## Mit der Aquamarin II von Seelze nach Harlesiel Ein Logbuchauszug-

Reise: 30.05 - 09. 06. 2017



Fahrzeug: M/Y Aquamarin II (AQM II)

Crew: Rainer (Skipper), Eckard (Rudergänger, Decksmann), Diethard (Rudergänger, Decksmann, Smut)

## Befahrene Gewässer, Binnen Wasserstraßen, Seeschiffahrtsstraßen,

Mittellandkanal (MLK), Mittelweser, Unterweser,

Nordsee, Aussenweser, Niedersächsisches Wattenmeer, Hoher Weg, Jade, Hooksmeer, Minsener-Oog-Wattfahrwasser, Wangerooger-Wattfahrwasser, Carolinensieler Balje, Hafen Harlesiel.

Diesmal gings Richtung Nordsee. Unser Ziel war das Nordseebad Carolinensiel-Harlesiel, mit seinem Yachthafen in Harlesiel auch Fähr- und Versorgungshafen der Friesischen Insel Wangerooge und ein wenig der zweite Heimathafen der AQM II

**Tag 1, Ablegen YH Seelze am 30.05. 09.40h,** bei schwülem leich gewittrigem Wetter, aber es sollte besser werden, zumindest an unserem ersten Törntag.

Der kürzeste Weg an die Nordsee führt über den MLK Richtung Westen, wobei man sich bereits nach ca. 50 Kanalkilometern auf die viel abwechslungsreichere Flusslandschaft der Weser freuen kann. Der Strom sollte uns in 3 Etappen bis nach Bremerhaven tragen.

Wir erreichten wir den Nienburger Yachthafen nach 104 Kanal- u.Flußkilometern gegen 19:15h.

Ganz schön lange unterwegs, wenn man bedenkt, dass dieselbe Distanz auf der B6 mit dem PKW in ca. 50 min abgehandelt ist... aber die Christliche Seefahrt ist nun mal kein Formel 1 Rennen und Entschleunigung ist das oberste Gebeot bei einer Schiffsreise.

An Tag 2 (31.05.) war die Marina Wieltsee unser Zielhafen. Nach 79 Flusskilometern stromabwärts liefen wir hier ein. Die Gastliegeplätze befinden sich direkt am schwimmenden Restaurant, somit hatten wir alles, was wir brauchten (Bier u. Lecker Essen) in unmittelbarer Nähe.



Wieltsee Ende Mai ...an Steuerbord die Restaurant-Terrasse

**Tag 3 (01.06.)** war durch einen ganz kurzen Törn (13 km) gekennzeichnet. Bereits um 13:00h erreichten wir die Marina Schlachte in Bremen, so dass uns ein langer Tag und Abend für die Besichtigung Bremens und seiner touristischen und kulinarischen Highlights (Stadtmusikanten, Spielbank, Haake Beck, u. Labskaus) blieb.



Bremen, Marina Schlachte... Crew beim Landgang

**An Tag 4 (02.06.)** folgt wieder ein längerer Törn und....da man sich ab Bremen im Seeschifffahrtsstrassenbereich der Unterweser befindet, wird ab sofort nur noch in Seemeilen, Faden und Knoten gerechnet und es ist für den Skipper jetzt auch der Sportbootführerschein See obligatorisch.

Die 36,2 sm bis Bremerhaven verliefen ohne besondere Vorkommnisse. Wie jedesmal lagen bei Lürssen in Vegesack wieder ein paar Megayachten an der Kaje, die entweder auf den kleinen Service, wie vielleicht einen Ölwechsel, oder die Auslieferung an den zumeist aus dem Morgenland anreisenden Erstbesitzer warteten.



Bald isse fertich.... Öl sei Dank

Das Schleusen in den Neuen Hafen Bremerhavens verlief problemlos, nachdem wir vorher mit einer kleinen Armada von Sportbooten einige Schleifen im Wartebereich auf der Weser gedreht hatten. Und- da wir vorab Kontakt mit der Lloyd Marina aufgenommen hatten-, war unser Liegeplatz bereits zugewiesen und man musste nur noch anlegen und konnte sich in die vielfältigen Attraktiionen der Maritimen Meile Bremerhavens stürzen. Nicht zu vergessen, der Bremerhavener Fischmarkt, wo es alles gibt, sogar viel und guten Fisch!



