

Revierberichte aus <http://www.yacht.de/>

Bericht: Deutschland - Watt für Inseln!	1
Info: Ostfriesisches Wattenmeer - Watt für Inseln!	2
Bericht: Friesische Inseln - Endstation Sehnsucht	3
Info: Deutschland - Friesische Inseln	5
Bericht: Ostfriesland - Wattenmeer - Insel-Hopping auf Ostfriesisch .	6
Info: Ostfriesland - Wattenmeer - Insel-Hopping auf Ostfriesisch	7
Bericht/Info: Dänemark - Der schöne Schleichweg	8

http://www.yacht.de/yo/yo_revierberichte/powerslave,id,44,no_deid,21.html

Bericht: Deutschland - Watt für Inseln!

Ostfrieslands Küste bietet mehr als nur Watt im Zwölf-Stunden-Takt. Mensch und Landschaft besitzen einen eigenen Charakter. Etwas verschlossen - aber lohnend zu entdecken.

Langsam, sehr langsam dreht das Plattbodenschiff immer wieder Runden im fast leeren Hafen von Juist. Ein Festmacher schleift im Wasser. "Na, die sin scha man unbedarft", ist im typischen Insel-Platt von Deck einer alten Tjalk zu hören. Dort sitzen drei Ostfriesen wie aus der Bierwerbung: mit Pfeife und Mütze, Buddel Bier, Buddel Köm auf dem Tisch. "Jo, jo", kommt der Kommentar von den zwei Beisitzern. "Ob die den Wattbuckel treffen?" heizt Friese Nummer eins die Diskussion an. War da ein Wattbuckel? Ich schaue schnell in die Karte. Tatsächlich. Den hätte ich auch glatt übersehen.

"Jo", kommt jetzt die Antwort zur Wattbuckel-Thematik. Sekunden später nickt die Crew des Plattbodenschiffes nach vorn, als sie den Schlickhaufen trifft. Das ist dem Wortführer einen trockenen Kommentar wert: "Scha, dat ward nu nix mit Soppen inne Kneipe heut' abend, da geht der Schlick bis zur Halskrause." "Jo, jo", stimmen die Mitfriesen zu.

Zwei Gesichter Ostfrieslands. Angesichts des einen, des typischen Menschenschlags, können wir uns ein Grinsen nicht verkneifen. Das andere lernt gerade die Plattbodencrew kennen, der unser Mitgefühl gilt. Auf Schiet zu sitzen gehört im Wattenmeer zwischen den Ostfriesischen Inseln einfach dazu. Uns hatte es gleich am ersten Tag erwischt. Mitten im Wattfahrwasser zwischen Weser und Jade einen Moment die Pricken aus den Augen gelassen - und schon verbrachten wir die erste Nacht trockengefallen. Zeit zum Wattwandern und Ausspannen.

Unser ostfriesisches Inselhopping beginnt an der blauen Balje. Das Seegatt zwischen Wangerooge und Minsener Oog ist unser Tor zum Wattenmeer zwischen den Inseln von Wangerooge bis Borkum. Die Tücken der Gatten mit ihrem Düseneffekt spüre ich an der Pinne: Dreimal muß ich den Kurs korrigieren, um den Stromversatz auszugleichen. Robert, der seit vielen Jahren im Revier segelt und mit dessen 7-Meter-Kat wir unterwegs sind, läßt mich machen. Er will sehen, wie ich mit Boot und Revier zurechtkomme. Sorgenfalten und kopfschüttelndes Brummen zeigen an, wenn der Vorhaltewinkel nicht reicht.

Endlich erwischen wir die erste Fahrwassertonne. Eine Halse, und schon fliegen wir mit der Strömung, die mit gut drei Knoten durch das Seegatt rauscht. Spätestens jetzt wird klar, wieviel Wahrheit hinter dem Hinweis auf strombedingte

Änderungen in den Seekarten steckt. Solche Strömung nimmt viel Schlick mit. Der Wind tut mit dem losen Inselfand ein übriges. Das Wattenmeer entsteht durch Wind und See ständig neu.

Deshalb liegen bei Robert Tidenkalender und Karte in praktischen Schutzhüllen ständig an Deck. Ein Blick in denselben zwingt uns auf den Prickenweg. Zu spät, das Wasser reicht nicht mehr bis übers Wattenhoch nach Wangerooge. Der Weg führt genau in den Wind. Segel runter, Motor an und dann sklavisch an den dürren Besen entlang - noch eine Facette Ostfrieslands, die uns auch mit dem flachgehenden Kat nicht erspart bleibt.

Der Hafen ist wie leergefegt. "Am Wochenende wird es hier rappelvoll, da kommen viele Segler aus Bremen und Umgebung hierher", erklärt mein Skipper. Für manche Crew ist Wangerooge auch Absprungs- oder Anknüpfungshafen für Törn gen Ostsee oder Holland. Ein Durchgangshafen. Trotzdem: Ein Spaziergang zum historischen Westturm, der einst als Ansteuerungshilfe gebaut wurde, oder eine Fahrt mit der Inselbahn zum Ort lohnt.

Uns zieht es aber weiter - Wasser ist noch genug da, und auf Spiekeroog lockt der Ort in Fußmarschnähe des Hafens. Das Timing ist perfekt: Als wir mit Aufklaren fertig sind, bewegt sich der Rumpf schon nicht mehr unter unseren Schritten. Sanft ist "Catalyst" in den tiefen Schlick gesunken. Der würde auch den Kiel einer Yacht schlucken.

Spiekeroog bietet noch den Charme eines Friesendorfes wie keine andere der Inseln. Geduckte, tiefgezogene Reetdachhäuser unter schützenden Linden, dazwischen von Hecken gesäumte, verschlungene Fußwege. Auf ihnen tummelt sich die "Spiekerooger Klientel", wie es mir Robert angekündigt hat. Junge Leute in Grüppchen, anhand der riesigen Ferngläser und Tagesrucksäcke als ornithologisch interessiert zu erkennen. Daß Spiekeroog natürlich auch Bade- und Kurort ist, spürt man hier nicht so wie auf den anderen Inseln. Dafür lassen die Grabsteine auf dem Friedhof neben der ältesten Inselkirche Ostfrieslands keinen Zweifel an der Tradition: "Dem Retter von 56 Schiffbrüchigen, gewidmet von den Badegästen", steht verwittert auf einem Stein.

Der nächste Segeltag beginnt überraschend. "Fahrt ihr gleich raus?" fragt uns eine junge Frau. Wir nicken. "Könnt ihr mich mitnehmen? Ich will zu meinem Mann, der segelt draußen mit unserer Schulklasse. Bin leider zu spät dran." Hier werden die Dinge geradlinig angepackt: Ihr habt ein Boot, fahrt in meine Richtung, also komm' ich doch einfach mit. Gefällt uns. Wir starten zum Taxi-Törn.

Die Lehrerin erklärt, daß die Schüler keineswegs die Schule schwänzen, um zu segeln: "Auf Spiekeroog gehört der Segelschein fest zum Lehrplan." Beneidenswert. Mit dem

schnellen "Catalyst" ist der Jollenkreuzer rasch gefunden, die Lehrerin übergesetzt. Allgemeines Winken, dann heißt es für uns Kurs auf Langeoog.

"Wo kommen eigentlich immer die ganzen Kutter her?" frage ich mich auf dem Weg zum nächsten Wattfahrwasser. Überall trifft man die knuffigen Kisten: Netze unten auf Grund, Netze halb im Wasser zum Spülen, mit dampfendem Heck vom Krabbenkochen oder mit Touristen zum Erlebnisfischen. Wir sind unter Kuttern. Unmißverständlich zeigt uns einer der Kapitäne, daß wir als Lustskipper doch bitte nicht im Weg sein sollen: Stur fährt er uns fast über den Haufen, obwohl keine Netze unten sind. Erst die Arbeit, dann das Vergnügen. Wir segeln künftig Bogen um die Kutter.

