

WINTERFREUDEN I

Auch Nord- und Westeuropa haben im Winter etwas zu bieten, so wie hier in Nordholland: Viel Platz und traumhafte Szenen. Aber kalt war es, schreibt unser Autor Holmer Vogel.

Foto: Holmer Vogel





Der Kälte trotzen: GROSSE RUNDE UM NOORD-HOLLAND

MIT DER HEIZUNG ALS CREWMITGLIED

Im heimischen Garten haben sich Bäume und Büsche bereits in herbstliche Farben gekleidet und ihre Blätter liegen teilweise schon am Boden. Achtzehn Segler und Seglerinnen des Kölner Yacht Club e.V. wollen sich am letzten Oktober-Wochenende mit vier Schiffen auf einen anspruchsvollen Segeltörn begeben, um noch einmal genügend frische Seeluft für die langen Wintermonate zu tanken. Die große Runde um Noord-Holland soll es sein.

Text & Fotos: Dr. Holmer Vogel

Wir wollen den größten Teil der niederländischen Provinz Noord-Holland auf dem IJsselmeer, dem Markermeer, dem Noordzeekanaal von Amsterdam nach IJmuiden, der Nordsee und der niederländischen Waddenzee umsegeln. Der Törn ist anspruchsvoll, führt er doch auch durch die Gezeitenreviere der Nordsee und der Waddenzee. Um dorthin zu gelangen, müssen die Schleusen zum IJsselmeer in Kornwerderzand oder Den Oever und am Noordzeekanaal in IJmuiden

passiert werden. Die Verkehrsvorschriften der internationalen Kollisionsverhütungsregeln sind dabei ebenso zu beachten wie das niederländische Binnenvaartpolitiereglement (BPR). Dies ist alles kein Hexenwerk. Mit genügend sorgfältiger Planung und Vorbereitung ist dieser Törn auch von nicht so erfahrenen Seglercrews durchführbar.

Jeder Segeltörn muss allerdings sorgfältig vorbereitet werden. Dies ist nicht nur eine Frage der guten Seemannschaft, sondern auch eine gesetzliche Vorgabe durch die International





Im Visjagersgaatje



Leuchtturm Het
Paard van Marken,
Markermeer

Sorgfältige Planung für Gezeiten, Schleusen und November-Wetter

Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS). Die Notwendigkeit einer Passagenplanung wird dort auch für die private Sportbootschiffahrt festgeschrieben. Diese gesetzliche Anweisung ist natürlich an den Skipper eines Bootes gerichtet. Gleichwohl trafen wir uns alle kurz vor Törnbeginn in unseren gemütlichen Clubräumlichkeiten, um erste Streckenüberlegungen mit den voraussichtlichen Wetter- und Gezeitenbedingungen sowie dem Erfahrungshorizont unserer Crewmitglieder abzugleichen.



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.

Start in Lemmer am niederländischen Ijsselmeer

Dann ist es endlich soweit! Am Mittwochnachmittag treffen alle Teilnehmer im Buiten Jachthaven in Lemmer ein und übernehmen und verproviantieren ihre Segelyachten. Abends treffen wir uns alle in einem gemütlichen italienischen Restaurant in der Nähe des Hafens und stimmen uns auf den bevorstehenden Törn ein.

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 direkten 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 hier auch mit einem Segelboot eine Fahrt auf der Staande Mastroute durch Friesland begonnen werden kann.

Unsere Wetterlage wird bestimmt durch eine Hochdruckbrücke, die sich von Zentraleuropa bis zu den britischen Inseln erstreckt, mit einem Kern über Deutschland und den Niederlanden. Wir befinden uns im vierten Quadranten des Kerns und haben daher zunächst südwestliche Winde zu erwarten. Ein über Nordnorwegen liegendes Tiefdruckgebiet verstärkt mit seiner Kaltfront diese Tendenz. Die weitere Prognose geht davon aus, dass sich die Hochdruckbrücke am Freitag teilt und das nunmehr entstehende eigenständige Hoch über den britischen Inseln unser Wetter stärker beeinflusst. Wir werden uns

dann auf dessen Vorderseite befinden und haben zunächst nördliche Winde im weiteren Törnverlauf zu erwarten. Bei dieser Ausgangslage beschließen wir, Noord-Holland gegen den Uhrzeigersinn zu umrunden. Wetter hat mehrere Parameter. Neben der Windlage sollten in die Passagenplanung zumindest auch die Böenlage und die zu erwartenden Seegangsverhältnisse mit einbezogen werden.

