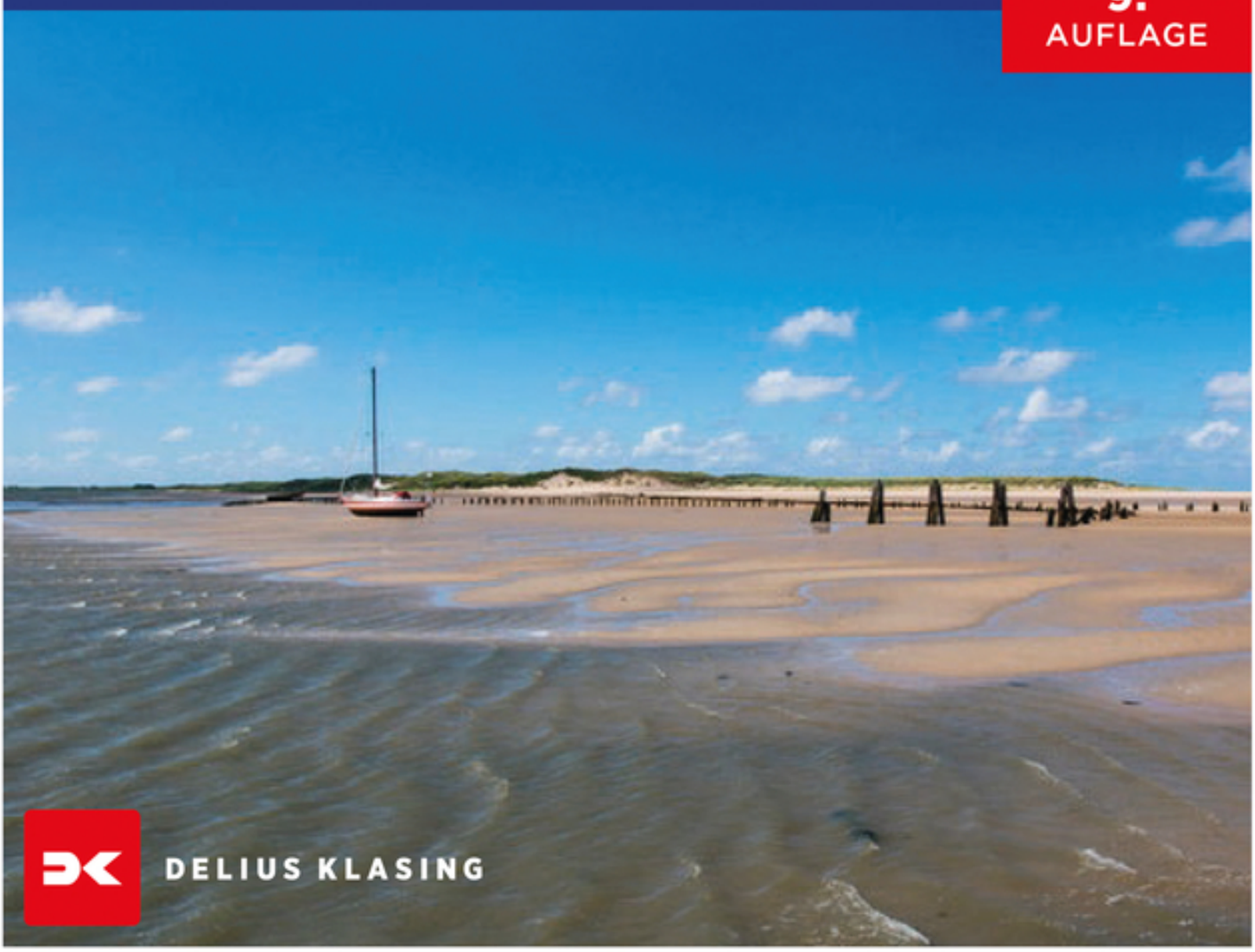
JAN
WERNER

NORDSEE-KÜSTE 1

CUXHAVEN BIS DEN HELDER

TÖRNFÜHRER

9.
AUFLAGE



DELIUS KLASING

JAN
WERNER

NORDSEE-KÜSTE 1

CUXHAVEN BIS DEN HELDER

TÖRNFÜHRER

DELIUS KLASING VERLAG

Alle in diesem Buch enthaltenen Angaben und Daten wurden von dem Autor nach bestem Wissen erstellt und von ihm sowie vom Verlag mit größtmöglicher Sorgfalt überprüft. Gleichwohl können wir keinerlei Gewähr oder Haftung für die Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität der bereitgestellten Informationen übernehmen. Die hier zur Verfügung gestellten Pläne dienen lediglich zur Orientierung und nicht zur Navigation; sie ersetzen also keine See- bzw. Sportbootkarten oder andere offizielle nautische Unterlagen, deren Mitführung in aktueller Fassung wir dringend empfehlen.

