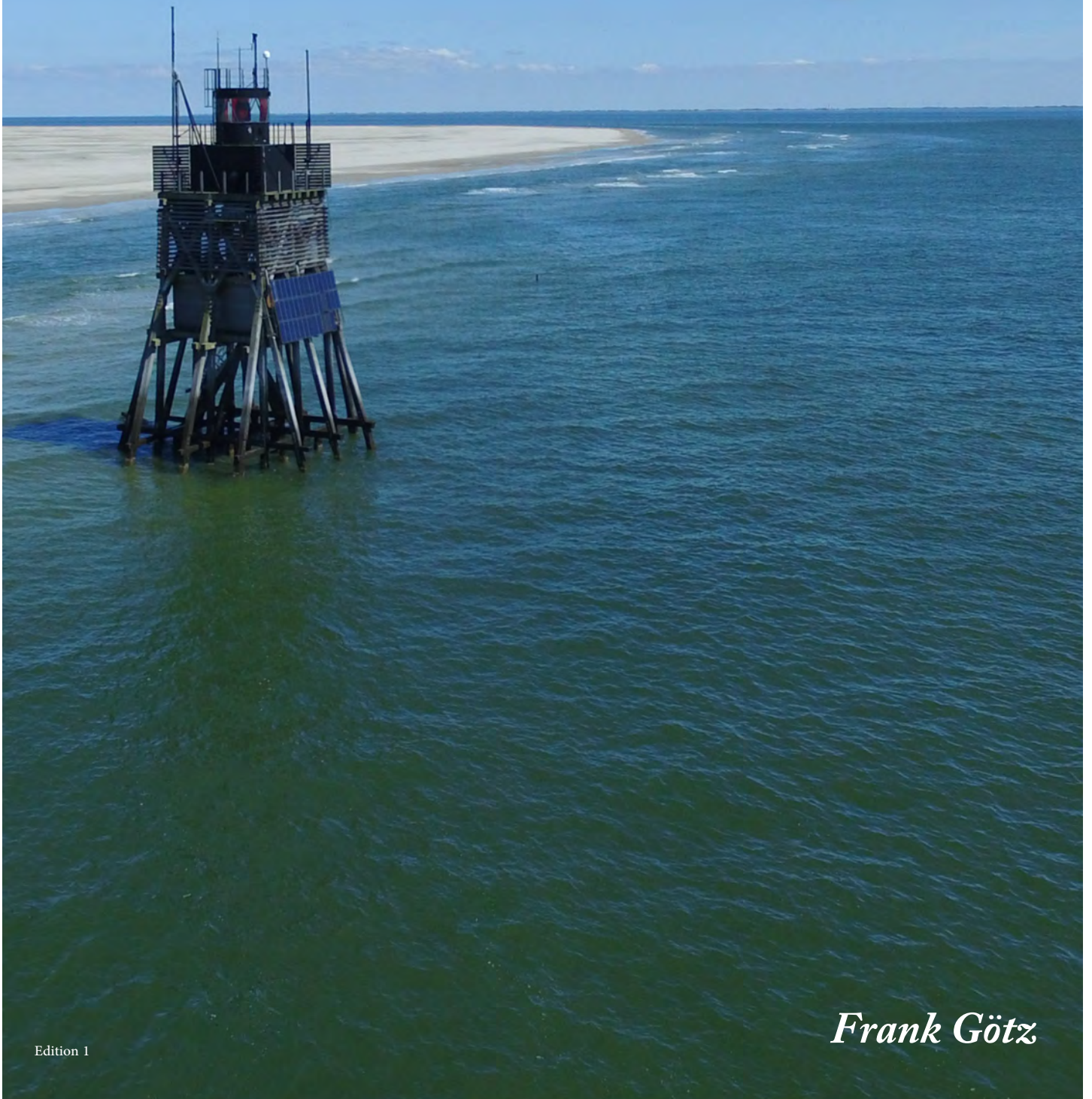


*kleiner*

*Revierführer*

*für das*

*Nordfriesische Wattenmeer*



# Vorwort

Dem geneigten Skipper bietet das Nordfriesische Wattenmeer Ruhe und Einsamkeit, denn es ist ein Revier ohne grosse Marinas oder regen Sportbetrieb.

Viele der Inseln oder Halligen bieten sichere Liegeplätze von denen man zu ausgedehnten Exkursionen aufbrechen kann.

Es gibt viel zu Entdecken:

Im NF Watt finden sich ca. **3200 Tierarten**, von denen viele endemisch sind.

Auf dem Weg durchs Wattenmeer begegnet man unter anderem Seehunden, Kegelrobben und Schweinswalen.

Bei Ebbe zeigen sich viele der unzähligen Wracks die von Zeit zu Zeit aus dem Sand auftauchen um dann irgendwann wieder vom Meer verschlungen zu werden. Insgesamt sind in Nordfriesland etwa **800 Schiffsstrandungen seit 1600** belegt.

So bergen die Sände ganz sicher noch so manchens Geheimnis....



Wrack der Ulpio auf Süderoogsand

Bedingt durch die grosse Diversität der schönen Landschaft, den kurzen Distanzen und einem grossen Angebot an Ankerplätzen und kleinen Häfen ist dieses Gebiet eines der interessantesten und schönsten Bootsreviere überhaupt.

Starke Strömungen, Gezeiten, sehr veränderliche Sände, Wind und Welle machen das Nordfriesische Wattenmeer zu einem der anspruchsvollsten Gebiete weltweit.

Die Nordsee verzeiht keine Fehler.

Daher sind ein **reviergerechtes Boot**, eine **adäquate Ausrüstung** und eine **gewissenhafte Vorbereitung** für das Befahren dieses menschenleeren Gebietes unerlässlich. Hier setzt dieser Revierführer an.

**Die Nutzung dieses nicht kommerziellen Revierführers erfolgt auf eigene Gefahr; die Richtigkeit jedweder Daten kann nicht garantiert werden!**



# *Inhalt*

- 1. Lage und Beschreibung*
- 2. Wetter*
- 3. Das reviergerechte Boot*
- 4. Ausrüstung*
- 5. Seegatten und Ansteuerung*
- 6. Navigation im Wattenmeer*
- 7. Grundlegende Regeln*
- 8. Ankerplätze und Häfen*
- 9. Umweltschutz*
- 10. Befahrensregeln oder das Ende der Freyheit*
- 11. Anhang*
  - Helgoland: Unsere direkten Nachbarn*
  - Wracks*
  - Küstenfunkstelle(n)*
  - Literatur und Empfehlungen*

# 1. Lage und Beschreibung

Das Nordfriesische Wattenmeer ist ein 136.570 Hektar grosses Naturschutzgebiet zwischen der Insel Sylt im Nord und der Halbinsel Eiderstedt im Süden an der Westküste Schleswig-Holsteins. Es ist geprägt von ausgedehnten Wattflächen mit Prielen, Inseln, Halligen und Sänden und unterliegt einer permanenten Veränderung durch Wind und Gezeiten.

Die dem Festland vorgelagerten Landmassen nennt man Uthlande.



Dünen und Strand vor St. Peter-Ording

## Die Uthlande im Überblick:

### Inseln

Sylt

Föhr

Amrum

Pellworm

Nordstrand (seit 1987 durch einen Damm mit dem Festland verbunden)

Eiderstedt (Halbinsel, ehemals Eyderstede, Evershop & Utholm)

### Halligen

Oland (Lorenbahnverbindung zum Festland und nach

Langeneß)

Langeneß (Lorenbahnverbindung nach Oland)

Gröde

Habel

Hamburger Hallig (Damm mit Straßenverbindung zum

Festland)

Hooge

Nordstrandischmoor (Lorenbahnverbindung zum Festland)

Norderoog

Süderoog

Südfall

### Hoch - und Außensände

Jungnamensand

Kniepsand (Strand vor Amrum)

Japsand

Westerheversand

Norderoogsand (erfüllt mittlerweile die Kriterien einer Insel)

Süderoogsand

Hochsichtsand (Strand vor St. Peter)

Hitzsand (Strand vor St.Peter)

## 2. Wetter

Maßgeblichen Einfluss auf das Wetter an der Nordsee hat der Golfstrom. Die warme atlantische Strömung sorgt für ein maritimes Klima.

Die nordfriesische Küste befindet sich unter dem Einfluss der Westwindzone. Dies sorgt sehr häufig für einen **kräftigen Seegang**. In den Sommermonaten schwächt sich sein Einfluss gegenüber der kalten Jahreszeit ab und die Bedingungen erlauben ausgedehnte Touren bei ruhigem Wasser. Trotz hoher Temperaturen weht meist ein angenehmer Wind der die Hitze absolut erträglich macht.

