

# Chartertörn nach Wangerooge und Helgoland

*Drei Generationen in einem Boot*

*Von Frank Praetorius*

*Die Motivation für das Meer und das Segeln ist nicht unbedingt identisch mit dem Spaß an gekonnter Seemannschaft. „Kann ich jetzt weiterlesen?“ fragt der zehnjährige Leonard vor einem Jahr während der Schiffübergabe in Hooksiel – und am Ende des Törns ist die wichtigste Erfolgsmeldung „über zweihundert Seiten Harry Potter geschafft“. Der segelnde Großvater aus dem Binnenland will schon resignieren, da überrascht ihn Leo in den Herbstferien während einer Limes-Tour zum Rhein. Im „Museum für Antike Schifffahrt“ in Mainz ist Seefahrt plötzlich sehr interessant, als er einer Werkstatt zum Nachbau römischer Fracht- und Patrouillenschiffe zusieht, für ihn weit spannender als die ausgestellten Überreste alter Römerschiffe.*

"Drei Männer im Boot", das sind bei uns Leonard (jetzt 11), Gerd (46) und Frank (68), drei Generationen in direkter Linie. Das Segeln mit unserem Jüngsten - *Moses* hat man schon beim ersten Ostseetörn seines Vaters Gerd mit dem *Deutschen Jugendwerk zur See* nicht mehr gesagt - hat vor einem Jahr mit einem Wattentörn begonnen. In diesem Jahr will Leo erstmals Blauwasser erleben; also ist eine dreitägige „Herrentour“ nach Helgoland angesagt, das ja immerhin schon die Römer kannten. Diesmal sind Vater und Großvater erfolgreicher bei ihrem Ver-



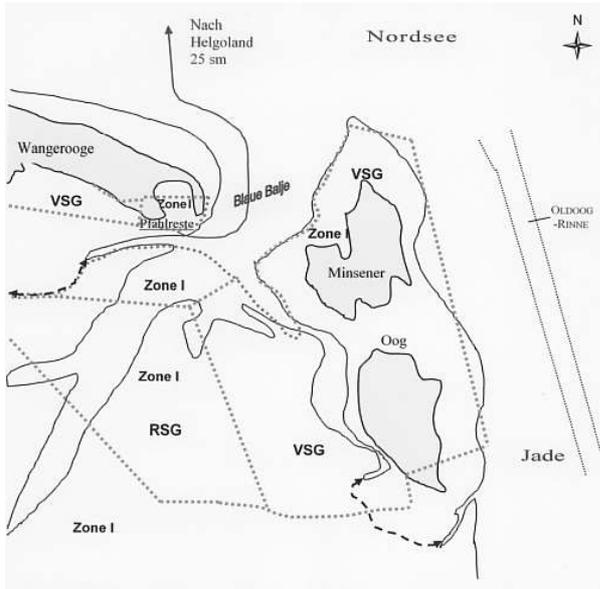
*Antiker Schiffsbau - Motivation auch für den Jüngsten*



*Briju fällt trocken – neben den Pfahlresten des alten Wangerooger Ostanlegers.*

such, ihn mit Seemannschaft zu infizieren: Stolz zeigt er seine neueste Kunst: Blitzschnell ohne Hinsehen geknüpft Palstek.

Zwei Stunden nach Hochwasser in Wangerooge Ost fällt der Anker am Rande des Wattfahrwassers, direkt neben den Pfahlresten der Steganlage des alten Wangerooger Hafens. 1953 hat man den Ostanleger nach vielen Beschädigungen durch Eisgang und Sturmfluten im Seegat aufgegeben,



Wangerooge Ost und Minsener Oog. Die Koordinaten im Ausschnitt: 53° 45' N / 8° 0' E. Die Zone I darf nur 3 Std. vor und nach HW befahren und nicht betreten werden (also auch kein Trockenfallen). Die Robben-(RSG) und Vogelschutzgebiete sind gesperrt. Nur die Fahrwasser dürfen jederzeit befahren werden.

doch für den Sommersegler bleibt es eine gut geschützte Stelle.

