

Jan Werner

TÖRNFÜHRER

# NORDSEEKÜSTE

Cuxhaven bis Den Helder



DELIUS KLASING

Jan Werner

T Ö R N F Ü H R E R

# NORDSEEKÜSTE

Cuxhaven bis Den Helder

Delius Klasing Verlag

Der Autor und der Verlag übernehmen für Irrtümer, Fehler oder Weglassungen keinerlei Gewährleistung oder Haftung. Die Pläne dienen zur Orientierung und nicht zur Navigation; sie ersetzen also keinesfalls Seekarten oder andere offizielle nautische Unterlagen.

Wir hoffen, dass Ihnen dieses Buch viel Freude bereitet. Falls Sie Anregungen haben sollten, was wir in Zukunft noch besser machen können, schreiben Sie uns bitte an [reiselektorat@delius-klasing.de](mailto:reiselektorat@delius-klasing.de). Korrekturen veröffentlichen wir im Interesse aller Leser unter [www.delius-klasing.de](http://www.delius-klasing.de) auf der jeweiligen Produktseite.

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.dnb.de> abrufbar.

8., überarbeitete Auflage

ISBN 978-3-667-10437-3

© Delius Klasing & Co. KG, Bielefeld

Fotos: Jan Werner, außer Umschlagtitelseite oben © Dieter Mendzigall/Sodapix/Corbis, Umschlagtitelseite unten © Hans P. Szyszka/NA/Novarc/Corbis

Karten & Pläne: Christine Jacob

Zeichnungen: Jan Werner

Umschlaggestaltung: Buchholz.Graphiker, Hamburg

Satz: pagina GmbH, Tübingen

Druck und Bindearbeiten: Kunst- und Werbedruck, Bad Oeynhausen

Printed in Germany 2016

Alle Rechte vorbehalten! Ohne ausdrückliche Erlaubnis des Verlages darf das Werk weder komplett noch teilweise reproduziert, übertragen oder kopiert werden, wie z. B. manuell oder mithilfe elektronischer und mechanischer Systeme inklusive Fotokopieren, Bandaufzeichnung und Datenspeicherung.

Delius Klasing Verlag, Siekerwall 21, D - 33602 Bielefeld

Tel.: 0521/559-0, Fax: 0521/559-115

E-Mail: [info@delius-klasing.de](mailto:info@delius-klasing.de)

[www.delius-klasing.de](http://www.delius-klasing.de)

# Inhalt

<b>1 Seemannschaft in Gezeitengewässern</b> .....	9
<b>Die Voraussetzungen</b> .....	9
Die Gezeiten .....	10
Wie Ebbe und Flut entstehen .....	11
Wasserstand und Wassertiefe .....	12
Der Wind .....	14
Der Strom .....	15
Navigation .....	16
Das Boot .....	18
Die Ausrüstung .....	19
<b>Die Törnplanung</b> .....	20
Berechnen der Wassertiefe .....	20
Aktuelle Informationen beschaffen .....	22
Seewetterbericht .....	22
Eine Handbreit ist zu wenig .....	22
Die Zeitplanung .....	23
<b>Unterwegs</b> .....	24
Tidenhäfen .....	24
Ankern .....	25
Trockenfallen .....	26
Festkommen .....	26
Festsitzen .....	28
Stranden .....	29
Zehn Sicherheitsregeln .....	30
Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer .....	31
<b>2 Das Helgoländer Revier</b> .....	32
<b>Das Seerevier</b> .....	33
<b>Helgoland</b> .....	37

<b>3 Die Weser</b> .....	43
<b>Außenweser</b> .....	46
Hohewegrinne .....	47
Tegeler Rinne .....	48
<b>Unterweser</b> .....	56
Die Rückreise .....	69
<b>Fahrten von der Weser aus</b> .....	70
Außen herum zur Jade .....	70
Über den Hohen Weg zur Jade .....	70
Nach Fedderwardsiel .....	71
Alternativ: Durch den Mittelpriel .....	72
<b>Weser-Elbe-Wattfahrwasser</b> .....	75
<b>Häfen zwischen Weser und Elbe</b> .....	80
<b>Abstecher nach Oldenburg</b> .....	84
Untere Hunte .....	84
<b>4 Jade und Jadebusen</b> .....	87
<b>Die Jade</b> .....	90
<b>Der Jadebusen</b> .....	101
<b>Die Rückreise</b> .....	104
<b>5 Das ostfriesische Wattenmeer</b> .....	105
<b>Das Wangerooger Revier</b> .....	109
Wattfahrt zwischen Jade und Harle .....	114
<b>Das Spiekerooger Revier</b> .....	122
Wattfahrt zwischen Harle und Otzumer Balje .....	127
<b>Das Langeooger Revier</b> .....	130
Wattfahrt zwischen Otzumer Balje und Accumer Ee .....	134
<b>Das Baltrumer Revier</b> .....	140
Wattfahrt zwischen Accumer Ee und Baltrum .....	143
<b>Das Norderneyer Revier</b> .....	145
Wattfahrt zwischen Norderney und Baltrum .....	151
<b>Das Juister Revier</b> .....	156
Westwärts zur Ems .....	161
<b>6 Die Ems</b> .....	162
<b>Ansteuerung Borkum von See</b> .....	163
Hubertgat .....	164
Westerems .....	165
<b>Von Borkum nach Emden</b> .....	170

<b>Von Emden nach Papenburg</b> .....	177
<b>Die Rückreise</b> .....	193
<b>Abstecher nach Holland</b> .....	194
<b>Die Osterems</b> .....	198
Von der Ems nach Greetsiel .....	199
In der nördlichen Osterems .....	203
<b>Borkumer Wattfahrwasser</b> .....	205
<b>7 Die holländische Waddenzee</b> .....	206
<b>Von der Ems nach Lauwersoog</b> .....	214
Über das Uithuizerwad .....	214
Fahrt außen herum .....	218
Lauwersmeer .....	220
Zur Insel Schiermonnikoog .....	224
<b>Von Lauwersoog nach Ameland</b> .....	227
Landroute .....	228
Seeroute .....	230
Außen herum .....	232
<b>Von Ameland nach Terschelling</b> .....	235
Seeroute .....	235
Landroute .....	237
<b>Die westliche Waddenzee</b> .....	244
Von Terschelling nach Harlingen .....	244
Von Harlingen nach Kornwerderzand .....	250
Von Makkum nach Den Oever .....	253
Von Den Oever nach Den Helder .....	256
Von Den Oever nach Oudeschild .....	259
Zwischen Texel und Vlieland .....	265
Von Oudeschild nach Vlieland .....	266
Heimwärts .....	270
Staandemastroute .....	270
<b>Register</b> .....	271

# 1 Seemannschaft in Gezeitengewässern



## Die Voraussetzungen

Die in diesem Buch beschriebenen Reviere, so verschieden sie auch sein mögen, haben eines gemeinsam: einen sich ständig, doch regelmäßig ändernden Wasserstand. Ob das Seerevier vor den Inseln oder das Wattenmeer oder die Flüsse mit ihren Mündungen, es sind alles Gezeitengewässer. Wer dieses Revier befahren will, muss sich deshalb mit seinen Eigenarten und seinen Gesetzen vertraut machen. Doch keine Bange, das

alles ist nicht so schwierig, wie es zunächst scheint.