Wieringer Vlaak mit von weitem sichtbarem Funkmast



typisch niederländischer Begrüßungssnack in Lemmer

Am späteren Donnerstagvormittag lösen wir nach einer letzten Skipperbesprechung die Landleinen und machen uns auf den 25 Seemeilen langen Weg nach Den Oever, unserem ersten Etappenziel. Bei Wind aus südwestlicher Richtung der Stärke drei bis vier Beaufort und bedecktem Himmel müssen wir bis zum Vrouwezand einige Kreuzschläge einlegen, bevor wir auf einen Halbwindkurs abfallen können.

Auf dem Markermeer, dem Ijsselmeer, dem Noordzeekanaal von IJmuiden nach Amsterdam und der Waddenzee gelten ausschließlich die Fahrregeln des niederländischen Binnenvaartpolitie-reglements (BPR). Es ist hilfreich, die autorisierte deutschsprachige Version an Bord mitzuführen. 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 late-

Skipperbriefing und Crewbesprechung vor Törnbeginn



rale Zeichen markiert ist. Auf breiten Wasserstraßen und Seen können zusätzlich kardinale Zeichen, Einzelgefahr- und Fahrwassermittelmarkierungen 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. Unter kleinen Sportbooten gelten darüber hinaus die allgemein bekannten Fahr- und Ausweichregeln.

Bei vier Beaufort müssen wir einige Kreuzschläge zum Vrouwezand einlegen

Der UKW-Funkverkehr auf dem IJsselmeer 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 an Schiffe in der IJsselmeer-Region und den Randmeren.

Schon von weitem ist der bei Den Oever stehende bleistift-dünne Funkmast als terrestrische Orientierungshilfe zu erkennen. Er steht etwa eine Seemeile südlich der Hafeneinfahrt. Vor Den Oever liegen aber auch die gut betonnten Untiefen des Wieringer Vlaak und des Nieuwe Zeug. Es ist gut zu wissen, auf welche Ebene das Echolot bezogen ist. Der Bezug auf die Wasseroberfläche erleichtert zumindest den unmittelbaren Abgleich mit der Seekarte. Ein betonntes Fahrwasser führt sicher durch diese Untiefen in den Hafen. Zu beachten ist auch

Stevinsluizen, Den Oever



BLUE YACHTING
— 1989 —

100% Blauwasser

Blue Yachting, Ihr Händler mit der größten Auswahl und Erfahrung für Ihren großen Törn.



elan



RM



HH
CATAMARANS



www.blue-yachting.de
+49 (0) 421- 34 660 250

das große Schießgebiet in der nordwestlichen Ecke des IJsselmeeres. Schießübungen werden im Lagebericht der Centralen Meldpost IJsselmeergebied auf UKW-Kanal 01 angekündigt.

Vor uns liegt der Schleusenkomplex von Den Oever mit der Stevinluizen. Er ist neben der weiter östlich gelegenen Schleuse in Kornwerderzand der zweite Durchgang durch den Abschlussdeich. Die Bedienzeiten der Schleuse enthält der Wateralmanak 2. 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. Wer von Süßwasser auf Salzwasser schleust, sollte berücksichtigen, dass in einer einseitig geschlossenen Schleusenkommer regelmäßig eine Strömung vorhanden ist, die durch das schwerere Gewicht von Salzwasser erzeugt wird. Es fließt unter dem frischen Binnenwasser aus der Schleuse heraus und schafft so Platz für einströmendes Oberflächensüßwasser. 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.

Nach Passieren der Schleuse und der dahinterliegenden Brücke drehen wir mit Beginn der Dämmerung nach Backbord in den Waddenhaven Den Oever ein und finden dort einen Liegeplatz für die Nacht. Wir sind kurz nach Niedrigwasser Harlingen angekommen, so dass sich eine Weiterfahrt nach Den Helder oder Oudeschild auf Texel wegen des entgegenstehenden Flutstromes nicht mehr lohnt.



