

Jan Werner

TÖRNFÜHRER

# NORDSEEKÜSTE

5.  
Auflage

Elbe bis Sylt



DK

DELIUS KLASING

# Inhalt

<b>1 Seemannschaft in Gezeitengewässern</b> .....	9
<b>Die Voraussetzungen</b> .....	9
Die Gezeiten .....	9
Wie Ebbe und Flut entstehen .....	11
Wasserstand und Wassertiefe .....	12
Einfluss des Windes auf den Wasserstand .....	14
Der Strom .....	16
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 .....	24
Trockenfallen .....	25
Festkommen .....	26
Festsitzen .....	27
Stranden .....	27
Schlechte Sicht .....	28
Zehn Sicherheitsregeln .....	29
Nationalpark Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer .....	29
<b>2 Das Helgoländer Revier</b> .....	31
<b>Das Seerevier</b> .....	32
<b>Helgoland</b> .....	36
Die Insel .....	36
Der Hafen .....	38
Ansteuerung .....	40

<b>3 Die Elbe von der Mündung bis Hamburg</b> .....	41
<b>Die Außenelbe: Von der Tonne ELBE bis Cuxhaven</b> .....	46
Einlaufen in die Außenelbe .....	49
Von der Tonne 1 bis Cuxhaven .....	50
Einlaufen in die Elbe nachts .....	51
Auslaufen durch die Außenelbe .....	52
Liegeplätze an der Außenelbe .....	52
<b>Die Unterelbe</b> .....	59
Oste .....	64
Stör .....	84
Krückau .....	96
Pinnau .....	98
Este .....	110
Lühe .....	114
Lühesander Süderelbe .....	115
Schwinge .....	115
Bützflether Süderelbe .....	121
<b>Die Rückreise</b> .....	122
<b>4 Das Dithmarscher Wattenmeer: Von Cuxhaven nach Büsum</b> .....	124
<b>Route 1 – Der Klassiker: Von Cuxhaven nach Büsum</b> .....	127
<b>Route 2 – Von See her nach Büsum und Meldorf</b> .....	131
Süderpiep .....	131
Norderpiep .....	132
<b>Route 3 – Außen herum und an den Sänden vorbei</b> .....	138
<b>Route 4 – Das Neufahrwasser: Eine Wattfahrt ohne Wattenhoch</b> .....	140
<b>Route 5 – Dieksander Priel, Flackstrom und Bielshövenener Loch</b> .....	141
<b>5 Die Eider: Von der Mündung zum Nord-Ostsee-Kanal</b> .....	142
<b>Außeneider</b> .....	145
<b>Gezeiteneider</b> .....	147
<b>Binneneider</b> .....	158
<b>6 Das nordfriesische Wattenmeer</b> .....	163
<b>Das Revier vor Husum</b> .....	166
Route 1 – Auf dem Heverstrom nach Husum .....	166
Route 2 – Durch Norderhever und Süderau .....	177
Route 3 – Von der Norderhever zum Rummelloch .....	188
Route 4 – Schmalteef: An den Sänden vorbei .....	190
Route 5 – Von der Süderau in die Norderaue vorbei an der Hallig Langeness .....	192

<b>Die Halligen</b> .....	192
Hooge .....	194
Langeness .....	198
Oland .....	198
Gröde-Appelland .....	198
Habel .....	198
Nordstrandischmoor .....	198
Hamburger Hallig .....	198
Südfall .....	199
Süderoog und Norderoog .....	199
<b>Die Geestinseln: Sylt, Föhr, Amrum</b> .....	200
Route 1 – Nach Amrum und Föhr .....	201
Insel Amrum .....	201
Insel Föhr .....	208
Route 2 – Wattfahrt über die Föhrer Schulter .....	215
Route 3 – Durch das Amrumtief nach Sylt .....	217
Route 4 – Auf dem Vortrapptief nach Sylt .....	219
Insel Sylt .....	220/230
Route 5 – Sylt außen herum: Von Hörnum nach List .....	224
Abstecher nach Dänemark .....	233
<b>Register</b> .....	234

## 2 Das Helgoländer Revier



## Das Seerevier

Gäbe es Helgoland nicht, müsste es erfunden werden. Da haben wir eine für die Seefahrt gefährliche Küste, flach, mit weit ins Meer hinausgreifenden Sandriffen, einen sich ständig verändernden Wasserstand, schnelle, manchmal quer zum Kurs setzende Ströme und dann, wie ein Wunder: weit weg von der Küste, mitten im tiefen Wasser, eine hohe Felseninsel, dazu noch mit einem sehr, sehr guten Hafen.

**Für seetüchtige, auch kleine Boote ist das Befahren des Seereviers zwischen Helgoland und den Inseln, auch den großen Mündungsgebiete der Flüsse, nicht schwer.** Vorausgesetzt, man richtet seine Fahrt so ein, dass man nicht unter zu schlechten Bedingungen unterwegs ist; eine solche Planung ist heute dank der täglich bis stündlich ausgegebenen Wetterberichte machbar. Bei Windstärke 6 bleibt man eben im Hafen – und bei schlechter Sicht erst recht. Wenn wir Probleme haben sollten, dann nicht im freien Seeraum und schon gar nicht bei der Ansteuerung von Helgoland, sondern umgekehrt: bei der Ansteuerung des Wattenmeers, vor allem der schleswig-holsteinischen Westküste, und bei der Ansteuerung der Elbe.

