

# Sichtprobleme: Dunkelheit

---

**Text:** Udo Beier, DKV-Referent für Küstenkanuwandern (07/12/11)

**Bezug:** [www.kanu.de/nuke/downloads/Dunkelheit.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Dunkelheit.pdf)

## Gefahren & Handlungsmöglichkeiten

Sehen und gesehen werden!

Unterwegs des Nachts auf (Spritz-)Tour

- Ost-schwedische Schärenküste
- Smalandsfahrwasser (Dänemark)
- Spiekeroog
- Süd-norwegische Küste
- Westfriesisches Watt (Niederlande)
- Pilsumer Watt
- Borkum
- Fanö (Dänemark):
- Römö (Dänemark):
- St. Peter-Ording
- Langeness
- Alster

Die dunkle Jahreszeit hat begonnen. Ihren Höhepunkt erreicht sie Ende Dezember, wenn die Sonne erst um kurz nach 8:30 Uhr auf- und um kurz nach 16 Uhr schon wieder untergeht. Nur noch etwas mehr als 7 Stunden scheint sie dann noch (bezogen auf Cuxhaven), ganze 10 Stunden weniger als Ende Juni, wenn sie etwa kurz vor 5 Uhr auf- und um 22 Uhr untergeht.

## Gefahren & Handlungsmöglichkeiten

In die Dunkelheit kann man freiwillig geraten, aber auch unfreiwillig (z.B. aus technischen, gesundheitlichen oder navigatorischen Gründen). Es ist daher von Nutzen, wenn Küstenkanuwanderer die möglichen Gefahren beim Paddeln in der Dunkelheit kennen und wissen, wie sie sie „umfahren“ können:

- Dunkelheit erschwert das Paddeln und die Navigation.
- Sie trägt zu einer Erhöhung der Gewässerschwierigkeiten bei und bereitet uns Probleme, rechtzeitig zu erkennen, wenn Schwierigkeiten auf uns lauern.
- Außerdem behindert sie uns daran, die Umgebung deutlich wahrzunehmen und Entfernungen genau abzuschätzen. D.h. wir können bei Dunkelheit weder den Seegang & Schiffsverkehr richtig einschätzen, noch Hindernisse (z.B. Untiefen, Felsen, Fischreusen) rechtzeitig entdecken.
- Schließlich haben wir große Probleme, beim Anlanden genau erkennen zu können, mit welchen Schwierigkeiten wir u.U. zu rechnen haben (z.B. Sand-, Kies- oder felsiges Ufer; steiler oder flacher Strandabschnitt; Bühnenreste).

Von Vorteil ist es:

- wenn wir bei Flauten- & Sternenhimmel-Bedingungen in die Dunkelheit geraten;
- wenn wir früh morgens bei Dunkelheit starten, da wir dann bei Problemen die Gewissheit haben, dass es bald schon hell werden wird;
- wenn wir „Gefahrenstellen“ meiden, also Bereiche umfahren, wo einlaufende Dünung Grundseen bzw. Brandung und der Gezeitenstrom Stromkabblung entstehen lassen könnten;

- wenn wir nicht darauf hoffen, dass uns das Licht des Vollmondes die Wasserlandschaft besser erkennen lässt; denn das Wasser verschluckt viel Licht, sodass es draußen auf dem Meer viel dunkler ist als an Land - wohl aber erleichtern uns Mond & Sterne, den geplanten Kurs einzuhalten;
- wenn es uns bewusst ist, dass die größte Gefahr bei Dunkelheit vom Fahrwasser ausgeht; denn dort können uns Schiffe und – bei Tidengewässern - Tonnen in die Quere kommen. Wir sollten daher Fahrwasser meiden und Flachwasser – sofern dort keine Grundseen bzw. Hindernisse auftreten – suchen.

Was den Kurs außerhalb der Fahrwasser betrifft, sollte für uns aber klar sein, dass es der Schifffahrt nicht verboten ist, jenseits von Fahrwassern zu fahren. Insbesondere Kapitäne (z.B. von Fahrgastschiffen) mit sehr guter Revierkenntnis nehmen auch mal eine Abkürzung. Gefährlich kann es ebenfalls werden, wenn Fischereifahrzeuge unterwegs sind; denn bei denen ist der Kurs nicht so leicht vorhersehbar. Weiterhin empfiehlt es sich, sofern möglich nicht weitab von der Küste, sondern dicht unter Land zu paddeln, zumindest solange dort mit keiner Brandung und Kreuzsee zu rechnen ist; dennoch ist auf ankernde Schiffe, Bühnen, Unterwasserfelsen und Fischerreusen zu achten.

