



Hessischer Lloyd Turm

Inhalt

Nicht alle werden durchkommen. Branchenbericht	2
Silver Sailing - Zu alt zum Segeln?	4
Platz da, du Container-riese! Berufsnautiker blickt auf tollkühne Sportschiffer	5
Hessischer Lloyd: "Wenn wir fahren, dann mit Sicherheit"	9
Kriminelle Knoten	10
Hessenregatta 2021 / Hessischer Yachttörn auf der Ostsee	11
"Soupe a l'oignon" nach Großseglerart	12
Gebt ihnen Saures! Die Zitrone in der Seefahrt	13
Sauberer Sprit und gutes Geschäft. Hapag-Lloyd	14
Leserbriefe, Gewinner / Die Ostsee lebt	15
Nautisches Quiz	16
Impressum	16



Deutsche Großsegler

Nicht alle werden durchkommen

Mit Mühe und Not sind Deutschlands Großsegler über den Sommer gekommen. Etablierte Schiffe mit Konzept haben überlebt, wenn sie große Trägervereine und finanzielle Rücklagen hatten: „Roald Amundsen (Eckernförde)“, „Thor Heyerdahl“ (Kiel), „Alexander von Humboldt II“ (Bremerhaven) und das „Deutsche Jugendwerk zur See Clipper“ (Hamburg) mit seinen vier Schiffen. Großsegler ohne Konzept, großem Trägerverein und finanziellen Rück-

lagen laufen jetzt schon auf Grund. Im Trägerverein des Dreimasters „Fridtjof Nansen“ (Stralsund) wird über Insolvenz diskutiert. Die städtische Schonerbrigge „Greif“ (Greifswald) liegt mit schweren Rumpfschäden und ohne tragfähiges Betriebskonzept still. Der Dreimaster „Santa Barbara Anna“ (Rostock) hat fast zwei Drittel seines Jahresumsatzes verloren. „Wir sehen mit einem mulmigen Gefühl in die Zukunft“, sagt Klaus Apel vom

Trägerverein „Bramschof“ auf Anfrage. Bei deutschen Großseglern stehen Seefahrt, Erlebnispädagogik und Pflege maritimen Brauchtums im Zentrum des Interesses. Das Sagen haben traditionell Seeleute, Techniker und Handwerker. Über Geld wird wenig diskutiert und wenn, dann in Form von Spendenaufrufen. Kostenstruktur, Zielgruppen, Kundenzufriedenheit und Marktbearbeitung gelten bei vielen Trägervereinen fast schon als unanständige Vokabeln. In der Corona-Krise bleibt Geld aus und Kosten steigen. Das verschiebt langsam die Wahrnehmung von Pädagogik und Seemannschaft hin zur Kaufmannschaft. Zudem erscheint denkbar, dass auch nach der Krise nicht wieder alles wie ehemals laufen wird. Die Geschäftsmodelle vieler Schiffe könnten dauerhaft gefährdet sein.

In der Sommersaison 2020 fehlten mehrtägige oder gar mehrwöchige Reisen. Volksfeste wie der Hamburger Hafengeburtstag, die Kieler Woche oder die Hanse-Sail in Rostock fielen aus, wurden verschoben und lockten keine Massen an. Damit war das wichtige Geschäft mit touristischen Tagesreisen und Abendveranstaltungen an Bord hinüber.

Ein sehr schwacher Trost war, dass ausländische Konkurrenz ausblieb: Der Schoner „Amazone“ (Turku) liegt ohne leistungsfähigen Träger und Betriebskonzept in Finnland fest. Die sonst starke kommerzielle Konkurrenz aus den Niederlanden blieb in heimischen Häfen.

Hoher Aufwand im Sommer

„Roald“, „Thor“, „Alex 2“ und „Clipper“ gelang es, im Sommer in Fahrt zu kommen – mit kleineren Törns und Tagesfahrten. Diese Spitzenschiffe der deutschen Großseglerflotte haben sich schnell auf neue Anforderungen eingestellt. Was heißt das praktisch? Die Organisationen hinter deutschen Großseglern kommunizieren schon in normalen Zeiten wenig mit der Außenwelt. Während der Pandemie ist das nicht viel anders geworden. Außer der Auskunft, es gebe Hygiene-

nekonzepte, ist zu den technisch-organisatorischen Herausforderungen wenig zu erfahren. Der „HL-Turm“ hat daher die andere Seite befragt. Ein Dutzend Seehäfen wurden um Auskunft zu Verfahren und Erfahrungen gebeten. Obwohl fünf verschiedene Bundesländer zuständig sind, gleichen sich die Regeln im Großen und Ganzen. Für Großsegler ist es ein Riesenaufwand.

Die Kontrollpraxis in deutschen Häfen ist divers

In normalen Zeiten gibt der Kapitän eine „Seegesundheitserklärung“ ab, die mit einer Anlauferlaubnis („Free Pratique“) beantwortet wird. Nicht so in Corona-Zeiten. Wer aus einem Risikogebiet kommt, erhält nur eingeschränkte Anlauferlaubnis: „Das hat zur Folge, dass der Besatzung der freie Verkehr mit dem Festland nicht gestattet wird“, sagt Dieter Gelder vom Hafenärztlichen Dienst Emden, wo die „Roald Amundsen“ nach einer Karibikreise im Frühjahr festmachte. Das Schiff legt an, aber grundsätzlich darf niemand rauf und runter. Das macht Be- und Entsorgung ebenso schwer wie Instandhaltung.

Schiffe, die länger im Hafen bleiben, müssen Hygienekonzepte haben. Die können von den Hafenbehörden kontrolliert werden. Wilhelmshaven berichtet, bei Problemen würde das Gesundheitsamt zugezogen. „Das ist jedoch bisher nicht erforderlich gewesen“, sagt Pressesprecherin Wiebke Klattenberg. Hygieneinspektor Jörg Herzberg aus Rostock teilt im Oktober mit, Großsegler seien bislang nicht kontrolliert worden. Merkwürdig ist die Praxis im Großhafen Kiel.

Zunächst teilt die Landeshauptstadt mit, Hygienekonzepte lägen „in der Regel vor“; es werde „anlassbezogen kontrolliert“. Auf Nachfrage heißt es, es lägen doch keine Konzepte vor, die folglich auch nicht kontrolliert werden können. Die Kontrollpraxis in deutschen Häfen ist divers und macht Großseglern mal mehr, mal weniger Arbeit.

Größtenteils äußern sich Hafenanager und Gesundheitsbehörden erfreut über die Praxis auf Großseglern. Das Interesse von Behörden ist das eine, die Nachfrage von Kundinnen und Kunden das andere. Abstand halten, Reinigen, Lüften, getrenntes Essen auf gerichteten Tellern, Besucherströme steuern, Trennung von Wachgruppen – das lässt sich alles organisieren. Wenn der Aufwand durch vorherige Quarantäne und Tests steigt oder Tagesgäste abseits stehen müssen, nicht unter Deck dürfen und keine Chance haben, mit der Crew echten Kontakt zu bekommen, droht das Angebot einer Seefahrt aber unattraktiv zu werden.

„Uns sind Einnahmen im sechsstelligen Bereich entgangen“ berichtet David Masuch vom Kieler Dreimaster „Thor Heyerdahl“. Das ist ein Batzen: Der Jahresumsatz der Eignergengesellschaft liegt in normalen Jahren bei geschätzten sechshunderttausend Euro. 19.000 Euro gab es als Hilfe vom Staat und auch die Unterstützerszene ließ sich nicht lumpen.

„Thor Heyerdahl“ hat es geschafft, in diesem Winter wieder eine komplette Schulklasse unter Segel zu bekommen. Es ist ein eingeschränktes Programm – eingeschränkt für die Schülerinnen und Schüler, für den Trägerverein und für die Eignergengesellschaft. Statt wie üblich ein halbes Jahr in die Karibik zu segeln, geht es zu den Kanaren, Kap Verde und Azoren. Längere Landaufenthalte sind nicht möglich. Das mag für die jungen TeilnehmerInnen mit weniger Spaß und deutlich höherem Druck verbunden sein. Für die zahlreichen Ehrenamtlichen im Verein entfällt die Option, während wochenlanger

Landaufenthalte von SchülerInnen mit der „Thor“ Karibikurlaub zu machen. Für die Eignergesellschaft heißt das: Weniger Einnahmen bei steigenden Kosten.

