

Deutsche Nordsee

Tourenbericht: Rund Sylt

(ca. 90 km in 3 Tagen)

Text: Udo Beier, DKV-Referent für Küstenkanuwandern (6/95)
Bezug: www.kanu.de/nuke/downloads/Tourenbericht-Rund-Sylt.pdf

„Brecher Nr. 7“ Paddeln nach Fahrplan Ahoi, wir stechen in See <ul style="list-style-type: none">• 1. Tag: Zum Aufwärmen• 2. Tag: Zum Abkühlen• 3. Tag: Zum Erholen Kurz Infos
--

Der Himmel war wolkenverhangen und prophezeite nichts Gutes. Der Wind blies seit Stunden mit 5-6 Bft. aus Süd-West. Die Möwen segelten im Hangwind der Dünen. Die See brandete und die Brecher schäumten, wie wir es von Sylt gewohnt sind und auch erwarten. Der Strand war menschenleer. Nur ab und an sahen wir einen Surfer sein Segel in den Brechern wetzen. (Kitesurfer ließen sich noch nicht blicken, den die gab es damals noch nicht.) Es schien überhaupt nichts los zu sein, wenn da nicht wir, zwei handvoll Küstenkanuwanderer, entlang gepaddelt wären. Wir wirkten – sofern wir überhaupt zwischen den Wellen ausgemacht werden konnten – sicherlich etwas verloren und hilflos, wie wir da in unseren Seekajaks inmitten der Brandungszone gegen Wind, Wellen und Strömung ankämpften.

„Brecher Nr. 7“

Die Brecher hatten mich bislang verschont, obwohl sie es des Öfteren versuchten, mich umzuschmeißen oder an den Strand zu spülen. Seit über 4 Stunden fuhr ich nonstop kurz hinter der ersten Brandungszone. Das ist genügend Zeit, um das Gehabe der Brandung zu studieren: In der Tat, jede siebte Welle ist wirklich etwas höher als die anderen, aber auch jeder siebte Brecher baut sich gewaltiger auf, als seine sechs Vorgänger. Er schlägt wohl ebenfalls Schaum, ist aber längst kein Schaumschläger mehr. Dennoch schaffte ich es immer wieder irgendwie, stets Abstand von dem berüchtigten „Brecher Nr. 7“ zu halten. Aber dann war es soweit. Einem Seehund gleich tauchte er plötzlich vor mir auf. Es bestand kein Zweifel, ich war's, der auf die Probe gestellt werden sollte. Sekunden vorher noch sah ich ihn getarnt als eine graue Wand. Ich versprach mir eine Fahrstuhlfahrt mit Rundblick auf die Kameraden. Doch dann wechselte er schlagartig die Farbe, ging von grau in schwarz und dann in weiß über. Statt still zu wogen, fing er an zu rauschen. Die Fahrstuhlfahrt konnte ich vergessen. Duschen & Baden und das in einem Waschgang waren angesagt. Ich hatte gerade noch Zeit, mich Richtung Kaventsmann zu schmeißen, da erreichte er mich auch schon, diese Lawine aus Wasser, und begrub mich samt Seekajak in seinem Gemisch aus Luft & Salzwasser. Dann riss er mich mit, zunächst seitwärts, dann auf rückwärts drehend. Mein Seekajak fing an zu surfen, erst gerade, dann zur anderen Seite ausbrechend. Schließlich gab er es aber auf und ließ mich hinter sich. Als der Spuk vorbei war, sah ich wieder vor, statt hinter mir über den Schaumkämmen die Hochhäuser von WESTERLAND, wie sie mir aus der Ferne zuwinkten. Ja, das ist Küstenkanuwandern „live“.

Paddeln nach „Fahrplan“

Wer Sylt umrunden will, der muss als erstes in den aktuellen „Tidenkalender“, dem „Fahrplan“ fürs Küstenkanuwandern, schauen und prüfen, an welchem Wochenende das über-

haupt möglich ist. Dann hat er sich um einen Urlaubstag zu kümmern; denn für die knapp 90 km Fahrstrecke benötigen wir schon, wenn wir uns nicht quälen wollen, 3 Tage. Außerdem müssen die Kameradinnen und Kameraden gefunden werden, die ebenfalls noch Urlaub für solch eine Tour opfern können, dürfen und wollen; denn allein sollten wir hier nicht unterwegs sein.

