

Ein unmöglicher Schlag

„Ich bin noch nie Trimaran gesegelt“ meint der Hafenmeister zu uns als wir ihm Bescheid geben, dass wir morgen, 07.06.2023, ablegen werden. „Möchtest du bis Borkum mitsegeln – außenrum?“ erwidert Heike. Sie kennt ihn schon seit mehreren Jahren, schließlich war Norddeich für insgesamt 13 Jahre zunächst mit Isis II – einer Etap 21i – und dann mit Isis III – einer Dragonfly 28 – ihr Heimathafen. Und der Hafenmeister wirkt nett und ist ein ehemaliger ernsthafter Regattasegler. „Hmmm. Das wäre schon schön Aber ihr wollt dann weiter nach Holland? Ich kann nicht schon wieder einen Tag frei nehmen, und den bräuchte ich, um mit der Fähre von Borkum zurück nach Norddeich zu kommen.“

Oh Gott, dieses frühe Aufstehen! Aber Niedrigwasser ist in Norddeich um acht Uhr. Und es gibt eine versandende Stelle im Busetief – dem Fahrwasser von Norddeich zum Norderneyer Seegatt - , die kitzelig ist. Auch ist es keine gute Idee, bei Niedrigwasser durch das Schluchtertief segeln zu wollen, der Abzweigung Richtung Westen im Norderneyer Seegatt. Üblicherweise rechnet man mit einer Stunde bis zum Anfang des Seegatts und dann noch eine Stunde bis man das Seegatt sicher passiert hat. Meist geht es schneller, aber Wattensegler sollten immer etwas Reserve einplanen. Also zieht uns der Honda um 05:20 Uhr sicher aus unserer Norddeicher Box. Das Procedere ist eingespielt: Heike legt ab, übergibt das Ruder direkt an Jochen, um das Boot auszuklappen sowie Leinen und Fender einzuholen. 10 Minuten später nimmt Isis III – die Dragonfly 28 von 08,60m Länge und 6,50m Breite – Fahrt Richtung Norderneyer Seegatt auf. Es herrscht drei Beaufort aus östlichen Richtungen bei Sonnenschein. Die Wettervorhersage verheißt nur Gutes. Ein einlaufender Fischer winkt uns zu. Möwen ziehen ihre Kreise im Morgenlicht. Voraus liegen die Hochhäuser von Norderney und der lange östliche Sandausläufer von Juist. Dazwischen ist „unser“ Seegatt, zu dem uns das Busetief führt.

„Was starrst du denn ständig so auf die Tonnen? Ich weiß, dass das Busetief hier einen Knick macht.“ Jochen sitzt an der Pinne, Heike schlürft ihren Morgenkaffee und starrt tatsächlich auf die Tonnen: vor, zurück, vor, zurück. „Wir haben zwar ablaufend Wasser eigentlich längs des Busetiefs, also in unserer Fahrtrichtung. Das Wasser läuft aber gleichzeitig auch quer. Es fließt nicht nur aus dem Gatt hinaus, sondern auch weiter westlich mit dem Strom der Ems. Wir haben erheblichen Stromversatz. Und da vorn ist die Stelle, wo

die Sandbank in das Fahrwasser hereinwächst. Weißt du noch, wie die Fähre dort festgesessen hat, als wir von Langeoog nach Norddeich gesegelt sind?“ Murrend korrigiert Jochen den Kurs. Jetzt starrt auch er vor, zurück, vor, zurück, um dem Stromversatz möglichst zügig entgegenzuwirken. Das Schwert hat Heike schon längst hochgeholt. 1,70m Tiefgang ist viel zu viel für die kitzelige Stelle im Busetief. Wenn der Außenborder und das Schwert ganz unten sind, sollte man 0,90m Tiefgang rechnen. Schwert- und Ruderblatt-aufhängung entsprechen denen eines Jollenkreuzers. Wenn alles oben ist, hat das Boot einen Tiefgang von 0,40m. Aber dann ist es ein Floß. Jetzt zeigt das Lot 3,20m an. 2,80. 2,20m. 1,80m. Heike kontrolliert nochmals, ob das Schwert tatsächlich oben ist. 1,40m. 1,10m. Heike hat die Hand an der Sicherungsleine des Ruderblattes. Jochen steuert die Kurve des Busetiefs genau aus – was bedeutet, dass man sich stärker an dem Plotter und dem Lot als an den Tonnen orientiert. 0,90m. Wenn es jetzt noch viel flacher wird, sitzen wir bis zum Nachmittag fest und kommen heute nur bis Norderney. 0,90m. 1,00m. 1,30m. Geschafft.

