

Nachtpaddeln

10 Tipps, die etwas „Licht“ ins Dunkle bringen!

Text: Udo Beier, DKV-Referent für Küstenkanuwandern (09/04/07)

Bezug: www.kanu.de/nuke/downloads/Nachtpaddeln.pdf

Derzeitige Vorschriften

10 Tipps für all jene, die sicher wieder anlanden wollen:

1. Gewässerschwierigkeiten
2. Route & Kompass
3. Gruppen- statt Solo-Tour
4. Gruppenzusammenhalt
5. Nachtblinde & Brillenträger
6. Fahrt in die Morgendämmerung
7. Ausrüstung
8. Kontaktlicht & Reflexlicht
9. Notsignale
10. Flachwasser & Landnähe

Derzeitige Vorschriften

Paddeln bei Dunkelheit draußen entlang der Küste hat seine Reize, insbesondere bei Meeresleuchten. Wer das einmal erlebt hat, wird es nicht mehr so schnell vergessen. Aber auch dann, wenn das Meeresleuchten ausbleiben sollte, wird eine solche Tour hinaus in die Dunkelheit unvergesslich bleiben; denn so häufig kommen wir ja nicht dazu, so etwas zu unternehmen!

Leider ist es 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:

Tab. 1: Lichterführung bei kleinen Fahrzeugen (unter 12 m u. unter Ruder)

- Zwischen Sonnenuntergang (SU) und Sonnenaufgang (SA), aber auch bei verminderter Sicht (z.B. Nebel), muss ein Kajak mindestens ein vom BSH zugelassenes, fest angebrachtes weißes Rundumlicht (mit einer 25 Watt-Birne $\approx 4,3$ Candela) führen, das über den ganzen Horizont sichtbar ist und eine Mindesttragweite von 2 sm hat.
(KVR 20; SeeSchStrO § 8 (1)+(2), § 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.
(SeeSchStrO § 10 (3))

Übrigens, diese Regelungen gelten auch dann, wenn wir einfach nur mal für den „Notstand“ trainieren wollen. D.h. es muss uns bewusst sein, dass ein solches Training ohne die entsprechende Beleuchtung für jedes Kajak unzulässig ist, und zwar auch dann, wenn bei

einer Gruppenfahrt – besser als gar nichts!? - zumindest ein Kajak der gesetzlich vorgeschriebenen Lichterführung nachkommt.

Diese Regelungen gelten ebenfalls, wenn wir außerhalb eines Fahrwassers paddeln; denn sie sind für den gesamten paddelbaren Bereich gültig, und zwar nicht nur für die deutsche Nord- und Ostseeküste, sondern z.B. auch für Unterweser, -elbe, untere Eider und Trave, und sinngemäß auch für die untere Ems.

Lediglich 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) 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 gezeigt werden (kann), um einen Zusammenstoß zu verhüten.“ (KVR 25(d) (ii))

10 Tipps für all jene, die sicher wieder anlanden wollen

Wenn wir eine längere Küstentour planen, sollten wir damit rechnen, dass wir einmal irgendwann aus irgendeinem Grund nicht vor Sonnenuntergang das rettende Land erreichen werden bzw. schon vor Sonnenaufgang aufs Meer hinaus paddeln müssen. Es wäre nicht falsch, auf solch eine Situation vorbereitet zu sein, um dann im Ernstfall handlungsfähig zu bleiben. D.h. wir sollten fit für eine Nachtfahrt sein, auch wenn wir gar nicht bewusst eine solche Fahrt planen. Dazu gehören:

- zum einen, dass die nötigen Rettungsmethoden (z.B. Rolle, Lenzen, Wiedereinstieg) auch bei Dunkelheit beherrscht werden,
- und zum anderen, dass wenigstens auf die folgenden 10 Punkte geachtet wird, um das Risiko eines Seenotfalles zu minimieren und die Chance, gerettet zu werden, zu maximieren:

1. Gewässerschwierigkeiten

Dunkelheit erschwert das Paddeln und die Navigation. Sie trägt zu einer Erhöhung der Gewässerschwierigkeiten um 1 bis 2 Grad 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 richtig abschätzen, noch Hindernisse (z.B. Untiefen, Felsen, Fischreusen) rechtzeitig entdecken. Außerdem 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).

Am sichersten ist es folglich, wenn wir bei Flauten- & Sternenhimmel-Bedingungen in die Dunkelheit geraten und Bereiche meiden, wo einlaufende Dünung Grundseen bzw. Brandung und der Gezeitenstrom Stromkabblung entstehen lassen könnten.

Darauf zu hoffen, dass uns das Licht des Vollmondes die Wasserlandschaft besser erkennen lässt, ist trügerisch; 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.