Auf die Grundlagen der Seemannschaft wird in diesem Buch nicht weiter eingegangen. Berechnung des Kompasskurses, Ausweichregeln, Lichterführung etc. werden als bekannt vorausgesetzt. Hier soll nur das verklärt werden, was für gute Seemannschaft in Gezeitengewässern wichtig ist.

### Die Gezeiten

Dass die Gezeiten vom Mond und auch etwas von der Sonne beeinflusst werden, ist bekannt. Wir brauchen hier nicht in alle Feinheiten einzusteigen; es genügt, wenn wir uns zunächst auf das für die Praxis Notwendige konzentrieren.

Eine **Gezeit** (oder **Tide**, das ist ein anderes Wort für den gleichen Vorgang) besteht aus dem Fallen und Steigen des Wassers, das sich so abspielt (Abb. unten):

Vom niedrigsten Wasserstand – **Niedrigwasser** – steigt das Wasser sechs Stunden lang an, erst langsam, dann schneller, zum Schluss wieder langsamer, bis es seinen höchsten Stand erreicht hat, das **Hochwasser**.

Hier, auf dem höchsten Stand, tritt eine kurze Phase der Stille ein; man nennt diese Phase deshalb **Stillwasser**. Sie dauert im Wattenmeer etwa 30 Minuten, in den Flüssen bis zu einer Stunde.

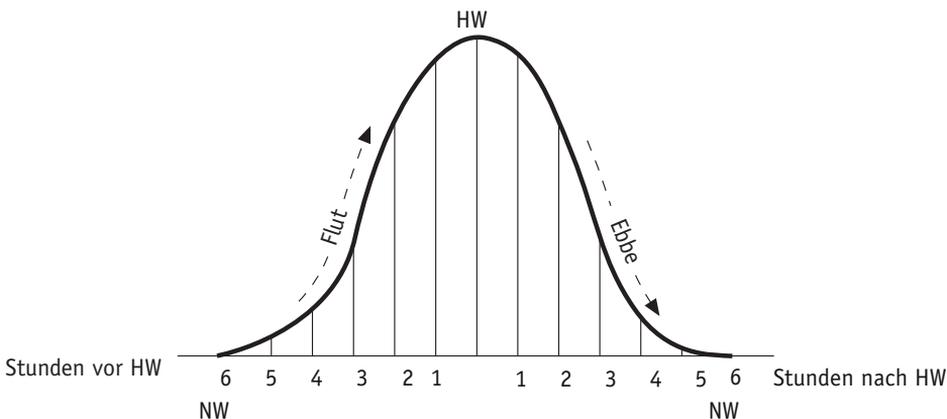
Danach beginnt das Wasser wieder zu fallen, ebenfalls sechs Stunden lang, bis es wieder den niedrigsten Stand erreicht, das **Niedrigwasser**, wo wie beim Hochwasser eine kurze Phase des Stillstands, also ebenfalls ein Stillwasser, eintritt.

Dieses Auf und Ab, dieses Steigen und Fallen, Flut und Ebbe, dauert also zwölf Stunden. Es ist eine **Gezeit**, eine **Tide**. Wir merken uns:

- **Niedrigwasser** (abgekürzt **NW**) ist der niedrigste Wasserstand einer Gezeit.
- **Hochwasser** (abgekürzt **HW**) ist der höchste Wasserstand einer Gezeit.
- **Flut** oder steigendes Wasser nennen wir die Phase, in der das Wasser von NW auf HW steigt.
- **Ebbe** oder ablaufendes Wasser nennen wir den Vorgang, während dem das Wasser vom HW auf NW absinkt.
- **Tidenhub** nennen wir den Unterschied zwischen NW und HW in Metern.

Wenn eine Gezeit zwölf Stunden dauert, dann muss jeder Tag seine zwei Tiden (Gezeiten) haben; allerdings folgt die zweite der ersten mit einer geringen Zeitverschiebung von etwa 25 Minuten. Diese HW-Zeiten lassen sich, ebenso wie die Niedrigwasserzeiten, exakt vorausberechnen. Die Berechnungen werden vom BSH (Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie) für ein ganzes Jahr vorgenommen und in Tabellen veröffentlicht, den **Gezeitentafeln** (mehr dazu unter dem Abschnitt »Navigation«/Gezeitenkalender, S. 17).

Dass sich die HW-Zeiten von Tag zu Tag verschieben, hängt mit der Wanderung des Mondes zusammen; er verändert im Laufe eines Monats aber auch seine Lage gegenüber der Sonne, wodurch seine Anziehungskraft mal stärker, mal schwächer ist. Dementsprechend gibt es auch Phasen größerer und kleinerer Tidenhübe. Man muss sich merken:



- Bei **Vollmond** und bei **Neumond** beginnt eine Periode großer Tidenhübe; diese Perioden dauern jeweils sechs Tage und heißen **Springzeit**.
- Bei **Halbmond** beginnt eine Periode kleinerer Tidenhübe; sie dauert ebenfalls sechs Tage und heißt **Nippzeit**.
- Die verbleibende Zeit zwischen Nippzeit und Springzeit nennt man **Mittzeit**. Die Tidenhübe liegen hier etwa in der Mitte von Spring- und Nippzeit.

Also:

**Spring (Sp) gleich hohe Wasserstände, Nipp (Np) gleich niedrige.**

Für die Praxis ist das von großer Bedeutung, denn man hat bei Vollmond und Neumond (Springzeit) Hochwasser, die um 40 bis 50 cm höher sein können als zur Nippzeit.

Das **Seekartennull** (s. Seite 13) ist auf **LAT** bezogen. Wann Perioden hoher und niedriger Wasserstände (Springzeit und Nippzeit) sind, kann man dem *Gezeitenkalender* (s. Seite 17) entnehmen.

Die unten dargestellte Tidenkurve wird zur Springzeit (auch Springtide genannt) höher und steiler, zur Nippzeit (Nipptide) niedriger und flacher.

### Wie Ebbe und Flut entstehen

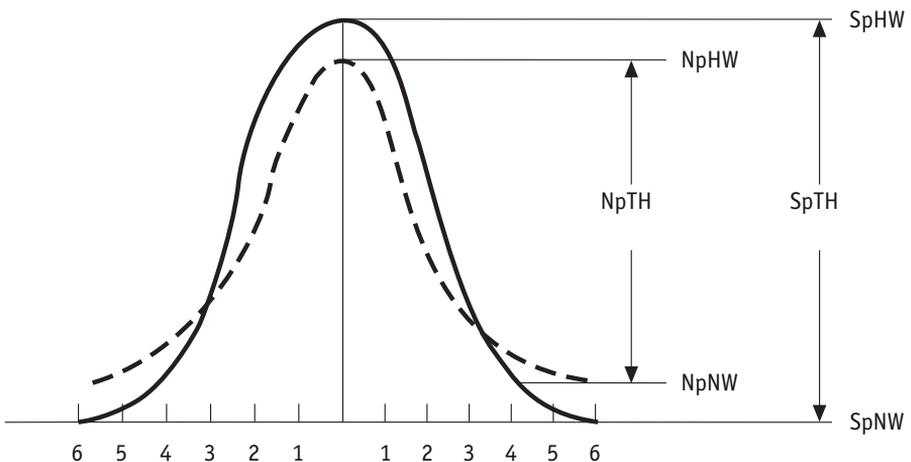
Erde und Mond bilden zusammen ein fein ausbalanciertes System von Anziehungs-

und von Fliehkräften. Sie haben einen *gemeinsamen Schwerpunkt*, der wegen der größeren Masse der Erde innerhalb der Erdoberfläche liegt, etwa 1500 km unterhalb der Erdoberfläche. Diese Lage des Schwerpunktes bewirkt zusammen mit der Anziehungskraft des Mondes, dass die Fliehkraft der Erde nicht überall gleich groß ist. Auf der dem Mond abgewandten Seite ist sie größer, wie umgekehrt die Anziehungskraft des Mondes auf der ihm zugewandten Seite der Erde stärker ist.

