



VON LEMMER NACH HELGOLAND

EIN SEGELTÖRN DURCH DIE WELT SCHIFFFAHRTSRECHTLICHER VORSCHRIFTEN

Im Mai war es wieder soweit! Mit Freunden und Mitgliedern des Kölner Yacht Clubs eröffneten wir die Segelsaison. Nachdem unsere Kiele letztes Jahr noch gen Großbritanniens East Anglian Coast ausgerichtet waren, sollte es dieses Jahr mit zwei Segelyachten nach Helgoland gehen. Start- und Zielhafen war Lemmer am niederländischen IJsselmeer. Unser Plan hörte sich zunächst so einfach an, doch bei näherer Beschäftigung sahen wir uns mit umfangreichen schifffahrtsrechtlichen Vorschriften aus zwei Ländern konfrontiert.

Text & Fotos: Dr. Holmer Vogel



Fahrwasser Lemstergewöl mit Tonne KL 1 – VL 2

Memmert-
Wattfahrwasser,
Backbord-Pricken

Der Wind weht mit einer leichten Brise aus Süden, als wir den Buiten Jachthaven in Lemmer verlassen und das betonnte Fahrwasser Lemstergewöl unter Segeln befahren. Vor uns liegt eine im oberen Teil grüne und im unteren Teil rot gefärbte Tonne mit grünem Kegel als Toppzeichen. Von rechts nähert sich auf Kollisionskurs im ebenfalls betonnten Fahrwasser eine 15 m lange Segelyacht unter Motor, die gerade die Prinses Margrietsluis verlassen hat. Wir wollen dieses Fahrwasser queren, um mit weiterem Kurs nach Westen den Vrouwezand zu erreichen. Wie müssen wir uns wohl verhalten?

Start in Lemmer

Lemmer ist ein bildhübscher und betriebsamer, manchmal geradezu aufregend wuselig Ort in den Niederlanden am Rande des Ostufers des Ijsselmeeres mit etwa zehntausend Einwohnern. Im 19. Jahrhundert war Lemmer der wichtigste Hafen Frieslands und hat sich inzwischen zum führenden friesischen Wassersportzentrum entwickelt. Es bietet direk-



Dr. Holmer Vogel erlernte das Segeln während seines Studiums der Betriebswirtschaftslehre auf einer gaffelgetakelten BM-Jolle auf den friesischen Seen in den Niederlanden. Nach Fortsetzung der Segelausbildung in Deutschland und England drängte es ihn bald hinaus auf die Hohe See. Zu seinen Lieblingssegelrevieren zählen heute die Küsten und Inseln der deutschen und dänischen Ostsee sowie die Gewässer rund um die britischen Inseln.

KADEMATIC
Seenotrettungsgeräte GmbH
ABC-Straße 16 · 22880 Wedel
FON: 04103 12 11 88 0
info@kadematic.de
www.kadematic.de

ten Zugang zum Ijsselmeer und öffnet gleichzeitig auch den Zugang zu den Friese Meren mit ihren zahlreichen Seen und Kanälen. Lemmer liegt an der Zijlroede, einem Fahrwasser das vom Prinses Margrietkanal mitten durch die Stadt und durch die über 100 Jahre alte Lemstersluis bis zum Ijsselmeer führt. Alle Brücken in der Stadt sind beweglich, so dass man hier auch mit einem Segelboot eine Fahrt auf der Staande Mastroute durch Friesland beginnen kann. An Wochenenden und im Sommer ist die alte Lemstersluis selbst ein großer Anziehungspunkt für die zahlreichen Touristen und Einheimischen, bietet sich für die vielen Zuschauer doch ein Spektakel der besonderen Art, nämlich der Schleusenvorgang. Hier kann man viele gelungene und auch misslungene Schleusenmanöver von Segel- und Motorbooten studieren und in Ruhe sein Eis genießen.

Vom Ijsselmeer ...

