



# Hessischer Lloyd Turm

## Inhalt

Vogelforschung auf Gotland: Trottelummen vermissen Touristen	3
Platz da, Du Kanal! Containerriese auf Abwegen	5
Hessischer Lloyd: Sommersegeln	6
Platz da, Du Containerriese: Das Verhältnis von Sport- und Berufsschifffahrt	7
Schiffskunde: Souverän Fachsimpeln über Schoner, Ketsch und Yawl	10
Lies dies! Buchempfehlung für Freunde des Meeres	11
Knotenkunde: Gut gewickelt	12
Kulinarische Expeditionen mit Tiktok	13
Nautisches Quiz	14
Impressum	14



Captain Cook

## Zwei Mal am Tag Rockstar

Wenn Ansgar Dierkes auftischen, sind Wind und Wellen vergessen. Der Schiffskoch beim Hessischen Lloyd im Gespräch mit Ingo Nathusius.

*Schiffskoch beim Hessischen Lloyd bedeutet harte Arbeit. Warum macht einer das? Locket die hohe Heuer? Das fragst du als knallharter Reeder? Bekanntermaßen ist das Personal handverlesen und fühlt*

*sich geehrt, mitarbeiten zu dürfen. Heuer, wer will bei so viel Spaß schon eine Heuer ... Aber Spaß beiseite. Ich glaube, vielen Köchen geht es wie mir: Ich liebe den Zeitdruck und den Adrenalinschub,*

*fertig werden zu müssen, auch wenn Sachen schief gehen. Und ich liebe, Publikum für meine liebsten Rezepte zu haben. Ausserdem bist Du zweimal am Tag der Rockstar, wenn nur genug Wind war, alle richtig Hunger haben und etwas Leckeres auf den Tisch kommt. Wann hast Du an Land schon mal richtig hungrige Gäste? Auf See fast immer und je größer der Hunger, desto besser schmeckt's.*

*Wolltest Du schon immer Schiffskoch sein, wenn Du groß bist?*

*Nein, Schiffskoch zu werden, hatte ich nicht auf meiner Liste von Lebenszielen, gar nicht. Nach zehn Jahren weit von der See in Frankfurt am Main fehlte mir aber arg, Zeit auf dem Wasser zu verbringen. Die ursprüngliche Idee war, als Schwermatrose anzuheuern, viel auf Deck zu stehen und mit Bartstoppeln und herbem Blick in die Ferne zu gucken. Das kam dann anders. Vor der ersten HL-Reise musste der fest eingepflante Profikoch mit Bandscheibenvorfall absagen. Da bin ich kurzfristig eingesprungen. Ziel war lediglich, besser zu sein als nur Tütensuppen anzurühren und Kaffee zu kochen.*

*Seit 2007 fährst du mit den Hessischen Leut'. Wie waren die ersten Fahrten?*



Selbst gebeizt: Lecker Lachs

Toll! Der Adrenalinschub war riesig und ich wollte nicht mehr davon lassen. Außerdem wurde ich schnell ehrgeizig: 28 Hüftsteaks, warm und medium gleichzeitig serviert. Ein ganzer Frischling in Salzkruste aus dem Ofen und selbstgemachte Klöße. Ein riesiger Dorsch in Dampf gegart mit Sojasoße, Sesamöl und Frühlingszwiebeln. Flundern mit Kapern und Zitrone aus der Pfanne. Alles klappte. Na ja, außer beim Steak. Das Fleisch gelang perfekt, aber dann fiel auf, dass wir nur Frühstücksmesser an Bord hatten. Seitdem rücken wir mit eigenen HL-Steakmessern an.

*Wie ist es anders, an Bord zu kochen als zuhause?*

Der größte Unterschied liegt natürlich in den Mengen. Wann kocht man zuhause schon mal für 25 oder gar 32 Personen? Welche Rezepte eignen sich, in diesen Mengen gleichzeitig gekocht zu werden? Ich habe gelernt, welche Rezepte gut übertragbar sind, und welche man lieber zuhause für einen kleinen Tisch kocht.

Subtiler ist die Herausforderung, die Menüfolge für die ganze Woche zu planen: Leicht Verderbliches an den ersten beiden Tagen, Gerichte mit Gemüse, das auch ein paar Tage in Backskisten verträgt, dann später in der Woche. Nicht nur

warme Mahlzeiten, sondern jeden zweiten Abend auch kaltes Essen. Dann immer mit irgendeiner Besonderheit - Matjestartar, selbstgemachter Frühlingsquark, eingelegte russische Pilze, Minikürbisse und Tomaten, Ahle Wurst von der hessischen Landesmeisterin usw. Ziel ist natürlich, möglichst viel Grünes, viel Frisches und möglichst viel Abwechslung zu servieren. Und gerne Gerichte, die vielleicht nicht jeder kennt - fast immer gibt es zum Beispiel einen chinesischen Abend. Am Anfang steht immer die Frage, wieviel Kühlung zur Verfügung steht. Haben wir

nur zwei kleine Kühlschränke, müssen wir ganz anders disponieren, als wenn wir drei große haben und zum Beispiel Frischmilch statt H-Milch mitnehmen können. Wenn's ganz eng wird, arbeiten wir mit großen Thermoboxen und Trockeneis - irgendwie haben wir es bisher immer hinbekommen, mit unserer Küche an den Tütensuppen vorbei zu navigieren....

*Was hat sich verändert, was war 2020 anders als 2007?*

Mehr Fisch, weniger Fleisch. Eher Huhn als Schwein und Rind. Der

Abend mit dreißigmal Eisbein, Sauerkraut und Stampfkartoffeln war zwar ein Hit, aber bleibt historisch einmalig. Inzwischen wollen viele von uns weniger Fleisch essen und ein Berg Schweinefleisch auf dem Teller kann schon etwas erschrecken. Es gibt heute mehr Gemüse und mehr vegetarische Optionen, klar. Anfangs waren wir eher bürgerlich bis rustikal unterwegs, jetzt wird die Küche leichter.

*Gib mal bitte die drei wichtigsten Tipps, wenn ich zu Hause für 20 Leute kochen muß.*

Mach bloß nichts Neues! Probier das Rezept vorher mit weniger Leuten aus. Zweitens: Am besten machst Du drei verschiedene Curries und Salat - lässt sich super vorbereiten. Und schließlich: Deko ist wichtiger als Perfektion im Topf: Blumen, Bommeln und Bordüren lassen's besser schmecken.

*Ansgar, zuletzt: Worauf können wir uns in den nächsten Jahren noch freuen?*

Boah, das kann ich noch gar nicht sagen. Manchmal kommt mir plötzlich ein Einfall und dann überlege ich, ob das machbar ist und wie dieses Gericht in die Reiseplanung beim nächsten Mal passen könnte.