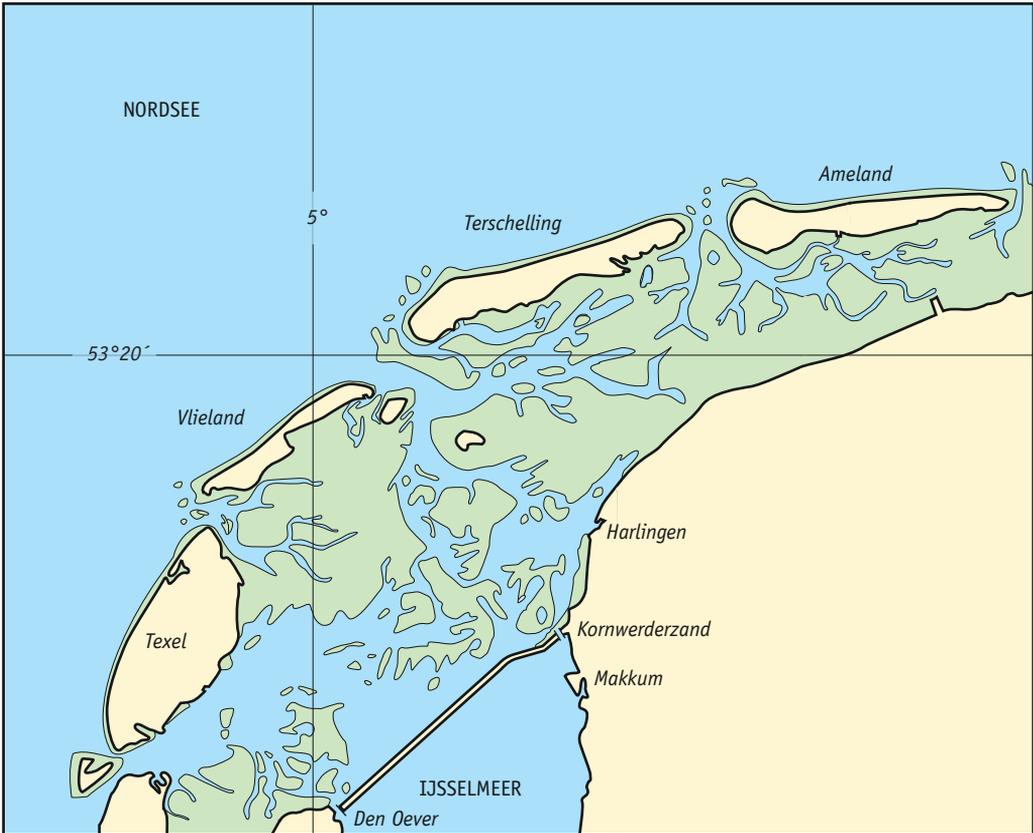
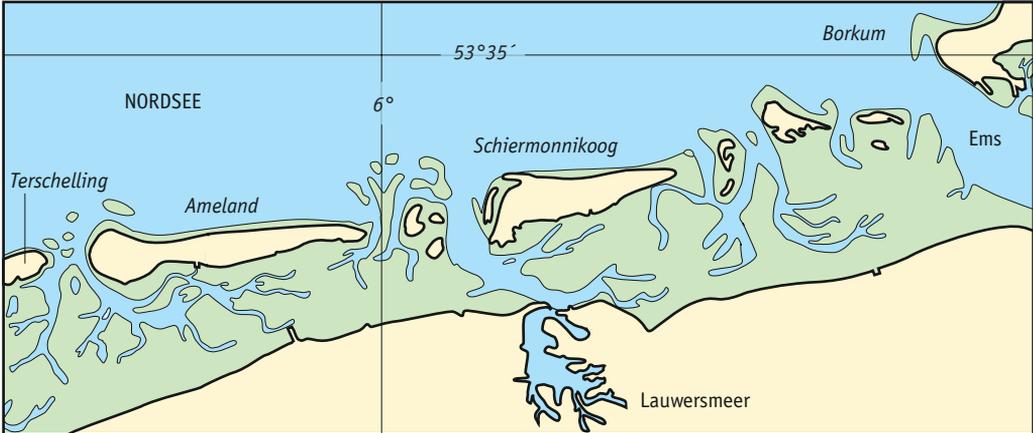
Diese Kräfte, also Fliehkraft der Erde, Anziehungskraft des Mondes, können auf der Erde zwar keine festen Teilchen in Bewegung setzen, wohl aber das Wasser.

Auf der einen Seite der Erde bewirkt die Fliehkraft der Erde, dass sich das Wasser gleichsam ausbeult, wie unter einer Membran, und zu einem Flutberg wird. Auf der anderen, der dem Mond zugewandten Seite bewirkt die Anziehungskraft des Mondes das Gleiche, nur stärker. Auch hier bildet sich ein Wasserberg. Diese Wasserberge sind in den großen Weltmeeren am ausgeprägtesten, bei uns also im Atlantik.

Das hat nun für die Randmeere der Ozeane, bei uns die Nordsee, bestimmte Folgen, die man sich so vorstellen kann: Hebt man ein Tuch in der Mitte hoch, so bewegen sich die Ränder zur Mitte hin. Ähnlich ist es mit dem Flutberg: Das Wasser, das er zu seiner Bildung braucht, zieht er von allen Seiten an, was besonders an den flachen Küsten der



# 7 Die holländische Waddenzee



»Goed zeemashap begint bij het goed voorbereiden van uw reis.« (Art. 1.04 Binnenvaartpolitiereglement (BPR)). In der Tat: »Gute Seemannschaft beginnt bei der Vorbereitung Deines Törn.«

In diesem Sinne das Wichtigste für einen Törn nach Holland:

**Der traditionelle Weg** durch das holländische Wattenrevier – für uns Deutsche jedenfalls – ist der von Ost nach West, und so wird er auch in diesem Kapitel beschrieben. Dabei wäre es durchaus einer Überlegung wert, die Fahrt in umgekehrter Richtung zu machen, also von West nach Ost, denn dafür gibt es einen guten Grund: den Wind. Wir wissen, dass bei einem konstanten Westwind der Wasserstand im Wattenmeer beträchtlich steigt und dass es dann viel leichter ist, dort zu fahren. Andererseits ist Westwind bei einem Generalkurs West ausgesprochen ungünstig, denn in den engen Wattfahrwassern ist Aufkreuzen häufig mühsam, zeitraubend und manchmal auch unmöglich. Der positive Effekt des Westwinds, dass der Wasserstand steigt, wird also durch den wenig erfreulichen Umstand aufgewogen, dass man den Wind gegenan hat.

