

Deutsche Nordsee

DKV-Tourentipp: Rund Sylt

(3 alternative Touren zwischen 90 – 100 km in 3-4 Tage)

Text: Udo Beier, DKV-Referent für Küstenkanuwandern (2/09/06)

Bezug: www.kanu.de/nuke/downloads/Tour-Sylt.pdf

... etwas über die Insel

1. Vorsicht

2. Nationalparkregelungen zum Befahren & Betreten

3. Tourenplanung

4. Tourenverlauf

- Alternative 1: Dagebüll/Südwesthörn – Hörnum – Seeseite – Højer Sluse (ca. 90-100 km)

- Alternative 2: Højer Sluse – Seeseite - Hörnum – Südwesthörn (ca. 90 km)

- Alternative 3: Rømø/Hafen – Seeseite – Hörnum – Wattseite – List – Rømø/Hafen (ca. 100 km)

Kurz-Infos

Anlage: Tourenplanungstabelle von einer Rund-Sylt-Tour (30.6.-2.07.06)

... etwas über die Insel

Sylt ist Deutschlands nördlichste Insel in der Deutschen Bucht mit einer Breite von max. 12,6 km, einer Länge von 38,5 km und einer Küstenlinie von 110 km. Es handelt sich um eine Düneninsel mit Moränen-Geestkern, die während der Saale-Eiszeit (vor 120.000 Jahren) geschaffen, vom steigenden Meeresspiegel herausgebildet, von den Sturmfluten geformt, vom Tourismus geprägt, von insgesamt 6 Leuchttürmen beschieden und durch einen knapp 10 km langen 1927 eingeweihten Eisenbahndamm („Hindenburgdamm“) mit dem schleswig-holsteinischen Festland verbunden ist.

Südlich von Sylt liegt ca. 5 km entfernt die Insel Amrum, im Südosten liegt die Insel Föhr (ca. 7 km), im Nordosten die dänische Insel Rømø (ca. 3 km) und weitab im Südsüdwesten Helgoland (ca. 70 km). Aus der Sicht des Küstenkanuwanderns besteht der Reiz einer Sylt-Umrundung zum einen in der Überwindung der Strecke zwischen Festland und Insel, zum anderen in der knapp 40 km langen Fahrt entlang der – von der Brandung und dem Tourismus dominierten – Seeseite.

Sylt stammt von dem Wort Sild ab, womit der Hering gemeint ist; denn Sylt lebte früher vom Heringsfang, aber auch vom Strandraub und ab 1857 vom Badetourismus. Urkundliche Erwähnung fand Sylt erstmals 1141 n. Chr. Bis 1864 gehört es noch zu Dänemark. Sehr viel früher war Sylt etwas größer, u.U. bildete es mit Föhr und Amrum eine Landmasse und gehört davor noch zum Festland. Westlich von Westerland lag einst das Dorf Eidum, welches 1436 bei der „Allerheiligenflut“ unterging. Das südlich von Westerland liegende Dorf Rantum – natürlich jedes Mal ein anderes - verschwand übrigens insgesamt fünfmal unter Wanderdünen. Die letzte verbleibende, nahezu „gezähmte“ Wanderdüne liegt im Norden von Sylt westlich von List.

1. Vorsicht

Das Revier um Sylt wird, was die Gewässerschwierigkeiten betrifft, vom **Wind**, **Stromkabbung** und von der **Brandung** geprägt.

Um wenigstens den Wind richtig einschätzen zu können, sollte kurz bevor es von zu Hause aus losgeht, z.B. der Winddienst von „Wetteronline“ abgerufen werden:

è www.seewetter.de .

Dieser bietet uns für die ersten 3 Tage eine relativ exakte Windprognose (unterteilt nach vormittags, nachmittags und abends) und für die folgenden 3 Tage eine ungefähre Trendvorhersage.

Bei der Passage zwischen Højer (dänisches Festland) und Nordspitze Sylt (List) bzw. Südwesthörn (schleswig-holsteinisches Festland) und Südspitze Sylt (Hörnum) gibt es keinen Windschutz. Wenn dann der Wind gegen den Tidenstrom (max. 4,7-5,4 km/h an der Nord- bzw. Südspitze) weht, kann es schon ab 3-4 Bft. Wind zu sehr steiler See führen, die wir nur meistern können, wenn wir und unsere Seekajaks seegangstüchtig sind. Wenn dann noch an der einen oder anderen Stelle Untiefen liegen, über die die Windsee treibt bzw. die Strömung fließt, können an solchen Stellen z.B. bei einem 4 Bft. Wind leicht „äußerst schwierige“ Gewässerbedingungen (SSG = V) herrschen:

Salzwasserschwierigkeitsgrad (SSG) = V
= 4 Bft. Wind minus 2 + 1 (für Strom gegen Wind) + 1 (Untiefen) + 1 (Stromkablung)

Hauptsächlich auf der Seeseite von Sylt ist mit Brandung zu rechnen, die entweder auf Dünung und/oder Windsee zurückzuführen ist:

- Dünung tritt meist dann auf, wenn die Tage davor ein starker Wind aus westlicher Richtung geweht hatte. D.h. trotz Windstille bzw. östlichem Wind kann es dann auf der Seeseite von Sylt branden. Wie schwierig bei Dünung eine Befahrung der Seeseite einzuschätzen ist, hängt von der Höhe der Dünung, der Steilheit des Strandes und der eigenen Seegangstüchtigkeit ab. Den brechenden Dünungswellen kann gegebenenfalls unterwegs auf dem Wasser noch ausgewichen werden. Aber irgendwie muss ja durch die Brandung gestartet bzw. angelandet werden!?
- Windsee entsteht bei westlichen Winden. Sie hängt von der Windwirkdauer und dem Windweg (Fetch) ab. Schon bei 3 Bft. bildet sich eine Brandung, die - bei dem mehrere 100 km langen Fetch vor Sylt - immer höher wird, je länger der Wind weht. Bei einem 3er Wind lässt sich wohl noch unterwegs der Brandung ausweichen. Ab einem 4-5er Wind werden jedoch die brandungsfreien Korridore vor Sylt immer enger. Wer dann hofft, dass es weiter draußen weitab vom Strand weniger brandet, tut gut daran, sich bewusst zu sein, dass dort draußen sich wohl nicht jede Welle bricht, aber dass die Wellen, die brechen, wesentlich schneller und höher angerauscht kommen. Abgesehen davon ist zu bedenken, dass wir bei einer Kenterung draußen weitab vom sicheren Strand nicht so leicht von Wind & Welle an den Strand getrieben werden, da u.U. der Tidenstrom uns abtreiben lässt.

Ideal für eine Syltumrundung sind östliche Winde bis 3 Bft. Nicht schlecht sind auch südliche oder nördliche Wind bis 3 Bft. Vorsichtig sollte wir jedoch bei westlichen Winden sein. 3 Bft. stellt für die meisten von uns die Grenze der Befahrbarkeit dar. Spätestens ab einem 4-5er Wind aus westlicher Richtung wird es auch für den Experten problematisch. Zumindest für die Seeseite ist der SGG nicht mehr kalkulierbar; denn Dünung und Windsee können in Verbindung mit Untiefen vor der dem Strand und steilen Stränden zu „äußerst schwierigen“ Gewässerbedingungen (SSG = V) bzw. für alle grenzwertigen Bedingungen (SSG = VI) führen.

Last but not least sollten wir uns nur dann mit Kajaks in dieses Revier wagen, wenn die ganz Gruppe „seetüchtig“ ist:

- D.h. wir sollten eine solche Tour hinaus aufs Meer nicht solo unternehmen.
- Außerdem reicht es nicht aus, wenn wir mit unseren Seekajaks im Seegang („Seegangstüchtigkeit“) oder gar in der Brandung („Brandungstüchtigkeit“) paddeln können.
- Vielmehr müssen wir auch navigieren („Navigationstüchtigkeit“),

- eine Kenterung überstehen („Kentertüchtigkeit“),
- gegebenenfalls sogar einen Seenotfall melden können („Seenottüchtigkeit“).
- Außerdem müssen wir so ausgerüstet sein, dass die Schifffahrt uns sehen kann („Verkehrstüchtigkeit“)
- und wir uns selber unterwegs mit Trinken & Essen versorgen können, und zwar auch dann noch, wenn es bläst & kachelt („Reisetüchtigkeit“).

2. Nationalparkregelungen zum Befahren & Betreten

Wer nach einer aktuellen Seekarte navigiert und immer den Fahrwassern entlang paddelt (hier: „Højer Dyb“, „Hörnumtief“ bzw. „Lister Ley“) oder sich am Rand der Grenzen zur „Zone I“ (Ruhezone) aufhält, dürfte keine Probleme mit dem Naturschutz bekommen. Trotz der Einrichtung des Nationalparks Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer mit seinen Ruhezonen und Vogel- bzw. Robbenschutzgebieten (VSG/RSG) ist es möglich, Sylt – und daran wird sich auch sicherlich in Zukunft bei der Novellierung der Befahrensverordnung nichts ändern - nicht nur vom Festland aus anzulaufen (hier: Højer Sluse bzw. Südwesthörn oder Dagebüll), sondern auch über die Inseln Rømø, Amrum, Föhr und natürlich Helgoland) zu erreichen. (siehe hierzu auch die weiteren Ausführungen über Befahren & Betreten unter „**Kurz-Infos**“).

