

Newsletter „Küstenkanuwandern“ (Nr.4/05)

(Aktuelle Infos: 1.06.-24.07.05)

Udo Beier, DKV-Referent für Küstenkanuwandern, informiert:

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

- 21.07.2005 Tourenbericht: „Rund“ Helgoland (ca. 289 km) (Revier/Inland)
- 20.07.2005 Pazifikauster (Natur)
- 19.07.2005 Dänische Südsee (Revier/Ausland)
- 18.07.2005 Ems und Dollart (Revier/Inland)
- 15.07.05 Im Wirbel des Mahlstroms (Lofoten/Norwegen) (Revier/Ausland)
- 14.07.2005 Haftungsausschlusserklärungen (Recht)
- 14.07.2005 Mallorca (Spanien) (Revier/Ausland)
- 12.07.2005 Westfriesische Inseln (Niederlande) (Revier/Ausland)
- 12.07.2005 West-Irland (Revier/Ausland)
- 12.07.2005 Windstärke: Fantasie & Wirklichkeit (Wetter)
- 12.07.2005 Von Bremen bis Usedom (Revier/Inland)
- 12.07.2005 GPS-Anwendungsmöglichkeiten (Ausbildung)
- 12.07.2005 Vermisst vor Langeoog (Ausbildung)
- 11.07.2005 Wasser im Ohr (Gesundheit)
- 03.07.2005 Schwimm-Rettungswesten-Pflicht? (Ausrüstung)
- 03.07.2005 Kroatische Küste (Revier/Ausland)
- 02.07.2005 Lippenpflege mit UV-Schutz (Gesundheit)
- 02.07.2005 Sonnenschutz dank veredelter Stoffe (Gesundheit)
- 01.07.2005 Lagunen von Venedig (Revier/Ausland)
- 30.06.2005 Knotenkunde (Ausbildung)
- 29.06.2005 Algarve (Portugal) (Revier/Ausland)
- 28.06.2005 Bremer Seekajaktreffen 2005 (Norderney) (Ausbildung)
- 27.06.2005 Touren-Ausrüstungs-Checkliste (Ausrüstung)
- 26.06.2005 Tourenbericht 1963: Hamburg - Helgoland in 3 Tiden (Revier/Inland)
- 25.06.2005 22 WWF-Urlaubstipps (Ausbildung/Natur)
- 24.06.2005 Seestücke (Kunst) (Geschichte)
- 20.06.2005 Windparks: Keine Gefahr für Seevögel (Natur)
- 20.06.2005 Fischfang per Schwebestatt-Treibnetz (Natur)
- 19.06.2005 Tsunami-Merkblatt (Ausbildung)
- 18.06.2005 Hautkrebs: ABCDE-Regel (Gesundheit)
- 18.06.2005 Aalmutter (Natur)
- 18.06.2005 Wittling (Natur)
- 17.06.2005 Vorsicht Zecken! (Gesundheit)
- 16.06.2005 Naturschutzrechte/-vorschriften (Befahrensregelung/Recht)
- 15.05.2006 140 Jahre DGzRS (Geschichte)
- 14.06.2005 Paddeln mit Kompass (Ausbildung)
- 14.06.2005 Iles d'Hyères“ (Mittelmeer) (F) (Revier/Ausland)
- 13.06.2005 Küstenkanuwanderausbildung in den Niederlanden (Ausbildung)
- 13.06.2005 Die Mär vom wissenschaftlichen Walfang (Natur)
- 12.06.2005 Analyse einer Gruppenfahrt mit Flusspaddlern auf der Ostsee (Ausbildung)
- 11.06.2005 Antarktis-Kayak-Expedition (Revier/Ausland)
- 10.06.2005 Newsletter Grönlandkajaks (Ausrüstung / Geschichte)
- 09.06.2005 Solo-Küstentouren: 2 Seenotfälle (Ausbildung)
- 08.06.2005 Seenotfall-Meldung über UKW-Sprechfunk (Ausbildung)
- 07.06.2005 Brandungsübungen bei starken bis steifen Winden (Ausbildung)
- 07.06.2005 „Wettfahrt“ rund Fünen (Revier/Ausland)
- 06.06.2005 Mittelmeer-Querung (Revier/Ausland)
- 06.06.2005 Arctic Sea Kayak Race (Norwegen) (Revier/Ausland)
- 05.06.2005 Inside Passage (Kanadas und Alaskas Westküste) (Revier/Ausland)

04.06.2005 Nationalpark: Wattboden in Gefahr (Natur)
04.06.2005 Lederschildkröte (Natur)
03.06.2005 Seewetterbericht Kroatien (Revier/Ausland)
02.06.2005 Vignetten-Pflicht für Kroatien? (Revier/Ausland)
02.06.2005 Sehnenscheidenentzündung (Gesundheit)
02.06.2005 ACC: 100 Jahre Kanu-Sport (Geschichte)
01.06.2005 Revierinfos im Internet (Revier/Ausland)

21.07.2005 „Rund“ Helgoland (ca. 298 km in mind. 6 Tagen) (Revier/Inland)

Anmerkungen: Im Folgenden soll der Ablauf einer Pfingsttour nach Helgoland beschrieben werden. Es handelte sich dabei um die erste ausgeschriebene Vereinsfahrt, der es gelang, auf eigenem Kiel nach Helgoland und retour zu paddeln. – Wer der erste Kanute überhaupt war, der Helgoland per Kajak erreicht hat, ist mir unbekannt. Zumindest der ACCer Hans-Jörg Otto paddelte 1963 im „Kette Langeiner“ (Faltboot) bei einer 3-Etappen-Tour Hamburg – Helgoland in der Nacht von Scharhörn (welches damals noch betreten werden durfte) nach Helgoland, da er sich so wegen mangelnder Ausrüstung besser am Leuchtfeuer des Helgoländer Leuchtturms orientieren konnte. 1987 paddelte der Niederländer Hendrik Kingma mit seinem Freund Mathijs von Wangersiel aus kommend über Minseneroog nach Helgoland, welches sie im Nebel ohne GPS fanden. Udo Weiterer & Michael Koop gelang es 1989 nach erfolgreicher Ansteuerung von Helgoland tags darauf bis zum ca. 60 km entfernt liegenden Amrum weiter zu paddeln. Jürgen Hoh erreichte 1996 ebenfalls im Faltboot anlässlich einer mehrwöchigen Elbefahrt von Tschechien aus kommend nach 720 km Helgoland. Matthias Panknin & Karl Wolfner meisterten 1997 sogar innerhalb von ca. 17 Std. von St.Peter-Ording aus kommend eine Retour-Tour nach Helgoland (ca. 90 km). Bislang hat es jedoch noch keiner geschafft, die Deutsche Bucht von Borkum aus kommend so zu queren, dass mit einem Zwischenstopp auf Helgoland nach insgesamt ca. 155 km Sylt erreicht wird. Ebenfalls gelang es Arved Fuchs & Rainer Neuber nicht, 1987 Helgoland von der ca. 460 km entfernt liegenden Humbermündung (England) aus zu erreichen, da konstante östliche Winde sie in ihren Faltbooten einfach am Fortkommen hinderten. Nach 9 Tagen gaben sie – nachdem sie sich nur ca. 280 km vom Startort entfernt hatten - in Höhe der Niederlande entnervt auf.

*** * ***

„Helgoland reizt – wenn überhaupt – nur jene, die noch nicht hinüber gepaddelt sind, ansonsten gibt es entlang der Deutschen Bucht abwechslungsreichere Küstenkanuwanderpassagen!“ – 6 Kanuten und 1 Kanutin spürten seit langem schon diesen Reiz und trafen sich deshalb am Donnerstagabend vor Pfingsten, 19.05.94, im Westen von Cuxhaven in Spieka-Neufeld, um sich einmal richtig „auszureizen“: Kai Ahrens aus Hamburg im „AMRUM“, Arthur Buschardt aus Berlin im „CALYPSO“ (mit Skeg), Wolfgang Dinter aus Berlin im „getunten“ „YUKON-E“, Bernhard Hillejan aus Köln im „MARINER“ (mit Skeg), Manfred & Berta Klingmann-Reiner aus Eppelheim im „PACIFIC“ (K2) und ich aus Hamburg im „SIRIUS“. Bis einschließlich Sonntag, 29.05., wollten wir auf der „Deutschen Bucht“ zwischen Wangerooge und St.Peter-Ording hin- und her paddeln und darauf waren, dass uns ein Hochdruckkeil den Abstecher zum „Heiligen Land“ („Helgoland“) erlaubt.

Gepaddelt werden sollte in zwei „Dreier-Gruppen“ (d.h. je Gruppe 3 Kajaks), mit der Auflage, in „Signalweite“ zusammenzubleiben. Nur im Notfall sollten sich die beiden Gruppen „selbständig“ machen dürfen. Übrigens, die einzelnen Teilnehmer waren so qualifiziert und ausgerüstet (z.B. 6 im Trockenanzug), dass sie zur Not auch allein zurück ans Festland hätten paddeln können.

1. Tag (Spieka-Neufeld – Neuwerk) (ca. 48 km in 10 Std.)

Route: Spieka-Neufeld – -Weser-Elbe-Wattfahrwasser – Robinsbalje – Robbenloch – Nordertill – Neuwerkloch – Neuwerk (Anleger)

Entfernungen:

Spieka-Neufeld – Sandbank nahe Robinsbalje (West) = 22 km

Robinsbalje (West) – Robbenloch (West) – Neuwerkloch (Süd) = 21 km

Neuwerkloch (Süd) – Neuwerk = 5 km

Start in Spieka-Neufeld: Hochwasser (HW) Spieka-Neufeld, spätestens 2:30 Std. nach HW; denn danach fällt u.U. der Prickenweg trocken.

Stromkipp Robinsbalje (West): 5 Std. vor HW Helgoland

Ankunft Neuwerk: möglichst zwischen 2 Std. vor bis 2 Std. nach HW Neuwerk; denn außerhalb dieser Zeitspanne könnte das Watt kurz vor Neuwerk noch trocken gefallen sein.

Am Abend vorher war es noch kalt und regnerisch. Es sollte jedoch ein Sonnentag werden mit schwacher Brise aus östlicher Richtung. Nachdem wir unser Biwak am Parkplatz neben dem Seglerhafen von Spieka-Neufeld abgebrochen hatten, ging es Punkt 8.32 Uhr (= Hochwasser (HW)) aufs Wasser. Wolfgang führt uns. Das Ziel: Richtung Robinsbalje, Umrundung der Knechtsände, mit anschließendem Kurs auf Tonne Robbenloch. Es war ein weiter Weg, da ich es versäumt hatte, einen Antrag auf Befreiung vom Befahrensverbot zu stellen.

Der Umweg westlich um die „Zone 1“ herum fiel uns schwer, da uns die Motivation dazu fehlte; denn dort draußen herrscht doch eine „totale Wasserwüste“ vor: Kein Vogel, keine Ente, kein Seehund war weit und breit zu sehen, nur die Fische und Krabben waren zu erahnen. Anscheinend sind aber Fische, Krabben, Muscheln u.ä. keine so „schutzwürdigen“ Tiere, obwohl sie die Fauna des Wattenmeeres mit am stärksten prägen; denn sie dürfen dort „herausgepflügt, -gesiebt & -gebaggert“ werden, als ob es sich um ein Stück „vogelfreie“ Biomasse handelt. Die Naturschützer sollten mal ihre „Ferngläser“ durch „Taucherbrillen“ ersetzen. Vielleicht gelingt es ihnen dann, die „wahre“ Natur des Wattenmeeres zu erkennen und die „wahren“ Feinde des Wattenmeeres aufzuspüren. Die paar Küstenkanuwanderinnen und -wanderer, die sich ab & an mal auf der Nordsee die Zeit vertreiben, gehören jedenfalls nicht dazu!!!

Von der Tonne Robbenloch ging es wieder ostwärts durchs Robbenloch zum von „Klapotis“ umsäumten Robbensand (Hinweis: Dieser Sand ist 2005 nicht mehr vorhanden!): „Zeit zum *Picknick*“! Mit der Tidenströmung paddelten wir dann später Richtung Ostertill zum Neuwerker Loch. Am an der Süd-West-Spitze von Neuwerk liegenden Fähr-Hafen betraten wir nach ca. 51 km Tidenpaddeln etwa 2 Std. vor HW Neuwerk (20.36 Uhr) Land. Wir rollerten mit unseren Kajaks zum Gasthof „Das alte Fischerhaus“ im Süden von Neuwerk und schlugen dort unsere Zelte auf (www.neuwerk-hotel.de). Wir bekamen eine eigene Wiese zugeteilt, da die andere schon von „bierseeligen“ Pflingst-Touristen (Wattläufer und Kutschenfahrer) vollständig belegt war.

Hinweis: Weitere Aussetzstellen liegen an der Badestelle im Süden der Insel östlich des kleinen Seglerhafens oder an der West-Rampe nahe des Radar-Turms. Wildes Zelten ist auf Neuwerk nicht erlaubt, aber auch nicht nötig.

2. Tag (Neuwerk – Helgoland) (ca. 55 km in 7:15 Std.)

Ein paar Daten zur Off-Shore-Tour:

Route: Neuwerk (West-Rampe) – Elbe-Neuwerk-Fahrwasser – (Querung Fahrwasser Unterelbe „Norderrinne“) - Leuchtturm Großer Vogelsand – Helgoland (Düneninsel)

Entfernungen:

Neuwerk – Leuchtturm „Großer Vogelsand“ – Wrack = 12 km

Off-Shore-Strecke = 41 km

Anfahrt zum Nord-West-Strand der Düneninsel = 3 km

Start in Neuwerk (West-Rampe): 1:30 Std. vor Hochwasser (HW) Neuwerk.

Vorbeifahrt am Leuchtturm „Großer Vogelsand“:

Bei HW Vogelsand sollten wir den Leuchtturm passieren, d.h. 0:28 Std. nach HW Helgoland, obwohl die Strömung lt. Stromatlas dort erst ab ca. 1:30 Std. nach HW Helgoland ablaufen soll!

Anlanden in Helgoland (Hafen auf der Westseite der Düneninsel):

Bei Niedrigwasser (NW) Helgoland sollten wir in Helgoland sein, spätestens jedoch 1 Std. nach NW Helgoland, d.h. 4:30 Std. vor dem nächsten HW Helgoland; denn dann kippt die Tidenströmung und es fängt wieder an, in östliche Richtung zu strömen, zunächst mit 1,1 km/h, später bis 2,5 km/h (max. 5,5 km/h bei starken westlichen Winden);

Hinweise:

Wenn bei Wind gepaddelt wird, sollte man es eigentlich nur bei östlichen Winden bis 4 Bft. tun.

Bei westlichen Winden könnten bei 3 Bft. die Probleme beginnen und ab 4 Bft. haben nur noch sehr leistungsfähige Kanuten eine Chance, Helgoland zu erreichen.

Der Tour Cuxhaven - Helgoland ist mit etwa 66 km ca. 11 km länger und sollte nur bei östlichen und dann auch nur von sehr leistungsfähigen Kanuten gewagt werden. Ab ca. 2:30 Std. nach HW Helgoland beginnt das Wasser in Cuxhaven abzulaufen. Da man aber 4:30 Std. vor dem nächsten HW Helgoland in Helgoland sein sollte, muss man diese 66 km in 5 Std. schaffen.

Im Mai ist durchschnittlich mit 3 Tagen Nebel zu rechnen (März = 8 Tage; August = 2 Tage).

Die mittleren täglichen Tiefst-/Höchstwerte der Lufttemperatur liegen auf Helgoland im Mai bei: 7,8 – 12,9° C (extrem: 0 – 25,8° C) und im August bei: 14,8 – 19,1° C (extrem: 7,2 – 31,6° C).

Die mittleren Wassertemperaturen (Min./Max.-Werte) betragen bei Helgoland im Mai: 7 – 13° C (August: 15 – 20° C).

Das Wetter stimmte: schwache Brise aus süd-östlicher Richtung, d.h.

„Salzwasserschwierigkeitsgrad I“. HW Neuwerk war um 9.25 Uhr und NW Helgoland um 15.29 Uhr. Das bedeutete „theoretisch“ 6 Std. für 55 km Strecke! Für den Fall des Abbruchs der Tour wurden noch die folgenden Daten registriert:

- Sonnenuntergang (SU): 21.30 Uhr;
- HW Neuwerk: 21.50 Uhr;
- HW St.Peter-Ording: 22.06 Uhr;
- HW Wangerooge Ost: 21.19 Uhr;
- NW Helgoland am nächsten Tag: 4.08 Uhr.

Um 5.30 Uhr wurden die Zelte abgebrochen. Ich verteilte „Zintona“-Kapseln gegen Seekrankheit, jedoch war ich der einzige, der dieses Ingwerwurzelstockpräparat schluckte. Außerdem empfahl ich jedem, vor dem Start eine extra Portion Wasser zu trinken (ca. ½ Liter). Um 7.55 Uhr, also 1:30 Std. vor HW Neuwerk, setzte der letzte mit 10 Minuten Verspätung an der West-Rampe sein Kajak ins Wasser. Natürlich hätten wir vom Segler-Hafen aus im Süden der Insel starten können. In Anbetracht der bevorstehenden stundenlangen „Sitzpassage“ zogen wir den 1 km langen Fußmarsch mit unseren Seekajak auf dem Bootswagen vor. Sparten wir doch so fast 2 km „Gegenstrom“-Paddelerei ein. Unser erster Zielpunkt lag 9 km vor uns: Leuchtturm Großer Vogelsand.

Das Wasser strömte anfangs noch mit max. 1,8 km/h auf uns zu, aber das machte nichts; denn von der West-Rampe Neuwerk bis zum Nord-West-Strand der Düneninsel Helgoland waren es eine Menge Kilometer. Wer da nicht genug Kraft in den Armen hat, muss das durch einen „Frühstart“ kompensieren. Außerdem sah fast jeder ein, dass es psychisch angenehmer ist, am Anfang der Tour freiwillig gegen den Tidenstrom anzupaddeln statt u.U. an ihrem Ende zwangsweise gegen den Tidenstrom anzuknüppeln.

Die Querung des Fahrwassers der Unterelbe (Norderrinne) erfolgte ohne Probleme nach den folgenden Regeln & Grundsätzen:

- *Schiffahrtsstraßen sind im „Pulk“ auf dem direktesten Weg zu queren, sodass möglichst die Kielrichtung im rechten Winkel zur allgemeinen Verkehrsrichtung verläuft!*

- *Etwaig erforderliche Kursänderungen sind so deutlich vorzunehmen, dass andere Verkehrsteilnehmer sie unmissverständlich als solche erkennen können!*
- *Bestehen Zweifel, dass die Querung nicht vor Ankunft des nächsten Schiffes gelingen könnte, wird nicht schneller gepaddelt, sondern mit der Querung gewartet, bis das Schiff einen passiert hat!*

Übrigens, lt. Stromatlas soll die Elbströmung vor Neuwerk (Norderrinne) erst um ca. 10.25 Uhr (d.h. 0:25 Std. nach HW Cuxhaven) Richtung West kippen. Als wir nach 9 km um 9.30 Uhr am Leuchtturm Großer Vogelsand vorbei paddelten, mussten wir jedoch schon Stillwasser gehabt haben. Wir nahmen daher sofort unseren errechneten Kurs auf und steuerten die Tonne „Düne S“ 3 km vor Helgoland an.

Vor uns lagen ca. 41 km „off-shore“-Strecke. Das war nicht sehr aufregend. Nichts hatte mehr mit dem Gedicht „Untiefen“ von B.Pixner zu tun, an welches ich mich in der Nacht zuvor während eines Albtraumes etwas vage erinnerte:

*Der weiße Brecher,
die Mörderwelle,
die Welle des Tages schnappt nach mir.
Sie stürzt mir nach,
sie riecht meinen Schweiß,
sie wittert meine Angst.*

*Mein Kajak ist schwer,
der Hafen weit.
Wenn bloß der Wind nicht dreht!*

*Viele Wellen kreuzen meinen Kurs.
So viele Stunden nagen an meinen Händen!
Mein Mund verdorrt.
Weiß aufschäumend steigt die See empor,
schlägt auf meine Schulter,
leckt mir das Gesicht.
Ohne Becher nehm' ich einen Schluck,
gedankenverloren, verträumt, verängstigt.*

*Helgoland ist weit.
Die Tiefe bleibt verwehrt.
Ich paddle an der Oberfläche,
manchmal nur eine Handbreit Luft unter'm Kinn.
Die See mein Los,
mag sein schon beim nächsten „Kaventsmann“
oder erst kurz vor'm roten Felsen
beim Anblick der „Langen Anna“?*

*Mein Kajak schwimmt.
Es stampft und bohrt und platscht.
Aus dem Wasser wachsen Wellen.
Neben mir sechs nasse Kameraden.
Sie durchschneiden die Seen,
wie einst die Schweinswale es taten.
Teilen wir ihr Schicksal?*

Alle anderthalb Stunden nahmen wir knapp 10 Minuten lang unsere geplante „Fünf-Minuten-Pause“. Auf Backbord sahen wir noch sehr lange die dicken Containerschiffe im Fahrwasser. Über uns flogen insgesamt 2 Flugzeuge Richtung Helgoland. Zwei Kameraden bekamen mit

ihren Skeg-Kajaks plötzlich Probleme („*So lange sind wir noch nie mit Rückenwind gepaddelt!*“). Zwei andere Kameraden spürten allmählich ihre Handgelenke. Sie hatten wohl die von mir vorgegebenen Trainingseinheiten nicht ernst genommen? Außerdem hatten sie sich schon am ersten Tag übernommen. Alle Männer hatten „Blasenprobleme“. Frauen haben wohl hier einen natürlichen „Trainingsvorsprung“? Der „Pinkler“ (Reißverschluss) im Trockenanzug war diesbezüglich der beste „Problemlöser“: Reißverschluss öffnen, Thermoskannenbecher abschrauben, Pi... und Spülen, Pi... und nochmals Spülen. Anschließend Essen und „Nachtanken“, und zwar alles während der „Fünf-Minuten-Pause“. Lediglich einer, der hatte es nicht leicht; denn sein Trockenanzug verfügte über keinen „Pinkler“. Wohl oder übel musste er irgendwann seinen Trockenanzug von innen wässern. Im Sitzen wollt das jedoch nicht so recht klappen. Erst als er sich in seinem Seekajak hinkniete, lief's. Die zweite Gruppe beantragte einmal eine Pausenverlängerung. Da sie autark war, durfte sie darüber selber entscheiden ... und anschließend der ersten Gruppe etwas schneller folgen.

Um kurz vor 12 Uhr, also 3 Std. vorher, meldete Wolfgang „*Helgoland voraus!*“ Auf einmal meinte doch jeder, die 60 Meter hohe Insel mit seinem bis auf 82 m Höhe hinaufragenden Leuchtturm längst viel frühere als Schatten oder als „Wolke“, bzw. als „Wunschgebilde“ (?) am Horizont ausgemacht zu haben. Übrigens, die Düneninsel von Helgoland blinzelte erst in der letzten Stunde über die Wellenkämme. Die erste Trottellumme umflog uns 23 km und der erste Tordalk umschwirrte uns 5 km vor Helgoland. Die erste Plastikflasche tauchte 3 km vorher auf.

Die einzige Abwechslung brachte uns alle halbe Stunde „Magellan“, das von Berta bediente GPS-Gerät:

„*Berta, drück' mal die Taste.*“ – Eine Minute später: „*Udo, wir fahren 200 Meter zu weit links.* ... (Und beim nächsten Mal:) „... *Jetzt sind es 600 Meter zu weit rechts.*“ – „*Berta, wie läuft die Strömung?*“ – „*Es strömt mit 5,5 km/h, obwohl der Strömungsatlas doch nur max. 2,5 km/h angibt.*“ – „*Wie ist unser Tempo?*“ – „*Spitze, wir paddeln jetzt 12,3 km/h ...*“

Wer auf solche Informationen verzichtet, kommt auch an, zumindest bei solch idealen Gewässerbedingungen. Trotzdem reizt es immer mehr Kanuten, sich solch ein Gerät anzuschaffen. Wir hatten zwei davon dabei, je Gruppe eines. Für alle anderen Kanuten, die Helgoland „ohne“ erreichen wollen, habe ich eigentlich nur ein „Schulterzucken“ übrig ... Mit einer Ausnahme: Wenn es die „Zuckersackfahrer“ ganz „ohne“ – d.h. wie früher die Inuits – versuchen würden, und zwar ohne Seekarte (Wozu haben wir denn unser Gedächtnis?), ohne Kompass (Wozu scheint denn die Sonne?), ohne Gezeitenkalender (Wozu haben wir denn Augen?), ohne Stromatlas (Den haben sowieso die meisten nicht dabei!) und ohne Seewetterbericht (Wozu gibt es denn Wolken?). Übrigens, mein Clubkamerad Hans-Jörg Otto hatte 1963 im „Kette Langeiner“-Faltboot vorexerziert, wie man auch ganz „ohne alles“ Helgoland erreichen kann, nämlich nachts immer dem Feuer des Helgoländer Leuchtturms nach. Der damals 22jährige benötigte von Scharhörn aus kommend (was früher noch möglich war) übrigens 4:30 Std.

Um 14.30 Uhr lagen wir endlich vor Helgoland. Schlagartig fing es an, auf 4 Bft. aufzubrisen und zu regnen. Hinter uns am Horizont tauchten die ersten Spinnaker der Segelboot-Pfingst-Regatta Cuxhaven – Helgoland auf. Eine $\frac{3}{4}$ Std. später betraten wir den Sandstrand im Norden der Düneninsel. Von dort ging es äußerst mühsam über den tiefen Sand zum Zeltplatz direkt unter der Einflugschneise des Helgoländer Flugplatzes. Aber das gehört dazu; denn auch das ist Helgoland.

Übrigens, spätestens 1 Std. nach NW Helgoland, als etwa 16.30 Uhr, hätten wir in Helgoland sein müssen; denn ab dann sollte es wieder mit anfangs 1,1 – 1,8 km/h und 1 Std. später mit 2,5 km/h Richtung Büsum strömen. Daher würde ich es auch keinem nicht „durchtrainierten“ Kanuten empfehlen, bei Gegenwind von Neuwerk nach Helgoland zu paddeln. Und auch bei

östlichem Wind ab 5 Bft. könnte es Probleme geben, und zwar in der Einfahrt vor Helgoland, und zwar aus zwei Gründen:

- (1) Zum einen setzt eine knappe Stunde vor NW Helgoland ein Kehrstrom zwischen den beiden Inseln Richtung Süd-Ost ein. Beim Auftreffen dieser ca. 1,8 km/h starken Strömung auf den Richtung West fließenden Tidenstrom können Strömungswellen entstehen.
- (2) Zum anderen lassen die im Osten liegenden Untiefen (hier: Danskermannshörn und Hamburger Loch) die bei einem 5er Ostwind anrauschende Windsee als Grundseen aufbäumen.

Beim Aufeinandertreffen beider Wellensysteme kann ein unangenehmer kabbliger Seegang entstehen, den ein durch lange Fahrt erschöpfter Kanute nur mit Mühe meistern wird. Kommt dann noch gerade einer der vielen Touristendampfer vorbei, könnte dessen Bug- bzw. Heckwelle einem dann den Rest geben. Es ist daher bei solch einem Wind zu raten, auf die Durchfahrt zwischen den beiden Helgoländer Inseln zu verzichten und über die weniger eindrucksvolle Nord-Ost-Spitze der Düneninsel auszuweichen.

Nachdem die Zelte standen, machten wir uns „inselrein“, bestiegen ein „Börteboot“, setzten zur Hauptinsel über und besichtigten den Inselfelsen inkl. Todalks, Trottellummen (über 900 Paare), Basstölpel (brüten wieder), diverse Bombentrichter (von 5.000-kg-Bomben) und den Leuchtturm (Leuchtweite: 52 km!). Wenn es keine Geologen gäbe, müsste man sich schon wundertun, wie am Rande einer flachen Wattenmeerlandschaft solche eine Insel entstanden ist:

Vor langer Zeit quoll unter dem Meeresboden ein Salzstock auf und drückte ein Felsgemenge aus Buntsandstein, Kreide und Gips nach oben. Daraus entwickelten sich im Westen rote Felsklippen („Westerkliff“) und im Osten weiße Kreideklippen („Wittkliff“). Die Kreide- und Gipsbestände wurden im Laufe der Jahrhunderte bis auf Meereshöhe abgebaut und ans Festland verkauft. Im Jahr 1702 trennte dann eine Sturmflut das „Wittkliff“ vom Felsensockel ab. Die Düneninsel war geboren.

Übrigens, auf der Insel feierten hunderte von Seglern Pfingsten. Kurz vor Mitternacht überreichte uns noch der Zeltplatzwart „Schöne Grüße“ von zwei jungen Kanuten, die aus St.Peter-Ording kommend ebenfalls mit GPS-Unterstützung einen Tag vor uns die Paddel-Saison auf Helgoland eröffnet hatten: René Möllenkamp (im „NORDKAPP“) und Hagen Strothoff (im „NORDSTERN“).

