



DRA MA IM WATT TEN MEER

DRAMA IN THE
WADDEN SEA

DAS WATTENMEER AN DEN KÜSTEN DER SÜDLICHEN NORDSEE IST EIN LEBENSRAUM VON UNÜBERTROFFENER VIELFALT. FÜR DEN MENSCHEN ALLERDINGS WIRD ES OFT GEFÄHRLICH

TEXT UND FOTOS CHRISTIAN KAISER



Die Bake auf Süderoogsand im nordfriesischen Wattenmeer, einem auch heute noch gefährlichen Gebiet für Seefahrer // *The beacon on Süderoogsand in the North Frisian Wadden Sea, a challenging area for seafarers even today*



Aus der Luft betrachtet bietet das Wattenmeer faszinierende, sich ständig ändernde Farben und Formen // Seen from above, the Wadden Sea has fascinating and ever-changing shapes and colours

D

er zu den Seiten hin offene Rotax-Motor lärmt direkt hinter mir, über meinem behelmten Kopf drehen sich die Rotorblätter und der Fahrtwind zerrt an meinem wärmenden Overall. Fliegen im Gyrocopter ist etwa so, als würde man in einem stark motorisierten Faltboot durch die Wellen rauschen. Alles spielt sich im Freien ab, alles ist ziemlich robust und abenteuerlich. Vor mir sitzt der Pilot und steuert dieses merkwürdige Fluggerät von Schleswig-Holstein aus hinaus über die Nordsee.

Plötzlich fehlt das allgegenwärtige Grün, das eben noch unter uns war. Oben blau, unten blau, ein gigantisches blaues Nichts breitet sich aus vor dem nach Halt suchenden Auge. Merkwürdig, dass keine Wellen zu sehen sind. Muss an der Tide liegen. Stahlblau spiegelt sich der Himmel in den trockenen gefallenen Wattflächen. Darüber ein endloser aquamarinblauer Raum. Allerdings, trocken ist in diesem Gebiet relativ, denn tatsächlich bleibt das Watt immer eine feuchte Angelegenheit. Nur hier an der Nordseeküste machen sich Abermillionen Salz liebender Lebewesen das nasse Milieu zunutze. Nach seiner Häufigkeit wäre zuerst das mikroskopisch kleine Plankton zu nennen, dann Einzeller, Wattwürmer, Schnecken, Quallen, Fische und Krebse. Diese Biosphäre ist unübertroffen in ihrer aus Schaum geborenen Fruchtbarkeit. Die kennt man zwar, doch sieht man sie nicht aus 300 Meter Höhe. Erst wenn der

Pilot die Flughöhe senkt, kann man Seehunde und Vögel mit bloßem Auge erkennen. Die gefährdeten Bestände der Robben- und Seehundspopulationen werden auch deshalb vom Flugzeug aus gezählt, weil die Sicht im Wattenmeer oft von Nebel und Dunst eingeschränkt ist.

In weiter Ferne liegen aneinandergereiht eine Reihe kilometerlanger Sandbänke, dahinter das Wasser der Nordsee mit feinen weißen Schaumkronen. Wenige Sekunden später werden einzelne Priele im Watt vor dem Sand erkennbar. Strukturen aus Wasser, Sand, Watt und Schlick lösen sich auf, um im nächsten Moment, wenn auch nur für einen Augenblick, Figuren zu bilden: Die Form eines fliegenden Vogels lässt sich erahnen, dann die eines Schakals, dann sind es einfach wieder Rillen im grellweißen Sand, gefüllt mit leuchtend dunkelgrünem Wasser.

Im Helm sind Mikrofon und Kopfhörer integriert, so kann ich mit dem Piloten sprechen. »Schau mal, der Turm da links auf 11 Uhr!« Ja, das könnte die Bake auf Süderoogsand sein. Ich bitte ihn, etwas tiefer zu fliegen. Jetzt wird das farbige Leuchtfeuer oben auf der hölzernen Bake erkennbar. Davor liegt ein gestrandetes Schiff, von Wasser und Sand umgeben: das Ziel unseres Ausflugs.