Die **Sichtweiten** sind **im Sommer erstaunlich hoch**:

Von April bis Oktober ist eine schlechte Sichtigkeit an der ostfriesischen Küste im Schnitt 3-6x so häufig wie an der nordfriesischen Küste.

Das Wetter ist in den **Sommermonaten überwiegend sonnig und trocken**.



Sonnenuntergang bei Westerhever

### ***3. Das reviergerechte Boot***

Nicht jedes Boot eignet sich für den Einsatz im Wattenmeer, denn tatsächlich ist die Zone bis 100km Seewärts der Aussenbänke die gefährlichste Zone der deutschen Nordseeküste.

Hochseefahrer durchqueren dieses Gebiet entweder schnellstmöglich oder fahren möglichst Küstennah um bei einem Wetterumschwung schnell in ruhigeres Wasser zu kommen. Wir reisen also in einem potentiellen Hexenkessel!

Mit einem **Tiefgang von 40-60cm** ist das Festrumpfschlauchboot (RHIB) in der Lage, jedes Wattenhoch zu passieren. Auch Jollenkreuzer gehören in diese Kategorie. Mit **60-80cm** sind auch Plattbodensegler oder grössere GFK-Boote mit Z-Antrieb noch sehr flexibel.

Boote mit einem Tiefgang von **80-120cm** können nur mit einem hohen Planungsaufwand zwischen den Hochs bewegt werden; Wasserscheiden können nur noch bei Hochwasser passiert werden; grosse Einschränkungen bei Ostwind bedingt durch den geringen Wasserstand.

Ab einem Tiefgang von **120cm+** empfiehlt es sich dringend, sich an das beprickte bzw. betonnte Fahrwasser zu halten.

Boote in dieser Kategorie sind nicht mehr Wattentauglich.



Der Mittelsand Lorenzensplate im Heverstrom; Blickrichtung Kolumbusloch



Neben dem Tiefgang spielt aber auch die Konstruktion selbst eine Rolle. Aufgrund des kurzen, aber hohen Seegangs bei der meist vorherrschenden Windrichtung empfiehlt sich ein Boot der CE-Kategorie B, am Besten selbstlenzend.

GFK-Boote unter 7m ö.Ä. können hier nur bei stabiler Schönwetterlage bewegt werden. Die Möglichkeiten für diese Boote sind sehr eingeschränkt und die Planung muss so konservativ vorgenommen werden, dass der Spass am Fahren auf der Strecke bleibt. Die beliebten Bowrider aus Plastik sind für dieses Revier gänzlich ungeeignet!



Ein RHIB der CE-Kategorie "B" vor der NF-Küste; zertifiziert für Windstärke 8 und 4m hohen Seegang

RHIBs (engl.: Rigid Hull Inflatable Boat) bilden hier eine Ausnahme:

bedingt durch ihre unsinkbare Konstruktion sind schon Boote mit 4m Länge und einer CE-Kategorie C durchaus seetauglich genug um an den meisten Tagen im Sommer auch bei höherem Seegang bewegt werden zu können.

So unterschiedlich wie die verschiedenen Modelle der Festrumpfschlauchboote aussehen, so divers sind auch die Rümpfe und ihre Fahreigenschaften.

Es empfiehlt sich ein Boot mit einer möglichst langen Wasserlinie im Verhältnis zur Gesamtlänge, möglichst scharf und tief gekielt.

Englische RHIBs gelten als sehr tough, allerdings fehlt ihnen oftmals ein verschliessbarer Stauraum und auch ansonsten geglicher Luxus.

Italienische RHIBs können dagegen mit riesigen Liegeflächen mit bequemen Polstern zum Übernachten, nautischen Zelten, Duschen, Kühlschränken, Biminis, verstellbaren Sitzen und meist gewaltigen Stauräumen aufwarten, welche auch im stärksten Regen trocken bleiben.

Auch hier gibt es im Premiumsegment Boote mit überraschend seegängigen Rümpfen, welche sich nicht hinter jenen aus dem Vereinten Königreich verstecken müssen.

## 4. Ausrüstung

Passend zum reviertauglichen Boot gehört eine belastbare **Ausrüstung**: Es empfiehlt sich ein Platten- oder Danforth-**Anker** mit einem ordentlichen Kettenvorfach. Er muss das Boot bei Ausfall der Maschine auch in stürmischer See sicher auf Position halten können.

Verdriftet ein manövrierunfähiges Boot im Wattenmeer bei hoher Dünung auf einen Sand (Legerwallsituation), werden die Wellen das Boot auf dem harten Grund zertrümmern und alles unter sich (z)erschlagen.



Hohe Brandungswellen am Strand vor St.Peter Ording

Sich schwimmend zu retten ist aufgrund der starken Strömungen eher unwahrscheinlich. Das Ankergeschirr stellt somit eine Lebensversicherung dar und muss entsprechend konfektioniert sein. Bolzen und Schäkel sollten regelmässig überprüft werden.

Ein weiterer Ausrüstungsgegenstand, dessen Wichtigkeit oftmals unterschätzt wird, ist das **Seefunkgerät**.

**Handys** sind meist nicht völlig wasserdicht und die Netzabdeckung ist vor den Aussensänden schon bei gutem Wetter eher mäßig. Sie stellen daher nicht ansatzweise einen Ersatz zum Seefunkgerät dar.

Als Backup für Funk und Kartenplotter sind sie aber durchaus empfehlenswert!

Bei der Navigation stellt ein **Plotter mit passenden Karten** eine grosse Hilfe dar. Die Hauptfahrwasser sind zwar betonnt, jedoch sind die Tonnen in einem beträchtlichem Abstand gelegt. Schon bei guter Sicht ist das auffinden der nächsten Tonne aus der Sicht eines Sportbootfahrers eine Herausforderung.