Ein Problem, das teils überschätzt, teils unterschätzt wird, ist die Berufsschifffahrt. Ohne

### Wahrschau!

- Im Seeraum zwischen Elbmündung und Helgoland verkehren zunehmend Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge. Es ist daher große Aufmerksamkeit erforderlich!
- Befahren der Verkehrstrennungsgebiete: Queren möglichst mit der Kielrichtung im rechten Winkel zur allgemeinen Verkehrsrichtung. Fischende Fahrzeuge und Segelfahrzeuge dürfen die sichere Durchfahrt eines Maschinenfahrzeugs auf dem Einbahnweg nicht behindern.

### Maritime Verkehrssicherung

Im Gegensatz zur Berufsschifffahrt müssen sich Sportboote beim Einlaufen in die Deutsche Bucht nicht bei der Verkehrszentrale **German Bight Traffic** melden. Wer aber UKW hat, *muss* die Verkehrsinformationen, die zu jeder vollen Stunde gesendet werden, abhören. Gegebenenfalls werden im Anschluss daran (h+15) weitere Informationen gegeben. Wenn möglich, sollte man ständig die Kanäle 79 (Westteil) oder 80 (Ostteil) eingeschaltet haben.

**Wegerechtsschiffe** – vor ihnen werden in den Sicherheitsmeldungen gewarnt, auf UKW 80, 15 min nach Ankündigung auf Kanal 16.

Zweifel ist hier, in der Deutschen Bucht, eine ganze Menge unterwegs: Supertanker, die zur Jade wollen, große Containerschiffe auf dem Weg nach Hamburg oder Bremerhaven und massenhaft Frachter, die via Nord-Ostsee-Kanal zur Ostsee streben. Und schließlich die Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge, die mit enormem Speed dahinspreschen. Ein heilloses Durcheinander, wenn man hier nicht Ordnung geschaffen, den Schiffsverkehr zur Vermeidung von Kollisionen in feste Bahnen gelenkt hätte.

In der Deutschen Bucht sind deshalb vier **Verkehrstrennungsgebiete** (Traffic Separation Scheme/TSS) eingerichtet und dazu noch eine **Küstenverkehrszone** (Inshore Traffic Zone):

- Verkehrstrennungsgebiet **TSS German Bight Western Approach**, Betonung »GW«, das von Westen her auf die Großtonne *GB* zuführt. Es hat die größte Wassertiefe und ist für Tanker, besonders große Schiffe und solche mit besonders gefährlicher Ladung bestimmt.
- Verkehrstrennungsgebiet **TSS Terschelling-German Bight**, Betonung »TG«, das etwas küstennäher verläuft. Hier herrscht mit Abstand der stärkste Verkehr.



- Verkehrstrennungsgebiet **TSS Jade Approach**. Es führt die großen Schiffe vom TSS German Bight Western Approach zur Jade, zumeist Öl- und Gastanker.
- Verkehrstrennungsgebiet **TSS Elbe Approach**. Es erstreckt sich von der Tonne *ELBE* vier Seemeilen ostwärts.

Die Verkehrstrennungsgebiete sind wie Autobahnen eingerichtet, mit zwei Einbahnwegen (traffic lane), die jeweils nur in einer Richtung befahren werden, und einer Trennzone (separation area).

Über die **Naturverhältnisse** wie Wind, Seegang, Eis etc. gibt es zum *Seehandbuch* die Broschüre »Naturverhältnisse Nordsee und Englischer Kanal« – interessant zu lesen, für die Praxis des Fahrtsegelns in der Deutschen Bucht aber bringt es wenig. Da liest man etwa, dass die mittlere Windstärke im Mai 2,6 Bft und im Juli 3 Bft beträgt, auch dass die Häufigkeit von Sturm im Mai, Juni und Juli nur 1 Prozent ausmacht. Das sind alles Durchschnittswerte, die aus den Messungen vieler Jahre errechnet wurden. Nur, in den letzten Sommern haben wir ja in der Deutschen Bucht im Sommer nicht selten Windstärken 7, 8, ja 9 gehabt, früher undenkbar oder zumindest die große Ausnahme.

**Entscheidend ist: Welches Wetter herrscht an dem Tag, an dem ich quer über die Deutsche Bucht segeln will?** Und daraus folgt: Man muss regelmäßig und aufmerksam den Wetterbericht verfolgen. Und wenn man dann immer noch im Zweifel ist, sollte man sich Rat holen, etwa bei der **Wetterstation auf Helgoland** (Telefon 04725-81 10 07).

Auf ein Problem sei allerdings noch besonders hingewiesen, weil es gerade in den Sommerwochen nicht selten ist: auf den **Seenebel**, mit dem man gerade in den Monaten Mai bis Juli rechnen muss und der immer dann auftritt, wenn feuchtwarmer Luft über das kältere Wasser streicht. Solche Seenebel halten sich oft sehr lange.

**Strömungen in der Deutschen Bucht.** Der Strom erreicht in der Deutschen Bucht, abge-

sehen von den Seegaten und den Flussmündungen, keine besondere Stärke; maximal sind es 1,6 sm/h, und zwar bei mittlerer Tide. Man kann von folgender Faustregel ausgehen:

**Der Strom läuft in die Deutsche Bucht hinein, solange das Wasser in Helgoland steigt, und er läuft aus der Deutschen Bucht heraus, solange das Wasser dort fällt.**

Wollte man diese Faustregel verfeinern, so würde es sehr kompliziert. Im tiefen Wasser (außerhalb der 10-m-Linie) sind keine einfachen Gesetzmäßigkeiten zu erkennen, jedenfalls keine, die einerseits exakt sind, andererseits mühelos zu handhaben wären.

Am einfachsten ist es noch auf der Strecke Helgoland–Außenelbe. Hier richtet man sich immer nach dem Strom auf der Elbe. Die Distanz von 14 sm ist auch nicht so groß, dass man hier vom Strom, der auch außen vor der Elbe nicht sonderlich stark läuft, besonders versetzt würde.

