

Aktuelle Infos (Juni 2004):

Der DKV-Referent für Küstenkanuwandern informiert:

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

29.07.2004 **Seekrankheit** (Gesundheit)

In der Zeitschrift SEGELN bringt die Apothekerin Britta Indorf in dem Beitrag:

„Wohl oder übel?“

eine Übersicht von 11 Medikamenten, die einem u.U. helfen können.

Als **Symptome** der Seekrankheit (Bewegungskrankheit bzw. Reisekrankheit) werden aufgeführt:

- Blässe, Müdigkeit (Gähnen), Schweißausbrüche, Übelkeit, Antriebs- und Interesselosigkeit, Erbrechen;

Als **Ursachen** werden genannt:

- schnelle, sich wiederholende Reizungen des Gleichgewichtsorgans;
- mangelhafte Fixierung von rasch am Auge vorbeiziehenden Gegenstände;
- je häufiger Beschleunigung und Richtung wechseln und je stärker ihre Intensität ist, um so eher ist mit dem Auftreten von Seekrankheit zu rechnen;
- sobald der Bewegungsreiz aufhört, verschwinden die Symptome.

Als **Maßnahmen** werden empfohlen:

- ständig etwas Essen, damit der Magen nicht leer wird;
- Vermeidung einer optischen Fixierung (z.B. Buch lesen);
- Hausmittel ohne Nebenwirkungen: Ingwer; denn Ingwer beruhigt den Magen, ohne müde zu machen (z.B. auch erhältlich als Medikament: „Zintona“-Kapseln).
- Einnahme von Medikamenten, jedoch haben mit Ausnahme:
 - = dieser Ingwer-Kapseln
 - = und einiger hömoöpathischer Mittel (z.B. „Cocculus DG“, „Tabacum D12“; bei denen aber nichts über die Wirkung ausgesagt wird)
 - = alle anderen aufgeführten Medikamente (hier: „Superpep (forte) Kaugummi“, „Rodavan“, „Stada“, „Reisegold“, „Emsan“, Reisetabletten Ratiopharm“, „Vomex“)Nebenwirkungen, und zwar: „Schläfrigkeit, verminderte Aufmerksamkeit und Spontanaktivität“).
- = Letzteres trifft auch für die von verschiedenen Herstellern angebotenen „Pflaster gegen Seekrankheit“ zu, und zwar sollen sie führen zu: „Pupillenerweiterung, Trockenheit der Schleimhäute, Mundtrockenheit, Hemmung der Tränensekretion.“

Nicht erwähnt werden jedoch jene beiden Aspekt:

- Manchen Kanuten wird es nicht beim aktiven Paddeln, sondern nur beim Pausieren schlecht; d.h. ein Kanute, der anfällig für Seekrankheit ist, sollte unterwegs im Seegang keine großen Pausen einlegen bzw. als Zweier-Kanute stets mitpaddeln, statt sich paddeln zu lassen.

- Man sollte nur das Essen, was man auch erwiesenermaßen verträgt, d.h. wer z.B. ausgehungert und durch lange Paddelerei erschöpft auf irgendwelche, angeblich epeditionsbewährte Kompaktnahrung zurückgreift und versucht, diese mit kalorienreicher Kaffeesahne herunter zu spülen, braucht sich nicht zu wundern, wenn es ihm übel wird.

Quelle: SEGELN, Nr. 8/04, S.88-89 – www.segeln-magazin.de

29.07.2004 **British Virgin Islands (Karibik)** (Revier/Ausland)

In der Zeitschrift SEGELN berichtet C.Victor in dem Beitrag:

„Von Jungfrauen und Piraten“

über die östlich von Puerto Rico liegenden Inseln der British Virgin Islands.

Es handelt sich um ein kleinräumiges, aus knapp 20 Inseln bestehende und per Flugzeug erreichbare Revier.

Über **Wind & Wetter** und **Gezeiten & Strom** ist Folgendes zu lesen:

- **Passatwinde:** November bis Mai; von Januar bis März oft recht kräftig aus NO. In den Sommer und Herbstmonaten dreht er auf O – SO;
- **Durchzug von Kaltfronten:** Wintermonate, verbunden mit stürmischen Winden aus N bis NW;
- **Hurrikanzeit:** Juni bis November, am gefährlichsten ist der September;
- **Schwül und regenreich:** August bis Oktober.
- **Tidenhub:** ca. 30 cm
- **Strom:** ca. 1-2 kn in den Engen zwischen den Inseln.

Quelle: SEGELN, Nr. 8/04, S.50-54 – www.segeln-magazin.de

Literatur:

B.Bartholmes: Segeln in der Karibik 3: Virgin Islands (Ed. Maritim)

28.07.2004 **Limfjord (Dänemark)** (Revier/Ausland)

In der YACHT berichtet C.Kemmling in dem Beitrag:

„Eine Laune der Natur“

über die nahezu unberührte, faszinierende Wasserwelt des Limfjords. Er wird von Sturm & Flaute beherrscht, d.h. er *„ist für jedes Wetter offen, legt sich aber niemals lange fest.“* Dennoch ist der im Norden Jütlands liegende ca. 160 km lange Fjord im Vergleich zur benachbarten Nordsee bzw. zum angrenzenden Kattegat ein relativ geschütztes Revier, *„das auch fluss- und seenartige Abschnitte hat. Das schönste Stück ist unbestritten der Teil um die Insel Mors inmitten des Fjords.“*

Über **Strom & Wasserstand** ist Folgendes zu lesen:

„Die Wasserstände im flacheren Ostteil und tieferen Westteil des Fjords variieren mit den Windlagen. Starker Westwind führt zu bis zu 1,5 m höherem Wasserstand im Osten, im umgekehrten Fall erhöht sich der Pegel um max. 0,6m. Starker Wind kann in den engeren Rinnen des Reviers Strom bis max. 3 kn zur Folge haben.“

Übrigens, der Limfjord ist – wie ganz Dänemark - während der Eiszeit entstanden. Zunächst war er ein echter Fjord – vergleichbar mit Mariagerfjord, Randersfjord, Vejlelfjord, Flensburger Förde, Schlei -, der nach Osten ins Meer mündete. 1825 entstand dann bei einer Sturmflut im Westen ein Durchbruch zur Nordsee.

Quelle: Yacht, Nr. 16/04, S.24-33 – www.yacht.de

Literatur: J.Werner: Dänemark 1, 6.Aufl. 2002, S.53-97.

Link: Bericht über "Rund Insel Mors" (3-7 Tage) (ca. 95-135 km)

è www.hamburger-kanu-verband/tourall.php?sparte=7

Karte: Dänische Topografische Karte (1:100.000): Nr. 1116 Thisted

26.07.2004 **Monsterwellen & Kaventsmänner** (Wetter)

Lange galten sie als Seefahrermythen: „Monsterwellen“, die Hochhaushöhe erreichen können. Die Europäische Raumfahrtbehörde (ESA) hat nun über die Auswertung der Daten von Radar-Satelliten aus dem Jahr 2001 ermittelt, dass innerhalb von 3 Wochen mehr als 10 Wellen mindestens 25 m hoch waren. Radarmessungen aus dem Nordsee-Ölfeld Goma ergaben sogar 466 solcher Monsterwellen, auch „Freak Waves“ genannt, innerhalb von 12 Jahren.

Spiegel.de hat die folgenden Ursachen für solche Riesenwellen aufgezählt:

- *Monsterwellen „bilden sich meist an Stellen, an denen „normale“ Wellen auf Meeresströmungen und Wasserwirbel treffen. Die Strömung bündelt die Wellenenergie, so dass immer größere Wellen entstehen. Besonders gefährlich ist demnach die Ostküste von Südafrika, wo der berühmte Agulhasstrom fließt. Auch der Golfstrom im Nordatlantik könne Monsterwellen verursachen, wenn er mit Wellen aus der Labradorsee zusammentreffe.“*
- *„Allerdings könnten die ungeheuren Brecher auch ganz zufällig entstehen, etwa im Zusammenspiel mit Wetterfronten und Tiefdruckgebieten. Insbesondere langlebige Stürme, die länger als zwölf Stunden andauern, bergen den Forschern zufolge die Gefahr von „Freak Waves“. Trifft starker Wind auf eine Welle, die sich mit der exakt gleichen Geschwindigkeit bewegt, könne sich die Welle immer weiter aufschaukeln – bis zur Höhe eines zehnstöckigen Hauses.“*
- *„Einer anderen Theorie zufolge entstehen Riesenwellen durch einen Überlagerungseffekt: Wird eine langsame Welle von mehreren schnelleren eingeholt, können sich die Wogen zu einem wahren Wasserberg addieren.“*

Für das Küstenkanuwandern dürften solche „Monserwellen“ ohne Bedeutung sein. Reicht doch schon ein 2 m hoher Brecher aus, um auch einen erfahrenen Kanuten zum Kentern zu bringen. Wichtig ist es daher für einen Kanuten zu wissen, mit welcher Wellenhöhe er unterwegs zu rechnen hat. Die Wellenhöhe des Seewetterberichts, der per Radio, Internet oder SMS abrufbar ist, nennt übrigens stets die „durchschnittliche Höhe des höchsten Drittels aller Wellen“ (sog. „kennzeichnende Wellenhöhe“). Bei Kenntnis dieser Wellenhöhe lassen sich allgemeine Aussagen über das Auftreten bestimmter Wellenhöhen im Seegang ableiten (lt. Infos des „Seewetteramtes“):

- 13,5 % aller Wellen im Seegang, d.h. ca. jede 7. Welle, sind höher als die „kennzeichnende Wellenhöhe“, d.h. 86,5 % aller Wellen sind niedriger;
- ca. 1% aller Wellen im Seegang überschreiten das 1,5-fach der kennzeichnenden Wellenhöhe;
- ca. 0,3 ‰ aller Wellen überschreiten das Doppelte der kennzeichnenden Wellenhöhe;

- die maximale Wellenhöhe beträgt etwas das 2,15-fache der kennzeichnenden Wellenhöhe. Ein solcher „Kaventsmann“ tritt jedoch unter ca. 10.000 Wellen nur einmal auf. D.h. bei einer Wellenperiode von 10 Sek. ca. alle 27 Std.;
- Grundseen
- z.B. bei 7 Bft. Wind ist nach 3 Std. Windwirkdauer mit einer 2-Meter-Welle zu rechnen (nach 12 Std. = 4 m; nach 90 Std. 5,30 m);
- z.B. bei 7 Bft. Wind ist bei einer Wirklänge (Fetch) von 20 sm mit einer 2-Meter-Welle zu rechnen (bei 150 sm = 4 m; 360 sm = 5 m; 1.600 sm = 5,5 m) (sog. „ausgereifte Windsee“).

Man kann sich als Kanute leicht vorstellen, dass man schon bei einer nur 0,8 Meter hohen Welle leicht an seine persönlichen Grenzen der Befahrbarkeit stößt, wenn solch eine Welle auf Untiefen/Flachstellen läuft (sog. Grundseen/Brandung, Klapotis) oder der Tidenstrom gegen die einfallenden Wellen läuft („Stromkabelung“); denn das alles trägt nicht nur zu einer Erhöhung bzw. zum „Aufsteilen“ der Wellen bei, sondern führt auch dazu, dass die Welle vorzeitig bricht:

- Grundseen können im Einzelfall bis zum 2,5-fachen der kennzeichnenden Wellenhöhe betragen.

Wer dann nicht aufpasst und versäumt, so zu paddeln, dass dieser Kaventsmann entweder vor oder hinter einem vorbei rauscht, muss schon über die nötige Paddeltechnik und Brandungserfahrung sowie ein Quäntchen „Glück“ verfügen, wenn er eine Kenterung mit anschließendem Ausstieg nicht riskieren möchte; denn wenn die nur 80 cm hohe Welle sich zu einem 2-Meter-Brecher auftürmt und genau über einem zusammenbricht werden die höchsten Anforderungen an Kanute & Kajak gestellt.

Text: Udo Beier

Quelle: www.spiegel.de/wissenschaft/erde/0,1518,309722,00.html

Link: www.saevert.de/2freakwaves.htm (Homepage von Th.Sävert)

Literatur: „Seewetter“ (hrsg. vom Autorenteam des Seewetteramtes) (2. Aufl. 2002, S.232ff.)

25.07.2004 **Die größten Sünden beim Küstenkanuwandern?** (Ausbildung)

Besteht in Sachen „**Sicherheitstipps**“ eigentlich zwischen dem Bergwandern und Küstenkanuwandern ein Unterschied?

Zumindest bei der Zahl der tödlichen Unfälle gibt es große absolute Unterschiede. So verunglückten 2003 von den ca. 700.000 Mitgliedern des Deutschen Alpenvereins (DAV) im Jahr 2003 insgesamt 65 tödlich. Die Zahl der tödlichen Unfälle, die sich beim Küstenkanuwandern im selben Jahr ereignet haben, sind nicht bekannt, dürften aber an einer Hand aufzuzählen sein. Dass diese Zahl absolut so klein ist, mag wohl auch an der geringeren Anzahl von Küstenkanuwanderinnen und –wanderer liegen, die auf unter 5.000 zu schätzen ist. Das Gefährdungspotenzial wird jedoch wohl ähnlich sein und die allgemeinen einem Unfall zuzuschreibenden Gefahrenursachen auch.

Zumindest wenn man sich die Sicherheitstipps durchschaut, die der DAV-Sicherheitsexperte Dieter Stopper in dem im HAMBURGER ABENDBLATT erschienen Beitrag von A.Hagge:

„Die größten Sünden beim Bergwandern“

gibt, fallen große Ähnlichkeiten auf. Ich habe versucht, die dort aufgeführten 4 Sicherheitstipps möglichst sinngemäß aufs Küstenkanuwandern zu übertragen (die „kursiv“ gesetzten Passagen sind wörtlich übernommen worden):

- **Tourenplanung:**
Die Auswahl und Planung einer Wanderung ist entscheidend für das Gelingen. Kanuten sollten sich über den Schwierigkeitsgrad, die Entfernung vom sicheren Strand und die Paddel-Zeit ausgiebig informieren. Ein erfahrener Kanute trägt stets Karte, Kompass und Barometer bei sich; denn auf den Orientierungssinn kann man sich nicht verlassen.
- **Wetter:**
Am Strand kann es windstill sein, doch draußen vor der Küste kann ein kräftiger Wind blasen. Kanuten müssen auf extreme Witterungsverhältnisse, Kaltfronten und Gewitter vorbereitet sein. Regen und Nebel können einem die Tour erschweren. Kalte Winde können bei unvorbereiteten Kanuten zu Erschöpfung und Unterkühlung führen.
- **Ausrüstung:**
Ein Flusswander- oder Wildwasserkanu reicht für eine Küsten-Tour weg vom sicheren Strand nicht aus, ein Seekajak ist nötig. Und auch wenn der Kanu-Sport schweißtreibend ist: Kleidung für Kälte sollte mitgenommen werden. Daneben gehört Folgendes ins Gepäck: Sonnenschutz, Erste-Hilfe-Set, Rettungsdecke, Handy, Verpflegung, Taschenlampe, Signalpfeife, Seenotsignalmittel – Karte und Kompass nicht vergessen.
- **Technik und Kondition:**
Viele Unfälle passieren, weil Kanuten ihre Fähigkeiten überschätzen. Man sollte deshalb das Paddeln hinaus aufs Meer gemächlich angehen – in gleichmäßigem Tempo paddeln, um den Körper warm zu paddeln. ... Viel trinken und regelmäßige Pausen sind wichtig.
- **Die Notbremse ziehen:**
Viele Unfälle lassen sich vermeiden, wenn Kanuten in riskanten Situationen umkehren, d.h. Land anlaufen, statt das ursprüngliche Ziel der Route zu verfolgen. Das Ziel der Wanderung zu erreichen, ist zwar ein schöner Erfolg. Wenn der Kanute sich aber zeitlich unter Druck gesetzt und überfordert fühlt, sollte er umkehren, bzw. nach einer Pause an Land nicht wieder aufs Meer hinaus paddeln.