Schmorgurken mit Pilz-Tomaten-Ragout

Beim Kochen für viele Leute ist Deko wichtiger als Perfektion im Topf

war so eine Neuigkeit auf der vorletzten Reise. Es kam toll an bei einem wunderschönen Abend im Hafen. Das hat jetzt einen Stammspielerplatz bekommen. Aber vielleicht selbstgemachte mexikanische Tamales? Zuhause sind die zu aufwändig, aber auf See haben wir ja Zeit und die Backschaft will beschäftigt werden. Tamales würden sich sicher zum Essen an Deck gut eignen und passen ideal zu Guacamole mit Chips und Salsa, was schon immer ein Hit an sonnigen Abenden war.

>> Rezept siehe Seite 13



Vogelforschung vor Gotland

## Trottellummen vermissen Touristen

Dank Corona in Ruhe brüten? Von wegen. Auf der schwedischen Vogelinsel Stora Karlsö vor Gotland entdeckten Forscher, dass der Mensch eine überraschende Rolle im dortigen Ökosystem spielt.

„Anthropause“ nennen Biologen den Effekt, der im vergangenen Jahr zu beobachten war: Menschen bleiben zuhause, Wildtiere ungestört - und atmen auf. So die Erwartung. Doch der Mensch be-

einflusst ökologische Zusammenhänge und Ökosysteme auf ganz unterschiedliche Art, stellen Forscher fest, und nicht immer zum Nachteil der Tiere.

Trottellummen sind die Pinguine der Nordhalbkugel. Für Laien sehen sie auch so aus. Lummen sind echte Hochseevögel. Den größten Teil des Jahres leben sie auf dem Meer. An Land kommen sie nur zum Brüten zwischen März und Juni. Dann sitzen sie eng an eng als Kolonie auf Vorsprüngen von Steilklippen. Die Eltern bebrüten abwechselnd ihr Ei. Eins pro Jahr, sorgfältig auf

die Füße gelegt, von oben durchs Thermo-Gefieder gewärmt.

Es gibt in hiesigen Gefilden nur zwei Orte, an denen Trottellummen zu beobachten sind: auf Helgoland und auf Stora Karlsö. Stora Karlsö - zweieinhalb Quadratkilometer groß und ein Paradies für Vogelkundler - liegt vor der schwedischen Insel Gotland in fischreichem Gewässer der Ostsee. Der Hessische Lloyd fuhr vor zwei Jahren mit der „Amazone“ vorbei. Stora Karlsö ist seit den 1880er Jahren Naturschutzgebiet, nach dem Yellowstonepark in den USA das zweitälteste. Von Mitte März bis Mitte August ist die Küste streng geschützt. Touristen, die auf die Insel kommen, um die außergewöhnliche Vogelpopulation zu beobachten, brauchen gute Ferngläser und Teleobjektive. Die

Vogelfreunde halten Abstand





Jedes Ei ein Unikat. Dank der Kegelform kullern sie im Kreis

Lummen sollen in Ruhe brüten. Vergangenes Jahr wurde aufgrund von Corona der reguläre Fährverkehr eingestellt. Die Saison ganz ohne Touristen war für die Wissenschaftler der Schwedischen Universität für Agrarwissenschaften eine außergewöhnliche Gelegenheit. Sie erforschen die Trottellummen auf Stora Karlsö seit zwanzig Jahren. Auf weniger als hundert Paare war die Population einst reduziert, inzwischen sind es rund 13.000 Vögel, die Jahr für Jahr kommen. Was mangelnder Tourismus anrichtet, damit hatten die Forscher nicht gerechnet. Ihre Beobachtungen veröffentlichte das Team um Dr. Jonas Hentati-Sundberg im Januar in „Biological Conservation“.

Trottellummen wurden unter Corona nervös und sind ständig in Bewegung. Immer wieder flüchten sie und verlassen ihr Ei - aufgeschreckt von Seeadlern. Normalerweise verbringen sieben oder acht Seeadler den Winter auf Stora Karlsö. Wenn im Frühjahr die Touristen kommen, suchen sie sich ruhigere Orte. Nicht so 2020. Für sie gab es ohne störende Menschen keinen Grund, umzuziehen - im Gegenteil. Bis zu 33 Seeadler wurden im vergangenen Jahr gesichtet. Obwohl Seeadler nicht zu ihren Fressfeinden gehören, fürchten sich Trottellummen vor ihnen. Wer weiß?

Auf den Videos der Forscher ist zu sehen, wie Hunderte Lummen panisch aus den Felswänden ins Meer flüchten, wenn einer der Greifvögel vorbeifliegt (bei YouTube:Stockholm Resilience Centre TV/Sea eagles disturb common murre). Ganz unwissenschaftlich auf den Punkt gebracht: Lummen sind Memmen.

Die Folge: Die Zeit, die die Lummen ihre Eier unbewacht lieben, stieg von 72 Minuten pro Tag im Jahr 2019 auf 602 Minuten pro Tag im Jahr 2020. Nicht nur, dass es den ungeborenen Küken an elterlicher Wärme fehlt. Die panisch fliehenden Alten kicken auch reihenweise Eier von Felsvorsprüngen. Gemeine Möwen und finstere Nebelkrähen nutzen die Gelegen-

heit, elternlose Gelege zu räubern. Die „Anthropause“ hat auf Stora Karlsö einen Domino-Effekt in Gang gesetzt, der zu einem Viertel geringeren Lummen-Nachwuchs führte. Touristen, stellt sich heraus, behüten die drolligen Tiere ungewollt und gehören auch als Beobachter zum Gleichgewicht dieses Ökosystems.

Also Touristen zurück auf die Insel und alles ist wieder im rechten Lot? Nun ja. Auch die Seeadler-Population war durch Umweltgifte stark dezimiert und erholt sich erst seit den 1970er Jahren, seit DDT und Co verboten sind. Seeadler hatten 2020 ein gutes Jahr auf Stora Karlsö.

Aber zurück zu den Trottellummen. Sie können im Unterschied zu ihrem südlichen Pendant, den Pinguinen, auch noch fliegen. Verwandt sind die beiden Arten nicht. Vergleichbare Lebensbedingungen haben evolutionär zu Ähnlichkeit geführt. Trottellummen sind ungefähr vierzig Zentimeter groß, können dreißig Jahre alt werden und schaffen es als geschickte Taucher bis zu 180 Meter in die Tiefe. Paare bleiben meist für eine Saison zusammen und kümmern sich gemeinsam um den Nachwuchs.

Damit die Lumme in Kolonien wie auf Stora Karlsö ihr Ei von dem der Nachbarin unterscheiden kann, sind Lummeneier sämtlich unterschiedlich gezeich-





net. Sehr praktisch im Gedränge auf Felsen ist auch ihr kegelförmige Zuschnitt. Auf diese Weise drehen sich die Eier im Kreis und kullern nicht so leicht vom Felsenvorsprung.