Mit Rauschfahrt geht es weiter zum Norderneyer Seegatt. Es wird heute seinem Ruf als einfaches Gatt gerecht. Im Gatt ändern wir unsere Generalrichtung von Nord auf West und folgen dem Schluchtertief hinaus auf die Nordsee. Schmetterling. Diese Segelstellung ist mit dem Trimaran grundsätzlich einfacher als mit einem Mono, da das Groß ohnehin stets mit einem Bullenstander gefahren wird und die Schoten sowieso weiter außen angeschlagen werden können. Wunderbares, schnelles Segeln. Mäßige Wellen. Da wir nur eine gute Stunde benötigt haben, um von Norddeich bis durch das Seegatt zu gelangen, schiebt uns das ablaufend Wasser zusätzlich.

„Was sollen wir um 10 Uhr in Borkum?“ Auch wenn man wegen der Untiefen nördlich von Borkum von Norderney kommend nahe Niedrigwasser einen gefühlt riesigen Umweg segeln muss, konnten wir bereits kurz nach dem Kentern der Tide in die Emsmündung einbiegen. Der Borkumer Hafen liegt nahe der süd-westlichen Ecke der Insel und wird – außer durch ein sehr flaches Wattfahrwasser – von der Ems aus erreicht. Jetzt segeln wir mit dem beginnenden auflaufenden Wasser raumschots. Die Logge ist kontinuierlich zweistellig. Und die Tide schiebt. „Ich habe eine Idee. Auf der niederländischen Seite, also am westlichen Ufer der Ems, beginnt etwas südlich gegenüber von der Fischerbalje, der Zufahrt zum Borkumer Hafen, ein Wattfahrwasser. Das ist ganz flach. Da habe ich mich schon mehrmals trocken fallen lassen. Dort kann

man sehr gut übernachten. Durchgekommen bin ich da noch nie. Wunderschöne Sandbänke.“

Um 11 Uhr – ca. drei Stunden nach Niedrigwasser - stehen wir vor dem Wattfahrwasser Ra. Kurz vorher haben wir noch in der Alten Westerems das Groß geborgen. Jetzt haben wir nur noch die 26qm Genua gehisst. Wir haben vor, soweit es geht in das Watt hinein zu segeln und uns dann trocken fallen zu lassen. Am nächsten



Übernachten neben dem Ra im Herbst 2016

Morgen würden wir dann zur östlichsten bewohnten holländischen Insel Schiermonnikoog segeln. Entweder indem wir zur Ems zurückkehren oder einen Weg durchs Watt nehmen. Unserem Wattfahrwasser Ra (das etwas westlicher zum Zuid Oost Lauwers-Wattfahrwasser wird) sind die unbewohnten Inseln Rotterumeroog und Rottumerplaat (sowie einige sehr kleine Inselchen) vorgelagert. Zwischen den genannten Inseln gibt es ein sehr kleines Seegatt, das Heike besser nicht empfehlen möchte, sowie westlich von Rottumerplaat – Schiermonnikoog zugewandt – ein segelbares Seegatt namens Boschgatt. Da ist Heike in der Vergangenheit bereits durchgesegelt, das ist gut machbar.