Steht der Zeitraum und die Gruppenzusammensetzung fest, müssen wir uns die aktuellen Seekarten besorgen und an die Feinplanung machen, wohl wissend, dass der Pflichtabruf des Seewetterberichts am Tag vor dem Start alle Planungen über den „Deich“ spülen kann.

Bei der Festlegung der Route sollte uns klar sein, dass eine echte Umrundung von Sylt nicht mehr möglich ist. Befahrungsverbote in der Zone 1 (hier: Vogelschutzgebiet, welches nicht in der Zeit vom 1.4.-1.10. befahren werden darf) des „Nationalparks Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer“ und Betretungsverbote des nur der Eisenbahn vorbehaltenen „Hindenburgdamms“ stehen dem entgegen. Per Seekajak können nur noch drei Seiten des viereckigen „Rund“-Kurses befahren werden. Die östliche Seite ist im Pkw oder per Fahrrad zurückzulegen, außer wir sind bereit, eine ca. 6 km lange Passage im Osten von Sylt (RANTUMBECKEN – KEITUM - MUNKMARSCH) per Bootswagen zu überwinden.

Am besten paddeln wir von der Seeschleuse des dänischen Flusses VIDAA aus los. Sie fließt westlich der dänischen Stadt HØJER ins Wattenmeer. Gestartet werden sollte, wenn Hochwasser (HW) an der Seeschleuse von HØJER ist (\approx HW MUNKMARSCH = HW HELGOLAND + 2:57 h). Liegt die HW-Zeit nach 14 Uhr, wird es übrigens knapp, das erste Etappenziel zu erreichen, nämlich das ca. 36 km ferne WENNINGSTEDT, welches sich ein paar Kilometer nördlich von WESTERLAND hinter dem „Roten Kliff“ versteckt hält.

WENNINGSTEDT ist ein strategisch wichtiger Platz, und zwar nicht nur deshalb, weil wir wieder erst 10 km südlicher ungestört lagern können. Verschlechtert sich nämlich am zweiten Tag die Wetterlage, haben wir von hier aus die Möglichkeit, per Bootswagen:

1. zum Anleger bei MUNKMARSCH (5 km im Osten von WENNINGSTEDT) zu wandern, um dann von dort aus die ca. 23 km zurück zum Startort zu paddeln, bzw.
2. die 4 km zum Bahnhof von WESTERLAND zu ziehen, um von dort aus per Zug zurück ans Festland zu gelangen, bzw.
3. hinunter zum ca. 22 km entfernten, an der Südspitze von Sylt gelegenen Hafen von HÖRNUM zu karren, um von dort auf bessere Wetterverhältnisse für den dritten Tag zu hoffen. (Übrigens, tritt keine Wetterbesserung ein, empfiehlt es sich, per Dampfer von HÖRNUM über WITTDÜN/Amrum und WYK auf Föhr nach DAGEBÜLL zu schippern, um dann von dort aus per Taxi die Autos zu holen!)

Ist das Wetter in Ordnung, d.h. der Seegang an der Brandungsseite von Sylt erträglich, wird natürlich die ca. 26 km lange Strecke bis HÖNRUM per Seekajak zurückgelegt.

Am letzten Tag geht es dann wieder Richtung Ost zurück zum schleswig-holsteinischen Festland. Wir erreichen es am schnellsten, wenn der ca. 26 km von HÖRNUM entfernt gelegene „Hafen“ (Sielanlage am Deich) der nordfriesischen Häuseransammlung SÜDWESTHÖRN angepeilt wird. Von HÖRNUM aus können wir dort nur mit „auflaufendem Wasser“ hinkommen. So um Hochwasser sollte SÜDWESTHÖRN erreicht sein. Ab dann läuft nämlich das Wasser wieder ab und das Watt vor dem Siel fällt kilometerweit trocken, zum Zeitpunkt des Niedrigwassers (NW) sogar bis hinüber zur Insel Föhr.

Übrigens, die Autos lassen wir am besten am Parkplatz des Startorts stehen und holen sie am Ende der Tour per Taxi (vorher Tel.-Nr. besorgen bei der Gaststätte am Startort am VIDAA-Siel) (ca. 28 km) zurück.