Die größte Attraktion für Touristen sind die Lummen-sprünge. Schon kurz vor dem Schlüpfen lernen die Jungen durch die Rufe der Eltern ihre Stimmen kennen. Ihr Ruf klingt ungefähr so: „wha wha wah“ - aber eben doch unterscheidbar. Für Lummen jedenfalls. In einer Kolonie schlüpfen fast alle Küken innerhalb von zehn Tagen. Einmal aus dem Ei gekrabbelt, können die dicken puscheligen Kleinen zwar noch nicht fliegen, müssen aber nach ungefähr drei Wochen trotzdem todesmutig von den bis zu 120 Meter hohen Klippen ins Wasser springen. Biologen berichten, dass manche kleinen Lummen sich tagelang nicht trauen und auch den Eltern sei der Stress anzusehen - man kann es sich vorstellen. Nachdem Eltern und Nachwuchs im Wasser wieder zueinander gefunden haben, wird das Junge noch knapp zwei Monate versorgt, bis es fliegen kann. Mit vier bis fünf Jahren werden junge Lummen selbst brutfähig. Sabine Renken

Fragen an den Fachmann

## Containerfrachter quer im Kanal

Dienstag, 23. März, fuhr sich der Containerfrachter „Ever Given“ im Suezkanal fest. Der Bug in die Böschung gebohrt, das Heck klemmte an der gegenüberliegenden Kanalseite - sechs Tage lang blockierte das vierhundert Meter lange Schiff die wichtigste Handelsroute der Welt. Kai Ebert hat den Kanal früher selbst befahren.

*Kai, was ist da schiefgelaufen?*

*Kai Ebert:* Das kann man von außen betrachtet nicht abschließend sagen. Aber wenn ich mir den Track der „Ever Given“ angucke, fallen zwei Dinge auf: Das Schiff daddelte im Kanal wie eine Billardkugel von Seite zu Seite, bevor es in die Böschung fuhr und quer zu liegen kam. Und: Die „Ever Given“ wurde immer schneller, fuhr zuletzt 13 Knoten. Das erscheint mir sportlich.

*Was könnte das bedeuten?*

*Böschungseffekt:* Wenn Du mit Deinem Schiff im Kanal zu dicht an eine Seite kommst, erhöht sich da die Strömungsgeschwindigkeit. Man hat dann auf dieser Seite geringeren statischen Druck - das Schiff wird von der Böschung angezogen. Dazu die normalen Druckverhältnisse am Schiff - die sorgen dafür, dass sich der Bug von der Böschung wegdreht. Das Schiff will querkommen und die gegenüberliegende Böschung anfahren. Da hilft nur, hart Ruder Richtung Böschung zu legen und die Maschine aufzudrehen, um so kurzzeitig mehr Ruderkraft zu generieren. Dann kann man vielleicht den Dreh auffangen und man hat die Chance, freizukommen. Dummerweise verschlimmert sich der Böschungseffekt mit dem Quadrat der Geschwindigkeit. Man sollte daher nach der Rettungstat nicht vergessen, die Maschine wieder zu reduzieren: Sonst geht der Spaß auf deutlich anspruchsvollerem Niveau von vorne los.



*Wie waren die äußeren Umstände?*

Der Wind soll von Süden geblasen haben, also grob in Fahrtrichtung. Das ist also kein Problem. Aber es wird von Sand in der Luft berichtet. Wenn ich nicht gut gucken kann, kann ich auch nicht gut fahren. Es ist auch nicht auszuschließen, dass das Schiff konstruktive Mängel hat. Ich denke da an die Ruderanlage. Es ist ein beliebter Fehler von Schiffbauern, das Ruder zu klein zu machen. Eine Verwicklung desselben Schiffs in eine Kollision mit einer festgemachten Fähre auf der Elbe 2019 könnte ein Hinweis in dieser Richtung sein.

*Wieviel Nadelöhre dieser Preisklasse gibt es?*

Neben Suez- und Panamakanal noch den Nord-Ostseekanal. Der ist zwar kleiner, aber er ist die Wasserstraße mit den weltweit meisten Schiffsbewegungen. (sr/in)

*Kai Ebert, Kapitän AG, Lotse in Bremen, Dozent für das Fach „Manövrieren“ an der*



*Hochschule Bremen, fuhr bis 1999 in der Handelsmarine, auch um die zwanzigmal durch den Suezkanal. Erster Steuermann beim Hessischen Lloyd, dort auch verantwortlich für das Programm „Training für Yachtsegler“.*

Hessischer Lloyd

## So kann's gehen: Sommersegeln

Corona hat die Suche nach einem geeigneten Schiff nicht leichter gemacht. Eignern wurde auf den Zahn gefühlt, Angebote und Ideen geprüft. Inzwischen ist klar: In diesem Jahr werden wir uns noch behelfen müssen.



Der Reederrat tagt digital und beratschlagt über das weitere Vorgehen



Bei ruhiger See und Sonnenschein ist Yachtsegeln kein Hexenwerk

Der Reederrat des Hessischen Lloyd hat in Deutschland und den Niederlanden umfangreiche Gespräche geführt, um im Spätsommer eine Reise auf einen gut ausgestatteten Großsegler organisiert zu bekommen. Klappt nicht! Die Gremien des Hessischen Lloyd haben daraufhin beschlossen, zumindest etwas Zeit auf der Ostsee miteinander zu verbringen. In kleinem Rahmen wird eine Yacht-Flottille zwischen dem 25. September und dem 2. Oktober von Kiel aus die westliche Ostsee bereisen. Eingesetzt werden möglichst neue Schiffe, die über drei, maximal vier Kabinen verfügen und mit je drei oder vier Leuten besetzt sind. Solche Yachten sind eng; es gibt jeweils eine Toilette, eine kleine Küche (Pantry), eine Navigations-ecke und einen Salon.

Ein Vorausteam wird einkaufen, kann sperriges Gepäck

mitnehmen und bereitet die Übergabe der Schiffe vor. Ordentliche Hygiene ist gewährleistet. Wir werden einen Arzt dabeihaben. Wenn bis dahin Impfung allgemein möglich ist, werden wir auf Impfung bestehen. Ansonsten werden qualifizierte Soforttests mitgeführt. Gegebenenfalls meiden die Skipper größere Häfen. Mit Yachten kommen wir in kleine, lauschige Häfen.

Wir fahren von Hafen zu Hafen. Vor dem Frühstück bietet Chief Yoga Officer Sabine Yoga an. Mittags gibt's auf den Schiffen ein flottes Essen und abends geht es gemeinsam in Restaurants oder es wird gegrillt.

Die Kosten teilen wir nach Kopfzahl. Yachtsegeln gilt als die teuerste Art, unbequemen Urlaub zu machen. Wir kalkulieren grob mit siebenhundert Euro pro Nase ohne Restaurantbesuche. Wer jenseits von Reederrat, Offiziersrat

und Admiralität Interesse an Teilnahme hat, mag sich melden. Gesucht werden insbesondere noch Skipper ([reedereikontor@hessischerlloyd.de](mailto:reedereikontor@hessischerlloyd.de)).

Warum keine Großsegler-Reise? Am Geld wäre es nicht gescheitert. Entweder waren die Stornobedingungen nicht akzeptabel. Eigner oder niederländische Vorschriften bestanden auf eigener Mannschaft. Oder die Solidität und Bonität der Schiffseigner war nicht belegt. Mitunter zeigte sich laxer Umgang mit Hygieneregeln. Oder die Termine passten nicht. Mit einem Wort: Die Vorstellungen und Möglichkeiten von Schiffseignern und Hessischem Lloyd kommen 2021 nicht zusammen.