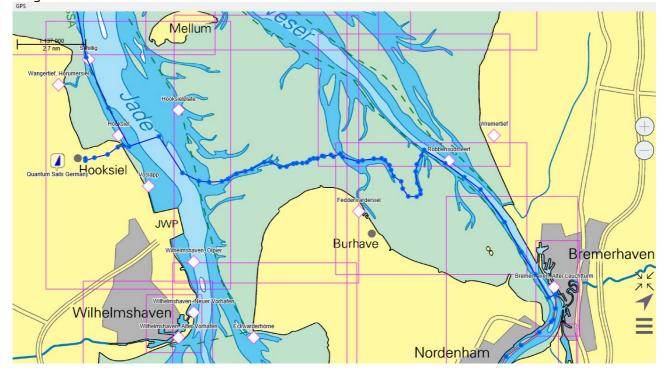
AQM II in der Lloyd Marina...



...und Maritime Meile

Da der Wetterdienst für die nächsten Tage (**Tage 5-6**) eine windige Zeit prophezeit hatte, entschieden wir uns, erst am Dritten Tage wieder aufzubrechen und den Sprung über Aussenweser, Wattenmeer und Jade ins wangerländisch-friesische Hooksiel zu wagen.

Der Törnverlauf nach Hooksiel an **Tag 7 (05.06.)** ist auf dem folgenden Seekartenauschnitt zu besichtigen. Wir hatten gutes Wetter und somit einen erholsamen Törn über den "Hohen Weg".



Eine Vergrößerung der Situation um Hooksiel ist im folgenden Kartenauschnitt zu sehen. Darin kann man erkennen, dass man auf jeden Fall in das Binnentief einschleusen und eine der dortigen Marinas anlaufen sollte. Man liegt man hier geschützt und kann auch den sehr schönen Ort mit dem alten Hafen und den urigen Restaurationen fussläufig erreichen.



**Ab Tag 8 (06.06.)** unserer Reise, war eine mehrtägige, stürmische Schlechtwetterperiode angesagt, so dass wir die Wahl hatten, entweder noch am Dienstag d. 06.06. frühzeitig nach Harlesiel aufzubrechen. Wir hatten die Hoffnung noch am Vormittag vor dem gröbsten Auffrischen des Windes an unser Ziel zu gelangen. Oder aber 3 Tage in Hooksiel abzuwettern; allerdings mit dem Risiko, nicht mehr rechtzeitig zur geplanten Rückreise der Crewmitglieder in Harlesiel einzutreffen.

**Die Entscheidung** wurde uns dadurch erleichtert, dass das erste Hochwasser des Tages auf unserer geplanten 18 sm Tour am späten Vormittag lag, so dass man über die 3 zu bewältigenden Wattfahrwasser, ( Minsener-Oog, Wangerooger Wattfahrwasser, Carolinensieler Balje) bei der Passage der Flachs genügend Wasser unter dem Kiel antreffen würde.

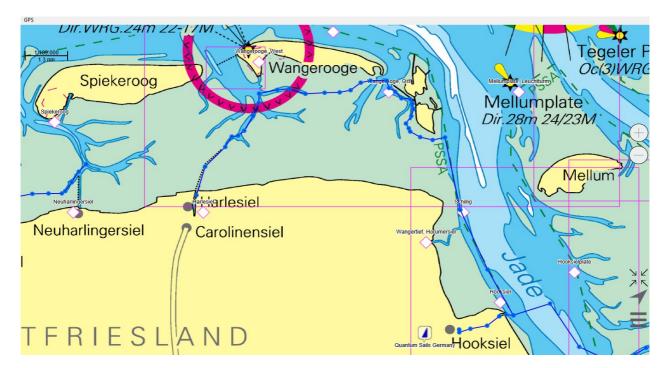
Das hies aber auch, dass man nicht  $\underline{zu}$  früh von Hooksiel in See stechen durfte, da man sonst an der Minsener-Oog noch einmal in Wartestellung hätte gehen müssen…was bei dem um 8:00 h vorherrschenden Wind (Süd 4-5 Bft, zunehmend) auch nicht als besonders attraktiv angesehen wurde. So liessen wir es bei der Ausfahrt aus dem Hooksieler Aussenhafen langsam angehen. Wir verliessen diesen erst um 08:35 h, obschon wir bereits mit der 08:00 h Schleusung, den schützenden Binnenbereich verlassen hatten.

