Anno Klant

Reisekurzbeschreibung TOPAS

Reisezeit vom: Sa. 13.5.17			bis: Mi. 24.5.17	Tage: 12
See	Seetage: 1	Fahrtage: 9	Hafentage: 2	Schwerwettertage:
See	Zurückgelegte Strecke: 292 nm			
See	unter Segel: 115 nm	unter Motor: 177 nm		im Schlepp: nm
Binnen	Reisetage gesamt:		Strecke gesamt: km/nm	
Anzahl Mastlegen:	Anzahl Schleusen:			

Reiseunterbrechung:

Begründung:

Reise von (Startpunkt, Achtung! Gemeint ist hier der Seehafen): Workum, NL

über: Harlingen, Norderney, Langeoog, Spiekeroog, Helgoland, Amrum, Helgoland

nach (entferntester Ort): Cuxhaven

kurzer Reisebericht (inkl. besondere Ereignisse und Leistungen):

Dieser Törn war angelegt im Rahmen einer Überführung SKS Schein Inhabern des Vereins eine Reise ins Revier der SKS Kartenaufgaben zu ermöglichen.

Enthalten war wie geplant: Eine Nachtfahrt, Befahren von Seegatten mit und ohne Barre, Befahren eines Wattfahrwassers mit Pricken, Besuch auf Helgoland, die Tide in der Praxis, Umgang mit dem Verkehrstrennungsgebiets TSS Terschelling - German Bight.

Ungeplant und nicht vorhergesagt war eine Nebelfahrt von Spiekeroog nach Helgoland mit Ausfall AIS Empfänger die ein sehr besonderes Ereignis war..

Einverständniserklärung:

☒ Ich bin mit der Speicherung meiner Daten bei den oben ausgewählten Verbänden und der Veröffentlichung der im Rahmen des Fahrtenwettberwerbs eingereichten Daten inkl. Fotos auf deren Internetseite einverstanden.*

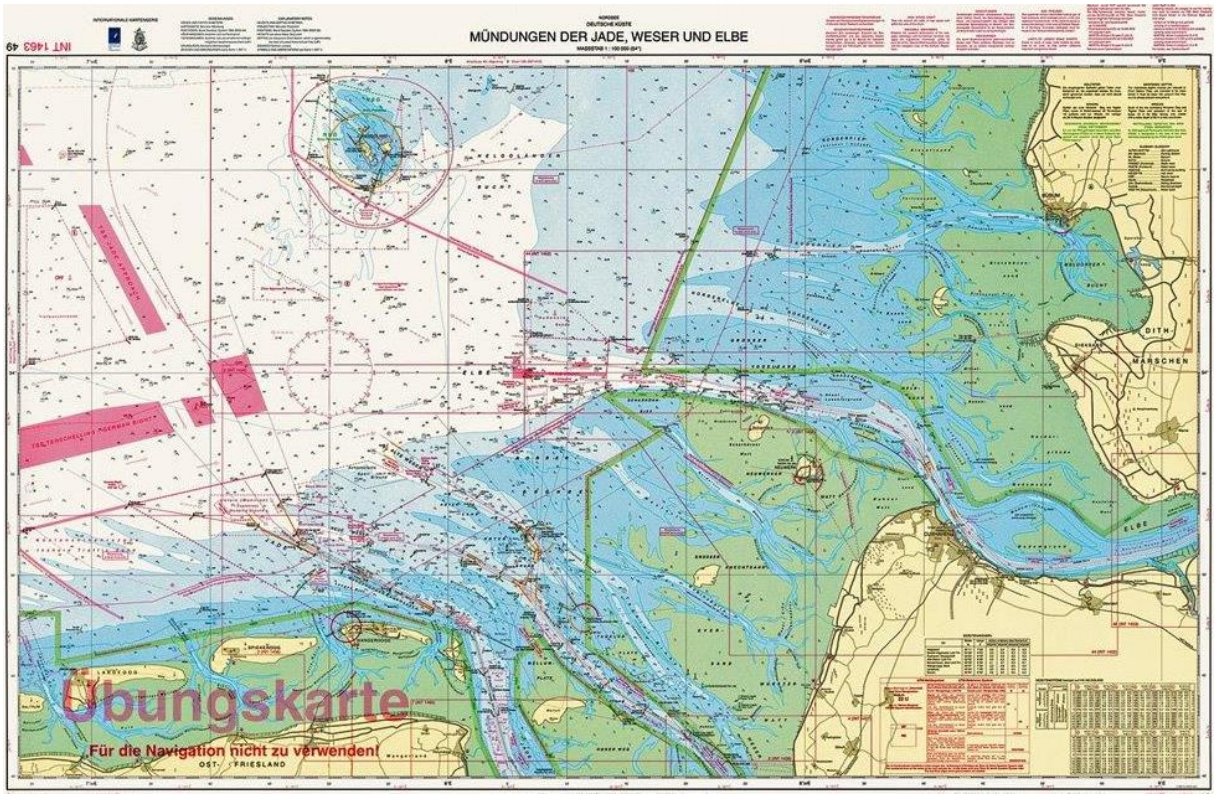
Ort, Datum und Unterschrift des Bewerbers: Königswinter, den 5.11.2018

