

Inselhopping 2021

Teil 2: Norderney – Langeoog – Horemersiel – Bremerhaven & Rückreise

Ein Logbuchauszug

Fahrzeug: M/Y Aquamarin II (AQM II)

Crew auf den Reiseabschnitten: Bärbel (Steuerfrau, Decksfrau) Seelze – Norderney (Teil 1)
Fritz (Steuermann, Navigator, Decksman) Norderney -
Seelze (Teil 2)
Skipper u. Autor Rainer Walenta

Befahrene Gewässer, Seeschiffahrtsstraßen, Binnen-Wasserstraßen,
Wattenmeer – Nordsee – Jade - Außenweser - Unterweser - Mittelweser - Mittellandkanal
(MLK)- Stichkanal Linden (SKL)



Morgenstund'.... AQM II unterwegsWetter unsicher

Der ursprüngliche Plan dieses Sommers war, alle Ostfriesischen Inseln von West nach Ost anzulaufen.... doch... was sind schon Pläne, wenn man vom Wetter abhängig ist. Aber der Reihe nach.

Fritz war am Samstag d. 14. 08. auf Norderney eingetroffen und wir wollten an dem Tag noch weiter auf die Insel Baltrum, eigentlich eine einfache Angelegenheit.

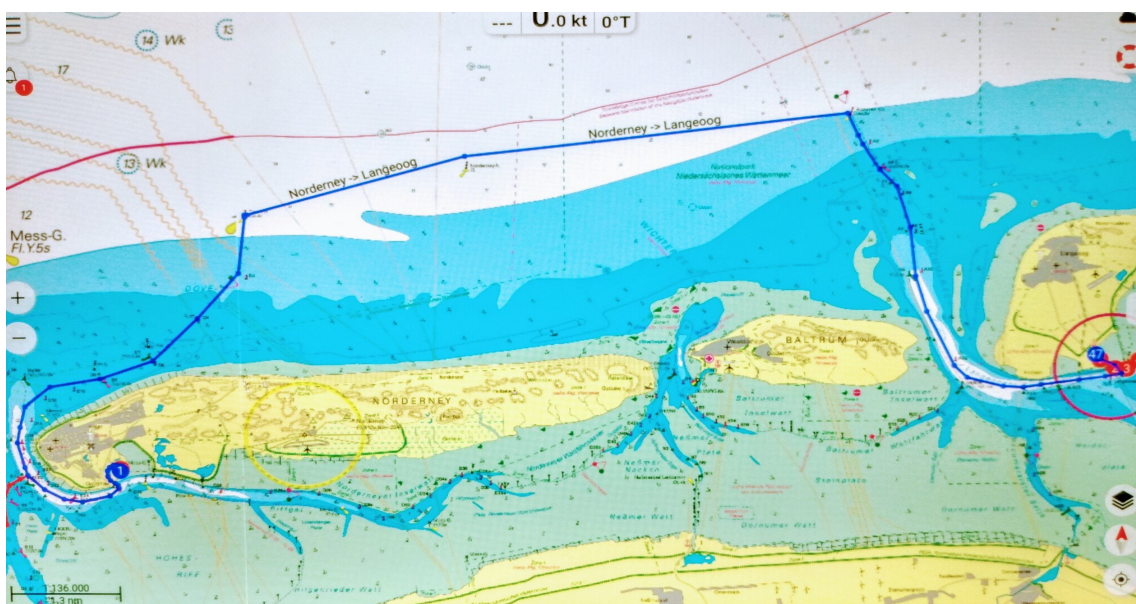
Ein Blick auf die Vorhersage des Windfinders vom 14.08.21 lehrt allerdings, dass ab Mittag Windstärken von 5-6 Bft im Norderneyer Watt angekündigt waren. Diese ließen dann auch für die Ansteuerung der Insel Baltrum nichts Gutes erwarten.