3. Tourenplanung

Bei unserer Tourenplanung sollten wir davon ausgehen, dass wir im Schnitt ca. 5 km/h schnell paddeln. I.d.R. sind wir wohl schneller, insbesondere wenn wir achterlichen Wind haben und mit der Strömung paddeln, aber irgendwie macht sich dieses Plus an Tempo nicht immer bemerkbar, zumindest was die "Ankunftszeit" betrifft; denn entweder strengen wir uns nicht so an, wenn Wind & Strom einen unterstützen, oder wir machen unterwegs länger Pause, da wir ja wissen, dass wir noch genügend Zeitreserven haben. Und wenn wir trotzdem schneller am Ziel sind, ist das doch immerhin besser, als wenn wir zu spät kommen und u.U. dann gegen Strom & Wind anpaddeln müssen. Außerdem haben wir auf diese Weise Zeitreserven eingeplant, die wir dringend benötigen, wenn der Wind plötzlich aufbrist und von vorne kommt bzw. wenn ein Mitpaddler plötzlich „schlappt“ macht (hier: Seekrankheit/Sehnenscheidenentzündung/Konditionsschwäche; Steuer-/Skeg-Schaden u.ä.).

Übrigens, es empfiehlt sich, vor Beginn der Tour die nötigen Daten (z.B. über Hoch-/Niedrigwasserzeit, Streckenkilometer, Stromgeschwindigkeit, Start-/Ankunftszeit, Sonnenaufgang/-untergang) aufzuschreiben, um während, aber auch vor der Tour stets Zugriff zu den wichtigsten Planungsdaten zu haben bzw. den anderen Kanutinnen und Kanuten einen Überblick über den Tourenablauf zu verschaffen (s. hierzu die Anlage „Beispiel Tourenplanung“). Auf der DKV-Homepage kann als Formular eine entsprechende „Tourenplanungstabelle“ abgerufen werden, in die wir die nötigen Touren-Daten eintragen können:

è www.kanu.de/nuke/downloads/Tourenplanungstabelle.pdf

4. Tourenverlauf

Als Startort für die Touren Richtung Sylt kommen in erster Linie in Frage:

- **Højer (hier: Vidå Sluse)** (Dänemark) (ca. 19 km bis Nordspitze Sylt):
Schleuse, die in der Mündung des kleinen Flusses Vidå liegt;
- **Südwesthörn** (nördlich von Dagebüll) (Schleswig-Holstein) (ca. 26 km bis Südspitze Sylt):
Sielhaus, welches die Entwässerung des Hinterlandes reguliert. Auf der Seekarte wird der Bereich vor dem Deich als „Hafen“ bezeichnet. In Wirklichkeit handelt es sich um einen kleinen Anleger (o. Boote), der bei Niedrigwasser gänzlich trockenfällt.

Ob nun Højer Sluse bzw. Südwesthörn als Startort gewählt wird, hängt im Wesentlichen von der prognostizierten Windrichtung ab. Bei südlichem Wind bietet es sich an, von Südwesthörn aus zu starten, damit wir bei der Tour entlang der Seeseite achterlichen Wind haben. Bei nördlichem Wind empfiehlt es sich dagegen, die Seekajaks in Højer Sluse zu Wasser zu lassen.

Aber es ist natürlich auch möglich, von woanders her Sylt anzusteuern. Zur Auswahl stehen dabei:

- **Rømø** (Hafen) (Dänemark) (ca. 10 km)
- **Dagebüll** (Schleswig-Holstein) (ca. 32 km).

Im Folgenden werden 3 alternative Touren vorgestellt, für die wir bei entsprechender Wetterlage mindestens 3 Tage benötigen.

Alternative 1: Dagebüll/Südwesthörn – Hörnum – Rantum/Wenningstedt – Nordspitze Sylt / Rømø – Højer Sluse (ca. 90-100 km)

1. Tag: Dagebüll / Südwesthörn – Hörnum – Rantum / Wenningstedt (ca.40-58 km)

Starten können wir von Dagebüll bzw. Südwesthörn. Da das Parken der Autos in Südwesthörn problemsloser ist, das Biwakieren in Südwesthörn weniger auffällt und das Einsetzen der Seekajaks relativ einfach möglich ist, empfiehlt es sich, von Südwesthörn aus zu starten. Außerdem ist die Strecke 6 km kürzer

Gestartet werden sollte bei Hochwasser (HW) Südwesthörn (= + 2:31 h HW Helgoland). Für die 26 km lange Strecke bis Hörnum sollten ca. 5 Std. angesetzt werden, obwohl es wegen der Unterstützung durch den Tidenstrom sicherlich schneller gehen wird. Aber zwischendurch sollten doch alle 60 – 90 Minuten ein Trinkpausen eingelegt werden (sofern wir nicht über einen Schlauch direkt Zugang zu einem Trinkbeutel haben, was uns ermöglicht, während des Paddelns zu trinken, ohne das Paddeln einzustellen!). Außerdem könnten wir ja auch einen Gegenwind haben, der uns am Tempomachen behindert.

Übrigens, aufgrund der besonderen Strömungsverhältnisse vor Südwesthörn ist es auch möglich, 1 Std. vor HW Südwesthörn in Richtung Sylt zu starten; den lt. „Stromatlas“ läuft der Strom vor Südwesthörn von +0:30 h bis +4:30 h HW Helgoland Richtung N bis NW.

Wer unbedingt von Dagebüll aus starten möchte (etwa weil er in der Nacht zuvor auf dem Zeltplatz von Dagebüll gezeltet hat und dort sein Auto parken kann), sollte versuchen, 3 Std. nach HW Helgoland am Wattenhoch des „Hörnumtiefs“ (liegt 4 km westlich von Südwesthörn) zu sein. Da es von Dagebüll bis zum diesem Wattenhoch 10 km sind, sollten wir also 2 Std. vorher von Dagebüll aus gestartet werden, also 1 Std. nach HW Helgoland (zur Info: HW Dagebüll = + 2:20 h HW Helgoland).

In Hörnum bietet es sich an, in Höhe des Leuchtturms anzulanden, und zwar am südlichen Rand des Ortes nahe eines Restaurants, welches sich unmittelbar neben dem Liegeplatz für Katamarane befindet. Die Zeit bis Niedrigwasser (NW) sollte genutzt werden, einmal Hörnum Odde, die Südspitze von Sylt, zu Fuß zu umrunden.

Kennung des Leuchtturms“Hörnum“: „FI(2)9s48m20M“

D.h. dass **2** Blitzlichter (**Flash**) ausgestrahlt werden, die alle **9** Sekunden wiederkehren, und zwar von einem **48 m** hohen Turm, dessen Licht **20** (See-)Meilen weit sichtbar ist.

Übrigens, ein Blitz leuchtet ca. 1 Sek. auf, der nächste Blitz folgt nach einer Dunkelphase, die ebenfalls ca. 1 Sek. dauert.)

Nach NW Hörnum sollte dann wieder gestartet werden. Gepaddelt wird zunächst ca. 2 km mit dem Strom zur Südspitze und dann etwa 1 km gegen den Strom die Seeseite hoch in Richtung Westerland. Danach strömt es wohl auch noch einige Zeit (hier: + 1h HW Helgoland) entlang der Seeseite von Sylt Richtung Süd, aber wenn wir dicht entlang des Strandes paddeln, merken wir davon nicht so viel.

Wie weit sollte nun die Seeseite hinauf gepaddelt werden? Nun, zunächst bietet es sich an, Rantum anzupeilen. Es liegt ca. 12 km von der Südspitze entfernt. Wir sollten dort rechtzeitig vor der südlichen Strandkorbgrenze anlanden. Ab Rantum gibt es nämlich eine nahezu ununterbrochene Kette von Strandkörben bis hinauf nach Wenningstedt. Ein Biwakieren zwischen den Strandkörben ist jedoch nicht empfehlenswert. Haben wir dann noch Zeit & Kraft könnten wir dann natürlich versuchen, am 1. Tag noch weiter bis Wenningstedt zu paddeln. Wir sollten dann am Ende der Strandkörbe am nördlichen Rand von Wenningstedt direkt unterhalb des „Roten Kliffs“ (ca. 24 km von der Südspitze entfernt) anlanden. Insgesamt hätten wir dann am 1. Tag ca. 40 bzw. 52 km zurückgelegt. Beim Start von Dagebüll kämen nochmals 6 km hinzu.

Übrigens, in der Nähe der Strandkörbe befinden sich i.d.R. Duschen, Wasserhähne und Müllkörbe. Wer den Strandkorbbereich Richtung Ort verlässt, muss jedoch damit rechnen, Kurtaxe zu bezahlen.