Waddenhaven in Den Oever

Weiter durch das Seegat von Texel über die Nordsee nach Ijmuiden

Am nächsten Morgen weht der Wind aus westlicher Richtung mit vier bis fünf Windstärken. Das Wetter ist ungemütlich, bedeckter Himmel, diesig, niedrige Außentemperatur, herbstlich halt. Um 09.45 Uhr legen wir bei Hochwasser in Harlingen ab. Der Ebbstrom zieht uns jetzt in die niederländische Waddenzee und wir haben Salzwasser unter dem Kiel. Vor uns liegt ein Gezeitenrevier mit einem durchschnittlichen Tidenhub von etwa zwei Metern. Unser Tagesziel ist Ijmuiden, der Seehafen



Auf der Kreuz im Seegatt von Texel



Aufmerksame und konzentrierte Steuerleistung!

von Amsterdam. Bis dorthin sind es 44 Seemeilen. Über die Fahrwasser Visjagersgaatje und Malzwin erreichen wir den Texelstroom. Im Visjagersgaatje kann es auf Höhe der Tonnen VG 21 und VG 23 untief sein. Am Rande zeigt die Seekarte eine Kartentiefe von nur 1,80 m. Wir sind hier bei Hochwasser unterwegs und haben mit unserem Tiefgang von 1,90 m keine Probleme. Bei der Tonne T 9 setzen wir unsere Segel und kreuzen gegen den Westwind in das breite Seegat von Texel. Hier prallen Wind und Tide aufeinander und erzeugen einen unangenehmen, ruppigen Seegang, der bei manchen Segelkameraden Symptome von Seekrankheit hervorruft. Im Marsdiep wird der Westwind durch die Düse zwischen Den Helder, den Noorderhaaks und der Südspitze von Texel noch etwas beschleunigt. Es ist forderndes, aber dennoch herrliches Seesegeln. Im Einzugsbereich von Vessel Traffic Service Den Helder besteht Hörpflicht auf UKW-Kanal 62. Den Helder ist Marine- und Handelshafen, so dass mit entsprechendem Schiffsverkehr zu rechnen ist.

Zwischen Den Helder und dem Fährhafen 't Horntje auf Texel herrscht reger Fährbetrieb. Kaum haben wir unsere Segel gesetzt, begegnet uns die Fähre von Texel und gleichzeitig legt eine in Den Helder ab. Aufmerksamkeit und Kenntnis der Fahrregeln sind hier gefragt. Wir befinden uns noch im Geltungsbereich des niederländischen BPR, das für diesen Fall den Fahren ein Vorfahrtsrecht gegenüber Kleinfahrzeugen ein-

räumt. Wir wenden daher aus dem Kollisionsbereich heraus und lassen beide Fähren passieren, bevor wir auf unseren alten Kurs zurückwenden. Über das gut betonnte Schulpengat verlassen wir schließlich sicher das Seegatt von Texel. Zu Recht wird in der Seekarte auf die sich ständig verändernde Wassertiefe und die fortlaufende Anpassung der Betonnung im Seegatt hingewiesen. Während östlich des Schulpengat die Wassertiefen bis auf eine kleine Stelle auf dem Bollen van Kijkduin unterschiedlich, aber zumindest bei gutem Wetter ausreichend sind, gilt es westlich des Schulpengat gut auf die Untiefen südlich der Noorderhaaks aufzupassen. Der Gezeitenstrom setzt im Seegatt in der Spitze zur Springzeit mit bis zu drei Knoten parallel zum Schulpengat hinein oder heraus. Nachts werden die befeuerten Fahrwassertonnen im Schulpengat noch durch ein Leitfeuer auf der Insel Texel ergänzt, so dass eine sichere Passage gewährleistet ist. Wer von Süden oder Westen kommend auf das Schulpengat zuläuft, hat mit dem Leuchtturm Grote Kaap eine gute terrestrische Orientierung.



