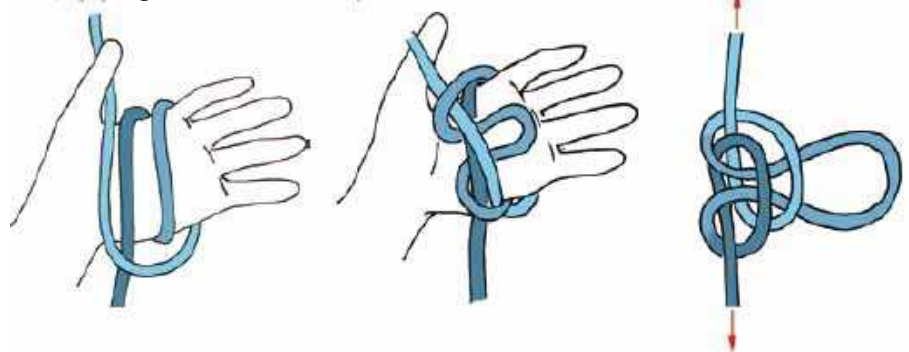


Abbildung 3

Der elegante Schmetterlingsknoten ist vielseitig und leicht zu erzeugen

Abbildung 4



Mitte eines Seiles. Von den vielen verschiedenen Möglichkeiten ist der im Folgenden gezeigte Weg (Abbildung 4) der einfachste, was aber natürlich auch Geschmacksache ist.

Ein Teil des Seils wird um die Hand gewickelt, dann die im Bild rechte Wicklung erst über

die beiden anderen gehoben und dann unter beiden durchgesteckt.

Ein anderer Weg zum Schmetterlingsknoten führt über das passende Legen des Seiles und das anschließende Durchstecken der Schlaufen. Wie Abbildung 5 zeigt, wird die

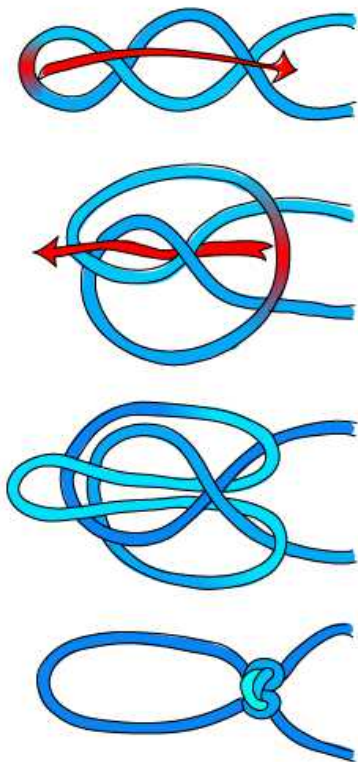


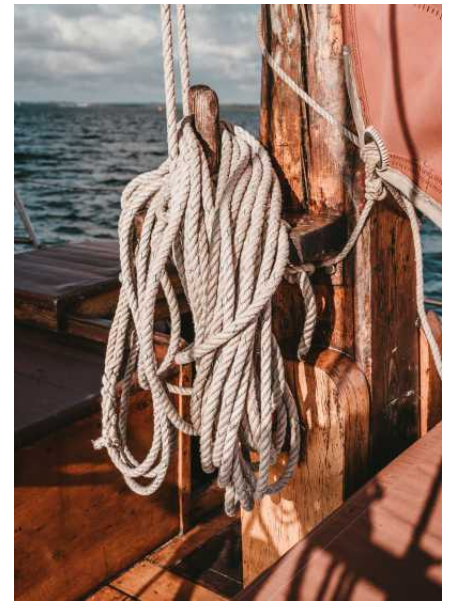
Abbildung 5

linke Schlaufe von oben in die rechte Bucht geführt und dann wieder nach links durchgeschleift.

Der Schmetterlingsknoten ist an der Schlaufe und in beide Seilrichtungen belastbar. Mehrere dieser Knoten in einem Seil können eine Strickleiter ersetzen oder eine Reihe von Befestigungen z. B. für Lampions bilden. Außerdem lässt sich mit diesem Knoten eine beschädigte Stelle in einem Seil isolieren.