Das ist mit dem schnellen Kat kein Problem. Selbst am Wind fahren wir oft noch mit sechs bis acht Knoten. Das Steuern ist für mich als eingefleischten Einrumpfsegler gewöhnungsbedürftig: Es gibt keinen Ruderdruck, der Rückschlüsse auf die Höhe zuläßt; durch die Wende muß man den Kat mit Schwung prügeln oder kurz die Fock backstehen lassen. Robert beschränkt sich mir gegenüber auf die nötigsten Anweisungen: "Schmeiß ihn nicht um!" Learning by doing. So macht es Spaß. Nur eins soll ich wissen: "Wenn die Hecksee plötzlich hochzischt, sitzen wir gleich auf Schiet."

Die Rauschefahrt endet im Hafen von Langeoog. Pünktlich zum Anleger geht ein Gewitterregen nieder, wir flüchten in die Hafenkneipe und kommen mit der Wirtin ins Gespräch. Welche der Inseln ihr als Einheimische denn am besten gefällt, wollen wir von ihr wissen. "Schwer zu sagen, ich war ja bisher nur auf Langeoog und einmal auf Wangerooge." Wir stutzen, können das nicht glauben. "Na, da muß man entweder mit der Fähre rüber oder fliegen. Mit der Fähre fahre ich nur, wenn es sein muß, zum Festland, und Fliegen in den kleinen Wackelkisten - kommt gar nicht in Frage. Aber was sollen die anderen Inseln schon haben, was wir nicht haben?" Wie provinziell, könnte man denken, doch das nette Lächeln und die offene Art unterstreichen: Gelassenheit ist eine ostfriesische Grundtugend.

Als der Regen nachläßt, geht es mit der knallbunten Inselbahn in den Ort. Mit Ausnahme von Norderney gibt es auf keiner der Inseln Autos. Deshalb scheinen beim Stadtbummel die Uhren irgendwie wohltuend langsamer zu ticken. Wir entscheiden uns für die Fahrt mit einer Pferdekutsche, dem angemessenen Verkehrsmittel auf den Inseln, neben den allgegenwärtigen Fahrrädern. Die Tour endet vor dem großen Wasserturm, der in den zehn bis zwanzig Meter hohen Dünen im Ostteil der Insel steht. Ein guter Platz für den Schlummertrunk mit Meeresblick.

Am nächsten Morgen geht der erste Blick in den stahlblauen Himmel: Der Wind hat gedreht, Spi-Wetter! Also Frühstück im Schnelldurchgang, dann raus und hoch mit der Blase. Beim Kat ein Kinderspiel, sie fliegt ohne Spibaum weit vor dem Vorstag. "Catalyst" kommt ins Laufen. Zwölf, dreizehn Knoten zeigt das GPS. Baltrum fliegt vorbei. Auf Sandbänken an der Ostspitze von Norderney liegen faul Robben. Ab und zu guckt auch mal eine vor dem Kat aus dem Wasser, um zu sehen, was da Buntes angezischt kommt. Wir haben Glück: Es ist Hochwasser, wir müssen nicht jeden Schlenker des Prickenweges mitmachen, die Rauschefahrt geht bis vor die Einfahrt nach Norderney.

Der Hafen ist der größte der Inseln, und dank regelmäßiger Baggerarbeiten fällt er nicht trocken. Ein Nachteil sind die weiten Fußwege, die die abgeschiedene Lage im Hafenbecken mit sich bringt. Doch damit soll bald Schluß sein. Der Yachthafen soll an den Stegen neue Sanitäranlagen und Clubräume mit Restaurant, Kiosk und Fahrradverleih bekommen.

Mit dem Drahtesel kann man bequem die alte Bäderstadt erradeln. An der quirligen Kurpromenade ist zwar nur abschnittsweise die klassische Bäderarchitektur vergangener Tage zu sehen, doch sie zu suchen lohnt. Der Hauch des Mondänen vergangener Jahre läßt sich erahnen. Mit dem beschaulichen Charme der Nachbarinseln ist es allerdings in Norderney vorbei: Der Autoverkehr irritiert den jetzt fahrrad- und pferdegewohnten Segler, in der Innenstadt herrscht bunter Touristen- und Kurgast-Trubel. Abgekämpft und mit wunden Füßen fallen wir abends in die Kojen - aber mit Vorfreude: Morgen steht Juist, die heimliche Perle der Inseln, wie Robert verspricht, auf dem Programm.

"Moin. Zum Frühstück gibt's eine ostfriesische Spezialität", begrüßt er mich anderntags. Ich ahne Schlimmes, und tatsächlich: gepulte Krabben frisch vom Kutter. Mit Rührei direkt nach dem Aufstehen zu deftig für mich Nichtfriesen. Als wir wenig später die Hafenausfahrt passieren, geht der Spi wieder hoch. Doch der Wind legt sich auf halbem Weg, und der blaue Himmel weicht diesiger Bewölkung. Unter Motor laufen wir in Juist ein und machen neben einer schönen alten Tjalk im Fährhafen fest. Der schmale, idyllische Yachthafen ist nur für kleinere, flachgehende Boote geeignet. Eine Alternative: trockenfallen. Einige Jollenkreuzer machen es rechts vom Hafen vor. Über das Sandwatt kommt man abends übrigens problemlos zur Kneipe.

Robert hat nicht zuviel versprochen, Juist ist eine Schönheit. Die Innenstadt mit ihren rotbraunen Klinker- und Fachwerkhäusern und den Pferdekutschen versetzt zurück in vergangene Tage. Abseits in den Dünen verstreut findet man wunderschöne alte reetgedeckte Anwesen. Direkt hinter dem endlosen Badestrand liegen viele Bars, Kneipen und Restaurants, die abends zu pulsierendem Leben erwachen. Daß hier trotzdem ostfriesische Originale leben, erfahre ich auf dem Weg zum Bäcker am Morgen vor der Abreise: An der Ecke begegnet mir eine Kutsche. Mit den Worten "So, Barney, jetzt nicht die Kurve schneiden, sonst triffst du wieder einen Touristen", versucht der Kutscher, möglichst weit außen um die Kurve zu kommen. Das Pferd zieht mit dem Kopf in Richtung Kurvenmitte; der Friese zerrt am Zügel. So kämpfen die beiden Dickschädel bis kurz vor der Kurve. Dann wird es dem Gaul zu bunt: Den Kopf starr nach vorn, läuft es geradeaus auf die Wiese. Wie der Herr, so's Gescherr.

http://www.yacht.de/yo/yo_revierinfos/powerslave,id,17,nodeid,22.html

Info: Ostfriesisches Wattenmeer - Watt für Inseln!

Segeln im Watt

Gute Törnplanung beginnt mit den Gezeiten. Sie werden durch Mondphasen und Windlagen beeinflusst. Vollmond oder Neumond bringt höheres Hochwasser und niedrigeres Niedrigwasser, Halbmond dagegen niedrigeres Hochwasser und höheres Niedrigwasser. Wind ab etwa 5 Beaufort aus westlichen und nordwestlichen Richtungen drückt das Wasser ins Wattenmeer, der Wasserstand steigt um bis zu 50 Zentimeter. Ostwindlagen haben den gegenteiligen Effekt. Abweichende Wasserstände werden in vielen Seewetterberichten angesagt. Mit Hilfe des Tidenkalenders gilt es, den Wasserstand zu berechnen - besonders wenn man ein Wattenhoch querern will. Da die Tide schon wenige Seemeilen vom eigenen Standort entfernt zu einem anderen Zeitpunkt eintrifft, sollte man dies sehr sorgfältig tun.