Eine weitere Gefahrenquelle stellen wir selber dar. Sie ist zurückzuführen auf mangelhafte Bootsbeherrschung, mangelhafte Beherrschung der Rettungstechniken (insbesondere der Rolle im Dunklen), mangelhaften Gruppenzusammenhalt und mangelhafte Ausrüstung (z.B. fehlende Beleuchtung; Life-Line, Paddelsicherungsleine und Rettungshalteleinen am Seekajak).

## **Sehen und gesehen werden!**

Ein wichtiger Leitsatz beim Paddeln heißt: „**Sehen und gesehen werden!**“ Er ist bei Tage zu beherzigen, insbesondere aber bei Dunkelheit.

### **Sehen!**

Wer in die Dunkelheit gerät, muss sehen können, wohin er paddelt und was auf ihn zukommt. Das setzt einiges voraus und beginnt teilweise schon zu Hause:

- Die Tourenplanung per Seekarte muss besonders gründlich erfolgen. Der Route, die während der Dunkelheit zu paddeln ist, sollte möglichst leicht zu navigieren sein. Landmarken, die während der Dunkelheit auszumachen sind, und Leuchttonnen einschließlich ihrer Kennung sollten wir uns merken und auf der Seekarte besonders hervorzuheben. Wer mit GPS paddelt, sollte den gesamten Kurs als Route eingeben und später auf dem Wasser auch verfolgen können. Die Batterien sollten voll geladen sein, damit sie die ganze Tour durchhalten.
- Außerdem sollten wir uns vergegenwärtigen, welche Lichterführung welchen Schiffen zuzuordnen ist. Da die größte Gefahr von Fischerbooten ausgehen kann, weil ihre Fahrtroute für Außenstehende meist nicht vorhersehbar ist, sollten wir uns insbesondere die Lichterführung „fischender Fahrzeuge“ merken:
  - (a) 2 Rundumlichter senkrecht übereinander, das untere WEISS und das obere:
    - GRÜN = es wird ein Fanggerät (z.B. Schleppnetz) durchs Wasser geschleppt!
    - ROT = es wird ohne Fanggerät gefischt!
  - (b) zusätzlich führt ein solches Schiff bei Fahrt durchs Wasser 2 Seitenlichter (GRÜN/ROT) und 1 Hecklicht (WEISS);
  - (c) und ab 50 m Länge ist 1 Topplicht (WEISS) über dem grünen Rundumlicht zu führen!
- Unterwegs muss es möglich sein, ab und an, d.h. nicht dauernd, Seekarte & Kompass zu beleuchten (z.B. per Stirnlampe) bzw. anzuleuchten. Bevor es aufs Meer hinausgeht, sollten wir die Beleuchtung auf Tauglichkeit prüfen; denn nicht jede

Stirnlampe mit Augen schonendem Rotlicht ist hell genug, um das sichtbar zu machen, nachdem wir draußen auf dem Wasser suchen.

- Schließlich sollte wir griffbereit eine sehr starke Taschenlampe lagern, um Ausschau nach bestimmten Seezeichen bzw. Landmarken aber auch nach den – u.U. gekenterten - Mitpaddlern halten zu können.

Übrigens, beides, nämlich Stirnlampe und Taschenlampe sollten möglichst wasserdicht sein, um nicht nach einer Kenterung völlig im Dunklen zu „stehen“.

## **Gesehen werden!**

Es ist nicht zulässig, mit einem Seekajak nachts entlang der deutschen Küste zu paddeln, wenn wir nicht die vorgeschriebenen Lichter führen, außer es liegt ein Notstand vor (z.B. ist es uns aus gesundheitlichen, technischen bzw. seemännischen Gründen nicht möglich, vor Einbruch der Dunkelheit anzulanden).