Die Schiffe von „Clipper“ haben den Vorteil, während des gesamten Winters in Hamburg überholt zu werden. Zuletzt wurde die „Johann Smidt“ für viel Geld auf Vordermann gebracht. Schiffe, die den Winter hingegen in der Karibik verbringen, konnten nach Rückkehr 2020 nur wenige dringende Arbeiten erledigen lassen. Der Lockdown verhinderte die üblichen großen Sanierungscamps im Frühjahr. Folgen wurden beispielhaft im Oktober beim Start der „Thor Heyerdahl“ zur Winterreise deutlich: Alle waren an Bord, konnten aber tagelang nicht los, weil ein Generator kaputt gegangen war - dann kam auch noch Sturm in der Nordsee, der es ratsam erscheinen ließ, länger in Kiel zu bleiben.

Kampf um Klassenfahrten

Die meisten Großsegler veranstalten Jugendarbeit unter Segeln. Ihr Brot- und Buttergeschäft kommt durch Klassenfahrten zustande. Der „HL- Turm“ hat vor der zweiten Coronawelle die Bildungsminister der Länder zu Seereisen befragt. Generell waren schon zu diesem früheren Zeitpunkt Klassenfahrten bis Ende des Winterhalbjahres untersagt. Reisen ins Ausland - Dänemark ist bei Ostsee-segelei praktisch ein Muss - werden von Sachsen und Mecklenburg-Vorpommern besonders skeptisch gesehen.

„Der Fokus liegt auf der Erteilung von Unterricht“, schreibt Philipp Bender vom hessischen Kultusministerium. Schulen haben derzeit andere Sorgen als Klassenfahrten. Wenn es später wieder Klassenfahrten geben sollte, fordern die Bildungsminister regelmäßig, dass kostenlose Stornierung möglich sein muss. Bei coronabedingter Absage sollen Eltern keinen Geldschaden haben. Das Schulministerium Nordrhein-Westfalen ist

davon wieder abgerückt. Denn diese Regel würden „die Schulen in den Verhandlungen mit Reiseveranstaltern nicht durchsetzen können“. Konsequenz: Lieber nicht planen, nicht buchen, nicht fahren. Der Referatsleiter eines Schulministeriums gibt zu bedenken, dass der Sinn von Klassenfahrten ohnehin zweifelhaft geworden sei: „Früher ging es darum, Kinder an die frische Luft zu bringen. Dann ging es um pädagogische Programme. Heute sind es doch oft nur noch Spaßreisen, die finanziell schwache Eltern auch noch vor Probleme stellen“, sagt der Beamte

Heyerdahl“, „besonders mit Schulklassen.“

Hygiene der Zukunft?

Zwar haben deutsche Großsegler im Sommer gezeigt, dass sie die früher übliche laxen Hygienekultur auf Schiffen grundlegend verbessern können. Es liegt aber im Wesen eines Schiffes, enge Unterkünfte und Küchen zu haben. „Thor Heyerdahl“ begegnet die Krise mit einer Prise Witz und Ironie: Es werden Gesichtsmasken mit Logo zum Kauf angeboten. Insgesamt bauen die Anbieter auf Impfstoff.



„Klassenzimmer unter Segeln“ auf der „Thor Heyerdahl“

unter dem Siegel der Anonymität, da er nicht autorisiert wurde und das Thema heikel ist. „Erlebnispädagogische Programme in den Bergen und auf See sehe ich zunehmend skeptisch: Der Nutzen ist oft nicht nachvollziehbar.“

„Insgesamt sollte bei Buchung neuer Fahrten vorsichtig und zurückhaltend gehandelt werden“, schreibt Henning Henn vom Bildungsministerium Rheinland-Pfalz, „Es sollte genau abgewogen werden, ob Aufwand und Nutzen in einem ausgewogenen Verhältnis zueinander stehen“. Die Zurückhaltung trifft die Großsegler. „Schwierig bleibt, verbindliche Buchungen abzuschließen“, sagt David Masuch von der „Thor

Wie lange es dauert, bis breite Immunität erreicht wird, ist noch gänzlich unklar. Schiffsbetreiber hoffen, dass das Geschäft dann wieder wie gewohnt läuft.

Doch auch wenn Corona im Griff sein sollte, ist Bedarf nach Großseglern unklar. In der Tourismusbranche und unter freizeitforschenden Soziologen wird diskutiert, ob sich gesteigertes Hygienebedürfnis auf Dauer hält. Denkbar sei, dass unterschiedliche Hygienekulturen zu neuer Trennung sozialer Gruppen führt: Anspruchsvolle Menschen könnten in Zukunft die Nähe zu weniger Sensiblen meiden. Das würde den Markt für Großsegler weiter einschränken.

Ingo Nathusius

Schiffsarzt grübelt:

Silver Sailing - sind Sie zu alt zum Segeln?

In der Tat - jeder Mensch träumt im Laufe seines Lebens wenigstens einmal von einer schönen, romantischen und abenteuerlichen Segelschiffreise. Nicht selten findet dieser Wunsch spät eine Erfüllung: Das Primat von Familie und Karriere wird mit dem Altern relativ, und bei ordentlicher Gesundheit steht die Zeit durchaus einmal auf Ihrer Seite.

Mark Twain schrieb: "In 20 Jahren wirst du mehr enttäuscht sein über die Dinge, die du nicht getan hast, als über die Dinge, die du getan hast. Also löse die Knoten, laufe aus dem sicheren Hafen. Erfasse die Passatwinde mit deinen Segeln. Erforsche. Träume."

Segeln hält fit - geistig und körperlich. Die Eingangsvoraussetzungen sind überschaubar. Das Lebensalter ist bei Mitreise auf einem Segelschiff kein wesentliches Kriterium. Der verstorbene Seemann Harry Heckel war eine Legende in der Segelgemeinschaft. Als lebenslanger Segler absolvierte er im Alter von 89 Jahren seine zweite Einhand-Weltumseglung, und lebte danach noch lange Jahre!

Sind Sie grundsätzlich fit und haben keine ernsthaften gesund-

heitlichen Probleme, dann können Sie segeln gehen. Es gibt allerdings ein paar Dinge, bei denen man nicht schummeln kann, wie die Fähigkeit, das Gleichgewicht zu halten. Ist auf einem Boot wichtig.

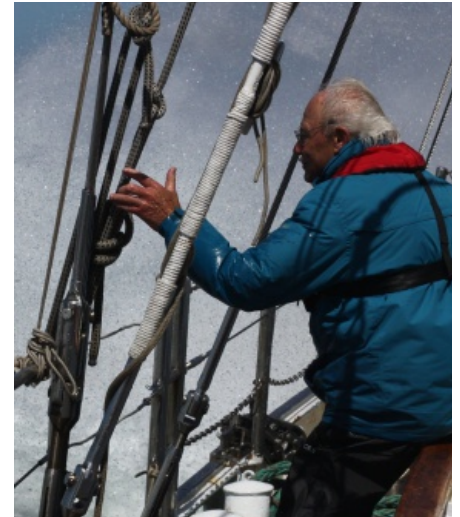
Deshalb sollten Sie bei körperlichen Einschränkungen oder erheblichen medizinischen Problemen Ihren (nach Möglichkeit segelerfahrenen) Hausarzt aufsuchen und erklären, was Sie tun möchten. Auch können Sie ein persönliches Gespräch mit einem schiffsmedizinisch versierten Arzt suchen. Die Ärzte des Hessischen Lloyd stehen gerne zur Verfügung.

An Ihrer körperlichen Fitness können Sie vorab selbst mitwirken: Regelmäßige körperliche Bewegung und vernünftige Ernährung hält Sie auch abseits der Segelrouten stets auf Kurs.

Auf den Segelreisen des Hessischen Lloyd steht immer ein reisemedizinisch versierter Arzt zur Seite. So stellen die regelhaft auftretenden Begleiter des Alterns und des Alters meist keine Reisehindernisse dar: Moderate Herzerkrankungen, Diabetes, Asthma, Bluthochdruck und weitere Erkrankungen der Neuzeit lassen sich in der Regel auch an

Bord sehr gut stabil halten.

Die körperliche Belastung beim Segeln hängt nicht unerheblich vom Schiffstyp und der Zusammensetzung der Crew ab. Die Konzepte des Hessischen Lloyd sind hier sehr ausgewogen; prinzipiell bringt sich jeder Mitsegler im Rahmen seiner Möglichkeiten und Interessen ein.

