

Newsletter „Küstenkanuwandern“ (Nr.3/05)

(Aktuelle Infos: 15.04.-31.05.05)

Udo Beier, DKV-Referent für Küstenkanuwandern, informiert:

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

31.05.2005 Lummentage auf Helgoland (Natur)
26.05.2005 Schutz von Kleinwalen wird erweitert (Natur)
25.05.2005 Surfen mit dem Seekajak (Ausrüstung)
24.05.2005 Ostseeküste (Travemünde – Stettin) (Revier/Inland)
24.05.2005 Schweden (Westküste) (Revier/Ausland)
22.05.2005 Kochrezepte für unterwegs (Gesundheit)
22.05.2005 Arthrose (Gesundheit)
22.05.2005 Eskimorettung (Ausbildung)
15.05.2005 Faaborg Seekajakhafen (Fünen/Dänemark)
11.05.2005 Kenterung mit Schulterluxation (Ausbildung)
11.05.2005 Elafiti Islands (Kroatien) (Revier/Ausland)
11.05.2005 „Bug-zu-Bug“-Parallel-Wiedereinstiegs-Methode (Ausbildung)
11.05.2005 Übernachtungs-Komfort (Ausbildung)
05.05.2005 Neuseeland (Nordinsel) (Revier/Ausland)
05.05.2005 100 Jahre Faltboot (Geschichte/Ausrüstung)
05.05.2005 Faltboot-Erfinder Alfred Heurich (Geschichte/Ausrüstung)
05.05.2005 Küstenkanuwandern in Frankreich (Befahrungsregelungen - Revier/Ausland)
05.05.2005 Gewässersperrung: Natur & Jugend (Natur)
04.05.2005 Virenalarm für Mittelmeer-Fische (Natur)
04.05.2005 Seewetterberichte (In- & Ausland) (Wetter)
04.05.2005 Südwestnorwegische Küste (Revier/Ausland)
04.05.2005 GPS-Handgeräte (Ausrüstung)
03.05.2005 Flusseeeschwalbe (Natur)
02.05.2005 Radarreflektor: 10 Gegenargumente (Ausrüstung)
01.05.2005 Probleme mit Handfackel? (Ausrüstung)
29.04.2005 Einweisungsfahrt Spiekeroog: 67 Hausaufgaben (Ausbildung)
26.04.2005 Stör kommt wieder zurück nach Deutschland (Natur)
20.04.2005 Liparische Inseln (Italien) (Revier/Ausland)
20.04.2005 Mittelmeer-Stürme (Wetter; Revier/Ausland)
20.04.2005 Wetterregeln (Wetter)
16.04.2005 Ventura: neuer Einer von Francesconi (Ausrüstung)
15.04.2005 Sport & Ernährung (Gesundheit)

31.05.2005 **Lummentage auf Helgoland** (Natur)

Mit einer Sonderaktion lockt die Hochseeinsel Helgoland Vogelfreunde. Zum Sprung der jungen Lummen aus ihren Nestern in der Buntsandsteinwand gibt es vom:

20. – 23.06 05 **Lummentage**.

Der Lummensprung gilt als einmaliges Naturschauspiel. Der Leiter der Vogelwarte bietet sachkundige Führungen an.

Infos: www.helgoland.de

26.05.2005 **Schutz von Kleinwalen wird erweitert** (Natur)

Auf Vorschlag von Bundesumweltminister Jürgen Trittin hat das Kabinett am 25. Mai 2005 den Gesetzentwurf zur Erweiterung des Schutzes von Delfinen, Tümmlern und anderen kleinen Walen in Nordeuropa beschlossen. Hintergrund ist die Ausweitung des Geltungsbereichs des ASCOBANS-Abkommens zur Erhaltung der Kleinwale in Nord- und Ostsee vom 31. März 1992. (ASCOBANS: Agreement on the Conservation of Small Cetaceans of the Baltic and North Seas, ASCOBANS). Diese auf der letzten Vertragsstaatenkonferenz beschlossene Ausweitung bedarf der völkerrechtlichen Zustimmung der Vertragsstaaten. Dazu zählen neben Deutschland z.B. Belgien, Dänemark, die Niederlande, Schweden und Großbritannien.

Mit der Ratifikation der Gebietsausweitung unterstreicht Deutschland seine aktive Rolle zum Schutz der Kleinwale. Ziel ist es, Kleinwale als Teil des Naturerbes der nordeuropäischen Meere zu erhalten. Dabei spielt die grenzüberschreitende Zusammenarbeit eine wichtige Rolle. Kleinwale sollen vor negativen Auswirkungen der Fischerei und vor vielerlei anderen Gefährdungen wie z.B. der Meeresverschmutzung bewahrt werden.

Dem ursprünglichen ASCOBANS-Geltungsbereich in Nord- und Ostsee werden vor allem weite Seegebiete im Atlantik westlich von Großbritannien, um Irland herum, sowie westlich von Frankreich, Portugal und Spanien hinzugefügt. So sollen nun auch die Verbreitungsgebiete mehrerer Kleinwal-Arten abgedeckt werden, die sich bekanntermaßen oder vermutlich auf Seegebiete westlich und süd-westlich des bislang bestehenden Abkommensgebietes erstrecken. Ferner wird eine weite Lücke zwischen dem Geltungsbereich von ASCOBANS und dem Gebiet eines weiteren Abkommens zur Erhaltung der Wale des Mittelmeeres und angrenzenden Atlantik-Gebiets (Agreement on the Conservation of Cetaceans of the Black Sea, Mediterranean Sea and Contiguous Atlantic Area, ACCOBAMS) geschlossen.

Den Kleinwalen drohen erhebliche durch den Menschen verursachte tödliche Gefahren. Es wird z.B. angenommen, dass jedes Jahr Tausende von Kleinwalen in Fischernetzen verenden. Auch Umweltverschmutzung und die zunehmende Seefahrt mit immer schnelleren Schiffen, denen die Tiere oft nicht rechtzeitig ausweichen können, gehören dazu. Gefährdungen gehen ferner von der "akustische Verschmutzung" der Meere aus, z.B. durch seismische Untersuchungen bei der Ölsuche oder auch militärische Aktivitäten.

Das Kleinwal-Abkommen ASCOBANS verpflichtet die Vertragsparteien insbesondere zu einer engen Zusammenarbeit, um eine günstige Erhaltungssituation für Kleinwale herbeizuführen und aufrechtzuerhalten, d.h. den genannten Gefährdungen entschieden zu begegnen. Die Bundesregierung fördert insbesondere die Entwicklung von Rettungsplänen für die Schweinswale sowohl in der Nord- als auch in der Ostsee. Mit Blick auf mögliche Störungen von Schweinwalen wird auch die geplante Errichtung von Offshore-Windparks mit intensiver Forschung begleitet.

Quelle: BMU-Pressemitteilung vom 25.05.05 – www.bmu.de

25.05.2005 **Surfen mit dem Seekajak** (Ausrüstung)

In der Zeitschrift SEGELN, Nr. 6/05, S.57, wird auf einen kritischen Aspekt des „Surfens“ hingewiesen, der – aufs Küstenkanuwandern übertragen – wie folgt lautet:

Läuft das Seekajak mit Höchstfahrt vor den Seen ab, muss der Kanute sehr aufmerksam steuern, damit sein Boot nicht quer gerissen und von der nächsten See durchgekentert wird. Achtern auflaufende Seen reißen den Rumpf ruckartig vorwärts (d.h. das Boot kommt ins Surfen), wobei der Bugbereich tief ins Wasser gepresst wird, manchmal so tief, dass der gesamte Bug bis zur Spritzdecke ins Wasser untertaucht (bohrt). Der so entstehende hohe Reibungswiderstand verursacht das Ausbrechen und gefährliche Querschlagen des Bootes.

Das Querschlagen/Ausbrechen wird übrigens durch 4 **konstruktionsbedingte Merkmale** gefördert:

- (1) **Fehlender Kielsprung:** Seekajaks ohne Kielsprung neigen leichter zum „Bohren“ (richtiger: „Stechen“).
- (2) **Flaches Oberdeck:** Seekajaks mit flachen, d.h. nicht gefirsteten Oberdeck im Bugbereich tauchen, wenn sie erst einmal „bohren“, nicht mehr so leicht auf.
- (3) **Hochgezogenes Heck:** Seekajaks mit hochgezogenem Heck (Kielsprung im Heckbereich) werden von einer ankommenden Welle eher mitgenommen, geraten dadurch leichter ins Surfen und werden – sofern der Kanute nicht aufpasst – in die vor einem stehende Welle geschoben.
- (4) **Voluminöseres Heck:** Seekajaks mit voluminöserem Heck- als Bugbereich geraten ebenfalls leichter ins Surfen, da die Welle nicht einfach unter dem Boot durchlaufen kann. Vielmehr hebt die Welle das Heck an, was dazu führt, dass der Bugbereich noch leichter untertaucht. Gelingt es dem Kanuten dann nicht, sein Boot auf Kurs zu halten, bricht es nicht nur aus, weil sich beim eingetauchten Bug der Reibungswiderstand erhöht hat, sondern auch deshalb, weil die herankommende Welle das voluminöse Achterschiff etwas seitlich zu fassen bekommt, was ein Moment erzeugt, dass das Boot zusätzlich querschlagen lässt.

Das Querschlagen eines Seekajaks beim Surfen lässt sich nicht bei jedem Seegang vermeiden, egal wie **seegangstüchtig** ein Seekajak ist. Das trifft insbesondere bei stärker brechender See (Brandung, Kaventsmänner) zu. Wer es dank seiner perfekten Paddeltechnik & -taktik dennoch vermeiden kann, wird später von einem „Jahrhundertsurf“ sprechen, der ihn u.U. hunderte von Metern mitgenommen hat, ohne einen einzigen Vorwärtsschlag getätigt zu haben, oder davon berichtet, dass die Welle ihn ganz plötzlich „kerzen & kentern“ ließ.

Mit welcher **Paddeltechnik & -taktik** kann aber Kanute etwas dagegen unternehmen, damit er nicht ganz so schnell bei achterlicher See kentert:

- (1) **Surfen vermeiden:** Wer es schafft, bei achterlicher See nicht ins Surfen zu kommen, dessen Seekajak wird wohl hin & her schwoin aber nicht ausbrechen und folglich nicht so leicht kentern. Surfen bringt wohl etwas Abwechslung, insofern wünscht man sich ein Boot, das leicht ins Surfen kommt, aber ab einer bestimmten Wellenhöhe/-steilheit kann die Wellen einem Kanuten sehr schnell dessen paddlerischen Grenzen aufzeigen. Wer sich also beim Surfen nicht so sicher fühlt, sollte folglich beim Herannahen einer achterlichen Welle nicht sein Paddeltempo beschleunigen und seinen Oberkörper nach vorne verlagern, sondern mit Konterschlägen abbremesen und seinen Oberkörper nach hinten verlagern.
- (2) **Seekajak auf Kurs halten:** Läuft ein Seekajak erst einmal beim Surfen etwas quer zur Welle, wird es von einer achterlichen Welle viel leichter mitgenommen und quergedrückt. Es gilt folglich alles daran zu setzen, dass das Seekajak stets genau im 90°-Winkel zur Welle liegt.
Der erfahrene Kanute erkennt, wann sein Seekajak ausbrechen will. Er reagiert sofort mit entsprechenden Steuer(aus)schlägen und kann so auf der Welle viel länger surfen bzw. sein Seekajak bricht beim Surfen erst viel später aus.
Dem weniger erfahrenen Kanuten fällt das alles viel schwerer: Erstens merkt er es viel zu spät, dass sein Seekajak ausbrechen will; und zweitens verfügt er nicht über die nötige Paddeltechnik (hier: Bug- bzw. Heckruder-Paddelschläge), um ein nur mit einem Skeg ausgerüstetes Seekajak auf Kurs zu halten. Er profitiert daher von einem Steuer, das ihm die Steuerkorrekturen wesentlich erleichtert, sofern es sich nicht um eine Steueranlage handelt, dessen Steuerblatt beim Surfen nicht mehr im Wasser

hängt. – Übrigens, dieses Problem hat man mit fast allen Heckumklapp-Steueranlagen (Flip-off-Steueranlagen), insbesondere aber mit nicht „surftüchtigen“ „Navigator“-Steueranlage.

- (3) **Zum „Wellenluv“ hin stützen:** Beginnt das Seekajak beim Surfen auszubrechen, steht der Kanute vor einem Problem. Versucht er z.B. mit einem Heckruder- oder Konterschlag-Schlag sein Boot auf den graden Kursen zurückzubringen, kann er u.U. noch –zig Meter weiter surfen. Gelingt ihm dies jedoch nicht, bricht sein Boot weiter aus und er kentert urplötzlich, weil er sein Paddelblatt auf der falschen Seite (sog. „Wellenlee“) eingetaucht hält.
- Z.B. das Boot will beim Surfen nach backbord ausbrechen. Die kritische (brechende) Welle kommt dann auf der Backbordseite angerauscht (sog. „Wellenluv“). Diese Welle sorgt dafür, dass das Boot mit dem Heck zur Steuerbordseite weg driftet, d.h. jener Seite, wo der unerfahrene Kanute sein Paddelblatt eingetaucht hält („Wellenlee“), um sein Boot wieder auf Kurs zu bringen. Da das Heck nun durch die Welle seitlich weg driftet stolpert es regelrecht über das im Wasser gehaltene Paddelblatt. Die Folge: Der Kanute kentert mit seinem Boot Richtung Wellenlee.
- Eine Kenterung kann nur dann vermieden werden, wenn der Kanute rechtzeitig erkennt, dass er keine Chance hat, mit Korrektur- bzw. Ruderschlägen sein Boot wieder zurück auf Kurs zu bringen, und stattdessen versucht, mit seinem Paddel auf der Wellenluv-Seite zu stützen. Der Surfvorgang wird wohl durch solch eine Aktion abgebrochen, dafür wird die Kentergefahr minimiert.

Übrigens, wenn ein Kanute durch die Brandung hindurch Richtung Strand paddeln möchte, wird er mit denselben Problemen konfrontiert. Mit den folgende typischen Handlungsmöglichkeit kann er das Kenterproblem minimieren:

- (a) Er paddelt im 90°-Winkel mit der Brandung Richtung Strand und versucht zu verhindern, dass er ins Surfen kommt:
- (b) Er nutzt die Brandung um mit ihrer Hilfe unter Einsatz aller Steuer(aus)schläge Richtung Strand zu surfen, auch auf die Gefahr hin, dass ein Brecher einen unvorbereitet zur falschen Seite querschlagen lässt und umschmeißt.
- (c) Er paddelt im ca. 45°-Winkel zur Brandung und weiß genau, zu welcher Seite sein Boote querschlagen wird, sodass er dann vorbereitet rechtzeitig zur brechenden Welle hin stützen und so u.U. eine Kenterung vermeiden kann. Anschließend lässt er sich quer zur Brandung liegend langsam Richtung Strand treiben.

Küstenkanuwandern steckt voller Imponderabilien. Ein erfahrener Kanute weiß das und fährt i.d.R. so, dass ihm je nach Gegebenheit jeder der 3 Handlungsmöglichkeiten offen steht. Zunächst paddelt er verhalten Richtung Strand. Kritische Brecher bremst er ab und lässt sie unter seinem Boot durchlaufen, ohne dass es ins Surfen gerät. Kommt die passende Welle surft er im 90°-Winkel zu ihr Richtung Strand. Beginnt sein Boot auszubrechen, setzt er entsprechende Korrekturschlägen ein, jedoch nur so lange, wie er meint, dass er eine Chance hat, sein Boot wieder zurück auf Kurs zu bringen. Ansonsten findet er sich jedoch damit ab, dass sein Boot vom Kurs ausbrechen will, und bereitet sich darauf vor, zum Wellenluv hin mit Stüttschlägen (hier: flache oder hohe Paddelstütze) die Gefahr einer Kenterung möglichst klein zu halten. Solange ein Brecher nach dem anderen über ihn rauscht, stützt er zum Wellenluv und findet sich damit ab, dass er langsam Richtung Strand versetzt wird. Ansonsten bringt er sein Boot wieder auf Kurs und surft mit dem nächsten Brecher weiter in Richtung Strand.

Text: U.Beier

Links:

Anleitung zum Brandungsfahren:

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

Brandungstaktik – 10 vermeidbare Schwachstellen

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

24.05.2005 **Ostseeküste (Travemünde – Stettin)** (Revier/Inland)

Der von **Jan Werner** herausgegebene

Törnführer Ostseeküste 2: Travemünde bis Stettin (192 S.) (4. Aufl.)

ist aktualisiert worden. Diesem Band können die wichtigsten Revier-Infos (inkl. Geschichte und Kultur) entnommen werden, die relevant sind, wenn man entlang der Mecklenburgisches Ostseeküste, der Boddenküste, der Inseln Hiddensee, Rügen und Usedom paddelt. In die 4. Auflage wird weiterhin ein Abstecher nach Polen bis Stettin beschrieben.

Weiterhin hat der Autor noch den folgenden Band herausgegeben:

Törnführer Ostseeküste 1: Travemünde bis Flensburg (196 S.) (2. Aufl.)

Verlag: Delius Klasing – www.delius-klasing.de/shop

24.05.2005 **Schweden (Westküste)** (Revier/Ausland)

Der von **Gerti und Harm Claußen** herausgegebene

Törnführer Schweden 1: Die Westküste (248 S.) (4. Aufl.)

ist aktualisiert worden. Diesem Band können die wichtigsten Revier-Infos entnommen werden, die relevant sind, wenn man entlang der Westküste Schwedens von Malmö aus entlang der Schärenküste Richtung Nord paddelt.

Weiterhin haben die Autoren noch den folgenden Band herausgegeben:

Törnführer Schweden 2: Südküste & Ostküste (269 S.) (4. Aufl.)

Verlag: Delius Klasing – www.delius-klasing.de/shop

22.05.2005 **Kochrezepte für unterwegs** (Gesundheit)

Im SEEKAJAK, Nr. 96, S.30-34, stellt **Detlef Schütt** in dem Beitrag:

„**Trangia & Co: Ernährungs- und Kochworkshop**“

ein paar Rezepte vor, die unterwegs auf Tour eine gesunde Ernährung ermöglichen:

- **Bannock:** pur oder als Pizza;
- **Spätzle:** ohne und mit Käs;
- **Spaghetti:** mit Thunfisch-Tomatensoße bzw. Sardellen-Kapern-Soße "Miracoli";
- **Pfannengemüse:** mit Frischkäse, mit Curry, mit Hähnchenfleisch & Zucchini, mit Rindfleisch & Paprika, „sin“ Carne aber mit Chilli, mit Pfifferlinge & Rahm, bzw. einfach nur „bunt“;
- **Soßen:** z.B. Weißwein-Schalottensoße, mit Rindfleisch & Erdnüssen, mit Frischkäse bzw. Chilli & Oregano;
- **Eintopf:** Kartoffel-Bohnen, Reis-Cabanossi, rote Linsen, Rindfleisch & Sauerkraut
- **Pfannkuchen:** pur oder mit Apfel bzw. Pilzen;

- **Obst:** Cranberries: in Rotwein, Marinierte Rum-Ananas im Speckmantel.

Im SEAKAYAKER, No. June 2005, S.13-17, berichtet **Bill Stinson** in dem Beitrag:

„Camp Cuisine“

über seine Kochkünste. Folgende Gerichte stellte er vor:

- **Käsefondue mit Brot**
- **Calamari**
- **Falafel**
- **Chapati**
- **Hushpuppies**
- **Bannock**
- **Gnocchi mit Sauce**
- **Frischer Kohl-Salat**

die jedoch fast alle zu Hause vor der Tour gewisse Vorbereitungen erforderlich machen.

Anmerkungen: Ob eine solche Ernährung auch praktisch ist, mag jeder selber beurteilen. Für jene Küstenkanuwander und –wanderinnen, die sich zu Hause gesund ernähren, ansonsten aber die Seekarte einem Kochrezept vorziehen und unterwegs den Schwerpunkt aufs Paddeln legen, den schlage ich folgendes „8-gängiges Abendmenü“ vor (Motto: „Quantität erschlägt Qualität“):

1) Als „Erster Durstlöcher & Vitaminlieferant“:

- 1 Multivitamin- & Mineralstofftablette: ca. 0,25 Liter in div. Geschmacksrichtungen;

2) Als „Erster Hungerstopper“ und „Ballaststoff- & Vitaminlieferant“:

- 1 Stck. Obst: z.B. Banane (für die ersten Tage), später Apfel, noch später: Kohlrabi;

3) Als „Durstlöcher“, aber auch zur Deckung des Salzbedarfs:

- 1 Tüten „Heiße Tasse“ (je ca. 0,15 Liter): div. Geschmacksrichtungen;

4) Als „Magenfüller“ und „Nährwertgrundlage“:

- Tütengericht (1-2 Portionen) (ca. 0,5 Liter Wasser): div. Basisstoffe (z.B. Nudeln, Kartoffeln (fest o. pulverisiert), Reis) mit div. Geschmacksrichtungen;
- als Ergänzung zur Geschmacksverfeinerung (sofern Zeit): z.B. Zwiebeln, Paprika, Cabanossi (kleingehackt und geschmörgelt) u.U. abgeschmeckt mit regional vorrätigen Kräutern (z.B. Löwenzahn, Queller, Seetang, Pilzen);

5) Zum Nachttisch bzw. zur „Geschmacksabrundung“:

- 1 Stck. Käse: div. Geschmacksrichtungen;
- 1 Sweety: als Bonbon oder Schokoriegel in div. Geschmacksrichtungen;
- etwas Obst: je nach regionalem Angebot (z.B. Blau-, Multebeeren, Nüsse);

6) Als „Letzter Durstlöcher“:

- 1 Tüte Cappuccino (ca. 0,18 Liter Wasser): div. Geschmacksrichtungen;
- oder: 1 Kräutertee: ca. 0,20 Liter Wasser): div. Geschmacksrichtungen (Basis: Beutel bzw. gefundene Kräuter (z.B. Pfefferminze, Brennesel, Wermuth);

7) Als „Absacker“ bzw. zur „Magenberuhigung“:

- 1 Magenbitter (ca. 1 Verschlusskappe voll): Geschmacksrichtung je nach Regionalität;

... und für den Fall, dass „Angler“ zur Tourengemeinschaft gehören, „last and least“ mit etwas Verspätung:

8) Als „Proteinbombe“:

- 1 Stck. Fisch: div. Geschmacksrichtungen (je nach Anglerglück) in div. Zubereitungsvarianten (hier: gekocht oder gebraten je nach Zeitfenster).

... und rechtzeitig zum „Sonnenuntergang“ quasi

9) als „Bindemittel“, d.h. zur Förderung des Gruppenzusammenhalts:

- 1 Tüte Knabbersachen: div. Geschmacksrichtungen;
- 1 Tüte Wein: div. Geschmacksrichtungen.

Komposition: U.Beier

22.05.2005 **Arthrose** (Gesundheit)

Im SEEKAJAK berichtet **Dr. med. Heinrich Roling** über Varianten der Arthrose (= Gelenkverschleiß) und gibt gleichzeitig Empfehlungen, wie ein Kanute damit umgeht.

„Subjektiv erkennen wir die Arthrose an den Schmerzen der Gelenke. Häufig ist das erkrankte Gelenk geschwollen. Auch können durch formverändernde Umbauprozesse Knochenanteile vorspringen ... Immer mal wieder ist ein Knirschen oder Reiben zu tasten, es fehlt an „Gelenkschmiere“... Generell (gilt) bei Arthrose & Sportausübung Folgendes...: Ausdauer-sportarten mit gleichmäßig-rhythmischen Bewegungen sind besser als Sportarten mit Schnellkraftbelastungen.“

H.R. empfiehlt u.a. Folgendes bei Arthrose im:

- **Schultergelenk:** Bevorzugung der flachen Paddelstütze; flache Paddelführung beim Vorwärtspaddelschlag; geringere Kraftbeanspruchung, d.h. Erhöhung der Paddelfrequenz (Anmerkung: z.B. durch Verwendung von kürzeren Paddeln mit kleineren Paddelblättern kann mit weniger Kraft gepaddelt werden; außerdem: Verzicht aufs Rollen);
- **Handgelenk:** Verminderung des Drehungswinkels des Paddels; u.U. ergonomischer Schaft (Knickschaft); u.U. Eskimopaddel;
- **Daumen:** Vergrößerung des Paddelschaftdurchmessers;
- **Fingergelenke:** Verwendung von z.B. Paddelpfötchen, um die Hand vor Kälte & Nässe zu schützen;
- **Beingelenke:** Große Sitzluken erleichtern das Ein-/Aussteigen; E-Pumpe ist Fußpumpe vorzuziehen; Fronthandlenzpumpe können den Ein-/Ausstieg behindern.

Quelle: SEEKAJAK, Nr. 96/05, S.19-21 – www.salzwasserunion.de

22.05.2005 **Eskimorettung** (Ausbildung)

Im SEEKAJAK berichtet **Bernhard Hillejan** über die Bedeutung der Eskimorettung („Eskimo Rescue“, passender: „Inuit-Rettung“), d.h. jener Rettungsmethode, bei der man nach einer Kenterung nicht aussteigt, sondern solange im Wasser wartet, bis man sich am Boot eines Kameradens wieder über Wasser ziehen kann. Das klingt faszinierend. Zwischen Paddeln und Anwendung von Partnerrettungsmethoden gibt es also neben:

- Stützen,

- Rollen,

nun auch:

- Hochziehen,

und zwar nicht am eigenen Paddel (das wäre dann die Rolle), sondern am Boot des Retters.