Zum Öffnen eines sehr festen Schmetterlingsknotens muss man auch hier nur die „Flügel“ des Schmetterlings nach außen drücken.

Hans Peter Reiffert



Bereit zum Verknotten

**>> Beim Sommersegeln 2019 bietet der Verfasser für Interessierte einen Knotenkurs an.**

**Bootsmann spricht:**

## Vom Segeln auf großen und kleinen Schiffen

Als ich vor neun Jahren das erste Mal vor einem Segelschiff stand, mit dem ich tatsächlich über das Meer segeln sollte, war mein erster Gedanke: „Das ist aber ein kleines Schiff, um damit über den großen Ozean zu kommen!“ Es war 2012 in Klaipeda/ Litauen vor meiner ersten Fahrt mit dem Hessischen Lloyd. Der „große Ozean“ war die östliche Ostsee und das „kleine Schiff“ der immerhin 36 Meter lange Zweimaster Johann Smidt.

Das zeigt zwei Dinge: Erstens,

dass ich zu diesem Zeitpunkt noch keinen blassen Schimmer vom Segeln hatte und zweitens, dass es auch beim Segeln auf die Größe ankommen kann.

Nach vielen Meilen sowohl auf großen Traditionsseglern als auch auf kleineren Yachten, verläuft für mich eine gefühlte Linie zwischen „Yachties“ und „Großseglern“. Wie kommt es zu dieser Unterscheidung und inwiefern ist diese auch gerechtfertigt?

Natürlich gibt es einige signifikante Unterschiede zwischen

einem Chartersörn auf einer Yacht und einem Trip auf einem traditionellen Segler. Die Gruppengröße und die damit einhergehende Dynamik an Bord sind sehr unterschiedlich. Auf einem größeren Schiff mit 15 bis 25 Personen kann und muss man nicht mit jedem „gut können“. Auf einem Chartersörn mit fünf Personen auf zwölf Metern kann es schwierig sein, sich aus dem Weg zu gehen! Außerdem bietet die große Gruppe viele Gelegenheiten, interessante Personen kennen zu lernen. Aus

meiner Erfahrung gibt es immer verbindende Elemente und gemeinsame Interessen zwischen Mitseglern.

Ein weiterer Unterschied sind die verwendeten Materialien, mit denen gearbeitet und gesegelt wird. Von mit Glasfaser verstärktem Kunststoff (GFK) und modernen Schwimmleinen auf Yachten bis zu Holz und handgeschlagenem Tauwerk auf Traditionsseglern. Der Umgang mit den Materialien ist unterschiedlich und manchmal sogar gegensätzlich.

Was die Törnplanung und Etappenlänge angeht, kann man mit gut zwanzig Crewmitgliedern ein Mehrwachensystem leicht durchhalten. Die Mitreisenden werden dabei in drei Gruppen (Wachen) unter Leitung eines Steuermanns und eines Bootsmanns/ einer Bootsfrau eingeteilt. Sie fahren das

Schiff abwechselnd auch mal rund um die Uhr. Der Rhythmus belastet niemanden zu sehr. Die Romantik von einer oder zwei Nachtfahrten pro Woche gleicht vieles aus. Schlafen kann man auch tagsüber. Beim Hessischen Lloyd ist es zudem üblich, ältere oder behinderte Mitreisende nachts schlafen zu lassen, wenn nichts Besonderes ansteht. Durch mehrere Wachen und längeres Segeln kommen entfernte Ziele in Reichweite: Beim Sommersegeln 2019 Stockholm!

Auf der anderen Seite können mit Yachten kleinere Häfen und Ankerbuchten angelaufen werden, die den Großseglern aufgrund von Tiefgang oder anderen Beschränkungen vor-enthalten bleiben.