Zwei Grundregeln

Querern Sie ein Wattenhoch nur bei steigendem Wasser, und rechnen Sie immer 50 Zentimeter Reserve unter dem Kiel ein! Das ist besonders wichtig, weil sich die Wassertiefen

vielerorts ständig verändern. Als nächstes kommt die Stromberechnung: Mit dem Stromatlas des BSH läßt sich voraussehen, wann es wo wie stark strömt. Vor allem sind Stromeffekte in den Seegatten (die "Durchfahrten" zwischen den Inseln), Prielen und an den Inselspitzen zu berücksichtigen. Bei starkem Westwind und wenn der Strom gegen den Wind läuft, sind viele Gatten wegen Seegangs nicht passierbar! Kielschiffeigner sollten sich von den vielen Flachs nicht schrecken lassen: Wenn auch für sie vor und nach Hochwasser weniger Zeit zur Verfügung steht, sind doch die meisten Teile des Watts für sie befahrbar. Das Trockenfallen ist in vielen Häfen unproblematisch: Der Kiel versinkt im Schlick. Im Sandwatt braucht man dazu Wattstützen.

Tips für den Hafentag

Wangerooge: Der alte Leuchtturm kann bestiegen werden. Spiekeroog: Muschelmuseum mit Stücken aus aller Welt in den Dünen am Nordufer. Neuharlingersiel: Buddelschiffmuseum. **Langeoog:** Schiffahrtsmuseum, Meierei (Café im Ostteil der Insel), für eine Inselradtour geeignet. **Norderney:** Nationalpark-Haus am Hafen. **Juist:** Küstenmuseum. **Borkum:** Auf den Spuren der Walfänger im Heimatmuseum, Zäune aus Walknochen im alten Ortskern.

Bücher und Karten

Unverzichtbar: neuester Sportbootkartensatz (D 3015) des **BSH** und Tidenkalender; Jan Werner: Nordseeküste, Teil 1", 58 Mark; Werner Kumm: Gezeitenkunde", 19,80 Mark; Kaufeld, Bauer, Dittmer: Wetter der Nord- und Ostsee", 19, 80 Mark, alle **Delius Klasing**. Nautischer Almanach Nordsee", Edition Maritim, 88 Mark.

Naturschutz

Große Flächen des Reviers sind Schutzzonen oder Sperrzonen des Nationalparks Wattenmeer. Relevant ist vor allem Zone 1 (Ruhezone). Sie darf nur von drei Stunden vor bis drei Stunden nach dem Hochwasser befahren werden. Ausnahme sind Fahrwasser (auch Prickenwege). Trockenfallen ist also verboten! Die Sperrgebiete für Robben oder Vögel sind in die Seekarten eingetragen.

http://www.yacht.de/yo/yo_revierberichte/powerslave,id,37,no deid,21.html

Bericht: Friesische Inseln - Endstation Sehnsucht

Hier ist Segeln noch eine Herausforderung. Und das Meer nicht immer da, wo es eben noch war. Vielleicht zieht es sommers deshalb immer mehr Crews ins Watt

Auf der Elbe zwischen Hamburg und Cuxhaven: Ein Segelschiff verlässt das Fahrwasser, wird vorsichtig in Richtung Ufer dirigiert. Der Skipper steuert konzentriert, den Blick aufs Echolot geheftet. Dann rasselt die Ankerkette. Das Boot legt sich in den Strom, schwebt mit ablaufendem Wasser langsam auf den Grund. Zwei Kiele kommen zum Vorschein, halten den Rumpf in der Waage. Dort, wo eben noch Wasser war, stochern bald Seevögel im Watt nach Krebsen und Würmern. Teatime für Skipper und Crew. Danach Hosenbeine hochgekrempt, die Badeleiter heruntergeklappt - alles klar zum Landgang am Kalbsand.

Segeln im Gezeiten-Revier ist anders, eine völlig andere Welt. Der Wochenendrummel in überfüllten Häfen, Liegen im Päckchen, all das, was für den Ostseeskipper zur Tagesordnung gehört, scheint endlos weit weg. Man hat Zeit, man muss sie haben. Denn die Tide bestimmt den Segeltakt, der Strom die Route. Im Mündungstrichter der Elbe hat die



Nordsee die Regie übernommen, macht ihren gewaltigen Einfluss unter dem Boot geltend. Abkürzungen und Ungeduld haben hier und draußen im Wattenmeer schon manchen das Schiff gekostet. Das Meer ist wild, verlangt Mensch und Material einiges ab. Und übt dennoch eine magische Anziehungskraft aus.

Jenem herben Charme sind auch Frederika Hoffmann und Karlo Hardtmann erlegen. Mit ihrem Kimmkieler "Bonny", einer Leisure 23SL, befahren sie die Ostfriesischen und die Nordfriesischen Inseln. Zwei Reviere zwischen Nordsee und Wattenmeer, die eine gute Vorbereitung fordern und eine sichere Hand. Die kleine Leisure - unter Deck ein wahres Raumwunder - ist für die Region schlichtweg ideal: 80 Zentimeter Tiefgang und zwei Kiele für eine gute Lage im Watt.

Wenn Frederika und Karlo auf Törn gehen zu den Ostfriesischen Inseln, ist die Insel Neuwerk - Hamburgs fernster Stadtteil - im Süden der Elbmündung oft das erste Ziel. Der Strom zieht das Boot aus der Elbe, nach und nach verschmelzen Cuxhavens hohe Bauten mit dem Horizont. Containerschiffe beschleunigen ihre Fahrt. Zwischen Tonne 15 und 13 biegt "Bonny" in das Elbe-Neuwerk-Fahrwasser ein, ankert geschützt vor dem Schwell der Großschiffahrt, bis die Ebbwelle an Kraft verliert. Nach und nach werden Wattrücken sichtbar, dann kentert der Strom. Jetzt ist der Weg frei für die letzten wenigen Meilen auf dem Prickenweg Richtung Neuwerk. Die robuste Anlegebrücke des Wasser- und Schiffahrtsamtes ist ungeeignet für ein kleines Boot wie "Bonny". Doch ankern lässt sich an dieser Stelle hinter der Steinschüttung, auch wenn der Anker auf dem harten Sandwatt nicht so einfach greifen will. Aber irgendwann packt das Eisen, und am nächsten Morgen steht "Bonny", eingehüllt in eine rosa Nebelwolke, hoch und trocken am Ankerplatz - eine unvergleichliche Nordsee-Idylle.

Wer nicht ankern will und ein kleines Boot hat mit höchstens 80 Zentimeter Tiefgang, findet mit Glück im Bauernhafen im Süden Neuwerks einen gemütlichen Platz. Hafen ist im Grunde schon eine sehr wohlwollende Bezeichnung für die wenigen Liegeplätze. So wie die Festmacher der wenigen Schiffe kreuz und quer über das kleine Becken verlaufen, wirkt das Schlickloch wie zugestrickt. Bei Ostwind kann es für ein paar Tage zur Falle werden. Unweit liegt der Dorfplatz mit dem markanten alten Leuchtturm. Nur einmal am Tag wird hier die beschauliche Stimmung unterbrochen. Bei Niedrigwasser preschen Pferdekuhschen übers Watt, bringen neue Tages-Touristen.