B.H. führt 6 Vorzüge der „Inuit-Rettung“ auf, die wie folgt subsumiert werden können:

1. Die mit den Partnerrettungsmethoden verbundenen **Gefahren** (hier: einerseits die Gefahr der Unterkühlung, Personenverletzung bzw. Materialbeschädigung, andererseits die Gefahr, des Verlusts des Gruppenzusammenhalts) wird herabgesetzt, da die Gesamtrettungszeit vermindert wird.
2. Die **Seegangstüchtigkeit** bleibt erhalten bzw. wird baldmöglichst zurückgewonnen (hier: was das Seekajak des Kenterbruders bzw. den Kenterbruder selbst betrifft).

Das Problem der „Inuit-Rettung“ wird dabei von zwei Größen bestimmt:

- a) Wie lange kann sich der **Kenterbruder** kopfüber in seinem Seekajak halten?
- b) Wie lange braucht der **Retter**, um dem Kenterbruder zu Hilfe zu eilen.

Hat der **Kenterbruder** gelernt, seinen „Ausstiegsreflex“ zu unterdrücken und seine – insbesondere bei kaltem Wasser empfundene – „Atemnot“ zu ignorieren, dürfte ihm der erste Schritt zur „Inuit-Rettung“ gelungen sein. Da aber der Atem irgendwann jedem Kenterbruder ausgehen wird, sollte er – so schlägt es B.H. vor – versuchen, mit seinem Seekajak zu schwimmen. Das setzt Folgendes voraus:

1. Sollte der Kenterbruder nicht versuchen, den Kopf ständig über Wasser zu halten!
2. Sollte er versuchen in Rückenlage aufzuschwimmen!?
3. Sollte er jede Hektik vermeiden!

und – darauf weist B.H. leider nicht hin –

4. Sollte er versuchen, wie beim Kraulen zu atmen, d.h. noch unter Wasser sollte er ausatmen, damit er über Wasser Zeit genug hat, Luft einzuatmen.

Damit die „Inuit-Rettung“ klappt, wird ein Training beschrieben, welches in 12 Schritten abläuft.

Was den Part des **Retters** wird sehr richtig Folgendes angemerkt: „*Wer eine Kenterung bemerkt, überlegt nicht lange, sondern spurtet los ...*“; um möglichst schnell beim Kenterbruder zu sein. D.h. wer erst einmal wartet, ob der Kenterbruder erfolgreich „inuitiert“, der trägt zum Scheitern der „Inuit-Rettung“ bei.

So weit, so gut! Leider wird bei der Erläuterung der Konstellation zwischen Retter – und Kenterbruderboot etwas beschrieben, was die Effizienz der „Inuit-Rettung“ infrage stellt:

- „*Der Schwimmer greift den **Bug des Retters** und richtet sich mit einem Hüftschwung auf.*“

Denn es ist überhaupt nicht erforderlich, dass der Kenterbruder sich allein am „Bug des Retters“ hochzieht; denn er kann überall am Seekajak des Retters anfassen. Hauptsache er kriegt es zu fassen. Das Hochziehen ist weder für ihn noch für den Retter problematisch. Abgesehen davon, dass es im Seegang nur schwer möglich ist, genau den Bug in Höhe des Kenterbruders zu platzieren, verliert der Retter auch Zeit, wenn er versucht, den Bug seines

Seekajaks Richtung Kenterbruder zu manövrieren. Zumindest bei den von mir veranstalteten Rettungsübungen hatten die „Kenterbrüder“ (und „-schwester“) keine Probleme, sich irgendwo am Retter-Boot hochzuziehen. Auch brachten sie beim Aufrichten nur sehr unsichere Retter in Gefahr. D.h. die Warnung von B.H.:

- *„Sicherheitsabstand halten, damit Schwimmer den Bug greift und nicht Cockpit oder Retter selbst (Kentergefahr des Retters).“*

ist unbegründet, sofern dem Retter vorher klar gemacht wird, dass er bei der Anwendung der „Inuit-Rettung“ niemals das Seekajak des Kenterbruders anfasst, sondern stets beide Hände am Paddel lässt, um notfalls mit seinem Paddel sich auf dem Seekajak des Kenterbruders abstützen zu können! Eine sichere Stützfläche als die eines Seekajaks gibt es nicht!

Übrigens, abgesehen davon, dass es mir persönlich nicht gelingt, in & mit meinem Seekajak zu schwimmen, bin ich in meinem Fahrtenleiterleben bislang 4x mit der „Inuit-Rettung“ konfrontiert worden:

1. Bei einer Tour entlang der Ostsee kenterte ein Seeanfänger in seinem unabgeschoteten Kajak. Er stieg erstaunlicherweise nicht aus, sondern fing an, mit seinem Kajak zu schwimmen. Als er das in der Nähe treibende Kajak einer Kanutin zu fassen bekam, schrie diese ihn verängstigt an, sofort loszulassen. Im allgemeinen Durcheinander, das dann folgt, kenterten insgesamt 7 von 12 Teilnehmer (s. mein Bericht im Seekajak, Nr. 16/88, S.28-31).
2. Während Brandungsübungen kenterte ein Kanute, konnte jedoch nicht aussteigen, da er die Schlaufe der Spritzdecke beim Schließen der Spritzdecke nicht freigelegt hatte. Irgendwann bemerkte ich sein „Gestrampel“, paddelte längsseits und ermöglichte ihm so, sich an meinen Seekajak hochzuziehen.
3. Anlässlich einer Umrundung von Scharhörnriff kenterte derselbe Kamerad (s. 2.). Da er darauf vertraute, dass ich, der leicht versetzt hinter ihm her paddelte, ihm zu Hilfe eilen würde, bliebe er in seinem Seekajak sitzen und warte darauf, dass ich längsseits ging. Der Rest war schon „Routine“!
4. Seitab von Langeoog kenterte ein „erfahrener“ Kanute in der Brandung. Da ich darauf vertraute, dass er „inuitiert“, wartete ich ein paar Sekunden zu lange, sodass ich ihn nicht mehr rechtzeitig vor seinem Ausstieg erreichen konnte. Dumm gelaufen!

Quelle: SEEKAJAK, Nr. 96/05, S.14-15 – www.salzwasserunion.de

15.05.2005 **Faaborg Seekajakhafen** (Fünen/Dänemark)

Die Zeitschrift OUTDOOR berichtet darüber, dass die Hafenstadt Faaborg über einen eigenen Hafen für Kajaks verfügt. Dort soll es Unterstellplätze für Boote, einen Aufenthaltsraum und moderne Sanitäreanlagen geben. Außerdem sind dort Infos über das Küsenkanuwandern im südfünischen Inselmeer (bei uns unter „Dänische Südsee“ bekannt) geben. Weitere Infos unter:

www.detsydfynskeohav.dk

Leider ist es jedoch nicht möglich, dort im Hafen zu zelten.

Quelle: OUTDOOR, Nr. 6/05, S. 22 – www.outdoor-magazin.com

11.05.2005 **Kenterung mit Schulterluxation** (Ausbildung)

Im SEA KAYAKER berichtet **Doug Alderson** in dem Beitrag:

„One Paddler's Achilles“

über eine Kenterung in steiler, brechender See, bei dem sich ein erfahrener Küstenkanuwanderer anlässlich einer Solo-Nachmittagstour durch bekanntes Revier südlich von Vancouver Island beim Einsatz der hohen Paddelstütze die Schulter auskugelt, dadurch handlungsunfähig wird und darauf wartet, endlich von einem der vorbei fahrenden Dampfer bzw. Segelboote entdeckt und gerettet zu werden.

In dem Beitrag weist der D.A. darauf hin, wie wichtig es ist, auch auf solche Verletzungen vorbereitet zu sein; d.h. wir sollten die Rolle bzw. den Wiedereinstieg per Paddlefloat auch mit einem Arm beherrschen!? Außerdem bemerkt er, dass es manchmal ratsamer ist, statt gegen einen Brecher anzustützen, freiwillig zu kentern, um dann nach dem Vorbeirauschen des Brechers wieder hoch zu rollen. Schließlich wird auf die Wichtigkeit einer „Life-Line“ verwiesen; denn nach einer Kenterung mit dem verbleibenden gesunden Arm sich am Seekajak festzuhalten und gleichzeitig damit das Paddel zu halten, um Dritte winkend auf sich aufmerksam zu machen, funktioniert nicht immer.

3 Monate nach der Kenterung war der Kenterbruder fit. Er paddelt wieder, aber stets mit Seenotsignalmitteln und einem UKW-Handfunkgerät! Ja, so ist das halt mit uns Küstenkanuwanderinnen und –wanderern. Wir sind halt meist nur bereit, von unseren eigenen Fehlern - d.h. aus selber erlebten Erfahrungen - zu lernen! Ach ja, je „bombensicherer“ unsere Rolle klappt, desto leichtsinniger werden wir.

Übrigens, die Schulter kann am leichtesten ausgerenkt werden, wenn wir beim Paddeln den Ellenbogen über die Schulter und die Hand über den Kopf heben und nach hinten ausschwenken lassen. Gerade bei einer nachlässig ausgeführten hohen Paddelstütze kann das leicht passieren. Statt den Ellenbogen dicht am Körper zu halten, langt man in einer kritischen Situation plötzlich mit dem Arm hoch bis über den Kopf hinaus. Wenn dann der Brecher das Paddel nach hinten bzw. das Seekajak nach vorne reißt, ist es schnell passiert, dass eine weniger trainierte Schulter den Arm nicht mehr in der Schulterpfanne halten kann, sondern ihn auskugeln lässt.

Quelle: SEA KAYAKER, June 2005, S.62-65 – www.seakayakermag.com

Allgemeine Literatur:

Grifka, J.: Die Schulterschule, Rowohlt Verlag 2004

11.05.2005 **Elafiti Islands (Kroatien)** (Revier/Ausland)

Im SEA KAYAKER berichtet **Christopher Cunningham** in dem Beitrag:

„A Restless Adriatic: Paddling Coratia's Elafiti Islands“

über eine 4-tägige Tour entlang der kroatischen Küste, die Zatona (nördlich von Dubrovnik) beginnt, entlang der Inseln Koločep, Lapud, Sipan, Jakljan und Mljet führt und dort in Pmena endet.

Quelle: SEA KAYAKER, June 2005, S.40-51 – www.seakayakermag.com

Tourenveranstalter: www.huck-finn.hr

11.05.2005 „Bug-zu-Bug“-Parallel-Wiedereinstiegs-Methode (Ausbildung)

Im SEA KAYAKER stellt **Phil Eccles** in dem Beitrag:

„Over-the-Side Speed Rescue“

eine neue Variante des Parallel-Wiedereinstiegs vor. Bislang gab es überwiegend die folgenden 3 Methoden:

- **V-Wiedereinstiegs-Methode:**
 - (a) Retter und Kenter-Kajak liegen in V-Form, und zwar Bug zu Heck, nebeneinander.
 - (b) Der Retter stabilisiert das Kenter-Kajak, indem er es zumindest mit einer Hand am Süllrand und mit der anderen Hand an der Rettungshalteleine hält.
 - (c) Der „Kenterbruder“ schwimmt zwischen beide Kajaks, stützt sich mit einem Arm über sein Kajak und mit dem anderen über das Retter-Kajak ab und „flutscht“ quasi mit einem Aufschwung – beide Beine voraus – in die Sitzluke seines Kajaks.
Übrigens, „Altmeister“ **Jürgen Pietsch** hatte einst diese Methode für schleswig-holsteinische Küstenkanuwanderer nicht nur entwickelt, sondern didaktisch so aufbereitet, dass man sie an Land (beide Kajak hingen an einem Gestell) trainieren konnte.
- **„Bug-zu-Heck“-Parallel-Wiedereinstiegs-Methode:**
 - (a) Beide Kajaks liegen parallel nebeneinander, und zwar möglichst Bug zu Heck.
 - (b) Der Retter stabilisiert das Kenter-Kajak, indem er es zumindest mit einer Hand am Süllrand und mit der anderen an der Rettungshalteleine fest hält.
 - (c) Der Kenterbruder schwimmt von außen (dabei hat er auf Griffhalt mit seinem Kajak zu achten, damit er nicht von seinem Kajak fortgetrieben wird!) an sein Kajak heran und klettert in Höhe seiner Sitzluke über die Sitzluke hinüber Richtung Bug des Retter-Kajaks, und zwar so weit, dass seine Füße die Sitzluke erreichen.
 - (d) Dann fädelt er zunächst mit seinen Füßen und schließlich mit seinen Beinen in seine Sitzluke und rutsch vom Bug des Retter-Kajaks zurück in seine Sitzluke.
- **Schwimm-Wiedereinstiegs-Methode:**
 - (a) Beide Kajaks liegen parallel nebeneinander, und zwar möglichst Bug zu Heck.
 - (b) Der Retter dreht das Kenter-Kajak nach außen, und zwar 90° um die Längsachse, sodass die Sitzluke des Kenterkajaks halb im Wasser liegt, und hält es dann in dieser Lage fest (hier: eine Hand an der Sitzluke des Kenter-Kajaks und die andere an der Rettungshalteleine).
 - (c) Der Kenterbruder schwimmt von außen (auf Griffhalt zu seinem Kajak achtend) Richtung seiner Sitzluke, fädelt dort zunächst mit seinen Füßen und dann mit seinen Beinen ein, und zwar so weit, bis er schräg – d.h. mit Schultern und Kopf halb im Wasser - in seiner Sitzluke sitzt.
 - (d) Dann reicht er seinen äußeren Arm dem Retter, legt sich nach hinten (wie beim „Inuitieren“) und lässt sich hochziehen.

Nun kommt eine weitere Wiedereinstiegsmethode hinzu, und zwar die:

- **„Bug-zu-Bug“-Parallel-Wiedereinstiegs-Methode:**
 - (a) Beide Kajaks liegen parallel nebeneinander, und zwar Bug zu Bug (und nicht Bug zu Heck).
 - (b) Der Retter stabilisiert das Kenter-Kajak, indem er es irgendwo an den Rettungshalteleinen in Höhe der hinteren Gepäckluke fest hält.
 - (c) Der Kenterbruder schwimmt von außen (dabei auf Griffhalt zu seinem Kajak achtend) an sein Kajak heran und klettert zwischen hinterer Gepäckluke und Sitzluke zunächst auf sein Deck und dann weiter auf das vordere Deck des Retters, und zwar so weit, dass seine Füße die Sitzluke seines Seekajaks erreichen.
 - (d) Dann fädelt er zunächst mit seinen Füßen und schließlich mit seinen Beinen in seine Sitzluke und rutscht vom Bug des Retter-Kajaks zurück in seine Sitzluke.

Wie man bemerkt, besteht der eigentliche Unterschied zwischen den beiden Parallel-Wiedereinstiegs-Methoden darin, dass die ursprüngliche Methode voraussetzt, dass die Retter- und Kenterkajak Bug-zu-Heck, liegen, während bei ihrer Abwandlung sie nun Bug-zu-Bug zu liegen kommen. Vorteil dieser Variante ist es, dass es nunmehr keine Rolle spielt,

wie die beiden Kajaks zueinander zu liegen kommen. Der Retter konzentriert sich allein darauf, möglichst schnell das Kajak des Kenterbruders zu ergreifen. Wie die beiden Kajaks zueinander liegen, spielt dann keine Rolle mehr: Liegen sie zufällig Bug-zu-Heck, wird die Bug-zu-Heck-Einstiegsvariante gewählt, liegen sie Bug-zu-Bug, wird sich für die Bug-zu-Bug-Variante entschieden. (Anmerkung: Der Autor ist wohl der Auffassung, dass die von ihm beschriebene Methode auch dann funktioniert, wenn die Kajaks Bug-zu-Heck liegen!)

Bei der Bug-zu-Bug-Einstiegsvariante ist jedoch u.a. Folgendes zu beachten:

- (1) Eigentlich klappt mit ihr der Wiedereinstieg nur dann problemlos, wenn hinter der Sitzluke kein Gepäck auf dem Achterdeck gelagert wird. D.h. wenn der Kenterbruder dort sein Bootswagengestell, einen Gepäcksack oder sonstiges „Gerödel“ verstaut, kann es passieren, dass er dort z.B. mit seiner Spritzdecke hängen bleibt und sich nicht mehr Richtung Deck des Retters voranbewegen kann.
- (2) Weiterhin setzt die Methode voraus, dass das Kenterkajak auch auf dem Heck über straff gespannte Rettungshalteleinen verfügt, damit der Retter das Kenter-Kajak wirklich stabil halten kann.

In dem Beitrag wird der Wiedereinstieg an Hand von 6 Fotos anschaulich erläutert. Leider sieht man auf den ersten 3 Fotos, wie die „Rettungsschwester“ das Kajak des „Kenterbruders“ an dem hinteren Weichplastik-Gepäcklukendeckel fest hält. In der Praxis könnte das dazu führen, dass plötzlich während des Wiedereinstiegs der Gepäcklukendeckel geöffnet wird. Nicht nur bei Seegang wäre das verhängnisvoll; denn ein Fluten des achterlichen Gepäckraumes wäre die Folge.

Quelle: SEA KAYAKER, No. June 2005, S.34-37 – www.seakayakermag.com

11.05.2005 **Übernachtungs-Komfort** (Ausbildung/Ausrüstung)

Im SEA KAYAKER berichtet **Paul Twardock** in dem Beitrag:

„Camping in Comfort“

wie wichtig es ist, wenn man es beim Campen komfortable hat.

Nun, bei Windstille, Sonnenscheinwetter, sommerlichen Temperaturen und einer Platzsuche oberhalb des Spülsaumes dürfte es nur wenig Probleme mit dem Komfort geben. Dann kann man es in der Tat verschmerzen, wenn man statt in einem geräumigen Zelt unter einem Tarp bzw. in einem Biwacksack schläft, u.U. auf natürlichem Bodenuntergrund liegt bzw. sitzt und das Feuer zum Kochen mit Materialien entfacht, die in der Umgebung zu finden sind. Ansonsten sollten wir u.a. auf Folgendes achten:

(1) Auswahl Übernachtungsplatz:

- keine Überflutungsgefahr bei Regen bzw. Flut; insbesondere bei Springtide kann das Wasser höher auflaufen;
- windgeschützter Platz;
- der Platz sollte bei einem Windwechsel einen Start ohne Brandungsprobleme ermöglichen; ideal wäre ein Platz, der über zwei Startplätze verfügt, sodass wir stets jenen wählen können, der einen unkritischen Start erlaubt; könnten wir dann auch noch bei Sturm per Bootswagen zum nächsten Hafen ausweichen, dürften wir auch bei schlechten Wetter die Nacht in Ruhe durchschlafen;
- mückenfreier Platz, zumindest Platz mit Ausweichmöglichkeit in etwas windigere, da mückenfreie Ecken;
- je nach Außentemperaturen sonniger (morgens oder abends?) oder schattiger Platz;
- ebene Liegefläche;

- gute Sicht in die Umgebung;

(2) Einrichtung des Übernachtungsplatzes:

- bei Regen sollten wir zunächst ein Tarp aufspannen können, sodass wir bald nach dem Anlanden einen trockeneren Unterschlupf haben, und zwar für das Gepäck und als Treffpunkt für alle Kameraden (ansonsten könnte bei Regen sehr schnell das „Gemeinschaftsleben“ zum Erliegen kommen, da jeder in sein Zelt verschwindet);
- anschließend sind die Seekajaks und Zelte zu sichern, damit Tide bzw. Wind ihnen nichts anhaben können;
- bei Sandboden sollte wir auf Sandheringe zurückgreifen können und bei Felsboden sollte die Möglichkeit bestehen, die einzelnen Zelt mit Steinen abzusichern (z.B. mit extra Leinen/Bänder);
- befinden wir uns im „Bear Country“, sollten wir die Küche mindestens 100 m von unseren Zelten entfernt aufbauen;

(3) Warm & Trocken bleiben:

- auch wenn die Nähte der Zelte mit Nahtband versiegelt sind, sollten wir die auf der gegenüber liegenden Seite liegende Naht zusätzlich mit Nahtversiegelung (z.B. mit „Seam Grip“ bei Nylon-/Polyester-Gewebe bzw. „Sil Net“ bei Silikon-beschichtetem Gewebe) verkleben;
- wir sollten eine Schutzplane verwenden, um den Zeltboden zu schützen; die Plane sollte jedoch nicht aus dem Zelt herauschauen, da sonst bei Regen das Regenwasser über die Plane unter das Zelt geleitet werden kann;
- das Regenzeug ist so zu verpacken, dass es nach dem Anlanden leicht erreichbar ist;
- je nach Wetter muss es möglich sein, seine Kleidung am Körper trocknen zu lassen bzw. nach dem Paddeln trockene Kleidung, insbesondere trockene Strümpfe anzuziehen;
- gegebenenfalls sollte wir versuchen, im Freien (auf Felsen, an Bäumen), im Zelt oder gar im Schlafsack die wichtigsten Kleidungsstücke zu trocknen;
- letztlich sollte man aber immer darauf achten, dass wir trockene Füße behalten;
- U.U. hilft ein Regenschirm oder ein Poncho, sich vor dem Regen aber auch Wind zu schützen, sowie eine „Wärmflasche“, um im Schlafsack auf Temperatur zu kommen.

Obwohl man es den Fotos dieses Beitrages entnehmen kann, fehlen jedoch Tipps, die den „echten“ Komfort betreffen. Insbesondere wenn wir die Übernachtung in der Wildnis nicht so gewohnt ist, sollte wir – wenn wir nicht möchten, für immer davon abgeschreckt zu werden – schon auch auf Folgendes achten:

(4) Sitz-, Liege- & Schlafkomfort:

- je dicker die Liegematte, desto eher wird man die Nacht durchschlafen können. Ich habe einst mit einer $\frac{3}{4}$ -langen und 2 mm langen Isomatte angefangen und bin über einer 50 mm dicken selbst aufblasenden Isomatte nun bei einer 70 mm dicken Luftmatratze mit Daunenfüllung (warm, leicht und klein verpackbar) („Exped“) angekommen;
- wer seinen Pullover nicht zum Kopfkissen missbrauchen will, sollte ein extra Kopfkissen (z.B. aus Fleece) dabei haben;
- der Schlafsack sollte der Jahreszeit angepasst sein: ein Winterschlafsack kann im Sommer unangenehm werden, wenn es einem des nachts zu warm wird;
- ein Zelt, das inkl. Eingang etwas höher ist (mind. 120cm), über ein große Außenapside (für die Momente, wo es draußen ungemütlicher wird) (z.B. meist bei Tunnelzelten im Angebot) und über Innen-Apsiden verfügt (wo wir uns Gepäck trocken lagern kön-

nen) (z.B. meist bei geodätischen Zelten anzutreffen), rundet die ganze Sache ab. Ob es gleich ein 180 cm hohes Zelt mit 2 getrennten Innenzelten sein muss, beantwortet es sich von selbst, wenn man von einem 8er Wind überrascht wird;

- nicht immer bietet die natürliche Umgebung (z.B. Felsen) genügend Sitz- und Abstellmöglichkeiten; gerade bei nassem Untergrund (z.B. Wiese) tragen Stuhl & Tisch, zumindest ein Sitzkissen oder ein Faltsitz inkl. einer Liegedecke zum Komfort bei;
- ab & an treffen wir Kameraden, die an die dunklen Stunden am Abend denken: mit einer kleinen Gaslaterne können sie nicht nur für genügend Licht, sondern auch für etwas Wärme sorgen. Wer ohnehin mit Gas kocht, benötigt dann nur noch den Lampenkörper (gibt es ab 130 g);
- Feuermachen ist bei manchen verpönt, doch wer des abends z.B. in Skandinavien früh sich in seinem Schlafsack legen muss, weil es draußen einfach zu kalt ist, sollte vielleicht das nächste Mal eine (faltbare) „Feuerschale“ dabei haben (Ø 27 cm), um wenigstens – sofern ein offenes Feuer erlaubt ist – den Untergrund etwas zu schonen.

(5) ... und was sonst noch?

- i.S. „Wildnistoilette“ sind sicherlich noch Komfortsteigerungen möglich: ein Dusch- & Toilettenzelt und eine Outdoor-Toiletten-Kartonage kommen aber wohl bei uns derzeit nur bei einem Standquartier infrage.

Quelle: SEA KAYAKER, No. June 2005, S.24-33 – www.seakayakermag.com

05.05.2005 **Neuseeland (Nordinsel)** (Revier/Ausland)

In KANU SPORT berichteten **Ute & Horst Lachmann** in dem Beitrag:

„Unterwegs an Neuseelands Küste. Auckland und mehr im Faltboot“

von einer dreimonatigen Reise (Dez. – Febr.), bei der auch für 12 Paddeltage das Faltboot eingesetzt wurde. Gepaddelt wurde ca. 290 km).

Gestartet wurde von Takapuna (in der Nähe von Auckland) aus. Dann ging es Richtung Firth of Thames. Bei Tapu wurde die Coromandel-Halbinsel per Landpassage gequert hinüber zur Mercury Bay. Von dort wurde in Richtung Süd bis zur Matakama Island und Mount Manganui gepaddelt.