Im DAV-Bericht selber werden die folgenden Unfallursachen genannt:

- mangelhafte Planung,
- unzureichende Erfahrung,
- mangelndes Können,
- unzureichende körperliche Verfassung.

„Die meisten Unfälle (ereignen sich) nicht immer aus heiterem Himmel und hätten sich durch angepasstes Verhalten und entsprechendes Tourenziel mitunter vermeiden lassen.“

Quelle: HAMBURGER ABENDBLATT v. 22.07.04 – www.abendblatt.de

Link: www.alpenverein.de > Breitensport

24.07.2004 **Ernährungstipps für sportlich Aktive** (Gesundheit)

Auf der Homepage des Deutschen Sportbunds ist ein umfangreicher Beitrag über „Ernährung“ abrufbar. Er untergliedert sich u.a. in die folgenden Abschnitte:

- **Welche Nährstoffe brauchen sportliche Aktive und mit welchen Lebensmitteln können Sie Ihren Bedarf am besten decken?**
- **Wie errechnen Sie die Energiebilanz von Nahrungsmitteln?**
- **Womit decken Sie am besten Ihren Flüssigkeitsbedarf?**
- **Was stillt am effektivsten den kleinen Hunger zwischendurch?**
- **Worauf sollten Sie bei Ihrer Ernährung vor einem Wettkampf achten?**

Link: www.richtigfit.de/pages/de/magazin/ernaehrungspezial/index.html

24.07.2004 **Sportverletzungen** (Gesundheit)

Auf der Homepage des Deutschen Sportbunds ist ein umfangreicher Beitrag über „Sportverletzungen“ abrufbar. Er untergliedert sich in die folgenden Abschnitte:

- **Vorbeugung von Sportverletzungen:**
Warm up – Cool down, Ausrüstung und weitere Vorbeugung;
- **Verletzungsarten:**
Prellungen, Verstauchungen, Haut-/Muskel-/Sehnen-/Bandverletzungen, Ver-/Ausrenkungen, Knochenbrüche, Überlastungsschäden und Entzündungen;
- **Richtige Maßnahmen bei Sportverletzungen:**
Sofortmaßnahmen, Pech-Regel (P=Pause; E=Eis; C=Compression; H=Hochlegen), Einschränkungen;
- **Typische Sportverletzungen:**
Kopf, Schultergürtel, Arm und Ellbogen, Hand, Hüfte und Oberschenkel, Knie und Unterschenkel, Fuß, Wirbelsäule;
- **Nach der Verletzung:**
Isometrisches und Dynamisches Training, Dehnübungen, Lauftraining, Schmerzfreiheit.

Link: www.richtigfit.de/pages/de/magazin/sportverletzungen/index.html

23.07.2004 **Zur Haftung des Vereinsvorstands bei Vereinsfahrten** (Recht)

Bei der Frage der Haftung des Vereinsvorstands bei Fahrten, die für Vereinsmitglieder angeboten werden, ist eine differenzierte Betrachtung erforderlich:

Entscheidend ist dabei immer:

- welche **konkreten Veranstaltungen** angeboten werden,
- wie sich die **Teilnehmergruppen zusammen setzen**
- und welche **speziellen Anforderungen das Revier** erfordert.

Der Vorstand ist dafür verantwortlich, dass er nur solche Personen mit der Leitung von Gruppen beauftragt, die über die erforderlichen Kenntnisse verfügen. Hat sich der Vorstand davon überzeugt, dass die **ausgewählte Person:**

- **ausreichende Sachkenntnisse** hat
- und auch die Gewähr dafür gegeben ist, dass die Person diese **Kenntnisse sachgerecht einsetzt**,

scheidet eine Haftung des Vorstandes aus.

Die für die Fahrtenleitung verantwortliche Person trägt die Verantwortung dafür:

- dass alle **erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen** beachtet werden.

Dies bedeutet, dass der jeweilige Fahrten-/Gruppenleiter:

- sich über die **Anforderungen des Reviers** informieren
- und dann die **entsprechenden Sicherheitsmaßnahmen** vorgeben muss.

Selbstverständlich ist der Vorstand befugt, **grundsätzliche Sicherheitsanweisungen** zu geben. Das haben zwingend zur Folge, dass alle Fahrteteilnehmer diese zu beachten haben. Der Fahrten- und Gruppenleiter muss dann diejenigen, die sich an solche Vorschriften nicht halten wollen, sofort von der Teilnahme an dieser Veranstaltung ausschließen.

Üblicherweise sollte aber auf konkrete Vorgaben des Vorstandes verzichtet werden. Besser ist es, wenn für entsprechende Fahrten **allgemeine Empfehlungen** gegeben werden, z.B. dass entsprechende Sicherheitsvorschriften, insbesondere gesetzliche Vorschriften, zu beachten sind. **Einzelheiten sollten dann über den verantwortlichen Fahrtenleiter festgelegt werden.**

Wer sich über grundsätzliche Fragen der **Aufsichtspflicht** bzw. über die erforderlichen **Verkehrsvorschriften** informieren möchte, dem sind die folgenden Links zu empfehlen:

è www.aufsichtspflicht.de

è www.elwis.de >“Freizeitschiffahrt“

Text: Ulrich Clausing

Quelle: DKV-INFO v. 23.07.04

22.07.2004 **Kohlendioxid: Noch puffern die Ozeane** (Natur)

In DIE ZEIT wird darüber berichtet, dass die Ozeane die durch das Treibhausgas Kohlendioxid verursachte Erderwärmung abpuffern:

- *„Die Weltmeere haben knapp die Hälfte der 118 Billionen Tonnen Kohlendioxid aufgenommen, die von der Menschheit seit 1800 in die Atmosphäre geblasen wurden. Damit ist die Aufnahmekapazität der Ozeane zwar erst zu einem Drittel ausgelastet, die Folgen sind aber schon jetzt zu spüren: Das Wasser wird allmählich saurer: Korallen, Muscheln und Algen tun sich schwer, ihre lebenswichtigen Kalkschalen zu produzieren. Das berichten Forscher des Pacific Marine Environmental Laboratory (Science, Bd. 305, S.362). Sollten die Kohlendioxideinträge nicht sinken, befürchten die Forscher zum Ende des Jahrhunderts ein Artensterben in den Meeren.“*

Quelle: DIE ZEIT v. 22.07.04 – www.diezeit.de

22.07.2004 **WWF-Infos zum Thema Meer & Küste** (Natur)

Im WWF-INFO-NEWSLETTER werden folgende Infos zum Thema Küste & Meer gebracht:

- **„Schätze der Tiefsee: Schwämme“:**
Schwämme sind eine der ältesten Lebensformen der Erde. Sie bieten Schutzraum für Fischkinder und sind Schatztruhen für die Medizin. Diese noch weitgehend unerforschte Schatztruhe für die Menschheit zu erhalten ist Teil der Strategie des WWF zum Schutz der Meere. Denn ihre einzigartige Körperbeschaffenheit macht Schwämme besonders verletzlich für menschliche Eingriffe in ihr Ökosystem. Hier erfahren Sie mehr über die Tiefsee-Schwämme:
è www.wwf.de/naturschutz/lebensraeume/meere-kuesten/tiefsee/schwaemme/index.html
- **„Wale in Not!“:**
Höchste Zeit zu handeln: Im Ochotskischen Meer droht der Natur ein Desaster. Bitte unterstützen Sie noch heute unser Engagement zum Schutz der letzten etwa 100 Westpazifischen Grauwale.
Weitere Informationen:
è www.wwf.de/grauwale
- **„Walschutz aktuell: Konferenz der Internationalen Walfang-Kommission (IWC)“:**
In diesem Jahr treffen sich die mehr als 40 Mitgliedsstaaten der Internationalen Walfang-Kommission IWC vom 19. bis 22. Juli in Sorrento, Italien. Wichtige Entscheidungen stehen an. Unterstützt die IWC die Forderungen von Ländern wie Japan, den Walfang wieder zu erlauben? Oder wird der Schutz der Wale ausgeweitet? Hier gibt es aktuelle Pressemeldungen und viele Hintergrundinformationen zur Konferenz:
è www.wwf.de/naturschutz/arten/iwc/
- **„WWF-Seiten zum Thema Wale beobachten“:**
è www.wwf.de/naturschutz/arten/bedrohte-arten/whalewatching/
- **„Schätze der Tiefsee: Kaltwasserkorallen - Juwelen in der Tiefe“:**
Die herrlichen Korallengärten der Tropen sind wohl für Viele das wertvollste, was unsere Meere zu bieten haben. Ihre Schönheit, der Reichtum an Bewohnern und ihre Verletzlichkeit haben bereits Millionen von Forschern, Hobbytauchern und Fernsehzuschauern fasziniert und sie für ihren Schutz mobilisiert. Entdecken Sie diese geheimnisvolle Welt unter:
è www.wwf.de/naturschutz/lebensraeume/meere-kuesten/tiefsee/kaltwasserkorallen/
- **„4 Sekunden können Schweinswale retten“:**
WWF-Studie belegt: Schweinswale gewinnen rettende Reaktionszeit durch reflektive Netze:
è www.wwf.de/presse/pressearchiv/artikel/01988/index.html
- **„EU-Flotte darf Meeresgebiet um Azoren plündern“:**
Kandidat für Weltnaturerbe in akuter Gefahr!
è www.wwf.de/presse/pressearchiv/artikel/01989/index.html
- **„Internationale Walfang-Konferenz“:**
Öl-Profite auf Kosten gefährdeter Grauwale. Shell will Ölförderung im Lebensraum der letzten 100 Westpazifischen Grauwale ausbauen:
è www.wwf.de/presse/pressearchiv/artikel/01986/index.html

Quelle: WWF-INFO-LETTER v. 14. + 22.07.04

21.07.2004 Windsysteme im Mittelmeergebiet (Wetter)

Im Seekajakforum.de wird auf die Homepage von **Swisswetter.ch** verwiesen, in der knapp 60 im Mittelmeer auftretende Winderscheinungen kurz erläutert werden, und zwar beginnend mit:

- **Bora**
Ein kalter Fallwind an der Dalmatinischen Küste im Winter, wenn kalte Kontinentalluft die Adria erreicht. Sie ist sehr stürmisch und böig. Die Böen erreichen manchmal 100 Knoten. Man unterscheidet zwischen zyklonaler (Tiefdruck) Bora (bora scura = schwarze Bora) mit Wolken und Regen sowie antizyklonaler (Hochdruck) Bora (bora chiara = weiße Bora). Die antizyklonale Bora ist an der Küste sehr intensiv, erstreckt sich aber nur über eine kurze Distanz auf See hinaus. Die kritische Geländeneigung für das Auftreten von Bora liegt bei 1:100.
Auf Istrien wird sie auch als **Quarnero**, **Kvarner** bezeichnet, und zwar nach dem Quarnero Golf benannt, in dem die Bora am heftigsten weht.
Die heftigen Kaltluftböen der Bora werden auf Istrien auch als **Refoli** bezeichnet.

über:

- **Mistral (frz.), Maestral (span.), Mangofango**
Ein starker bis stürmischer, böiger und kalter Nord- bis Nordwestwind, der durch das Rhonetal oder die Garonne-Carcassone-Senke auf den Golf de Lyon vorstößt. Er entsteht bei einer Tiefdruckentwicklung über dem Golf von Genua oder dem Tyrrhenischen Meer, wenn sich gleichzeitig ein Hoch von Westen nähert. Am häufigsten und stärksten ist er im Winter und Frühling. Er kann mitunter tagelang wehen.
In Katalonien, Narbonne und in Teilen der Provence wird der Mistral auch als **Cers** bezeichnet. Er ist im Winter kalt, im Sommer warm. Die Böen erreichen oft 10 Bft. Der Himmel ist fast immer klar und die Luft relativ trocken.
Ein ähnlicher nördlicher Wind im unteren Ebrothal (Spanien) wird **Cierzo** genannt.
Ein mistralähnlicher Nordostwind an der frz. Mittelmeerküste wird bezeichnet als **Les Respos** und ein in Nordwestspanien als **Tramuntana**.

und endend mit:

- **Xaloch, Xaloque, Xaroco** (siehe Schirokko, Scirocco, Sirocco; Leveche (span.))
Ein warmer Süd- oder Südostwind auf der Vorderseite von Tiefdruckgebieten. Die Luft kommt dabei aus der Sahara und ist als Wüstenwind zunächst trocken und staubig. Über dem Mittelmeer nimmt die Feuchte zu, so dass im nördlichen Mittelmeerraum bei Schirokkolagen Regen oder Nebel auftreten kann.
Auf Sardinien wird er auch als **Maledetto Levante** („verdammter Ostwind“) bezeichnet.
Im Ebrothal wird in schwüler Wind, bzw. generell schwüles Wetter als **Bochorno** bezeichnet. Es handelt sich meist um eine Sciroccolage.

Link: www.swisswetter.ch/Wetterlexikon-windsysteme.htm

19.07.2004 **Jetstream und Zugbahn von Tiefdruckgebieten** (Wetter)

Im HAMBURGER ABENDBLATT wird in dem Beitrag:

„**Jetstream sorgt für Regen-Sommer**“

über den Einfluss der Jetstreams auf die Zugrichtung von Tiefdruckgebieten berichtet:

Ursache für den bislang verregneten Sommer ist der Jetstream, eine bis zu 300 km/h starke Luftströmung, die in 5.000 m Höhe von West nach Ost strömt. Der Jetstream ist lt. Auskunft des Kieler Klimaforschers M. Latif „sozusagen die Autobahn für Tiefdruckgebiete. Und wenn sich dieser Jetstream genau über Deutschland festsetzt, bedeutet dies, dass alle Tiefs bei uns durchrauschen. Das ist leider in diesem Jahr passiert.

Im vergangenen Jahr 2003 strömte der Jetstream weiter nördlich, so dass die die Tiefs ebenfalls nach Norden auswichen und Deutschland dadurch unter Hochdruckeinfluss geriet.

Für die persönlich erstellte Wetterprognose eine Küstenkanuwanderers ist es also nicht nur wichtig zu wissen, dass:

- ein **Hochdruckgebiet** recht stationär ist, d.h. sich schon einmal längere Zeit über eine Region festsetzt: beständig gutes Wetter ist zu erwarten;
- und ein **Tiefdruckgebiet** sehr dynamisch ist, d.h. innerhalb weniger Stunden – i.d.R. von West nach Ost - über eine Region hinweg zieht, um Platz für das nächste heranziehende Tief zu machen: wechselhaftes Wetter ist die Folge.

Sondern es ist auch hilfreich zu wissen, dass die Zugbahn der Tiefs zumindest in unserer Region darüber entscheidet, ob sich ein Hoch bei uns festsetzen kann oder nicht. Bei Kenntnis der Lage des Jetstreams könnte man eine genauere Prognose über die Zugbahn der Tiefdruckgebiete erstellen. Leider können wir dies dem Seewetterbericht nicht entnehmen. Stattdessen werden gleich – die nicht weniger wichtigen, da und auf der Analyse der Jetstreams basierenden – Infos über zu erwartende die Zugrichtung der Tiefs und Hochs gebracht.

Text: Udo Beier

Quelle: HAMBURGER ABENDBLATT v. 19.07.04 – www.abendblatt.de

18.07.2004 **Strömung und Navigation** (Ausbildung)

Im SEEKAJAK berichtet Rüdiger Schäfer & Peter Meyer in dem Beitrag:

„Graphische Hilfsmittel zur Bearbeitung der drei Strömungsaufgaben für die Kajak-Navigation“

ausführlich darüber, welche Hilfsmittel man einsetzen und welche Berechnungen man anstellen kann, um die Strömungsabdrift bei der Navigation zu berücksichtigen. Zur Vereinfachung der Berechnungen wird - in Anlehnung an eine früher in der Fliegerei gebräuchlichen Rechenscheibe - eine Schablone entwickelt, die Zirkel und Lineal ersetzen soll.