* Kreuzer-Abteilung des Deutschen Seglerverbandes, Gründgensstrasse 18, 22309 Hamburg
* Berliner Segler-Verband e. V. (BSV), Jesse-Owens-Allee 2, 14053 Berlin
* Segler-Verband Nordrhein-Westfalen (SVNRW), Friedrich-Alfred-Str. 25, 47055 Duisburg

Verfasst von Anno Klant

Idee und Planung

Der SCRS engagiert sich u.a. in der Ausbildung für den Sportküstenschifferschein (SKS). In der Theorie dazu nimmt das Fach Navigation einen großen Raum ein. Die Übungskarte umfasst den Bereich der inneren Deutschen Bucht (BSH Karte 49) ausgehend von Helgoland in den Mündungsbereich von Jade, Weser und Elbe. Auch die Ansteuerung der Seegatten nach Langeoog, Spiekeroog und Wangerooge sind enthalten. So hatte ich als Ausbilder öfter schon die Idee, einen Törn in dieses Revier anzubieten.



Nach dem Entschluss, unsere Yacht Topas 2017 in die Ostsee zu verlegen, bot sich an, im Rahmen eines One Way Törns das Revier zu erkunden. Ein möglicher Termin war zeitlich begrenzt durch einen anschließenden „Vatertagstörn“ von Cuxhaven nach Hamburg und zurück. Um ausreichend Zeit für den Törn zu haben, wurde folgendes Zeitfenster festgelegt:

- Start am 13. Mai 2017 in Workum (IJsselmeer)
- Ziel: Cuxhaven mit dem Nachthochwasser gegen 01:00 Uhr am 24. Mai 2017

Dieser Törn wurde nun vom Segelclub angeboten und schon bald erfolgten erste Anmeldungen. Es gab auch Anfragen nach Teilstrecken. Um an Bord während der 12 Tage ausreichend Platz zu haben, wurde die Anzahl der Segler auf fünf begrenzt.

Leider mussten zwei Teilnehmer (Erstes Teilstück und kompletter Törn) absagen. Es fand sich aber noch ein Kreuzfahrterfahrener Teilnehmer ohne Segelerfahrung, der uns ab Harlingen begleiten wollte.

Im Rahmen der Vorplanung wurden folgende Törn Ziele vorgesehen:

- Eine Nachfahrt, um möglichst schnell ins Zielrevier zu kommen.
- Befahren von Seegatten mit und ohne Barre
- Befahren eines Wattfahrwassers mit Pricken
- Besuch der Hochseeinsel Helgoland
- Betrachtung der Tide in der Praxis
- Umgang mit dem Verkehrstrennungsgebiet *TSS Terschelling – German Bight*

In der KVR Regel 10 Absatz c ist dazu festgelegt:

Ein Fahrzeug muss soweit wie möglich das Queren von Einbahnwegen vermeiden; ist es jedoch zum Queren gezwungen, so muss dies möglichst mit der Kielrichtung im rechten Winkel zur allgemeinen Verkehrsrichtung erfolgen.

In den SKS Kartenaufgaben wird fleißig das Verkehrstrennungsgebiet gequert obwohl z.B. auf dem Weg von den Ostfriesischen Inseln nach Helgoland die *Vermeidung* erwartet wird. So wollten auch wir das Queren „Vermeiden“. Nicht vermeiden lässt sich allerdings das Queren der Fahrwasser in die Jade, die Weser und die Elbe…..

Start in den Törn

Am 13. Mai also startete die Crew früh morgens nach Workum, Topas wird proviantiert, anschließend soll es nach Harlingen gehen, wo am nächsten Morgen Manfred dazu stoßen wird. Kurz entschlossen begleitete uns Christa, die uns nach Workum gefahren hat, auf Topas bis Harlingen. Leider gibt es nur schwachen Wind von achtern, sodass wir “motoren“ müssen.

Nach dem Frühstück und der Komplettierung der Crew wurde die Nachtfahrt geplant und vorbereitet. Es sollte soweit wie möglich Richtung Norderney gehen. Da die Seefestigkeit von Manfred noch unklar war, wurden als mögliche Zwischenstationen Vlieland, Lauwersoog und Borkum geplant.

Die Route wurde entlang der Kardinal- und Ansteuerungstonnen nördlich der Inseln in der Küstenverkehrszone festgelegt, um unterwegs immer eine terrestrische Kontrolle des Kurses zu haben.

Um 13:20 Uhr legten wir ab, um mit ablaufendem Wasser Richtung Vlieland und die Nordsee zu segeln. An der Brücke in Harlingen wurden wir von unseren „Fahrdienstdamen“ verabschiedet.

Auf der Fahrt nach Vlieland war Segeln bei 5 Bft „hoch am Wind“ angesagt. Durch volles Ausnutzen der Wassertiefe – auch außerhalb des Tonnenstrichs – konnten Kreuzschläge vermieden werden. Zwischen Vlieland und Terschelling, in der Düse, und in einer Regenfront, musste der Motor „gegenan“ genutzt werden, da das Fahrwasser zunächst nach West in die falsche Richtung zog. Es zeigte sich, dass Manfred absolut seefest war.