Quelle: KANU SPORT, Nr. 5/05, S.28-34 – www.kanu-verlag.de

05.05.2005 **100 Jahre Faltboot** (Geschichte/Ausrüstung)

In KANU SPORT stellt **Thomas Theisinger** in dem Beitrag:

„Die Geschichte einer Idee: Hundert Jahre Faltboot“

die wechsellvoll Geschichte des Faltboots vor, die am 30. Mai 2005 begann, als Alfred Heurich ein Boot aus Baumwollstoff und Bambusstäben baute, welches er „Luftikus“ nannte.

Außerdem enthält der Beitrag eine Auflistung Faltbootherstellern, die auf dem deutschen Markt ihre Boote anbieten, und zwar:

- Klepper (D) – www.klepper.de
- Pouch (D) – www.poucher-boote.de

- Nautiraid (F) – www.nautiraid.de
- Feathercraft (CDN) – www.feathercraft.com
- Pakboats (USA) – www.pakboats.info
- Fujita (JP) – www.fujitacanoes.com
- Triton (RUS) – www.triton-ltd.ru
- Ally (N) – www.bergans.no
- Folbot (USA) – www.folbot.com

Quelle: KANU SPORT, Nr. 5/05, S.16-23 – www.kanu-verlag.de

05.05.2005 **Faltboot-Erfinder Alfred Heurich** (Geschichte/Ausrüstung)

In KANU SPORT stellt **Holger Machatschek** in dem Beitrag:

„Das wechselvolle Leben des Faltbooterfinders: Alfred Heurich – Der Vater einer Idee“

denjenigen vor, der schon um die Jahrhundertwende erste Faltboote konstruiert hat. Sein allererstes Faltboot hieß „Pfiffikus“ und entstand 1897. Später baute er inspiriert von Eskimo-Kajaks, die im Münchener Völkerkunde-Museum ausgestellt wurden, ein „zerlegbares“ Rennboot namens „Luftikus“ (4,50x50 cm). Am 30. Mai 1905 unternahm er damit seine erste Fahrt auf der Isar. Beim Bau ließ er sich von 2 Forderungen leiten, die auch heute noch aktuell sind:

„Einmal musste sich das Boot überallhin über Land transportieren lassen. Je kleiner es war, desto leichter war diese Forderung zu erfüllen. Ich baute es zerlegbar, sodass ich es in einem Rucksack und einem mannlangen Futteral auch im Eisenbahnabteil ohne Kosten und als Handgepäck mitnehmen konnte. Am Flusse angelangt, spannte ich dann die wasserdichte Segeltuchhaut durch ein Gerüst von dünnen Stäben in einer Viertelstunde auseinander.“

1907 übernahm der Schneider Johann Klepper die Rechte zum Nachbau des Faltboots „Delphin“. Später bauten mehr als 60 Hersteller über 150 verschiedene Einer- und Zweier-Faltboottypen. Alfred Heurich war daran nicht mehr beteiligt; dennoch blieb er der Faltbootfahrei treu. Z.B. erfand er den „Seesocken“ (Kentersack), paddelte über 100.000 km und gab insgesamt ca. 25 „Wasser-Führer“ heraus. Er wurde 84 Jahre alt und starb 1967.

Quelle: KANU SPORT, Nr. 5/05, S. 24-27; s. auch: S.16-23 – www.kanu-verlag.de

05.05.2005 **Küstenkanuwandern in Frankreich** (Befahrungsregelungen - Revier/Ausland)

In KANU SPORT stellt **U.Beier** die Ausrüstungs- & Befahrungsbestimmungen vor, die seit Anfang 2005 für französische Küstenkanuwanderinnen und –wanderer bindend sind. Siehe hierzu auch:

è www.kanu.de/nuke/downloads/Frankreich-Vorschriften.pdf

Quelle: KANU SPORT, Nr. 5/05, S.44 – www.kanu-verlag.de

05.05.2005 **Gewässersperrung: Natur & Jugend** (Natur)

In KANU SPORT nimmt **U.Beier** zu einem Beitrag von S.Etzold über:

„Keine Ahnung von Natur – Jugendliche leiden unter dem Bambi-Syndrom“

Stellung, der in der ZEIT v. 22.12.04, S.53, erschienen ist. Bezug genommen wird dabei auf die Ergebnisse des „**Jugendreports Natur**“, in dem der Natursoziologie Rainer Brämer eine „nachhaltige Naturentfremdung“ der Jugend diagnostiziert:

- 1997 meinten 7 % der befragten Neuntklässler, dass Enten gelb sind, heute glaube es schon 11 %.
- 1997 interessierten sich noch 37 % der Jugendlichen für das Bestimmen unbekannter Pflanzen, heute sind es noch 19 %.
- 2004 konnten 42 % der Befragten kein „eindrucksvolles Naturerlebnis“ beschreiben.
- „Das Versprechen, der Natur zu helfen, wird gern gegeben – solange es nicht eingelöst werden muss. Dann machen zwei Drittel einen Rückzieher.“
- „Die hypothetisch behauptete Bereitschaft, an Umweltaktionen teilzunehmen, hat sich in den vergangenen 7 Jahren fast halbiert.“

Wie eine solche Entwicklung entgegen zu wirken ist, dafür hat R.Brämer kein Rezept. „In den Schulen jedenfalls scheint das nicht zu gelingen. Entsprechende Äußerungen von Pädagogen stoßen bei Kindern und Jugendlichen auf taube Ohren.“

In der Tat, hier bahnt sich eine Entwicklung an, die nichts Gutes ahnen lässt. Spätestens wenn es keinen Jugendlichen mehr gibt, der die Natur noch kennt, wird der Naturschutz keine Zukunft mehr haben, da ihm dann die Befürworter fehlen werden.

Die Gründe dafür, dass immer weniger Jugendliche die Natur noch kennen, sind multikausal. Solange die eigentlichen Gründe nicht bekannt sind, sollte man jeden Grund ernst nehmen, so belanglos er manchen auch erscheint. Ein Grund dafür mag sein, dass die Natur den Jugendlichen immer mehr entfremdet wird. Wer die Natur nicht erleben kann, wird sie auch nicht kennen lernen. Wer die Natur aber nicht kennt, wird kaum bereit sein, sich für den Erhalt der Natur einzusetzen.

Die Kontakte der Jugendlichen mit der Natur sollten daher gefördert werden. Dafür genügt es jedoch nicht, den Jugendlichen die Besichtigung von Naturschutzgebieten zu ermöglichen. Das fördert wohl das Verständnis für die Berechtigung von Naturschutzgebieten und trägt zu einer Art „Naturbildung“ bei. Was wir aber für die Zukunft brauchen, sind engagierte Leute, die sich für die Belange der Natur so einsetzen, als ob es ihre eigenen Belange seien. Wie in der Vergangenheit die meisten „Naturschützer“ zunächst einmal „Vogelschützer“ waren und aus der großen Gruppe der interessierten „Vogelbeobachter“ sich rekrutierten, so wäre man heute gut beraten, den Kreis der „Naturbeobachter“ zu fördern, wenn man will, dass es auch in Zukunft noch „Naturschützer“ geben wird.

Echte „Naturbeobachter“ sind alle jene, die nicht mal für ein paar Stunden das eine oder andere Naturschutzgebiete aufsuchen, sondern die von Kindesbeinen an ihre Freizeit in der Natur verbringen konnten. Zu denken ist hier an die in manchen Städten eingerichteten „Waldkindergärten“, deren erstes Anliegen es ist, den Wald als Kindergarten zu nutzen. Leider gibt es hier Bestrebungen durch Vorschriften bzw. Nutzungsgebühren das Betreten des Waldes zu beschränken. Zu denken ist aber auch an die Förderungen von Natursportarten, die Jugendliche ansprechen, wie z.B. das Klettern, Mountainbiken, Skiwandern und nicht zuletzt das Kanuwandern. Letzteres steht immer wieder im Brennpunkt der Kritik bei lokaler Naturschützer. Im DKV-Sportprogramm 2004 werden auf 36 Seiten „Befahrungsregelungen aus Naturschutzgründen auf den Wasserwanderwegen des Kanusports“ (mit Stand: Nov. 2002) aufgeführt. Befahrungsregelungen die gleichermaßen für Erwachsene und Jugendliche gelten. Befahrungsregelungen, die die Schwärze von Gewässern betonen, die Jahrzehnte zuvor befahren wurden, ohne dass dadurch dort die Natur nachhaltig gefährdet wurde.

An dieser Stelle hier soll nicht dafür plädiert werden, pauschal alle Befahrensregelungen für alle Bevölkerungsgruppen aufzuheben. Wohl aber sollte man sich überlegen, eine Gruppe von diesen Befahrensregelung weitestgehend zu befreien, nämlich die Jugendlichen, die unter Führung eines qualifizierten Fahrtenleiters ein Gewässer befahren wollen. Sollte der DKV aus der Gruppe der „Naturschützer“ keine Verbündeten für dieses Anliegen finden, so möge er sich an die Politiker wenden; denn ein nachhaltiger Schutz der Natur über die Generationen hinweg ist nur dann möglich, wenn der Jugend nicht das „Naturerlebnis“ verwehrt wird, d.h. die Möglichkeit, in der Natur ihre Freizeit zu verbringen, genommen wird. Wenn das die Naturschutzorganisation nicht einsehen, da sie ihre derzeitig präferierten Ziele, den Mensch aus der Natur auszusperrern, nicht aufgeben möchten, müssen übergeordnete Institutionen die Interesse der Natur vertreten.

Quelle: KANU SPORT, Nr. 5/05, S.6 – www.kanu-verlag.de

04.05.2005 **Virenalarm für Mittelmeer-Fische** (Natur)

Die Fische im Mittelmeer sind nach Einschätzung des WWF durch exotische Krankheitserreger stark gefährdet. Die Umweltschützer machen dafür die im großen Stil in den mediterranen Tunfischfarmen verfütterten Fische verantwortlich. Diese stammen meist aus anderen Gewässern und schleppen fremde Viren ein, denen ihre Verwandten im Mittelmeer nur wenig entgegengesetzt haben. „Die Europäische Union muss den Einsatz von importiertem und unverarbeitetem Futterfisch verbieten“, fordert Stefanie Schmidt, Fischereireferentin des WWF Deutschland. „Das Risiko, dass sich die Mittelmeerfische mit einem für sie tödlichen Virus anstecken, ist einfach zu hoch. Neue Krankheiten können ganze Fischbestände gefährden. Darunter leiden das ganze Ökosystem und schließlich auch die Fischer, deren Existenzgrundlage auf dem Spiel steht.“

Im Mittelmeer gehören Fischereiunternehmen in Spanien, Malta, Italien, Griechenland und Zypern zu den Hauptbetreibern von riesigen Tunfischfarmen. Dort werden die Tunfische zunächst gefangen und dann in Zuchtbecken etwa sechs Monate lang auf Idealmaß gemästet. Wie der WWF-Bericht aufzeigt, werden sie während dieser Zeit mit großen Mengen an gefrorenen und unbehandelten kleineren Fischen gefüttert, die hauptsächlich vor den Küsten Westafrikas, Nord- und Südamerikas und im Nordatlantik gefangen werden.

Laut WWF landen jedes Jahr etwa 225.000 Tonnen Hering, Lodde und weitere nicht-mediterrane Arten in den Zuchtbecken. Futterreste und die Ausscheidungen der gemästeten Tunfische gelangen in das Wasser, das die Becken und Tanks umgibt. Seevögel, die sich ebenfalls an den Futterfischen laben, bringen einzelne Bestandteile sogar bis in die offene See und in weit entfernte Küstengebiete. Viren, die in den Ursprungsregionen kaum negative Auswirkungen haben, können unter den dort lebenden Fischen schlimme Krankheiten und Seuchen auslösen.

Die laut WWF bislang spektakulärste Fisch-Epidemie, die in Tunfischfarmen ihren Ausgang nahm, hatte sich in den 1990er Jahren in Australien ereignet. Bis 1995 waren 5.000 Kilometer Küste von der Seuche betroffen. Am Ende waren drei Viertel aller ausgewachsenen Sardinen Australiens verendet. „Leider kann man nie ausschließen, dass Futterfische völlig virenfrei sind. Deshalb ist ein totales Verbot solcher Füttermethoden die einzige Lösung“, stellt Stefanie Schmidt klar. In Dänemark ist das Verfüttern von unverarbeiteten Fischen in Salzwasser-Aquakulturen bereits seit 1985 untersagt. Der WWF fordert eine Ausweitung dieses Verbots auf alle EU-Staaten.

Quelle: WWF-Presseinfo v. 4.05.05
 è www.wwf.de/presse/pressearchiv/artikel/02422/index.html

04.05.2005 **Seewetterberichte (In- & Ausland)** (Wetter)

Die YACHT, Nr. 10/05, S.40-42, bringt eine Aufstellung von Seewetterberichtsfrquenzen von Deutschland und Europa. Die beiden auf der DKV-Homepage abrufbaren Frequenzlisten sind daraufhin aktualisiert worden:

See-Wetterberichte (Deutschland):

è www.kanu.de/nuke/downloads/Seewetter-D.pdf

See-Wetterberichte (Ausland):

è www.kanu.de/nuke/downloads/Seewetterberichte-Ausland.pdf

04.05.2005 **Südwestnorwegische Küste** (Revier/Ausland)

In der YACHT berichtet **M.Hinrichs** in dem Beitrag:

„Anziehende Gegensätze: Südwest Norwegen“

über das Revier zwischen Stavanger und Kristiansand.

Folgendes ist zu lesen:

*„**Wetter:** Der Südwesten liegt im Einflussbereich sommerlicher Tiefs. Daher ist das Wetter wechselhafter als im Norden. In der Saison herrschen westliche Winde vor, was dazu führt, dass sich die Wolken oft an der bergigen Westküste abregnen. Östlich von Lindesnes, im Windschatten der Berge, ist es milder und sonnenreicher. Dort weht mitunter thermischer Seewind, der im Tagesverlauf der Sonne folgt.“*

*„**Seekarten:** Die norwegischen See- und Sportbootkarten (Maßstab 1:50.000) erscheinen alle 2 Jahre als nicht korrigierbarer Kartensatz.“ Für das Küstenkanuwandern sind jedoch topografische Karten (1:50.000) empfehlenswerter.*

Quelle: YACHT, Nr. 10/05, S.30-37 – www.yacht.de

04.05.2005 **GPS-Handgeräte** (Ausrüstung)

In der YACHT berichtet **S.Burkhardt** in dem Beitrag:

„Zauberzwerge und Kartentricks“

über die immer kleiner und leistungsfähiger werdenden GPS-Handys. Insgesamt werden 7 GPS-Geräte ohne Seekartendarstellung und 6 GPS-Geräte mit Seekartendarstellung vorgestellt. S.B. stellt fest, dass *„die Empfangsleistung der marktüblichen GPS-Handys vor einigen Jahren einen Riesensprung gemacht (hatte) ... Mittlerweile haben sich die Präzision und die Empfindlichkeit fast aller Geräte auf einem ähnlichen und sehr hohen Level eingependelt. Es macht kaum noch Sinn, theoretische Präzisionsangaben als Entscheidungskriterium bei der Auswahl eines Empfängers heranzuziehen.“*

Bei den GPS-Geräten haben folgende für das Küstenkanuwandern geeignete Gerät mit „sehr gut“ abgeschnitten:

- **Garmin GPS 60 (ohne Seekartendarstellung)**
Wasserdichtigkeit nach IPX7 (jedoch nicht schwimmfähig);
Waas-/Egnos-fähig, jedoch extra einzustellen;
Anzahl Routen: 50;

Anzahl Wegepunkte: 1.000;
 USB-Schnittstelle
 Integrierter Speicher zum Nachladen: 1 MB
 Batterien: 2 AA
Display: „sehr gut“
 Display-Maße: 3,8x5,6 cm
 Display-Auflösung in Pixel: 160x240
 Bedienungsknöpfe: unterhalb des Displays
 Preis Gerät: ca. 250 Euro

- **Garmin GPS Map 60CS (mit Seekartendarstellung)**

Wasserdichtigkeit nach IPX7 (jedoch nicht schwimmfähig);
 Waas-/Egnos-fähig, jedoch extra einzustellen;
Anzahl Routen: 50;
 Anzahl Wegepunkte: 1.000;
 USB-Schnittstelle
 Integrierter Speicher zum Nachladen: 56 MB
 Batterien: 2 AA
Display: „exzellent“
 Display-Maße: 3,8x5,6 cm
 Display-Auflösung in Pixel: 160x240
 Bedienungsknöpfe: unterhalb des Displays
 Extras: Kompass, Barometer
 Preis Gerät: ca. 700 Euro
 Preis Seekarte: ca. 250 Euro für die erste große Region, jede weitere Region bzw. Aktualisierung ca. 125 Euro.

M.E. sollte beim Kauf besonders viel Wert auf ein „sehr gutes“ Display gelegt werden, damit es auch noch unterwegs auf dem Meer bei Seegang, bei strahlendem Sonnenschein, Lichtreflektionen und Wassertropfen auf der wasserdichten Gerätehülle (auf welche man niemals verzichten sollte!) abgelesen werden kann. Die beiden Garmin-Geräte sind die einzigen, die diesbezüglich am Besten abgeschnitten haben.

Ebenfalls ist es sehr bequem, wenn ein Gerät möglichst viele Routen speichern kann, damit man nicht jede Tour von neuem einspeichern muss. Die meisten Geräte ermöglichen hier nur 20 statt 50 Routen.

Quelle: YACHT, Nr. 10/05, S.71-77 – www.yacht.de

03.05.2005 **Flusseeschwalbe** (Natur)

*„Der April ist der Ankunftsmonat vieler Tiere im Wattenmeer, unter und über Wasser. Zu ihnen gehört auch ein eleganter Vogel, der früher an jedem See und Fluss zu Hause war, heute aber fast nur noch an der Küste vorkommt: die **Flusseeschwalbe (Sterne hirundo)**.*

*Sie ist bei der Vogelbeobachtung im Wattenmeer ein notorischer Problemfall, da sie aus der Entfernung nur schwer von der ähnlichen **Küstenseeschwalbe** unterscheidbar ist. Beide sind:*

- weiß mit hellgrauer Oberseite und schwarzer Kopfkappe,
- und haben rote Füße und Schnäbel.

Allerdings hat die Flusseeschwalbe eine

- schwarze Schnabelspitze,

- etwas weniger kurze Beine
- und etwas weniger lange Schwanzspitzen, die im Sitzen die Flügel nicht überragen.

Hat man fliegende Exemplare der rotfüßigen Seeschwalben nahe genug vor sich, kann die Schwingefärbung helfen:

- Bei der Flusseeeschwalbe sind im Sommer die äußersten fünf Federn deutlich dunkler grau als die inneren.
- Bei der Küstenseeschwalbe dagegen wirkt der gesamte Flügel von unten durchscheinend weiß mit feiner dunkler Hinterkante.

Viel Glück beim Erkennen ...

Zum Winter hin bekommen beide Arten eine weiße Stirn und einen dunkleren Schnabel.

Hätten Sie gedacht, dass ...

... Seeschwalben mit den echten Schwalben nur den gegabelten Schwanz gemeinsam haben, sonst aber zu den Möwenvögeln gehören?

... die Fluss- & Küstenseeschwalbe wegen ihrer Ähnlichkeit oft scherzhaft „FluKü’s“ genannt werden, was die Briten ähnlich tun: dort wurde aus „Common“ und „Arctic“ die „Commic tern“.

... die Art in Holland „Visdief“, also Fischdieb heißt, was gut damit übereinstimmt, da sie nahezu ausschließlich Kleinfische frisst?

... Flusseeeschwalben in gemischten Brutkolonien oft den Küstenseeschwalben die Beute klauen?

... die Brutplätze verlassen und welche dann oft durch Möwen übernommen werden, wenn sie durch den Vogelkot so gedüngt sind, dass Gras aufwächst?

... diese Art die wohl am besten erforschte Seeschwalbe der Welt ist, da eine Brutkolonie bei Wilhelmshaven seit Jahren vollelektronisch verkabelt ist und (fast) jede Lebensfunktion der Vögel in Datenberge verwandelt wird.

... man um 1910 die Vögel als lebende Schießziele bei Jagdausflügen in's Watt und als Lieferanten von Schmuckfedern für Damenhüte missbrauchte?

Wo ist die Flusseeeschwalbe zu finden?

Die Art ist zur Brutzeit fast auf der gesamten Nordhalbkugel in gemäßigten Breiten anzutreffen – von Korea und Tibet über Wilhelmshaven bis New York. Im Wattenmeer ist sie von Mitte April bis Ende September anwesend. Ihre Überwinterungsgebiete liegen im sonnigen Süden in Äquatornähe, wobei sie nicht ganz so weit südlich zieht wie die Küstenseeschwalbe.

Im Wattenmeere brüten etwa 12.000 Paare, überwiegend im südlichen Watt am Festland. Die Brutplätze liegen auf vegetationswarmen Uferflächen. Die Nistkühle ist eher schmucklos und enthält 2 – 4 Eier. Sie sind empfindlich gegen Störungen durch Menschen und gegen Kükenraub durch Großmöwen, sodass der Bruterfolg stark schwankt. Während der Brut versorgen die Eltern sich gegenseitig mit Futter, und auch die Jungen, die nach knapp 4 Wochen flügge sind, werden noch wochenlang mit Fischchen versorgt.“

Text: Dipl.Biol. Rainer Borcharding, Husum

Quelle: WATTREPORT, Nr. 04/2005 – www.schutzstation-wattenmeer.de

Zum Vergleich:

Borcherding, R.: Küstenseeschwalbe, in: Watterport, Nr. 4/03

è www.kuestenkanuwandern.de/akutell.html > Info v. 01.06.03 (Natur)

02.05.2005 **Radarreflektor: 10 Gegenargumente** (Ausrüstung)

So ein Radarreflektor macht schon etwas her, nur sollten wir wissen, welchen Nutzen er für das Küstenkanuwandern bringt.

1. Risikoverhalten & Sicherheitsregeln

Ein Radarreflektor verführt den einen oder anderen von uns eventuell zu Nebel- bzw. Nachtfahrten, weil sie sich vor machen, sicherer zu sein. Aber wird dürfen nicht verdrängen, dass Nebel- bzw. Nachtfahrten wegen unzureichender Ausrüstung, u.a. wegen fehlender attestierter Beleuchtung, im Fahrwasser gänzlich verboten sind. In den vom BSH herausgegebenen „Zehn Sicherheitsregel für Wassersportler“ wird unter 8. die folgende Regel zu allgemeinen Beachtung empfohlen:

„Nebel: Verlassen Sie keinen sicheren Liegeplatz bei Nebel. Werden Sie von Nebel oder schlechter Sicht überrascht, möglichst umgehend Fahrwasser und Schifffahrtswege verlassen, zum eigenen Schutz einen sicheren Ort aufsuchen und Fahrt unterbrechen. In jedem Fall sind bei verminderter Sicht die vorgeschriebenen Schallsignale zu geben. ...“

2. Sichtbarkeit: Theorie & Praxis

Wir wissen trotz Radarreflektor nicht, ob wir echt gesehen werden. Ein gutes einstellbares Radar erlaubt den Berufsfahrzeugen, wenn es der Schiffsführer will, sehr wohl zu interpretieren, ob eine Ente oder ein Schwan vor dem Dampfer im Fahrwasser vor dem Bug dümpelt. Nur wer nun glaubt, gesehen zu werden, täuscht sich gewaltig. Der Schiffsführer wird das Gerät für den normalen Betrieb eingestellt und auch die Seegangsunterdrückung definiert haben. Denn sonst sieht er jede Wellenkante und der ganze Schirm ist voller irre machender gelber Reflexe. Also sieht er keinen Paddler mit Radarreflektor. Er könnte bei richtiger Einstellung und Grund dazu natürlich auch Paddler ohne Reflektor sehen - sofern er denn das wollte. Aber er wird es nicht wollen, weil er nicht damit rechnet, dass jemand bei derart unsichtigem Wetter mit einem Seekajak unterwegs ist.

Hinzu kommt noch Folgendes: Sollte er sich ein Schiffsführer behindert fühlen und aus Sicherheitsgründen den Fahrplan wegen unklarer Radarechos nicht mehr einhalten, so könnte er die Wasserschutzpolizei alarmieren, die u.U. die undefinierten Objekte aufspürt, was mit Hilfe der Reflektoren nun eine erleichterte Angelegenheit ist. Das könnte uns wegen Gefährdung der Seeschifffahrt teuer zu stehen kommen. Letztlich würde es auch den Ruf unseres Natursports schädigen.

3. Bauliche Maßnahmen

Ohne Minimast ist der Radarreflektor auf dem Radar kaum auszumachen. Wir sollten da nicht von Demonstrationen ausgehen, die von Experten gekonnt dargeboten werden. Das gilt übrigens auch für das Zusatzangebot eines Seekajakherstellers, die Schottwände seiner Seekajaks mit einer Alu-Folie zu beschichten, um besser vom Radar erkannt zu werden.

4. Wenn schon, denn schon

Wir armen, kleinen Miniseefahrer sollten auf Seeschiffahrtsstraßen wenigstens über einen Radartransponder verfügen. Der meldet uns, ob wir von einem Radargerät erfasst wurden. So etwas aber ist teure und schwere Technik und widerspricht unserem Sport total.

5. Menschliche Schwächen

Abgesehen davon ist das Radar eine Hilfe und nicht ein Gerät, dem ein Schiffsführer auf der Brücke alleinige Aufmerksamkeit schenken darf. Es ist daher realistisch, dass u.U. zeitweise überhaupt niemand auf der Brücke ist.