Ahoi, wir stechen in See

1. Tag: Zum Aufwärmen

Die Zeit war im doppelten Sinn knapp. Zum einen waren wir alle erst am Starttag angereist und zum anderen wollten wir am Ende der Tagesetappe noch vor „Küchenschluss“ eine gebratene Scholle essen, und zwar im „Kliffkieker“ von WENNINGSTEDT. Die Seekajaks (8 Einer, 1 Zweier) wurden direkt am Parkplatz neben der Seeschleuse von HØJER gepackt, auf den Bootswagen gelegt und über den Deich ans Wasser transportiert. Mit etwas Verspätung ging es auf das noch strömungslose Wasser.

LIST und die ca. 18 km entfernte Nordspitze von Sylt lag deutlich vor uns. Gepaddelt sind wir aber zunächst immer den Seezeichen entlang. Wer nämlich allzu früh über den dänischen „JORDSAND“ abkürzen will, wird u.U. mit extremem Flachwasser bestraft. Außerdem wollten wir die „Zone 1“ des Nationalparks links liegen lassen. Wenn auch dieser Teil des Wattenmeeres „ROBBENSÄNDE“ genannt wird, war – wie üblich bei Hochwasser – nichts, wirklich überhaupt nichts zu sehen. Zumindest die Wasseroberfläche glich einer Wasserwüste.

Als wir die „Tonne 10“ nahe der Südwestspitze der Wattfläche „KNÆKKET“ passierten, lagen wir voll in der Strömung. 3 km/h soll sie hier betragen und sich noch auf über 4 km/h steigern. Auch wenn wir gerne paddeln, wollten wir doch diese flotte Passage möglichst effizient nutzen, d.h. schnell hinter uns bringen.

Nachdem wir nahe der „Tonne 15“ den Gezeitenstrom der Sylter Nordostspitze („Ellenbogen“) mit seinen planschenden Strömungswellen auskostet hatten und froh waren, dass kein 5er Wind aus W diese Wellen zusammenpresst und soweit in die Höhe streckt, dass wir meinen könnten, ihre Spitzen seien mit Schnee bedeckt, paddelten wir von der Strömung getragen im ICE-Tempo nonstop bis zur Seeseite weiter. Kurz bevor es anfang zu „branden“, gingen wir nach 22 km Paddelerei an Land. Von dort aus konnten wir die in der Tat „mörderischen“ (!) Bühnenreste aus Eisen, die parallel zum Strand verlaufen, inspizieren. Wer hier – direkt am nördlichsten Punkt des Weststrandes (in Höhe Leuchtturm „List West“ – durch die Brandung ans Ufer paddelt, kann den Rest der Strecke zu Fuß zurücklegen, sofern er dazu noch fähig ist. Also: lieber etwas früher anlanden bzw. – je nach Wetter – einen großen Bogen seewärts paddeln, als sich von der Tidenströmung, dem Wind oder der Brandung in diese verrostete „Eisenspeerlandschaft“ drücken zu lassen.

Während der Pause hatten wir genügend Zeit, um uns am Strand die Beine zu vertreten bzw. von der Brandung den Rücken massieren zu lassen. Leider reichte die Zeit nicht, die ausgedehnten Wanderdünen des „Listlandes“ aufzusuchen (deren Betreten jedoch verboten ist). Wer das bedauert, kann das nächste Mal Sylt per Fahrrad besuchen. Das lohnt sich; denn Sylt hat nicht nur Brandung und Dünenlandschaft aus der „Froschperspektive“ zu bieten. Auf dem 28,5 km langen und manchmal nur 600 m breiten Sylt gibt es u.a. auch altfriesische Kapitänshäuser in KEITUM (Deutschlands schönstem Friesendorf), ein Heimatmuseum, zwei naturkundliche Infozentren, 18 Landschafts- und Naturschutzgebiete (z.B. „Rantumbeken“, das größte Seevogelschutzgebiet der deutschen Küste), 25 besondere Pflanzen (z.B. Lungenenzian und Sonnentau), 100 Brutvogelarten, etwa 120 Zugvogelarten, 12 Pizzarien, 23 Eisdielen, 56 Wanderwege und 1 Fahrradweg von der Nord- bis zur Südspitze.