Von Osten nach Westen hin wird das Wattenmeer immer breiter. Die Priele verändern sich auch. Das bedeutet, dass der Meeresboden gleichmäßiger ist: Es gibt weniger richtig tiefe Rinnen, denen man mit den Booten folgen kann (und wo sich an den Rändern in einer großen Stufe die Wassertiefe plötzlich verringert). Stattdessen ist die Wassertiefe gleichmäßiger. Statt Stufen gibt es eher sanfte Anstiege zu Sandbänken. Daher ist es auch logisch, dass die Fahrwasser in Holland und in Deutschland unterschiedlich markiert werden. Während in Deutschland Pricken in jedem Frühjahr je nach aktueller Lage der Priele neu gesetzt werden (und gegen Ende der Saison gerne lückenhaft sind), werden in Holland Tonnen verlegt. Die sind auch noch am Ende der Saison da. Nur leider wird ihre Position nicht so regelmäßig dem sich verändernden Meeresboden angepasst. Von daher geben die Tonnen im holländischen

Wattenmeer eine gute Orientierung. Aber sich sklavisch daran zu halten macht wenig Sinn.

„Da vorne ist unsere erste rote Tonne!“ Jochen möchte Isis III gerade von der Ems in das Wattfahrwasser Ra steuern. „Warte – die Tonne steht falsch! Du musst sie anders herum nehmen! Schau‘ mal: Laut neuester elektronischer Seekarte ist das Wasser genau auf der eigentlich falschen Seite der Tonne tief!“. Jochen lenkt ein. Das Schwert kommt hoch. Über 3 Knoten Querströmung. Jochen flucht. Lot zeigt 1,00 m. Das Ruderblatt kommt hoch. Jochen flucht lauter. Er stemmt sich gegen die Pinne, um den erhöhten Ruderdruck auszugleichen. Die Tonne kommt gefühlt ganz nah. Plötzlich herrscht Ruhe. Die Tonne liegt hinter uns. Das Lot zeigt über 2 m. „Ups – die Tonne steht doch an der richtigen Stelle. Nur auf der nagelneuen Seekarte ist sie wohl noch auf der alten Position eingezeichnet. Und die tiefe Stelle an der richtigen.“

Der achterliche Wind bläht die Genua. Keine Welle ist zu spüren. Bei den ersten acht Tonnen fällt das Ra nicht trocken. Die Wassertiefe beträgt über zwei Meter. Da Ruderblatt und Schwert wieder unten sind, lässt sich das Boot gut kontrollieren. Segeln macht Spaß! Doch leider ist bei der etwa vierzehnten Tonne ein Wattenhoch. Laut Seekarte 2,10 m trocken fallend. Macht nichts, wir wollten hier irgendwo ja ohnehin übernachten. Aus Erfahrung weiß ich, dass sowieso kaum ein Boot dieses Wattfahrwasser nimmt, wir also ruhig im Fahrwasser oder direkt daneben vor Anker gehen können. Wir bereiten uns also für eine Grundberührung vor. Es gibt nur zwei Probleme: Beim Wattenhoch ist eine Gasleitung eingezeichnet – und wir werden immer schneller. In Wattfahrwassern möchte Heike eigentlich maximal 5 Knoten über Grund fahren, um mehr Zeit zum Reagieren zu haben und um im Falle einer Grundberührung Schäden zu vermeiden. 6 Knoten, 8 Knoten, 9 Knoten, 10 Knoten werden angezeigt. Das Schwert ist längst oben. Jetzt kommt auch das Ruderblatt hoch. Es schwimmt horizontal. Nur seine Längsseite ist im Wasser, und das auch nur zu ca. einem Drittel. Der Ruderdruck ist enorm. Zudem herrscht erhebliche Querströmung. Jochens Kopf ist hochrot. Er steuert mit seinem gesamten Körper. Heike hätte nicht genug Kraft, um die Pinne zu halten. Sie fiert die Genua, um die Geschwindigkeit zu reduzieren. Schließlich rauschen wir mit 9 Knoten bei 0,50m Wassertiefe über das Wattenhoch.

Wir wagen erst wieder zu sprechen, als wir um 12:15 Uhr über die gesamte Flachstelle hinweg gesegelt und laut Seekarte in dem Bereich des Zuid Oost

Lauwers-Wattfahrwassers sind, indem immer Wasser steht. Auf Backbord sieht man in der Ferne den kleinen Hafen Noordpolderzijl – einer von diesen nahen, doch unerreichbar erscheinenden Häfen. Das Fahrwasser zu ihm fällt hoch trocken. Das müssen wir jetzt nicht haben.