Als unsere Charteryacht „Briju“ wenige Minuten später hoch und trocken steht, sind Gerd und Leo schon zum Rand des Vogelschutzgebietes gegangen, denn es wird rasch dunkel, und morgen in aller Frühe wollen wir den Übergang von der



Die Aluminium-Yacht OVNI 32 „Briju“



Prickenweg (Wangerooger Wattfahrwasser)

Flut zur Ebbe im Seegat *Blaue Balje* zum Start nach Helgoland nutzen. Unser Jüngster staunt nicht schlecht, als er mit dem Fernglas die vielen See- und Wattvögel beobachtet, die sich bei ablaufendem Wasser ihre Beute suchen. Schon bei der Ansteuerung sahen wir ein Robbenpaar, und am Ankerplatz beäugt uns neugierig ein besonders großes Exemplar. Die Seehunde halten sich gerne im und ums Wattfahrwasser zwischen Wangerooge-Ost und Minsener Oog auf – zu unserem Glück außerhalb des Robbenschutzbereiches im Süden, wo jeder Besuch verboten ist.

In diesem Revier werden Termine sehr eng von den Gezeiten diktiert, und die Planung wird stark von der Befahrensregelung des *Nationalparks Niedersächsisches Wattenmeer* beeinflusst, wie der Kartenausschnitt demonstriert. Aus der Jade kommend wollten wir durch den Prickenweg und das Fahrwasser entlang der Vogelschutzinsel Minsener Oog nach Wangerooge Ost fahren. Der Termin ergab sich schon im Januar beim Durchrechnen mit dem Vercharterer: „Günstig wäre HW Wangerooge Ost am 8. Juli, 17.35 Uhr: Sie sollten um 17.00 Uhr in Hooksiel schleusen.“

*Die Zeit müsste reichen um das Wattenhoch südlich Minsener Oog zu durchqueren. Sie werden eine ruhige Nacht (ohne Wasser) erleben.“* So geschah es - und der Tag passte auch gut zu Leo's Bremer Ferienbeginn und den Terminen seines Vaters.

Die Aluminium-Yacht OVNI 32 „*Briju*“ ist für die Tidenverhältnisse an Frankreichs Atlantikküste gebaut. „OVNI“ bedeutet französisch soviel wie das englische „Ufo“ - unbekanntes Flugobjekt. Da sich dank ihres Integralschwerts der Tiefgang zwischen 0,50 m und 1,85 m einstellen lässt (vom Cockpit aus), kann man die Yacht in der Tat als Überraschungsobjekt auf Stränden finden, wo man sonst allenfalls Katamarane erwartet. Im friesischen Wattenmeer sieht man sie nicht selten.

Gegen Morgen beginnt sich das Schiff wieder zu bewegen, und um 7.00 Uhr passieren wir mit dem Ebbstrom das Seegat in Richtung Helgoland. Nach 14 von 25 sm ist es Leonard, der mit seinen scharfen Augen die Insel am Horizont ausmacht. Wir Älteren können den Befund bestätigen – und zugeben, dass auch wir immer wieder vom Erlebnis „Insel gefunden“ beeindruckt sind. Leider wird der Wind immer schwächer, aber die Ebbe schiebt mit, im letzten Teil freilich nur noch der Motor. Immerhin kann so der Enkel leicht Ruder gehen, und die Unterhaltung dreht sich darum, in welche Richtung vorzuhalten ist: Je nachdem ob das Wasser aus der Deutschen Bucht herausfließt oder umgekehrt.



*Ansteuerung von Helgoland bei Schwachwind*

Die Ansteuerung des Helgoländer Vorhafens entlang des Tonnenstrichs ist problemlos. Nach fünf Stunden Überfahrt machen wir an einem Schwimmsteg des Südhafens fest. Dessen Dimensionen lassen noch heute seine Entstehung als Marinekriegshafen des Kaiserreiches erkennen.