Hinweis: Wer nicht auf dem Dünen-Zeltplatz übernachten möchte (warum eigentlich nicht?), kann sich einen Bungalow auf der Düne mieten oder landet gleich an der Nordspitze der Hauptinsel an, um in der Jugendherberge zu übernachten (warum eigentlich?), bzw. legt an der westlichen Seite des Vorhafens der Hauptinsel an (hier: einzementierter Brandungsüberflutungskanal nahe der Windkraftanlage) und schlägt dann in der Dämmerung sein Biwak (warum nicht gleich im Seekajak sitzen bleiben?) oben auf einer ollen Trümmerwiese auf.

3. Tag (Ruhetag)

Das Wetter war durchwachsen. Die Windvorhersage sprach nicht für St.Peter-Ording und nicht für Wangerooge. Außerdem hatten wir noch nicht alles von Helgoland erlebt. Die 24 km lange Umrundung der Hauptinsel im Seekajak war uns jedoch zu eintönig; denn wir hätten ein bis zu 5 km hinaus reichendes Naturschutzgebiet („*Befahren verboten, Tauchen erlaubt!*“) im Westen der Insel umfahren müssen. Also blieben wir an Land und wanderten nochmals den knapp 3 km langen Klippenrundwanderweg auf dem Oberland der nur 1 qkm großen Insel entlang. Anschließend ging es auch unter die Erde, und zwar durch die

Bunkergänge von Helgoland. Summa summarum sollten sie während des 2. Weltkrieges 22 km lang gewesen sein. Leider war das Aquarium der Biologischen Anstalt geschlossen.

4. Tag (Helgoland – St.Peter-Ording) (ca. 51 km in 5:45 Std.)

Ein paar Daten zur Rück-Tour:

Route: Direttissima Helgoland (Düneninsel) – St.Peter-Ording (Orteilsteil: Ording)
Entfernung: ca. 51 km;
Start in Helgoland (Hafen-Düneninsel):
5 Std. vor HW Helgoland; 0:25 Std. später kippt die Tide und es strömt wieder gen Ost;
Anlanden in St.Peter-Ording:
Bei HW St.Peter-Ording, spätestens jedoch 2 Std. nach HW, da es dann wieder westwärts strömt;
Hinweis:
Wenn man bei Wind paddelt, sollte man es eigentlich nur bei westlichen Winden bis 4 Bft. tun.

Der Wetterbericht sprach von einer schwachen Brise aus westlicher, dann östlicher und später wieder westlicher Richtung. Unser Ziel stand fest: Der Strand von St.Peter-Ording, genau dort, wo jedes Frühjahr die Brandungsübungen stattfinden. NW Helgoland war um 5.09 Uhr. Die Tidenströmung sollte 4:35 Std. vor HW Helgoland kippen, also um 6.13 Uhr, und nach 4 Std. vor HW Helgoland, d.h. ab 6.48 Uhr, deutlich mit 1,1 km/h (max. 2,5 km/h) Richtung Osten strömen. In St.Peter-Ording war um 11.50 Uhr HW. Spätestens ab 3 Std. nach HW Helgoland, also 13.48 Uhr sollte es dann wieder Richtung Westen strömen mit 1,1 – 1,8 km/h.

Für den Fall des Abbruchs der Tour wurden noch die folgenden Daten registriert:

- Sonnenuntergang (SU): 21.33 Uhr;
- HW Büsum: 11.50 Uhr;
- HW Neuwerk: 11.33 Uhr;
- NW Helgoland: 17.39 Uhr.

Wir waren wieder „topfit“: Kai unterdrückte erfolgreich mit Hilfe von Aspirin, der Umstellung der Paddelschränkung von rechts auf links und einer Prise Motivation seine sich andeutende Sehnenscheidenentzündung. Bernhard schützte mit „einem Meter“ Tesaband seine unzähligen Blasen. Ich schluckte erneut als einziger – die anderen hatten nun wirklich keinen Grund dazu – meine „Zintona“-Kapseln, schließlich waren sie ja schon bezahlt. Für Wolfgangs Handgelenkprobleme war wohl Paddeln & Wärme die beste Medizin. Und der Rest der Gruppe ließ sich zumindest nichts anmerken.

Später als geplant saß auch der letzte, nämlich ich, um kurz nach 6 Uhr im Boot; denn ich versuchte nochmals von der Telekom den aktuellsten Seewetterbericht zu bekommen (Tel. 0190/1169-31). Ergebnis: „Typisch Monopol – Der Preis war Wucher (ca. DM 4,-) und die Qualität war mies (Bericht vom Vortrag 12.00 Uhr)!“ Übrigens, das nächste Mal würde ich direkt bei der „Wetterstation“ auf Helgoland anrufen (Tel. 04725-606).

Hinweis: Starten sollten wir vom Börte-Boot-Anleger im Westen der Düneninsel; denn dorthin kann wir leicht allein per Bootswagen hinkommen. Außerdem stören wir nicht in der Früh die am Nordstrand ruhenden 107 Seehunde (Wolfgang hat sie gezählt!). Als alternativer Startplatz bietet sich auch der Südstrand der Düneninsel an, da wir dort die Kajaks nur ca. 30 m über den Sand zu ziehen brauchen!

Wir nahmen Kurs auf die 28 km entfernt im Osten liegende Tonne „Außeneider“ (gibt es 2005 nicht mehr). Die „Anti-GPS-Fraktion“ war leider nicht bereit vorzufahren! Dank GPS trafen wir die Tonne auf den Punkt. Mit Hilfe GPS konnten wir auch manch a-typischen Strömungsverlauf und mach a-typische Strömungsgeschwindigkeit feststellen. Wer da einen

Tag vorher „per Daumen“ bzw. mit Bleistift und Papier mit Hilfe der theoretisch bekannten Stromabdrift (siehe Stromatlas) und der ebenfalls nur theoretische bekannten Windrichtung (siehe Seewetterbericht) und der auch den britischen Seekajakherstellern unbekanntem Windabdrift ihrer Seekajaks seinen Kurs für den nächsten Tag errechnet, und zwar grob gerechnet für jede Stunde eine neue Kursvorgabe, braucht sich dann am nächsten Tag nicht zu wundern, wenn er plötzlich auf dem Süderoogsand oder in Büsum anlandet und damit auch noch zufrieden ist, wie der clevere Jäger, von dem Manfred erzählt: „*Der schoss zunächst und nannte dann erst sein Ziel!*“

3,5 km vorher (lt. GPS) tauchte dann die ersehnte Tonne am Horizont auf. Wir nahmen anschließend den erforderlichen Kurswechsel vor und peilten den Ortsteil Ording an. Die Sicht war äußerst diesig. Erst 1 Std. vor Ankunft nahmen wir die Häuser und Stelzenhütten von St.Peter-Ording wahr. Der Leuchtturm Westerhever war überhaupt nicht auszumachen. Bei höchstem Wasserstand betraten wir wieder das Festland. Für die ca. 51 km benötigten wir 5:45 Std. Fischerboote, Netzbojen, ein paar Fahrwassertonnen am Horizont waren unsere einzigen Sichtkontakte. Ach ja, gegen Ende der Etappe umflogen uns noch zwei neugierige Entenschwärme: ein Schwarm links herum und ein anderer rechts herum. Als die beiden Schwärme sich dann begegneten, erinnerte mich das ein wenig an das Getümmel auf der Mönckebergstraße in Hamburg.

5. Tag (St.Peter-Ording – Büsum) (ca. 38 km in 6 Std.)

Route: St.Peter-Ording – Eingang Fahrwasser „Norderpiep“ (westl. von Blauortsand) - Büsum

Entfernungen:

St.Peter-Ording – Eingang Fahrwasser „Norderpiep“ = 21 km

Eingang Fahrwasser „Norderpiep“- Büsum = 17 km

Start in St.Peter-Ording: frühestens 5:30 Std. vor HW Helgoland

Ankunft in Büsum: spätestens HW Büsum ~ 1 Std. nach HW Helgoland

Hinweis: Der Tidenstrom unterstützt einem erst, wenn man das Fahrwasser „Norderpiep“ erreicht hat, ansonsten strömt es Richtung Ost, d.h. wer nicht vorhält, treibt auf die Wattflächen.

„Die Luft war 'raus!“- Nachdem wir Helgoland hinter uns hatten, mochte eigentlich keiner mehr so recht paddeln. Dennoch rafften wir uns auf. Zum x-ten Mal standen wir wieder um 4 Uhr auf und brachen unser Biwak mehr oder weniger trocken ab. Hatten doch einige die Höhe des Nacht-Hochwassers unterschätzt; denn in den Sommermonaten läuft häufig das zweite Hochwasser höher auf als das erste: Wer dann zu dicht am Spülsaum des ersten Hochwassers biwakiert, braucht sich nicht zu wundern, wenn ihn das zweite Hochwasser von der Iso-Matte spült.

Wir starteten etwas spät um 6.00 Uhr. An der Westseite vom Blauortsand sollte um 6.23 Uhr NW sein. Die Ostströmung solle schon kurz nach 6 Uhr, d.h. 5.30 Std. vor HW Helgoland, einsetzen. HW Büsum war um 12.38 Uhr.

Das Gewässerbedingungen sorgten für kein Stimmungshoch: ca. 4 Bft. Wind gegenan und teilweise auch gegen die Strömung. Das vorzeitige Pausieren im Westen des Wesselburener Lochs wurde mit einer Abdrift von 4 km/h bestraft! Als wir schließlich das Fahrwasser nach Büsum erreichten, ging es endlich wieder im „Schweinsgalopp“ (= 12 km/h) voran.

Kurz vor 12 Uhr landeten wir am westlichen Ende der Büsumer Freizeitanlage (Eintritt: DM 4,50) (westlich des Hochhauses) an. Dieses Mal sollte es auf den Zeltplatz gehen. Drei hatten wir zur Auswahl. Für den Westlichsten entschieden wir uns. Unter Umständen hätten wir – jedoch etwas weniger komfortabel – im Seglerhafen von Büsum (hier: auf der Wiese im Nordwesten gegenüber dem Segelboothafen) lagern können.

Das Wetter wurde besser. Die Motivation stieg plötzlich wieder an. Oder lag's einfach daran, dass es wieder zurück Richtung Neuwerk ging.

6. Tag (Büsum – Wrack „Ondo“ – Neuwerk) (ca. 57 km in 11 Std.)

Route: Büsum – Meldorfer Bucht - Wattenhoch vom Prickenweg Hoogen/Muschelloch/Altfelderpriel – südlich vorbei an Vogelschutzinsel Trischen („Neufahrwasser“) – Gelbsand – Leuchtturm Großer Vogelsand – Wrack „Ondo“ – Wattkante Scharhörn – Elbe-Neuwerk-Fahrwasser – Neuwerk (West-Rampe)

Entfernungen:

Büsum – Wattenhoch Hoogen (südwestlich vom Bielshövensand) = 12 km

Wattenhoch – Gelbsand = 20 km

Gelbsand – Wrack „Ondo“ = 13 km

Wrack „Ondo“ – Neuwerk = 12 km

Start in Büsum: 2 Std. vor HW Friedrichskoog Spitze

Einfahrt Elbe-Neuwerk-Fahrwasser: frühestens 4 Std. vor HW Helgoland

Ankunft in Neuwerk: spätestens bei HW Neuwerk

Wolfgang wollte uns nach Neuwerk bringen. Das Wetter war okay. Kein „Zintona“-Wetter: erst fast windstill und diesig warm, später 4 Bft. aus nord-westlicher Richtung. Wir starteten um 11.15 Uhr direkt am Ende der recht pflegeleichten, da „zugeteerten“ Freizeitanlage vor dem Hochhaus. Da wir keinen „Eintritt“ bezahlen mussten, durften die Badegäste auch „ganz umsonst“ zuschauen, wie wir unsere Seekajaks zu Wasser ließen. HW Büsum war um 13.30 Uhr, also etwa zu dem Zeitpunkt, wann wir uns nach einer Durchquerung der Meldorfer Bucht am Ende des Altfelder Priels (im Osten von Trischen) befinden wollten. Wir hatten viel Zeit; denn NW Leuchtturm „Großer Vogelsand“ war um 19.49 Uhr und die Strömung auf der Mitte des Elbfahrwassers Norderrinne sollte erst etwa um 21.15 Uhr kippen (d.h. 4 Std. vor HW Helgoland). Wir wechselten das Fahrwasser und paddelten zwischen der Vogelschutzinsel Trischen (Betreten verboten!) und der Ölbohrinsel Mittelplate (Rauchen verboten!) durch in Richtung Westspitze Gelbsand (Zelten verboten!), einer sich stetig verändernden Wattfläche nord-östlich des Fahrwassers Norderrinne. Dort wollten wir auf dem trocken gefallenem Sand ausgiebig Pause machen. Das Wetter wurde jedoch feucht-kühl und die Sicht äußerst schlecht. Die Berufsschiffahrt war kaum zu erkennen. Vom Wasser aus beobachtete eine Kegelrobbe, wie vom Sand aus ein paar Küstenkanuwanderer eine Kegelrobbe beobachteten.

Zum Leuchtturm am Großen Vogelsand waren es nur noch knapp 9 km, bei einer zu erwartenden Strömungsgeschwindigkeit von knapp 5 km/h nicht viel. Trotzdem legten wir viel zu früh vom Gelbsand ab. Strömung und Wind produzierten einen herrlichen Seegang. Obwohl wir dicht entlang der Norderrinne paddelten, „lutschte“ uns die Strömung des Luechterlochs Richtung Nord. Wolfgang hatte uns jedoch im Griff und mit einem kräftigen „Seilfährensput“ dicht hinter der Tonne LL 6 waren wir wieder auf Kurs West.

Im Wellenschutz der Sandbänke ließen wir uns gemächlich zum Leuchtturm treiben. Ansonsten war die Sicht nicht besser geworden: Wir konnten nicht die Schiffe auf der anderen Seite des Fahrwassers ausmachen. Sollten wir jetzt schon hinüber, wo wir Neuwerk vermuteten? Oder sollten wir erst das Schiffswrack „Ondo“ anlaufen? Die Mehrheit entschied sich für die „Ondo“. Wir wurden dafür mit zunehmend besser werdender Sicht belohnt. Kurz nach 20 Uhr überquerten wir noch bei leichter Westströmung das Unterelbefahrwasser. Um 22 Uhr betraten wir dann die West-Rampe von Neuwerk (3 ¾ Std. vor dem nächsten HW). Wir zelteten wieder auf der Wiese bei „unserem „Gasthof“. Aus „Mitleid“ bewirtete uns als einzige Gäste der Chef persönlich bis in den nächsten Tag hinein.

7. Tag (Ruhetag)

Wolfgang, Kai und Bernhard waren wieder voll motiviert. Sie hatten etwas Großes mit uns vor. Deshalb sollte auf Neuwerk ein Ruhetag eingelegt werden. Dafür planten sie für den nächsten Tag, einem Freitag, einen Frühstart über die Leuchttürme „Alte Weser“ und „Roter Sand“ Richtung Wangerooze. Unser nach Helgoland zweiter Höhepunkt stand uns bevor.

Wir nutzten die Zeit zum Regenerieren: Schlafen, Essen, Inselrundgang, Schlafen, Vogelbeobachtung mit dem Vogelwärter von Scharhörn, Essen, Seewetterbericht abhören ...

... Vorbei mit der Motivation; denn 6 Bft. aus Nord-West waren angesagt. Bis auf Bernhard wollten nun plötzlich alle nach Hause. Es bot sich auch keine „vernünftige“ Tour bei solch einem Wind an. Als dann der Seewetterbericht von NDR-Info um 22.05 Uhr (702 kHz) „Entwarnung“ gab, d.h. nur 4 Bft. aus West prognostizierte, war die Mehrheit „innerlich“ schon daheim und somit nicht mehr umzustimmen. Ja, das ist wohl typisch für „Helgoländer“. Während andere Donnerstagabend nach getaner Arbeit anreisen, um in den kommenden 3 Tagen einmal wieder ordentlich zu paddeln, freut sich ein echter Helgolandfahrer nach getaner Tour wohl schon Donnerstagabend darauf, Freitag nach Hause fahren zu dürfen!?

8. Tag (Neuwerk – Spieka-Neufeld u.a.) (ca. 37 km in 6 Std.)

Route: Neuwerk (Badestelle/Seglerhafen) – Neuwerkloch – Nordertill retour – Ostertill (Weser-Elbe-Wattfahrwasser – Spiekaer Tief – Spieka-Neufeld

Entfernungen:

Neuwerk – Neuwerkloch (Süd) = 5 km

Nordertill (retour) (bis Wattkante westlich von Tonne Ostertill Weser-Elbe) = 17 km

Wattkante – Spieka-Neufeld = 15 km

Start in Neuwerk: spätestens 2 Std. nach HW Neuwerk

Ankunft in Spieka-Neufeld: frühestens 2:30 Std. vor HW Spieka-Neufeld

Um 4 Uhr standen wir auf. Bernhard war heute der Schnellste. Obwohl wir erst um 6 Uhr auf dem Wasser sein wollten, verließen die ersten schon um 5.30 Uhr den Segler-Hafen. Eigentlich war das viel zu spät; denn um 2.36 Uhr war HW gewesen. Ich kam als einziger noch glatt durch bis ins etwas tiefere Wasser. Bernhard musste schon stochern. Und die anderen, ja, die durften treideln. Eigentlich ist Treideln nicht schlimm, wenn man nicht ein Seekajak mit einem verstellbaren Skeg („Northshore“-Boote) hat. Während das „Pietsch“-Steuer vom „AMRUM“ allen Gerüchten zum Trotz unversehrt das Treideln überstand, wurden die Skeg-Schächte vom Schlick zugekleistert. Bernhard bekam sein Skeg nach kurzer Reparatur mit Hilfe eines Messers wieder frei. Arthur dagegen machte einen kardinalen Fehler: Er zog das Skeg mit den Fingern heraus und – das durfte nicht sein: - drückte es anschließend mit der Hand wieder hinein (statt es über den Handschieber wieder einzufahren!). Die Folge: Das Skegdraht knickte um und das Skeg ließ sich nicht mehr per Drahtzug verstellen. D.h. ein Trimmen seines Seekajaks per Skeg war nicht mehr möglich!

Die Motivation sank auf den Nullpunkt. Bei der folgenden Gruppenfahrt zum im Westen liegenden Robbensand (diese Wattfläche gibt es nicht mehr, da der Sand von den Gezeiten & Sturmfluten verdriftet wurde) konnte man das deutlich erkennen. Bernhard, der am liebsten nach Wangerooge wollte, weil er sich Mitte nächster Woche für eine Borkum-Umrandung verabredet hatte, fuhr vorne weg. Arthur, der mit seinem kaputten Boot „Calypso“ tanzte, wollte nichts mehr riskieren und blieb hinten, begleitet vom Heimweh geplagten Kai, dem plötzlich seine Sehnscheidenentzündung besonders doll weh tat. Ich paddelte in der Mitte. Das Wetter reizte mich wohl, aber 2 Tage früher zu Hause zu sein, ist auch ganz schön.

Am Robbensand fiel dann die Entscheidung: Bernhard fuhr um 8 Uhr allein weiter über die Leuchttürme „Alte Weser“ und „Roter Sand“ nach Horumersiel, wo er eine halbe Stunde vor Hochwasser (um 15 Uhr) eintraf (insgesamt ca. 55 km). Und der Rest wartete den Tidenwechsel (um 9 Uhr) ab und paddelte dann unter Arthurs Führung über das Ostertill zurück nach Spieka-Neufeld. Es war eigentlich unsere gemütlichste Tour: entspanntes Paddeln mit der Tidenströmung, bei Rückenwind und Sonnenschein. Wolfgang hatte sein Fernglas mehr in der Hand als sein Paddel. Um kurz nach 12 Uhr war dann unsere Pflugstour beendet. Die „Verluste“ hielten sich in Grenzen. „Neptun sei dank!“

*** * ***

Kurz-Infos:

Grundsatz:

Wer nach Helgoland paddelt, sollte immer auf das Schlimmste gefasst und entsprechend vorbereitet sein.

Anforderungen:

Sowohl das Kajak als auch der Kanute sollte seetüchtig sein. Hierzu zählt nicht nur Seegangstüchtigkeit, sondern auch Navigationstüchtigkeit, Kentertüchtigkeit, Seenotttüchtig, Reisetüchtigkeit und Verkehrstüchtigkeit. Siehe hierzu:

è www.kanu.de/nuke/downloads/Safety-first.pdf

Außerdem sollten wir nicht solo, sondern nur in einer Gruppe solch eine Tour unternehmen:

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

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

Schließlich sollten alle Teilnehmer über eine entsprechende Kondition verfügen, um notfalls doppelt so lange unterwegs sein zu können, wie eigentlich sonst benötigt wird, um Helgoland zu erreichen. D.h. wir sollten fit sein, um 12 Std. hintereinander, ohne auszusteigen, paddeln zu können.

Weitere Infos finden wir auf der DKV-Homepage www.kanu.de/kueste/, insbesondere auch unter den folgenden Links::

è www.kanu.de/nuke/downloads/Seekajakkauf-Hinweise.pdf

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

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

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

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

è www.kanu.de/nuke/downloads/Life-Line.pdf

è www.kanu.de/nuke/downloads/Seenot-Signalmittel.pdf

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

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

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

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

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

è www.kanu.de/nuke/downloads/SSG.pdf

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

Zeitspanne: Um sich nicht in Zugzwang zu bringen, sollten wir für eine Helgoland-Tour mehr als 3 Tage ansetzen, damit wir bei ungünstiger Wetterlage noch Zeitreserven haben.

Literatur:

Werner,J.: Nordseeküste 1 (Cuxhaven bis Den Helder) (4. Aufl.)

Werner,J.: Nordseeküste 2 (Elbe bis Sylt) (3. Aufl.)

Siehe hierzu auch die folgenden Literaturhinweise:

è www.kanu.de/nuke/downloads/Kuestenliteratur-Touren.pdf > „Nordsee“

è www.kanu.de/nuke/downloads/Online-Kuestenliteratur-Touren.pdf > „Nordsee“

Seekarten: (jährlich neu)

Sportbootkartensatz Nr. 3014 (Helgoländer Bucht)

Sportbootkartensatz Nr. 3013 (Nordfriesische Insel) (Blatt 10) oder Seekarte Nr. 106

Es ist empfehlenswert, sich von den benötigten Kartenausschnitten DIN A3-Farbfotokopien zu erstellen und sie einlaminiert zu lassen (mit Vorder-/Rückseite je ein Blatt). Siehe hierzu:

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

Gezeiten & Strom:

Gezeitenkalender (Hoch- und Niedrigwasserzeiten für die Deutsche Bucht) (jährlich neu)
Stromatlas: „Der küstennahe Gezeitenstrom in der Deutschen Bucht“ (2002)

Text: U.Beier

Hinweis: Der Bericht erschien 1994 im Seekajak, Nr. 44, und wurde aktualisiert.

20.07.2005 **Pazifikauster** (Natur)

Die Sonne strahlt vom Sommerhimmel, die Urlauber bevölkern die Wattflächen – und treffen hier auf eine neu erschienene Tierart, die mit ihren scharfen Schalen das Barfußlaufen stellenweise unmöglich macht.

Die Pazifische Auster (*Crassostrea gigas*), eine bis zu 30 (!) cm große Muschel mit stark gewellten Schalen, hat die Austernzuchten in Holland, Frankreich und bei Sylt als Ausgangspunkte einer rasanten „Invasion“ genutzt und besiedelt nun von Norden und Westen das Wattenmeer.

Im Gegensatz zur ausgerotteten Europäischen Auster ist die Schale der Pazifikauster nicht fein geriffelt, sondern stark gewellt, meist mit etwa sieben Wellen zum Rand hin.

Ungeübte Beobachter erkennen die Jungaustern oft nicht, da sie extrem formvariabel sind: rund, länglich, flach oder gewölbt. Oft verschleiern Seepocken oder anderer Aufwuchs die Schalenform der Auster. Manche Exemplare haben auch dunkle Strahlen auf der Schale, die aber im Alter verbleichen.

Die feine Außenkante, wo die Schale wächst, ist sehr scharf, sodass das Barfußlaufen auf Austernfeldern unmöglich ist. Einzeltiere liegen oft flach auf dem Watt, aber in dicht besetzten Bänken stehen die Austern aufrecht.

Hätten Sie gedacht, dass ...

... der Artnamen übersetzt „riesige Dickkauster“ heißt?

... im Inneren lebender Austern und auf ihrer rauen Schale oftmals Kleinstlebewesen und Larven größerer Meerestiere verschleppt werden?

... Wattenmeer & Nordsee den Austertransporten die Einschleppung von Pantoffelschnecke und Amerikanischer Bohrmuschel, Keulen-Seescheide und vermutlich vielen fremden Algen „verdanken“?

... die Austern weiter südlich in der Schelde schon so stark wachsen, dass sie regelrechte Riffe bilden und Miesmuschelbänke überwachsen können?

... man bei Sylt schon 100 Austern pro qm finden kann?

... den winzigen Schwimmlarven Strandschnecken und andere kleine Objekte zur Ansiedlung reichen?

... die Besiedlung des nördlichen Wattenmeeres von der Sylter Austernzucht der Firma Dittmeyer ausgeht, wo irische Jungaustern gemästet werden?

... in Nordfriesland mitten im Nationalpark Wattenmeer ab sofort Jungaustern für „Onkel Dittmeyers“ Austern gesammelt werden dürfen? Er zahlt 8-12 Cent pro Stück und verkauft sie später für 2 Euro.

Wo ist die Pazifikauster zu finden?

Wie ihr Name schon nahe legt, stammt die Art aus dem nördlichen Pazifik, aus Japan. Sie ist allerdings in einer fast 100 Jahre währenden Nutzungsgeschichte sowohl an die Ostküste des Pazifiks als auch an die Küsten des Nordatlantiks verschleppt worden und hat sich hier vielerorts angesiedelt.

Die Vorkommen in Europa umfassen die Felsküsten von Portugal bis England sowie in zunehmendem Maße die Sandküsten der südlichen Nordsee. Um 1976 siedelte sie sich in der Schelde an. Seit 1991 tritt sie in West- und Nordfriesland auf. Seit 1998 in Ostfriesland.

Der Lebensraum der Pazifikauster ist das Watt nahe der Niedrigwasserlinie, wo sie sich vielfach auf Miesmuscheln ansiedelt. Ab 18° C Wassertemperatur und bei 17-26 ‰ Salzgehalt pflanzt sie sich fort.

Die Filterleistung der Austser ist sehr hoch und sie scheidet viel Schlick und Kot aus. Echte Fressfeinde sind bisher nicht bekannt.

Text: Rainer Borchering (Husum)

Quelle: WATTREPORT, Nr. 07/05 – www.schutzstation-wattenmeer.de

19.07.2005 **Dänische Südsee** (Revier/Ausland)

Björn Nehrhoff berichtet auf seiner Homepage www.liquidmedicine.de in dem Beitrag:

„Ein Wochenende in der dänischen Südsee“

über eine Tour, die in Mommark (Insel Als) beginnt, und über Fynshav (Als) hinüber über den Lille Bælt zu den Inseln Lyø, Avernakø, Birkholm nach Ærø führt. Wegen des stürmischen Wetters wird per Fähre der Lille Bælt vom Hafen Søby (Ærø) zurück nach Mommark gequert.

Link: www.liquidmedicine.de/htmls/danskouthernsea.htm

Übernachtungsregelung: www.kanu.de/nuke/downloads/DK-Suedsee-Uebernachtung.pdf

18.07.2005 **Ems und Dollart** (Revier/Inland)

Gerd Klaasen berichtet auf seiner Homepage <http://ostfriesland-entdecken.de> in dem Beitrag:

„Ems und Dollart“

über den Dollart, eine etwa 100 qkm große Meeresbucht, die im 13. und 14. Jahrhundert durch mehrere Sturmfluten der Nordsee entstanden ist. Der Dollart inkl. der gesamte Bereich der Emsmündung ist für das Küstenkanuwandern nicht ganz uninteressant. G.K. beschreibt eine Tour, die am Fährhafen Petkum beginnt.

Link: <http://ostfriesland-entdecken.de/wasser/dollart.php>

15.07.05 **Im Wirbel des Mahlstroms (Lofoten/Norwegen)** (Revier/Ausland)

... ein unglaublicher Seenotfall am Rande des Nordmeeres

Es war Anfang Juli letzten Jahres. Es blies 5 Tage lang aus westlicher Richtung ein fürchterlicher Sturm. Mein amerikanischer Freund Edgar und ich lagen mit unseren Seekajaks, einem „Sirius“ und einem alten, nur einfach abgeschotteten „Habel“, in der Bucht der unbewohnten Felseninsel Tjeldholmen und konnten nicht weg, obwohl unser Proviant seit einem Tag nahezu aufgebraucht war. Vor einer Woche hatten wir diese im Süden der Lofoten liegende Insel von Værøy kommend angesteuert, um für ein paar Tage von einem nur 20 m hohen Felshügel aus den Wirbel des Mahlstroms (auch Moskenestraumen genannt) zu beobachten.

