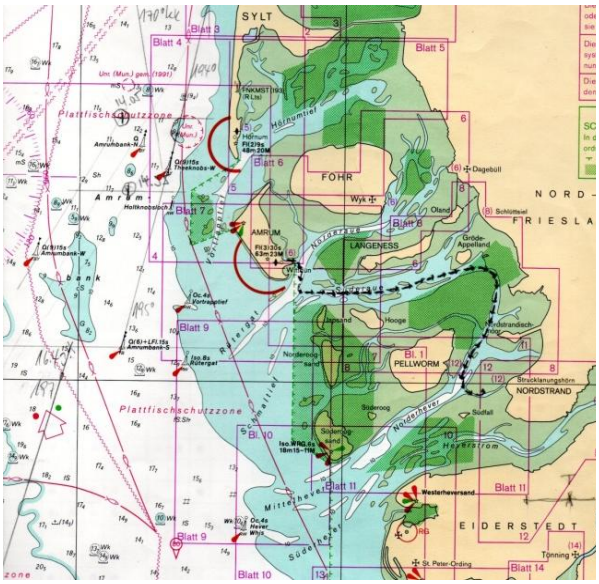
Stress im Watt – eine Seefahrt ist nicht immer lustig

Die Fahrwasser der Nordseewatten bringen für eine Kielyacht besondere Herausforderungen und Probleme mit sich: Was an schönen Tagen, bei guter Planung und bei Hochwasser friedlich, übersichtlich und ganz einfach ist (von einer Pricke oder Tonne zur nächsten), das kann an anderen Tagen, u. U. schon wenig später bei schlechter Sicht oder Dunkelheit - vor allem aber bei ablaufendem Wasser - verwirrend, anstrengend und nervig sein.

Natürlich kümmern wir uns um Kurse und ausreichende Wassertiefen, prüfen Wettervorhersagen und Sichtverhältnisse, wählen einen passenden Zielhafen aus (schön, wenn es Alternativen gibt). Aber nicht jeder Plan geht auf! Die beiden nachfolgenden Berichte über einen zeitlich schon weit zurückliegenden Törn im Bereich der nordfriesischen Inseln und über einen „aktuellen" Törn in der Emsmündung können das vor Augen führen. Es gibt teils offensichtliche Fehler, „des Rätsels Lösung" und wir können daraus lernen! Unsere Irrfahrt in der Osterems aber bleibt nach wie vor etwas rätselhaft.

Auf Schiet vor Strucklahnungshörn



Unsere 2007 verstorbene Mutter schilderte (handschriftlich) unser Missgeschick im Watt vor Strucklahnungshörn auf Nordstrand, wie es sich im Sommer 1970 auf der Tour des „Buccaneer II" von Wittdün auf Amrum zurück zur Elbe zugetragen hat. Mutter und Vater, Freundin Marlies und Sohn Klaus bildeten die Besatzung des 6,20 m langen Kielkreuzers vom Typ Golif, Tiefgang 1,10 m. Als „Maschine" diente ein Außenbordmotor im Schacht.
Ich habe den Text 2017 digitalisiert und den nebenstehenden Ausschnitt einer Übersichtskarte von 1994 mit eingetragener Tagestour sowie (weiter unten) einen Seekartenausschnitt (ebenfalls Ausgabe 1994) zur Veranschaulichung beigefügt, auch eine Ergänzung zur sagenumwobenen Stadt Rungholt.

Der Himmel war grau in grau, als wir den Hafen von Wittdün auf Amrum verließen. Sicht etwa zwei Seemeilen, Wetter diesig, Wind Nord-West Stärke 4. Von Zeit zu Zeit geht ein Regenschauer nieder. Wir wollen das auflaufende Wasser nutzen, um das Süderau-Fahrwasser bis etwa zur Hallig Gröde mit östlichem Kurs zu durchqueren. Es läuft auch alles wie am Schnürchen, nur das Wetter macht uns insofern einen Strich durch die Rechnung, als es bald Bindfäden gießt. Die Sicht verschlechtert sich und wir haben Mühe, die Fahrwassertonnen auszumachen. Wir sind praktisch allein auf weiter Flur, in weiter Ferne passiert lediglich ein Halligpassagierboot.