Die Sonne kommt jetzt immer häufiger durch und beschert uns einen wunderschönen Nachmittag auf der Insel. Wir steigen auf zum Oberland und pilgern auf dem Klippenwanderweg bis zur *Langen Anna* vor der Nordspitze. Dieser 48 m hohe einsturzfährende Buntsandsteinfelsen wird in den letzten Monaten wissenschaftlich vermessen, zum eventuellen Wiederaufbau. In der Nähe bestaunen wir die ebenso berühmten Lummenfelsen - mit Seevogelarten, die es nur noch hier gibt. An einer Stelle können wir auf



*Lummenfelsen*

wenige Meter an die Nistplätze herankommen, finden mit Leo den Futter heischenden Lärm der jungen Vögel „echt stark“, und ver-

suchen uns vorzustellen, welche Masse an Fischen und anderem Seegetier für diese Scharen täglich benötigt wird. Der Hunger der jüngeren und älteren Mitglieder der *Briju*-Besatzung ist nach der Überfahrt und der Wanderung auch nicht schlecht, und alle genießen beim Abendessen die Ruhe der Insel, nach dem Einbooten der Tagesgäste in die Seebäderschiffe. Die meisten dieser Touristen tragen Plastiktüten voller Whisky- und Rumflaschen; deshalb also heißt die Insel „Rumfelsen“. Das Einbooten zu den Ausflugschiffen ernährt einige Helgoländer und begrenzt zugleich die mitgenommenen Mengen an Alkohol und Zigaretten.

Als wir am Abend zum Schwimmsteg kommen, liegen hier weit mehr Segler als am Vormittag; unsere „*Briju*“ ist jetzt Innenlieger in einem Fünfer-Päckchen. Am Morgen gehen wir zusammen mit unserem unmittelbaren Nachbarn als erste heraus. Der Junior erlebte ein für ihn interessantes aber problemloses Ablegemanöver aus dem „Paket“ und versteht jetzt, warum im

Wechsel mit „Parkzonen“ den ganzen Schwimmsteg entlang Anlegeverbote eingerichtet sind – weil sonst eben keiner herauskommt. Entscheidend für uns ist die Wetterprognose: Normalerweise fahren wir bei 6 Bft nicht hinaus; aber wir müssen zurück, und für den folgenden Reservetag ist noch Schlechteres angesagt: 6 - 7 Bft, in Böen 8. Also wird der Plan geändert und nicht Wangerooge West oder Spiekeroog angelaufen, sondern die Jade direkt, denn unter solchen Bedingungen können die Seegats zur Gefahr werden. Die Situation bestätigt die These, dass es leichter ist nach Helgoland zu kommen als von dort zurück zu den Inseln. Zumal man keine große Zeitlücke hat, wenn man die Barre des Seegats möglichst nahe bei Hochwasser und bei Helligkeit passieren muss.

Wellenhöhen von 2,5 m sind vom SMS-Wetterdienst angesagt, und Böen bis 7 Bft. Wir fahren doppelt gereift hinaus und finden bald den erwarteten beachtlichen Seegang, teilweise über der angekündigten Größenordnung. Eine Sorge der Älteren ist glücklicherweise unbegründet: Leonard findet diese Verhältnisse aufregend toll („geil“), auch wenn wir ihm das Aussteuern der Wellen nicht überlassen können. Die von diesem Seegang besonders gut aktivierte schwarz-gelb-schwarze Leuchtheultonnen Helgoland-O wird besucht und ist natürlich besonders gut zu hören. Den Sinn des Geheuls bei Nebel kann sich der Enkel gut vorstellen – schließlich ist Bremen seine Heimatstadt.

Die Passage zu den Inseln wird ein anstrengender aber problemloser Ritt. Der Seegang läßt erst deutlich nach, als wir nach fünfeinhalb Stunden in die Jade einlaufen und hoffen können, deutlich vor Hochwasser den Vorhafen von Hooksiel zu erreichen. Besonders wichtig für Leo's Seglerkarriere ist die Tatsache, dass er trotz dieser Bedingungen nicht seekrank geworden ist.

Doch eine harte Prüfung steht noch bevor: Während wir zunächst parallel zu den grünen Tonnen westlich der Oldoogrinne mit Kurs 170° segeln können, baut sich eine rasch zunehmende tiefschwarze Wolkenwalze quer über Jade und Weser auf. Man glaubt, das finstere wurstförmige

Gebilde richtig um seine Horizontalachse rotieren zu sehen. In Höhe von Buhne C ist es Zeit den Motor anzulassen; Leo hilft seinem Vater beim Einholen der Segel und versteht, warum er ständig seine Rettungsweste tragen musste. Wenige Minuten später rauschen Böen mit 9 Bft und vermutlich noch mehr über uns hinweg und krängen das Schiff so, dass ich es auch ohne Segel voll in den Wind stellen muss. Erst als zwanzig Minuten später ein massiver Regen niedergeht, wird es langsam milder, aber noch bis kurz vor Hooksiel Vorhafen bleiben es 6 Bft. Beim Warten auf die nächsten Schleusung können wir dann durchatmen, das Unwetter ist zu Ende.