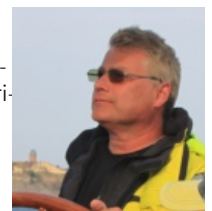


Alter schützt vor Seefahrt nicht

Neben dem Reiz der neuen Horizonte, der aufregend maritimen Tage und Nächte, und den traumhaften Naturerlebnissen beschert uns der Segeltörn noch etwas ganz Besonderes: Wir lösen uns für ein paar Tage von vielen Dingen, die uns im Alltag bestimmen; wir lassen Besitzstandsdenken, soziale Strukturen und so manchen Dünkel an Land zurück und definieren uns an Bord als Teil der Seglergemeinschaft neu, durch soziales Miteinander, gute Gespräche, hilfreiche Hände, Mut, Witz und Liebenswürdigkeit. Jeder findet in diesem durch und durch positiv gestimmten Umfeld seinen guten Platz und wird sehr gerne an diese Zeit zurückdenken. Das Miteinander von jüngeren und älteren Seglern ist zu beider Nutzen, und wie eingangs bereits vermerkt: Segeln hält fit - geistig und körperlich.

Dr. Christian Wienand

Dr. Chris Wienand, Arzt im Allgäu, Reserveoffizier der Dt. Marine, beim Hessischen Lloyd Chief Medical Officer, Steuermann und Gitarrist



Bordapotheke eines Handelsfahrers um 1950. Keine Angst: Die ist längst ausgemustert.





Das problematische Verhältnis von Berufs- und Sportschifffahrt (Teil 1):

Platz da, du Containerriese!

Wenn Kapitän aG Kai Ebert beim Hessischen Lloyd seine Wache führt, fällt auf: Er hält unsere Großsegler weit ab von Berufsschiffen. Und es entflucht seinem freundlichen Gemüt mitunter ein Fluch über Sportschiffe, die Kuschelkurse wählen. Zeit, sich zu erklären:

Es ist lange her und war auch nicht an der deutschen Küste, als ich zum ersten Mal wenig schmeichelhafte Bezeichnungen für die Sportschifffahrt von einem Lotsen hörte: Von „wind assisted fucking idiots“ („WAFIs“) war hier die Rede und der „weißen Pest“. Aus diesen Beinamen spricht Geringschätzung, ja sogar Verachtung. Diese Komplimente kennt heute praktisch jeder Berufsseemann auf der Welt und nur wenige, in der Regel selbst auch Sportschiffer, teilen die vernichtende Einschätzung nicht. Warum entsteht auf einem großen Schiff schnell der Eindruck, dass

die Sportschifffahrt immer unberechenbar und meist vernunftbefreit, verantwortungslos und notorisch un aufmerksam unterwegs ist?

Das Verhältnis zwischen Berufs- und Freizeitseeleuten ist das von Profis zu Amateuren. Das ist nicht abwertend gemeint, sondern eine Tatsache. Von der stark verschiedenen wertigen Ausbildung einmal abgesehen, geht der Berufsschiffer nicht in die Winterpause, betreibt Seefahrt nicht nur an Wochenenden, betrachtet sein Fahrzeug nicht als Statussymbol und - vor allen Dingen - verdient sein Geld damit.

In Deutschland tut er das auf zehntausend Kilometern Bundesasserstraßen, die für den ökonomischen und ökologischen Warentransport mit jährlichem Milliardenaufwand von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes unterhalten werden. Hier darf meist auch Wassersport betrieben werden, aber eben nur auch und vor allen Dingen unter Einhaltung der Regeln.

Die Regeln sind gar nicht so restriktiv, wie ich finde, und tragen vereinzelt erkennbar die Handschrift von Freizeitkapitänen und ihren Interessenverbänden.

Die Befolgung von Regeln liegt nach meiner Beobachtung schon im Straßenverkehr, an dem wir alle teilnehmen, nicht im Trend. Der aufgeklärte Bürger nimmt sich schon mal die Freiheit, besonders lästige Vorschriften zu ignorieren – das ist auf dem Wasser nicht anders. Größere Nachstellungen muss der dieserart emanzipierte Freizeitkapitän kaum fürchten. Die Wasserschutzpolizei ist eher mit sich selbst oder der Bewachung von Atommülltransporten beschäftigt, als mit Disziplinierung der Sportschiffahrt. Gelegentlich setzen Lotsen oder Kapitäne, die behindert werden, ein Verfahren in Gang. In Zeiten von Handyvideos und bei sicherheitsbewussten Wassersportlern, die ihr Fahrzeug mit einem AIS-Sender ausgestattet haben, der die Kunde vom Fehlverhalten weit und dauerhaft trägt, ist der Beweis in der Regel einfach zu erbringen.

Selbstverständlich handeln nicht alle Wassersportler verantwortungslos. Was führt bei einigen zu Träumerei am Ruder, der raumgreifenden Benutzung der gesamten Wasserfläche, der standhaften und selbsterstörerischen Weigerung, dem sich mit Schaum vorm Maul nähernden Koloss Platz zu machen?

Meiner nicht neutralen, aber auf fast 20 Jahren Tätigkeit allein auf deutschen Wasserstraßen fußenden Meinung nach spielen verschiedene Faktoren eine Rolle. Ein unzureichender Kenntnisstand über anzuwendende Regeln, die Fahrwasserbeschaffenheit, hydrodynamische Wechselwirkungen und die Bedürfnisse der Berufsschiffahrt könnten hier neben einer etwas laxen Haltung ursächlich sein.

Die Welt der Großen

Von wendigen Kümos (Küstenmotorschiffen) über sperrige Errichterschiffe von Windkraftanlagen, manövrierbehinderte Schleppzüge bis zu monströsen Mega-Con-

tainerschiffen und Tankern, die aufgrund ihres Tiefgangs und ihrer Abmessungen den tiefsten Teil des Fahrwassers benötigen und Wegerecht haben, reicht die Bandbreite der Berufsschiffahrt auf deutschen Seeschiffahrtsstraßen. Gemein ist allen eine deutlich schlechtere Manövrierfähigkeit als die von Sportbooten. Sie sind ausnahmslos auf die Benutzung des Fahrwassers oder der Fahrrinne angewiesen.

Ozeanriesen können nicht bummeln aber schieben, schubsen und saugen

Auf einem Handelsschiff, das sich auf offener See befindet, wird der umgebende Seeraum, insbesondere im Vorausbereich, stets aufmerksam beobachtet werden. Es wird nach Seezeichen und anderen Fahrzeugen geschaut. Schon meilenweit vor der Begegnung versucht man, Kurs und Fahrt des „Gegners“ und den kleinsten Passierabstand zu ermitteln. Man bestimmt das Rechtsverhältnis zum anderen Verkehrsteilnehmer, untersucht, ob die Möglichkeit der Gefahr eines Zusammenstoßes besteht, und welche Handlungsverpflichtungen sich ergeben. Aufgrund der trägen Reaktion des eigenen Schiffes und der Erkennbarkeit für das andere Schiff müssen Kurs- oder Fahrtänderungen rechtzeitig erfolgen und durchgreifend sein. Fahrzeuge, deren Absichten nicht erkennbar sind, werden mit erhöhter Wachsamkeit verfolgt. Man erhofft sich die Einhaltung der Regeln durch die anderen Verkehrsteilnehmer, kann sich dessen aber niemals sicher sein. Gerade die Freizeitschiffahrt wird, nicht zuletzt

aufgrund von negativen Erfahrungen, argwöhnisch beäugt.

Kommt man in stark befahrene küstennahe Gebiete, existieren dort meist sogenannte Verkehrstrennungsgebiete, in denen die Schiffe Einbahnwege benutzen müssen, die durch eine Trennlinie oder Trennzone separiert werden. Durch diese Entflechtung des Verkehrs werden unzählige Begegnungssituationen auf entgegengesetzten Kursen vermieden und so die Sicherheit erhöht. Es gelten spezielle Regeln.

Noch näher an der Küste, im engen Fahrwasser, gelten ebenfalls eigene Regeln. Es wird noch enger und flacher. Der ortskundige Lotse ist Berater und unterstützt die Schiffsführung, die weiter verantwortlich bleibt. Es stellen sich Fragen nach Orten und Zeitpunkten von Begegnungen oder Überholungen von anderen Schiffen und Passagen von Baggern, Arbeitsgeräten und Stellen, an denen spezielle Rücksichtnahme verlangt wird, zum Beispiel bei Bebunkerungen oder Taucherarbeiten. Die Geschwindigkeit wird häufig variiert und so gewählt, dass Geschwindigkeitsbegrenzungen eingehalten werden und keine Gefährdungen durch Sog und Wellenschlag entstehen. Sollte sie zumindest.

Große und tiefgehende Schiffe sind auf den Flussrevieren der Nordsee meist tidegebunden. Das bedeutet, ihre möglichen Ankunfts- und Abfahrtszeiten werden unter Berücksichtigung der Hoch- und Niedrigwasserzeiten so gelegt, dass bei der Fahrt im Revier immer ausreichend Wasser unter dem Kiel ist. Bei Maximaltiefgang muss das Schiff also eine bestimmte Zeit vor dem Hochwasser, sobald der Wasserstand ausreicht, losfahren, um sein Ziel zu erreichen, bevor die Ebbe den Fluss zu flach werden lässt. Die Hochwasserwelle selbst ist zu schnell, als dass man auf ihr eine ganze Reise machen könnte. Die Passage eines derartigen Schiffes ist also zeitkritisch und erlaubt keine Bummelerei. Gerast

werden darf und kann natürlich auch nicht. Ein bestimmtes Maß an Außenwirkung einer solchen Fahrt kann nicht verhindert werden.