Es läuft! Ruderblatt und Schwert sind wieder unten. Die Genua ist wieder getrimmt. Wir genießen die Tiefe des westlichen Teils des Zuid Oost Lauwers Wattfahrwassers. Jetzt ist Zeit für einen Kaffee. „Was machen wir? Trocken fallen lassen, wenn wir gerade solch eine flache Passage gemeistert haben, fände ich daneben. Durchs Boschgatt hinaus auf See, dann westlich von Schiermonnikoog zurück ins Watt, um dort in den Hafen zu kommen? Das wäre ein Riesenumweg. Ich schlage vor, dass wir uns das nächste Wattfahrwasser vornehmen, das Pieterburen Wad. Es ist auch ziemlich kurz. Es fällt auch nur 1,40m trocken. Und wir sind jetzt später in der Tide. Das schaffen wir!“

„Wie, schon durch?“ Jochen sitzt wieder an der Pinne. Er kann den „Spaziergang“ durch das Pieterburen Wad nach unserem Erlebnis mit Ra und dem östlichen Teil des Zuid Oost Lauwers Wattfahrwassers gar nicht glauben. Wir segeln um die 10 Knoten, selbstverständlich ist das Schwert oben, aber das Ruderblatt ist größtenteils im Wasser. Das erleichtert das Steuern ungemein. Weiterhin gibt es keine nennenswerte Welle. Mal haben wir die Strömung mit uns, mal gegen uns. Querströmung ist eigentlich immer vorhanden, aber nicht mehr so stark wie im Ra. Wir schlagen einen Haken: Das letzte Stück des Pieterburen Wad hatte einen starken Nordanteil, jetzt drehen wir im Spruit wieder nach Süden. Bei östlichen Winden von drei bis vier Beaufort ist das kein Thema. Wir segeln weiterhin mit der großen Genua, mit der sich das Boot sehr gut beherrschen lässt.

„Eigentlich ist dies die letzte Gelegenheit für eine Übernachtung im Watt auf diesem Schlag“ denkt sich Heike, als Isis III vom etwas tieferen Spruit in das Fahrwasser des Lutjewad kommt. Für ihre Regel, im Wattfahrwasser maximal 5 Knoten zu fahren, sind wir weiterhin viel zu schnell. Häufig doppelt so schnell. Nach den bisherigen Erfahrungen auf diesem Schlag ist das aber kein Grund zum Aufregen mehr. Genauso wenig wie die 1,80m über Null, die die Seekarte im Wattfahrwasser vor uns ausweist. Das Schwert ist ohnehin fast ständig oben, das Ruderblatt ist selten ganz unten. Stand im Eignerhandbuch nicht, dass man mit „schwimmenden“ Ruderblatt nicht segeln sollte, da es dann aufgrund des erhöhten Ruderdrucks brechen könnte? Im vorigen Sommer hat

aber ein Rennyachten-Bootsbauer den Aufbau dieses speziellen Ruderblattes erklärt und gemeint, dass DAS nicht bricht. Und der kannte ein Schwesterschiff von Isis III – und speziell dessen Ruder – genau und hatte auch schon einiges von Isis III gehört. Die Warnung aus dem Eignerhandbuch vor dem Ruderbruch ist wohl nur einer dieser Anwaltssprüche aus Gewährleistungsgründen. Das Lot zeigt 0,70m? Na, dann haben wir ja noch 20 cm Reserve

In der Ferne voraus erkennen wir südlich die Silhouette vom Hafen Lauwersoog, nördlich die von Schiermonnikoog. Wohin wir uns wenden, müssen wir erst entscheiden, wenn wir vor dem Hafen von Lauwersoog stehen. Gefühlt sind wir fast da, ...