Übrigens, die Anwendung dieser Hilfsmittel setzt nicht nur die genaue Kenntnis von:

- Strömungsgeschwindigkeit und Strömungsrichtung,

voraus, sondern auch von:

- Paddelgeschwindigkeit und Windabdrift des Kajaks.

Letzteres ist nur unter Idealbedingungen bekannt und Ersteres ist nur ungefähr bekannt:

1) Wie schnell paddelt man denn z.B. bei einem böigen 5er Wind, der schräg von vorne bzw. achtern kommt, und hält man - oder die ganze Gruppe von Küstenkanuwanderinnen und -wanderer - auch diese Geschwindigkeit über eine längere Zeitspanne ein?

2) Woher bekommt man die Infos über Strömungsdaten? Z.B. gibt der vom BSH herausgegebene Stromatlas, richtiger: „*Der küstennahe Gezeitenstrom in der Deutschen Bucht*“ (2002), nur die Stromgeschwindigkeiten im Stunden-Takt an, und zwar bezogen auf die mittleren Tidenstromverhältnisse. Während der Spring- bzw. Nippzeit und je nach Wind (Stärke & Richtung) können jedoch die Stromgeschwindigkeiten größer oder kleiner sein. Außerdem unterliegen die angegebenen Stromgeschwindigkeiten großen Schwankungen, die davon abhängen, wo man sich gerade aufhält: mitten im Fahrwasser, Gatt, Priel oder über einer Sandbank bzw. nahe der Wattkante.

3) Schließlich ist ein Kanute gerade mal in der Lage, einen auf ca. 10° genauen Kurs zu paddeln.

Insofern trägt dieser Beitrag mehr zur „Bildung“ von Küstenkanuwanderinnen und –wanderer bei. Einen praktischen Nutzen wird er wohl für das Küstenkanuwandern nicht liefern.

Quelle: SEEKAJAK, Nr. 92/04, S.36-50 – www.salzwasserunion.de

18.07.2004 **Stockholm – Helsinki** (Revier/Ausland)

Im SEEKAJAK berichtet Tanja Ohlsen in dem Beitrag:

„Stockholm – Helsinki: Die große Überfahrt“

über eine ca. 700 km lange Tour von Schweden (Åkersberga), über die Ålandinseln bis nach Finnland (Turku).

Quelle: SEEKAJAK, Nr. 92/04, S.22-27 – www.salzwasserunion.de

18.07.2004 **Variante: Paddlefloat-Stützhilfe** (Ausbildung)

Im SEEKAJAK berichtet Jochen Grikschat über eine Variante der Befestigung eines „Paddelauslegers“ zur Stabilisierung des Kajaks:

„Mexican Outrigger Rescue“

welche 2003 von Rafael Mier-Maza im Forum „Paddlewise“ (USA) erläutert wurde. Das Besondere an dieser Variante ist die Befestigung des mit einem Paddlefloat versehenen Paddels. Sie erfolgt nämlich nicht **hinter** oder **vor** der Sitzluke, sondern **mitten in** der Sitzluke:

- Das Paddel wird mit dem Paddelblatt in die Luke gesteckt und unter den Süllrand geklemmt.
- Auf der anderen Seite des Süllrandes wird es mittels Schotklemmen per Seil befestigt.
- Anschließend wird die Spritzdecke über die Sitzluke gezogen.
- Problem: Dieser Paddlefloatausleger dient lediglich zur Stabilisierung nach einem gelungenen Wiedereinstieg (oder beim Angeln?). Beim Wiedereinstieg selber wird wohl das quer in der Sitzluke liegende Paddel hinderlich sein.

Quelle: SEEKAJAK, Nr. 92/04, S.19-20 – www.salzwasserunion.de

Links:

è <http://community.webshots.com/user/cayuochief> > "Mexican Outrigger Rescue"

è www.mayanseas.com

18.07.2004 Im Faltboot über den Ärmelkanal (Revier/Ausland)

Im SEEKAJAK werden zwei Beiträge von Hugo Schmidt abgedruckt, die 1927 in KANU SPORT; Nr: 41 und Nr. 44 veröffentlicht wurden und zum Thema diverse Ärmelkanalquerungen im Faltboot hatten:

- 6.11.1903: Gody (Amerika);
Boot: Faltboot (400x100 cm) segelnd mit Drachen;
Route: Calais – Dover in 13 Stunden.
- 1909: N.N. (England);
Boot: Segeltuchboot;
Route: Dover – Calais (36 km);
Probleme: keine da ruhige See.
- 19.11.1924: Georges Smith (aus Kanada);
Boot: offener Canadier
Route: Dover – Calais in 7 Stunden;
- August 1925: Künzer & Oehmichen (aus Karlsruhe);
Boot: Bafawe-Faltboot (Zweier) (520x76cm, mit Segel);
Start: 2.8.25 in Maxau (Baden)
Route: Dover – (Calais) - Sangatte in 7 Stunden;
Probleme: Wassereinbruch.
- September 1927: Klaus Mayer
- 18.8.1927: Dr. Wiehe & Werner Schröder (aus Braunschweig);
Boot: Klepper Zweier (500x90 cm breit, mit Segel);
Start: 26.7.27 in Köln;
Route: Calais – (Dover) – St.Margarets-Bay in 7 Std. bei 52 Fahrtenkilometer)
Probleme: Seekrank, Wassereinbruch.

Quelle: SEEKAJAK, Nr. 92/04, S.16-19 – www.salzwasserunion.de

Wiederabdruck aus: KANU SPORT, Nr. 41 + 42/27 – www.kanu-verlag.de

18.07.2004 Seekajak-Ausbildungskonzept (Ausbildung)

Im SEEKAJAK stellt Heiko Asseln das Ausbildungskonzept der Salzwasser Union vor, und zwar:

- Qualifikation „Fahrtenleiter“ (B-Kurs)
- Qualifikation „Ausbilder“ (C-Kurs)

Im Heft Nr. 91/04 wurde u.a. vorgestellt:

- Qualifikation „Seebefähigung“ (A-Kurs)

Quelle: SEEKAJAK, Nr. 92/04, S.10-13 – www.salzwasserunion.de

17.07.2004 Gesteinsbestimmungsbuch (Natur)

Insbesondere entlang der Ostseeküste findet man die verschiedensten Steine. Wer wissen möchte, um was für Steine es sich dabei handelt, d.h. wie alt sie sind und woher sie kommen, sollte sich das folgende kleine Buch besorgen, in dem 31 unterschiedliche Steine erklärt werden:

- B.Petersen/G.Dehning: Steine am Strand.
Ein kleines Gesteinsbestimmungsbuch für den Ostseestrand.
Geo step by step-Vertrieb 2003 (84 S.) (8,80 €)

Link: www.geostepbystep.de

16.07.2004 **Vogelbestimmungsbuch** (Natur)

Der Franckh-Kosmos Verlag bietet das folgende Buch im Handel an:

- P.H.Barthel: Vögel an Strand und Küste (93 S.) (mit 59 Vögeln)

Wem das Buch zu dick ist, der kann auf die folgende 3-fach gefalteten, wetterfesten Faltblätter des Idee+Konzept-Vertriebs zurückgreifen (Preis: je 3,- €):

- Vogelwelt der Ostseeküste (DIN A4) (mit 34 Vögeln)
- Vogelwelt der Nordseeküste (DIN A4) (mit x Vögeln)

Vertrieb: idee.konzept@t-online.de

15.07.2004 **Daunenliegematten** (Ausrüstung)

Wem allmählich die üblichen Thermarest-Matten & Co zu dünn geworden sind, dem kann geholfen werden. So werden von verschiedenen Herstellern „Jumbo-Matten“ angeboten:

- Thermarest Luxury Camp large: 183x63x6 cm (1.730 g) (Packmaß: 66x17 cm)
- Thermarest Luxury Camp xlarge: 196x76x6 cm (2.525 g) (Packmaß: 79x15 cm)
- Artiach Comfort 190: 190x65x7,5 cm (2.360 g) (Packmaß: 70x15 cm)
- Artiach Comfort 200: 200x65x10 cm (3.900 g) (Packmaß: 72x19 cm)

Die schweizer Firma Exped hat nun neuerdings Matten mit Daunenfüllung im Angebot, die nicht nur bis zu 3x wärmer halten sollen, sondern auch leichter sind und kompakter verpackt werden können:

- Exped Downmat 9 large: 193x65x9 cm (1.220 g) (Packmaß: 38x18 cm)
- Exped Downmat 9: 178x52x9 cm (920 g) (Packmaß: 30x13 cm)
- Exped Downmat 7: 178x52x7 cm (720 g) (Packmaß: 25x13 cm)

Link: www.exped.com

12.07.2004 **Pete Bray's Atlantiküberquerung** (Literatur)

Pete Bray überquerte 2000 in einem „ozeantüchtigem“ Seekajak den Atlantik. Er startete in Neufundland (Kanada) und landete 76 Tagen später an der Westküste Irlands an.

Nun ist ein Buch über diese Tour erschienen:

„Kayak Across the Atlantic“

Das Buch ist u.a. über die US-amerikanische Zeitschrift SEA KAYAKER zu beziehen (Preis: ca. 18,- \$).

Literatur: Pete Bray: North Atlantic Kayak Challenge 2000, in: Sea Kayaker, Febr.02, S.50ff.

Link: www.outdoorchallenge.co.uk/nakc2000

11.07.2004 **Westgrönländisches Kajak** (Frammusset, Oslo) (Geschichte)

Im SEA KAYAKER schreibt Flemming Sorvin in dem Beitrag

„1988: The Early Allure of the Greenland Kayak“

über die Geschichte eines grönländischen Kajaks (543x52cm), welches für Fridtjof Nansen gebaut wurde und heute im Frammusset in Oslo zu besichtigen ist.

Quelle: SEA KAYAKER, Aug. 04, S.61-65 – www.seakayakermag.com

11.07.2004 **Cape Horn** (Revier/Ausland)

Im SEA KAYAKER berichtete Daniel E. Arias in dem Beitrag

„Rounding the Horn“

über eine Tour, die 3 Argentinier 1999 unternahmen. Sie starteten in der Nähe von Ushuaia (Argentinien), fuhren den Beagle Channel entlang, um dann gen Süden bis zum Cape Horn auf Horn Island vorzustoßen.

Quelle: SEA KAYAKER, Aug. 04, S.30-43 – www.seakayakermag.com

11.07.2004 **Gulf Islands** (British Columbia / CDN) (Revier/Ausland)

Im SEA KAYAKER stellt Rick Hudson in dem Beitrag

„Miles of Isles. Kayaking British Columbia's Gulf Islands“

verschiedene Touren vor, die von Sidney (Vancouver Island) aus starten und zu den verschiedensten Inseln der Gulf Islands führen:

- 2-Tages-Tour: Sidney – Portland Island
- 4-Tages-Tour: Sidney – Portland Island – Isle de Lis (Rum Island) – D'Arcy Island – Sidney
- Wochen-Tour: Sidney – Portland Island – Prevost – Montague Harbour – Cabbage Island – Beaumont Marine – Isle de Lis - Sidney

Quelle: SEA KAYAKER, Nr. Aug. 04, S.18-27 – www.seakayakermag.com

Kajakvermieter: www.seaquestadventures.com

Literatur: M.A.Snowden: Island Paddling (Orca Books Publishers) (1997)

11.07.2004 **Frühe Phase der Unterkühlung** (Gesundheit)

Im SEA KAYAKER nimmt der Herausgeber Chr. Cunningham zum Thema Unterkühlung Stellung:

„Kälte, egal ob sie ganz allmählich während des Paddelns von einem Besitz ergreift oder ganz plötzlich während man nach einer Kenterung im Wasser schwimmt, hinterlässt deutliche Auswirkungen auch in der frühen Phase der Unterkühlung. Sie kann einem sein Beurteilungsvermögen beeinträchtigen. Es empfiehlt sich daher, bei Unterkühlung nicht bloß daran zu denken, wie lange man überleben kann. Vielmehr sollte man sich die Frage stellen, wie lange es dauert, bis man die ersten falschen Entscheidungen trifft.“

Der deutsche Segelfachmann Bobby Schenk hat versucht, diesen Tatbestand in der folgenden Faust-Formel zum Ausdruck zu bringen:

Nutzzeit (in Minuten) = Wassertemperatur (in Celsius)

Diese Formel gilt bei Wassertemperaturen von unter ca. 15 ° C und besagt, dass man nach einer Kenterung (mit anschließendem Ausstieg) z.B. im 10 ° C kalten Wasser ca. 10 Minuten Zeit hat, wieder zurück ins Kajak zu kommen. Schafft man dies nicht, beginnen sich mit zunehmender Überschreitung dieser Zeitspanne die Schwierigkeiten zu häufen, sei es, dass einem beim Wiedereinstieg immer mehr Fehler unterlaufen bzw. dass man immer weniger körperlich in der Lage ist, ins Cockpit zurück zu klettern, weil einem die dafür nötige Kraft bzw. Geschicklichkeit in den Händen, Armen und Beinen fehlt.

Quelle: SEA KAYAKER, Nr. Aug. 04, S.4, s. auch: S.44-49 – www.seakayakermag.com

Literatur: B.Schenk: Sicherheit an Bord (1995), S.122.

08.07.2004 **Zecken-Alarm in Europa** (Gesundheit)

Zecken (Holzbock) sind mit den Spinnen verwandt. Sie lauern von März bis Oktober im niedrigen Buschwerk (bis 1,50 m Höhe) bzw. Gras Tiere und Menschen auf und betäuben mit ihrem Speichel die Hautoberfläche, stechen unbemerkt und saugen Blut. Bis zu 10 Tage lang. Während des Blutsaugens können gefährliche Krankheitserreger auf den Menschen übertragen werden, und zwar insbesondere die:

- **Frühsommer-Meningo—Encephalitis (FSME)** (Zecken-Hirnhautentzündung):
Es handelt sich um eine virale Infektion.
Schutzmöglichkeit: Impfung, um einer Infektion vorzubeugen.
Symptome: 4-14 Tage nach dem Zeckenstich: ähnlich einer Sommergrippe mit Kopfschmerzen, Fieber, Schnupfen,
Bei 1/3 der Personen kommt es nach einer wieder beschwerdefreien Phase zu einem zweiten Krankheitsschub, der zu hohem Fieber, Entzündung der Gehirnhaut, des Gehirns und/oder Rückenmarks führt. Dauerhafte Schäden können die Folge sein (Lähmungen, Koordinationsstörungen, psychische Veränderungen). Schlimmstenfalls endet die Infektion tödlich.
Infektionsgefahr: Der Virus kann schon zu Beginn des Blutsaugens mit dem Speichel der Zecke übertragen werden.
- **Borreliose:**
Es handelt sich um eine bakterielle Infektion.
Schutzmöglichkeit: Antibiotika, um eine Infektion abklingen zu lassen.
Symptome: zunächst eine ringförmige Hautrötung (sog. „Wanderröte“), i.d.R. rund um die Einstichstelle, die nach Tagen oder Wochen auftreten kann. Erst Monate später Gelenkentzündungen, Gesichtslähmungen, Herzerkrankungen, Gehirnhautentzündungen.

Infektionsgefahr: Die Borrelien-Bakterien gelangen erst nach Stunden über die Ausscheidung der Zecke in den Körper. Wird die Zecke früh genug entfernt, kann die Infektion verhindert werden.

Verbreitungsgebiete:

Borreliose-Risiko besteht überall dort, wo Zecken sind.

Das FSME-Risiko beschränkt sich jedoch auf bestimmte Gebiete in Deutschland (hier: Süddeutschland) und Europa.

Die folgende Küstenregion der Ostsee sind **FSME-Risiko-Gebiete:**

- Ostschwedische Schärenküste (von Kalmar bis über Stockholm hinaus inkl. Bornholm, Öland Gotland).

und die weiteren Regionen sind **FSME-Hochrisiko-Gebiete:**

- Südöstliche Ostseeküste, und zwar mit wenigen Ausnahmen die gesamte polnische Küste bis hoch hinauf zur Grenze Finnland/Russland, Ålandinseln inkl. Region um Turku.