Wangerooge, die erste Ostfriesische Insel, ist von Neuwerk nicht weit. Einmal über den breiten Mündungstrichter von Weser und Jade mit seinen Großschiffahrtstraßen. Kurz nach Hochwasser mit ablaufendem Wasser verlassen die Segler den Ankerplatz, Kurs Westsüdwest. Keine Zeit zum Trödeln, immerhin wollen die Zone-1-Gebiete des Nationalparks Wattenmeer in den ersten drei Stunden nach Hochwasser gequert sein. So will es das Gesetz. Danach führt die Route in tiefere Gewässer, vorbei an dem bekanntesten Leuchtturm der Küste - Roter Sand. Seit 115 Jahren ragt er hier aus dem Meer. 1964 wurde er ausgemustert, bietet im Sommer Platz für Besucher. Nach etwa 25 Seemeilen ist die Ansteuerung Wangerooes erreicht, das Seegatt der Harle im Westen der Insel. Weitere vier Meilen, und "Bonny" liegt im Hafen. Ein Hafen, wie man

ihn auch auf den folgenden Inseln findet. Keine wirklich hübsche Marina, eher eine zweckmäßige Anlegestelle mit hohen Dalben, an denen sich die Schwimmstege im Takt der Tide heben und senken können.

Die Ostfriesischen Inseln: Wie Perlen an einer Schnur reihen sie sich aneinander. Die aus Nordwest heranrollende See hat ihnen ihre typische, längliche Form gegeben, verschiebt ihren sandigen Kern Jahr für Jahr weiter und weiter gen Osten. An der Wattseite liegen die Inselhäfen, seeseitig kilometerlange Strände. Zwischen den Inseln sucht der Gezeitenstrom seinen Weg durch die Seegatten, füllt die großen, dann die kleinen Priele, überspült die weiten Wattflächen, umfließt die Inseln. Wo sich die Fluten treffen, liegt das so genannte Wattenhoch. Nur nahe Hochwasser kann es überquert werden. Setzt der Ebbstrom ein, wird das Wattenhoch zur Wasserscheide.

Kein Seegatt ohne Barre, wie der untiefe Teil der Passage genannt wird. Bei starkem aufländigem Wind bricht sich hier die See, kann Boote verschlingen, deren Skipper arglos sind. Noch schlimmer bei Wind gegen Strom, wenn dort eine steile Welle steht. Eine üble Konstellation, bei Niedrigwasser gar lebensgefährlich. Die Seegatten sind dann unpassierbar. Ein kleines Kielboot wie die "Bonny" kann die Seegatten meiden, kann hinter den Inseln segeln, im Wattenmeer. Frederika und Karlo bummeln von Insel zu Insel. Die Törnplanung ist stets die gleiche: raus aus dem Hafen, quer durch den Hauptpriel, den Wattenberg hinauf, bei Hochwasser das Wattenhoch passieren, auf der anderen Seite hinunter und mit ablaufendem Wasser in den nächsten Hafen. Gerade zwei bis vier Stunden, je nach Distanz, ist "Bonny" täglich unterwegs von einem Ziel zum anderen. Der Strom schiebt immer mit.

So geht es gen Westen: von Wangerooge nach Spiekeroog, Langeoog, Baltrum, Norderney und schließlich nach Juist, der zauberhaftesten Insel Ostfrieslands - wie Frederika und Karlo finden. Südlich des Flughafens lädt dort das Sandwatt zum Trockenfallen ein. Mit Glück gibt's sogar einen Platz im kleinen Hafen, dessen weicher Schlick allerdings nicht ohne Folgen für das Gelcoat bleibt. Er soll sich sogar einfressen, sagen die hiesigen Segler. Im Hafen liegen Boote, die auf den ersten Blick eigentlich nicht hineinpassen. Doch manche Segler sind findig. Wie der Eigner einer Jeanneau 37, der seinem Schiff einen hydraulischen Kiel verpasste, mit dem sich der Tiefgang auf 75 Zentimeter reduzieren lässt. So löst man Probleme.

Juist hat was. Auf der Insel gibt es keine Autos, nur Pferdekutschen. Eine friedliche Stimmung liegt über dem Ort, nicht nur, wenn nachmittags das Kurorchester aufspielt und die Gäste in Korbstühlen ihren Ostfriesentee schlürfen. Es gibt gute Restaurants, frischen Fisch und einen weiten, weißen Strand.

Auch Spiekeroog hat seinen ganz eigenen Charme, erscheint mit seinen liebevoll gestalteten Häuschen, der kleinen Kirche und den Elektroautos wie eine Puppenstube, eigens für die Gäste herausgeputzt. Auf die vom Hufgetrappel der Pferde verwöhnten Besucher wirken die Autos auf Norderney befremdlich und störend.

Nicht minder ungewöhnlich sind die Nordfriesischen Inseln. Noch eine Spur ruhiger, noch uriger. Weit weniger Segler trauen sich in dieses Revier, weiß Karlo, was nicht zuletzt an den erheblichen Distanzen liegen mag. Auch für diesen Törn ist Cuxhaven ein idealer Ausgangspunkt. Bis zum nächsten Hafen, Tümlauer Koog, sind es aber immerhin 40 Seemeilen. Dazwischen liegen Eider, Büsum und Friedrichskoog - allerdings zu weit östlich des Kurses, der direkt nach Norden führt. Sehr frühes Aufstehen und Auslaufen kann also unumgänglich sein.

Einmal das Elbfahrwasser gekreuzt, dann östlich des Großen Vogelsands durchs Lüchterloch geschlüpft, und schon kann der Generalkurs Nord abgesetzt werden, wenn der Wind

mitspielt. Immer wieder tauchen Fahrwassertonnen auf, die Schiffe an die Küste leiten. Bis zu den Süderhever-Tonnen geht die Fahrt, dort beginnt die Ansteuerung der Tümlauer Bucht. Das Zeitfenster zum Ein- und Auslaufen ist klein, eine Stunde vor bis eine Stunde nach Hochwasser. Tümlauer Koog fällt trocken. Und mit ihm die Boote. Im weichen Schlick gehört etwas Glück dazu. Denn wo vorher ein großes Boot lag, wird ein kleineres unweigerlich schief sinken.

Für seine Gäste hält der ruhige Sielhafen einen malerischen Blick auf den rot-weiß geringelten Leuchtturm Westerheversand bereit - eine der markantesten Silhouetten an dieser Küste. Nach St. Peter-Ording, bekannt für seinen breiten Autostrand, führt ein eineinhalbstündiger Fußmarsch. Wer Proviant braucht, darf lange Wege nicht scheuen. Einkaufen im nächsten Supermarkt ist vom Tümlauer Koog aus ein tagesfüllendes Geschäft.

Ein Nordfriesland-Törn fängt hier eigentlich erst richtig an. Denn auf den nächsten Meilen weiter nach Norden zeigen sich die Halligen, vom Meer umspülte Marschinseln, und später in kurzen Abständen die Perlen der Region: Amrum, Föhr und natürlich Sylt.

Die Hallig Langeness könnte das nächste Ziel sein. Wieder eine Tagesreise, gute acht Stunden liegen vor "Bonny" und ihrer Crew. Und erneut ein Spiel mit dem Tidenkalender. Wer Tümlauer Koog erst eine Stunde nach Hochwasser verlässt, hat bei den Halligen weniger Strom gegenan und vor Langeness den Schiebestrom auf seiner Seite. Süderau heißt das tiefe Wasser, das nach Langeness führt. Und zur weit bekannteren Hallig Hooge, die ihr im Süden gegenüberliegt und für Besucher einen kleinen Sielhafen bereithält. An der Südspitze von Langeness lädt neben dem Fähranleger eine kleine Bucht zum Trockenfallen ein. Und die nahe Warft Hilligenley serviert ein zünftiges Abendessen.

Zweifelsfrei größer ist die kulinarische Auswahl in Wyk auf Föhr, das nur einen kurzen Schlag entfernt liegt.