Für 2022 steht der Hessische Lloyd in Schlussgesprächen mit einem deutschen Eigner. Im Oktober wird ein Stoßtrupp eine Probefahrt machen.



# Platz da, Du Containerriese!

Das problematische Verhältnis von Berufs- und Sportschifffahrt (Teil 2)

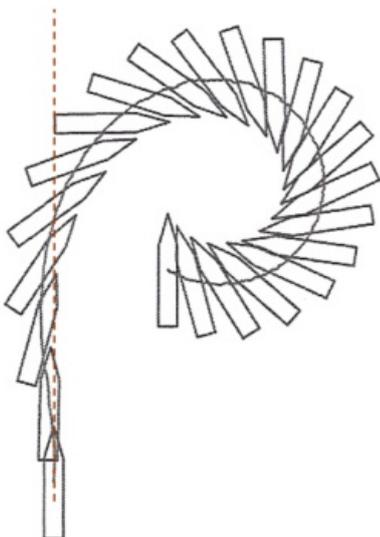
Das Verhältnis von Berufs- und Freizeitseeleuten ist das von Profis zu Amateuren - und das kann schwierig werden. Berufsschiffer werden über Jahre ausgebildet und nicht nur innerhalb weniger Wochen im Urlaub. Berufsschiffer fahren auf großen und sehr großen

Schiffen, Amateure auf kleinen und klitzekleinen. Auf See, in Fahrwassern und Häfen begegnen sich Profis und Amateure. Die Kleinen haben oft dieselben Rechte wie die Großen. Doch die Großen können oft nicht so, wie die Kleinen es erwarten mögen.

Ein Schiff soll gut und ökonomisch geradeaus fahren können. Gelegentlich muss man aber mal den Kurs ändern, manchmal sogar mit Hartruder ausweichen. Die Anforderung für die Drehfähigkeit mit Hartruder besagt, dass kein Schiff mehr als das Viereinhalbfache seiner Länge (Länge in der Wasserlinie, also zwischen den Loten) - in der ursprünglichen Bewegungsrichtung gemessen - für eine Kursänderung von 90° brauchen darf. Bei einem 100m-Schiff sind das immerhin 450m, bei einem 400m-Containerriesen deutlich über 1,7 km. In tiefem Wasser wohlgemerkt.

In Flachwasser vergrößert sich der Wert für den beschriebenen Voraustrag erheblich. Der Drehkreis vergrößert sich gar um mehr als das Doppelte. Die Abbildung des Drehkreises zeigt, dass ein Schiff durch die Kurve driftet. Es bewegt sich deutlich seitwärts statt in Kielrichtung. Der Winkel zwischen Voraustrag und der Tangente an die Bahn des Schwerpunkts wird Driftwinkel genannt. Je größer der Driftwinkel, umso kleiner der Drehkreis.

In tiefem Wasser kann der seitlich einkommende Fahrtstrom ungehindert unter dem Schiff hindurch. In flachem Wasser bleibt nur ein schmaler Spalt zwischen Schiffskiel und Grund. Das Schiff, das von der Zentrifugalkraft nach außen gedrückt wird, fährt wie an einer Mauer entlang, da es praktisch keine seitliche Umströmung gibt. Es entsteht kein Driftwinkel, das Schiff



fährt wie auf Schienen, der Drehkreis vergrößert sich enorm.

Anders als beim Auto, liegt beim Schiff die Steuerung achtern. Will ich nach Steuerbord, drehe ich die Lenkräder von Auto und Schiff nach rechts. Während beim Auto sich der vordere Teil des Wagens nach rechts zu bewegen beginnt, wird beim Schiff das Achterschiff nach links, also zur gegenüberliegenden Seite, gedrückt. Mehr noch: Das ganze Schiff versetzt durch die große Ruderkraft nach Backbord, bevor es den gewünschten Dreh nach Steuerbord aufnimmt (siehe in der Abbildung die Bahn des Schiffs zur ursprünglichen - braun gestrichelten - Vorausrichtung). Das spontane Ausweichen vor einem Hindernis, das sich nahe der Vorauslinie befindet, gestaltet sich demnach durch das ausschwingende Heck sehr schwierig.

### Stoppen ist mühsam

Noch schlechter ist es um die Stoppfähigkeit eines Schiffes bestellt. Die Propellerflügel haben ähnliches Profil wie die Tragflächen eines Flugzeugs mit einer gewölb-



Oben rund, unten flach, das zieht hoch

ten Seite, die Unterdruck erzeugt, und einer flachen Seite, die den nur mit ca. einem Drittel zur Gesamtkraft beitragenden Druck generiert. Kehre ich jetzt die Anströmungsrichtung beim Propeller um, wie es bei der Erzeugung von Rückwärtsschub beim Festpropeller geschieht, kann die flache Seite natürlich keinen Unterdruck

erzeugen wie die gewölbte Seite. Davon abgesehen sind Ein- und Austrittskante ebenfalls vertauscht. Das Stoppen ist also eine suboptimale Angelegenheit. Der Propeller, der für Vorausfahrt ausgelegt ist, ist in seiner Wirksamkeit bei Zurück um mindestens ein Drittel schlechter.

Richtig übel wird es bei Schiffen, die einen großen Zweitakt Dieselmotor haben, der direkt über die Welle mit dem Festpropeller verbunden ist. Das betrifft die meisten Schiffe, auf jeden Fall die größeren. Zum Richtungswechsel des Propellers muss die Maschine erst gestoppt, umgesteuert und dann in entgegengesetzter Laufrichtung wieder mit Druckluft angelassen werden. Das ist bei voller Fahrt leichter gesagt als getan: Zwar wird beim Kommando STOPP oder VOLL ZURÜCK die Kraftstoffzufuhr sofort unterbrochen, doch die Maschine dreht weiter und weiter. Der Propeller, der nun vom Fahrtstrom angetrieben wird, sorgt aufgrund der festen Verbindung zur Maschine dafür. Das erhöht zwar den Widerstand des Schiffes, ist aber mit aktivem Stoppen nicht vergleichbar. Eine Wellenbremse ist

technisch nicht vorgesehen. Erst wenn nach einiger Zeit natürlichen Geschwindigkeitsabbaus durch die Fahrtwiderstände die Drehzahl des Propellers auf etwa dreißig Prozent der Nennzahl gesunken ist, reicht das Drehmoment des Dieselmotors für ein Anlassen aus und die Maschinenelektronik

erlaubt einen Startversuch. Es wird Anlassluft in die Zylinder geblasen und Kraftstoff eingespritzt, um die zwar langsamer, aber immer noch voraus drehende Maschine zum Anlassen in umgekehrter Richtung zu bewegen.