Der Mahlstrom ist ein Gezeitenstrom ganz besonderer, einmaliger Art. Er fließt vom Vestfjord kommend zwischen den beiden großen Lofoteninseln Moskenesöya und Værøy hindurch, vorbei an den Inseln Herjeskallen, Svarvskallen, Högholmen, Tjeldholmen und Iflesa ins Nordmeer. Durch die 4 km breite und nur 40 bis 60 m tiefe Meeresenge ergießen sich beim Gezeitenwechsel die Wassermassen aus dem bis zu 900 m tiefen Vestfjord ins Nordmeer, wo der Höhenunterschied des Wasserspiegels zwischen Fjord und Meer bis zu 5 Meter betragen kann. Wegen der eigenartigen Lage dieser hintereinander versetzten Inseln mit ihren Unterwasserfelsbänken gerät die Wasserströmung zwischen Moskenesöya und Værøy, und zwar insbesondere, wenn ein starker Südwester schräg gegen den ablaufenden Ebbstrom bläst, derart in Verwirbelung, dass ein Wasserstrudel von über einer Seemeile Durchmesser entstehen kann, der nahezu alles in die Tiefe zieht, was sich ihm wagt zu nähern. Nur bei Stillwasser verschwindet er, als ob nichts gewesen wäre.

Wirbel voraus!

Ich erinnere mich noch genau, wie ich von Tjeldholmen aus das erste Mal den Wirbel des Mahlstroms zu sehen bekam. Vor mir lag das unendliche Nordmeer, dessen Wasser tintenartig gefärbt war. So weit ich sehen konnte, dehnten sich rechts und links Ketten schauerlich schwarz aufragender Felsklippen aus, deren düsteres Aussehen noch durch die hoch dagegen aufspritzende weißliche, geisterhafte Gischt der Brandung betont wurde. Die Oberfläche des Meeres war schon über eine halbe Stunde lang ruhig und glatt. Da traten hier und dort breite Schaumstreifen auf. Diese Streifen weiteten sich schließlich auf eine größere Fläche aus, vereinigten sich, nahmen unter sich eine kreisende Bewegung an und schienen so den Kern eines großen Strudels zu bilden. Plötzlich – ganz plötzlich – entstand er nun als deutlich zu erkennender abgegrenzter Kreis mit einem riesigen Durchmesser: der Mahlstrom.

Der Rand des Wirbels wurde von einem breiten Gürtel schimmernder Gischt gebildet, aber kein Teilchen davon spritzte in den grauisigen Trichter, dessen Inneres, soweit das Auge in die Tiefe vordringen konnte, eine glatte, glänzende und doch kohlschwarze Wasserwand darstellte, die etwa 45° gegen den Horizont geneigt war und sich in Schwindel erregendem Tempo unaufhörlich in sich selbst im Kreis drehte. Aus ihm drang, wie um uns zu erschrecken, die halb kreischende, halb brüllende Stimme des Trichters, wie sie nicht einmal ein Jumbo-Jet beim Start gen Himmel schickt.

Wenn der Wirbel am heftigsten tobt und ein Sturm ihn noch verstärkt, ist es gefährlich, sich ihm bis auf ½ Seemeile zu nähern. Fischer, die wir einen Tag vor unserem Start zur Insel Tjeldholmen in einer Kneipe in Rössnesvåg (Værøy) getroffen hatten, erzählten uns, dass kleinere Schiffe schon hineingezogen wurden, weil sie nicht auf der Hut waren. Es geschah auch einmal, dass ein Bär dem Strom zu nahe kam und von ihm ergriffen wurde. Man kann sein Heulen und Brüllen nicht beschreiben, während er vergeblich kämpfte, sich aus dem Wirbel zu befreien. Große Mengen Fichten und Kiefernstämme, die verschluckt worden waren, kamen zerbrochen und so zerfetzt wieder an die Oberfläche, als seien Stacheln aus ihnen gewachsen.

Seit einer Woche nun konnten wir den Mahlstrom beobachten, zwei Tage lang freiwillig, die restliche Zeit gezwungenermaßen; denn seitdem brauste ein Sturm über unsere Felseninsel, der uns die Lust an unserer Expedition ins „Reich“ des Mahlstroms gänzlich nahm.

Flaute: carpe diem!

Am Morgen des 10. Juli schien sich wohl das Sturmtief verzogen zu haben. Radio Narvik versprach für ein paar Stunden bis zur Ankunft eines sich annähernden Trogs eine Wetterverbesserung, die uns das Rückseitenwetter bringen sollte. Wir packten eilig unsere Sachen zusammen, tranken ex eine Büchse „Isostar“, verschlangen hastig noch einen Powerriegel, zogen unsere Trockenanzüge an, legten die Rettungswesten darüber, entsicherten die „Nicosignale“ und ließen unsere Seekajaks etwa ½ Stunde vor Hochwasser in die maximal 13° C kalten Fluten, um den Rand des Mahlstroms bei Stillwasser zu passieren. Bei frischem Wind legten wir ab und schruppten so schnell wir konnten Richtung Lofotodden, der Südspitze von Moskenesöya.

Gänzlich unvermutet briste jedoch der Wind aus Nord auf und nahm wieder an Stärke zu. Wir kämpften gegen die immer höher werdende See an. Edgar kam in seinem „Habel“ kaum noch voran. Der Wind drückte das voluminöse Boot immer wieder aus dem Kurs. Ja, wenn man keine Fahrt macht, nützt auch das beste Steuer nichts! Ich wollte schon vorschlagen umzukehren, als mir ein Blick achteraus zeigte, dass der ganze Horizont von einer eigenartig kupferfarbenen Wolkenbank bedeckt war, die sich mit beängstigender Geschwindigkeit näherte. Das untere Ende der immer dunkler werdenden Wolkenformation wurde von einem mächtigen Böenkragen begrenzt, von dem aus trombenförmig Wolkenfetzen gen Meer „züngelten“.

Plötzlich wurde es dunkel, als ob jemand das Licht ausgeschaltet hat. Der Wind, der uns aufgehalten hatte, flaute ab. Bei gänzlicher Windstille machten wir trotz Kappelwasser wieder manchen verlorenen Meter wett. Dieser Zustand dauerte aber nicht so lange, dass wir hätten viel überlegen können. In weniger als einer Minute brach ein Sturm aus Süd-West über uns herein, in weniger als zwei Minuten wurde der Himmel gänzlich schwarz, und dadurch sowie durch die fliegende Gischt wurde auf einmal die Sicht so schlecht, dass ich den dicht neben mir paddelnden Edgar nicht mehr sehen konnte.

Es grenzte an Verrücktheit, den Orkan beschreiben zu wollen, der nun über uns tobte. Schon bei der ersten Böe wurde mir das Paddel aus den Händen gerissen. Bei der zweiten Böe verlor ich meinen Südwester und meine Brille. Der dritten Böe folgte ein derartiger Kaventsmann von Welle, dass ich unter dem Sturzwasser begraben wurde. Ich kam mir vor, als ob ich in den Schleudergang einer Waschmaschine geraten sei, mit dem Unterschied, dass diese Wassermassen nicht abflossen, sondern auf mich stürzten und unbändig an mir herumzerrten. Meine Spritzdecke hielt trotz eines 10 mm dicken Süllrandgummis dieser Wasserwucht keine Sekunde stand. Mit einem Knall blies sich – ohne dass ich an der Reißleine gezogen hatte – meine halbautomatische Rettungsweste auf.

Wie Edgar diesen zerstörenden Schlag meisterte, kann ich nicht sagen. Was mich angeht, so warf ich mich flach auf mein Vorderdeck und hielt mich mit beiden Armen an den Rettungshalteleinen fest. Meine Beine grätschte ich mit meiner ganzen Kraft weit aus, um ja nicht aus der offenen, randvoll mit Wasser gefüllten Sitzluke zu fallen. Nur dann, wenn ich allzu lange kopfüber im Wasser trieb, löste ich eine Hand von der Rettungshalteleine und setzte – so wie es mir Freya, die „Lady of the Heaven's Hell“, einst gezeigt hatte – zur Handrolle an.

Noch ein paar Mal wurde ich von Brechern unter Wasser gedrückt. Ich hielt den Atem an und duckte und klammerte und drückte mich stets von neuem auf, um und an meinen „Sirius“. Ich wurde immer benommener, konnte kaum noch zwischen Über-Wasser und Unter-Wasser unterscheiden.

Als die See für Momente ruhiger war, versuchte ich, die Betäubung zu überwinden, die mich überfallen hatte, und meine Sinne so weit zusammenzunehmen, dass ich überlegen konnte, was zu tun sei. Dass ich schon längst nicht mehr in meinem „Marlepp“ (= „Liebling des Meeres“, so heißt mein „Sirius“) saß, darüber bestand kein Zweifel; denn ich hing, mit meinen Armen fest verkrallt am Bug in den Rettungshalteleinen. Plötzlich sah ich das rote Heck von Edgars „Habel“ aus dem mit Schaum durchsetzten Wasser herausragen. Das unabgeschottete Vorschiff war wohl total geflutet und nicht mehr zu sehen. Aber wo war Edgar?

Mein Herz sprang vor Freude: Edgar war noch am Leben. Er trieb neben seinem „Waikiki“ (= „Schäumende Welle“, so taufte er seinen „Habel“) und hielt sich – wohl in Ermanglung von Rettungshalteleinen – am Süllrand fest. Aber schon im nächsten Augenblick wurde aus der Freude Entsetzen; denn ich hörte ihn schreien: Der ...

.... Maaaaahlstrooom!!

Keiner kann sich vorstellen, was ich in diesem Augenblick empfand. Ich zitterte von Kopf bis Fuß wie unter dem heftigsten Anfall von Schüttelfrost. Bei dem Wind, der uns trieb, war unser Bestimmungsort der Strudel des Mahlstroms, und nichts konnte uns davor retten!

Um diese Zeit hatte sich die erste Wucht des Orkans ausgetobt – oder vielleicht spürten wir ihn nicht mehr so heftig, weil der Sturm uns vor sich herjagte. Auf jeden Fall erhoben sich nun die Wellen, die der Druck des Windes bis dahin flach gepresst hatte, zu wahren Bergen. Eine eigenartige Verwandlung war auch am Himmel eingetreten. Rundum nach allen Richtungen war es kohlrabenschwarz, nur fast im Zenit zerbarsten urplötzlich die Wolken zu einem kreisförmigen Fleck klaren Himmels und daraus hervor erstrahlte mit einem Mal die Sonne in einem Glanz, wie ich ihn noch nie erlebt hatte.

Da packte mich eine riesige Welle. Sie trug mich in die Höhe – immer höher -, als sollte eine Himmelfahrt daraus werden. Niemals hätte ich geglaubt, dass sich eine Welle so hoch türmen kann. ... und dann ging es mit einem Schwung und Rutsch und Sturz hinunter, dass mir übel und schwindlig wurde. Während ich oben war, hatte ich schnell in die Runde geschaut – und dieser eine Blick genügte vollauf. Ich hatte den Rand des Wirbels erreicht. Der Trichter des Mahlstroms war etwa noch eine $\frac{1}{4}$ Seemeile entfernt. Unwillkürlich schloss ich vor Entsetzen die Augen. Kurz darauf spürte ich, dass der Seegang abrupt aufgehört hatte und ich in einer Wolke von Schaum dahin glitt. Mein „Sirius“ machte eine scharfe halbe Wende nach backbord und surfte dann mit mir in die neue Richtung davon.

Zugleich wurde das Brüllen der See von einer Art schrillen Kreischens vollständig überlagert. Wir waren nun im Schaumgürtel, der den Strudel stets umgibt. Edgar trieb dicht neben mir – immer noch an seiner roten „Boje“ hängend. Ich vermutete, dass es uns im nächsten Augenblick in den Trichter ziehen würde, von dem wir wegen der rasenden Geschwindigkeit nur undeutlich etwas sehen konnten. Mein Seekajak schien kaum ins Wasser einzutauchen, sondern wie ein Korken über die Wasseroberfläche zu gleiten, mit mir im Schlepp. Steuerbord war dem Strudel zugewandt, backbords erhoben sich die Wassermassen, aus denen wir kamen und die wie ein gewaltiger, sich krümmender Wall zwischen uns und dem Horizont standen.

Im Windschatten des Wirbels

Es mag sonderbar klingen, aber nun, da uns der Wirbel fast schon im Rachen hatte, war ich gefasster als vorher. Entschlossen, nichts mehr zu erhoffen, war ich auch den Schreck ganz los, der mich zuvor entmutigt hatte. Noch etwas kam hinzu, das mir die Selbstbeherrschung zurück gewinnen half, und zwar das Aufhören des Windes, der uns in unserer derzeitigen Lage nicht mehr erreichen konnte; denn der Schaumgürtel lag beträchtlich tiefer als die

Meeresoberfläche, und die hing ja wie ein hoher, dunkler Bergrücken hoch über uns. Wer nie bei Sturm auf See war, kann sich keine Vorstellung von der Geistesverwirrung machen, die die Vereinigung von übermächtigem Winddruck und fliegendem Wasser stiftet. Ohne Spraycap macht das taub, raubt einem den Atem und alle Kraft des Handelns und Denkens. Wir waren nun solche Quälerei nahezu los – genau wie zum Tode verurteilten Verbrechern kleine Annehmlichkeiten zugestanden werden.

Es ist unmöglich zu sagen, wie oft wir im Schaumgürtel die Runde machten. Wir rasten vielleicht eine Stunde lang rundherum, eher fliegend als surfend. Allmählich näherten wir uns mehr und mehr der Mitte des Gürtels und damit dem fürchterlichen Rand des eigentlichen Trichters. Während dieser ganzen Zeit hatte ich die Rettungshalteleine nicht losgelassen. Den Versuch, aufs Vorderdeck meines „Sirius“ zu rutschen und damit etwas aus dem kalten Wassers zu kommen, hatte ich schon längst aufgegeben. Es wollte einfach nicht klappen und machte eigentlich auch keinen Sinn; denn mein Trockenanzug schützte mich ja vor beidem: Wasser und Wind. Ich konnte froh sein, wenigstens an meinem „Marlepp“ zu hängen.

Edgar hatte übrigens in der Windstille – als unsere beiden Seekajaks mal dicht nebeneinander her trieben – die Chance genutzt, um zu mir herüber zu kommen. Er hing nun am Heck des „Sirius“ und klammerte an einem Steuerseil der Steueranlage.

Als wir uns dem Trichterrand näherten, hangelte sich Edgar vor Richtung Bug zu mir. In seiner Todesangst versuchte er, meine Hände wegzuzerren, da der Bugbereich nicht groß genug war, uns beiden Sicherheit zu geben. Nichts hat mir je so weh getan wie diese Tat – obwohl ich wusste, das er irr' war, als er sie beging – vor Angst ein rasender Wahnsinniger. Ich dachte aber nicht daran, deswegen mit ihm zu kämpfen. Macht es doch keinen Unterschied, ob ich nun am Bug oder am Heck meines „Sirius“ in den Tod gesogen werde. Ich überließ daher kampfflos Edgar den Bug. Vorsichtig zog ich mich an den Rettungshalteleinen zum Süllrand zurück, aber nicht weiter; denn das Heck mit seiner kantigen Steueranlage schien mir doch etwas zu unsicher zu sein.

Kopfüber in den Abgrund

Kaum hatte ich mich in meiner neuen Lage gesichert, als unser Seekajak einen heftigen Ruck erhielt und wir kopfüber in den Abgrund hinunter glitten. Ich klammerte mich instinktiv noch fester an den Süllrand und schloss die Augen. Ich erwartete, sofort zerschmettert zu werden, und wunderte mich, dass ich nicht schon im Todeskampf unter Wasser trieb. Sekunde um Sekunde verging. Ich lebte immer noch. Das Fallgefühl hatte aufgehört, und die Bewegung des Seekajaks schien nicht viel anders zu sein als vorher im Schaumgürtel. Ich fasste Mut und tat wieder einen Blick auf die Umgebung.

Nie werde ich die gleichzeitigen Empfindungen von Schreck, Entsetzen und Bewunderung vergessen, während ich mich umsah. Der „Sirius“ hing wie durch einen Zauber auf der Innenfläche des Trichters, der einen ungeheuren Durchmesser hatte und dessen Tiefe nicht auszumessen war. Seine absolut glatte Wand hätte man für Ebenholz halten können, wäre nicht die bestürzende Schnelligkeit gewesen, mit der sie sich drehte, und der schimmernde, geisterhafte Schein, den sie – von der Sonne ausgeleuchtet – aussandte. Die Sonnenstrahlen schienen – einen vollkommenen Regenbogenkreis hinterlassend – in den Grund des tiefen Schlunds vorzudringen. Aber trotzdem konnte ich nichts Deutliches ausmachen. Der dichte Dunst dort unten verhüllte alles. Das Geschrill beschreiben zu wollen, das aus diesem Dunst zu mir aufstieg, darf ich mich nicht unterfangen.

Unser erstes Abgleiten vom Schaumgürtel in den Abgrund selbst hatte uns ein beträchtliches Stück nach unten gebracht, aber der weitere Abstieg stand dazu in keinem Verhältnis. Wir kreisten und kreisten, aber nicht mehr in gleichmäßiger Bewegung, sondern in Schwindel erregenden Schwüngen und Rucken. Unser Vorrücken erschien unaufhaltsam.

Nicht alleine unterwegs

Während ich den Blick über die weite Wüste flüssigen Ebenholzes gehen ließ, die uns trug, sah ich, dass unsere Seekajaks nicht die einzigen Gegenstände im Schlund des Strudels waren. Ober- und unterhalb von uns kreisten große Mengen Baumstämme nebst mancherlei kleineren Dingen, wie etwa Teile von Hausrat, zerbrochenen Kisten, Fässern und Latten. Ich fing an, die vielerlei Gegenstände mit eigentümlichem Interesse zu beobachten. Wahrscheinlich musste ich mich in einer Art Delirium befunden haben; denn ich suchte sogar ein Vergnügen darin, Vermutungen über die relative Geschwindigkeit ihres ungleichen Abgleitens gegen den Dunstgrund anzustellen. „Die Fichte da“, hörte ich mich einmal sagen, „ist sicherlich das Nächste, das den grässlichen Sprung tut und verschwindet.“ – Und dann war ich enttäuscht, sehen zu müssen, dass das Wrack eines alten Ruderbootes sie überholte und vor ihr hinunterfuhr. Nachdem ich etliche Male auf solche Art geraten und immer daneben getroffen hatte, brachte mich diese Tatsache auf eine Gedankenkette, die meine Glieder von neuem erzittern und mein Herz heftiger schlagen ließ.

Hoffnungsschimmer ahoi!

Es war nicht etwa ein neuer Schrecken aus dem Dunstkreis des Strudels, was mich so packte, sondern das Dämmern einer viel aufregenderen Hoffnung. Diese Hoffnung erhob sich teils aus meiner Erinnerung, teils aus der gegenwärtigen Beobachtung. Ich rief mir die große Mannigfaltigkeit der schwimmfähigen Gegenstände ins Gedächtnis, die am Küstenstreifen von Værøy, Mosken und insbesondere unserer kleinen Felsinsel Tjeldholmen lagen, nachdem sie vom Mahlstrom verschlungen und wieder ausgeworfen worden waren. Weitaus die größere Zahl dieser Dinge war aufs Ungewöhnlichste zerschmettert, als seien sie mit Splintern gespickt. Aber dann fiel mir deutlich auf, dass es auch einige Treibselstücke gab, die gar nicht angeschlagen waren. Es handelte sich dabei meist um Fässer, Tonnen, Kanister und ... Markierungsbojen von Fischernetzen. Lag dies etwa daran, dass diese Gegenstände aus irgendeinem Grund so langsam nach unten in die Tiefe des Trichters gelangt waren, dass sie bei Tidenwechsel noch nicht den Grund des Wirbels erreicht hatten? Nun fiel mir auch wieder Edgar's „Habel“ auf, der vor einiger Zeit noch halb abgesoffen einer Boje gleich unter uns im Strudel seine Runden zog und nunmehr über uns war und sich nur wenig aus seiner damaligen Position bewegt zu haben schien.

Es dauerte nicht lang, bis ich begriff, dass ich eine Chance hatte. Aber wie sollte ich zum über mir treibenden „Habel“ gelangen? War es Schreck oder Freude, ich weiß es nicht mehr. Als sich Edgar's Seekajak mal wieder mit uns im gleichen Sektor des Strudels befand, sah ich sie, die knapp 15 m lange Schleppleine, die Edgar am Bug seine „Habels“ immer befestigt hatte. Es ist unglaublich, aber genau diese Leine trieb im Wasser an uns vorbei. Am Starttag hatte ich mich noch über diese aufgeschossene und am Bug des „Habels“ nur notdürftig befestigte Schleppleine mokiert: „Edgar, was soll denn das da“, ich zeigte dabei mit den Fingern auf dieses Seilgewusel, welches kaum Platz für die Seekarte ließ, „der erste Brecher reißt dir das doch von Deck!“ Nun war diese Leine mein „rettender Strohalm“, die Chance! Mit Zeichen machte ich Edgar darauf aufmerksam; denn das Kreischen des Strudels war zu laut, um mit Rufen bis zu ihm durchzudringen. Ich deutete auf das langsam an uns vorbei treibende, hin und her schwojende Seil und seinen „Habel“ hin, der wegen des fehlenden Frontschotts wie eine Boje im Wasser lag. Ich tat, was ich konnte, ihm verständlich zu machen, was ich vorhatte. Schließlich glaubte ich, er habe meinen Plan begriffen, aber ob dies der Fall war oder nicht, er schüttelte müde den Kopf und weigerte sich, seine Stellung am Bug-Toggle des „Sirius“ aufzugeben. Die Notlage erlaubte jedoch keine weitere Verzögerung mehr. Ich überließ ihn seinem Schicksal, griff nach der Schleppleine und ließ meinen „Sirius“ los. Da mich der Trockenanzug und die aufgeblasene Rettungsweste daran hinderten, mich schwimmend dem über mir treibenden „Habel“ zu nähern, hangelte ich mich an der Schleppleine zu Edgar's Seekajak hinauf. Vielleicht zog ich es auch zu mir langsam hinunter. Ich weiß es nicht mehr so genau.

Das Ergebnis entsprach genau dem, was ich erhofft hatte. Es mochte ungefähr eine Stunde vergangen sein, seit ich den „Sirius“ verlassen hatte, als dieser – inzwischen war er tief und tiefer hinuntergetrudelt – fünf oder sechs rasende Umläufe in immer schnellerer Folge machte und samt meines Freundes für alle Zeit und Ewigkeit, Bug voraus, ins Chaos des nebligen Abgrunds stürzte und im Dunst verschwand.

Der „Habel“ dagegen, an dessen Süllrand ich mich festhielt, ohne jedoch die Schleppeleine aus der Hand zu lassen, sank wenig tiefer als bis zur ungefähren Hälfte der Strecke vom vermutlichen Trichtergrund bis zu der Stelle, an der ich Edgar verließ.

Stillwasser

Mit einem Mal trat bei der charakteristischen Eigenart des Strudels eine wichtige – mich nochmals zum Zittern bringende – Wandlung ein. Der Abfallwinkel der Seiten des riesigen Trichters wurde von Augenblick zu Augenblick weniger steil, die Umdrehungen des Strudels verloren an Tempo. Die Dunstglocke wurde durchsichtiger. Der Regenbogen verlor an Konturen und verschwand allmählich. Der Trichtergrund schien langsam zu mir aufzusteigen. Das Kreischen des Strudels ebte ab und verstummte schließlich ganz.

Der Himmel war klar. Der Wind hatte sich gelegt, als ich mich wieder auf der Meeresoberfläche befand. Die Sicht war frei zur Küste. Es war die Zeit des Stillwassers, aber die See wogte in Nachwirkungen des Orkans noch in haushohen Wellen. Die Strömung ergriff mich und trieb mich die Küste entlang zu den Fanggründen der Fischer von Værøy.

Gerettet!

Vor mir inmitten des Seeganges meinte ich plötzlich – für den Bruchteil einer Sekunde – einen Kutter gesehen zu haben. Reflexartig griff ich zu meinem „Nicosignal“ und schoss das Magazin leer. Bald darauf hörte ich zunächst ein Stampfen und Planschen, dann sah ich es deutlich vor mir, ein großes, altes Ruderboot, das behände einen Brecher hinunter surfte genau auf mich zu.

Von den Strapazen war ich gänzlich ausgepowert und in Erinnerung an die Schrecknisse unfähig, ein Wort herauszubringen. Die mich an Bord zogen, gehörten zu jenen, mit denen Edgar und ich noch eine Woche vorher gemütlich in einer Kneipe von Rössnesvåg gesessen und geschnackt hatten – aber sie erkannten mich nicht. Mein Haar, schwarz noch am Tag zuvor, war ganz weiß geworden und ich selbst nicht um Jahre, sondern um Jahrzehnte gealtert. Als ich etwas zur Ruhe kam, erzählte ich ihnen dann meine Geschichte – sie glaubten sie nicht. Ich habe sie nun für Euch nieder geschrieben – und darf kaum erwarten, dass Ihr mir mehr vertraut als diese braven Fischersleute von den Lofoten.

Text: Edgar Allen Poe[†] & Udo Beier

Anmerkung: Wer dieses fantastische Erlebnis nachlesen möchte, wie es E.A.Poe auf 21 Seiten beschrieben hat, der möge sich das „Reclam“-Heft, Nr. 7627, besorgen und die S.3-24, aufschlagen.

Wiederabdruck aus: Kanu Sport, Heft 24/1984, S.547-549.

14.07.2005 **Haftungsausschlusserklärungen (Recht)**

In der YACHT weist der Rechtsanwalt Dr. H.Wychodil in dem Beitrag:

„**Skipper in der Haftungsfalle**“

daraufhin, dass niemand auf dem Meer vor Unglücken gefeit ist. Passiert einmal ein Unfall, ist es ratsam, sich vor möglichen juristischen Folgen abzusichern.

Eine Möglichkeit, sich abzusichern, sehen viele in der „Haftungsausschlusserklärung“ (sog. „Mitsegler-“, bzw. „Mitpaddlervereinbarung“). Die Rechtslage hat sich jedoch in dieser Hinsicht geändert.

Früher konnte sich ein Skipper, Fahrtenleiter oder Ausbilder von jeder Haftung befreien, sofern er nicht grob fahrlässig bzw. vorsätzlich gehandelt hat. Ab 2002 hat sich jedoch die Rechtslage verändert. Die entsprechenden Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuch (BGB) sind novelliert worden. Solche pauschalen Haftungsausschlusserklärungen werden nunmehr als **Formularverträge** angesehen und unterliegen denselben rechtlichen Vorschriften, die für Allgemeine Geschäftsbedingungen (AGB) gelten, nämlich §§ 305 ff. BGB).

So sieht § 309 Ziffer 7. a BGB vor, dass Bestimmungen, die in Formularverträgen einen Ausschluss der Haftung für Schäden aus der Verletzung des Lebens, des Körpers oder der Gesundheit vorsehen, unwirksam sind. Gleiches gilt übrigens für materielle Schäden, die durch grob fahrlässiges Verhalten verursacht wurden (§ 309 Ziffer 7 b BGB).

Will man folglich, dass die Haftung für körperliche, gesundheitlich und materielle Schäden auszuschließen ist, darf dies nicht per Formularvertrag (Mustervordruck), hier: vorformulierte und für jede Veranstaltung gleichlautende Haftungsausschlusserklärung, im Rahmen z.B. einer Fahrtenausschreibung bzw. eines Anmeldeformulars erfolgen, sondern nur per individuelle Vereinbarung; denn auf solche persönlichen Absprachen finden die im BGB aufgeführten Vorschriften zur Regelung der AGBs keine Anwendung.

H.Wygodil empfiehlt:

„Ein solcher Vertrag, in dem sich auch Personenschäden infolge grob fahrlässigen Handelns ausschließen lassen, muss für jeden Törn eigens ausgearbeitet sein. Und zwar dergestalt, dass anschließend der individuelle Charakter eindeutig ist, beispielsweise durch Aufzählung besonderer Gegebenheiten der beabsichtigten Reise. Auf Textwiederholungen im Sinne einer Vorformulierung für mehrere gleiche oder ähnliche Törns ... ist demnach unbedingt zu verzichten. Und erst recht auf Mustervordrucke ... Wer ein Schriftstück handschriftlich aufsetzt, kann dem möglichen Einwand, es handle sich um eine mehrfach verwendete Formularvereinbarung, am besten begegnen. Ausnahme: Ein Musterschriftstück darf für mehrere Crewmitglieder genutzt werden, wenn der Törn unbestritten einmalig ist. Oder aber, wenn der Vertrag nicht öfter als dreimal verwendet wird.“

Wem das alles zu umständlich ist, der kann natürlich eine spezielle Haftpflichtversicherung abschließen. Dass ist insbesondere jenen Fahrtenleitern zu empfehlen, die sich die Teilnahme an einer von ihnen geleiteten Touren bezahlen lassen.