Eine große Welle machen

Jedes Fahrzeug, das sich durchs Wasser bewegt, erzeugt Druck- und Soggebiete und Wellen. Die führen zu Wechselwirkungen mit der Böschung und dem Grund im Fahrwasser, das sich in der Regel durch eine eingeschränkte Querschnittsfläche, zumindest aber begrenzte Tiefe auszeichnet. Auch andere Fahrzeuge, im Fahrwasser oder festgemacht, werden davon beeinflusst. Die Ausdehnung des Einflussfeldes kann in Abhängigkeit vom Schiffstyp leicht das Sechsfache der Schiffsbreite nach jeder Seite und das Zehnfache des Tiefgangs nach unten betragen. Die Stärke der Interaktion ist eine Funktion vieler Größen, wird aber maßgeblich, und zwar quadratisch, von der Schiffsgeschwindigkeit durch das Wasser bestimmt.

Berechnete Isolinien der Wellenerhebung zwischen -1,2 m (blau) und +1,2 m (orange) mit Abstand 0,1 m eines mit 15 kn fahrenden Containerschiffs auf der Elbe

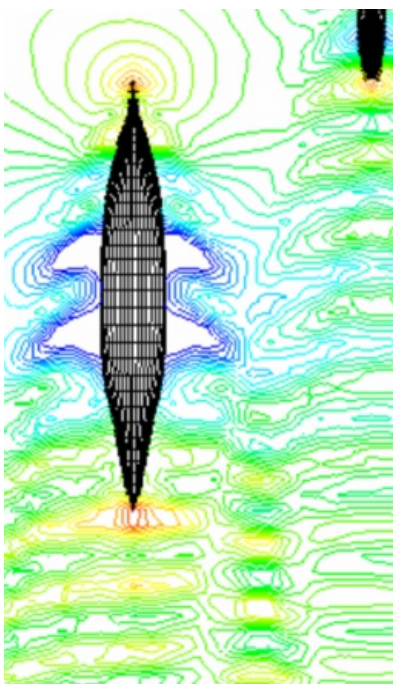


Abbildung aus: Prof. Kapt. H. Kaps, Manövrieren von Seeschiffen, Bremen

Problematisch für das Schiff können einseitige Annäherungen an das Ufer eines Fahrwassers werden. Der sogenannte Böschungseffekt, der dann einsetzt und der auf Druckunterschieden zwischen böschungsnaher und böschungsabgewandter Seite beruht, führt zu einer weiteren Annäherung an die Böschung und einem zunehmenden Giermoment von der Böschung weg, weil sich das Achterschiff „ansaugt“. Ohne geeignete Gegenmaßnahmen wie der Wiederherstellung eines sicheren Abstands

ung, die von vorn unter dem Schiff und auf beiden Seiten nach achtern verläuft, das im Achterschiffsbereich entstehende Unterdruckgebiet aufzufüllen sucht. Eine weitere Ausgleichsströmung, die dem Schiff folgt, erzeugt hinter dem Schiff noch ein Überdruckgebiet. Die Druck- und Unterdruckgebiete korrespondieren mit Anhebungen und Absenkungen des Wasserspiegels um das Schiff herum. Man spricht vom Primärwellensystem des Schiffs. Während das Primärwellensystem

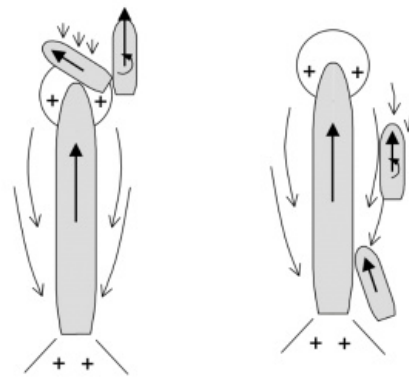


Abbildung aus: Bericht Nr. 3048, Numerische Untersuchung eines Überholvorgangs in beschränktem Wasser, Schiffbau-Versuchsanstalt Potsdam;

wird bald die Ruderkraft zum Ausgleich des Drehmoments nicht mehr ausreichen und das Schiff vom näheren Ufer weg scheren und auf der gegenüberliegenden Seite stranden.

Auch unter dem Kiel drohen Gefahren: Bei reduzierter Unterbodenfreiheit erhöht sich die Strömungsgeschwindigkeit des Wassers unter dem Schiff. Als Folge sinkt der statische Druck (Bernoulli), der auf den Schiffsboden wirkt und dort für Auftrieb sorgt. Das Schiff wird bis zu einem neuen Übereinstimmen von Gewicht- und Auftriebskraft tiefer tauchen und evtl. vertrimmen (Squat). Bei ohnehin knapper Bodenfreiheit kann eine Grundberührung die Folge sein.

Das Fahrzeug in Bewegung schiebt Wasser vor sich her, während eine Ausgleichsström-

schiffsfest ist, d.h. sich mit dem Schiff bewegt, lösen sich die vom Schiff verursachten sekundären Wellen und breiten sich fächerförmig aus. Wenn von „Wellenschlag“ gesprochen wird, sind diese Sekundärwellen gemeint.

Beide Wellensysteme können kleineren Fahrzeugen gefährlich werden

Ein Sportfahrzeug, das in den Einflussbereich eines größeren Schiffs gerät, beispielsweise wenn dieses überholt, ist nacheinander anziehenden und abstoßenden Kräften ausgesetzt. Gleichzeitig hebt und senkt sich die Wasserfläche bei der Passage, was dazu führt, dass das Sportboot Hangabtriebskräften ausgesetzt ist, die es vom Kurs abbringen, beschleunigen, verlangsamen und



Überlagernde Wellensysteme - doppelte Wellenhöhe

näher an das große Schiff rutschen lassen können. Sind Segel gesetzt, können Bäume und Schoten durch die Schräglagen schlagen und so zusätzlich für Verwirrung und Gefahren sorgen.

Sollte der Bootsführer feststellen, dass er in den Sog des Riesen geraten ist und in Richtung des Achterschiffs gezogen wird, hilft nur eine energische Kursänderung vom Überholer weg auf die Böschung zu. Leser dieser kleinen Abhandlung mögen, nun kundig und sensibilisiert, bereits vorher von parallelem auf divergierendem Kurs gegangen ist und damit Schreckmomente für sich und seine Crew vermeidet.

Die Gefahren eines solchen Überholvorgangs werden größer, wenn der Passierabstand klein und der Geschwindigkeitsunterschied zwischen den Fahrzeugen gering ist. Im Nord-Ostsee-Kanal, wo die Höchstgeschwindigkeit begrenzt ist, könnten die Geschwindigkeiten von Überholer und Überholtem gar nicht so weit auseinander liegen. Je länger aber das Überholen dauert, umso ausdauernder können die unliebsamen Kräfte auf das kleine Fahrzeug wirken. Kurz vor dem Ende des Vorgangs könnte das kleine Schiff sogar auf der geneigten Wasserfläche vor dem Heck des Überholers so beschleunigt werden, dass der Geschwin-

digkeitsunterschied ganz verschwindet, während Anziehungskraft und Giermoment zum Überholer hin weiter wirken. Um diesen Albtraum zu vermeiden, empfiehlt es sich für den Überholten, kurzzeitig die Geschwindigkeit zu reduzieren. Das Überholen dauert dann nicht so lange, dadurch sind die Zeiten der schädlichen Beeinflussung kürzer und die gefürchtete Beschleunigung auf der Heckwelle reicht nicht, um die Relativgeschwindigkeit völlig aufzuheben.

Die sekundären Wellen, die von jedem Schiff v-förmig im Winkel $19^{\circ}28'$ ausgesendet werden, können, insbesondere bei flotter Fahrweise, beachtliche Höhen erreichen und damit Sportfahrzeuge zu erheblichem Gieren, Stampf-schwingungen und Schlingerbewegungen (gemeinsames Rollen und Stampfen) anregen, die gefährlich für Personen, Rigg und Ausrüstung werden könnten. Beispielsweise erzeugen die zwar kleinen, aber extrem stark motorisierten Hafenessenzschlepper eine enorme Hecksee. Mit zunehmendem Abstand vom Verursacher werden die Wellen kleiner. Auf dem Bild überlagern sich die Sekundärellensysteme von Schlepper und Schiff des Beobachters und verdoppeln die Wellenhöhe mal eben (konstruktive Interferenz). Bei der gemeinsamen Benutzung von Schleusen durch Berufs- und

Sportschiffahrt können Gefahren für die kleineren Verkehrsteilnehmer entstehen. Üblicherweise wird erst das Berufsschiff einlaufen und festmachen, dann bekommt die Sportschiffahrt Einlaufsignal.