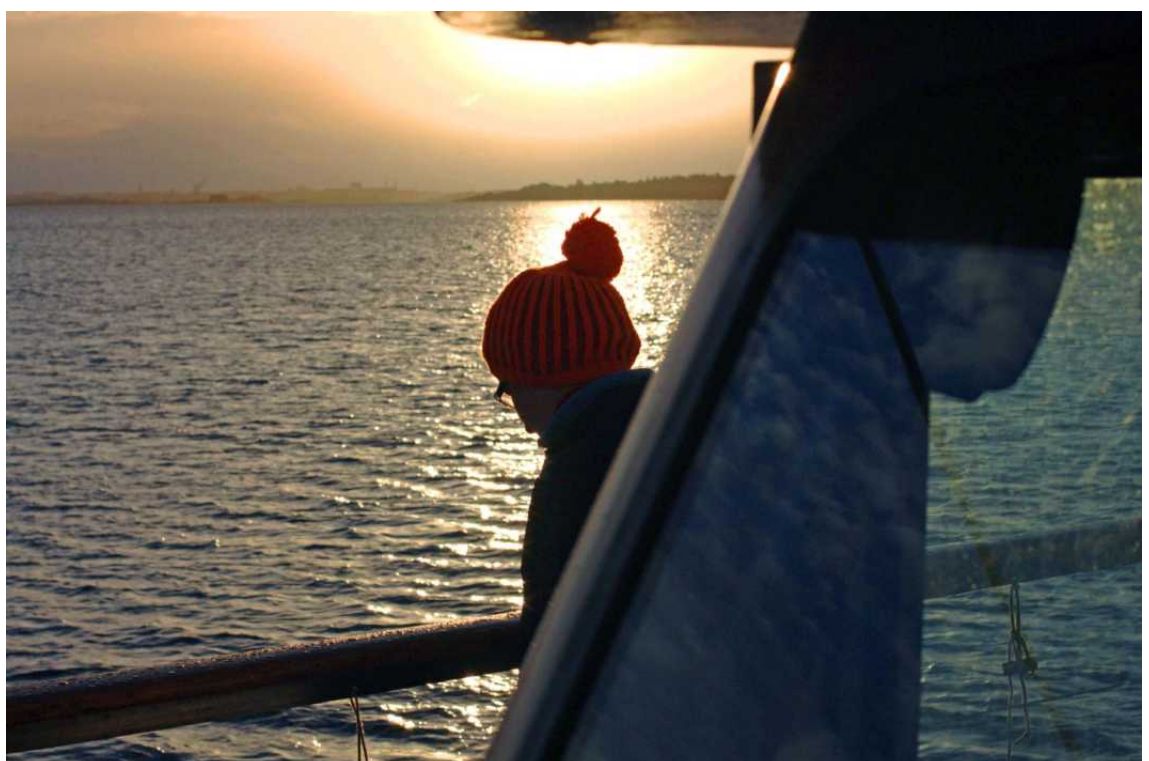
Trotz aller Unterschiede bleibt die Leidenschaft, sich

nur mit Windkraft angetrieben über das Wasser zu bewegen, das verbindende Element zwischen allen Seglern. Ein Tausch einer Yacht gegen einen Traditionssegler für einen Törn stellt eine ausgezeichnete Möglichkeit dar, die Unterschiede zu erleben und den seglerischen Horizont zu erweitern.

Michel Reiffert

**>> Beim Sommersegeln 2019 bietet der Hessische Lloyd wieder das Programm „Training für Yachtsegler“ an. Professionelle Seeleute schulen Hobbysegler an nautischem Gerät (Psychrometer, Sextant, Radar, ECDIS etc.) und halten Vorträge. Zudem gibt's einen Kurs zum Spleißen von dreiadrigem Tauwerk und modernen Carbonkernleinen.**

Fahrt in die Nacht: Auf einem Großsegler geht's gemächlicher zu als auf einer Yacht



Schiffskoch empfiehlt:

## Schmorgurken mit Pilzen und Tomaten

Beim Hessischen Lloyd haben wir das Glück, zur besten Frischgemüse-Zeit zu segeln. Außer Spargel gibt's im August/September eigentlich alles in toller Qualität. Dann kommen auch Sachen auf den Tisch, die man sonst nicht mehr so häufig sieht. Gerne auch mal vegetarisch...