Auf das Küstenkanuwandern übertragen ist einem nicht kommerziellen tätigen Fahrtenleiter zu empfehlen, seine Mitkanuten zu bitten, vor Antritt der Tour ein handgeschriebenes Schriftstück erhalten, welches z.B. die folgenden Essentials enthalten könnte:

- **Gefälligkeit:** Dem Mitkanuten ist es bewusst, dass der Fahrtenleiter dem Mitkanuten einen Gefallen tun, ihn mitzunehmen, er hat daher Verständnis dafür, dass der Fahrtenleiter nicht dann, wenn aus einem dummen Fehler heraus ein Schaden auftritt, er dann dafür haften muss;
- **Haftungsverzicht:** Der Mitkanute verzichtet daher darauf, dass ihm Schäden aus der Verletzung des Lebens, des Körpers oder der Gesundheit bzw. aus der Beschädigung einer Sache während der Tour nach xy durch fahrlässiges oder

grob-fahr-lässiges Verhalten des Fahrtenleiters entstehen, durch den Fahrtenleiter ersetzt werden;

- **Leistungsbekanntnis & Gefahrenbewusstsein:** Der Mitkanute bekundet, dass es ihm bewusst ist, dass eine Tour hinaus auf das Meer immer mit Gefahren verbunden ist, sei es z.B. wegen der Wassertemperaturen (aktuelle Temperaturen eintragen), des Seegangs (kritische Gebiete nennen), des Schiffsverkehrs (Fahrwasser nennen), der Wetterlage (angekündigte Windstärke und Gewitterwarnungen sind zu erwähnen), der langen Tagesetappen (max. Etappenlänge erwähnen). Er erklärt, dass er sich in der Lage sieht und genügend seetüchtig ist, um an der geplanten Tour (von x nach y) teilzunehmen.
- **Gruppenzusammenhalt & Weisungsbefugnis:** Der Mitkanute sieht ein, dass er sich stets in der Nähe des Fahrtenleiters aufhalten muss, wenn er erwartet, dass dieser ihm hilft, und einverstanden damit ist, seinen Anweisungen zu folgen.
- **Ängste & Bedenken:** Der Mitkanute erklärt sich bereit, jegliche Bedenken gegenüber dem Fahrtenablauf dem Fahrtenleiter sofort mitzuteilen, damit dieser entsprechend bei der Kursplanung berücksichtigen kann.

Wem das alles als Fahrtenleiter zu bürokratisch ist, dem wünsche ich stets Mitkanuten (inkl. Angehörige und Krankenkassen), die einem nach einem Unglück nicht in Regress nehmen. Sollten die Mitkanuten vor Antritt einer Fahrt dem Fahrtenleiter ein solches Schriftstück mit diesen 5 Punkten übergeben, heißt das noch lange nicht, dass er bei z.B. einem Seenotfall nicht mehr zur Verantwortung gezogen werden kann; denn solch ein Schriftstück regelt nur die zivilrechtliche Haftung zwischen den Mitkanuten und dem Fahrtenleiter. Die strafrechtliche Haftung kann nicht ausgeschlossen werden. Sobald ein Personenschaden auftritt und die Staatsanwaltschaft erfährt davon, muss sie tätig werden.

Quelle: YACHT, Nr. 15/05, S.91 – www.yacht.de

14.07.2005 **Mallorca (Spanien)** (Revier/Ausland)

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

„**Seitensprünge auf Mallorca**“

über die im Mittelmeer liegende Insel, die über ca. 300 km Küstenlinie, einer Menge Steilküsten und 72 Stränden verfügt. Insgesamt werden 10 Buchten beschrieben. Für die Befahrung der einsamen Nordwestküste braucht man ruhiges Wetter. Wenn es auflandig windet, herrschen in den Buchten ganzer Küstenabschnitte Brandungsbedingungen.

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

„In der Bucht von Palma tagsüber häufig starker Süd- bis Südwestwind, in denen von Polensa und Alcudia überwiegend Nord- und Nordwestwinde. Vorsicht, vielerorts Kapeffekte. Vorhersagen: Deutsche Welle (6075 + 9545 kHz) (täglich um 17.55 Uhr, deutschsprachiges Inselradio (UKW 95,8 Mhz) täglich um 18.00 + 18.30 Uhr.“

Anmerkung: Probleme können einem beim Küstenkanuwandern insbesondere die täglich ab 10-11 Uhr einsetzenden thermischen Seewinde (bis 5 Bft.) und im Nord und Osten der Insel der Mistral bereiten.

Quelle: YACHT, Nr. 15/05, S.40-47 – www.yacht.de

Literatur: Geo Planeta, Mallorca (Küstenreiseführer aus der Luft), 1999 (120 S.)

12.07.2005 **Westfriesische Inseln (Niederlande)** (Revier/Ausland)

Im SEEKAJAK berichtet **Anke Uhlemann** in dem Beitrag:

„Ein kleine Reise in die westfriesische Wattenwelt“

über eine Tour, die ins Wattenmeer zwischen den Inseln Texel und Vlieland führt. Die Seekajaks werden im Hafen von Den Oever eingesetzt, also genau dort, wo im Westen der Abschlussdeich („Afsluitdijk“), der das IJsselmeer vom westfriesischen Wattenmeer trennt, beginnt und wo sich der südliche Zugang zum IJsselmeer befindet. Von Den Oever aus wird hinüber zum 18 km liegenden Hafen Oudeschild (Texel) gepaddelt. Gezeltet wird auf einem 2,5 km entfernt im Inselinneren liegenden „Bauernzeltplatz“ (wildes Zelten ist auf den westfriesischen Inseln nicht erlaubt und wird kontrolliert). Am nächsten Tag wurde hinüber übers Waardgrondener Wattenhoch zur Insel Vlieland gepaddelt, und zwar zur Ostspitze, wo der Zeltplatz „Stortemelk“ liegt (ca. 45 km in ca. 7 Std.). Am dritten und letzten Tag ging es dann wieder zurück ans Festland. Ziel war der ca. 30 km entfernt liegende Hafenort Harlingen. Das Auto wird per Bus nachgeholt, liegt doch der Startort nur knapp 40 km vom Zielort entfernt.

Quelle: SEEKAJAK, Nr. 97/05, S.14-16 – www.salzwasserunion.de

Seekarte: Nr. 1812 Waddenzee (Westblad), hrsg. vom Hydrografische Bureau der Koninklijke Marine.

Gezeitenkalender/Stromatlas: Waterstanden / Stromen (jährlich neu) (ca. 308 S.), hrsg. vom Hydrografische Bureau der Koninklijke Marine.

12.07.2005 **West-Irland** (Revier/Ausland)

Im SEEKAJAK berichtet **Alfred A. Lange** in dem Beitrag:

„Cast a cold eye ...“

über eine nicht ganz unproblematisch abgelaufene Solo-Tour entlang der im Westen von Irland liegenden Klippenküste von Slieve League (Donegal Bay).

Alfred paddelte entlang einer Steilküste, als ein Sturm über ihn hereinbrach. In einer kleinen Bucht inmitten unbegebarter Felsen suchte er Zuflucht. So weit so gut, bis dass er merkte, dass mit steigendem Wasser die Bucht drohte von der Tide „verschluckt“ zu werden. Aus einer typischen „Alles-oder-nichts-Situation“ heraus, stieg er wohl oder wieder in sein Kajak und kämpfte sich durch die Brecher zum ca. 2 Std. entfernt liegenden Hafen.

Quelle: SEEKAJAK, Nr. 97/05, S.17-19 – www.salzwasserunion.de

12.07.2005 **Windstärke: Fantasie & Wirklichkeit** (Wetter)

Ich kann mich noch sehr wohl daran erinnern, als ein kräftiger Wind über die Inseln der westschwedischen Schären blies. Wir brachen für den Tag die Tour ab, bauten die Zelte auf und suchten hinter den Felsen ein windstilles Plätzchen auf. Zwischendurch maß ich per Windmesser immer wieder mal den Wind: Der Windmesse zeigte zwischen 8,0 und 10,7 Meter/Sekunde (m/s) Wind an. Das entspricht 5 Bft. Wind. Ein Mitpaddler antwortete darauf nur: „Was, nur ein 5er Wind. Ich dachte, es windet viel stärker!“

Nun, woran liegt das eigentlich, dass sich insbesondere die Kanuten immer wieder so mit der Windbestimmung verschätzen? Vielleicht daran, dass die Paddler vieles mit den Anglern gemein haben; denn die neigen bekanntlich ja auch bei der Bestimmung der Länge der von

ihnen gefangenen Fische zu Übertreibung? ... und wenn der eine Kanute erst einmal beginnt zu übertreiben:

- „Ich bin neulich die Unterelbe bei 9 Bft. Wind gepaddelt.“
- „Wir hatten vor St.Peter-Ording beim Brandungspaddeln echte 8 Bft., und zwar nicht nur in den Böen.“
- „Vor einer Tour quer über die Deutsche Bucht kündigte der Fahrtenleiter am Abend zuvor bei der Fahrtenbesprechung an, dass er bei einem 5er Wind nicht starten werde. Daraufhin antwortete ein Faltbootfahrer, dass er bei Arved Fuchs gelesen hätte, dass man mit dem Faltboot bis 8 Bft. Wind paddeln kann.“
- In Nigel Foster's Buch „Seekajak (1996), S.93, ist nachzulesen: „Ich bin mit relativ kurzem Paddel in Winden von über 70 Knoten (!) gepaddelt, ohne meine Technik dabei ändern zu müssen.“ (Orkan = 12 Bft. Wind = 64 kn und mehr Wind).

ziehen die anderen Kanuten, die nicht im „Windschatten“ ihrer Mitpaddler stehen möchten nach. Im Laufe der Jahre hat sich daraus eine „Kultur des Übertreibens“ entwickelt, der jetzt auch das Mitgliedermagazin der Salzwasserunion e.V. (SaU), die zwischenzeitlich mal eine Fachzeitschrift werden wollte, verfallen ist. Zumindest könnte man das dem Foto-Beitrag:

„Vollwaschgang mit Salz-Spülung“

entnehmen, der im SEEKAJAK, Nr. 97/05, auf den S.32-33 erschienen ist. Insgesamt werden 14 Fotos (weitere Fotos dazu gibt es auf S.29 und auf der Titelseite) gezeigt und mit dem folgenden Kommentar versehen: „Himmelfahrts-Treffen auf Spiekeroog, Windstärke 6, Nordwest. Bernhard lädt zu einem spontanen Brandungstraining am Strand vor dem Zeltplatz ...“

Nun, auf allen Fotos sieht man kein Wellenbild, das dem Seegang bei 6 Bft. entspricht:

- **Wind 6 Bft.:** 10,8 – 13.8 m/s bzw. 39 – 49 km/h bzw. 7,3 – 11,9 kg/m² Staudruck;
Seegang-Bezeichnung: grob;
Auswirkungen des Windes auf die See: „Bildung großer Wellen beginnt. Kämme brechen sich und hinterlassen größere weiße Schaumflächen; etwas Gischt.“
(Quelle: Seewetter, hrsg. vom Autorenteam des Seewetteramtes, 1999, S.29 u. S.57)

Die See auf den Fotos ist wohl draußen „leicht bewegt“, weiße, vom Wind erzeugte Schaumköpfe, sind jedoch auch auf dem etwas größeren Titelfoto nicht auszumachen. Lediglich Dünung trudelt herein und erzeugt in Strandnähe ein bzw. zwei Brandungswellen. Übrigens, die Fotos entstanden am Samstag, 7.05.05, einem Tag, an dem andere um Langeoog herum paddelten von einem Westwind der Stärke 4 sprachen. Erst gegen Abend hatte der Wind auf Nordwest gedreht und sollte – sofern den Aussagen zu glauben ist - auf 5 Bft. aufgefrischt sein. Könnte es daher sein, dass der Autor dieser Fotoserie die im Seewetterbericht prognostizierte Windstärke mit der realen Windstärke gleichsetzte, oder gar die angekündigten Böen, die i.d.R. um 1 – 2 Bft. höher liegen, mit dem konstanten Wind verwechselte? Übrigens, es handelt sich hier um einen typischen Erscheinung, die immer wieder zu erleben ist, dass viele Kanuten ihre Leistungsfähigkeit damit anderen gegenüber zum Ausdruck bringen möchten, dass sie die prognostizierte Stärke der Windböen als realen Wind ausgeben. Übrigens, wer wissen möchte, wie es bei einem 7er Wind aus Südwest auf der Wattseite von Spiekeroog aussieht, möge das folgende Foto aufrufen:

- www.kuestenkanuwandern.de/P10b.jpg

welche Gewässerbedingungen widerspiegelt, die manche gern als 10er Wind ausgeben, nur weil bei der Windprognose von Böen bis 10 Bft. die Rede war.

Wie kommt es nun, dass die recht harmlos erscheinenden Gewässerbedingungen bei den Brandungsübungen am Strand vor dem Zeltplatz von Spiekeroog einem 6er NW-Wind zugeschrieben werden? Nun, entweder wurde – wie oben gemutmaßt – die Böen-Prognose fälschlicherweise mit dem realen Wind gleichgesetzt oder/und der ganze Bereich, innerhalb dem die Brandungsübungen stattfanden, lag in jenem Strandbereich des Zeltplatzes, der bei NW-Wind zum ablandigen Bereich (hier: südlich der großen Buhne) und nicht zum auflandigen Bereich (hier: nördlich der großen Buhne) zählt. D.h. die See konnte sich wegen des Wind- und Wellenschutz, den Langeoog, die Sände vor Langeoog und Spiekeroog (hier: Wester- & Süderriff und Robbenplate) und die große Buhne bieten, nicht so entfalten wie bei einem auflandigen Küstenstreifen und der 6er Wind entpuppt sich vor Ort als „schwacher bis mäßiger“ Wind (3-4 Bft.).

Warum der vielen Worte?

Lohnt es sich eigentlich, über dieses „Missverständnis“ zu schreiben. Ich meine ja, denn diese Bilder täuschen einen. Sie vermitteln nicht nur bei den Akteuren der dort angesetzten Brandungsübungen, dass sie bei einem 6er Wind gepaddelt seien, sondern auch bei den Betrachtern der insgesamt 17 Fotos, dass ein 6er Wind eigentlich doch einen recht harmlosen Seegang erzeugt, ohne sich dabei bewusst zu sein, dass solch relativ unproblematische Bedingungen bei einem 6er Wind nur dann vorherrschen, wenn der Wind ablandig bläst und man im Wind- bzw. Wellenschutz paddeln kann. Solche Täuschungen führen dazu, dass ein nicht unbeträchtlicher Teil zumindest der Küstenkanuwanderer der Auffassung sind, dass das Paddeln beim 6er bis 7er Wind zur „Tagesordnung“ des Küstenkanuwanderns zählt und als nicht weiter problematisch einzustufen ist. Eine 6er Windprognose schreckt sie folglich nicht ab, obwohl i.d.R. ein 5er Wind die meisten Küstenkanuwanderinnen und –wanderer an ihre persönlichen Grenzen der Befahrbarkeit stoßen lässt, sofern sie ihn auflandig im ungeschützten Bereich der Küste erleben.

Gewässerschwierigkeiten

Wer eine solche Situation niemals erleben möchte, dem rate ich, eine erste näherungsweise Abschätzung der Gewässerschwierigkeiten - sofern er das Gewässer, das er befahren möchte, nicht vollständig einsehen kann – mit Hilfe der folgenden Näherungsformel vorzunehmen:

- **Salzwasserschwierigkeitsgrad (SSG) = Bft. minus 2 plus Korrekturfaktoren**

D.h. wir ziehen von der angekündigten Windstärke (gemessen in Bft.) 2 ab und korrigieren anschließend den derart ermittelten Wert um einige revierbedingte Faktoren (z.B. ablandiger Bereich = -1 bis -5; Brandung/Untiefen/Hindernisse = +1 bis +5; Strom-gegen-Wind = +1 bis +2; Strom-mit-Wind = -1; Fetch über 10 km bzw. Windwirkdauer über 12 Std. = +1). Weiter Infos hierüber finden wir unter:

www.kanu.de/nuke/downloads/SSG.pdf).

Beispiel: Bei einem 5er Wind kommt man zunächst auf einen SSG von III (= 5 minus 2), was als „schwierig“ zu klassifizieren ist. Paddeln wir im geschützten Wattenbereich z.B. der ostfriesischen Inseln, können wir wegen der ablandigen Windbedingungen vom ermittelten SSG 1 Grad abziehen, was zu einem SSG von II („mäßig schwierig“) führt. Weht jedoch dort der Wind-gegen-Strom, so ist jedoch 1 Grad wieder zu addieren, sodass wir wie auf SSG = III kommen. Führt jedoch die Tour durchs Wattenmeer hinaus auf die ungeschützten Seeseite der ostfriesischen Inseln und bläst der Wind dort auflandig, ist mit Brandung zu rechnen, sodass wir auf SSG = IV („sehr schwierig“) kommen, der sich auf SSG = V („äußerst schwierig“) erhöht, wenn der Wind schon seit über 12 Std. weht, und gegebenenfalls in der Brandungszone auf SSG = VI („Grenze der Befahrbarkeit“) zulegt, da der Fetch eines z.B. nördlichen Windes mehrere 100 km beträgt.

Wem diese Subtraktionen & Additionen zu viel sind und sich lieber auf sein Gespür verlassen möchte, braucht sich nachher nicht zu wundern, wenn er seine Tour unterwegs wegen der Schwierigkeiten, die ihm die Gewässerbedingungen bereiten, abbrechen muss.

Wie aber ermitteln wir die Windstärke?

Drei Möglichkeiten bieten sich hier an:

1) Seewetterbericht:

Wir können die Windprognose über Radio, Internet und SMS abrufen. Infos hierüber finden wir unter:

www.kanu.de/nuke/downloads/Seewetterberichte-D.pdf (gültig für Nord-/Ostsee)

www.kanu.de/nuke/downloads/Seewetterberichte-Ausland.pdf (gültig für Europa)

Die (See-)Wetterberichte liefern jedoch nur eine Prognose, die einem aber hilft zu erfahren, welchen Wind wird draußen erwarten könnten. Wer wissen will, wie stark der Wind tatsächlich bläst, sollte jedoch nicht hingehen und einfach von der Prognose 2 Bft. abziehen, nur weil die Gerüchte unter den Küstenkanuwanderern immer wieder darauf hindeuten, dass die Windprognose am Wochenende aus Sicherheitsgründen von den Seewetterämtern stets um 2 Bft. höher angesetzt wird. Vielmehr sollte er sich vor Ort begeben und selber nachschauen. Letzteres ist aber nur dann empfehlenswert, wenn er in der Lage ist, die Gewässerbedingungen, die bei der prognostizierten Windstärke entstehen können, abzuwettern.

2) Windmesser:

Wir können den Wind auch per Windmesser ermittelt. Z.Zt. soll der Windmesser „Windmaster 2“ der Firma Kaindl der für das Küstenkanuwandern handlichste und genaueste Windmesser sein. Die Windstärke wird dabei nicht mit Hilfe eines Propellers ermittelt, der exakt Richtung Wind ausgerichtet sein muss, sondern per Schaufelrad, bei dem nur wichtige ist, dass der Wind von vorne kommt. Beim Messen des Windes muss es einem jedoch bewusst sein, dass der Wind des Seewetterberichts in ca. 10 m Höhe ermittelt wird, um Bremseffekte, die durch die Reibung des Windes an der Erdoberfläche entstehen, möglichst gering zu halten. Weiterhin sollten wir uns im Klaren sein, dass:

- über der Wasseroberfläche der Wind ungebremster wehen kann, als über der Landoberfläche; lediglich bei höherem Seegang können wir erleben, dass unmittelbar im Kajak nur noch der Seegang nicht aber mehr der Winddruck als „unangenehm“ erlebt wird;
- Abschattungen z.B. durch Deiche bzw. Dünen ebenfalls den Wind abschwächen können;
- z.B. Kaps, Steilküsten bzw. Täler, die zum Meer hin führen, zu windverstärkenden Effekten führen können (hier: Kap-, Düsen-, Tunneleffekte).

3) Seegang:

Letztlich haben wir noch die Möglichkeit, am Wellenbild (sog. „Windsee“) abzuleiten, welche Windstärke vor Ort zu beobachten ist. International hat man sich dabei auf die folgende Beschreibung der Windsee in Abhängigkeit der Windstärke geeinigt. Die Auswirkungen des Windes auf die See werden hier etwas abgekürzt vorgestellt. Hierbei ist jedoch zu beachten, dass eine Windsee beschrieben wird, die entsteht, wenn der Wind ungehindert über die Meeresoberfläche wehen kann.

- Bft. 3 = Kämme beginnen sich zu brechen. Ganz vereinzelt können kleine weiße Schaumköpfe auftreten.
- Bft. 4 = Weiße Schaumköpfe treten schon ziemlich verbreitet auf.
- Bft. 5 = Überall treten weiße Schaumkämme auf. Ganz vereinzelt kann schon Gischt vorkommen.
- Bft. 6 = Kämme brechen sich und hinterlassen größere weiße Schaumflächen, etwas Gischt.
- Bft. 7 = See türmt sich; der beim Brechen entstehende weiße Schaum beginnt sich in Streifen in Windrichtung zu legen.
- Bft. 8 = Von den Kanten der Wellenkämme beginnt Gischt abzuwehen. Schaum legt sich in gut ausgeprägten Streifen in die Windrichtung.
- Bft. 9 = Dichte Schaumstreifen in Windrichtung. Gischt kann die Sicht schon beeinträchtigen.
- Bft. 10 = Lange überbrechende Wellenkämme; Sicht durch Gischt beeinträchtigt.
- Bft. 11 = Kanten der Wellenkämme werden zu Gischt zerblasen; Sicht herabgesetzt.
- Bft. 12 = Luft mit Schaum und Gischt angefüllt; See vollständig weiß; Sicht stark herabgesetzt; jede Fernsicht hört auf.

Text: U.Beier

12.07.2005 **Von Bremen bis Usedom** (Revier/Inland)

Im SEEKAJAK berichtet **Mark Zimmermann** in dem Beitrag:

„Im Seekajak von Bremen zu Insel Usedom – Eine Reisebericht“

von seiner Tour, die er vom VKB Bremen aus in einem Arctic Star 570 (Welhonpesä) (570x56cm; 405 Liter Volumen; wahlweise mit Steuer) am 22.7.04 um 19 Uhr startete und auf Usedom beendete. Folgende Etappen werden in Heft Nr. 97/05 beschrieben:

22.07.04: VKB Bremen – Brake

23.07.04: Brake – Otterndorf

24.07.04: Otterndorf – Gieselau Kanal

25.07.04: Gieselau Kanal – Kiel

Die Fortsetzung soll in Heft Nr. 98/05, erfolgen.

Quelle: SEEKAJAK, Nr. 97/05, S.36-41 – www.salzwasserunion.de

12.07.2005 **GPS-Anwendungsmöglichkeiten** (Ausbildung)

Im SEEKAJAK berichtet **Siegfried Netzband** in dem Beitrag:

„Buntes GPS-Allerlei. Von weniger wichtigen bis zu überlebenswichtigen GPS-Anwendungen“

über einige Anwendungsmöglichkeiten des GPS-Gerätes, und zwar:

- Berechnung von Kurs und Fahrt über Grund;
- Berechnen von rechtweisend Nord;
- Berechnung von Peilung, Entfernung und Fahrtdauer;
- Kompasskontrolle;
- Winkelmessung;

- Abstandsmessung;
- Abdriftwarner;
- Strommessung;
- „Paddel-Radar“;
- „Spurenfinder“;
- GPS als „Rettungsmittel“.

S.N. empfiehlt, aus Sicherheitsgründen unterwegs entlang der Küste stets ein GPS-Gerät mitzuführen.

Nun, eigentlich rennt er mit dieser Empfehlung offene Türen ein. Schon vor 10 Jahren führte „klammheimlich“ fast jeder Experte ein GPS-Gerät mit sich, auch wenn damals die Navigation damit noch verpönt war. Heute ist es gerade auch bei den Einsteigern ins Küstenkanuwandern sehr beliebt. Bei meiner letzten Tour Richtung Neuwerk hatten von 7 Kanutinnen und Kanuten 5 ein GPS-Gerät dabei. Zwei „Neueinsteiger“ ließen es – wohl vom Fahrrad fahren so gewohnt – ihr GPS-Gerät quasi als Kilometerzähler ständig mitlaufen. Hoffentlich verlassen die beiden sich in Zukunft nicht völlig auf ihr GPS-Gerät; denn meines ist – obwohl spritzwassergeschützt und in einer wasserdichten Schutzhülle eingepackt – unterwegs wegen Wassereintrich, welches auf eine Beschädigung der Schutzhülle zurückzuführen war, plötzlich ausgefallen. Gut, dass ich es noch gelernt habe, mit Kompass und Karte umzugehen!

Quelle: SEEKAJAK, Nr. 97/05, S.47-51 – www.salzwasserunion.de

12.07.2005 **Vermisst vor Langeoog** (Ausbildung)

Im SEEKAJAK (Nr. 97/05, S.34-35), dem MitgliederMagazin der Salzwasserunion e.V. (SaU), berichtet **Hakola Dippel** in dem Beitrag:

„Überfällig auf Langeoog.

Bericht einer etwas abenteuerlichen Tagestour Himmelfahrt 2005“

über einen befürchteten Seenotfall, der sich jedoch nicht als solcher erwies, aber dennoch so behandelt wurde.

Was war passiert?

Nun, 3 Kanuten wollten am 7.05.05 von Spiekeroog aus Langeoog umrunden, bei 4 Bft. Wind aus West und 11° C Wassertemperatur. Sie erreichten planmäßig den im Südwesten von Langeoog liegenden Hafen. Nach einer Pause traten sie um 17.40 Uhr, d.h. ca. knapp 1 Std. vor Niedrigwasser Langeoog, die Rücktour an. Sie paddelten zunächst mit dem letzten ablaufenden Wasser Richtung Seeseite (ca. 8 km). Anschließend sollte es mit dem beginnenden auflaufenden Wasser (ca. 19.00 Uhr) entlang der Brandungsseite Richtung Westseite von Spiekeroog zum dort liegenden Zeltplatz gehen, den sie noch vor Sonnenuntergang (SU = 21.05 Uhr) erreichen wollten. Für die insgesamt ca. 22 km lange Rückfahrt hatten sie folglich knapp 3:30 Std. Zeit. Derweilen kam der Wind mit nunmehr 5 Bft. aus Nordwest. Bei der Durchquerung der ca. 1,5 m hohen Brandung kenterte einer der 3 Kanuten, während es den beiden anderen gelang, die Brandung zu durchqueren. Um einer weiteren Kenterung vorzubeugen, beschloss der Fahrtenleiter, allein zum „Kenterbruder“ zurückzupaddeln und nachzuschauen, was zu machen sei. Der dritte Kanute sollte in der Zwischenzeit langsam entlang der Brandungsseite Richtung Spiekeroog paddeln und warten, bis die beiden anderen Kanuten ihn wieder eingeholt haben. Da sich der „Kenterbruder“ nicht mehr sicher fühlte, vereinbarte er mit dem Fahrtenleiter, dass er per Fähre zurück ans Festland fährt. Mit ca. 30 Minuten Verspätung stieg der Fahrtenleiter erneut in sein Seekajak, um zum dritten Kanuten aufzuschließen. Da er ihn nach kurzer

Suche nicht finden konnte, paddelte er auf dem schnellsten Weg zum Zeltplatz Spiekeroog, den er um 21.40 Uhr erreichte. Ca. 20 Minuten vorher wurde vom Zeltplatz aus ein einzelner Kanute am Nordost-Strand von Langeoog gesichtet. Einzelheiten waren in der einsetzenden Dämmerung nicht mehr zu erkennen. Eine Handy-Verbindung zum nunmehr vermissten Kanuten konnte nicht hergestellt werden. Da die Gefahr bestand, dass der dritte Kanute in der Brandung gekentert ist, im Wasser trieb und allmählich bei den recht niedrigen Wassertemperaturen unterkühlte, wurde „die Seenotleitstelle in Bremen (Handy-Nr. 124124) verständigt, mit der Bitte, ein Rettungsboot zu schicken, um die Situation zu klären ...“ Um ca. 22.30 Uhr konnte der Vermisste, der sich am Nordost-Strand von Langeoog aufhielt, doch noch per Handy erreicht werden. Die Rettungsleitstelle wurde darüber sofort in Kenntnis gesetzt. Sie erklärte daraufhin um ca. 23.00 Uhr den Einsatz für beendet.“

Und was geschah mit dem dritten Kanuten? Er war allein in der Brandungszone bis kurz vorm Gatt zwischen Langeoog und Spiekeroog gepaddelt. Beeindruckt wohl durch die Grundseen, die sich am Eingang des Gatts an den Untiefen des Westerriffs und Süderriffs auftürmten, paddelte er dichter unter Land und kenterte ca. 300 m vorm Langeooger Strand. Beim Versuch, per Paddlefloat wieder einzusteigen, brach sein teilbares Holzpaddel. Daraufhin legte er sich auf das Achterdeck seines Seekajaks und ließ sich von der Brandung an den Strand treiben, versuchte selber vergeblich, per Handy Kontakt mit dem Fahrtenleiter aufzunehmen, biwakierte am Rande der Dünen, treidelte am nächsten Morgen Richtung Langeoog-Ort und fuhr anschließend ebenfalls mit der Fähre ans Festland.

