



## Übungen zu Termin 6

Es ist Mittwoch, der 20.06.2012. Nach einer kurzen Nacht in Neuwerk wollt ihr Richtung Helgoland weiterfahren. Nachdem ihr aus gezeitentechnischen Gründen den Yachthafen früh morgens verlassen habt, steht ihr um 03:00 kurz nach Hochwasser an der Südwestspitze von Neuwerk und wollt westlich an der Insel vorbei ins Elbe-Fahrwasser fahren.

1. Als ersten Ansteuerungspunkt wählt ihr die Tonne NL2 im Elbe-Fahrwasser nördlich von Neuwerk. Wie lauten der rwk und der MgK dorthin? Wieso steht diese Tonne da und welche Bedeutung hat sie? Wie leuchtet sie?
2. Ihr kommt bei Westwind segelnd am südlichen Fahrwasserrand an. Von links kommt ein dem Fahrwasser folgender Segler unter Schmetterlingsbesegelung an (Groß auf Steuerbord), von rechts kommt ein Frachter. Wie ist die Wegerechtssituation und wie setzt ihr die Regeln unter Segeln praktisch um?
3. Um 04:00 peilt euer Rudergänger bei Mgk 000° eine grüne, oft blitzende Tonne auf 235° über den Steuerkompass. Gleichzeitig peilt der Navigator eine rote, oft blitzende Tonne auf 306° über den Handpeilkompass. Wo seid ihr?
4. Von eurem aktuellen Standort aus kreuzt ihr Richtung Westen im Fahrwasser. Es herrscht reger Verkehr. Wieviel Platz lasst ihr euch zum Kreuzen? Welchen Funkkanal solltet ihr abhören und warum?
5. Euer nächster Wegpunkt ist die Tonne 2/Außenelbe Reede 3. Wie weit ist diese Tonne auf direktem Wege entfernt? Mit welcher Distanz müsst ihr kreuzenderweise etwa rechnen? Wann werdet ihr bei einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 5 kn schätzungsweise dort ankommen?
6. Da der Wind stark nachgelassen hat, seid ihr um 07:00 erst bei Tonne 8. Dort befindet sich eine rote Linie mit Zacken auf der Seekarte. Welche Bedeutung hat sie?
7. Da nach und nach alle Mitsegler aus den Kojen kriechen, denkt ihr darüber nach, nördlich des Fahrwassers zu ankern, um unbehelligt vom Frachterverkehr eine Frühstückspause einzulegen. Mit welchem Ankergrund könnt ihr dort rechnen? Ist dieser Grund zu Ankern geeignet?
8. Auf dem Weg zum Ankerplatz überfahrt ihr eine grüne Linie auf der Seekarte. Welche Bedeutung hat sie? Hat sie für euer Ankervorhaben irgendwelche Konsequenzen?



## Lösungen zu Termin 6

1. rwK 002°, Mw 0° (2012), Abl -3°, also MgK 005°. Die West-Untiefentonne NL2 warnt die Großschifffahrt vor dem Flach Neuer Luechtergrund (daher die Abkürzung NL) und muss, wenn man sichergehen will, westlich passiert werden, also auf dem Weg nach Norden an Steuerbord gelassen werden. Angesichts der Wassertiefen um die Tonne herum ist die Passierseite aber wahrscheinlich praktisch egal. Die Tonne leuchtet Q(9) alle 15 Sekunden.
2. Sowohl der andere Segler als auch der Frachter haben Vorfahrt, weil sie dem Fahrwasser folgen und ihr in das Fahrwasser einläuft. Ihr müsst also warten, was sich unter Segeln z.B. durch kringeln oder Fahrtreduzierung durch flatternde Segel erreichen lässt.
3. Die gepeliten Tonnen sind die Tonnen 14 und Neuwerk-Reede 1 (Mw 0°, Abl für die grüne Tonne -3°, rwP 235° und 306°). Ihr steht direkt an der Tonne NL2, die euer Rudergänger vor lauter Peilen fast übersehen hätte.
4. Ihr kreuzt nur in der rechten Fahrwasserhälfte. Sofern es die Wassertiefen zulassen, kann es sinnvoll sein, auch aus dem Fahrwasser hinaus- und wieder hineinzukreuzen, um der Großschifffahrt nicht zu sehr im Weg zu sein. Ihr solltet die Radarberatung von Scharhörn auf Kanal 18 mithören, um mögliche Manöver der großen Pötte frühzeitig mitzubekommen.
5. Die direkte Distanz beträgt 9,6 sm. Durch Kreuzen verlängert sich die Strecke etwa um den Faktor 1,5, so dass ihr mit einer Distanz von 15 sm und einer Fahrzeit von drei Stunden rechnen müsst. Erwartete Ankunftszeit (ETA) ist also 07:00.
6. Diese Linie ist die Basislinie, ab der die drei Seemeilen für die Begrenzung der Seeschifffahrtsstraßen gerechnet werden. Sie hat keine direkte praktische Bedeutung für euch; entscheidend ist die Grenze der Seeschifffahrtsstraßen drei Meilen weiter.
7. In der Seekarte steht nicht weit entfernt die Grundbezeichnung *fS*, also feiner Sand. Dieser ist zum Ankern bestens geeignet.
8. Die grüne Linie begrenzt die *Particularly Sensitive Sea Area* im Wattenmeer. Diese Klassifikation der IMO erleichtert es den Regierungen der angrenzenden Staaten, einschränkende Regelungen zum Schutz des Wattenmeeres zu erlassen (z.B. erweiterte Lotsenpflicht). Ihr dürft trotzdem ankern, sofern nicht laut einer Detailkarte oder laut Bekanntmachungen der Schifffahrtsbehörden das Ankern z.B. wegen brütender Vögel o.ä. verboten ist. Ihr dürft aber nichts ins Wasser einleiten (generell in der Nord- und Ostsee nicht, nach dem MARPOL-Abkommen).