Es müssen dramatische Szenen gewesen sein, die sich Heiligabend im Jahre 1870 vor der Westküste Schleswig-Holsteins abspielten. Winterlicher Eisgang ließ die stolze Dreimastbark *Ulpiano* in tiefer Dunkelheit vor der Hallig Süderoog stranden. Über ein Jahrhundert lang lag sie unter den Sandmassen verborgen. Im Herbst 2012 wurde das Wrack auf Süderoogsand überraschend freigespült und beflügelt seitdem die Fantasien mancher Küstenbewohner. Wer Karsten Hansen, Heimatforscher auf Föhr, befragt, erfährt Folgendes: »Die *Ulpiano* war ein schönes Schiff. Sie gehörte dem spanischen Reeder Ondarza. Er hatte die *Ulpiano de Ondarza* in England auf der Werft der Short Brothers in Pallion, Sunderland, bauen lassen. Den spanischen Eigentümer, einen gut aussehenden jungen Mann, hatte die Liebe nach Hamburg gelockt, hatte er sich doch unsterblich in eine Hamburgerin verliebt. Deshalb ließ sich der Reeder auch später an der Elbe in Blankenese nieder. Dann verkaufte er seine Flotte und stieg bei der bedeutenden Reederei Sloman ein. Die hübsche Hamburgerin schenkte ihm sieben Kinder.

Im Dezember 1870 ging die *Ulpiano* in England vom Stapel, die Mannschaft machte sich auf zur Jungfernfahrt nach Hamburg. Doch dort kam sie nie an. Durch tagelange Stürme aus Nordwest weit vom eigentlichen Kurs abgekommen, lief das mächtige Schiff am Heiligabend von 1870 vor Süderoog auf Grund.

Waren dafür allein Sturm und Eisgang verantwortlich? Oder waren es Navigationsfehler, für die der Kapitän und sein Steuermann die Verantwortung trugen? Fragen, die auch den Föhrer Heimatforscher Karsten Hansen nicht mehr losließen. Nach jahrelangen Recherchen brachte er sein Buch »Das Geheimnis der *Ulpiano*« heraus. Welche Überraschung muss



UM DIE WEIHNACHTSZEIT DES JAHRES 1870 SPIELTE SICH HIER EIN ECHTES DRAMA AB

es für Hansen bedeutet haben, als ein Jahr später das Objekt seiner Neugier aus einer Laune der Natur heraus wieder zum Vorschein kam!

In der Weihnachtszeit im Jahr 1870 mussten die schiffbrüchigen Männer der *Ulpiano* klirrend kalte Tage und Nächte ausharren, bevor sie das einzige Haus auf der winzigen Hallig Süderoog zu Fuß erreichten. Im Hause des Halligbauern, der auch zugleich die Aufgaben des Strandvogts innehatte, mussten sie weitere zehn Wochen bleiben, weil der winterliche Eisgang das Übersetzen aufs Festland verhinderte. In handschriftlichen Aufzeichnungen ist zu lesen, dass sich die Seeleute ihre Zeit bis Anfang März mit Gesang und Kartenspiel verkürzten. Nebenbei brachten sie Hauke, dem Sohn des Halligbauern, das Gitarrespielen bei. Die Schiffsladung konnte später gebor-

gen werden. Darunter waren kostbare Weihnachtsgeschenke, die ihre Empfänger mit monatelanger Verspätung dann doch noch erreichten.

Ins Jetzt gespült

Sechs Generationen lang war das Wrack von Treibsand bedeckt und dabei fast in Vergessenheit geraten. Nach diesem 142 Jahre dauernden Dornröschenschlaf legte die Natur die gut erhaltenen Reste des Schiffes wieder frei. Ein Glücksfall für Archäologen und Küstenforscher. Holzplanken und Spannten ragen aus dem feinen Muschelsand von Süderoogsand, wo alles in steter Bewegung ist. »Diese Sandbank wandert jedes Jahr um 30 bis 40 Meter nach Osten«, erklärt Dr. Martin Segschneider vom Archäologischen Landesamt. So wird das

Das Wrack der *Ulpiano* wurde unweit der Bake von einer Laune der Natur vorübergehend wieder freigespült // *The wreck of the Ulpiano was once more released from the sands and uncovered by a freak occurrence in nature – for the time being, at least*

Wrack in wenigen Jahren vollständig vom Meer umspült sein und dann wohl endgültig auseinanderbrechen.