Nach der Tonne ZS 4a konnte nun nach Nord um das Flach Westergronden gesegelt werden. Hier zeigte sich dann auch die Sonne und es begann unser Wachsystem. Später ging es raumschots in die Nacht, wo die Konzentration der Mannschaft aufgrund des Schiffverkehrs sowie der vielzähligen Befeuerungen der Leuchttürme und –tonnen stark gefordert war.

Ab ca. 01:00 Uhr musste der Motor für einige Stunden mitlaufen, auch der Wind hatte Nachtruhe eingelegt. Gegen 05:30 Uhr passierten wir die Tonne Riffgat vor Borkum.

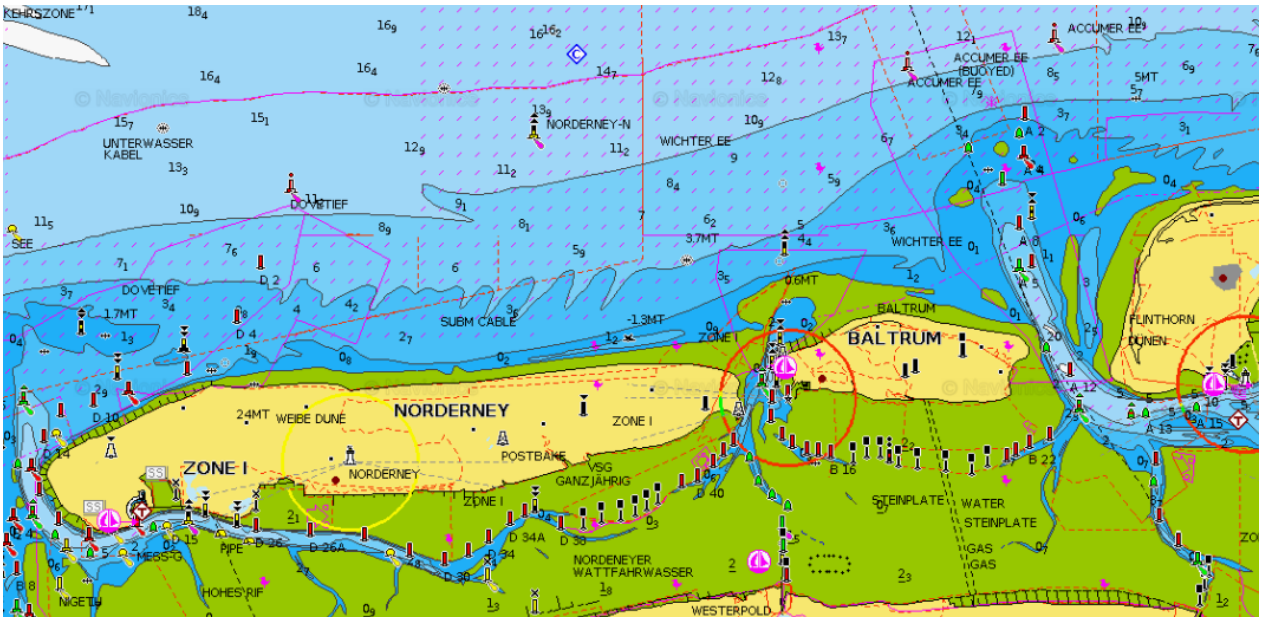
Sonnenaufgang mit Blick auf den Windpark Riffgat

Vier Stunden vor HW Norderney passierten wir bei ruhiger See die Barre im Fahrwasser „Schluchter“ zur Ansteuerung nach Norderney, wo wir um 12:00 Uhr festmachen konnten. Im Gegensatz zur Hochsaison war viel Platz im Hafen. (auch in den folgenden Häfen)

Am Nachmittag marschierte die Crew ins Ortszentrum und erkundete den Strand von der Landseite aus. Die Ansteuerungswege „Schluchter“ und „Dovetief“ – für den nächsten Tag – waren auch von Land aus gut auszumachen.

Am nächsten Morgen wurde überlegt, wo wir denn unser Crewmitglied für den zweiten Teilabschnitt am Freitag aufnehmen könnten. Hier planten wir den Hafen von Bensersiel ein, den wir sowohl von Langeoog als auch von Spiekeroog gut erreichen konnten.

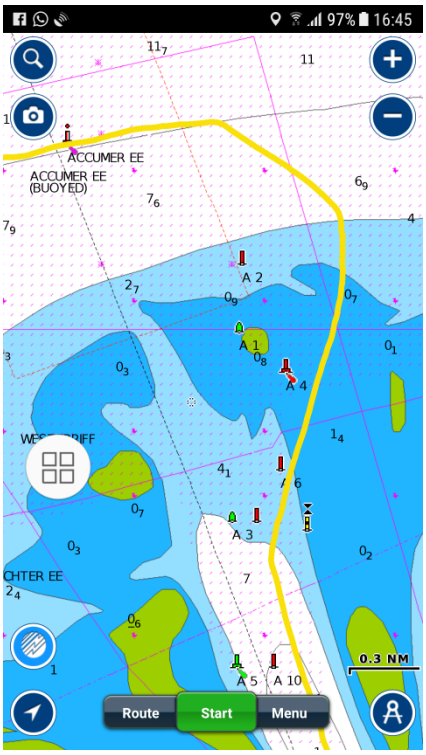
Also zunächst wieder „außen“ über die Nordsee und die Seegatten Dovetief und Accumer Ee nach Langeoog. Noch vor 10 Jahren war hier auch ein Weg durch das Watt möglich. Heute aber ist das Wattenhoch im Baltrumer Watt mit einem Tiefgang von 1,45m nicht mehr zu schaffen. Vor dem Baltrumer Watt liegt nämlich auch das Wattenhoch des Norderneyer Wattfahrwassers.