„Was ist denn jetzt los? Die elektronische Seekarte zeigt nichts mehr an!“ Verwirrt starrt Heike auf ihr geliebtes Display. Anstatt Tonnen und Tiefen sind nur noch grobe Umrisse zu erkennen. Wie Schuppen fällt es ihr von den Augen: „Klar, wir wollten vom Hamburger Yachthafen aus eigentlich zu den nordfriesischen Inseln und weiter zur dänischen Westküste. Und dann vielleicht durch den Limfjord. Deshalb habe ich die elektronische Seekarte mit Schwerpunkt Skandinavien neu gekauft. Holland ist gar nicht enthalten! Das Gebiet bis hierhin ist nur noch als Randbereich von Deutschland abgedeckt! Als wir von der Elbmündung nur schwer die Höhe bis Helgoland halten konnten, der Ostwind aber weiter angehalten hat, sind wir von Helgoland nach Spiekeroog abgelaufen, um auf besseren Wind für Nordfriesland zu warten. Schließlich haben wir ja aufgegeben und sind weiter nach Westen, nach Langeoog und Norddeich gezogen. Gut, dass ich zur Sicherheit noch die alte Papierkarte der westfriesischen Inseln mitgenommen habe!“

„Kannst Du mal nachsehen, was das da vorne für komische gelbe Seezeichen sind?“ Ein Blick auf die Papierkarte weist ein militärisches Sperrgebiet im tiefen Wasser direkt voraus aus. „Das scheint ernst gemeint zu sein. Die Seekarte ist zwar von 2019, aber das stimmt wahrscheinlich noch: Unser Wattfahrwasser macht einen Schlenker nach Norden und führt uns über noch ein Flach. Zwar nur vier Tonnen lang, aber 1,20 m trocken fallend. Wenn wir uns hier jetzt – in Sichtweite von Lauwersoog und Schiermonnikoog noch festfahren würden, fände ich es doch sehr ärgerlich. Ich muss unbedingt versuchen, im nächsten Hafen eine aktuelle Papierkarte von 2023 zu bekommen: Im Wattenmeer muss ich immer die allerneueste haben. Auch wenn die bei Drucklegung schon veraltet sind.“

Die Frage, ob wir in Schiermonnikoog oder Lauwersoog festmachen sollen, stellt sich, als wir noch diese letzte Flachstelle hinter uns gebracht haben. „Ich war noch nie hier, du schon“ meint Jochen. „Beide Häfen sind problematisch: Der Hafen von Schiermonnikoog ist ganz klein und eng. In der Einfahrt befindet sich eine trockenfallende Barre. Hochwasser Schiermonnikoog war um kurz nach 14 Uhr, wir werden dort also bestenfalls bei halber Tide ablaufend Wasser ankommen. Neben dem Hafen ist ein Gebiet zum Trockenfallen, das ist Teil der Hafeninfrastuktur. Das Gebiet ist gut geschützt – gegen Westwind. Aber ungeschützt gegen Ostwind. Und den werden wir noch paar Tage haben. Der Außenhafen von Lauwersoog ist ein großer Fischereihafen. Um zu dem Yachthafen zu kommen, muss man durch eine Schleuse. Eigentlich wollte ich da nicht mehr hin.“ „Weißt du was? Wir kommen doch ohnehin an Lauwersoog vorbei, wenn wir nach Schiermonnikoog segeln. Lass’ uns da doch in den Außenhafen fahren und uns die Lage anschauen.“

Als wir in den Außenhafen einbiegen, wird Heike freudig überrascht: Ja, es handelt sich um einen riesigen Fischereihafen. Aber da sind in einer Ecke Stege für Yachten! 2008, als sie das letzte Mal hier war, gab es diese Liegemöglichkeit für Yachten noch nicht. Damit ist die Entscheidung klar: Jochen fängt an, mit Isis III im riesigen Hafenbecken Kreise zu drehen, Heike klappt die Schwimmer zusammen, übernimmt das Ruder und legt an. Das einzige Problem dabei ist die Entscheidung, welche der vielen großzügig zugeschnittenen Boxen wir doch nehmen sollen ...