Von den 800 Schiffen, die im nordfriesischen Wattenmeer auf Grund liefen, ist meist kaum mehr als ein Balken übrig. Für die Tier- und Pflanzenwelt mag das Wattenmeer ein schützendes und an Nahrung reicher Lebensraum sein, für Seeleute war und ist es dagegen ein extrem gefährliches Gebiet. Strömungen, wandernde Sandbänke, sich verändernde Wassertiefen und keinerlei natürliche Landmarken erschweren die Navigation an dieser Küste, auf die häufig ein frischer bis stürmischer Wind steht. Früher verfügten die Schiffer noch nicht einmal über genaue Seekarten und mussten sich oft allein auf Kompass und sichtbare Seezeichen verlassen. Nicht zuletzt der hohen Zahl an Havarien ist die Tatsache geschuldet, dass man auf

dem Süderoogsand über die Jahrhunderte hinweg immer wieder neue und bessere Seezeichen und Rettungsbaken errichtet hat. Einen echten Leuchtturm hingegen kann es dort nicht geben, dafür ist der Untergrund zu weich. Deshalb bleibt auch im Computerzeitalter ein archaisch anmutendes Bauwerk auf dem 15 Quadratkilometer großen Sand mitten im Wattenmeer stehen: eine schlichte hölzerne Bake, die mit ihrem Leuchtfeuer auch heute noch Seefahrern den richtigen Kurs zeigt. //

Das Buch von Karsten Hansen, »Das Geheimnis der Ulpiano. Von der Strandung der spanischen Bark Ulpiano und wie deren Galionsfigur nach Föhr kam« ist im Boyens Buchverlag erschienen und hat 145 Seiten.

THE WADDEN SEA ALONG THE COASTS OF THE SOUTHERN
NORTH SEA IS A HABITAT OF UNSURPASSED DIVERSITY.
FOR US HUMANS, HOWEVER, IT IS OFTEN DANGEROUS.



*Priele verlaufen
wie feine Adern
im Wattenmeer
// Shallow streams
run like fine
veins through the
mudflats of the
Wadden Sea*


T

he sides of the Rotax engine are open and it makes a lot of noise right behind me: the rotor blades are spinning just above my helmeted head and the wind tugs at my warm jumpsuit. Flying in a gyrocopter feels like speeding through waves in a highly motorised folding boat. Everything happens in the open air; everything is robust and adventurous. The pilot sits in front of me and steers this remarkable aircraft from Schleswig-Holstein out into the North Sea.

Suddenly the ubiquitous green, which had until this moment been below us, disappears. Blue above, blue below – a gigantic blue nothing spreads out in front of my eyes as I endeavour to find something for my eyes to latch on to. Oddly, no waves can be seen. Must be due to the tide. The sky is reflected steel blue in the drying tidal sandbanks. Above that an endless aquamarine space. However, 'dry' is relative in this area, because the Wadden Sea is in fact always a wet affair. Here on this stretch of North Sea coast, nearly countless millions of salt-loving creatures are making use of the wet environment. Based on its prevalence the microscopic plankton should be the first to be mentioned, then multicellular organisms such as lugworms, snails, fish and crabs. This biosphere is unsurpassed in its foam-borne fertility. You know about it, but you don't see it from 300 metres up. Only when the pilot goes lower can you see seals and birds with the naked eye. The endangered populations of the seals are therefore also counted from planes because the view of the Wadden Sea is often restricted by fog and mist.

Strung together further off in the distance lie a series of kilometre-long sand banks, and behind them the waters of the North Sea with delicate white crests on the waves. A few seconds later some streams appear in the sand of the Wadden. Sculptures of water, sand, mud and silt show themselves momentarily only to dissolve the next instant while briefly forming figures: you can imagine the shape of a flying bird, then a jackal, then they are once more simply grooves in the glaring white sand, filled with luminous dark-green water.

A microphone and headphones are integrated into the helmet so I can talk to the pilot. 'Look, the tower on the left at 11 o'clock. Yes, that could be the beacon on Süderoogsand!' I ask him to fly a little lower. Now the coloured beacon is visible on



CHRISTMAS OF THE YEAR 1870 SAW REAL DRAMA ON THESE SANDBANKS

Brandung auf der einen, geschütztes Watt auf der anderen Seite der Inseln – das ist typisch für dieses Gebiet, in dem die *Ulpiano* scheiterte
// Breakers on one side, sheltered mud flats on the other - this is typical for this area in which the *Ulpiano* foundered

top of its wooden foundation. In front of it lies a stranded ship surrounded by water and sand: the destination of our trip.