Schiffe mit Verstellpropeller haben keine Probleme, die gesetzlich geforderte maximale Stoppdistanz von 15 Schiffslängen zu unter-

bieten. Das tun sie sogar sehr deutlich. Den oben beschriebenen Schiffen gelingt das nicht immer. Sie müssen dann eine Ausnahmegenehmigung für den längeren Stoppweg haben. Nach zwanzig Schiffslängen müssen aber auch sie stehen. Man kann also sagen, dass Containerriesen, die allesamt an die vierhundert Meter lang sind, zum Stoppen aus voller Fahrt zwischen sechs und acht Kilometer brauchen. Das ist nicht berühmt.

### Abruptes Ausweichen unmöglich

Alle Einschrauber sind beim Stoppen der „Indirekten Steuerwirkung des Propellers bei Rückwärtsumdrehungen“ (ISR) unterworfen. Was heißt das? Der Rückwärtsschub produzierende Propeller wirft das Wasser an das achtere Unterwasserschiff, während er das Ruder vor der Anströmung durch den Fahrtstrom abschirmt. Die Steuerfähigkeit geht dabei verloren. Durch die Rotation des Schraubenwassers wird eine Seite des Unterwasserschiffs stärker beaufschlagt als die andere (Bild Seite 9). Auf einer Seite entstehen Überdruck und ein höherer Wasserspiegel, auf der anderen Unterdruck und ein niedrigeres Wasserniveau. Eine seitlich wirkende Kraft ist die Folge, gegen die nichts unternommen werden kann. Auf Schiffen mit rechtsdrehenden Festpropellern, die rückwärts linksherum drehen, ist der Überdruck auf Steuerbordseite, die Kraft wirkt achtern nach Backbord, sodass das Schiff einen Steuerborddreh aufnimmt. Von oben in Draufsicht dreht das Schiff im Uhrzeigersinn, also rechtsherum: Man spricht vom Rechtsdreher. Schiffe mit linksdrehendem Verstellpropeller haben das gleiche Manövrierverhalten, weil der Propeller immer linksherum dreht. Fast neunzig Prozent der Schiffe sind Rechtsdreher. Die übrigen, also die Linksdreher, haben dann einen linksdrehenden Festpropeller oder einen rechtsdrehenden Verstellpropeller.

Aus alledem ergibt sich, dass abruptes Ausweichen oder kontrolliertes

Stoppen vor Hindernissen mit Handelsschiffen nicht möglich ist. Andere Schiffe, insbesondere, wenn die leichter zu manövrieren sind, sollten sie also nicht dazu nötigen. Am besten ist, sie sehr rechtzeitig durch erkennbar verständige Fahrweise darüber in Kenntnis zu setzen, dass man sich ihrer bewusst ist und keine unziemlichen Absichten hegt.



Rechts ein Haufen Wasser, links Unterdruck - das Heck geht nach links, der Bug nicht, ein "Rechtsdreher"

Niemand verlangt von der Sport-schiffahrt Unmögliches. Sie kann und soll sich nicht in Luft auflösen. Es muss aber stets die Aufmerksamkeit vorhanden sein, die man bei einer Teilnahme mit einem Fahrzeug im öffentlichen Verkehrsraum erwarten darf. Auch wenn die letzten zwei Stunden kein Berufsschiff vorbeikam, muss das nicht so bleiben. Wenn sie kommen, dann kommen sie schnell.

Aus der wassernahen Perspektive eines Kleinfahrzeugs wirken Fahrwasser breit und Distanzen riesig. Geschwindigkeiten können leicht unterschätzt werden. Auf der Brücke des Großschiffs sieht man weit, das Fahrwasser erscheint schmal, die eigene Manövrierfähigkeit ist wie die eines Güterzugs. Es wäre überaus fair und partnerschaftlich, wenn der Kleine die Sorgen des Berufsschiffs berücksichtigt und sehr früh und gut erkennbar sich auf seinen kleinen Anteil des Fahrwassers (möglichst

ganz rechts) beschränkt - zumal er von zu großer Annäherung weitaus mehr bedroht ist als der Große. Viel Geld wird in den Wassersport gesteckt. Da sollte noch etwas übrig sein für Anschaffung eines Kartenplotters mit ein paar aktuellen elektronischen Seekarten. Diese geben präzise Auskunft über die Position im Revier und über Wassertiefen auch außerhalb des Fahrwassers. Zusammen mit den in Deutschland gratis online erhältlichen Pegeldaten kann so beurteilt werden, ob man mit anderthalb Metern Tiefgang tatsächlich die Fahrwassermitte braucht oder sogar außerhalb des Fahrwassers unbehelligt seine Bahn ziehen kann.

Auch wird es sicher nicht als unstatthafte Neugier angesehen werden, wenn der Sport-schiffer auf seinem

KW-Gerät den entsprechenden Revierkanal abhört und so die Lage-meldungen aus der Revierzentrale mitbekommt. Stündlich gibt es Informationen zum Wetter, zu Wasserständen, großen Schiffen und zu Besonderheiten im Revier.

### Die Nacht ist zum Schlafen da

Auch Profis können nicht alles gleich gut. Nach meiner Erfahrung beherrscht man Tätigkeiten (bestimmte Manöver, Schiffstypen, spezielle Liegeplätze) besonders gut, wenn man sie vor nicht allzu langer Zeit einmal oder mehrmals durchgeführt hat. Übung macht den Meister. Was macht fehlende Übung aus uns? Das hängt von einem persönlich ab. Einsicht ist der Anfang und führt zu Vorsicht. Sicherheit geht vor Schnelligkeit. Es ist keine Schande zu fragen oder in Bücher zu schauen. Bei großer Unsicherheit lässt man es einfach sein. Fertig. Besonders herausfordernd sind

Fahrten nachts oder bei Nebel. Die Orientierung, das Erkennen von anderen Fahrzeugen und das Abschätzen von Distanzen fallen beim ungewohnten Anblick der vielen bunten Lichter an Land und auf dem Wasser besonders schwer. Beim Zusammenstoß eines norwegischen Kriegsschiffs mit einem Tanker sorgte dessen gleißende Decksbeleuchtung, welche die Navigationslaternen überstrahlte, dafür, dass man ihn mit dem nahegelegenen Ölterminal verwechselte (der natürlich nicht auf einen zufahren kann).

Mein Rat ist, nachts zu schlafen und nicht durch die Gegend zu fahren. Das gilt tausendmal mehr für Nebel. Die fehlende optische Referenz für Drehgeschwindigkeit und Kurs sind auf außerordentlich drehwilligen Kleinfahrzeugen ein kaum zu meisterndes Hindernis. Vorausstabilisierte Radargeräte liefern dabei keine verwertbaren Anzeigen.

Es ist hoffentlich klar geworden, dass verschiedene gute Gründe dafür sprechen, sich als Sportfahrzeug nicht mit den Großen anzulegen. Der Einsicht in diesen Sachverhalt sollte entsprechendes Verhalten folgen. Auch wenn die Position eines Sportfahrzeugs in der Fahrwasserbreite an Bord schwer einzuschätzen ist und die stählernen Fahrwassertonnen trotz ihrer freundlichen Farben böse dem polierten Schiffsrumpf nahe kommen wollen, ist prophylaktische Fahrt in Fahrwassermitte keine Alternative. Insbesondere wenn längere Zeit nicht achteraus geguckt wird (oder eine Sprayhood den Blick nach achtern ganz unmöglich macht). Jede Behinderung eines Berufsschiffs verfestigt das Bild von Inkompetenz und Fahrlässigkeit.