Zielhafen ist Strucklahnungshörn auf Nordstrand, eine Gesamtdistanz von etwa 25 Seemeilen. Wie gesagt - hatten wir das auflaufende Wasser mit uns und etwa ab der Hallig Habel wollten wir dann die dort einsetzende Ebbe benutzen, um gen Süden Richtung Pellworm – Nordstrand in die Norder-Hever einzulaufen. Strucklahnungshörn ist der einzige für Kielyachten geeignete Hafen zwischen Wittdün und Büsum. Alle anderen Häfen im Wattgebiet fallen entweder ganz trocken oder haben bei Ebbe für eine Kielyacht zu wenig Wasser.

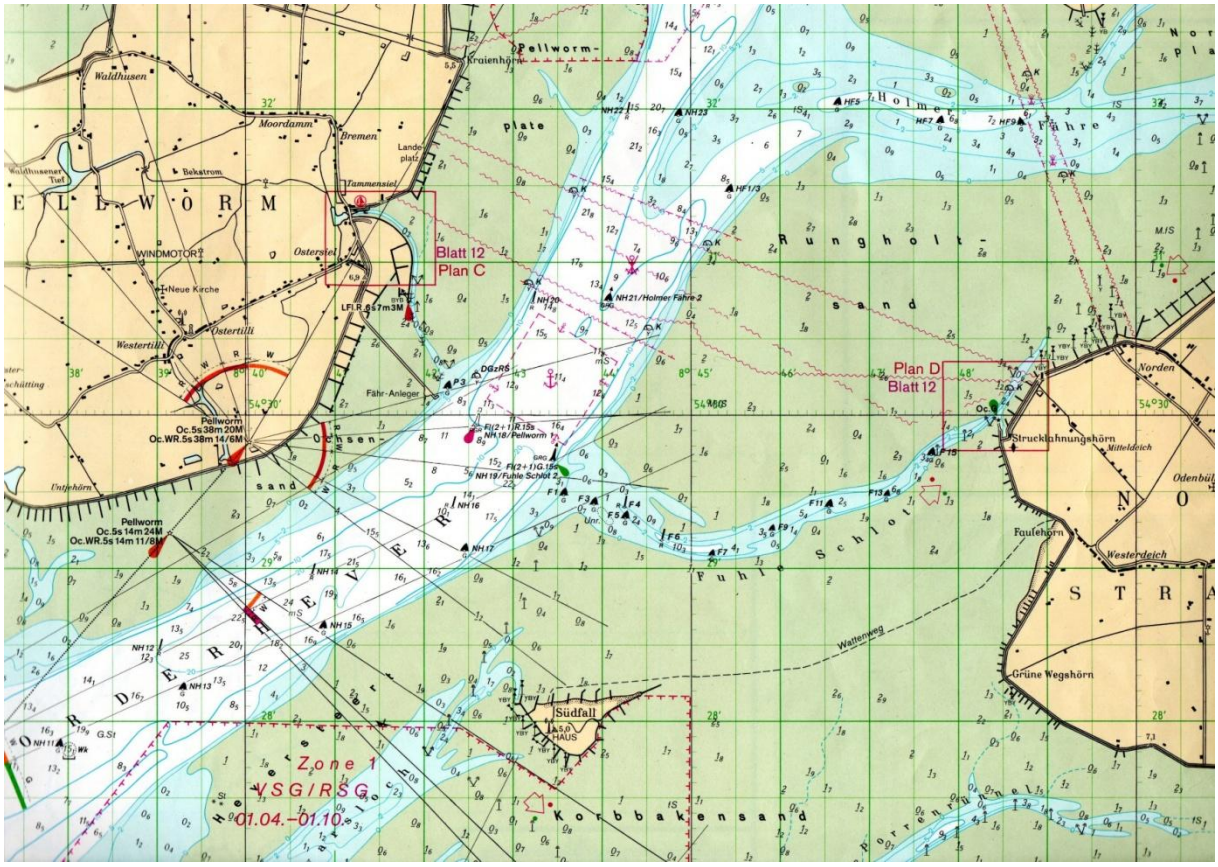
Gegen 18.20 Uhr schrammen wir um den so genannten „Strand" herum. Dies ist der Ausläufer eines ausgedehnten Watts nordöstlich von Pellworm, welches bei tiefer Ebbe trocken ist. Wir passieren den „Strand" praktisch bei Hochwasser und hier nimmt uns programmgemäß der inzwischen gekenterte Ebbstrom in Empfang. Der Wind hat inzwischen auf Ost-Nordost gedreht und wir können gut halbewinds fahren. Die Stackbüsche, die hier die Wattengrenze markieren, sausen mit beachtlicher Geschwindigkeit an uns vorbei. Der Wind legt inzwischen auf Stärke 5 zu und wir reffen einen Ring im Großsegel weg. Das Schiff liegt ruhiger und der Ruderdruck läßt nach. Es ist inzwischen etwas klarer geworden - aber dafür setzt die Dämmerung ein. Da der Hafen von Strucklahnungshörn unbefeuert ist, wollen wir unter allen Umständen versuchen, ihn vor Einbruch der Dunkel-