It must have been a dramatic scene that took place on Christmas Eve in 1870 off the west coast of Schleswig-Holstein. In deep darkness, wintry floating ice forced the proud barque *Ulpiano* to run aground near Hallig Süderoog. For more than a century it was hidden under the masses of sand. In the autumn of 2012, the wreck was surprisingly freed from the sands of Süderoog and since then has inspired the fantasies of many coastal communities. Whoever interviews Karsten Hansen, a local historian on the island of Föhr, will hear the following: ‘The *Ulpiano* was a beautiful ship. She belonged to the Spanish shipowners Ondarza. They had the *Ulpiano de Ondarza* built in England at the shipyard of the Short Brothers in Pallion, Sunderland. The Spanish owner, a handsome young man, had been lured to Hamburg by love; he had totally fallen for a young lady there. That is why the shipping owner later settled in Blankenese on the Elbe. Then he sold his fleet and went to work for the major shipping line Sloman. The pretty lady from Hamburg gave him seven children.’

In December 1870, the *Ulpiano* was launched in England,

and the crew prepared to set out on her maiden voyage to Hamburg. But they never arrived there. Driven far off her intended course by storms from the northwest that lasted for days, the mighty ship was driven ashore on Christmas Eve 1870 on the sands of Süderoog.

Were the storm and the ice conditions responsible for this? Or were there navigational mistakes, for which the captain and his mate would have been responsible? Questions that local researcher Karsten Föhrer could not leave unanswered. After years of research, he published his book *The Secret of the Ulpiano*. What a surprise it must have been for Hansen when, one year later and by a freak occurrence in nature, the object of his curiosity reappeared from the sands!

On that Christmas Day in 1870 the shipwrecked men of the *Ulpiano* endured freezing cold days and nights before, on foot, they reached the only house on the tiny Hallig Süderoog. They had to stay in the house of the Hallig farmer who, at the same time, also held the duties of lifeguard for another ten weeks because the winter ice conditions prevented them crossing over to the mainland. In handwritten notes can be read how the sailors passed their time until early March with singing and

card games. At the same time they also taught Hauke, the son of the Hallig farmer, to play the guitar. The cargo was later salvaged. Among it were precious Christmas presents, which their recipients received only after a delay of several months.

Washed into the present

For six generations the wreck was covered by quicksand and almost forgotten. After this slumber that lasted for 142 years, nature freed the well-preserved remains of the ship once again. A stroke of luck for archaeologists and coastal researchers. Wooden planks and ribs protrude from the fine sand of Süderoogsand, where everything is in constant motion. ‘Every year this sandbar migrates 30 to 40 metres eastward,’ explains Dr Martin Segschneider from the Archaeological Office. In a few years the wreck will be fully reclaimed by the sea and then broken apart once and forever.

Of the 800 ships that ran aground in the North Frisian Wadden Sea, little more remains than an occasional wooden beam. For the flora and fauna the Wadden Sea may be a protective and rich in food habitat; for seafarers it was and is, by contrast, an extremely dangerous area. Currents, wandering

sandbars, changing water depths and no natural landmarks complicate navigation along this coast, which is also frequently lashed by stormy winds. Previously sailors did not possess accurate nautical charts and often had to rely solely on their compass and visible navigational aids. The large number of accidents over the centuries on the Süderoogsand is the reason that new and better navigational aids and rescue beacons have been constantly built here. A real lighthouse, however, will never be possible here because the ground is too unstable. Therefore, even now in this modern computer age, an archaic building remains on the 15 square kilometres of sand in the middle of the Wadden Sea: a simple wooden beacon which, with its beam of light, still shows mariners the right course. //

The book by Karsten Hansen about the shipwreck of the Spanish Bark Ulpiano has been published by book publisher Boyens in German language only under the title »Das Geheimnis der Ulpiano. Von der Strandung der spanischen Bark Ulpiano und wie deren Galionsfigur nach Föhr kam« and has 145 pages.