Das ist anders, wenn man seinen Kurs von Helgoland aus nach Nordfriesland absetzt; hier läuft man doch recht lange Distanzen und hat dabei den – allerdings auch nicht starken – Strom quer zum Kurs. Freilich, auf die Entfernung macht sich auch ein schwacher, vor allem quer setzender Strom bemerkbar, und wir laufen ja im spitzen Winkel auf ein Revier zu, das durch weit ausgreifende Sände und spärliche Betonung charakterisiert ist.

Deshalb: Wer im Seeraum zwischen Helgoland und der schleswig-holsteinischen Westküste fahren und einen sicheren Kurs steuern will, der sollte doch den **Stromatlas** an Bord haben: »Der küstennahe Gezeitenstrom in der Deutschen Bucht« (herausgegeben vom BSH). Dieser Atlas zeigt die mittleren Tidenstromverhältnisse, und zwar von Stunde zu Stunde, bezogen auf HW Helgoland.

### Von Helgoland zur Küste

**Zur Elbe:** Es ist insofern einfach, als man die Elbmündung nicht verfehlen kann (s. Seite 46). Dafür aber ist die Außenelbe unter widrigen Umständen nicht mehr zu befahren. Alles Nähere dazu auf der Seite 46 ff. Bei schlechter Sicht sollte man die Elbe nicht ansteuern. Man bleibt dann besser noch etwas auf Helgoland.

**Von Helgoland zur Küste – Distanzen**

<i>Ansteuerung</i>	<i>Kurs</i>	<i>sm</i>	<i>plus sm Hafen</i>	<i>sm ges.</i>
Elbe rote Tonne 2/ Außenelbe Reede 3	122°	14 *	23 sm: Cuxhaven	37
Norderelbe	107°	20 *	16 sm: Cuxhaven	36
Süderpiep	102°	18 **	16 sm: Büsum	34
Eider	072°	20 **	15 sm: Eider Sperrwerk	35
Hever	054°	16 ***	22 sm: Pellworm (trockenfallend)	38
			23 sm: Strucklahnungshörn (trockenfallend)	39
			31 sm: Husum	47
Rütergat	032°	20 ***	13 sm: Wittdün/Amrum (trockenfallend)	33
			20 sm: Wyk/Föhr	40
Vortrapptief	024°	26 ***	12 sm: Hörnum/Sylt	38

alle Kurse rw Nord

\* von Tonne »Helgoland-0«

\*\* von Tonne »Düne-S«

\*\*\* von Tonne »Düne-O«

**Zur schleswig-holsteinischen Westküste:**

Hier ist ein Landfall ungleich schwieriger als bei den Ostfriesischen Inseln. Um ein Bild von diesem Revier zu bekommen, sollte man sich die neuen **regionalen A1-Karten** vom BSH ansehen (die die Amtlichen Karten für die Klein- und Sportschiffahrt ersetzen), und zwar die Nummern 1320, 1340 und 1410.

- *Das Erste, was auffällt:* Es gibt sehr wenige Tonnen im freien Seeraum, eigentlich nur die paar Mitte-Schiffahrtsweg-Tonnen. Südwestlich von Helgoland liegen die Tonnen des TSS Terschelling–German Bight, südlich von TSS Jade Approach und auch der Küstenverkehrszone, die einem helfen, eine Fahrt von Helgoland zur Weser,

Jade oder zu den Ostfriesischen Inseln in mehrere Etappen aufzuteilen, sodass der Kurs immer wieder kontrolliert und notfalls auch korrigiert werden kann. Hier, vor der schleswig-holsteinischen Küste, hat man fast gar nichts, und dies bei Distanzen, die bis zu den einzelnen Ansteuerungstonnen – s. Tabelle oben – beträchtlich sind.

- *Das Nächste, was auffällt,* ist der sehr weit vorspringende Landgrund (10-m-Linie). Auch das kennt man von den Ostfriesischen Inseln nicht; dort verläuft die 10-m-Linie relativ dicht vor den Inseln und ziemlich parallel dazu, sodass man einer solchen Linie nur zu folgen braucht, um zum Seegat und seiner Ansteuerung zu gelangen. Hier, an der Westküste, funktioniert das nicht.



- *Ein Drittes:* Von der Mitte-Schiffahrtsweg-Tonne bis zum nächsten Hafen ist es hier immer sehr weit. Hat man eine solche Tonne erreicht, so ist zwar vieles, aber nicht alles gewonnen. Fast immer hat man nun bis zum nächsten Hafen eine Strecke vor sich, die länger ist als die von Helgoland zur Ansteuerung zurückgelegte. Extrem: Zur Mittelhever sind es 17 sm, aber dann bis Husum 29 sm – und diese 29 sm läuft man in streckenweise engem, hart an Untiefen vorbeiführendem Fahrwasser, und das alles bei schnell fließenden Gezeitenströmen!
- *Ein Viertes* – und das betrifft uns im Wesentlichen nur dann, wenn wir kein GPS haben und keine Wegpunkte programmieren können: Will man von Helgoland zur Westküste, dann hängt alles davon ab, dass man die Mitte-Schiffahrtsweg-Tonne erreicht. Doch wie groß ist schon so eine Tonne? Ein Pünktchen im Wasser. Wenn man auf diesen langen Distanzen nicht sauber Kurs hält, wenn man hier versetzt wird, weil man den Strom nicht genau genug berücksichtigt oder weil man sich bei der Windversetzung etwas verschätzt hat, dann kann es sehr schnell zu kritischen, ja gefährlichen Situationen kommen. Schlechte Sicht, und schon läuft man 100 m an einer Tonne vorbei, ohne sie wahrzunehmen.

