

## **Aktuelle Infos (April 2004):**

Der DKV-Referent für Küstenkanuwandern informiert:

(Ausbildung, Ausrüstung, Befahrensregelung/Recht, Geschichte, Gesundheit, Literatur, Natur, Revier (D), Revier (Ausland), Wetter

-----  
29.04.2004 **Leeward Islands (Karibik)** (Revier/Ausland)

In der Zeitschrift SEGELN berichtete C.Viktor in dem Beitrag:

### **„Leeward Islands: Island Ecstasy“**

über eine vom Passat beeinflussten Inselkette SO-lich von Puerto Rico. Zu den Inseln gehören u.a. Anguilla, Barbuda, Antigua, Montserrat, Guadeloupe und Dominica. Die beste Zeit soll März bis Mai sein. Mehr Wind gibt es zwischen Januar und Februar. Empfohlen wird Mückenschutz.

Über **Wind & Wetter** ist Folgendes zu lesen:

„Zwischen November und Mai weht der Passat meist aus NO-lichen Richtungen, in den Sommermonaten dreht er auf O bis SO.

Kaltfronten können in den Wintermonaten bis in die Karibik vordringen. Sie bringen böige „Weihnachtswinde“ aus NW und Schlechtwetter.

Hurrikanzeit ist von Juni bis November, gefährlichster Monat ist September.

Den meisten Regen gibt es zwischen August und Oktober.“

... und über **Gezeiten & Strom** das Folgende:

„Der Tidenhub beträgt durchschnittlich 40 cm. Zum Problem kann nur der mit durchschnittlich einem Knoten WNW setzende Strom werden, wenn sie gegen ihn nach E fahren müssen.“

**Quelle:** SEGELN, Nr. 5/04, S.98-104 – [www.segeln-magazin.de](http://www.segeln-magazin.de)

-----  
28.04.2004 **Süd-ostschwedische Schären (Karlshamn – Torhamn)** (Revier/Ausland)

Im Süd-Osten Schwedens (**Region: Blekinge / Hanöbuk**t), süd-westlich der Insel Öland gibt es zwischen Karlshamn – Karlskrona - Torhamn einen etwa 60 km breiten Küstenabschnitt, der mit einer Vielzahl von schärenartigen Inseln versetzt ist. Ob seiner „Kleinheit“ eignet sich das Revier für ein verlängertes Wochenende bis eine gute Woche bzw. als Zwischenstopp bei einer Fahrt weiter nord-östlich zu den schwedischen Ostschären, die ca. 25 km nördlich von Oskarshamn (nord-westlich der Insel Öland) beginnen und bis über Stockholm hinaus reichen.

### **Besiedlung**

Auf Grund der vielen Orte und Straßen, die in diesem Revier an der Ostsee liegen bzw. bis an die Küste führen, gibt es eine Vielzahl von Einsetz-/Aussetzmöglichkeiten. Wegen der etwas dichteren Besiedlung wird man wohl jedoch nicht die Einsamkeit „pur“ finden.

### **Wind & Wetter**

Bei nördlichen Winden, d.h. Wind von NW über N bis NO ist es einigermaßen geschützt. Trotzdem gibt es auch bei einer solchen Wetterlage immer wieder Passagen, wo man nicht

immer mit Wind- und Wellenschutz rechnen kann. Bei südlichen Winden (SW – S – SO) kann es wegen der geringeren Anzahl vorgelagerter Inseln nahe Karlshamn eher Probleme geben als nahe Karlskrona.

In der Zeitschrift Yacht ist hierzu Folgendes zu lesen:

„Im Sommer meist West- bis Südwestwind mit 3 – 4 Bft. Gelegentliche Starkwindperioden. Im Hochsommer zudem thermische See- und Landbrise. Örtlich Kap- und Düseneffekte. ... Bei starken östlichen Winden kann es zu schwerem Seegang kommen, da der Meeresboden vor der Küste steil ansteigt und querlaufender Strom die Wellenbildung verstärkt.“

### **Gesundheit**

An der Südostküste soll Zeckengefahr bestehen (Vorsicht: Hirnhautentzündung)!

### **Insider-Tipp**

Der Schwede Erik Sjöstedt ( [www.kajak.nu](http://www.kajak.nu) ) hat am 28.04.04 im Seekajakforum.de eine paar Tipps zum Revier gegeben:

- Startpunkt: Nytäppet (östl. Karlshamn) – Strand mit Parkplatz  
Kartenansicht: ☞ [www.kajaksyd.com/images/Kartabrascanstor.gif](http://www.kajaksyd.com/images/Kartabrascanstor.gif)
- weitere Startpunkte: Järnavik Slättanäs, Gisslevik (Camping)
- Übernachtungsplätze: Ö Bokö, Bockö, Fölsö, Allböle, Dragsö, Tjärö (mit Jugendherberge), Harö, Arpö, Vagnö, Slädö, Sturkö (Camping), Järkö, Arnö, Hästholmen (Süden), Torhamnaskär, Öppenskär

Als Karten sind topografische Karten zu empfehlen:

- 1:50.000 („Gröna Kartan“), und zwar Nr. 3E-SO, 3F-SW, 3 F-SO

Gegebenenfalls reichen auch:

- 1:100.000 („Bla Kartan“), und zwar Nr. 33, 34

### **Literatur:**

Claußen,G.u.H.: Schweden. Südküste & Ostküste, 4.Aufl (S.54-70).

Krauss,N.: Segelsommer in den Schären (Hanöbucht/Südschweden) (inkl. Kartenskizze), in: Yacht 5/03, S.16-25 )) - [www.yacht.de](http://www.yacht.de)

Half,W.: Wer die Nachtigall stört ....(südschwedische Küste: Sölvesborg bis Karlskrona in 9 Etappen)), in: Seekajak 76, S.38-43 – [www.salzwasserunion.de](http://www.salzwasserunion.de)

### **Link:**

Kurz-Infos zum Paddeln in Schweden: [www.kanotguiden.com](http://www.kanotguiden.com)

-----

27.04.2004 **Touren in Schweden** (Revier/Ausland)

Es gibt ein schwedisches Internet-Portal, welches versucht, möglichst umfassend alle Tourenreviere, die in Schweden Flüsse, See und Küste bieten, kurz & knapp darzustellen. Im Vergleich zu vor 2 Jahren, ist das Angebot an Informationen deutlich erweitert worden.

**Link:** [www.kanotguiden.com](http://www.kanotguiden.com)

-----

25.04.2004 DKV-Calendar: European Sea Kayaking Events (Revier/Ausland)

Auf der DKV-Homepage kann eine Übersicht von Küstenkanuwanderveranstaltungen abgerufen werden, die alljährlich von diversen europäischen Vereinen, Organisationen, Verbänden und kommerziellen Unternehmen angeboten werden. Insgesamt werden Infos über die folgenden Länder gebracht: Dänemark, Finnland, Frankreich, Deutschland, Großbritannien / Wales, Irland, Italien, Niederlande, Norwegen, Portugal/Madaira, Schweden, Griechenland, Israel und Türkei.