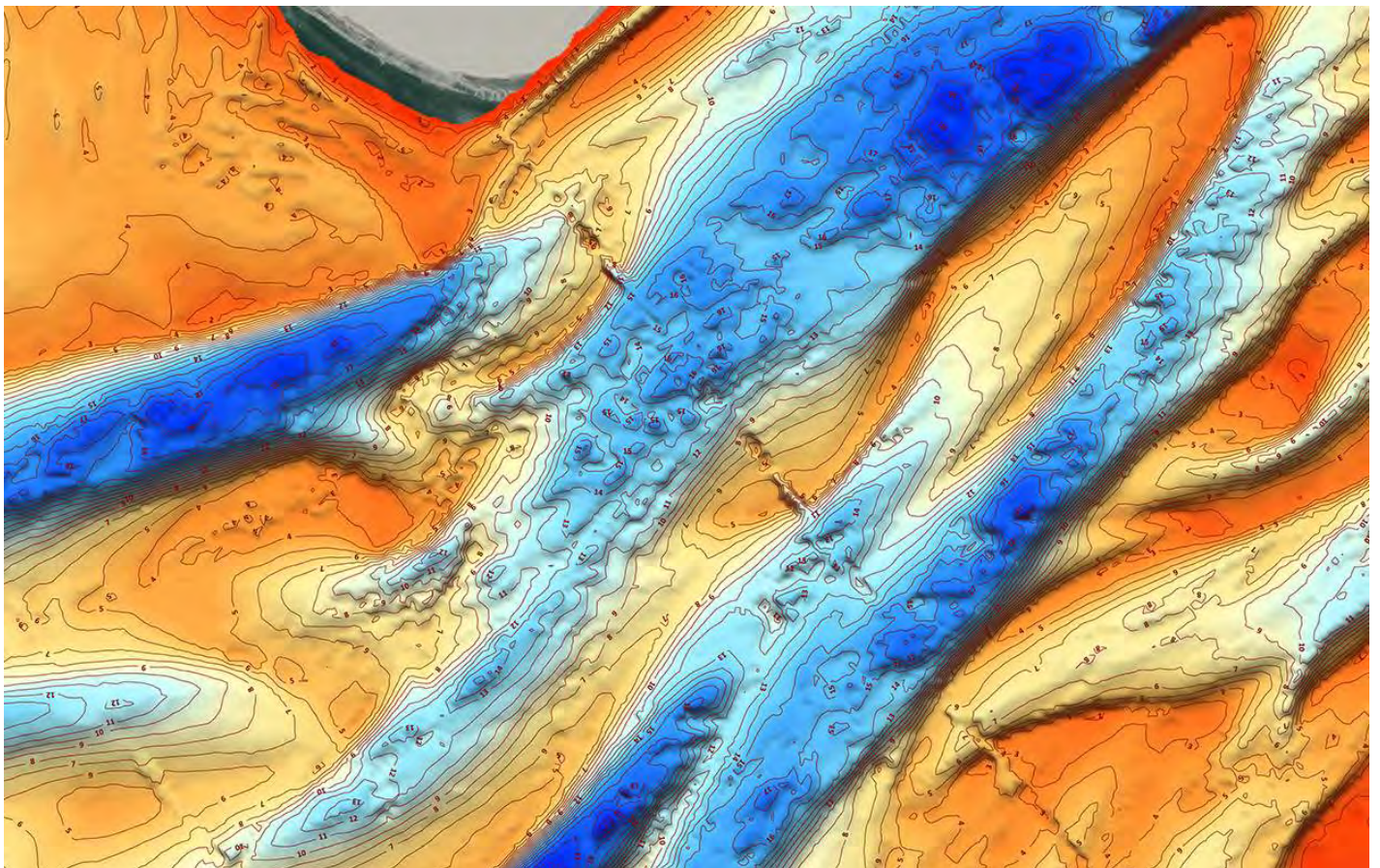
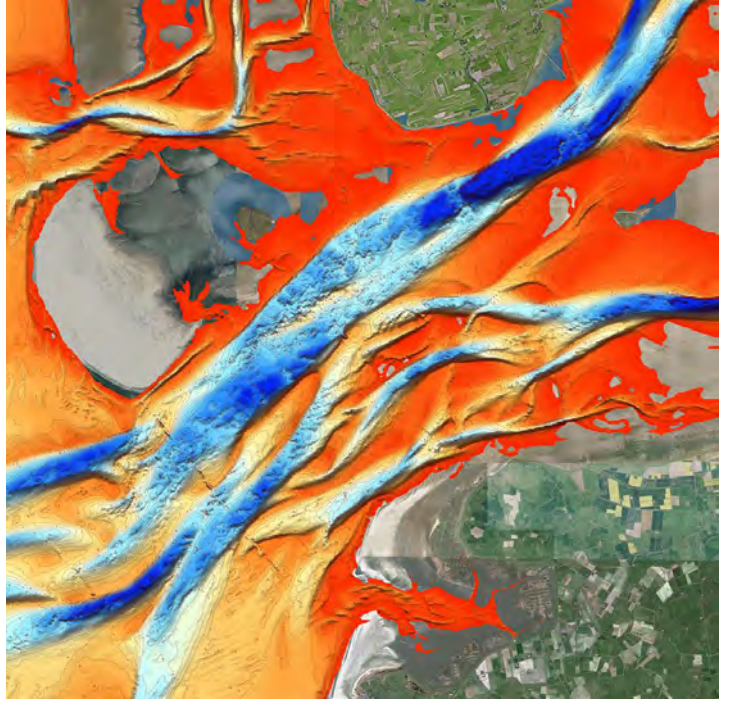
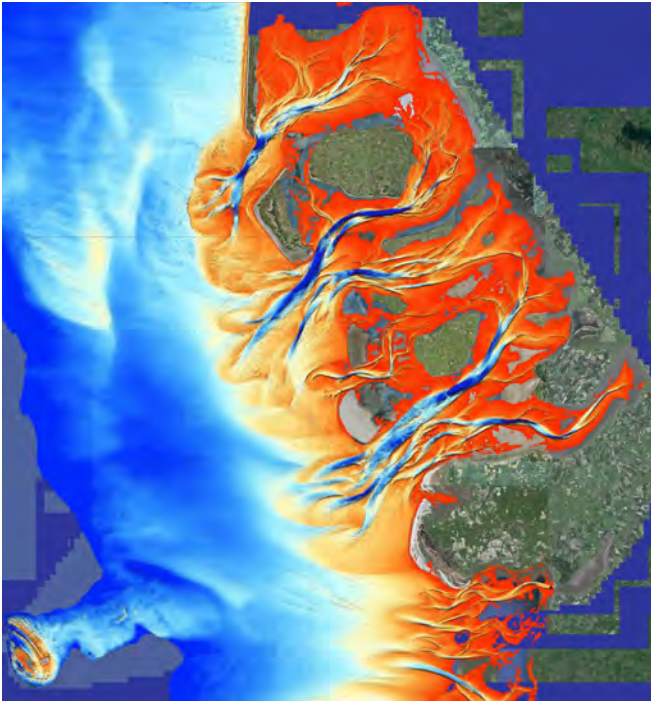
Bei Seenebel muss man, nur mit Karte und Kompass ausgerüstet, schon sehr göbt sein und eine grosse Portion Glück haben, um sicher nach Hause zu finden.



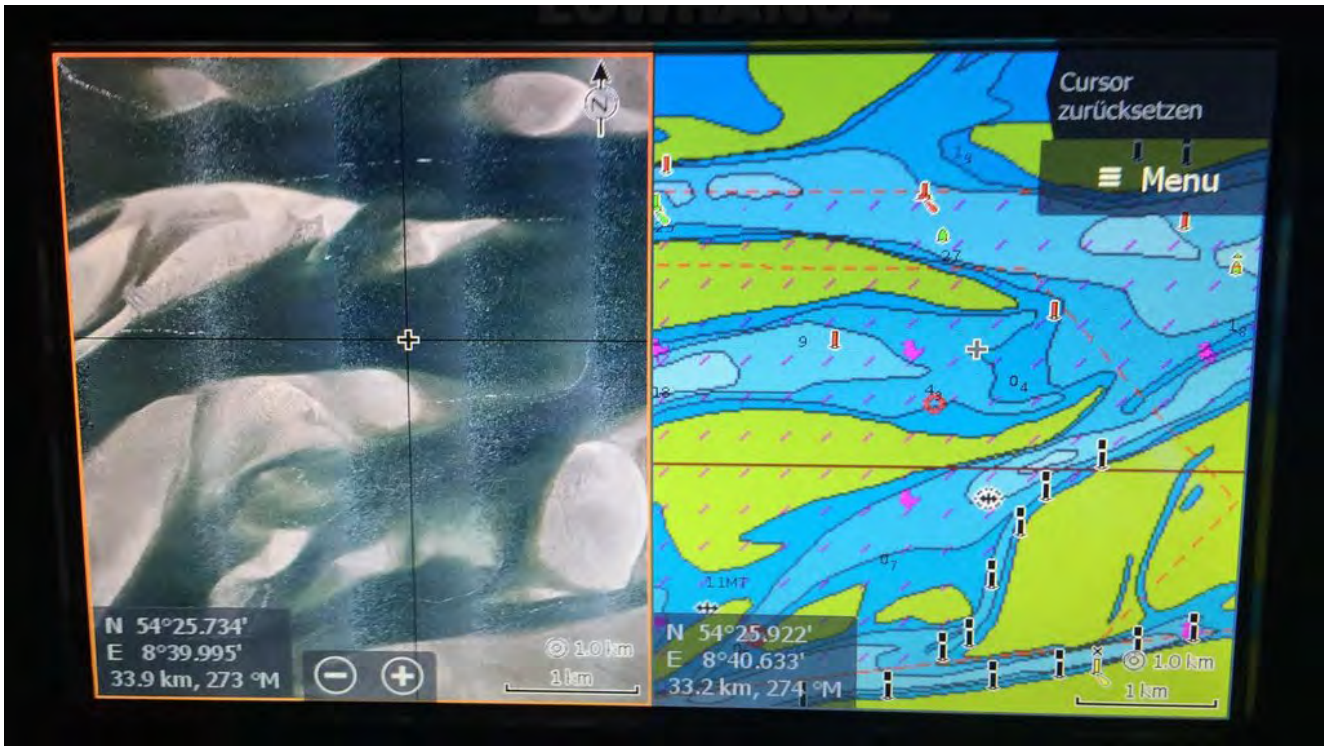
Plotter mit gleichzeitiger Darstellung von Seekarte und bathymetrischer Karte

Es ist durchaus sinnvoll, kommerzielle Seekarten durch eigene Karten zu ergänzen. Neben der Seekarte können bathymetrische Karten oder Satellitenkarten durchaus hilfreich sein.

Eine **bathymetrische Karte** ist eine Karte des Meeresbodens mit Tiefenzahlen, Tiefenlinien und mit in Abhängigkeit der Tiefe eingefärbten Bereichen. Alle Daten und Farben haben eine einheitliche Bezugstiefe (Seekartennull).



Auf bathymetrischen Karten erkennt man sehr gut etwaige Barren über denen sich bei starkem Wind hohe Wellen auftürmen und auf offener See brechen.



**Satellitenkarten** hingegen zeigen ein reelleres Bild der Umgebung und helfen beim Einschätzen von Gegebenheiten in Häfen und abseits der offiziellen Wege.

Auch diese Karten kann man selbst erstellen. Mit gewissen Ungenauigkeiten muss man aber mangels Aktualität der Bilddaten leben.



Oftmals ist das parallele Anzeigen von verschiedenen Kartentypen sinnvoll

Zudem verfügen moderne Plotter über Gezeiten-Infos, welche man alternativ aber auch unter "[https://www.bsh.de/DE/DATEN/Gezeiten/gezeiten\\_node.html](https://www.bsh.de/DE/DATEN/Gezeiten/gezeiten_node.html)" im Internet findet.