Vorausgesetzt, die Yacht kann den flachen Prickenweg nehmen, der sich von Langeness gen Norden schlängelt und auf halbem Weg in das Hauptfahrwasser der Norderaue mündet. Nur vier Meilen sind es für "Bonny", doch die können aufregend sein. Einige Pricken sind abgeknickt, andere fehlen ganz. Während einer das Echolot beobachtet, muss der andere die Wasserfläche voraus im Auge behalten. Erst später führt die Betonung sicher in den Yacht-, Fähr- und Behördenhafen. Sogar einen Brötchenservice gibt es hier. Wer auf dem Weg durch das Wattenmeer heimischen Komfort vermisst hat, bekommt Gelegenheit zu einem Einkaufsbummel oder Kinobesuch.

Auch die Zeit der langen Schläge ist zunächst vorbei. Mit ablaufendem Wasser nach Amrum kann wie ein Geschenk sein, wenn der Wind mitspielt. Selbst das Navibesteck kann im Schapp bleiben, hier geht es immer den Fähren hinterher.

Gute eineinhalb Stunden dauert die Reise nach Wittdün im Südosten Amrums. Direkt nebeneinander liegen hier der gezeitenunabhängige Behördenhafen, in dem der Seenotrettungskreuzer stationiert ist, und ein Sportboothafen, der trockenfällt. Ein Platz zum Verweilen, denn die Amrumer Mischung aus Strand, Dünen, Kiefernwald und Wattenmeer wirkt verführerisch. Und vor dem Kniepsand ragt das Wrack des gestrandeten Frachters "Pallas" aus dem Meer.

Der Törn gen Norden lässt nur noch eine Steigerung zu: Sylt, die Perle der Nordsee. Einen langen Finger streckt sie Richtung Amrum aus, und dort liegt Hörnum. Der Weg dorthin ist ebenso reizvoll wie das Ziel. Zwischen Amrum und Föhr führt das ausgeprickte Fahrwasser zur Nordspitze Amrums, und dort so nah am Strand entlang, dass man den Spaziergängern die Hand reichen möchte. Zwei Stunden vor Hochwasser haben die Segler Wittdün verlassen, um diese Stelle bei Stillwasser zu passieren. Danach heißt es Richtung West, bis ins Fahrwasser. Abkürzen gilt nicht, auch wenn die nah liegende Südspitze Sylts dazu verführt. Die Wassertiefen

reichen nicht.

So erreicht "Bonny" Hörnum nur gegen den Ebbstrom. Der Hafen ist ein zweckmäßiger Nothafen mit Arbeitsschiffen, einem Seenotkreuzer und Schwimmstegen für Yachten. Doch der Sonnenuntergang am langen Weststrand vor einer nicht enden wollenden Dünenkette könnte kaum malerischer sein. Wer städtisches Flair sucht, muss nach Westerland.

Genug der Wattsegelei. Nicht nur Fäh- und Ausflugsschiffe fahren von Hörnum nach Helgoland, auch für Segler einer kleinen Yacht ist Deutschlands einzige Hochseeinsel mit etwa 35 Seemeilen Entfernung ein Tagesziel. Mit dem Hochwasser segelt "Bonny" durch das Vortrapptief aufs offene Meer, nimmt Kurs auf den Fuselfelsen. Noch eine Weile ist Amrums Leuchtturm zu sehen, dann umgibt nur noch Wasser das Boot. Helgolands Sendemast rückt in den Blick, die erste Landmarke am Horizont.

Üblicherweise ist der große Hafen im Sommer trubelig voll. Börteboote holen die Tagesgäste von den Fähren, schnelle Katamaran-Fähren bringen ihrerseits Scharen von Besuchern, und Segelboote liegen im Päckchen. Bis zum Nachmittag gehört die Insel den Touristen. Doch mit dem Ablegen der letzten Fähre kehrt Ruhe ein, und vom Hochland kann man ihn ganz allein genießen, den weiten Blick über die Nordsee.



http://www.yacht.de/yo/yo_revierinfos/powerslave/id,12,nodeid,22.html

Info: Deutschland - Friesische Inseln

Wetter

Ausführliche Vorhersage für zwölf Stunden und Aussichten für weitere zwölf Stunden sowie Sturm- und Starkwindwarnungen während der Sommermonate jeweils um 7.45, 9.45, 12.45, 16.45, 19.45 Uhr MESZ von den Küstenfunkstellen über UKW auf folgenden Kanälen: Hamburg 27, Elbe-Weser 1 u. 24, Helgoland 86, Borkum 28. Ausführliche Berichte um 1.05, 6.40, 11.05, 21.05 Uhr MESZ über die Mittelwellenfrequenzen des DLF (1269 u. 6190 kHz) und Deutschland Radio (177 kHz u. 6005 kHz).

Häfen und Gebühren

Einfache Hafenanlagen mit soliden Sanitäreinrichtungen. In Ostfriesland liegen Yachten überwiegend an Schwimmstegen, in Nordfriesland fällt man oft trocken. Durchschnittliche Liegegebühr: 1,50 Mark pro Meter pro Nacht.

Nationalpark Wattenmeer

Das Gebiet ist in drei Schutzzonen eingeteilt, die auf den Seekarten gekennzeichnet sind. Zone 1 darf außerhalb des Fahrwassers nur drei Stunden vor bis drei Stunden nach Hochwasser befahren werden. Ankern gilt als Befahren. Die ausgewiesenen Robben- und Vogelschutzgebiete der Zone 1 sind vom 1. April bis 1. Oktober außerhalb des Fahrwassers komplett gesperrt.

Seekarten

1452, 1456, 89, 90, 1412, 106, 107.

Literatur

"Nordseeküste I - Cuxhaven bis Den Helder" und "Nordseeküste II - Elbe bis Sylt" von Jan Werner (Delius Klasing Verlag). Zum Schmökern: "Das Rätsel der Sandbank" von Erskine Childers (Diogenes), "Tödliches Watt" von Sam Llewellyn (Ullstein).

Mehr Infos in der YACHT

Mit dem Trimaran durchs nordfriesische Wattenmeer (14/95); "Weltumsegler im Wattenmeer" (15/97); "Ostfriesland: Watt für Inseln" (17/98); Rätsel der Sandbank: "Reise nach Phantasia Land" (25/00).

Internet

Auf der Seite www.bsh.de gibt es unter "Meereskundliche Dienste" Gezeiten- und Strömungsvoraberechnungen. Ein Klick auf "Baden+Meer" führt zur Wasserstandsvorhersage für das gesamte Gebiet. Die Seite wird ständig aktualisiert. Unter Aktuelles/Allg. Info gibt es die Broschüre "Sicherheit im See- und Küstenbereich" zum Downloaden.

Roter Sand

Auf dem ausrangierten Leuchtturm steht im Juli und August ein Zimmer für sechs Gäste zur Verfügung. Die Warteliste ist lang, eine Übernachtung kostet pro Person stolze 600 Mark. Infos: Förderverein "Rettet den Leuchtturm Roter Sand", Tel. 0471/49076.

http://www.yacht.de/yo/yo_revierberichte/powerslave,id,125,nodeid,21.html

Bericht: Ostfriesland - Wattenmeer - Insel-Hopping auf Ostfriesisch

Seegatten und Sielhäfen, Priele und Sände, dazu der stete Wechsel der Gezeiten: Das Wattenmeer ist eine einzigartige Wasserlandschaft - und ein faszinierendes Segelrevier

Wild zerrt die Ansteuerungstonne Otzumer Balje an ihrer Kette. Bei auflaufender Tide rennt der Strom mit dem Wind um die Wette durch die Enge zwischen Langeoog und Spiekeroog. Wir sind mittendrin im Seegatt. Voraus schieben graugrüne Wellenberge nach Südost. Am Horizont dunkle Wolken, die der Sonne kaum eine Chance lassen. Brechen einzelne Strahlen doch einmal durch, dann ist es, als ob die triste Wasserlandschaft explodiert. In solchen Momenten verwandelt sich das Meer in flüssiges Silber.

