

„Night on Earth“

Unterweser bei Nacht: nautisch!



Bericht: Stefan Villena-Kirschner, *nautische Ergänzung* und Fotos: Steffen Wagner

auf dem Anleger des KVV in Bremerhaven

Der Gedanke an Jim Jarmuschs „Night on Earth“, fünf lose miteinander verknüpfte Episoden, die von fünf Taxifahrten durch verschiedene Großstädte erzählen, kommt mir jetzt nach der Fahrt. Nicht wegen der Handlungsstränge des Films, es ist die Atmosphäre der Fahrten durch die Nacht, den einerseits stillen, teils hell beleuchteten Großstadtszenarien, immer wieder von echtem Leben durchdrungen, die mich an den lakonisch erzählten Film von 1991 denken lässt.

Natürlich, die Idee ist von Steffen. Mal schauen, was geht... Seine unstillbare Neugier, gepaart mit Abenteuerlust, dem erforderlichen Mut und seine spürbare Unruhe bei fehlenden neuen Herausforderungen lassen ihn immer neue Fahrtenpläne gebären. Wenn es nach einem dieser Trips ruhig wird, dann frage ich mich immer: Was brütet er als Nächstes aus?

Im Winter warf er die Idee auf, von Bremerhaven zu unserem Vereinsgelände in Bremen an der Lesum zu paddeln, auf der einlaufenden Flutwelle, bei Nacht und maximaler Dunkelheit, also Neumond. 55 Kilometer, ca. 6 Stunden Fahrt waren kalkuliert.

Der erste Termin platzte. Drei Teilnehmer und eine Teilnehmerin waren gesetzt

- Beschwerden im Unterarm. Zudem standen auch frostige Temperaturen von knackigen vier Grad unter Null dagegen.

Der neue Termin, nun Mitte April, bot die gewünschte Neumond-Nacht, Springtide und auch die vorausgesagten Wetterbedingungen stimmten perfekt: 7 – 12°C, 2(4) Beaufort aus West-Nordwest. Leider schrumpfte das Team nun wegen Unpässlichkeiten auf zwei Personen zusammen. Es war, wie üblich bei Steffen, alles gut vorbereitet: Ein Streckenplan, der alle wichtigen Navigationselemente mit einer Zeitleiste und Meilenangaben versieht, Rundumlicht, Radarreflektor und diverse Navigationsgeräte.