Wind und Welle trieben uns auf NNW – lichen Kurs ordentlich vor sich her, da wir, aus oben erwähnten Überlegungen, bewusst nur 7 kn Fahrt machten.

Erfreulicherweise glätteten sich die Wogen mit dem Einsteuern ins Minsener-Oog-Wattfahrwasser beträchtlich, da wir jetzt wieder unter den schützenden Bereich des Festlandes kamen. Ganz dicht längs an der Doppelinsel Minsener Oog verlief die weitere Fahrt über die Wattfahrwasser wie geplant, sieht man einmal davon ab, dass der Wind (auch wie geplant) weiter auffrischte und uns bei der Ansteuerung von Harlesiel noch einmal ordentlich beutelte.

Dass wir auf den "letzten" Metern (kurz vor der Ansteuerung der Leitdämme von Harlesiel) noch von einer Wangereooger Fähre überholt wurden (die wollten auch nur rasch in den schützenden Hafen), soll nicht unerwähnt bleiben, obwohl es zu den eher peinlichen Begebenheiten der Reise zählt.

Wir zuckelten also der Fähre hinterher und erreichten den Aussenhafen von Harlesiel um 11:15 h, so dass wir noch eine dreiviertel Stunde hatten, um uns auf die nächste Schleusung ins Binnentief der Harle und damit auch den Harlesieler Yachthafen vorzubereiten.



Die Seekarte zeigt die Ansteuerung von Hooksiel und den weiteren Törnverlauf nach Harlesiel

Die Schleusung selbst verlief ohne besondere Vorkommnisse, wobei sich danach ein durchaus erwähnenswertes besonderes Vorkommnis ereignete:

Im Binnenhafen angekommen, wurden wir überraschend vom alten Skipperfreund Harald in Empfang genommen. Er kannte unseren Törnplan, war gerade in der Nähe und hatte sich in Harlesiel auf Gut Glück eingefunden, um uns mit einer Flasche "Helbing, Hamburgs feiner Kümmel" zu erfreuen. Eine "Bringschuld" die er sich ein Jahr zuvor an der Ostsee aufgeladen hatte, uns aber seinerzeit nicht mehr im Hafen erreichte. So etwas nennt man Gute Seemannschaft!

löblich, lieber Harald!



Gut im Yachthafen des Nordseebades Carolinensiel-Harlesiel angelegt...

Wir hatten somit bereits am 06.06. unser Ziel erreicht und das war auch gut so. Denn das Wetter verschlechterte sich jetzt zunehmend, so dass wir froh waren in den nächsten Tagen nicht in See stechen zu müssen.

Ausser der Erkundung der ortsansässigen Restaurationen konnten wir jetzt nichts weiter unternehmen, so dass wir endlich mal zum Lesen und auch zum Skat Spiel kamen. Es war schön zu erfahren, dass sich die Crew auch in dieser Phase und unter den beengten Verhältnissen an Bord nicht auf die Nerven ging und wir trotz des Schietwetters eine erholsame Zeit hatten.

Am Freitag den 09.06 2017 endete für Eckard und Diethard der Aufenthalt an Bord und es ging mit Bus u. Bahn wieder zurück in die binnenländische Heimat.

Törnstatistik:

Zurückgelegte Distanz gesamt: 186 sm (344 km) Davon auf See oder Seeschifffahrtsstrasse: 88 sm (163 km)

Betriebsstunden: 29,3,h

Durschnittsgeschwindigkeit: 6,35 kn (11,75 km/h)
Reisegeschwindigkeit auf den Seeabschnitten: 7-13,5 kn (18-25 km/h)

Kraftstoffverbrauch: 150,6 l, (getankt) 180 l (theor.)