Quelle: Informationsprospekt „Natur macht Spaß“ der Pharmafirma Chiron/Behring Vaccines

Link: www.zeckenbiss-borreliose.de

06.07.2004 **Hering** (Natur)

„Die meisten Europäer haben ihn schon gegessen, aber nur die wenigsten haben ihn jemals lebend gesehen; denn er ist ein gar sensibles Fischchen: der Hering (*Clupea harengus*). Im Fischnetz oder am Angelhaken stirbt er schnell, und bei Berührung verliert er sofort Schuppen, was ihn auch bald verenden lässt. Trotzdem ist er ein recht häufiger heimischer Fisch, der auch im Wattenmeer auftritt.

Wie für viele andere Tiere ist das Wattenmeer eine Kinderstube für den Hering. Im Frühsommer erscheinen dies- und vorjährig Jungheringe in großer Zahl in den Wattströmen. Sie wandern mit dem Gezeitenstrom und dienen anderen Fischen oder auch Seeschwalben als Nahrung.

Der Hering ist schlank, seitlich abgeflacht, silbern, und besitzt ein leicht oberständiges Maul. Im Unterschied zur sehr ähnlichen Sprotte setzen die Bauchflossen erst hinter dem Anfang der Rückenflosse an, nicht davor. Außerdem ist bei der Sprotte die Bauchkante stachelig rau, während der Hering einen ganz glatten Bauch hat.

Hätten Sie gedacht, dass ...

... der Gattungsname „Schild“ bedeutet und sich auf die runden Schuppen des Herings bezieht?

... es weltweit etwa 200 Heringsartige gibt, wozu auch Sardine, Sardelle und Anchovis gehören?

... Hering & Co. nicht nur gut schmecken und leicht zu fangen sind, sondern sich eigentlich auch schnell vermehren – wenn man nicht zu viele fängt?

... der Nordseehering durch unmäßige Befischung in den 70er Jahren stark gefährdet war, sich aber durch wirkungsvolle Schonung gut erholt hat?

... er derzeit einer der wenige Nordseefische ist, die man ohne Bestandsgefährdung essen kann?

... Schweinswale gerne die fetten Heringe fressen?

... nach der Eindeichung des Ijsselmeeres die örtliche Heringsrasse ausstarb und mit ihr auch der Große Tümmler aus der Region verschwand?
... im Watt pro Hektar etwa 4.000 Heringe leben, die jeder am Tag 200 Babyschollen fressen können?
... Heringsschwärme sich nachts durch die Abgabe von Blasen aus dem After (!) verständigen?

Wo ist der Hering zu finden?

Er ist im Nordatlantik von der Ostsee und der Bretagne bis Grönland und Kanada verbreitet. Je nach Laichgebiet, Wanderverhalten, Endgröße und Wachstumstempo unterscheiden sich die zahlreichen Unterarten.

Heringe leben in großen Schwärmen, die küstennah im Meer umherwandern. Tagsüber halten sie sich in der Tiefe auf, und nachts folgen sie ihrer Beute, kleinen Planktonkrebsen, zur Meeresoberfläche. Dornige Reusen auf den Kiemen dienen dem Beutefang durch Filtration.

Zur Laichzeit gibt jedes Weibchen 20-50.000 Eier ab, die zu Boden sinken und nach 2-4 Wochen etwa 8 mm lange Larven ergeben. Diese wachsen in den oberen Wasserschichten heran, bilden ab 4 cm Länge Schuppen, und sind nach 3-7 Jahren geschlechtsreif. Heringe können – wenn man sie denn lässt – 25 Jahre alt und bis zu 55 cm lang werden!

Text: Rainer Borchering

Quelle: WATTREPORT, Nr. 6/04, - www.schutzstation-wattenmeer.de

05.07.2004 **Wassersport im Greifswalder Bodden und Strelasund** (Revier/Inland)

In KANU SPORT stellt Udo Beier in dem Beitrag:

„Naturverträglicher Wassersport im Greifswalder Bodden und Strelasund“

die Ergebnisse freiwilliger Regionalvereinbarungen zwischen Naturschützern & -nützern vor, die das Revier zwischen Insel Riems und Lubmin betreffen, und zwar insbesondere die folgenden Gebiete:

1. Innere Gristower Wiek
2. Schilfgürtel, alle Inseln und Randbereiche der Gristower Wiek
3. Kooser Bucht und Flachwassergebiete um den Kooser Haken
4. Kooser See
5. Wampener Riff bis Greifswald
6. Dänische Wiek
7. Ludwigsburger Haken bis Lubmin Seebrücke

Die konkreten Vereinbarungen mit den für Kanuten empfohlenen Kanurouten und „Trittsteine“ können im Internet abgerufen werden:

www.wassersport-im-bodden.de/ergebnis/kanuten.htm

Quelle: KANU SPORT, Nr. 7/04, S.32-34 – www.kanu-verlag.de

Internet:

www.wassersport-im-bodden.de

www.kanu.de/nuke/downloads/Befahrung-Greifswalder-Bodden-und-Strelasund.pdf

05.07.2004 **Kroatische Adria-Küste** (Revier/Ausland)

In KANU SPORT berichtet Olaf Hagelstein in dem Beitrag:

„Sommergewitter über den dalmatinischen Inseln“

von einer Tour, die in Stari Grad beginnt und in Brbinj endet. Angereist wurde übrigens per Auto zur kroatischen Hafenstadt Rijeka. Dann ging es per Fähre nach Stari Grad zum Startort und später von Brbinj wieder zurück per Fähre nach Rijeka.

Beachtenswert an dieser Tour ist der schon im Titel dieses Beitrages angedeutete Hinweis auf die gewitterige Wetterlage. Während der im Monat September unternommenen Tour konnte fast jeden Tag in der Nähe ein Gewitter beobachtet werden.

Quelle: KANU SPORT, Nr. 7/04, S.16-21 – www.kanu-verlag.de

02.07.2004 **WWF-Infos zum Thema Meer & Küste** (Natur)

Im WWF-INFO-NEWSLETTER werden folgende Infos zum Thema Küste & Meer gebracht:

- **„Seeberge: Oasen der Tiefsee“:**
Manche der größten Berge der Erde hat noch kein Mensch je gesehen. Die Weltmeere halten sie verborgen. Ganze Gebirge durchziehen sie – so wie der mittelatlantische Rücken. Aber auch als einzelne Kuppen ragen sie mitunter vom Meeresboden mehrere tausend Meter aufwärts Richtung Wasseroberfläche. Seeberge bieten einzigartige Lebensräume für eine Vielzahl von Meeres-Organismen.
è www.wwf.de/naturschutz/lebensraeume/meere-kuesten/tiefsee/seeberge/index.htm
- **„Große Karriere für Großes Barriere Riff“:**
WWF lobt weltgrößtes Netzwerk strikter mariner Schutzgebiete als globales Modell.
è www.wwf.de/presse/pressearchiv/artikel/01959/index.html
- **„Schildkrötenbabys statt Sandburgen“:**
Mittelmeer-Tourismus bedroht die selten gewordenen Meeresschildkröten
è www.wwf.de/presse/pressearchiv/artikel/01957/index.html
- **„Die Schätze der Tiefsee“:**
Einblicke in eine noch wenig erforschte Region unserer Ozeane. Wohin das Licht nicht mehr vordringen kann, dort beginnt die Tiefsee, meist in ungefähr 400 Metern Tiefe. Tiefsee – das klingt für viele noch immer nach Monstern und Riesenkraken oder bleichen Geschöpfen, die in einer sonst unbelebten Dunkelheit ein vergessenes Dasein führen. Lesen Sie hier mehr über diesen faszinierenden Lebensraum, der ein Drittel der Erdoberfläche einnimmt und den bisher weniger Menschen erforscht haben als den Weltraum:
è www.wwf.de/naturschutz/lebensraeume/meere-kuesten/tiefsee/index.html
- **„Schwarze Raucher“:**
Sie speien heißes, giftiges Wasser in den kalten Ozean. Und schufen so den wohl fremdartigsten Lebensraum der Erde
è www.wwf.de/naturschutz/lebensraeume/meere-kuesten/tiefsee/schwarze-raucher/index.html
- **„Seepferdchen galoppieren ins Ziel“:**

WWF begrüßt die Aufnahme der gefährdeten Seepferdchen-Arten in das Washingtoner Schutzabkommen CITES. Jahrelange Bemühungen für den Schutz der gefährdeten Seepferdchen zahlen sich aus. Ab dem 15. Mai unterliegen alle 33 Seepferdchen-Arten, von denen einige stark bedroht sind, dem Washingtoner Artenschutzabkommen CITES:
è www.wwf.de/presse/pressearchiv/artikel/01814/index.html

Quelle: WWF-IINFO-NEWSLETTER v. 17.6. und 1.7.04

01.07.2004 **Salzwasser und Wundheilung** (Gesundheit)

Im HAMBURGER ABENDBLATT wird unter der Überschrift:

„Mit Wunden nicht ins Meer“

darüber berichtet, dass man lt. Mitteilung des Berufsverband der niedergelassenen Chirurgen Deutschland mit offenen Wunden oder Schürfstellen nicht im Meer baden sollte, da das Salzwasser die Wundheilung negativ beeinflussen kann.

Quelle: HAMBURGER ABENDBLATT v. 30.6.04 – www.abendblatt.de

30.06.2004 **Seewetterbericht Mittelmeer** (Wetter)

Ab sofort sendet:

- **Radio Österreich I**
è 6.155 + 5.945 + 13.730 kHz
um 18.00 (MESZ) (nach den Nachrichten)

einen Seewetterbericht für das nördliche Mittelmeer.

Außerdem bringt die:

- **Deutsche Welle**
è 6.075 kHz
um 17.55 (GZ) und um 7.55 (Mo – Fr)

eine Mittelmeer-Wettervorhersage.

Quelle: YACHT, Nr.14/04, S.12 – www.yacht.de

30.06.2004 **Süddalmatien (Kroatien)** (Revier/Ausland)

In der YACHT berichtet M.Müller in dem Beitrag:

„Sog des Südens“

über die Inselwelt Süddalmatiens. Zwischen Dubrovnik im Süden und Trogir im Norden liegen rund 15 größere Inseln sowie viele kleine und kleinste Eilande. 4 Anlandemöglichkeiten werden vorgestellt: Miljet (und zwar: Okuklje und Polace), Scedro und Solta (hier: Maslinica).

Quelle: YACHT, Nr. 14/04, S.16-23 – www.yacht.de

30.06.2004 **Montenegro** (Revier/Ausland)

In der YACHT berichtet K.Andrews in dem Beitrag:

„Kroatiens stiller Nachbar“

über das Revier „Montenegro“, dessen Küstenlinie ca. 160 Seemeilen lang ist.. Interessant zum Küstenkanuwandern dürfte die fjordartige Bucht von Kotor sein. Am Eingang der Bucht ragen die Berge bis zu 1.500 m hoch in den Himmel. Im inneren der Bucht liegt die Stadt Kotor („Weltkulturerbe“).

Wem es an der Küste zu stark windet, der kann auf den Skutarisee ausweichen, eines der größten Binnengewässer Europas mit mehr als 60 Inseln.

Quelle: YACHT, Nr. 14/04, S.32-35 – www.yacht.de

Link: www.montenegro-Info.com

29.06.2004 **Naturlexikon** (Natur)

Im Internet findet man ein NATUR-LEXIKON, in welchem u.a. Tiere & Pflanzen beschrieben und abgebildet sind. Wer also einmal bei einer Küstentour etwas entdeckt, was er noch nicht kennt, der sollte mal auf die entsprechende Homepage surfen:

Link: www.natur-lexikon.com

28.06.2004 **Meersenf** (Natur)

Der Tubensenf kommt ursprünglich aus der Mittelmeer-Region. Ob sein Kreuzblüter-Verwandter im Wattenmeer, der Meersenf (*Kakile maritima*), an der Küste früher für Würzzwecke eingesetzt wurde, ist fraglich.

Der Meersenf wird 10-50 cm hoch, die Blätter sind leicht fleischig, ungeteilt oder gefiedert und er ist in verschiedenen Wuchsformen entweder über den Boden kriechend oder als kleiner „Busch“ anzutreffen.

Der Meersenf blüht von Juni – Oktober und aus den weiß bis rosa kreuzweise angeordneten Blüten, die nach Honig duften, werden später zweiteilige Schoten mit einem helmartigen Oberteil.

Bei ihrer Verbreitung „verfolgt“ die Pflanze eine Sowohl-als-auch-Strategie. Der harte, obere Teil der Schote ist durch lufthaltiges Gewebe schwimmfähig und wird mit der Strömung fort getragen, so dass auch entfernte Gestade besiedelt werden können. Der untere Teil der Frucht fällt erst später ab und verbleibt am Wuchsort, der sich ja bereits als meersenfgeeignet herausgestellt hat.

Hätten Sie gedacht, dass ...

... der Gattungsnahme „Cakile“ eine Übertragung des arabischen „Kakeleh“ ist; der Meersenf bereits im Mittelalter dort wegen seiner Heilkraft bekannt war und von arabischen Medizinern unter diesem Namen beschrieben wurde?

... Meersenf harntreibende und abführende Inhaltsstoffe enthält, die außerdem Bakterien tötend sind?

... die nur an der Nordsee vorkommende Unterart des Meersenf ssp. maritima sehr kurze Anhängsel am unteren Fruchtglied hat, während die an Ostsee beheimatete ssp. baltica deutlich zurück gebogene Anhängsel besitzt?

... Meersenfblätter einen hohen Vitamin C-Gehalt besitzen, die Blätter in Notzeiten als Salat gegessen wurden, aber ziemlich scheußlich schmecken?

... der Erdfloh *Psylloides marcida* nur auf dem Meersenf vorkommt?

... die Keimfähigkeit von lange im Seewasser liegenden Samen fast 100 % erreicht?

... auf English der Meersenf den kuriosen Namen „Searocket“ besitzt, auf Niederländische „Zeeraket“ heißt?

Wo ist der Meersenf zu finden?

Der Meersenf ist eine Pionierpflanze der Spülsäume und Dünen. Wandert man vom Strand aus landeinwärts, wird man bereits auf den kleinen mit spärlicher Vegetation besiedelten Sandhaufen, die als Primär- bzw. Vordünen bezeichnet werden, auf diese Pflanzen treffen. Sie sind dort mit Strandhafer (*Ammophila arenaria*) und Quecke-Arten (*Elymus spec.*) vergesellschaftet.

Der Meersenf ist an der gesamten Nord- und Ostseeküste verbreitet, nach Nordamerika eingeschleppt worden und wächst überall dort, wo auf Sandboden organisches Material z.B. durch sich zersetzende Algen und Kalk zur Verfügung steht. Die Pflanze ist salztolerant, an Wind und wechselnde Bodenfeuchten angepasst, gedeiht aber auch ohne Salz auf flächen, wo die Samen z.B. mit Dünensand eingetragen wurden.

Text: Rainer Borchering

Quelle: WATTREPORT, Nr. 5/04, - www.schutzstation-wattenmeer.de

20.06.2004 Arctic Sea Kayak Race (Norwegen) (Revier/Ausland)

Seit nunmehr 14 Jahren wird jedes Jahr das wohl bekannteste und anspruchvollste Seekajak-Rennen Europas nördlich der Lofoten in Vesteralen (Norwegen) veranstaltet. Dieses Jahr vom 26.-30.7.04. Innerhalb von 5 Tagen sind knapp 200 km zu paddeln (mit einem Pausentag am 4. Tag). Daneben werden noch eine Info-Veranstaltung und ein paar mehrtägige Tourenveranstaltungen (Ramble) sowie ein Marathon angeboten.