2. Kopfarbeit

Wir sollten uns, bevor es dunkel wird, genau die zu paddelnde Route inkl. Notlandeplätzen und Leuchtfeuer (Nr. und Art der Befuerung), den Gezeitenstand (Hochwasser-

/Niedrigwasserzeit) und den Strömungsverlauf (wo ist mit Stromkablung zu rechnen) im Kopf einprägen, sodass wir notfalls auch ohne Seekarte, Gezeitenkalender, Strömungsatlas & Beleuchtung unseren Kurs einhalten können.

3. Gruppen- statt Solo-Tour

Nachtfahrten sollten immer nur Gruppenfahrten sein. Im Dunkeln sollten wir folglich nicht solo unterwegs sein; denn es braucht nur ein Missgeschick, ein Fehler zu passieren (z.B. überraschende Kenterung mit Ausstieg; Paddelbruch; Steuer/Skeg-Schaden, Seekarte wird von Deck gespült; Lampenbatterien sind leer; einsetzende Seekrankheit; Brillenverlust, Wetzerverschlechterung u.v.a.m.) und wir bekommen Probleme, die im Schutz einer Gruppe leicht lösbar sind, nicht aber, wenn wir alleine paddeln.

4. Gruppenzusammenhalt

Natürlich laufen Gruppentouren im Dunkeln nicht garantiert problemloser ab als Solotouren. D.h. ein Fahrtenleiter, der mit 10 Seeanfängern in die Nacht hinein paddelt, würde i.d.R. allein mit weniger Problemen konfrontiert werden.

Wenn es schon am Tag nicht immer leicht ist, unterwegs auf dem Wasser alle Kanutinnen und Kanuten einer Gruppe dazu zu bringen, zusammen zu bleiben, wie schwer ist es erst einmal, das auch bei Dunkelheit zu erreichen! Gegebenenfalls könnte nachts wohl die Gruppendisziplin größer sein, da es jedem eigentlich offensichtlich sein müsste, wie schwer es ist, im Dunkeln zur Gruppe zurückzufinden. Auf der anderen Seite ist jedoch die Gefahr größer, bei allzu engem Gruppenzusammenhalt mit einem Mitpaddler zusammenzustoßen, was wiederum dazu führen kann, dass mit mehr Abstand als am Tage gepaddelt wird. Die Folge ist, dass wir bei Dunkelheit stetes im Grenzbereich zwischen „Verlust & Kollision“ paddeln. Je schwieriger die Gewässerbedingungen nun sind, desto eher kann eines von beiden passieren.

Es gilt daher gerade bei Dunkelheit auf die Gruppengröße zu achten. Bei größeren Gruppen sollte die Bildung von Untergruppen (zu je 3-4 Kajaks) vorgesehen werden, wobei die besonders erfahrenen Kanutinnen und Kanuten gleichmäßig auf die Untergruppen zu verteilen sind; denn je größer die Gruppe ist, desto größer ist das Risiko, dass etwas schief geht.

Vorteil einer kleinen Gruppe ist auch, dass der Kontakt der Gruppenmitglieder untereinander größer sein kann. Das erleichtert die Ansprache der einzelnen Kanuten, was zur Beruhigung (Angstabbau) und somit zur Verhinderung von Panik beitragen kann. Ängstliche Kanuten sind jedoch immer Kollisions- bzw. Verlust-Kandidaten. Gerät ein Kanute erst einmal in Panik, dann ist ein Gruppenzusammenhalt eigentlich nur dann noch gesichert, wenn alle Gruppenmitglieder dem panisch davon paddelnden Kanuten folgen und versuchen, ihn „einzufangen“. Der Erfahrenste in der Gruppe sollte dann längsseits paddeln, ein „Päckchen“ mit ihm bilden und dann versuchen, ihn zu beruhigen, während die verbleibenden zwei (?) Kanuten dicht zum Päckchen – u.U. auch in einem zweiten Päckchen – auf Warteposition gehen. Notfalls ist auch – sofern in der Nähe – eine Sandbank anzulaufen, um wieder etwas Ruhe in die Gruppe zu bringen. Und wenn das auch nicht hilft, bleibt eigentlich nichts anderes übrig, als den erstbesten Anlandeplatz anzulaufen und dort zu biwakieren.

Sollte schon vor Anbruch der Dunkelheit bekannt sein, wer dazu neigen könnte, in Angst zu geraten, bietet es sich an, prophylaktisch jedem dieser Angst- bzw. Panik-Kandidaten gleich je einen erfahrenen Kanuten zur besonderen Betreuung zuzuordnen.