Die Fahrt auf dem Ijsselmeer und dem Markermeer bereitet bei Tage und guter Sicht keine grundsätzlichen Probleme. Schifffahrtsrechtlich gilt hier das Binnenvaartpolitiereglement (BPR), das an Bord in jederzeitigem Zugriff elektronisch oder in Papierform mitgeführt werden muss. Für deutsche Wassersportler ist die deutsche Textfassung wegen ihrer sprachlichen Verständlichkeit eher empfehlenswert. Sie ist

Lemmer bei Nacht



Das betriebsame Lemmer am Ijsselmeer, Stadtkanal de Zijlroede

vom niederländischen Verkehrsministerium autorisiert. Üblicherweise ist regelmäßig aber auch der niederländische Wateralmanak Deel 1 an Bord zu finden, denn er enthält noch über das BPR hinausgehende gesetzliche Vorschriften (z.B. das „Handbuch Binnenschifffahrtsfunk“) sowie Hinweise und Tipps. Die Betonung auf dem Ijssel- und dem Markermeer entspricht dem europäischen SIGNI-System, das dem internationalen Betonungssystem A angepasst ist. Die Fahrregeln des BPR werden von zwei zentralen Bestimmungen geprägt. Zum einen müssen zunächst schnelle Schiffe allen übrigen Fahrzeugen ausweichen, wobei schnelle Schiffe Großfahrzeuge mit Maschinenantrieb sind, die mit mehr als 40 km/h fahren können.

Für die Fahrregeln des BPR ist der Begriff Fahrwasser von zentraler Bedeutung, denn viele Fahrregeln beziehen sich auf Fahrwasser. Ein Fahrwasser ist der Teil einer Wasserstraße, der durch laterale Zeichen markiert ist. Auf breiten Wasserstraßen und Seen können zusätzlich kardinale Zeichen, Einzelgefahr- und Fahrwassermittelmarmkierungen verwendet werden. Die zweite zentrale Bestimmung ist die sogenannte Steuerbordseite-Regel. Ein Fahrzeug, unabhängig von seiner Größe und Antriebsart, das beim Begegnen, Überholen oder Kreuzen die Steuerbordseite des Fahrwassers hält, hat Vorfahrt vor dem anderen Fahrzeug. Erst wenn diese Regel nicht zum Tragen kommt, müssen Kleinfahrzeuge, also Fahrzeuge unter 20 m Länge, unabhängig von der Antriebsart, den Großfahrzeugen ausweichen. In den Niederlanden sieht man häufig zahlreiche alte Frachtsegler (Tjalken, Aaken und Klipper), die restauriert und für die Charterfahrt umgebaut wurden. Man bezeichnet sie als die „Bruine Vlot“ (Braune Flotte). Sie zählen regelmäßig zu den Großfahrzeugen. In der Segelpraxis ist häufig nicht zu erkennen, ob sie tatsächlich länger als 20 m sind. Es ist daher aus Vorsicht anzuraten, frühzeitig und deutlich auszuweichen.



in den Nieder-
landen gilt das
Binnenvaartpo-
litiereglement

Die Steuerbordseite-
Regel in den
Niederlanden



Zurück zu unserem Spot! Wer mag hier Vorfahrt haben oder gibt es Ausweich- und Kurshaltepflichten? Dies macht schon einen gravierenden Unterschied aus, sind doch nur im letzteren Fall beide Fahrzeuge mit einer Verhaltensregel belastet, denn das bevorrechtigte Fahrzeug muss Kurs und Geschwindigkeit beibehalten, während das andere Fahrzeug ausweichen muss. Die grün-rote Tonne ist mit den Buchstaben KL 1 – VL 2 gekennzeichnet. Die erste Bezeichnung (KL 1) gibt an, dass es sich um die grüne Steuerbordtonne 1 des Hauptfahrwassers handelt. Die angefügte zweite Bezeichnung (VL 2) zeigt die Backbordtonne 2 des Nebenfahrwassers an. Nachts sieht man an dieser Stelle übrigens ein dauerhaftes schnelles grünes Funkelfeuer. Für diese verkehrliche Situation hält das BPR eine spezielle Regelung bereit. Kleinfahrzeuge, die aus einer Nebenwasserstraße kommen und eine Hauptwasserstraße queren oder in diese einbiegen wol-

len, müssen von anderen Kleinfahrzeugen verlangen, dass diese mitwirken. Allerdings dürfen sie dabei nicht die Schallsignale benutzen, die hierfür der Großschiffahrt zur Verfügung gestellt werden. Es bleibt damit nur das allgemeine Achtungssignal (ein langer Ton) und die beiden Kursänderungssignale (ein oder zwei kurze Töne für Kursänderungen nach Steuer- bzw. nach Backbord). Wäre das unter Motorkraft fahrende Segelboot ein Großfahrzeug gewesen, hätte es Vorfahrt gehabt.