Jürgen Wulf (Seekajakforum.de) verweist auf einen Trip-Report (in englisch) von der 2001 stattgefundenen Veranstaltung (inkl. Kartenskizzen vom Streckenverlauf), den der niederländische Küstenkanuwanderer Tim Mattson ins Netz gestellt hat:

Link: www.inkdrop.net/matkins/tim/kayak/askr-2001.htm

ASKR-Homepage: www.askr.no

19.06.2004 Meltemi: ein griechisch-türkischer Sommerwind

*„Furcht führt zur Bereitschaft der Menschen,
das Schlimmste zu glauben.“
Curtius Rufus*

Der **Meltemi** ist ein Wind, der in der Ägäis die sommerlichen Windverhältnisse dominiert. Er zählt zu den **Etesien**, die mit großer Regelmäßigkeit von Mai bis Oktober über Griechenland, der Ägäis und dem östlichen Mittelmeer aus **Nordwest bis Nordost** wehen. Es sind trockene, relativ kühle, über dem Meer oft stürmische Winde, die nachmittags ihre größte Stärke erreichen. Sie sorgen für gute Sicht und wolkenlosen Himmel.

Wer also sich in dieser Gegend zum Küstenkanuwandern aufhält, z.B. entlang der Sporaden, der Kykladen, des Dodekanes, der Nordost-Ägäischen Inseln bzw. um Kreta paddelt, sollte sich darüber bewusst sein, dass er im Sommer mit Windverhältnissen zu rechnen hat, die mehrtägige Paddeltouren unmöglich machen; denn ab Juni fängt der Meltemi an zu wehen. Im Juli/August bläst es am stärksten. Im September nimmt der mit 4-6, teilweise bis 8 Bft wehende Wind langsam ab. Wenn man berücksichtigt, dass die meisten Kanuten ab 4 Bft. an ihre Grenzen stoßen, kann man sich leicht vorstellen, in welche Schwierigkeiten sie geraten können, wenn es mit 6 Bft weht. Auf der **auflandigen Seite** ist dann wegen der Kreuzseen und Kapeffekte ein Paddeln kaum noch möglich und auf der **ablandigen Seite** wird man von Fallwinden traktiert. Wer dann im Fallwindbereich nicht ganz dicht entlang der i.d.R. felsigen Küste paddelt und vom Wind einfach mal umgeblasen wird, muss damit rechnen – sofern die Rolle nicht geklappt – dass er hinaus aufs offene Meer getrieben wird. Ob man dort noch in der Lage ist, nach gelungenem Wiedereinstieg per Kameradenhilfe, sicher zurück zur Inseln zu paddeln, hängt nicht nur von den Paddelfertigkeiten, sondern auch von der Ausdauer ab.

Hat man also vor, in der Ägäis zu paddeln, sollte man sich fragen, was dagegen spricht, die Tour in der Zeit von Mitte Mai bis Mitte Juni zu unternehmen. Dann ist es noch nicht so windig, aber natürlich auch noch nicht so heiß. Übrigens, ich war mal im September auf den Kykladen. Ca. die Hälfte der Zeit war es zu windig. Außerdem wurde mir berichtet, dass wegen des starken Windes im ganzen Monat August die Ausflugsschiffe keine Inselrundfahrten anbieten konnten.

Auslöser des Meltemi

Der klassische Meltemi entsteht, wenn im westlichen Mittelmeer in Höhe von Italien ein Hochdruckgebiet und über der Türkei ein Tiefdruckgebiet herrscht. Da um ein Hoch der Wind im Uhrzeigersinn und um ein Tief der Wind entgegen dem Uhrzeigersinn dreht, weht es genau zwischen dem Hoch und dem Tief, und zwar gerade dort, wo sich die Ägäis befindet, aus nördlicher Richtung. Diese Situation ist insbesondere im Sommer zu beobachten, wenn sich über dem westlichen Mittelmeer das **Sommer-Hoch** festsetzt und über der Türkei auf Grund der enorm hohen Temperaturen über dem türkischen Festland ein „**Hitze-Tief**“ (übrigens, es handelt sich hier um das Gegenstück zum „Kälte-Hoch“ über Grönland) ausbildet. Solche „monsunähnlichen“ Druckverhältnisse sind in der Sommerzeit recht beständig, so dass der Meltemi bisweilen den „Charakter von Passatwinden“ annimmt. Ausschlaggebend für den Meltemi ist dabei das Tief in Höhe der Türkei (mal liegt es im Süden, mal im Norden am Rande des Schwarzen Meer). Das Hoch selber braucht sich dagegen nicht immer über Italien befinden. Auch wenn es sich zwischen Deutschland und Russland liegt, kann über der Ägäis eine Meltemiwetterlage entstehen. Übrigens, wird der Wind überwiegend von dem Tief bestimmt, spricht man von zyklonaler Wetterlage, wird er dagegen vom Hoch beeinflusst, liegt eine antizyklonale Wetterlage vor.

Kritische Monate

Erfahrene Fahrtensegler sind begeistert von solch einem Wind, da er zu 80% der sommerlichen Tage weht, und zwar in der Zeit von Mai bis September zwischen 55 -75 % der Tage mit unter 5 Bft. Windstärke und mit 15 – 35 % der Tage mit 5-8 Bft. Wie die Küstenkanuwanderinnen und -wanderer dazu stehen, hängt wohl vom Einzelfall ab.

Verbreitungsbereiche

Der Meltemi erstreckt sich über die gesamte Ägäis, d.h. reicht von Griechenland (Ostküste) im Westen und der Türkei (Westküste) bis hinunter nach Kreta. Sogar an der türkischen Südküste macht er sich noch als frischer westlicher Wind bemerkbar.

Klimaveränderungen?

Eigentlich wird der Meltemi für seine Zuverlässigkeit geschätzt, auch wenn er „eher ein ruppiger Geselle ist, der sich nicht selten als Starkwind gebärdet.“ Seit Ende der 80er Jahre kann man jedoch etwas an dieser Zuverlässigkeit zweifeln; denn **Schirokko** ähnliche Südwinde fallen immer häufiger im östlichen Mittelmeer ein und schwächen wiederholt den Meltemi ab, drängen ihn sogar nach Norden. Schuld daran sind Ausläufer von ausgeprägten **Unwetter-Tiefs**, die bis ins das westliche Mittelmeer reichten. Die Folge: diese Tiefs schaufeln auf ihrer südöstlichen und östlichen Flanke heiße Luft aus Afrika gen Norden (sog. Schirokko), und zwar auch in die Ägäis. In der Wetterstatistik macht sich diese Entwicklung als Trendverschiebung in Sachen Meltemi bemerkbar, und zwar zumindest was die Häufigkeit von Winden zwischen 5 und 8 Bft. betrifft. Hier ist ein Rückgang der Starkwind-Gefahr von über 30% auf gut 20% festzustellen. Die Häufigkeit von Meltemi-Tagen ist jedoch unverändert geblieben. Ob dieser Trend so weiter geht, mag jedoch bezweifelt werden; denn die Klimamodelle deuten eher darauf hin, dass in den kommenden 100 Jahren größere Luftdruckunterschiede über der Ägäis zu erwarten sind und folglich auch einen stürmischeren Meltemi.

Wetterprognose für die Ägäis

Wie kann man etwas über die Wetterlage vor Ort erfahren?

Auf alle Fälle sollte man mehrgleisig fahren:

- eigentlich sollte man sich zur Gewohnheit machen, wenigstens einmal täglich Einheimische bzw. Segler zu befragen, wie die Wetterlage einzuschätzen ist;
- dann sollte man versuchen, aus den Wetterberichten des Rundfunks Informationen zu gewinnen.

Als Rundfunkstationen kommen u.a. in Frage:

(a) **Deutsche Welle** (6.075+9.545 (+13.780 kHz))

um: ca. 7.55+17.55 Uhr (MESZ) (im Winter: 1 Std. früher)

- Weiterhin bietet sich der Abruf des Seewetterberichts per SMS über das Handy an. Wer 19,- € übrig hat, kann über sein Handy im In- und Ausland auf Bedarf 30x per SMS die Wetterlage einer bestimmten europäischen Region abrufen. Für den Bereich der Adria gibt es insgesamt 8 verschiedene Regionen, und zwar: Chalkidike, Ägäis Nord, Ägäis Süd, Ägäis West, Ägäis Zentral, Dodekanes, Bodrum, Rhodos. Die Wetter-SMS enthält eine 36-Stunden-Vorhersage (mit 6-stündigen Abstand) über eine gewünschte Station, und zwar bzgl. Windrichtung/-stärke, Böen, Wellenhöhe, Wetterart (z.B. Nebel, Regen, Gewitter), sowie Tag und Uhrzeit. Die Vorhersage wird jeweils um 12 und 24 Uhr aktualisiert und kann auch im Ausland abgerufen werden. Die Anmeldung kann erfolgen über www.wetterwelt.de oder per Tel. 0431-5606668 (12-15 Uhr).
- Zum Schluss bietet sich auch das Internet an:
 - (a) www.dwd.de ;
 - (b) www.wetteronline.de/segel.htmÜbrigens, die DWD-Angaben weichen von den Wetterwelt-SMS-Angaben ab. Welche Prognose-Daten die Richtigen sind, weiß man leider immer erst nachher. Es sind halt Prognosen, für die nicht nur unterschiedlichen Institutionen, sondern tagtäglich auch unterschiedliche Leute zuständig sind. Man kann daher nicht im Voraus sagen, bei welcher Institution die Trefferwahrscheinlichkeit größer ist.

Literatur:

Seewetteramt (Hrsg.): Seewetter (DSV-Verlag, 2. Aufl. 2002), S.272-277.
M.Sachweh: Meltemi ohne Puste, in: Yacht 13/004, S.42f. – www.yacht.de

19.06.2004 **Dodekanes (Griechenland)** (Revier/Ausland)

In der YACHT berichtete A.Fritsch in dem Beitrag:

„Kreuzfahrt durch die Ägäis“

über das Revier jener ost-griechischen Inselkette, die direkt vor der west-türkischen Küste liegt:

„Der Dodekanes reicht von Patmos bis Kasos im Süden. Er besteht aus fast 200 Inseln, vom Steinhäufen bis hin zu den großen Eilanden wie Rhodos und Kos (weitere bekannte Inseln: Patmos, Arki, Lipso, Leros, Kalymnos, Nisyros, Tilos, Symi, Chalki). Die Entfernungen sind zwischen den Inseln gering“

Insgesamt stellt A.Fritsch 5 Inseln vor: Nisyros, Leros, Arki, Tilos und Chalki. (In einem Folgebeitrag im selben Heft wird noch kurz Symi beschrieben.

Die Anreise kann per Charterflieger nach Kos oder Rhodos erfolgen. Sofern Flieger vom Typ Airbus eingesetzt werden, können auch Plastik-Seekajaks als Sportgepäck mit transportiert werden.

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

„Im Juni kommt der Meltemi auf, erreicht im Juli/August seine größte Stärke und flaut im September langsam ab. Er weht aus Nordwest mit 4 – 6 Bft. Im Hochsommer Hitzeperioden.“

Quelle: YACHT, Nr. 12/04, S.28-35; s. auch: S.40 – www.yacht.de

18.06.2004 **Dauerpaddeln für die Wale** (Natur)

Andreas Morlok paddelt, um auf die Gefährdung der Wale durch illegalen Walfang aufmerksam zu machen. Ab Mitte Mai ist er mal wieder unterwegs. Dieses Mal will er in ca. 70 Tagen die Alpen „umrunden“ (ca. 2.000 km): Bodensee – Hochrhein, Rhein-Rhone-Kanal – Rhone – französischen & italienische Küste – Sorrento (Neapel). Dort tagt vom 19.-22.7. die „Internationale Walfang Kommission (IWC)“.

Quelle: KANU MAGAZIN, Nr. 5/04, S.7 – www.kanumagazin.de

Link: www.waltschutzaktionen.de

18.06.2004 **Tourenberichte auf der Kanu-Magazin-Homepage** (Revier/Ausland)

Auf der Homepage von KANU MAGAZIN findet man ein paar Berichte, die das Küstenkanuwandern betreffen:

- „Paddeln in den Schären“ (Ålandinseln) (4/04)
Bericht aus: Kanu Magazin, Nr. 6/03;
- „Seekajakfahren in Kroatien“ (3/04)
Bericht aus: Kanu Magazin, Nr. 6/02

Link: www.kanumagazin.de > "Touren & Reviere"

18.06.2004 **Testberichte auf der Kanu-Magazin-Homepage** (Ausrüstung)

Auf der Homepage von KANU MAGAZIN findet man ein paar Testberichte, die das Küstenkanuwandern betreffen:

- „10 schnelle Touringkajaks aus PE im Test“ (3/04)
Bericht aus: Kanu Magazin, Nr. 6-7/03
- „4 Edel-Seekajaks im Praxistest (4/03)
Bericht aus: Kanu Magazin, Nr. 4/01
- „5 Zweierkajaks aus PE im Touring-Test“ (3/04)
Bericht aus: Kanu Magazin, Nr. 6/02

Diese Beiträge stehen KM-Abonnenten kostenlos zur Verfügung. Alle anderen müssen je nach Seitenlänge für jeden Beitrag ca. 1,- bis 1,50 € bezahlen.

Link: www.kanumagazin.de > "Tests & Technik"

18.06.2004 **Tödlicher Seenotfall an der kroatischen Küsten (Adria)** (Ausbildung)

In KANU MAGAZIN wird in dem Beitrag:

„Tilman Steinhardt ertrinkt in der Adria“

über einen tödlichen Seenotfall berichtet, der sich Ostermontag an der kroatischen Küste ereignet hat. Tilman paddelte mit einer Kanutin bei ruhiger See von Krk nach Cres. Sie übernachteten auf der Insel Plavnik. Nachts setzte stärkerer Wind ein, der ihr Kuppelzelt zerstörte und die Insel teilweise überspülte. Im Morgengrauen packten sie ihre Kajaks und wollten mit dem Wind in Richtung Cres paddeln. Zuvor unternahm Tilman eine Probefahrt hinaus aus der Landabdeckung, um den Seegang besser beurteilen zu können. Dann paddelten beide los. Der Wind nahm jedoch an Stärke zu und änderte seine Windrichtung, so dass Cres nicht mehr erreichbar, aber eine Rückfahrt auch nicht mehr möglich war. Um sich gegenseitig in dem immer weniger beherrschbaren Seegang zu sichern, bildeten sie ein Päckchen. Der Seegang sollte bis 3 - 5 m hoch gewesen sein. Ein Brecher kenterte beide. Nach dem Ausstieg konnten sie trotz des Seegangs & Windes zusammen bleiben. Der Versuch, die Kajaks zu lenzen, scheiterte jedoch. Einem vorbei kommenden Segelboot wurde mit dem Paddel um Hilfe signalisiert. Mit einem Seil wurden die beiden Kajaks am Segelboot gesichert. Nach mehreren Versuchen konnte die Kanutin an Deck geholt werden. Tilman, der sich währenddessen an den Kajaks festhielt, ließ jedoch einmal los und trieb ab. Das bei dem Sturm nicht mehr ganz manövrierfähige Segelboot (u.a. hatte sich die Schleppleine in der Motorschraube verheddert) konnte Tilman segelnd nicht folgen. Die Mannschaft verlor ihn aus dem Auge. Ca. 2 Std. später fand ein drittes Schiff den ertrunkenen Kanuten.

Es ist nicht leicht, aus diesen Infos und ein paar weiteren, die im SEEKAJAKFORUM.de veröffentlicht wurden, Aussagen abzuleiten, die Dritten helfen könnten, damit ihnen nicht irgendwann einmal Ähnliches passiert. Trotzdem will ich hier ein paar Aspekte herausarbeiten:

- **Wind:** Der kritischste Wind entlang der kroatischen Küste ist die Bora. Im April weht sie wohl durchschnittlich nur 2 Tage im Monat (maximal 8 Tage im Januar). Das nächtliche Auftreten und ihre Verstärkung in den Morgenstunden spricht jedoch dafür,

dass es sich bei dem zur Unglückszeit wehendem Wind um die Bora gehandelt haben möge. In dem Internet-Beitrag wird dies ebenfalls vermutet. Kritisch an der Bora ist seine Stärke (im Sommer bis zu 10 Bft.; in der Kvarner Bucht sogar bis zu 12 Bft.), die u.a. auf Kanalisierungseffekte (Düsen-, Kapeffekte) zurückzuführen sind.