Folgende Lichterführung ist lt. **Seeschiffahrtsstraßenordnung (SeeSchStrO)** und international gültigen **Kollisionsverhütungsregeln (KVR)** bei einer Küstentour mit einem Kajak (fällt unter die Kategorie: „max. 12 m langes Fahrzeug unter Ruder) vorgeschrieben:

- *Zwischen Sonnenuntergang (SU) und Sonnenaufgang (SA), aber auch bei verminderter Sicht (z.B. Nebel, starke Regenschauer), muss ein Kajak mindestens ein vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) zugelassenes, fest angebrachtes weißes Rundumlicht (z.B. mit einer 25 Watt-Birne) führen, das über den ganzen Horizont sichtbar ist und eine Mindesttragweite von 2 Seemeilen hat.* (KVR 20 (b)+(c), 21 (e) u. 22 (c); SeeSchStrO § 8 (1), § 9 (1), u. § 10 (2))
- *Verfügt ein Kanute nicht über ein solches Licht, sollte er auf den Fall vorbereitet sein, dass er auf Grund eines Notstandes in die Dunkelheit geraten kann, d.h. er hat ein weißes Licht ständig (d.h. auch bei Tagestouren) gebrauchsfertig mitzuführen (z.B. wasserdichte Taschenlampe) und bei Kollisionsgefahr rechtzeitig zu zeigen.* (KVR 25 (d) (Iii); SeeSchStrO § 10 (3))

Diese Regelungen gelten auch dann, wenn wir außerhalb eines Fahrwassers paddeln; denn sie sind u.a. vollständig für jene Bereiche der deutschen Nordsee und Ostsee gültig, wo i.d.R. Küstenkanuwandern betrieben wird. Das kann man der SeeSchStrO §1(1) entnehmen:

- *„Die SeeSchStrO gilt auf den Seeschiffahrtsstraßen ... Seeschiffahrtsstraßen im Sinne dieser Verordnung sind*
  1. *die (= d.h. alle) Wasserflächen zwischen der Küstenlinie bei mittlerem Hochwasser ... und einer Linie von drei Seemeilen Abstand seewärts der Basislinie.“*
  2. *die durchgehend durch (laterale Zeichen) begrenzte Wasserflächen der seewärtigen Teile der Fahrwasser im Küstenmeer.“*

Da die in Nr. 1 erwähnte „Basislinie“ in der Deutschen Bucht u.a. in etwa seeseitig entlang der ost- und nordfriesischen Inseln und auf der deutschen Ostsee in etwa mit der Küstenlinie des Festlands und der seeseitigen Küstenlinie der Inseln verläuft, zählen u.a. auch die folgenden Bereiche zu den „Seeschiffahrtsstraße“ im Sinne der SeeSchStrO:

- das gesamte Wattenmeer,
- alles was vom Festland bzw. den davor liegenden Inseln seeseitig bis 3 Seemeilen hinaus in die offene See reicht.

D.h. die in Nr. 1 erwähnten mit lateralen Zeichen, d.h. mit Steuerbord- und Backbordzeichen ausgetonnten „Fahrwasser“ sind wohl ein wichtiger, aber ansonsten ein ganz kleiner Teil der „Seeschiffahrtsstraßen“!

Nur wenn wir den Geltungsbereich der SeeSchStrO verlassen, z.B. wenn wir eine größere Querung hinüber zu einer dänischen Insel (z.B. von Rügen nach Bornholm) oder nach Helgoland unternehmen, paddeln wir teilweise in einem Bereich, der allein nur der KVR unterliegt. Die KVR aber erlaubt dort einem „Fahrzeug unter Ruder“ – und somit auch einem Kajak – bei Dunkelheit zu fahren, und zwar unabhängig davon, ob nun ein Notstand vorliegt oder nicht, sofern „eine elektrische Lampe ... mit einem weißen Licht gebrauchsfertig zur Hand gehalten und rechtzeitig werden, um einen Zusammenstoß zu verhüten.“ (KVR Regel 25 (d) (ii)).