Deshalb müssen alle Warnlichter angehen, wenn man nach der berechneten Distanz die anliegende Tonne nicht ausmachen kann. Was soll man in einer solchen Situation tun? Riskant und damit falsch wäre es, einfach seinen Kurs weiterzulaufen. Damit geriete man nur in Gefahr, auf die Sände zu kommen. Was nun im konkreten Fall zu tun ist, hängt sehr von den Umständen ab. **Bei schlechter Sicht**, das muss nicht Dunst oder Nebel, das kann auch ein dichter Regen sein, sollte man zuerst einmal Fahrt aus dem Schiff nehmen, sofort das Lot einschalten und jeden freien Mann in den Ausguck stellen. Danach würde ich in Ruhe noch einmal den Kurs nachrechnen. Ist die Wassertiefe ausreichend, kann man langsam, am besten unter Motor, weiterlaufen, vielleicht auch immer größer werdende Schleifen fahren, in der Hoffnung, die Tonne doch noch zu treffen: Das Lot wird dabei sorg-

fältig beobachtet, der Ausguck bleibt besetzt. Ist die Tonne partout nicht zu finden, gibt es nur eines: abdrehen und Kurs zurück auf Helgoland nehmen. Das ist bitter, aber immer noch besser, als vor oder gar zwischen den Sänden umherzuirren.

Vernünftige Seemannschaft besteht deshalb darin, es gar nicht zu einer solchen Situation kommen zu lassen. Dies heißt: Man legt in Helgoland nicht ab, bevor man sich nicht genauestens über das Wetter informiert hat. In der Hafenmeisterei von Helgoland befindet sich eine **Außenstation des Deutschen Wetterdienstes (DWD)**.

Wenn man dort um Informationen und Ratschläge bittet, erhält man sie immer, und wenn man sich danach richtet, wird man auch sicher zur Westküste kommen.

### **Die Fahrwasser zur schleswig-holsteinischen Westküste:**

- *Süderpiep.* Von Helgoland aus nahezu mit Kurs E (genau: 102°) leicht anzusteuern. Keine Barre. Keine Probleme bis zum großen, tiefen Hafen von Büsum. Bestes Fahrwasser der Westküste. Beschreibung s. Seite 131.
- *Außeneider.* Leicht anzusteuern. Allerdings: Die Eider östlich der Fliegenplate ist dauernden Änderungen unterworfen und streckenweise auch sehr flach (1 m). Auf der Barre vor der Eidermündung kann sich böser Seegang aufbauen, dann unpassierbar. Schwierig, nach dem Sperrwerk auf der Eider einen tiefen Hafen zu finden. Beschreibung s. Seite 145.
- *Süderhever.* Leicht anzusteuern. Keine Barre. Beschreibung s. Seite 167.
- *Hever.* Leicht anzusteuern. Keine Barre. Doch extrem lange Fahrt nach Husum. Beschreibung s. Seite 167.
- *Schmaltief.* Schwierig anzusteuern. Nur über Ansteuerung Hever. Keine Barre, doch immer an den Sänden entlang, nicht befeuert. Beschreibung s. Seite 190.
- *Rütergat.* Hauptfahrwasser nach Amrum und Föhr. Keine Barre. Beschreibung s. Seite 201.
- *Vortrapptief.* Leicht anzusteuern (Landmarke *Leuchtturm Amrum*). Barre nur 2,5 m Wassertiefe. Beschreibung s. Seite 219.

### Nautische Unterlagen

Da die Kartensätze 3013, »Nordfriesische Inseln«, und 3014, »Zwischen Elbe, Weser und Helgoland«, durch 20 **regionale A1-Karten**, die die Deutsche Bucht abdecken, ersetzt worden sind, besorgt man sich die entsprechende regionale Karte, je nachdem, welchen Ab-

schnitt man befahren will. Absolut unentbehrlich der **Gezeitenkalender**; für Fahrten von Helgoland zur schleswig-holsteinischen Westküste ebenfalls der **Stromatlas** (»Der küstennahe Gezeitenstrom in der Deutschen Bucht«).

## Helgoland

### Die Insel

Ob man nun zum ersten oder zum x-ten Mal nach Helgoland kommt: Es ist immer wieder ein faszinierendes Erlebnis, wenn nach einer langen Überfahrt die Insel vor einem auftaucht. Erst ein schwacher Schatten, dann der steile Felsen, bis man schließlich die Einzelheiten erkennt, den Hafen, das Unterland mit seinen weißen Häusern, das Oberland mit dem massigen Leuchtturm und den schlanken Funkmasten dahinter.

Es ist schon seltsam. Die Nordsee, ein Meer, das nur flache, sandige Küsten hat, und dann mitten darin, plötzlich und unvermutet, ein steiler, hoher Felsen. **Wie ist diese Insel entstanden?** Die Wissenschaft kann es erklären, wenn auch nicht genau datieren. Irgendwann in grauer Vorzeit muss der Meeresgrund in Bewegung geraten sein; ein Salzstock quoll auf, drückte nach oben und schob auf seinem Rücken einen Buntsandsteinfelsen über die Meeresoberfläche: Die rote Felseninsel Helgoland war geboren.