Und noch etwas gilt es zu bedenken: Die Flut kommt von West und läuft nach Ost. In der östlichen Waddenzee beispielsweise tritt das HW an der Ems eine Stunde später als in Lauwersoog ein. Man hat also auf einem West-Ost-Kurs eine längere Tide. Deshalb: Warum nicht das Naheliegende tun? Also möglichst rasch und möglichst weit nach Westen durchziehen und dann mit dem Wind und bei hohen Wasserständen von West nach Ost heimwärts schippern? Und zwar in aller Ruhe, denn dann ist auch der Zeitdruck weg.

Die Beschreibung des holländischen Reviers ist so angelegt, dass man in der einen wie in der anderen Richtung fahren kann.

**Außen herum:** Für den weiten Schlag nach Westen böten sich zwei Möglichkeiten an: Man könnte – etwa von Borkum aus – außen an den Inseln vorbei bis West-Terschelling segeln. Das wären gut 70 Seemeilen, eine Menge, aber doch machbar. Ganz sicher wür-

de ich meine Fahrt dann so anlegen, wenn ich Ostwind hätte, nicht nur, weil ich flott vorankäme: Ich würde auch berücksichtigen, dass ich im Wattenmeer wenig Wasser hätte.

**Binnen:** Genauso gut könnte man aber auch binnen, und das heißt: völlig unabhängig von Wind und Wetter, weit nach Westen in die holländische Waddenzee kommen, nämlich auf der **Staandemastroute**. Man schleust in *Delfzijl* ein (s. Seite 194) und kommt nach 135 km in *Harlingen* (s. Seite 247) in die Waddenzee. Das würde etwa drei Tage dauern. Diesen Binnentörn können Segelboote mit stehendem Mast fahren. Eine überaus reizvolle Route. Sie ist ausführlich in dem Törnführer »Holland 2 – Das IJsselmeer und die nördlichen Provinzen« beschrieben.

Egal, wie wir nun nach Holland kommen, ob binnen oder durch die Waddenzee oder auch außen herum: Rein seemännisch gesehen ändert sich wenig. Wer im deutschen Wattenmeer gut zurechtgekommen ist, der wird auch in der holländischen Waddenzee keine besonderen Probleme haben.

Fangen wir mit der **Betonnung** an. Sie richtet sich in den holländischen Gewässern nach den gleichen Prinzipien wie bei uns. Da gibt es keine (wesentlichen) Unterschiede. Dies gilt ebenso für die **Befeuerung**. Wichtig ist, immer zu wissen, in welcher Richtung das Fahrwasser verläuft, damit man die Tonnen oder Pricken (oder Stangen mit Besen abwärts) an der richtigen Seite nimmt. Bei Spieren liegen manchmal nur rote oder nur grüne aus. Dann ist es schon wichtig, dass man an der richtigen Seite vorbeifährt (bei Pricken sowieso). Die Hauptfahrwasser verlaufen in der Waddenzee von SW nach NE; auf einem Kurs von Ost nach West laufen wir also zumeist in die »falsche« Richtung. Einen Unterschied gibt es bei den kardinalen Zeichen, also den gelb-schwarzen. Primär sind sie in Holland wie bei uns auch Warnzeichen. Sie zeigen an, wo ein Schiffahrtshindernis liegt und an welcher Seite des Zeichens man bleiben muss, um dieses Hindernis zu meiden. Nun werden in Holland kardinale Tonnen – allerdings selten – auch

noch als **Fahrwassertrennungstonnen – Scheidungstonn** – eingesetzt, und zwar dann, wenn zwei Fahrwasser gleichen Ranges sich treffen. Diese Kardinaltonnen tragen deshalb die Bezeichnung beider Fahrwasser, etwa *Vl 8/WM 1* (für Vlietroom und Weest Meep in der westlichen Waddenzee). **Großes Problem:** Wie bei uns auch, wird aus Kostengründen die Betonung ausgedünnt. Man wird also künftig weniger Tonnen haben als gewohnt.

### Ausweichregel

Die alte Regel, festgelegt im »Binnenvaartpolitierglement«, gilt nicht mehr uneingeschränkt, als es da heißt: Kleine Boote weichen immer großen, wobei unter großen solche zu verstehen sind, die länger sind als 20 m.

Inzwischen gilt die **Steuerbordregel:** Wenn ein Schiff, unabhängig von der Größe, beim Begegnen, Überholen oder Kreuzen die Steuerbordseite hält, hat es Vorfahrt vor dem anderen Fahrzeug.

Erst wenn diese Regel nicht zum Tragen kommt, gilt die alte Regel: Kleinfahrzeuge weichen den Großen.

**Hinsichtlich der Schifffahrtsvorschriften** kann man sich im Wesentlichen auf das verlassen, was man für das heimische Revier gelernt hat. Auf der Nordsee und außerhalb der Inseln sowie in der Emsmündung und im Dollart gelten die *Kollisionsverhütungsregeln (KVR)*. Für die Emsmündung und den Dollart gilt zusätzlich das *Scheepsvaartreglement Eemsmonding*, das nahezu identisch ist mit der Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung.

Die **Verkehrsvorschriften** der befahrenen Wasserstraßen müssen an Bord mitgeführt werden. Sie sind alle im »Wateralmanak«, Teil I enthalten.

In der Waddenzee beträgt die zulässige *Höchstgeschwindigkeit* in den Fahrwassern 20 km/h, außerhalb davon 15 km/h. Trockenfallen ist nur noch in einem Abstand von 200 m von den Fahrwassern erlaubt. Alle Boote müssen nachts und bei schlechter Sicht einen Radarreflektor führen.

**Einklarieren** (Melden beim Zoll) ist für Boote aus EU-Ländern nicht mehr erforderlich, es sei denn, man käme aus der Nordsee und damit über eine EU-Außengrenze. Allerdings muss man nachweisen können, dass die Mehrwertsteuer für das Boot entrichtet ist. »Roter« Diesel darf nicht getankt werden. Informationen zum Zoll über das *Zoll-Info-Telefon*: aus Deutschland die Nummer 0031 45 5743031, in den Niederlanden die 0800 0143 (Internet: [www.douane.nl](http://www.douane.nl)).

**Papiere.** Einreisende Personen benötigen einen *Personalausweis* oder den *Reisepass*. Für das Boot wird der *Internationale Bootschein* als Eigentumsnachweis akzeptiert. Entscheidend ist, dass die Bezahlung der Mehrwertsteuer nachgewiesen werden kann; zu empfehlen: durch das Zoll-Einheitspapier EG 112/ED 32.

**Alkohol.** Auf allen niederländischen Binnengewässern gilt ein Bootsführer ab 0,5 Promille als fahrtüchtig. Wer einen Atemtest verweigert, muss eine Strafe von 100 € bezahlen. Verweigert der Bootsführer eine »Atemanalyse« wird er gerichtlich verfolgt.

Mit der **Sprache** wird man keine Schwierigkeiten haben. Die meisten Holländer verstehen Deutsch, viele sprechen es auch; wie man umgekehrt auch bald ein Ohr für das Niederländische bekommt. Was »Zwemvesten« heißt, kann man sich wohl denken.