heit zu erreichen. Zwar segeln wir nicht das erste Mal in dieser Gegend, aber trotzdem ist uns nicht Wohl bei dem Gedanken, daß wir vielleicht irgendwo in der Holmer Fähre, südwestlich der Hallig Nordstrandischmoor vor Anker gehen müssen. Denn nur zu schnell kann sich das Wetter ändern und bei der teilweise geringen Tiefe auch des betonnten Fahrwassers kann sich sehr schnell eine steile, ständig sich brechende See entwickeln.

An diesem Tag hatte das Pech es ja wohl auf uns abgesehen: Unser Benzintank mußte nachgefüllt werden, denn wir wollten trotz unserer zügigen Fahrt doch noch die Maschine zur Hilfe nehmen, um vor totaler Dunkelheit nach Strucklahnungshörn zu kommen. Hierbei brach uns der Verbindungsschlauch zwischen Tank und Maschine und es verging wertvolle Zeit, bis wir die Schlauchverbindung provisorisch wieder hergestellt hatten. Bei der Ansteuerungstonne „Fuhle Schlot“ war es fast dunkel. Trotzdem konnten wir Dank der Achteraus-Kennung der Leuchttonnen „Fuhle Schlot“ und Pellworm die Tonne A erreichen. Hier setzte jedoch ein kräftiger Gegenstrom: Die „Fuhle Schlot“ ist ein etwa 3 Meilen langer Watten Priel, der von der Norder-Hever in östlicher Richtung nach Nordstrand verläuft. Bei ablaufendem Wasser sammelt sich das weite Wattwasser von Rungholt-Sand und Südfall-Sand zu einem reißenden Strom, der uns nach unserer Schätzung mit 4 bis 5 Seemeilen pro Stunde entgegen lief. Wir ließen die Maschine „volle Kraft voraus“ laufen und knallten Fock und Großsegel ganz dicht, denn der Wind war noch weiter östlich gegangen. Es kam uns endlos vor, bis wir die Tonne B erreichten, die nur eine halbe Seemeile von der Tonne A entfernt ist. Da das Watt noch nicht frei war, stand bei Windstärke 5 eine unangenehme See quer zum Schiff. In weiter Ferne sahen wir das Gasthaus, welches praktisch in Strucklahnungshörn auf dem Deich steht und somit eine gute Orientierungsmöglichkeit bietet. Als wir um 20.00 Uhr die Tonne B1 erreichten, war es stockfinster. Ich saß am Ruder und orientierte mich eigentlich mehr nach dem Licht besagter Kneipe und nach dem achteraus liegenden Blinker der „Fuhle Schlot“, als nach unserem Kompass, der sowieso tiefliegend auf dem Brückendeck einen schlechten Platz hat. Klaus nahm die Taschenlampe zur Beleuchtung des Kompass zur Hilfe und plötzlich tönte er durch die feuchte Dunkelheit: „Viel weiter nach Backbord, mindestens 45 Grad!“ Da er vorher unter Deck die Karte studiert hatte legte ich allmählich entsprechend das Ruder, obwohl Großsegel und Fock zu „killen“ begannen. Mein Kneipenlicht wanderte entsprechend nach Steuerbord. Mir kam das natürlich etwas merkwürdig vor, aber nach dem Motto: „He kiekt jo no de Kort und no den Kompass“ donnerten wir jetzt mit etwa 60 Grad in die neue Richtung. Mit einem Mal gab es einen sanften Bumms: „Schipper he sitt!“ Durch sofortiges Krängen und ensprechende Maschinen- und Rudermanöver kriegten wir den Schlitten noch einmal frei, aber nach wenigen Minuten saßen wir wieder fest: Wir waren auf Rungholt-Sand aufgelaufen! Diesmal war an ein Wieder-Flott-Machen nicht mehr zu denken. Vermittels des bald ausgebrachten Ankers drehten wir das Schiff gegen den Seegang. Der hatte sich glücklicherweise inzwischen etwas gelegt, wie auch der Wind auf Stärke 2 -3 zurückgegangen war. So störte uns das Klatschen der Wellen am Bug nicht allzu sehr. Wir trafen Vorkehrungen für das zu erwartende weitere „Trockenfallen“ und wir weideten uns an dem Gedanken, daß wir auf so geschichtsträchtigem Grund unser Schiff aufgesetzt hatten. (Rungholt-Sand ist heute noch Fundstätte kulturhistorisch wertvoller Gegenstände, da hier die Nordsee blühendes Land 16.. unter ihren Fluten begrub.)