Ebenfalls unverzichtbar ist der Einsatz eines **Sonars** als **Tiefenmesser**.

Meist übernimmt der Plotter diese Funktion bereits mit einem passenden Geber bzw Schwinger. Das Sonar bewahrt den Skipper vor ungewollten Strandungen.

Besonders im Frühjahr wenn die durch den Eisgang verlorenen Pricken noch nicht gestellt sind, wird die Suche nach dem Pril unter dem Rumpf zum Lotteriespiel.

Ein zuverlässiges Sonar schafft hier Abhilfe und unterstützt, wenn gewünscht, während der gesamten Fahrt mit vorkonfigurierten Warnschwellen.

Des Weiteren empfiehlt sich die Mitnahme von **Treibstoff-, Nahrungs - und Trinkwasserreserven**. Lenzpumpen, Schwimmwesten und dergleichen finden an dieser Stelle keine weitere Erwähnung, da derartige Ausrüstung sowieso zur Grundausrüstung gehört.



Schnell ist mal ein Rücken zu hoch, dann heisst es Umdrehen und den Weg suchen...

## 5. *Seegaten* (Gat = niederländische für "Loch" ; mittelhochdeutsch Gasse, verwandt mit dem englischen "gate". im weiteren Sinne ein Durchlass)

Das nordfriesische Halligenmeer ist seewärts durch sogenannte Seegaten zu erreichen. Es handelt sich bei Seegaten um relativ schmale Strömungsrinnen, die durch die von den Gezeiten bewegten Wassermassen im Laufe der Zeit in den Meeresgrund erodiert wurden.

Die Ansteuerung der Seegaten ist eine navigatorisch wichtige Angelegenheit. Unbedingt muss die **Ansteuerungstonne** gefunden und sicher identifiziert werden. Die äussere **Barre** liegt immer **1-2 Tonnenpaare landwärts der Ansteuerungstonne**. Für eine sichere Einfahrt sollte **kein auflandiger Starkwind** wehen und die **Sichtigkeit** sollte gut sein - Landmarken und Leuchttürme sind aufgrund der Entfernung kaum sichtbar!

Die Einfahrt ins Halligenmeer über das Seegat ist angenehmer bei auflaufendem Wasser, denn zwischen der Fahrt mit dem Flutstrom (2-3kn) und der Fahrt gegen den Ebbstrom liegen durchaus 5-8kn Differenz. Man spart also merklich an Treibstoff.

Eher problematisch ist die Ausfahrt aus dem Halligenmeer in die Nordsee, denn meist herrscht kontinuierlicher Westwind. An den Aussenbarren (flache Stellen der Seegaten, welche durch mit dem Ebbstrom aus dem Watt gespültem Sediment entstanden sind) bilden sich dann bei Wind gegen Strömung gefährliche Grundseen, die selbst hochseetauglichen Yachten der CE-Kategorie "A" gefährlich werden können. Wellen laufen im tiefen Wasser schneller als im Flachem, werden an der Barre also abgebremst und erreichen dann oft mehr als die doppelte Höhe.

Diese Wellen sind sehr steil und entstehen dort, wo die Wassertiefe geringer ist als die halbe Wellenlänge. Boote können in den Steilen Wellen querschlagen, von brechenden Wellen überspült oder sogar auf dem Grund aufschlagen wenn die Wassertiefe zwischen den Brechern zu gering ist.

Bei 5bft aus westlicher Richtung sind die Brecher 2-3m hoch; 2m werden aber auch bei weniger Wind häufig erreicht. Die Wellen sind im Verhältnis zur Höhe sehr kurz und steil.

Am Komfortabelsten überquert man eine Barre bei Hochwasser oder Niedrigwasser, also wenn die Strömung am Geringsten ist.

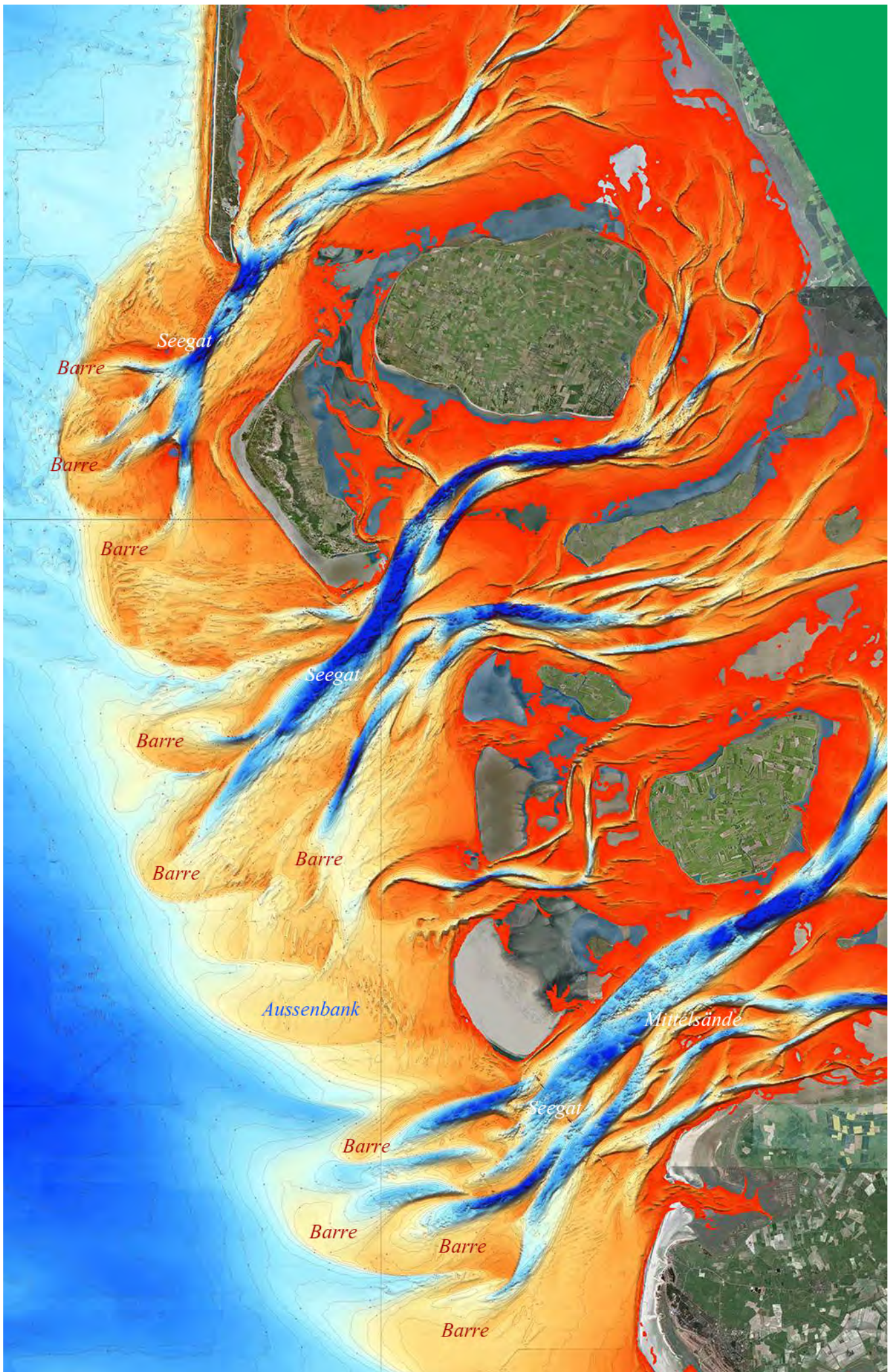
Wer bathymetrische Karten besitzt (siehe Kapitel 3 > Ausrüstung > Plotter), kann diese Barren zumindest teilweise umfahren. In den Gaten selbst herrscht bei halber Tide die stärkste Strömung, von 2-3kn bei einlaufendem Wasser und 3-4kt bei auslaufendem Wasser ist auszugehen.



Das Seegat Hever in der Nähe der Ansteuerungstonne bei Stauwasser

Der Vollständigkeit halber sollte nicht unerwähnt bleiben, dass die Öffnung zwischen Norder- und Süderoogsand (**Rummelloch**) **nicht befahren** werden sollte. Dieser Pril ist extrem veränderlich und kann bei schon bei nur frischem Westwind zu einem Hexenkessel mit vernichtenden Grundseen werden!