Genau mitten drinnen im boragefährdetsten Revier Kroatiens paddelten beide. Ein mir bekannter Seekajakfahrer, der ein Jahr in Rijeka gelebt hatte, berichtete mir, dass die Bora von den hohen Bergen der Insel Cres abgelenkt und dann durch die Enge zwischen den Inseln Krk und Cres mit atemberaubender Geschwindigkeit gepresst wird. Genau am Ausgang dieser Düse zwischen Krk und Cres liegt die Insel Plavnik. Wäre ihnen das bewusst gewesen, hätten sie u.U. darauf verzichtet, aufs Wasser zu gehen und stattdessen auf der Insel im „Notbiwak“ (das Zelt war ja zerstört worden) den Windrückgang abgewartet.

- **Seegang:** Bei einem 10er Wind baut sich ein enormer Seegang auf. Welche Höhe er erreichen kann, hängt von der Wassertiefe, der Windwirkdauer, dem Fetch (Windwirklänge) und von Kanalisierungseffekten (und zwar über und unter Wasser) ab. Ob wirklich der Seegang eine Höhe von max. 5 m hatte, kann nicht beurteilt werden.
Eigentlich genügt aber schon ein 1,5 m hoher Brecher, um ein i.d.R. im Wind quer treibendes Päckchen von Kajaks zum brechenden Wellenkamm hoch zu transportieren und dann kopfüber wieder herunter fallen zu lassen. Man muss so etwas schon vorher einmal erlebt haben, um in einer solchen Situation rollen zu können.
- **Erfahrung:** Tilman war Dipl.-Sportlehrer und Ausbilder im VDKS-Bundeslehrteam. Vermutlich war er erfahrener Wildwasserfahrer, d.h. er dürfte die nötigen Paddel- und Rolltechniken beherrscht haben. Über seine Begleiterin ist diesbezüglich nichts zu erfahren. Jedoch konnte man dem Internet entnehmen, dass Tilman unmittelbar zuvor auf türkischem Wildwasser gepaddelt war. Ansonsten hatte Tilman zahlreiche Expeditionen mit dem Kajak und eine Weltumseglung hinter sich.
- **Seekajaks:** Gepaddelt wurde in PE-Seekajaks. Ob es sich dabei wirklich um seegangstüchtige Kajaks gehandelt hat oder nur um welche, die lediglich über eine doppelte Abschottung verfügten, konnte bislang nicht geklärt werden.
Im Internet wurde angedeutet, dass es sich zumindest bei einem Kajak um einen PE-Yukon (Prijon) gehandelt haben sollte. Trifft das zu, handelte es sich um den „Yukon Expedition“, welches für den angetroffenen Wind & Seegang nicht geeignet ist, da es:
a) nicht kursstabil genug ist, denn mit 440 cm Länge ist es zu kurz, d.h. das Boot ist eher für leichtes Wildwasser als für Meerestouren geeignet;
b) mit 460 Liter zu voluminös und somit zu windempfindlich ist;
c) mit 290 Liter ein zu voluminöses Cockpit hat, das im Seegang nur unter Schwierigkeiten und großem Zeitaufwand zu lenzen ist;
d) über keine fest installierte Lenzpumpe verfügte, was typisch für Prijon-Seekajaks ist; mit einer tragbaren Handlenzpumpe ist jedoch ein solches Cockpit bei dem beschriebene Seegang kaum lenzbar, außerdem geht die Pumpe bei einer erneuten Kenterung verloren, sofern sie nicht mit einem Seil am Kajak gesichert ist. Ob wenigstens eine solche tragbare Handlenzpumpe an Bord war, konnte nicht in Erfahrung gebracht werden.
- **Bekleidung:** Beide Kanuten trugen Neopren. Ob Voll-Neopren oder nur ein Long-John kombiniert mit Paddeljacke ist unbekannt. Ein Trockenanzug hätte in einer solchen Situation eine zusätzliche Sicherheitsreserve geboten.
Übrigens, bei z.B. 10° C soll die durchschnittliche Lebenserwartung bei einer im Wasser treibenden Person mind. 3:30 Std. betragen, wenn sie einen Neoprenanzug (5mm) trägt, jedoch mind. 6 Std., wenn sie einen Trockenanzug (natürlich mit entsprechender warmer Unterbekleidung) trägt.
Auch wenn zur Zeit des Seenotfalls die Wassertemperaturen am Ort der Kenterung nicht bekannt sind, braucht es einem nicht zu wundern, wenn Tilman ca. 2 Std., nachdem man die Crew des Segelboots ihn aus den Augen verloren hatte, ertrunken

aufgefunden wurde. Sicherlich war die Hauptursache für seinen Tod Unterkühlung, die ihn soweit schwächte, dass er irgendwann nicht mehr in der Lage war, seinen Kopf über Wasser zu halten. Aber warum passierte das so schnell. Nun, man muss berücksichtigen, dass in der Nacht zuvor ihr Zelt vom Wind zerstört wurde, so dass Tilman sicherlich schon „angeschlagen“, bevor es aufs Wasser ging. Die anschließende Paddelei und die Rettungsaktion raubten ihm schließlich seine letzten Kraftreserven, so dass sein Körper nicht mehr lang in der Lage war, genug Wärme zu produzieren. Irgendwann versagten schließlich seine Kräfte. Erst konnte er sich nicht mehr an den Kajaks festhalten und bald darauf war er auch nicht mehr imstande, im Seegang seinen Kopf vor den brechenden Wellenkämmen zu schützen.

- **Schwimmweste:** Die Kanutin trug zusätzlich eine Schwimmweste. Tilman verzichtete wohl auf ein solches zusätzliches Auftriebsmittel. Übrigens, bei z.B. 10° C liegt die Überlebenszeit bei 50%-iger Überlebensrate bei 6 Std., sofern kein Auftriebsmittel getragen wird, jedoch über 24 Std., sofern ein Auftriebsmittel getragen wird. Vorteil einer Schwimmweste ist es, dass der Kopf höher aus dem Wasser aufschwimmen kann, so dass im brechenden Seegang der Kopf weniger häufig überspült wird. Eine „ohnmachtsichere Rettungsweste“ liefert noch zusätzliche Überlebenszeitreserven, da man auch noch im Zustand der Bewusstlosigkeit eine Chance hat, Luft einzuatmen.
- **Seenotsignalmittel:** Beide Kanuten hatten Glück, Dritte mit dem Paddel auf sich aufmerksam machen zu können. Sie verfügten über keine Seenotsignalmittel, auch kein „Nicosignal“, welches jedoch nur dann etwas nützt, wenn es am Körper befestigt ist. Sie winkten stattdessen in ihrer Not mit ihrem Paddel. Wessen Paddelblatt schwarz, statt leuchtend gelb oder orange ist, hat dabei geringere Chancen, gesehen zu werden.

Im US-amerikanischen „Sea Kayaker“ nennt Roger Schumann zwei zentrale Gründe von Kanuunfällen:

1. **Ignoranz:** d.h. man kennt nicht die Gefahr bzw. weiß nicht, wie man sie minimieren kann!
2. **Arroganz:** d.h. man hat schon etwas von einer Gefahr gehört, beschließt aber, sie einfach zu ignorieren!

Ich meine, dass auch bei diesem Seenotfall beides mit als Gründe für dieses tragisch endende Unglück herangezogen werden kann.

Text: Udo Beier

Quelle: KANU MAGAZIN, Nr. 5/04, S.9 – www.kanumagazin.de

Literatur:

Wolfgang: Jetzt der genaue Hergang (Beitrag vom 2.05.04)

è www.seekajakforum.de/forum/read.php?f=1&i=12256&t=12133

U.Beier: Großgewässersorge Nr. 1: Unterkühlung

è www.kanu.de/nuke/downloads/Unterkuehlung.pdf

U.Beier: Bora: ein kroatischer Fallwind

è www.kanu.de/nuke/downloads/Bora.pdf

R.Schumann: 10 Essentials for Sea Kayakers, in: Sea Kayaker, Nr. June 2004, S.41ff.

è www.kuestenkanuwandern.de/aktuelle.html > Infos v. 16.05.04 (Ausbildung)

18.06.2004 **Workshop Seekajakfahren** (Ausbildung)

In KANU MAGAZIN schreibt der einstige Faltbootfan Jürgen Hoh in der Workshopreihe „Touren- und Seekajak-Fahren für Könner“ in Teil 2 über:

„**Meer ist nicht gleich Meer ...**“

d.h. darüber, dass nicht alle Seekajakreviere gleich sind, sondern sich sehr stark von einander unterscheiden. Insofern unterscheidet J.Hoh Reviere:

- **für Einsteiger und Familien:** geschützt, geringe Wellenbildung, keine Brandung, alle 5 km eine Anlandemöglichkeit, max. 1-stündige Etappen, keine relevanten Gezeiten, ausgebaute Infrastruktur, Handyempfang; (es fehlt: möglichst kein Berufsschiffverkehrsverkehr);
- **für Fortgeschrittene:** deutlicher Seegang und Dünung, Brandung, alle 20 km eine Anlandemöglichkeit, max. 3-stündige Etappen, Gezeiten mit mehreren Metern Tidenhub, Gezeitenströmung über Paddelgeschwindigkeit;
- **und für Experten:** Tidalraces (d.h. wildwasserartige Strömungen), gefährliche Brandungsbereiche, 4-6-stündige Etappen, Hilfe von Außen nur beschränkt möglich.

auf.

Leider weist J.Hoh nicht auf die Bedeutung der **Windstärke** für die Eignung eines Revieres hin:

- Für Einsteiger und Familien ist ein Revier nur solange geeignet, wie der Wind max. mit 2 Bft. weht.
- Fortgeschrittene sollte nur bis max. 5 Bft. aufs Meer hinaus paddeln.
- Ab 6 Bft. ist das Paddeln entlang der Küste den Experten zu überlassen.

Unter diesem Blickwinkel ist das Paddeln entlang der Ostseeküste gleichermaßen für Einsteiger & Familien geeignet, nämlich bei Flaute, und zwar auch dann, wenn die Küste nicht geschützt ist, als auch für Experten, nämlich wenn es aufländig mit z.B. 7 Bft. bläst.

Quelle: KANU MAGAZIN, Nr. 5/04, S.52-53 – www.kanumagazin.de

Links:

U.Beier: Gut geplant ist halb gepaddelt

è www.kanu.de/nuke/downloads/Fahrtenplanung.pdf

U.Beier: Routenplanung

è www.kanu.de/nuke/downloads/Routenplanung.pdf

U.Beier: Gewässerschwierigkeiten (Küste) – 3 Berechnungs-Varianten

è www.kanu.de/nuke/downloads/SSG.pdf

18.06.2004 **Mallorca (Spanien)** (Revier/Ausland)

In KANU MAGAZIN bringt Matthias Soeder in dem Beitrag:

„Alle mal nach Malle“

ein paar „Seekajak-Tipps für Mallorca“:

„Die Baleareninsel ist ideal auch für Seekajak-Einsteiger. Einfach Billigflug buchen, vor Ort Kajaks mieten – und los. (Diese Empfehlung hier) bezieht sich auf leichte Bedingungen (dauerhaft gutes Wetter, wenig Seegang, keine Brandung). Wer noch gar keine Salzwasser-Erfahrung hat oder sich unsicher fühlt, sollte sich geführten Touren anschließen. ...“

... und zum Revier selber ist Folgendes zu lesen:

„Typisch Mallorca – mit ein paar (Paddel-)Schlägen lässt man alle Vorurteile zurück und befindet sich in abgeschiedener Natur. Oft reicht schon die Umrundung eines kleinen Kaps, und es zeigt sich ein völlig neues Landschaftsbild ... Lässt der Seegang es zu, kann man mit

dem Kajak zum Greifen nahe am Ufer entlang gleiten und sich in aller Ruhe das beeindruckende Werk von Wind und Wasser ansehen. Die Felslandschaft Mallorcas besteht in erster Linie aus weichen Kalksteinformationen. Die Erosion hatte über Jahrtausende leichtes Spiel, um Höhlen, Torbögen und andere Launen der Natur in den Fels zu zeichnen. Mallorca beherbergt die meisten Höhlensysteme in ganz Europa ... und manche der Küstenhöhlen sind so groß, dass man problemlos mit dem Kajak hinein paddeln kann.“

Empfohlen wird insbesondere die **Ostküste**, die auf ca. 70 km Küstenlinie eine große Vielzahl von Buchten bietet, die in die Steilküste eingebettet sind und auf Tagestouren angefahren werden können.

Die **Nordküste** dagegen ist wohl eher etwas für Experten. Zwischen Puerto Soller und Kap Formentor liegt eine hunderte von Metern hohe Steilküste, die dem Schutz suchenden Kanuten nur wenige Buchten bietet.

Übrigens, einmal jährlich im Juni ruft die „Federacion de Piraguismo de las Islas Baleares“ zu einer Wettfahrt auf, nämlich der Umrundung der Isla Dragonera. An die 500 Küstenkanuwanderinnen und -wanderer (Seekajak = „piragua de mar“) treffen sich dann am Sandstrand von San Telmo.

Beste Reisezeit: Herbst, der Wind ist schwächer als im Frühjahr, die Insel relativ leer, das Wasser noch lauwarm.

Führung & Verleih:

Palma/Westküste è www.mallorcaactiva.com

Ostküste è www.skualo.com

Seewetterbericht:

è www.wetteronline.de/segel.htm

è www.inm.es

Buchtipp:

Mallorca: Küstenreiseführer aus der Luft (Geo Planeta-Verlag 1999; 120 S.)

Quelle: KANU MAGAZIN, Nr. 5/04, S.70-73 – www.kanumagazin.de

17.06.2004 **Befahrung im Bereich Usedom (Nord) & Rügen (Südost)** (Revier/Inland)

Nachdem am 21.02.04 zwischen „Naturschützern“ und „Naturnützern“ freiwillige Regionalvereinbarungen (inkl. Befahrensregelung) für das Gebiet Greifswalder Bodden und Strelasund getroffen wurden (s. auch Kanu Sport, Nr. 7/04):

è www.kanu.de/nuke/downloads/Befahrung-Greifswalder-Bodden-und-Strelasund.pdf

è www.wasser-sport-im-bodden.de

ist eine vergleichbare Vereinbarung am:

- 27.05.04 für die im Südosten von Rügen liegende Bucht **Having**
- 17.06.04 für das im Norden von Usedom liegende Gebiet **Wolgast**

unterzeichnet worden.

Für das Gebiet **Having** (inkl. großer Teile des Nordufers des **Hagensche Wiek**) ist vorgesehen, dass die Flachwasserbereiche bis zur 2-Meter-Tiefenlinie ganzjährig nicht befahren werden dürfen (bislang war pauschal der 100-Meter-Uferstreifen für alle

Wasserfahrzeuge ganzjährig gesperrt). Siehe hierzu auch die Karte, die im Internet abrufbar ist:

è www.wassersport-im-bodden.de/ergebnis/having.htm

Die freie und direkte Zufahrt zu allen Häfen und amtlich genehmigten Anlegestellen und Liegeplätzen ist jedoch davon ausgenommen. Somit ist die Zufahrt nach Seedorf und in den **Selliner See** erlaubt. Der im Norden von Seedorf liegende **Neuensiener See** und der Flachwasserbereich des Westufers des Selliner Sees darf jedoch nicht befahren werden.

Übrigens, die Befahrung der Bucht **Having** und des **Selliner Sees** dürfte insbesondere dann von Bedeutung sein, wenn wegen schlechten Wetters die Südostspitze Rügens nicht umrundet werden kann. Statt die ca. 28 km lange Umrundung zu wagen, kürzt man ab und paddelt insgesamt nur ca. 9 km, und zwar zunächst durch den Having und dann weiter durch den Selliner See bis zum Selliner Hafen im Norden des Sees. Anschließend setzt man per Bootswagen 2 km um z.B. zur Seebrücke Sellin.