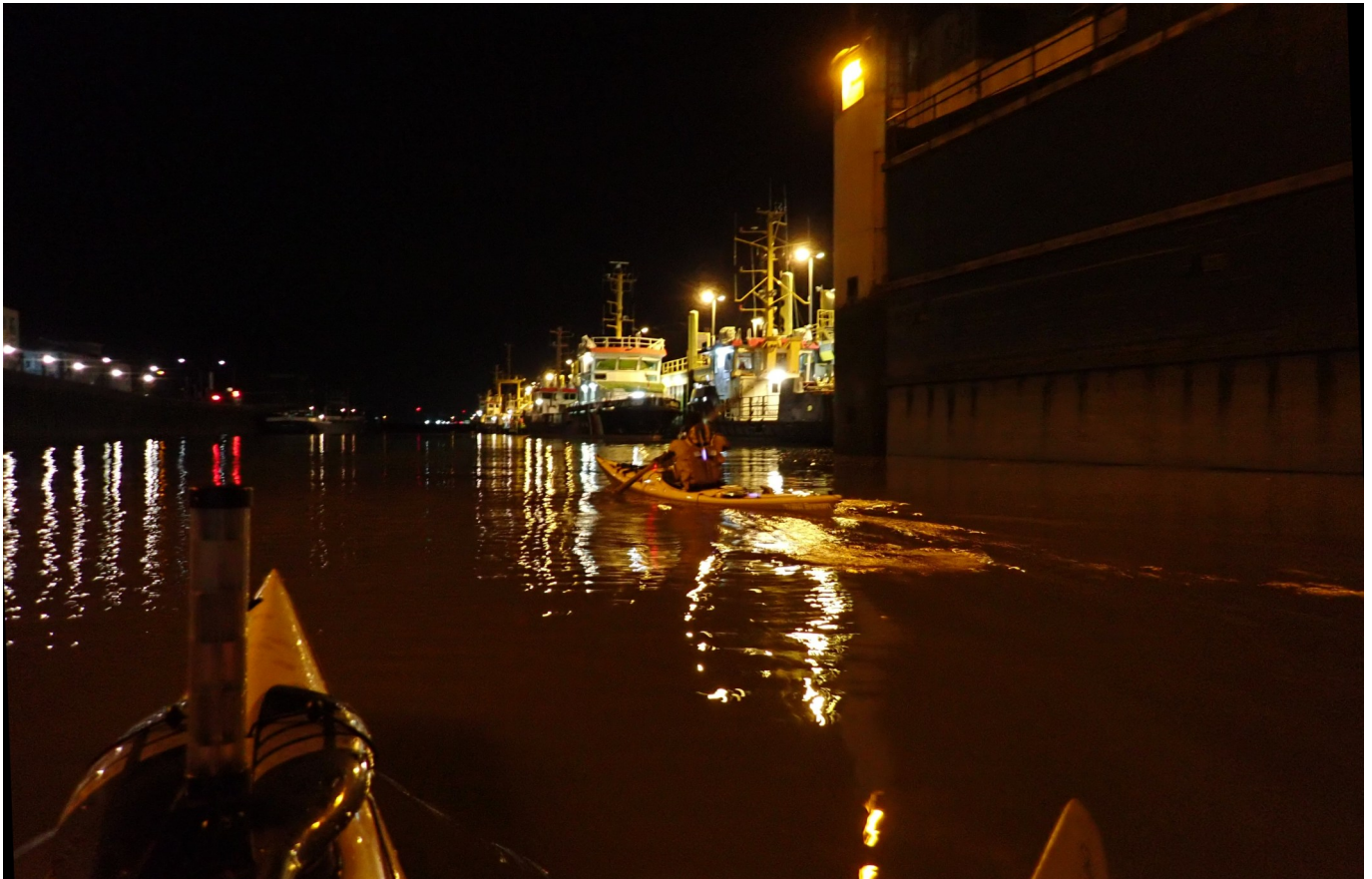
Wir waren etwas zu früh am Anleger des Kanuvereins Unterweser in Bremerhaven an der völlig verschlickten, fast leer gelaufenen Geeste. Nach einer gehaltvollen Mousse au Chocolat und einem alkoholfreien Getränk in einem Hafenrestaurant vis à vis ging es zurück zum Anleger, wir schalteten unsere Festbeleuchtung ein und legten um 21:50 Uhr ab. Die nautische Dämmerung war gerade zu Ende, die Nacht somit schon rabenschwarz.

Bei der Ausfahrt aus der Geeste in die offene Wesermündung werden wir von mäßigem Swell der Außenweser und

Dunkelheit empfangen. Aus der hell erleuchteten hafentypischen Ausfahrt kommend, müssen sich die Augen erst an die Dunkelheit gewöhnen. Dunkelheit? Nun ja, die umgebenden Gebäude und Industrieanlagen, auf Reede liegende Schiffe und beleuchtete Seezeichen machen es in ihrer Vielzahl zunächst nicht leicht, auf dem Wasser die heranlaufenden Wellen zu erkennen und sich zu orientieren. Erst einmal hilft der geplante Kompasskurs weiter. Das pflichtgemäße weiße Rundumlicht „am Stiel“ über Steffens Rücken lässt mich beim Blick zurück immer wieder kurz blind werden. Die Wasseroberfläche und der Nahbereich bleiben aber anhaltend schwarz, was mir die erste Meile eine irgendwie tastende Paddeltechnik abverlangte.

Nach einer Weile sind nicht nur die beleuchteten roten und grünen Lateralzeichen entdeckt, sondern auch das Unter- und Oberfeuer des ersten Richtfeuers. Wir fahren den Blexer Bogen zunächst außerhalb des Fahrwassers aus und folgen dem Tonnenstrich. Für uns ist noch nicht erkennbar, ob und wo sich Schiffe bewegen (können).