Nach Queren des Hauptfahrwassers setzen wir unseren Kurs nach Westen fort und segeln entlang des roten Tonnenstrichs, der uns sicher von den Untiefen Steile Bank und Vrouwezand freihält. Diese einseitige rote laterale Markierung verweist im Übrigen auch auf ein Fahrwasser im Sinne des BPR.

Der UKW-Funkverkehr auf dem IJssel- und Markermeer richtet sich nach den Regeln des Binnenschiffahrtsfunks. Es ist daher anzuraten, den allgemeinen Sicherheits- und Anrufkanal 10 einzustellen. Die Zentrale Meldestelle IJsselmeer sendet auf UKW-Kanal 01 regelmäßig Informationen (z.B. über das Wetter oder Unfälle in diesem Bereich) an Schiffe in der IJsselmeer-Region und den Randmeren.

Auf unserem Weg zum Schleusenkomplex von Kornwerderzand begegnen uns noch auf unserer Steuerbordseite rot-weiß quergestreifte Tonnen. Sie sind keine lateralen Zeichen, die ein Fahrwasser kennzeichnen. Sie markieren vielmehr spezifische Wasserflächen. Auf dem IJsselmeer zeigen sie die 1,80 m Tiefenlinie an.

Zwischen Breezanddijk und dicht westlich des Schleusenkomplexes Kornwerderzand erreichen wir schließlich den Windpark Fryslân. Hier wurden 89 Windkraftanlagen ins Wasser gesetzt. Die Zugänglichkeit von Windkraftanlagen auf See für die Sportbootschiffahrt und die Bedingungen, unter denen sie im Einzelfall möglich ist, ist momentan eine der komplexesten Angelegenheiten, da keine einheitliche Handhabung existiert und die Entwicklung von Befahrensregelungen noch nicht abgeschlossen erscheint. Es empfiehlt sich, rechtzeitig aktuelle Informationen einzuholen. Einig-

Markierung der 1,80 m Tiefenlinie auf dem IJsselmeer





Befahrbarer Windpark Fryslân im IJsselmeer



Vier schielende Löwen bewachen die Löwenbrücke am Noorderhaven in Harlingen

keit besteht wohl darin, dass Windparks, die sich im Bau oder im Umbau befinden, nicht befahren werden dürfen. Verschiedenen Meldungen ist aber zu entnehmen, dass der Windpark Fryslân von der Sportbootschifffahrt ohne Einschränkungen befahren werden kann. Ob dies seemännisch vernünftig ist, ist eine andere Frage.

... in die Waddenzee ...

Vor uns liegt der große Schleusenkomplex von Kornwerderzand mit den Lorentzsluizen. Er ist neben der weiter westlich gelegenen Schleuse in Den Oever der zweite Durchgang durch den Abschlussdeich. Im Jahr 1932 schlossen die Niederländer ein riesiges Bauprojekt ab, durch das die ehemalige Zuiderzee von der Nordsee abgetrennt wurde. Der Abschlussdeich ist ein 32 km langer Deich zwischen den Provinzen Nordholland und Friesland. Er hat seit nunmehr über neunzig Jahren verschiedene Funktionen. Dazu gehören Hochwasserrisikomanagement, Süßwasserversorgung, Ökologie, Verkehr und Transport auf Straße und Wasser, Kulturgeschichte und Erholung.

Für diejenigen, die von „binnen naar buiten“ schleusen wollen, halten die Niederländer einen Erfahrungssatz bereit. „Zoet op Zout dat gaat fout“. Wer von Süßwasser auf Salzwasser schleußt, sollte berücksichtigen, dass in einer einseitig geschlossenen Schleusenkammer regelmäßig eine Strömung vorhanden ist, die durch das schwerere Gewicht von Salzwasser er-

zeugt wird. Es fließt unter dem frischen Binnenwasser aus der Schleuse heraus und schafft so Platz für einströmendes Oberflächen-süßwasser. Irgendwann beruhigt sich natürlich dieser Austauschprozess. Man sollte daher zunächst die Achterleine in der Schleuse belegen, denn die Strömung von achtern richtet das Schiff an der Schleusenwand schon von allein aus.