Variante (1.1.a) – Abwarten in Hörnum: Übrigens, wenn auf der Seeseite die Brandung zu hoch ist und der Seewetterbericht für den nächsten Tag „leichten“ bis „schwachen“ Wind (hier: 2-3 Bft.) verspricht bzw. östlichen Wind, empfiehlt es sich, in Hörnum zu bleiben und dort neben dem Katamaran-Liegeplatz im Sichtschutz der Katamaran zu biwakieren. Das Lager sollte jedoch erst 1 Std. vor Sonnenuntergang aufgeschlagen werden ... und das nahe liegende Restaurant sollte nicht nur wegen des WC aufgesucht werden! Wenn die Tour jedoch in 3 Tagen abgeschlossen sein sollte, müssten wir jedoch dann am 2. Tag die 40 km hoch bis zur Nordspitze von Sylt paddeln.

Variante (1.1.b) – Ausweichsrevier Halligen: Sollte für den nächsten Tag kein Windrückgang prognostiziert werden, war es wohl ein Fehler, überhaupt gestartet zu sein. Stattdessen hätten wir ein etwas windgeschützteres Revier aufsuchen können, z.B. die Halligen mit Start von Schlüttsiel in Richtung Hallig Oland bzw. Hallig Langeness. Das setzt natürlich voraus, dass wir die Seekarten und die Gezeitendaten von diesem Revier dabei haben!

Variante (1.1.c) – Retour per Seekajak o. Fähre: Nun aber ist es zu spät. Wir sitzen in Hörnum fest. Entweder warten wir einen Tag und paddeln dann, sofern der Wind akzeptabler wird, wieder zurück nach Südwesthörn (Start: kurz nach NW Hörnum). Bzw. wir brechen ab und fahren mit der Fähre von Hörnum nach Wittdün (Amrum) und von dort weiter über Wyk auf Föhr nach Dagebüll. Von dort können wir dann zu Fuß nach Südwesthörn laufen, um die Autos zu holen.

Variante (1.1.d) – Per Fähre in ein weniger schwieriges Revier: Wenn wir schon bei Ankunft in Hörnum einsehen, dass der Wind - somit auch der Seegang - uns in den nächsten Tag große Schwierigkeiten bereiten könnte, sollte wir kurz entschlossen schon am selben Tag, spätestens aber am nächsten Tag mit der Fähre von Hörnum (Sylt) über Wittdün (Amrum) nach Hilligenley (Hallig Langeness) fahren. Wir sind dann genau dort, wo wir u.U. angelandet wären, wenn wir gleich die Variante (1.1.b) gewählt hätten.

Variante (1.1.e) – „Flucht“ über's Gat: Übrigens, die Variante per Seekajak über das ca. 5 km breite Gat zwischen Sylt und Amrum zu „flüchten“, um dann in dem geschützteren Gewässer zwischen Armum und Föhr zu paddeln, bietet sich nur bei max. 3-4 Bft. Wind an, und das auch nur bei Stauwasser, d.h. die Stunde um Niedrig- bzw. Hochwasser herum. Auf alle Fälle sollten wir nicht versuchen, während der Zeit, wenn es dort auf dem Hörnuntief mit 4,7-5,4 km/h am stärksten strömt (hier: ca. 2 bis 4 Std. vor bzw. nach HW) (genauer: -6 h., -1 h

bis 0 h. +4 h bis +5 h HW Helgoland) das Gat zu queren. Wegen der Abdrift wird dann die Tour mindestens doppelt so lange dauern, nämlich statt ca. 1 Std. nun 2-3 Std. Wenn wir schließlich auch noch so unvernünftig sind, und die Querung so wählen, dass der 4er Wind gegen den Tidenstrom bläst, können wir nicht sicher sein, ob wir drüben ankommen. Das gilt übrigens auch bei einem 4er Wind aus West bzw. einer einlaufenden Dünung, und zwar dann, wenn das Wasser wieder aufläuft; denn dort, wo das Watt von Föhr und Amrum beginnt, wird es genauso branden wie auf der Seeseite von Sylt. Dort aber wollten wir doch gerade wegen der Brandung nicht entlang paddeln!?

Variante (1.1.f) – Weiter auf der Wattseite von Sylt Richtung List: Natürlich ist es auch möglich, statt auf Besserung der Gewässerbedingungen zu warten, mit auflaufendem Wasser die Wattseite von Sylt hoch zu paddeln, Richtung Rantum und dann weiter in Richtung dem Siel von „Kreuz Wehle“, wo wir bei Hochwasser anlanden (ca. 15 km von Hörnrum entfernt), aussetzen, biwakieren und am nächsten Tag die ca. 3 km per Bootswagen übersetzen können nach Keitum (Gut, wenn wir dann eine Landkarte dabei haben!), wo wir wiederum bei Hochwasser einsetzen und dann mit ablaufendem Wasser weiter ca. 1 km unter Land nach List paddeln können (ca. 15 km entfernt von Keitum).

2. Tag: Rantum / Wenningstedt – Sylt (Nord) (ca. 19-31 km)

Es empfiehlt sich frühestens 2 Std. vor HW Helgoland von Rantum bzw. Wenningstedt aus zu starten, zumindest aber so, dass wir spätestens bei Hochwasser die Nordspitze von Sylt bzw. die Südwestseite von Rømø erreichen können. Die Zielvorgabe ist dabei wichtiger als die Startvorgabe; denn der Strom ist in Strandnähe sowieso nicht so stark. Wenn es möglich ist, sollten wir dennoch die Strömung nutzen, die max. 1,1-1,8 km/h stark sein kann. Von Wenningstedt bis kurz vor Ende Sylts („Ellenbogen“) sind es ca. 19 km (südlich von Rantum dagegen ca. 31 km).

Kennung des Leuchtturms „List West“: „Oc.WRG.6s19m14-10M“

D.h. dass ein unterbrochenes Licht (**Oculting**) in 3 Farben (**White/Red/Green**) ausgestrahlt wird, welches alle **6 Sekunden** wiederkehrt, und zwar von einem **19 m** hohen Turm, dessen weißes Licht **14 (See-)Meilen**, dessen grünes Licht **10 (See-)Meilen** und dessen rotes Licht **10-14 Seemeilen** weit sichtbar ist. Der Seekarte ist dabei zu entnehmen, in welchem Sektor welche Lichtfarbe zu sehen ist.

Im Norden von Sylt, in Höhe des Leuchtturms „List West“, bietet es sich an, anzulanden. Vorsicht: Nicht bei den parallel zum Strand verlaufenden alten Bühnenresten anlanden! Diese sind völlig verrostet und ragen teilweise wie Speere aus dem Wasser. Wer da hinein gerät, kann Materialbeschädigungen und Körperverletzungen nicht ausschließen!

Variante (1.2.a) – Über's Gat nach Rømø: Letztlich wegen der ungestörteren Biwakierbedingungen bietet es sich auch an, nicht an der Nordspitze von Sylt zu verweilen, sondern – sofern Wind & Seegang es erlauben – das ca. 5 km breite Gat („Lister Tief“) zwischen Sylt und Rømø zu queren und im Südwesten von Rømø westlich der beiden „Grenzbaken“ anzulanden. Die Strecke verlängert sich dadurch lediglich um knapp 2 km.

Empfehlenswert ist es, vom Leuchtturm „List West“ aus die Leuchttonne „4“, und dann die nördliche „Grenzbake“ anzusteuern und bei Hochwasser auf Rømø anzulanden; denn wer viel vor Hochwasser quert und dabei noch auf einen 3-4er Wind aus Ost trifft, der gegen den Strom bläst, könnte schnell in Schwierigkeiten geraten. Außerdem treffen wir auf den letzten 2 km vor Rømø auf einen Südwest-Strom, der noch 2 Std. (1 Std.) vor HW mit max. 2,5 km/h (1,8 km/h) strömen kann.

Kennung der Leuchttonne „4“ (im „Lister Tief“): „FI(2)R.5s“

D.h. dass **2 Blitzlichter (Flash)** in Farbe **Red** ausgestrahlt werden, die alle **5 Sekunden** wiederkehren.

Variante (1.2.b) – Per Bootswagen hinüber ins Watt: Ja, und was machen wir, wenn morgens in Rantum/Wenningstedt die Brandung so stark ist, dass an ein Paddeln auf der Seeseite nicht zu denken ist? Nun, per Bootswagen könnten wir über das „Rote Kliff“ hinüber zur ca. 4-5 km entfernt liegende Wattseite rollen und dort am Hafen von Munkmarsch einsetzen. Hoch bis List sind es ca. 13 km und weiter zur Nordspitze nochmals knapp 4 km. Wenn wir spätestens 3 Std. nach HW Munkmarsch dort im Hafen einsetzen, müssten wir die Strecke hinauf nach List bzw. bis zum „Ellenbogen“ schaffen.

3. Tag: Sylt (Nord) bzw. Rømø nach Højer Sluse (ca. 19-21 km)

Die Strecke bis zum dänischen Festland liegt zwischen 19 km (hier: Strandabschnitt nahe Leuchtturm „List Ost“) bzw. 21 km (hier: Strandabschnitt westlich der Grenzbaken von Rømø). Für diese Strecke benötigen wir ca. 4 Std., sodass wir spätestens 4 Std. vor HW Højer Sluse (≈ HW Munkmarsch = + 2:57 h HW Helgoland) von unserem Biwakplatz aus starten sollten. Um die Strömung richtig auszunutzen und um nicht die Orientierung zu verlieren, sollten wir stets am Rand des Fahrwassers entlang paddeln.