"In einer halben Stunde ist hier die Hölle los. Dann kentert der Strom", ruft uns Volker Reineke zu. Trotz des Chaos ringsum bleibt er gelassen. Genau deshalb ist der Segellehrer aus Wilhelmshaven mit an Bord: Als Lebensversicherung für Sören und mich, zwei Ostseesegler, die das ostfriesische Watt per Boot erkunden und dabei nicht gleich wegen falscher Tidentaktik auf dem nächstbesten Wattenhoch sitzen bleiben wollen.

"Ab 5 Beaufort verwandelt die Konstellation Strom gegen Wind zuvor ruhiges Wasser in raue See. Wehe, wer sich dann zwischen die Inseln wagt", lehrt uns Reineke gute Seemannschaft. Der Mann weiß, wovon er spricht. Seit über 30 Jahren segelt er zwischen Elbmündung und Ems und hat auch in der Antarktis, Karibik und im Mittelmeer Erfahrung gesammelt.

Mitsegler Sören starrt derweil gebannt durchs Fernglas: Zu beiden Seiten brechen sich querab die Wellen auf Robbenplate und Süderriff. Harte Sände, die bereits so manches Boot nebst Mannschaft aus voller Fahrt ins nautische Nirwana beförderten. Selbst bei moderaten Wetterverhältnissen sind hier die Wellen hoch, und die Strömung ist bis zu 4,5 Knoten stark.

Das Getöse der Brecher ist die Abschiedsmusik der Nordsee, die wir nun hinter uns lassen. Wir sind gespannt, mit welchen Tönen uns das Watt empfängt. "Bei der nächsten Tonne ist der Druck raus." Volker Reineke zeigt auf eine mehrere Kabellängen voraus liegende Fahrwassermarkierung. Und tatsächlich: Keine zehn Minuten später segeln wir mit viel Speed durch ruhiges glattes Wasser um die Südwestspitze von Spiekeroog.

Der Vorhang hebt sich für eine neue Vorstellung: Weit, still und friedlich breitet sich die Wasserlandschaft aus. Wie Äderchen in einem Riesenorganismus schlängeln sich Priele zu den tieferen Baljen. Hell leuchten weiße Sandbänke, darauf die Silhouetten Tausender Seevögel. Formen und Farben scheinen reduziert auf das Wesentliche, angepasst an den Strom der Gezeiten. Unwillkürlich kommen einem die Zeilen Theodor Storms in den Sinn:

» Ans Haff nun fliegt die Möwe, / Und Dämmerung bricht herein; / Über den feuchten Watten / Spiegelt der Abendschein. / Graues Geflügel huschte / Neben dem Wasser her; / Wie Träume liegen die Inseln / Im Nebel auf dem Meer. / Ich höre des gärenden Schlammes / Geheimnisvollen Ton, / Einsame Vogelrufe - so war es immer schon. / Noch einmal schauert leise / und schweiget dann der Wind; / Vernehmlich werden die Stimmen, / Die über der Tiefe sind. «

Der Ebbstrom hat bereits eingesetzt, als wir den Leitdamm von Neuharlingersiel an Steuerbord haben. Im Innenhafen

des kleinen Küstenortes gehen wir an einem Kutter längsseits. Der Fischer hat keine Einwände, erst recht nicht, als wir ihm zum Dank ein Bier über die Reling reichen. Für die meisten Segler, die wir im kleinen Clubhafen treffen, ist das Wattenmeer ihr Heimatrevier. Sie segeln hier, weil sie an dieser Küste leben. Zum Auswärtsspiel ins ostfriesische Salzwasserstadion finden nur wenige Crews. Lange Anreise, schwierige Törnplanung im Tidenrevier und schnell umschlagende Wetterlagen verbunden mit Starkwind, so die gängigen Vorurteile von Mittelmeer-, Ostsee- und Binnenseglern. Wenn überhaupt Nordsee, dann höchstens ins tiefe Wasser, nach Helgoland zum Beispiel.

Das war lange auch unsere Devise. Doch irgendwann, hoch oben auf dem roten Felsen stehend, riskierten wir eines Nachts den Blick über den Tellerrand - und sahen das weit tragende rote Feuer von Wangerooge. Die Neugier auf ein neues Revier war erwacht. Nun sind wir hier.

Den Törnplan bestimmt die Tide. Leider, denn um sechs Uhr in der Frühe ist Hochwasser. "Also zwei Stunden vorher ablegen, damit wir rechtzeitig am Wattenhoch sind." Auf Geheiß unseres Revierführers kreuzen wir noch im Dunkeln bei 6 Windstärken aus dem engen Prickenweg von Neuharlingersiel. "Die Maschine ist viel zu laut, da stören wir ja die Vögel", sagt Volker Reineke und grinst bloß. Die Steuerleute der auslaufenden Fischkutter finden es weniger lustig und beobachten mürrisch unsere kurzen Schläge vor ihrem Bug.

In der nördlichen Schillbalje vor Spiekeroog können wir endlich abfallen und Kurs West steuern. Zumindest theoretisch, denn weit kommen wir nicht. "Wir sitzen fest!", ruft Sören und hält verdutzt die jetzt nutzlose Pinne in der Hand. Nach einer sanften Bremsung stehen wir nur wenige Meter neben einer Pricke im Wattfahrwasser. "Warum werden denn die Bäume überhaupt eingepflanzt, ist doch viel zu flach hier", schimpft der verhinderte Steuermann. "Segel runter, dann können wir in Ruhe frühstücken", freut sich dagegen Kapitän Reineke und stellt den Kessel auf den Kocher. "Kein Grund zur Panik, das Wasser ist bloß noch nicht weit genug aufgelaufen."

In der Seekarte ist eine unterstrichene Eins eingetragen, also sitzen wir auf einem Schlickberg von einem Meter Höhe. Bei Hochwasser packt die Tide etwa zwei Meter Wasser drauf. Bis es so weit ist, vertreiben wir uns die Zeit mit Baden, Essen und Schlafen. Wenn das Wasser fehlt, braucht man im Watt eben vor allem eines: Geduld.

Und was für ein Schiff benötigen wir für einen Wattentörn? Die Frage hatten wir vor unserer Abreise einigen ortskundigen Skippern gestellt. Die Antworten fielen eindeutig aus: Weniger ist mehr, bezogen auf den Tiefgang. Allerdings: Jede Konstruktion hat ihre Vor- und Nachteile. Mit plattem Boden oder Kimmkiel ist schlecht kreuzen, viel Tiefgang bedeutet dagegen weniger Bewegungsspielraum. Kielschwerter kommen den Anforderungen schon am nächsten. Doch wer halbwegs segeln und rechnen kann, wird im Watt mit fast jedem Boot, das weniger als zwei Meter unter Wasser ragt, auf seine Kosten kommen.

Die Revierfürsten sollten Recht behalten. Unsere Marieholm 26, ein Langkieler mit 1,24 Meter Tiefgang, ist gut zu handhaben. Kursstabilität und der sehr günstige Winkel am Wind bei reichlich Knoten auf der Logge machen aus der skandinavischen Schärenkonstruktion einen richtig guten Wattwanderer.