Um 16 Uhr sind wir nach 65 Meilen im Aussenhafen Lauwersoog fest. Die maximale Geschwindigkeit war über 12 Knoten, die Durchschnittsgeschwindigkeit etwas über 6 Knoten – viel zu viel fürs Wattensegeln.

Kopfschüttelnd schnappt sich Heike das Bordhündchen Bounty und spaziert zum Bezahlautomaten, während Jochen die Feinarbeiten des Festmacher-austarierens, der Fenderoptimierung und des Aufräumens übernimmt. Nur gut, dass der Norddeicher Hafenmeister nicht mitgesegelt ist. Wir hatten nicht vor, direkt bis Lauwersoog durchzuziehen. Und jetzt sind wir in Holland, obwohl wir nach Dänemark wollten!

Es wurde ein richtiger „holländischer Sommer“ mit intensivem Wattensegeln; Festmachen im Hafen auf Ameland zwischen Plattbodenschiffen; verschrecktem Verlassen des überfüllten Hafens von Terschelling (obwohl der Hafenmeister noch mit dem Schlauchboot einen Platz für uns in einem der

großen Päckchen zwischen zwei Stegen ausgesucht hatte); Ankern auf der früheren Reede der Ostindienfahrer vor Vlieland; Rauschefahrt nach Texel (sehr guter Yachthafen, ausreichend Platz); Besichtigen wunderschöner Städtchen am IJsselmeer wie Medemblik und Lemmer; der Überraschung, als in der östlichen Schleuse zum IJsselmeer es egal war, ob wir mit Steuer- oder Backbord festmachen - es passte auf jeder Seite jeweils nur ein Fender zwischen Bootsrumph und Schleusenwand; Passieren von Sperrwerken in Harlingen mit einem eingeklappten Schwimmer (sonst hätte Isis III nicht durchgepasst) und anschließendem mehrtägigem „Abwettern“ eines Sturmes unmittelbar vor dem prächtigen Rathaus dieser alten reichen friesischen Stadt.

Als wir durchs Watt von Harlingen zurück Richtung Deutschland segeln wollen, werfe ich einen Blick in den Törnführer von Jan Werner. Er beschreibt auch die Route von der Ems bis Lauwersoog. Gut, dass wir den Text nicht vorher gelesen haben: Ganz selbstverständlich geht er für diesen Törn von zwei Tiden, also einer Übernachtung im Watt aus. Er erwähnt gar nicht die Möglichkeit, die Strecke in einer Tide zu bewältigen. Und wir sind zuvor bereits von Norddeich bis zum östlichen Beginn des Wattfahrwassers an der Ems gesegelt. Dieser Schlag war also unmöglich.

Übrigens, nach Dänemark sind wir im Sommer 2023 doch noch gekommen: Am 21.07. waren wir wieder im Hamburger Yachthafen, haben Isis III geslippt und sind dann mit Jochens Boot Isis (Etap 32s) durch den Nordostseekanal in die Wismarer Bucht und das Salzhaff gesegelt. Auf dem Rückweg haben wir dann noch einen Abstecher in die Dänische Südsee gemacht.



Isis und Isis III

Aus dem Nordostseekanal zurückkehrend, in Brunsbüttel, stellte sich aber die Frage: elbauf, direkt zurück nach Wedel, oder noch Richtung Norden? Haben uns für das zweite entschieden. Sind so doch noch kurz in Nordfriesland gewesen, Büsum. Kann man ja auch mit einem Kielschiff erreichen. Waren so nochmals vier Wochen unterwegs.

Insgesamt waren wir vierzehn Wochen auf Tour, keine großen Strecken, keine Nachtschläge, nur bei guten Bedingungen abgelegt. Wir segeln gerne, bleiben aber auch gerne tagelang an einem schönen Ort, wie für über eine Woche auf Spiekeroog: bestes Eis an der ganzen Küste!

Und wie viele Seemeilen das insgesamt waren? Keine Ahnung. Beim Wattensegeln ist das egal. Da zählen eigentlich nur die gemeisterten Wattenhochs und die überstandenen Gatten.