Speziell im Bereich des Seegatts Wichter Ee wird es sehr flach und man kann dann unversehends in eine unangenehme Dünung oder sogar Brandung geraten. Kommt man aus dem Norderneyer Wattfahrwasser, so muss man recht weit in die Wichter Ee einfahren, nahe bei der Grün-Rot-Grünen D19/B2 von NE Kurs auf SE umsteuern um dann einigermaßen sicher in den Baltrumer Hafen einzulaufen.

Wir entschlossen uns, auf Grund der zu erwartenden Umstände, auf die beschriebene Ansteuerung der Wichter Ee zu verzichten und blieben deshalb noch einen weiteren Tag auf Norderney.

15.08. Der nächste Tag brachte ruhigere See allerdings war Hochwasser erst sehr spät, so dass wir beschlossen, die Inseln an Steuerbord liegen zu lassen und „außen rum“ über die Küstenverkehrszone zwischen den Inseln und dem Verkehrstrennungsgebiet „Terschelling-Deutsche Bucht“ sogleich auf die Insel Langeoog zu fahren und Baltrum auszulassen.



Blauer Kurs: Norderney Yachthafen – Langeoog Yachthafen (18 NM, Fahrzeit: 2h15min)

Man sollte bei der Ansteuerung der Accumer Ee (Seegatt zwischen Baltrum und Langeoog) sehr präzise navigieren und mittig durch das betonnte, schmale Fahrwasser fahren. Es wird an beiden Seiten von Untiefen, wie z.B. an Steuerbord dem Westerriff, begrenzt, an denen oftmals eine gefährliche Brandung steht. Die Accumer Ee wurde schon so manchem Seefahrer zum Verhängnis. Nur eine Woche nach unserer Passage kenterten dort drei junge Segler in schwerer See, nur zwei von ihnen konnten gerettet werden....



Accumer Ee, die 2 m Linie recht nahe bei den Tonnen A1, A4, und A6 hier bauen sich schon mal gefährliche Grundseen auf



Wahrzeichen Langeoog: Der Wasserturm



Fritz auf der Suche nach den idealen Bedingungen

Ab Montag den 16. 08. stellte sich jetzt eine beständige Starkwindlage über der Deutschen Bucht ein, so dass wir auf Langeoog ausharren mussten und erst am **Donnerstag, d. 19.08.** an eine Weiterfahrt zu denken war.

Gefangene auf Langeoog, allerdings sehr komfortabel gefangen. Der Langeooger Hafen bot sehr guten Schutz, da er die ganze Zeit im Lee der Insel lag.

Wir waren auf der Suche nach einem passenden Zeitfenster für die Fortsetzung unseres Törns, aber die See sah die nächsten drei Tage wie auf dem nächsten Bild aus



Bewegte See vor der Insel Langeoog ...das hieß 4 Tage abwettern



Tabell	19.08.21	HW	HW an Anreissort	- 1 Stunde	+ 2 Stunden
Reisezeit	Nordemey Edlgat	08:56:00	23:00:00	01:00:00	
Anreissort	Spiekeroog Wattfahrwasser	08:28:00	09:24:00	08:24:00	09:24:00
3	Muschelbänke	Wasserstand Spring	3,5	3,4	2,4
4		Wasserstand Nipp	3,2	3	2,3
5		Wasserfälle (Kartentafel)	1,5	1,6	1,0
6		Tiefgang	0,9	0,9	0,8
7		Rosene	2,5	0,9	0,5
8		Wasserfälle (verlängert) Spring	3,8	0,4	0,6
9		WT (verlängert) MT	0,4	0,2	0,05
10		Wasserfälle (verlängert) Nipp	0,2	0	0,7

Tabell	19.08.21	HW	HW an Anreissort	- 1 Stunde	+ 2 Stunden
Reisezeit	Nordemey Edlgat	08:56:00	01:00:00	01:00:00	
Anreissort	Tiefgangbänke	00:35:00	09:31:00	10:31:00	11:31:00
11	Tiefgangbänke	Wasserstand Spring	3,7	3,4	2,8
12		Wasserstand Nipp	3,3	3,3	2,7
13		Wasserfälle (Kartentafel)	3,8	1,6	1,6
14		Tiefgang	0,9	0,9	0,9
15		Rosene	1,5	0,8	0,5
16		Wasserfälle (verlängert) Spring	0,7	0,4	0,2
17		WT (verlängert) MT	1,5	0,5	0,2
18		Wasserfälle (verlängert) Nipp	0,3	0,3	0,3