Damit kein Gruppenmitglied unterwegs im Dunkeln abhanden kommt, sollten wir uns schon vorher darauf einigen, wie die Anwesenheitskontrolle durchzuführen ist. So bietet es sich regelrecht an, in kurzen Zeitabständen immer wieder die Namen der Gruppenmitglieder aufzurufen. Das hat nicht nur den Vorteil, dass durch die stete Ansprache der Einzelne in der

Dunkelheit sich nicht so allein vorkommt und dass wir u.U. am Ton der Rückmeldung erkennen können, wie sich jeweils der Antwortende fühlt, sondern wir bekommen auf diese Weise auch mit, dass einer u.U. zu weit abgedriftet ist bzw. sogar schon fehlt. Empfohlen wird auch, jedem Mitpaddler eine Nummer zuzuordnen, um dann während der Tour die Möglichkeit zu haben, einfach durch vorherigen Zuruf: „Abzählen: *Eins*,“ kontrollieren zu können, ob noch alle da sind.

5. Nachtblinde & Brillenträger

Im Dunkeln auf dem Meer ist sowieso nicht viel zu sehen; dennoch haben dort draußen „Nachtblinde“ nichts zu suchen. Sollten sich solche Kanuten in der Gruppe befinden, sind sie wie „Panik-Kandidaten“ zu betreuen.

Brillenträger müssen sich bewusst sein, dass schon Nieselregen bzw. Wasserspritzer die Durchsicht durch die Brillengläser stark beeinträchtigen können. Die Folge: Entweder sehen sie kaum noch etwas durch ihre Brille oder sie sehen alle Lichter plötzlich doppelt und dreifach. Ein exaktes Navigieren entlang von Seezeichen ist dann nur noch bedingt möglich.

6. Fahrt in die Morgendämmerung

Es gibt immer wieder Situationen, wo es nur am Tage und nicht in der Nacht windet & wellt. Es stellt sich dann die Frage, ob es nicht ratsamer wäre, schwierige Passagen in der Nacht zu paddeln. Es sollte uns dann bewusst sein, dass es weniger gefährlich ist, frühmorgens als spätabends hinaus in die Dunkelheit zu paddeln; denn sollte etwas passieren, wissen wir, dass es bald wieder hell wird und dass wir dann leichter gefunden werden können, als wenn es erst in 6 – 7 Stunden zu dämmern beginnt. Außerdem kann ein solches Timing bei plötzlicher Verschlechterung der Gewässerbedingungen wesentlich zum Gruppenzusammenhalt beitragen und verhindern, dass einige Gruppenmitglieder in Panik geraten.

7. Ausrüstung

Bevor es dunkel wird, sollten wir unsere Seekarte so präpariert haben, dass wir wichtige Seezeichen sofort erkennen können (z.B. Leuchttürme, -türme). Damit wir mit den Daten, die uns die Seekarte liefert, richtig arbeiten können, bedarf es natürlich eines (beleuchteten) Kompass.

Eine wasserdichte Taschenlampe darf auch nicht fehlen. Sie sollte möglichst griffbereit am Körper getragen werden; denn mit was sonst können wir bei Kollisionsgefahr schnell auf uns aufmerksam machen?

Ebenfalls bietet es sich an, eine wasserdichte Stirnlampe zu tragen, um die Möglichkeit zu haben, schnell einen Blick auf Seekarte & Kompass zu werfen. Dabei ist es für die Nachtanpassung der Augen von Vorteil, wenn die Lampe ein rotes Licht ausstrahlen kann. Es gibt Stirnlampen, die je nach Schaltung auch rotes Licht ausstrahlen können, ansonsten sollten wir versuchen, z.B. die Glühbirne bzw. LED rot anzumalen.

Weiterhin sollten alle ein wasserdicht und griffbereit verpacktes Handy dabei haben, um im Falle einer unbeabsichtigten Trennung miteinander im Kontakt bleiben zu können. Das setzt natürlich voraus, dass wir vorher die Handy-Nr. aller Gruppenmitglieder gespeichert haben und während der Tour die Handys angeschaltet haben.

Außerdem ist es überlegenswert, nicht nur unsere Paddel mit einer Leine („Paddelsicherungsleine“) zu sichern, sondern auch uns selber („Life Line“).

Schließlich ist es hilfreich, ein UKW-Handfunkgerät dabeizuhaben. Wir sollten es nutzen, wenn ein Schiff außerhalb des Fahrwassers auf uns zukommt. Trotzdem müssen wir im-

mer damit rechnen, dass unser Funkspruch nicht gehört wird, egal ob wir z.B. auf Kanal 16 (Ansprech-, insbesondere Notfallkanal), 10 o. 77 (Fischereifahrzeuge) bzw. 72 o. 69 (Sportboote) senden.