## Unterwegs des Nachts auf (Spritz-)Tour

Wer viel paddelt, wird irgendwann mal mehr oder weniger freiwillig in die Dunkelheit geraten. Ich kann mich insbesondere an jede meiner „wilden“ Nachttouren noch recht gut erinnern, auch wenn sie überwiegend im letzten Jahrtausend passierten. Insgesamt geschah es zwölf Mal, und zwar freiwillig, d.h. ein „Notstand“ lag nicht vor. Na klar, das ist zwölf Mal zu viel; denn in keinem Fall war die Lichterführung ordnungsgemäß. Und warum tat ich es – meist zusammen mit Kameraden – trotzdem? Vielleicht war es Neugier & Langeweile mit einem Schuss Übermut & Abenteuerlust und das gepaart mit dem technischen Unvermögen, das vorgeschriebene „Rundumlicht“ zu führen; denn bislang gibt es kein für Kanuten ohne große Bastelarbeit einsetzbares Licht, das vom BSH zugelassen ist. Die Firma HELLA bietet wohl eine geeignete Lampe an (NAVILED 360), die eher für kleine Motorboote gedacht ist, aber ihr fehlt noch die BSH-Zulassung und man muss für die 12-Volt-Stromversorgung selber etwas basteln. Weiterhin bietet der Kanuhandel neuerdings eine „Multistrobe Bootslampe“ mit einem 50 cm Verlängerungsstab an, aber leider auch ohne BSH-Zulassung. „Besser als gar nichts!“ könnte man meinen und selbst ein Alsterkäpt'n hatte mir mal diese Worte von seinem Fahrgastschiff aus zugerufen, als er mich im Dunkeln überholte und meine Lichterkonstruktion „bewunderte“.

- Die fehlende BSH-Zulassung ist jedoch nur die erste Hürde eines solchen Rundumlichts.
- Die zweite Hürde ist jene, dass es nicht reicht, wenn nur der Fahrtenleiter mit solch einem Licht ausgerüstet ist, sondern jedes Seekajak der ihn im Dunkeln begleitenden Kameraden muss ebenfalls mit einem Rundumlicht ausgerüstet sein.
- Und die dritte Hürde? Nun, ein Licht, das mindestens 2 Seemeilen (= 3,7 km) leuchten soll, stört nicht nur den Kanuten, der dieses Licht führt, bei seiner Navigation, sondern es stört auch die Kameraden und letztlich vielleicht auch die gerade sich auf Kollisionskurs befindende Schifffahrt, die mit solch einem „Glühwürmchenschwarm“ vor sich zunächst nichts anzufangen weiß!?

In Anbetracht dessen, dass nicht wenige Küstenkanuwanderer das Bedürfnis haben, mal im Dunkeln entlang der Küste zu paddeln, und im Bewusstsein, dass dieses Bedürfnis nicht immer im Einklang zu bringen ist mit der SeeSchStrO, möchte ich hier nicht auf einen Kurzbericht über meine zwölf „wilden“ Nachttouren verzichten. Kann man doch nicht nur aus „guten“ Beispielen (Nr. 7), sondern auch aus „schlechten“ Beispielen etwas lernen! Oder?

**1. Ost-schwedische Schärenküste:** Wir befanden uns auf der kleinen Insel Häfsö in den ost-schwedischen Schären. Es war warm und windstill. Wir langweilten uns und kamen so auf die Idee, mal unsere Insel zu umrunden. Gesagt, getan! Eine Karte hatte ich auf Deck, aber ich würdigte sie keines Blickes. Weshalb auch, waren wir doch schon ein paar Stunden auf ihr. Dann ging's los. Draußen auf dem Wasser hatte man wohl uns sofort das Licht ausgeschaltet; denn da war es einfach viel dunkler als an Land. Aber was soll schon passieren, paddelten wir doch stets ganz dicht entlang des Ufers immer im Uhrzeigersinn. Irgendwann müssen wir doch wieder dort ankommen, wo wir gestartet waren. Nach der x-ten Bucht, in die wir hinein und wieder hinaus gepaddelt waren, weil sie sich als Sackgasse erwies, kam schließlich die x-1-te Bucht, die uns freien Wasserblick bis in die Dunkelheit

gewährte. Aber es war wieder nur eine Bucht, die uns jedoch immerhin die Sicht über die Insel hinüber zur anderen Inselfeite gewährte. „*Hat jemand eine Taschenlampe dabei?*“ fragte ich, um mal einmal auf die Karte schauen zu können; denn irgendwie brachten uns die vielen Buchten durcheinander. „*Ja, hier!*“ rief ein Kamerad und warf seine Taschenlampe zu mir hinüber. Zum Glück hatte er sie vorher eingeschaltet und zum Glück war sie wasserdicht. Sie landete nämlich nicht in meinen Händen, sondern im Wasser und versank, um dann jedoch wieder aufzutauchen ... und erneut wieder unter zu gehen, bevor ich sie endlich aus dem Wasser fischen konnte. Im Schein der Taschenlampe erkannte ich dann auf der Karte, was für eine buchtenreiche Insel wir gerade umrunden wollten. Das nächste Mal würde ich die Buchten vorher zählen, um sie dann danach unterwegs Bucht für Bucht abhaken zu können.