**Link:** [www.kanu.de/nuke/downloads/Euro-Seakayaking-Events.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Euro-Seakayaking-Events.pdf)  
-----

24.04.2004 **Ausstellung:** „Wale an der Küste“ (Natur)

Das naturkundliche Museum „Natureum Niederelbe“ in 21730 Balje (nahe Stade/Cuxhaven), Neuenhof 8 (geöffnet 10-18 Uhr, außer montags) bietet ab Sonntag, 25.04.04 eine Sonderschau über Wale an der Küste an. U.a. werden Skelette von den folgenden Walen gezeigt: Grindwal, Buckelwal, Schweinswal, sowie Weißseitendelfin

**Link:** [www.natureum-niederelbe.de](http://www.natureum-niederelbe.de)  
-----

23.04.2004 **Blockade** (Wetter)

Im HAMBURGER ABENDBLATT wird unter der Rubrik „Wetterlexikon“ die **Blockade** von Luftmassen wie folgt erklärt:

- *Über das gesamte Jahr weht uns am häufigsten westlicher Wind um die Nase (sog. „Westwinddrift“).*
- *Auch bis in Höhen von 10 km ist West/Südwest die Hauptwindrichtung.*
- *Grund: Tiefs, die nördlich an uns vorbei ziehen.*
- *Liegt nun dort ein Hoch, welches bis in höhere Luftschichten ausgeprägt ist, weht der Wind aus Ost.*
- *Folge: Damit können die in den westlichen Winden eingelagerten Wetterfronten nicht mehr zu uns vordringen, sie werden vom nordeuropäischen Hoch **blockiert**, genauer so abgedrängt nördlich des Hochs vorbeiziehen. Stabiles Wetter ist die Folge.*

**Quelle:** HAMBURGER ABENDBLATT v. 23.04.04 – [www.abendblatt.de](http://www.abendblatt.de)  
-----

22.04.2004 **Schauerböen** (Wetter)

Im HAMBURGER ABENDBLATT wird unter der Rubrik „Wetterlexikon“ die **Schauerböe** wie folgt erklärt:

- *Wenn Luft erwärmt wird, steigt sie nach oben und bildet, wenn sie feucht genug ist, Wolken.*
- *Ist der Auftrieb stark, entstehen mächtige Quellwolken, die sich zu Schauern und Gewittern entwickeln.*
- *Innerhalb des Schauers entsteht Hagel oder Graupel. Die nach unten fallenden Eiskörner schmelzen, entziehen damit der Luft Wärme, sie kühlt sich ab.*
- *Da kalte Luft schwer ist, stürzt sie nach unten, und strömt aus der Wolke aus, reißt starke Höhenwinde mit. Das Eintreffen dieses Fallwindes ist als Böe spürbar.*

**Quelle:** HAMBURGER ABENDBLATT v. 22.04.04 – [www.abendblatt.de](http://www.abendblatt.de)  
-----

21.04.2004 **Cote d'Azur (F)** (Revier/Ausland)

In der YACHT berichtet S.Burkhardt in dem Beitrag:

**„L'Amour fou“**

über die teure, überlaufene, vom Mistral geplagte, aber dennoch ungeheure Faszination ausstrahlende Cote d'Azur. Es werden einzelne Lieblingshäfen & -buchten am Festland und auf küstennahen Inseln zwischen Cassis (nahe Marseille) und Menton (nahe Monaco) vorgestellt

**Quelle:** YACHT, Nr. 9/04, S.24-31 – [www.yacht.de](http://www.yacht.de)

**Allgemeine Literaturlinks:**

è [www.kanu.de/nuke/downloads/Kuestenliteraturliste-Touren.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Kuestenliteraturliste-Touren.pdf)

è [www.kanu.de/nuke/downloads/Online-Kuestenliteratur-Touren.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Online-Kuestenliteratur-Touren.pdf)

-----

21.04.2004 **Färöer** (Revier/Ausland)

In der YACHT berichtet St.Schorr in dem Beitrag:

**„Im Bann des Nordens“**

u.a. über das Revier zwischen Färöer und Schottland.

**Klima:** *„Der die Färöer umspülende warme Golfstrom bewirkt trotz äußerst wechselhaften Wetters insgesamt milde Temperaturen. Im Schnitt liegen sie um 3 Grad im Winter und 11 Grad im Sommer. Das Wetter im Norden Schottlands wird von den vom Westen herannahenden Fronten des Atlantiktiefs bestimmt. Auf den vorgelagerten Inseln hat der Spruch „Vier Jahreszeiten an einem Tag“ seine Berechtigung.“*

**Quelle:** YACHT, Nr. 9/04, S.32-39 – [www.yacht.de](http://www.yacht.de)

**Allgemeine Literaturlinks:**

è [www.kanu.de/nuke/downloads/Kuestenliteraturliste-Touren.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Kuestenliteraturliste-Touren.pdf)

è [www.kanu.de/nuke/downloads/Online-Kuestenliteratur-Touren.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Online-Kuestenliteratur-Touren.pdf)

-----

19.04.2004 **Hautkrebs & Sonnenschein**(Gesundheit)

Die Arbeitsgemeinschaft Dermatologische Prävention e.V. gibt eine Homepage zum Thema „Sonne und Haut“ heraus. Besonders informativ sind die Seiten zur **„Früherkennung“**:

- Risikofaktoren
- Pigmentcheck (mit Fotos)
- Hautkrebsarten (mit Fotos)

sowie die Herausarbeitung von **„10 Sonnenregeln“**, die entsprechend angepasst aufs Küstenkanuwandern wie folgt lauten:

1. Meiden Sie Sonne in der Mittagszeit.
2. Geben Sie Ihrer Haut Zeit, sich an die Sonne zu gewöhnen.
3. Tragen Sie in der Sonne auf jeden Fall eine Kopfbedeckung und immer sonnendichte Kleidung mit einem UV-Protektionsfaktor (UPF) von mindestens 30.
4. Cremen Sie alle unbedeckten Körperstellen mit Sonnenschutzmittel ein. Tragen Sie die Sonnencreme eine halbe Stunde vor dem Start auf, damit sie ihre Wirkung voll

- entfalten kann, und zwar auch dann, wenn keine Sonne scheint; denn die UV-Strahlen werden nicht von den Wolken abgehalten.
5. Erneuern Sie Ihren Sonnenschutz mehrmals täglich, möglichst während jeder Paddelpause, da Schweiß und Wasserspritzer den Sonnenschutz beeinträchtigen können. Aber Achtung: Nachcremen verlängert nicht die Schutzwirkung.
  6. Verwenden Sie beim Wassersport nur wasserfeste Sonnencreme. Tragen Sie die Creme während einer Pause bzw. nach dem Abtrocknen nochmals auf.
  7. Achten Sie bei Medikamenten auf Nebenwirkungen in der Sonne.
  8. Verzichten Sie in der Sonne auf Deodorants und Parfüms. So vermeiden Sie unschöne Pigmentflecken.
  9. Gehen Sie mit Kindern in den ersten Jahren grundsätzlich nicht in die Sonne. Und später nur mit sonnendichter Kleidung und hohem Lichtschutzfaktor.
  10. Bräunen Sie Ihre Haut besser nicht im Solarium vor. Noch mehr UV-Strahlung schadet der Haut und lässt sie schneller altern.

Leider fehlen Infos:

- über besonders geeignete Sonnencreme und welcher Schutzfaktor auf dem Meer empfehlenswert ist. Ich persönlich habe keine Sonnenprobleme mehr, seitdem ich von der Firma La Roche-Posay die folgende Creme benutze: „Anthelios W Gel“ (SPF 40) (Highly water resistant, ohne Parfüm und Konservierungsstoffe);
- zum richtigen Lippenschutz. Ich persönlich verwende die bei Gletschertouren gebräuchliche Lippencreme „Labiosan N“;
- zur richtigen Kopfbedeckung; denn gerade auf dem Meer ist es wichtig, dass auch die Augen vor zu starker Sonnenblendung geschützt werden. Bewährt haben sich hier die Baseballkappe, deren Sonnenschutzschild unten dunkel eingefärbt, um die Blendung durch Sonnenstrahlen und Sonnenreflektionen zu dämpfen;
- zum Augenschutz, hier: Sonnenbrille; denn allzu starke Sonnenbestrahlung kann eine Bindehautentzündung (hier: „Schneeblindheit“) auslösen bzw. die Augennetzhaut schädigen.