Quelle Kartenausschnitte: Navionics Webapp

Auf der Karte fällt auf, dass die Ansteuerungstonne „Accumer Ee“ und die Tonne A1 zweimal eingezeichnet ist. Die Tonnen im Seegatt werden oft mehrfach im Jahr verlegt, nicht alle Kartendienste kommen da mit den Aktualisierungen nach... Neben akt. Karten ist in diesem Revier wichtig die Änderungen der Betonnung in den Bekanntmachungen für Seefahrer (www.elwis.de) zu verfolgen.

Um 10:10 Uhr am Dienstag den 16.5.17 ging es 2 Stunden nach Niedrigwasser durch das Dovetief raus, um dann bei der Ansteuerung im Accumer Ee auflaufendes Wasser zu haben.



Das noch oft gehörte Zitat zum Bild oben von unserem Kreuzfahrer Manfred: *„Da war ich auch schon!“*

Der tatsächlich gefahrene Track im Accumer Ee entlang der realen Tonnen passte auch nicht zur Navionics Karten App. Es stand aber 3 h vor HW

bereits genug Wasser auf der Barre, sodass wir bereits um 13:55 Uhr – zwei Stunden vor Hochwasser – im Hafen festmachten.

Es folgte ein Spaziergang in den Ort an der Seeseite der Insel, wo wir uns mit einem Eis stärkten und auch ein Bier zu uns nahmen. Nach dem Beschluss einen Hafentag einzulegen, mieteten wir Fahrräder für den nächsten Tag und waren so schnell wieder zurück an Bord.

Am Abend gab es für die Wattneulinge eine Überraschung: Topas ist im Schlick gefangen. Kein Entkommen möglich! Dieser und auch der Hafen von Spiekeroog fallen bei Niedrigwasser nahezu trocken.

Am Mittwoch also der 1. Hafentag mit einer sehr schönen Radtour bis in den Osten der Insel, die überwiegend noch sehr naturbelassen ist.

Donnerstag, den 18.5. stand nun eine Fahrt durchs Watt nach Spiekeroog an. Das Wattenhoch sollte spätestens eine Stunde vor Hochwasser (17:20 Uhr) passiert sein, sodass wir um 14:50 Uhr ablegten Es war herrlich ruhig, als wir durch

dieses Wattfahrwasser segelten. Spiekeroog erreichten wir bereits um 17:30 Uhr (geringste Tiefe unter Kiel 40 cm am Wattenhoch). Zeit genug, um den schönen kleinen Insel Ort bei einem Spaziergang zu erkunden, denn am nächsten Morgen war frühes Aufstehen angesagt. Da unser Mitsegler für Freitag kurzfristig abgesagt hatte sollte es direkt nach Helgoland gehen.

Um 07:00 Uhr, 1 Stunde nach Hochwasser, sollte es losgehen um noch genug Wasser auf der Barre der Otzumer Balje zu haben. Beim Aufstehen gegen 05:00 Uhr herrschte noch Dunst und schlechte Sicht, jedoch klarte es später auf und die Sonne kam durch.

Es wurde Wetter vom DWD und über SEAMAN (Streckenwetter) von der Wetterwelt eingeholt.

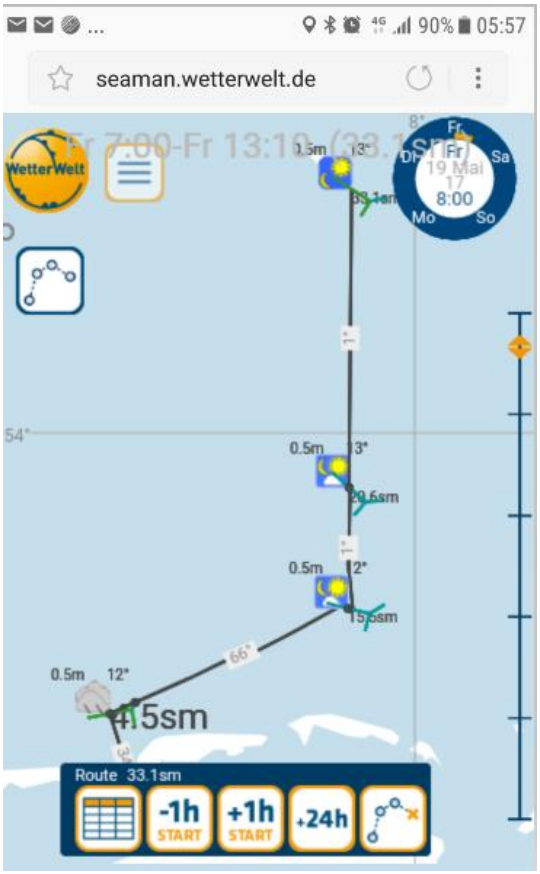
am 19.05.2017, 03.32 UTC.