Als wir abends Norderney erreichen, sind drei Wattenhochs erklommen. Kuriose Erfahrung: Beim Einsetzen der Flut schiebt der Strom Richtung Untiefe, dahinter jedoch kommt er uns entgegen. "Das Wasser wird zwischen den Inseln ins Watt gedrückt und trifft hinter ihnen wieder aufeinander",

erklärt uns Volker Reineke das Phänomen. Und weiter: "Am Wattenhoch ist die Strömung daher nahezu null." Im Hafen von Norderney findet der Schlickrutscher-Schnellkurs ein Ende. Stattdessen zitiert der Skipper, kaum sind die Leinen fest, was der ehemalige Dauerkurgast Heinrich Heine über die Insulaner dachte:

»Meistens blutarm und vom Fischfang lebend, ? wohlverwahrt in wollenen Jacken, herumkauern und einen Tee trinken, der sich von gekochtem Seewasser nur durch den Namen unterscheidet, und eine Sprache schwatzen, wovon kaum begreiflich scheint, wie es ihnen selber möglich ist, sie zu verstehen.«

Für den Anlegeschluck bleiben wir an Bord. Doch zum Glück liefert Sören Gedächtnis genug Grund für einen Landgang: "Hier liege ich vor aller Welt verborgen; ich blicke auf die schäumende See hinaus - und davor auf eines der hinreißendsten Weibsbilder!" Das habe seinerzeit der Kanzler, also der Eiserne, 1844 in einem Brief von Norderney nach Berlin geschrieben.

Die Inselstadt Norderney ist Kontrastprogramm zur Naturerfahrung im Watt. Schon 1800 fand sich hier der europäische Adel ein, und im Laufe der Jahre wuchs die Inselmetropole mit ihrer Fin-de-Siècle-Atmosphäre zum größten Seebad der Region heran. Was der Blande Hans davon verschonte, zerstörten Mitte des letzten Jahrhunderts profitorientierte Planer. Das Uferpanorama ist übersät mit Zweckbauten, wie sie an jeder Schnellstraße im Binnenland zu sehen sind. In dieses Bild passen auch die Autos, die mit der großen Fähre vom Festland kommen. Dieses Schicksal haben sich die Schwesterinseln erspart.

Dennoch: Bei Spaziergängen auf der Uferpromenade und in den Naturschutzgebieten, die fast die gesamte Inselhälfte einnehmen, geht der Charme der "Königin der Nordsee", wie es in einer Eigenwerbung heißt, auch an uns Naturfreaks nicht spurlos vorbei. Früh am nächsten Morgen lassen wir trotzdem die Marienhöhe, einst Wirkungsstätte des Dichters Heine und heute beliebtes Caféhaus, im Kielwasser zurück.

Die Uferbefestigungen an den Inseln und längs der Küste sind Bollwerke gegen Brandung und Sturm. Buhnen und Deiche, dazu mächtige Spundwände aus Stahl sowie breite Betonkajen trotzen dem anstürmenden Wasser. "Klarmachen zum Anlegen an einer Großbaustelle", witzelt denn auch Sören beim Einlaufen in einen Sielhafen an der Küste. Im Vergleich zu den romantischen Fischerorten in Dänemark würden einige der friesischen Häfen wirklich keinen Schönheitswettbewerb gewinnen.

Dafür hat das Revier andere Vorzüge. "Niemand wird seekrank, die Entfernungen sind gering, und Trockenfallen ist immer noch ein einmaliges Erlebnis", schwärmt etwa Jürgen Brenner, der in Hooksiel die Firma Yachtcharter Nordsee betreibt. Das bestätigt auch Paul Börnack, der Vizevorsitzende des niedersächsischen Segler-Verbands. Immerhin 44 Vereine gebe es zwischen Jade und Ems. "Gäste finden immer irgendwo Platz, auch wenn im Sommer die Häfen zunehmend voller werden, weil immer mehr Auswärtige das Revier erkunden", berichtet er.

Auf unserem Törn wird es zum ersten Mal brenzlich. Das Boot sitzt mal wieder fest, und das Wasser läuft munter ab. Zwar ist keine Gefahr in Verzug, aber uns droht eine schräge Nacht hoch oben an der Prielkante im Juister Wattfahrwasser. Das Schraubenwasser der "Frisia"-Fähre hatte am Prickenweg geschaufelt und den Sand rechts und links der Rinne aufgehäuft. Wir müssen rasch zurück in die schmale Spur, doch der Motor ist zu schwach. Statt vier Pferdestärken drücken deshalb zwei nackte keuchende Segler den Langkieler auf Kurs. Mit dem letzten Wasser kommen wir schließlich doch noch in den Hafen, und ein

einheimisches Boot an der Kaje signalisiert durch aushängende Fender seine Gastfreundschaft.

"Juist ist die urwüchsigste der sieben ostfriesischen Inseln. Wir brauchen keine Buhnen und Mauern. Sandbänke und der weite Strand schützen uns vor der See", erzählt uns der Skipper später. Weit und unberührt sind die Sandflächen der 17 Kilometer langen und etwa 500 Meter breiten Insel, davor die Dünen und ein Grünstreifen geduckter Büsche. Die Straßen zwischen den roten Ziegelhäusern sind fast den ganzen Tag wie ausgestorben. Erst wenn das Horn der Fähre ertönt, drängen plötzlich Heerscharen Fußgänger, Fahrräder und Pferdekutschen durch das verschlafene Nest hinunter zum Hafen.

Wir laufen anderntags aus, hinter der Fähre her durch das schmale Fahrwasser. Als das weiße Ungetüm Richtung Norddeich abdreht, steuern wir in Richtung offene See. Unser Urlaub ist zu Ende. Salzig begrüßt uns im Seegatt die Nordsee, und ganz Seemann schauen wir nicht zurück. Das müssen wir auch nicht, denn das Watt mit seiner ganzen Eigentümlichkeit hat sich längst tief in unser Gedächtnis eingegraben.

http://www.yacht.de/yo/yo_revierinfos/powerslave,id,93,nodeid,22.html

Info: Ostfriesland - Wattenmeer - Insel-Hopping auf Ostfriesisch

Charter

Wir waren mit Volker Reineke von der Segelschule Wilhelmshaven unterwegs. Kontakt: Banter Deich 16, 26382 Wilhelmshaven, Tel. 04421/994214. Vercharterer im Revier sind u. a.: Logemann Yachting, Bremen, Tel. 0421/3469-650, www.logemann-yachting.de; Charter Zentrum Nordsee, Tel. 04425/1760, www.charter-nordsee.de; Jürgen Brenner Yachtcharter, Oldenburg, Tel. 0441/26151; www.yachtcharter-nordsee.de.

Ausrüstung

Plattbodenschiffe, Kimmkieler oder Kielschwerter sind empfehlenswert. Denn für Kielyachten mit 1,80 Meter Tiefgang sind die Passierzeiten der Wattenhochs auf kurze Zeit beschränkt, viele schöne "Abkürzungen" werden unmöglich. Zum Trockenfallen Wattstützen mitnehmen. Erforderlich ist zudem stabiles Ankergeschirr mit Kettenvorlauf. Reffen sollte sicher beherrscht werden, die Sturmfock ist obligatorisch.

Wind & Wetter

Die Nordsee liegt in der Westwinddrift, nordatlantische Tiefs, die am Azorenhoch nördlich vorbei müssen, ziehen über sie hinweg. Folge: häufig wechselndes und windiges bis stürmisches Wetter. Der Wind dreht auf Südwest, wenn ein Tief von den britischen Inseln naht. Nach Durchzug einer Warmfront mit Regen und einer Kaltfront mit Schauern springt er meist auf Nordwest, es wird klar und kühl. Im Frühjahr und Herbst häufig Nebel. Vorhersagen: German Bight Traffic (Kanal 80, h+0), Jade Traffic (Kanal 63 und 20, h+10), Elbe-Weser Radio (Kanal 24 und 01, 9.45, 12.45 und 16.45 Uhr), Ems Traffic (Kanal 18, h+50).