Die heutigen zwei Inseln – Felsen und Düne – waren ursprünglich nur eine. Der westliche Teil hieß Westerkliff, der östliche Wittkliff, ein Name, den man noch in der Seekarte findet als Teil des großen Flachs *Robbenbrunn*. Wittkliff, der Name deutet es schon an, war eine weiße Insel. Sie war aus Kreide und Gips geformt, zwei wertvollen Baustoffen, die von den Inselbewohnern abgebaut und ans Festland verkauft wurden. Das Wittkliff wurde so im Laufe der Jahrhunderte immer niedriger, bis es nur noch einen Meter über dem Meeresspiegel lag. 1702 zerschlug eine Sturmflut Helgoland und trennte das Wittkliff vom Fel-

sen. Hier lagerte sich schließlich immer mehr Sand an, bis die heutige Düne entstanden war. **Aber auch die Felseninsel ist nicht so stabil**, wie man meinen könnte. So hart wie es scheint ist der rote Stein nicht. Wenn man auf dem Oberland steht, dann sieht man, wie bei den *Lummenfelsen* die Wege am Abgrund enden, wie wieder ein Stück weggebrochen ist und ein Stück alten Weges mit in die Tiefe gerissen hat. Die Insel ist ringsum mit Betonmauern gestützt, was sicherlich hilft; doch langsam, aber sicher wird Helgoland kleiner. Weit stärker als die Natur hat bisher der Mensch der Insel zugesetzt: Im Zweiten Weltkrieg war Helgoland U-Boot-Stützpunkt. Die Engländer haben deshalb mehrfach **Luftangriffe auf die Insel** geflogen, die dabei schwer getroffen wurde. Auf dem Oberland kann man immer noch die Bombentrichter sehen, auch wenn sie längst von Gras überwachsen sind. Doch damit nicht genug. Nach dem Krieg verfolgten die Briten den wahnwitzigen Plan, die ganze Insel in die Luft zu sprengen. 1947, im April, erschütterten zwei gewaltige Detonationen den Felsen, nachdem 7000 Tonnen Sprengstoff in die U-Boot-Stollen gepackt worden waren. Wie man sieht, verschwand die Insel nicht; die Sprengspuren aber sind unverkennbar, etwa zwischen Oberland und Unterland, wo einst eine steile Felswand emporragte, jetzt aber nur noch ein steiler Geröllhang übrig ist.

Dass die Insel nicht noch weiter verwüstet wurde, verdanken wir zwei Studenten, die den Sperrgürtel um Helgoland durchbrachen und sich aus Protest gegen die Bombenabwürfe auf der menschenleeren Insel verschanzten.



**Helgoland.**  
*Annäherung von Süden.*

Die Aktion, die seinerzeit weltweites Aufsehen erregte, hat dazu beigetragen, dass die Briten die Insel in Ruhe ließen.

Die Bewohner durften erst 1950 wieder auf ihre Insel zurückkehren. Helgoland bot ein Bild der Verwüstung. Der Aufbau sollte bis 1967 dauern. Die Neubebauung weckt zwiespältige Empfindungen. Zwar ist alles sehr adrett und ordentlich, aber andererseits auch etwas eintönig geraten, zumeist sind es zwei- bis dreistöckige, weiße Häuserzeilen. Andererseits: Jeder Nagel, jedes Brett, jeder Stein musste eigens mit dem Schiff auf die Insel geschafft werden, insofern schon eine tolle Leistung.

**Helgoland war von 1807 bis 1890 in britischem Besitz;** dann wurde es im Tausch gegen die ostafrikanische Insel Sansibar deutsch. Vor dem Union Jack wehte über dem Felsen der Danebrog: Bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts gehörte die Insel zu Dänemark, genauer zum Herzogtum Schleswig, obwohl sich ja bis zum heutigen Tag die Gelehrten darüber streiten, ob Schleswig überhaupt dänisch und nicht doch deutsch war. Dies wäre aber eine vollkommen andere Geschichte.

Helgoland hat seine ganz eigene Atmosphäre, die man erst richtig erlebt, wenn man ein paar Tage auf der Insel weilt. Zu dieser unverwechselbaren, einmaligen Atmosphäre gehören die weißen Seebäderschiffe, die gegen Mittag ankommen und auf der Südreede ankern. Dazu gehören die weißen Lotsenversetzboote, die die Passagiere der Seebäderschiffe ausbooten, sodass bald Tausende von Tagesbesuchern durch die schmalen Gassen drängen, bis sie am frühen Nachmittag vollgepackt mit Einkäufen aus den Duty-free-Shops, manchmal auch voll des auf der Insel überaus billigen Alkohols, zu ihren Schiffen zurückwanken (abfällig wird Helgoland deshalb auch »Fuselfelsen« genannt). Dazu gehören die surrenden Elektrokarren von den Duty-free-Shops, die kistenweise Schnaps und Lebensmittel zu den Booten am Hafen fahren. Dazu gehört gewiss auch ein einsamer Spaziergang abends übers Oberland, wenn unter einem das dunkle Wasser der Nordsee liegt, mit all den funkelnden, blitzenden, blinkenden Leuchttonnen darauf.

## Der Hafen

Helgoland hat vier Häfen (Plan gegenüber): den großen Südhafen, den Binnenhafen, den Nordosthafen und den Dünenhafen. Der Dünenhafen ist gesperrt.

Traditionell wird der **Südhafen** angelaufen. Obwohl er an die 300 m lang und etwa 200 m breit, also recht groß ist, ist er im Sommer, aber auch um Pfingsten und Himmelfahrt, meist rappelvoll. Die Westkaje, der Westdamm und die Südkaje sind für Sportboote gesperrt; hier ist für Berufsschiffe, hauptsächlich Fischkutter, reserviert. Bei schlechtem Wetter kommen sie in Massen, um hier Schutz zu suchen. Dafür ist der Hafen letztlich auch gebaut: Helgoland ist *Schutz- und Sicherheitshafen*.