Der Skipper, der auf einem hübschen Boot gut rechts fährt, sollte, wenn er von einem Großen überholt wird, nach oben schauen: Vielleicht steht da einer in der Brückennock und winkt freundlich.

Kai Ebert

Schiffskunde (Teil 1)

# Souverän Fachsimpeln

Jeder Jäger kennt die Begriffe Sasse und KIRRUNG. Jeder Segelflieger benutzt den Kuller und den Lepo. Und (fast) jeder Segelfreund kann mit den Begriffen Schoner, Yawl und Ketsch etwas anfangen. Soweit die Theorie. In der Praxis verhält es sich oft anders, weshalb der HL- Turm eine Bresche des Verständnisses schlägt.

Was hat es mit überhaupt den Fachbegriffen auf sich? Die Begriffe entstammen sämtlich besonderen Fachsprachen. Diese Sprachen dienen der kurzen und eindeutigen Bezeichnung von Gegenständen oder Vorgängen. Ihre Begriffe vereinfachen und verbessern die Kommunikation in den jeweiligen Bereichen, und das ist beileibe nicht nur in den Hobbyfeldern wie Jagen oder Segelfliegen so. Die Kenntnis dieser manchmal sonderbaren Begriffe unterstützt, über die reine Kommunikation hinaus, den Zusammenhalt der Fachleute untereinander und die Identifikation mit den speziellen Tätigkeitsbereichen. Auf der anderen Seite erzeugt die Benutzung der Fachsprache eine Abgrenzung gegenüber Laien und unterstützt Expertenschaft, die oft nicht über den reinen Vokabelgebrauch hinaus geht.

## Schoner

Der Gaffelschoner Atalanta (oben) ist ein wunderschönes Schiff, das in Wismar stationiert ist. Der Hessische Lloyd hatte die Atalanta 2014 und 2015 gechartert. Schoner haben mindestens zwei Masten (vertikal), von denen der zweite Großmast heißt und höher ist als der vordere, der Schonerast heißt. Damit ist auch schon das wesentliche Charakteristikum eines Schoners erklärt: Erster Mast niedriger als zweiter. Ein Dritter spielt fürs Schoner-Sein keine Rolle und würde – so es ihn gibt – „Besanmast“ heißen.

Der Zusatz „Gaffel“ beschreibt die Form der beiden großen Segel. Sie sind nicht nur an der unteren Seite am Großbaum bzw. Schonerbaum (horizontal) befestigt. An der oberen Seite hängen sie an einem zweiten Baum, dem



Wenn der erste Mast kürzer ist, schont er sich. Wenn die Rudergängerin beim Auflaufen den hinteren Mast ketschen kann, ist es was ganz anderes, als wenn sie zwischen den Masten eingeklemmt wäre und deshalb yawlen müsste. Alles klar?

sogenannten Gaffelbaum. Durch diese Gaffeltakelung ist die Segelfläche gegenüber den dreieckigen Segeln eines Stagesegelschoners wie der Ethel von Brixham (mitte) größer.

Also: Schoner sind Segelschiffe, bei denen der zweite Mast höher als der erste ist.

Wie heißen aber Segelschiffe, bei denen der erste Mast größer als der zweite ist? Kommt darauf an. Es kann sich um eine „Ketsch“ handeln oder um eine „Yawl“.



## Ketsch

Die Seute Deern (unten) gehört dem Hamburger Verein „Clipper“. Der Hessische Lloyd fuhr 2016 und 2019 mit ihr. Die Seute Deern hat

vorn den größeren Mast (Großmast) und hinten den kleineren Mast (Besanmast). Weil die Ruderanlage hinter dem Besanmast eingebaut ist, heißt dieser Schiffstyp „Ketsch“. Und weil die Seute Deern gaffelgetakelt ist, handelt es sich um eine Gaffelketsch. Der Vorteil der Ketsch gegenüber dem Schoener liegt darin, dass der Hauptmast näher am Drehpunkt des Schiffes um die vertikale Achse steht. Dadurch lässt sich der Kurs einer Ketsch stabiler einstellen.



## Yawl

Das Charakteristikum der Yawl, wie der Odyssee, ist nicht nur, dass der hintere Mast der deutlich kleinere ist, sondern dass er soweit hinten positioniert ist, dass sein Fußpunkt außerhalb der Wasserlinie und jenseits der Ruderanlage des Schiffes liegt. Das Besansegel dient bei den Schiffen dieses Typs im Wesentlichen zur Stabilisierung des Kurses und nicht zum Vortrieb wie bei der Ketsch.

Soviel zu Schoener, Ketsch und Yawl. Aber Kuller und Lepo, Kirrung und Sasse? Auf dem „Kuller“ rutscht oder rollt das Segelflugzeug, wenn es vom Schlepper „Lepo“ gezogen wird. Trickreiche Jäger locken argloses Wild mit Futter in der „Kirrung“ an. Wenn er das überleben sollte, legt sich der Hase in der „Sasse“ zur Ruhe, derweil die Seefrau lässig am Schonermast lehnt.

Hans Peter Reiffert

Buchempfehlung für Seeleute

## Lies dies!



1884 fuhr der Seemann, der sich später Joseph Conrad nennen sollte, als Offizier auf der britischen Brigg Narcissus von Indien nach Europa. Am Kap der Guten Hoffnung kam der bejahrte Klipper in schweren Sturm. 1887 veröffentlichte Conrad „The Nigger of the ‚Narcissus‘“: Der Roman, der Conrads Ruf als wichtiger realistischer Autor Englands begründen sollte. Bei Erscheinen war der Titel völlig unkritisch. Conrad war kein Rassist. Es dauerte Jahrzehnte, bis „Nigger“ zunehmend als übel diskriminierend begriffen wurde und nochmals Jahrzehnte, bis auch Gebrauch des Wortes „Neger“ als rassistisch unmöglich wurde.

Bei Neueditionen in der Ursprungssprache ist es zunehmende Unsitte, mittlerweile unliebsame oder unmöglich gewordene Inhalte zu zensieren. Einem toten und daher wehrlosen Autor wird gern neues Denken aufgedrückt, wo eine klug geschriebene Einführung völlig reichen würde. Anders bei Übersetzungen. Übersetzen heißt immer auch übertragen – in eine andere Sprache, aber eben auch in eine andere Kultur. Was der Autor gedacht hat, gedacht haben mag, muss bei Übersetzungen ohnehin verstanden und übertragen werden. Mirko Bonné hat Conrad neu in starkes, bildhaftes Deutsch übersetzt und sorgfältig ediert.