Detaillierte Törnplanung, analog und digital, das A und O für eine sichere Reise

Am Donnerstag den 19.08. war es endlich so weit, allerdings hatten wir jetzt ein Zeitproblem, da Fritz spätestens am 23. 08. wieder zuhause (in Hannover) sein musste. Jetzt hieß es mit spitzer Feder zu rechnen, um in einem Schlag von Langeoog an die Jade zu gelangen.



Langeoog – Horumersiel, 3 Seegatte, 4 Wattfahrwasser 5 Prickenwege, 1 Gezeit (29 NM, Fahrtzeit : 3h25 min)

Der Törn über 4 Wattenhochs ist in der Form nur in West – Ostichtung möglich, da man über weite Abschnitte zusammen mit dem auflaufenden Wasser unterwegs ist, so dass man bis zum Schluss (dem beprickten Wanger Aussentief) jederzeit genug Wasser unter dem Kiel hat.



Schillig Strand (das Meer hatte gerade mal wieder Ausgang)

Von Horumersiel ist es nicht weit bis nach Schillig dem Seebad mit dem längsten Festland-Sandstrand an der Niedersächsischen Wattenmeerküste.

Am nächsten Morgen, Freitag den 20.08. 21 ging's weiter. Ziel war der Neue Hafen, Im Jaich, Bremerhaven.

Auf dem Weg dorthin sollten wir Stegnachbarn aus dem Seelzer Heimathafen treffen, und es sollte eine Reise mit Umweg werden.



**Horumersiel – Bremerhaven, Roter Kurs: gefahrene Route (37 NM, Fahrtzeit 4h15min),
Blauer Abschnitt: geplante Route.**

Am **Wegpunkt 23 der Roten Route** trafen wir Stegnachbarn aus dem Seelzer Heimathafen
Am **Wegpunkt 1 des blauen Routenabschnitts** mussten wir umkehren, da uns an dieser Stelle die Pricken ausgingen und inzwischen das Wasser wieder abließ. Dadurch ergab sich ein Umweg von 10 NM über den Fedderwarder Priel in die Außenweser



**Nicht ganz ungeplante Begegnung auf dem Hohen Weg...
ein Geleitzug nach Wilhelmshaven...**



M/Y Kalle-Dor ...



M/Y Euro....

Die Herren steuernDoris und Ingrid winken heftig...die Welt ist halt doch ein Dorf



...da fahren sie dahin...das Wetter: sportlich

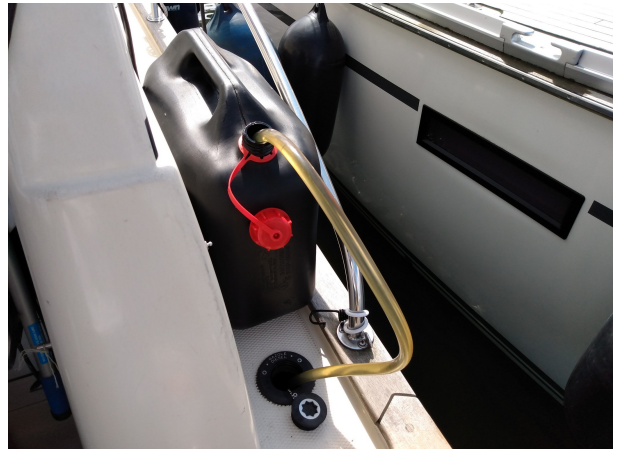
Wir aber erreichten nach dem weiter vorne beschriebenen Umweg über den Fedderwarder Priel und die Außenweser Bremerhaven und wurden auf der Maritimen - Meile mit allem belohnt, was ein Sommerabend an der Nordsee so zu bieten hat...



Kaum war buten die Sonne über der Wesermündung untergegangen...