Wir hoffen, dass Ihnen dieses Buch viel Freude bereitet. Falls Sie Anregungen haben sollten, was wir in Zukunft noch besser machen können, schreiben Sie uns bitte an *reiselektorat@delius-klasing.de*. Korrekturen veröffentlichen wir im Interesse aller Leser unter *www.delius-klasing.de* auf der jeweiligen Produktseite.

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über http://dnb.dnb.de abrufbar.

9., vollständig überarbeitete Auflage
ISBN 978-3-667-11661-1
© Delius Klasing & Co. KG, Bielefeld

Fotos: Jan Werner, außer
S. 55, 68, 69, 86, 158, 159, 174, 176, 177, 178: Christine Jacob,
Umschlagvorderseite, S. 31: mauritius images/Premium Stock Photography GmbH/Alamy
Karten & Pläne: Christine Jacob
Zeichnungen: Jan Werner
Umschlaggestaltung: Felix Kempf, fx68.de
Litho: Mohn Media, Gütersloh
Druck und Bindearbeiten: Himmer AG, Augsburg
Printed in Germany 2020

Alle Rechte vorbehalten! Ohne ausdrückliche Erlaubnis des Verlages darf das Werk weder komplett noch teilweise reproduziert, übertragen oder kopiert werden, wie z. B. manuell oder mithilfe elektronischer und mechanischer Systeme inklusive Fotokopieren, Bandaufzeichnung und Datenspeicherung.

Delius Klasing Verlag, Siekerwall 21, D - 33602 Bielefeld
Tel.: 0521/559-0, Fax: 0521/559-115
E-Mail: info@delius-klasing.de
www.delius-klasing.de

Inhalt

1 Seemannschaft in Gezeitengewässern 9

Die Voraussetzungen 9
Die Gezeiten 10
Wie Ebbe und Flut entstehen 11
Wasserstand und Wassertiefe 12
Der Wind 14
Der Strom 15
Navigation 16
Das Boot 18
Die Ausrüstung 19
Die Törnplanung 20
Berechnen der Wassertiefe 20
Aktuelle Informationen beschaffen 22
Seewetterbericht 22
Eine Handbreit ist zu wenig 22
Die Zeitplanung 23
Unterwegs 24
Tidenhäfen 24
Ankern 25
Trockenfallen 26
Festkommen 26
Festsitzen 28
Stranden 29
Zehn Sicherheitsregeln 30
Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer 31

2 Das Helgoländer Revier 32

Das Seerevier 33
Helgoland 37

3 Die Weser 43

Außenweser 46
Hohewegrinne 47
Tegeler Rinne 48
Unterweser 56
Die Rückreise 69
Fahrten von der Weser aus 70
Außen herum zur Jade 70
Über den Hohen Weg zur Jade 70
Nach Fedderwardersiel 71
Alternativ: Durch den Mittelpriel 72
Weser-Elbe-Wattfahrwasser 75
Häfen zwischen Weser und Elbe 80
Abstecher nach Oldenburg 84
Untere Hunte 84

4 Jade und Jadebusen 87

Die Jade 90
Der Jadebusen 101
Die Rückreise 104

5 Das ostfriesische Wattenmeer 105

Das Wangerooger Revier 109
Wattfahrt zwischen Jade und Harle 114
Das Spiekerooger Revier 122
Wattfahrt zwischen Harle und Otzumer Balje 127
Das Langeooger Revier 130
Wattfahrt zwischen Otzumer Balje und Accumer Ee 134
Das Baltrumer Revier 140
Wattfahrt zwischen Accumer Ee und Baltrum 143
Das Norderneyer Revier 145
Wattfahrt zwischen Norderney und Baltrum 151
Das Juister Revier 156
Westwärts zur Ems 161

6 Die Ems 162

Ansteuerung Borkum von See 163
Hubertgat 164
Westerems 165
Von Borkum nach Emden 170

Von Emden nach Papenburg 177
Die Rückreise 193
Abstecher nach Holland 194
Die Osterems 198
Von der Ems nach Greetsiel 199
In der nördlichen Osterems 203
Borkumer Wattfahrwasser 205