Harlingen, Einfahrt in den Noorderhaven



Lorentzsluizen, Kornwerderzand

... und weiter nach Harlingen

Nach Passieren der Schleuse und der Autobahnbrücke erreichen wir die niederländische Waddenzee und haben jetzt Salzwasser unter dem Kiel. Vor uns liegt ein Gezeitenrevier mit einem durchschnittlichen Tidenhub von ca. zwei Metern. Unser Tagesziel ist das beschauliche und geschichtsträchtige Städtchen Harlingen, das allerdings auch ein sehr betriebsamer Fähr- und Fischereihafen ist, so dass der Großschifffahrt besondere Beachtung geschenkt werden muss. Bis dorthin sind es nur sieben Seemeilen durch das Fahrwasser Boontjes und wir haben den Gezeitenstrom mit uns.



Auf der gesamten Waddenzee gilt weiterhin ausschließlich das niederländische Binnenvaartpolitiereglement. Es gilt grundsätzlich entlang der Außenseite der Inseln, in den Seegatten dazwischen, entlang der Küstenlinie, zwischen den Molenköpfen der Häfen in IJmuiden, Scheveningen und Rotterdam und entlang der Dämme in Zeeland. Nur die Betonung auf dem Wasser ist jetzt ausschließlich am internationalen Betonungssystem A ausgerichtet. Unterschiede zeigen sich indes nur bei einer Spaltung eines Fahrwassers, denn hier werden keine Kugeltonnen und kugelförmigen Toppzeichen mehr benutzt. Für die Aussendung von Lagemeldungen und Wetterberichten ist in der Waddenzee die Verkehrscentrale Brandaris auf Terschelling auf UKW-Kanal 02 von Bedeutung.

Kurz vor Harlingen zieht sich der Himmel zu und wir befürchten noch in ein Nebelfeld hinein zu geraten. Auf den Wasserstraßen zwischen der Nordsee und Den Helder und den Häfen an der Waddenzee müssen alle Fahrzeuge bei unsichtigem Wetter Radar benutzen oder unverzüglich einen Liegeplatz aufsuchen. Der Hinweis auf die Radarfahrt bedeutet allerdings, dass ausschließlich mit einem Radargerät zu navigieren ist. Die auf Sportbooten heutzutage häufig vorzufindenden Radargeräte entsprechen aber regelmäßig nicht den technischen Anforderungen des BPR und die Schiffsführer sind ebenso regelmäßig nicht im Besitz des erforderlichen Radarpatentes. In der Praxis hilft und unterstützt die Verkehrscentrale Brandaris allerdings die Sportbootschiffahrt und sucht verständlich deren Notsituation zu lösen. Bis Harlingen ist es nicht mehr weit und wir sind froh, als wir unsere Festmacher im Noorderhaven belegt haben. Hier liegen wir mitten im historischen Stadtzentrum. Um den Noorderhaven herum stehen noch alte Packhäuser mit Namen wie Java, Sumatra, Poland und Russland, die verraten, dass Harlingen an den wichtigsten Handelsbeziehungen im Goldenen Jahrhundert der Niederlande beteiligt war.

segeln-magazin.de



Maritime
Faserverbundtechnik
Haring

INNOVATIVER YACHTBAU AUS EMDEN



TIDE 25 – Die variantenreiche Segelyacht



TIDE 34 – Die ideale Wattenyacht



TIDE 36 – Die schnelle Segelyacht für Zwei



TIDE 24 M – Die energieeffiziente Motoryacht | Designstudie



TIDE 8 – Formschön und nostalgisch

MFH Maritime Faserverbundtechnik GmbH & CO. KG
Zum Zungenkai 4a • 26725 Emden
www.mfh-emden.de

Wir stellen aus:

HISWA^{TE} WATER
28 AUGUSTUS - 1 SEPTEMBER 2024

TIDE 25
TIDE 36
BM 53 DS – Komplettausbau
eines Aluminium-Kaskos durch MFH



Auf zum großen Sprung nach Helgoland

Am nächsten Tag können wir ausschlafen. Wir wollen in einem Rutsch bis nach Helgoland durchsegeln. Der Ebbstrom setzt erst zur späten Vormittagszeit raus ins Seegat zwischen den Inseln Vlieland und Terschelling und wir können uns daher in Ruhe organisieren. Über die Fahrwasser Vaargeul langs Pollendamm, Blauwe Slenk, Pannengat und Vliestroom erreichen wir die Gronden van Stortemelk und verlassen damit den Geltungsbereich des BPR. Südwestlich des Pollendam verläuft das für die Sportbootschiffahrt empfohlene Fahrwasser zwischen den regulären grünen und unbeleuchteten gelben Sondertonnen (Spierenform), die mit einem gelben St. Andreas-Kreuz als Toppzeichen ausgestattet sind. Solche Sonderfahrwasser (sog. Recreatievaart) findet man im weiteren Verlauf des Fahrwassers bis zum Seegat auch an anderen Stellen. Von dort aus orientieren wir uns nun mit östlichem Kurs in der Inshore Traffic Zone in Sichtweite der grünen Tonnen des Verkehrstrennungsgebietes TSS Terschelling – German Bight. Verkehrsrechtlich bewegen wir uns für die nächsten Stunden ausschließlich im Geltungsbereich der Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See, im deutschen Sprachgebrauch der Kollisionsverhütungsregeln (KVR).



Vaargeul langs Pollendamm



Friesische
Nationalflagge



Verkeerscentrale
Brandaris auf
Terschelling

Trawlender Fischer
vor Borkum Riffgat



einer Nahbereichslage kurshaltepflichtig. Wir wollen vermeiden, dies in der Praxis zu überprüfen. Da sie ein Netz hinter sich herziehen, dürfen wir auch nicht zu nah hinter ihrem Heck durchgehen. Es ist schon schweißtreibend, wenn man unter Segeln mehrere Ausweichmanöver nacheinander fahren muss. Begegnet man tagsüber fischenden Fahrzeugen zeigen sie regelmäßig ein sogenanntes Stundenglas, aber in der Praxis werden diese Zeichen immer noch gezeigt, auch wenn sie längst nicht mehr fischen.

Im Grenzgebiet zwischen den Niederlanden und Deutschland

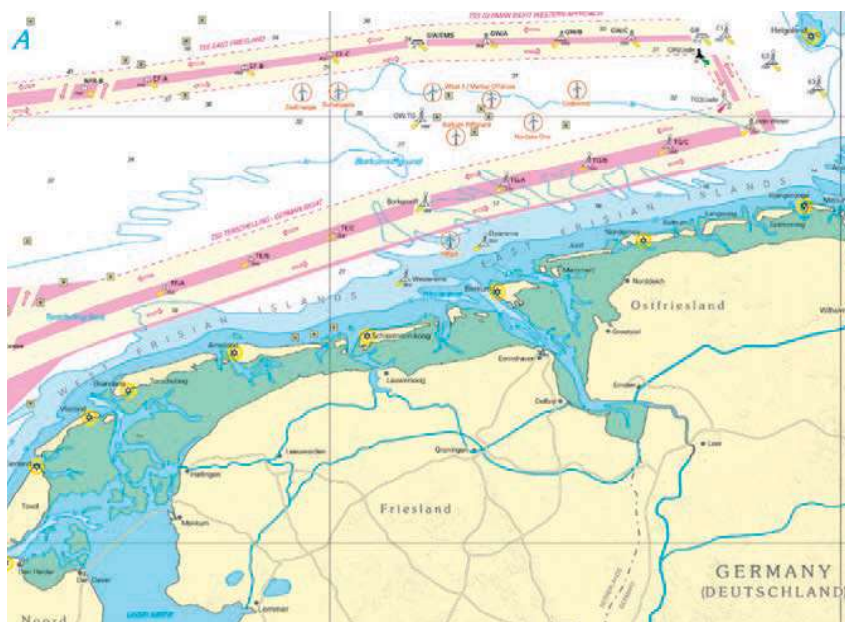
Um Mitternacht überqueren wir die Grenze zu Deutschland und werden jetzt zusätzlich zur KVR mit den Vorschriften deutscher Schifffahrtsordnungen konfrontiert, die die KVR auf bestimmten Wasserflächen ergänzen. Als erstes erreichen wir die Ems, die unmittelbar ins deutsch-niederländi-