Vorhersage bis heute Mitternacht:

Nordseeküste:
Ostfriesische Küste:
Ost 4, rechtdrehend auf West, zeitweise diesig.
Elbmündung:
Nordost 3 bis 4, rechtdrehend auf West, etwas zunehmend, zeitweise diesig.
Helgoland:
Ost 4, rechtdrehend auf West, zeitweise diesig, See 1 Meter.

Time	Lon Lat		Wind	Kurs COG sm	AWA TWA	hPa °C	Welle
Fr 7:00	7°40.5'E 53°43.9'N		3/4 Bft 10/14 kn	342° 0	66° 97°	1009 12°	345° 0.5m
7:45	7°38.2'E 53°48.2'N		3/4 Bft 10/14 kn	342° 4.5	66° 97°	1009 12°	341° 0.5m
8:00	7°40.0'E 53°48.6'N		3/4 Bft 10/15 kn	66° 5.7	30° 45°	1009 13°	7° 0.3m
9:45	7°55.2'E 53°52.6'N		3/5 Bft 9/16 kn	66° 15.5	26° 38°	1009 12°	354° 0.5m
11:00	7°55.3'E 53°57.7'N		3/5 Bft 9/16 kn	1° 20.6	91° 130°	1009 13°	14° 0.5m
13:10	7°55.5'E 54°10.2'N		4/5 Bft 11/16 kn	1° 33.1	91° 122°	1009 13°	6° 0.5m

Das sah noch nicht bedrohlich aus. Um 07:50 Uhr stand Topas an der Tonne OB2. Ein uns laut AIS begegnender Bagger war bereits aus großer Entfernung zu sehen. Geringste Tiefe auf der Barre: 1,30 m unter Kiel, ok nur bei ruhiger See. Es wurde wieder dunstig. Um 08:00 Uhr wurde das Radar vorgewärmt und wir nehmen Kurs auf die Tonne „Jade 1“ hoch am Wind.



Schleichend entwickelte sich aus dem Dunst ein Nebel, der immer dichter wurde. Unter Deck, am Radar stellte sich heraus, dass unser „Kreuzfahrer“ Manfred Erfahrung mit Radar auf Berufsbinnenschiffen hatte. Er konnte also Peilung und Entfernung von Echos ins Cockpit melden. Dies konnten wir dann auf dem Plotter mit AIS und Karte abgleichen. So erreichten wir das Jadefahrwasser. Was also tun? Zurück zu den Inseln ging nicht, zu wenig Wasser auf der Barre. In die Jade nach Hooksiel ging auch nicht, wir hatten keine Papierkarte der Jade, also weiter.
Ein UKW Kontakt zu Jade Traffic und später zu German Bight Traffic zeigte: Wir waren auf deren Radar sichtbar. Dem Funkverkehr nach, waren auch andere Yachten unterwegs und die Sicht überall schlecht. Wir schätzten die Sichtweite bis kurz vor Helgoland auf ca. 100 m.
Weitere Erfahrungen in diesem Törnabschnitt:

- Um anderen Schiffen eine Konstanz unseres Kurses zu geben, wurde der Motor dazu genommen und mit Autopilot gefahren. Es war sehr schwer bei Nebel manuell geradeaus zu fahren und gleichzeitig AIS Signale auf dem Steuerstand Plotter auszuwerten.
- Das AIS wurde mehrmals unzuverlässig. In 10 Seemeilen entfernte Schiffe waren zu sehen, der Nahbereich blieb trotz Radarechos und Schallsignalen leer.
- Im Nahbereich wurde die Radarpeilung unzuverlässig.
- Mehrere Ausweichmanöver waren erforderlich.
- Erst kurz vor Helgoland wird die Sicht etwas besser: Tonne Helgoland Ost (eine gute Bekannte aus den SKS Kartenaufgaben) taucht in 0,7 sm aus dem Nebel auf, während senkrecht über uns die Sonne im Dunst zu ahnen war.
- Um 13:30 Uhr fest im Südhafen

Fazit: Eine Nebelfahrt in diesem Revier ist nicht erstrebenswert, sondern anstrengend und riskant.
Für den Sommerurlaub haben wir einen AIS Transponder in Betrieb genommen, und den alten unzuverlässigen Empfänger stillgelegt.

Im späten Nachmittag, als die Tagestouristen die Insel wieder verlassen haben, folgte ein ausgiebiger Rundgang über Unter- und Oberland. Immer wieder beeindruckend sind die Vogelkolonien an der Westseite der Insel. Leider ist im Detail sogar bei den Vögeln zu erkennen wie stark der Mensch mit Plastikmüll die Meere verschmutzt.