Folgendes „**Fazit**“ zieht der Autor, der zugleich SaU-Ausbilder ist:

- „... der Fahrtenleiter (versuchte) den seeseits in östliche Richtung paddelnden Kajaker einzuholen, was nicht gelang. Dieser ging später sicherheitshalber an Land. Die anschließend auftauchenden Probleme sind ausschließlich eine Folge unzureichender Funkverbindung!“

Als „**Konsequenzen**“ werden lediglich erwähnt:

- „Die Mobilfunknotrufnummer (der Seenotleitstelle Bremen) 124124 ist nach diesen Erfahrungen keineswegs sicher. Sicherheitshalber sollte man den Festnetzanschluss des MRCC speichern: 0421-536870.“
- „Bei schlechten Verbindungen auf die höchste in der Nähe befindliche Erhebung steigen (Dünen, Türme ...).“
- „Die Teilnehmer waren bei dieser Tagestour für ein Notbiwak eingerichtet. Nachahmenswert!“
- „Unzureichend befestigte Ausrüstung kann in solcher Brandung verloren gehen. Ausreichend sichern!“

Können wir wirklich nicht mehr aus diesem Fall lernen?

1) Gewässerbedingungen:

- Bei der Rücktour blies auf der Seeseite – so ist es zumindest in dem Bericht zu lesen - aufländig ein Nordwest-Wind mit 5 Bft. Daraus leitet sich ein „Salzwasserschwierigkeitsgrad“ (SSG) ab, der wegen der Brandungsbedingungen entlang der Seeseite (Korrekturfaktor: 1 bis 2) mindestens bei „sehr schwierig“ bis „äußerst schwierig“ liegt: (SSG = IV – V = 5 minus 2 + (1 bis 2)). Dabei ist davon auszugehen ist, dass bei solchen Windbedingungen die Brandungszone nicht wenige –zig Meter, sondern bis zu 2 – 3 km hinaus aufs offene Meer reicht.
- Im Gatt zwischen Langeoog und Spiekeroog könnten sogar punktuell über den Untiefen des Westerriff, wo sich Strömungswellen und die Windsee zu Grundseen aufbauen (Korrekturfaktor: +1) VI-er Bedingungen vorherrschen. Das Westerriff ist ca.

3 km lang, verläuft in Süd-Nordrichtung und liegt wie ein Trichterrand vor dem Eingang des Gatts.

- Demgegenüber waren auf der Wattseite, also zwischen Langeoog und Festland, wegen der dort ablandigen Windverhältnisse sowie „Wind-mit-Strom“-Verhältnisse (Korrekturfaktor: -1) nur „mäßig schwierige“ Gewässerbedingungen (SSG = II (= 5 minus 2 minus 1) zu erwarten.

2) Verhalten des Vermissten:

- Abgesehen davon, dass der vermisste Kanute sich überreden ließ, bei solchen Gewässerbedingungen allein hinter der ersten Brandungszone zurückzubleiben, hätte er dort auf seine beiden Kameraden warten müssen.
- Das ist jedoch leichter gesagt als getan; denn erstens trieb ihn Wind und Strömung Richtung Ost und zweitens ist es beim Warten in der Brandung nur eine Frage der Zeit (Merke: „Jede 7. Welle ist größer!“), bis das ein „Kaventsmann“ angerauscht kommt, einen erfasst und in die Mangel nimmt.
- Es ist daher nur verständlich, dass der Kanute in der Brandung zunächst wohl langsamer und dann – nachdem die Brecher seine ganze Konzentration beanspruchten – immer schneller weiter Richtung Spiekeroog paddelte, um sich möglichst sicher durch die neben ihm immer wieder aufbauenden Brecher zu mogeln.
- Erst kurz vor Erreichen des Gatts wurde ihm wohl bewusst, dass er dort mit einer weiteren Steigerung der Gewässerschwierigkeiten (um mindestens 1 Grad) rechnen musste, sofern es ihm nicht gelingen würde, jene Passage im Nordosten von Langeoog zu finden, wo es weniger brandet. Mit dieser Passage ist für die „Westerbalje“ gemeint, die er jedoch nur bei guten lokalen Kenntnissen bzw. mit einer aktuellen Seekarte hätte identifizieren und ansteuern können. Ob nun der Kanute über eine solche aktuelle Seekarte verfügte, die er auch noch bei den Brandungsbedingungen und der einsetzenden Dämmerung auf seinem Deck hätte ablesen müssen, darüber gibt der Bericht leider keine Auskunft.
- Der Kanute hatte sich daher instinktiv richtig verhalten und ist nicht ins Gatt gepaddelt, sondern hatte sich dicht am Strand entlang gehandelt. Dass er dabei kenterte, ist bei den Gewässerbedingungen nicht verwunderlich. Der Einstieg per Paddlefloat war – mit Ausnahme der Wiedereinstiegsmethode „Reentry and Paddlefloat-Roll“ – bei dem Seegang chancenlos und das Brechen seines teilbaren Holzpaddels nicht verwunderlich. Das Hinaufklettern aufs Achterdeck seines Seekajaks und das Warten, von der Brandung an den Strand getrieben zu werden (Merke: „Brandungswellen richten sich immer parallel zum Strand aus und transportieren bei fehlender Strömung jeden Gegenstand zum Strand hin!“), war das einzig Richtige, was in einer solchen Situation zu empfehlen war.
- Leider hatte er sich anschließend an Land nicht in „Rufbereitschaft“ gehalten, d.h. er hatte nicht sofort einen Ort aufgesucht (z.B. hohe Dünen), von wo aus er hätte per Handy stets erreicht werden können.
- Außerdem hatte er sich nicht in die Lage seines Fahrtenleiters versetzen können, der ihn vermisst und dazu verpflichtet ist, alles erdenklich zu tun, damit ihm nichts passiert. Er selber hätte folglich auf die Idee kommen müssen, dass der Fahrtenleiter sich große Sorgen um ihn macht und gegebenenfalls die Seenotleitung alarmiert. Wurde es doch bald dunkel und bei einer Wassertemperatur von nur 11° C sind die Überlebenschancen für einen Kanuten, der ohne Trockenanzug und nur mit einer Schwimmweste bekleidet im Wasser treibt, nicht sehr groß!

In einer us-amerikanischen Untersuchung von Forgey wird davon ausgegangen, dass bei Wassertemperaturen von 10° C je nach Bekleidung der Personen nach dem folgenden Zeitraum mit Bewusstlosigkeit zu rechnen ist:

- (a) 0:50 – 1:15 Std. bei unbedeckter Person;
- (b) 1:50 – 2:45 Std. bei normaler Bekleidung;

(c) 3:30 – 4:20 Std. bei einem 5 mm Neoanzug;
(d) mindestens 6 Std. bei einem Trockenanzug.
Übrigens, die Zeit des Herstillstandes soll mindestens 55 % über der Zeit liegen, bei der die Ohnmacht eintritt, wovon jedoch nur jene Personen profitieren können, die eine ohnmachtsichere Rettungsweste tragen. Ob jedoch der Kanute einen Trockenanzug und eine Rettungsweste trug, konnte dem Bericht nicht entnommen werden.

D.h. der Kanute selber hätte sich folglich bei der Seenotleitung in Bremen melden und diese darüber informieren müssen, dass er sich wohl auf am Strand von Langeoog befindet. Mit einem solchen Anruf hätte er seinem Fahrtenleiter und den Rettungsmännern des DGzRS manches erspart! Auch wenn – im Gegensatz zur britischen Coast Guard - die deutschen Seenotretter eigentlich nicht daran interessiert sind, von Kanuten stets darüber informiert zu werden, wann sie eine Küstentour antreten und wann diese beendet ist, meine ich, dass sie sehr wohl nichts dagegen einzuwenden hätte, wenn „vermisst geglaubte“ Küstenkanuwanderinnen bzw. –wanderer sich bei ihnen meldeten, und zwar so rechtzeitig, dass keine Rettungsaktion eingeleitet zu werden braucht.

3) Verhalten des Fahrtenleiters:

- Im Bericht ist leider nichts darüber zu erfahren, ob der Fahrtenleiter über den Seewetterbericht schon zu Beginn seiner Tour darüber informiert war, dass gegen Abend der Wind auf NW drehen und mit 5 Bft. blasen sollte. Wenn er das gewusst hätte, wäre es seemännischer gewesen, die Rücktour etwas anders zu planen.
- Die Gruppengröße von 3 Kanuten war optimal für solch eine Tour. Wie die Situation zeigte, waren jedoch beide Mitpaddler nicht leistungsfähig genug, um bei einem auflandigen 5er Wind entlang der Seeseite, geschweige denn zum Zeitpunkt der stärksten Strömung durch die Untiefenbereiche des Gatts zwischen Langeoog und Spiekeroog zu paddeln. D.h. der Fahrtenleiter wäre gut beraten gewesen, stattdessen im Hafen bzw. am Strand von Langeoog zu biwakieren oder über die Wattseite Richtung Festland zu paddeln.
- Wenn er aber schon mit seiner Gruppe die Brandungsseite entlang paddeln wollte, dann aber nur zusammen, egal was komme (Merke: „Der Schwächste bestimmt das Tempo und den Kurs!“)
- Ein Zurücklassen des „Kenterbruders“ auf Langeoog trägt nicht zu seiner Motivation bei, auch zukünftig noch entlang der Küste zu paddeln. Die Gruppe hätte folglich zusammen bis zum nächsten Tag auf Langeoog bleiben müssen. Erst dann wäre eine Entscheidung fällig gewesen, ob mit wem in welche Richtung weiter gepaddelt wird.
- Ein Zurücklassen des dritten Kanuten solo draußen in der Brandung hätte also gar nicht in Erwägung gezogen werden dürfen; denn wenn der dritte Kanute noch nicht so erfahren war, dass er nicht wieder zurück durch die Brandung zum „Kenterbruder“ hätte paddeln können, dann ist er zu unerfahren, um allein auf der Brandungsseite zurückgelassen zu werden, bis der Fahrtenleiter geklärt hatte, was mit dem „Kenterbruder“ geschehen war.
- Einen Kanuten zu so später Zeit solo draußen in der Brandung paddeln zu lassen, stellte ein unnötiges Risiko dar und führte letztlich dazu, dass in Kauf genommen wurde, die Seenotretter in Anspruch zu nehmen. Dieses In-Kauf-Nehmen, notfalls auf die Hilfe der DGzRS angewiesen zu sein, nicht aber die spätere Alarmierung der Seenotleitstelle ist zu kritisieren.
- Zu kritisieren ist weiterhin, dass der spät abends auf den Strand von Langeoog angespülte „Vermisste“ von seinem Fahrtenleiter nicht angewiesen wurde, dort am Strand so lange zu bleiben, bis er am nächsten Morgen bei ihm eintrifft. Am 8.05. war um 5.35 Uhr Sonnenaufgang. Es strömte noch ca. 1 ½ Std. bis ca. 7 Uhr Richtung

West. D.h. spätestens um 7 Uhr hätte der Fahrtenleiter bei ihm sein können. Stattdessen hatte er sich darauf verlassen, dass dieser sein Seekajak Richtung Langeoog-Ort treidelt. Was wäre, wenn er doch wieder in sein Seekajak gestiegen wäre und dann bei ablaufendem Wasser draußen in der Brandung gekentert wäre? Der „Baltrum-Fall“ von 2004 hätte sich wiederholt, jedoch mit dem entscheidenden Unterschied, dass dieses Mal keine Kameraden da gewesen wären, die vom Strand aus hätten die Seenotleitung alarmieren können!

- Positiv anzumerken ist jedoch, dass beide – Fahrtenleiter und „Vermisster“ – vor Antritt der Tour die Handy-Nr. austauschten. Wie alle Beteiligten nachher feststellten, reicht das jedoch nicht aus. Die Fahrtengruppe hätte jedoch nicht nur vor Antritt vereinbaren müssen, dass im Falle der Trennung einzelner Mitpaddler von der Gruppe bei Landgang sofort ein Ort aufzusuchen ist, von dem man aus Handy-Empfang hat. Sondern der Fahrtenleiter hätte auch darauf hinweisen müssen, dass im Falle der unfreiwilligen Trennung bei zumindest schwierigen Gewässerbedingungen, er dazu verpflichtet ist, die Seenotleitstelle darüber zu informieren, dass ein oder mehrere Kanuten vermisst werden. Als Umkehrschluss daraus folgt jedoch, dass ein vermisster Kanute sich spätestens nach dem Landgang bei seinem Fahrtenleiter bzw. – sofern kein Handy-Kontakt zu ihm hergestellt werden kann - bei der Seenotleitstelle meldet und ihr mitteilt, wo er sich aufhält und ob er Hilfe benötigt.

4) DGzRS: Die stets rettende Alternative?

- Spätestens nach dem Seenotfall vor Baltrum (2004) hätte es eigentlich jedem bewusst sein müssen, was passieren könnte, wenn ein Kanute im Seegang kentert und keiner ihm helfen kann. Dass in dem Langeoog-Fall ein sehr erfahrener Fahrtenleiter der SaU involviert ist, spricht eigentlich nicht für die SaU und lässt für die Zukunft nicht Gutes erwarten.
- Warten wir es ab. Sollte es zum Trend werden, dass Küstenkanuwanderer die Hilfe Dritter bei ihrer Fahrtenplanung und –durchführung mehr oder weniger bewusst einkalkulieren, dann könnten in Deutschland bald französische Verhältnisse herrschen.
- Ich wunderte mich, dass die 1. Vorsitzende der SaU persönlich im selben Heft, in dem der obige Bericht erschien, die Mitglieder der SaU dazu aufrief, Fördermitglied des DGzRS zu werden. Spätestens jetzt reicht das m.E. nicht mehr aus. Da nicht auszuschließen ist, dass in Zukunft weitere Seenotfälle in Kauf genommen werden, sollte die SaU das tun, was ich ihrem Vorstand schon einmal Anfang der 90er Jahre empfahl: Sich moralisch dazu zu verpflichten, jedes Jahr pro SaU-Mitglied einen festen Betrag dem DGzRS zu spenden! 5 Euro dürften dabei angemessen sein, oder!?

Nachher sind wir immer klüger!

oder: Irgendwann wird jeder mal einen gravierenden Fehler machen!

Bei meinen anspruchsvolleren Touren passiert fast immer ein Kinken. Bislang hatte mich jedoch „Neptun“ stets vor Schlimmern bewahrt und mir so die Chance gegeben, aus eigenen Fehlern zu lernen.

Damit nicht jede Küstenkanuwanderin und jeder Küstenkanuwanderer nur aus seinen eigenen Fehlern lernen muss, habe ich es mir zur Aufgabe gemacht, tatsächliche und vermeintliche Seenotfälle daraufhin zu analysieren, ob nicht dabei Fehler gemacht wurden, von denen Dritte etwas lernen können. Eine solche Fehleranalyse ist eigentlich in vielen Sportdisziplinen üblich und beim us-amerikanischen SEA KAYAKER Magazin seit Jahrzehnten Tradition. Bislang tat sich die SaU hier etwas schwer. Lange Zeit wurden solche Fälle fast überhaupt nicht gemeldet, als ob es peinlich sei, unterwegs auf dem Meer Fehler mit Folgen begangen zu haben. Wie die Fälle von Baltrum (2004) und Langeoog (2005)

zeigen, ändert sich das jedoch allmählich. Leider hapert es noch an einer umfassenden seemännischen Analyse ... Gerade deshalb habe ich mich veranlasst gefühlt, meine Sicht dieses vermeintlichen Seenotfalls vorzutragen.

Text: U.Beier

Links:

Zum Seenotfall Baltrum: www.kanu.de/nuke/downloads/Seenotfallanalyse-II.pdf

Über Solo-Küstentouren: www.kanu.de/nuke/downloads/Solotouren.pdf

Über Gruppenfahrten: www.kanu.de/nuke/downloads/Gruppenfahrten.pdf

Über Brandungsfahren: www.kanu.de/nuke/downloads/Brandungsfahren.pdf

Über Unterkühlungsgefahren: www.kanu.de/nuke/downloads/Gefahr-Unterkuehlung.pdf

Zum „Re-Entry & Roll“-Wiedereinstieg: www.kanu.de/nuke/downloads/Reentry+Roll.pdf

Über Trockenanzüge: www.kanu.de/nuke/downloads/jTrockenanzug.pdf

Über Schwimm- oder Rettungsweste: www.kanu.de/nuke/downloads/Rettungsweste.pdf

Über Life-Line: www.kanu.de/nuke/downloads/Life-Line.pdf

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

Über Gewässerbedingungen: www.kanu.de/nuke/downloads/Gewaesserbedingungen.pdf

Über Wind & Seegang: www.kanu.de/nuke/downloads/Paddeln-Wind&Seegang.pdf

Über Salzwasserschwierigkeitsgrad: www.kanu.de/nuke/downloads/SSG.pdf

Über Spiekeroog & Umgebung: www.kanu.de/nuke/downloads/Tour-Spiekeroog.pdf

Über Seeseite Ostfriesland: www.kanu.de/nuke/downloads/Tour-Ostfriesland-Seeseite.pdf

11.07.2005 **Wasser im Ohr** (Gesundheit)

Das HAMBURGER ABENDBLATT berichtet in dem Kurzbeitrag.

„Nicht in den Ohren bohren“

über das Problem, wenn beim Baden Wasser in die Gehörhänge eindringt. Auf alle Fälle sollte nicht mit einem Finger bzw. Gegenstand im Ohr gebohrt, gestochert bzw. gekratzt werden. Der Gehörgang könnte verletzt werden und Keime, die sich im eingedrungenen Wasser befinden, könnten dann eine Infektion auslösen.

Stattdessen wird empfohlen, von einem Papiertaschentuch ein Stück heraus zu reißen, zusammen zu drehen und damit das eingedrungene Wasser aufzusaugen.

Quelle: HAMBURGER ABENDBLATT v. 11.07.05, S. 22 – www.abendblatt.de

03.07.2005 **Schwimm-Rettungswesten-Pflicht?** (Ausrüstung)

In KANU SPORT bezieht **Ulrich Clausing** in dem Beitrag:

„Sicherheit im Kanusport: Rettungswesten können Leben retten“

anlässlich eines Unfalls auf dem Rhein bei Bonn, bei dem 2 Kanuten tödlich verunglückten, Stellung dazu, ob es eine gesetzliche Pflicht zum Tragen von Schwimm- bzw. Rettungswesten geben sollte.

Grundsätzlich lehnt U.Clausing eine solche Pflicht ab, da *„es immer eine Vielzahl von Situationen gibt, in denen eine Tragepflicht nicht angemessen erscheint – etwa auf ruhigen Altrheinarmen, ohne Strömung und im Beisein von erfahrenen Begleitern. Auch sind individuelle Fähigkeiten mit zu berücksichtigen. ... Hinzu kommt, dass eine Tragepflicht auch schnell den Blick für Gefahren verschließen kann ... , denn neben dem Tragen der Schwimmhilfe oder Rettungsweste sind auch andere Faktoren zu berücksichtigen: ganz*

wichtig ist z.B. die Wassertemperatur. So schützt die Hilfe bzw. Weste zwar vor dem Untergehen, sie verhindert aber nicht, dass der Tod durch Unterkühlung eintreten kann, wenn keine rechtzeitige Hilfe geleistet werden kann. Wenn der Gesetzgeber also einen umfassenden Schutz der Wassersportler im Auge hat, müsste er auch gleich das Tragen von Kälteschutzanzügen vorschreiben. Eine solche Flut von Vorschriften will aber weder der Gesetzgeber noch der Wassersportler. Einen hundertprozentigen Schutz vor Unfällen gibt es nicht, aber jeder kann sich selbst dafür einsetzen, dass das Risiko von Unfällen gemindert wird. Die richtige Ausrüstung ist nur ein Aspekt für sicheren Kanusport! ... Der DKV rät ... daher allen Kanufahrern, sich aktiv mit möglichen Gefahren beim Paddeln zu beschäftigen. Schwimmhilfen oder Rettungswesten sind immer dann zu empfehlen, wenn das Gewässer aufgrund:

- seiner **Strömung**,
- seiner **Größe**,
- der **Wassertemperatur**
- oder der **Einsamkeit**

einem gekenterten Kanufahrer zur Gefahr werden kann. ...“

Quelle: KANU SPORT, Nr. 7/05, S.14-18 – www.kanu-verlag.de

03.07.2005 **Kroatische Küste** (Revier/Ausland)

In KANU SPORT berichten **Charlotte Rieger** und **Gerhard Scholz** in dem Beitrag:

„Annäherung an ein adriatisches Paddelrevier“

Gestartet wurde in Privlaka (nördlich von Zadar). Gepaddelt wurde zunächst entlang der Felsküste nach Borik, später nach Podvare vorbei an Biograd und hinüber zur Insel Pašman. Gezeltet wurde u.a. auf den folgenden Campingplätzen:

- Camp Maritime, Privlaka – Marcello-M@t-online.de
- Camping Lucina - Isola di Pašman – www.campinglucina.com
- FKK-Camping Sovinje, Tkon

Quelle: KANU SPORT, Nr. 7/05, S.14-18 – www.kanu-verlag.de

02.07.2005 **Lippenpflege mit UV-Schutz** (Gesundheit)

In der Zeitschrift ÖKO-TEST berichtet K.Scheidecker in dem Beitrag

„Verlorene Lippenmüh“

über einen Test von 21 verschiedene Lippenstifte mit Sonnenschutz. 7 Stifte erhielten das Gesamturteil „sehr gut“. Den höchsten Lichtschutzfaktor (LSF) der mit „sehr gut“ getesteten Lippenstifte boten:

- **Dr Hauschka Sensitiv Sun-Blocker** (LSF 30) (erhältlich bei Naturwarenläden)
- **La Roche-Posay Anthelios Lichtschutzstift** (LSF 50) (erhältlich bei Apotheken)

Die übrigen 14 Lippenstifte enthielten mehr oder weniger viele gesundheitlich bedenkliche Inhaltsstoffe.

Wir sind beim Küstenkanuwandern den Sonnenstrahlen durch die Reflexionen auf der Wasseroberfläche besonders ausgesetzt. Der Stift von „Anthelios“ ist besonders empfehlenswert:

- Er bietet nicht nur den höchsten LSF,
- sondern er verfügt auch über eine „Ein-Hand-Mechanik“.
- Er kann mit einem Band versehen an der Schwimmweste getragen werden,
- sodass wir unterwegs auf dem Wasser, ohne einen langen Zwischenstopp einlegen zu müssen, den Lichtschutz immer wieder aufrufen können.

Das alles aber ist entscheidend; denn anderenfalls vernachlässigen wir unsere Lippenpflege. Sich darauf zu verlassen, dass der morgendlich auf den Lippen aufgetragene Lippenschutz den ganzen Tag hält, ist nicht ratsam; denn allzu leicht kann unterwegs mit der Zunge bzw. den Händen die Sonnenschutzcreme abgelutscht bzw. weggewischt werden.

Übrigens, wenn z.B. abends beim Zähneputzen die Lippen brennen, sobald sie mit der Zahncreme in Verbindungen kommen, sind die Lippen garantiert nur ungenügend vor den Sonnenstrahlen geschützt worden.

Quelle: ÖKO-TEST, Nr. 7/05, S.62-65 – www.oekotest.de

02.07.2005 **Sonnenschutz dank veredelter Stoffe** (Gesundheit)

Die Zeitschrift ÖKO-TEST berichtete in dem Kurzbeitrag

„**Pigmente für T-Shirts**“

darüber, dass Stoffe den Träger vor UV-Strahlen schützen können. Je dichter und dunkler der Stoff ist, desto weniger UV-Licht wird durchgelassen. Baumwollhemden bieten dabei einen geringeren Schutz als solche aus Polyester. „So erreicht ein leichtes Baumwollshirt nur einen Schutzfaktor von 10. Mit Hilfe der Veredelung des Stoffes, hier das Auftragen von Titandioxid, kann jedoch ein waschbeständiger Lichtschutzfaktor erreicht werden, der bei 80 bis 90 liegt. Ob ein Bekleidungsstück entsprechend veredelt ist, kann dem Etikett (Label) entnommen werden. Unterschieden werden zwei Normen: eine australische Norm und der strengere „UV Standard 801.“

Inwiefern eine solche Veredelung gesundheitlich bedenklich ist, dazu wird keine Stellung bezogen.

Quelle: ÖKO-TEST, Nr. 7/05, S.73 – www.oekotest.de

01.07.2005 **Lagunen von Venedig** (Revier/Ausland)

Der Delius-Klasing bietet über die Edition Maritim das folgende Buch an:

- **Breidenbach,H.: Die Lagune von Venedig – Häfen / Ankerplätze
160 S.**

Es handelt sich um eine Art nautischer Reiseführer, der Infos über Venedig und das Revier der rund 550 qkm großen Lagune, die mit ihren zahlreichen bewohnten und unbewohnten Inseln ein einmaliges Wassersportrevier darstellt, enthält. Neben nautischen Informationen werden vielfältige Hinweise auf touristische Attraktionen und Tipps für den Landgang gegeben.

Link: www.delius-klasing.de

30.06.2005 **Knotenkunde** (Ausbildung)

Der Zeitschrift SEGELN ist ein Sonderheft über:

„**Alles über Knoten**“ (50 S.)

beigefügt. Insgesamt werden 50 verschiedene Knoten vorgestellt.

Quelle: SEGELN, Nr. 7/05 – www.segelmagazin.de

29.06.2005 **Algarve (Portugal)** (Revier/Ausland)

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

„**Zauber der Algarve**“

u.a. über den südlichen Küstenstreifen Portugals, welcher sich vom im Osten liegenden Olhao bis nach dem im Westen liegenden Sagres erstreckt.

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

Die Algarve „ist ein Tidengewässer, was auf See zwar vernachlässigbar ist. Beim Befahren der Flussmündungen setzt jedoch vereinzelt starker Strom. Tidenkalender gibt es gratis bei den Hafentämtern vor Ort.“

„Im Sommer weht der Wind fast ausschließlich aus nördlichen Richtungen mit 3 – 5 Bft. An wenigen Tagen fegt ein starker Südostwind (Levante) über die Küste hinweg.“

Quelle: YACHT, Nr. 14/05, S.34-41 – www.yacht.de

Anmerkung: Ansonsten ist die Algarve eine atemberaubend schöne Felsküste, durchsetzt mit meist kleineren Sandstränden. Lediglich im Osten überwiegen Sandstrände. Bei südwestlich bis südöstlichen Winden kann sich bei den Felspassagen ein Seegang aufbauen, der das Ablegen und Anladen mit dem Seekajak erschwert.

28.06.2005 **Bremer Seekajaktreffen 2005 (Norderney)** (Ausbildung)

Klaus Froehner veranstaltet wieder ein Seekajaktreffen auf Norderney, und zwar

- von Freitag, 12.08., bis Sonntag, 14.08.05

Übernachtete wird in der Bootshalle des SVN Norderney. Die Anreise erfolgt auf eigenem (!) Kiel von Neßmersiel oder Norddeich im selbstverabredeten Kleingruppen. Samstag gibt es eine gemeinsame Fahrt aufs Meer hinaus.

Meldung bis zum 31.07.05 mit Name, Bootsnamen, Telefon (ggf. Handy-Nr.) und Teilnehmern der Kleingruppe an:

è Klaus Froehner (Tel. 0421-5669944) bzw. sicherheit@lky-bremen.de

27.06.2005 **Touren-Ausrüstungs-Checkliste** (Ausrüstung)

Björn Nehrhoff hat auf seiner Homepage eine mehrseitige Ausrüstungsliste zum downloaden abgespeichert. Ähnliches finden wir auf der Homepage des Sea Kayaker.

Link:

è www.liquidmedicine.de/htmls/gear.htm

è www.seakayakermag.com/PDFs/Gearlist.pdf

26.06.2005 Tourenbericht 1963: Hamburg - Helgoland in 3 Tiden (Revier/Inland)

Der ACCer Hans-Jörg Otto, Wildwasser-, Rennfahrer, Flusspaddler und Küstenkanuwanderer zugleich, paddelte als 21 Jähriger 1963 in einem Faltboot in 3 Tiden vom Alster-Canoe-Club über Glückstadt, Scharhörn bis nach Helgoland. Sein damaliger im Mitgliederrundschreiben des ACC veröffentlichter Bericht wird im Folgenden wieder abgedruckt:

Am Bootshaus

Donnerstagabend 20 Uhr, Clubabend im Bootshaus des **Alster-Canoe-Club e.V.**, Hamburg. Es ist 1963, die Woche vor Pfingsten und viele sind damit beschäftigt, ihre Boote für das kommende Feiertagswochenende fertig zu machen, auf die Autos zu laden. Nur einer bringt sein Faltboot, ein **Kette-Langeiner**, zum Clubsteg an der Alster. Wieso fängt er denn auch noch an, Gepäck zu verstauen? Warum probiert er den Sitz aus? Weshalb fummelt er die Steuerseile fest? ... und das alles am Donnerstag vor Pfingsten? „Sag' mal, Langer,“ damit bin ich gemeint, „hast du heute Abend noch etwas Bestimmtes vor?“ – „Och, mal sehn, wollt' noch auf die Unterelbe.“ Natürlich ist man nach dieser Antwort genauso schlau wie vorher; denn die Unterelbe reicht ja von Hamburg bis Cuxhaven. Aber man gibt sich zunächst damit zufrieden. Doch als ich noch eine volle „Gummikuh“ und den Booteswagen anschleppe, werden die Clubkameraden stutzig. „Der hat doch etwas Besonderes vor!“ Ein anderer meint: „Immer dieselben, die Pfingsten nicht mit dem Club paddeln.“ Ich merke schon, die wollen nur wissen, was ich vorhabe, und so murmele ich noch einiges Unverständliches und tue so, als fühle ich mich vollkommen unverstanden. Im Übrigen kann ich mich auf keine lange Diskussion einlassen. Es ist 21 Uhr und nach 22 Uhr werden die Schleusen zur Elbe nicht mehr geöffnet. Nichts vergessen? Dann kann es ja losgehen.