Handelsschiffe sind für die Seereise optimiert. Nur bei denen, die viele Häfen anlaufen müssen und dort autonom manövrieren sollen, wird auch auf gutes Manövrierverhalten geachtet. Sie haben üblicherweise Hochleistungsrunder, Bugtrahlruder und Verstellpropeller. Bei Verstellpropellern läuft im Rückwärtsmanöver die Maschine weiter. Lediglich die Propellersteigung, d.h. der Anstellwinkel, wird hydraulisch verändert.

Auf Schiffen mit Verstellpropeller wird die Maschine bei einer kurzen Schleusenliegezeit nicht gestoppt, der Propeller dreht also munter mit einer dreistelligen Umdrehungs-



Brodeln und blubbern : Verstellpropeller rührt Schleusenwasser um

zahl pro Minute weiter. Selbst wenn der Fahrhebel auf STOPP liegt - was er nicht unbedingt muss, weil auch etwas Spannung auf der Vorsprung gern gesehen wird -, produziert der Verstellpropeller aufgrund seiner Flügelgeometrie permanent etwas Voraus- und Achterausschub, was für ein andauerndes Blubbern, Brodeln und Schäumen am Achterschiff sorgt. Abstand und Vorsicht sind hier angebracht. Kai Ebert



Kai Ebert ist Kapitän auf Großer Fahrt, arbeitet als Lotse und bildet Nautiker an der Hochschule Bremen aus. Beim Hessischen Lloyd fährt er als Erster Steuermann.

Der Reeder spricht:

"Wenn wir fahren, dann mit Sicherheit"

Herrliche Natur ungefiltert erleben – die Ruhe bei Sonnenaufgang überm Meer, das Gefühl, nur vom Wind in prallen Segeln getrieben zu werden, Gurgeln und Platschen des Bugs, wenn man im Klüvernetz döst, der stille Frieden während einer Nachtfahrt. Es sind Klischees, aber es sind wahre Klischees.

Die andere Seite der Großsegelei schreckt viele ab: Ein oft derber Ton, mäßige Qualität der Verpflegung, enge und muffige Kabinen oder gar Unterbringung in Schlafsälen. Wer auf Sauberkeit achtet, wurde gern verlacht. Mitunter werden Teilnehmerinnen an Bord mit überraschenden Regeln konfrontiert: Keine Handys oder Alkoholverbot. Derweil gewitzte Mitglieder der Mannschaft heimliche Vorräte gebunkert haben.

Der Hessische Lloyd veranstaltet Seereisen, die Naturerleben in den Mittelpunkt stellen und tradierte Abschreckungen vermeiden. Wer mitfährt, soll vorher möglichst genau erfahren, was ihn erwartet. Diese Erwartungen sollen bestmöglich erfüllt werden. Die Ausschreibung der Reise und die vorher bekannten Regeln gelten. Es geht um Höflichkeit, Rücksichtnahme, kurz: Es geht um zivilisiertes Miteinander unter den Bedingungen eines Segelschiffs.

Für 2021 hat der Hessische Lloyd noch kein Schiff chartern können. Wir arbeiten daran. Wenn es gelingt, werden wir für Gesundheitsschutz und Hygiene klare Vorgaben machen und Regeln setzen. Der Reederrat des Hessischen Lloyd sammelt Erfahrungen und Praxisberichte und spricht mit Behörden. Chief Medical Officer Dr. Christian Wiegand und Bordarzt Dr. Christian Beck erarbeiten Pläne und Konzepte. Je nachdem, ob bis dahin sichere Impfung möglich ist, wird ein aktueller Impfnachweis verlangt. Wir prüfen Schnelltests. Wir brauchen ein großes Schiff: Die

Kabinen werden luftig und nach Haushalten getrennt belegt. Wir werden über ein schiffsspezifisches Lüftungssystem nachdenken. Reinlichkeit war uns schon immer ein wichtiges Thema. In Pandemiezeiten wird das Schiff vorm Einschiffen von Grund auf desinfiziert. Sanitärräume und Küche werden einem Corona- Putzplan unterworfen. Die Reiseroute wird große Städte meiden. Es wird öfter am Stand gegrillt und Nächte vor Anker verbracht. Wir werden kleine Häfen anlaufen und den Landgang so regeln, dass Kontakte vermieden werden.

Man hört häufig, dass jeder für sich verantwortlich sei. Oft sagen das Menschen, die glauben, sie könnten die aktuelle Gefahr besser beurteilen als Verantwortungsträger und Fachleute. Es ist dummes Gerede. Unter dem Risiko einer Krankheit ist jeder auch für andere verantwortlich. Wer seine Maske nachlässig trägt und nicht Abstand hält, verdrängt empfind-

liche Menschen, Alte und Gefährdete aus dem öffentlichen Leben. Denn die bitten und ermahnen die Rücksichtslosen nicht, um nicht Gefahr zu laufen, auch noch angepöbelt zu werden. Das ist in Einkaufsstraßen, Läden und öffentlichem Nahverkehr zu beobachten: Alte, Gefährdete und Sensible ziehen sich zurück, die rücksichtslosen Egoisten machen sich breit.

Der Hessische Lloyd will nicht, dass Menschen nicht mitfahren, weil sie unsicher sind, ob sie gut aufgehoben sein werden. Wenn wir eine Reise veranstalten, werden wir die Regeln, Abläufe und Vorkehrungen klar nennen. Wir werden verantwortlich sein, dass Regeln und Programmpunkte ohne Wenn und Aber gelten. Dafür wird gesorgt. Wenn wir fahren, dann mit Sicherheit. Um das Klischee einzigartigen Naturerlebnisses für zivilisierte Menschen wahr werden zu lassen – nach zu langer Zeit, in der alle wenig Abwechslung, Zerstreuung und Gemeinschaft erlebt haben.

Ingo Nathusius

Ingo Nathusius: "Beim Hessischen Lloyd geht's um zivilisiertes Miteinander."



Kriminelle Knoten

Der HL- Turm hat den Anspruch, Verbindungen zu schaffen zwischen See- und Landleben. Bei Knoten erschließt sich das unmittelbar: Was für Schoten, Festmacher, bei Schonern und Jollen gilt, funktioniert auch mit Schnürsenkeln, Wäscheleinen, bei Sex und Verbrechen.

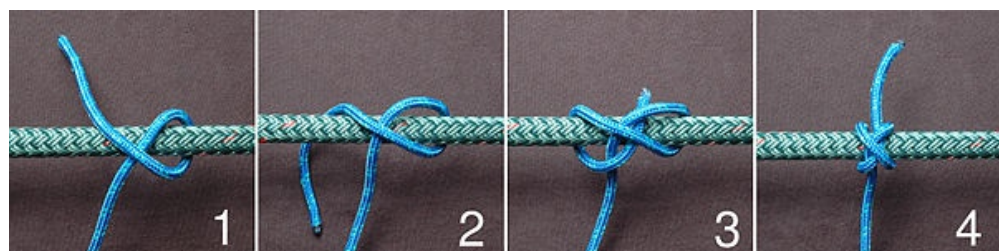
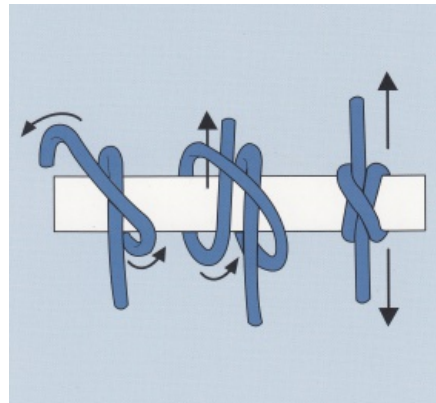
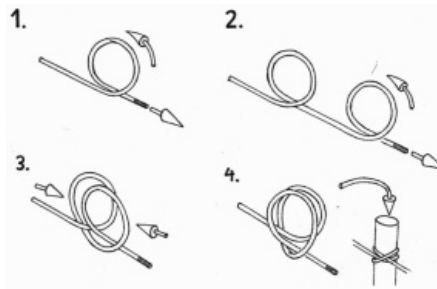
Nicht nur Segler, auch viele andere Leute kennen den Webeleinstek. Er ist einer der ersten Knoten, die man in der Segelschule lernt. Auf Großseglern werden damit Leinen zwischen den Wanten befestigt. Wanten sind Drahtseile, die vom Deck zu Mast führen. Spannt man dazwischen Leinen, entsteht eine Strickleiter in die Takelage. Seeleute mögen dabei ans Weben denken, jedenfalls heißen die Leinen „Webleinen“.