Industrieanlagen in Ijmuiden schon von weitem erkennbar



Hafeneinfahrt Ijmuiden mit Ober- und Unterfeuer in der Dämmerung

Hier endet auch der Geltungsbereich des BPR. Von nun an gelten bis Ijmuiden die internationalen Kollisionsverhütungsregeln. Bei dem vorherrschenden Westwind ist die niederländische Küste für uns eine Legerwallküste, so dass aufmerksame Steuerleistungen gefragt sind. Mit Legerwall wird die Situation eines Wasserfahrzeuges beschrieben, in der dieses durch Wind, Seegang und / oder Strömung an eine Küste getrieben wird. Die damit verbundene Gefahr besteht darin, an einer Küste zu stranden, wenn das Boot durch die eigene Motorkraft oder durch Segeln nicht mehr gegen die Naturkräfte ankommt. Dies gilt aufgrund der Windabtrift und des Seegangs bei noch stärkeren Westwinden umso mehr. Der Gezeitenstrom läuft hier zwar nicht allzu stark küstenparallel, aber bei Kenterung wechselt er seine Richtung über Ost und drückt daher in diesem Moment ebenfalls auf die Küste. Zwischen dem Schulpengat



Roter Leuchtturm Groote Kaap südlich von Den Helder

und Ijmuiden liegt noch das großräumige militärische Schießgebiet Nabij Petten. Schon von weitem kann man die Industrieanlagen von Ijmuiden sehen und hat so eine sehr gute terrestrische Orientierungsmarke.

Die Hafeneinfahrt von Ijmuiden ist mit einem starken Ober- und Unterfeuer ausgestattet und von weitem erkennbar. Zu beachten sind die ein- oder auslaufende Berufsschiffahrt und die quersetzende Strömung vor der Hafeneinfahrt. Ijmuiden Traffic Center informiert über die Verkehrslage auf UKW-Kanal 07. Abgekämpft, aber zufrieden laufen wir in der Dämmerung die Marina Seaport in Ijmuiden an. Ein betonnter und befeuerter Kanal führt in die Marinazufahrt.

Ijmuiden ist ein wichtiger Fischereihafen und Versorgungshafen für die niederländischen Bohrinnseln in der Nordsee. Beherrschendes Element der Stadt ist die große Schleusenanlage mit dem großen Leuchtturm und das Stahlwerk mit Hochöfen im Norden. Der Hafen ist gemessen am Umschlag der drittgrößte der Niederlande nach Rotterdam und Amsterdam.

Durch den Noordzeekanaal ins Markermeer

Das Wetter hat sich mittlerweile komplett geändert. Wir befinden uns nun auf der Südseite des Hochdruckgebietes und werden mit Sonnenschein, deutlich kühleren Temperaturen und östlichem Wind belohnt. Der wichtigste Teil unserer Umrundungstour liegt hinter uns. Unser Weg führt nun auf den 21 Kilometer langen Noordzeekanaal, der den Hafen von Amsterdam mit der Nordsee verbindet. Verkehrsrechtlich sind jetzt wieder die Vorschriften des niederländischen BPR zu beachten. Auf dem Kanal darf unter Beachtung des Rechtsfahrgebotes auch gesegelt werden. Der UKW-Funkverkehr wird über Blockkanäle abgewickelt. Kanal 03 gilt bis Kilometer 14,8 und Kanal 04 bis zum Coenhaven in Amsterdam. Vorher müssen wir allerdings durch die große Seeschleuse von Ijmuiden hindurch.



RETTUNGS
WESTEN

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





Sportbootschleuse Ijmuiden

Seit 2022 ist sie die größte Seeschleuse der Welt. Ihr neues Schleusenbecken ist 500 Meter lang, 70 Meter breit und 18 Meter tief. Sie ist rund um die Uhr in Betrieb und kann über UKW-Kanal 22 erreicht werden. Vorbei an dem Fort Island fahren wir in das südliche, kleine Schleusenbecken für Sportboote ein, die eine Wassertiefe von 2,80 m hat.