Außerdem gibt uns ausgerechnet der Radarreflektor bekannt und münzt uns um zum interessanten Ziel für Neugierige, die diesem so schnellen „Treibholzhaufen“ mit äußerster Neugierde nun nachjagen. Da erreichen wir glatt das Gegenteil vom ursprünglichen Ziel: wir werden angelaufen, statt gemieden. Wer taucht, kennt den gleichen Effekt von der Flagge Alpha. Die signalisiert Taucher und heißt: Fernbleiben, langsame Fahrt, Taucher unter Wasser. Und genau diese Boie dient den neugierigen Motorbootfahrern nun als Zielmarke. Mehr Gefährdung geht nicht.

6. Windwiderstand

Nicht so prickelnd ist es, wenn es windet. Zwar ist zumindest bei Nebel kein Starkwind zu erwarten, aber ein Seekajak wird durch solch einen Radarreflektor nicht nur kippliger (hier: höherer Schwerpunkt bzw. größere Windangriffsfläche), sondern fängt auch an zu gieren (hier: luv- bzw. leegierig). Außerdem behindert einen ein solcher Reflektor nach einer Kenternung, sei es, dass die Rolle bzw. die Rettungstechniken nicht mehr klappen wollen.

7. Ballast

Je bewusster einem Küstenkanuwanderer die Gefahren sind, desto mehr Sicherheitsausrüstung schleppt er mit (z.B. Rettungsweste, Lenzpumpe, Reservehandlenzpumpe, Reservepaddel, Paddlefloat, Rettungshalteleinen, Paddelsicherungsleine, Schleppleine, Life-Line, Treibanker, Neo-Kappe, Schutzhelm, diverse Seenotrettungssignalmittel, GPS, Handy, UKW-Funkgerät, Seenotbake, Rettungsdecke, Seawings, Reserveverpflegung & -trinkwasser, Reservebekleidung, Thermosflasche). Da ist wahrhaftig kein Platz mehr in unseren Seekajaks für einen Radarreflektor. Abgesehen davon sollten wir solides Können und vernünftige Tourenplanung höher gewichten. Ein Restrisiko wird trotzdem immer verbleiben und ist nicht durch Ausrüstungskäufe auszuschalten.

8. GPS & Seekarte

Ein GPS-Gerät bietet sich als moderne Navigationshilfe geradezu an. Aber wir müssen es auch sicher bedienen können und müssen die besonders wichtigen Wegepunkte bezüglich unserer Navigationsplanung bereits eingegeben haben. Ohne eine aktualisierte Seekarte ist jedoch ein GPS nicht viel Wert; denn bislang können wir nur auf der Seekarte unseren Kurs exakt verfolgen. Wer sich aber einzig auf das GPS-Gerät verlässt und sich hiervon abhängig macht, paddelt nur in eingebildeter Sicherheit. Er ist ein armer Sklave, den dann jede Störung schachmatt setzen kann.

9. Seemannschaft

Wir tun also gut daran, davon auszugehen, dass wir in unseren Seekajaks nicht gesehen werden, egal ob mit oder ohne Radarreflektor. Wir sollten versuchen, traditionell und sicher zu navigieren. Die breite Palette von Können, gründlicher Vorbereitung, sinnvoller Ausrüstung und Revierkenntnis bietet in Situationen mit plötzlich stark verminderter Sicht weit mehr Sicherheit als ein Radarreflektor.

Der Seewetterbericht prognostiziert Nebelgefahren. A und O ist das Verlassen der Seeschiff-fahrtsstraßen bei verminderter Sicht. Wichtig ist dann gutes Gehör, Kenntnis der zu erwar-tenden Schiffe (hier: Fahrpläne von Fähren und Ausflugsdampfern; aber Achtung, die bieten nur grobe Anhaltspunkte!) und fundierte Ortskenntnis. Der Könnner erspürt sofort das Verlas-sen der Priele am gestiegenen Paddeldruck und liest auch die Wellenrippeln bei Nebel, die Tiefenänderungen und Strömungsveränderungen anzeigen. Je weiter wir uns vom Fahrwas-ser entfernen und je flachere Gewässerbereiche wir aufsuchen (hier: Fahrt entlang der Watt-kante), desto geringer ist die Kollisionsgefahr.

Gleichzeitig wird dabei aber auch das Navigieren schwieriger, es fehlen die Validierungs-Fixpunkte für die Navigationskontrolle. Sauberes ununterbrochenes Mitplotten ist wichtig. Stromversatz und Tidenfließgeschwindigkeit variieren aber, womöglich der Wind noch dazu. Ohne größere Erfahrung riskieren wir hier jetzt Kopf und Kragen. Treibende Nebelbänke, sich ständig ändernde Sicht, zeitweise völliges Fehlen von Anhaltspunkten, wo Wasserflä-che, wo Himmel und wo nur Nebel ist, werden den Fahrtenleiter in Stress versetzen. Wer dann in der Paddelgruppe noch zu jammern beginnt, unsicher wird und die Geschwindigkeit zusätzlich verändert, riskiert den baldigen Kontrollverlust; denn so viele für die Navigation bedeutsame und untereinander vermaschte Parameter sind dann kaum mitzuplotten und die zu fällenden Entscheidungen werden sehr schwierig.

Eher als es für möglich gehalten wird, hat wir uns verfranzt und könnten glatt in panisches Irresein verfallen. Da würden Magnesiumleuchtstäbe in Rot, oranger Rauch und Seenotrake-ten auch nur lokale Wirkung haben – also eher sinnlos verpuffen. Besser sind dann im Kopf sofort klar konstruierte Auffanglinien, zum Beispiel Sandbänke. Oder wir setzen uns Zeitli-mits, nach deren Verstreichen wir übergehen zum Paddeln von Suchpattern zum Auffinden eines sicheren Kontrollpunktes.

10. Vernunft

Wer die Grenzen des Machbaren kennt und die gesetzlichen Regelungen beachtet, wird es nicht als Schande, sondern als Ausdruck guter Seemannschaft empfinden, bei drohenden Gefahren mit unkalkulierbarem Risiko durch verminderte Sicht oder Nebel als Passagier auf die Fährschiffahrt zurückzugreifen oder auf trockenem Boden zu bleiben; denn „Wo wir einen Radarreflektor wirklich brauchen, haben wir eigentlich mit dem Seekajak nichts zu suchen.“ (J.G.)

Text: Eckehard Schirmer

01.05.2005 **Probleme mit Handfackel?** (Ausrüstung)

Ich wurde vor einiger Zeit von Küstenkanuwanderern darauf aufmerksam gemacht, dass sie unterwegs auf dem Wasser Probleme hatte, zu Demo-Zwecken eine Handfackel mit „Schlagzünder“ zu zünden. Um das Ergebnis vorweg zu nehmen, bei Versuchen mit 2 Fa-ckeln, die erst 1 Monat alt waren, hatte ich keine Zündprobleme feststellen können.

Handfackeln sind ein wichtiges Seenotsignalmittel, um tagsüber, insbesondere aber bei Dunkelheit auf sich aufmerksam machen zu können. Insbesondere zwei Firmen bieten ent-sprechende Fackeln an:

- **Comet** (mit Reißzünder):
Daten lt. BOOT, Nr. 12/03 bzw. SEGELN, Nr. 3/04:
Brenndauer: 1:16 Min.
Max. Reichweite: 12 sm
Leuchtstärke: 15.000 Candella (cd)
Gewicht: 160 g

Abmessung: 17,5x3 cm
 Bemerkung: Brandgefahr
 Preis: ca. 7,- Euro

Handhabung:

- (1) Zum Auslösen der Fackel zieht man das Griffstück heraus und schraubt am Ende des Griffstücks eine Kappe ab.
- (2) Dadurch wird eine Zündschnur frei gelegt.
- (3) Durch Ziehen an der Reißleine wird das Signal ausgelöst.

- **Pains Wessex Handfackel MK 7 (mit Einschlagzünder):**

Daten lt. BOOT, Nr. 12/03 bzw. SEGELN, Nr. 3/04:

Brenndauer: 1:10 Min.

Max. Reichweite: 12 sm

Leuchtstärke: 15.000 Candella (cd)

Gewicht: 265 g

Abmessung: 23,5x3,5 cm

Bemerkung: Brandgefahr

Preis: ca. 14,- Euro

Handhabung:

- (1) Zum Auslösen der Fackel Signal durch Ziehen an einem „Rändelknopf“ (richtiger: Rändelkopf) entsichern.
- (2) Rändelknopf drehen bis beide Pfeile in einer Linie sind.
- (3) Signal gut festhalten. Mit kräftigem Schlag (z.B. Hand oder harter Gegenstand) gegen den Rändelknopf entzünden.

Das eigentliche Problem beider Signalmittel besteht darin, dass sie nicht „Ein-Hand-tauglich“ sind, d.h. nicht mit einer Hand ausgelöst werden können. Es wird stets die zweite Hand benötigt, die man als Küstenkanuwanderer eigentlich dringend braucht, sei es, dass man:

- als Kenterbruder bei Seegang hilflos neben seinem Seekajak im Wasser treibt und sich mit einer Hand an seinem Boot solange festhält, bis er wirklich von den herbeigeeilten Rettern gesichtet wird;
- als Begleiter eines Kenterbruders neben diesem mit seinem Seekajak im Seegang paddelt, um ihn nicht allein zurückzulassen, und beide Hände für das eigene Paddel benötigt, um nicht selber im Seegang zu kentern;
- als Helfer eines Kenterbruders bzw. sonst wie geschwächten Kanuten mit diesem zusammen im „Päckchen“ liegt und auf die Ankunft der Retter wartet, dabei aber nicht riskieren möchte, das Boot seines Mitpaddlers loszulassen.

Die Handhabung der Comet-Fackel ist etwas „fummelig“ & „unheimlich“. Das betrifft insbesondere das Abdrehen der Kappe und das anschließende Ziehen der Zündschnur in Kopfnähe.

Das Ziehen und Drehen am Rändelknopf der Pains Wessex-Fackel ist nicht minder fummelig und die Auslösung des Einschlagzünders per „Handschlag“ nicht minder unheimlich. Die Ein-Hand-Auslösung per Schlag auf einen harten Untergrund/Gegenstand scheint daher eine akzeptablere Alternative zu sein. Ich probierte daher diese Alternative aus, hockte mich neben mein im flachen Wasser schwimmenden Seekajak und schlug nach Entsicherung der Pains Wessex-Fackel diese gezielt & kräftig seitlich aufs Deck meines Seekajaks. Das Ergebnis: Es gab keine Probleme, die Fackel zu zünden. Die mir vorgetragenen Bedenken, dass das Oberdeckdeck zu stark nach gibt bzw. dass das im Wasser schwimmende Seekajak den Schlag abfedert, haben sich bei meinem Versuch nicht bewahrheitet. Das trifft zumindest für die Fackel zu, die 1 Monat zuvor (04/2005) hergestellt wurde. Bei einer älteren Fackel (04/1999; Verfallsdatum 4/2002) hatte ich jedoch Probleme mit der Auslösung. Erst nach einem Schlag auf einen Holzpfahl konnte ich die Fackel sofort zünden. Außerdem ver-

suchte ich eine weitere Fackel (Herstelldatum: 04/2005) per Schlag gegen die Handfläche der zweiten Hand auszulösen. Auch konnte ich gleich im 1. Versuch die Fackel zünden.

Insofern kann ich die mir zugetragenen Bedenken gegen die Pains Wessex-Fackeln nicht bestätigen. Dass eine seit 3 Jahren abgelaufene Fackel nicht mehr richtig funktioniert, ist nicht dem Hersteller anzulasten. Vielmehr sollte diese beobachtete Funktionseinschränkung jedem Küstenkanuwanderer bewusst machen, dass es u.U. leichtsinnig ist, aus Sparsamkeitsgründen mit Seenotsignalmitteln unterwegs zu sein, die schon einige Zeit abgelaufen sind.

Übrigens, sollte man dennoch Probleme haben, eine Handfackel mit Einschlagzünder zu zünden, sei es, dass:

- man durch Unterkühlung geschwächt ist und folglich nicht in der Lage ist, kräftig genug den Rändelknopf aufs Deck zu schlagen;
- das Deck zu elastisch ist und folglich beim Aufschlagen des Rändelknopfs den Schlag zu sehr abfedert,
- das man im Seegang nicht in der Lage ist, die Handfackel im 90°-Winkel aufs Deck zu schlagen,

sehe ich lediglich eine Chance zur Auslösung des Zünders, wenn es einem im Wasser schwimmend gelingt, die Fackel exakt gegen die seitliche Flanke des Seekajaks (hier: Außennaht) zu schlagen; denn dieser Teil des Seekajaks ist m.E. die einzige Stelle, die praktisch nicht nachgeben kann.

Welche Fackel der beiden Hersteller nun empfehlenswert ist, kann nicht eindeutig gesagt werden. In Anbetracht dessen, dass eine solche Fackel nur dann effizient eingesetzt werden kann, wenn sie griffbereit verstaut wird, würde ich eher die Comet-Fackel vorziehen, da sie wegen der geringeren Abmessung leichter zu verstauen ist als die Pains Wessex-Fackel.

Zum Schluss möchte ich eine Info korrigieren, die ich vor einigen Jahren über die Pains Wessex-Fackel verbreitet hatte. Ich erlebte nämlich, dass mir gleich mehrere Fackeln von Pains Wessex, die ich unterwegs auf Touren griffbereit hinter mir auf dem Achterdeck meines Seekajaks gelagert hatte, am Rändelknopf abbrachen. Es handelte sich dabei um Fackeln, deren Verfallsdatum seit einigen Monaten abgelaufen war. Ich prüfte daher anschließend an Land an Hand weitere Fackeln, über die ich verfügte, nach, wie leicht sich diese Fackeln mit der Hand zerbrechen ließen und konnte erleben, dass es ohne viel Kraftaufwand möglich war, die Fackeln mit zwei Händen in zwei Teile zu zerlegen. Ich habe mir daraufhin zwei neue Fackeln (Herstelldatum: 04/2005) besorgt und musste feststellen, dass es mir nicht mehr möglich war, die fabrikneuen Fackel zu zerbrechen. Ich gehe daher davon aus, dass die Fackeln von Pains Wessex zumindest während der zugelassenen Haltbarkeitsdauer von 3 Jahren stabil genug sind und nicht bei seitlichem Druck zerbrechen.

Ansonsten gilt für die Fackeln grundsätzlich Folgendes: „Im Umgang mit der Handfackel ist Vorsicht & Umsicht geboten. Die besondere Gefahr liegt in ihrer Nähe zu Personen. Die über 1.500° C heiße Flamme ist nur eine Armlänge vom Gesicht entfernt. Der werkseitig montierte Griff schafft zwar eine Distanz zum Feuer, aber dennoch fliegen viele Funken auf die haltende Hand. Um Brandverletzungen zu vermeiden, mit der Fackel nach Lee stellen, Handschuhe anziehen und nach dem Zünden das Gesicht abwenden.“ (BOOT, Nr. 12/03)

Übrigens, **Handrauchfackeln**, die tagsüber eingesetzt werden, um im Seenotfall auf sich aufmerksam zu machen, werden ebenfalls vom den beiden Firmen angeboten:

- **Comet Handrauchfackel** (mit Reißzünder)
Daten lt. BOOT, Nr. 12/03 bzw. SEGELN, Nr. 3/04:

Brenndauer: 1:19 Min.
 Signalart: Rauch (orange)
 Max. Reichweite: Umfeld
 Gewicht: 173 g
 Abmessung: 24x3,6 cm
 Bemerkung: Vorsicht heiß: Nach dem Abbrennen sofort ins Wasser
 Preis: ca. 11,- Euro

- **Pains Wessex Handrauchfackel MK 6** (mit Einschlagzünder)
Daten lt. BOOT, Nr. 12/03 bzw. SEGELN, Nr. 3/04:
 Brenndauer: 1:00 Min.
 Signalart: Rauch (orange oder rot)
 Max. Reichweite: 3 sm
 Gewicht: 242 g
 Abmessung: 25x4 cm
 Bemerkung: Bedienung des Zünders ist ungewöhnlich und sollte geübt werden.
 Preis: ca. 14,50 Euro

Ob das recht praktische „**Tag-Nacht-Signal**“ von **Pains Wessex** (mit Reißzünder) besser geeignet ist, muss jeder selber beurteilen. Es handelt sich dabei um ein kompaktes Signalmittel, welches am einen Ende eine Fackel und am anderen Ende ein Rauchsignal enthält:

- Daten lt. SEGELN, Nr. 3/04:
 Brenndauer: Fackel: 20 Sek.; Rauch (orange): 18 Sek.
 Lichtstärke (Fackel): 10.000 cd
 Max. Reichweite: ?
 Gewicht: ca. 200 g
 Abmessung: 13,7x4 cm
 Bemerkung: Überall gut einsetzbar, wo es richtig nass wird.
 Preis: ca. 55,- Euro

Inwiefern zumindest der Fahrtenleiter auch eine **Rauchsignaldose** mitführt, sei dahin gestellt:

- **Comet Rauchtropf** (mit Reißzünder)
Daten lt. BOOT, Nr. 12/03 bzw. SEGELN, Nr. 3/04:
 Brenndauer: 4:20 Min.
 Signalart: Rauch (orange)
 Max. Reichweite: Umfeld
 Gewicht: 563 g
 Abmessung: 15x18 cm
 Bemerkung: Schwimffähig, nach dem Zünden sofort ins Wasser werfen.
 Preis: ca. 20,- Euro
- **Pains Wessex Rauchtropf „Lifesmoke MK 5“** (mit Reißzünder)
Daten lt. BOOT, Nr. 12/03:
 Brenndauer: 4:54 Min.
 Signalart: Rauch (orange)
 Max. Reichweite: Umfeld
 Gewicht: 468 g
 Abmessung: 14,5x8 cm
 Bemerkung: Schwimffähig, nach dem Zünden sofort ins Wasser werfen.
 Preis: ca. 23,- Euro

In Anbetracht dessen, dass Handfackeln und Handrauchfackeln ohne Berechtigungsschein bei einem Fachhändler erworben werden können, kann ich all jenen Küstenkanuwanderin-

nen und –wanderern, die aus welchen Gründen auch immer nicht den „Pyro-Schein“ erwerben wollen, nahe legen, sich zusätzlich zum 6-schüssigen „Nico-Signal“ wenigstens je 1 Exemplar dieser beiden Fackeltypen griffbereit aufs Achterdeck zu legen, damit sie wenigstens im Seenotfall eine Chance haben, auf sich aufmerksam zu machen.

Text: U.Beier

Link: www.kanu.de/nuke/downloads/Seenot-Signalmittel.pdf

29.04.2005 **Einweisungsfahrt Spiekeroog: 67 Hausaufgaben** (Ausbildung)

Aufgabe 1: Verfolgung des Wetterberichts
 Aufgabe 2 (Start): Neuharlingersiel bzw. Harlesiel - Spiekeroog (Zeltplatz/West)
 Aufgabe 3 (Rundtour): Umrundung Spiekeroog mit Start: Spiekeroog (West)
 Aufgabe 4 (Strecke): Spiekeroog (West) – Baltrum (Ort/Seeseite)
 Aufgabe 5 (Retour): Baltrum (Ort/Seeseite) – Neuharlingersiel/Harlesiel
 Aufgabe 6 (Retour): Spiekeroog (West) – Neuharlingersiel bzw. Harlesiel
 Aufgabe 7 (Retour): Spiekeroog (West) – Rund Langeoog – Neuharlingersiel
 Tourenplanungstabelle

Erläuterungen:

FW = Fahrwasser; WFW = Watt-FW; WH = Wattenhoch oder Wasserhöhe
 HW = Hochwasserzeit; NW = Niedrigwasserzeit;
 MHW = Mittleres Hochwasser (bezogen auf Seekartennull/SKN-LAT);
 LAT = Lowest Astronomical Tide (niedrigstes astronomisches Niedrigwasser)
 MSpNW = Mittleres Springniedrigwasser (alte Bezugsgröße für SKN; im Gezeitenkalender wird seit 2005 mit der Bezugsgröße LAT gearbeitet, die Seekarten werden erst in den nächsten Jahren umgestellt, d.h. sie beziehen sich noch auf MSpNW!)
 MTH = Mittlerer Tidenhub
 SA = Sonnenaufgang; SU = Sonnenuntergang

Gezeiten-/Stromdaten:

Hoch-/Niedrigwasserzeiten für Norderney (Riffgatt): (S.87f.)

(inkl. aktuelle Hoch- (HWH) und Niedrigwasserhöhe (NWH) (lt. Gezeitentafeln)
 29.04.05: HW 03.25 (WH: 3,0m) + 15.38 (3,1m); NW 09.37 (0,4m) + 22.08 (0,3m)
 30.04.05: HW = 04.16 (WH: 2,9m) + 16.26 (3,0m); NW = 10.20 (0,6m) + 22.59 (0,4m)
 01.05.05: HW = 05.13 (WH: 2,8m) + 17.25 (3,0m); NW = 11.13 (0,7m)
 02.05.05: HW = 06.23 (WH: 2,7m) + 18.39 (2,9m); NW = 00.03 (0,4m) + 12.24 (0,7m)

Gezeitenunterschiede zu Norderney (Korrekturwerte): (S.93)

Harlesiel:	HW = + 0:35; NW = ? Std.
Neuharlingersiel:	HW = + 0:28; NW = + 0:36 Std.
Wangerooge (West):	HW = + 0:30; NW = + 0:35 Std.
Spiekeroog (alter Hafen):	HW = + 0:27; NW = + 0:28 Std.
Langoog (Hafen):	HW = + 0:25; NW = + 0:24 Std.
Baltrum (Westende):	HW = + 0:03; NW = + 0:23 Std.

Mittleres Hochwasser (SKN-LAT) / Tidenhub: (S. 116f.)

Harlesiel:	3,5 m bzw. ?
Neuharlingersiel:	3,5 m bzw. 2,9 m (1/12 = 24 cm)
Bensersiel:	3,4 m bzw. 2,9 m
Wangerooge (West):	3,5 m bzw. 2,9 m
Spiekeroog (alter Hafen):	3,4 m bzw. 2,8 m
Langoog (Hafen):	3,3 m bzw. 2,7 m
Baltrum (Westende):	3,2 m bzw. 2,5 m

Sonnenaufgang/-untergang (Cuxhaven): (S.119f.)

29.4.-1.05.05: SA = 5.53 – 5.49 Uhr; SU = 20.53 – 20.56 Uhr

Beginn einlaufende bzw. auslaufender Strom:

Gatt Wangerooge/Spiekeroog + Spiekeroog/Langoog + Langoog/Baltrum:
 Beginn einlaufend = minus 6 Std. vor HW Helgoland (Stillwasser = 0:30 Std. vorher)

Beginn auslaufend = genau bei HW Helgoland (Stillwasser = 0:30 Std. vorher)

Hochwasserzeit für Helgoland:

29.04.05: HW = 3:48 bzw. 16:04 Uhr - 30.04.05: HW = 4:39 bzw. 16:53 Uhr

01.05.05: HW = 5:36 bzw. 17:54 Uhr - 02.05.05: HW = 6:45 bzw. 19:09 Uhr

Aufgabe 1: Verfolgung des Wetterberichts

a) Vor der Tour

Aufgabe:

Schneidet ab Montag, 25.04.05, bis Donnerstag, 28.04.05, die Wetterkarte aus der Tageszeitung heraus und klebt diese Wetterkarten auf ein Blatt Papier (bitte mitbringen!) Macht euch Gedanken zur Wetterentwicklung. Surft Donnerstagabend, 28.04.05 im Internet und lasst euch die Wetterdaten ausdrucken:

www.wetteronline.de/segel.html > Aktuelle Seewetterangaben-Online

und zwar bezogen auf die ostfriesische Küste:

>Nordsee >Deutsche Bucht >Ostfriesische Küste > Vorhersage

und abfragen: >Wind (3-Tage-Vorhersage) sowie >Trend (weitere 3 Tage-Vorhersage).

b) Während der Tour

Hinweis: Tragt die ermittelten Daten in die **beigefügt Planungstabelle** ein.

Schaut euch zum Vergleich die Musterlösung vom Vorjahr an.

1. Frage:

Welche Möglichkeiten gibt es, um unterwegs den Seewetterbericht bzw. die Windprognose abzurufen?

Antwort: (z.B.)

- è Radio: NDR Info = 972kHz + 702 kHz: 0.05+8.30+22.05 Uhr
DF/DR = 1.269+177+6.005+6190 kHz: 1.05+6.40+11.05+22.05 Uhr
DW = 6.075+9.545 kHz: 13.55 Uhr
- è Telefon: 0190/1169-22 Dt.Bucht (DeTeMedien – DWD)
01803-254608 (neu ab: ca. 10 Uhr) (Deutschland Radio)
- è SMS 30 SMS-Abrufe/Jahr = 19,- Euro (Infos: www.wetterwelt.de)

Aufgabe 2 (Start – 29.04.05):

Neuharlingersiel bzw. Harlesiel è Spiekeroog (Zeltplatz/West)

a) 2 Routen: Neuharlingersiel – Spiekeroog (West = Zeltplatz) bzw. Harlesiel – Watt – Spiekeroog (West) (29.04.05)

Variante (früh): Wann können wir am 29.04.05 frühestens von Neuharlingersiel bzw. Harlesiel nach Spiekeroog paddeln? (Übrigens, es steht noch nicht fest, welchen Startort wir wählen werden. Das hängt letztlich auch vom Wind ab (max. 3 Bft!).)