Das Gebiet **Wolgast** betrifft im Wesentlichen die folgenden Bereiche (der genaue Grenzverlauf der einzelnen Gebiete ist Seekartenausschnitten zu entnehmen, die im Internet abrufbar sind):

è www.wassersport-im-bodden.de/ergebnis/peenem_ruden_struck.pdf

è www.wassersport-im-bodden.de/ergebnis/grwotig.pdf

- die (Halb-)Insel „**Struck**“ (und zwar hier die sie umgebende Uferfläche des nördlich liegenden Freesendorfer Haken, des östlich liegenden Knaakrücken und des südlich liegenden Spandowerhagener Wiek): in Zukunft ist die Insel Struck ganzjährig weiträumig zu umrunden (mit bis zu 3 km Abstand), da es sich hier um ein Mauerbgebiet von tausenden von Schwänen und um ein Nahrungs- und Rastgebiet für –zig tausende von Enten und Gänsen handelt;
- den „**Peenemünder Haken** (liegt an der Nordspitze der Insel Usedom): in Zukunft ist der Haken ebenfalls ganzjährig weiträumig zu umrunden (mit bis zu 2 km Abstand). Übrigens, unmittelbar an der Nordspitze Usedom befindet sich ein ca. 1,5 km auf die Ostsee hinaus reichendes, nur 10 cm tiefes „Windwatt“, das je nach den Windverhältnisse trocken fallen kann. Es handelt sich um einen an der Küste Vorpommerns nur noch selten anzutreffender Lebensraum, der inkl. seiner östlich liegenden Sand- und Röhricht-Inseln unbedingt nicht befahren und betreten werden sollte.
- die Insel „**Ruden**“ (liegt nördlich des Peenemünder Haken): in Zukunft ist die nördliche und südliche Uferregion ganzjährig weiträumig zu umfahren (mit bis zu 1 km Abstand), da es sich hier um ein Nahrungs- und Rastgebiet für –zig tausende von Wasservögeln handelt. Übrigens, ein Anlanden ist wie bisher nur auf der Ostseite der Insel im Hafenbereich erlaubt, das Aussteigen wird jedoch wegen der Steinschüttungen im Uferbreich erschwert;
- die „**Flachwasserbereiche nördlich des Ruden**“ (ein ca. 3x4 km großer Bereich): in Zukunft ist diese bis 100 m an Ruden heranreichende Fläche in der Zeit vom 1.10.-30.04 nicht mehr zu befahren, da es sich um ein Nahrungs- und Rastgebiet für –zig tausende von Enten handelt;
- die Insel „**Großer Wotig**“ (liegt am Eingang des Peenestrom nahe der Orte Kröslin und Hollendorf): in Zukunft darf das Ostufer in der Zeit vom 1.10.-30.04 nicht befahren werden und der ca. 30 cm flache Westuferbereich („Alte Peene“) der Insel und der geschlossene Schilfgürtelbereich der Insel darf ganzjährig (Ausnahme: außerhalb des 2-Meter-Flachwasserbereichs) nicht befahren werden.

An dem Zustandekommen der Vereinbarungen, die eine Ausweitung schon bestehender Schutzgebiete zur Folge haben, war u.a. auch Volkmar Schmuggerow (LKV-

Wandersportwart Bezirk Ostseeküste) vom regionalen Kanusportverein Wolgast beteiligt. Er hat dabei vor allen Dingen darauf geachtet, dass diese Vereinbarungen praktikabel sind und nicht zu einer Erhöhung des Sicherheitsrisikos jener Küstenkanuwanderinnen/–wanderer führen, die die Insel Usedom umrunden wollen bzw. vorhaben, entlang der Ostseeküste, z.B. von Stralsund aus kommend nach Wolgast bzw. seeseitig von Usedom zu paddeln.

Deshalb wurde auch akzeptiert, dass *„in Ausnahmefällen Kanuten zur Vermeidung einer unzumutbaren Gefahr bei Starkwind den Flachwasserbereich (der Insel Struck) durchfahren können. Es ist jedoch ein möglichst großer Abstand vom Ufer sowie von Vogelansammlungen einzuhalten.“*

Wer jedoch von dieser Ausnahmeregelung Gebrauch machen will, sollte sich bewusst sein, dass die Schutzgebiete hauptsächlich deshalb nicht befahren werden sollen, da es sich hierbei um schützenswerte Flachwasserbereiche handelt, die meist nur 20 bis 50 cm tief und teilweise mit Steinen durchsetzt sind. Möchte jemand im Wind- und Wellenschutz des nahen Ufers paddeln, dem könnte es passieren, dass er sich mit dem Kajak im seichten Wasser fest fährt bzw. bei unverhoffter Steinberührung das Unterwasserschiff seines Kajaks beschädigt.

Wer daher nicht sicher ist, ob er bei der vorherrschenden Wetterlage die Insel Struck (ca. 12 km) bzw. die Nordspitze Usedom (ca. 19 km) umpaddeln kann, der sollte in Erwägung ziehen, entweder einen Ruhetag einzulegen, um auf Wetterbesserung zu warten, oder per Bootswagen über Landstraßen abzukürzen (jeweils ca. 5 km).

Link: www.wassersport-im-bodden.de

Weitere Infos: WWF Projektbüro Ostsee, Knieperwall 1, 18439 Stralsund

17.06.2004 **Rotschenkel** (Natur)

An Rotschenkel (*Tringa totanus*) kommt keiner unbemerkt vorbei, wenn er aufgeregt wippend auf der erhöhten Warte sein Brutrevier überblickt, im letzten Moment mit dem charakteristischen „Tüht“ davon fliegt und dabei die breiten weißen Flügelhinterränder sichtbar werden.

Dunkelrote Beine und langer roter Schnabel mit dunkler Schnabelspitze kennzeichnen beide Geschlechter des Rotschenkels, ansonsten sind Männchen und Weibchen eher watvogeltypisch schlicht gefärbt. Nach der Mauser im Februar – April ist die Oberseite braun gefärbt, die Unterseite weiß und unterschiedlich stark gefleckt und gebändert.

Die Rotschenkel-Männchen errichten ab April in der Vegetation Nistmulden, die später durch das Zurechtzupfen von umstehenden Halmen haubenförmig überwölbt sind und dadurch von oben für Beutegreifer schwer sichtbar sind. Die Jungen sind Nestflüchter, die schon bald selbst auf Entdeckungstour gehen. Die Nahrung, die aus Würmern, Mollusken und Insekten besteht, wird entweder beim „Pflügen“ im Schlickwatt erfühlt oder optisch erkannt und dann gezielt angegangen.

Hätten Sie gedacht, dass

... der nahe verwandte „Dunkle Wasserläufer“, mit dem man den Rotschenkel vor allem im Schlichtkleid verwechseln kann, keine weißen Flügelhinterränder besitzt?

... der Rotschenkel wegen seines Rufes in den Niederlanden Tureluur und auf Plattdeutsch Tüter heißt, in Großbritannien und Dänemark aber wie im Deutschen nach seinen roten Beinen benannt ist (Redshang/GB, Rødben/DK)?

... ein Teil der Nahrung auch aus Siphonen von Muscheln bestehen kann?

... bis zu 12.000 Schlickkrebse/Niedrigwasser von einem Vogel erbeutet werden können (10-50 Krebse/Minute)?

... das Weibchen des Rotschenkels 20% schwerer als das Männchen ist?

... in strengen Winter von allen Watvogelarten vor allem die Island-Rotschenkel durch Nahrungsmangel einer hohen Sterblichkeit unterliegen?

... Rotschenkel bis zu 17 Jahren alt werden können und sehr ortstreu sind?

Wie lebt der Rotschenkel?

Rotschenkel sind vom Mittelmeer bis nach Asien hinein in Feuchtgebieten, Sümpfen und Mooren verbreitet, aber im Binnenland vor allem durch die Trockenlegung von Feuchtgrünländern und die Intensivierung der Landwirtschaft stark im Bestand bedroht. Eine wichtige Bedeutung kommt daher dem Wattenmeer als Brut- und Rastgebiet zu. Die höchsten Brutdichten werden in unbeweideten Salzwiesen erreicht.

Ca. 25.000 Tiere der südlichen Teilpopulation des Rotschenkels brüten im Wattenmeer. Zusammen mit der nördlichen und isländischen Teilpopulation begeben sich 285.000 Rotschenkel auf den Ost-Atlantischen Zugweg. Die Wattenmeer-Rotschenkel überwintern in Süd-./West-Europa bis hinunter nach Spanien, während die im Winter im Wattenmeer anzutreffenden durchschnittlich 10.000 Tiere hauptsächlich aus Island stammen.

Text: Rainer Borchering

Quelle: WATTREPORT, Nr. 5/04, - www.schutzstation-wattenmeer.de

Fotos & weitere Infos:

www.natur-lexikon.com/Texte/SM/001/00035-Rotschenkel/SM00035-Rotschenkel.html

16.06.2004 „Löffler“ erstmals auf der Vogelinsel Trischen (Natur)

Im HAMBURGER ABENDBLATT (16.06.04) wird darüber berichtet, dass auf der Vogelinsel Trischen („Betreten verboten!“; 180 Hektar; 6.000 Vogelgelege; Vogelwart: Sebastian Berger; Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer) erstmals Löffler brüten, ein erst seit wenigen Jahren in Deutschland heimischer Brutvogel. Die Löffler brüten in den Dünen am Rand einer Silbermöwenkolonie. 15 Jungvögel wurden dieses Jahr vom Vogelwart gezählt.

Dieses Auftreten der Löffler passt in eine Entwicklung, die für Trischen typisch ist. In den 50er Jahre des letzten Jahrhunderts dominierten noch die Fluss- und Küstenseeschwalben (max. 9.000 Paare): Derzeit sind die Silbermöwen in der Mehrzahl. Und der bisherige „Charaktervogel“ Trischens, die Brandseeschwalbe, brütet dieses Jahr überhaupt nicht mehr auf dieser Watteninsel ca. 5 km westlich von Friedrichskoog: „Knapp 100 Brutpaare hatten sich im Frühjahr noch angesiedelt, aber schon wenige Tage später ihre Kolonie wieder aufgegeben. Es ist ein Teil der Dynamik: Es kommen Vögel, und es gehen Vögel.“ (S.Berger)

Was aber sind nun Löffler?

Nun, der Löffler (*Platalea leucorodia*) gehört zu den „Ibisvögeln“ (wie der „Sichler“), ähnelt aber vom weiten dem jedoch kleineren Seidenreiher: bei haben ein weißliches Federkleid und am Kopf einen Federschopf. Deutlich erkennbar ist jedoch der Löffler an seinem markanten, am Ende löffelartig verbreiterten Schnabel. Außerdem ist beim näheren Hinaussehen das Gefieder der Seidenreiher schneeweiß und das der Löffler eher

cremweiß. Löffler sind ca. 80-90 cm lang und haben eine Spannweite von ca. 130-150 cm (Graureiher: 90-100cm bzw. 175-195cm).

- Löffler schreiten wie Störche und fliegen mit ausgestrecktem Hals (während das Charakteristikum der Reiher der beim Flug eingezogene, abgeknickte Hals ist). Mal fliegen sie mit schnellen Flügelschlägen, mal segeln sie.
- Den Löffler trifft man in Andalusien, Holland (westfriesische Inseln), Trischen (neuerdings) und in den Balkanländern an. Ihr Bestand ist jedoch in Europa gefährdet. Am meisten verbreitet sind sie am Aralsee und im Wolgadelta.
- Zum Überleben benötigen sie schlammigen Grund ohne dichte Vegetation, als Lagunen, Verlandungszonen, flache Seen mit Süß- oder Brackwasser.
- Sie sind Zugvögel. Die west-europäischen Artgenossen sind im Winter (Oktober – März) im Mittelmeerraum, an der Atlantikküste oder Marokko anzutreffen und die ost-europäischen in Indien.
- Löffler brüten manchmal unter sich in Kolonien, ein anderes Mal mit Reiher und Scharben zusammen, dann aber nicht verstreut, sondern in „Stadtvierteln“. Die Hauptbrutzeit ist Mai. Bei größeren Kolonien vermischen sich die Jungen der einzelnen Nester und bilden „Krippen“, die von allen Eltern beschützt und ernährt werden. Nach 1 Monat sind sie im Flachwasser anzutreffen, wo sie jedoch noch immer gefüttert werden. Ein Monat später werden sie flügge.
- Ihre Nahrung suchen die Löffler im bis zu 30 cm tiefen Wasser. „Schreitend ziehen sie mit mähenden Bewegungen – im Takt ihrer Schritte – den Schnabel durch die obersten, dünnflüssigen Schlickschichten. Dabei erbeuten sie Mückenlarven, Schnecken, Muscheln, Krebse, Kaulquappen, Fischchen und kleine Frösche.“

Text: Udo Beier

Literatur: F.Sauer: Wasservögel (Mosaik-Verlag 1982), S.74f.

Fotos & weitere Infos: www.natur-lexikon.com/Texte/HWG/001/00005/HWG00005.html

15.06.2004 **Gewässerbedingungen** (Ausbildung)

In der YACHT schreibt M.Matzek in dem Beitrag:

"Wellenritt nach Plan. Seegang ist ein wichtiger Aspekt der Törn-Vorbereitung. Aus Wetterprognose und Karte lesen Skipper, wo es kritisch wird"

über die Probleme, die einem die unterschiedlichen Gewässerbedingungen bereiten können. *"Hartes Wetter kann einen Törn gründlich verleiden - aber auch ... enorm Spaß machen und sehr befriedigend sein."* Die Gewässerbedingungen werden dabei von **Windrichtung, Strömung, Meeresboden und Geografie** beeinflusst.

Im Folgenden gehe ich auf einige Punkte ein und ergänze sie, sofern sie für das Küstenkanuwandern von Interesse sind:

Wind

- Fetch (Wirkstrecke, Wirklänge, Windbahn): Je länger der Anlauf des Windes ist, "um die zähe Masse Wasser in Bewegung zu setzen", desto größer wird der Seegang (sog. Windsee). *"Da genügen schon ein paar Meilen, um Glattwasser in eine 'holprige Chaussee' zu verwandeln."*
Das ist auch ein Grund dafür, dass bei derselben Windstärke (ab 3 Bft.) auf der Seeseite der ost- und nordfriesischen Inseln mit einem ganz anderen Seegang zu rechnen ist als auf der Wattseite.
Z.B. bei einem 5er Wind und einem Fetch von 10 km kann die Wellenhöhe auf bis zu ca. 0,80 m anwachsen (genügend Wassertiefe vorausgesetzt). Demgegenüber kann mit

einem Seegang von bis zu 2 m Höhe gerechnet werden, wenn die Wirklänge 150 km beträgt

Bei einem 7er Wind fällt dieser Unterschied noch deutlicher aus. Eine Wellenhöhe von 2 m hat man schon bei einem Fetch von ca. 35 km und eine von 5 m bei einem Fetch von ca. 800 km (max. ist bei einem Fetch von ca. 3.000 km mit einer 5,20-Meter-Welle zu rechnen).

Beispiel: Deshalb ist es auch durchaus möglich, bei einem 5er Wind während der Niedrigwasserphase vom Festland hinüber nach Spiekeroog zum Zeltplatz an der Westspitze der Insel zu paddeln, da dann die Wattflächen neben einem trocken gefallen sind. Lediglich bei Wind aus NW ist kurz vor der Insel im tieferen Wasser mit etwas höherem Seegang zu rechnen. Ansonsten hat man bei einer solchen Tour eher mit dem Winddruck zu kämpfen.