**Link:** [www.unsererahaut.de](http://www.unsererahaut.de)

-----

18.04.2004 **Rund Fünen** (Revier/Ausland)

Die dänische Organisation SPORT EVENT FYN veranstaltet vom 1.-6.08.04 das

**„Sea Challenge Fyn“**

Innerhalb von 7 Tagen soll per Seekajak die Insel Fyn (ca. 250 km) umrundet werden. Gestartet wird von Svendborg aus.

Die Shell-Generalkarte (1:200.000) bietet einen geeigneten Überblick von der Tour.

**Link:** [www.seachallengefyn.dk](http://www.seachallengefyn.dk)

**eMail:** [info@seachallengefyn.dk](mailto:info@seachallengefyn.dk)

**Literatur:**

Stütz, T./Meyer, J.: Rund Fünen mit der Yacht (inkl. Aerö, Langeland u.a.), 1995 (208 S.)

Half, W.: Fyn Rund (280 km in 9 Tagen), in: Seekajak 39/93, S.31-34 –

[www.salzwasserunion.de](http://www.salzwasserunion.de)

-----

17.04.2004 **10 Größen, die die Gewässerschwierigkeiten beeinflussen** (Ausbildung)

In der kanadischen Zeitschrift WAVE LENGTH stellt Bryan Nichols in dem Beitrag:

## „Know Your Neighbors - Know Your Enemies“

10 verschiedene Größen vor, die die Gewässerschwierigkeit auf dem Meer beeinflussen:

1. Wind
2. Windeffekt
3. Windsee und Fetch
4. Grundsee, Brandung und Boomers (eine Sonderform der Grundsee, bei der Strömung über Untiefen läuft)
5. Gezeiten und Stromkablung (Kehrwasser, stehende Wellen, „Overfalls“)
6. Wind gegen Strom (kurze, steile, teils brechende See)
7. Nebel
8. Gewitter
9. Schiffsverkehr
10. Dampferwellen

**Quelle:** WAVE LENGTH, Nr, Apr/May 04, S.18-20 – [www.WaveLengthMagazine.com](http://www.WaveLengthMagazine.com)

-----

14.04.2004 **10 Wasserwanderwege** (Nordamerika) (Revier/Ausland)

In der Zeitschrift ADVENTURE KAYAKMAGAZINE werden die folgenden Wasserwanderweg aufgeführt:

- Pacific Northwest:
  - (1) Washington Water Trails Association (Seattle-Puget Sound Area, Cascadia Marine Trail)  
è [www.wwta.org](http://www.wwta.org)
  - (2) British Columbia Marine Trail Association (B.C. coastline Vancouver – Prince Rupert)  
è [www.members.tripod.com/~jralittle/bcmta](http://www.members.tripod.com/~jralittle/bcmta)
- Great Lakes:
  - (3) Lake Superior Water Trail (Minnesota coastline of western Lake Superior)  
è [www.lswta.org](http://www.lswta.org)
  - (4) Keweenaw Water Trail (Keweenaw Peninsula)  
è [www.keweenaw.org/watertrail](http://www.keweenaw.org/watertrail)
  - (5) Hiawatha Water Trail (190 km of Michigan's Lake Superior shore at Grand Marais, Munising, Marquette and Big Bay)  
è [www.downwindsports.com](http://www.downwindsports.com)
  - (6) Great Lakes Heritage Coast (Minnesota-Ontario border to Port Severn, Georgian Bay)  
è [www.mnr.gov.on.ca/MNR/glhc](http://www.mnr.gov.on.ca/MNR/glhc)
  - (7) Thousand Islands Water Trail (Lake Ontario – Lawrence River junction)  
è [www.paddle1000.com](http://www.paddle1000.com)
- Atlantic:
  - (8) Maine Island Trail Association (520 km of Maine's Atlantic)  
[www.mita.org](http://www.mita.org)
  - (9) Nova Scotia Water Trail (Lunenburg – Halifax)  
[www.mahonebaykayaks.com](http://www.mahonebaykayaks.com)
- Golf Coast:
  - (10) Big Bend Saltwater Paddling Trail (Florida)  
è [www.wildflorida.org/nbr](http://www.wildflorida.org/nbr)

**Quelle:** ADVENTURE KAYAKMAGAZINE, Nr. Early Summer 2004, S.9+11 – [www.adventurekayakmag.com](http://www.adventurekayakmag.com)

-----  
14.04.2004 **Bass Strait (Australien)** (Revier/Ausland)

In der Zeitschrift ADVENTURE KAYAKMAGAZINE wird darüber berichtet, das Andrew McCauley im November 2003 als erster solo und ohne Unterstützung durch Dritte die 220 km breite **Bass Strait** zwischen Australien und Tasmanien gequert hat. Insgesamt benötigte er 36 Std. Sein größtes Problem war, unterwegs seine Müdigkeit zu bekämpfen. Einmal nickte er ein, kenterte, wachte auf, rollte hoch und paddelte weiter.

**Quelle:** ADVENTURE KAYAKMAGAZINE, Nr. Early Summer 2004, S.10 –  
[www.adventurekayakmag.com](http://www.adventurekayakmag.com)

-----

12.04.2004 **Tagestour nach Juist** (Revier/Inland)

Auf der DKV-Homepage ([www.kanu.de/kueste/](http://www.kanu.de/kueste/)) ist unter dem Titel:

**„Deutsche Nordsee – Tourentipp: Juist (1 Tag) (ca. 20- 30 km)**

ein Beitrag erschienen, in dem 4 verschiedene Tourenvarianten erläutert werden:

- Retour-Tour 1: Norddeich – Seeseite Juist (Ostbake) und retour (mind. 2x10km)
- Retour-Tour 2: Norddeich – Wattquerung – Seglerhafen Juist und retour (ca. 2x13km)
- Rund-Tour 1: Norddeich – Juister Wattfahrwasser – Seglerhafen Juist – Wattquerung – Norddeich (ca. 17+13km)
- Rund-Tour 2: Norddeich – Seeseite Juist – Ort (Umsetzen per Bootswagen) – Seglerhafen Juist – retour übers Watt – Norddeich (ca. 28 km).

**Link:** [www.kanu.de/nuke/downloads/Tour-Juist.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Tour-Juist.pdf)

-----

08.04.2004 **Upernavik (Grönland)** (Revier/Ausland)

In KANU SPORT berichtet Günter Siebke in dem Beitrag:

**„Upernavik – mit dem Kajak am Inlandeis“**

über ein grönländisches Küstenkanuwanderrevier, welches er von Upernavik (nahe Thule) aus befahren hat. Da er kein „Weitpaddler“ ist, hat er sich bei seiner vierwöchigen Rundtour auf die Erkundung der näheren Umgebung konzentriert, einer Geegend, die auch im Sommer von Eisbären aufgesucht wird.

Die Anreise erfolgte per Flugzeug von Kopenhagen nach Kangerlussuaq und weiter per Propellermaschine nach Ilulissat und dann per Hubschrauber nach Upernavik. Dorthin wurde auch von Aalborg (DK) aus die gesamte Ausrüstung per Schiff versandt.

Über **Landschaft, Klima & Gefahren** ist zu diesem sehr weit nördlich liegenden Gebiet u.a. Folgendes zu lesen.