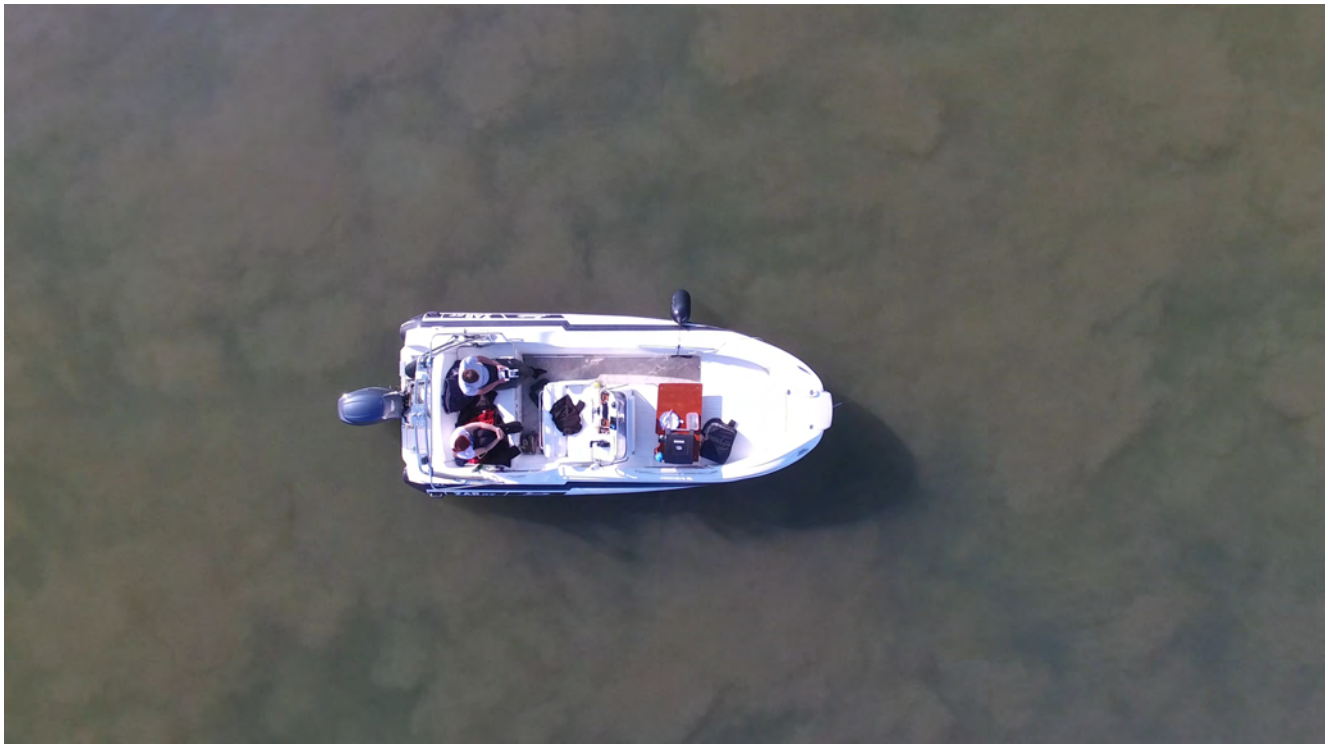




Die 3 grossen Seegaten und ihre Barren

## 6. Navigation im Wattenmeer

Die Navigation zwischen und vor allem auf den Wattenhochs erfordert erhöhte Aufmerksamkeit. Oft sind die **schiffbaren Rinnen** flach und verlaufen mäandrierend knapp unter der Wasseroberfläche. Das Wasser ist durch die vom Strom bewegten Sedimente sehr trüb; es lässt sich also zu keiner Zeit mit blossen Auge erahnen, wie es unterm dem Rumpf aussieht.



Optische Einschätzung der Tiefe ist im Gegensatz zum Mittelmeer nicht möglich!

Häufig sind diese Löcher (Priele) zu **Saisonbeginn noch nicht beprickt**, da der Eisgang im Winter die eingespülten Stangen abreisst.

Zu dieser Zeit ist es nützlich, einen Plotter zu benutzen, auf dem im Idealfall noch aufgezeichnete Tracks vom Vorjahr existieren.

Doch Vorsicht: **Die Fahrrinnen sind stark veränderlich** - je weiter sie von der Wasserscheide entfernt liegen, desto stärker ist die dort wirkende Strömung.

Das Echolot hilft dann beim Auffinden des neuen Verlaufs.

Am Sichersten erkundet man das Gebiet nach dem Winter bei Niedrigwasser und zeichnet den Track für kommende Fahrten auf.

## Apropos Pricken:

Das Kardinalsystem zur Kennzeichnung von Hindernissen und Lateralsystem zur seitlichen Betonung von Fahrwassern dürften jedem bekannt sein.

Im Wattenmeer kommen zusätzlich sogenannte Pricken zum Einsatz.

Sie verbinden oftmals grössere Fahrrinnen oder bezeichnen das letzte Stück Fahrrinne in einen oftmals trockenfallenden Hafen.

Das sind Holzstangen, die ca, 1,5m tief in den Wattboden eingespült werden und wie beim Lateralsystem die Fahrrinne markieren.

Üblicherweise ist nur eine Seite der Fahrrinne markiert.

**Steuerbordseitige Pricken** (von See kommend) haben entweder oberen Ende oben zusammen gebundene Zweige, die unten auseinander gebogen sind (**spitze Form** wie im Lateralsystem ) oder sind gänzlich nackt. Sie sind häufig mit einem grünen Reflektorband ausgestattet, welches man in der Nacht mit einer Taschenlampe gut erkennen kann.

**Backbordseitige Pricken** sehen aus wie ins Watt gesteckte Reisigbesen oder sind mancherorts tatsächlich kleine Bäume - häufig Birken - deren Krone entlaubt wurde. (**stumpfe Form** wie im Lateralsystem).



Links: Der mäandrierende Prickenweg von Tetenbüllspeiker in den Heverstrom. Ohne Pricken ist das Auffinden des tiefen Fahrwassers recht aufwendig und erfordert Lot und / oder Sonar.

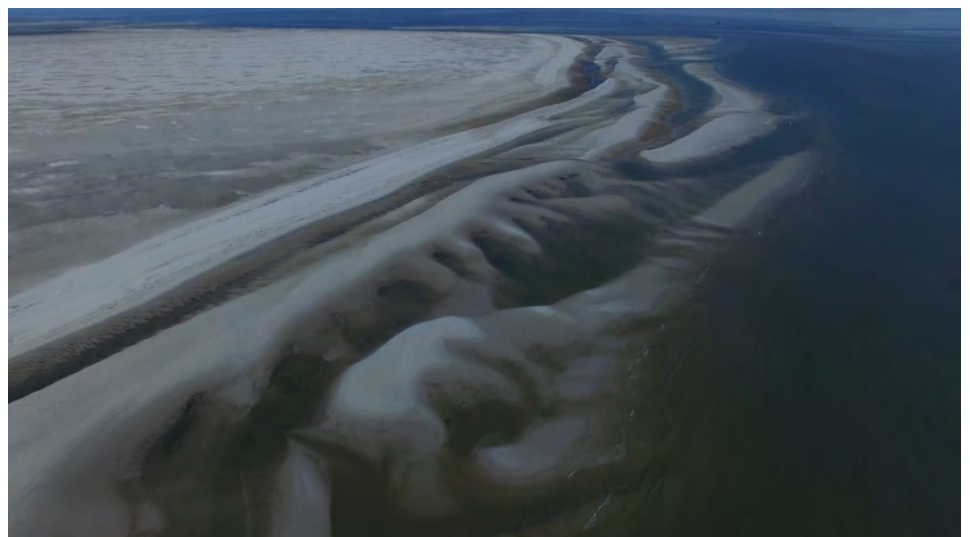
Anfang und Ende eines Prickenweges sind meist mit einer Doppelpricke gekennzeichnet, manchmal aber auch wie früher in Form von 3-6 Pricken mit einem eingebundenem Korb. Trotz Plotter und Seekarte müssen zur Einschätzung der Schiffbarkeit an dem jeweiligen Tag die Regeln aus **Kapitel 6 unbedingt Beachtung** finden.

Schon Mancher hat sich in der Springzeit auf einem Wattenhoch bei starkem Westwind trockenfallen lassen und hat dann lange Zeit auf dem Watt festgesessen.



Seenebel vor Helgoland

Die **Aussenbänke** liegen noch bis zu 8sm vor den Aussensänden und Inseln und sind bei stetigem Westwind wahre Hexenkessel. Sie stellen ein sehr unsicheres, wenn auch traumhaft schönes Seegebiet dar und dürften der Grund für viele der 800 aufgezeichneten Standungsfälle sein. Die Tiefe ist sehr veränderlich und manchmal hat man kaum mehr als 2-3m unterm Kiel.