Annahmen:

- a) Wir paddeln möglichst bei Stauwasser bzw. mit dem Strom.
- b) Wenn wir gegen den Strom paddeln sollen, wird das ausdrücklich vermerkt.
- c) Wer die Stauwasserphase ausnutzen will, kann auch 0:30 h vor HW starten bzw. bis 0:30 h nach NW paddeln.
- d) Wir paddeln möglichst – wegen der besseren Orientierung bzw. wegen des Stroms immer entlang des Fahrwassers (FW) (Ausnahme: Seeseite der Inseln).

e) Wir sollten von einem Paddeltempo vom 5 km/h (bzw. 3 Knoten – kn) ausgehen. Strömung bzw. Gegen-/Rückenwind ignorieren wir bei der Planung, aber wir sollten nicht vergessen, dass wir in der Realität manchmal schneller, manchmal auch langsamer sind.

2. Frage:

Bestimme hierfür Hochwasser (HW) Neuharlingersiel bzw. HW Harlesiel.
(s. Gezeitenkalender, S.87+93)

Antwort:

è Frühstart Neuharlingersiel = $15.38+0:28 = 16.06 \text{ Uhr}$

è Frühstart Harlesiel = $15.38+0:35-0:30 = 15.43 \text{ Uhr}$ (direkt übers Watt)

$15:38+0:35 = 16.13 \text{ Uhr}$ (außen um herum Brandungsseite)

Hinweis:

Es wird im Folgenden stets mit exakten Zeitangaben und –punkten gerechnet, damit die Möglichkeit besteht, die Berechnungen exakt nachzuvollziehen. In der Realität kommt es natürlich nicht auf minutengenaue Zeitangaben an.

3. Frage:

Wie lang ist die Strecke Neuharlingersiel-Spiekerooog (West) bzw. Harlesiel - Wattquerung (OB-FW=Otzumberbalje Fahrwasser) – Spiekerooog (West)? (s. Seekarte)
Wie lange sind wir dafür theoretisch unterwegs (Annahme: 5 km/h)

Antwort:

è Neuharlingersiel – OB-FW - Spiekerooog (West) = **8 km (Fahrzeit: ca. 1:36 h)**

è Harlesiel – Watt/OB24/OB-FW – Spiekerooog (W) = **12 km (Fahrzeit: ca. 2:24 h)**

4. Frage:

Wann sind wir theoretisch in Spiekerooog (West)?

Antwort:


è Neuharlingersiel – Spiekerooog (W) = $16.06+1:36 = 17.42 \text{ Uhr}$

è Harlesiel – Spiekerooog (W) = $15.43+2:24 = 18.07 \text{ Uhr}$

5. Frage:

Wenn wir von Harlesiel direkt über das Watt Richtung Spiekerooog (West) paddeln, stoßen wir irgendwann auf das Wattfahrwasser (WFW) der „Otzumer Balje“ (Kennzeichen: OB). In welche Richtung läuft dort im Watt zwischen Neuharlingersiel und Harlesiel die „Betonungsrichtung“? Woran erkennen wir das? (s. Seekarte)

Antwort:

è Die WFW im ostfriesischen Watt laufen alle in West-Ost-Richtung. Dies wird durch einen Pfeil  zu Ausdruck gebracht, der die Richtung anzeigt. Zusätzlich ist links/oben am Pfeil ein roter (= Backbord) und rechts/unten ein grüner (= Steuerbord) Punkt angebracht.

è Übrigens, bei der „Otzumer Balje“ (OB) sind nur auf der **Backbordseite** Tonnen bzw. Pricken gesetzt. D.h. Schiffe mit Tiefgang werden sich wohl immer etwas südlich dieser lateralen Seezeichen halten.

Variante (spät):

6. Frage:

Wann müssen wir am 29.04.05 spätestens in Neuharlingersiel bzw. Harlesiel wegfahren, um noch auf Spiekerooog anzukommen? Bestimme hierfür NW Spiekerooog.

Antwort:

NW Spiekeroog = $22.08 + 0:28 \text{ h} = \mathbf{22.36 \text{ Uhr}}$ (aber: **SU = 20:53 Uhr** (S.119))

è Spätstart Neuharlingersiel = $22.36 - 1:36 = \mathbf{21.00 \text{ Uhr}}$

Aber: Da bei Sonnenuntergang (SU) (lt. Gezeitenkalender S.119) auf Spiekeroog angelandet werden muss, ist früher zu starten, und zwar um: $20.53 - 1:36 = \mathbf{19.17 \text{ Uhr}}$

è Spätstart Harlesiel = Frühstart Harlesiel = 15.43 Uhr

7. Frage:

Warum gibt es beim Start von Harlesiel keine späteste Alternative?

Antwort:

è Wer später startet, muss bis zum Wattenhoch (WH) zwischen Neuharlingersiel und Harlesiel gegen die – zugegebenermaßen nur schwach - ablaufende Tide anpaddeln. Außerdem wird das Wasser immer flacher und das Watt zwischen Festland und Spiekeroog fällt irgendwann trocken. Wann das passiert, kann mit der „12er-Regel“ errechnet werden

Beispiel Anwendung der „12er-Regel“:

è www.kanu.de/nuke/downloads/12er-Regel.pdf

(a) Wenn wir direkt bei der Hafenausfahrt (westliche Seite) starten müssen wir lt. Seekarte über eine Wattfläche, die anfangs ca. 2,2 m Watthöhe (= „Trockenfallende Höhe über SKN-MSpNW hat) (siehe Seekarten-Angabe: 2).

(b) Nach Gezeitenkalender beträgt dort das Mittlere Hochwasser (MHW/SKN-LAT) = 3,5m bzw. MHW/SKN-MSpNW = 3,0m und der Mittlere Tidenhub = ca. 2,9m (geschätzt, da hier eine Angabe fehlt; wir greifen daher auf die Werte vom nahe gelegenen Neuharlingersiel zurück.

(c) $1/12$ von 2,9m Tidenhub = 0,24 m

(d) Wir kennen nun die Daten und beginnen zu rechnen:

Bei HW-Harlesiel, d.h. um $15.38+0:35= \mathbf{16.13 \text{ Uhr}}$

= 3,0m Wasserhöhe (über SKN-MSpNW) è 0,80m Wasserstand über Watthöhe

1 Std. später um **17.13 Uhr** ist das Wasser um $1/12$ des MTH gesunken:

= 2,78 m Wasserhöhe (3,0 minus 0,24 è 0,58 m Wasser unterm Kajak.

2 Std. später um **18.13 Uhr** ist das Wasser um weitere $2/12$ MTH gesunken:

= 2,30 m Wasserhöhe (2,78 minus 0,48) è 0,10 m Wasser unterm Kajak.

3. Std. später um **19.13 Uhr** ist das Wasser um weitere $3/12$ MTH gesunken:

= 1,58 m Wasserhöhe (2,30 minus 0,72) è das 2-Watt ist bereits trocken gefallen;

und ein 1₅-Watt würde noch 0,08 m Wasserstand haben.

Da wir stets darauf achten sollten, mindestens 0,50 m Wasser unterm Kajak zu haben, sollten wir allerspätestens um **17.13 Uhr** übers Watt in Richtung Spiekeroog paddeln und dabei – um möglichst schnell in tieferes Wasser zu kommen – die Tonne „**OB26**“ ansteuern (Kurs = $303^\circ \sim 300^\circ$)

(e) Es gibt jedoch noch eine letzte Möglichkeit, wenn wir erst später aufs Wasser kommen können, aber unbedingt von Harlesiel aus starten möchten: Wir paddeln knapp 2 km die Hafenausfahrt hinaus, und zwar so weit, dass das Einzelgefahrenezeichen (2 Kugeln übereinander; Farbe: Balck-Red-Black) genau östlich steht, dann geht es Richtung West zur Tonne „**OB24**“ (Kurs = $272^\circ \sim 270^\circ$). Unterwegs hat das Watt eine max. Höhe von 1,5 m. Wir müssen spätestens 2:20 h nach HW diesen Bereich gequert haben (Wasserhöhe = ca. 2,06 m (2,30 minus $1/3$ von $3/12$ MTH) è Wasser unterm Kajak = ca. 0,56 m). Passieren wir später, wird das Wasser immer flacher. Stimmen dann die Kartenangaben nicht mehr, haben wir schon längere Zeit einen südöstlichen Wind bzw. haben wir Nipptide (1.-4.5.05), dann könnte es jedoch Probleme mit dem Wasserstand geben.

(f) Wenn wir nun 2:20 h nach HW Harlesiel = 18.33 Uhr diese Wattfläche gequert haben müssen und die Strecke bis dorthin ca. 5 km beträgt, müssten wir um **17.33 Uhr** in die Kajaks. Gibt es bei der Wattquerung Richtung Tonne „**OB24**“ Probleme (z.B. zu stark ablaufendes Wassere Richtung NO), können wir diese nur umschiffen, wenn es uns gelingt, den Ausläufer jenes Priels anzusteuern, der von dieser Tonne aus Richtung Ost läuft.

b) Route: Neuharlingersiel bzw. Harlesiel – Umrundung von Spiekeroog entgegen dem Uhrzeigersinn – Spiekeroog (West) (29.04.05)

Fragestellung: Können wir am 29.04.05 von Neuharlingersiel bzw. Harlesiel aus startend Spiekeroog (entgegen dem Uhrzeigersinn) umrunden, um dann abends in Spiekeroog (West) anzulanden? Wann ist Sonnenuntergang (SU)?

Erste Antwort:

è Wenn wir nachmittags starten, müssen wir spätestens kurz vor NW Spiekeroog = 22.36 Uhr westlich der „Robbenplate“ sein.

Es sind dann noch 4 km bis Spiekeroog (West), wofür wir noch ca. 0:45 h benötigen = **23.21 Uhr**.

D.h. die Umrundung dürfte normalerweise nicht mehr möglich sein, da wir in die Dunkelheit geraten (SU am 29.04.05 = **20.53 Uhr**).

Obwohl die Tour an diesem konkreten Wochenende normalerweise nicht möglich ist, wird trotzdem weiter gerechnet, um an diesem konkreten Beispiel zu verstehen, wie zu rechnen ist!

8. Frage:

Wie lang ist diese Strecke, wenn wir von Neuharlingersiel bzw. Harlesiel aus starten?

Antwort:

è Neuharlingersiel – OB-FW/Watt-/Seeseite/Robbenplate – Spiekeroog (W) = **29 km**

è Harlesiel – H-FW/Seeseite/IRobbenplate – Spiekeroog (W) = **24 km**

9. Frage:

Wie lange strömt es auf der Seeseite Spiekeroogs Richtung West (ablaufendes Wasser)? (s. Stromatlas in Verbindung mit dem Gezeitenkalender)

è www.kanu.de/nuke/downloads/Stromatlas-Anwendung.pdf

Antwort:

è Es strömt am 29.04.05 bis +5:30 HW Helgoland Richtung West
= 16:04+5:00 = **21.34 Uhr**

10. Frage:

Wann ist am 29.04.05 NW Spiekeroog (West)?

Antwort:

è NW Spiekeroog = 22.08+0.28=22.36 Uhr

è NW Spiekeroog (West) = geschätzt **ca. 22.25 Uhr**

11. Frage:

Wann müssen wir dann von Neuharlingersiel aus starten?

Bestimme hierfür, wann HW am Wattenhoch (WH) „Muschelbalje“ (liegt im Watt zwischen Neuharlingersiel und Harlesiel) ist?

Wann müssen wir von Harlesiel aus starten?

Antwort:

è Start Neuharlingersiel:

Bis zum WH sind es 9 km. Dafür benötigen wir 1:48 h.

HW WH Muschelbalje: ca. HW Harlesiel = 15.38+0.35 = 16.13 Uhr

D.h. Start Neuharlingersiel = 16.13-1:48 = **14.25 Uhr**

è Start Harlesiel: HW Harlesiel = 15.38+0:35 = **16.13 Uhr**

12. Frage:

Wir wollen von Spiekeroog aus kommend über die „Muschelbalje“ und „Alte Harle-Wattfahrwasser“ (AH) zum Gatt zwischen Spiekeroog und Wangerooge paddeln. Unterwegs treffen wir auf Pricken. Sind das Steuerbord- oder Backbordpricken?

Wenn uns ein Segler entgegenkommt, auf welcher Seite dieser Pricken sollten wir paddeln, um dem Segler möglichst wenig zu behindern?

Antwort:

è **Backbordpricken** (Merke: oben breit wie Backbord)

è Ein Segler wird südlich der Backbordpricken fahren. Um ihn nicht zu behindern, sollten wir folglich nördlich der Backbordpricken paddeln, wenn uns ein Segler überholt bzw. entgegen kommt.

13. Frage:

Wenn wir durchs Gatt zwischen Spiekeroog und Wangerooge fahren, wie stark kann die Strömung maximal sein? (s. Stromatlas!)

Antwort: (Merke: 50 cm/s = 1 sm/h (kn=Knoten); 1 sm = 1,852 km)

è max. 70-90 cm/s einlaufender Strom (= 1,4-1,8 kn bzw. **2,5-3,2 km/h**)
(und zwar gültig von 3h bis 2h vor HW Helgoland)

è max. 50-70 cm/s auslaufender Strom (=1,0 -1,4 kn bzw. **1,8-2,5 km/h**)
(und zwar gültig von 1h bis 2h nach HW Helgoland)

14. Frage:

Wann kann mit schwächeren Kanuten dort nicht mehr durchgefahren werden (Windstärke? Windrichtung und Strömungsrichtung? Dünung?)

Was machen wir, wenn die Gewässerbedingungen zu schwierig werden?

Antwort:

è **ab 3-4 Bft. Wind aus NW – NO** gegen auslaufenden Strom (wg. steiler/brechender See)

è **Vorsicht bei Dünung!** (wg. Grundseen, Brandung)

Übrigens, wenn es zu schwierig wird, landen wir am besten an und ziehen mit den Bootswagen, die hoffentlich über große bzw. breite Räder verfügen, am Strand entlang Richtung Ziel. Nicht zu empfehlen ist es, sich stattdessen vom sicheren Strand zu entfernen und hinaus aufs Meer zu paddeln, in der Hoffnung, dass dort der Seegang nicht so kritisch ist. Draußen bricht wohl nicht immer jede Welle, aber die Wellen sind höher und wenn sie brechen, dann brechen sie mit mehr Kraft. Wenn wir dann dort draußen kentern, sind wir u.U. auf uns allein gestellt und die Chance, dass die Brecher uns an den Strand treiben, besteht dort draußen auch nicht mehr.

15. Frage:

Wann können wir auf der Seeseite von Spiekeroog mit Schwierigkeiten rechnen?

Antwort:

è **ab 3-4 Bft. Wind aus W-NO**

è **bei Dünung**

16. Frage:

Wie lang ist die Strecke bis zum Wattenhoch („Muschelbalje“) (wichtig, wenn wir von Neuharlingersiel aus starten) und wie weit ist es dann noch bis zum Zeltplatz?

Wie viel Zeit benötigen wir?

Wann kämen wir theoretisch am Zeltplatz in Spiekeroog (West) an?

Antwort:

è Neuharlingersiel – WH Muschelbalje = **9 km (Zeit = 1:48 h)**

è WH Muschelbalje – Robbenplate (West) = **16 km (Zeit: 3:12 h)**

è Robbenplate (West) – Spiekeroog (West) = **4 km (Zeit: 0:48 h)**

Summe = **29 km (5:48 h)**

Start in Neuharlingersiel = 14.25 Uhr (=16.13-1:48) (s. Frage 11)

Ankunft in: Spiekeroog (W) = **20.13 Uhr** (=14.25+5:48)

17. Frage:

Im Gatt zwischen Spiekeroog und Wangerooge liegt die „Buhne H“. Was ist das für eine Tonne (laterales Zeichen = Fahrwasserbegrenzung oder kardinales Zeichen = Gefahrenstelle)?

Welche Farbe hat die Tonne?

Welche Gefahr zeigt sie an?

Dürfen wir auch östlich um diese Tonne paddeln?

Antwort:

è *kardinales Zeichen (Hindernis-Zeichen)*

è *BY = Black – Yellow*

è *Sie ist das Ende einer Buhne, die von Wangerooge nach Westen verläuft.*

è *Die Tonne ist eigentlich westlich zu umfahren. Solange sich dort noch keine Strömungswellen gebildet haben, können Kanuten auch östlich entlang, d.h. über die Buhne, fahren*

Exkurs „Befeuerung“: Was bedeutet bei „Buhne H“ die Kennung „VQ(9)10s“?

è Schnelles Funkfeuer (**Very Quick**) mit einer Gruppe von **9** kurzen Blitzen, welche alle **10** Sekunden sich wiederholt.

Exkurs „Befeuerung“: Was bedeuten die folgenden Angaben am Leuchtturm Wangerooge (West):

„Fl.R.5s60m23M“

è Blitzfeuer (**Flashing**) in **Rot** alle **5** Sekunden. Der Turm selber ist **60 m** hoch (bei 14 m über NN) und hat eine Tragweite von **23 SM**.

18. Frage:

Wann können frühestens von der See aus kommend durchs Gatt zwischen Spiekeroog und Langeoog hindurch zum Zeltplatz von Spiekeroog paddeln?

Bestimme hierfür, wann Stauwasser im Gatt ist?

Ermittle dies über Gezeitenkalender und Stromatlas.

Antwort:

è *NW Spiekeroog (West) am 29.04.05 lt. Gezeitenkalender = geschätzt **ca. 22.25 Uhr***

è *Stauwasser lt. Stromatlas = 6:30 h nach HW Helgoland = 16.04+6:30 = **22.34 Uhr***

(Variante) 6.30 h vor HW Helgoland = 4.39-6:30 = 22.09 Uhr

19. Frage:

Ab wann strömt es im Gatt zwischen Spiekeroog und Langeoog (sog. „Otzumer Balje“) wieder einwärts? (s. Stromatalas)

Antwort:

è *lt. Stromatlas spätestens um = 6 h vor HW Helgoland = 4:39-6:00 = **22.39 Uhr***

20. Frage:

Wenn wir von Osten Spiekeroog kommend entlang der Seeseite zum Gatt der „Otzumer Balje“ paddeln und dort zu früh eintreffen (d.h. wir haben noch auslaufenden Strom), ist Folgendes wichtig zu wissen:

Ab wann ist es möglich, gegen den noch auslaufenden Strom im Gatt von Spiekeroog und Langeoog anzupaddeln, um westlich der Robbenplate (nordwestlich von Spiekeroog (West)) Richtung Zeltplatz Spiekeroog zu paddeln?

Wie sollten wir paddeln: dicht entlang der Wattkante oder im tiefen Fahrwasser?

Antwort:

è Wenn wir entlang der Wattkante paddeln, strömt es uns nicht so stark gegenan! Dazu müssten wir mit Hilfe der „12er-Regel“ ausrechnen, ob die Sände an der „Robbenplate“ schon trocken gefallen sind. Wenn nicht, dürfte dort die Strömung zu stark sein.

è 6h nach HW Helgoland (29.04.05) = 16:04+6:00 = <u>22.04 Uhr</u> (kurz vor Nipptide) (Strom: 10-30 cm/s; 0,4-1,1 km/h)
è 5 nach HW Helgoland (29.04.05) = 16:04+5:00 = <u>21.04 Uhr</u> (Strom: max. 50-70 cm/s; 1,8-2,5 km/h)
è 4 nach HW Helgoland (29.04.05) = 16:04+4:00 = <u>20.04 Uhr</u> (Strom: max. 70-90 cm/s; 2,5-3,2 km/h)
è 3 nach HW Helgoland (29.04.05) = 16:04+3:00 = <u>19.04 Uhr</u> (Strom: max. 70-90 cm/s; 2,5-3,2 km/h)

21. Frage:

Bei der „Ersten Antwort“ zu diesem Fragenkomplex, kamen wir zu dem Ergebnis, dass am 29.04.05 nachmittags eine Umrundung Spiekeroogs entgegen den Uhrzeigersinn (mit Start von Neuharlingersiel bzw. Harlesiel) für Kanuten nicht zulässig ist, da um 20.53 Uhr SU ist, die Tide aber so erst um 22.30 Uhr kippt.

Die Frage hier lautet nun, ob es nicht doch noch möglich ist, vor Einbruch der Dunkelheit von Neuharlingersiel aus kommend, Spiekeroog entgegen des Uhrzeigersinns umrundend Spiekeroog (West) und somit den Zeltplatz zu erreichen?

Besteht gegebenenfalls die Möglichkeit, auf die Umfahrung der „Robbenplate“ zu verzichten?

Antwort:

Nun, in der Antwort zu Frage 16 haben wir errechnet, dass wir theoretisch die 29 km lange Strecke in 5:48 h hinter uns bringen könnten und folglich bei einem Start um 14.25 Uhr in Spiekeroog (West) um 20.13 Uhr, d.h. 0:40 h vor SU anlanden könnten.

Bei Flautenbedingungen und keinem Seegang (Dünung!) entlang der Seeseite von Spiekeroog könnten leistungsfähige Kanuten in dieser Zeit die Strecke schaffen, da sie ja ab der Querung des Wattenhochs „Muschelbalje“ mit dem Strom paddeln und außerdem i.d.R. schneller als 5 km/h voran kommen, sodass eigentlich unterwegs noch kurze Pausen eingelegt werden können.

Das Problem bleibt jedoch das Gatt zwischen Langeoog und Spiekeroog („Otzumer Balje“). Erreicht wird dieses Gatt nämlich ca. um 19.25 Uhr (d.h. 3:30 h nach HW Helgoland), d.h. genau zu jener Zeit, wann es am stärksten hinaus strömt, und zwar mit 2,5-3,2 km/h (s. Antwort zu Frage 20).

Aber wir können diesem Gatt ausweichen, indem wir vorher ganz dicht entlang der Seeseite von Spiekeroog entlang paddeln:

(a) Sollten die Sände („Robbenplate“) nordwestlich von Spiekeroog noch nicht trocken gefallen sein, haben wir Glück gehabt und müssen lediglich zum Schluss maximal wenige 100 m gegen den Strom der „Otzumer Balje“ anpaddeln, um die Treppe zum Zeltplatz zu erreichen (oder notfalls aussteigen und per Bootswagen zum Zeltplatz ziehen).

(b) Sind die Sände der „Robbenplate“ schon trocken gefallen, setzen wir per Bootswagen über das Watt hinüber zum Priel, der nordwestlich von Spiekeroog dicht entlang der Seeseite verläuft, und paddeln von dort aus weiter. Aber auch bei dieser Variante müssen wir zum Schluss einige wenige 100 m gegen den Strom der „Otzumer Balje“ paddeln, um die Treppe des Zeltplatzes zu erreichen. Aber das ist ausnahmsweise bei Flautenbedingungen nicht weiter kritisch. Wir müssen das in Kauf nehmen; denn Immerhin haben wir es auf diese Weise geschafft, nachmittags von Neuharlingersiel aus kommenden Spiekeroog zu umrunden und den Zeltplatz anzulaufen.

(c) Wenn es uns vorher interessiert, ob diese Wattpassage schon trocken gefallen ist, können wir dies mit Hilfe der „12er-Regel“, der Kenntnis der Wathöhe (= max. 17 m), des MHW (SKN-MSpNW) (= 2,9 m) und des MTH (= 2,8 m mit 1/12 = 0,23 m) errechnen:

Wenn wir lt. Planung um 19.25 Uhr die Westseite der „Robbenplate“ erreichen, kommen wir an der Wattfläche, von der man in den Spiekerooger Priel wechselt. 1,5 km (= 0:18 h) vorher vorbei (= 19.07 Uhr). HW Spiekeroog war 16.05 (=15.38+0:27), die besagte Wattfläche wird geschätzt um 16.00 Uhr HW haben. D.h. ca. 3 Std. nach HW erreichen wir diesen Bereich. Wir rechnen nun wie folgt:

- Wenn wir bei HW 2,9 m Wasserhöhe haben, sinkt das Wasser in den 3 Std. um $1/12$ MTH + $2/12$ + $3/12$ = $6/12$ = 1,4 m (mit $1/12=0,23$ m), sodass wir dort um 19 Uhr noch eine **Wasserhöhe über SKN von 1,5 m** (=2,9 minus 1,4) haben.
- Da die Watthöhe dort max. 1,7 m beträgt, ist die Fläche folglich schon trocken gefallen, denn der Wasserstand ist 0,20 m niedriger.
- Übrigens, 2 h nach HW Spiekeroog treffen wird dort die folgende Wasserhöhe an: 2,9 m MHW minus $1/12$ MTH minus $2/12$ MTH = $2,9-0,23-0,46= 2,21$ m. Bei einer Watthöhe von 1,7 m beträgt dann der tatsächliche Wasserstand über der Wattfläche = **0,51 m**.

Ergebnis: Wir queren per Bootswagen max. 700 m breite Wattfläche oder fahren um die schon trocken gefallene „Robbenplate“ herum und paddeln dann dicht am Rande der Wattkante gegen den Strom an, der draußen im tieferen Wasser mit bis zu 2,5-3,2 km/h hinaus strömt.

Aufgabe 3 (Rundtour – 30.04.05): Umrundung Spiekeroog mit Start in Spiekeroog (West)

a) **Route: Rund Spiekeroog im Uhrzeigersinn (30.04.05)**

Fragestellung: Wann müssen wir starten, wenn wir am 30.04.05 von Spiekeroog (West = Zeltplatz) aus startend Spiekeroog (im Uhrzeigersinn) umrunden wollen?