Landschaft: „Vorherrschend sind Hochgebirgslandschaften; durchzogen von Fjorden und Sunden. Eisberge, Gletscher und Inlandeis sind allgegenwärtig. Die Küsten sind grasbewachsen, Moränenlandschaften oder nackter Fels. Zeltplätze zu finden, ist meist problemlos.“

Klima: „Der arktische Sommer währt von Juni bis August, aber auch dann kann es jederzeit Schneefall, Kälteeinbrüche und Stürme geben. (Manch Kanute hat sich dort oben bei seiner Tour schon Erfrierungen an den Füßen zugezogen!) Da das Meereis kaum vor Mitte Juni aufbricht, sind Kajaktouren eigentlich nur in den Monaten Juli und August möglich, der September kann schon wieder winterlich sein.“

Gefahren: „Wie überall in der Arktis: In erster Linie Unterkühlung, daher Kenterungen verboten! Eisbären sind im Sommer sehr selten. Eisberge stets mit Respekt behandeln, d.h. Abstand halten, keineswegs betreten! Wenn Eisberge in der Nähe sind: Rast- und Zeltplatz einige Meter über der Hochwassermarke wählen. Bei großen Gletscherabbruchkanten noch wesentlich höher lagern.“

**Quelle:** KANU SPORT, Nr. 4/04, S.24-27 – [www.kanu-verlag.de](http://www.kanu-verlag.de)

**Landkarten:** amtliche dänische Landakrten 1:250.000

**Literatur:** weitere Berichte von in der Arktis durchgeführte Touren findet man in G.Siebkes Buch: „Seekajakziele. Traumküsten in Europa und Übersee“ (1999, S.88-124).

**Link zu weiterer Grönland-Literatur:**

è [www.kanu.de/nuke/downloads/Kuestenliteraturliste-Touren.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Kuestenliteraturliste-Touren.pdf)

è [www.kanu.de/nuke/downloads/Online-Kuestenliteratur-Touren.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Online-Kuestenliteratur-Touren.pdf)

08.04.2004 **Juist-Tour** (Revier/Inland)

In KANU SPORT berichtet Ingo Wellhausen in dem Beitrag:

### **„Einmal Juist und zurück. Paddeltour auf dem ostfriesischen Wattenmeer“**

über eine Faltboot-Tages-Retour-Tour zu Zweit von Norddeich nach Juist. Gestartet wurde - in Anbetracht des vorgegebenen Zieles - etwas spät, nämlich 2:40 Std. nach Hochwasser Norddeich Richtung Ostspitze Juist.

Übrigens, dieses Ostende Juist, auch „Kalfamer“ genannt, steht wie die meisten anderen Ostspitzen der ostfriesischen Inseln unter Naturschutz (Zone I / Ruhezone). Das sollte respektiert werden. Wer dennoch anlanden möchte kann dies ca. 1,5 km weiter westlich am Strand auf der Seeseite tun. Entlang der Wattseite bis zum Juister Hafen ist ein Anlanden nicht empfehlenswert, da das Watt eigentlich nur bei Hochwasser sicher befahren werden kann. Schon 2 Std. nach Hochwasser beginnt es trocken zu fallen, d.h. wer dann dort festhängt, muss entweder zu Fuß weiter bzw. aufs nächste Hochwasser warten, welches so etwa 8 Std. später beginnt, das Watt erneut zu überspülen. Außerdem wird beabsichtigt, diese Wattfläche unter besonderem Naturschutz zu stellen, was man schon jetzt respektieren sollte.

Die beiden „Küstenfaltbootwanderer“ wussten natürlich von dem Zone-I-Gebiet am Ostende von Juist und peilten zunächst das westlich davon gelegene Wattufer von Juist an, nichts ahnend, dass dies überhaupt keine „lohnende“ Anlandestelle ist.

Sie paddelten das „Busetieffahrwasser“ (Tonnenkennzeichnung: „B“) hinaus Richtung „Branderplate“. Eine Überfahung der Plate war nicht mehr möglich, da sie zwischenzeitlich trocken gefallen war. Bei etwas Tiden-Know-how (hier: Gezeitenrhythmus, Trockenfallende Höhe über Kartennull, 12-er-Regel) hätten die beiden das schon beim Starten errechnen können, dass eine solche Querung zu dem Zeitpunkt, zu dem sie dort eintrafen (ca. 4 Std. nach Hochwasser) kaum noch mehr möglich war. Abgesehen davon, zählt die „Branderplate“ zur Zone I und darf nur in der Zeit zwischen 3 Std. vor Hochwasser bis 3 Std. nach Hochwasser (sog. 3-Std.-Regelung) überfahren werden.

Also fuhren sie bis zur Nordspitze der Plate, querten das „Memmert Wattfahrwasser“ (M) und paddelten dann gegen den Tidenstrom das „Juister Wattfahrwasser“ (J) hoch. Bald wurde ihnen jedoch bewusst, dass auch das Watt im „Kalfamergat“ schon trocken gefallen war. Sie kehrten deshalb um und paddelten vernünftigerweise zurück Richtung Ostende von Juist und dort herum zur Seeseite. Das verlief auch problemlos, da auf Grund der Windprognose (2-4 Bft. aus WSW) nicht mit Brandung zu rechnen war. Außerdem sorgte der nördlich davon gelegene Wattrücken „Osterriff“ dafür, dass unerwartet einlaufende Dünung einem schlussendlich nicht doch noch in Schwierigkeiten bringen konnte. Am Ende des Naturschutzgebietes landeten sie 2:30 Std. nach Start an.

0:30 Std. nach Niedrigwasser paddelten die beiden Kanuten wieder mit der Strömung des auflaufenden Wassers (Flut) zurück nach Norddeich. Kurz vor der 2,5 km langen Einfahrt zum Hafen von Norddeich hatten sie an der „Westerriede“ Grundberührung. Sie führten das darauf zurück, dass hier wohl die Seekarte falsche Angaben macht. Mit einem wachsamen Auge (man kann nämlich am Seegang und der Wasserfarbe erkennen, wenn es flacher wird) und einem Kurs etwas dichter entlang des „Busetieffahrwassers“ hätte eine solche – für Seekajaks jedoch unproblematische Grundberührung - vermieden werden können.

Übrigens, In dem Beitrag wurde so nebenbei Folgendes vermerkt: *„Wenn sich der Wind sehr verstärkte, hatte ich die Weiterfahrt vor dem Wind nach Norderney erwogen, um dann notfalls mit der Fähre nach Norddeich zurückzugelangen.“*

Nun, man muss hier selber vor Ort sein, um die Situation beurteilen zu können. Aber bei einem sehr verstärkten Wind – z.B. 5 Bft. – kann nur sehr erfahrenen und seetüchtigen Küstenkanuwanderern empfohlen werden, das ca. 3,5 km breite Gatt zwischen Juist und Norderney zu queren. Untiefen, vier verschiedene Prielströmungen und dichter Fährverkehr sorgen in Verbindung mit Wind für Seegangsbedingungen, bei denen mancher Kanute schnell an seine Grenzen stoßen kann. Insofern war der gewählte Kurs Richtung „Busetieffahrwasser“ in Ordnung.

**Quelle:** KANU SPORT, Nr. 4/04, S.20-21 – [www.kanu-verlag.de](http://www.kanu-verlag.de)

**Literatur:** Beitrag „DKV-Tourentipp: Juist (1 Tag) ca. 20 – 30 km)

è [www.kanu.de/nuke/downloads/Tour-Juist.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Tour-Juist.pdf)

**Link zu weiterer Nordsee-Literatur:**

è [www.kanu.de/nuke/downloads/Kuestenliteraturliste-Touren.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Kuestenliteraturliste-Touren.pdf)

è [www.kanu.de/nuke/downloads/Online-Kuestenliteratur-Touren.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Online-Kuestenliteratur-Touren.pdf)

-----  
08.04.2004 **Kapitän Frank Romer** (Geschichte)

In KANU SPORT berichtet Klaus-Dieter Reichert in dem Beitrag:

**„Kapitän Franz Romer – „ein deutscher Lindbergh“  
Vor 75 Jahren gelang Franz Romer die Atlantik-Überquerung im Faltboot**

über den Ersten und einzigen, der mit einem Faltboot den Atlantik vollständig in Ost-West-Richtung überquert hat. Bei dem Boot handelte es sich um ein Sondermodell (650x100cm) von Klepper, welches über Segel (5 qm), Kenterschläuche (je 3 m lang, die mit Karbidgas gefüllt werden konnten), Fußlenzpumpe und ein „Sehrohr“ (um bei geschlossenem Boot Ausschau halten zu können) verfügte.

