



Trockenfallen wird nicht überall im Wattenmeer gerne gesehen



Reviere

Sand und Priele – Segeln im Wattenmeer

Zwischen dem niederländischen Den Helder im Westen und dem dänischen Blåvand im Norden liegt hinter den friesischen Inseln die einmalige Landschaft des Wattenmeers. Für manche Segler nichts mehr als ein Gebiet, das auf dem Weg zu anderen Zielen so schnell wie möglich achteraus gelassen werden soll, für andere Segler das Revier schlechthin.

Das Wattenmeer ist ein Seegebiet, das sich in einem fort ändert. Gerade die vom Wechsel der Gezeiten bedingte Dynamik der Landschaft polarisiert. Die Geschwindigkeit, mit der sich Verlauf und Befahrbarkeit der Sände, Priele und Baljen ändert, erweckt bei dem einen den Anschein, sich hier auf nichts verlassen zu können, und macht für den anderen den unvergleichlichen Reiz aus. Das Wattenmeer mit seinen speziellen Anforderungen ist ein Gebiet, das man mögen muss. Es ist ein Gebiet, in dem, anders als anderen Orts, nicht die Großschifffahrt oder die Offshore-Industrie Herausforderungen sind, sondern die Aufmerksamkeit, mit der man den Einflüssen der Natur begegnen sollte.

Hat man erst einmal verstanden, dass in der Verzweigung der Wattenströme ein System steckt, wird man bald damit klarkommen, wie sich das Wasser hinter den Seegatten durch die Priele schiebt und wie sich die Strömungen zu den Wattenhochs hin ändern. Spätestens wenn man erkannt hat, dass die Wattenhochs hinter der östlichen Hälfte der Inseln zu finden sind, weil sich die Gezeitenwelle aus der Nordsee von Südwest ausbreitet und deshalb

der Flutstrom durch das westliche Seegat einer Insel länger dauert und weiter läuft als der durch ihr östliches, dann bekommt man eine Routenplanung hin, bei der die Berücksichtigung der Tiden mit ihrer längeren oder kürzeren Dauer ein ganz entspanntes Segeln sichert.

Zum entspannten Segeln trägt auch bei, dass das Revier recht gut geschützt ist, sobald man sich nicht mehr im Bereich der Seegatten aufhält. Das heißt nicht, dass man hier nachlässig navigieren könnte und man muss auch das Wetter im Blick behalten. Besonders bei nördlichen Starkwinden gibt es immer wieder einmal in den großen Priele und Wattströmen unangenehmen und für kleine Boote auch nicht immer ungefährlichen Seegang, wenn Strom gegen Wind läuft. An luvwärtigen Wattkanten steht dann hier und da auch Brandung. Bei solchen Verhältnissen und ebenso bei einer Abnahme der Sicht, ist es das Sicherste, einen geschützten Ankerplatz in Lee einer Insel oder auf dem hohen Watt anzulaufen, das Eisen fallen zu lassen und in aller Ruhe abzuwarten. Freilich darf dabei nicht vergessen werden, dass mit dem Fallen des Barometers häufig Wind aus Südwest aufkommt und dass man sich dann auf dem eben noch geschützten Ankerplatz dicht unter einer Insel vielleicht bald auf Legerwall befinden wird.

Ankern und Trockenfallen – was für den Wattfahrer seit eh und je geübte seemännische Verhaltensweise sind, darf heute jedoch nicht mehr ohne weiteres stattfinden. Seit ein beachtlicher Teil des Wattenmeers unter

Naturschutz steht, führen die Befahrensvorschriften für die Nationalparks immer wieder zu Konflikten zwischen Behörden und Fahrtenwassersportlern. Die Befahrensvorschriften lassen zwar zu, dass bei unmittelbar drohender Gefahr gesperrte Bereiche befahren werden dürfen, aber das heißt leider nicht, dass von 1980 bis jetzt darüber Einvernehmen erzielt worden wäre, was im Sinne guter Seemannschaft zur Gefahrenabwehr als zulässig anzusehen ist und was nicht. Die Naturschutzgebiete wurden im Lauf der Jahre beträchtlich erweitert und Nutzungskonflikte dabei naturgemäß nicht kleiner. Dabei sind sich eigentlich alle Nutzergruppen darüber einig, dass das Wattenmeer, in dem mehr als 4.500 Tierarten leben, von denen etwa 250 nur hier vorkommen, eine äußerst sensible Landschaft ist, die geschützt werden muss. Mit diesem Bewusstsein sollte auch jeder Skipper seinen Törn unternehmen und, da guter Wille allein nicht reicht, sich informieren, was er praktisch zum Schutz beitragen kann. Freilich sollte kein Skipper darüber die Sicherheit seiner Crew und seines Fahrzeugs aus dem Blick verlieren.

Sollten während Ihres Törns im Wattenmeer diese beiden berechtigten Ansprüche in Konflikt geraten sein, bittet der KYCD um eine Nachricht, was sich wann, wo, wie ereignete. Wir werden beobachten, wie sich das Miteinander von Fahrtenwassersport und Naturschutz weiterentwickelt. Für begründete Stellungnahmen brauchen wir Ihre Informationen!