22. Frage:

Wann ist am 30.04.05 Sonnenaufgang (SA) und Sonnenuntergang (SU)?

Antwort:

è SA = **5.51 Uhr**

è SU = **20.55 Uhr**

23. Frage:

Welche Wattfahrwasser stehen einem bei der Wattenquerung von Spiekeroog zur Auswahl?

Antwort:

è **Alte Harle (AH)**, welches übergeht in das OB-Fahrwasser

è **Harlesieler Wattfahrwasser (OB)**

24. Frage:

Wann setzt die Ostströmung an der Seeseite Spiekeroogs ein, wann ist NW Spiekeroog und wann HW am Wattehoch „Harlesieler Wattfahrwasser“ (H-WFW)

Antwort:

è Ostströmung setzt ein: 5:30 h nach HW Helgoland = $4.39+5:30 =$ **10:09 Uhr**

è NW Spiekeroog = $10.20+0:28 =$ **10.48 Uhr**

è HW Wattenhoch H-WFW = ca. HW Harlesiel = $16.26+0:35=$ **17.01 Uhr**

25. Frage:

Wie lang ist die Strecke von Spiekeroog (West) bis NW-Seite Robbenplate, von dort weiter bis zum Wattenhoch und von dort zurück bis zum Zeltplatz?

Wie viel Zeit benötigen wir dafür?

Antwort:

è Spiekeroog (W) – Robbenplate (NW) = **4 km (= 0:48 h)**

è Robbenplate (NW) – WH Harlesieler WFW = **19 km (= 3:48 h)**

(Alternative: WH Alte Harle WFW („Muschelbalje“) = 16 km) (= 3:12 h)

è WH Harlesieler WFW (oder: WH AH-WFW) – Spiekeroog (W) = **11 km (= 2:12 h)**

26. Frage:

Wann sollten wir frühestens bzw. spätestens vom Zeltplatz Spiekeroog aus starten?

Antwort:

Frühestens sollten wir **0:48 h vor NW-Spiekeroog (10.48)** vom Zeltplatz aus starten (=10.00 Uhr), um dann mit dem letzten ablaufenden Wasser bei NW an der Nordwestspitze der „Robbenplate“ zu sein.

... und spätestens? Nun, gehen wir davon aus, dass wir dicht seeseitig von Spiekeroog paddeln können (d.h. wir lassen die „Robbenplate“ links/nordwestlich liegen!). Dann sind es bis zum Wattenhoch Harlesieler Wattfahrwasser ca. 20 km = 4 h Paddelzeit + 1 h Pause. D.h. wir müssten 5 Std. vor HW Wattenhoch H-WFW (= 17.01 Uhr) vom Zeltplatz aus starten, also um **12.01 Uhr** (= ca. 1:15 h nach NW Spiekeroog (West)).

Sollte jedoch das Watt nordwestlich von Spiekeroog immer noch trocken gefallen sein, müssen wir die max. 700 m breite Wattfläche mit dem Bootswagen queren (und dies auf unsere Pausenzeit anrechnen).

Beispiel: Anwendung der „12er-Regel“:

Ob die Wattfläche noch trocken gefallen ist, lässt sich mit der „12er-Regel“ ermitteln:

Bei der Beantwortung der Frage 21 haben wir das praktisch schon geklärt (siehe Kasten). Wir haben dort nämlich festgestellt, dass diese Wattfläche spätestens 2 h nach HW Spiekeroog zu überfahren ist. Anschließend behindert uns der niedrige Wasserstand am Paddeln. In Anbetracht dessen, dass 2 h nach HW i.d.R. derselbe Wasserstand zu beobachten ist, wie 2 h vor HW, können wir diese Wattfläche frühestens 2 h vor HW Spiekeroog überfahren, und zwar reicht die Zeitspanne der Befahrbarkeit von 2 h vor bis 2 h nach HW Spiekeroog.

Da nun am 30.04.05 HW Spiekeroog um 16.26+0:27= 16.52 Uhr eintritt, ist die Befahrung der Wattfläche nordwestlich von Spiekeroog frühestens 2 Std. vorher möglich, also ab **14.52 Uhr**. Das bereitet uns aber Probleme; denn von dieser Stelle bis zum WH „Muschelbalje“ sind es noch ca. 15 km (= 3 h Paddelzeit). D.h. wir wären erst um 17.52 Uhr am Wattenhoch, obwohl dort HW um ca. 17.01 Uhr (= HW Harlesiel) ist. Wenn wir nicht sehr schnelle Kanuten sind, die auch mal für 2 Std. mit 7 km/h paddeln können, müssen wir folglich diese ca. 700 m breite Wattfläche vorher queren, was praktisch nur per Bootswagen (mit großen oder dicken Rädern) zu empfehlen ist.

Zur Veranschaulichung soll an diesem Beispiel gezeigt werden, dass zur Berechnung des Wasserstandes per „12er-Regel“ der Ausgangspunkt nicht nur das MHW (Mittleres Hochwasser), sondern auch das MNW (Mittleres Niedrigwasser) sein kann (s. Tabelle).

Lt. Seekarte liegt das Watt dort im Nordwesten von Spiekeroog 1,7 m über SKN (MSpNW). Das Mittlere Niedrigwasser (MNW) liegt laut Gezeitenkalender bei 0,6 (SKN-LAT), was 0,1 m (SKN-MSpNW) entspricht. Der Mittlere Tidenhub (MTH) liegt bei 2,8 m (1/12 davon = 0,23 m) (bezogen auf: Spiekeroog). Wir werden, wenn wir um 12.01 Uhr vom Spiekerooger Zeltplatz aus starten, nach 2,5 km (d.h. nach 0:30 h) in Höhe der Wattkante sein, also um 12.31 h. Niedrigwasser war dort um ca. 10.48 Uhr (=10.20+0:28), also ca. 1:43 h vorher.

Beginn der Berechnung bei NW Spiekeroog = 10.48 Uhr mit MNW = 0,1 m:

Um 10.48 Uhr = 0,1m Wasserstand über SKN-MSpNW è Wattfläche = trocken!

bis 11.48 Uhr steigt das Wasser um 0,23m (1/12) auf 0,33m è Wattfläche = trocken!

bis 12.48 Uhr Anstieg um 0,46 (2/12) = 0,79m è Wattfläche = trocken!

bis 13.48 Uhr Anstieg um 0,69m (3/12) = 1,48m è Wattfläche = 0,22m über Wasser!

bis 14.48 Uhr Anstieg um 0,69m (3/12) = 2,17m è Wattfläche = 0,47m unter Wasser!

bis 15.48 Uhr Anstieg um 0,46 (2/12) = 2,63 m è Wattfläche = 0,93m unter Wasser!

bis 16.48 Uhr Anstieg um $0,23 (1/12) = 2,86 \text{ m}$ \Rightarrow Wattfläche = 1,16m unter Wasser!
 Ende der Berechnung bei HW Spiekeroog = 16.53 Uhr mit MHW = ca. 2,9 m.

Da die Watthöhe 1,7 m beträgt (= Trocken fallende Höhe über SKN), können wir folglich erst um kurz vor 15 Uhr mit genügend Wasser über dieser Wattfläche rechnen. Weil wir aber dort schon ca. 2:30 h vorher ankommen (12.31 Uhr), müssen wir folglich – sofern die Watthöhen-Angaben zutreffen – die Bootswagen herausholen und über das Watt zur Seeseite ziehen. Hinweis: Das Watt „lebt“! Es verändert sich ständig. Die Watthöhen können folglich niedriger oder höher liegen, als die Seekarte angibt!

Dafür benötigen wir etwa 0:30 Std. D.h. um 13.00 Uhr geht es wieder in die Kajaks. 15 km stehen uns noch bevor, um bis zum WH „Muschelbalje“ zu kommen bzw. knapp 18 km, um bis zum WH Harlesieler WFW zu kommen. Da dort am WH das HW um ca. 17.01 Uhr eintritt, verbleiben uns noch 4 Std., um diese Strecke hinter uns zu bringen. Bei ruhigen Gewässerbedingungen ist das inkl. einer Pause zu schaffen.

27. Frage:

Wann sind wir voraussichtlich wieder zurück am Zeltplatz?

Antwort:

Da wir bei HW am Wattenhoch Harlesiel (H) WFW sein sollen (also um 17.01 Uhr) und dann noch ca. 11 km zu paddeln sind, wofür wir 2:12 h Std. benötigen, müssten wir um 19.13 Uhr wieder am Zeltplatz Spiekeroog eintreffen (sofern uns der Wind keine Probleme bereitet).

$\Rightarrow 2:12 \text{ h nach HW Harlesiel} = 16.26 + 0:35 + 2:12 = \mathbf{19.13 \text{ Uhr}}$

28. Frage:

Ist es auch möglich bei der Umrundung von Spiekeroog auf Wangerooge einen Zwischenstopp einzulegen?

Wo sollten wir dort anlanden?

Antwort:

\Rightarrow Solange wir sicherstellen können, dass wir bei HW das Wattenhoch des Harlesieler WFW erreichen, können wir vorher auf Wangerooge (Süd-West-Spitze) nahe der Backbordtonne „D4“ (FW „Dove Harle“) anlanden und Pause machen. Möglichst ist das auf alle Fälle bei Flautenwetterlage und bei einem Frühstart vom Zeltplatz Spiekeroog aus.

Die Strecke Wangerooge (SW-Spitze) bis WH H-WFW beträgt 7 km (= 1:24 h). Da HW WH H-FW = 17.01 Uhr ist, müssten wir Wangerooge um **15.37 Uhr** wieder verlassen. Übrigens, Seekajakfahren ist eine situative Sportart. D.h. wir entscheiden erst bei der „**Bühne H**“, ob wir noch über genügend Zeit verfügen, um Wangerooge (SW-Spitze) anlaufen zu können.

Wer neugierig ist, ob ein solcher Zwischenstopp möglich ist, kann dies natürlich vorher berechnen:

Bei einem Frühstart starten wir um 9.12 Uhr, um bei NW Spiekeroog (West) (ca. 10.00 Uhr) die „Robbenplate“ (NW-Spitze) zu erreichen. Von dort sind es noch 14 km bis Wangerooge (SW-Spitze), wofür wir ca. 3 Std. benötigen. D.h. wird könnten theoretisch frühestens um 13.00 Uhr auf Wangerooge anlanden und dort bis 15.30 Uhr verweilen! Wir haben ca. 2:30 h Reservezeit könnten folglich unterwegs noch eine Pause einlegen.

29. Frage:

Können wir auch bei der Umrundung einen Zwischenstopp auf Harlesiel einlegen?

Wann sollten wir dort wieder aufs Wasser, um noch Spiekeroog (West) zu erreichen?

Antwort:

\Rightarrow Solange wir 0:30 h vor HW Harlesiel (17.01) wieder Harlesiel verlassen können (= 16.31), ist es möglich, auch Harlesiel anzulaufen, und zwar über das Harle-Fahrwasser (H-FW).

Wenn wir es sogar darauf ankommen lassen und etwas gegen die Tide bis zum WH paddeln, ist es sogar möglich, noch 1 h nach HW Harlesiel Richtung Spiekeroog zu starten (=18.01).

Greifen wir z.B. die Planung zu Frage 28 auf: Wir landen dort von Spiekeroog (West) kommend frühestens um 13.00 Uhr - bei einer 0:30 h-Pause zwischendurch um 13.30 Uhr. Dort machen wir nochmals 0:30 h Pause und paddeln dann um 14.00 weiter über das Harle-Fahrwasser zum 8 km (=1:36 h) entfernten Harlesiel (bei der ca. 2 km ins Watt reichende Bühnenreihe, die die Hafeneinfahrt markiert, möglichst westlich entlang fahren, sodass wir auf der Westseite bei der Hafeneinfahrt anlanden können). Wir landen dann um 15.36 Uhr in Harlesiel an und haben etwa 1 Stunde Zeit bis zu Abfahrt 0:30 h vor HW Harlesiel (17.01 Uhr) weiter Richtung Spiekeroog (West).

b) Alternativ-Route: Rund Spiekeroog entgegen dem Uhrzeigersinn (30.04.05)

30. Frage:

Wir wollen am 30.04.05 Spiekeroog entgegen dem Uhrzeigersinn umrunden, und zwar über das Wattenhoch „Muschelbalje“. Wie lang ist die Strecke bis zum Wattenhoch und von dort an Spiekeroog (Ost) vorbei zurück bis zum Zeltplatz?

Antwort:

- è Bis zum WH Muschelbalje = 11 km
- è weiter bis Robbenplate (NW) = 16 km
- è weiter bis Spiekeroog (W) / Zeltplatz = 4 km

31. Frage:

Wann müssen wir starten, wenn wir über das Wattenhoch „Muschelbalje“ paddeln wollen?

Antwort:

- è Bis zum WH Muschelbalje sind es 11 km.
- Dafür benötigen wir 2:12 h.
- Bis HW Muschelbalje = HW Harlesiel = 16.26+0:35 = 17.01 Uhr müssen wir dort sein.
- Gestartet wird also 2:12 h früher = **14.49 Uhr**.

32. Frage:

Wann ist nachmittags/abends Stauwasser im Gatt Spiekeroog/Langeoog?
Wie lange strömt es auf der Seeseite Spiekeroogs Richtung West?
Wann ist Sonnenuntergang?

Antwort:

- è 6:30 h vor HW Helgoland = 5:36 Uhr (1.5.05) minus 6:30 = **23.06 Uhr**
- è 5.30 h nach HW Helgoland = 16.53 (30.4.05) plus 5.30 = **22.23 Uhr**
- è SU **20.55 Uhr**

33. Frage:

Ist die Umrundung noch zu schaffen?

Antwort:

Nun, vom WH „Muschelbalje“ um Spiekeroog (Ost) herum, entlang der Seeseite Spiekeroogs, herum um die „Robbenplate“ zurück zum Zeltplatz sind es nochmals 20 km (= 4 h Paddelzeit). Wenn wir um 17.01 am WH sind, könnten wir theoretisch 4 Std. später um 21 Uhr am Zeltplatz anlanden, vorausgesetzt Wind & Seegang bzw. der Gegenstrom im Gatt drücken nicht unser Durchschnittstempo von 5 km/h. D.h. die Windprognose sollte unter 4 Bft. liegen und der Wind sollte möglichst aus südlicher bis östlicher Richtung kommen. Außerdem sollten wir vor dem Start in Spiekeroog (West) mal auf die Seeseite schauen. Steht dort überall Brandung, müssten wir schon brandungstüchtige Kanuten sein, um das ange-setzte Tempo halten zu können.

Mit leistungsfähigen Kanuten, die mit wenigen, kurzen Pausen auskommen und 6 km/h schnell paddeln können, könnten wir folglich die Nachmittags-Umrandung wagen. Sicherheitshalber sollten wir die „Stauwasserphase“ am WH nutzen, d.h. dort schon 0:30 h früher sein (= 16.30 Uhr). Wenn wir dann mit 6 km/h paddeln, könnten wir theoretisch schon nach 3:20 h wieder am Zeltplatz sein (= 19.50 Uhr), sodass wir bis zum SU noch eine Reserve von 1:05 h haben.

34. Frage:

Können wir bei der Umrandung einen Zwischenstopp in Harlesiel einlegen?
Wann sollte man dort eintreffen?

Antwort:

è Grundsätzlich wäre das möglich, und zwar sollten wir bei HW Harlesiel = 16.26+0:35 = 17.01 Uhr auf der Westseite der Hafenauffahrt von Harlesiel anlanden. Nur ist dafür die Zeit etwas knapp, da wir versuchen sollten, bei SU (= 20.55 Uhr) wieder zurück beim Zeltplatz Spiekeroog zu sein. Gemäß Antwort zu Frage 33 haben wir wohl 1:05 h Reserve, aber die sollten wir erst dann in Anspruch nehmen, wenn wir ganz klar erkennen können, dass wir auch auf der Seeseite nach Plan (hier: mit 6 km/h) vorankommen!

35. Frage:

Haben wir eigentlich noch genug Zeit, einen Zwischenstopp auf Wangerooge (West) einzulegen?
Welches Wattfahrwasser sollten wir dann beim Queren des Spiekerooger Watts nicht wählen?

Antwort:

è Nein, wir müssen ja vor SU wieder am Zeltplatz Spiekeroog sein.
è Alte Harle WFW

Exkurs „Gewässerschwierigkeitsabschätzung“: Bei der Vorbeifahrt an der Tonne „Bühne H“ bemerken wir, dass vor uns große Brecher stehen (wegen einlaufender Düngung/Windsee, die dort bricht; bzw. wegen Wind-gegen-Strom-Situation, die die See vor sich aufsteilen lässt). Was tun wir, wenn wir nicht sicher sind, dass alle Mitpaddler diesen Seegang überstehen werden?

è Nun, schon zuvor halten wir uns im Fahrwasser weit links, sodass wir dicht an der Wattkante von Spiekeroog (Ost) entlang paddeln. Wenn wir durch die Brecher verunsichert sind, landen wir einfach an, steigen aus, beobachten vom Watt aus den Seegang und umfahren u.U. diese kritische NO-Seite von Spiekeroog per Bootswagen!

36. Frage:

1 km westlich von Spiekeroog steht Tonne „OB7/LW10“. Warum heißt sie so?
Welche Farbe hat sie und warum?

Antwort:

è Es handelt sich um eine Steuerbordtonne des OB Fahrwassers. Sie ist zugleich die letzte Backbordtonne des dort einmündenden/abzweigenden Langeoogfahrwassers (LW).
è Die Farbe ist GRG = Green-Red-Green

Exkurs „Befeuern“: Was bedeutet die Kennung „Fl(2+1)G.15s“?

è Blitzfeuer (Flashing) mit Gruppe von 2+1 Blitzern der Farbe Grün, welche alle 15 Sekunden sich wiederholt!

**Aufgabe 4 (Strecke – 01.05.05):
Spiekeroog (West) – Baltrum (Ort/Seeseite)**

a) **Route: über das Langeooger Watt (01.05.05)**

37. Frage:

Wie lang ist die Strecke zum WH „Langeooger Wattfahrwasser“ und dann weiter bis Baltrum (Ort) (Seeseite)?

Antwort:

è **6 km plus 17 km**

38 Frage:

Wann sollten wir am 1.05.05 von Spiekeroog (Zeltplatz) starten, wenn wir zunächst das WH „Langeooger Wattfahrwasser“ anpeilen.

Antwort:

è *Das WH des Langeooger WFW ist 6 km entfernt (Fahrzeit: ca. 1:12 h).*

Ankunft dort bei HW Wattenhoch =

geschätzt ca. HW Spiekeroog = $17.25 + 0:27 = 17.52$ Uhr

Start Spiekeroog (West) = $17.52 - 1:12 = 16.40$ Uhr

Übrigens, lt. Stromatlas strömt es ab WH L-WFW Richtung West ab:

-0.30 h HW Helgoland = $17.54 - 0:30 = 17.24$ Uhr,

d.h. wir könnten eigentlich auch schon um $17.24 - 1:12 = 16.12$ Uhr von Spiekeroog aus starten.

39. Frage:

Ist es überhaupt möglich, zu solch später Zeit seeseitig Baltrum (Ort) zu erreichen?

Wann ist SU?

Antwort:

*Nun, wenn wir uns nach dem Gezeitenkalender richten, wären wir um 17.52 Uhr am Wattenhoch. Von dort sind es noch 17 km (= 3:24 h Fahrzeit). D.h. theoretisch könnten wir erst um 21.16 Uhr in Baltrum (Ort) anlanden. Das ist wegen SU = **20.56 Uhr** knapp.*

*Realistischer wäre es jedoch, sich bei der Bestimmung des Startzeitpunktes nach dem Stromatlas zu richten. Dann wären wir um 17.24 Uhr schon am Wattenhoch und 3:24 h später (= **20.48 Uhr**) in Baltrum (Ort). D.h. wir würden gerade kurz vor SU anlanden.*

Wind (möglichst aus östlicher bis südöstlicher Richtung) und Seegang dürfen uns dann nicht am Tempomachen behindern. Dafür nimmt uns die Strömung etwas mit. Da die Zeit dennoch eng ist, sollten wir um diese späte Zeit nur noch dann Richtung Baltrum aufbrechen, wenn wir leistungsstarke Kanuten sind, die auch mal mit wenigen, kurzen Pausen auskommen können und einen 6er Schnitt paddeln können. Die insgesamt 23 km bis Baltrum (Ort) schaffen wir bei 6 km/h Paddeltempo in 3:50 h, sodass wir beim Start um 16.12 Uhr um 20.02 Uhr auf der Seeseite von Baltrum (Ort) anlanden könnten. 0:54 h später ist dann SU.

40. Frage:

Wie läuft die Strömung auf dem OB-Fahrwasser, wenn wir gleich zu Anfang hinüber zum LW-Fahrwasser paddeln?

Antwort:

è **zunächst einlaufendes Wasser Richtung Süd-Ost;**

d.h. wir müssen etwas nördlich vorhalten („Seilfähre“), bis wir nach Passieren der Tonne „OB12“ die Tonne „LW 8a“ des „Langeooger Wattfahrwassers“ erreicht haben.

41. Frage:

Wenn wir übers Langeooger Watt Richtung West paddeln, fahren wir dann mit oder gegen die „Betonnungsrichtung“?

Antwort:

è **Gegen die Betonnungsrichtung!**

42. Frage:

Mit welchen Gewässerschwierigkeiten könnten wir bei der Gattquerung (Langeoog – Baltrum) („Accummer Ee“) konfrontiert werden?

Wie wirken sich die drei Untiefen im Gatt auf den Seegang aus?

Antwort:

è Ab 3-4 Bft. Wind gegen Strom = steile, brechende See

è Dünung = Grundsee

è Die Untiefen verursachen Grundseen.

b) Route: entlang der Seeseite von Langeoog (01.05.05)

Fragestellung: Wann sollten wir am 1.05.05 frühestens in Spiekeroog (Zeltplatz) starten, wenn wir über die Seeseite von Langeoog nach Baltrum paddeln möchte?

43. Frage:

Wann beginnt das Wasser Richtung West zu strömen? (s. Stromatalas)

Antwort:

è 0 h HW Helgoland = **5.36 Uhr bzw. 17.54 Uhr**

è zur Info: SA = 5.49 Uhr und SU = 20.56 Uhr.

44. Frage:

Mit welchen Gewässerschwierigkeiten könnten wir bei der Gattquerung (Langeoog – Baltrum) konfrontiert werden?

Antwort:

è **Brandung** (ab 3-4 Bft. Wind aus NW – NO; bzw. bei einlaufender Dünung)

è **Grundseen** (bei Untiefen)

45. Frage:

Wie sieht die Stromrichtung im Gatt zwischen Langeoog – Baltrum („Acummer EE) aus?

Antwort:

è **Nordstrom**, d.h. er läuft Richtung Nord

46. Frage:

Bevor wir Baltrum erreichen, beginnt das Wasser auf der Seeseite von Baltrum überall zu brechen. Woran liegt das? Hat dieser Bereich einen Namen?

Wann müssen wir damit rechnen, dass es dort besonders bricht?

Antwort:

è wegen der **Untiefen „Norderriff“**

è Grundsee/Brandungs-Gefahr ab 3er Wind aus NW – NO bzw. bei Dünung, und zwar solange das „Norderriff“ noch nicht trocken gefallen ist.

47. Frage:

Wie lang ist die Strecke Spiekeroog (W) – Baltrum (Ort/Seeseite)?

Wann sollte gestartet werden (frühestens/spätestens) und wann sind wir etwa am Ziel?

Antwort:

è 21 km, d.h. Fahrzeit ca. 4:12 h;

è gestartet werden kann frühestens theoretisch an 2 Zeitpunkten, und zwar morgens (5.36 Uhr) bzw. nachmittags (17.54 Uhr), da wir jedoch für die Strecke ca. 4:12 h (+ 1h Pause)

benötigen, käme zunächst als frühester Zeitpunkt nur **5.36 Uhr**, wegen SA = 5.49 Uhr jedoch **5.49 Uhr** infrage mit Ankunft in Baltrum (Ort) **11.01 Uhr**.

è Ist es nicht doch möglich, nachmittags zu starten? Nun, wir könnten statt um 17.54 Uhr max. 0:30 h früher starten (= 17.24 Uhr), da dann Stauwasser herrscht bzw. nur noch ganz schwach Richtung Wattseite strömt. Wenn wir dann noch uns beeilen und 6 km/h schnell paddeln (was voraussetzt, dass wir keinen Gegenwind haben und dass wir die Brandung leicht umfahren können – wovon wir uns vor dem Start von Land aus überzeugen können, da wir von der Zeltplatzdüne aus sehr gut die Seeseite von Langeoog einsehen können), könnten wir in 3:30 h + 0:30 h (Pause) = 4 Std. in Baltrum (Ort) anlanden (= 21.24 Uhr). Eigentlich ist das zu spät; denn SU = 20.56 Uhr.

è späteste Abfahrt Spiekeroog (W): Nur beim Vormittag-Start gibt es einen „spätesten“ Abfahrtstermin:

= späteste Ankunft bei NW Baltrum = $11.13+0:23 = 11.36$ Uhr

d.h. Start $4:12+1$ h (Pause) vor NW Baltrum = $11.36-5:12 = 6.24$ Uhr.