Je weiter wir uns dann aus dem Lichtmeer des industriell geprägten Mündungstrichters flussaufwärts bewegen,



gegen 22.00 Uhr – wie Weihnachten

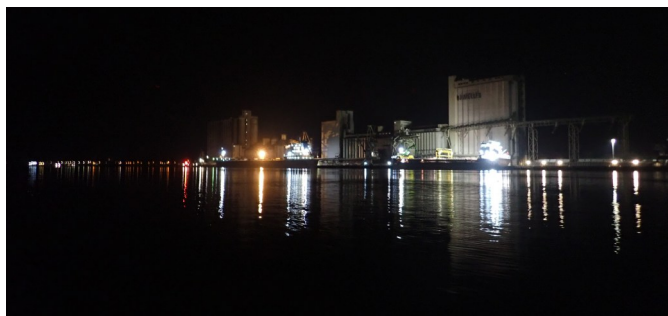
desto besser wird die Orientierung. Später dimmen wir unsere Beleuchtung herunter, um mehr zu sehen. Wir navigieren nach Richtfeuern, einer Erfindung großartiger Ingenieurskunst aus Zeiten lange vor der Satellitennavigation, um den unbeleuchteten Fahrwasserbegrenzungstonnen aus dem Weg zu gehen. Eine Kollision mit einer Tonne wollen wir unbedingt vermeiden, immerhin kommen wir mit Tide-

unterstützung auf eine Reisegeschwindigkeit von 6-7 Knoten.

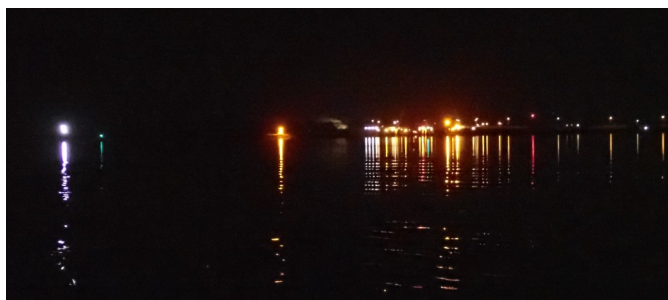
Der Rest der Tour gestaltete sich als wunderschöne Nachtfahrt. Wir fuhren bei vielleicht 2 Beaufort über die spiegelglatte Unterweser durch die nächtliche Stille. Eine Stille, die gar nicht so still ist, wenn die Ohren in der sonst üblichen Gewichtung der Sinneswahrnehmung mehr Beachtung erhalten. Die Geräuschkulisse

der Industrieanlagen an der Unterweser lässt uns die ganze Fahrt über nicht los, teils weit getragen, bleibt sie der konstante Soundtrack dieser Gegend. In den mehr landschaftlich geprägten Abschnitten mit Flussstränden und Auengebüschen signalisiert aber auch die Vogelwelt, dass sie da und dass Frühling ist.

Gänneschwärme, Möwen und Austernfischer aus dem Hinterland lärmen nach



die Getreidesilos in Brake



Bernsteinglanz an der Huntemündung



zur Abwechslung mal im Tonnenstrich



Kräften und Nachtigallen, Waldkäuze und Waldohreulen melden sich, leiser aber deutlich aus den Ufergehölzen zu beiden Seiten des Stroms. Ein paar fröhliche Werderfans nach dem gewonnenen Nordderby singen in der Ferne und zwei unsichtbare Rufer, erkundigen sich nach den Fährzeiten. Sind wir gemeint? Ich

antworte ins Nichts. Unser Streckenplan kennt die Fährzeiten: „jede volle Stunde!“.

Gegen 3:00 Uhr erreichen wir den historischen Hafen von Vegesack, um 3:45 Uhr den Anleger des Vereins. Zu den Schlafsäcken im Sportraum unseres Clubhauses ist es dann nur noch ein kurzer Weg.

Von mir aus können dieser Episode nächtlicher Seekajakfahrten gerne noch weitere folgen, vielleicht so, wie bei Jarmuschs „Night on Earth“.

Nautische Ergänzung: Was zählt auf einer Nachtfahrt?

Als ich diese Tour plante, ging es mir zunächst nur darum, eine weitere Strecke auf einer Seeschiffahrtsstraße zu paddeln. Sonst bin ich doch meist im Wattenmeer unterwegs, wenn ich nachts fahre. Eine Navigation nach Großschiffahrtsart war dabei gar nicht das Ziel, eher die Schärfung des Blicks für Leuchtzeichen und Signale.