Durch die Alsterschleuse

Noch vor 22 Uhr erreiche ich die erste Alsterschleuse. Die Schotten sind hochgezogen, und ganz schüchtern versuche ich, mich bemerkbar zu machen: „SCHLEUSE!“ Mehrere Male, immer lauter und kräftiger. Auf der Schleuse regt sich nichts. Nur einige Leute, die vom Hamburger Rathausmarkt schräg gegenüber kommen, bleiben stehen und wundern sich, wieso der Kerl dort unten so blöd schreit. „Jetzt umtragen? ... gar nicht daran zu denken!“ Ich klettere auf die Schleuse. Alles abgeschlossen. „Das darf doch nicht wahr sein! Ausgerechnet heute? Sollen die Leute ruhig denken, hier liefen ein Verrückter herum!“ – „SCHLEUUUUUSE!“ – Nichts! Endlich finde ich am rechten Ufer in einem engen Raum den Schleusenmeister. Das Radio war voll aufgedreht. Freddy sang gerade sein „Junge komm' bald wieder Ich öffnete die Tür und meinte nur: „Mensch Schleusenwärter, was ist los, hier draußen spielt die Musik. Da wartet eine Junge darauf geschleust zu werden.“ Inzwischen ist es schon 22.15 Uhr geworden und ich bitte darum, bei der nächsten Schleuse 700 m weiter unten Bescheid zu sagen. Hier erwartet man mich auch schon und wenig später taucht der Steven meines Faltbootes in die ersten salzigen Hafenwellen. Ungläubig guckt man mir nach, als ich im Stauwasser an den Hamburger Landungsbrücken vorbeifahre. Auf meiner Steuerbordseite liegen die Häuser der Hafenstraße. Alles ist ruhig! Gegen 23 Uhr setzt die Ebbe ein und hinter mir klingt der Lichterschein Hamburgs allmählich ab. Noch einmal wird es heller, als ich querab der Deutschen Werft liege. Dann paddele ich ins Dunkle vor mir.

Auf der Elbe in die Dunkelheit hinein bis nach Glückstadt

Nach vielen Fahrten auf der Elbe weiß ich hier gut Bescheid, kenne den genauen Fahrrinnenverlauf und jedes Leuchtfeuer. Ab 1 Uhr wird der Schiffsverkehr ruhiger und ich brauche nicht mehr ganz so scharf aufzupassen. Nur etwas anderes kommt hinzu: Ich bin schrecklich müde geworden. Meine Paddelfreudigkeit ist am absoluten Nullpunkt angelangt. Vor mir blinkt der Pagensand-Leuchtturm. Ich erkenne deutlich den weißen Sandstreifen. Das kleine Wäldchen dahinter lädt zur Übernachtung ein. Aber hier zu bleiben, ist ungünstig für mich, da ich dann morgen mit der nächsten Tide nur etwa die Ostemündung erreichen würde und es dort bei Niedrigwasser wegen der weiten Schlickbänke unmöglich ist, das Land zu erreichen. Der Ehrgeiz hat mich gepackt und gegen 4 Uhr erreiche ich den Glückstädter Hafen.

Der Gedanke, gleich im Schlafsack zu liegen, lässt die Müdigkeit für die nächste halbe Stunde verschwinden und die lästige „Aufblaserei“ der Luftmatratze bald beenden. Die unersetzlichen „Kernigen“ (Köllnflocken) beschließen den „Abend“. Ein Blick in den Tidenkalender sagt mir, dass ich um 7.30 Uhr schon wieder ans Abbauen meiner Lagerstätte denken muss. Also Wecker auf 7.30 stellen! Wecker? Ich höre immer Wecker. Verzweifelt suche ich im Kleiderbeutel. Auch das noch ... wo ich doch sooo müde bin. Noch im Halbschlaf murmele ich siebenuhrdreißig, siebendreißeig, siebendreißeig

Richtung Scharhörn

Es gelingt! Vor 3 Stunden noch für völlig unmöglich gehalten, traue ich kaum meinen Augen, als ich zum ersten Mal auf die Uhr sehe und es 7.35 ist. Das ist ein gutes Vorzeichen. Um 9.30 Uhr passiere ich die Glückstädter Feuer.

Ich habe mir heute viel vorgenommen und wenn das Wetter so bleibt, vielleicht komme ich bis ... Na, wir werden sehen. Bald wird es angenehm warm. Ich kann mit freiem Oberkörper paddeln und die Mühen der letzten Nacht sind vergessen. Mein Faltboot läuft gut und der Strom tut das Seinige. Brunsbüttelkoog taucht auf und ich kreuze die Fahrrinne. Ab Ostemünde erwische ich einen Sog, das heißt, es gelingt mir, auf eine seitliche Welle eines „Kümos“ zu kommen. So rutsche ich auf seiner Welle bis Cuxhaven, bin dadurch vielleicht 3 km/h schneller und die körperliche Anstrengung, von der nervlichen mal abgesehen, ist geringer. Dabei ist es immer am günstigsten, auf der Steuerbordseite zu surfen, da sich hier die Wellen des Gegenverkehrs nicht auswirken können. Vor der Kugelbake verlasse ich den Sog, da mir Wellenreiten auf der Nordsee doch zu riskant ist, zumal um die Kugelbake meist eine kabblige See steht.

Es ist mittlerweile 12.45 Uhr, als ich die Kugelbake seitlich liegen lasse. Niedrigwasser in Cuxhaven ist heute um 13.46 Uhr. Daraus ergibt sich für Scharhörn das Niedrigwasser um 12.43 Uhr. Der Stau in diesem Teil der Elbe dauert jedoch ca. 1 ½ Std. Das heißt, die Flut setzt erst 1 ½ Std. nach Niedrigwasser ein. Also verbleiben mir noch 1 ½ Std. für die ca. 20 km bis Scharhörn. Die Zeit wird knapp. Verschenke ich jetzt ¼ Stunde, so erreicht mich die Flut etwa 3 km eher. Gegen 14.30 Uhr beginnt das Wasser aufzulaufen. Doch Scharhörn liegt greifbar nahe und gegen 15 Uhr fahre ich durch die ersten Brandungswellen auf den Strand zu.

Der Vogelwärter hat mich natürlich schon lange mit seinem Fernglas beobachtet und erwartet mich am Strand. Wir kennen uns noch vom letzten Jahr, sodass von vornherein sämtliche Unklarheiten beseitigt sind. Gemeinsam (Anmerkung: das ganze ereignete sich ja in den „Goldenen 60er Jahren“) schleppen wir mein Faltboot über das Watt, dann den Strand hoch bis zur letzten Hochwassergrenze. Wir haben Nipptide. Bei dem schwachen Ostwind kann das Boot hier ruhig liegen bleiben. Mit Kleider- und Essbeutel beladen stampfen wir zur Düne. Es ist schön, wieder den weißen Sand unter den Füßen zu spüren. Wir gehen einen

genau abgesteckten Pfad, um keines der vielen Gelege zu zerstören. Der Vogelwärter erzählt mir von einer Springtide, bei der ein Großteil der Austernfischer-Brut vernichtet wurde. Austernfischer brüten merkwürdigerweise in der Nahe der Hochwassergrenze ... und Springtiden lassen sich nicht so leicht reglementieren wie Kanuten!

Es ist angenehm warm in der Schutzhütte, und der Vogelwärter staunt über meinen Appetit. Nach solch einer Paddelei schmecken die „Kernigen“ besonderes gut. Satt und müde lege ich mich ins sogenannte Fremdenzimmer auf eine Matratze. Augenblicklich ist es das Beste, was ich machen kann.

... und nun das Wetter

Mein „Wärter“ weckt mich gegen 19 Uhr. Ich stelle das Radio an und höre den Wetterbericht. Die Deutsche Bucht scheint heute Abend recht ruhig zu sein. Ich überlege noch einmal alles gut durch. Der leiseste Zweifel am Gelingen der Fahrt, aus welchem Grund auch immer, würde mich zurückhalten!? Es ist vollkommen sinnlos, hier etwas gegen die Natur zu versuchen! Entscheidend ist dabei das Erkennen der Gefahr zu wissen, wo liegen meine Grenzen. Alle Voraussetzungen müssen eben vorhanden sein. Sind sie es nicht, dann heißt es warten. Vielleicht ein anderes Mal. Nur nichts erzwingen! Ich war schon einmal mit dem gleichen Ziel hier. Aber ein schwacher Nordwest ließ mich lieber wieder nach Hause paddeln. Es war bestimmt besser. *„Mut ist Wissen um die Gefahr im Gegensatz zu Leichtsinn.“* Nur so ein Gedanke, nicht von mir, sondern von Plato.

Draußen ist es ruhig und nur auf dem Ausguck der Hütte spürte ich eine schwache Brise aus Ost-Südost. Wer sich einmal eine Karte von diesem Gebiet ansieht, weiß, dass das in etwa Rückwind bedeutet. Außerdem fühle ich mich nach dem Schlaf wieder gut in Form. Mein Entschluss steht fest: Ich werde es wagen, nach Helgoland zu paddeln!

20.15 Uhr: Kurs Helgoland

Die Sonne steht etwa 10 Grad über dem Horizont, den sie im Westen so gut beleuchtet, dass wir Helgoland – natürlich nicht aus der Paddlerperspektive, wohl aber – aus der Vogelwärterperspektive, d.h. vom Vogelwärterhäuschen aus mit bloßem Auge sehen können! Im Fernglas ist auch der Fernsehturm schwach zu erkennen!!!

Gegen 20.15 Uhr verlasse ich die Insel und kann jetzt bei Hochwasser direkten Kurs auf die Fahrinne nehmen, ohne Gefahr zu laufen, auf dem Scharhörneriff hängen zu bleiben. Ich steuere auf das Feuerschiff „Elbe 2“ zu, das sich mit der einsetzenden Ebbe elbabwärts dreht, bleibe dann am linken Tonnenrand und lasse „Elbe 2“ steuerbords liegen. Scharhörneriff wird allmählich kleiner, nur ihre Bake bleibt bis zum Dunkelwerden zu sehen.

Die See ist zwar nicht völlig ruhig, doch im Augenblick scheint es mir, als sei der Wind eingeschlafen und so bin ich zuversichtlich. Einer merkwürdigen Stimmung kann ich mich allerdings nicht erwehren. Ein ähnliches Gefühl kenne ich nur noch vom Wildwasserfahren. Ich habe die „Fünfer“-Stelle besichtigt, beschließe, sie zu befahren und treibe nun allmählich auf sie zu. Der einzige Unterschied liegt heute darin, dass ich lange warten muss, bis ich die „Fünfer“-Stelle erreicht habe. Ein Gefühl, das ich vorher noch nicht eingeplant habe, und auch gar nicht konnte, da ich es jetzt zum ersten Mal verspüre. Ich weiß eben, dass ich mich mit jedem Paddelschlag weiter vom Festland entferne.

Ich habe etwa die Mitte zwischen „Elbe 1“ und „Elbe 2“ erreicht, als die Sonne westlich von Helgoland untergeht. Während sie langsam ins Meer eintaucht, erkenne ich einen kleinen schwarzen Streifen am Horizont – Helgoland! (hervorgerufen wahrscheinlich durch die Beugung der Lichtstrahlen der versinkenden Sonne) Erst kann ich es kaum glauben, denn es ist unter normalen Bedingungen völlig ausgeschlossen, Helgoland vom Kajak aus in einer Entfernung von etwa 19 Seemeilen zu erkennen.

Ein ständiger Strom elbaufwärts und elbab fahrender Schiffe gibt mir ein sicheres Gefühl. Noch bin ich vollkommen allein. Ich möchte allerdings nicht wissen, was sich die Seeleute dabei denken, wenn sie meinen „Seelenverkäufer“ - mehrere Stunden vom Festland entfernt beim Dunkelwerden mutig gen Westen paddeln - sehen. Im Augenblick spielt das aber keine Rolle. Ich muss jetzt sehen, möglichst schnell die Fahrrinne zu queren, um dann direkten Kurs auf Helgoland zu nehmen. Aber es dauert noch eine Weile; denn der Schiffsverkehr hat zugenommen. Die Hälfte der Fahrrinne liegt hinter mir, als ein „Kümo“, der am rechten Tonnenstrich in Richtung „Elbe 1“ fährt, stoppt und in meiner Fahrtrichtung liegen bleibt. Zunächst paddle ich noch weiter, stoppe dann ebenfalls und harre der Dinge, die da kommen sollen. Doch die Sache ist mir nicht ganz geheuer. Ich drehe mein Faltboot um 90 Grad und fahre in einem großen Bogen hinter ihm herum. Dann tuckert auch er wieder weiter.

21.30: Das helgoländer Feuer

Ein Blick zur Uhr: 21.30. Dreiunddreißig Kilometer liegen noch vor mir. „Elbe 1“ und „Elbe 2“ haben ihre Feuer gesetzt und jetzt blinkt auch vor mir der Helgoländer Leuchtturm! Vielleicht wird sich spätestens jetzt der Leser die Frage gestellt haben, warum ich nachts fahre? Ist es im Dunkeln nicht viel gefährlicher? Meiner Meinung nach ist das Gegenteil der Fall. Fährt ich am Tage, so bin ich während der ganzen Strecke darauf angewiesen, mich nach dem Kompass zu richten. Ich werde dazu gezwungen, ihn dauernd zu beobachten, darf ihn nie aus den Augen lassen. Rundherum keinerlei feste Punkte, nur die graue See. Rechne ich dann noch den Seegang hinzu, dann ist eine genaue Kurshaltung nicht mehr möglich, da entweder die Magnetnadel am Deckglas hängen bleibt, oder das Innere eines Flüssigkeitskompasses wild zu tanzen anfängt. Hinzu kommt die Gefahr, durch Gezeiten und Wind versetzt zu werden und an Helgoland vorbei zufahren. Sorgen um den Kompass brauche ich mir aber nachts nicht zu machen; denn das helgoländer Feuer ist deutlich zu erkennen. Um die Abdrift, bedingt durch die Ebbe und den zunehmenden Ostwind, auszugleichen, steuere ich nicht direkt auf das Feuer, sondern einige Grade nördlicher.

23.45: Windstärke 4-5 Bft.

Es ist Nacht geworden. Der Wind hat an Stärke zugenommen und der Himmel hat sich langsam von Osten her bewölkt. Manchmal zerreißt die Wolkendecke und der Mond wirft sein fahles Licht auf die bewegte Nordsee. In dieser gespenstischen Beleuchtung wirken die Wellen recht unheimlich. Der Mond lässt diese Nacht nicht vollkommen dunkel werden, sodass ich zumindest die Wasseroberfläche und die seitlich heranrollenden Wellen sehen kann. In völliger Dunkelheit und in diesem Seegang zu paddeln, wäre beinahe unmöglich. Es fehlte dann der Bezugspunkt und von ausreichender Bootssicherheit könnte keine Rede mehr sein.

Das Fahrwasser nach Helgoland ist durch zwei Tonnen H1 und H2, die zwischen „Elbe 1“ und Helgoland liegen, gekennzeichnet. Als die erste Tonne backbords vorbeischlingert, weiß ich, dass ich zügig vorangekommen bin und noch auf dem richtigen Kurs liege. Die Abdrift ist trotz des Windes nicht allzu stark. Nach etwa 3 ½ Std., gegen 23.45 Uhr, ist das Leuchtfeuer kaum merklich näher gekommen und bis auf den Seegang hat sich nichts geändert. Der aber umso merklicher. Ich schätze 4-5 Bft. Windstärken und erfahre später, dass gegen 0 Uhr auf Helgoland 5 Bft., und bei „Elbe 1“ sogar 6 Bft. Windstärken geherrscht haben.

Links und rechts rauschen die Wellenberge vorbei, teilweise sich überschlagend. Die Schaumkronen und die weiße Gischt, beleuchtet durch das trübe Mondlicht, gaben der See einen gefährlichen Anblick. Erscheinen mir die anrollenden Wogen zu gewaltig, versuche ich ihnen auszuweichen, indem ich entweder verhaltend fahre oder noch vor ihnen vorbeischrubbe, sodass sie sich erst hinter mir überschlagen. Natürlich gelingt es nicht immer, und bricht sich die Welle unter dem Faltboot, so läuft mir das Wasser oben in die

Paddeljacke. Aber noch fühle ich mich sicher in meinem Boot und Salzwasser in den Augen verscheucht schließlich die Müdigkeit. Zugute kommt mir jetzt das tägliche Training auf der Alster. Etwa 100 km die Woche im Rennboot geben vor allen Dingen eine gewisse Bootssicherheit. Sie ist entscheidend und nicht so sehr die Muskelkraft der Arme; denn im schweren Seegang verliert man zuerst das Gefühl für das Boot.

Nur langsam wächst das helgoländer Feuer. Allmählich verliere ich das Gefühl für die Zeit. Zur Uhr sehen kann ich nicht. Das ist zu gefährlich. Es ist schon schwierig genug, dauernd nach Positionslichtern von Küstenmotorschiffen Ausschau zu halten, um einem Schiff mit gleichem Ziel rechtzeitig ausweichen zu können. Gegen 0 Uhr werden vor mir weitere kleinere Lichter deutlich. Helgoland scheint nicht mehr allzu fern zu sein. Aber es dauert noch eine gute ½ Stunde, bis ich die Positionslampen der Hafemole unterscheiden kann.

0:35: Auf Kollisionskurs

Vor mir taucht der graue Umriss der Mole aus dem Wasser auf. Die See, in die ich hineinfahre, ist gewaltig. Die Wellen schlagen gegen die Mole und rollen in der gleichen Größe zurück, um sich dann mit den neu hinzukommenden Brechern zu verstärken. Ein Kabbelwasser von einer Gewalt und Wucht, wie ich es vorher noch nicht erlebt habe. Ich muss mich ziemlich zusammenreißen, um bei diesem tosenden, vom Mond kaum mehr beleuchteten Durcheinander von Berg und Tal, von Wasser und Wind, die Nerven zu behalten. Zu allem Ärger kreuzt direkt vor der Mole ein Segler, der auch versucht, in die Einfahrt zu gelangen.

Doch es wird noch schlimmer. Helgoland will erkämpft werden! Plötzlich tauchen doch tatsächlich backbords zwei Positionslichter auf und nehmen ebenfalls Kurs auf die Mole. Noch 100 Meter vor der Einfahrt entfernt bleibt mir keine andere Wahl, als liegen zu bleiben und das Boot, eine Polizeibarkasse, in einem Abstand von 20 m vorbeirauschen zu lassen. Die Heckwelle solcher Fahrzeuge bei voller Fahrt ist beachtenswert und zusammen mit dem herrschenden Seegang kaum zu meistern. Kurz und steil ziehen die Wellenberge unter mir durch. An Vorwärtspaddeln ist nicht zu denken. Weit lege ich mich aufs Paddel. Im Wellental sitze ich bis zum Bauch im Wasser und oben wieder angelangt, schlägt mir die Gischt ins Gesicht. Viel Hoffnung habe ich nicht mehr, zur Mole zu kommen. doch irgendwie bleibe ich oben. Heil und glücklich erreiche ich den Hafen.

0.45: Geschafft!

An einer Schute für Hafen-Bauarbeiten ziehe ich mein Faltboot hoch. Es ist 0.45 Uhr. 4 ½ Stunden habe ich demnach für die 45 km lange Strecke benötigt. Keine Lust, noch einen Zeltplatz ausfindig zu machen, lege ich mich unter einen Verschlag auf der Schutz zur lang ersehnten Ruhe.

Stimmen wecken mich und ich höre nur noch, wie jemand sagt: *„Das ist der Wahnsinnige, der heute Nacht mit dem Faltboot gekommen ist, den lass mal schlafen.“* Die Stimmen entfernen sich, und ich gucke aus dem Schlafsack in die blinzelnde Sonne. Zunächst begutachte ich meine Hände. Sie sind noch ein wenig steif, aber sonst scheint alles in Ordnung zu sein.

Heute ruhe ich mich aus und besichtige die „Rote Insel“ Als am nächsten Tag der Ostwind immer noch nicht abflaut, löse ich eine Dampferfahrkarte nach Cuxhaven. ...

Text: Hans-Jörg Otto

Anmerkung: Hans-Jörg Otto (Jahrgang 1941) wurde mit 27 Jahren 1. Vorsitzender des „Alster-Canoe-Club e.V.“ Hamburg. Derzeit ist er 1. Vorsitzender des „Hamburger Kanu-Verband e.V.“

25.06.2005 **22 WWF-Urlaubstipps** (Ausbildung/Natur)

Auf der WWF-Homepage werden insgesamt 22 Tipps zur umweltschonenden Urlaubsgestaltung, und zwar unterteilt in die 5 Kategorien:

- Der Weg zum Ziel (Tipp 1 – 7)
- Im Urlaubsland (Tipp 7 – 12)
- Aktiv vor Ort (Tipp 13 - 14)
- Umweltschutz vor Ort (Tipp 15 – 18)
- Bevor es nach Hause geht (Tipp 19 – 22).

Im Folgenden sollen die einzelnen – leicht überarbeiteten, da am Küstenkanuwandern ausgerichteten - Tipps vorgestellt werden:

I. Der Weg zum Ziel

Die richtigen Weichen für einen umwelt- und naturverträglichen Urlaub werden bereits vor der Reise gestellt. Überschlagen Sie einmal Ihre persönliche Energiebilanz. Und beziehen Sie die Natur in Ihre Planungen mit ein:

1. Wie weit wollen Sie reisen? Müssen Sie zum Erholen 1.000 oder 10.000 Kilometer weit fahren oder fliegen? Müssen es die Bahamas sein oder können Sie sich auch auf Borkum oder Rügen paddeln, sonnen und entspannen? Je näher Ihr Urlaubsziel, desto geringer Ihr Energieverbrauch und Ihre Emissionen.

2. Prüfen Sie: Lohnt der Aufwand? Passen Sie die Dauer Ihrer Reise der Entfernung an. Lohnt es sich wirklich, für eine 2-tägige Paddeltour hunderte von Kilometer mit dem Auto zu fahren. Außerdem: Ein Rundtour mit dem Kajak, bei der Sie wieder an den Startort zurückkehren, ist erholsamer und umweltfreundlicher als einfach nur Strecke zu paddeln und Autos „umzusetzen“.

3. Fragen Sie nach bei exotischen Reisezielen: Können die Einheimischen von Ihnen profitieren? Informieren Sie sich über die Situation vor Ort. So wichtig und sinnvoll für manche Regionen der Tourismus sein kann, so schädlich kann er sich auf noch unberührte Landstriche und Dörfer oder beispielsweise in Dürre- oder Krisengebieten auswirken.

4. Meiden Sie Reiseziele mit mangelhaften Umwelt- und Naturschutzstandards – zum Beispiel mit unkontrolliertem Bauboom, schmutzigen Stränden oder verunreinigtem Meer durch ungeklärte Abwassereinleitungen.

5. Bevorzugen Sie Reiseunternehmen, die sich umweltfreundlich präsentieren: Indem sie zum Beispiel über die Umwelt in den Urlaubsregionen informieren, eigene Umweltkriterien für Hotels oder Verkehrsmittel nennen und regelmäßige Sonderabgaben für regionale Umweltschutzeinrichtungen zahlen oder umweltfreundliche Verkehrsmittel bevorzugen.

6. Es muss nicht immer das Auto sein: Gerade im Sommer trägt die Blechlawine neben dem hohen Energieverbrauch zur klima- und gesundheitsschädlichen Ozonbelastung der Luft bei – von Stress und Unfallgefahr ganz zu schweigen. So kann auch die Anreise bereits Urlaub sein: im Zug oder auf dem Schiff. Holen Sie also mal Ihr Faltboot heraus und reisen Sie mit Bahn bzw. Schiff an. Mitunter ist Anreise per Bahn oder (Fähr-)Schiff gar nicht teurer oder langsamer als der eigene Pkw.

II. Im Urlaubsland

7. Respektieren Sie die kulturellen Sitten und Gepflogenheiten der einheimischen Bevölkerung. Passen Sie sich beispielsweise bei der Ernährung weitgehend den Landessitten an. Oder müssen wegen Ihnen extra deutsche Würstchen eingeflogen werden? Lassen Sie sich inspirieren und seien Sie bereit für Neues.

8. Buchen Sie Unterkunft und Verpflegung möglichst mit landestypischem Komfort. So erleben Sie nicht nur mehr, sondern tragen auch dazu bei, dass die Einheimischen von Ihrem Besuch profitieren. Natürlich hat Küstenkanuwandern auch immer etwas mit Zelten & Selbstverpflegung zu tun, aber gerade am Anfang & Ende einer Tour und manchmal auch zwischen kann man durch die Inanspruchnahme einheimischer Angebot zeigen, dass man die Natur, deren Erhalt Sie ja den Einheimischen zu verdanken haben, nicht zum „Null-Tarif“ nutzen wollen.

9. Klären Sie interessierte Einheimisch über Ihre Reisepläne auf und nutzen Sie – sofern vorhanden - das Angebot ortsansässige und naturkundige Führer. Auf diese Weise fördern sie bei Einheimischen den Wert ihrer intakten Natur.

10. Nutzen Sie öffentliche Verkehrsmittel vor Ort: Nicht überall sind Sie auf das eigene Auto oder einen Leihwagen angewiesen. Linienbusse oder Fähren gibt es in vielen Regionen. Mitunter übernimmt auch ein Einheimischer mit seinem privaten Fahrzeug den Transport zum gewünschten Einsatzort. Weiterer Vorteil: So lernen Sie besser Land und Leute kennen.

11. Bevorzugen Sie Frischware aus der regionalen Landwirtschaft statt importierter, abgepackter Lebensmittel.

12. Verzichten Sie auf den Verzehr exotischer Speisen aus gefährdeten Arten – wie etwa Schildkröten, Wale oder Schlangen.

III. Aktiv vor Ort

13. Nutzen Sie Angebote, bei denen Sie Natur wirklich erleben können, ohne sie dabei zu zerstören – zum Beispiel geführte Wanderungen oder Tierbeobachtungen in Nationalparks, Radtouren, Flussfahrten mit regionaltypischen Booten und ähnliches. Vermeiden Sie zum Beispiel Mountainbiking und Wandern querfeldein. Oder Bootsfahrten in ausgewiesenen Wasserschutzgebieten.

14. Verzichten Sie auf Sportarten, die den örtlichen Verhältnissen nicht angemessen sind und viel Energie oder Wasser verbrauchen – zum Beispiel Offroadtouren, Gleitschirmfliegen in Vogelbrutgebieten oder Freeclimbing in Schutzgebieten. Meiden Sie auch Golfplätze in Trockengebieten oder Tennisanlagen mit Flutlichtbetrieb.

IV. Umweltschutz vor Ort

Was zu Hause sinnvoll ist, ist es auch im Urlaub – behalten Sie Ihre umweltbewusste Lebensweise doch einfach bei. Das wird nicht immer möglich sein, aber vielleicht sorgt Ihre Nachfrage auch für ein Umdenken anderswo:

15. Beschränken Sie den Hotelservice umweltbewusst. Fast selbstverständlich ist es mittlerweile auch in anderen Ländern zum Beispiel, Handtücher mehrere Tage zu benutzen.

16. Reduzieren Sie Ihren Wasserverbrauch – vor allem im Sommer und in heißen Regionen.

17. Entscheiden Sie sich für Unterkünfte mit einer Bauweise, die der sommerlichen Hitze natürlich trotzt. So tragen Sie nicht zum immensen Stromverbrauch durch Klimaanlage bei.

18. Vermeiden Sie auch im Urlaub Müll und verzichten Sie zum Beispiel, wo möglich, auf Einwegverpackungen. Und: Verlassen Sie sich nicht auf die Müllabfuhr am Strand. Entsorgen Sie bitte Ihren Unrat selbst. Überlegen Sie es sich, Ihren Plastikmüll wieder mit nach Hause zu nehmen; denn lassen Sie den im Urlaubsland zurück, landet er u.U. in einer Schlucht, in einem Bachbett oder im Meer.

V. Bevor es nach Hause geht

Wer verreist, möchte meist auch etwas mit nach Hause bringen: Vielleicht sogar lebende oder tote Tiere und Pflanzen aus der Wildnis – oder Produkte, die aus diesen hergestellt wurden. Die aber sind meist wenig naturfreundlich entnommen worden.

19. Bedrohte Arten gehören nicht ins Gepäck: Viele Muscheln und Schnecken zum Beispiel sind geschützt. Wertvolle schwarze Korallen etwa werden für die Herstellung von Schmuck ausgebeutet. Durch den Kauf dieser Souvenirs zerstören Sie nicht nur die Tiere selbst, sondern wie im Falle der Korallen auch lange gewachsene Meereslebensräume. Zum Schutz gefährdeter Tier- und Pflanzenarten existieren nationale Gesetze sowie internationale Abkommen. Informieren Sie sich vor einem Kauf.