**2. Smalandsfahrwasser (Dänemark):** Bei meiner nächsten Nachtfahrt um die dänische Insel Femö herum nahe des Großen Belt war ich dann schon etwas vorbereitet. Ich schaute mir vorher ganz genau unsere Insel an - sie sah quasi aus wie Afrika - und besprach vorher die Umrundung mit meinen Kameraden. Meine wasserdichte Taschenlampe hingte ich an meine Rettungsweste. Sorgen machte sich keiner; denn der Vollmond leuchte hell und der Wind war eingeschlafen. Dann ging's los. Und wieder war es so, als ob jemand das Licht ausgeschaltet hätte. Der Vollmond schien wohl noch, aber er leuchtete nichts mehr an, als ob sein Licht von der Dunkelheit des Wassers verschluckt wurde. Auch jetzt paddelten wir wieder dicht entlang des Ufers. Nur mit Mühe konnten wir die vielen Stangen erkennen, an denen die Fischer ihre Netze und Reusen sicherten. Auch meine Kameraden konnte ich in der Dunkelheit kaum ausmachen, aber immerhin hören. Damit wenigstens ich besser erkannt werden konnte, schaltete ich mein Blitz-Rettungslicht ein, das 2x in der Sekunde aufblitzte. In der Zwischenzeit hatten sich jedoch unsere Augen so an die Dunkelheit gewöhnt, dass dieses Blitzfeuerwerk regelrecht störte. Dank eingebautem Kompass war es mir möglich aus der Richtung den Abschnitt auf der Insel zu erkennen, wo wir uns gerade befanden und irgendwann sind wir auch angekommen ... problemlos; denn es herrschten bei Vollmond Ententeichbedingungen und wir paddelten alle hoch motiviert – die anderen blieben bei den Zelten – und immer dicht am jederzeit zugänglichen Sandufer entlang.

**3. Spiekeroog:** Seit 3 Tagen blies es mit mindestens 8 Bft. An Paddeln war nicht mehr zu denken. Meine Kameraden konnten wegen des Windes nicht nachkommen. Für Sonntag ganz in der Frühe, kündigte der Seewetterbericht an, dass der Wind kurzzeitig abnehmen sollte, um dann auf 10 Bft. „aufzufrischen“. Sobald die Tide es erlaubte, wollte ich zurück ans Festland paddeln, d.h. die Option per Bootswagen zum Hafen zu rollern und dann per Fährschiff zurück nach Neuharlingersiel zu fahren, mochte ich vorerst nicht nutzen. Im Dunkeln baute ich das Zelt ab, im Dunkeln packte ich das Boot, im Dunkeln fuhr ich los und bei einsetzender Dämmerung kam ich an. Es blies so mit 4 Bft. aus Nordwest. Da ich den Wind, die Welle und die Dampfer fürchtete, nahm ich direkten Kurs auf den Hafen von Neuharlingersiel, d.h. ich paddelte über den gerade erst überspülten Janssand ... und musste folglich halb paddelnd und halb treidelnd die Wattfläche überwinden. Ja, wenn ich schon nicht die richtigen Lichter führen konnte, wollte ich wenigstens auf der „sicheren Seite“ paddeln.

**4. Süd-norwegische Küste:** Wir befanden uns unterwegs von Kristiansand nach Larvik. Bei der abendlichen Suche nach einem Platz für unsere Zelte kam Hektik auf. Ein Kamerad wurde von einer Muschelbank zwischen zwei Inseln festgehalten, verlor den Anschluss und im grellen Licht der untergehenden Sonne schließlich die Gruppe aus den Augen. Nachdem wir einen Platz gefunden und unsere Zelte aufgebaut hatten, meinte plötzlich einer der Kameraden: „*Wo ist Kai?*“ Ich schickte drei Kameraden los auf die Suche: Einer paddelt zurück zur Muschelbank, einer suchte jede Bucht unserer Insel ab und einer geht in der Mitte der Wasserfläche vor unserer Insel auf Position! Aber der Kamerad war wie vom Wasser verschluckt. Kurz vor Mitternacht begab ich mich dann mit zwei Kameraden auf die Suche. Wir wollten zunächst einmal zu einem ca. 5 km entfernten Zeltplatz paddeln. Da es bei unserer Rückkehr sicherlich stockdunkel sein wird, gab ich einem der zurückgebliebenen