Heute kann uns WIKIPEDIA unter dem Stichwort Rungholt rasch weiterhelfen: Die Stadt Rungholt hat es tatsächlich gegeben: Fundstücke im Watt (Keramik, Ziegelreste, Zisternen, Warften, Deiche und Reste einer Schleuse) sowie urkundliche Erwähnungen und Kartierungen belegen die Existenz einer Hafenstadt in einer damals noch weit vorgelagerten Küstenlandschaft Nordfrieslands. Rungholt wurde in der verheerenden Zweiten Marcellusflut 1362 zerstört, zwischenzeitlich wohl teilweise neu besiedelt, bis dann 1634 in einer Sturmflut Nordstrand und Pellworm durch den Heverstrom getrennt wurden und weite Siedlungsgebiete an der Küste verloren gingen. Sie sind heute Wattenmeer.

Skizze links: Mutmaßliche Küstenlandschaft Nordfrieslands bzw. der Uthlande vor der Sturmflut 1362 mit Rungholt und der Landschaft Strand.
Skizze rechts: Das Gebiet der Insel Alt-Nordstrand auf einer Karte von Johannes Blaeu, 1662. Rungholt ist im Wasser südlich der Insel eingezeichnet.



Unser Kahn kriegte allmählich Schlagseite, fiel dann langsam aber sicher um und wir mußten uns wie die Affen im Klettern üben, um die dringend benötigte Atzung vorzubereiten und einzunehmen. Zu allem Überfluss konnten wir uns nur kalt verpflegen, denn infolge des gebrochenen Benzinschlauches wußten wir nicht, ob Benzin irgendwo ausgelaufen und verdunstet war. Wir wagten nicht einmal unser Ankerlicht anzuzünden. Dazu bestand auch keine Veranlassung, denn wir würden in spätestens einer Stunde nur noch eine Gefahr für nächtliche Wattwanderer darstellen. Der Regen hatte inzwischen aufgehört und von Zeit zu Zeit huschte sogar ein Mondstrahl über diese Stätte unseres Jammers. Es war uns übrigens auch ganz lieb, daß wir im Dunklen verborgen blieben, denn ein ständiges Ankerlicht hätte vielleicht doch die Küste alarmiert und man hätte uns dann eventuell noch das in Strucklahnungshörn stationierte Seenotrettungsboot auf den Hals geschickt, wozu wir keinerlei Notwendigkeit sahen. Die Flut würde uns gerade morgens gegen Hellwerden wieder flott machen, so setzten wir statt der Ankerlaterne den Ankerball!

Fragen Sie nicht, wie vier Segler diese Nacht auf dem Golif bei Horizontallage verbrachten! – Trotzdem wachten wir am nächsten Morgen erst auf, als unser Kahn wieder im tiefen Wasser schwamm, es wehte eine leichte Brise, die Sonne ging gerade hinter Nordstrand auf und versprach einen schönen Tag: Den glaubten wir nach all dem Ungemach verdient zu haben.

Und nun des Rätsels Lösung, wie es eigentlich zu dem Auflaufen kam: Klaus hatte mit einer Taschenlampe am Kompass herum gewirkt, die mit einer Haftvorrichtung für Metall versehen war! Ein Magnet, der selbstverständlich den Kompass beeinflussen musste! Am nächsten Morgen angestellte Versuche zeigten, daß mit diesem verdammten Ding eine Ablenkung von bis zu 180 Grad möglich war. In weitem Bogen flog das Ding über Bord und liegt jetzt in unmittelbarer Nähe der ungehobenen Schätze von Rungholt-Sand! Um 5 Uhr gingen wir Anker auf, liefen etwa 20 Minuten später unter Segeln in den Hafen von Strucklahnungshörn ein, wo wir längsseits eines Krabbenkutters festmachten.