Essen auf der Pier: Der Schiffskoch an der Gurke

### Zutaten (für vier Personen):

- 4 glückliche Freilandgurken, ca. 1,5 kg
  - 450 g Shiitake oder braune Steinchampignons, gewürfelt
  - 2 El gehackte Petersilie
  - 1 kleines Bündchen Schnittlauch, gehackt, mit 1 guten EL guter Butter vermischt
  - 1-2 mittelgroße Zwiebel, gewürfelt
  - 2 Lauchzwiebeln, geputzt, gewaschen, in dünnen Ringen
  - 2-3 Tomaten mit Geschmack, entkernt, in Würfeln
  - 125 ml Sahne
  - 2 El Creme fraiche
  - evtl. etwas angerührte Speisestärke
  - Salz, Pfeffer aus der Mühle
- Den Backofen auf 180° Celsius vorheizen.

### Zubereitung:

Die Gurken schälen und in ganzer Länge halbieren. Die Kerne mit einem Teelöffel herauskratzen. Die Gurkenschiffchen in eine ausreichend große ausgebutterte Auflaufform setzen. Mit Salz und Pfeffer würzen.

Die Pilze in einer Stielpfanne mit Butter anbraten, etwas Farbe nehmen lassen. Zeitversetzt die Zwiebeln und den Frühlingslauch dazu geben, 2 Minuten miteinander braten - schmoren. Ganz kurz 2/3 der Tomatenwürfel und die Petersilie unterschwenken, salzen, pfeffern und alles gleichmäßig in den Gurken verteilen.

Etwas Gemüsebrühe angießen und für 15-20 Minuten auf die mittlere Schiene des Back-

ofens geben. Nicht zu weich werden lassen, „bissfest“ halten!

Danach den Schmorfond abgießen und mit der Sahne und Creme fraiche auf die benötigte Menge einkochen. Pikant nachschmecken, evtl. leicht mit Speisestärke binden. Kurz vor dem Servieren die Schnittlauchbutter unterrühren oder mit dem Stabmixer aufschäumen.

Zuletzt die restlichen Tomatenwürfel drüberstreuen und servieren.

Dazu passte sehr gut krustiges Weisbrot (zum Aufwischen der leckeren Soße), aber Dillkartoffeln würden auch gut gehen. Und ein Riesling aus dem Rheingau!

Ansgar Dierkes

Schmorgurken sind dicke gelblich-grüne Freilandgurken - kompakter, fester und weniger wässrig als Salatgurken und roh nicht zu genießen. Geschmort sind sie aber toll. Oft findet man Schmorgurken mit Dill und Speck, auch mit Curry schmecken sie klasse. Beim Hessischen Lloyd kommen sie gefüllt auf den Tisch.

Dritter Steuermann spricht:

## Der Rausch der Meere

Eine Athener Weintrinkschale mit Schiffsmotiven aus dem fünften Jahrhundert vor Christus und das Bild von Klaus Sembach „Der Rausch der Meere“ (Acryl auf Leinwand, 2005) weckte mein Interesse für das Thema Alkohol und Schifffahrt.

Holländische Matrosen sangen im 17. Jahrhundert auf Platt sinngemäß: „Oh, die Mädchen locken ja, mit gefülltern Bechern, und gar bald schon sind wir da, woll'n mit ihnen zechen“

Hier handelt es sich um verständliche Wünsche, die aber nicht immer Erfüllung fanden. Am 24. März 1989 um 0.04 Uhr UCT war der Kapitän des Tankers Exxon Valdez nachweislich volltrunken. Folgendes Rezept ist überliefert:

### Cocktail „Exxon Valdez“

4T Sherry, 1T Rum, 1/2T Blue Curacao, 1/2T Grenadine

Der Tanker lief im Prince-William-Sund vor Alaska auf Grund und sank mit üblen Auswirkungen für Umwelt und Kapitän.