Variante (1.3.a) – Rückzug auf die Fähre: Wenn Wind & Seegang die Tour nach Højer Sluse zu schwierig erscheinen lassen, bleibt uns nichts anders übrig, auf Wetterbesserung zu warten bzw. zu versuchen je nach Startort entweder von „List Ost“ zum Hafen von List zu paddeln, um dann von dort per Fähre nach Rømø überzusetzen, oder von der Westseite von Rømø sich immer dicht entlang der sicheren Wattkante direkt zum Fährhafen von Rømø durchzukämpfen. Von dort müssten wir dann, per Bus bzw. Taxi zu unseren Autos fahren. – Ja, Faltbootfahrer, die per Eisenbahn bzw. Bus anreisen, hätten es jetzt etwas leichter!

Alternative 2: Højer Sluse – Wenningstedt – Hörnum – Südwesthörn (ca. 89 km)

(Ein Tourenbericht zu dieser Alternative kann auf der DKV-Homepage abgerufen werden:
è www.kanu.de/nuke/downloads/Tourenbericht-Rund-Sylt.pdf)

1. Tag: Højer Sluse – Sylt (Nordspitze) – Wenningstedt (ca. 37 km)

Um keine Zeit zu verlieren, sollte bei HW Højer Sluse (≈ HW Munkmarsch) gestartet werden. Um die Strömung gut auszunutzen, sollten wir immer den Tonnen des „Højer Dyb“ entlang paddeln und schließlich auf den „Ellenbogen“ (Nordost-Spitze von Sylt) zuhalten. Zuvor ist jedoch darauf zu achten, dass wir dem Fährschiff List – Rømø nicht in die Quere kommen und behindern. Dann geht es ca. 5 km bis auf die Seeseite von Sylt. In Höhe des Leuchtturms „List West“, bietet es sich an, an Land zu gehen. Vorsicht: Nicht bei den parallel zum Strand verlaufenden alten Bühnenresten anlanden! Diese sind völlig verrostet und ragen teilweise wie Speere aus dem Wasser. Wer da hinein gerät, kann Materialbeschädigungen und Körperverletzungen nicht ausschließen! Es verbleiben noch ca. 14 km bis Wenningstedt. Zu Beginn der Strandkorngrenze am „Roten Kliff“ sollte angelandet und gelagert werden.

Variante (2.1.a) – Brandung: Wem die Brandung auf der Seeseite zu hoch ist, könnte versuchen, stattdessen die Wattseite von Sylt entlang zu paddeln. Mit auflaufendem Wasser müsste wir dann vom Leuchtturm „List West“ aus wieder am Strand des „Ellenbogen“ zurück paddeln (knapp 5 km) und dann über List (knapp 4 km) in Richtung Munkmarsch und weiter bis Keitum (ca. 14 km) paddeln, dort die Bootswagen herausholen und dann die Seekajaks die ca. 3 km lange Strecke bis zum Siel von „Kreuz Wehle“ hinüber ziehen. Am nächsten Tag könnten wir dort bei Hochwasser im Watt einsetzen und Ikm mit dem ablaufendem Wasser hinunter bis nach Hörnum (ca. 19 km) paddeln.

Variante (2.1.b) – Seeseite Nonstop: Wenn Aussicht besteht, dass am nächsten Tag der Seegang nicht mehr so hoch ist, könnten wir natürlich am 1. Tag die Tour am Leuchtturm „List West“ beenden, um dann am nächsten Tag die knapp 40 km lange Seeseite von Sylt in einem Rutsch durchzupaddeln. (s. die nachfolgenden Erläuterungen zum 2. Tag).

2. Tag: Wenningstedt – Hörnum Odde – Hörnum (ca. 26 km)

Bis hinunter zur Südspitze Sylts („Hörnum Odde“) sind es ca. 24 km. Es bietet sich an, 3 Std. vor HW Helgoland zu starten, auf alle Fälle aber so, dass wir abends das ca. 26 km entfernt liegende Hörnum erreichen. Übrigens, „Hörnum Odde“, die Südspitze von Sylt, sollten wir möglichst umrunden, wenn das Wasser ins „Hörnumtief“ strömt (hier: von -3 h bis +2 h HW Helgoland), auf alle Fälle aber nicht, wenn es am stärksten aus dem „Hörnumtief“ hinaus strömt (hier: von +4 h bis +6 h HW Helgoland).

Wenn uns der Seegang bei „Hörnum Odde“ zu kritisch erscheint, könnten wir natürlich auch die Fahrt in Höhe Hörnum abbrechen, nahe der Treppe über den Deich anlanden, die See-kajaks hinüber zur Straße tragen, dann per Bootswagen zur 1 km entfernt liegenden Ostseite von Hörnum und weiter bis zum Katamaran-Liegeplatz nahe des Leuchtturms „Hörnum“ rollen.

Variante (2.2.a) – Per Bootswagen nach Hörnum: Sollte uns die Brandung auf der Seeseite eine Tour hinunter nach Hörnum zu schwierig erscheinen, empfiehlt es sich, die ca. 23 km lange Strecke per Bootswagen herunter zu rollen.

Als Kompromiss dazu bietet es sich auch an, nur bis zum ca. 11 km entfernt auf der Wattseite liegenden Seglerhafen von Rantum zu rollen, um dann von dort übers Watt nach Hörnum (ca. 12 km) zu paddeln. Damit wir noch etwas Wasser unterm Kiel haben, sollten wir 3 Std. vor NW Hörnum im Seglerhafen einsetzen und spätestens bei NW Hörnum (\approx -4 h HW Helgoland) unterhalb des Leuchtturms „Hörnum“ am Katamaran-Liegeplatz von Hörnum anlanden; denn $\frac{1}{2}$ Std. später kippt die Tide und es beginnt dann wieder Richtung Rantum zu strömen.

Es ist aber auch möglich, Variante (1.2.a) zu wählen, d.h. von Wenningstedt hinüber nach Munkmarsch zu rollen und von dort aus wieder hinauf Richtung „Ellenbogen“ zu paddeln, um dann am nächsten Tag den Sprung zurück nach Højer zu wagen.

Variante (2.2.b) – ... weiter bis Föhr (West): Bei optimalen Wetterbedingungen ist es auch möglich, nach Erreichen von „Hörnum Odde“ nicht weiter nach Hörnum, sondern stattdessen über das Gat zwischen Sylt und Amrum („Hörnumtief“) zur ca. 5 km entfernt liegenden „Amrum Odde“ zu paddeln. Die Querung sollte jedoch möglichst während der Stauwasserphase erfolgen.

Am Fahrwasserrand von „Amrum Odde“ warten wir dann (jedoch außerhalb des Naturschutzgebietes) ab, bis der Wasserstand es erlaubt, mehr oder weniger direkt hinüber nach Föhr (West) (mind. 2,5 km) zu paddeln. Südlich der Strandkorbgrenze (d.h. nördlich des „Kurhauses“) empfiehlt es sich anzulanden (nördlich davon bei einer Straße, die zum Strand führt, befindet sich ein WC und Wasseranschluss).

Am folgenden Tag könnten wir mit dem letzten ablaufenden Wasser zum Fahrwasser der „Norderaue“ (ca. 8 km) und dann mit Beginn des auflaufenden Wassers über die „Norderaue“ vorbei an Wyk auf Föhr entlang der „Föhrer Ley“ bis hinauf nach Südwesthörn (ca. 25 km) paddeln. Das ist ein abwechslungsreicher Umweg, der sogar ein Anlanden am Rand von Wyk auf Föhr zulässt. Voraussetzung dafür ist jedoch, dass an diesem 3. Tag Niedrigwasser Wittdün (Amrum) so zwischen 1:30 Std. nach Sonnenaufgang und 12 Uhr liegt und zumindest ein Auto in Südwesthörn geparkt wird.

3. Tag: Hörnum – Südwesthörn (ca. 26 km)

Spätestens 1 Std. nach NW Hörnum sollten wir in Hörnum einsetzen und gleich die Tonne „19“ des Fahrwassers vom „Hörnumtief“ anpeilen. Anschließend geht es immer entlang des Fahrwassers und - nach Tonne „29“ - des Prickenweges. Dort wo das Wattfahrwasser nach Süden abschwimmt, paddeln wir Richtung Ost, vorbei an einer gelben Kabeltonne in den nur noch 2 km entfernt liegenden „Hafen“ von Südwesthörn.

Übrigens, eine Weiterfahrt hinunter nach Dagebüll ist weniger empfehlenswert. Hochwasser ist beim Wattenhoch „Föhrer Ley Nord“ (ca. 4 km westlich von Südwesthörn) um +2:29 h HW Helgoland. Dort aber herrscht von +0:30 h bis +3:30 h HW Helgoland einen nordwestlicher Strom. D.h. wer also 2 Std. vor bis 1 Std. nach HW Wattenhoch über das Wattenhoch die ca. 10 km in Richtung Dagebüll paddeln möchte, muss gegen einen Strom anpaddeln, der anfänglich bis zu 1,8 km/h schnell strömt. Ob sich das lohnt, muss jeder für sich selber entscheiden.