Für den nächsten Tag stand die Fahrt nach Wittdün auf Amrum an. Auch hier steht wieder wenig Wasser bei Niedrigwasser im Hafen. Zusammen mit dem einlaufenden Strom sollten wir also bis zum Abendhochwasser um 20:51 Uhr nach ca. 36 sm dort sein.
Aber auch auf Helgoland galt es noch was zu beachten: Die Crew wollte noch zollfrei einkaufen, an die Bestellungen der Damen denken und Topas sollte vollgetankt werden (Diesel ist hier biofrei und günstig!), aber zur Niedrigwasserzeit ist die Tankstelle evtl. nicht zu erreichen. Also eilig los zur Tankstelle und die Restcrew dort an Bord genommen, um dann gegen 12:00 Uhr die Insel zu verlassen.
Zunächst konnten wir gut segeln, ab 12:50 Uhr mit Gennaker. Leider wurde der Wind immer schwächer, sodass ab 14:20 Uhr der Motor ran musste. Vor Amrum machten wir in den Sänden vor der Insel ein seltsames Objekt aus, das auch mit dem Fernglas nicht zu identifizieren war. Es sollte auf dem Rückweg näher untersucht werden. Bereits um 18:55 Uhr machten wir am Gastliegersteg längsseits fest. Abends folgt dann ein Spaziergang zur Szenekneipe „Blaue Maus Amrum“

Der Sonntag gehörte wieder einer Radtour über die Insel. Zunächst ging es zum Leuchtturm Amrum wo wir mit vielen anderen die „Servicewüste“ Deutschland beklagen mussten: Schönstes Wetter, gute Sicht, viele Interessenten, aber an Wochenenden geschlossen.
Auf dem Weg zur Nordspitze der Insel machten wir einen Abstecher zum Strand (einer der größten in Europa). Von der Nordspitze aus, die wir zur Niedrigwasserzeit erreichten, hätten

wir fast trockenen Fußes nach Föhr laufen können. Auch die Südspitze von Sylt mit dem Leuchtturm Hörnum war gut zu sehen. Abends überraschten wir unseren Smut Rainer mit einer Einladung zum Essen.

Am Montag den 22.5. ging es mittags, eine Std. nach Hochwasser Amrum, zurück Richtung Helgoland. Diesmal ist das Licht gut für eine Super Teleaufnahme des Objekts vor Amrum.

Erst zu Hause konnte ich das Objekt als das Wrack des Frachters PALLAS identifizieren. Der Holzfrachter ist 1998 vier Tage nach Ausbruch eines Brandes vor Amrum auf Grund gelaufen.

Leider zeigte sich auch hier ein möglicher Nachteil von Hafentagen: Auf dem Weg von und nach Amrum herrschten Flaute oder Schwachwind während auf der Radtour herrlicher Segelwind war.

Auf dem Weg nach Helgoland galt die Aufmerksamkeit wieder den aus dem SKS Kurs bekannten Seezeichen, hier auf dem Bild Ober- und Unterfeuer „Düne“ in Deckung.

Am Dienstag dem 23.5. stand nun der letzte Schlag nach Cuxhaven an. Er war ja für den späten Abend in die Nacht rein geplant. Nach dem Studium des Wetterberichts jedoch entschieden wir Cuxhaven mit dem Vormittagshochwasser anzusteuern.

Vorhersage: *Helgoland: S 3, NW drehend, zunehmend 5-6, Schauerböen , strichweise Gewitter. Böen Warnung des DWD: Gewitterböen mit 8 Bft. aus NW.*

Also: Ablegen morgens um 06:00 Uhr, die Tage vorher gekauften Mitbringsel mussten reichen. Auf dem Weg zur Süderelbe hofften wir vergeblich auf die angekündigte Winddrehung, die weiteres Segeln erlaubt hätte. So wurde ab 08:00

Uhr der Motor (plus Stützsegel) dazu genommen, die Tide auf Elbe erfordert einen strammen Zeitplan. Kurz darauf änderten wir den Kurs zur Norderelbe damit der Wind nicht genau von vorn kam. Dadurch konnten später auch noch mal 40 min gesegelt werden. Bei Tonne 21 wurde dann das Fahrwasser gequert, nachdem wir einige Zeit auf eine Lücke im Verkehr warten mussten. Um 12:10 Uhr erreichte Topas Cuxhaven und durch die frühe Ankunft war am Nachmittag noch eine Erkundung der Stadt möglich.
So ging am nächsten Vormittag ein interessanter und lehrreicher Törn zu Ende.

4.1 Navigationsunterlagen

Für den Törn wurden diese Sportbootkarten verwendet:

- NV Atlas IJsselmeer NL 3 (Ausgabe 2016)
- NV Atlas Waddenzee: NL 2 (Ausgabe 2016)
- Zusätzlich NL 1811 und NL 1812
- NV Atlas Ostfriesland - Borkum bis Helgoland & Ems DE 13 (2017)
- NV Atlas Nordfriesland - Sylt bis Helgoland & Eider DE 10 (2017)
- NV Atlas Elbe - Helgoland bis Hamburg DE 11 (2017)

Darüber hinaus standen zur Verfügung:

- Stromatlanten Niederländische und Deutsche Küste
- Revierführer Nordseeküste 1 und 2 von Jan Werner
- Plotter Raymarine A70D am Steuerstand mit aktuellem Navionics Chip und AIS Anzeige (vom UKW Funkgerät).