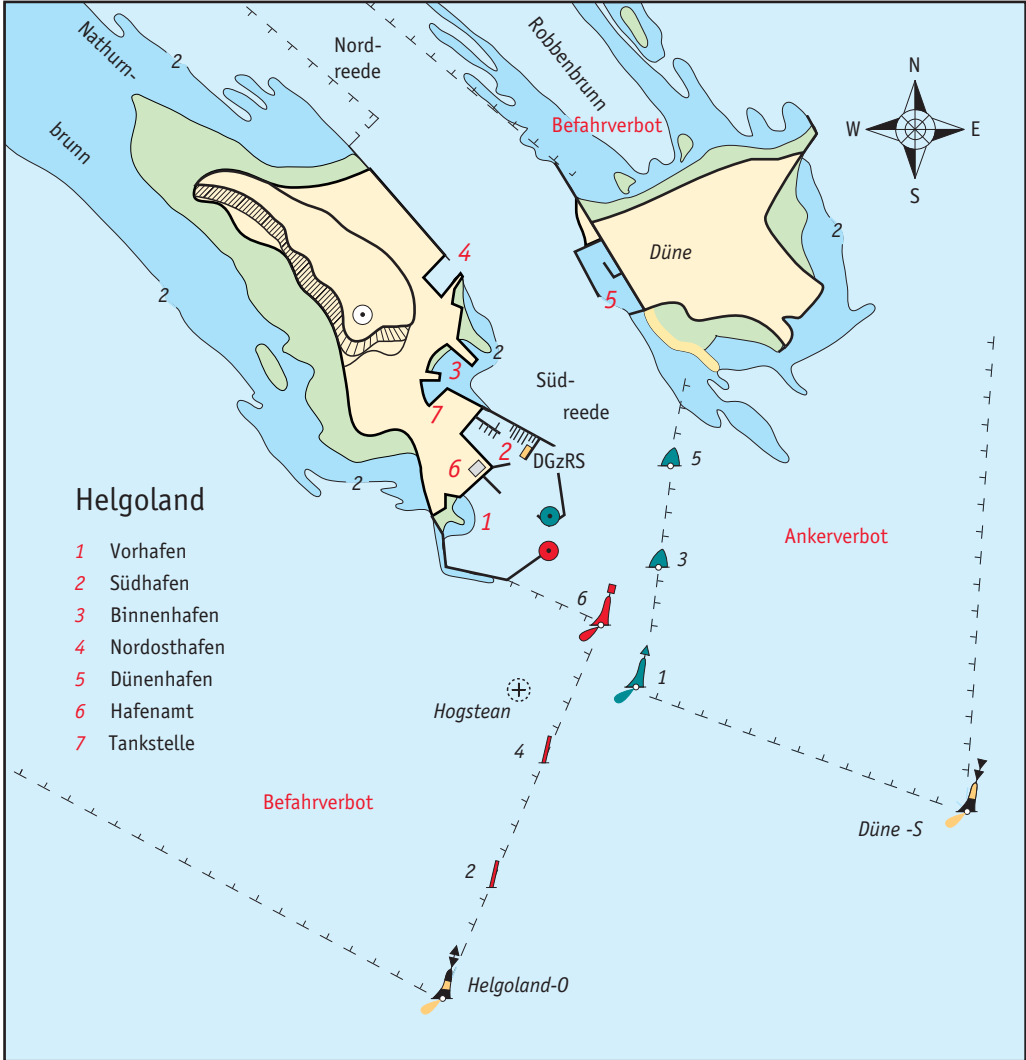
Yachten legen sich im Südhafen an die Nordkaje (Boote über 11 m Länge) oder an den Steg davor oder auch an die Ostkaje (jeweils an Schlingeln). Meist wird man im Päckchen liegen, 12 Boote in einem sind keine Seltenheit. Zur Stabilisierung sind gelbe Heckbojen ausgelegt. Bei Päckchen muss jedes zweite Boot eine eigene Leine an Land ausbringen. Liegt man weit innen im Päckchen, wird es beim Ablegen schwierig.

Von diesen Unzulänglichkeiten einmal abgesehen: ein vorzüglicher und beliebter Hafen, der im Jahr von gut und gern 10 000 Yachten besucht wird. Östlich des Eisenstegs Schwimmstege des WSC Helgoland; hier nur hin, wenn ein grünes Schild anzeigt, dass der Platz frei ist.

Boote bis zu 10 m Länge (und bis zu 5 t) dürfen auch in den **Nordosthafen**. In diesem sehr gut geschützten Hafen kommen 30 Gastboote gut unter. Man sollte aber auf alle Fälle vorher den Hafenmeister anrufen (Tel. 0160-420 94 82). Es gibt hier einen Container mit den üblichen sanitären Anlagen – und daneben das »mare friscum spa helgoland« mit mehreren Schwimmbecken, Sauna etc.

Den **Binnenhafen** sollte man nur zur Versorgung (Sportboottankstelle) anlaufen. Lotsenversetzboote und Schiffe der Forschungsanstalt besetzen den meisten Platz. Die Ladepier ist für Sportboote gesperrt, ebenso die SE-Kaje. Vor der Bunkerstation darf man (wegen Brandgefahr) nicht zur Nacht liegen.

Im westlichen Teil des **Vorhafens** kann man ankern, braucht dazu aber die Genehmigung



des Hafenmeisters. Kein schlechter Platz, nur sehr unruhig bei östlichen Winden, teils auch bei südlichen.

Die **Hafenmeisterei**, auch die **Wetterstation** befinden sich in einem rot geklinkerten Gebäude links an der Einfahrt des Südhafens. Der Hafenmeister notiert jedes einlaufende Boot. Man sollte sich sofort nach dem Festmachen anmelden und das Hafengeld bezahlen.

Merke: Hafengeld ist Bringschuld.