- Windwirkdauer, d.h. je länger es bläst, mit umso höherem Seegang ist zu rechnen.
Eine kurze, starke Böe kräuselt nur die See. Ein stetiger Wind von z.B. 5 Bft. erzeugt jedoch nach 1 Std. eine Welle von ca. 0,60 m Höhe und nach 12 Std. eine von 2 m Höhe (genügend Wassertiefe und Fetch vorausgesetzt).
Bei einer 7er Wind erhält man schon nach ca. 3 Std. eine 2-Meter-Welle und nach ca. 33 Std. eine 5-Meter-Welle (max. ist nach ca. 90 Std. eine 5,20 m Welle zu erwarten).
Beispiel: Wer bei einsetzendem auflandigen 5er Wind auf der Seeseite von Sylt anlandet und biwakiert, um die Windentwicklung abzuwarten, wird – sofern die Windlage sich nicht geändert hat - am nächsten Morgen wohl kaum mehr starten können, außer er hat die Möglichkeit, sein Kajak auf die ablandige Seite hinüber zu tragen/rollern. Setzt also ein solcher Wind ein, sollte man folglich einen Bereich mit Wind- und Wellenschutz aufsuchen. Auf der Seeseite von Sylt gibt es jedoch nicht solch eine Möglichkeit. D.h. entweder paddelt man durch bis zur Nord- oder Südspitze von Sylt oder man nimmt im Kauf, am nächsten Tag einen Ruhetag einzulegen bzw. den Bootswagen für den Landtransport einzusetzen.
- ablandiger Wind (Landschutz): Je dichter man bei ablandigem Wind am Land (Küste; Wattkante, Strand, Steilküste) entlang fährt, desto geringer ist i.d.R. der Seegang. Probleme ergeben sich nur bei abrupten, erheblichen Windrichtungsänderungen bzw. wenn zwischendurch freie, ungeschützte Seestrecken vor einem liegen (z.B. fehlende Landabdeckung zwischen zwei Inseln).
Weitere Probleme können sich durch die Struktur des Landschutzes ergeben; denn bei ablandigem Wind treten u.U. Fallwinden auf (bei Steilküsten) bzw. sind Düseneffekten zu beobachten (bei durch Täler durchfurchte Steilküsten).
Ein zusätzliches Problem beim Küstenkanuwandern im ablandigen Gewässer besteht in der Abdrift, und zwar deshalb, weil man bei einer Kenterung u.U. hinausgetrieben werden kann, und zwar genau dort hin, wo es besonders stark windet & wellt, d.h. weit draußen fern ab vom Land, wo es keinen Wind- & Wellenschutz mehr gibt.
Beispiele: Paddelt man bei stärkerem Wind aus südlicher Richtung entlang der Ostseeküste von Mecklenburg-Vorpommern, muss man damit rechnen, dass der Seegang umso höher wird, je weiter man sich von der Küste entfernt. Je höher aber der Seegang ist, desto größere können die Probleme beim Wiedereinstieg nach einer Kenterung werden und desto anstrengender fällt einem anschließend das Zurückpaddeln zum sicheren Land.
Paddelt man z.B. bei Westwind entlang der Ostseite von Rügen im Windschutz der Insel, so fehlt einem dieser Windschutz, wenn man den Greifswalder Bodden in Richtung Usedom queren möchte.
- auflandigen Wind: Er sorgt u.U. unangenehmen Seegang, da hier Wirklänge und Wirkdauer sich voll "austoben" können.
Je dichter man entlang der Küste paddelt, desto eher erlebt man z.B. Brandung (bei Sandstränden), Kreuzsee/Reflexionswellen/Klapotis (bei Steilküsten bzw. im ablandigen Bereich kleinerer Inseln).

Kentert man bei solchen Windverhältnissen, kommt es u.U. zur Strandung, d.h. man treibt, wenn die Rolle bzw. der Wiedereinstieg nicht klappt, auf die Küste zu. Bei flach auslaufenden Sandstränden ohne Felshindernisse und Buhnen dürfte das nicht immer kritisch sein, bei Felsküsten kann es jedoch schnell lebensgefährlich werden.

Beispiel: Paddelt man bei westlichen Wind von 4 Bft. und mehr entlang von Amrum, sollte man nur entlang der Seeseite (Kniepsand) fahren, wenn man über Brandungserfahrungen verfügt.

- Dünung: Es handelt sich hierbei um Seegang, der verbleibt, wenn der Wind abflaut, bzw. der Seegang ein Windfeld verlässt und vorausseilt (Dünung als Anzeichen für das Herannahen eines Sturms). Dünung zeichnet sich durch lange Wellen aus, die nur unangenehm werden können, wenn die Wassertiefe abnimmt (z.B. Untiefen oder Strand führen zu Grundseen bzw. Brandung) bzw. sie auf eine neu erzeugte Windsee trifft (Kreuzsee)

Beispiel: Bei der Navigation sollte man bei Dünung auf Flachwasserbereiche achten und sie gegebenenfalls umfahren.

Wer z.B. bei Flaute durchs Watt hinaus auf die Seeseite der ostfriesischen Inseln paddelt, muss mit Brandung und Grundseen rechnen, wenn aus nördlicher Richtung eine Dünung angerollt kommt, die durch einen Sturm erzeugt wurde, der einen Tag zuvor vor Ort bzw. einige Tage zuvor in Höhe der schottischen Ostküste blies. Wer dann nicht brandungstüchtig ist, muss u.U. seine Tour abbrechen; denn nicht immer ist es einem möglich die durch die Dünung hervorgerufene Brandungszone zu umfahren.

Die weit draußen vorm Strand sich aufbäumende Brandung ist nämlich stets größer als jene Brandung, die dicht am Strand bricht. Wenn man dann draußen von einem solchen Brecher erwischt wird, ist eine Kenterung nicht mehr auszuschließen. Gelingt es einem dann nicht, bald wieder ins Kajak zu kommen, nimmt einen zu allem Übel der Tidenstrom mit und treibt einen die Küste entlang. Übrigens, auf Kameradenhilfe kann man dort draußen zwischen den großen Brechern nicht immer hoffen; denn kommt nämlich gerade dann, wenn ein Kamerad beim Wiedereinstieg helfen will, der nächste Kaventsmann angetauscht, kann es durchaus passieren, das auch dieser kentert!

Wer dieses Risiko nicht tragen will, sollte es vorziehen, dicht entlang des Strandes zu paddeln. Dort bricht wohl fast jede Welle. Kentert man jedoch, treibt man i.d.R. an den sicheren Strand. Notfalls packt man dann das Kajak auf den Bootswagen und bewegt sich zu Fuß am Strand entlang.

Strömung

- mit dem Wind: Der Seegang wird gedämpft.
- gegen den Wind: Die Wellen steilen sich auf und brechen eher. Nach einem Tidenwechsel können daher *"in kürzester Zeit chaotische Verhältnisse entstehen"* bzw. zuvor chaotische Verhältnisse können sich in harmlose Seegangsbedingungen verwandeln.

Bei der Navigation in Tidengewässern bzw. Mündungsbereichen strömender Flüsse ist folglich nicht nur die Strom-, sondern auch die Windrichtung zu beachten.

Beispiel: Wer mit ablaufendem Wasser und achterlichem Wind von Schlüttsiel aus hinaus paddelt, um auf der Sandbank Japsand den Tidenwechsel abzuwarten, da er anschließend wieder zurück paddeln möchte, braucht sich nicht zu wundern, wenn allmählich mit auflaufendem Wasser der Seegang immer heftiger wird.

- Strom über Untiefen, durch Engen bzw entlang von Kaps: Dies kann zu einer Erhöhung der Stromgeschwindigkeit führen, verbunden z.B. mit Stromkabelung, Stromverwirbelung (Kehrwasser), stehenden Brechern ("Overfalls"). Wer mit einer Seekarte navigiert, kann z.B. auf Grund der Tiefenlinien bzw. dem Verlauf von Wattflächen erkennen, wo möglicherweise mit kritischem Seegang zu rechnen ist. Beispiel: Im deutschen Watt sind solche Verhältnisse nur in „Miniaturform“ anzutreffen. Dennoch erlebte ich mal solche „Overfalls“ im Osten von Wyk auf Föhr im Fahrwasser

der „Föhrer Ley“, nicht weit weg vom Strand, allerdings mit Windunterstützung: Das Wasser lief ab durch eine im Watt liegende Engstelle. An der Stelle wo die Wassertiefe sich abrupt von ca. 8 m auf 4 m veränderte (hier: nahe Tonne F4/Wyk2), bildete sich eine stehende „Brecher-Wand“, die über das ganze Fahrwasser sich erstreckte. Verstärkt wurde dies durch einen 5-6er Wind, der so stark blies, dass er die Strömungsabdrift aufhob, so dass man nur wenige Meter vor den Overfalls hinüber nach Föhr passieren konnte.

- Aufeinandertreffen zweier Strömungen: Bei Zusammentreffen von Prielen, Baljen, Tiefs u.ä. ist mit einer räumlich begrenzten Stromkabelung zu rechnen. Diese Bereiche kann man meist umfahren. Fährt man trotzdem durch und kentert man dabei, so ist das nicht immer kritisch, da man von der Strömung in ruhigere Bereich getrieben wird, wo man wieder einsteigen kann, sofern die Rolle nicht klappen wollte.
Beispiel: Im deutschen Wattenmeer kann man das eigentlich fast immer erleben. So z.B. im Gatt zwischen Juist und Norderney, wo bei ablaufendem Wasser die Strömungen drei verschiedener Priele aufeinander treffen: Das „Memmert Wattfahrwasser“ aus Südwest, das „Busetief“ aus Süd und das „Riffgat“ aus Südost.

Meeresboden

- abnehmende Wassertiefe: Sobald die Wassertiefe die halbe Wellenlänge unterschreitet, wird der untere Bereich der Wellen abgebremst. Die Wellen steilen sich auf, bis das Wellenbrechen beginnt. Übrigens, ab 4 Bft. Wind führen spätestens Wassertiefen von 10 m und weniger zum Aufsteilen der See.
Wird der Seegang durch Untiefen (sog. Flachs) hervorgerufen, spricht man von Grundsee; wird er durch eine flache Uferregion (z.B. Strand) verursacht, entsteht Brandung. Der typisch unruhige Seegang vor Kaps ist vielfach darauf zurückzuführen, dass ein Kap unter Wasser ins Meer hinein reicht und durch solche Untiefen - neben den Reflektionswellen - zusätzlichen Seegang entstehen lässt (Kabelsee).
Wer eine Tour entlang der Küste plant, sollte an Hand der Seekarte solche Bereiche identifizieren und je nach Können aufsuchen bzw. meiden.
Beispiel: Wer etwa durchs Gatt der „Otzumerbalje“ (zwischen Langeoog und Spiekeroog) hinaus aufs offene Meer fährt, kann anhand der Tiefenlinien auf der Seekarte erkennen, dass hier rauher Seegang herrschen kann. Kein Wunder, befinden sich hier doch die verschiedensten Untiefen, nämlich die Sände des „Westerriff“ und der „Robbenplate“.
- flache Strände: Vermindert sich am Strand die Wassertiefe ganz allmählich, verteilt sich die Kraft der anrollenden See auf viele Brecher (sog. Brandungszone). Je weitere diese flachen Sände hinaus aufs Meer ragen, desto breiter ist diese Brandungszone ist und desto weniger Kraft steckt in dem einzelnen Brecher, wobei die Kraft der Brecher mit Annäherung zum Strand allmählich abnimmt.
Beispiel: Wer in der Brandung üben will, sollte gerade solche flachen Strände aufsuchen (z.B. St. Peter-Ording).
- steile Strände: Hier entsteht u.U. nur ein einziger Brecher, und zwar direkt am Strand. Die ganze Kraft des Seegangs streckt dann in diesem Brecher (sog. "Dumpers"). Im ungünstigen Fall kann ein Kajak durch solch einen Brecher zertrümmert werden (Vorsicht Faltbootfahrer!).
Neben diesen "Dumpers" taucht jedoch noch ein weiteres Problem für den Küstenkanuwanderer im Brandungsbereich auf: Ein Anlanden bzw. Starten ist meist nur mit Kameradenhilfe möglich, da ansonsten das Kajak vom Seegang quer geschlagen werden kann. Wer Pech dabei hat, rollt samt Kajak vom Seegang angetrieben den Strand so lange hoch und runter, bis ein Kamerad einen heraus holt bzw. ein besonders großer Brecher einen aufs Trockene hinauf bzw. zurück befördert.
Beispiel: Auf der Seeseite von Sylt gibt es einige Strandabschnitte, die steiler sind. Bei bestimmtem Wasserstand sind dort „Dumpers“ zu beobachten. Wer gerade vorher dort angelandet ist, könnte dann, wenn der Wasserstand sich verändert hat, solche „Dumpers“ life erleben. U.U. kann er von dort aus nicht mehr starten. Meist genügt es

aber auf Sylt, einige 100 m mit seinem Kajak am Strand entlang zu rollern, um bessere Startbedingungen anzutreffen.

Übrigens, fürs Anlanden gilt dasselbe, nur dass man vom Wasser aus die steileren Strandstellen nicht immer als solche erkennen kann. Wenn man dort vor dem Anlanden keinen erfahrenen Kanuten Richtung Strand schickt, um die Strandverhältnisse zu beurteilen bzw. um später beim Anlanden die ihn begleitenden Kameraden nacheinander schnell an Land zu ziehen, bevor ein „Dumper“ seine Kraft am gestrandeten Kajak auslässt, dann kann man u.U. ein paar Überraschungen erleben. Bei einer unkontrollierten „Massenlandung“ wurde ein, eigentlich sehr erfahrener Kameraden von einem nur 50 cm hohen „Dumper“ derart schnell quer geschlagen und gerollt, dass mehr Sand als Wasser im Cockpit war. Beim späteren Start unter wieder harmloseren Bedingungen weigerten sich übrigens alle Kameraden, dort wieder die Kajaks einzusetzen und beim nächsten Landgang durch die Brandung war keiner meiner Kameraden bereit, als erster anzulanden, um die Lage zu peilen und unser „Dumper“ geschockte Experte verzichtete ganz auf die Pause am Land und wartete lieber draußen vor der Brandungskette auf die anderen.

Geographie

- Kap- und Düseneffekte: Kaps, Steilküsten, Schluchten, Inseln, Seegatten beeinflussen den Wind (z.B. Veränderung der Windrichtung durch Beugung, Erhöhung der Windgeschwindigkeit durch Verengung und Ablenkung, Verursachung von Windverwirbelungen und Fallwinden) und folglich auch den Seegang.
- Stromkabelung: Seegatten, Meerengen, trichterförmige Verengungen durch Inseln, Felshindernisse und Sandbänke führen bei der Strömung zu ähnlichen Effekten wie beim Wind: Änderung der Fließrichtung und -geschwindigkeit mit den entsprechenden Begleiterscheinungen an der Wasseroberfläche (hier: Kabbelsee, Kehrwasser, Brecher, Klapotis, "Overfalls").
- Wer in solchen Bereichen paddelt, braucht sich nicht zu wundern, wenn sich plötzlich - aber für den Kenner nicht unerwartet - die Wind- und Seegangsbedingungen so stark verändern, dass an einer Weiterfahrt (z.B. Umfahrung eines Kaps bzw. Durchfahrung einer Meerenge) nicht mehr zu denken ist.

M.Matzek empfiehlt bei der Tourenplanung "gedanklich vorweg zu nehmen, welche Seegangsbedingungen Sie erwarten können. Planen Sie Route und Alternativziele auch unter diesem Aspekt."

Text: Udo Beier

Quelle: YACHT, Nr. 7/03, S.30-31 - www.yacht.de

Literatur zum Seegang: Seewetter, hrsg. vom Seewetteramt, 2.Aufl. 2002.

Hinweis: Wen es interessiert, wie sich die Seegangsbedingungen auf die Gewässerschwierigkeit auswirken und welchen Einfluss sie auf die Bestimmung des "Salzwasserschwierigkeitsgrad" haben, möge auf die folgende Seite auf der DKV-Homepage surfen: www.kanu.de/nuke/downloads/SSG.pdf