Marina Seaport in Ijmuiden mit Hochöfen im Hintergrund

Nach zwei Stunden Fahrt auf dem Kanal erreichen wir den Amsterdamer Hauptbahnhof und den gegenüber liegenden legendären Sixhaven, von dem aus rund um die Uhr mit einer Fähre die quirlige Amsterdamer Innenstadt erreicht werden kann.

Unser Tagesziel ist aber der alte Stadthafen (Buitenhaven) von Enkhuizen am IJsselmeer. Bald erreichen wir die Oranjesluizen und die Brücke von Schellingwoude, durch die wir in



Ein oft übersehener Hinweis, Wassertiefe in der Schleuse



Amsterdam, Einfahrt in den idyllisch gelegenen Sixhaven



Fort Island in Ijmuiden, 1888 als Teil der Verteidigungslinie von Amsterdam errichtet

Sonnenuntergang auf dem Markermeer

das Buiten IJ und das Markermeer gelangen. Die Oranjesluizen ist über UKW-Kanal 18 erreichbar und das Gebiet Schellingwoude wird durch den Blockkanal 60 abgedeckt. Bei Schellingwoude ändert sich auch die Betonungsrichtung. Die grünen Tonnen liegen nunmehr auf unserer Backbord-



Vorfahrtsberechtigte Fähre auf dem Noordzeekanaal bei Amsterdam

Brücke von Schellingwoude



seite. Im Pampus können wir endlich unsere Segel setzen und genießen die weitere Fahrt vorbei an der Insel Marken nach Enkhuizen im Sonnenschein des Frühherbstes.

Immer. Sicher. Ankommen!

**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

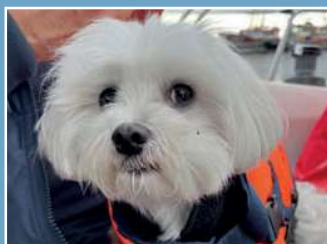


Alte Krabbersgatsluizen, Enkhuizen

Es ist schon dunkel, als wir endlich die Schleuse Naviduct in Enkhuizen erreichen und feststellen müssen, dass uns eine navigatorische Nachlässigkeit unterlaufen ist. Wir haben nämlich nicht die Schleusenbedienzeiten überprüft und stehen jetzt vor einer Schleuse, die nicht mehr bedient wird. Nur eine halbe Stunde hat uns gefehlt. Ein Blick in den Wateralmanak 2 hätte geholfen. Da unser Bordhund Elvis Landzugang schätzt, verlegen wir noch schnell an die alte Krabbersgatsluizen und genießen diesen schönen Segeltag bei einem Anlegebierchen mit allen Clubkameraden.

Rolling Home über Enkhuizen nach Lemmer zurück ins IJsselmeer

An unserem letzten Tag können wir in Ruhe ausschlafen, den herrlichen sonnigen Morgen und das Frühstück genießen, bevor es auf die letzte Etappe geht. Enkhuizen, diese wunderschöne Hafenstadt aus dem Goldenen Jahrhundert der Niederlande, lassen wir dieses Mal unbesucht zurück. Über das Krabbersgat gelangen wir vorbei am alten Buitenhaven und am Compagniehaven wieder ins IJsselmeer und segeln bei moderatem Ostwind gen Lemmer, um unsere Landeinen nach 126 Seemeilen wieder im Heimathafen zu belegen. segeln 1/2025



Elvis, der heimliche Kapitän

Drommedaris und
Sint Pankraskerk
(Zuiderkerk),
Enkhuizen



**Schleusenzeiten
ab November
eingeschränkt**

WINTERTÖRN

Soll man das wirklich nachsegeln? Unser Autor Holmer Vogel war Anfang November in den Niederlanden unterwegs. An was muss man denken, damit so ein Törn erfolgreich ist und Spaß macht? Wir haben ihn gefragt ...

Sie sind sehr spät im Jahr gefahren, die Tage waren kurz. Waren auch Passagen bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter dabei? Wie sind die Crews das angegangen?