Die Tour startet Franz Romer am 28.3.1928 in Lissabon/Portugal und führt ihn in 4 Tagen nach Sagres/Portugal. Am 17.4.28 startet er Richtung Madeira, ändert wegen schlechter Gewässerbedingungen seinen Kurs und landet 11 Tage später am 27.4.28 in Arrecife (Lanzarote/Kanarische Inseln) an. Nach ein paar Tagen Erholung paddelt er über Gran Canaria nach Las Palmas, wo er am 10.5.28 eintrifft. Sein gesundheitlicher Zustand

gestattete ihm erst ein Monat später am 10.6.28 endgültig Richtung Amerika aufzubrechen. Am 18.7.28 geht er für kurze Zeit an Bord des jugoslawischen Dampfer Epidauro, wird etwas versorgt und kehrt wieder zurück ins Faltboot. 13 Tage später, am 31.7.28, landet er nach 58 Tagen auf St. Thomas (Virgin Islands/USA) an. Nach etwas „Öffentlichkeitsarbeit“ paddelt er am 8.9.28 weiter nach San Juan (Puerto Rico), welches er einen Tag später erreicht. Am 11.9.28 paddelt er weiter trotz Orkanwarnung. New York war sein Ziel. Seitdem ist Franz Romer verschollen. Der angekündigte Orkan soll vier Fünftel aller Häuser auf Puerto Rico beschädigt haben.

.... und was hat Franz Romer unterwegs so alles erlebt:

- bei der zweiten Etappe nach Lanzarote: Wind bis 7-8 Bft. – seekrank – 15 cm Algenbewuchs – Brecher schlagen Spritzdecke ein – Lenzpumpe versagt – im Sturm treibt das Boot oft mit dem Heck voran – ständig überrollen Sturzseen – Fieberanfälle – Geschwülste an Füßen und Händen;
- unterwegs nach Amerika: 10 Std. Sturm / 10 Std. Gischt erfüllte Luft – Brecher überrollen ihn und decken ihn zu – quälendes Salzjucken – aufgerissene, blutige Kopfhaut – zwischendurch wird der Algenbart vom Rumpf abgeschabt – wieder Sturm: 3 Tage und Nächte – Essen ist nicht mehr möglich, erst nach 5 Tagen wieder – Kocher explodiert – Skorbut macht sich bemerkbar: Zähne wackeln bereits – Angriff von 4 Haien – Tagesleistungen zwischen 28 – 37 km und 280 – 330 km – der nächste Sturm tobt einen Nachmittag.

Zum Verhängnis wurde ihm ein Orkan, aber auch – so vermutet der Autor K.-D.Reichert – die Überschätzung „des Glücks, das ihm in all den kritischen Momenten beschert war und die daraus resultierende Gewissheit, es müsse so weitergehen.“

Übrigens, im 26.10.2003 startete Tim Weltermann (25) im Prijon-Zweier „Excursion“ (518x72cm), ausgerüstet mit Segel und 2 Auslegern von Gran Canaria aus Richtung West. Das letzte Mal meldete er sich nach 10 Tagen und 300 sm westlich von Gran Canaria.

**Quelle:** KANU SPORT, Nr. 4/04, S.12-15 – [www.kanu-verlag.de](http://www.kanu-verlag.de)

**Link:** [www.spiegel.de/panorama/0,1518,294472,00.html](http://www.spiegel.de/panorama/0,1518,294472,00.html)

s. auch den Beitrag zum selben Thema:

è [www.kuestenkanuwandern.de/aktuell.html](http://www.kuestenkanuwandern.de/aktuell.html) > Infos v. 10.09.03 (Geschichte)

07.04.2004 **Böen: 4 windige Varianten** (Wetter)

In der YACHT erklärt M.Schrader in dem Beitrag:

**„Wenn der Hammer kommt – Anatomie der Bö“**

die Entstehung und Risiken von Böen.

#### **Grundsätzliches über Böen:**

- Böen sind größere, plötzliche, aber nur wenige Sekunden bis zu einigen Minuten andauernde Ausreißer in der Windgeschwindigkeit und der Windrichtung, die in Form von Fallwinden auf die Wasseroberfläche auftreffen.
- Eine Bö weht i.d.R. um 20 – 30 % stärker als der Bodenwind (sog. Oberflächen- bzw. Reibungswind). Lokale Böenereignisse können sogar um bis zu 500 % stärker wehen.
- Man kann man davon ausgehen, dass der in der Höhe wehende Gradientwind (sog. Höhenwind, reibungsloser bzw. geostrophischer Wind) wegen der fehlenden Reibung durch die Wasseroberfläche nicht nur schneller weht, sondern auf der Nordhalbkugel

auch um zirka 20° gegenüber dem Bodenwind nach rechts gedreht abgelenkt ist (auf der Südhalbkugel nach links).

Eine vom Höhenwind ausgelöste bzw. beeinflusste Bö, die auf die Erdoberfläche trifft, weht deshalb nicht nur stärker als der Bodenwind, sondern verursacht auch i.d.R. eine Rechtsdrehung des als Bö einfallenden Windes um ebenfalls zirka 20°.

- Beim Durchzug einer Kaltfront treten oft heftige Böe auf (Typ: Schauerböen). Auf der Rückseite eines Tiefdruckgebietes ist mit wechselhaften Wetterbedingungen (Sonne, Wolken, Schauer) und folglich mit Böen zu rechnen. Folgt der Kaltfront ein Trog, treten zusätzliche Turbulenzen auf. Die Böenstärke kann dann doppelt so hoch sein wie die mittlere Windstärke.

### **1. Böen als Folgeerscheinung des Höhenwindes (sog. „Bewegungsturbulenz“):**

- Wegen des mit zunehmender Höhe abnehmenden Einflusses der Bodenreibung weht der Höhenwind mit größerer Geschwindigkeit. Er trägt übrigens dazu bei, dass sich die Luftdruckunterschiede zwischen einem Hoch- und einem Tiefdruckgebiet ausgleichen. Durch die Bodenreibung wird die untere Schicht des Höhenwindes immer stärker abgebremst. Als Folge bilden sich in der Luft Wellen und schließlich turbulente Strömungen (Wirbel) aus. Als wirbelnde Luftpakete trifft der Höhenwind ab und an auf die Wasseroberfläche und verursacht dadurch eine Windstärkenerhöhung (die sog. „Bö“).
- Es hängt dabei von der Größe des wirbelnden Luftpaketes ab, wie lange und wie weiträumig die Bö ausfällt. Trifft die Bö auf das Wasser, schiebt sie die voraus liegende Luft auf etwa 100 – 200 m auseinander. Am effektivsten erfolgt dies direkt vor der Mitte des Böenpaketes. An den Flanken drückt die Bö weniger kraftvoll nach vorn, ein Fächer entsteht. Durch die Reibung an der Wasseroberfläche wird die Kraft aus der Bö genommen und geht in den Bodenwind über.
- Solche als Böen sich auswirkende Turbulenzen sind in den unteren hundert Metern der Atmosphäre sehr häufig vorhanden und machen sich ab 4 Bft. Wind deutlich bemerkbar. Je höher die Windstärke, desto stärker die Wirbel. Zusätzlich kann kalte Höhenluft (z.B. bei Durchzug einer Kaltfront) zu einer Luftumwälzung in der Atmosphäre mit großem Turbulenzanteilen beitragen, die dann auf der Wasseroberfläche als Böen in Erscheinung treten.
- Spätestens wenn die Bö auf das Wasser trifft, wird sie sichtbar, da die höhere Windgeschwindigkeit zusätzliche Wellen entstehen lässt, die wegen der schlechteren Lichtreflektion dunkler erscheinen. Ein aufmerksamer Kanute kann daher den Einfall von Böen rechtzeitig erkennen und sich darauf einstellen (hier: Paddel flacher halten, notfalls Richtung Bö sich neigen (ankanten) und gegebenenfalls zur Böe hin stützen).