Die Ursachen für unser Missgeschick im Watt liegen hier auf der Hand: Wir waren zu spät gestartet, gerieten in die Dunkelheit, unterschätzten die Kraft der ablaufenden Tide in der Fuhle Schlot. Schließlich bringt ein gravierender (zunächst verborgener) Ausrüstungsmangel die Navigation durcheinander, wir verlieren das tiefe Fahrwasser, kommen im flachen Watt fest und fallen trocken. Umweltfrevel im Watt: Nach meiner Erinnerung flog die Taschenlampe mit Magnet und Batterien nicht über Bord. Hier hat dramatische Erzähl-

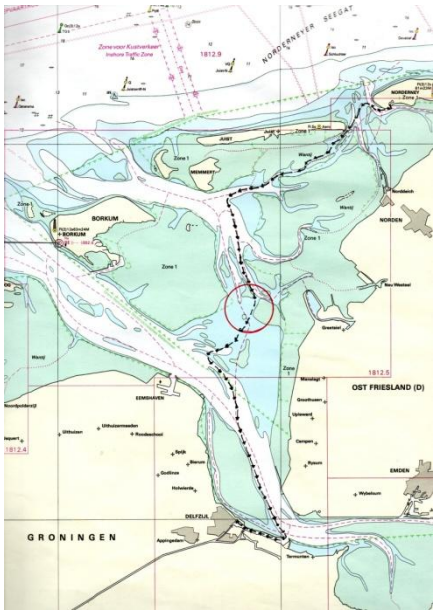
kunst unsere Mutter verführt! Zu unserer „Ehrenrettung“ fügte unsere Mutter die Erzählung eines Profi-Kapitäns über ein ähnliche Ablenkung in der Navigation ihrem Bericht hinzu:

Ich erzählte das obige Erlebnis einem mir befreundeten Kapitän. Natürlich erwähnte ich dabei, daß dies eigentlich kein Ruhmesblatt für die Besatzung unseres Schiffes sei.

Er erzählte mir dann die folgende wahre Begebenheit: Sie wären beim Fischen irgendwo sehr weit im Norden auf recht steinigen Grund getroffen. Beim Einhieven der Netze kann ein ziemlicher Kaventzmann von Stein an Bord. Er war besonders geformt, weshalb man ihn hinter dem Ruderhaus verstaute. Es war tagelang grimmeliges Wetter, so daß man keine Standortbestimmung vornehmen konnte. Nur dem Umstand, daß das Schiff **bei Tageslicht** unerwartet Land in Sicht bekam, war es zu verdanken, daß das Schiff nicht strandete! Der Stein entpuppte sich später als ein veritabler Meteorit, der - unweit vom Ruderhaus untergebracht - selbstverständlich die ganze Zeit über den Kompass des Schiffes beeinflusst hatte. Kein Seemannsgarn, sagte mein Kapitän!

Irrfahrt in der Osterems

Am fünften Tag unserer Sommerreise 2017 – die uns Richtung Englischer Kanal und Themsemündung geführt hat – verlassen wir am 30.06.17 nach einem Mittagsimbiss mit unserem „Fliegenden Stern“ vom Typ Ballad den Hafen von Norderney. Bei Vorhersage von WNW 6 mit Regenschauern haben wir uns für die Segelei „binnen“ über die Wattenfahrwasser und die Osterems nach Delfzijl entschieden. Der Yachthafen von Juist ist auch mit unserem Tiefgang von nur 1,55 m nach Auskunft des Hafenmeisters Norderney wegen allzu großer Verschlickung nicht mehr zu empfehlen. Delfzijl könnten wir in 4 oder 5 Stunden gut erreichen. Über die dazu bei 40 sm Distanz erforderliche Geschwindigkeit hab ich dann leider nicht weiter nachgedacht. Der Hafenmeister muß mich für den Kommandanten eines Speedbootes gehalten haben. Nicht nur der zeitliche Ablauf, sondern auch die Orientierung wurde zum Problem.
Die nebenstehend eingefügte Übersichtskarte zeigt die Tour des Tages und markiert mit rotem Kreis unseren Problembereich. Siehe dazu das Kartenplotterbild auf der nächsten Seite.