Gegenrechnung „Stromatlas“: Wir nehmen an, dass es bis NW Baltrum Richtung W strömt. Lt. „Stromatlas“ strömt es bis 5 h nach HW Helgoland Richtung West = $5.36+5:00 = 10.36$ Uhr. Da es 1 Std. später wieder schwach Richtung Ost strömt, können wir davon ausgehen, dass wir bis 0:30 h nach 10.36 Uhr = 11.06 Uhr keinen Oststrom haben. Insofern ist es kein großer Fehler mit NW Baltrum den Zeitpunkt zu ermitteln, wann wir spätestens in Baltrum (Ort) anlanden müssen; denn diese Zeitdifferenz fällt in die Stauwasserzeit bzw. die Zeit mit geringer Strömung.

Aufgabe 5 (Retour – 02.05.05):

Baltrum (Ort/Seeseite) – Neuharlingersiel bzw. Harlesiel

a) Route: Baltrum - entlang Seeseite von Langeoog – Neuharlingersiel (02.05.05)

48. Frage:

Wann sollten wir am 02.05.05 frühestens in Baltrum (Ort) (Seeseite) starten?

Antwort:

è NW Baltrum = $12.24+0:23 = 12.47$ Uhr

è einsetzender Oststrom = $+5:30$ h HW Helgoland = $6.45+5:30 = 12.15$ Uhr

Wir sollten folglich ca. 0:30 h vor NW Baltrum starten.

49. Frage:

Wie lang ist die Strecke und wie lang ist die Fahrzeit?

Antwort:

è **27 km**

è **5:24 h plus max. 1:30 h Pause (6:54 h)**

50. Frage:

Wenn wir das Gatt zwischen Baltrum und Langeoog queren, um auf der Seeseite von Langeoog entlang zu paddeln, in welche Richtung strömt das Wasser auf der Seeseite von Baltrum, im Gatt und auf der Seeseite von Langeoog?

Antwort:

è Seeseite Baltrum und Langeoog = Oststrom

è im Gatt = Südstrom, d.h. etwas nördlich vorhalten

51. Frage:

Wann sind wir etwa am Ziel im Hafen von Neuharlingersiel (frühestmöglichst)?

Antwort:

è Start entweder Beginn Ostrom = 12.15 Uhr (oder 0:30 h vor NW Baltrum = ca. 12.17 Uhr),
Fahrzeit = 6:54 h (inkl. 1:30 h Pause);

è früheste Ankunft Neuharlingersiel = **19.09 Uhr**

52. Frage:

Wann sollten wir spätestens in Neuharlingersiel sein?

Antwort:

è späteste Ankunft bei HW Neuharlingersiel = 18:39+0:28 = 19:07 Uhr + 0:30 h Stauwasser = **19.37 Uhr**. D.h. wir haben eine Zeitreserve von **0:28 h**. Die Tour müsste also zu schaffen sein, sofern Wind & Seegang nicht hinderlich sind. Wahrscheinlich werden wir früher daher sein, da wir ja mit der Strömung paddeln.

53. Frage:

Ist auch eine Weiterfahrt bis Harlesiel möglich?

Wie lang wäre dann die Gesamtstrecke und wie lange die Fahrtzeit?

Antwort:

è **Ja**, bei günstiger Wetterlage (Rückenwind bzw. entsprechender Leistungsfähigkeit)

è Gesamtstrecke = **31 km**; Fahrtzeit = **6:12 h** (Merke: o. Berücksichtigung der Strömung und von Pausen).

54. Frage:

Wann müssten wir in Harlesiel spätestens sein?

Wann würden wir theoretisch eintreffen?

Antwort:

è späteste Ankunft: HW Harlesiel = 18.39+0:35 = **19.14 Uhr**

è spätstmögliche Ankunft: HW Harlesiel + 0:30 h (Stauwasser) = **19.44 Uhr**

è Start Baltrum = 12.17 Uhr (s. Frage 51) plus 6:12 h (reine Fahrtzeit) = **18.29 Uhr**. D.h. wir hätten noch eine Zeitreserve von 0:45 h bis 1:15 h, die wir zum Pausemachen nutzen könnten!

b) **Route: wie a), jedoch entlang Wattenhoch (Langeoog) (02.05.05)**

55. Frage:

Können wir auch über die Wattseite von Langeoog mit einer Tide zurück nach Neuharlingersiel paddeln?

Antwort:

è **Ja**, man sollte dann spätestens bei HW Wattenhoch „Baklegde“ (liegt ca. 2,5 km nordwestlich von Neuharlingersiel) das WH queren und 0:30 h nach HW Neuharlingersiel im Hafen eintreffen.

è Strecke Baltrum (Ort/Seeseite) – Neuharlingersiel = **23 km**

è Fahrtzeit = ca. **4:36 h** (o. Pause)

è HW WH „Baklegde“ = ca. HW Neuharlingersiel = 18:39+0:28 = 19.07 Uhr

è Strecke WH „Baklegde“ – Neuharlingersiel = ca. 2,5 km = 0:30 h Fahrtzeit

è Ankunft Neuharlingersiel = 19.07+0:30 = 19.37 Uhr

è späteste Abfahrt Baltrum = 19:37-4:36-1:00 (Pause) = 14.01 Uhr,

d.h. spätestens 1:14 h nach NW Baltrum (12.24+0:23 Uhr) = 12.47 Uhr

Aufgabe 6 (Retour – 01.05.05):

Spiekeroog (West) – Neuharlingersiel bzw. Harlesiel

56. Frage:

Wann können wir frühestens in Spiekeroog (West) (Zeltplatz) starten, wenn wir nach Neuharlingersiel möchten?

Antwort:

è frühester Start bei NW Spiekeroog = $11.13+0:28 = 11.41 \text{ Uhr}$,

Dieser Abfahrtstermin ist zu empfehlen, wenn es mit mehr als 4 Bft. Wind wehen soll; denn dann bieten die noch trocken gefallenen Wattflächen etwas Wellenschutz!

57. Frage:

Und wann spätestens?

Antwort:

è Da wir für die 8 km bis Neuharlingersiel ca. 1:36 h benötigen (da wir für diese kurze Strecke keine Pause einzuplanen haben, kommen wir i.d.R. schneller voran), sollten wir 1:36 h vor HW Neuharlingersiel starten = $17:25+0:28-1:36 = 16.17 \text{ Uhr}$.

Exkurs „Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung“: Wir befinden uns auf dem Weg von Spiekeroog (West) Richtung Neuharlingersiel. Wir haben vor 500 m die Tonne „OB 15/A 26“ passiert. Es sind vielleicht noch 300 m, dann könnten wir in die ca. 2km lange Hafeneinfahrt von Neuharlingersiel einlaufen. Zuvor müssen wir eine starke Linkskurve paddeln und vorhalten, um nicht vom einlaufenden Wasser an der Hafeneinfahrt vorbeigetrieben zu werden (sog. „Seilfähre“).

Da taucht hinter uns ein Fährschiff auf. Was machen wir, wenn wir nicht sicher sind, dass wirklich alle Mitpaddler es schaffen, diese Hafeneinfahrt vor dem Fährschiff zu erreichen?

è Nun, das Fährschiff ist „tiefgangbehindert“, außerdem kann es wegen der Strömung nicht viel an Fahrt herausnehmen und es muss ebenfalls aufpassen, nicht an der Hafeneinfahrt von der Strömung abgetrieben zu werden (sog. Vorhalten gegen die Strömung). D.h. kurz vor der Hafeneinfahrt wird es fasst quer zur Hafeneinfahrt fahren, um nicht vom Strom abgetrieben zu werden. Es nimmt die ganze Breite des Fahrwassers ein. Wir Kanuten stören dort erheblich, wenn wir uns genau in diesem Moment am Eingang der Hafeneinfahrt befinden. Der Fährkapitän müsste das Gefahrenpotenzial erkennen und ein Überhol-Signal (2x langer Ton / 2x kurz = Ich beabsichtige auf Ihrer Backbordseite zu überholen!) oder ein Achtung-Signal (1 x lang) geben! Jedoch kommt kein solches Signal. Was tun wir?

(1) Wir halten uns dicht am Fahrwasserrand und paddeln weiter?

(2) Wir fahren am Eingang der Hafeneinfahrt vorbei und gehen so dem Überholvorgang der Fähre aus dem Weg?

(3) Wir schießen weiß und machen so den Fährkapitän auf die kritische Situation aufmerksam?

(4) Wir biegen nicht in die Hafeneinfahrt ein, sondern verlassen etwas das Fahrwasser Richtung Wattkante, nehmen die Fahrt aus unseren Kajaks und warten, bis die Fähre vorbei ist?

Zur Rechtslage:

KVR 9(b): Kanuten dürfen nicht die Durchfahrt eines Fahrzeugs behindern, das nur innerhalb eines (engen) Fahrwasser oder einer Fahrrinne sicher fahren kann.

SeeSchStrO §23(2): Werden wir Kanuten selber von einem „Dampfer“ überholt, müssen wir das Überholen soweit wie möglich erleichtern.

SeeSchStrO §23(4) u. KVR 9(e): Können wir Kanuten in einem engen Fahrwasser nur dann sicher überholt werden, wenn wir ausweichen, so muss der Überholer seine Absicht durch Signalton anzeigen. Aber auch wenn der Überholer das nicht tut, da er selber die Lage falsch einschätzt, sollten wir „rechts raus“ aus dem Fahrwasser paddeln und warten, bis die Fähre vorbei ist!

58. Frage:

Wann sollten wir in Spiekeroog starten, wenn wir nach Harlesiel möchte?

Antwort:

è Wir sollten bei HW Harlesiel am Ziel sein.

è Die Strecke ist ca. 11 km lang, dafür benötigt wir ca. 2:12 h, d.h. wir sollten spätestens in Spiekeroog (W) starten um = $17.25+0:35-2:12 = 15.48 \text{ Uhr}$.

59. Frage:

Wann sollten wir wohin starten, wenn Windstärke **6 Bft.** angesagt ist?

Antwort:

è Wir sollten, sofern wir erfahrene Küstenkanuwanderinnen und –wanderer sind, bei NW Spiekeroog starten = $11.13+0:28 = 11.41 \text{ Uhr}$ und den kürzesten Weg wählen, d.h. nach **Neuharlingersiel** paddeln.

60. Frage:

Wann sollten wir wohin starten, wenn es mit Windstärke **8 Bft.** bläst?

Antwort:

è Nun, dann sollten wir nicht mehr mit den Kajaks auf dem Meer unterwegs sein, d.h. wir sollten per Bootswagen zum Hafen und dann per Fähre zurück fahren. Wir sollten uns jedoch bewusst sein, dass wir nicht immer vom Dampferpersonal Willkommen geheißen werden.

Aufgabe 7 (Retour – 1.05.05):**Spiekeroog (West) – Langeoog (Seeseite) – Neuharlingersiel****a) Teilroute: Spiekeroog (West) – Langeoog (Seeseite/West)**61. Frage:

Wie lang ist die Strecke? Wie lange paddeln wir etwa?

Antwort:

è Paddelstrecke: ca. **14 km** bis Strandabschnitt Langeoog (Ort)

è Paddelzeit: ca. **2:48 Std.** bei 5 km/h

62. Frage:

Mit welchen Schwierigkeiten ist zu rechnen?

Antwort:

Bei einlaufender Dünung bzw. Winden ab 3 Bft. aus W-NO herrscht Brandung, ab 4 Bft. ist mit sehr starker **Brandung** zu rechnen. Insbesondere bei den Untiefen im NW von Langeoog kann es sehr kräftig branden. Übrigens, wie stark es auf der Seeseite von Langeoog brandet, können wir vom Spiekerooger Zeltplatz aus sehen. Ist es auf der Seeseite überall weiß, sollten wir uns nicht auf die Seeseite wagen!

Gegenwind ab 4 Bft. drückt das Fahrttempo.

63. Frage:

Wann sollten wir in Spiekeroog (West) frühestens/spätestens starten?

Antwort:

Es ist Sonntag, die Heimreise steht an. Deshalb wird davon ausgegangen, dass mit dem Morgen-Niedrigwasser Richtung Langeoog (West) gepaddelt wird.

è Frühester Start (theoretisch) wäre: HW Spiekeroog = $5.13+0:27 = 5.40 \text{ Uhr}$ mit SA = 5:49 Uhr, d.h. frühestens könnten wir um **5:49 Uhr** starten. Nach 2:48 Std. träfen wir in Langeoog (West) ein = $8.37 \text{ Uhr} + 0:30 \text{ h Pause} = 9.07 \text{ Uhr}$.

Das ist okay, denn NW Langeoog (West) ist geschätzt ca. $11.13+0:24 = 11.37 \text{ Uhr}$.

è *Spätester Start: Bedingung dafür ist Weiterfahrt Langeoog (West) bei NW (ca. 11.37 Uhr), d.h. wir müssten 2:48 h (Fahrzeit) + 0:30 h (Pause/untwegs) + 1 h (Pause/Langeoog) = 4:18 Std. früher starten = ca. **7:19 Uhr**. Das reicht, um dann genau mit Beginn des auflaufenden Wassers Richtung Neuharlingersiel zu paddeln.*

64. Frage:

Wann sollten wir spätestens in Langeoog (West) eintreffen? (lt. Gezeitenkalender bzw. Stromatlas)

Antwort:

è *Bei NW Langeoog (West) = 11.13+0:24 = 11.37 Uhr.*

è *Genauer können wir dem Stromatlas entnehmen: Lt. Stromatlas gibt es 2 Varianten:*

*(1) Es läuft spätestens ab 6:30 Std. vor HW Helgoland (17.54 Uhr) wieder Richtung Ost = **11:34 Uhr**;*

*(2) Es ist ca. 6 Std. nach HW Helgoland (5.36 Uhr) Stauwasser = 11.36 Uhr, ca. 0:30 Std. später, wird wohl das Wasser durchs Gatt ins Watt strömen = **12.06 Uhr**.*

Hinweis: *Auch diese beiden Rechnungen mit dem Stromatlas zeigen, dass wir hier näherungsweise auch mit NW Langeoog rechnen können!*

b) Teilroute: Langeoog (West) – Wattenhoch - Neuharlingersiel

65. Frage:

Wie lang ist die Strecke? Wie lange paddeln wir etwa?

Antwort:

è *Paddelstrecke: ca. **21 km***

è *Paddelzeit: ca. **4:12 Std.***

66. Frage:

Mit welchen Schwierigkeiten ist zu rechnen?

Antwort:

è *Bei Wind aus SW-W = Brandung an der Westseite von Langeoog;*

è *Bei Wind aus SO-O Wind gegen Strom = kurze, steile See; inkl. Tempoprobleme wegen Gegenwind.*

67. Frage:

Wann sollten wir in Langeoog (West) starten?

Antwort:

Da uns noch eine lange Rückfahrt nach Hause per PKW bevorsteht, sollten wir möglichst früh starten, nämlich bei NW Langeoog (West) = 11.37 Uhr oder noch besser zu Beginn der Stauwasserphase (ca. 10.54-11.24 Uhr). Wir benötigen dann bis Neuharlingersiel 4.12 h (Fahrzeit) plus 1:00 h (Pause). Folglich können wir theoretisch um 16.06 Uhr im Hafen von Neuharlingersiel anlanden. HW ist dort um 17.53 Uhr, d.h. uns bleibt noch eine Zeitreserve von 1:47 h. Sollte es mit 4-5 Bft aus Ost wehen, könnte es sein, dass wir dann diese Zeitreserve voll in Anspruch nehmen müssen.

c) Soll- & Ist-Zahlen

In Realität sind wir am 1.05.05 bei Nipptide um 7.20 Uhr von Spiekeroog (Zeltplatz) aus gestartet und etwas vor 10.54 Uhr von Flinthörn (SW-Spitze von Langeoog) aus gegen den noch leicht auslaufenden Strom in Richtung Neuharlingersiel weiter gepaddelt; denn die Windprognose für 18.00 Uhr lautete 4-5 Bft. aus Südost, d.h. Gegenwind! Wir machten auf der gegenüberliegenden Wattkante der „Neiderplate“ die letzte Pause, um dann mit einsetzendem Strom zum Zielhafen durchzustarten.

Um 13.45 Uhr sind wir über das Wattenhoch „Bakledgde“ geschrammt. Danach ging es gegen den Strom entlang des „Neuharlingersieler Wattfahrwassers“ bis hinaus zum Anfang des Leitdamms in die Hafeneinfahrt von Neuharlingersiel. Um 15.00 Uhr landeten wir schließlich im Hafen (Ostrampe) an.

Hinweis: Die „12er-Regel“ bestätigt uns in etwa, dass um 13.45 Uhr das Wattenhoch mit einer trockenfallenden Höhen über SKN-MSpNW = 0_8 (= 0,8m) (bei: MTH = 2,8 m (1/12 = 0,233m) und MHW Neuharlingersiel = 3,00m)) nicht mehr trocken gefallen sein dürfte. D.h. um 13.53 Uhr hatten wir am Wattenhoch einen Wasserstand von nur 0,12m. Es war also nicht überraschend, dass die Seekajaks beim Queren des Wattenhochs über den Schlick rutschten (s. Kasten):

17.53 Uhr: Wasserstand am Wattenhoch = $3,00 - 0,80 = 2,20\text{m}$ (Hochwasser)
 16.53 Uhr: Wasserstand $2,77 - 0,80 = 1,97\text{m}$ (abzgl. $1/12 = 0,23$)
 15.53 Uhr: Wasserstand $2,31 - 0,80 = 1,51\text{m}$ (abzgl. $2/12 = 0,46$)
 14.53 Uhr: Wasserstand $1,62 - 0,80 = 0,82\text{m}$ (abzgl. $3/12 = 0,70$)
 13.53 Uhr: Wasserstand $0,92 - 0,80 = 0,12\text{m}$ (abzgl. $3/12 = 0,70$)

*** * ***

Lösung der Hausaufgabe (hier: Tourenplanungstabelle)

Tourenplanungs-Tabelle: (Gebiet/Zeitraum) – www.kanu.de/nuke/downloads/Tourenplanungstabelle.pdf
Anreise: (Ort/Tag/Uhrzeit) Harlesie, 29.04.05, 14.00 Uhr
Beginn: (Ort/Tag/Uhrzeit) Freitag, 29.04.05, startbereit: 15.30 Uhr
Ende: (Ort/Tag/Uhrzeit) Sonntag, 1.05.05, ca. 16- 18 Uhr
Nippzeit: (Zeitraum) 1.-.4.05.05
Tidenhub in m: (für relevante Orte lt. Tidenkalender, Wasserstandsangaben über NDR 2 (nach den 9- bzw. 22-Uhr-Nachrichten)) Neuharlingersiel: ca. 2,9 m (mit $1/12 = 0,24$ m)
Sonnenaufgang (SA) /-untergang (SU): z.B. für Starttag lt. Tidenkalender SA: 5.53-5.49 Uhr SU: 20.53-20.56 Uhr
5-Tage-Windvorhersage: z.B. über Tel. 0190/116931 (neu ab 14.00 Uhr) bzw. www.wetteronline.de/segel.htm Prognose vom 27.04.05: Freitag, 29.04: W 3-4; Samstag, 30.04: SO 3; Sonntag, 1.05: SO: 3
wichtige Hinweise: z.B. zum Zelten am Startort Beachtung der 1-Std.-Regelung, d.h. 1 Std. vor SU – 1 Std. nach SA
Anforderungen: z.B. ? Seetüchtig ? Brandungserfahrung ? 6 Bft.-Winderfahrungen ? Eskimotiererfahrungen
wichtige Ausrüstung: z.B. ? seegangs-, kenter- navigationstüchtiges Kajak ? Bootswagen mit großen, breiten Rädern ? Verpflegung & Trinken für die gesamte Tour ? Nicosignal am Körper ? Schleppleine ? wasserdichte Taschenlampe ? kleines Knicklicht ? Tesa-Band ? Seekarte ? Kompass ? zumindest: Handlenzpumpe ? doppelte Abschottung ? Rettungshalteleinen ? Trockenanzug bzw. Neo ? Neoprenkopfhaube ? Paddelpfötchen ? Schwimmweste/Rettungsweste ? Schutzhelm ?

Datum	von → nach	km/sm	Std.	Zeit: Start → Ankunft	HWZ	NWZ	Bemerkungen (z.B. Beginn ein- bzw. ausfld. Strömung / HW-Helgoland)
29.04.05	1. Fahrtentag: Freitag						
Variante	Direktfahrt Neuharlingersiel						
29.04.05	Neuharlingersiel			16.06	16.06		früheste Starzeit
	→ Spiekeroog (W)	8 km	max. 1:36	→ 17.42		22.36	
29.04.05	Neuharlingersiel			19.17	13.45		späteste Startzeit
	→ Spiekeroog (W)	8 km	max. 1:36	→ 20.53		22.36	aber SU: 20.53
Variante	Direktfahrt Harlesiel						

29.04.05	Harlesiel			15.43	16.13		früheste Startzeit Kurs 303° è „OB 26“
	è Spiekeroog (W)	12 km	max. 2:24	è 18.07		22.36	
29.04.05	Harlesiel			17.13	16.13		späteste Startzeit (s.o.)
	è Spiekeroog (W)	12 km	max. 2:24	è 19.37		22.36	Vorsicht, Probleme mit Strom & Tiefe
Variante	Umrundung Spiekeroog (Seeseite) <u>Vorsicht:</u> bei Wind aus NW – NO mit 3-4 Bft. und mehr (Seeseite = Brandung/Grundsee) <u>Hinweis:</u> Wegen Zeitknappheit schneller paddeln (6 km/h)						
29.04.05	Neuharlingersiel	(29 km)	(5:48)	14.25	16.06		Weststrom bis 21.34
	è Wattenhoch (AH)	9 km	1:48	è 16.13	16.13		
	è Robbenplate (NW)	16 km	3:12	è 19.25		22.20	ohne Pause??
	è Spiekeroog (W)	4 km	0:48	è 20.13		22.25	SU 20.53
Bei 6 km/h: theoretische Paddelzeit bzw. Ankunftszeit = 4:50 h bzw. 19. 15 (d.h. Pausen sind dann möglich!)							
29.04.05	Harlesiel	(24 km)	(3:48)	16.13	16.13		früheste Startzeit Weststrom bis 21.34
	è Robbenplate (NW)	21	4:12	è 20.25		22.20	ohne Pause??
	è Spiekeroog (W)	4	0:48	è 21.13		22.25	SU 20.53
Bei 6 km/h: theoretische Paddelzeit bzw. Ankunftszeit = 4 h bzw. 20. 13 (d.h. kl. Pause ist dann möglich!)							
Datum	von è nach	km/sm	Std.	Startzeit è	HWZ	NWZ	Bemerkungen (z.B. Beginn ein- bzw. ausfld. Strömung / HW-Helgoland)
30.04.05	2. Fahrtentag: Samstag Umrundung Spiekeroog (vom Zeltplatz aus (Spiekeroog (W))) <u>Vorsicht:</u> bei Wind aus NW – NO mit 3-4 Bft. und mehr (Seeseite = Brandung/Grundsee)						
Variante	Umrundung im Uhrzeigersinn						
30.04.05	Spiekeroog (W)	(34)	(6:48)	09.52		10.48	
	è Robbenplate (NW)	4	0:48	è 10.40		10.40	Oststrom ab 10.09
	è WH Harlesiel WFW	19	3:48	è 14.28 (Reservezeit = 2.33 h)	17.01		max. 2:33 h Zeit für Pause bzw. Umwege; wenn schneller, Zwi- schenstopp möglich in: Wangerooge (SW) Harlesiel
	è Spiekeroog (W)	11	2:12	è 19.13 (frühestens)		23.27	SU = 20.55
Variante	Umrundung entgegen Uhrzeigersinn						
30.04.05	Spiekeroog (W)	(31)	(6:24)	14.49		10.48	
	è WH „Muschelbalje“ (AH – Alte Harle)	11	2:12	è 17.01	17.01		
	è Robbenplate (NW)	16	3:12	è 20.13		23.20	Weststrom bis: 22.23 Stauwasser: 23.06 ohne Pause??
	è Spiekeroog (W)	4	0:48	è 21.01		23.27	SU = 20.55
Bei 6 km/h: theoretische Paddelzeit bzw. Ankunftszeit = 5:10 h bzw. 19.59 (d.h. kl. Pause ist dann möglich!)							
01.05.05	3. Fahrtentag: Sonntag Fahrt nach Baltrum <u>Vorsicht:</u> bei Wind aus NW – NO mit 3-4 Bft. und mehr (Seeseite = Brandung/Grundsee)						
Variante	Fahrt über die Langeooger Wattseite						
01.05.05	Spiekeroog (W)	(23)	(4:36)	16.12	17.52		