7 Die holländische Waddenzee 206

Von der Ems nach Lauwersoog 214
Über das Uithuizerwad 214
Fahrt außen herum 218
Lauwersmeer 220
Zur Insel Schiermonnikoog 224
Von Lauwersoog nach Ameland 227
Landroute 227
Seeroute 228
Außen herum 230
Von Ameland nach Terschelling 234
Seeroute 234
Landroute 236
Die westliche Waddenzee 244
Von Terschelling nach Harlingen 244
Von Harlingen nach Kornwerderzand 250
Von Makkum nach Den Oever 253
Von Den Oever nach Den Helder 256
Von Den Oever nach Oudeschild 261
Zwischen Texel und Vlieland 265
Von Oudeschild nach Vlieland 266
Heimwärts 270
Staandemastroute 270

Register 271

3 Die Weser

Helgoland
8°
54°
Elbe
Cuxhaven
Spieka-Neufeld
Dorumersiel
Hadelner Kanal
Wremertief
Wangerooge
Weser
Jade
Wangersiel
Hooksiel
Fedder-wardersiel
Geeste
Rüstersiel
Wilhelmshaven
Großen-siel
Bremerhaven
Dangast
Varel
Roden-kirchen
Rechtenfleth
Sandstedt
Brake
Elsfleth
Rönnebeck
Oldenburg
Hunte
Vegesack
Lesum
Grohn
Lemwerder
Ochtum
Bremen
Hasenbüren
Küstenkanal

Genau betrachtet bilden Elbe, Weser und Jade einen gemeinsamen Mündungstrichter, der in der Südostecke der Deutschen Bucht liegt. Dieser Trichter ist aufgefüllt mit riesigen Sänden, die zum großen Teil bei Ebbe trockenfallen. Dazwischen verlaufen die Ströme, die Elbe, die Weser und die Jade, daneben aber auch noch eine Menge kleinerer Fahrwasser und unzählige im Watt sich totlaufende Priele. Ein Revier also, das enorm viele Varianten bietet.

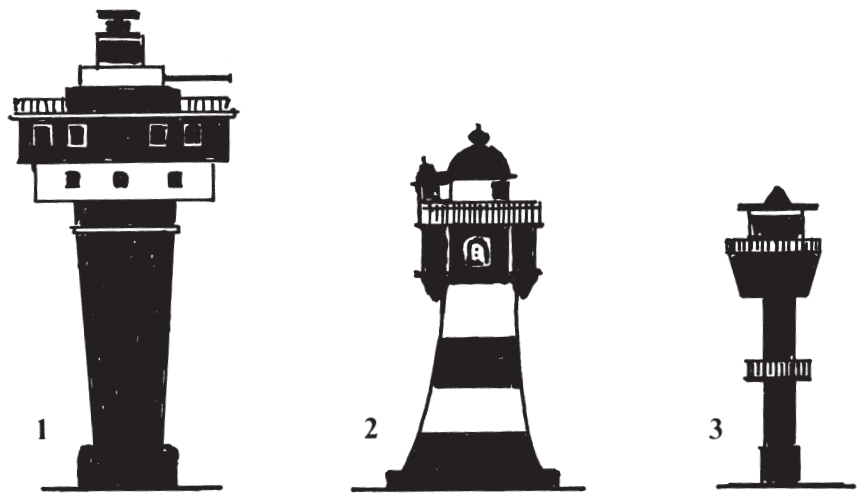
Zwischen Elbe und Weser erstreckt sich das größte **Flach** von allen, das sich um die Inseln *Neuwerk, Scharhörn* und den *Großen Knechtsand* gruppiert. Seine Ausläufer, das *Scharhörn-Riff* und die *Norder Gründe,* greifen von Cuxhaven aus fast 40 sm seewärts, in westnordwestlicher Richtung.

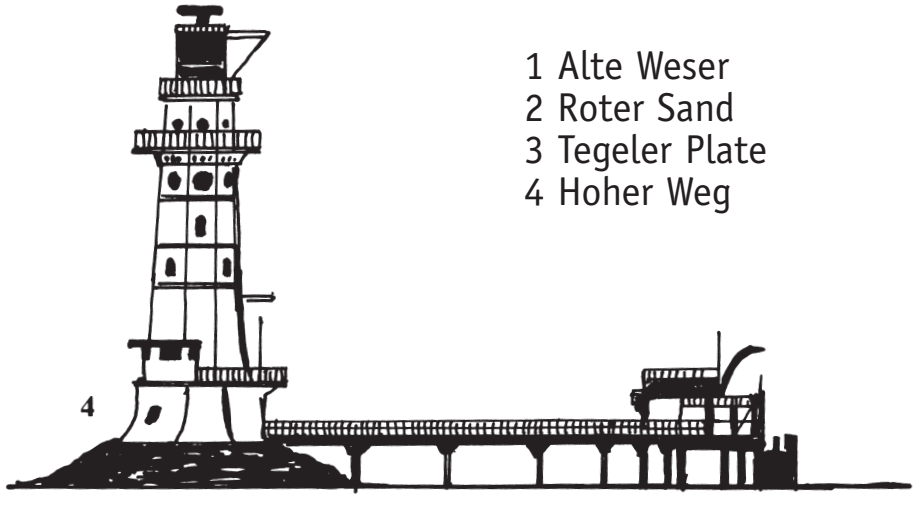
Zwischen Weser und Jade liegt die *Mellumplate*, die sich zur Küste hin zu dem großen Watt *Der Hohe Weg* verbreitert.