Nachdem wir das Seegat passiert haben, können wir unsere Fahrt mit östlichem Kurs zwischen dem TSS Terschelling – German Bight und den westfriesischen Inseln fortsetzen. Der Gezeitenstrom setzt vor den Inseln nur mäßig. Auch hier empfiehlt sich, UKW-Kanal 02 der Verkeerscentrale Brandaris noch eingeschaltet zu lassen. In den Abendstunden können wir uns gut an den Leuchtfuern der Inseln und den grünen Tonnen des Verkehrstrennungsgebietes orientieren. Wir wollen erst jenseits der Jade- und Wesermündung prüfen, wo und wie wir außerhalb aller Verkehrstrennungsgebiete optimal die dennoch vorhandenen Verkehrsströme queren können. Die Fahrt verläuft ruhig. Nur zwischen den Inseln Ameland und Schiermonnikoog stoßen wir auf einige Fischereifahrzeuge, wahrscheinlich aus Lauwersoog. Auf allen Fahrzeugen sehen wir zwei Rundumlichter grün über weiß sowie je nach Kurs das rote oder grüne Seitenlicht. Es handelt sich also um Trawler mit Fahrt durchs Wasser, die ein Schleppnetz hinter sich herziehen. Sie fahren nicht prognostizierbare Kurse und wir müssen gut aufpassen. Um gar nicht erst in den Nahbereich zu gelangen, der uns zu einem Ausweichmanöver nach der KVR zwingt, fahren wir defensiv und weichen ihnen frühzeitig freiwillig aus. Nach den Regeln der KVR wäre ein bevorrechtigter Fischer in der Theorie in

sche Grenzgebiet führt. Ems Traffic versorgt uns auf UKW-Kanal 18 mit seinen Lagemeldungen. Aufgrund des Grenzverlaufs war eine eigene Verordnung notwendig, die Verordnung zur Einführung der Schifffahrtsordnung Emsmündung (EmsSchEV) in Verbindung mit der Schifffahrtsordnung-Emsmündung (EmsSchO). Im Ergebnis handelt es sich bei der Mündung der Ems um eine Seewasserstraße per Definition. Die Regelungen sind im Wesentlichen mit der ansonsten im weiteren deutschen Küstenverlauf geltenden Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung (SeeSchStrO) vergleichbar. Wie ein zentraler Klotz liegt bald die 2014 in Betrieb genommene Offshore Windkraftanlage „Borkum Riffgat“ vor uns, die wir aufgrund eines Befahrensverbotes umfahren müssen.

In den Morgenstunden nähern wir uns langsam dem Ende des Verkehrstrennungsgebietes TSS Terschelling – German Bight und fahren in eine Nebelbank hinein. Unsere Nerven sind jetzt bis zum Äußersten angespannt. Unsere Segelyacht ist zwar mit einer aktiven und passiven AIS – Anlage ausgerüstet, aber wir verfügen über kein Radargerät an Bord. Wir ergreifen die allgemeinen Maßnahmen bei verminderter Sicht und sind nur „relativ“ angespannt, weil wir uns noch im Geltungsbereich der KVR befinden. Regel 19 KVR schreibt vor, dass bei verminderter Sicht zunächst die allgemeinen

Fahrregeln nicht gelten. Jedes Fahrzeug muss jetzt die gegebenen Umstände und Bedingungen der verminderten Sicht gehörig berücksichtigen. Wird ein Kollisionsgegner dann optisch gesichtet, gelten sofort wieder die allgemeinen Fahrregeln. Dies kann für kleine Sportboote problematisch sein, denn ein großes Fahrzeug unter Maschinenantrieb hat wahrscheinlich gar nicht mehr den Raum und die Zeit, um einem Segelboot auszuweichen. Unsere Segel sind geborgen und wir setzen unseren Weg unter Maschine fort, um möglichst schnell auf eine bedrohliche Situation regelkonform reagieren zu können. Große Sorgen bereiten uns aber die Mündungsgebiete der Jade und der Weser, denn hier zieht sich die Grenze der Seeschiffahrtsstraße exakt bis zum Verkehrstrennungsgebiet hinaus. Wir steuern die mit zwei Seemeilen engste Stelle des Fahrwassers bei den Tonnen 1b/Jade 1 und 2a an. Diese Stelle kann sehr verkehrsreich sein, treffen sich doch hier die Verkehre aus den Verkehrstrennungsgebieten TSS Terschelling – German Bight und TSS Jade – Weser Approach. Und alle Fahrzeuge, die einem Fahrwasser folgen, haben nach der