Bis zu den ersten Strandkörben kurz vor WENNINGSTEDT waren es nur noch knapp 14 km. Für Flussfahrer ist das eine zähe Strecke, denn in der Regel spüren wir nicht mehr die Tidenströmung. Außerdem sorgt die eintönig erscheinende Dünenlandschaft nicht für soviel Abwechslung, dass wir es deutlich merken, wie wir in unseren Kajaks vorankommen. Da wir, anders als vor drei Jahren, diesmal nicht von der Sonne verwöhnt wurden, blieben auch die „Nackten“ aus, die ich damals Backe an Backe, bzw. Brust an Brust fast 40 km lang aneinandergereiht bestaunen durfte. Keiner von ihnen ließ sich diesmal blicken, auch nicht die mit Pullover und „unten ohne“. Dafür sind Schlechtwettertage „Naturtage“. Etwas abseits der

Orte ist dann kaum noch ein Mensch zu sehen. Gut für die Strandläufer, Regenpfeifer und Austernfischer. Sie können wieder ungestört am Strand entlang tippeln und sich voll der Beutesuche hingeben. Schlecht für die Lach- und Silbermöwen, die ohne „Touristenfutter“ wieder selbst dafür sorgen müssen, satt zu werden.

Spätestens 8 Stunden nach dem Start sollten wir unser erstes Etappenziel WENNINGSTEDT erreicht haben; denn dann fängt es mit ca. 1 km/h gegenan zu strömen. Haben wir dann Wind aus südwestlicher Richtung, erhöht sich nicht nur die Strömungsgeschwindigkeit, sondern wir müssen zusätzlich auch noch gegen den Winddruck anpaddeln. Wer sich da abends auf ein frisch zubereitetes Fischgericht gefreut hat, kann Pech haben; denn ab 22 Uhr haben die meisten Köche hier am Kliff Feierabend.

Übrigens, es ist ratsam, kurz vor Beginn der Strandkorblandschaft zu biwakieren, und zwar unterhalb des „Roten Kliffs“, einer ca. 30 m hohen Abbruchkante aus eiszeitlichem Geschiebelehm, die 4 km nordwärts bis nach KAMPEN reicht und von den winterlichen Sturmfluten allmählich zu rotem Sand zerbröselt wird. Hier stören wir die Natur am wenigsten. Und wenn wir unser Lager erst kurz vor Dunkelheit auf- und vor 8 Uhr wieder abbauen, fallen wir auch nicht negativ bei der Kommune auf. Für die Touristen selbst sind wir jedoch immer eine willkommene Abwechslung zwischen Strandburg bauen, Drachen steigen lassen, Füße vertreten, Surfer gucken und – falls die Sonne mal scheint – Brandungs- oder Sonnenbaden.

2. Tage: Zum Abkühlen

Runde 24 km Paddeln auf der Brandungsseite standen uns bevor und dann nochmals 2 km auf der Wattseite bis kurz vor dem Hafen von HÖRNUM. Da ist es wichtig, dass wir mit und nicht gegen die Strömung paddeln. Laut „Strömungsatlas“ strömt es zwischen 5 Std. nach HW Helgoland und 1 Std. nach dem nächsten HW Helgoland südwärts bis zur Südspitze von Sylt.

Der Wind vor WENNINGSTEDT erreichte 5-6 Bft. und kam aus SW. Die Brandung war beeindruckend, auch wenn keine Gefahr bestand, dass die Flut vom „Roten Kliff“ ein Haus herunterspült wird. Damals vor drei Jahren war die See hier spiegelglatt und leuchtete strahlend blau; denn es wehte etwas flau aus Ost. Der Windhauch schaffte es mal gerade, den Strandhafer auf den Dünenkämmen in Bewegung zu versetzen. Ein jeder Paddler hätte aufs Wasser gehen können. Und heute? Es sollte hart werden; denn die eingepflanzten 6 Std. reichten bei diesem Wind nicht aus, um mit der Strömung – sofern es überhaupt noch strömte – HÖRNUM per Seekajak zu erreichen.

Wir bildeten zwei Gruppen mit je zwei Gruppenleitern, da bei solch einer See ein einzelner Paddler überfordert ist, um auf dem Wasser stets alle Kameraden im Auge zu haben. Zunächst peilten wir das nahe WESTERLAND an. Dann sollte entschieden werden, ob wir weiter paddeln konnten bzw. wollten.