An diesem riesigen Mündungstrichter von Weser und Jade, mit seinen Sänden und Untiefen, seinen schnell fließenden Strömen, gibt es keine Landmarken der üblichen Art, denn das flache, wenig konturierte Land liegt viel zu weit weg. Die Funktion der Landmarken erfüllen hier **Leuchttürme**, die es an der Weser in einer Fülle und Vielgestaltigkeit gibt wie nirgendwo sonst an der Küste. Ohne diese Leuchttürme wäre Seefahrt, moderne Seefahrt jedenfalls, überhaupt nicht möglich. Es ist sicher kein Zufall, dass der Bau der älteren Leuchttürme wie *Hoher Weg* oder *Roter Sand* zusammenfällt mit dem Aufstieg Bremerhavens zum Welthafen.

Die **Entfernungen von den äußeren Leuchttürmen**, die quasi die Ansteuerung der Weser markieren, bis Bremerhaven sind enorm: Vom wichtigsten Leuchtturm, *Alte Weser,* sind es bis Bremerhaven 27 sm. Das sind entschieden mehr als die 20 sm von hier nach Helgoland.

Die nicht einfache **Ansteuerung** der Weser hält viele Fahrtensegler von einem Besuch dieses Reviers ab. Was zu verstehen ist, denn bei widrigen Umständen, viel Wind und hohem Seegang oder gar schlechter Sicht,





1 Alte Weser
2 Roter Sand
3 Tegeler Plate
4 Hoher Weg

Wahrschau!
Beim Einlaufen in die Geestemündung ist ein 8 s langes Schallsignal zu geben. Sieht man an der NE-Seite der Schleuse einen weißen Blink aufleuchten, darf man nicht in den Schleusenvorhafen einlaufen.
Gezeitenstrom quer zur Einfahrt bis zu 4 sm/h!

hör. Beim Liegeplatz 1 Restaurants. Das Morgenstern-Museum/Historisches Museum Bremerhaven zeigt die Geschichte von Bremerhaven: unbedingt ansehen!
*Der beliebteste Liegeplatz in Bremerhaven ist wohl die neu gebaute **Lloyd-Marina** (**3**) im Neuen Hafen, direkt unterhalb des hoch aufragenden Simon-Loschen-Leuchtturms, der 1855 in dem damals üblichen, pittoresken Stil gebaut wurde und der älteste Festlandsleuchtturm an der Nordsee ist. An den Stegen mit ihren 200 Liegeplätzen Wasser und Strom. Dazu die üblichen sanitären Einrichtungen. Restaurants/Cafés. Absoluter Vorzug dieses Liegeplatzes: tidenfrei, extrem geschützt und vor allem: direkt an der »Seemeile«, Bremerhavens guter Stube. Man erreicht die Marina durch die Schleuse Neuer Hafen, die vom 1.5. bis 30.9. täglich von 0600 bis 2200 bedient wird (UKW-Kanal 69, Tel. 0471-9412840). Außerhalb der Saison (Oktober bis April): 1000–1500. Hafenmeister im »Boarding House«. Ein sehr, sehr guter Liegeplatz! Auf der Hafeninsel, zwischen Neuem und Alten Hafen, das Deutsche Auswandererhaus und das **Touristbüro**: Hingehen und Info-Material besorgen!*
*Ruhig und auch im tidenfreien Gewässer, liegt man in den Yachthäfen bei den **Fischereihäfen**: Am kürzesten zum Stadtzentrum hat man es vom Hafen des Weser Yacht Clubs aus, der im Handelshafen (**4**) liegt, den man wiederum nur durch die Fischereihafenschleuse erreicht (Bedienung siehe S. 52). Dieser Hafen befindet sich hinter einer Drehbrücke. Gastliegeplätze in Absprache mit dem Bootsmann (Tel. 0152-08967637) am Gästesteg und in den Boxen (wenn frei, grünes Schild). Die Einrichtungen des Hafens dürfen von den Gästen benutzt werden (Clubhaus/Restaurant, mit den entsprechenden Einrichtungen. Wasser am Steg, 12-t-Kran). Der Hafen liegt etwas eingezwängt zwischen Häusern, dabei doch sehr ruhig. 10 Minuten zur Innenstadt. Drei weitere Yachthäfen findet man in dem sich weit nach Süden erstreckenden Fischereihafen II. Auf dem Weg dorthin ein langgezogener Steg an der Westkaje des Fischerhafens, wo man ebenfalls liegen darf. Die Versorgung bei den Häfen **5**, **6** und **7** ist besser als bei den stadtnahen Plätzen **1** und **2**, dafür hat man es sehr weit zur Stadt: Von den Liegeplätzen »Schaufenster Fischereihäfen« sind es etwa 3 km, von der Marina Nordsee-Yachting ca. 5 km, vom Hafen des Wassersportver-*