„Der Niemand von der ‚Narcissus‘“ ist ein Buch über Gefühl und Betrug, Redlichkeit und Anstand, Menschen auf See, über Sturm und Natur, Befehl und Gehorsam, über Alte Schule und neues Klassenbewusstsein. Die Alliteration des Titels wurde erhalten durch den kühnen Griff, aus dem „Nigger“ einen „Niemand“ zu machen. In der Tat: James Wait kommt aus dem Nichts und er endet im Nichts des Seemannsgrabs. Er war und bleibt für die Dauer der Erzählung viel weniger schwarz oder weiß oder gelb, er war und blieb ein Niemand, der sich aufspielt und einige Zeit Menschen in Bann zu schlagen versteht. Ansonsten übersetzt Bonné das N-Wort mit „Schwarzer“ und belegt in Endnoten den jeweiligen Originaltext Conrads.

Die Endnoten! Für den Freund der See, die Freundin von Segelschiffen bieten sie viel. Nicht nur wusste der Seeoffizier Joseph Conrad, wovon er schrieb, und er schrieb es glänzend. Wer nicht genau weiß, was Back und Brassens, Wanten und Webeleinen sind, erfährt es in den erfreulich vollständigen Endnoten.

Ingo Nathusius

Joseph Conrad: Der Niemand von der ‚Narcissus‘, neu übersetzt und herausgegeben von Mirko Bonné, Mare-Verlag Hamburg 2020, 250 Seiten, 32 Euro



Knotenkunde

# Gut gewickelt



Franziskanermönche haben mit Sheriffs oder Gangstern im Wilden Westen offensichtlich keine Gemeinsamkeiten, aber doch gibt es Anknüpfungspunkte, und zwar im Sinne des Wortes.

Der Franziskanerknoten ist ein optisch gefälliger Knoten, der in den Schnüren zu finden ist, die die Kutten der Mönche an der Taille zusammenfassen.

Er lässt sich als Erweiterung des ganz einfachen Überhandknotens herstellen. Statt das eine Ende nur einmal um das andere zu winden, macht man das zwei- oder mehrfach. Wenn man dann die Knoten zuzieht erhält man bei dreifacher Windung den einfachen Franziskanerknoten. Aber wir wollen ja heute wickeln.

Dadurch kann man noch viel schönere und größere Knoten dieser Art erreichen. Die Abbildung unten links zeigt das prinzipielle Vorgehen. Insbesondere in den Schritten 3 und 4 kann man durch häufigeres Wickeln die Größe des Knotens steuern.

Aus seemännischer Sicht ist das Ergebnis eine Verdickung des Seiles, sodass diese Knoten in der Rubrik der Stopperknoten oder auch der Wurfleinenknoten geführt werden. Der Stopperknoten dient dazu, eine Leine so an eine andere Leine anzubringen, dass sie nicht abrutscht und man mit ihr Zug auf die andere Leine ausüben kann – etwa zur Entlastung. Der Wurfleinenknoten ergibt einen geknoteten Knubbel, der das Ende einer

Leine schwerer macht. Die ist dann besser zu werfen. Aber was hat das mit dem Wilden Westen zu tun? Der eindrucksvollste Knoten des Wilden Westens ist unbestreitbar der immer wieder auftretende Henkersknoten. Ob nun der Richter hängen lässt oder ob die Rancher den Pferdedieb lynchen, der Knoten ist stets derselbe.

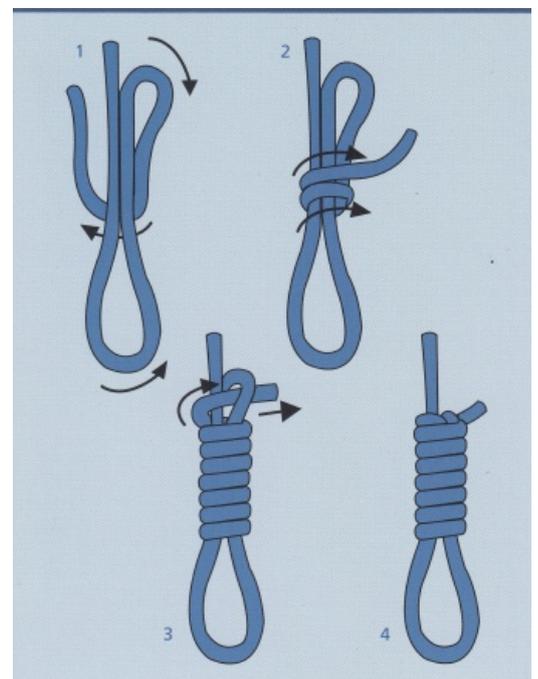
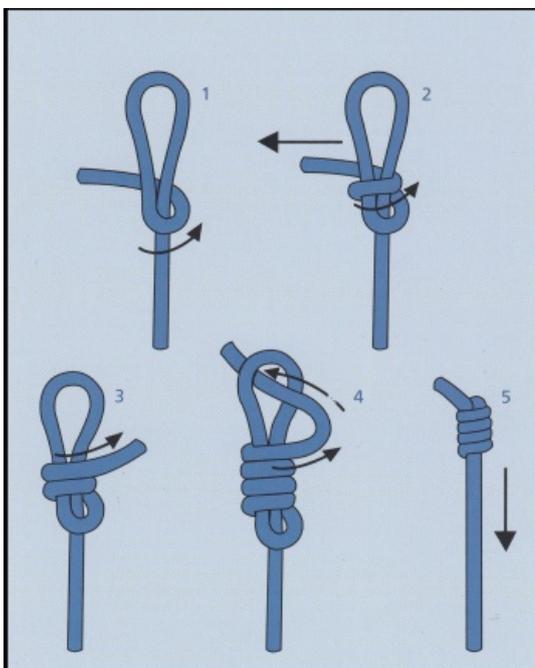
Um den Henkersknoten zu schlagen, geht man, und das ist die Anknüpfung der

beiden Welten, wie bei dem mehrfachen Franziskanerknoten vor. Allerdings wird der innere Teil des Seils vor dem Wickeln doppelt geführt. Und man achtet auf die am Ende (noch) freie Schlinge.

Wie beim Franziskanerknoten werden bei diesem Knoten Größe und Schönheit durch die Anzahl der Wicklungen in den Schritten 2 und 3 gesteuert.

Die Anzahl der Wicklungen war manchmal auch symbolisch bestimmt. Waren es sieben, dann für jede Todsünde eine Wicklung. Oder auch dreizehn Wicklungen als die Unglückszahl schlechthin.

Hans Peter Reiffert



Leine schwerer macht. Die ist dann besser zu werfen.

Aber was hat das mit dem Wilden Westen zu tun? Der eindrucksvollste Knoten des Wilden Westens ist unbestreitbar der immer wieder auftretende Henkersknoten. Ob nun der Richter hängen lässt oder ob die Rancher den Pferdedieb lynchen, der Knoten ist stets derselbe.

Um den Henkersknoten zu schlagen, geht man, und das ist die Anknüpfung der

# Kulinarische Expeditionen

Bisher hatten wir hier stets eine Auswahl aus den Rezepten, die auf den Fahrten des Hessischen Lloyd am besten ankamen. Heute führt Captain Cook an eine Kategorie heran, die die Eltern oder Großeltern von Pre-Teens und Teenagern gut kennen: TikTok Rezepte.