Auch dem **Lebensrhythmus** unseres Nachbarn wird man sich bald angepasst haben: Alles geht hier ruhiger, gelassener vor sich. Man nimmt den anderen so, wie er ist – Ausdruck der traditionellen Toleranz des Landes. Wenn man sich einer gewissen Zurückhaltung befleißigt, wird man mit den Holländern gut zurechtkommen.

**Führerscheine.** Zunächst: Wer ein Segelboot hat, das kleiner als 15 m ist, beziehungsweise ein Motorboot, das weniger als 20 km/h fährt, benötigt keinen Führerschein. Für Boote, die diese Maße überschreiten, gibt es in Holland den »klein vaarbewijs«.

## Von Ameland nach Terschelling

Ähnlich wie zwischen Lauwersoog und Ameland hat man auch hier die Wahl zwischen einer See- und einer Landroute, wobei sich beide Routen westlich des Wattenhochs nochmals teilen: Die Waddenzee wird jetzt immer breiter, die Fahrwasser werden zahlreicher und unsere Möglichkeiten, einen Törn zu variieren, deshalb auch größer. Der Tidenhub nimmt aber auch, je weiter man nach Westen kommt, immer mehr ab.

### Seeroute

*Distanz: Nes/West-Terschelling: 27 sm*

Das Problem dieser recht langen, doch sehr schönen Wattfahrt ist, dass man an vier Stellen einen hohen Wasserstand braucht: im Hafen von Nes beim Ablegen, beim Queren des Blauwen Balg und zweimal im Oosterom.

Wir werden *Nes* mit ablaufendem Wasser verlassen und segeln in das breite, tiefe *Molengat*, das zum *Borndiep* führt, dem Seegat zwischen Ameland und Terschelling. Beim Einsteuern in diesen tiefen Wattenstrom ist nach der roten Tonne *MG 4* eine flache Stelle (1,1 m) zu passieren.

Bei der g.r.g. Tonne *WA 19/BB 20* sehen wir einen Tonnenstrich (grüne und rote Spieren), der südwestwärts über ein Flach führt: der *Blauwe Balg*. Es fällt auf der ganzen Strecke trocken. Die flachste Stelle

### Nautische Informationen

Wer UKW hat, sollte in diesem Gebiet Kanal 02 (Verkeerscentrale Brandaris) abhören. Meldepflicht für Sportboote besteht jedoch nicht. Zu jeder ungeraden Stunde um h+30 werden auf Kanal 02 und 05 Wetterinformationen sowie Hinweise auf Wasserstände und Strömungsverhältnisse gegeben. Man kann auch selbst 02 anrufen.

**Wahrschau:** Der Blauwe Balg darf nur von 3 Stunden vor bis 2 Stunden nach HW befahren werden, bezogen auf HW Nes. Anker, auch Stoppen, ist verboten. Die Tonnen liegen nur in der Zeit vom 1. April bis 1. September aus.

(0,7 m) liegt zwischen den roten Spieren *BB 6* und *BB 8*. Ich rate, sich vor dem Ablegen in Nes nach dem letzten Stand der Dinge zu erkundigen (oder bei der Verkeerscentrale Brandaris).

Man kann den Blauwen Balg auch umgehen, muss sich dies aber genau überlegen. Es ginge so: Man bleibt bis zur g.r.g. Tonne *WA 9/BG 2* – das ist weit draußen im Seegat – im *Borndiep* und läuft danach mit Kurs Süd in das *Boschgat* ein, das sich hart unter der Osthuk von Terschelling entlangzieht und unmerklich in das Fahrwasser *Oosterom* übergeht. Damit umfährt man eine ganz böse Ecke, ein großes Flach, auf dem sich nördlich vom *Blauwen Balg* eine Sandinsel gebildet hat und vor dem nur eindringlich gewarnt werden kann.

Hier, an dieser Stelle, ist in den letzten Jahren sehr viel in Bewegung geraten, und das ist alles noch längst nicht zur Ruhe gekommen. Man sollte um Gottes willen hier nicht schnippeln, auch wenn man nach der Seekarte ausreichend Wasser haben sollte, auch nicht, wenn die See ganz ruhig ist.

Erst nach der g.r.g. Tonne *WA 9/BG 2* steuern wir in das *Boschgat* ein. Gegenüber dem Blauwen Balg misst diese Strecke gerade mal 5 sm mehr. Nicht viel, aber nicht das eigentliche Problem, sondern: Man kommt aus der geschützten Waddenzee ins raue Seegat und damit in die Brandungszone. Also, wie auch immer: Die Wahl der Route will gut überlegt sein. Im Zweifel bleibt man im schönen Nes und geht gut essen.



**Slenk.**

*Das wichtigste Fahrwasser nach Terschelling. Man kann es auch bei Niedrigwasser fahren. Deutlich erhebt sich der Leuchtturm Brandaris über die Insel Terschelling.*

Wir haben mit dem *Oosterom* eines der schönsten Fahrwasser der holländischen Waddenzee erreicht. Es schlängelt sich ziemlich nahe an Terschelling vorbei, wo im Osten das **Naturschutzgebiet Boschplaat** liegt, eine Ecke, die wir uns später ausführlich per Fahrrad ansehen werden. Wer den *Oosterom* schon einmal gefahren ist, wird feststellen, dass das Fahrwasser ein ganzes Stück nach Süden gewandert ist und längst nicht mehr so nahe an der Insel vorbeiführt wie früher. Den alten Priel, der sich bei der *Koffieboonenplaat* totläuft, gibt es zwar noch: einst ein wunderbarer Ankerplatz, dicht unter der Osthuk von Terschelling, inzwischen aber unter Naturschutz und für uns Segler gesperrt.

Haben wir in Nes bald nach HW abgelegt, so werden wir im *Oosterom* zu früh angekommen sein, um schon auf das Wattenhoch fahren zu können. Wenn dem so ist, so schadet es nichts. Wir fahren ein Stück hinein und werfen hier den Anker und warten, bis unsere Zeit gekommen ist. Am besten liegt man

zwischen den roten Spieren 0 66 und 0 58; das wäre sogar ein feiner Platz, um zu übernachten, wenn auch nicht ganz so ruhig und schön wie vor der hohen *Koffieboonenplaat*. Bei steifem Wind aus Nord allerdings nicht mehr, dann bildet sich hier bei ablaufendem Wasser eine kurze, steile Welle.

Das *Terschellinger Wantij* (Wattenhoch) fällt zwar trocken, aber nicht viel. Auch Boote mit großem Tiefgang können problemlos darüberfahren. Das Wattenhoch ist mit nur einer Seemeile auch nicht sehr breit; schon bei der roten Spiere 0 44 sind wir wieder im »tiefen« Wasser.

Jetzt gibt es vor Terschelling nur noch eine kritische Stelle: Da, wo sich die Fahrwasser *Oosterom* und *Noorder Balgen* kreuzen, müssen wir über ein Flach, das aber nur so eben (0) trockenfällt. Wir sind relativ kurz nach HW hier, kommen also gut darüber hinweg. Verwirrend sind nur die vielen Seezeichen ringsum, sodass man aufpassen muss, um nicht ins falsche Fahrwasser zu kommen.