Bremerhaven

HW: siehe Gezeitenkalender

Wasserstände:

	NW	5	4	3	2	1	HW	1	2	3	4	5	NW
Sp	0,5	1,2	2,4	3,3	3,9	4,4	4,7	4,3	3,7	3,0	2,0	1,1	0,5
Np	1,1	1,8	2,6	3,2	3,7	4,0	4,2	4,0	3,5	2,8	2,1	1,4	1,0

Strom: Der einlaufende Strom setzt ein 5 h 10 min vor HW; er erreicht mit 2,8 sm/h seine größte Stärke von 3 bis 2 h vor HW.
Der auslaufende Strom beginnt 1 h nach HW. Seine größte Stärke von 3,4 sm/h erreicht er 2 h 40 min bis 5 h 20 min nach HW.

Restaurant
Bistro
3
Schleuse
Deutsches
Auswanderer-
haus
Zoo am Meer
Haven-
welten
Columbus
Center
N
W
E
S
Alfred-Wegener-
Institut
Museumshafen
WC-Du.
Schifffahrts-
museum
Museum
2
Radar-
turm
Zubehör
1
Geeste
Clubhaus
Schleuse
4
Weser
Handelshafen
6
7
Bremerhaven
0
100
200 m
5

Abstecher nach Holland

Wenn man nach Delfzijl will – wie hier vorgeschlagen –, so wird man im *Zeehavenkanaal* den Strom eine Zeitlang gegenan haben, was aber nicht viel ausmacht, denn man muss sowieso unter Motor laufen.

Nautische Informationen

- Wer im an sich breiten Zeehavenkanaal segelt, muss den Motor mitlaufen lassen; außerdem muss man sich hart an der Stb-Seite halten und nachts bzw. bei schlechter Sicht einen Radarreflektor führen.
- Wer UKW hat, muss auf Kanal 03 **Delfzijl Radar** abhören.
- Auf Kanal 66 bringt der **Havendienst Delfzijl** um h+10 den Wetterbericht, dazu Wasserstandsmeldungen und Verkehrsberichte.

Delfzijl

HW:	29 min vor HW Emden
NW:	13 min vor NW Emden
SpHW:	3,7 m
NpHW:	3,4 m

Delfzijl an sich ist nichts Besonderes, hat aber einen recht lebendigen Hafen, bietet auch eine vorzügliche Versorgung und vor allem: Es ist das klassische Einfallstor, wenn man zu den holländischen Kanälen will. Ansonsten: nichts von romantischen Grachtenhäusern. Stattdessen viel moderne Architektur und das nicht von bester Qualität. Auch der Hafen selbst – Lagerhäuser, Beton und alles asphaltiert.
Allgemeines über das Fahren in holländischen Revieren siehe Kapitel 7 (Seite 206 ff.).

Liegeplatz und Versorgung: *Der Hafen ist ein riesiges, doch gut geschütztes Bekken. Im westlichen Teil der Bootshafen mit den Stegen von* ***Neptunus****. 122 Liegeplätze. Freie Boxen sind mit einem grünen Schild kenntlich gemacht. Am Kopf des langen Schwimmstegs befindet sich auf einem Ponton das Hafenmeisterbüro: Unten kann man Diesel bunkern (0800–1100, 1700–2000). Am Beginn des Hauptstegs das großzügige Vereinsgebäude »Waypoint« mit allen erforderlichen sanitären Einrichtungen (WCs, Duschen, Waschmaschinen, Trockner). Alles nüchtern – und dennoch: »Neptunus« ist ein prima Hafen an der See.*