Variante (2.3.a) – Verlängern oder per Fähre zurück ans Festland: ... und was machen wir, wenn am 3. Tag Wind & Seegang keine Rückfahrt nach Südwesthörn erlauben?

Nun, als Faltbootfahrer bietet es sich an, mit auflaufendem Wasser auf der Wattseite hoch an Rantum vorbei zum Siel „Kreuz Wehle“ (ca. 15 km) zu paddeln, dort auszusetzen und per Bootswagen zum knapp 2 km entfernt liegenden Bahnhof von Keitum so rollen. (s. auch Variante (1.1.f))

Allen anderen bietet sich nur an, 1 Tag zu warten, sofern eine Wetterbesserung in Aussicht steht, bzw. abzurechnen und mit der Fähre von Hörnum nach Wittdün (Amrum) und von dort weiter über Wyk auf Föhr nach Dagebüll zu fahren.. Südwesthörn können wir dann zu Fuß erreichen, um die Autos zu holen. (s. auch Variante (1.1.c))

Alternative 3 (Rund Sylt): Rømø (Hafen) – Wenningstedt – Hörnum – Rantumer Becken – (per Bootswagen nach Keitum) – List – Rømø (Hafen) (ca. 102 km)

Die Tourenalternative 3 sieht im Vergleich zu den Alternativen 1 und 2 eine tatsächliche Umrundung von Sylt vor. Je nach Wetterlage kann sie im Uhrzeigersinn oder andersherum erfolgen. Der Einfachheit halber starten wir die Tour vom Rømøer Hafen aus. Die Passage hinüber zum „Ellenbogen“, der Nord-Ost-Spitze Sylts, kann als „Zubringer“ angesehen werden. Ob die Umrundung in 3 oder 4 Tagen zu schaffen ist, hängt wohl wesentlich vom Wetter ab.

1. Tag: Rømø (Hafen) – Ellenbogen - Rantum (ca. 42 km)

Gestartet werden sollte vom Hafen in Rømø aus bei HW Rømø (≈ HW List = +2:49 h HW Helgoland)). Der „Zubringer“ zum Ellenbogen ist ca. 10 km lang. Das Gat zwischen Rømø und Sylt ist bei Hochwasser ca. 3 km breit. Bei einem 3-4er Wind aus West steht dort der Wind gegen den Strom und lässt die See aufsteilen. Wer dann nicht wirklich „seegangstüchtig“ ist, könnte bei der Querung hinüber zum „Ellenbogen“ Probleme bekommen. Es wäre daher bei solch einem westlichen Wind ratsam, schon 1 Std. vor HW Rømø (= +2 h HW Helgoland) den Hafen zu verlassen. Es strömt dann am Anfang noch etwas gegenan, dafür ist dann nachher im Gat die auslaufende Strömung und somit der Seegang (bei gegenan blasendem Wind) noch nicht so steil.

Bis zum Eingang des Gats sollte am Rand des Fahrwassers „Rømø Dyb“ gepaddelt werden. Bei Tonne „8“ könnte dann auf die Ostspitze des „Ellenbogen“ zugehalten werden. Zur Orientierung könnte die kurz davor verankerte Leucht-Tonne „15“ angepeilt werden. Es muss uns jedoch bewusst sein, dass wir zwischen dieser Tonne und „Ellenbogen“ auf Stromkabbung stoßen könnten. Wem das nicht behagt, lässt sich vom Strom Richtung West abtreiben und nähert sich erst beim Leuchtturm „List Ost“ dem Strand.

Kennung des Leuchtturms „List Ost“: „Iso.WRG.6s22m14-10M“

D.h. dass ein „Gleichtaktfeuer“ (Isophase) in 3 Farben (White/Red/Green) ausgestrahlt wird, (wobei die Lichtphase genauso lang ist wie die Dunkelphase und alle **6 Sekunden** wiederkehrt), und zwar von einem **22 m** hohen Turm, dessen weißes Licht **14** (See-)Meilen, dessen grünes Licht **10** (See-)Meilen und dessen rotes Licht 10-14 Seemeilen weit sichtbar ist. Der Seekarte ist dabei zu entnehmen, in welchem Sektor welche Lichtfarbe zu sehen ist.

Ab „Ellenbogen“ paddeln wir dann auf Strecken, die schon vorher hier in diesem Beitrag beschrieben wurden (s. Alternative 1, 1.+2.Tag): Ca. 5 km sind es bis zum Leuchtturm „List West“, ca. 14 km bis Wenningstedt und ca. 13 km bis Rantum (südliche Strandkorbgrönde).

2. Tag: Rantum – Hörnum Odde – „Kreuz Wehle“ (ca. 31 km)

Von Rantum bis „Hörnum Odde“ sind es noch ca. 13 km (s. Alternative 1, 2.Tag). Anschließend geht es die Wattseite im südlichen Watt von Sylt hoch vorbei an Hörnum und Rantum bis zum Siel „Kreuz Wehle“ (ca. 18 km) (s. Variante 1.1.f). Dort biwakieren wir und setzen am nächsten Tag unsere Fahrt im nördlichen Watt von Sylt fort.

3. Tag: „Kreuz Wehle“ – Bootswagentransport nach Keitum (3 km) – Ellenbogen - Rømø (Hafen) (ca. 29 km)

Zunächst rollen wir per Bootswagen über geteerte Wege und Straßen, über die Schienen der Eisenbahn (Westerland – Niebüll) durch Keitum ins Watt von Keitum (ca. 3 km). Wer eine Landkarte dabei hat, dem fällt die Orientierung weniger schwer! Wenn wir bei Hochwasser starten (≈ HW Munkmarsch), können wir ohne viel Umweg unmittelbar am Rande von Keitum einsetzen. Wem es gefällt, mit dem Bootswagen durch Keitum zu rollen, da er dann die vielen friesischen Häuser bewundern kann, sollte erst am Ende von Keitum wieder einsetzen, und zwar dort, wo eines der ältesten Friesenhäuser Sylts steht, welches bei einer der letzten großen Sturmfluten nasse „Füße“ bekam, da das Watt bis kurz vor dessen Hausdeich reicht. (s. auch Variante 1.1.f)

Auf dem Wasser paddeln wir dann an Munkmarsch vorbei entweder in 1-2 km Abstand zur Insel oder entlang des „Pandertief“ und der „Lister Ley“ hoch nach List und weiter zum „Ellenbogen“. (ca. 18-19 km) (s. Variante 2.1.a). Ja, und dann geht es auf dem „Zubringer“ (s. die Erläuterung zum 1. Tag) hinüber zur Tonne „8“ und entlang des Fahrwassers zum Hafen von Rømø (ca. 10 km).

*** * ***

Kurz-Infos

(a) Gewässercharakteristik:

Die Schwierigkeiten des Reviers werden von Wind, Tidenstrom, Untiefen und Dünung (Seeseite von Sylt) geprägt. Entlang der Seeseite westlich von Sylt kann bei aufländigem Wind (hier: westliche Winde) bzw. Dünung Brandung entstehen. Ab 3 Bft. Wind können daher die meisten Kanuten bei einer seeseitigen Umfahrung in Schwierigkeiten geraten. Dasselbe trifft zu, wenn aus westlicher Richtung Dünung einläuft. D.h. auch wenn es nicht windet, herrscht dann Brandungsgefahr, sei es, dass die Windsee vom Tag zuvor als Dünung einrollt bzw. dass ein Sturm im Osten von Schottland einen Seegang entstehen ließ, der als Dünung bis in diesen Bereich des Wattenmeeres vordringen kann.

Außerdem ist bei der Passage vom bzw. zum Festland im „Højer Dyb“ und Hörnumtief sowie im Bereich der Nordspitze („Ellenbogen“) und Südspitze („Hörnum Odde“) mit **Tiden-Strömung** zu rechnen (normalerweise bis zu max. 4,7 – 5,4 km/h). Bläst dann der Wind gegen die Strömung, ist mit besonders steiler, brechender See zu rechnen.

Ebenfalls ist zu beachten, dass die Gewässerbedingungen nicht über Tage konstant bleiben. D.h. es kann durchaus passieren, dass wir bei "Ententeichbedingungen" den Sprung hinüber nach Sylt schaffen, aber bei der Rückfahrt auf einen 5-6er Wind trifft. Wer solch einem Wetterwechsel nicht gewachsen ist, sollte lieber mit dem Fahrgastschiff von Hörnum aus über

Amrum, Föhr nach Dagebüll oder von List aus nach Rømø fahren, um dann von dort aus per Taxi die Autos zu holen, als sich und andere in Gefahr zu bringen.