## Terschellinger Wad (Oosterom)

**Wattenhoch:** 15 sm von Hafen Nes/Ameland  
                   7 sm von Blauwen Balg  
                   12 sm von Hafen West-Terschelling  
**HW:** 40 min nach HW West-Terschelling  
**Wassertiefe:** 0,5 m  
**Wasserstände:** siehe West-Terschelling (»Waterstanden en stromen«)

Man kann aber auch statt durch den Oosterom auch durch *Noorder Balgen*, *Noord Meep* und *Slenk* fahren, alles ebenso breite wie tiefe Wattenströme. Kleiner Nachteil: Dieser Weg wäre 3 sm länger als durch den Oosterom. Nicht viel, wenn man sich dann keine Sorgen mehr um die Wassertiefe zu machen braucht!

Also weiter im Oosterom: Bei dem Flach mit dem merkwürdigen Namen *Doodemanshoek*, haben wir voraus jede Menge Pricken. Wir lassen uns jedoch nicht verwirren, denn sie gehen uns gar nichts an. Es handelt sich nicht um Schifffahrtszeichen, sondern um Markierungen für zwei Muschelfelder.

Bei der g.r.g. Spiere *O 13/R 2* sehen wir südwärts ein Fahrwasser abzweigen. Es ist der **Riepel**, ein Wattfahrwasser von nur einer Seemeile Länge. Es führt vom *Oosterom* zum breiten Wattenstrom *Noord Meep*. Die flachste Stelle (0,5 m) liegt zwischen den Spieren *R 4* und *R 6*. Man kann es fahren oder auch nicht. So nahe dem Hafen von West-Terschelling macht es eigentlich keinen rechten Sinn.

## Landroute

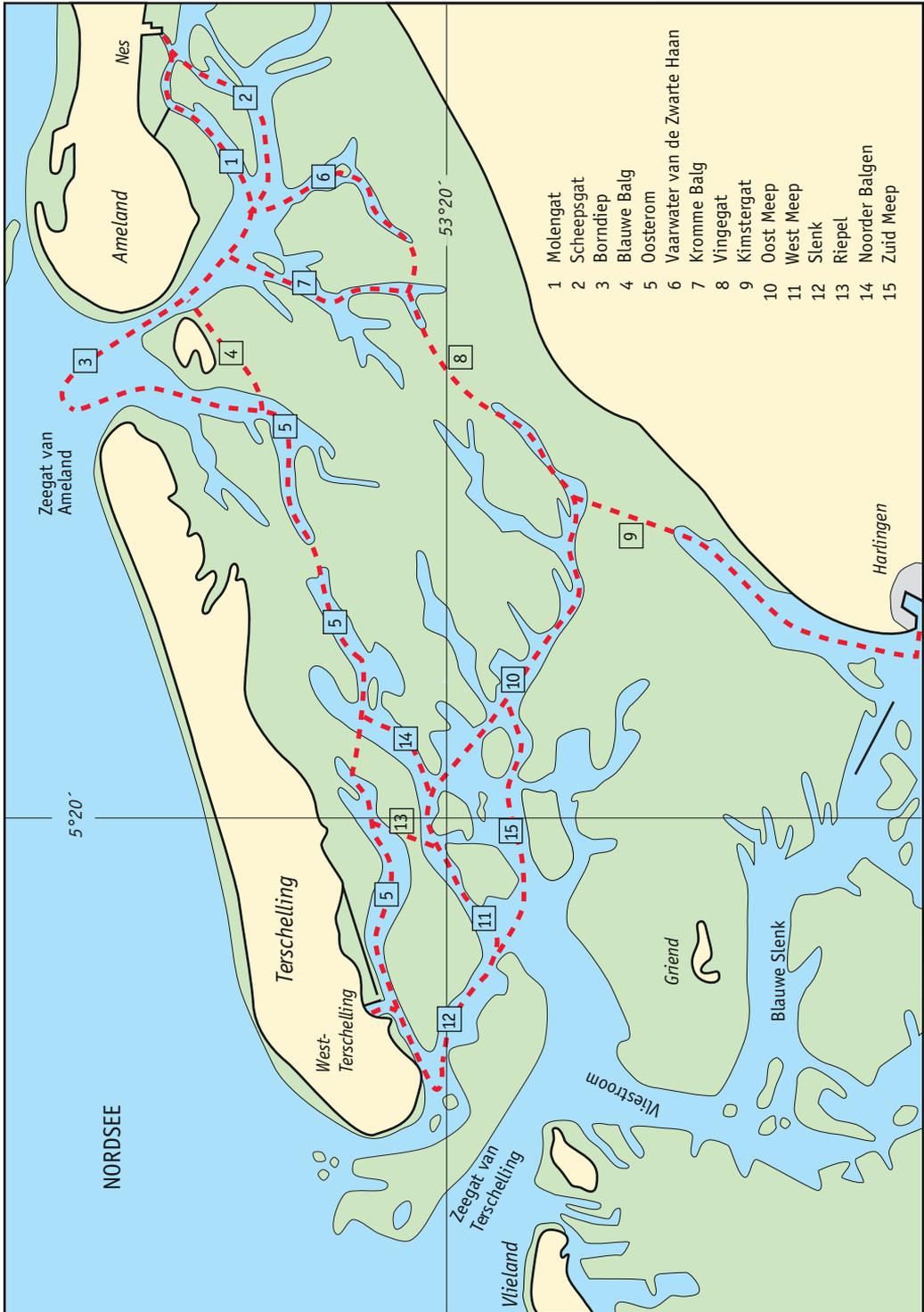
**Distanz:** Nes/West-Terschelling: 26 sm

Die Landroute ist hier nicht – wie man denken könnte – geschützter als die Seeroute. Bei der Seeroute gibt die Insel Terschelling ein bisschen Schutz, auf der Landroute aber pfeift der Wind ungehindert über die hier doch schon sehr breite Waddenzone. Von der Distanz unterscheiden sich beide praktisch nicht, bei der Wassertiefe schon. Allerdings: Bei der Landroute kommt man dem Seegat zwischen Ameland und Terschelling mit seinen zuzeiten sehr widrigen Verhältnissen nicht nahe. Sonst spricht aber gar nichts für diese Route im Vergleich mit der Seeroute.

Also, wenn's denn sein sollte: Wir haben zunächst zwei Möglichkeiten, entweder durch das *Vaarwater van de Zwarte Haan*, das stellenweise trockenfällt, oder durch den *Kromme Balg*. Der *Zwarte Haan* ist inzwischen recht flach (0,9 m, zwischen den Spieren *VH 26* und *VH 22*). Wollte man ihn fahren, würde das bedeuten: zweimal über ein Flach. Und das wiederum: Zeitdruck!

## Wattenhoch Vingegat

**Wattenhoch:** 12 sm von Hafen Nes (durch Kromme Balg)  
                   18 sm von West-Terschelling  
**HW:** 25 min nach HW West-Terschelling  
**Wassertiefe:** 1,0 m  
**Wasserstände:** siehe West-Terschelling (»Waterstanden en stromen«)





### **Vor Terschelling.**

*Im Schuitengat geht es auf den Hafen zu. Vorne das Fahrwasser Slenk.*

Also besser durch den tiefen *Kromme Balg*, den man vom *Borndiep* aus bei der grün-rot-grünen Spiere *WA 23/KB 8* ansteuert. Nach gut 7 sm hat man bei der grünen Spiere *ABT* das Wattenhoch erreicht, das nur an die 2 sm breit ist.