20. Verzichten Sie auch auf Produkte, die aus gefährdeten Tierarten hergestellt wurden: Ohne spezielle Genehmigung dürfen Sie keine Handtaschen, Geldbörsen, Gürtel oder ähnliches aus Krokodil-, Kaiman-, Schlangen- oder Eidechsenhaut in die Europäische Union einführen – es sei denn, die Produkte stammen aus einer kontrollierten Nutzung und sind entsprechend zertifiziert. Nehmen Sie auch Abstand von Produkten aus Elfenbein, Wal-, Walross- oder Flusspferdzähnen.

21. Vermeiden Sie den Kauf von Schnitzereien aus geschützten seltenen Tropenhölzern: Hier raten wir Ihnen – auch zur eigenen Sicherheit –, nur Schnitzereien aus Obstbäumen, Kokospalme oder Niemholz zu kaufen, die auch als solche ausgewiesen sind. Denn ohne spezielle Genehmigung droht auch hier eine Strafe bei der Einfuhr.

22. Verzichten Sie ganz auf lebende Souvenirs – seien es Affen, Vögel, Reptilien oder auch exotische Pflanzen. Bei deren Einfuhr müssen nicht nur aufwändige und teure Quarantäneregelungen eingehalten werden. Viele Arten fallen auch unter Schutzbestimmungen, die die Aus- und Einfuhr entweder völlig untersagen oder zumindest aufwändige behördliche Genehmigungen erfordern.

Wohin auch immer Sie verreisen: Das Internet-Team des WWF wünscht Ihnen eine schöne, erholsame Urlaubszeit!

Link: www.wwf.de

24.06.2005 **Seestücke (Kunst)** (Geschichte)

In der Hamburger Kunsthalle werden unter dem Thema:

„**Seestücke**“

über 60 Kunstwerke von Caspar David Friedrich bis Emil Nolde präsentiert, die vom Zauber des Meeres erzählen:

* „Besitzt doch das Meer Vorzüge genug, um das Gemüt immer wieder aufs Neue und auf jeweils andere Weise zu beeindrucken: Mit seiner Seelen lösenden Kraft, der majestätisch erhabenen Ruhe, der unbezwingbaren tobenden Gewalt, den schaumgekrönten Wogen, dem unterbrochenen Farbenspiel.“

Die Ausstellung ist vom 24.6.-11.9.05 geöffnet. Dazu gibt es ein umfangreiches Rahmenprogramm mit Besichtigungen, Barkassenfahrten, Malaktionen und maritimen Gourmetangeboten.

Link: www.seestuecke-hamburg.de

20.06.2005 Windparks: Keine Gefahr für Seevögel (Natur)

Im HAMBURGER ABENDBLATT wird in dem Beitrag:

„Seevögel erkennen Windparks und fliegen sicher hindurch“

darüber berichtet, dass dänische Forscher vom Institut für Umweltforschung in Rønne mit Hilfe hochauflösender Radargeräte herausgefunden haben, dass „wandernde Seevögel die vor ihnen aufragenden Rotoren von Offshore-Windparks zuverlässig erkennen und selbst in der Nacht auf sicheren Korridoren durch die Reihen der Anlagen fliegen. ... Lediglich 1 % aller Gänse und Enten kommen den Rotorblättern so nahe, dass sich überhaupt ein Kollisionsrisiko ergebe.“

Natürlich könnte man sich fragen, weshalb solch ein Aufwand betrieben wird, um den Vogelflug per Radar zu beobachten. Reicht es nicht einfach aus, die Anzahl von Vögeln zu zählen, die über Land von Windkraftanlagen erschlagen werden? Umweltschützer bemängeln jedoch bei solch einem Untersuchungsgang, dass „viele Opfer z.B. von Füchsen gefressen werden, bevor sie gefunden werden und damit in die Statistik gelangen.“

Quelle: HAMBURGER ABENDBLATT v. 20.06.05 – www.abendblatt.de

20.06.2005 Fischfang per Schwebenetz statt Treibnetz (Natur)

In einer WWF-PRESSEINFO wird Stellung dazu bezogen, dass der EU-Fischereirat erlauben will, die geächteten Treibnetze durch Schwebenetze zu ersetzen:

In der kommenden Woche entscheiden die EU-Fischereiminister auf ihrer Ratssitzung in Luxemburg unter anderem darüber, künftig im Mittelmeer so genannte „Schwebenetze“ einsetzen zu dürfen. Nach Ansicht des WWF besteht die Gefahr, dass damit die bereits seit mehreren Jahren EU-weit im Mittelmeer für den Fang verschiedener Tunfischarten verbotenen Treibnetze unter einem neuen Namen wieder eingeführt werden. Denn dabei handelt es sich laut WWF-Fischereireferentin Heike Vesper um nichts anderes als Treibnetze, die mit einem Anker versehen werden. Länder wie Frankreich und Italien befürworten eine solche Fischereimethode. Sie haben Treibnetze noch immer nicht vollkommen gebannt.

Heike Vesper: „Treibnetze können bis zu zehn Kilometer lang sein und treiben wie nahezu unsichtbare Gardinen im Wasser. Dadurch gefährden sie Delfine, Haie und andere Meeresbewohner. Die Tiere verfangen sich in den Netzen und sterben einen qualvollen Tod.“ Jedes Jahr fallen dieser Art der Fischerei, die in Gewässern außerhalb der EU noch bis Sommer 2005 erlaubt ist, alleine im südwestlichen Mittelmeer 3.000 bis 4.000 der Gemeinen Delfine und der bedrohten Streifen-Delfine zum Opfer. An die 100.000 Haie sterben jedes Jahr auf diese Weise, darunter Blau-, Makrelen- und Drescher-Haie. Die

Treibnetzfischerei im Mittelmeer war aus diesem Grund bereits 2002 EU-weit verboten worden.

„Wenn die EU-Minister die neuen Schwebenetze zulassen, dann tragen sie zum Etikettenschwindel im Mittelmeer bei und widersprechen ihrer eigenen Gesetzgebung. Das wäre ein echter Skandal“, empört sich Heike Vesper. Die Fischereireferentin weist darauf hin, dass der Abbau der Treibnetzfischerei in den vergangenen Jahren innerhalb der EU sogar bewusst subventioniert wurde. „Es ist einfach unverschämt, dass sich die Nutznießer dieser Subventionen durch die Hintertür wieder für die Treibnetzfischerei stark machen“, sagt Heike Vesper.

Nach Ansicht des WWF verschleiern die Schwebenetze den Charakter herkömmlicher Treibnetze. Schwebenetze seien zwar mit einem Anker versehen, würden allerdings bis zur Wasseroberfläche auftreiben - dieser „Gardinen-Effekt“ mache für die bedrohten Meerestiere keinen Unterschied. „Solch ein Netz funktioniert in der Praxis wie herkömmliche Treibnetze und gefährdet Delfine, Haie und andere Arten, die eigentlich gar nicht mitgefischt werden sollen“, stellt Heike Vesper klar. Um die genannten Tierarten zu schützen, muss nach Ansicht des WWF das schon bestehende Verbot für gefährliche Fangmethoden wie die Treibnetzfischerei unbedingt erhalten bleiben.

Text: Jenni Glaser

Quelle: WWF-PRESSINFORMATION v. 20.06.05

Link: www.wwf.de/presse/pressearchiv/artikel/02494/

19.06.2005 **Tsunami-Merkblatt** (Ausbildung)

Das **GeoForschungsZentrum** Potsdam hat ein Merkblatt herausgegeben, das diejenigen informieren möchte, die sich in Tsunami gefährdeten Küstenregionen aufhalten. Zu folgenden Punkten findet wir u.a. Infos:

Wellenhöhe: *„Die Wellenhöhen sind auf tiefer offener See gering, meist zwischen 30 – 80 cm und ungefährlich. Bei Annäherung an die Küste, vor allem in flachen Buchten können sich die Wassermassen aber über 10m, in Extremfällen auch mehr als 30 – 50 m hoch auftürmen, flaches Land hinter der Küste bis zu mehreren Kilometer landeinwärts überfluten und verheerende Verwüstungen anrichten.“*

Gefährdete Regionen: *„Die meisten Tsunamis ereignen sich im Pazifik, es gibt sie aber auch in allen anderen Ozeanen und Meeresgebieten.“*

Frühwarnungen: *„... Ist die Vorwarnzeit noch ausreichend, um tiefere offene See zu erreichen, dann sollte umgehend ausgelaufen werden. Für kleinere und langsamere Boote kann das aber riskant sein. ... Dann sollten die Besatzungen besser sofort an Land gehen und schnellstmöglich höhere gelegene Zufluchtsorte aufsuchen.“*

Erscheinungsbild: *„Ein Tsunami besteht aus mehreren Wellenbergen, die im Abstand von einigen 10 Min. bis zu über 1 Std. aufeinander folgen und häufig erst in späteren Wellenbergen zu maximalen Höhen an der Küste auflaufen. Deshalb dürfen die Zufluchtsorte auf keinen Fall nach Rückzug der ersten Welle(n) bereits wieder verlassen werden. Man muss ggf. mehr als 5 Std. auf den höhere gelegenen Zufluchtsorten ausharren ...“*

Verhaltensempfehlung: *„Sind sie an der Küste und nehmen einen unerwarteten schnellen Anstieg oder Abfall des Wasserspiegels innerhalb von Minuten wahr, dann eilen Sie sofort zu einem hochgelegenen bzw. küstenfernen Zufluchtsort. In keinem Fall sollten sie in plötzlich trocken fallende Meeresbuchten hinauslaufen. Die erste hohe Tsunamiwelle folgt mit Sicherheit innerhalb einiger Minuten.“*

Link:

è www.gfz-potsdam.de/bib/pub/m/merkblatt_tsunami.pdf

è www.gfz-potsdam.de/bib/pub/m/infoblatt_tsunami.pdf

18.06.2005 **Hautkrebs: ABCDE-Regel** (Gesundheit)

Im HAMBURGER ABENDBLATT wird in dem Beitrag:

„**Sonne in Maßen genießen**“

darüber berichtet, dass nach Angaben der Deutschen Krebshilfe pro Jahr mehr als 140.000 Menschen an Hautkrebs erkranken. Im Wesentlichen werden zwei Varianten unterschieden:

- „Heller Hautkrebs“: Er ist am weitesten verbreitet, entsteht meistens im Gesicht und auf der Glatze und metastasiert selten. Unbehandelt können sie tief ins Gewebe wachsen. Frühstadien können mit dem Laser oder fotodynamisch (eine Kombination aus einer Salbe und Rotlicht) behandelt werden.
- „Schwarzer Hautkrebs“: Er kommt seltener vor, ist aber wesentlich gefährlicher und wird daher chirurgisch entfernt. Risikofaktor ist die Lichtexposition im Kindes- und Jugendalter.

Auffällige Pigmentmale können mit Hilfe der ABCDE-Regel beurteilt werden:

è A = **A**symetrie

è B = **B**egrenzung unscharf

è C = **C**olorierung schwarz oder mehrfarbig

è D = **D**urchmesser von über 0,5 Zentimeter

è E = **E**rhabenheit

Treffen mehrere dieser Merkmale zu, sollte ein Hautarzt aufgesucht werden. Unabhängig davon empfiehlt es sich ab 20 Jahren sich alle 3 Jahre vom Hautarzt untersuchen zu lassen.

Quelle: HAMBURGER ABENDBLATT v. 18.06.05 – www.abendblatt.de

18.06.2005 **Aalmutter** (Natur)

Wenn die Sonne wieder wärmt und es im Flachwasser gemütlich wird, tauchen in Wattpfützen von Muschelbänken vereinzelt kleine, schlängelige Fischchen auf. Es sind die gut 5 cm langen Jungen der Aalmutter (*Zoarces viviparus*), die im Spätwinter das Licht der Welt erblickt haben.

Die Aalmutter ist ein nach hinten verschmälertes, sehr beweglicher Fisch von meist 30 cm, selten bis 50 cm Länge. Sie hat große Brustflossen, die orange gerandet sein können, sowie bis fast zum Schwanz durchlaufende Flossensäume: die verlängerten Rücken- und Afterflossen. Die Grundfarbe der Aalmutter variiert von sandfarben bis grün-braun. Meist trägt sie dunklere senkrechte Streifen oder Ringe, was eine gebänderte Tarnkleidung ergibt.

Vom echten Aal und dem im Watt ähnlich wie die Aalmutter verbreiteten Butterfisch unterscheidet sie sich durch ihren nicht ganz so schlangenförmigen Körper und die Färbung: der Aal ist ungemustert, der Butterfisch hat runde Augenflecken am Rücken.

Hätten Sie gedacht, dass ...

... der wissenschaftliche Name übersetzt „lebendgebärender Erhalter des Lebens“ heißt?

... der deutsche Name daher rührt, dass man die Herkunft des Aals, der ja in der Tiefsee von Mexiko laicht, lange nicht kannte, und deshalb diesen seltsam lebendgebärenden Fisch für die „Mutter der Aale“ hielt?

... die Männchen zur Spermaübertragung einen „Minipenis“ haben?

... die Aalmutter auch ihre eigenen Jungen frisst, wenn die sich nicht verstecken oder abwandern?

... die Gräten der Aalmutter einen Farbstoff namens Vivianit enthalten, der beim Kochen grün wird?

... die Aalmutter gar oder geräuchert gut schmeckt, aber wegen der Grätenfarbe kaum verkäuflich ist?

... das Umweltbundesamt alljährlich Aalmuttern als Proben für künftige Schadstoffvergleiche einfriert?

... die Art so robust ist, dass sie die Tortur der Fangsortierung auf Krabbenkuttern recht gut überlebt?

... eine Aalmuttervolkszählung im Watt von Schleswig-Holstein einen Bestand von etwa 3 Millionen ergab?

Wo ist die Aalmutter zu finden?

Sie ist ein bodenbewohnender Fisch der Flachwasserzonen von Nordatlantik, Nordsee und Ostsee. Hier ist sie auf verschiedenartigen Untergründen, vor allem auf Steingrund oder auf Muschelbänken anzutreffen. Sie lebt auch auf deckungsarmen Sandgrund, ist jedoch ortstreu und „häuslich“ und bevorzugt die Nähe zumindest einzelner Algenbüschel oder Steine.

Dank ihrer Körperform kann sie in Nischen am Boden nach Beute jagen. Sie frisst Garnelen, Flohkrebse und Borstenwürmer. Ihre großen Brustflossen erlauben es ihr, als Lauerjäger plötzlich vorzuschnellen und eine Beute zu schnappen. Lange Strecken oder im Freiwasser schwimmen kann sie nicht.

Nach der Paarung im Sommer ist das Weibchen 3 bis 6 Monate trächtig und bringt 25 bis 100 Junge zur Welt, die sofort selbständig sind.

Text: Rainer Borchering (Husum)

Quelle: WATTREPORT, Nr. 06-06/2005 – www.schutzstation-wattenmeer.de

18.06.2005 **Wittling** (Natur)

Wenn aus den zahllosen Fischereiern und Embryonen, die jedes Frühjahr in der Nordsee umher schwimmen, die ersten kleinen Fische heranwachsen, wird es spannend für Fischereibiologen, Krabbenfischer und Garnelen: Wie viele Wittlinge sind dabei?

Der Wittling (*Merlangius merlangus*) ist mit bis zu 40 cm Länge ein mittelgroßer Vertreter aus der Familie der Dorschartigen. Er ähnelt in Körper- und Flossenform stark dem Dorsch/Kabeljau. Wie dieser hat er 3 Rücken- und 2 Afterflossen und ist im Querschnitt oval. Das Maul trägt viele kleine Zähne zum Beutefang.

Im Unterschied zum Dorsch ist der Wittling einfarbig silbrig und er hat keinen Kinnfaden. Die Unterscheidung von Pollack und Köhler, 2 verwandten Arten aus der Nordsee, ist sehr viel schwieriger, doch treten diese im Watt nicht auf.

Die jungen Wittlinge wachsen im Watt von etwa 6 auf 15 cm Länge heran. In „Wittlingsjahren“ können sie ihre Hauptnahrung, die Garnelen, so dezimieren, dass die Krabbenfischer zu Hause bleiben müssen.

Hätten Sie gedacht, dass ...

... der wissenschaftliche Name, den Carl von Linnè der Art 1785 gab, dem französischen Artnamen „Merlan“ entspricht?

... auch auf englische („Whiting“) die im Vergleich zum Dorsch helle Färbung den Namen ergab?

... ganz junge Wittlinge sich auf See in Schwärmen unter Schirmquallen versammeln, um dort Schutz vor größeren Raubfischen zu finden?

... die diesjährigen Jungfische, die noch keinen Winter überstanden haben, von Fischereibiologen als „Null-Klasse“ bezeichnet werden?

... in Nordsee und Nordatlantik pro Jahr etwa 100.000 Tonnen Wittling gefischt werden, sowohl als Speisefisch (Fischstäbchen) als auch zur Fischmehlproduktion für die Lachs- und Viehzucht?

... die Art zu ihrem Glück nicht nur schnellwüchsig und kurzlebig ist (höchstens 10 Jahre), sondern dass auch 2/3 der Fische Weibchen sind, die pro Jahr 200.000 – 1 Millionen Eier produzieren?

... der Wittling nach 2 Jahren ab 23 cm Länge gefangen werden darf, er aber erst nach 3 Jahren geschlechtsreif ist?

Wo ist der Wittling zu finden?

Das Verbreitungsgebiet der Art reicht von Island bis Marokko und in die westlichen Teile von Mittelmeer und Ostsee.

Wittlinge jagen bodennah oder im freien Wasser, sind außerhalb der Laichzeit Einzelgänger. Die Laichzeit erstreckt sich über die gesamte erste Jahreshälfte (Dezember bis Juli). Wittlinge fressen kleinere Fische, die Jungtiere in Küstennähe jagen ganz überwiegend Garnelen.

Im Wattenmeer sind nur die diesjährigen Jungwittlinge anzutreffen, die hier von Juni bis September ihre „Kindheit“ verbringen. Die Häufigkeit im Watt schwankt ganz extrem: In manchen Jahren tauchen praktisch gar keine Wittlinge auf. In anderen Jahren kann pro 10 m² ein Jungfisch anwesend sein. Solche starken Jahrgänge treten allerdings nur unregelmäßig alle 5 bis 10 Jahre auf.

Text: Rainer Borchering (Husum)

Quelle: WATTREPORT, Nr. 06-06/2005 – www.schutzstation-wattenmeer.de

17.06.2005 **Vorsicht Zecken!** (Gesundheit)

"Paddelzeit ist Zeckenzeit!" - Zecken fallen nicht von den Bäumen, sondern sie halten sich in Bodennähe auf. Wir streifen sie auf dem Weg vom Kajak zum Pausenplatz und unterwegs beim Herumlaufen an Land von Büschen bzw. Gräsern ab. Anschließend krabbeln sie am Körper hoch und suchen sich einen besonders gut durchbluteten Platz. Was dann passieren kann und deshalb beachtet werden sollte, kann der folgenden Übersicht entnommen werden:

Krankheiten	Borreliose	FSME (Hirnhautentzündung)
Erreger	<u>Bakterium</u> (Borrelia burgdorferi)	<u>Virus</u> (FSME-Virus)
Welche Zecken tragen welchen Erreger?	Zecken gibt es in Wiesen & Wäldern. Mindestens ein Viertel von sind infiziert.	Zecken, die vor allem in bestimmten Risikogebieten zu finden sind.
In welcher Jahreszeit ist es am kritischsten?	Zecken sind besonders vom Frühjahr bis Herbst aktiv.	
Wo gibt es Zecken?	Zecken halten sich in Bodennähe in Wiesen & Wäldern auf.	
Ab wann wird der Zeckenbiss gefährlich?	Nach ca. 12-24 Std., da sich die Bakterien im Magen der Zecke befinden.	Sofort nach dem Biss, da sich der Virus im Speichel der Zecke befindet.
Welches sind die gefährdeten Stellen?	Zecken bevorzugen gut durchblutete Körperpartien, können sich aber praktisch an fast jeder Körperstelle festbeißen.	
Welche Organe können erkranken?	Haut, Gelenke, Muskeln, Nervensystem, Herz	Nervensystem
Welche Krankheits-Symptome gibt es im Frühstadium?	Wanderröte (nicht immer); Abgeschlagenheit, Fieber, Kopfschmerzen	Fieber, Kopf- & Gliederschmerzen (später hohes Fieber, Nackensteifigkeit)
Welche allgemeine Vorbeugemaßnahmen können getroffen werden?	Tragen körperabdeckende Bekleidung; Einsatz chemischer Mücken-/Zeckenschutz Mittel; Absuchen des Körpers nach Zecken;	
Wie ist die Zecke zu entfernen?	Die sich fest auf der Haut verbissene & verklebte Zecke wird mit den Fingern, Pinzette, Zeckenzange/-schlinge/-karte möglichst hautnah gefasst und durch geraden Zug (nicht drehen) entfernt. Die Zecke sollte nicht gequetscht werden, damit keine Erreger zusätzlich in die Bisswunde gedrückt werden.	
Ist eine Impfung möglich?	nein	ja (3 Schutzimpfungen, die ca. 3 Jahre Schutz bieten)
Ist eine Behandlung (mit Antibiotika) möglich?	ja (möglichst über 3 Wochen Antibiotika einnehmen)	nein (es können nur die Symptome gelindert werden)
Besteht nach der Krankheit eine Immunität?	nein (jeder Zeckenbiss kann erneut zu einer Infektion führen)	ja (lebenslänglich)

Quelle: vgl. www.zecken.ch und www.zecke.de

1. Mögliche Krankheiten

Bei Zecken-Bissen können bis zu 50 Krankheiten auf den Menschen übertragen werden. Im Wesentlichen sind es die folgenden 2 Krankheiten, die bei uns in Nordeuropa auftreten:

- **Frühsommer-Meningoenzephalitis (FSME) (Hirnhautentzündung):**
Es handelt sich um eine Hirnhautentzündung. Symptome der Infektion sind grippeähnliche Erscheinungen (Fieber, Kopfschmerzen, Erbrechen), die nach ca. 7-10 Tagen sich bemerkbar machen. Nach einer weiteren Woche treten Bewusstseinsstörungen, Lähmungserscheinungen auf, die im Koma enden können. Bei 2-3 % der Infizierten endet diese Art der Hirnhautentzündung tödlich.
Einzigster Schutz gegen FSME bietet eine vorherige Impfung (3 Impfungen innerhalb von ½ Jahr). - Wer sich gegen FSME impfen lassen möchte, sollte vorgeben, dass er in den Wäldern Süddeutschlands wandern will, anderenfalls sind die Impfkosten persönlich zu bezahlen.

Übrigens, die FSME-Viren befinden sich im Speichel der Zecke. Eine Infektion kann folglich nicht verhindert werden, sobald sich die Zecke – sofern sie mit diesen Viren verseucht ist – festgebissen hat.

- **Borreliose:**

Die Borreliose kann von jeder dritten Zecke übertragen werden, egal wo sie herkommt. Symptome dieser Art der Infektion ist die "**Wanderröte**". D.h. einige Tage nach dem Zeckenbiss rötet sich i.d.R. – also nicht immer - die Haut rund um die Einstichstelle ringförmig (Durchmesser: ca. 15 cm). Es folgen dann Abgeschlagenheit, Benommenheit, Kopf-, Muskel-, vor allem unerklärliche Gelenkschmerzen und schließlich eine Gesichtslähmung.

Borreliose muss mit bestimmten Antibiotika behandelt werden und zwar mit der stärksten Dosis und über mindestens 21 Tage. Anderenfalls kann die Infektion chronisch werden.

Übrigens, die Borrelien-Bakterien leben im Darm der Zecke und gelangen von dort frühestens ca. 12 Std. nach dem Biss in die Haut des Opfers.

Hinweis: Wer meint, unter einer unerkannten "Borreliose" zu leiden und von den Ärzten nicht ernst genommen zu werden, dem wird empfohlen, in das Buch von Fischer/Siegmund: "Borreliose" bzw. in die von der Bayerischen Landesanstalt für Wald und Forstwirtschaft (LWF) herausgegebene Linksammlung "Die Zeckensaison hat wieder begonnen" zu schauen.

2. Risikozeit & -gebiete

Die Gefahr, an einem Zeckenbiss zu erkranken, besteht insbesondere vom Frühjahr bis zum Herbst. FSME-verseuchte Zecken findet man nicht nur in Süddeutschland, sondern auch u.a. entlang der ost-schwedischen Schärenküste, der Alandinseln, Gotland, Öland, Bornholm und der Ostseeküste (westliches Polen mit Wollin und Odermündung, sowie östl. Polen bis hoch nach Estland). Übersichten hierzu finden wir unter: www.zecke.de. Borreliose-verseuchte Zecken dagegen finden wir praktisch überall. Mindestens ein Viertel von ihnen sollen den Erreger in sich tragen.

3. Prophylaxe

Schützende Bekleidung (z.B. geschlossene Schuhe und lange Hosen, wobei Strümpfe über die Hosenbeine gestülpt werden sollten, damit die Zecke nicht so leicht über die Füßen, durch die Hosenbeine die Beine hoch krabbeln kann) und als Ergänzung die Anwendung der folgenden 3 von der STIFTUNG WARENTEST (Nr.4/01) besonders empfohlenen chemischen Mittel können die Gefahr verringern, von einer blutsaugenden Zecke gebissen zu werden:

- "**Zanzarin Bio-Hautschutz Lotion**" (nur in Apotheken erhältlich) (wirkt am besten und hält bis zu 6 Std. vor, schützt jedoch nicht gegen Mückenstiche);
- "**Nexa Lotte natur Hautschutz-Milch**" (wirkt bis zu 6 Std.);
- "**Autan Active Lotion**" (wirkt etwa 4 Std.).

4. Zeckensuchaktion

In Anbetracht dessen, dass die Borreliose-Erreger erst nach ca. 12 Std. nach dem Biss in unsere Haut gelangen können, sollten wir jeden Tag/Abend unseren Körper nach Zecken absuchen, sofern wir uns in der freien Natur aufgehalten haben. Wenn es nachts im Schlafsack plötzlich oder am nächsten Morgen irgendwo am Körper anfängt, länger zu jucken, dann könnte das auf eine Zecke zurückzuführen sein. Spätestens dann sollten wir nach der Ursache schauen. Meistens hat sich die Zecke noch nicht so richtig festgebissen, sodass wir sie dann noch – notfalls mit den Fingern - leicht herausziehen können.

Zur Entfernung der Zecke empfiehlt Dr. H.Hohn wie folgt vorzugehen: „Die Zecke möglichst nah und parallel zur Hautoberfläche fassen und gerade von der Haut streifen. Dabei den Körper nicht zu sehr quetschen, damit keine Keime in die Haut gedrückt werden. ... Abseits der Zivilisation kann man Zecken notfalls direkt über dem Hautniveau abschneiden. Das Infektionsrisiko wird durch Zeckenreste nicht erhöht, die Reste eitern aus. ... In jedem Fall sollte die Stelle nach der Entfernung gründlich desinfiziert werden.“

5. „Zeckenentfernungsinstrumente“

Wenn wir die Zecke nicht mit den bloßen Fingern bzw. einer Pinzette herausziehen können, empfiehlt KANU MAGAZIN eine

- „Safecard“ (Antizeckenkarte): Es handelt sich um eine Karte im Scheckkartenformat, die über 2 verschieden große Einkerbungen verfügt, mit deren Hilfe wir kleine bzw. große Zecke abstreifen können, ohne sie zu quetschen (Preis: 2,90 Euro; www.themamed.de (Erstbesteller zahlen kein Porto)). Gerade an weniger behaarten Stellen lässt sich solch eine Karte optimal einsetzen.

Z.B. im Katalog von GLOBETROTTER (www.globetrotter.de) findet wir noch weitere Gerätschaften:

- „Zeckenzange“: Eine Plastikzange, die in einer Art „Kugelschreiber“ verborgen ist, öffnet sich durch Federdruck. Wir ergreifen damit die Zecke und ziehen sie von der Haut. (Hinweis: Ich persönlich hatte Probleme, mit einer derartigen Zangen die Zecke zu ergreifen und herauszuziehen.)
- „Zeckenschlinge“: Eine Schlinge, die ebenfalls in einer Art „Kugelschreiber“ verborgen ist, wird ausgefahren. Die Schlinge wird um die Zecke gelegt, dann zusammengezogen und abgehoben.

Meiner persönlichen Erfahrung nach ermöglicht die „Antizeckenkarte“ am ehesten, die Zecke ohne zu quetschen herauszuhebeln. Das aber ist wichtig; denn wird die Zecke gedrückt, erhöht sich die Gefahr, sich mit dem Borrelioseerreger zu infizieren. Am kritischsten ist wohl in dieser Hinsicht die „Zeckenzange“ anzusehen; denn bei falscher Handhabung ist ein Quetschen der Zecke nicht auszuschließen.

6. Desinfektionsmittel

Infrage kommt z.B. die folgende Wundsalbe:

- „PVP-Jod Hexal 10%“

Es handelt sich um ein Antiseptikum, welche Krankheitskeime abtötet. Die Salbe kann auch bei kleineren Entzündungen offener bzw. geschlossener Hautstellen angewendet werden (z.B. entzündete Schnittverletzungen; Nagelbettentzündungen).

Text: U.Beier

Literatur:

U.Fischer/B.Siegmund: Borreliose - Zeckeninfektion mit Tarnkappe (142 S.)