Einen Kameraden nach dem anderen schoben wir, die noch nicht in ihren Seekajaks saßen, in die Brandung. Einzelne schafften es auf Anhieb, die erste Brandungszone zu durchfahren, andere benötigte dagegen mehrere Anläufe. Einer traute es sich nicht zu, aufs Wassere zu gehen; ich versorgte ihn mit meinem Bootswagen, da seiner wohl altbewährte, aber zu schmale Räder hatte. Ein anderer traute sich alles zu, hatte aber einfach Pech. Immer dann, wenn er die erste Brandungswelle durchfahren wollte, bäumte sich diese erschreckend hoch auf und spuckte ihn samt Seekajak am Strand wieder aus. Als er dabei einmal mit seinem „Habel“ kerzte, sich rückwärts überschlug und ein Stück vom Heck abriss, gab er auf, obwohl draußen seine Gruppe auf ihn wartete; denn er war einer der beiden Gruppenleiter. Ich war der andere, auf den draußen ebenfalls gewartet wurde. Als ich als letzter die vorderste Brandungszone durchfahren hatte, zusammen mit einem hilfsbereiten Kameraden, waren die anderen aber schon weg, d.h. in Richtung WESTERLAND unterwegs; denn es gibt nichts

Unangenehmeres, als –zig Minuten zwischen den Brechern untätig auf andere warten zu müssen.

Kurz vor WESTERLAND waren wir – 6 Einer-Fahrer und ein Zweier-Pärchen – wieder vereint. Die Gruppeneinteilung wurde neu vorgenommen, ein neuer Gruppenleiter ernannt, und weiter ging es; denn an Abbruch dachte wohl manch einer, aber fand wohl nicht die Gelegenheit, seine Meinung auch deutlich kundzutun.

Es war mühsam, bei diesem Wind seitlich von vorn voranzukommen. Wir machten bloß um die 3 km/h Fahrt über Grund. Die Fußgänger am Strand überholten uns. Der Zweier hatte die meiste Mühe. Bot etwa der hoch aus dem Wasser ragende Bootskörper des „Pacific“ zuviel Windwiderstand oder war die Besatzung nicht fit oder stark genug? Ich weiß es nicht. Schließlich ging der Zweier hinter WESTERLAND ans Land, nichts ahnend, dass der Strand bei auflaufendem Wasser zum Bootswagentransport überhaupt nicht geeignet ist, so breit und groß auch die Räder des Bootswagen sein mögen.

Meine 4er-Gruppe schrumpfte so auf zwei Paddler zusammen. Wir machten zwischen den Brechern Tempo, um die andere Gruppe einzuholen. Drei von den Vieren trafen wir etwas später ebenfalls am Strand an. Sie machten ein Zeichen, das auf „Trink-Pause“ hindeutete. „Okay“, dachte ich mir, „das ist ihre Entscheidung. Hauptsache sie kommen wieder durch die Brandung. Aber wo ist denn der vierte Mann?“

Ich fuhr ein britisches Seekajak, einen „Sirius“ (PH), der recht schmal (52 cm) und niedrig gebaut ist. Er ist ein typischer „Nassläufer“, der seinen Weg in der Welle, nicht auf der Welle sucht. Dafür bietet er dem Wind kaum Widerstand. Ideal für den heutigen Tag. Nass waren wir ohnehin alle. Gleich zu Beginn der Tour beim Start durch die Brandung wurden wir alle „geduscht“. Dass sich beim Durchfahren der ersten Brecher mein „Sirius“ etwas mehr durch die Welle bohrte als manches 60 cm breite Dickschiff, war nicht entscheidend für die Grad der „Duchnässung“. Wohl aber erleichterte diese Fahreigenschaften des „Sirius“ mir die Fahrt hinaus; denn je breiter ein Seekajak ist, desto eher steilt es in der Brandung auf. Das erhöht aber den Wasserwiderstand des Seekajaks erheblich. Die Folge: es wird von den Brechern mitgenommen und wieder zurück an den Strand geschmissen.

Ich versuchte, Tempo zu machen, um den ersten einzuholen, abzubremsten und den Anschluss zu meiner „Klein-Gruppe“ wieder herzustellen, denn bei solchem Wetter hier draußen allein zu paddeln, ist trotz Strandnähe zu riskant. Die Brecher waren wohl weit harmloser, als sie vom Strand aus erschienen. Rauschten doch die meisten von ihnen an uns vorbei, mächtig Eindruck schindend, aber ohne uns mitzunehmen. Wir konnten uns jedoch nicht sicher sein, ob es nicht doch einmal so abläuft, wie es in der Einleitung zu diesem Beitrag von mir geschildert wurde, bzw. wie das Gedicht „Der letzte Kuss“ von J.Mariss es beschreibt:

*Gnadenlos schön ist das Meer.
Es lacht dich an,
es lädt dich ein zum Kuss
und kaum, dass du
die kühlen Lippen auf den deinen spürst,
verschlingt es dich mit seiner salzig nassen Zunge.*

Zumindest unser „Solo“-Paddler konnte es bald am eigenen Leib erleben: Ein Brecher baute sich urplötzlich direkt rechts neben ihm auf, brach, nahm ihn mit, drehte ihn ein paar mal um die Horizontal-, Vertikal- und Querachse herum und schmiss ihn schließlich aus der Sitzluke. Beim Halten des Seekajaks am Bug-Toggle schleuderte die Kabbelsee den Bug gegen seinen Kopf, stieß seine Brille fort und hinterließ eine Platzwunde an der Stirn. Wir sahen ihn mit seinem Seekajak fest im Griff endlos lange an den Strand treiben und warteten; denn hier zu helfen, war nicht ungefährlich. Schließlich erreichte er den Strand und gab uns kurz

darauf ein Zeichen: „*Alles okay, fahrt ohne mich weiter!*“ Ich nahm das erleichtert zur Kenntnis; denn ein Jahr zuvor hatte ich zusammen mit ein paar Kameraden schon einmal von hier aus, nahe des einst für die Schifffahrtsnavigation wichtigen 193 m hohen Funkmasten (ehemalige US-Loran-Station), die Strecke bis nach HÖRNUM per Bootswagen zurücklegen müssen, da nach einer Mittagspause die Brandung so steil auf den Strand schlug, dass an einen Starten per Seekajak nicht mehr zu denken war.

Wir hatten noch knapp 6 km vor uns bis HÖRNUM (Westseite). An die derzeit noch 4 km lange Umfahrung der von den Sturmfluten arg in Mitleidenschaft gezogenen Südspitze „HÖRNUM ODDE“ war ohnehin nicht zu denken. Wenn wir dort mit unseren Seekajaks einträfen, würde es mit 3-4 km/h westwärts strömen, und zwar gegen einen 4-5 Bft. starken westlichen Wind: das versprach Kabbelwasser pur, vermischt mit Brandung, Kaventsmännern, Klapotis und Strudeln. Okay, den einen oder anderen würde so etwas schon reizen. Das Dumme dabei wäre nur, dass im Falle einer Kenterung mit Ausstieg der „Kenterbruder“ nicht an den sicheren Strand treiben würde – wie bei der Passage zwischen WENNINGSTEDT und HÖRNUM ODDE – sondern abtreiben würde hinaus in die offene See. Dort aber sind die Brecher nicht mehr „bloß“ 1 m hoch, sondern 2-3 m und höher. Nein, das ist nichts für Küstenkanuwanderer, die schon seit über 7 Stunden unterwegs waren.

Die zurückgebliebenen Kameraden hatten in der Zwischenzeit aufgeholt, jedoch dezimiert um ihren Gruppenleiter, der sich nicht mehr durch die Brandung getraut hatte. Zu viert paddelten wir weiter und erreichten schließlich erschöpft, ausgelaugt, hungrig und durstig die Brandungsbadestelle von HÖRNUM: Routiniert landeten wir am Strand an, d.h. mit einem Kurs von 45° zum Strand näherten wir uns dem Land, ließen uns ohne Widerstand von der Brandung auf 90°, also parallel zum Strand, drehen und uns quer ans Ufer transportieren. Nur einer versuchte mit einem 0°-Kurs, also surfend, auf dem kürzesten und scheinbar schnellsten Weg das trockene Land zu erreichen. Doch die Brandung war stärker, als er dachte. Sie drehte ihn so unerwartet schnell quer, dass er nicht mehr zur Welle hin stützen konnte. Die Folge: Er kenterte und wurde, einmal am Rollen, von der Brandung gleich an den Strand gerollt.

Hektisch zogen wir unsere Kajaks aus dem Spülsaumen der Brandung. Dann kehrte Ruhe ein. Ganz gemächlich wechselten wir die Kleidung, vesperten ohne Hetze, trugen langsam die Seekajaks über den Deich, genossen ohne Stress in der Deichkneipe ein großes Bier und zogen schließlich zufrieden mit uns und dem Tag unsere Ausrüstung durch die Stadt hinüber zum Katamaran-Liegeplatz am Strand auf der Wattseite direkt neben dem 48 m hohen Leuchtturm „Hörnum“ (mit 750.000 Candela soll er das hellste Leuchtfeuer an der deutschen Nordseeküste haben (Reichweite: 37 km)).