Kameraden ein Blitz-Rettungslicht in die Hand und bat ihn in einer halben Stunden auf einem hohen Felsen am Wasser mit angeschaltetem Blitzlicht auf Position zu gehen, um uns die Rückkehr zu erleichtern; denn damals gab es noch keine GPS-Geräte ... aber auch noch keine Handys. Irgendwo auf unserer Insel haben wir dann unseren Vermissten aufgefunden. Er war in die Nachbarbucht gepaddelt, die über eine weitere Bucht verfügte, wo sich noch eine kleinere Bucht anschloss. Ja, und am Ende dieser Bucht saß er auf seinem Gepäck, als ob er auf uns gewartet hätte.

**5. Westfriesisches Watt (Niederlande):** Bei einer Tour ins niederländischen Wattenmeer musst wir wegen der frühen Tide noch vor Einsetzen der Morgendämmerung starten, die ersten 2 Kilometer mit östlichem Kurs, dann die nächsten 3 Kilometer mit südlichem Kurs. Wir hatten die Nacht auf der damals noch etwa 3 m hohen Sandbank Simonszand verbracht, was heute nicht mehr erlaubt ist. Bei der morgendlichen Fahrtenbesprechung sahen wir am Horizont ein Licht, welches auf unserem Kurs lag. Das wollten wir beim Paddeln zunächst einmal anpeilen ... nur als wir in unseren Seekajaks saßen, war es verschwunden. Es war nämlich das Licht des Schornsteins des ca. 20 km entfernt liegenden Ortes Eemshaven, das gerade so über dem Horizont schaute, aber nur sichtbar war, wenn wir aus ca. 5 m Höhe hinüberschauten. So blieb uns nichts anders übrig, als per Kompass und Karte unsere ersten unbeleuchteten Fahrwassertonnen anzufahren, was nicht weiter schwierig war; denn bald dämmerte es.

**6. Pilsumer Watt:** Wir wollten vom Pilsumer Watt aus Richtung Borkum (Ost) starten. Das tut man am besten kurz nach Hochwasser, aber da war es noch tiefschwarze Nacht. Also setzen wir den Startzeitpunkt so spät fest, dass am Startort die ersten 500 m Wattfläche noch gerade so befahrbar war und wir bis zur einsetzenden Morgendämmerung nur ca. 1 Stunde paddeln mussten. Noch am Abend zuvor bekam jeder Kamerad eine Nummer und auf jedes der Seekajak wurde ein Leuchtstab geklebt. Frühmorgens wurde die Zelte abgebaut, gefrühstückt, das Gepäck in den Booten verstaut und die Seekajaks auf die Bootswagen gepackt. Dann ging es los durch die immer noch stockdunkle, windstille Nacht zur ca. 500 m entfernt liegenden Einsatzstelle. Unterwegs schwächelte ein Bootswagen und ein anderer streikte. D.h. ich musste zurückkehren und meinen Bootswagen zur Verfügung stellen. Die anderen sollten schon mal die Leuchtstäbe „knicken“, mit ihren Seekajaks einsetzen, sich im etwas tieferen Wasser im Päckchen sammeln und auf mich und den letzten Kameraden warten. Dass das Wasser praktisch weg war, merkte ich erst beim Einsetzen. Aber in der Not kommt man mit einem echten Seekajak auch ohne Wasser voran. Draußen rief ich die im Päckchen liegenden an, ließ durchzählen, da ich nicht alle Lichter sah und dann schlugen wir unseren geplanten Kurs entlang der Osterems ein und genossen die einsetzende Morgendämmerung.

**7. Borkum:** Wir biwakierten im Norden von Borkum und wollten hinüber ins niederländische Wattenmeer. Wenn es nach der Tide gegangen wäre, hätte wir im Stockdunkeln starten und die Wattfläche im Nordwest samt Brandungszone umfahren müssen. Das wären 8 km Paddeln im kritischen Bereich. Ja, das war wirklich nicht nötig. Also packten wir unsere Boote auf die Bootswagen und rollerten über die Dünenwege entlang Borkum Stadt zum Badestrand im Westen. Als wir später mit den Seekajaks einsetzten Richtung Noorderpolderzijl war es schon hell ... und jeder von uns hat von Borkum etwas mehr gesehen als nur Sand und Wasser!