Als Backup: Navionics Boating App auf Smartphone

Aus dem Internet konnten folgende Links helfen:

- Wasserstandvorhersage
  http://www.bsh.de/aktdat/wvd/wahome.htm
- Akt. Fahrwassertiefenmessungen:
  http://www.wattsegler.de/lotungen.html
- Bekanntmachungen für Seefahrer:
  https://www.elwis.de/BfS/bfs_start.php.html

Dazu die üblichen Hilfsmittel: Besteck, Handpeilkompass, Fernglas mit Kompass, batteriebetriebenes Hand GPS,...

4.2 Ausrüstung von TOPAS (Auszug)

- Rettungsmittel am Heck: Schwimmkragen, lange Markierungsboje mit Licht, Lifesling
- 6 automatische Rettungswesten mit Lifeline, davon 4 mit SOLAS Licht
- Flachbänder als Strecktau vom Heck zum Bug
- Rettungsinsel für 6 Personen (nächste Wartung 4/2018)
- 6 Signalraketen, 4 Handfackeln rot, 4 Rauchsignale
- DSC Funkanlage mit Außen-Bedienung und AIS Empfänger, vernetzt mit Plotter Raymarine A70D
- Radar Anlage
- Lichter nach KVR plus Dreifarbenlaterne

- Die übliche Ausrüstung wie 2 Anker, Notpinne, Bordapotheke,
  2 Feuerlöscher, Löschdecke, Lenzpumpen, Werkzeug, Ersatzteile und vieles mehr.

Segel:

- Durchgelattetes Großsegel mit drei Reffreihen.
- Genua II und III
- Coversail 12 m^2
- Asym. Spinnaker (Gennacker)

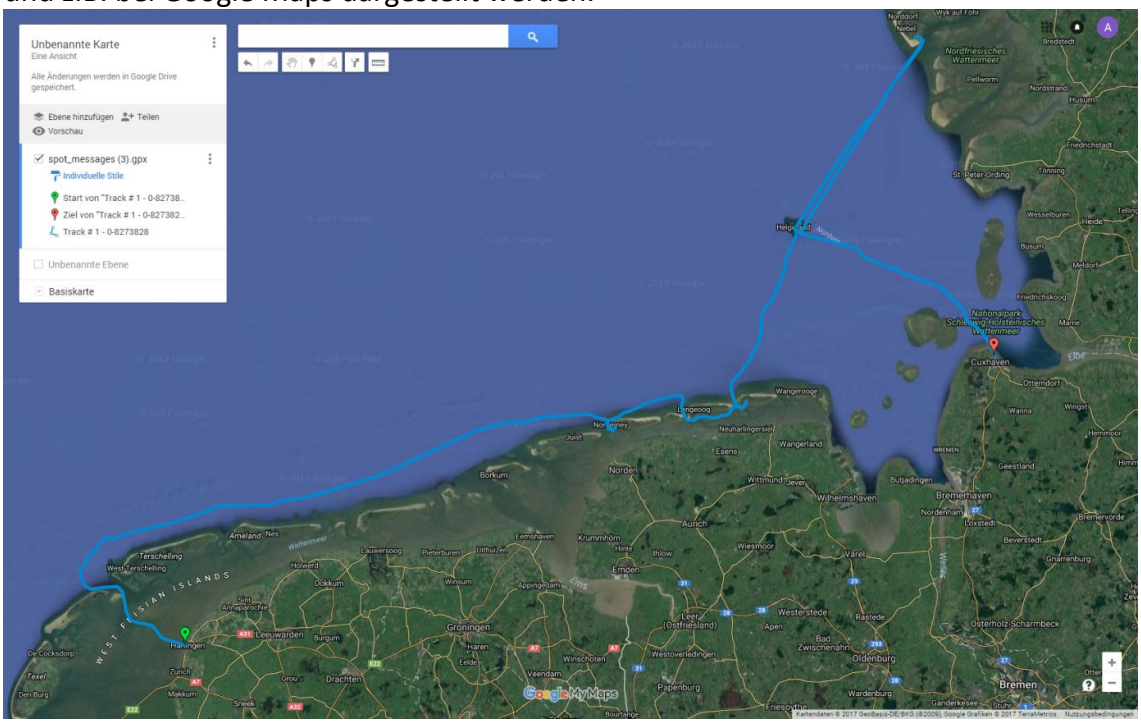
Primäre Quelle für aktuelles Wetter waren Smartphones mit Internet. Die Wetterinformationen wurden jeweils im Smartphone offline verfügbar abgespeichert. Ins Logbuch übernommen wurde dann nur der Küstenwetterbericht von KNMI und DWD.
Hier die verwendeten Links:

https://www.knmi.nl/nederland-nu/maritiem/coastal-waters
http://www.nautin.nl/kortweer/2.0/
http://www.dwd.de/swxno

Als Backup steht natürlich der gesprochene Wetterbericht im UKW Seefunk der entsprechenden Reviere zur Verfügung (Marifoon und DP07).

Zusätzlich stand die SEAMAN App der Wetterwelt zur Verfügung, die auch das Wetter für die nächsten 5 Tage bereitstellte.