Unsichtiges Wetter oder Nebel haben wir nicht erlebt. Dabei hätten wir ohne eigene Radarunterstützung auskommen müssen. Was kann man da machen? Über UKW-Funk hätten wir sicherlich versucht, externe Unterstützung durch ein Vessel Traffic Center, zum Beispiel Den Helder, zu bekommen. Aus eigener Erfahrung weiß ich, dass Segler in solchen Situationen hilfreich unterstützt werden. Mit aktivem und passivem AIS waren wir für die Berufsschiffe fahrt gut „sichtbar“. Gleichwohl hätten wir die Verkehrswege der Berufsschiffe fahrt gemieden. Anker klar machen, Rettungswesten, Funk- und Hörwache sowie Nebelschallsignale – das versteht sich.

Aber die Tage waren in der Tat kurz. In der Dämmerung ist es vielleicht sogar einfacher, sich navigatorisch zu orientieren, denn Sie sehen noch die Tagessignale sowie die Realität der Umgebung und zugleich schon die Befeuerung von Tonnen, Hafeneinfahrten und Leuchttürmen. Dies ist auch der Grund, warum ich fremde Küsten lieber in der Morgen- oder Abenddämmerung ansteuere. Insgesamt haben wir die Törns so geplant, dass wir Tageslicht hatten.

Wenn man die Herausforderungen des Törns einmal gewichtet: Was bedarf aus Ihrer Sicht besonders sorgfältiger Vorbereitung für Segler, die diese Tour zum ersten Mal machen wollen?

Alles fängt mit einer sorgfältigen Passagenplanung an. Wie das geht, beschreibt anschaulich Peter Chennell in seinem RYA-Booklet Passage Planning. Seine acht Schlüsselüberlegungen sind dabei: Festlegung der Route, Bestimmung von Gefahrenpunkten unterwegs, Einfluss von Gezeitenströmungen und Gezeitenunterschieden, Zeitplanung, Festlegung Go oder No Go Entscheidungssituationen, erreichbare Häfen unterwegs, Vorbereitung des Landfalls, Aufstellung einer Pilotage. Je nach Törn erhält mal der eine, mal der andere Punkt größere Bedeutung. Bezogen auf unseren Törn will ich die sorgfältige Analyse des Wetters und seiner voraussichtlichen Entwicklung hervorheben, die Ermittlung der Gezeitenkomponenten, das Vertrautmachen mit der Route in all ihren Einzelheiten und die Kenntnis des niederländischen Binnenvaartpolitireglementes. Dann ist man ganz gut vorbereitet



SEGELN-Autor Holmer Vogel, Mitglied im Kölner Yacht Club, war mit Vereinskameraden im November in Holland unterwegs

Welche Sicherheitsvorkehrungen haben die Crews insbesondere angesichts des spätherbstlichen Wetters getroffen?

Warme Kleidung, insbesondere auch für die kalten Abendstunden oder für Nachtfahrten, ist ganz wichtig. Die Crew darf nicht frieren. Eine funktionierende Bordheizung, die vielleicht sogar tagsüber während der Fahrt läuft, warme Getränke unterwegs, Vorkochen bei zu erwartendem ruppigen Seegang jedenfalls, Verkürzung des Wachrhythmus sind allesamt sicherheitsrelevant. Jedes Crewmitglied hat auch eine Verantwortung für seine eigene Sicherheit, also persönliche Kontrolle der Rettungsweste auf Funktionsfähigkeit, es gilt immer eine Hand für sich und nur die andere für das Schiff. Strecktaue für den Gang an Deck sind sicherlich eine Selbstverständlichkeit bei jeder Jahreszeit, ebenso das Tragen von Rettungswesten in der Dunkelheit oder bei Nebel einschließlich des Einpickens des Sicherheitsgurtes bei Aufenthalt im Cockpit.

Welche Perspektive hat der Törn grundsätzlich auf das Wintersegeln eröffnet?

Leere Häfen, die Natur verändert sich – und wir nehmen sie in der Wintersonne auch anders wahr. Das Wetter im November ist vielleicht nass, kalt und neblig oder besonders kalt, aber sonnig. Ohne funktionierende Heizung möchte man so einen Törn nicht machen. Leider ist das eine oder andere Restaurant geschlossen, manche touristische Attraktion ebenfalls. Die geänderten Brücken- und Schleusenzeiten sind natürlich für die Navigation entscheidend.