**8. Fanö (Dänemark):** Dieses Mal wollte ich südlich von Fanö auf der Sandfläche Peter Meyers Sand die Zelte aufbauen. Laut Expertenmeinung sollte das damals möglich sein. Wir hatten Nipptide, d.h. das Wasser sollte nicht so hoch auflaufen, sodass die Chancen sehr groß waren, dass die Sandfläche nicht überspült werden wird. Aber bis auf einen Kameraden waren die anderen nicht nur „Warmduscher“, sondern auch „Wiesencamper“! Wir vereinbarten mit den zurückgebliebenen Kameraden für den nächsten Tag einen Treffpunkt im Watt und paddelten danach los in die Dunkelheit hinein. Es wurde immer dunkler, aber die von uns gesuchte Sandfläche nicht trockener. Irgendwann wurde das uns so unheimlich,

dass wir beschlossen, zurück zu den Kameraden zu paddeln. Gesagt, getan, aber unterwegs lief das Wattfahrwasser trocken. Wir holten unsere Bootswagen heraus, packten unsere Seekajaks drauf und zogen los, um bald darauf im Schlick stecken zu bleiben. Also zogen wir gemeinsam erst das eine Seekajak hoch zum ca. einen gefühlten Kilometer entfernten Sandstrand von Fanö. Dann ging's zurück zum im Watt zurückgelassenen zweiten Seekajak. Aber wo war es? Nirgendwo in der Dunkelheit konnten wir es ausmachen, bis schließlich doch noch im Lichtstrahl unserer Taschenlampen ein auf dem Seekajak geklebter Reflexstreifen das Licht auffing und zurückstrahlte. Gott sei Dank! Aber wo ist denn das schon auf den Sandstrand gezogene erste Seekajak? Trotz Übung fanden wir es nicht sofort. Die restliche Strecke bis zu unseren Kameraden war dann ein Klax. Spät nach Mitternacht standen dann endlich unsere Zelte.

**9. Römö (Dänemark):** Wir kamen von Varde und biwakierten im Südwesten von Römö direkt hinterm Spülsaum. Für den nächsten Tag war ein Frühstart nach Höjer angesetzt. Das bedeutete, im Dunkeln die Zelte abzubauen und bei Morgendämmerung zu starten. Aber die Kameraden wollten vorher noch unbedingt eine dritte Insel, nämlich Sylt, anlaufen. Dass wir dafür alles um 1 Stunde vorverlegen müssten, störte nur mich, aber ich war ja als einziger schon öfter auf Sylt angelandet. Abends war die Wasserfläche hinüber nach Sylt eine ebene graue Fläche, sehr früh morgens war sie einfach nur konturenlos schwarz. Bei Enteneichbedingungen paddelten wir los, gerieten dann aber recht bald in flacheres Wasser, wo sich Grundseen aufbäumten und brachen. Mit solch einem Seegang hatten wir bei Flaute gar nicht gerechnet, obwohl die Untiefen auf der Seekarte eingezeichnet waren. Aber wir hatten wohl nur das Ziel vor Augen und der Zustand des Weges dorthin interessierte uns wenig. Da wir die Grundseen eigentlich nur spürten und hörten, aber praktisch nicht sahen, rief ich recht bald zum Rückzug auf. Wer weiß, wie hoch sie weiter draußen noch aufliefen!? Wir paddelten dann noch einige Zeit entlang der Wattkante von Römö ... immer dicht an der Brandungszone vorbei. Bald darauf setzte die Morgendämmerung ein

**10. St. Peter-Ording:** Anlässlich der jährlichen Brandungsübungen setzte ich für hochmotivierte Küstenkanuwanderer nach dem abendlichen Grillen am Strand eine kurze Spritztour entlang der „brandungsfreien“ Brandungszone an. Wir wollten das Meeresleuchten erleben. Jeder war mit Stirnlampe bzw. wasserdichtem „Blinklicht“ ausgerüstet. Dann ging es in Dreier-Gruppen los und auch bald wieder zurück; denn es leuchte nirgends. Als wir wieder angelandet waren, bat ich um „Entschuldigung“ dafür, dass ich alle mit „falschen Versprechungen“ mit aufs Wasser gelockt hätte ... und trat mit meinem rechten Fuß einen Haufen feuchten Sand weg ... und mit dem Sand kullerten plötzlich -zig kleine Lichter über die Wattfläche.