### **2. Böen als thermische Folgeerscheinung (sog. „Wolkenturbulenz“):**

- Quell- oder Haufenwolken zeugen von zusätzlicher Turbulenz infolge von Erwärmung.
- Unterhalb der Wolken steigt die warme Luft auf. Wolken entstehen und wachsen (Cumulus). Am Oberrand der Wolken fließt die nun kalte Luft wieder zu den Seiten aus und sinkt in einiger Entfernung zur Wolke, d.h. im wolkenlosen Bereich, ab. Dabei nimmt die absinkende Luft Anteile des stärkeren Höhenwindes mit. Dieser trifft dann nicht gleichförmig, sondern als Bö auf die Wasseroberfläche.

### **3. Schauer- & Gewitterböen (sog. „lokales Böenphänomen“):**

- Es handelt sich hier um singuläre Ereignisse, die nur einmal stattfinden und meist nicht länger als 30 Minuten dauern.

- Schauerböen entstehen nicht bei den üblichen Regenwolken (Nimbostratus), sondern setzen Quellwolken (Cumulus) voraus, die bis in große Höhen reichen.
- Bei diesen Wolken verwandeln sich die Wolkentröpfchen allmählich zu Regentropfen, die in der Höhe zu immer größer werdenden Hagelkörnern gefrieren. Irgendwann werden diese Körner so groß und schwer, dass sie nicht mehr in der Wolke aufsteigen können.  
Die Hagelkörner fallen herunter, schmelzen dabei allmählich und reißen beim Herunterfallen Luft mit. Diese Luft fällt aus der Wolke und macht sich als sehr heftige Böe bemerkbar.  
Die Geschwindigkeit der nach unten fließenden Luft wird dabei zum einen durch den herab fallenden Hagel und Regen erzeugt und zum anderen durch die Schwerkraft, die die kalte (schwerere) Luft zusätzlich Richtung Wasseroberfläche fallen lässt.  
Je dunkler und hochreichender eine solche Wolke ist, desto heftiger ist die zu erwartende Böe. Dabei auftretender Hagel & Graupel zeugen vom Kälte- und damit auch Böenpotenzial.
- Gewitterwolken stellen das ausgereifte Endprodukt einer perfekten Schauerwolke dar. Sie reichen durch die gesamte untere Atmosphäre. Der Anteil von Hagel-, Graupel- und Eiskörner ist besonders hoch.  
Gewitterwolken wandern mit dem Höhenwind. Unmittelbar auf der Vorderseite einer Gewitterwolke weht jedoch der Bodenwind oft in entgegengesetzte Richtung, nämlich in Richtung Gewitterwolke. Es handelt sich dabei um die Auswirkungen der Sogwirkung der Gewitterwolke. D.h. schläft der zunächst vorherrschende Bodenwind ein und dreht dann Richtung Gewitterwolke, nähert sich das Gewitter.
- Ein Ausfetzen der Wolkenkante (sog. Böenkragen) auf der Vorderseite der Wolke macht die Turbulenzen sichtbar und kündigt heftige Böigkeit an. Im Extremfall bildet sich einen Böenwalze (Squall) aus.  
Die Böenwalze läuft dem Gewitter direkt voraus. Sie entsteht durch eine Windscherung: Auf der Rückseite der Walze wird noch Luft in die Gewitterwolke hochgesogen. Teile dieser Luft fließen jedoch bald schon wieder nach vorn aus der Wolke heraus. Es entsteht so eine Rotation, die als Böenkragen und besonders ausgeprägt als Böenwalze sichtbar wird.  
Die Böen treten direkt unterhalb oder hinter der Walze auf, und zwar spätestens dann, wenn Regen, Hagel oder Graupel aus der Wolke fällt und kalte Luft mit sich reißt. Der rückseitige Aufwind bricht nämlich dann zusammen und wird von dem durch den Niederschlag verursachten heftigen, kalten Abwind ersetzt.
- Die Böen treten nur kurzzeitig auf. Manchmal dauern sie weniger als 1 Minute, u.U. entwickeln sich aber auch Böenserien, die bis 5-15 Minuten, max. 45 Minuten anhalten können.
- Die Böen erreichen ein Vielfaches der zuvor herrschenden Windgeschwindigkeit. Böen mit 8-9 Bft. sind fast die Regel. Eine ausgeprägte sommerliche Gewitterfront wirft Windspitzen von 10-12 Bft. aus.  
Die kräftigsten Böen treten immer vor dem Regen auf. Nach den Böen setzt Platzregen ein. Mit ihm lassen die Windspitzen gewöhnlich nach.
- Küstenkanuwanderer sollten sich bewusst sein, dass solche Böen eine große Kentergefahr bedeuten.  
Wer gegen sie anpaddeln will, wird feststellen, dass er trotz maximaler Paddelschläge rückwärts treibt. Insofern sollte er sich beim „Gegenanpaddeln“ darauf konzentrieren, nicht quer zu schlagen.  
Ein „Seitenwind-Paddeln“, d.h. die Böe kommt von der Seite, ist schlechterdings unmöglich, da beim Anheben des luvseitigen Paddelblatts man einfach umgeweht wird (u.U. wirkt dem ein ungedrehtes Paddel entgegen). Helfen tut hier allein die Paddelstütze zur Böe und somit zur brechenden Welle hin. Man treibt wohl langsam ab, aber kann sich auf diese Weise wenigstens über Wasser halten.  
Beim „Mit-dem-Wind-Paddeln“ hat man es am leichtesten. Wind & Wellen drücken nicht wie beim „Gegenanpaddeln“ auf Brust & Gesicht, sondern nur auf den Rücken und Hinterkopf. Eine Kapuze bietet für diesen Sonderfall extra Wind-, Regen- Hagel-

und Gischtenschutz. Wenn man sich dabei etwas zusammenkauert, vermindert man auch diesen Druck. Nur sollte man sein Paddel nicht mehr zum Vorwärtspaddeln einsetzen, sondern für „Konterschläge“ (Heckruderschläge), um ein Surfen bzw. ein Ausbrechen & Querschlagen des Kajaks zu verhindern.