Weiterhin ist in Höhe von List bzw. Hörnum auf die **Berufsschifffahrt** (in erster Linie Fahrgastschiffe) zu achten. Diese Schiffe sorgen nicht nur für höheren, teilweise brechenden Seegang, sondern auch für Stress, und zwar insbesondere dann, wenn wir wider „Guter Seemannschaft“ das Fahrwasser queren, obwohl sich ein Schiff auf Kollisionskurs mit uns befindet. Deshalb sollten wir nur dann eine das Fahrwasser queren, wenn keine Kollisionsgefahr besteht. Außerdem sollte die Querung im Pulk und im rechten Winkel zur Fahrwasserrichtung erfolgen. Siehe hierzu auch den folgenden Beitrag, der als Download auf der DKV-Homepage abrufbar ist:

„Fahrregeln & Signale aus der Sicht des Küstenkanuwanderns“
è www.kanu.de/nuke/downloads/Fahrregeln.pdf

Außerdem sollte uns bewusst sein, dass bei den beiden Touren vom bzw. zum Festland erst 4-5 Stunden nach dem Start die Möglichkeit zum Landgang besteht. Das setzt nicht nur genügend „Sitzfleisch“, sondern auch Ausdauer voraus. Insgesamt wird während der 3 Tage an die 100 km gepaddelt. Wer im Monat zuvor, weniger gepaddelt ist, sollte sich nicht wundern, wenn er an einem solchen Sylt-Wochenende an die Grenzen seiner Kondition stößt und folglich die anderen Mitpaddlern daran hindert, so wie geplant voranzukommen.

Schließlich sollten wir uns nur dann in dieses Revier wagen, wenn Mannschaft & Boot **seetüchtig** sind. Siehe hierzu auch die folgenden Beiträge, die als Download auf der DKV-Homepage abrufbar sind:

„Seetüchtigkeit – Ein Muss beim Küstenkanuwandern“
è www.kanu.de/nuke/downloads/Seetuechtigkeit.pdf
„Seekajak-Kauf: 10 praktische Hinweise“
è www.kanu.de/nuke/downloads/Seekajakkauf-Hinweise.pdf
„Seetüchtige Ausrüstungsgegenstände – 10 praktische Tipps“
è www.kanu.de/nuke/downloads/Ausruestungsgegenstaende.pdf

(b) **Gewässerbedingungen (Salzwasserschwierigkeitsgrad (SSG)):**

Ob wir gen Sylt starten und ob wir es wagen, entlang der Seeseite zu paddeln, hängt vom **Können** und der **Ausrüstung** der Kanutinnen und Kanuten ab, aber auch von den zu erwartenden **Gewässerschwierigkeiten**. Wenn wir nur mit dem Wind zu kämpfen haben, nicht aber mit weiteren Schwierigkeiten (z.B. Stromkablung, Wind-gegen-Strom-Verhältnisse Brandung, Grundseen), so dürften wir gemäß der **Faustformel** (SSG = Windstärke Bft. ./ . 2) bis:

- 3 Bft. Wind mit "unschwierigen" Gewässerbedingungen (Salzwasserschwierigkeitsgrad I),
- 4 Bft. Wind mit "mäßig schwierigen" Gewässerbedingungen (SSG II),
- 5 Bft. Wind mit "schwierigen" Gewässerbedingungen (SSG III),
- 6 Bft. Wind mit "sehr schwierigen" Gewässerbedingungen (SSG IV),
- 7 Bft. Wind mit "äußerst schwierigen" Gewässerbedingungen (SSG V) rechnen
- und ab 8 Bft. Wind an die allgemeine Befahrbarkeitsgrenze (SSG VI) stoßen.

Werden wir jedoch – was sehr wahrscheinlich ist - unterwegs mit weiteren Schwierigkeiten konfrontiert, so ist der Schwierigkeitsgrad entsprechend zu erhöhen, z.B. bei

- Brandung bzw. Grundseen um +1 bis +5 Grad (seeseitig zu erwarten);
- Wind gegen Strom: + 1 Grad (in den großen Prielen und Tiefs zu erwarten);
- Strom über Untiefen: + 1 Grad (in den großen Prielen und Tiefs zu erwarten);;

- langer Windweg (Fetch), lange Wirkdauer: + 1 Grad (seeseitig zu erwarten);
- Nebel: + 1 Grad (überall zu erwarten);
- Luft-/Wassertemperaturen unter +5°C: + 1 Grad (zwischen Mitte Okt. und Mitte April zu erwarten);
- dichter Schiffsverkehr: + 1 Grad (nicht um Sylt herum zu erwarten);
- Gewitter: + 5 Grad (je nach Wetterlage überall zu erwarten);
- Seeuntüchtiges Kajak, fehlende Kameradenhilfe bzw. unsichere Rolle (sofern sicheres Land nicht unmittelbar nach einer Kentrung betreten werden kann): + 5 Grad (bei „Flusspaddlern“ zu erwarten).

Lediglich bei ablandigen Wind ist mit einer Verminderung des Schwierigkeitsgrads zu rechnen, aber nur dann, wenn wir dicht entlang des windgeschützten Strandes paddeln.

Siehe hierzu auch den folgenden Beitrag, der als Download auf der DKV-Homepage abrufbar ist:

„Gewässerschwierigkeiten (Küste) – 3 Berechnungs-Varianten“
è www.kanu.de/nuke/downloads/SSG.pdf

Übrigens, jene Küstenkanuwanderinnen und -wanderer, die über keine Brandungserfahrungen verfügen, sollten sich nur Touren bis zu einem Schwierigkeitsgrad von SSG=II zutrauen, d.h. nur bis 4 Bft. Wind aufs Meer hinaus paddeln und alles dran setzen, nicht in Bereiche hinein zu paddeln, wo sie auf weitere Schwierigkeiten stoßen könnten.

(c) Navigationstüchtigkeit:

Sie setzt voraus, dass:

- wir über ein **Kartendeck** verfügen, auf dem die Seekarte brandungs- und windsicher gelagert werden kann.
Wer hier mit nur einem Kartenhaltegummi arbeitet (statt möglichst mit 3 Gummis), bzw. wer das Kartendeck zu einem Gepäckdeck missbraucht, bzw. wer hier über eine zu große Sitzluke verfügt, sodass die Seekarte viel zu weit vor einem vorne auf dem Oberdeck lagert, der wird wohl Probleme beim Ablesen der Seekarte bekommen, außer es ist ihm gelungen, seine Seekarte vor sich auf der Spritzdecke so zu platzieren, dass die Befestigung der Seekarte einem nach einer Kenterung nicht beim Unter-Wasser-Ausstieg behindert!
- wir auf dem Kartendeck eine **aktuelle Seekarte** liegen haben.
Wer hier etwa mit einer älteren Seekarte bzw. gar mit einer Straßenkarte arbeitet, könnte Orientierungsprobleme bekommen!
- wir die Seekarte **präpariert** haben, indem die Breiten-/Längengrade, aber auch die Seezeichen, an denen wir vorbei fahren wollen, deutlich markieren (in dem wir z.B. mit Kugelschreiber die Bezeichnungen etwas größer eintragen, damit wir die Buchstaben bzw. Zahlen der Tonnen bei Seegang bzw. Wasserspritzer schneller erkennen können).
- wir die Seekarte so **wasserdicht verpackt** haben, dass wir trotz Wassertropfen jeden Teil der Seekarte erkennen können, ohne dass uns z.B. Falten oder beschlagene Innenteile der Kartenhülle die Sicht auf die Seekarte nehmen können.
Wer - statt eine wasserdichte Kartentasche zu verwenden - die benötigten Ausschnitte der Seekarte im DIN A3-Format farbfotokopiert und einlamiert, dürfte diesbezüglich keine Probleme beim Ablesen der Seekarte bekommen!
- wir in der Lage sind, unterwegs im brechenden Seegang den Kompass zu abzulesen und die Seekarte auch zu **lesen**.
Wer das nur kann, wenn er das Paddeln einstellt, um die Seekarte bzw. den Kompass in die Hände zu nehmen, wird wohl bei Seegang auf die Navigationsarbeit verzichten müssen.

- wir imstande sind, **mit Hilfe der Seekarte und der Beobachtung des Seegangs** abzuschätzen, wo auf Grund der Lage der Untiefen Bereiche und Durchlässe sich befinden (könnten), wo es weniger stark bzw. gar nicht brandet.

Siehe hierzu auch den folgenden Beitrag, der als Download auf der DKV-Homepage abrufbar ist:

"Navigationstüchtigkeit. Anforderungen aus der Sicht des Küstenkanuwanderns"

è www.kanu.de/nuke/downloads/Navigationstuechtigkeit.pdf

(d) Fahrtenzeitpunkt & -raum:

Wann es in die Kajaks geht und wie lange wir auf dem Wasser bleiben, wird im Wesentlichen von der Tidenströmung bestimmt. Alle Touren hier werden so geplant, dass i.d.R. **mit der Tide bzw. bei Stauwasser** gepaddelt wird; d.h:

- vom Festland direkt hinüber zur Süd- oder Nordspitze von Sylt geht es frühestens bei **Hochwasser (Stauwasser)** bzw. etwas später mit **ablaufendem** Wasser,
- auf der Seeseite von Sylt geht es möglichst mit dem Strom (die Stromrichtung kann dem Stromatlas entnommen werden), obwohl dies nicht ganz so wichtig ist, denn erstens strömt es dort mit maximal 1,1 – 1,8 km/h und zweitens nimmt diese Stromgeschwindigkeit noch ab, je näher wir am Strand entlang paddeln;
- zum Festland zurück geht es frühestens bei **Niedrigwasser (Stauwasser)** bzw. etwas später mit **auflaufendem** Wasser.