Nachdem ich mir die Karte der Weser daraufhin genau ansah, stellte ich etwas fest, das mir bis dato tatsächlich noch nie aufgefallen war: Zwar waren viele der mächtigen Lateraltonnen beleuchtet, jedoch längst nicht alle. Das erforderte eine Änderung des ursprünglichen Plans, im Tonnenstrich zu fahren. Auf Nachtfahrten im Wattenmeer hatte ich mehrfach einer Kollision mit unbeleuchteten



auf der Zielgeradenlinie, die Lürssen Werft



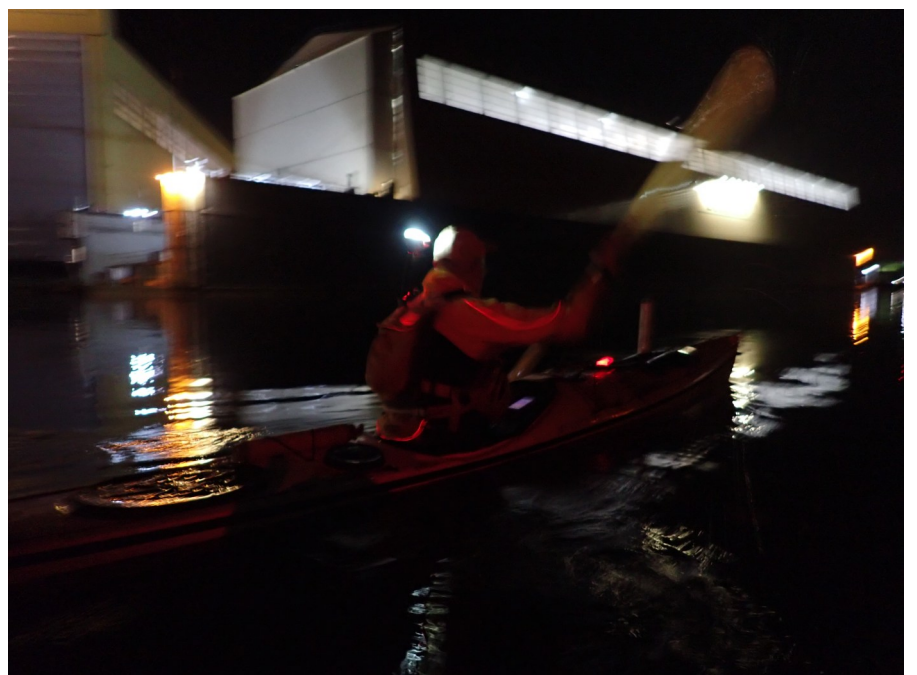
im Flow

Tonnen nur knapp entgehen können. Ich hatte mich darauf verlassen, sie trotz Dunkelheit mit gut adaptierten Augen rechtzeitig sehen zu können. Wie sich auch auf dieser Tour aber bestätigte, sollte man sich der Illusion nicht hingeben! Schnell lag die Lösung des Problems auf der Hand: Die beleuchteten Tonnen lagen stets in Kurven des Fahrwassers, auf den geraden Strecken waren die Tonnen alle unbeleuchtet. Wie war also auf den geraden Abschnitten zu navigieren? Nun, mit den stets vorhandenen Richtfeuern an der Unterweser, also Turmpärchen unterschiedlicher Höhe, deren Feuer in Deckpeilung zu bringen waren, um sich dann sicher in der Fahrwassermitte zu wissen. Da wir auf der Unterweser schon tagsüber kaum Schiffsbegegnungen haben, ging ich davon aus, dass in der Nacht so gut wie kein Schiff unterwegs sein würde, da die meisten Schiffe in diesem Revier ohnehin inhabergeführte Binnenschiffe sind. Mit den nötigen Sicherheitsmaßnahmen sollte es also gefahrlos möglich sein „nautisch“, also nach Großschifffahrtsart zu navigieren. „WHY NOT?“

Woraus bestand unsere Ausrüstung? Da das Kartenstudium nachts besonders mühsam ist, hatte ich einen Streckenplan erstellt, auf dem auf einen Blick abzulesen war, wie weit es noch bis zum nächsten Wegepunkt war und auf welchem Kurs dieser lag. Nachts ist es nämlich

manchmal nicht leicht zu sagen, welche der oft mehreren sichtbaren Tonnen die nächste ist. Dazu hatten wir mit Rotlicht gut beleuchtete Kompass und Stirnlampen.