#### 4. Bora (sog. „regionales Böenphänomen“):

- Die Bora ist ein regionaler Fallwind an der Adria. Das Gewicht der kalten Luft ist ein möglicher Auslöser der Bö.  
Diese kalte Luft entsteht in den Bergen des auf der Ostseite der Adria liegenden Hinterlands, typischerweise während der Nacht, wenn die Auskühlung über den Bergen am stärksten ist.  
Da kalte Luft schwerer als warme Luft ist, fließt plötzlich die Luft „lawinenartig“ die Berge hinunter und erreicht mit Fallböen der Stärke 10 bis 11 das Wasser.  
Mögliche Vorboten: Über den Bergen zeigen sich lockige Wolken, die herunterfallen. In trockenen Gegenden schiebt die Bora eine Staubwalze vor sich her. Wenn man sie sieht, verbleiben einem nur noch wenige Minuten.
- Ein anderer Auslöser der Bora ist das Eindringen kontinentaler Kaltluft, die als Höhenwind aus NO über die Triest-Ebene oder über die Berge der adriatischen Ostküste aus ONO in die Adria einfällt.  
Bestimmend dafür ist entweder ein Hoch über Mitteleuropa (sog. „antizyklonale Bora“) oder ein Tief zwischen Süd-Italien und Griechenland (sog. „zyklonale Bora“). Beide sorgen dafür, dass kalte Luft aus NO (Südrussland über Ungarn) Richtung Adria transportiert wird. Wegen der größeren Beständigkeit eines Hochs ist die dadurch entstehende „antizyklonale“ Bora-Wetterlage länger andauernd.  
Die Bora kann manchmal 5 Tage mit bis zu 2 Tagen Dauersturm wehen. Ansonsten liegt die mittlere Dauer einer Boralage bei 40 Std. mit ca. 1 Std. Sturm.  
Da die kontinentale Luft kalt und trocken ist, bilden sich höchstens an den Bergkämmen ein paar Wolkenbänke. Die auf die Adria absinkende kalte Luft selber ist wolkenlos.  
Die Windgeschwindigkeit hängt vom Temperaturgefälle ab. Da dies im Winter größer ist, können im Winter die Bora-Böen bis zu 200 km/h erreichen, im Sommer aber immerhin noch 90 km/h (10 Bft.).  
Durch Ecken- und Düseneffekte der Berge wird dabei die Böigkeit noch verstärkt. Berühmt ist die Bora in der Kvarner Bucht nahe der kroatischen Inseln Krik und Cres. Die gegenüber im Norden liegenden Bergmassive verlaufen dicht an der Küste. Durch einen Kanalisierungseffekt erreicht hier die Bora eine besonders starke Ausprägung.  
Übrigens, in den Monaten Dez. –Febr. tritt die Bora ca. 6-8 Mal im Monat auf, und in den Monaten Mai bis August maximal 1 Mal.

**Quelle:** YACHT, Nr. 8/04, S.64-71 – [www.yacht.de](http://www.yacht.de)

**Literatur zur Bora:** Seewetter (DSV-Verlag), 1999, S.268ff.

-----

#### 06.04.2004 **Befahrung in einem künftigen Nationalpark Dänisches Wattenmeer** (Befahrensregelung/Recht)

Der Diskussionsprozess zur Gründung eines Nationalparks Dänisches Wattenmeer hat gerade erst begonnen. Der DKV nahm dies jedoch zum Anlass, schon jetzt bei den zuständigen dänischen Institutionen seine Wünsche & Vorstellungen darüber zu äußern, wie in einem solchen Nationalpark auch in Zukunft grenzüberschreitend entlang der Küste gepaddelt werden kann, ohne die Natur zu gefährden.

Der DKV ließ sich dabei von Grundsätzen leiten, die er auch bislang erfolgreich bei der Befahrensregelung für die drei deutschen Wattenmeer-Nationalparks vertreten hat:

1. „Das Ziel bestimmt den Weg.“ Es ist nicht nötig, dass beim Küstenkanuwandern „querbeet“ gepaddelt wird. Wenn man entlang der Küste paddelt, hat man in der Regel ein Startort (z.B. ein Hafen, ein Parkplatz, ein Badestrand, eine Flussmündung) zur Auswahl, von dem man aus ein bestimmtes Ziel erreichen möchte (z.B. eine Insel, eine Sandbank, einen Leuchtturm). Es muss auch in Zukunft möglich sein, solche Ziele zu erreichen. Aber wir Kanutinnen und Kanuten sollte es akzeptieren, dass es hierfür nicht nötig ist, kreuz und quer übers Watt zu paddeln.

Daraus ergeben sich die weiteren fünf Leitgedanken:

2. Jede bewohnte Insel sollte vom Festland aus mit dem Kajak erreichbar sein.
3. Es sollte möglich sein, jede bewohnte Insel von dieser Insel selbst bzw. vom benachbarten Festland aus per Kajak zu umrunden.
4. Von jeder bewohnten Insel sollte es möglich sein, per Kajak die benachbarte Insel anzufahren und zu umfahren.
5. Die Küste sollte – ohne dass man gezwungen ist, mit dem Kajak auf die Hohe See auszuweichen – mit dem Kajak durchgehend befahrbar bleiben (bezogen auf die deutschen Nordseeküste: von der niederländischen bis zur dänischen Grenze; bezogen auf die deutsche Ostseeküste: von der dänischen Grenze bis zur polnischen Grenze).
6. Aus nautischen Gründen bzw. aus Gründen seemännischer Sorgfalt sollte es bei der Befahrung entlang der Küste möglich sein, dass bewohnte Inseln dicht entlang der Seeseite bzw. – sofern die Gewässerbedingungen es erfordern – auch entlang der Wattseite umfahren werden dürfen, wobei sicher gestellt werden sollte, dass nach angemessener Fahrtstrecke eine Möglichkeit zum Ausstieg besteht, damit die Kanuten ihre Kräfte regenerieren bzw. den Tidenwechsel abwarten können (sog. „Trittstein-Regelung“).

Übertragen auf das dänische Wattenmeer leiten sich aus diesen Grundsätzen die folgenden Wünsche für ein grenzüberschreitendes Küstenkanuwandern ab:

- a) Die Insel Fanö sollte von Varde, Esbjerg und Ribe (Sluse) aus erreichbar sein.
- b) Die Insel Mandö (Südwest-Seite) sollte von Ribe (Sluse) aus erreichbar sein.
- c) Die Insel Römö (Seeseite) sollte von Höjer (Sluse) und Sylt aus erreichbar sein.
- d) Die Insel Fanö sollte von Mandö und Römö aus erreichbar sein.
- e) Die Insel Mandö (Südwest-Seite) sollte von Fanö und Römö aus erreichbar sein.
- f) Die Insel Römö (Seeseite) sollte von Mandö und Fanö aus erreichbar sein.
- g) Es sollte von der Insel Fanö aus möglich sein, die Fanö selbst zu umrunden.
- h) Es sollte möglich sein, von Varde aus die Varde A hinunter zu paddeln, durch die Ho Bugt, vorbei an Fanö (je nach Wetterlage entlang der See- bzw. der Wattseite), hinüber nach Ribe (Sluse), weiter nach Mandö (Südwest-Seite), hinüber nach Römö (Seeseite) und abschließend bis nach Höjer (Sluse) bzw. Sylt.
- i) Aus Gründen der Regeneration sollten je zwei Ausstiegsmöglichkeiten („Trittsteine“) auf Fanö (Seeseite) und Römö (Seeseite) und je 1 Trittstein im Südwesten von Mandö und im Südwesten des Kore Sands sowie das kurzzeitige Trockenfallen entlang der Fahrwasser mit einer Betretungsmöglichkeit des Watts im Umkreis von 50 m erlaubt werden.

Wenn es der Naturschutz erfordert, ist der DKV bereit, entsprechende Routen für Küstenkanuwanderwege vorzuschlagen; denn analog zu den „Fußwanderern“, denen in den Nationalparks an Land eine Vielzahl von Wanderwege angeboten werden, um von dort aus die Natur erleben zu können, sollten den „Küstenkanuwanderern“ vergleichbare Wegführungen auf dem Wasser nicht verwehrt werden.

Text: Udo Beier

-----

#### 05.04.2004 **Umrundung von Großbritannien und Irland** (Revier/Ausland)

Gleich zwei Briten wollen dieses Jahr solo Großbritannien und Irland per Seekajak umrunden:

- Sean Marley è [www.expeditionkayak.com](http://www.expeditionkayak.com)
- Fiona Whitehead è [www.fionawhitehead.com](http://www.fionawhitehead.com)

Während dieser Umrundung werden knapp 8.000 km zurückgelegt.

Sean Morley (37) ist am 3.04.04 in Falmouth gestartet, paddelt im Uhrzeigersinn und will in 183 Tagen (!) am Ausgangsort zurück sein. Als Kajak verwendet er ein recht voluminöses Boot von KIRTON, den „**C-trek**“ (568x58cm; ca. 490 Liter Volumen). Auf seiner Homepage gibt er nicht nur einen genauen Streckenplan vor, sondern nimmt in recht vorbildhafter Weise eine umfassende Risikobeurteilung („Risk Assessment“) vor. Ob es sich dabei um eine echte Solo-Umrundung handelt, hängt wohl davon ab, welche Unterstützung seine Frau liefert, die vom Land her ihn per Auto folgen will.