Natürlich, wir können auch gegen den Tidenstrom paddeln, wie wir ja auch Flüsse und Bäche gegen den Strom hoch paddeln können. Wer das im Wattenbereich der deutschen Nordsee wirklich vor hat, sollte sich aber zuvor mal die Passage auf dem Stromatlas anschauen und überprüfen, mit welcher Stromgeschwindigkeit gegenan er unterwegs zu rechnen hat. Außerdem sollte er dann - wenn schon, denn schon - nicht mitten im Gatt bzw. im Fahrwasser/Priel oder draußen, weit ab vom Land gegenan paddeln, sondern die Nähe zur Wattkante bzw. zum Strand suchen. Wird er dann dabei noch von einem kräftigen **achterlichen Wind** unterstützt, hat er wohl gegen eine steile, brechende See anzukämpfen, ansonsten aber hat er durchaus eine Chance, voran zu kommen.

(e) Zelten:

Das „Nationalparkgesetz“ von Schleswig-Holstein verbietet im Nationalparkgebiet (Inseln und Halligen sind ausgeschlossen) generell das Zelten und das „Lagern“ (und somit auch das Biwakieren) (§5 Absatz 1 Punkt 4 NPG).

Das „Landesnaturenschutzgesetz“ von Schleswig-Holstein) verbietet weiterhin auf dem Meeresstrand, in Küstendünen oder auf Strandwällen zu zelten (§34 Abs. 1 LNatSchG)). §36 Abs. 2 schränkt das jedoch insofern wieder ein, dass „nicht motorisierte Wanderer abseits von Zelt- und Campingplätzen einmal in Zelten übernachten (dürfen), wenn sie privatrechtlich dazu befugt sind und keine besonderen Schutzvorschriften entgegenstehen.“

In Dänemark ist wildes Zelten grundsätzlich nicht erlaubt. Das Schlafen in einem Schlafsack am Strand ohne weiteren Wetterschutz soll jedoch legal sein.(?)

Wer in kleinen Gruppen auftaucht und die „1-Std.-Regelung“ beachtet, d.h.

- 1 Std. vor Sonnenuntergang das Lager aufbaut und:
- 1 Std. nach Sonnenaufgang wieder abbaut!,

der dürfte wohl kaum auffallen und die wenigsten Probleme bekommen.

Starten wir von Højer Sluse aus können die Autos am Parkplatz hinter dem neuen Deich geparkt werden. Sollte es wegen der frühen Startzeit nötig sein, zuvor irgendwo zu lagern, empfiehlt es sich, das am Parkplatz vor dem alten Deich (ca. 1 km landeinwärts) zu tun.

Starten wir von Südwesthörn aus, können die Autos am Sielhaus hinter dem Deich abgestellt werden. Zum Lagern bot sich die Wiese an der Einsatzstelle vor dem Deich an. Derzeit (2006) wird jedoch der Deich erhöht, sodass vor lauter Erdaushub kaum noch Wiese zu finden ist.

Auf Sylt selber bieten sich lediglich drei Zeltplätze an:

- Camping Wenningstedt (ca. 300 m vom Strand entfernt, jedoch liegt dazwischen das recht hohe „Rote Kliff“),
- Dünen-Campingplatz Westerland (ca. 200 m vom Strand entfernt in einem Düental),
- Campingplatz Hörnum (ca. 70 m vom Strand entfernter Dünenplatz).

Bei allen Zeltplätzen ist es jedoch äußerst beschwerlich, die Seekajaks vom Strand mit auf den Campingplatz zu schleppen, sodass uns Küstenkanuwanderinnen und –wanderern nichts anders übrig bleibt, als unauffällig am Strand zu biwakieren, möglichst nahe der Strandkorngrenze, sodass wir die Sanitäranlagen (manchmal mit Strandduschen) und Müllkörbe nutzen können, ohne die Natur allzu sehr zu stören.

(f) Nationalpark-Befahrens-/Betretungsregelungen:

Wer nach einer aktuellen Seekarte navigiert und immer dem Fahrwasser entlang paddelt, dürfte keine Probleme mit dem Naturschutz bekommen. Auf der Seekarte sind besondere Schutzgebiete, die - teilweise nur für einen vorgegebenen Zeitraum - nicht befahren werden dürfen, aufgeführt, und zwar "**Robbenschutzgebiete**" (**RSG**) und "**Vogelschutzgebiete**" (**VSG**). Außerdem können wir der Seekarte die Grenzen der "**Ruhezone**" (**Zone I**) entnehmen, die gemäß §4 Abs.1 der "*Verordnung über das Befahren der Bundeswasserstraßen in Nationalparks im Bereich der Nordsee*" (NPNordSBefV) nur in der Zeit von 3 Std. vor HW (= Hochwasser) bis 3 Std. nach HW befahren werden dürfen (sog. "**3-Std.-Regelung**"), d.h. während der Zeit 3 Std. vor NW (= Niedrigwasser) bis 3 Std. nach NW darf in der "Zone I" genauso wenig gepaddelt werden, wie in "RSG/VSG"-Bereichen. Es gibt jedoch eine Ausnahme: Führen **Fahrwasser** durch diese Gebiete, so darf auf diesen gepaddelt werden, und zwar auch dann, wenn diese durch die "Zone I" bzw. durch RSG/VSG-Bereiche führen.

Siehe hierzu auch den folgenden Beitrag, der als Download auf der DKV-Homepage abrufbar ist:

"Regelungen zum Befahren & Betreten – Nordsee / Wattenmeer (NL/D/DK)

è www.kanu.de/nuke/downloads/Befahren&Betreten-Nordsee.pdf

Weitere Links:

Nationalparkamt Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer:

è www.wattenmeer-nationalpark.de

Befahrensverordnung Nordsee (1995):

è www.nationalpark-hamburgisches-wattenmeer.de/8archiv/images/docs/Bef.reg.Watt

(g) „Trittsteine“:

Trittsteine sind Pausen-/Rastplätze, die beim Küstenkanuwandern – häufig schon seit Jahrzehnten – genutzt werden, um sich zu regenerieren bzw. um den Tidenwechsel abzuwarten.

Im Sylter Revier sind jedoch keine solchen „Trittsteine“ eingerichtet worden, da das Anlanden und Betreten der gesamten Seeseite (inkl. der Nord- und Südspitzen) von Sylt erlaubt ist.

(h) Gezeiten- & Stromangaben: (Bezug: z.B. è www.hansenautic.de)

- Tidenkalender: BSH (Hrsg.), Gezeitenkalender. Hoch- und Niedrigwasserzeiten für die Deutsche Bucht und deren Flussgebiete (jährlich neu), hrsg. von BSH; siehe auch als 3-Tage-Übersicht:
è www.bsh.de/de/Meeresdaten/Vorhersagen/Gezeiten/index.jsp
- Stromatlas: Der Küstennahe Gezeitenstrom in der Deutschen Bucht, 2002, hrsg. von BSH; siehe auch als 2-Tage-Übersicht:
è www.bsh.de/de/Meeresdaten/Vorhersagen/Stroemungen/index.jsp

(i) Kartenmaterial: (Bezug: z.B. è www.hansenautic.de)

- Sportbootkartensatz Nr. 3013 (Nordfriesische Inseln) (1:50.000);
oder:
- Seekarte Nr. D 107 und D 108 (1:50.000);

Hinweis: Am besten machen wir uns von den Originalkarten DIN A3-Farbfotokopien von den in Frage kommenden Routen, tragen dann per Kugelschreiber Datum & Maßstab sowie – etwas deutlicher - die Kennzeichnung der relevanten Tonnen ein und lassen jeweils zwei Blätter einlaminiert. Das hat den Vorteil, dass die Karten auf See leichter ablesbar sind als in einer Kartenhülle. Außerdem werden die Originalkarten geschont.

(j) Seewetterbericht:

- NDR 4 (702 kHz): 00.05 + 08.30 + 22.05 Uhr;
- Deutschland Funk-/Radio (1.269 bzw. 177 o. 6.005 o. 6.190 kHz): 01.05 + 06.40 +11.05 o 21.05 Uhr; oder per Telefon: Tel. 01803-2546088 (neu ab: ca. 10+21 Uhr)
- Deutsche Welle (6.075 o. 9.545 kHz): 13.55 Uhr;
- Wetteronline-Dienst per Internet: www.seewetter.de
- Wetterwelt-Dienst per SMS (z.B. 30 SMS Abrufe pro Jahr 20,- Euro): Anmeldung über www.wetterwelt.de bzw. per Telefon (Mo.-Fr. 12.00-15.00 Uhr): 0431-560 66 68
- Deutscher Wetterdienst (DWD): Tel. 069-8056-2551

Siehe auch die Übersicht über verschiedene Radio-/UKW-Sprechfunkfrequenzen, Telefonnummern und Internet-Adressen, die als Download auf der DKV-Homepage abrufbar ist:

„See-Wetterbericht (D)“

è www.kanu.de/nuke/downloads/Seewetterberichte-D.pdf

(k) Literatur: (Bezug: z.B. è www.hansenautic.de)

- J.Werner, Törnführer Nordseeküste 2 (Elbe bis Sylt) (3.Aufl.);
- DSV, Revierführer Nordsee (1997);
- R.Pott, Farbatlas Nordseeküste und Nordseeinseln. Ausgewählte Beispiele aus der südlichen Nordsee (Borkum - Sylt) aus geobotanischer Sicht, 1995;
- R.Hanewald, Deutschlands Nordseeinseln, 1994.