Wahrscheinlich funktioniert das Tiktok-Rezept auch mit jeder anderen Tomatenbüchse, aber erklär das mal der pubertierenden Tochter oder dem strengen Schiffskoch.

TikTok ist eine App, in der schnell hintereinander laute und häufig grell geschminkte Teenies ("Influencer") irgendetwas präsentieren oder kommentieren, meist mit Musik hinterlegt. Wer's noch nicht angeguckt hat, hat nichts verpasst.

Neben Schminktipp und Dance Moves hat sich bei TikTok eine Nische für Kochvideos herausgebildet. Die allermeisten TikTok Rezepte sind die Pest. Alles ist da bunt, super einfach und lecker, wenn man der Präsentation glaubt.

Meine Tochter Aki findet TikTok-Rezepte ganz toll und probiert sie gerne aus. Häufig enttäuscht das Ergebnis, weil wichtige Informationen fehlen oder einzelne Schritte zu flüchtig erklärt werden.

Wenn Aki mit dem nächsten Rezept kommt und dafür dringend "viel Kondensmilch, Erbsen, Fischstäbchen und Puddingpulver" braucht, bin ich mittlerweile vorsichtig und frage nach, was denn daraus werden soll. Die zwar grundsätzlich essbaren, aber ungenießbaren Reste eine Woche im Kühlschrank aufbewahren zu müssen, hat mich vorsichtig gemacht.

Zwei Rezepte für Tomatensoße fallen aus dem Muster heraus, können in großen und kleinen Mengen, an Land ebenso wie auf See gut gemacht werden. Besser noch, es ist vorher wenig kühl zu halten und Ihr habt auch am fünften Tag ohne Landgang noch etwas Leckeres.

## Tomatensoße Minimax

Man nehme zwei Dosen Tomatenfruchtfleisch 'Polpa' von Mutti (hier gemeint: ein Hersteller aus Italien, keine Experimente!), ein Drittel einer Packung Butter, eine mittlere Zwiebel, geschält und in der Mitte durchgeschnitten und eine Knoblauchzehe. Alles zusammen in einen Topf, Reihenfolge egal, und zwei Stunden ganz sanft köcheln lassen. Salz braucht es nicht, das kommt andernorts ins Nudelwasser. Zucker braucht's auch nicht, die Tomaten können das alleine. Wer mag, kann noch ein paar Pfefferkörner oder eine Chilischote mitköcheln lassen. Dazu Linguini.

Ich war verblüfft, mit wie wenig Zutaten und Aufwand etwas wirklich Leckerer auf den Tisch zu bringen ist.

## Cherrytomaten und Feta

Anders, aber ebenso einfach, ist dieses Rezept. Ein Block Feta (meist 200 Gramm im Supermarkt, wenn ihr für mehr Leute kocht, kauft ihr eine große Dose beim Türken - die unterschiedlichen Farben vom selben Hersteller deuten auf den Fettgehalt hin, mehr schmeckt mehr), 400 oder 500g Cherrytomaten (halt eine Packung), Olivenöl, italienische oder griechische Kräutermischung oder einfach Oregano. Salz braucht es auch hier nicht, weil der Feta in Lake schwamm. Alles zusammen auf ein tiefes Blech oder in eine ofenfeste Schale und bei 190 Grad backen, bis die Tomaten platzen, dauert etwa 25 Minuten. Irgendeine lustige Pasta mit vielen Rillen oder Hohlräumen kochen und dann alles zusammenrühren und servieren. Jetzt kann auch noch Pfeffer drauf und frisches oder tiefgefrorenes Basilikum.

Ansgar Dierkes

# Nautisches Quiz

Die Anfangsbuchstaben der richtigen Antworten in der Reihenfolge der Fragen ergeben das Lösungswort, das ein zweimastiges Segelschiff fachgerecht bezeichnet.

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

reedereikontor(at)hessischerlloyd.de  
Einsendeschluss: 30. April



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: S. 3: Karlsö Jagt-  
& Djurskydds förenings AB/grisslor-org, /skadare-org,  
S. 4: Didier Descouens/Wikipedia, S. 5 li: Doris Opitz/  
pixelio.de, S. 5 re: reddit/Maritime Casualty  
Specialists, S. 7 oben: pixabay, unten: Turning Circle  
to Starboard at full Sea Speed, Manoeuvring  
Information for MV „K-Storm“, Detlef Hegemann  
Rolandwerft; S. 8 & 9: Kai Ebert, S. 10 oben: Volker  
Gries, Hanse Sail Rostock 2012, 08/2012, Mitte:  
Hinnerk Roriginal: Nerolein - Stagesegelschoner, CC  
BY-SA 4.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=46808297>, unten: Europäischer  
Segel Informationsdienst [https://www.esys.org/bigship/Seute\\_Deern\\_\(II,\\_1939\).html](https://www.esys.org/bigship/Seute_Deern_(II,_1939).html), S. 12: Der  
Barbar', Eigenes Werk, CC BY-SA 4.0, <https://commons.wikimedia.org/w/> & 'Die Knotenbox',  
moses.Verlag Kempfen, S. 13: www.mutti-parma.com

Der Hessische Lloyd ist Mitglied des Hessischen  
Segler Verbandes (HSeV), der Sail Training Association  
Germany (STAG) 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

## Helfen dem Seemann im Hafen von Boston

Xanthippen  
Yankees  
Zulus

## Tut der U- Boot- Fahrer für sein Leben gern

Anblasen  
Beilegen  
Chillen

## Macht die große Welle platt

Unterwasserschiff  
Vorschiff  
Wulstbug

## Verbindet Mast und Baum

Junctioneer  
Klinkenkralle  
Lümmellager

## Gewinner HL-Turm



Im nautischen Quiz des HL- Turms Nummer 6 war der Hort hessischer Fahrtensegler gefragt. Das Lösungswort lautete „Königstein“. Unter den rund zwanzig richtigen Einsendern wurden zwei

Hauptpreise verlost. Ingeborg Heger aus Bad Füssing bekam die Neuedition von Joseph Conrad „Der Nemo von der 'Narcissus'“, Ulrich Levin aus Frankfurt am Main eine Flasche besten Sherrys. Der zweite Preis bestand aus Fisch: Edlem Dosenthun aus französischer Herstellung und Schokofischen deutscher Manufaktur, die Rainer Kolloge in Wildeshausen verspeisen darf. (HL)

## Leserbriefe

Herzlichen Dank für die interessante Winterausgabe! *Rüdiger Renken, Bremen*

Wie immer sehr lesenswert und abwechslungsreich. *Michael Kalisch, Fulda*

Gestern habe ich eine Flasche schönen Sherry von Ihnen bekommen – mein Hauptgewinn bei dem Preisausschreiben. Vielen Dank dafür. Vielleicht kann ich Ihnen irgendwann berichten, was ein Paket von einer unbekanntenen Person, offenbar mit einer Flüssigkeit, für Aufregungen verursachen kann. *Ulrich Levin, Frankfurt am Main*