Wie für viele andere Knoten gibt es auch für den Webeleinstek eine gesteckte und eine geworfene oder gelegte Variante.

Der **gesteckte Webeleinstek** ist der Knoten, mit dem man Fender (Abstandshalter und Puffer zwischen Schiff und Kai) an der Reling befestigt. Meist wird er dabei noch auf Slip gesetzt. Bei anderen Anwendungen sichert man ihn noch zusätzlich durch einen halben Schlag, da er nur unter ständigem Zug gut hält.

Der geworfene oder **gelegte Webeleinstek** wird zum Festmachen des Bootes an einem Poller oder einem Pfahl benutzt. Die Abbildung zeigt, wie die beiden Schlaufen gebildet, dann zusammengelegt und am Ende gemeinsam über den Pfahl gelegt oder geworfen werden. Deshalb wird dieser Knoten auch Mastwurf genannt.

Die beiden heute vorgestellten kriminellen Knoten haben den Webeleinstek als Ausgangspunkt, der eine die gesteckte und der andere die gelegte Variante.



Der erste kriminelle Knoten ist der **Handschellen- oder Fesselknoten**. Damit kann man einen gefassten Verbrecher einfach, aber wirksam in seiner Freiheit beschneiden. Der Gefesselte muss aber nicht immer ein Verbrecher sein, denn auch im SM-Bondage wird dieser Knoten gern verwendet.

Ausgangspunkt für diesen Knoten ist Schritt 3 in der Abbildung zum Mastwurf. Bezeichnet man dort die Schlaufenteile von links oben nach rechts unten mit 1 bis 4, so kommt man zum Handschellenknoten, wenn man Schlaufenteil 2 unter Schlaufenteil 1 nach links und Schlaufenteil 3 über Schlaufenteil 4 nach rechts auseinanderzieht. Dadurch bilden sich zwei neue Schlaufen.

Durch diese steckt man dann Hände oder Füße oder was sonst immer. Anschließend lässt sich der Knoten durch Zug an den freien Enden festziehen. Eine Sicherung dieses Knotens durch einen oder mehrere Überhandknoten in den losen Enden ist je nach Ernst der Lage empfehlenswert.

Da der Knoten ziemlich einschneiden kann, ist gegebenenfalls Nutzung von Bändern empfehlenswert.

Der zweite Knoten ist der **Würgestek oder Konstriktorknoten**. Er liefert eine Schlinge, die sich leicht zuziehen, aber nur schwer wieder öffnen lässt. Es gibt mehrere Kriminalromane und -filme, bei denen der Mörder durch die Verwendung dieses Knotens als Seemann oder Segler identifiziert und dadurch gefasst werden konnte. Also Vorsicht bei der Nutzung.

Der **Würgestek** ist eine Variante des gesteckten Webeleinsteks, denn er wird in gleicher Weise wie er begonnen. Allerdings läuft das Seil nach der zweiten Windung in Bild 3 noch einmal unter dem bekniffenen Seilteil durch. Dadurch erhält der Knoten seine große Festigkeit.

Natürlich kann man den Knoten auch zu anderen Zwecken nutzen. So eignet er sich überall, wo man auch einen Kabelbinder verwenden könnte.

Hans Peter Reiffert

Links zu Videoclips, die das Binden der Knoten zeigen.

Konstriktorknoten / Würgestek:

<https://www.youtube.com/watch?v=iPPbH1kFbdU>

Handschellenknoten:

<https://www.youtube.com/watch?v=Z5LjkMUG7fQ>

Hans Peter Reiffert, Studiendirektor a.D., schrieb Schulbücher und lehrt Mathematik an der TU Darmstadt. Beim Hessischen Lloyd ist er im Reederrat, Bootsmann und Knotenlehrer.



Hessenregatta 2021

Nachdem die Hessen-Regatta für Fahrtensegler 2020 der Pandemie zum Opfer fiel, soll vom 16. bis 20. Mai 2021 wieder in der Ostsee um die Wette gesegelt werden. Aus Sicherheitsgründen wurde die Route geändert: Burgtiefe – Gedser – Stubbeköbing – Warnemünde – Heiligenhafen. Es sind nur noch fünfzig Yachten zugelassen, wovon 35 aus Hessen kommen sollen. Zwar werde es ein deutsches und dänisches Regeln entsprechendes Hygienekonzept geben. „Primär verantwortlich sind die Teilnehmer der Regatta... Das entspricht dem Vorgehen bei jedem Segeltörn... Für seine Crew verantwortlich ist immer der Skipper“, schreibt die Regattaleitung einem besorgten Interessenten. In Häfen „sind die

Teilnehmer gefragt, sich selbst und andere zu informieren... Wir werden die Teilnehmer immer wieder daran erinnern, dass es andere Zeiten sind und intensive Besuch unter den Crews einzuschränken sind. Aber auch da muss die Vernunft aller Priorität haben... Es wird keine Kontrollwachen und Kontroll-Rundgänge geben durch die Organisatoren.“ Man gehe von sportlicher Fairness der Teilnehmer aus, was Befolgung von Vorgaben einschließt. „Durchsetzungsgewalt liegt letztendlich bei den Behörden. Wir können nur immer wieder an die Verhaltensregeln erinnern und an die gemeinsame Verantwortung aller Teilnehmer appellieren“. Die Regatta veranstalten der Segelclub Rüsselsheim und der Hessische Seglerverband: www.hessenregatta.org. (HL)

Hessischer Yachttörn auf der Ostsee

Der Fahrtenseglerclub Königstein veranstaltet vom 21. bis 28. August 2021 einen Flotillentörn auf der westlichen Ostsee. Mindestens drei gecharterte Yachten werden von Heiligenhafen aus eine Woche lang Belte und Sunde der dänischen Südsee befahren. Es geht nicht um Meilenschinden, sondern um Übung von Manövern, Notfallsituationen und Ein- und Ausparken im Hafen. Zudem sollen Seemannschaft, Navigation, Knoten

und Spleißen vermittelt werden. Angesprochen sind Segelanfänger und Jugendliche. Teilnehmen können Segelvereine, die im Hessischen Seglerverband organisiert sind. Wer in keinem Verein Mitglied ist, kann sich beim Hessischen Lloyd (reedereikontor@hessischerlloyd.de) melden. Der HL kann die Yacht unter seiner Flagge anmelden. Einzelne Interessenten wenden sich an Manfred Iffland vom Fahrtenseglerclub Königstein (E-Mail: m@dm-iffland.de). (HL)

„Soupe à l'oignon“ nach Großseglerart

Die Zwiebelsuppe ist am leckersten, wenn sie so richtig süß und dunkel ist. So wird sie, wenn die Zwiebeln lange karamellisiert wurden. An Bord erfreuen wir uns daran, Zeit zu haben. Zeit nehmen wir uns gerne, wenn's Ergebnis sich so sehr lohnt wie bei dieser Arme-Leute-Suppe für Genießer.



Vorbildlicher Pfötchen-Griff: So bleiben Suppe vegetarisch und Finger unversehrt.

Captain Cook Ansgar Dierkes in seinem Element. Nicht im Bild: das nach seinen Anweisungen durch den Supermarkt wieselnde Einkaufsteam in Vorbereitung einer Hessischen Lloyd- Reise.

Man nehme drei Menschen aus der Backschaft, setze sie mit einem 10 kg Sack roter Zwiebeln (zu Hause reichen 2 kg), scharfen Messern und Schneidbrettern in die Sonne. Dann wird der riesige Haufen Zwiebeln geschält und in gaaanz dünne Ringe geschnitten. Das ergibt mehrere große Schüsseln. Danach guckt man die Person aus der Gruppe aus, die es am besten verträgt, unter Deck zu arbeiten und es geht los:

Zwiebeln und Butter (oder Öl, falls Veganer an Bord) in eine kalte Pfanne geben und über mittlerer bis hoher Hitze erwärmen. Sobald die Zwiebeln glasig werden, die Temperatur auf mittlere bis nie-

drige Hitze reduzieren und die Zwiebeln umrühren. Danach immer weiterrühren, damit die Zwiebeln nicht am Pfannenboden kleben bleiben. Die Temperatur soweit reduzieren, dass sie nicht anbrennen. Weitere Zwiebeln hinzufügen. Bei Bedarf mit etwas Wasser ablöschen, um die Zwiebeln vom Boden zu lösen.