Sportbootunfälle 2018 leicht gestiegen

In ihrem gerade veröffentlichten Jahresbericht hat die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) für das Jahr 2018 insgesamt 60 Vorfälle mit und auf Sportbooten genannt und damit einen leichten Anstieg um sieben Unfälle gegenüber dem Vorjahr dokumentiert. Bei diesen 60 Unfällen in 2018 war ein Todesfall zu beklagen, im Jahr 2017 gab es bei 53 Unfällen zwei Tote. Nach der im

Jahr 2011 erfolgten Reform des Seeunfalluntersuchungsgesetzes (SUG) werden von der BSU die gemeldeten Unfälle von nicht für gewerbliche Zwecke eingesetzte Sportboote außerhalb der deutschen Hoheitsgewässer leider nicht mehr untersucht, es lässt sich somit nicht erkennen, um was für Unfälle es sich handelte. Es wäre von daher wünschenswert, wenn diese Untersuchungen wieder offiziell erfolgen würden. Denn aus jedem Unfall lässt sich lernen, lassen sich Maßnahmen und Empfehlungen ableiten, die das Leben auf See sicherer machen können. Es gibt zwar die Möglichkeit, dass die BSU Seeunfälle mit deutschen Sportbooten in deutschen Gewässern untersuchen darf, sofern Erkenntnisse zu erwarten sind, die voraussichtlich zu einer Erhöhung der Sicherheit im Seeverkehr beitragen können. Nur das im Vorwege zu erkennen, um eine Untersuchung begründen zu können, ist nicht ganz einfach. Denn es gibt nur die Verpflichtung, diese Unfälle entsprechend der „Verordnung über die Sicherheit der Seefahrt“ zu melden - dadurch kann

die BSU diese Unfälle zumindest statistisch erfassen.

Trotz des leichten Anstiegs der Unfälle mit Sportbooten sieht die BSU in diesem Bereich eine positive Entwicklung, da die angezeigten Unfälle seit Jahren rückläufig sind und beispielsweise gegenüber 2009 nur noch gut ein Drittel ausmachen. Auch mit nur einem tödlich verlaufenen Sportbootunfall sieht die BSU das Jahr 2018 als „historisch niedrig besetzt“ an – im Jahr 2009 mussten noch 14 Tote dokumentiert werden.

Der Jahresbericht kann im Internet (www.bsu-bund.de) eingesehen und heruntergeladen werden.



VERANSTALTUNGEN

08. und 09.11.2019

KYCD-Workshop „Berufsschiffahrt verstehen bedeutet Sicherheit im Sportboot“: Praktische Übungen im Schiffsführungs-Simulator.

22. und 23. 11.2019 in Neustadt/Holstein

KYCD-Sicherheitsseminar: Den Seenotfall erleben und trainieren ohne in Gefahr zu geraten. Zwei Tage Theorie und Praxis im Einsatzausbildungszentrum Schadensabwehr der Marine.

Sommer / Herbst 2019

- Medizinische Versorgung auf Yachten: Intensivkurs mit praktischen Übungen zum Umgang mit Verletzungen und Erkrankungen an Bord.
- KYCD-Praxisseminar Bootsmotoren: Funktion - Wartung - Reparatur

Herbst 2019

KYCD-Praxisseminar Wetterkunde: Im Wetterkundeseminar geht es einen Tag lang um Klima und Wetter, um Großwetterlagen und typische Verläufe.

Die Veranstaltungen werden nicht ausschließlich für KYCD-Mitglieder durchgeführt, **segeln**-Leser und Gäste sind willkommen. Die jeweiligen Detailinformationen und Anmeldeunterlagen können in der Geschäftsstelle angefordert werden und stehen auf www.kycd.de in der Rubrik Lehrgänge zum Download bereit.

Neue Broschüre Revierführer

Der „Brexit“ hin oder her - oder doch nicht. Wen es diese Saison ungeachtet des politischen Hickhack doch in den Norden des Königreichs zieht, dem sei die aktualisierte 2019er Ausgabe von „Welcome-Anchorage“ empfohlen. Die als Standardwerk zu bezeichnende 80-seitige Broschüre informiert umfassend über die Yachthäfen, Ankerplätze, Einrichtungen oder Servicestellen von rund 150 Standorten an den Küsten Schottlands



und im Norden Irlands, vom Mull of Galloway im Südwesten Schottlands bis nach Peterhead im Nordosten, einschließlich der Orkney- und Shetland-Inseln. Der neu hinzugekommene irische Teil erstreckt sich von Sligo im Westen bis nach Ardglass im Osten.

Der Revierführer kann heruntergeladen werden unter der Webadresse www.welcome-anchorage.co.uk

Werden Sie Mitglied

Auszüge aus dem Leistungskatalog des KYCD:

Club-Magazin viermal im Jahr mit nautischen Informationen, aktuellen Nachrichten und Clubinformationen; Infoschriften und Broschüren zu nautischen Themen, Seminarreisen, Praxistrainings und Lehrgänge, Törn- und Revierberatung.

Besuchen Sie uns im Internet: www.kycd.de

Hier finden Sie zahlreiche Informationen: aktuelle Club-Nachrichten, News aus der Branche, Downloads der KYCD-Broschüren und Druckschriften; Seminarübersicht mit Terminen und Anmeldeformularen.

Kreuzer Yacht Club Deutschland e. V.,
Neumühlen 21, 22763 Hamburg,
Tel. 040- 741 341 00, Fax 040 -741 341 01,
E-Mail: info@kycd.de, Internet: www.kycd.de.
Öffnungszeiten der Geschäftsstelle:
Montag, Dienstag und Donnerstag:
09.00 - 13.00 Uhr, Mittwoch,
Freitag: 09.00 - 13.00 Uhr nur telefonisch.

➔ **Einen Mitgliedsantrag finden Sie unter www.kycd.de**