Neben diesen im wahrsten Sinne tiefgründigen Nebenwirkungen des Alkohols an Bord kommen erschwerend die Erkenntnisse, dass Alkohol Fernweh nicht stillt, Heimweh verstärkt, die motorischen und intellektuellen Fähigkeiten an Bord und in der Takelage nicht unerheblich modifiziert, und schon gar nicht gegen Seerkrankheit hilft. Die Wirkung bei Liebeskummer ist umstritten.

In ungezählten Filmen und Büchern tritt der alkoholische Trunk untrennbar mit der Seefahrt auf: In Robert Louis Stevensons Roman „Die



Schatzinsel“ macht Billy Bones unmissverständlich klar, was für den Seemann essentiell ist:

„Rum und Schinken und Eier, und einen Landvorsprung zum Schiffegucken“. Allerdings finden sich in dem bekannten Shanty „Fünfzehn Mann auf des toten Seemanns Kist“ deutlich mehr Rum als Eier und Schinken.

Zeitweise adoptierte auch die maritime Medizin den Rum als Heilmittel: „Lütt bet'n heet Wo-der un recht veel Rum, den

twee Stück Zucker un denn röh'r um, so'n recht bet'n nördlich, so'n recht bet's stief, dat regt den Geist di an un warmt dat Lief“. (Klaus Prigge)

Mit der Zeit zogen aber sogar bei der Englischen Marine Bedenken ein: Admiral Varnon stellte als Commander in Chief of Jamaica 1718 fest, dass „es zu offensichtlich sei, wie das viehische Laster der Trunksucht unter den Marinern wachse, verbunden mit den allerschlimmsten Folgen für Gesundheit und Moral“. Er setzte die Beschränkung auf einen halben Pint pro Mann und Tag (ein guter halber Liter), sowie den Versatz des Rums mit Wasser und Zitronensaft durch.

Es sei betont, dass dem Verfasser alkoholische Getränke sehr oft zuwider sind. An Bord des Hessischen Lloyd wird auch fast niemals Alkohol getrunken. Außer das Schiff ist fest an Land, und der Übermut des Steuermanns, die Weisheit des Kapitäns oder die Leutseligkeit des Reeders fördern ein Fläschen Sherry aus dem Schapp, auf dass sich die Mannschaft besinnlich und sittlich über ein gelungenes Hafenmanöver freuen möge. Die Seeleute des Hessischen Lloyd denken erst an die Sicherheit, dann an alle fällige Arbeit, und ganz zuletzt an das Vergnügen.

Christian Wienand



## Impressum

Hessischer Lloyd Turm  
Zeitschrift der hessischen Hochseereederei

Redaktion: Ingo Nathusius (verantwortlich),  
Sabine Renken  
Hessischer Lloyd  
im Hause Dierkes Associates GmbH  
Am Salzhaus 6, 60311 Frankfurt am Main,  
eingetragen beim Amtsgericht Wiesbaden  
unter VR 6592

reedereikontor@hessischerlloyd.de  
www.facebook.com/hessischerlloyd/  
www.hessischerlloyd.de

Bildnachweis: Hessischer Lloyd, außer:  
Seite 10 ff. (Knoten-Beitrag): Roger Miles,  
und Seite 7, 10, 15: pixabay.com

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

Frühere Ausgaben des Hessischen Lloyd  
Turm: www.hessischerlloyd.de (Rubrik  
Hessischer Lloyd/Zeitschrift Lloyd Turm)

Wer den Hessischen Lloyd Turm  
regelmäßig kostenfrei beziehen möchte  
und noch nicht im Verteiler ist, schreibt eine  
leere Mail mit dem Betreff „Lloyd Turm“ an:  
reedereikontor@hessischerlloyd.de

Schöne  
Aussichten:  
Flaggen und  
Segel setzen und  
der Sonne und  
dem Müßiggang  
huldigen.