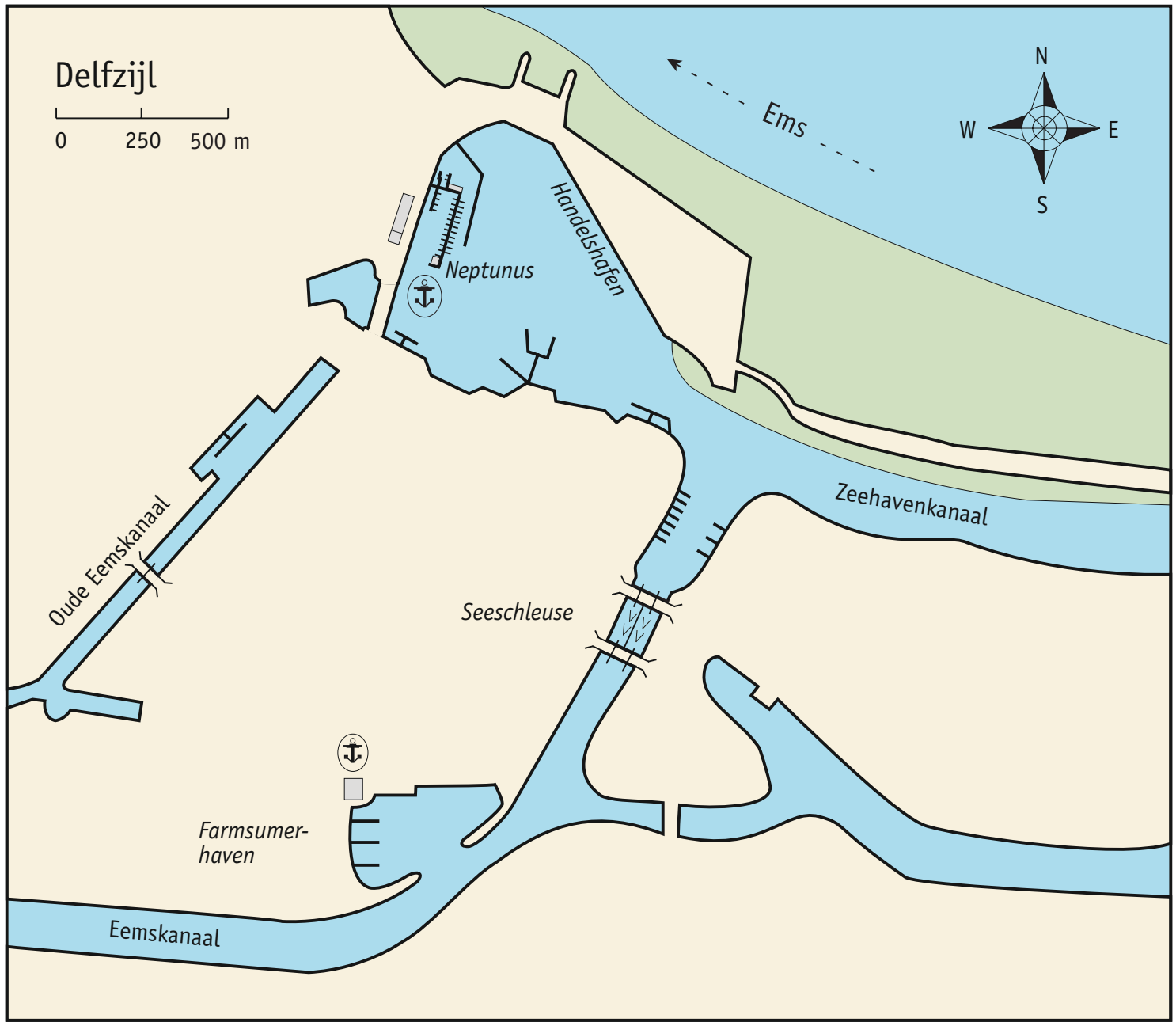
Wahrschau!
Von Zeit zu Zeit wird »gespuit«, das heißt, es werden in der Stadt die Entwässerungsschleusen geöffnet; dann läuft an »Neptunus« vorbei ein gewaltiger Strom. Man sollte dann weder anlegen noch seine Box verlassen und auch nicht zum Tanken fahren.