(l) Links:

- Text zum Küstenkanuwandern auf der DKV-Homepage:
è www.kanu.de/kueste/

- Aktuelle Infos zum Küstenkanuwandern (hrsg. von U.Beier & U.Ewald):
è www.kuestenkanuwandern.de/aktuell.html
- DKV-Online-Bibliothek: Küstenkanuwandern (Touren)
è www.kanu.de/nuke/downloads/Online-Kuestenliteratur-Touren.pdf
- Tourenbericht: Rund Sylt (ca. 90 km in 3 Tagen)
è www.kanu.de/nuke/downloads/Tourenbericht-Rund-Sylt.pdf

(m) Ausbildungsangebote:

Für jene, die sich nicht sicher fühlen, aufs Meer hinaus zu paddeln, bietet der DKV über seine Landes-Kanu-Verbände und lokalen Vereine Touren & Kurse an. Um was für Veranstaltungen es sich hierbei handelt, kann den jährlich neu herausgegebenen beiden DKV-Programm-Heften entnommen werden:

- DKV-Sportprogramm (ca. 170 S.)
- DKV-Bildungsprogramm (ca. 130 S.)

Die dort enthaltenen Daten können auch auf der DKV-Homepage abgerufen werden:

- www.kanu.de > „Termin-Datenbank“

Übrigens, all jene DKV-Veranstaltungen, die nur das Küstenkanuwandern betreffen, sind auf der Homepage des Hamburger Kanu-Verband e.V. aufgeführt:

- www.hamburger-kanu-verband.de/termineall.php?show=7

*** * ***

Anlage: Tourenplanungstabelle Rund Sylt (30.6.-2.7.06)

Das Muster einer tabellarisch geführten Tourenplanung ist auf der folgenden Seite dargestellt. Eine solche Tabelle dient zum einen der schnellen Übersicht während der Tour (natürlich nur dann, wenn sie auf Deck mitgeführt wird. Zum anderen erleichtert es die Planung vor der Tour und ermöglicht so, rechtzeitig zu erkennen, ob die geplante Tour überhaupt so realisiert werden kann.

Eine solch übersichtliche Tourenplanungstabelle brauchen wir eigentlich nur bei Tidengewässern zu erstellen und das auch nur, wenn wir selber noch nicht so den Überblick haben bzw. wenn in der Gruppe Kanutinnen bzw. Kanuten sind, denen es noch etwas an Erfahrung mangelt. Dem „Experten“ selber genügt es eigentlich zu wissen, wann am Startort bzw. am Zielort Hochwasser ist, wie lang die zu paddelnden Passagen sind und wie die Windprognose für die Zeit der Tour ist!

Tourenplanungs-Tabelle: „Rund“ Sylt (2 Alternativen)
Anreise: Donnerstag, 29.6.06 nach Südwesthörn
Beginn: Freitag, 30.6.06, ca. 6.15 Südwesthörn; Ende: Sonntag, 2.7.06, ca. 8.15 Höjer
Spring- bzw. Nippzeit: Mittzeit 29.6.-2.7.06
Mittleres Hochwasser (MHW) / Tidenhub (MTH): Südwesthörn 2,8m/3,0m; List 1,9m/1,8m; Amrum Odde 2,2m/2,1m
Hochwasserzeit (HWZ) / Niedrigwasserzeit (NWZ): 30.6.: HWZ/NWZ Helgoland = 3.41+15.51 / 10.09+22.44 1.7.: HWZ/NWZ Helgoland = 4.17+16.26 / 10.43+23.18 # 2.7.: HWZ/NWZ Helgoland: 4.54+17.03 / 11.19+23.54
Korrekturzeit (HW/NW): Höjer = +3:00/?h; List/West = +2:01/1:37h; Westerland = +0:56/1:06h; Hörnum/West = +0:45/0:54h; Hörnum-Hafen = +2:17/1:34h; Südwesthörn = +2:31/?h; Amrum O. = +1:10/1:16h; Amrum-Hafen = +1:31/1:26h; Dagebüll = +2:20/2:15h; Langeness Hill. = +1:32/1:33h; Schlüttsiel = +2:03/2:12h; Hooge-Anleger = +1:34/1:33h;
Sonnenaufgang (SA) /-untergang (SU): 30.6.06 = SA 4:57 / SU 22:00; 2.7.06 = SA 4:59 Uhr
Windprognose: 30.6. = O3/SO1-2/NO2; 01.07. = O3-4/O2/NO2-3; 2.7. = 02-3 (è www.seewetter.de)
wichtige Hinweise: Zelte werden erst 1 Std. vor SU aufgebaut
Anforderungen: z.B. <input checked="" type="checkbox"/> Seetüchtig <input checked="" type="checkbox"/> Brandungserfahrung <input checked="" type="checkbox"/> 5-6 Bft.-Winderfahrungen <input checked="" type="checkbox"/> Eskimotiererefahrungen
wichtige Ausrüstung: z.B. <input checked="" type="checkbox"/> seegangs-, kenter- navigationstüchtiges Kajak <input checked="" type="checkbox"/> Bootswagen mit großen, breiten Rädern <input checked="" type="checkbox"/> Verpflegung & Trinken für die gesamte Tour <input checked="" type="checkbox"/> Nicosignal am Körper <input type="checkbox"/> Schlepplaine <input checked="" type="checkbox"/> wasserdichte Taschenlampe <input checked="" type="checkbox"/> Cyalume-Knicklicht <input checked="" type="checkbox"/> Tesa-Band <input checked="" type="checkbox"/> Seekarte <input checked="" type="checkbox"/> Kompass <input checked="" type="checkbox"/> zumindest: Handlenzpumpe <input checked="" type="checkbox"/> doppelte Abschottung <input checked="" type="checkbox"/> Rettungshalteleinen <input type="checkbox"/> Trockenanzug bzw. Neo <input checked="" type="checkbox"/> Neoprenkopfhaube <input type="checkbox"/> zumindest: Paddelpfötchen <input checked="" type="checkbox"/> Schwimmweste/Rettungsweste <input checked="" type="checkbox"/> Sandheringe <input checked="" type="checkbox"/> Trinkwasser von zu Hause mitbringen

Datum	von è nach	km	Std.	Startzeit è Ankunftszeit	HWZ	NWZ	Bemerkungen
30.6.-2.7.06: Alternative Südwesthörn – Hörnum – Seeseite Sylt – Höjer (bei südlichen Winden)							
30.6.	Südwesthörn			6.15	6.12		Spät.Start: 7:11 Uhr
	è Hörnum (Hafen)	25	5	è 11.15		11.43	Weststrom: bis 12.21
	Hörnum (Hafen)			13.00		11.43	Nordstrom: ab 15.51(+2)
	è ca. Rantum (Seeseite)	15	3	è 16.00+0:30			Südstrom: ab 21.51
	è Westerland (Südende)	05	1	è 18.00			
1.7.	Rantum (Seeseite)			9.00			Nordstrom: ab 2:17 (nicht sehr ausgeprägt!!)
	è Sylt (Nord)	25	5	è 14.00+1:30			Oststrom: 12.36-18.56
	Sylt (Nord)	05	1	16.00	18.27		Weststrom: 19.26-01.24
	è Römö (Südwest)	05	1	è 17.00	18.30		
2.7.	Römö (Südwest)			4.45		01.00	SA 4.59 Uhr
	è Höjer (Sluse)	17	3:24	è 8.15	8.00		= HW Munkmarsch
30.6.-2.7.06: Alternative Höjer – Sylt (Nord) – Wenningstedt – Hörnum – Südwesthörn (N-Winde)							
30.6.	Höjer (Sluse)			6.45	6.41		= HW Helgoland + 3h
	è Sylt (West)	22	4:24	è 11.09+0:15		11.46	Weststrom: 6.41-12.23
	Sylt (West)			12.30			
	è Wenningstedt (nördl. Strandkorbgrenze)	14	2:48	è 15.18+0:30	16.47		Nordstrom: 12.23-19.51 (nicht sehr ausgeprägt!!)
1.7.	Wenningstedt			9.00	5.13		
	è Sylt (Hörnum Odde)	24	5:48	è 14.48+1:30			Südstrom: 9.17-16.26
	è Hörnum (Hafen)	2	0:24	è 17.30	18.43		
Variante	Hörnum (Odde)			18.00			Oststrom: 12.56-18.56
	è Amrum (Odde)	5	1:00	è 19.00	17.36		18.30 = max. 1,8 km/h
	è Föhr (West))	4	1:00	è 20.00	17.36		
2.7.	Hörnum (Hafen)			4.30 (13.30)			SA = 4.59 Uhr
	è Südwesthörn	25	5	è 6.30+0:30 (18.30+0:30)	07.25 19.34		Oststrom: 01.24-06.54 Oststrom: 13.33-19.03

1 sm = 1,852 km / 0,5 cm/s = 1 kn = 1,852 km/h www.kanu.de/nuke/downloads/Tourenplanungstabelle.pdf