...ging binnen der volle Mond auf und tauchte den Yachthafen in sein silber-blaues Licht



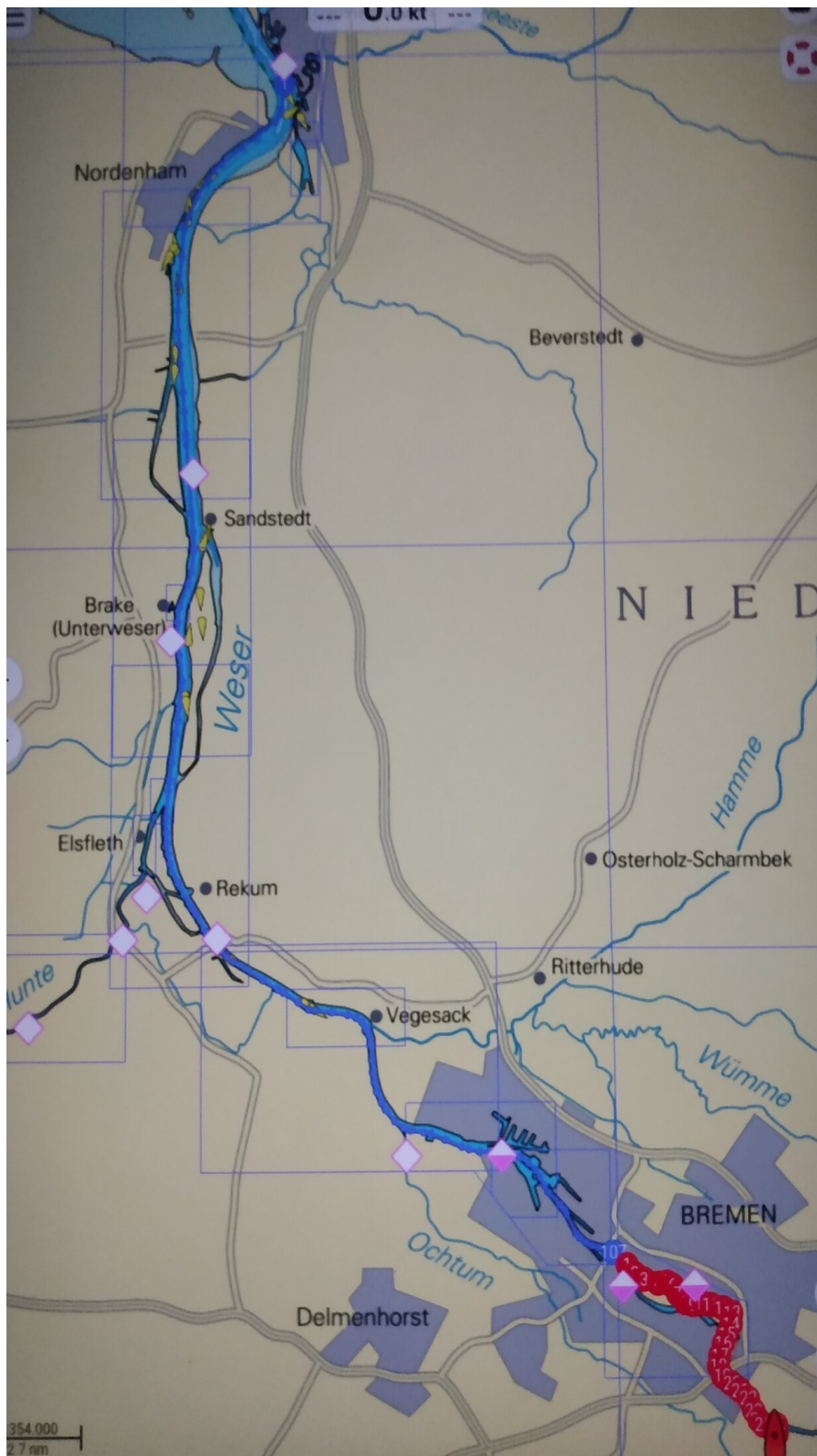
Vorbereitungen für die Rückreise...ein letztes mal Treibstoff bunkern...