Wer nach binnen will, zu den Kanälen, der hat zu »Neptunus« eine recht gute Alternative: Ein paar hundert Meter binnen der Seeschleuse liegt am Nordufer der ***Farmsumerhaven****. Er ist eigentlich nur für Binnenschiffe da und genau besehen trostlos. Dennoch kann man dort ruhig und gut liegen. Linker Hand von dem turmartigen Hafenmeisterhaus werden immer ein paar Plätze für Boote freigehalten. Wer dort festmachen will, muss beim* ***Havendienst Farmsumerhaven*** *auf Kanal 66 anfragen.*

Versorgung: *Wer Delfzijl von früher kennt, der wird die binnen der Seeschleuse gelegenen Zubehörgeschäfte, Reparaturbetriebe und auch die Tankstelle vermissen. Das ist alles weg.*

Zeesluis (Seeschleuse) UKW-Kanal 26. Bedienung rund um die Uhr, zu jeder Zeit.

Delfzijl.
Der Yachthafen Neptunus. Die Hafenmeisterei oben, auf Stelzen, darunter die Tankstelle.



Termunterzijl.
Unten die Einfahrt der Ems-Schleuse. Links oben die Schleuse, die zur Binnenfahrt führt.

Delfzijl mit seiner Seeschleuse ist der östliche Ausgangshafen für die

Staandemastroute. Auf ihr können Segelboote mit stehendem Mast durch ganz Holland fahren, hinunter bis zur Schelde und quer durch Amsterdam. Für Wattensegler ist die Staandemastroute eine Alternative, wenn es draußen zu sehr weht: Dann kommt man auf den ruhigen Kanälen bis Harlingen und kann dann dort wieder ins Wattenmeer ausschleusen (und zu den westfriesischen Inseln segeln). Die Staandemastroute ist ausführlich beschrieben in dem Törnführer »Holland – Das Isselmeer und die nördlichen Provinzen« (s. Seite 270).

Anders als in Delfzijl muss man bei **Termunterzijl** etwas auf den Wasserstand achten, obwohl der Hafen und auch die Zufahrt nicht trockenfallen. Die Ansteuerung liegt nahe an der Mündung des *Zeehavenkanaals*, etwa 1 sm östlich davon. Sie beginnt bei der grünen Leuchttonne *D-TM* (Fl.G.5s). Gleich danach führt eine schmale, beiderseits mit Steindämmen eingefasste Rinne zum Hafen. Bei NW hat man hier knapp 1 m Wasser. Die Steindämme, auf denen Stangen stehen, sind schon bei halber Tide überflutet; dann läuft ein ziemlich harter, quer zur Rinne setzender Strom darüber, und zwar von 3 h vor bis 3 h nach HW mit bis zu 3 sm/h! Ein

Termunterzijl

HW: ca. 25 min vor HW Emden

Wasserstände:

	NW	5	4	3	2	1	HW	1	2	3	4	5	NW
Sp	0,5	1,4	2,4	3,0	3,4	3,7	3,8	3,5	3,0	2,2	1,5	0,9	0,5
Np	0,9	1,8	2,3	2,8	3,1	3,4	3,5	3,2	2,7	2,1	1,6	1,1	0,9

Von Ameland nach Terschelling

Ähnlich wie zwischen Lauwersoog und Ameland hat man auch hier die Wahl zwischen einer See- und einer Landroute, wobei sich beide Routen westlich des Wattenhochs nochmals teilen: Die Waddenzee wird jetzt immer breiter, die Fahrwasser werden zahlreicher und unsere Möglichkeiten, einen Törn zu variieren, deshalb auch größer. Der Tidenhub nimmt aber auch, je weiter man nach Westen kommt, immer mehr ab.

Seeroute

Distanz: Nes/West-Terschelling: 25 sm

Das Problem dieser recht langen, doch sehr schönen Wattfahrt ist, dass man an vier Stellen einen hohen Wasserstand braucht: im Hafen von Nes beim Ablegen, beim Queren des Blauwen Balg und zweimal im Oosterom.

Wir werden *Nes* mit ablaufendem Wasser verlassen und segeln in das breite, tiefe *Molengat*, das zum *Borndiep* führt, dem Seegat zwischen Ameland und Terschelling. Beim Einsteuern in diesen tiefen Wattenstrom ist nach der roten Tonne *MG 4* eine flache Stelle (1,4 m bei NW) zu passieren.
Bei der g.r.g. Tonne *WA 19/BB 20* sehen wir einen Tonnenstrich (grüne und rote Spieren), der südwestwärts über ein Flach führt: der *Blauwe Balg*. Es fällt auf der ganzen Strecke trocken. Die flachste Stelle (0,5 m) liegt zwischen den roten Spieren *BB 4 und BB 10*. Ich rate, sich vor dem Ablegen in Nes nach dem letzten Stand der Dinge zu erkundigen (oder bei der Verkeerscentrale Brandaris).