Wir trafen als letzte ein. Die übrigen Bootswagenwanderfahrer waren schon da. Alle hatten die Straße als Fahrweg gewählt. Nur ein Bootswagen war 15 m (!) vor dem Ziel auseinandergebrochen. Zwei Seekajaks hatten Heckschäden und ein Kamerad einen „Dachschaden“. Ansonsten war alles in Ordnung. Jene Kameraden, die lediglich die Querpassage von HÖRNUM per Bootswagen hinter sich gebracht hatten, waren – wen wundert's - am zufriedensten mit sich und dem Fahrtenleiter.

Abends umrundeten noch einige von uns zu Fuß HÖRNUM ODDE. An der Südspitze konnten sie mit ansehen, wie die Flut im 30-Sekunden-Takt scheibchenweise meterhohe und meterbreite Strandstücke abriss und fortspülte. Der Seegang war hier draußen ob seiner offensichtlichen Unberechenbarkeit beeindruckend. Keiner wünschte es sich, so etwas mal im Seekajak erleben zu müssen; denn die See lief hier „Amok“!

3. Tag: Zum Erholen

Windstärke 6 aus West prognostizierte der Seewetterbericht. Wir saßen beim Frühstück im Windschatten der Ost-Dünen und merkten nichts davon. Das Wattenmeer lag völlig glatt vor

uns. Immer häufiger zeigte sich die Sonne. Etwa 1 ½ Std. nach Niedrigwasser (NW) HÖRNUM ODDE setzt die Strömung Richtung Festland ein. Ca. 26 km sind es bis nach SÜDWESTHÖRN. Wir planteten – beginnend mit „Tonne 20“ – immer nur den Seezeichen entlang zu paddeln (bis „Tonne 29“). Dann wollten wir uns an den Pricken orientieren. Erst knapp 4 km vor SÜDWESTHÖRN; wenn die Pricken Richtung Süden schwenken, wollten wir Kurs Ost auf das recht spät auszumachende Sielhaus des schifflosen Hafens zu paddeln. Eine 1,5 km westlich von der Hafeneinfahrt liegende gelbe „Kabel-Tonne“ kann uns dabei den Weg weisen. Übrigens, wer zu pünktlich von HÖRNUM aus startet bzw. zu schnell und ohne Pause durchpaddelt, muss bei niedrigen Wasserständen damit rechnen, dass er 2-3 km vor SÜDWESTHÖRN mit seinem Seekajak auf Grund läuft. Dann heißt es warten, bis die Tide das Wasser genügend steigen lässt.

Es war ein Bilderbuchtag. Eine anfänglich mäßige, später frische Brise (4-5 Bft.) schob uns vor sich her. Wenn der Küstenkanuwanderer surfen kann, dann ist er zufrieden. Meine Kameraden waren es. Sie zeigten es mir, wie sie mit einem Seekajak mit Steuer Tempo machen können. Allen voran fuhr „Altmeister“ Jürgen Pietsch in dem von ihm selbst konstruierten „Amrum“. Ich hatte da im „Sirius“ (mit verstellbarem Skeg) einfach das Nachsehen. Der eine oder andere Seehund des „HÖRNUMTIEFS“ kann es bestätigen. Die in der „Zone 1“ liegende Wattfläche „FÖHRER SCHULTER“ ließen wir allein schon deshalb rechts liegen, weil es dort flacher ist und weniger stark strömt.

Am frühen Nachmittag kamen wir alle zusammen in SÜDWESTHÖRN an. Der Rest war das Übliche: Ausrüstung säubern, Autos holen, packen, Touristenfragen beantworten, packen, essen & trinken, verabschieden, Heim fahren, Eindrücke schildern, duschen und schlafen; denn der nächste Tag war wieder ein „echter“ Arbeitstag, d.h. so einer zum Geldverdienen und nicht bloß zum „Schinden“. Ob wir an einer Sylt-Umrandung auch dann noch so viel Gefallen fänden, wenn Paddeln unser Beruf wäre (und die nächste Gruppe am Deich stände und auf ihren Guide wartete) oder wenn wir uns schon werktags körperlich so schinden müssten?