Zunächst geht es unter Großsegel und Genua III Richtung Seegatt. Bei auflaufendem Wasser und bei Westwind ist alles glatt – aber der Gegenstrom muß erstmal ausgesegelt werden. Das Einlaufen in das Memmert-Wattfahrwasser geht dann mit dem Flutstrom schon zügiger, aber auch ruppiger. Vor dem Erreichen der Pricken bergen wir um 14.10 Uhr die Segel. Unter Motor und gegen den Wind passieren wir die Prickenreihen Fahrwassertonnen des Memmert Wattfahrwassers und der Memmertbalje und laufen in die Osterems ein. **„Regen, Regen, Regen“** wurde im Logbuch aufnotiert. Dann **„16.00 Uhr Genua III setzen bei den Fahwassertonnen O 21/O 22“.** Mit guter Geschwindigkeit können wir jetzt „raumschoots“ weiter in die Osterems einlaufen.

Der Tidenkalender hatte das Hochwasser für Borkum Fischerbalje auf 16.44 Uhr berechnet, für Leybucht/Leyhörn sollte das Hochwasser erst 17.11 Uhr, im Dukegat der Ems um 17.13 Uhr eintreffen. Aber schon um 16.35 Uhr kam uns bei dem Tonnenpaar O 27/O 28 das ablaufende Wasser entgegen. Ab jetzt würde hier überall der Wasserstand abnehmen! Zugleich erzeugte der steife Westwind gegen die ablaufende Tide den typischen kurzen und steilen Seegang – dies zunächst nicht weiter misslich für uns, da wir ja mit Wind und Welle weiter in die Osterems einliefen. Aber grundsätzlich wird für die Fahrt Richtung Wattenhoch natürlich auflaufendes Wasser empfohlen, bei jeder Grundberührung ergibt sich dann ein Handlungsspielraum.

Schon für 16.45 Uhr wird im Logbuch notiert: **„5 sm weiter südlich** (des vorgenannten Tonnenpaares O 21/O 22) **Genua bergen, weil die Navigation unklar ist!“**

Was war passiert: Ein Regenschauer muß uns die Sicht auf die zu erwartende Fahrwassertonne O 32 genommen haben (War die Besatzung nicht ausreichend aufmerksam? Versperrte die Genua die Sicht auf die Tonne?), sie kam jedenfalls nicht in Sicht; stattdessen nahm die Wassertiefe rapide ab! So konnte das keinesfalls weitergehen! Wir mußten ins Fahrwasser zurück!

Also erstmal Genua runter und Fahrt aus dem Schiff nehmen: Dazu Motor starten, Uli ans Ruder wechseln (immer mit Blick auf die Anzeige des Echolotes), Klaus auf das Vorschiff, Fall lösen, Genua einsammeln, festbinden (mit Rollgenua wäre das alles einfacher gewesen). Zugleich aber fortgesetzt im Bogen nach Backbord anluven: Druck aus dem Segel nehmen, Rückweg ins tiefe Wasser suchen und finden. Regenschauer, Gegenwind und Seegang mit Gischt machen uns jetzt das Leben schwer, erleichtern Orientierung und Aussicht nicht gerade. Unser Kartenplotter unter Deck kann uns jetzt auch nicht helfen (zu weit weg und schlechter Blickwinkel für den Rudergänger). Warum uns diese Navigationshilfe mit aktueller Seekarte, mit GPS-Standort und –Kurslinie nicht zuvor beim Auffinden der nächsten Fahrwassertonne geholfen hat, bleibt allerdings besonders rätselhaft im Nachherein.

Das nebenstehend eingefügte Foto unseres Kartenplotterbildes zeigt einen Ausschnitt der C-map Seekarte im Bereich der Osterems mit dem in rot eingetragenem Verlauf unserer Fahrtroute – beginnend im n-lichen Fahrwasser zwischen den Tonnen O/29 und O/30, dann nach Irrfahrt im Süden fortgesetzt bei der roten Tonne O/33. Im grünen Wattbereich (bei Niedrigwasser trockenfallend) geben doppelt unterstrichene Zahlen an, um wie viele Dezimeter das Watt dort bei Niedrigwasser über den Niedrigwasserspiegel herauswächst.