Navigation

Neben dem Wind bestimmen Ebbe und Flut den Törnplan. Eine Gezeit dauert zirka zwölf Stunden. Bei Voll- und Neumond ist der Tidenhub größer (Springtide), bei Halbmond verringert er sich (Nipptide). Die Tiefenangaben in der Seekarte beziehen sich auf das Kartennull, das an der Deutschen Nordseeküste sowie auf Ems und Jade dem örtlichen mittleren Springniedrigwasser (MSpNW) entspricht. Unterstrichene Tiefenangaben fallen bei Niedrigwasser trocken; sie müssen bei der Berechnung vom Wasserstand

abgezogen werden. Alle anderen Angaben können zu den vorhergesagten Wasserständen addiert werden.
 Wasserstandsvorhersagen: Weser Traffic (Kanal 22, h+30), Jade Traffic (Kanal 63 und 20, h+10), Ems Traffic (Kanal 18, h+50), Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (Tel. 01905/76601605, www.bsh.de). Ab etwa 5 Beaufort Wind aus Ost nimmt der Wasserstand um 0,5 Meter ab, bei Südwestwind steigt er um 0,25 Meter, bei West- bis Nordwestwind um 0,5 Meter. In den Seegatten betragen die Stromgeschwindigkeiten bis zu 3,5 Knoten, vor den Inseln im Seerevier um 1,6 Knoten bei halber Springtide. In den Prielen und Baljen werden 2,5 bis 3,5 Knoten gemessen. Gefährlich kann die Situation bei viel Wind gegen Strom werden. Dann baut sich eine hohe und kurze Welle auf, und die Seegatten sind unpassierbar. Pricken markieren die Wattfahrwasser. Die Bäumchen an Steuerbord zeigen mit den Ästen abwärts, an Backbord aufwärts.

Häfen

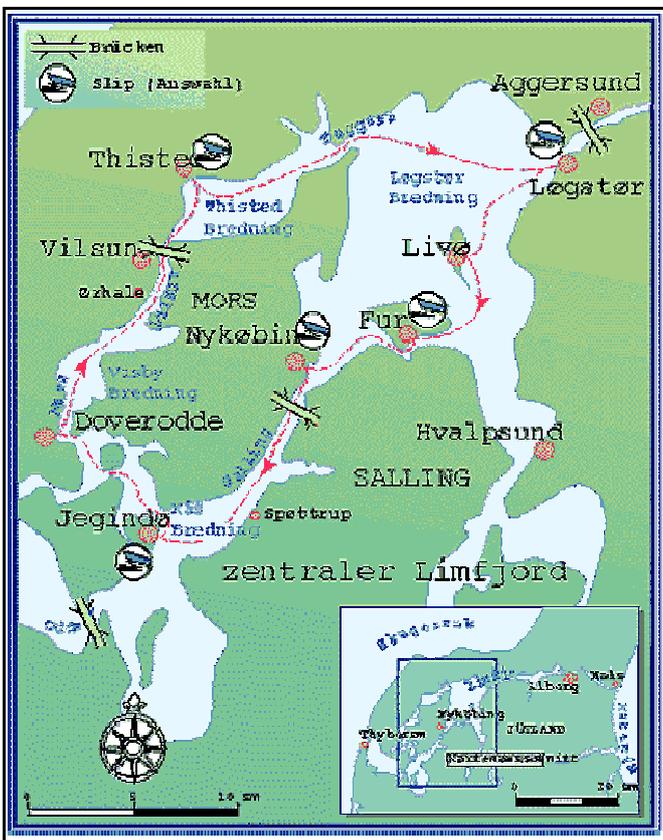
Die Versorgungslage ist allgemein gut. Boote zwischen acht und zehn Meter Länge zahlen 7 bis 9 Euro Liegegebühr pro Nacht.

Literatur & Seekarten

Roman: "Das Rätsel der Sandbank" von Erskine Childers, Diogenes Verlag, 9,90 Euro; Törnführer: "Nordseeküste 1 - Cuxhafen bis Den Helder" von Jan Werner, Delius Klasing, 26 Euro; Infos für den Landgang unter www.nordseeforum.de; Tidenkalender und Gezeitenstromatlas vom BSH; Sportbootkartensatz D 3015 "Ostfriesische Inseln mit Jadebusen"; Leuchfeuerverzeichnis, Teil III: "Östliche Nordsee".

http://www.yacht.de/yo/yo_revierberichte/powerslave,id,35,no_deid,21.html

Bericht/Info: Dänemark - Der schöne Schleichweg



Der Limfjord besteht aus drei Teilen. Von West nach Ost gesehen ist die Nissum Bredning (Bredning = Breite, große,

offene Wasserfläche) vom Thyborøn-Kanal bis zur Brücke über den Odde und der erste Teil, der Westteil. Im anschließenden zentralen Teil, von dem wir einen Großteil kennenlernen wollen, reiht sich Insel an Insel, Bucht an Bucht – dazwischen weite Wasserflächen. Nach Osten schließt sich als Verbindung des zentralen Limfjords mit der Ostsee der kanalartige Weg von Aggersund über Ålborg nach Hals, dem Tor zum Kattegatt, an. Den zentralen Limfjord beherrschen die Insel Mors und die Løgstør Bredning. Der Limfjord ist eine Alternative auf dem Weg von der Nord- zur Ostsee, wenn man den oft strapaziösen Törn um Skagen herum oder das Durchrauschen durch den Nord-Ostsee-Kanal vermeiden will. Er ist der unterschätzte, wunderschöne Schleichweg.

Brücken

Von Sonnenauf- bis Sonnenuntergang öffnen sie stündlich, bei wenig Autoverkehr öfter. Öffnungswunsch anzeigen durch Flagge "N" auf Salingshöhe, dazu einen langen und einen kurzen Ton geben. Nachts ein weißes Buglicht und die gleichen Schallsignale. Oder über UKW-Kanal 12 oder 13 anmelden.

Versorgung Überall Wasser und Strom sowie sanitäre Anlagen in tadellosem Zustand. Ausnahme: Løgstør und Livø. Die vielen Touristen verdrecken den Abort. Liegegebühren Fast überall 60 Kronen pro Tag (rund 16 Mark), mit wenigen Abweichungen nach unten.

Liegeplätze

Wochentags sind die Häfen nur spärlich gefüllt, am Wochenende kommen dagegen viele Dänen von der Ostsee in den Limfjord gesegelt. Rechtzeitiges Erscheinen sichert gute Plätze. Neben Boxen gibt es in den meisten Häfen für Fischer reservierte Teile. Dort liegt man am Kai oder im Päckchen.

Tanken (Auswahl) Løgstør (Diesel), Nykøbing (Benzin, Diesel), Jegindø (Diesel), Vilsund (Benzin, Diesel), Thisted (Benzin, Diesel).

Seekarten

Deutsche Nr. 81, 80; dänische Nr. 108, 109, 105, 106 (unbedingt auf aktuellem Stand).

Literatur

"Hafenführer Dänemark", "Törnführer Dänemark 3" von Ole Kofoed-Olsen, beide Edition Maritim, Hamburg; "Dänemarks Häfen aus der Luft", Nils Bahnsen/Helge Janßen, Delius Klasing, Bielefeld.

Einfuhr

Neue Bestimmung: Jeder, der über 17 Jahre alt und EU-Bürger ist, darf Essen und Getränke (auch Wein/Bier/Likör) für den persönlichen Bedarf in unbegrenzten Mengen mitbringen. Ausnahme: Spirituosen über 22 Vol.-% und Tabak. Davon dürfen einmal binnen 24 Stunden 1,5 Liter beziehungsweise 300 Zigaretten (oder 150 Zigarillos oder 75 Zigarren oder 400 Gramm Tabak) eingeführt werden. Bei Waren, die zollfrei gekauft wurden, gelten geringere Mengen.