Mancher ältere Segler betrachtet das Schleusen als eine etwas langweilige Notwendigkeit. Ein 11-jähriger findet es immer wieder interessant – was es ja auch wirklich ist. Der nette Schleusenwärter verkündet „gleich geht es aufwärts“ – und Leo grinst fröhlich. Als wir hindurch sind, kommt auch die Sonne wieder, so dass unser Jüngster die letzten 1½ sm bis zur Marina spielerisch Ruder gehen kann: Möglichst dicht, aber nicht zu sehr an den grünen Tonnen entlang steuern, übt den kleinen Steuermann. Vermutlich denkt er heimlich



*Nachwuchssteuermann*

daran, wie auch die Alten bei der starken Strömung nach Überquerung des Wattenhochs damit zu tun hatten, sich von den Pricken freizuhalten.

Jüngstenförderung funktioniert halt bei spontaner Motivation am besten. Dazu gehört auch das kritische Sich-

Absetzen von den älteren Generationen. Wir Älteren haben bei diesem Törn gelernt: Es sind ganz andere, eher „externe“ Einflüsse, die den Spaß an der Seemannschaft in Gang setzen. Ganz

gewiss nicht das Vergnügen von älteren Jugendlichen und Erwachsenen, systematisch neue theoretische und praktische Befähigungen („Scheine“) zu erwerben. Waren es nicht auch bei uns – damals – erst mal spannende Geschichten und die Neugier des Entdeckens, die unser Interesse stimulierten? Für Leo folgt zum Lohn am nächsten Morgen nach Trockenfallen, Helgoland, Starkwind und der Schleuse noch ein Abenteuer: Wir besuchen das großartige Aquarium in Wilhelmshaven, bevor die eigentliche Heimreise beginnt. Selbst der verwöhnte Opa, der gerade beim Mittelmeertörn das Superaquarium von Genua besucht hat, ist beeindruckt. Besonders von der Darstellung der Nordsee. Er hatte nicht gewusst, wie schön es dort sein kann, auch unter Wasser ....

**Zum Revier:** Törnplanung ist in diesem Tidenrevier noch wichtiger als anderswo: Wann kann ich aus dem Hafen herausgehen, wann die Wattenhochs und Seegats passieren, wie wirkt sich der Wind auf die aktuelle Tide aus, welche Naturschutzvorschriften sind zu beachten?

Zu den Nautischen Unterlagen gehören selbstverständlich Tidenkalender und Stromatlas sowie aktuelle Seekarten (in unserem Falle der Sportkartensatz 3015 des BSH, speziell Blatt 9 „Wangerooge bis Alte Mellum“ und eine Übersichtskarte mit Helgoland). Fast ein „Muss“ ist das Buch „Nordseeküste 1 – Cuxhaven bis Den Helder“ von Jan Werner, sehr geeignet ebenso zum Planen für Neulinge und Fortgeschrittene wie wegen seiner ausführlichen Hafenbeschreibungen.



*Zwei Wochen später in der Bretagne: Wer führt Kommando?*

**Charter:** Unsere OVNI 32 gehörte zu der kleinen Flotte des „Charter-Zentrum Nordsee“, sie kostet je nach Saison 1 000 bis 1 200 Euro/Woche. Ein auf die Verhältnisse der Nordsee und des Wattenmeeres zugeschnittener Intensivkurs für Skipper wird angeboten.

**Kontakt:** An der Jaderennbahn, 26434 Hooksiel, Telefon und Telefax: (044425) 1760. E-mail info@charter-nordsee.de, Internet: www.charter-nordsee.de.

**Anmerkung:** *Museum für Antike Schifffahrt*, in 55116 Mainz, Neutorstr. 2b. Telefon: (06131) 286630. Internet: www2.rgzm.de/Navis/Musea/Mainz/Navismus.htm

*Aquarium Wilhelmshaven* in 26382 Wilhelmshaven, Südstrand 123. Telefon: (04421) 5066444: Internet: www.aquarium-wilhelmshaven.de