Erst wenn die Zwiebeln weich und karamellfarben sind (das wird zu Hause mit 2 Kilo Zwiebeln bis zu 45 Minuten dauern und an Bord zwei bis drei Stunden), die Pfanne vom Herd nehmen. Sie sollten am Ende so weich sein, dass sie fast als Brei durchgehen. Immer weiter rühren, bis ihr euch sicher seid.

Wer die Suppe etwas stärker ge-

bunden mag, kann einen oder zwei Esslöffel Mehl hinzugeben. Wer ein wenig Knoblauch mag, füge den kurz vor Schluss kleingehackt dazu. Jetzt kommen Brühe dazu sowie frische Thymianzweige, Lorbeer und Pfeffer. Mir schmeckts mit Fleischbrühe, aber mit Gemüsebrühe ist's auch sehr lecker. Noch wenigstens eine halbe Stunde köcheln lassen, gerne mehr.

Serviert wird die Suppe so heiß wie möglich und mit Gruyère Käse. Zuhause legt ihr getoastete Baguettescheiben auf die Suppe und überbackt sie bevor ihr sie serviert. An Bord wird der Käse reingestreut, schmeckt genauso gut. Und das Brot gibt's dazu.

Ansgar Dierkes

Gebt ihnen Saures!

Historisch untermauertes Lob auf die Zitrone unter spezieller Berücksichtigung der Seefahrt, angereichert mit allerlei unnützem Wissen und einem Rezept.

Skorbut war über Jahrhunderte eine gefürchtete Krankheit - zu Land, besonders aber zu See. Mit bleierner Müdigkeit fängt es an, Zahnfleisch fault, Haare und Zähne fallen aus, Muskelschwund, Blutungen, nicht mehr heilende Wunden, Fieber, Halluzinationen, Tod. Skorbut-Epidemien waren gefürchtet, die Krankheit bis weit ins 19. Jahrhundert die häufigste Todesursache auf See. Nicht selten fielen ihr bei längeren Fahrten zwei Drittel der Mannschaft zum Opfer.

Jahrhunderte lang spekulierte man über Ursachen: Zu den Verdächtigen gehörten Dämpfe, die aus dem Meer aufsteigen, toxische Elemente, die von schwitzenden Menschen - auf engem Raum dicht gedrängt - abgegeben werden, sowie toxische Elemente, die von Menschen - in feuchtem Klima nicht mehr schwitzend - nicht mehr abgegeben werden. Auch Mangelernährung, scharfe Salze und gestörte Säftemischung im Körper unter Beteiligung der Milz waren mutmaßliche Auslöser. Klar war: In der Regel fängt es nach drei Monaten auf See an. Auch Landbewohner waren mitunter betroffen - als sich in den vierziger Jahren des 19. Jahrhunderts in Irland Kartoffelfäule ausbreitete, folgten nicht nur Hungersnot, sondern auch Skorbut. Die heilende Wirkung der Zitrone wurde im Laufe der Zeit immer wieder entdeckt - und auch wieder vergessen. In Großbritannien dauerte es bis zum Ende des 18. Jahrhunderts, bis sie von offizieller Mediziner-Seite anerkannt wurde. Die hielt bis dahin hartnäckig an der Theorie der inneren Verwesung fest.

Da war Marinechirurg Dr. James Lind pfiffiger. Auf HMS „Salisbury“ experimentierte er 1753 mit Skorbutkuren und behandelte Seeleute mit

Was wäre die Seefahrt ohne Zitronen? Skorbut droht zwar nicht mehr. In Salz eingelegt sind Zitronen aber bis heute hübsch anzuschauen und köstlich.



Apfelwein, Vitriol, Essig, Orangen, Zitronen oder einem Kräuterelexir. Orangen, vor allem aber Zitronen, zeigten Wirkung. Die Erkenntnis setzte sich zwar zunächst nicht durch, das Experiment gilt aber heute als erste kontrollierte klinische Studie der Medizin.

Bei der dritten Expedition von James Cook hatte sich 1776 fermentierter Kohl ebenfalls als wirksames Mittel gegen Skorbut erwiesen. Sauerkraut wurde später in der deutschen Marine verfüttert, während die Briten bald auf Zitronen- oder Limettensaft schworen. Auf diese unterschiedlichen Vorlieben gründeten die Spitznamen „Limey“ für britische Lime-Juicer und „Krauts“ für die Sauerkraut-Deutschen. Bezeichnungen, die im Ersten Weltkrieg auch auf die Armeen übergingen. Im amerikanischen und australischen Slang

sind sie bis heute zu finden: Limey übersetzt das Wörterbuch als Inselaffe.

HMS „Suffolk“ segelte 1794 mit Zitronensaft und Zucker an Bord in vier Monaten nach Indien und verlor dank täglicher Einnahme des Saft-Zucker-Gemisches keinen einzigen Seemann an die Krankheit. So etwas sprach sich rum. Um 1800 war systematische Versorgung der Flotte mit Zitronensaft eingerichtet. Dass die englische Flotte 1802 Napoleon in den Seeschlachten Stand halten konnte, ist auch der Zitrone zuzurechnen - die Briten waren nun sauer und hatten mehr Biss, während die Franzosen mutmaßlich rotweinbeschwingt zu Werke gingen.

Die britische Marine bezog Zitronen aus Sizilien und Malta. Anbau war und ist mühsam. Acht Jahre

braucht ein Zitronenbaum, bis er ordentlich trägt. Die Landwirtschaft auf Sizilien setzte ganz auf die begehrte Frucht. Mit keinem anderen landwirtschaftlichem Produkt ließ sich um 1860 mehr Gewinn machen. Als die Briten auf billigeren Limettensaft aus ihren westindischen Kolonien umstiegen, verschifften Sizilianer längst schon ganzjährig Zitronen bis nach Nordamerika. Eine Studie im „Journal of Economic History“ sagt: diese neuen Kaufleute monopolisierten das Geschäft, knechteten die Kleinbauern und bauten stabile Handelsbeziehungen mit der neuen Welt auf - die Mafia war erfunden.

Eine wissenschaftliche Erklärung für die Wirksamkeit von Zitronen fand sich erst Anfang des 20. Jahrhunderts. Vitamine wurden entdeckt - nach A und B schließlich Vitamin C. So prosaisch kann es zugehen in der Wissenschaft. Immerhin, später wurde es Ascorbinsäure genannt - „Anti-Skorbut-Säure“. Damit wäre das Geheimnis des Skorbut geklärt. Wäre da nicht Lebensmittelforscher Udo Pollmer, der im Deutschlandfunk Vitamin C bei Skorbut-Bekämpfung zu desavouieren trachtete. Konservierter Zitronensaft enthalte wenig bis kein Vitamin C. In den siebziger Jahren hätte zudem eine Studie gezeigt, dass sechs Freiwillige in Iowa 99 Tage lang auch ganz ohne Vitamin C gesund geblieben seien. Skorbut sei nicht durch fehlendes Vitamin, sondern vermutlich durch Säure befördert worden, die bei Herstellung von Schiffszwieback entsteht. Ein Vitamin-Leugner.

Dessen unbeschadet die letzte - kulinarische - Wende: Zitronen eingelegt in Salz gehören in jeden guten Seeleute-Haushalt. 6 Zitronen der Länge nach kreuzweise einschneiden, mit 100 Gramm grobem Meersalz füllen, in ein Einmachglas stopfen, 4 weitere Zitronen auspressen, Saft, Pfefferkörner, Zimt, Nelken, kochendes Wasser dazu geben, verschließen und vier Wochen ziehen lassen. Köstlich in Salatdressings und als Beilage. Sabine Renken

Sauberer Sprit und gutes Geschäft



Die Umstellung auf schwefelarmen Sprit in der Seefahrt zu Beginn des Jahres hat gut funktioniert. Befürchtungen, es stehe nicht genug schwefelarmer Treibstoff zur Verfügung, erwiesen sich als falsch (HL- Turm Nr. 3: Schwefliges Schweröl, säuselnde Segel). Die höheren Kosten konnten Reedereien größtenteils an die Kundschaft weitergeben. Das berichtete der Vorstandsvorsitzende der Hapag-Lloyd AG, Rolf Habben Jansen, Mitte Dezember vor dem Internationalen Club Frankfurter Wirtschaftsjournalisten. Das Hamburger Unternehmen ist eine der größten Reedereien der Welt.