Wie weit muß der Bogen zurück ins Fahrwasser gefahren werden? Die graue Regensuppe im Watt gibt uns dazu keine Anhaltspunkte, Echolot und Kompass eigentlich auch nicht, weil wir eine klare Struktur weder von der Karte, noch von den Messwerten her erkennen können. Bleibt die feste Überzeugung des Skippers, wir seien nach Osten hin vom Fahrwasser abgekommen und weiter nördlich würden wir tieferes Wasser finden.

In der Plotteraufzeichnung finden wir das leider kaum wieder. Aber wir blieben schwimmend und in Fahrt – mal mehr, meist weniger – denn viel mehr als eine Handbreit Wasser unter dem Kiel hatten wir nicht. Bis wir unsere Positionen wieder gewechselt haben (Uli am Kartenplotter, Klaus am Ruder) vergehen weitere Augenblicke. Das Gerät ist zunächst im Maßstab (Zoom) so eingestellt, daß die Wassertiefen im Watt nicht angezeigt werden. Nach Umstellung sind diese nur schlecht lesbar. Es gibt Missverständnisse, wir schaffen keine solide Koppelnavigation mit Kompass. Das Ende vom Lied - die anliegend beigefügte, abfotografierte Aufzeichnung unseres Kurses im Kartenplotter bringt es an den Tag: Wir fuhren einen viel zu weiten (rätselhaften) Doppelbogen – sogar über das Fahrwasser hinweg und mehrfach sehr dicht vorbei an der Kartenplotterposition der Tonne O 32 - ohne dass wir

diese gesehen haben. Aber keine Grundberührung, kein Festkommen bei ablaufendem Wasser, sondern schließlich wieder tieferes Wasser! **„Auf Höhe Tonne O 33 erreichen wir nach Abweg auf das Flach Pilsumer Watt wieder das Fahrwasser."** – wurde im Logbuch notiert. Sichtverbesserung und der Kartenplotter haben uns schließlich geholfen.

Das eigentliche Wattenhoch (die schwierigste Stelle hinsichtlich der Wassertiefe im Fahrwasser- bei sinkendem Wasserstand s.o.!) zwischen den Tonnen O 35 und O 37 mit 0,7 m Wassertiefe nach der Seekarte (d.h. bei Niedrigwasser ragt das Watt um 70 cm über den Niedrigwasserstand hinaus – alles fällt trocken!) hatten wir noch vor uns. Wir konnten diese Passage aber nach einigen Zitterpartien und mit vorsichtiger Geschwindigkeit hinter uns bringen und erreichten gem. Logbuch um 17.55 Uhr beim Tonnenpaar O 37/O 40 die Emshörnrinne, die uns dann wenig später in die Ems führte.

Fast vier Stunden hatten wir jetzt noch am Fahrwasserrand der Ems gegen die Tide anzusegeln, um 21.45 Uhr konnten wir endlich bei der „Zeilvereniging Neptunus" in Delfzijl im Regen bei Einbruch der Dunkelheit festmachen. Die Prognose von 4 bis 5 Stunden haben wir mit 8 Stunden nach 44 zurückgelegten Seemeilen (einschließlich Schleife) reichlich überschritten.

Wir waren sehr froh dann bei der Freitagabend-Seglerparty der Zeilvereniging freundlich und warmherzig aufgenommen zu werden. Zuwendung, Schnäpse und Häppchen hatten wir bitter nötig!

Eine Nacht mit Schräglage im Watt ist uns glücklicherweise erspart geblieben. Die folgenden Ursachen für unser Missgeschick gilt es festzuhalten: Zu spät gestartet bei relativ schlechten Sichtverhältnissen, zu hohe Geschwindigkeit unter Segel trotz ablaufenden Wassers in der Osterems, ungünstige Installation unseres Kartenplotters - kann in Stresssituationen zu Mißverständnissen zwischen Navigator (unter Deck) und Rudergänger führen. Unsere Irrfahrt in der Osterems bleibt trotz Ursachenforschung rätselhaft für uns. Eine Mail an das Wasser- und Schiffahrtsamt Emden mit der Frage, ob Tonne O 32 am 30.06.17 vertrieben war, wurde leider nicht beantwortet.