*** * ***

Kurz Infos

- Sylt: 38,5 km lange und zwischen 600 m und 12,6 km breite 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 beschienen und durch einen 11 km langen Eisenbahndamm mit dem schleswig-holsteinischen Festland verbunden ist.
- Gefahrenhinweis: Es handelt sich um ein Küstenrevier für erfahrene Küstenkanuwandererinnen und -wanderer. Paddler ohne Nordsee-Erfahrungen sollten nur zusammen mit Revierkundigen diese Tour unternehmen.
- Gewässercharakteristik: Gezeitengewässer mit einem mittleren Tidenhub von bis zu 2 m (Südwesthörn: ca. 3 m) und einer Strömungsgeschwindigkeit an der Nordspitze von bis zu 4,6 km/h bzw. Südspitze von bis zu 3,7 km/h bzw. an der Brandungsseite von 1,1 km/h bis 1,8 km/h.
- Start: Vidaa-Seeschleuse, südwestlich von Højer (Dänemark), erreichbar über die Grenzübergänge Aventoft-Ubjerg bzw. Böglum-Saed. Biwakiermöglichkeit am Parkplatz 1 km östlich der Seeschleuse. Parkmöglichkeit direkt am Parkplatz neben der Seeschleuse.
- Ziel: Südwesthörn (Schleswig-Holstein), 8 km nördlich von Dagebüll. Rückfahrt zum Start z.B. per Taxi (ca. 28 km); damit ein Taxi auch verfügbar ist, sollte die Taxitour vorher telefonisch vereinbart werden.

- Fahrtenplanung: ca. 88 km in 3 Tagen
Etappen: Højer-Wenningstedt (ca. 36 km), Wenningstedt-Hörnum (ca. 26 km), Hörnum-Südwesthörn (ca. 26 km);
Startzeit: frühestens ab Hochwasser Højer (= 3 Std. nach Hochwasser Helgoland);
Ankunftszeit: spätestens bei Hochwasser Südwesthörn;
- Ausrüstung: u.a. seetüchtiges Seekajak (u.a. mit doppelter Abschottung, Lenzpumpe, Kompass, Kartenhalterungsgummi, Rettungsschalteinen); Schwimm- bzw. Rettungsweste, Reservepaddel, Seenogsignalmittel; Bootswagen, Tragegurte, Seekarte (z.B. Nr. D107 u. D108 oder Sportbootkartensatz „Nordfriesische Inseln (3013)“); Verpflegung & Getränke für 3 Tage (da nicht immer sicher ist, ob die wenigen Orte zu Zeiten angelaufen werden können, wenn die Läden geöffnet sind).
- Seewetterbericht: z.B.
per Radio: (Deutschlandfunk/Deutschlandradio auf 1.269+6.190+177+6.005 kHz) um 1.05+6.40+11.05+21.05 Uhr);
per Telefon: Deutscher Wetterdienst, Tel. 069-8056-2551.
per SMS: Abo-Dienst über www.wetterwelt.de
- Übernachtungen: Biwakiermöglichkeit außerhalb von Ortschaften am Strand bei Beachtung der 1-Std.-Regelung (d.h. 1 Std. vor Sonnenuntergang ist das Biwak aufzubauen und 1 Std. nach Sonnenaufgängen wieder abzubauen!), ansonsten sind die etwas beschwerlich erreichbaren Zeltplätze (in Kampen, Wenningstedt, Westerland, Rantum und Hörnum) per Bootswagen anzufahren. Zur Orientierung an Land eignet sich die „Kompass-Wanderkarte“ Sylt (Nr. 701) (Maßstab 1:40.000).
- Literatur: (Bezug: www.hansenautic.de)
Tidenkalender (Hoch- und Niedrigwasserzeiten für die Deutsche Bucht, hrsg. vom BSH (jährlich neu) – www.bsh.de
Stromatlas (Der küstennahe Gezeitenstrom in der Deutschen Bucht, hrsg. vom BSH (2002)) – www.bsh.de
Törnführer: J.Werner, Nordseeküste (Elbe bis Sylt) (3.Aufl. 2003, 235 S.)
- Link: Zu den verschiedenen Tourenvarianten rund Sylt siehe:
è www.kanu.de/nuke/downloads/Tour-Sylt.pdf

(überarbeiteter Wiederabdruck aus: Kanu Magazin, Nr. 4/95, S.63-67)

(Stand: 25.8.06)