	è WH Langeoog. WFW	6	1:12	è 17.24	17.52		Abdrift im OB-FW Weststrom ab WH: 17.24
	è Baltrum (Ort/Seeseite)	17	3:24	è 20.48		00.26 2.5.05	ohne Pause?? SU = 20.56
Bei 6 km/h: theoretische Paddelzeit bzw. Ankunftszeit = 3:50 h bzw. 20.02 (d.h. kl. Pause ist dann möglich!)							
Variante	Fahrt über Langeooger Seeseite						
01.05.05	Spiekeroog (W)			05.49	05.40 bzw. 17.52		Beginn Weststrom: 5.36 bzw. 17.54 Uhr SA = 5.49 / SU = 20.56
	è Baltrum (Ort/Seeseite)	21	4:12	è 10.01		11.36	Beginn Oststrom: 11.06 Vorsicht Abdrift im Gatt Baltrum-Langeoog max. 1 h Pause
Datum	von è nach	km/sm	Std.	Startzeit è	HWZ	NWZ	Bemerkungen (z.B. Beginn ein- bzw. auslfd. Strömung / HW-Helgoland)
02.05.05	4. Fahrtentag: Montag Fahrt von Baltrum zurück nach Neuharlingersiel <u>Vorsicht:</u> bei Wind aus NW – NO mit 3-4 Bft. und mehr (Seeseite = Brandung/Grundsee)						
Variante	Fahrt entlang Seeseite Baltrum und Langeoog						
02.05.05	Baltrum (Ort/Seeseite)			12.15		12.47	Oststrom ab: 12.15
	è Neuharlingersiel	27	5:24	è 17.39	19.07		Zeitreserve: 1:48 h
<u>oder:</u>	è Harlesiel	31	6:12	è 18.27	19.14		Zeitreserve: 0:47 h
Variante	Fahrt entlang der Seeseite Baltrum und Wattseite Langeoog						
02.05.05	Baltrum (Ort/Seeseite)	(23)		12.15		12.47	Oststrom ab: 12.15
	è WH „Baklegde“	20,5	4:06 +0:30	14.37 è 19.07	19.07		0:30 h Pause
	è Neuharlingersiel	2,5	0:30	è 19.37	19.07		Ankunft noch bei Stauwasser
01.05.05	3. Fahrtentag: Sonntag Rückfahrt von Spiekeroog (West) nach Neuharlingersiel bzw. Harlesiel <u>Hinweis:</u> Kommt infrage, sofern Sonntag nicht nach Baltrum gepaddelt wird.						
01.05.05	Spiekeroog (W)			11.41 (16.17)		11.41	frühester Start (spätester Start)
	è Neuharlingersiel	8,0	1:36	è 13.17* (è 17.53)	17.53		*Ausstiegsprobleme in Neuharlingersiel, we- gen niedrigem Wasser- stand um 13.17 Uhr
<u>oder:</u>	Spiekeroog (W)			15.48			
	è Harlesiel	11	2:12	è 18.00	18.00		
01.05.05	Variante: Spiekeroog (W) – Langeoog (Seeseite & Wattseite) – Neuharlingersiel						
01.05.05	Spiekeroog (West)			<u>früh:</u> 5.49	5.40		SA = 5:49 Uhr
	è Langeoog (West) = Ort	14	2:48 + 0:30	è 9.07		11.37	Oststrom ab: 12.34 plus 0:30 h Pause
<u>oder:</u>	Spiekeroog (West)			<u>spät:</u> 7.19	5.40		

	è Langeoog (West) = Ort	14	3:18	è 10.37		11.37	Langeoog: 1 h Pause Tidenkipp Langeoog: 11.24
Mindestens 1 Std. Pause an Land von Langeoog (West); Ausnahme: drohende Wetterverschlechterung!							
01.05.05	Langeoog (West)	21	4:12	11.37		9:09	Einlaufender Strom: 11.24-11.54
	è Neuharlingersiel	21	4:12 + 1:00	è 16.49	17.53		Zeitreserve: 1:04 h

HWZ = Hochwasserzeit / NWZ = Niedrigwasserzeit / sm = 1,852 km

© Formblatt U.Beier/M.Panknin 03/00

Text: U. Beier

Link: www.kanu.de/nuke/downloads/Kurs-Spiekeroog-Hausaufgaben.pdf

26.04.2005 Stör kommt wieder zurück nach Deutschland (Natur)

In einer gemeinsame Pressemitteilung der Bundesministerium für Umwelt sowie Bildung und Forschung wird Folgendes berichtet:

„Der Amerikanische Atlantische Stör (Acipenser oxyrinchus) kehrt nach Deutschland zurück. 20 geschlechtsreife Tiere der in deutschen Gewässern als ausgestorbenen geltenden Fischart landen am morgigen Mittwoch am Flughafen in Frankfurt/Main. Zusammen mit dem Huntsman Marine Science Center (HMSC) im kanadischen St. Andrews hatte ein Wissenschaftler-Team des Leibniz-Instituts fuer Gewässerökologie und Binnenfischerei (IGB) in Berlin die Fische in den vergangenen drei Jahren im kanadischen St. John Fluss gefangen und eingewöhnt. Das Bundesumwelt- und das Bundesforschungsministerium unterstützen gemeinsam die Wiederansiedelung von Stören in den Zuflüssen von Nord- und Ostsee seit 1996 mit mehr als 1,8 Millionen Euro.

Die aus Kanada eintreffenden Fische bilden die Keimzelle des Nachzuchtprogramms zur Wiederansiedlung des Störs in der Ostsee. Am Frankfurter Flughafen werden die Tiere auf einen Fischtransporter umgeladen, der sie in eine neu gebaute Quarantänehaltung der Landesforschungsanstalt für Landwirtschaft und Fischerei in Mecklenburg-Vorpommern bringt. Dort werden sich die Störe weiter vermehren. Ihre Nachkommen sollen spätestens im Sommer 2006 in die Oder entlassen werden.

Bis Ende des 19. Jahrhunderts lebten Stoere in allen grossen deutschen Flüssen. Verschmutzung, Gewässerverbauung und starke Überfischung machten dem Stör das Überleben jedoch unmöglich. Störe können bis zu vier Meter lang und 100 Kilogramm schwer werden. Sie ernähren sich von kleinen, wirbellosen Tieren wie beispielsweise Garnelen.

Die Bundesregierung sieht infolge der geplanten Wiederansiedlung auch ein Potenzial für die Entwicklung der deutschen Küsten- und Binnenfischerei. Sollte in einigen Jahren der Nachwuchs ausreichend grosser und sich natürlich reproduzierender Bestände erbracht werden, ist langfristig eine regulierte, überwachte Fischerei auf heimische Störarten vorstellbar. Der Zeithorizont hierfür liegt allerdings eher in Jahrzehnten als in Jahren.

Das IGB wird zu je gleichen Teilen vom Bund und dem Land Berlin finanziert. Derzeit wird am IGB mit zusätzlicher Förderung durch die EU eine neue Aquarienhalle gebaut, in die ein Teil der Störe einziehen wird.

Der Bund plant, das Vorhaben „Wissenschaftliche Begleitung der Aussetzung der Störe in der Oderregion/Ostsee“ von 2005 bis 2008 mit weiteren 700.000 Euro zu fördern.“

Quelle: BMU-Pressedienst v. 26.04.05

Links:

è www.igb-berlin.de/institut/frameset/instframeset_d.html

è www.bfn.de

20.04.2005 **Liparische Inseln (Italien)** (Revier/Ausland)

In der YACHT berichtet **A.Fritsch** in dem Beitrag

„Inseln im Rauch“

über die ca. 36 km nördlich von Sizilien liegenden Liparischen Inseln:

- Vulcano
- Lipari
- Salina
- Alicudi
- Filicudi
- Panarea
- Stromboli

Die Inseln Stromboli und Vulcano zählen zu den vulkanisch aktivsten Regionen Europas.

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

„Im Sommer sind die Inseln ein schwachwindiges Revier mit vorherrschenden Brisen aus Nordwest mit max. 3-4 Bft. Abends schläft der Wind oft ein und kehrt erst im Laufe des nächsten Mittags mit der Thermik (als Seewind) zurück. Wer durch die Straße von Messina will, muss bei Starkwind mit heftiger Düsenwirkung und Strom rechnen. Im Herbst oder Frühjahr kann Starkwind auch einige Tage lang anhalten.“

Und über den **Fährverkehr** wird Folgendes erwähnt:

„Die äußerst schnellen Tragflügel-Fähren passieren mitunter dicht, doch die Crews haben das meist im Griff. Im Hafen bestehen die Fähren rigoros auf ihrer Vorfahrt.“

Quelle: YACHT, Nr. 09/05, S.38-45 – www.yacht.de

20.04.2005 **Mittelmeer-Stürme** (Wetter; Revier/Ausland)

In der YACHT erläutert der Wetterexperte **Meeno Schrader** in dem Beitrag

„Zwischen den Zeiten“

die „klassischen lokalen Windsysteme“, die in der Mittelmeerregion zu beobachten sind:

- **Mistral**
gefährdetes Revier:
 a) zwischen Ostküste Menorcas bis Westküsten von Korsika und Sardinien inkl. Straße von Bonifacio;
 b) sowie der Küstenabschnitt Frankreichs von Cape de San Sebastian bis Toulon.
Auslöser: Kalte Luft „prescht“ durchs Rhonetal aufs westliche Mittelmeer. Ursache dafür ist ein Tiefdruckgebiet über England oder der Nordsee, welches auf seiner Rück-

seite kalte Luft ins westliche Mittelmeer „schaufelt“. Da die Luft trocken ist, lösen sich die Wolken auf, sodass der Mistral meist bei blauem Himmel bläst. Da der Mistral im Lee der französischen Alpen über dem Golf von Genua ein Tiefdruckwirbel entstehen lässt, das sog. „Genuatief“, kann er mehrere Tage anhalten und sich weitflächig aufs Mittelmeer ausdehnen.

- **Bora**

gefährdetes Revier: kroatische Adriaküste, und zwar:

- a) Neretva-Tal bis Halbinsel Peljesac und u.U. weiter bis Insel Mljet;
- b) von Dinarischen Alpen bis in die Bucht zwischen Omis und Makarska bzw. durch das Krka-Tal bis vor Sibenik;
- c) aus dem Sattel im Kapellengebirge hinunter nach Senj;
- d) der Golf von Rijeka nördlich von Krk und nördlich von Rijeka;
- e) Golf von Triest).

Auslöser: Kalte Luft „schießt“ von den kroatischen Gebirgen hinunter auf die Adria. Bora-Gefahr besteht insbesondere im Frühjahr und Herbst, wenn die Nächte länger werden und sich die Luft stärker auskühlen kann. Sternklare Nächte fördern dabei den Auskühlungsprozess. Je kälter die Luft, desto mehr Wind ist zu erwarten: „*Irrendwann ist es so viel, dass die Kaltluftkugel ins Rollen gerät. Zumeist in den Morgenstunden, mitunter bis in den Vormittag hinein kollabieren die bodennahe Luftschichten. Wie ein Geschoss jagt die kalte Strömung den Berg hinunter.*“ Düseneffekte verstärken dabei die Bora. Z.B. 2004 gab es im März 4 Bora-Tage (April: 2; September: 2; Oktober 3). Übrigens, die Bora wird insbesondere dann ausgelöst, wenn sich über Osteuropa und dem Balkan ein Hoch festgesetzt hat.

- **Meltemi**

gefährdetes Revier:

- a) grundsätzlich ist die gesamte Ägäis davon betroffen;
- b) besonders intensiv weht er von Limnos im nördlichen Bereich bis hinunter zu den Kykladen und den Dodekanes.

Auslöser: (türkisches) Hitzetief nordöstlich von Rhodos und Hochdruckgebiet über Rumänien/Bulgarien. Typisch für den Meltemi ist „blauer Himmel und eine starke Brise aus Nordost bis Nord“. Er tritt in den Sommermonaten auf (wirkt aber etwas abgeschwächt auch bis in den September und Oktober hinein), wenn sich das türkische Hitzetief so richtig entfalten kann. Kap- und Düseneffekte sowie Fallwinde vor den griechischen Inseln verstärken den Meltemi. Vorsicht ist auch bei ablandiger Windlage geboten, und zwar nicht nur wegen der Fallwind-Gefahr; denn verlässt man den geschützten Bereich, kann es „draußen auf See mächtig kacheln“.

- **Schirokko**

gefährdetes Revier:

Der gesamte Mittelmeerraum kann davon betroffen sein.

Auslöser: Ein Tiefdruckgebiet, das von Nordafrika aufs Mittelmeer hinaus zieht und an seiner Ostflanke südliche Winde Richtung Mittelmeer strömen lässt. Z.B. ein Tief über Tunesien „transportiert“ heiße Wüstenluft ins ionische Meer. Besonders kritische wird dieser südliche Wind deshalb, weil er über dem Mittelmeer viel Wasserdampf aufnimmt, der dann die Entwicklung von Frontalgewittern begünstigt.

Quelle: YACHT, Nr. 09/05, S.22-28 – www.yacht.de

Links:

è www.kanu.de/nuke/downloads/Bora.pdf

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

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

è www.kanu.de/nuke/downloads/Bft-Skala.pdf

20.04.2005 **Wetterregeln** (Wetter)

Die YACHT führt in dem Beitrag:

„Von Cirren und Irren“

ein paar „alte maritime Wetterweisheiten“ auf, die „mehr als amüsante Reime sind. Sie stecken voller Wahrheit. Ausnahmen bestätigen die Regel. Sie treffen wohl nicht immer ins Schwarze, geben jedoch oft eine gute Möglichkeit, sich zumindest eine grobe Orientierung zu verschaffen.“ Grundsätzlich spiegeln jedoch solche Wetterregeln unsere Wetterverhältnisse an Nord- und Ostsee wider. Wer z.B. schon entlang der ostschwedischen Schärenküste paddelt kann dann mit den „deutschen“ Wetterregeln nichts anfangen. Er müsste auf „schwedische“ Wetterregeln zurückgreifen.

Im Folgenden werden beispielhaft ein paar Wetterregeln aufgeführt:

- **„Ist die Sonne abends rot, kennt der Seemann keine Not.“**
 Diese Regel ist auch unter „*Abendsrot – Schönwetterbot.*“ bekannt.
 Eine Schlechtwetterfront ist gerade abgezogen. Vom Westen her naht zumindest ein Zwischenhoch, welches der Sonne ermöglicht, die im Osten gen Osten abziehenden Wolken farbig zu beleuchten.
- **„Rote Sonne am Morgen bringt dem Seemann Sorgen.“**
 ... oder: „*Morgenrot – Schlechtwetter droht.*“
 Im Osten zieht gerade ein Hoch ab, im West folgt die nächste Schlechtwetterfront, die von der aufgehenden Sonne beleuchtet wird.
- **„Cirren am Morgen – Regen am Abend.“**
 ... aber: „*In Frauen und Cirren kann man sich irren.*“
 Insbesondere wenn die Cirren vom Höhenwind auf den ganzen Himmel verteilt werden, steht schlechtes Wetter bevor.
- **„Wenn die Sonne scheint sehr bleich, ist die Luft an Regen reich.“**
 ... oder: „*Gibt Ring oder Hof sich Sonn' und Mond, bald Regen und Wind uns nicht verschont.*“
 Die Konturen z.B. der Sonne verschwinden am Rand. Spätestens wenn sich um die Sonne ein farbloser Lichtkranz (sog. Halo) bildet, ist bald mit dem Eintreffen einer Warmfront und folglich mit Regen zu rechnen.
- **„Südwest – Regennest, mit Ostwind schönes Wetter beginnt.“**
 ... oder: „*Oft gibt der West schönem Wetter den Rest.*“
 ... und: „*Weht der Wind dauernd aus Süden, ist uns bald Regen beschieden.*“
 Tiefausläufer kommen i.d.R. aus westlicher Richtung. Hochdrucklagen sind dagegen mit östlichen Winden verbunden.
- **„Starker Tau hält den Himmel blau.“**
 ... oder: „*Wenn am Morgen kein Tau gelegen, warte bis Abend auf sicheren Regen.*“
 Bei einem stabilen Hoch sinken in der Nacht bei wolkenfreiem Himmel und wenig Wind die Temperaturen, was die bodennahen Luftschichten kondensieren lässt. An den Wänden der Zelt bildet sich Tau. Erst mit Annäherung der nächsten Warmfront bleiben die Zelte zumindest vom Tau verschont.
- **„Je weißer die Schäfchen am Himmel steh'n, desto länger bleibt das Wetter schön!“**
 Auch bei Hochdrucklagen können sich Wolken bilden. Solange die Wolken nicht dichter werden oder sich mehrere Schichten an Wolken bilden, ist das nicht weiter

schlimm. Die Wolken entstehen, da die Sonneneinstrahlung warme und feuchte Luft aufsteigen lässt. „Je weißer die Wolke, desto weniger Wasserdampf enthält die Luft.“ ... und desto eher können wir davon ausgehen, dass der Wasserdampf von der lokalen Erwärmung des Bodens und nicht von einer nahenden Warmfront stammt. Übrigens, abends lösen sich i.d.R. die meisten dieser Wolken wieder auf.

Das sind aber nicht die einzigen Regeln. An die Folgenden sollten wir uns auch erinnern:

- **„Ander Wind- ander Wetter.“**
D.h. jede Windrichtungsänderung bringt ein anderes Wetter mit sich.
- **„Ändert sich der Luftdruck innerhalb von 3 Std. um 4, geh' nicht vor die Tür.“**
...; denn dann ist mit einer Windzunahme auf 6-8 Bft. zu rechnen. (Der Luftdruck wird hierbei in hPa gemessen.)
- **„Ändert der der Luftdruck innerhalb von 3 Std. um mehr als 10, solltest du nicht mehr Paddeln gehen.“**
...; denn alles deutet auf einen schweren Sturm hin.
- **„Kreuzen sich die Winde, ändert sich's Wetter geschwinde.“**
Es handelt sich hier um die sog. „Querwindregel“. Weht der Höhenwind (wir erkennen ihn an der Zugrichtung der hohen Wolken) um 90° verdreht zum Bodenwind, ist mit einer Veränderung des Wetters zu rechnen. Übrigens, verschlechtern tut sich das Wetter, wenn wir uns mit dem Rücken zum Bodenwind stellen und der Höhenwind von links kommt (denn das Tief wandert direkt auf einen zu) und verbessern, wenn der Höhenwind von rechts kommt (denn das Tief wandert ab
- **„Rain before seven, fine before eleven.“**
Das gilt insbesondere dann, wenn bei Westwetterlagen rasche Wetterwechsel zu beobachten sind. Dann sind manchmal Regen und Zwischenhochphasen an einem Tag zu erleben. D.h. so schnell wie die Regenfront gekommen ist, so schnell zieht sie auch wieder ab. Die obige Regel gilt zumindest bei uns im Frühjahr und Herbst.

Quelle: YACHT, Nr. 9/05 v. 20.04.05 – www.yacht.de

Literatur:

Karnetzki, D.: Das Wetter von morgen. Praxis für den Yachtsport, 5. Aufl. 2001, S.35-53.

Watts, A.: Das Wetter-Handbuch, 1998, S.130-138.

Houghton, D.: Das Wetter auf See, 1999, S.81-83.

16.04.2005 **Ventura: neuer Einer von Francesconi** (Ausrüstung)

Francesconi-Seekajaks wurden 1994 von Kanu-Outdoor übernommen, aber dennoch in Italien weiter produziert. Neben den beiden Einer-Modellen:

- **Esplora** (530x52 cm)
Volumen: 350 Liter (= 60/200/90 Liter);
Sitzluke: 93x45 cm;
Abschottung: 2-fach mit 1 rund und 1 ovalen finnischen Lukendeckel.
Steuer: Flip-off-Steuerblatt;
- **Ustica 475** (475x56 cm)
Volumen: 360 Liter (= 60/210/90 Liter);
Sitzluke: 93x45 cm;
Abschottung: 2-fach mit 1 rund und 1 ovalen finnischen Lukendeckel.
Steuer: Flip-off-Steuerblatt;

ist nun ein weiteres Einer-Seekajak dazugekommen:

- **Ventura** (520x56 cm) (Knickspant)
Volumen: 400 Liter (= 75/220/105 Liter)
Sitzluke: 93x45 cm;
Abschottung: 3-fach mit 1 ovalen und 2 runden finnischen Lukendeckeln
Steuer: Flip-Off-Steuerblatt

Der **Ventura** soll auch geeignete sein für Leute mit Schuhgröße 46+.

Zu bemängeln an den Francesconi-Seekajaks ist, dass sie alle:

- nur mit der sehr großen Sitzluke angeboten werden
Problem:
(a) Schwierigkeiten mit der Kartenarbeit;
(b) zu große Spritzdecke, die beim Wiedereinstieg hinderlich ist;
(c) fehlende Integration eines Kompasses;
(d) fehlende Integration einer Handlenzpumpe;
(e) fehlende verstellbare Schenkelstützen, die für einen optimaleren Schenkelhalt sorgen können.
- über ein zu hohes Cockpitvolumen verfügen (zwischen 200 bis 220 Liter)
Problem: Schwierigkeiten, das vollgelaufene Cockpit schnell genug zu lenzen.
- nicht die Möglichkeit zum maßgeschneiderten Einbau des Frontschotts bieten
Problem: auf diese Weise wird den „kurzbeinigen“ Kanutinnen und Kanuten verwehrt, durch die Verschiebung der Schottwand Richtung Sitz, das Gepäckvolumen im Bugstauraum zu erhöhen und das Cockpitvolumen zu vermindern.
Dabei wäre es so „einfach“, serienmäßig wenigstens 3 Frontschottwände für unterschiedliche Beinlängen anzubieten und dem Kunden als Ausstattungsoption anzubieten.

Link: www.kanu-out-door.com

15.04.2005 **Sport und Ernährung** (Gesundheit)

In der Zeitschrift "test" werden in dem Beitrag:

„Fit fürs Traben und Trimmen“

einige Tipps & Infos zur Ernährung gebracht, u.a.:

- **„Was hilft, meine Ausdauer zu verbessern?“**
Nudeln zählen zu den effektivsten Energiequellen. Sie enthalten im Wesentlichen Kohlenhydrate, können im Körper zu Glykogen umgewandelt werden, das als körpereigene Stärke in den Muskeln und in der Leber gespeichert wird. Bei Ausdauerleistungen sollten die Glykogenspeicher optimal gefüllt sein, die Muskulatur ermüdet dann nicht so schnell. Deshalb sind z.B. schon 3 Tage vor einer größeren sportliche Dauerbelastung mehrere kohlenhydratreiche Mahlzeiten pro Tag angesagt. Physiologisch günstig sind vor allem komplexe Kohlenhydrate aus Vollkornprodukten, Gemüse, Hülsenfrüchten, Obst. Sog. einfache Kohlenhydrate aus Süßspeisen und Gebäck gehen zu schnell ins Blut, der Körper muss vermehrt Insulin ausschütten, was dazu führt, dass die für den Leistungserhalt wichtigen Kohlenhydratreserven zu schnell abgebaut werden.
- **„Was bringen Energieriegel?“**

Während einer mehrstündigen Wanderung liefern sie einen raschen Energiekick. Sportler-, Fitness- oder Energieriegel stellen folglich eine praktisch verpackte kleine Zwischenmahlzeit dar. In jedem Fall lohnt ein Blick ins Zutatenverzeichnis: Die Riegel sollten reichlich Kohlenhydrate enthalten, nicht mehr als die Hälfte davon als süße Zucker.

- **Warum sind Bananen so wichtig?**

Bei einer längeren körperlichen Beanspruchung gehen die Glykogenvorräte in den Muskeln, die im Normalfall bis zu 2 Tage lang vorhalten, schon nach etwa 2 Stunden zur Neige. Die notwendige Glukose wird dann dem Blut entnommen. Der Blutzuckerspiegel sinkt, der gefürchtete Hungerast droht: plötzlicher Heißhunger, Schwindel, Übelkeit, Schwäche. Mit einer Banane, die in optimaler Zusammensetzung gut verdauliche Kohlenhydrate und Mineralstoffe enthält, kann zwischendurch der Glykogenspeicher wieder aufgefüllt werden.

- **„Brauchen wir mehr Eiweiß?“**

Muskelmasse wird allein durch Training aufgebaut. Ausdauersportlicher haben einen gering erhöhten Eiweißbedarf, der jedoch mit einem Extraschnitzel oder einem Becher Buttermilch pro Woche gedeckt werden kann. Und selbst das ist selten nötig, da die meisten von uns mit Fleisch- und Milchprodukten mehr Eiweiß essen als sie brauchen.

- **„Mehr Pep durch Vitamine?“**

Dass Vitamine über den normalen Bedarf hinaus für Sportler wichtig sind, ist nicht bewiesen.

- **„Mindert Fett die Leistung?“**

Zum einen hemmt Fett die für Sportler besonders wichtige Glykogenspeicherung in den Muskeln und beeinträchtigt so die körperliche Leistung. Zum anderen wird während einer intensiven Dauerbelastung die Energie aus den Fettspeichern nur langsam abgerufen. Beansprucht werden dagegen die Glykogenspeicher, und wenn die sich leeren, lässt die Leistung nach, egal wie groß das Reservoir in den Fettzellen noch ist. Bei langen Ausdauerbelastungen sind also mehr Kohlenhydrate auf dem Speiseplan unerlässlich, kombiniert mit eher weniger Fett. Nur rund 30 % der täglichen Kalorien sollten aus Fett stammen.

- **Ist Trinken wichtig?**

Schwitzen sollen den starken Anstieg der Körpertemperatur verhindern. Gelegenheitssportler können schon bei einem Schweißverlust von 1 Liter körperlich angeschlagen sein. Es kann zu ernststen Komplikationen (Schwindel, Erbrechen, Muskelkrämpfe) kommen. In jedem Fall ist es daher richtig, den „Tank“ vorher aufzufüllen und vor einer längeren Dauerbelastung etwa ½ Liter zu trinken. Später sind dann alle 20 – 40 Minuten Trinkpausen sinnvoll: Kleine Mengen von 0,1 – 0,2 Litern reichen aus. Wer sich länger verausgabt, sollte sich zu gleichen Teilen ein kohlenensäurearmes, natriumreiches Mineralwasser (mehr als 200 mg Natrium pro Liter) mit Fruchtsaft (Apfel oder Orange) mischen. Ungünstig sind unverdünnte, süße Säfte.

Quelle: TEST, Nr. 4/05, S.22-24 – www.test.de