Nach dem **Vingegat**, im **Oost Meep**, hat man bis West-Terschelling nur noch tiefes Wasser. Bei der g.r.g. Tonne *V 13 /K 30* zweigt nach S das **Kimstergat** ab, eine 9 sm lange Verbindung nach Harlingen, die zu fahren eine Überlegung wert wäre, besonders wenn es aus NW wehen würde und wir auf unserer weiteren Fahrt nach Terschelling nun lange Strom gegen Wind hätten.

Das Kimstergat zu befahren, wäre also eine feine Sache. Es hat auch relativ viel Wasser (0,3 m, zwischen den roten Spieren *K 30* und *K 28*). Es ist allerdings etwas langweilig, immer am schnurgeraden Deich entlangzulaufen. Andererseits: Mit **Harlingen** (s. S. 247) hätte man einen großen, sehr guten Hafen erreicht.

Wer direktemang nach Terschelling will, der läuft vom Vingegat aus eben in den tiefen **Oost Meep** und weiter durch den *Slenk* nach *West-Terschelling*: bis zum Hafen 17 sm. Wenn wir das *Hoch ABT* bei HW genommen haben, werden wir die ganze Strecke bis Terschelling mit dem Ebbstrom fahren und

daher eine überaus schnelle Fahrt machen können. Kommt der Wind von West – und das ist hier ja meistens der Fall –, wird man gehörig eines auf die Mütze bekommen; denn bei westlichen Winden und Ebbstrom steht hier immer eine hohe Welle.

Schon lange haben wir den **Brandaris** vor uns, den massigen Leuchtturm von Terschelling. Nicht nur das Wahrzeichen der Insel, sondern noch dazu ein ganz wichtiges Leuchtfeuer, das alle fünf Sekunden seinen Blitz über Nordsee und Waddenzee wirft. Der Turm wurde vor über 400 Jahren gebaut, im Jahre 1594, mitten im Freiheitskampf der Niederlande: ein aus weißgelben Backsteinen gemauertes Bauwerk, das wegen seiner enormen Größe seltsam unproportioniert aus dem kleinen Städtchen herausragt. Der Hafen von

**West-Terschelling** erinnert stark an *Norderney*: ebenfalls ein langer, sichelförmiger Hafenschlauch und zur Wattseite hin durch einen Steindamm geschützt, nur: Hier liegt eben direkt am Hafen ein kleines, altes Holländerstädtchen.

Wir fahren am Fähranleger vorbei, an den beiden langen Holzstegen an der Westseite (kein Platz für Passanten!), sehen die *ARIE VISSER* liegen, das Seenotrettungsboot, passieren den Tonnenhof, die Ladekade –

im Sommer alles mit Schiffen vollbepackt – und sind jetzt am Yachthafen *Dellewall* angelangt, auch *Stichting Passantenhaven Terschelling* genannt, in den sich alle Sportboote legen müssen (Hafenplan gegenüber).

**Liegeplatz und Versorgung:** Der Hafenmeister ist auf Kanal 31 (oder Tel. 0562/44 33 37) erreichbar. Man sollte sich möglichst bald, nachdem man angelegt hat, im Hafenkantor anmelden. Die Liegeplätze sind nach Bootslänge geordnet. Die beiden ersten Stege sind für Einheimische (Insulaner) reserviert. Dann machen die kleinen Boote fest und so weiter (steht angeschlagen). Insgesamt 350 Plätze. Ein sehr guter Hafen, auch wenn man hier hinten von der Hafenatmosphäre von West-Terschelling wenig mitbekommt. Die Versorgung ist rundum gut: Wasser und Strom an den Stegen, sehr gute sanitäre Einrichtungen, auch Waschmaschine und Trockner. Computerraum. Tankstelle. Entsorgung. Auch Boots- und Motorreparaturen. Segelmacher.

**Tip:** Neben der Seefahrtsschule ein Hotel, mit einer hoch gelegenen Terrasse, von der aus man einen schönen Blick über Hafen und Waddenzee hat (und wo man auch gut essen kann).

## West-Terschelling

HW: siehe »Waterstanden en stromen«

SpHW: 2,4 m

NpHW: 2,1 m

Wasserstände: siehe »Waterstanden en stromen«

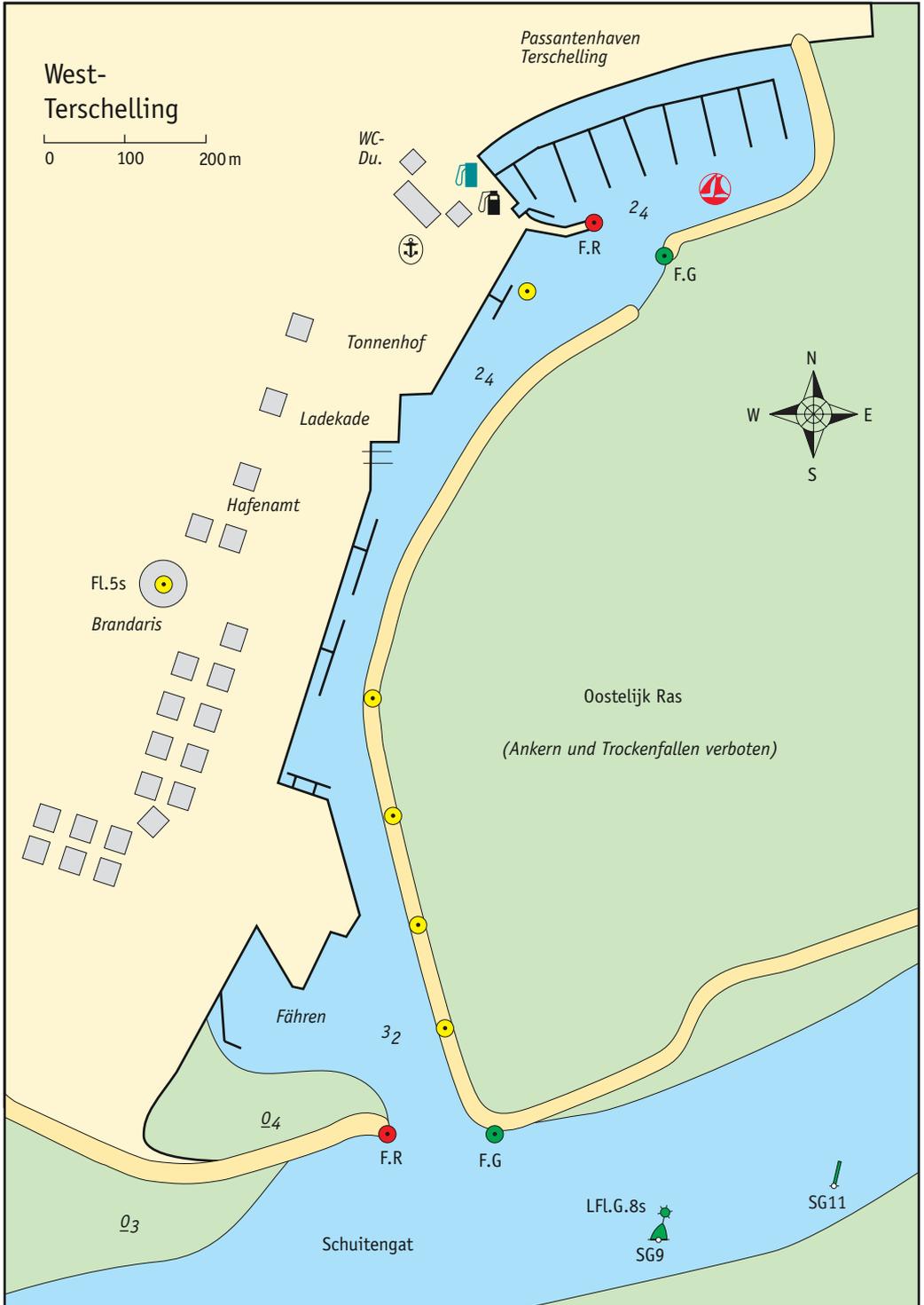
**Hafensperrung:** An sich darf man nicht einlaufen, wenn auf dem Westhafendamm zwei rote Lichter gezeigt werden. Aber: Selbst wenn *Brandaris* auf Kanal 02 meldet: »Haven vol«, so gilt das für den Gemeindehafen (*Gemeentehaven*), nicht aber für den Yachthafen. Hier wird man immer irgendwie untergebracht. Zur Sicherheit auf Kanal 02 anrufen.