Grätenartige Muster durchziehen die Flachbereiche der Sände

## 7. *Grundlegende Regeln*

An dieser Stelle finden sich kurz und prägnant die wichtigsten Regeln zum Planen und Befahren des NF-Wattenmeers in komprimierter Form:

**Traue keiner Karte!** Das Revier ist stark veränderlich und die Karten bereits bei Erscheinen veraltet.

**Technische Probleme** jeglicher Art müssen **allein und selbständig** bewältigt werden. Ersatzteile, Werkzeug und Dokumentationen mitführen!

**Strömung** 2-3kn in den Seegaten bei einlaufendem Wasser und 3-4kt bei auslaufendem Wasser

**Tidenhub** von Nord nach Süd zunehmend. Husum z.B. erreicht 3,9m!

**3 Tage westlicher Wind** mit 4-5bft sorgt für einen guten Meter mehr Wassertiefe im Watt.

**3 Tage östlicher Wind** mit 4-5bft lässt den Wasserstand bei Ebbe unter Seekartennull sinken.

**Viererregel:** 4 Tage Springzeit, 4 Tage Mittzeit, 4 Tage Nippzeit, 4 Tage Mittzeit, 4 Tage Spring..

### **Zwölferregel:**

In der 1. Stunde steigt das Wasser um  $\frac{1}{12}$  des gesamten Tidenhubs

In der 2. Stunde steigt das Wasser um  $\frac{2}{12}$  des gesamten Tidenhubs

In der 3. Stunde steigt das Wasser um  $\frac{3}{12}$  des gesamten Tidenhubs

In der 4. Stunde steigt das Wasser um  $\frac{3}{12}$  des gesamten Tidenhubs

In der 5. Stunde steigt das Wasser um  $\frac{2}{12}$  des gesamten Tidenhubs

In der 6. Stunde steigt das Wasser um  $\frac{1}{12}$  des gesamten Tidenhubs

Das gleiche gilt umgekehrt fürs Abebben.

**Umkehr des Tidenstroms** aufgrund der Massenträgheit des Wassers ca. 1 Stunde nach Hochwasser bzw. Niedrigwasser.

**Wellenhöhe auf dem Wattenhoch** nahe der Wasserscheide bei Starkwind oder Sturm  $\frac{1}{4}$  -  $\frac{1}{3}$  der Wassertiefe.

Das **Tag-Hochwasser** fällt **im Sommer höher** aus als das **Nacht-Hochwasser**; im Winter ist es umgekehrt.

**Unbekanntes Gebiet** möglichst bei auflaufendem Wasser erkunden!

Folgende Bilder verdeutlichen die sich addierenden Auswirkungen von Wind und Mondphase:



Der kleine Sielhafen Tetenbüllspieker / Evershopsiel bei Niedrigwasser.

Hier kann ca. von 3h vor Flut bis 3h nach Flut geslippt werden.

Gut zu erkennen ist der anfangs noch leicht mäandrierende Priel als Zufahrt zum Heverstrom.



Der kleine Siehafen Tetenbüllspieker / Evershopsiel bei Springflut nach 3 Tagen mit starkem Westwind. Auf dem Parkplatz herrscht Landunter. Daran sollte man denken, bevor man sein Zugfahrzeug nebst Trailer hier für mehrere Tage abstellt.

Slippen ist jetzt nur noch mit einem gut ausgerüsteten Trailer und mit der Hilfe vieler Hände möglich.

## 8. Ankerplaetze und Haefen

Im Nordfriesischen Wattenmeer gibt es einige schön, abgelegene Ankerplätze, aber auch Natur- und Sielhäfen. Viele von ihnen fallen trocken und sind nur für Skipper mit reviergerechtem Boot eine Option.

Eine kleine Übersicht soll helfen, den passenden Platz für die Nacht zu finden.

### Häfen:

<b>List/Sylt</b> Sportboothafen List/Sylt Am Brünk 1 25992 List/Sylt	<b>Liegeplätze 30</b> Telefon 04651-870374 <a href="mailto:d.sternberg@list-sylt.de">d.sternberg@list-sylt.de</a> <a href="http://www.list-sylt.de">www.list-sylt.de</a>	<b>Husum</b> Husumer Segler-Verein v.1928 e.V. Postfach 1246 25802 Husum	<b>Liegeplätze 50</b> Telefon 04841-89790 <a href="mailto:Mail@hsrv-husum.de">Mail@hsrv-husum.de</a> <a href="http://www.hsrv-husum.de">www.hsrv-husum.de</a>
<b>Munkmarsch/Sylt</b> Sylter Segler-Club e.V. Postfach 2063 25968 Westerland/Sylt	<b>Liegeplätze 70</b> Telefon 04651-31871 <a href="http://www.sylter-segler-club.com">www.sylter-segler-club.com</a>	<b>Husum</b> Sportbootvereinigung Nordsee e.V. Postfach 1301 25803 Husum	<b>Liegeplätze 15</b> Telefon 0178-4265645 <a href="mailto:vorstand@svn-husum.de">vorstand@svn-husum.de</a> <a href="http://www.svn-husum.de">www.svn-husum.de</a>
<b>Rantum/Sylt</b> Nordfr. Segelverein Sylt e.V. Hafenstraße 7 25980 Rantum/Sylt	<b>Liegeplätze 42</b> Telefon 0170-2228864 <a href="mailto:info@nfsv-rantum.de">info@nfsv-rantum.de</a> <a href="http://NFSV@rantum.de">NFSV@rantum.de</a>	<b>Tetenbüllspieler</b> Bootsvereinigung Tetenbüllspieler Bövergeest 6 25836 Garding	<b>Liegeplätze 11</b> Telefon 04864-210 <a href="mailto:post@pauls-oldenswort.de">post@pauls-oldenswort.de</a> <a href="http://www.tetenbüll.de">www.tetenbüll.de</a>
<b>Hörnurn/Sylt</b> Sylter Yachtclub e.V. Am Kai 25997 Hörnurn/Sylt	<b>Liegeplätze 75</b> Telefon 04651-880274 (Formular Website) <a href="http://www.sylter-yachtclub.de">www.sylter-yachtclub.de</a>	<b>Tümmelau Koog</b> Sportbootclub St. Peter-Ording e.V. Dröggenne 5 25881 Tating	<b>Liegeplätze 30</b> Telefon 04862-8729 <a href="mailto:info@sven-jacobs-tiefbau.de">info@sven-jacobs-tiefbau.de</a> <a href="http://www.sspo-st-peter-ording.de">www.sspo-st-peter-ording.de</a>
<b>Wyk auf Föhr</b> Städtischer Hafendienst Hafenstraße 44 25938 Wyk auf Föhr	<b>Liegeplätze 220</b> Telefon 04681-580656 <a href="mailto:hafenamt-wyk@t-online.de">hafenamt-wyk@t-online.de</a> <a href="http://www.sportboothafen-wyk.de">www.sportboothafen-wyk.de</a>	<b>Tönning</b> Tönninger Yachtclub e.V. Am Eiderdeich 8 25832 Tönning	<b>Liegeplätze 55</b> Telefon 04861-618819 <a href="mailto:info@toenninger-yachtclub.de">info@toenninger-yachtclub.de</a> <a href="http://www.toenninger-yacht-club.de">www.toenninger-yacht-club.de</a>
<b>Schlüttsiel</b> Yacht-Club Dagebüll-Schlüttsiel Heideweg 1 25852 Bordelum	<b>Liegeplätze 25</b> Telefon 04671-3771 <a href="mailto:info@ycds-online.de">info@ycds-online.de</a> <a href="http://www.ycdis-online.de">www.ycdis-online.de</a>	<b>Friedrichstadt</b> Segel-Club Friedrichstadt Seebüll 22 25840 Friedrichstadt	<b>Liegeplätze 32</b> Telefon 04846-1409 <a href="mailto:segeln@segelclub-friedrichstadt.de">segeln@segelclub-friedrichstadt.de</a> <a href="http://www.scfr.de">www.scfr.de</a>
<b>Wittdün/Amrum</b> Amrumer Yachtclub e.V. Passatweg 1 25946 Wittdün/Amrum	<b>Liegeplätze 40</b> Telefon 04682-968590 <a href="mailto:amrumer-yachtclub@t-online.de">amrumer-yachtclub@t-online.de</a> <a href="http://www.amrumeryachtclub.de">www.amrumeryachtclub.de</a>	<b>Bordelumsiel</b> Seglerverein Bordelumsiel e.V. Blogewai 31 25920 Risum-Lindholm	<b>Liegeplätze 12</b> (nur Dauerlieger) Telefon 04672-402 <a href="mailto:arnold.christiansen@kielnet.net">arnold.christiansen@kielnet.net</a>
<b>Hallig Hooge</b> Hallig-Segelclub auf Hooge Ockelützwarf 1b 25859 Hallig Hooge	<b>Liegeplätze 20</b> Telefon 04849-9090136 <a href="mailto:info@hsc-hooge.de">info@hsc-hooge.de</a> <a href="http://www.hsc-hooge.de">www.hsc-hooge.de</a>		
<b>Pellworm</b> Pellwormer Yachtclub e.V. Hensebek 4 25849 Pellworm	<b>Liegeplätze 42</b> Telefon 0171-6959546 <a href="mailto:pyc-pellwormeryachtclub@gmx.de">pyc-pellwormeryachtclub@gmx.de</a> <a href="http://www.pellwormer-yachtclub.de">www.pellwormer-yachtclub.de</a>		
<b>Nordstrand</b> Nordstrander Wassersportverein Westerwungweg 26 25813 Husum	<b>Liegeplätze 68</b> Telefon 04848-1298 <a href="mailto:petersen37@yahoo.de">petersen37@yahoo.de</a> <a href="http://www.nordstrander-wassersportverein.de">www.nordstrander-wassersportverein.de</a>		

Quelle: Interessengemeinschaft Sportboothäfen Nordfriesland

**Trockenfallen** am Besten nahe eines Priels auf der Wattkante in Prickennähe. Position und der Wasserstand sind hier gut einschätzbar. Mit Lot oder Bootshaken sicherstellen, dass der Grund eben ist.