Von Lemmer nach Helgoland: Ein navigatorisch spannendes Seestück mit unterschiedlichsten gesetzlichen Regelungen und Vorschriften. Karte: Open Sea Map



Morgenstimmung vor Helgoland

SeeSchStrO Vorfahrt gegenüber Fahrzeugen, die das Fahrwasser queren. In Abweichung von den KVR gilt diese Regel sogar bei verminderter Sicht. Wir sehen zwar auf unserem Plotterbildschirm die AIS-Signale der in die Jade und Neue Weser einlaufenden und auslaufenden Fahrzeuge, gleichwohl nehmen wir Kontakt zur Radarüberwachung von Jade Radar I auf UKW-Kanal 63 auf und werden sicher über dieses Fahrwasser geleitet.

Helgoland voraus!

Bevor wir unseren Weg Richtung Helgoland außerhalb aller vier Verkehrstrennungsgebiete fortsetzen, klart das Wetter wieder auf und wir haben ausreichende Sicht. Hier gelten ausschließlich die allgemeinen Fahrregeln der KVR, die zumindest in ihrer Tendenz Segelfahrzeuge gegenüber normalen Maschinenfahrzeugen bevorzugen. Nach 150 Seemeilen erreichen wir gegen Mittag endlich den Ansteuerungsbereich von Helgoland. In einem Kreis von ca. vier Seemeilen um Helgoland herum gelten wieder zusätzlich die Vorschrif-



Basstölpel, Kegelrobben und Touristen besuchen Helgoland

ten der SeeSchStrO. Vor dem Anlegebierchen erwarten uns aber noch die Regelungen der Verordnung über das Befahren des Helgoländer Festlandsockels, die das Naturschutzgebiet vor ortsfremden Sportbooten schützen sollen. In den Seekarten ist dieser Bereich durch eine grün gestrichelte Linie genauer markiert. Nachts geben kardinale Tonnen eine gute Orientierung. Der westliche und der nördliche Teil des Naturschutzgebietes dürfen nicht befahren werden. Südlich und östlich der Insel Düne sind Ankerverbotzonen eingerichtet. Und genau südlich der Düne, östlich der Einfahrt in den Vorhafen, existiert ein kleiner Zipfel des Naturschutzgebietes ohne jegliche Befahrensvorschriften. Die Einfahrt in den Vorhafen ist gut betonnt und einfach. Nachts führt der Leitstrahl des Leuchtfuers, das auf der Insel Düne steht, sicher in die Einfahrt vor den Vorhafen.

Helgoland ist Deutschlands einzige Hochseeinsel, die Ende des 19. Jahrhunderts von Großbritannien im Tausch gegen Sansibar erworben wurde. Nach dem Ende des 2. Weltkrieges wollten die Briten die ganze Insel sprengen. Sie steht heute noch und hat einen ganz eigenen Charme entwickelt, der sich erst nach einigen Tagen auf der Insel erschließt.



Dovetief, Tonne D 16 vor mondäner Strandkulisse auf Norderney

Nach einem Besuch auf der Insel Norderney führt unser weiterer Weg durch das Memmert-Wattfahrwasser vorbei an den unbewohnten Inseln Lütje Hörn und Memmert über die Osterems zwischen den ostfriesischen Inseln Borkum und Juist hindurch in Nordsee nach Terschelling. Um viele Eindrücke und Erfahrungen bereichert endet unser Törn schließlich wieder in Lemmer. segeln 2024

Immer. Sicher. Ankommen!

www.druckart-kiel.de

**Besser segeln – mit unseren Yacht-Versicherungen.
Für Ihre Sicherheit machen wir uns stark.
Seit 1916.**



WEHRING & WOLFES

**Wehring & Wolfes GmbH
Assekuranzmakler für Yachtversicherungen**

Kurze Mühren 6
D-20095 Hamburg

Telefon +49(0)40-87 97 96 95
Telefax +49(0)40-87 97 96 91

www.wehring-wolfes.de
info@wehring-wolfes.de