...dann konnte sich auch der Skipper für den Landgang „fein“ machen



....und zusammen mit Navigator Fritz lecker Essen gehen



**Bremerhaven – HB Schlachte (36 NM / 66,6 km) - Wiertsee (7 NM / 12,4 km)
zusammen 43 NM / 80 km**

Die Rückreise ins Binnenland verlief am **Samstag, den 21.08** routinemäßig, sieht man einmal davon ab, dass wir eigentlich in Bremen an der Schlachte übernachten wollten. Hier war der Sportboothafen jedoch komplett ausgebucht, so dass wir weiterfuhren, raus aus der Gezeiten-Weser, bis hin zum Wieltsee, wo die AQM II mal wieder an einem ihrer Stammliegeplätze direkt am Restaurant festmachte. Fritz schaffte es dann irgendwie, dass wir in eine private Feiergusellschaft integriert wurden, was letztendlich dazu führte, dass wir am nächsten Tag die eine oder andere Wartezeit an den Schleusen für die nötige Rekonvaleszenz ausnutzten.



..... Nachwehen...Teil 1



Nachwehen Teil 2....



....zum Glück machte dieser Frachter seinem Namen keine Ehre, sonst hätte er sich wohl selber versenkt

Sonntag 22.08 Wieltsee – Nienburg (Weser) Der Törn verlief reibungslos, trotz der oben beschriebenen Nachwehen. Wir konnten mit dem als etwas mürrisch bekannten Hafenmeister des Nienburger Kanu Clubs telefonisch Kontakt aufnehmen und sogar eine Liegeplatzreservierung vornehmen. Das war es dann aber auch schon. Es gab zwar Landstrom an den immer weiter vor sich hin rottenden Stegen, jedoch kein Frischwasser (unser Frischwassertank war im letzten Viertel). Und die Sanitärcontainer waren abgeschlossen (angeblich wegen Corona). Gut also wenn man eine Nasszelle mit fließend Warm- und Kaltwasser an Bord hat, schlecht aber, wenn man kein Frischwasser bunkern kann und deshalb auf den letzten Meilen etwas haushalten muss.



Wielsee - Nienburg , 3 Schleusen, (78 km, Fahrtzeit: 8h10min)

Ja und am **Montag, d. 23.08** ging's dann auf die letzten 107 Fluss- und Kanalkilometer zurück in den Heimathafen. Die letzte Etappe verlief ohne nennenswerte Vorkommnisse Zuhause wurden wir schon erwartet und ja, es war ein schöner Törn, dessen Eckdaten in der nachfolgenden Törnstatistik zu finden sind



Letzte Etappe, Nienburg – Seelze, 4 Schleusen, (107 km, Fahrtzeit: 10h50min)

Törnstatistik Teil 1:

Zurückgelegte Distanz binnen (Seelze – Bremen - Oldenburg Papenburg):

158 NM (292 km)

Auf See oder Seeschiffahrtsstraßen:

104 NM (192,6 km)

Betriebsstunden:

41,3 h

Durchschnittsgeschwindigkeit:

6,3 kt (11,7 km/h)

Reisegeschwindigkeit auf den Seeabschnitten:

7-13,5 kt (12-25 km/h)

Törnstatistik Teil 2:

Zurückgelegte Distanz binnen (Bremen - Seelze):

105 NM (195 km)

Auf See oder Seeschiffahrtsstraße:

120 NM (222km)

Betriebsstunden:

32,7 h

Durchschnittsgeschwindigkeit:

6,9 kt (12,75 km/h)

Reisegeschwindigkeit auf den Seeabschnitten:

7-13,5 kt (12-25 km/h)

Törnstatistik (gesamt) Teile 1 u 2:

Zurückgelegte Distanz binnen (Seelze - Seelze):

263 NM (487 km)

Auf See oder Seeschiffahrtsstraße:

224 NM (415 km)

Betriebsstunden:

74 h

Durchschnittsgeschwindigkeit:

6,58 kt (12,2 km/h)

Reisegeschwindigkeit auf den Seeabschnitten:

7-13,5 kt (12-25 km/h)