**11. Langeness:** Mit der Abenddämmerung ging es los von Schlüttsiel nach Hilligenley (Langeness). 17 km Dunkelheit standen uns bevor. Jeder war mit einem Blinklicht und einer Stirnlampe ausgerüstet. Einer hatte den Kurs in seinem GPS-Gerät eingegeben und ich hatte eine wasserdichte Taschenlampe zur Hand, die so stark leuchtet, dass ich mit dem Strahl noch in 100 m Entfernung „Möwen von den Pricken schießen“ konnte. Damit war sichergestellt, dass wir bei den vorherrschenden Flautenbedingungen andere Schiffe auf uns aufmerksam machen konnten ... wenn auch nicht auf die „legale“ Art & Weise. Als wir das Langenesswattfahrwasser erreicht, war es stockdunkel, d.h. einzelne Seezeichen waren eigentlich erst dann zu sehen, wenn sie eine Bootslänge vorher vor uns auftauchten, aber „verfransen“ konnten wir uns nicht, denn nun lagen die Lichter der Warften von Langeness stets auf unserer Steuerbordseite. Dank GPS fanden wir die Tonnen und trafen sie beinahe auch. Irgendwann liefen wir auf eine Wattfläche auf. Ich wollte rüber treideln (und wäre dann in einem „Nebenfahrwasser“ gelandet), aber die Kameraden waren wohl zu faul zum Aussteigen und wollten lieber zurück. Und das war richtig so; denn so kamen wir wieder ins richtige Fahrwasser. Unterwegs lag vor uns plötzlich ein helles weißes Licht. Wir wurden nervös. War's ein Schiff oder nur „E:S.“ aus Kiel? Dann wurden wir nochmals nervös. Da stiegen am Rande Lichter auf, als ob auf einem beleuchteten Förderband Sand in die Höhe transportiert wurde. Schließlich identifizierte einer die Lichter als Teile eines Feuerwerks auf

Pellworm, welches über den Horizont hinaus schoss. Ja, manchmal kann es in der Dunkelheit sehr unheimlich sein ... manchmal aber auch unheimlich spannend und schön.

**12. Alster:** Dieses Mal sollte es aufs Süßwasser gehen, nämlich auf die Außen- und Binnenalster (was die Lichterführung betrifft, gilt auch hier die SeeSchStrÖ), um den weihnachtlichen Glitzerglanz von Hamburg zu erleben. Wegen der kalten Jahreszeit musste jeder möglichst Neo oder Trockenanzug tragen, Schwimmweste anziehen, mit angeschalteter Stirnlampe paddeln, und zwar in Zweier-Gruppen. Von mir bekam jeder noch einen Leuchtstab, der aufs Heck geklebt wurde .... jedoch wegen der Kälte nur glimmen, aber nicht leuchten wollte, und einen gelben Reflexstreifen, der nicht um die Beine ,wie bei den Fahrradfahrern üblich, sondern um den rechten Arm gebunden werden sollte. So konnte ich im Falle einer Kenterung den „Kenterbruder“ mit meiner wasserdichten Taschenlampe schneller finden, sofern er mit seinem rechten Arm winkte. Zum Glück waren nur – und das vereinzelt – ein paar andere Kanuten unterwegs; denn meine Gruppe, die im „Entenmarsch“ hintereinander dicht am Ufer entlang paddelte, war wohl gut erleuchtet, aber ob uns der Führer eines Fahrgastschiffs hätte sehen und im sonstigen Lichtermeer am Rande der Alster als Kanuten erkennen können, da bin ich mir nicht so sicher. Zum Glück hatte ich ja meine stark leuchtende Taschenlampe dabei, mit der ich beim Start schon das Ziel hätte anleuchten können.

**Text:** U.Beier

**Links:**

[www.kanu.de/nuke/downloads/Nachtpaddeln.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Nachtpaddeln.pdf)

[www.kanu.de/nuke/downloads/Beleuchtung.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Beleuchtung.pdf)

[www.kanu.de/nuke/downloads/Befeuerung.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Befeuerung.pdf)

[www.kanu.de/nuke/downloads/Fahrregeln.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Fahrregeln.pdf)

[www.bsh.de/de/Schifffahrt/Sportschifffahrt/Navigationslichter/Broschuere.pdf](http://www.bsh.de/de/Schifffahrt/Sportschifffahrt/Navigationslichter/Broschuere.pdf)