**Wahrschau:** Vor der Einfahrt kann ein starker Gezeitenstrom setzen! Er kentert exakt mit dem Wechsel von Hoch- und Niedrigwasser.

West-Terschelling hat sich in den letzten Jahren sehr herausgeputzt, dabei wurde vielleicht manchmal des Guten ein bisschen zu viel getan. Die Genever-Kneipen, die Restaurants, die braunen Cafés, das gibt es alles noch, nur manchmal sind sie einen Tick



**West-Terschelling.**  
Blick über den Bootshafen auf das Städtchen.





**Grün und unberührt der Osten.**

zu schick geworden. Dennoch: Ein nach wie vor **sehenswertes Städtchen**, dessen Atmosphäre noch immer vom Meer und der Seefahrt geprägt wird. Unvergesslich wird ein nächtlicher Spaziergang durch die engen Gassen bleiben, wenn sich über einem am nachtdunklen Himmel das mächtige Lichtkreuz des Leuchtturms dreht.

West-Terschelling rühmt sich des einzigen Naturhafens der Niederlande. Es war deshalb schon immer ein wichtiger Platz, besonders im Goldenen Jahrhundert, als hier die Ostindienfahrer zu Hunderten auf Reede lagen. Da sie mit ihrer schweren Ladung durch

die flache Zuiderzee nicht nach Amsterdam kamen, mussten sie hier erst geleichtert werden. Die Geschütze, die Waffen, manchmal auch der Ballast und selbst wertvolle Kolonialwaren wurden in West-Terschelling ausgeladen und in den Lagerhäusern von Brandaris aufbewahrt.

Als im August 1666, mitten im Zweiten Englischen Krieg, hier an die 200 Ostindienfahrer unbewacht vor Anker lagen, nutzten die Engländer die Gunst der Stunde, fielen über die Flotte her, schickten 168 Kauffahrteischiffe auf Grund und steckten West-Terschelling in Brand. Die Holländer



**Eine gewaltige Sandplatte erstreckt sich vor der Westhuk von Terschelling.**

# Register

**A**  
Absersiel 58  
Alte Weser 46  
Ameland 233  
Amelander Wad 230  
Außenweser 46

**B**  
Baltrum 140  
Baltrumer Wattfahrwasser 143  
Bensersiel 136  
Berne 64  
Bingum 184  
Blaue Balje 116  
Blauwe Balg 235  
Borkum 167  
Borkumer Wattfahrwasser 205  
Brake 61  
Brandaris 239  
Bremen 67  
Bremerhaven 49

**C**  
Carolinensiel 120  
Cuxhaven 79

**D**  
Dangast 103  
Delfzijl 194  
Den Helder 257  
Den Oever 254  
Ditzum 179  
Dollart 172  
Dorumer-Accumersiel 138  
Dorumersiel 81

**E**  
Eckwardersiel 104  
Eemshaven 170  
Elsfleth 63  
Emden 173  
Ems 162  
Ems-Seitenkanal 182  
Emssperrwerk 181

**F**  
Fedderwardersiel 73

**G**  
Greetsiel 200  
Grohn 66  
Großensiel 57

**H**  
Harlesiel 118  
Harlesieler Wattfahrwasser 128  
Harlingen 247  
Hasenbüren 68  
Helgoland 37  
Hohewegrinne 47  
Holwerd 231  
Hooksiel 93  
Hooksmeer 92  
Hornhuizerwad 219  
Horumersiel 91  
Hubertgat 164  
Hunte 84

**I**  
IJsselmeer 251, 253

**J**  
Jade 90  
Jadebusen 101  
Jemgum 183  
Juist 156  
Juister Wattfahrwasser 158

**K**  
Kachelotplate 203  
Kimstergat 239  
Knock 172  
Kornwerderzand 250

**L**  
Langeoog 130  
Langeooger Wattfahrwasser 135  
Lauwersmeer 220  
Lauwersoog 220  
Leer 185  
Lemwerder 65  
Leysiel 199

**M**  
Maade 95  
Makkum 252

Marsdiep 263  
Memmert 203  
Memmert-Wattfahrwasser 161  
Minsener Oog 118  
Minsener-Oog-Wattfahrwasser 116  
Muschelbalje 128

**Nes** 232  
Neßmersiel 144  
Neuharlingersiel 128  
Neuharlingersieler  
Wattfahrwasser 135  
Noordergat 222  
Noordpolderzijl 216  
Norddeich 151  
Norddeicher Wattfahrwasser 155  
Norden 153, 203  
Norderney 145  
Norderneyer Wattfahrwasser 151  
Nordland-Fahrwasser 159

**Ochtum** 69  
Oldenburg 85  
Oldersum 182  
Oosterom (Terschellinger Wad) 237  
Oostmahorn 222  
Oost Meep 239  
Osterems 198  
Oudeschild 261

**Papenburg** 192  
Petkum 178  
Pieterburenwad 219

**Randzelgat** 170  
Rechtenfleth 59  
Rodenkirchen 58  
Rönnebeck 64  
Rüstersiel 95

**Sandstedt** 60  
Sautelersiel 182  
Scheurrak 266  
Schiermonnikoog 225  
Spieka-Neufeld 82  
Spiekeroog 122  
Spiekerooger Wattfahrwasser 128  
Staademastroute 196, 207, 270

**Telegraphenbalje** 117  
Termunterzijl 196  
Terschelling 243  
Terschellinger Wad (Oosterom) 237  
Texel 263

**Uithuizerwad** 214  
Unterweser 56

**Varel** 103  
Vege sack 65  
Vingegat 237  
Vlieland 268

**Wangerooge** 109  
Wangersiel 91  
Weener 189  
Weser 43  
Weser-Elbe-Wattfahrwasser 75  
Westerems 165  
West-Terschelling 239  
Wierumerwad 228  
Wilhelmshaven 96  
Wremertief 80

**Zoutkamp** 223  
Zuider Spruit Ameland 230  
Zuidoost Lauwers 216