**Hafenmeister:**

Tel. 04725-81 59 35 83; 0170-707 28 09  
UKW-Kanal 67: »Helgoland Port«

Vom 1.5. bis 31.8.:

Mo.-Do. 0700-1200, 1300-2000,  
Fr. und Sa. 0700-2000,  
So. 0700-1200

Vom 1.9. bis 30.4.:

Mo.-Do. 0700-1200 und 1300-1600,  
Fr. 0700-1200

**Hafensperrung:** Bei Überfüllung kann der Hafen gesperrt werden. Dies wird mit zwei roten Lichtern senkrecht übereinander angezeigt, die an der Einfahrt in den Südhafen, am Kopf des Westdamms angebracht sind. Andererseits: Helgoland ist wie gesagt Schutz- und

**Helgoland**

HW: siehe Gezeitenkalender

NW: siehe Gezeitenkalender

SpHW: 3,1 m

NpHW: 2,8 m

Sicherheitshafen. Sperrung hin, Sperrung her: Bei schlechtem Wetter darf niemand weggeschickt werden.

**Versorgung:** *Treibstoff (Gegensprechanlage) und Wasser (Münzautomat) sind im Binnenhafen erhältlich. Diesel gibt es zollfrei, er ist allerdings eingefärbt; man soll sich die Rechnung geben lassen, um bei einer Kontrolle am Festland einen Beleg vorweisen zu können. Elektroanschlüsse an der Nordkaje des Südhafens. Am Binnenhafen ein gut sortiertes Zubehörgeschäft mit Elektronik sowie mehrere Duty-free-Schuppen, wo man nicht nur sehr günstig Rum und Tabak, sondern auch Lebensmittel kaufen kann (natürlich auch im Ort selbst). In dem Restaurant »Marina«, im Keller, WCs und Duschen; ebenfalls beim Nordosthafen. 18-t-Mobilkran. Zoll: Tel. 04725-304.*

**Ansteuerung**

Kommt man von den Ostfriesischen Inseln, von der Jade, der Weser oder der Elbe, also aus dem Südquadranten, dann ist es denkbar einfach. Bei guter Sicht wird schon bald der rote Felsen auf der Kimm auftauchen. Man läuft im tiefen Wasser einfach darauf zu. Nahe der Insel sollte man die schwarz-gelb-schwarze Leuchtheultonne *Helgoland-0*, (Pos. 54°08,9'N 007°53,5'E) ansteuern, die 1,5 sm südlich der Insel liegt.

Danach läuft man mit Kurs 022° im Tonnenstrich weiter, passiert dabei die roten *Spierentonnen 2* und *4/Hogstean* und dreht erst nach der roten Leuchttonne *6*, (Pos. 54°10,0'N 007°54,2'E) auf die Hafeneinfahrt zu – nicht früher, um gut von dem Stein *Hogstean* freizubleiben.

Wer mehr von Osten kommt, wird zunächst die gelb-schwarze Leuchttonne *Düne-S*, (Pos. 54°09,6'N 007°55,9'E) ansteuern, um danach am Rande des Naturschutzgebiets (grüne Li-

nien in der Seekarte) mit Kurs WNW auf die grüne Leuchttonne *1* zuzulaufen, danach weiter wie oben beschrieben.

Kommt man aus dem nördlichen Quadranten, sollte man erst dann auf die Insel zulaufen, wenn man sie in SE vor sich hat: Man kommt damit automatisch auf das Tonnentor *Sellebrunn-W*, (Pos. 54°14,4'N 007°49,8'E) und *Nathurn-N*, (Pos. 54°13,4'N 007°49'E) zu, wo die Einsteuerung in die Nordreede beginnt, ein Fahrwasser, das zwischen den Flachs *Nathurnbrunn* und *Robbenbrunn* zur Südreede und damit zu den Häfen von Helgoland führt. *Nathurn-N* sind zwei schwarz-gelbe Spierentonnen, direkt beieinander. *Sellebrunn-W* ist eine bakenförmige gelb-schwarz-gelbe Leuchtheultonne. Die Durchsteuerung der tiefen, breiten Nordreede ist dank der – allerdings weit auseinander liegenden – Tonnen nicht schwer.

**Ansteuerung nachts:** Man wird sich zuerst immer an dem mit einer Reichweite von 28 sm sehr starken Feuer *Helgoland* orientieren: Fl.5s. Kommt man aus dem Südquadranten, sollte das nächste Ziel die Leuchttonne *Helgoland-0* sein: Q(3)10s (Pos. 54°09'N 007°53,5'E). Diese Tonne liegt praktisch direkt am weißen Sektor (018,5–021°) des *Düne-Oberfeuers*, das zusammen mit dem *Düne-Unterfeuer* in Linie 019,5° ein Richtfeuer bildet (Iso.WRG.4s). Auf dieser Linie bleibt man so lange, bis man die Molenfeuer (Oc(2)R.12s und Oc.WG.6s) querab hat, dann hinein in den Hafen.

Liegt man statt der *Helgoland-0*-Tonne die Tonne *Düne-S* (Q(6) + LFl.15s (Pos. 54°09,5'N 007°55,9'E) an, dann läuft man von hier auf die grüne Leuchttonne *1* (Fl.G.4s) zu und danach weiter auf der Richtfeuerlinie wie oben beschrieben.

Kommt man von N oder E, muss man sehr anpassen, denn die Befeuerung von Helgoland ist mehr auf S und SW hin orientiert. Diese Ansteuerung würde ich nur mit GPS machen.

**Naturschutzgebiet:** Helgoland ist von dem relativ großen Naturschutzgebiet »Helgoländer Felssockel« umgeben. Dieses Gebiet ist in den Seekarten mit grünen Linien bezeichnet. Es darf nicht befahren werden.



## Register

### A

Abbenfleth 121  
 Alte Hever 167  
 Altenbruch 59  
 Amrum, Insel 201 ff.  
 Amrumtief 218  
 Außenelbe 46 ff.