Um die Vereinsmitglieder und die Lieben daheim über den Fortschritt der Reise Live zu informieren führte Topas einen SPOT Messenger mit. Dieses zigarettenschachtelgroße Gerät stellt die Position über GPS fest und sendet alle 10 min eine Nachricht über einen Satelliten zu einem Sever, ist also von Handynetzen unabhängig. Diese Daten können (bei bekanntem Link) live im Internet verfolgt werden.
http://www.findmespot.eu/gm/
Darüber hinaus bietet das Gerät die Möglichkeit einen Notruf (mit Position) abzusetzen. Der Dienstleister informiert daraufhin die Rettungskette, die zur Position passt. Das ist nicht GMDSS Standard, aber ein zusätzlicher Sicherheitsbackup.
Nach dem Törn können die Aufzeichnungen der letzten 30 Tage heruntergeladen werden und z.B. bei Google Maps dargestellt werden.



Reiseweg in der Zusammenfassung:

Von	Bis	Sm Segel	Sm Motor	Sm	Start	Ziel
13.05. 14:30	13.05. 18:00	0,0	16,1	16,1	Workum	Harlingen
14.05. 13:20	15.05. 12:00	51,3	57,7	109,0	Harlingen	Norderney
16.05. 10:10	16.05. 13:55	14,1	6,4	20,5	Norderney	Langeoog
17.05.				0,0	Hafentag	
18.05. 14:50	18.05. 17:30	6,3	2,9	9,2	Langeoog	Spiekeroog
19.05. 07:00	19.05. 13:30	10,0	21,0	31,0	Spiekeroog	Helgoland
20.05. 11:30	20.05. 18:50	10,0	26,5	36,5	Helgoland	Amrum
21.05.				0,0	Hafentag	
22.05. 12:05	22.05. 18:35	9,5	25,5	35,0	Amrum	Helgoland
23.05. 06:00	23.05. 12:10	14,0	21,0	35,0	Helgoland	Cuxhaven
24.05.					Hafentag	Crewwechsel
		115,2	**177,1**	**292,3**	**Summe**	**Törn**

Nachtfahrt

„Törn ins Land der SKS Kartenaufgaben“

von Anno Klant

Laudatio:

„Wenn einer eine Reise tun kann der was berichten“ so oder so ähnlich weiss es der Volksmund. Aber wenn einer, Anfang der 90ziger Jahre eine Reise ans Mittelmeer unternimmt, mit seinem Sohn in der Abendsonne sitzend, verträumt den heimkehrenden Segelbooten nachschaut, besteht die Gefahr, sich mit einem, durch Medikamente nicht heilbaren Virus zu infizieren. Die Therapie heißt dann, Besuch einer Segelschule und sich durch die Segelscheinausbildung quälen.

Und wenn man dann auf einem Segelboot, und sei es noch so klein, in Fahrt ist, und dann „die armen Leute an Land“ bedauert, gilt dieser Mensch als unheilbar infiziert.

Zur Linderung hilft in den meisten Fällen der Erwerb und die immerwährenden Investitionen ins, sowie ausgiebige Arbeit am eigenem Schiff.

Wer dann noch in Regatten, 24 Stunden lang mit hunderten von anderen Segelbooten, prall gefüllt mit anderen Infizierten, Tag und Nacht über das Ijsselmeer rast, wer sich der Weitergabe seines Wissens als Ausbilder in der Theorie und Praxis von jungen und älteren Menschen annimmt, hat die Infektion zur Leidenschaft gemacht.

Ein solcher leidenschaftlicher Segler ist unser Vereinsmitglied Anno Klant.

Im Mai segelte Anno mit seiner SY TOPAS in den Gezeitengewässern von Workum (NL) über die Ostfriesischen Nordseeinseln nach Helgoland, besuchte die nordfriesische Insel Amrum und erreichte nach 12 Tagen planmäßig Cuxhaven. Ein perfekt und ausgiebig geplanter Nordseetörn über 292 nautischen Meilen davon 115 SM unter Segel. Herauszustellen ist das seemännische Verhalten bei dem unerwartet aufziehenden Nebel, zumal eine Rückkehr in den sicheren Hafen, wegen der ablaufenden Tide und dem damit einhergehenden niedrigen Wasserstand nicht mehr möglich war. Gefangen im Nebel mit Sichtweiten unter 100 m und das in der vielbefahren Zufahrt zur Elbe.

Es wurden alle Vorkehrungen lehrbuchmäßig getroffen und durchgeführt. Das Bordradar, das AIS und der Sprechfunkkontakt mit Jade Traffic und German Bight Traffic sicherten zusätzlich die Nebelfahrt. Neben dem Segeln in einem der meistbefahrensten Tidengewässern der Welt bot sich ausreichend Zeit für ein entspanntes Landprogramm.

Ein lesenswerter, kurzweiliger Reisebericht mit einer umfangreichen Dokumentation gibt Lust auf Fahrtensegeln auch in das schwierige Seegebiet der SKS Kartenaufgaben.

Fazit: Ein gut geplanter und sicher durchgeführter, anspruchsvoller Fahrtensegeltörn in der Nordsee.

Für seine Leistungen erhält Anno Klant den Fahrtenseglerpreis 2017 des SCRS.

20.01.2018 Achim Becker