Nautische Informationen
Wer UKW hat, sollte in diesem Gebiet Kanal 02 (Verkeerscentrale Brandaris) abhören. Meldepflicht für Sportboote besteht jedoch nicht. Zu jeder ungeraden Stunde um h+30 werden auf Kanal 02 und 05 Wetterinformationen sowie Hinweise auf Wasserstände und Strömungsverhältnisse gegeben. Man kann auch selbst 02 anrufen.

Wahrschau: Der Blauwe Balg darf nur von 3 Stunden vor bis 2 Stunden nach HW befahren werden, bezogen auf HW Nes. Ankern, auch Stoppen, ist verboten. Die Tonnen liegen nur in der Zeit vom 1. April bis 1. September aus.

Man kann den Blauwen Balg auch umgehen, muss sich dies aber genau überlegen. Es ginge so: Man bleibt bis zur g.r.g. Tonne *WA 7/BG 2* – das ist weit draußen im Seegatt – im *Borndiep* und läuft danach mit Kurs SE in das *Boschgat* ein, das sich hart unter der Osthuk von Terschelling entlangzieht und unmerklich in das Fahrwasser *Oosterom* übergeht. Damit umfährt man eine ganz böse Ecke, ein großes Flach, auf dem sich nördlich vom *Blauwen Balg* eine Sandinsel gebildet hat und vor dem nur eindringlich gewarnt werden kann.
Hier, an dieser Stelle, ist in den letzten Jahren sehr viel in Bewegung geraten, und das ist alles noch längst nicht zur Ruhe gekommen. Man sollte um Gottes willen hier nicht schnippeln, auch wenn man nach der Seekarte ausreichend Wasser haben sollte, auch nicht, wenn die See ganz ruhig ist.
Erst nach der g.r.g. Tonne *WA 7/BG 2* steuern wir in das *Boschgat* ein. Gleich danach von der BG 6A zur BG 3A eine flache Stelle (0 bei NW).
Gegenüber dem Blauwen Balg misst diese Strecke gerade mal 7 sm mehr. Nicht viel, aber nicht das eigentliche Problem, sondern: Man kommt aus der geschützten Waddenzee ins raue Seegatt und damit in die Brandungszone. Also, wie auch immer:

Slenk.
Das wichtigste Fahrwasser nach Terschelling. Man kann es auch bei Niedrigwasser fahren. Deutlich erhebt sich der Leuchtturm Brandaris über die Insel Terschelling.

Die Wahl der Route will gut überlegt sein. Im Zweifel bleibt man im schönen Nes und geht gut essen.

Wir haben mit dem *Oosterom* eines der schönsten Fahrwasser der holländischen Waddenzee erreicht. Es schlängelt sich nahe an Terschelling vorbei, wo im Osten das **Naturschutzgebiet Boschplaat** liegt, eine Ecke, die wir uns später ausführlich per Fahrrad ansehen werden. Wer den Oosterom schon einmal gefahren ist, wird feststellen, dass das Fahrwasser ein ganzes Stück nach Süden gewandert ist und längst nicht mehr so nahe an der Insel vorbeiführt wie früher.
Den alten Priel, der sich bei der *Koffieboonenplaat* totläuft, gibt es zwar noch: einst ein wunderbarer Ankerplatz, dicht unter der Osthuk von Terschelling, inzwischen aber unter Naturschutz und für uns Segler vom 15.3. bis 1.11. gesperrt.

Haben wir in Nes bald nach HW abgelegt, so werden wir im *Oosterom* zu früh angekommen sein, um schon auf das Wattenhoch fahren zu können. Wenn dem so ist, so schadet es nichts. Wir fahren ein Stück hinein und werfen hier den Anker und warten, bis unsere Zeit gekommen ist. Am besten liegt man zwischen den roten Spieren *O 66* und *O 72*; das wäre sogar ein feiner Platz, um zu übernachten, wenn auch nicht ganz so ruhig und schön wie vor der hohen *Koffieboonenplaat*. Bei steifem Wind aus Nord allerdings nicht mehr, dann bildet sich hier bei ablaufendem Wasser eine kurze, steile Welle.
Das *Terschellinger Wantij* (Wattenhoch) fällt zwar trocken, aber nicht viel. Auch Boote mit großem Tiefgang können problemlos darüberfahren. Das Wattenhoch ist mit zwei Seemeilen auch nicht sehr breit; schon bei der roten Spiere *O 44* sind wir wieder im »tiefen« Wasser.