### B

Bargen 160  
 Barnkruger Loch 93  
 Beidenfleth 88  
 Bielenberg 92  
 Blauortsand 131  
 Brunsbüttel 72  
 Brunshausen 117  
 Büsum 132  
 Bützflether Süderelbe 121  
 Buschsandfahrwasser 138  
 Buxtehude 111

### C

City-Sporthafen Hamburg 108  
 Cranz 110  
 Cuxhaven 55

### D

Dagebüll 215  
 Dieksander Priel 141  
 Dithmarscher Wattenmeer 124 ff.  
 Dwarssloch (Elbe) 101  
 Dwarssloch (Nordfriesland) 176

### E

Eider 142 ff.  
     Außeneider 145  
     Binneneider 158  
     Gezeiteneider 147  
 Elbe 41 ff.  
 Elbe-Neuwerk-Fahrwasser 52  
 Elmshorn 97  
 Este 110 ff.  
 Estebrügge 111

### F

Finkenwerder 110  
 Flackstrom 141  
 Föhr, Insel 208 ff.  
 Führer Schulter, Wattfahrwasser 215

Freiburg (Elbe) 75  
 Friedrichstadt 153

### G

Geversdorf 68  
 Gieselau-Kanal 161  
 Glückstadt 81  
 Gröde-Appelland, Hallig 198

### H

Habel, Hallig 198  
 Hadelner Kanal 63  
 Hamburg 106 ff.  
 Hamburger Hallig 198  
 Haseldorf 103  
 Heiligenstedten 91  
 Helgoland 36 ff.  
 Hetlinger Schanze 103  
 Hever 166  
 Heverstrom 167  
 Hörne 118  
 Hörnum 220  
 Hohnerfähre 161  
 Hooge, Hallig 194  
 Hoogen, Wattfahrwasser 128  
 Hove 111  
 Husum 172

### I

Itzehoe 92

### K

Kasenort 90  
 Klevendeich 99  
 Kollmar 92  
 Kremper Au 88  
 Krückaumündung 95

### L

Landtief 201  
 Langeness, Hallig 198  
 Langes Rack 90  
 Leeswig 111  
 Lexfähre 161  
 List 228  
 Lister Landtief 227  
 Lister Tief 226  
 Lühe 114 ff.  
 Lühesander Süderelbe 115

**M**

Meldorf 135  
 Meldorfer Bucht 137  
 Mittelloch, Wattfahrwasser 218  
 Mühlenberg 107  
 Munkmarsch 229

**N**

Nationalpark Schleswig-Holsteinisches  
 Wattenmeer 29  
 Neuendeich 99  
 Neufahrwasser 140  
 Neufeld 70  
 Neuenschleuse 113  
 Neuhaus (Oste) 66  
 Neuwerk 52  
 Norderhever 166, 177  
 Norderoog, Hallig 199  
 Norderpiep 132  
 Nordfeld 158  
 Nordfriesisches Wattenmeer 163 ff.  
 Nord-Ostsee-Kanal 161  
 Nordstrand 183  
 Nordstrandischmoor 198

**O**

Oberndorf 69  
 Oland, Hallig 198  
 Oste 64 ff.  
 Ostemündung 65  
 Osten 69  
 Otterndorf 62

**P**

Pagensand 95, 100  
 Pahlhude 160  
 Pellworm 179  
 Pinnaumündung 97  
 Porrenrönnel 171  
 Puttschipploch, Wattfahrwasser 128

**R**

Rantum 222  
 Rüschanal 109  
 Rütergat 201  
 Rummelloch 188  
 Ruthenstrom 92  
 Rømø Havn 233

**S**

Sandshörn, Wattfahrwasser 189  
 Seesteraudeich 96  
 Süderaue 177

Süderhafen 172, 184  
 Süderhever 167  
 Süderoog, Hallig 199  
 Süderpiep 131  
 Süderstapel 158  
 Südfall, Hallig 199  
 Südwesthörn 217  
 Sylt 220

**Sch**

Scharhörn 51  
 Schlüttsiel 178  
 Schmaltief 190  
 Schülpersiel 148  
 Schulau 106  
 Schwinge 115 ff.

**ST**

Stade 118  
 Stadersand 116  
 Stör 84 ff.  
 Störloch 86  
 Struckklannungshörn 183

**T**

Tetenbüllspieker 171  
 Teufelsbrück 107  
 Tönning 149  
 Trischen 140  
 Trischenflinge, Wattfahrwasser 128  
 Tümlauer Bucht 169

**U**

Uetersen 99  
 Unterelbe 59 ff.

**V**

Vortrapptief 219

**W**

Wedel 104  
 Wedeler Au 103  
 Westerland 226  
 Wewelsfleth 87  
 Wilster Au 91  
 Wischhafen 77  
 Wittdün 202  
 Wöhrden 118  
 Wyk 208

Wer im Wattenmeer an der deutschen Nordseeküste segelt, wird mit besonderen Erfahrungen belohnt. Die raue Natur und das Trockenfallen in absoluter Einsamkeit sind ein Erlebnis an sich, aber das Revier bietet noch viel mehr: die Elbe mit Hamburg und malerischen Hafenstädtchen, Deutschlands einzige Hochseeinsel Helgoland, die stille Eider, die Halligen oder die langen Badestrände von Sylt. Dieser Törnführer enthält alle relevanten Revier- und Hafeninformationen, die Sie bei der Törnplanung und unterwegs benötigen. Wertvolle Hinweise zum Segeln in diesem Gezeitenrevier und detaillierte Pläne sorgen zusammen mit Tipps zu Versorgungsmöglichkeiten und Sehenswürdigkeiten für einen rundum gelungenen Törn!



ISBN 978-3-667-11080-0



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