Rolf Habben Jansen

Die Umweltbelastung durch Schifffahrt habe sich - auf Frachtonnen gerechnet - binnen zehn Jahren halbiert. „Reicht das aus?“, fragte Habben Jansen rhetorisch, „Nein. Natürlich müssen wir noch viel mehr machen“. Er äußerte Zweifel, ob Schifffahrt ab 2050 klimaneutral möglich sei. Da Schiffe etwa 25 Jahre in Fahrt seien, sei die Frist knapp. Klimaneutralität auf See sei mit heutiger Technik nicht möglich. Eventuell könne Wasserstoffantrieb in Zukunft helfen. Hapag-Lloyd versucht es mit Flüssiggas. Ein Schiff werde für 35 Millionen Euro umgerüstet. Als sowohl umweltfreundlich wie

wirtschaftlich habe sich langsamere Fahrt erwiesen, im Jargon „Slow Steaming“. Frachter werden nicht mehr auf 24 Knoten Reisegeschwindigkeit ausgelegt, sondern auf 16 bis 18 Knoten. Ein Knoten bezeichnet eine Seemeile (1.852 Meter) pro Stunde. Es gebe nicht viele Strecken, auf denen Schiffe mit hoher Geschwindigkeit sausen können, sagte Habben Jansen.

„In den letzten 20, 30 Jahren ist die Seefracht viel effizienter geworden“, sagte Habben Jansen. 1990 habe Transport eines Containers von Shanghai nach Hamburg noch dreitausend Dollar gekostet. Heute seien es tausend bis 1.400 Dollar. Verblüfft war die Reedereibranche über das gute Geschäft im Pandemie-Jahr. „Alle Experten lagen daneben“ sagte Habben Jansen. Nach anfänglicher Delle lief das dritte Quartal 2020 für Hapag-Lloyd besser als das Vergleichsquartal im Vorjahr. Corona führe zu langsameren Arbeitsabläufen. An Häfen bildeten sich Staus. Das und der hohe Bedarf an Seetransport habe Container knapp werden lassen. Normalerweise nutze Hapag-Lloyd einen Container 4,8 bis 4,9 mal pro Jahr, berichtete der Reedereichef, jetzt nur noch 4,4 mal. „Das bedeutet, dass man mehr Container braucht, um die gleiche Menge Güter zu transportieren“. Hapag-Lloyd habe 2020 zweihunderttausend Container zusätzlich gekauft - und das reiche immer noch nicht. (in)

Leserbriefe

Preis Ausschreiben, HL- Turm Nr. 5:

Bei der Frage nach den Anker liegt Ihr falsch. Flächenanker gibt es im Betonbau, Zackenanker gibt es in Elektromotoren bzw. Generatoren, Alfred Richter, Wismar

HL- Turm Nr. 5: Ich danke Ihnen herzlich für die sehr interessanten maritimen Infos aus Ihrer Zeitschrift. Ich bedauere sehr, dass ich letztes Jahr nicht in der Lage war, an dem sicherlich tollen Törn nach Stockholm teilgenommen zu haben. Ich hoffe sehr, dass es in absehbarer Zukunft ein ähnliches Angebot geben wird und ich an Bord dabei bin, Hermann Holl, Urbar

Sommersegeln 2020 entfällt, HL-

Turm Nr. 5: Wären in diesem Jahr gern wieder dabei gewesen. Wir hatten den HL- Trip in unserer vorläufigen Jahresplanung. Nach Bekanntwerden der Corona-Pandemie sind wir schon davon ausgegangen, dass es vermutlich nicht klappen wird...Ralf und Regina Dittmann, Bad Homburg

Sommersegeln 2020 entfällt, HL- Turm Nr. 5: Vielen Dank für die wieder mal gelungene Ausgabe! Ich hatte mich eigentlich dieses Jahr wieder mal auf einen Törn mit Euch gefreut, Ingo Marx, Bonn

Person-über-Bord-Manöver, HL- Turm Nr. 5: O- Wende oder Halse? Für Fahrtensegler ist das bei Mann-über- Bord eine schreckliche Vorstellung! Komisch, dass diese uralten Methoden immer noch propagiert werden - von Leuten, die noch nie in Not waren! Wir fahren das amerikanische Manöver: Steuer rum und beigedreht ganz ruhig auf den Mann zudriften. Der sieht uns immer, hat also keine Angst, wir sehen ihn immer und nehmen ihn nach kürzester Zeit in ruhigem Wasser an Bord, Manfred Prien

Die Ostsee lebt



Es gibt viel mehr Säugetiere und Fische in der Ostsee als vermutet. Das zeigen Forschungen des Leibnitz- Institutes für Ostseeforschung Warnemünde (IOW). „Insgesamt ist alles deutlich vielfältiger und bunter, als wir uns das vorgestellt haben“, zitiert die Süddeutsche Zeitung Alexander Darr vom IOW. Bisher unbekannte Riffe bieten vielen Tieren Lebensraum. Wie die schwedischen Schären sind diese unterseeischen Wacker Reste der Eiszeit, als Gletscher Steine vor sich herschoben. Als das Eis schmolz, entstand die Ostsee. Landläufig gilt ihre Mischung aus zufließendem Südwasser und Salzwasser als wenig attraktiv für Meeresgetier. Die Ostsee sei matschig, veralgt und überdüngt. Die Wissenschaftler des IOW machten aber an Riffen Muscheln und Schwämme aus, die von kleinen Fischen gefressen werden. Diese locken Raubfische an, was wiederum Kegelrobben, Schweinswale und Seevögel erfreut. Weil der Meeresboden immer mehr wirtschaftlich genutzt wird - Windparks, Brückenpfeiler, Gaspipelines, Femarnbelttunnel - wird er immer besser erforscht und kartiert. Im Ostseeforschungsinstitut Warnemünde arbeiten hundertvierzig Wissenschaftler. Ihnen steht ein eigenes Forschungsschiff zur Verfügung. (HL)



Mitgemacht? Gewonnen!

„Windstärke 11“ lautete das Lösungswort des Rätsels im HL- Turm Nummer 5. Aus dem Dutzend richtiger Einsendungen wurde Alfred Goltz aus Steinau a.d. Straße als Hauptgewinner gezogen. Er bekam eine Flasche besten Sherrys. An Michael Kalisch aus Fulda und Ute Grandjean aus Heppenheim ging je eine Tafel maritimer Edelschokolade. Es war dem Zufall geschuldet, dass ausschließlich Hessinnen und Hessen gewonnen haben; Menschen aus anderen Ländern werden grundsätzlich nicht benachteiligt. (HL)

Nautisches Quiz



Aufmerksame Lektüre des HL-Turms hilft beim Beantworten der Fragen.

Die zehn Buchstaben in der Reihenfolge der Fragen ergeben das Lösungswort, das den Hort hessischer Fahrtensegler benennt.

Das Lösungswort geht im Betreff einer Elektropost und mit der eigenen Adresse im Textfenster an:

reedereikontor(at)hessischerlloyd.de
Einsendeschluss: 31. Januar

Es winken wieder prächtige Preise!

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 (wenn nicht anders angegeben): Hessischer Lloyd, außer Seite 3: Thor Heyerdahl, Seite 4: Wienand, Seite 5, 11, 13, 15, 16: pixabay, Seite 8: Ebert, Seite 13: dailyvegan, Seite 14: Hapag-Lloyd

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 Mail mit dem Betreff „Lloyd Turm“ an:
reedereikontor@hessischerlloyd.de

1. Den vierten Buchstaben notieren:
Mit 89 Jahren segelte er um die Welt

- Heckel
- Merkel
- Ebert

2. **Kackt im Vorbeifliegen aufs Deck** (hat vier Buchstaben, der zweite sollte notiert werden)

3. **Darin misst die Seefrau Geschwindigkeit**

- Speedos
- mlp
- Knoten

und merkt sich den zweiten Buchstaben

4. **Die liebt der Suppenkoch**

- Garnelen
- Geschmacksverstärker
- Zwiebeln

und hier ganz besonders den dritten Buchstaben

5. **Bewohner von Ostseeriffen** – wieder interessiert der dritte Buchstabe:

- Kegelrobbe
- Seemöwe
- Dänenhai

6. **Lässt Schleusenwasser blubbern**

- Primärwellensystem
- Verstellpropeller
- Giermoment

und sein vierter Buchstabe hilft beim Lösungswort

7. **Bei Mördern beliebter Knoten**

- Würgestek
- Vatermörder
- Henkerknoten

Hier interessiert der dritte Buchstabe von hinten.

8. **Wettfahrt binnenländischer Skipper**

- Sachsensause
- Wiesbadener Wettrennen
- Hessenregatta

Der fünfte Buchstabe!

9. **Schmähbezeichnung von Berufsschiffern für Teilnehmer von 8.**

- Bifi
- WAFI
- WIFI

wobei der letzte Buchstabe zählt.

10. **Knappe Dosen für Seefracht**, deren dritter Buchstabe hier hilft:

- Container
- Commissioneers
- Cargoers