Wenigstens einer in der Gruppe sollte ein GPS-Gerät dabei haben, in dem nicht nur die Koordinaten des Start- und Zielortes, sondern auch die der in Frage kommenden Notlandeplätze einzugeben sind.

8. Kontaktlicht & Reflexlicht

An jedem Seekajak ist – etwa mit Gewebeband - im Heckbereich ein Licht zu befestigen (z.B. Leuchtstab, der u.U. halb abzudunkeln ist), um wenigstens den Sichtkontakt zwischen den Gruppenteilnehmern zu ermöglichen.

Vorteilhaft ist es auch, auf die Seekajaks, die Paddel und die Bekleidung (z.B. Ärmel) ein paar Reflexstreifen zu kleben; denn im Notfall ist es dann leichter möglich, per Suchscheinwerfer aufgespürt zu werden.

9. Notsignale

Jedes Gruppenmitglied sollte eine Blitzlichtsignallampe und ein Nicosignal mit sich führen, am besten griffbereit am Körper tragen; denn mit was sonst können wir nach einer Kentung mit Ausstieg und Bootsverlust auf uns aufmerksam machen?

Der Fahrtenleiter sollte weiterhin wenigstens 2 Seenotfallschirmraketen und 1 Handfackel griffbereit dabei haben.

Überlegenswert wäre es, wenn er eigens für solch eine Nacht-Tour zusätzlich jedes Gruppenmitglied mit je 1 Seenotfallschirmrakete und 1 Handfackel ausrüstet.

10. Flachwasser & Landnähe

Die größte Gefahr geht bei Dunkelheit vom Fahrwasser aus; denn dort können uns Schiffe und – bei Tidengewässern - Tonnen in die Quere kommen. Wir sollten daher die Fahrwasser meiden und Flachwasser – sofern dort keine Grundseen bzw. Hindernisse auftreten – suchen. Uns muss es aber bewusst sein, dass es der Schifffahrt nicht verboten ist, außerhalb von Fahrwassern zu fahren. Insbesondere Kapitäne 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. Deshalb sollten wir wissen, was für Lichter sie führen:

Tab. 2: Lichterführung bei Fischereifahrzeugen (fischend u. nicht fischend) (KVR 26)

a) bei fischenden Fahrzeugen:

2 Rundumlichter senkrecht übereinander, das untere WEISS und das obere:

- GRÜN = Fischereifahrzeug, das ein Fanggerät (z.B. Schleppnetz) durchs Wasser schleppt (sog. „Trawler“)!
- ROT = Fischereifahrzeug, das ohne Fanggerät fischt!

zusätzlich:

- bei Fahrt durchs Wasser: 2 Seitenlichter (GRÜN/ROT) und 1 Hecklicht (WEISS)
- ab 50 m Länge Pflicht: 1 Topplicht (WEISS) über dem grünen Rundumlicht.

b) bei nicht fischenden Fahrzeugen:

Die beiden Rundumlichter dürfen nicht geführt werden, d.h. wir sehen nur die Lichter, die für eine Fahrzeug seiner Länge vorgeschrieben sind:

- 2 Seitenlichter (GRÜN/ROT), 1 Hecklicht (WEISS) 1 bis 2 Topplichter (WEISS).

Weiterhin empfiehlt es sich, 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, aber auch „vagabundierende“ Fischerkutter zu achten.

Literatur:

Jungers,C.: Night Paddling, in: Sea Kayaker, Nr.Oct./06, S.18-23

Foster,N.: Seekajak. Ausrüstung/Fahrtechnik/Sicherheit, 1996, S.144-147.

Harms,Chr.: Grundlagen einer Nachtfahrt, in: Seekajak, Nr.76/01, S.16-17.

Links:

- è www.kanu.de/nuke/downloads/Fahrregeln.pdf
- è www.kanu.de/nuke/downloads/Befeuerung.pdf
- è www.kanu.de/nuke/downloads/Solotouren.pdf
- è www.kanu.de/nuke/downloads/Gruppenfahrten.pdf
- è www.kanu.de/nuke/downloads/Kameradschaft.pdf
- è www.kanu.de/nuke/downloads/Gemeinschaft.pdf
- è www.kanu.de/nuke/downloads/Meeresleuchten.pdf
- è www.kanu.de/nuke/downloads/Beleuchtung.pdf
- è www.kanu.de/nuke/downloads/Life-Line.pdf
- è www.kanu.de/nuke/downloads/Tourenrueckmeldung.pdf
- è www.kanu.de/nuke/downloads/Angstbewaeltigung.pdf
- è www.seasailing.de/Lichterfuehrung.html#top

(Ich danke J.Becker für kritische Anmerkungen.)

(Erstfassung: 24/02/07)