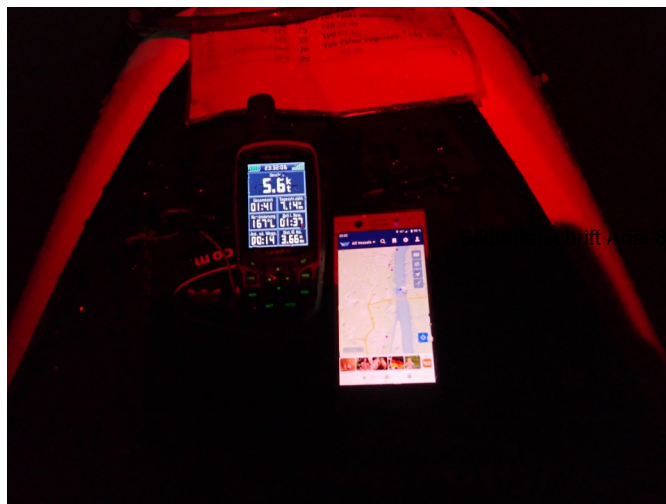
Auch die Zeiten der kreuzenden Fähren hatte ich im Streckenplan vermerkt. Das nach Kollisionsverhütungsregel 25 d) für



sieht aus, als würde gearbeitet...



... nein, nur vergessen, das Licht auszumachen



Navigator's Cockpit mit Wegeplan, GPS und AIS-Tracker

die See und Seeschiffahrtsstraßen vorge-schriebene, helle weiße 360° Licht (Navilight) fahre ich an der Spitze eines Schaftes, den ich in der Trinklochöffnung an der Rückseite meiner Schwimmweste fixiere. So behindert es mich nicht, ist gut erreichbar und ich bin in der Wahl der Kopfbedeckung nicht eingeschränkt. Mit Knicklichtern auf Deck und Doggy-lights an der Weste haben wir uns und die Kajaks so markiert, dass wir uns untereinander gut sehen können. Aus etwas größerem Abstand sind diese Hilfsmittel jedoch unsichtbar. Ein Nachteil der ganzen „Weihnachtsbeleuchtung“ sind Blend- und Reflexionseffekte, die sich auch im Rotlichtmodus nicht ganz aufheben lassen.

Einen Radarreflektor habe ich zwar auf einem Ersatz-Lukendeckel fest geriggt, zweifle aber, ob in Zeiten von AIS überhaupt noch Schiffsführer aufs Radar schauen.

Ein besonders wichtiges Hilfsmittel für Fahrten wie dieser ist eine AIS-App auf

einem älteren, redundanten Smartphone, geriggt auf der Spritzdecke. Um mich nicht ständig umdrehen zu müssen, ließ ich „VesselFinder“ mitlaufen und konnte so auf einen Blick sehen, ob sich von achtern oder vorn ein Schiff näherte. Was übrigens auf der ganzen Fahrt nicht einmal geschah. Es gibt auch kommerzielle Apps, die aktiv vor Annäherungen warnen (z.B. „Boat Beacon“), uns genügte aber die passive Variante.

Natürlich hatten wir auch jeder ein GPS mit nautischer Karte auf der Spritzdecke. Obwohl überwiegend zur Bestimmung der Geschwindigkeit genutzt, war es doch öfter hilfreich bei der Identifikation einer Tonne, wenn wir beim Zählen auf den mehrere Meilen langen Richtfeuerstrecken mal durcheinander gekommen waren.

Navigatorisches Kuriosum: Einmal fuhren wir auf ein Richtfeuer mit drei Feuern zu. Nanu? Sollte das Unterfeuer tatsächlich zwei Lichter haben? Nein,

nach einiger Zeit waren es nur noch zwei. Das Untere war so tief, bzw. wir so weit weg, dass es eine Reflektion auf der Wasseroberfläche gegeben hatte.

Bei Dunkelheit ist das Halten des Sichtkontaktes in der Gruppe deutlich erschwert. Funkgeräte, Knick- und Hundelichter sind daher wichtig, aber auch ein den Wetterverhältnissen angepasster geringer Abstand zwischen den Gruppenmitgliedern.

Mit unserem Bericht wollen wir den besonderen Reiz vermitteln, den eine Nachtfahrt haben kann, jedoch zugleich, dass eine solche einer gewissen navigatorischen Erfahrung unter unsichtigen Bedingungen und einer gründlichen Vorbereitung bedarf.

Hier noch unser zoombarer Track, in der Wappaddler-Seekarte:

<https://tinyurl.com/mscppeduky>



Richtfeuer Lemwerder bei Tag