Fiona Whitehead möchte als erste Frau diese Umrundung schaffen. Sie startet am 9.04.04 von Portsmouth aus. Als Kajak verwendet sie ein Boot von Nigel Dennis Kayak, eine Sonderanfertigung vom „Greenlander“ (542x53cm; max. 310 Liter Volumen), dem „**Greenlander Race**“ (extra ausgerüstet mit einem Steuer).

Übrigens die erste Umrundung von Großbritannien und Irland schafften B.Taylor, M.Webrew & R.Elliot 1986 in 155 Tagen.

-----

#### 03.04.2004 **Ostseeschutz trotz russischer Ölintereessen** (Natur)

Die Ostsee ist eines der empfindlichsten Seegebiete der Welt wegen ihres langsamen Wasseraustauschs und ihrer Vielzahl seltener Arten.

In einer WWF-Pressemitteilung wird darüber berichtet, dass mit dem Beschluss der Internationalen Schifffahrtsorganisation (IMO), die Ostsee „im Prinzip“ als Besonders Empfindliches Meeresgebiet (PSSA) auszuweisen, der entscheidende Durchbruch für den Schutz der Ostsee erreicht wurde. Alle baltischen Staaten außer Russland stimmten mit ihrem Votum für diesen wegweisenden Schritt.

Der PSSA-Status ist eine wichtige Voraussetzung für konkrete Schutzmaßnahmen in punkto Schiffssicherheit – wie z.B. Schlepperdienste, Nothäfen, Lotsenpflicht und Befahrensbeschränkungen. Mit deren Hilfe können Hochrisikorouten wie Kadetrinne und Dänische Belte wirksam geschützt und verheerende Ölunfälle wirksam verhindert werden. Solche Maßnahmen bilden außerdem die Voraussetzung für die endgültige formale Anerkennung der Ostsee als PSSA durch ein weiteres IMO-Komitee ab 2006.

Übrigens, auf der IMO-Konferenz wurde auch beschlossen, die Kanarischen Inseln und die Galapagosinseln als PSSA prinzipiell auszuweisen.

**Link:** [www.wwf.de/presse/pressearchiv/artikel/01744/index.html](http://www.wwf.de/presse/pressearchiv/artikel/01744/index.html)

-----

#### 02.03.2004 **Kartenwinkelmesser** (Ausrüstung)

Wie bestimmt man eigentlich **zu Hause** am Tisch, aber auch **unterwegs** im Kajak den genauen Kurs einer bestimmten Route, die entlang der Küste führt? Nun, man nehme eine

(See-)Karte, markiere die markanten Eckpunkte (z.B. Seezeichen) der geplanten Tour auf der Seekarte und lese dann von der Karte je Eckpunkt den entsprechenden Kurs ab. Wer ein gutes Auge hat, kann durch Schätzen recht genau Werte ermitteln. Die Arbeit mit der folgenden Kompassenteilung reicht i.d.R. bei der terrestrischen Navigation aus. Etwaige Fehler können unterwegs bei einer besseren Beurteilung der Navigationssituation korrigiert werden.

N	= 0° (Nord)
NNO	= 22,5° (nördliches Nord-Ost)
NO	= 45° (Nord-Ost)
ONO	= 67,5° (östliches Nord-Ost)
O	= 90° (Ost)
OSO	= 112,5° (östliches Süd-Ost)
SO	= 135° (Süd-Ost)
SSO	= 157,5° (südliches Süd-Ost)
S	= 180° (Süd)
SSW	= 202,5° (südliches Süd-West)
SW	= 225° (Süd-West)
WSW	= 247,5° (westliches Süd-West)
W	= 270° (West)
WNW	= 292,5° (westliches Nord-West)
NW	= 315° (Nord-West)
NNW	= 337,5° (nördliches Nord-West)
N	= 360°/0° (Nord)

Wem das nicht genügt, greift auf ein „**Geo-Dreieck**“ zurück und liest den ungefähr einzuschlagenden Kurs ab.

Reicht einem die Genauigkeit immer noch nicht aus, besorgt man sich ein entsprechendes Kursgerät (Kurslineale, Plotter), das im Allgemeinen in Seekartenfachgeschäften angeboten wird. Z.B. hat die Firma HANSE NAUTIC die folgenden „Kursgeräte“ im Angebot:

- **Portland Plotter** (Kurslineal mit drehbarer Rose; 38 cm Länge) (ca. 26,- €)
- **Linex Nautical Plotter** (Kurslineal mit drehbarer Rose; 37 cm Länge) (ca. 18,- €)
- **Linex Plotter** (Kursrose mit schwenkbarem Arm; 37 cm Länge) (ca. 15,- €)
- **Kurslineal alco 1248** (Kursrose mit schwenkbarem Arm) (ca. 15,- €)

In Anbetracht dessen, dass eine Länge von über 35 cm unterwegs auf Tour nicht mehr so leicht zu handhaben ist, bietet sich zum Kauf lediglich der „Linex Plotter“ und das „Kurslineal alco 1248“ an, sofern man bereit ist, den sperrigen, aber schwenkbaren Plastikarm zu entfernen und durch einen durchsichtigen Plastikfaden (Angelschnur), der in der Mitte der Rose befestigt wird, zu ersetzen.

Den Kurs bestimmt man dann wie folgt: Man setze die Kursrose auf einen Kurseckpunkt, norde sie entlang der Längengrade ein (gegebenenfalls unter Beachtung der Missweisung) und lege die als „Peilfaden“ umfunktionierte Angelschnur genau in Richtung jenes Kurseckpunktes, für den der Kurs ermittelt werden sollte. Der gesuchte Kurs zum angepeilten Kurseckpunkt kann dort abgelesen werden, wo der Peilfaden die Kursrose kreuzt.

Wem die Bastelei zu umständlich ist, kann auch auf das folgende Kursgerät zurückgreifen, welches u.a. von der Firma GLOBETROTTER angeboten wird:

- **Silva Kartenwinkelmesser** (mit drehbarer Rose u. Peilfaden, 10,5x6 cm) (ca. 13,- €)

Übrigens, wem es gelingt, einen Peilfaden beim „**Geo-Dreieck**“ zu befestigen, müsste es auch als Kursgerät einsetzen können.

Und wem das alles zu altmodisch ist, der benutzt ein **GPS-Gerät**, in das er vorher alle markanten Eckpunkte einer geplanten Tour (sog. „Wegepunkte“) in einer „Route“ eingibt (Basis: Seekarte). Ruft man später die Route auf, kann man ihr dann genau entnehmen, wie der Kartenkurs zwischen zwei Wegepunkten lautet. Zusätzlich erhält man auch gleich die Information, wie lang die Strecke zwischen den beiden Wegepunkten und wie lang die Route insgesamt ist. Ruft man dann unterwegs einen bestimmten Wegepunkt auf, erfährt man u.a. ebenfalls den Kartenkurs, zusätzlich aber auch den Kurs über Grund (d.h. den Kurs unter Berücksichtigung der Wind-, Strömungsabdrift und – gilt wohl hauptsächlich für Skeg-Fahrer – der Kurshaltefehler durch den Kanuten) und das Paddeltempo (hier: Fahrt über Grund). Wenn die Batterien aber irgendwann ihren „Geist“ aufgeben, kann man hoffentlich wieder auf seinen eigenen „Geist“ zurückgreifen und mit dem Kartenwinkelmesser.

**Link:** HANSE NAUTIC è [www.hansenautic.de](http://www.hansenautic.de)

**Link:** GLOBETROTTER è [www.globetrotter.de](http://www.globetrotter.de)

-----