**Weitere (Natur-)Häfen und Ankerplätze (befahrensregeln beachten):**

Ein geschützter Ankerplatz findet sich östlich vor **Sylt**, dicht unter dem hohen Funkmast der Loran-C Station, also knapp südlich der berühmten Sansibar. Vorsicht, kräftiger Tidenstrom! Laut aussagen Einheimischer auch während der Saison eher einsam.

Weitgehend geschützt trockenfallen kann man am **Mittelloch zwischen Amrum und Föhr**.

In der Steenoddebucht vor **Amrum** findet man den alten **Wittdüner Naturhafen**. Fällt trocken.

Ein schöner Naturhafen an der westlichen Seite von Langeneß ist der **Ilef**. Zufahrt gut bezeichnet, fällt bei Niedrigwasser trocken.

Auf **Hallig Oland** gibt es einen kleinen **Sielhafen**. Die Zufahrt ist schmal und die Pricken sollten in einem sehr kleinen Abstand passiert werden. Aktuelle Infos evtl. beim Hafenmeister (04667-260)

Im **Applelland-Priel** auf der Ostseite von **Gröde** gibt es einen kleinen Steg. Auch hier dicht bei den Pricken bleiben.

Am Landsende von **Hooge** befindet sich der Süd-Ost-Anleger.



## 9. Umweltschutz

Bedingt durch den stetig vorherrschenden Westwind an der Küste Nordfrieslands kommt es leider häufig zu angeschwemmtem Müll an Sänden und Stränden. Dieser Unrat scheint jedoch selten gewollt entsorgt worden zu sein, setzt er sich doch oft aus alten Fischernetzen, Tauwerk, einzelnen Badelatschen von Touristen, Kanistern und ähnlichen Dingen zusammen. Der umweltbewusste Skipper nimmt aus dem Watt mit, was er erreichen kann (oder darf, denn das ist ein grosser Unterschied. Das NP-Gesetz verhindert hier eine Mithilfe derer, denen die Natur am Herzen liegt) und entsorgt das Zeug im nächsten Hafen. Es ist ratsam, alles was nicht niet- und nagelfest ist an Bord zu vertäuen und seefest zu machen. Verlorene Ausrüstung verschmutzt die Natur und kostet obendrein auch noch eine Menge Geld. Besonders Treib- und Schmierstoffe sollten absolut sicher gegen Überbordgehen gesichert werden!



## *10. Befahrensregeln oder das Ende der Freyheit*

In seinem im Jahre 1982 veröffentlichten Buch "Die Nordseeküste. Teil 1: Elbe bis Sylt. Ein Führer für Sportschiffer." (ISBN-13: 9783768801218) schrieb Dr. Neumann von der grenzenlosen Schönheit und Freiheit des Nordfriesischen Wattenmeers, aber auch von seinen Befürchtungen, dieses Gebiet irgendwann nicht mehr betreten zu dürfen.

Er sollte Recht behalten, denn schon im Jahre 1985 (am 1. Oktober) trat das sogenannte "Gesetz zum Schutz des schleswig-holsteinischen Wattenmeers" (an der Westküste auch Ermächtigungsgesetz genannt) in Kraft, welches bar jeder Vernunft die Nordfriesen aus ihrer Heimat aussperren sollte.

Diese fremdbestimmte Freiheitsberaubung fand dann im Jahre 1999 mit der Novellierung des "Ermächtigungsgesetzes" aus Kiel durch die rote Heide und ihren Komplizen Steenblock einen weiteren desaströsen Höhepunkt, indem man die Schutzzonen drastisch ausweitete und eine Geschwindigkeitsbegrenzung für Schiffe und Boote im gesamten Nationalpark vorsah.

So wurden die Bewegungsmöglichkeiten der Wattenschipper auf drastische Art und Weise eingeschränkt. Flächen zum Trockenfallen für Boote und Schiffe sind seitdem auf ein Minimum reduziert, obwohl dies hin und wieder Not tut.

Auch fehlen der Sportschiffahrt die lebenswichtigen Rückzugsgebiete auf das sichere Wattenhoch. Das Nationalparkgesetz **beugt geltendes und notwendiges Recht** (Seeschiffahrtstrassenordnung) unter Inkaufnahme einer **Beeinträchtigung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs.**

Die durch das Gesetz geregelte Geschwindigkeitsbegrenzung, welche eigentlich das Revier schützen soll, verkehrt sich ins Gegenteil wenn nun Vollgleiter als Halbgleiter durchs Watt pflügen, daraus resultierend rund das Doppelte an Treibstoff konsumieren und deutlich tiefer im flachen Wasser sitzen als es gut und nötig wäre. Selbst dem Einheimischen bleibt die Natur seiner Heimat versperrt; lediglich die Nordspitze des Japsands darf betreten werden. Hier wütete ohne Expertise und ohne Rücksicht auf den Menschen und seine Freiheit eine revierunkundige Ökodiktatur ohne Augenmaß.

Die Karte des Nationalparks zeigt das Ausmass der Schutzzonen:



Die nebenstehende Tabelle gibt Auskunft über die bestehenden Verbote und Einschränkungen im Gebiet des Nationalparks. Leider ist die Aufgliederung teilweise sehr schwammig. Eine wirklich vollständige Übersicht in Kurzform existiert nicht.

### Erlaubt (+) und verboten (-)

Aktivität	Schutzzone 1 Nutzungsfreies Gebiet (nördlich Föhr)	Schutzzone 1 übriges Gebiet	Schutzzone 2
-----------	---	--------------------------------	--------------

#### Individuell

Befahren mit Wasserfahrzeugen	+ <sup>1</sup>	+ <sup>1</sup>	+ <sup>1</sup>
Betreten	-	- <sup>2</sup>	+
Drachen steigen	-	- <sup>2</sup>	+
Hunde frei laufen	-	-	-
Jagen	-	-	-
Archäologische Funde sammeln	-	-	-
Muscheln sammeln <sup>3,4</sup>	-	- <sup>2</sup>	+
Muschelschalen sammeln	-	- <sup>2</sup>	+
Pflanzen pflücken	-	-	+ <sup>5</sup>
Reiten	-	- <sup>6</sup>	- <sup>6</sup>
Tiere stören	-	-	-
Übernachten im Zelt	-	-	-
Wattwandern	-	- <sup>7</sup>	+
Wattwürmer graben <sup>4</sup>	-	- <sup>2</sup>	+

#### Kommerziell

Erdölförderung	-	-	- <sup>8</sup>
Fischerei von Austern <sup>9</sup>	-	-	+
Fischerei von Garnelen und Fischen	-	+	+
Fischerei von Herzmuscheln	-	-	-
Fischerei von Miesmuscheln <sup>9</sup>	-	-	+

- <sup>1</sup> bestimmte, in Seekarten bezeichnete Gebiete dürfen außerhalb der Fahrwasser nicht bei Niedrigwasser befahren werden
- <sup>2</sup> Küstennah bis ca. 1 km erlaubt (aktuelle Beschilderung beachten)
- <sup>3</sup> Austern und Miesmuscheln zum eigenen Verzehr, max. 10 l/Tag
- <sup>4</sup> Fischereischein erforderlich
- <sup>5</sup> Handstrauß mit Ausnahme von Strandlilie und Strandnelke
- <sup>6</sup> nur bestimmte Gebiete
- <sup>7</sup> nur küstennah (ca. 1 km) und auf bestimmten Routen mit Wattführern
- <sup>8</sup> nur von der Förderinsel Mittelplate A
- <sup>9</sup> nach Muschelfischereiprogramm

Quelle: <https://www.nationalpark-wattenmeer.de>



Die Vögel zeigen sich unbeeindruckt vom Treiben der Menschen am Hafen

# 11. Anhang

## Helgoland

Nur wenige Meilen auf offener See und man erreicht Deutschlands einzige Hochseeinsel Helgoland, oder Hell-Go-Land, wie die britischen Soldaten das "heilige Land" einst nannten. Streng betrachtet ist Helgoland keine Hochseeinsel, denn die 12-Meilen-Zone des Festlands bzw. der vorgelagerten Inseln überschneidet sich mit der Helgolands. Das hört man dort aber nicht gern. Helgoland verfügt über eine für Bootfahrer attraktive Infrastruktur mit einer Wassertankstelle (Diesel ist sehr günstig, Benzin sollte man besser am Festland kaufen) und ist ein sehr empfehlenswertes Ziel auch ausserhalb des Nordfriesischen Wattenmeers. Seine Steilküsten und die rote Farbe des Felsens machen Helgoland einzigartig, auch aus geologischer Sicht.

Bei der Ansteuerung ist unbedingt das Sperrgebiet zu beachten. Es schützt nicht nur die Natur, sondern auch das eigene Boot vor einer Havarie. Wie auf der bathymetrischen Karte ersichtlich ist, reicht der Felssockel weit um das Eiland.



Basstölpel

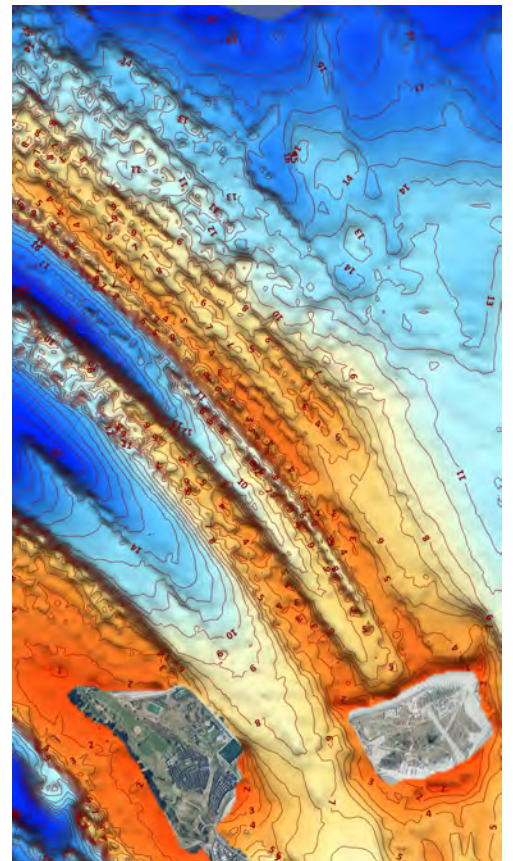


Das Wahrzeichen: Die lange Anna

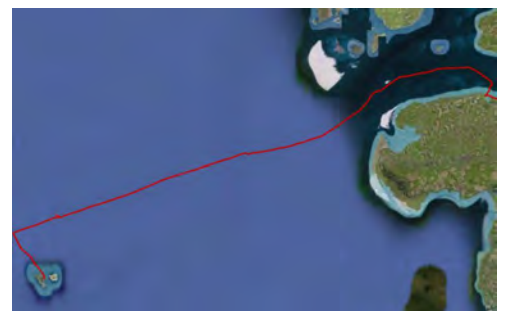
Der Charme der Insel offenbart sich im Übrigen erst in den Abendstunden, wenn die Ausflugsschiffe bereits lange weg sind.

Nach Sonnenuntergang kann man herrliche Spaziergänge unter dem stets präsenten Leuchtkegel des Leuchtturms machen und die Natur und Ruhe auf dem unbwohnten Teil der Insel geniessen.

Vom Oberland hat man einen erstklassigen Blick auf die "Düne" und das Meer. Eine Übernachtung lohnt also in jedem Fall.



Der Felssockel



Die Reiseroute aus dem Heverstrom

## Wracks

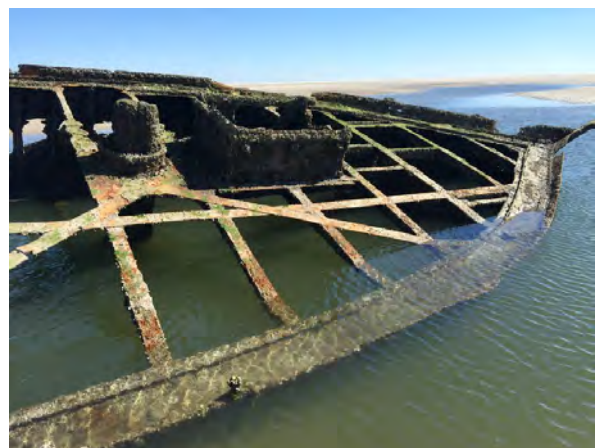
Von den unzähligen Wracks in diesem Revier sind immer nur wenige zeitgleich sichtbar. Manche sind seit Jahrhunderten im Sand verborgen und werden nur selten für kurze Zeit freigespült.

So tragisch wie die Strandung der **Pallas** am 29. Oktober des Jahres 1998 vor Amrum auch war, die Natur scheint sich erholt zu haben.



Algen, Krebse, Muscheln und Seesterne besiedeln den Frachtraum der Pallas, deren Überreste leider im Auftrag der rot-grünen Landesregierung in Kiel zu einem hässlichen Klumpen Metallschrott gemacht wurde. Ein vollständiges Wrack hätte ein beachtlicheres Mahnmahl und einen schönen Rückzugsort für Vögel abgegeben und andere Tiere abgegeben. Die 147m lange Pallas war mit 2500t Holz im Bauch auf dem Weg von Schweden nach Marokko als ein Sturm der Windstärke 11 die Flammen anfachte. Besichtigt werden kann dieser elende Haufen Schrott knapp nördlich zwischen Tonne 6 und 8 des Rütergats.

Ein Stück weiter südlich auf dem Süderoogsand liegt direkt neben 3 weiteren Wracks die **spanische Bark Ulpiano**, die Heiligabend 1870 auf ihrer Jungfernfahrt gestrandet war. Sie wurde während der Winterstürme im Jahr 2012 freigespült und ist seitdem bei Ebbe sichtbar.



## *Küstenfunkstelle(n)*

Auf Pellworm betreibt **DP07** eine Küstenfunkstelle.

DP 07 ist eine private Initiative, die vor Jahren von Kapitän Rainer Dietzel gestartet wurde.

Die Station bietet UKW-Funkbetrieb, Reiseberichte, Medico-Gespräche, internationale Funkverkehrsabrechnung (inkl. Gespräche über Inmarsat), Seewetter per SMS oder MMS und Telegramme. Die Nutzung des Dienstes erfordert einen Jahresbeitrag von ca. 35 €, im Abonnement und als Mitglied der Kreuzerabteilung des DSV geht es auch noch günstiger.

DP07 sendet auf **Kanal 26 (161.900MHz)** von Anfang Mai bis Ende Oktober 5x täglich den Seewetterbericht.

**Die Sendezeiten sind Um 07:45, 09:45, 12:45, 16:45 und 19:45 Uhr.**

## *Literatur und Empfehlungen*

Dieser Revierführer basiert zum Grossteil auf empirischen Erfahrungen, aber auch auf Informationen die aus der raren Fachliteratur und dem Internet zusammengetragen wurden. Einige erwähnenswerte Bücher möchte ich hier vorstellen und dem interessierten Skipper nahelegen:

**Neumann Dr Karlheinz: die Nordseeküste, Teil I- Elbe bis Sylt, ISBN 978-3768801218 Delius Klasing**  
"Wäre es meine Aufgabe, den Albtraum eines Hochseeseglers zu ersinnen, dann würde ich mir genau diese Küste ausdenken". Diesen Satz schrieb Karlheinz Neumann in seinem Revierführer über die Nordseeküste. Es ist mit Abstand das beste Werk zu dieser Region und leider nur noch Antiquarisch erhältlich. Neuauflagen sind einstweilen nicht zu erwarten.

**Neumann Dr Karlheinz: Seemannschaft in Wattengewässern, ISBN: 3768803546 Delius Klasing**  
Dieses Buch ist ebenfalls absolut empfehlenswert; ebenfalls nur noch antiquarisch zu beziehen und leider hoch gehandelt.

**Georg Quedens: Inseln & Meer - Eine Bildreise. Ellert & Richter Verlag, ISBN: 3892341524**

**Georg Quedens: Orkanfluten. Eine Bildreise. Hamburg 1995, ISBN 3-89234-601-1**

**Der küstennahe Gezeitenstrom in der Deutschen Bucht (BSH 2348)**