H.Hohn: Zecken-Alarm!, in: Kanu-Magazin, Nr. 4/05, S.12-13 – www.kanumagazin.de

Links:

è www.lwf.uni-muenchen.de/links/lwfinternet-info1.htm

è www.zecke.de und www.zecken.ch

16.06.2005 **Naturschutzrechte/-vorschriften/-verordnungen** (Befahrensregelung/Recht)

Das **Institut für Naturschutz und Naturschutzrecht** bringt auf einer extra Homepage u.a. die Texte aller aktuellen Gesetze & Verordnungen zum Thema Naturschutz.

Hier kann jeder sich selber überzeugen, dass es z.B. in den Bundesländern Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern den Wanderern (hierzu zählen: nicht nur Fuss-, sondern auch Rad- und Küstenkanuwanderer) unter bestimmten Bedingungen erlaubt ist, für eine Nacht wild zu zelten. Sie hierzu z.B.:

- Schleswig-Holstein:
Gesetz zum Schutz der Natur (LNatSchGSch.-H.) § 36 (2)
- Mecklenburg-Vorpommern:
Gesetz zum Schutz der Natur und der Landschaft im Land Mecklenburg-Vorpommern (LNatGM-V) § 45 (2)

Link: www.naturschutzrecht.net/naturschutzgesetze.htm

15.05.2006 **140 Jahre DGzRS** (Geschichte)

Vor 140 Jahren, am 29. Mai 1866, wurde in Kiel die **Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS)** gegründet. Rund 72.000 Menschen konnten in dieser Zeit gerettet werden. Aus diesem Anlass gibt es in Bremen, dem heutigen Sitz der DGzRS, eine Ausstellung mit dem Titel:

„Aus Sturm und Not“ (29.05 bis 3.10.06)

im **Focke-Museum**. Es handelt sich um die erste große kulturgeschichtliche Ausstellung zur Geschichte und Gegenwart der Seenotrettung in Deutschland. In den Ausstellungsräumen werden spannende Inszenierungen die Entwicklung der deutschen Seenotrettung, ihre Methoden, Geräte und Boote und die Geschichte der DGzRS als Organisation von der Gründung bis heute zeigen. Dabei wird eine Vielzahl von Objekten zu sehen sein: Wrackteile, Plakate und Rettungsmittel der DGzRS, der silberne Tafelaufsatz in Form eines Ruderrettungsbootes aus dem Haus Seefahrt in Bremen, viele Modelle von Seenotrettungsbooten aus der Vergangenheit und der Gegenwart. Filme, Hördokumente und PC-Stationen bereichern die Präsentation der Originalobjekte.

Daneben wird auch die künstlerische Auseinandersetzung mit der Seenot und dem Schiffbruch gezeigt. Zahlreiche Ölgemälde zu diesem Thema aus dem 18. bis 20. Jahrhundert kommen als Leihgaben aus ganz Deutschland ins Focke-Museum.

Eine besondere Attraktion der Ausstellung ist ein interaktiver elektronischer Simulator: Von einem nachgebauten Fahrstand eines Rettungskreuzers aus werden die Besucher auf einer Großleinwand einen Rettungseinsatz im 3D-Format in Echtzeit individuell steuern können.

Im Park des Museums werden Originalrettungsboote aus verschiedenen Jahrzehnten zu sehen sein. Aus Norderney kommt das Ruderrettungsboot „Fürst Bismarck“ aus den 1890er Jahren ins Focke-Museum. Weitere Seenotrettungsboote aus den 1940er und 1970er Jahren werden dem Park des Museums einen maritimen Charakter verleihen.

Ein umfangreiches Rahmenprogramm mit Konzerten, Modellbauvorführungen, Lesungen, Filmen und Vorträgen wird die Ausstellung begleiten.

Ort:

Focke-Museum, Bremer Landesmuseum für Kunst und Kulturgeschichte
28213 Bremen, Schwachhauser Heerstr. 240

Link: www.focke-museum.de/sonderausstellung.htm

14.06.2005 Paddeln mit Kompass (Ausbildung)

In KANU MAGAZIN erläutert Jürgen Hoh in dem Beitrag:

„Volle Peilung: Paddeln mit Kompass“

wie wir beim Küstenkanuwandern den Kompass einsetzen können, z.B. um

- die Richtung auf der Karte abzulesen:
Hierfür ist zusätzlich ein extra Handkompass recht hilfreich (ein „Kartenwinkelmesser“ genügt jedoch auch!);
- das Kajak am errechneten Kurs auszurichten:
D.h. wir steuern das Kajak so, dass der Bug genau in Richtung gewünschtem Kurs zeigt (wobei es sehr nützlich ist, wenn der Kompass über eine sich einnordende, also drehbare Kompassrose verfügt; anderenfalls ist ja stets nach ausrichten der Kompassrose erforderlich);
- unterwegs den Kurs zu halten:
D.h. unterwegs muss wir beim Paddeln immer wieder überprüfen, ob der Kurs noch stimmt, wobei ist zu beachten, dass wir Küstenkanuwanderinnen und -wanderer den Kurs nur mit einer Toleranz von +/- 5 Grad einhalten können, sei es, dass die Kompassrose nicht genau ablesbar ist bzw. wir nicht in immer der Lage sind, stets auf den Kompass zu schauen, bzw. der Seegang das Kajak ständig hin & her schojen lässt, sodass gar kein exakter Kurs gepaddelt werden kann.

J.H. geht auf den Unterschied von geografischem und magnetischem Nordpol ein (hier: „Missweisung“), die sich im Laufe der Jahre stetig verändert. Sie wird auf den Seekarten mit angegeben. Die Missweisung auf der deutschen Nord- und Ostsee ist jedoch derzeit so gering, dass sie vernachlässigt werden kann.

Leider wird in dem Beitrag nicht darauf hingewiesen, wie wichtig es ist, dass unterwegs bei Wind & Welle, d.h. wenn wir beide Hände zum Paddel & Stützen brauchen, sowohl die Seekarte also auch der Kompass brecher- & bönenfest befestigt sind.

Abschließend weist J.H. darauf hin, dass wir auch ohne Kompass peilen können, und zwar mit Hilfe der:

- **Deckpeilung:**
Überdecken sich aus der Paddlerperspektive zwei Objekte (z.B. Seezeichen & Leuchtturm; Baum und Windkraftanlage, Haus und Schornstein), die auch auf der Seekarte verzeichnet sind, liegen wir mit unserem Kajak genau auf einer Linie mit diesen Objekten. Wir brauchen dann nur noch abzuschätzen, wie weit wir uns vom nächstgelegenen Objekt befinden, um zu wissen, wo auf der Karte unser Standpunkt ist. Übrigens, soll diese Deckungslinie unsere Kurslinie sein, müssen wir stets so paddeln, dass das hintere Objekt immer vom vorderen Objekt abgedeckt wird. Kommt das hintere Objekt aus der „Deckung“ des vorderen Objektes, dann weichen wir von unserem Kurs ab:
(a) erscheint das hintere Objekt rechts vom vorderen Objekt, treiben wir nach Steuerbord vom Kurs ab (Gründe: meist eine Mischung aus unachtsamer Kurshaltung, Seitenwind- und/oder –strömungsabdrift). Wir müssen dann etwas

nach links vorhalten, und zwar solange, bis das hintere Objekt wieder hinter dem vorderen Objekt liegt.

- (b) erscheint das hintere Objekt links vom vorderen Objekt, werden wir nach Backbord versetzt und wir müssen etwas nach rechts vorhalten.

- **Hundkurve:**

Sollte kein hinteres Objekt vorhanden sein, kann die Abdrift nur mit einem Kompass kontrolliert werden: Fixieren wir ein Objekt und steuern wir es direkt an, verändert sich dabei aber stetig der Kompasskurs, dann werden wir ebenfalls abgetrieben. Halten wir dann nicht vor (sog. „Seilfähre“) paddeln wir nicht auf einem direkten Kurs zu unserem Ziel, sondern auf einer Kurve (sog. „Hundekurve“).

- **Stromdreieck:**

Ist zum Anpeilen gar kein Objekt in Sicht, kann der Vorhaltewinkel mit Hilfe eines „Stromdreiecks“ ermittelt werden. Diese Methode setzt jedoch die Kenntnis der eigenen Paddelgeschwindigkeit sowie der Wind- & Stromabdrift voraus. Da den Küstenkanuwanderern nicht alle 3 Größen exakt bekannt sind, verzichtet zu Recht J.H. auf eine genauere Erläuterung dieser Kursberechnungsmethode. Er empfiehlt *„zunächst mit einem großzügig übertriebenen Vorhaltewinkel loszupaddeln. Anhand der Querpeilung kann der Vorhaltewinkel dann so angepasst werden, dass man sich dem Ziel schließlich von stromaufwärts (bzw. der Luvseite) her nähert.“* Übrigens, wenn eine solche „Freestyle-Querung“ zu ungenau ist, der möge sich ein GPS-Gerät anschaffen, beim Start die Koordinaten seines Zielpunktes eingeben, diesen Zielpunkt am GPS-Gerät aktivieren und los paddeln. Das GPS-Gerät zeigt dann ständig an, wie viel Grad die Abdrift beträgt, oder: wie viel Grad vorgehalten werden muss, um keine Abdrift zu haben. Außerdem erfahren wir je nach Gerät, wie weit (hier: in Metern bzw. Seemeilen) wir von unserem idealen Kurs abgewichen sind.

Quelle: KANU MAGAZIN, Nr. 4/05, S.64-65 – www.kanumagazin.de

Link:

Zu den Anforderungen an die „Navigationstüchtigkeit“ beim Küstenkanuwandern:

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

14.06.2005 **Iles d’Hyères“ (Mittelmeer) (F)** (Revier/Ausland)

In KANU MAGAZIN stellt **Gerd Kassel** in dem Beitrag:

„Robinson, wo bist du? Inseltrekking auf den Iles d’Hyères“

das Revier der im Mittelmeer an der Côte d’Azur zwischen Cannes und Marseille liegenden Inselkette der Iles d’Hyères mit 3 Tourenvorschlägen vor:

- Tagestouren:

- 1) Fischerhafen La Madrague – Umrundung Halbinsel Prequ’lle de Giens (entgegen dem Uhrzeigersinn) – Anlanden Sandstrand im Osten – 2 km Bootswagen-Umsetzaktion zum Weststrand – zurück nach La Madrague.
- 2) Fischerhafen Port du Niel (Halbinsel Prequ’lle de Giens) – Kurs Porquerolles – Leuchtturminsel Ile du Grande Ribaud – Porquerolles (Südwestspitze) (mit Pausenmöglichkeiten an den Stränden der Nordseite) – retour.

- Mehrtagestour:

- 3) Richtung Ile de Porquerolles – Grande Passe (10 km Querung) – Ile de Port-Cros – Ile du Levant – retour (ca. 90 km) (Rückfahrtsmöglichkeit auch mit Fähre bei Mistralgefahr!).

Zu den **Gewässerschwierigkeiten** schreibt G.K. u.a.: „... wie überall beim Küstenpaddeln, so sollte man auch im französischen Mittelmeer ein waches Auge auf Wolken und Wetter haben. Denn wenn der Mistral (weht insbesondere im Frühjahr und Herbst an 30% aller Tage) aufzieht, ziehen Paddler besser ab. ... Die Vorstellung, hier zu kentern und an der Felswand zu Hackfleisch zermalmt zu werden, ließ den Adrenalinspiegel steigen. Hohe Dünung, brechende Wellen, gefährliche Kreuzseen an spitzen Felsenkaps .. erforderten höchste Konzentration und Können ... aber die Freude an den sich ständig verändernden Wellen, den vielfältigen Blau- und Türkistönen des Himmels und Meeres, den herrlichen Steilküsten und versteckten Badebuchten ist meist größer als die Angst. ...“ Leider wird versäumt, etwas über die Gefahren zu sagen, die insbesondere in den heißen Sommermonaten von den thermischen Winden (hier: Seewind) ausgehen können; denn i.d.R. setzt täglich so ab 11 Uhr dieser stets auflandige, mit 4-5 Bft. wehende Wind ein und sorgt für ordentliches Kabbelwasser entlang der mit Felsen durchsetzten französischen Küstenlandschaft.

Über die **Übernachtungsmöglichkeiten** kann Folgendes dem Beitrag entnommen werden: „... hier auf den Iles d'Hyères scheint alles etwas anders zu sein. Die Inseln genießen als Nationalpark offensichtlich einen besonderen Schutz vor Verbauung und Inbesitznahme durch moderne Kolonisten.“ Ob nun wir Küstenkanuwanderinnen und –wanderer auch zu diesen „Kolonisten“ zählen, darüber erfahren wir nichts Konkretes, außer: „**Auf den Inseln gibt es keine Campingplätze.** Hier muss man anderweitig Unterschlupf finden. Sollte dies an einsamen Stränden der Fall sein, dann lauten die Regeln: Unsichtbar machen, nicht erwischen lassen, keine Spuren hinterlassen.“

D.h. beim Biwakieren ist Vor-, Um- & Rücksicht geboten.

Um in Sachen Seewetter stets auf dem Laufenden zu sein, wird empfohlen den SMS-Seewettervorhersagedienst der Firma Wetterwelt in Anspruch zu nehmen (Infos: www.wetterwelt.de). 30 SMS-Abrufe gibt es für Euro 20,-

Quelle: KANU MAGAZIN, Nr. 4/05, S.22-27 – www.kanumagazin.de

13.06.2005 **Küstenkanuwanderausbildung in den Niederlanden** (Ausbildung)

Wer an einer Ausbildung zum Küstenkanuwandern, die in den Niederlanden angeboten wird, der hat die folgenden Möglichkeiten:

- **Angebot des „Nederlandse Kano Bond“ (NKB):**
Zeekamp Zeeland (23.-30.07.05)
Zeekamp Vlieland (03.-10.09.05)
è www.nkb.nl/zeevaren/zkampen.html
 - **Paddelpraat:**
Zeekamp Slotdorp (Noord-Holland) (30.07.-07.08.05)
è www.paddelpraat.nl/frame_cursus.html
 - **Toeristischer Kano Bond Nederland (TKBN):**
Zeekamp (25.-26.06.05)
Zeekamp (17.-18.09.05)
è www.tkbn.nl
-

13.06.2005 **Die Mär vom wissenschaftlichen Walfang** (Natur)

In einer WWF-Presse-Info werden die Ergebnisse einer Studie vorgestellt, die darauf hindeuten, dass Japans Walforschung nicht zum Wissenszuwachs beiträgt:

„Trotz Fangverbot hat Japan in den vergangenen 20 Jahren mehr als 7000 Mink-, Pott-, Sei- und Brydeswale gejagt und getötet – angeblich zu wissenschaftlichen Zwecken. Zur Erforschung der Wale sei deren Fang unvermeidbar, so die Japaner. Im Vorfeld der diesjährigen Tagung der Internationalen Walfangkommission IWC in Südkorea deckt eine WWF-Studie auf: Keines der Argumente, die die Notwendigkeit des Walfangs belegen sollen, hält einer wissenschaftlichen Überprüfung stand. Die Studie kommt zu dem Schluss, dass Japans Forschungsprogramm ein kaum verhülltes Mittel ist, um den japanischen Markt mit Walfleisch zu versorgen.

Nach Ansicht des WWF ist es mit modernen Methoden heute möglich, Wale zu erforschen, ohne sie dabei zu töten. Japan dagegen – eines der am höchsten entwickelten Länder der Welt – arbeitet im 21. Jahrhundert noch mit den Methoden von 1940. Volker Homes, Walexperte beim WWF-Deutschland, erklärt die Fortschritte: „Mit einem speziellen Pfeil können Wissenschaftler den Walen völlig unbedenklich kleine Gewebeprobe entnehmen. Genetische Untersuchungen der Proben lassen dann Rückschlüsse auf Geschlecht, Alter und Verwandtschaftsbeziehungen zu.“ Selbst Nahrungsgewohnheiten lassen sich auf diese Weise besser erforschen. „Während der Mageninhalt eines toten Wals nur verrät, was er kurz zuvor gefressen hat, geben die Gewebeprobe auch Hinweise auf langfristige Ernährungsweisen“, so Homes.

Einen weiteren Hinweis auf die Qualität der japanischen Walforschung gibt die Anzahl der in wissenschaftlichen Fachmagazinen veröffentlichten Artikel: Keine einzige der vorgelegten Studien konnte die Mindestansprüche der Zeitschriften erfüllen. WWF-Artenschützer Homes: „Die Ergebnisse des japanischen Walfangprogramms sind so dürftig, dass sie dem kritischen Blick internationaler Walexperten nicht standhalten.“

Das Fangverbot auf Großwale wurde 1982 von den Mitgliedsstaaten der IWC verabschiedet und trat 1986 in Kraft. Noch im selben Jahr startete Japan sein Forschungsprogramm. Seitdem haben die japanischen Vertreter immer wieder versucht, die IWC zu einer Aufweichung des Fangverbots und der Wiederaufnahme des kommerziellen Walfangs zu bewegen. Bisher scheiterten alle Anträge am Widerstand der Nationen, die sich für den Schutz der Meerestiere einsetzen. In diesem Jahr könnten die Walfangstaaten erstmals eine Mehrheit erreichen.

Der WWF ist bereits seit vielen Jahren für den Schutz der Wale aktiv und wird sich auf der bevorstehenden IWC für die Meeressäuger einsetzen. Das langfristige Ziel ist es, überlebensfähige Populationen aller Wal- und Delfinarten in ihrem ursprünglichen Verbreitungsgebiet aufzubauen und zu erhalten.

Text: Christian Engel

Quelle: WWF-PRESSEINFORMATION v. 13.06.05

Link: www.wwf.de/presse/pressearchiv/artikel/02478/

Nachtrag: Die Mitgliedsstaaten der Internationalen Walfangkommission IWC haben Japans Programm zum wissenschaftlichen Walfang eine deutliche Abfuhr erteilt. Eine von Australien eingebrachte Resolution, die den wissenschaftlichen Walfang verurteilt, wurde mit 30 zu 27 Stimmen angenommen. ... Die Resolution hat für Japan allerdings keinen verbindlichen Charakter. Trotzdem ist das Ergebnis ein moralischer Erfolg. Der Vorsprung der Walschützer werde allerdings immer kleiner.

Japans neues Programm zum wissenschaftlichen Walfang sieht eine Ausweitung der Fangquoten auch auf die stark bedrohten Finn- und Buckelwale vor. Jeweils 50 der seltenen Tiere sollen in den kommenden Jahren in den Gewässern der Antarktis gefangen werden.

Artenschützer Homes: „Die Japaner jagen damit ausgerechnet in einem Gebiet, das von der IWC mit großer Mehrheit als Walschutzgebiet ausgewiesen wurde.“
(WWF-Presse-Info v. 22.06.05)

12.06.2005 **Analyse einer Gruppenfahrt mit Flusspaddlern auf der Ostsee** (Ausbildung)

Als Küstenkanuwanderer werde ich von meinen Clubkameradinnen und -kameraden immer mal wieder betreffend einer „Mitpaddelgelegenheit“ angesprochen. So ergibt es sich über kurz oder lang, dass ich für sie irgendwann einmal eine Extra-Küstentour ansetze ... und schon ist der „Seenotfall“ vorprogrammiert! Warum? Nun, ich will darüber kurz berichten.

Zur Situation

Es geschah an einem sonnigen Junisonntag im Jahr 1988, als ich mit 12 „See-Anfängern“ in Sierksdorf/Ostsee auf's Wasser ging. Der Wind blies mit 3 Bft. aus NO. Die Wellen waren gerade noch akzeptabel. Drei kleinere Brandungswellen galt es zu überwinden. Bei Kurs Richtung Timmendorf nahm aber der Wind auf Stärke 4 zu und kam nun direkt von See, so auch noch der Seegang vom letzten Sturm des Vortages. Aufgrund der Bodenstruktur (Untiefen) und des Buchtcharakters (alle Wellen drängten in die Buchtmitte) wurde der Seegang immer höher und kabbeliger, die Brandungszone reichte teilweise bis zu 200 m hinaus. Eine Seltenheit für den Badestrand nahe Timmendorf, aber nichts Ungewöhnliches für den, der die Wetter- und Wasserverhältnisse kennt. Der Flussfahrer, der zum ersten Mal zur See fährt, ist dann leicht überfordert und sein Fahrtenleiter auch!

Ich hatte Mühe, meine Gruppe auf Kurs zu bringen, denn jeder paddelte trotz Absprache so, wie er es als Flusspaddler gewohnt war: Jeder stieg ein und paddelte los. Dass zuvor eine Gruppeneinteilung vorgeschlagen wurde und wer zu welcher Gruppe gehörte, daran erinnerte sich kaum noch jemand ... und die Tipps, wie wir uns bei leichter Brandung verhalten sollten, waren wohl auch nicht so richtig wahrgenommen worden. So paddelte eine Kameradin gleich nach dem Start in Richtung offene See quasi gen Bornholm, da sie sich nicht traute, den Seegang von der Seite zu nehmen. Als ich sie „eingefangen“ und so weit gebracht hatte, dass sie parallel zum Strand paddelte, vermisste ich einen Kameraden. Er war, ohne ein Wort zu sagen, zurück an den Strand gepaddelt, um seine Steueranlage zu justieren. Erst nach 500 m fiel mir auf, dass er fehlte. Da der „Haufen“ so weit auseinander paddelte, dass ein „Rückruf“ nicht mehr möglich war, meldete ich mich ab, um den letzten zu suchen. Als ich ihn zu fassen bekam, paddelten wir den anderen hinterher, jedoch immer mit Blick an den Strand. Konnten doch die übrigen Kanuten zwischenzeitlich ebenfalls angelandet sein. In Strandnähe entdeckte ich dann auch meine Clubkameradinnen & -kameraden wieder:

- zwei lagen im Wasser,
- ein Dritter paddelte im Kreis um die „Kenterbrüder“ herum,
- eine Vierte schleppte den ersten „Kenterbruder“ ab, jedoch ohne sein Kajak,

der Rest befand sich im Brandungsbereich:

- zwei „Habel“-Fahrer wurden zum Spielball der Brandung und kenterten;
- bei einem „Combi 2002“ riss sich in der Brandung ein Steuerseil aus dem Schraubverschluss, sein Fahrer schlug quer und tauchte ab;
- eine Achte versuchte durch die Brandung mit 2 Paddeln zu paddeln, kenterte aber und hatte dann gar kein Paddel mehr in den Händen;
- drei andere schafften die Brandung – vielleicht war es Können, vielleicht aber es auch nur Glück;

- ein Zwölfer kam durch die Brandung, weil sich an seinem Heck einer der vielen „Kenterbrüder“ festhielt und somit wie ein Treibanker dafür sorgte, dass sein Kajak nicht quer schlug;
- ja, und der Dreizehnte, nämlich ich, der hielt sich am Kajak des zweiten „Kenterbruders“ (ein randvoller „Atlantik“) fest, zwecks Betreuung vor Ort, und sah zu, wie einige von den Kameraden von der Brandung quer- und umgeschlagen wurden, und trieb so langsam aber sicher, jedoch so nass wie die Gekenterten, durch die Brandung an den Strand.

Damit war die Küstentour zu Ende. 2,3 km hatten genügt, um den „persönlichen“ Notfall zu erleben. Wie aber können wir vermeiden, dass aus einem solchen Notfall gleich ein „offizieller“ Seenotfall wird?

1. Wetterbericht, Gewässerschwierigkeiten

Vor einer jeden Küstentour sollte der Seewetterbericht abgehört werden. Aus der Seekarte lassen sich weiterhin Rückschlüsse auf die zu erwartenden Seegangsverhältnisse – und bei Tidengewässern – Strömungsverhältnisse ableiten.

Der Flusspaddler, der zum ersten Mal auf dem Meer paddelt, kann bei Seegang leicht überfordert werden. Schnell entstehen dann Situationen, die kritisch werden können. Die folgenden Hinweise beziehen sich auf solche Situationen, nicht auf „Ententeich“-Bedingungen. Wenn die See spiegelglatt vor einem liegt, ist vieles leichter. Aber sind wir uns immer sicher, dass die See ruhig bleibt?

2. Ausrüstung

Auf alle Fälle muss bei einer Küstentour die Ausrüstung stimmen. Z.B.:

- **Die Boote müssen seetüchtig sein!**

Ein Kajak ist aber nur seetüchtig, wenn es kein Flusswanderkajak und kein Wildwasserkajak ist.

Das Kajak sollte über ein Steuer verfügen (Ausnahme: echte Seekajaks). Das Steuer sollte stabil, die Steuerleinen unbeschädigt und fest justiert, sowie vorher passend auf die Körpergröße des Fahrers eingestellt sein. Dabei sollten wir nicht vergessen: *„Kajakschäden auf hoher See sind in den meisten Fällen Steuerschäden!“*

Ein solches Kajak sollte am besten doppelt abgeschottet sein. Spitzenbeutel stellen nur theoretisch eine Alternative zur Abschottung dar; denn meistens sind sie zu klein, d.h. reichen nicht bis kurz vor die Füße bzw. kurz hinter dem Rückengurt, oder werden nicht richtig aufgeblasen, da sie Platz fürs Gepäck machen müssen. Je kleiner aber die Spitzenbeutel sind, desto schwieriger wird es werden, nach einer Kenterung das Wasser wieder aus dem Kajak zu bekommen. Dank etwaiger wasserdichter Packsäcke geht das Kajak nach einer Kenterung wohl nicht unter, aber es ist dann nur selten in der Lage, zusätzlich auch noch den wieder in die Sitzluke steigenden „Kenterbruder“ zu tragen.

Als eine Variante der Abschottung kann die „Sackabschottung“, angesehen werden. Das Schott bildet hier eine Art Kleidersack, welcher im Bug und Heck ins Kajak geklebt wird. Wer jedoch nicht stets darauf achtet, dass der „Rollverschluss“ des Schotts nicht richtig verschlossen wird, der braucht sich nicht zu wundern, wenn nach einer Kenterung mit Ausstieg der Wasserdruck die Sackabschottung aufdrückt.

Eine Alternative zur Abschottung bieten eigentlich nur bug- und heckausfüllende Spitzbeutel mit wasserdichtem Reißverschluss bzw. ein „Kajaksocken“ (Kentersack). Insbesondere Faltbootfahrern sollten sich überlegen, auf eines dieser beiden Ausrüstungsgegenstände zurückzugreifen. Bei „Kajaksocken“ ist jedoch zu beachten, dass sie einen Süllrand erfordern, der den „Kajaksocken“ so fest hält, dass er sich nicht nach einer Kenterung löst.

Keine Alternative stellt dagegen eine halbe Abschottung („Heckabschottung“) dar. Nach einer Kenterung mit Ausstieg läuft nämlich der Bug trotz Spitzbeutels voll. Der Bug geht halb unter, sodass dann weder ein kontrolliertes Paddeln bzw. ein effizientes Lenzen möglich ist.

- **Das Kajak sollte über eine Lenzpumpe verfügen!**

Der „Kajaksocken“ ersetzt u.U., sofern er wasserdicht ist, die Pumpe, da aufgrund seiner Konstruktion nach einer Kenterung nicht so schnell so viel Wasser ins Kajak laufen kann.

„Lenzventile“ scheinen sich demgegenüber immer mehr zu einer „Schönwetter“-Einrichtung herauszukristallisieren. D.h. sie funktionieren bei einem Kajak nur, wenn wir ohne Gepäck paddeln und die See spiegelglatt ist.

Am besten ist eine fest installierte Hand- oder Fußlenzpumpe, wobei jedoch die Fußlenzpumpe weniger leistungsfähig ist. Notfalls reicht auch eine tragbare Handlenzpumpe aus. Auf elektrische Lenzpumpen sollte wir nur zurückgreifen, wenn wir selber in der Lage sind, sie zu installieren und zu reparieren. Das Risiko, dass die Elektrik einmal unterwegs kaputt geht, ist einfach zu groß.

Ansonsten helfen nur die entsprechenden „Rettungstechniken“ (hier: „X-Lenzmethode“), auf die wir uns jedoch auch nur dann verlassen können, wenn beim Lenzen kein brechender Seegang herrscht, die Wassertemperaturen akzeptabel sind (unter +15° Wassertemperatur wird es für die „Kenterbrüder“ ohne Kälteschutz schnell kritisch) und die „Kenterbrüder“ in der Lage sind, dem Helfer bei der Anwendung der „X-Methode“ zu unterstützen.

- **Die Kanuten sollten Schwimmwesten tragen!**

Wenn nämlich das Wasser welliger wird, ist es meist zu spät. Die Schwimmweste lässt sich dann nicht mehr so leicht anlegen. Ein ängstlicher Kanute aber, der seine Weste nicht mehr überziehen kann, wird dadurch noch ängstlicher und folglich unsicherer.

Natürlich können wir auch die Auffassung vertreten, dass das eigene, gut ausgerüstete Seekajak der sicherste Auftriebskörper ist und folglich die Schwimmweste, insbesondere aber eine ohnmachtsichere Rettungsweste ersetzt. Was aber ist, wenn ein Kanute unbemerkt von seinen Kameraden kentert und aus Ungeschicklichkeit bzw. weil er z.B. beim Aussteigen Wasser geschluckt hat, den Kontakt zum Kajak verliert? Bei Seegang haben es dann die Kameraden nicht nur sehr schwer, den ohne Schwimmweste knapp an der Wasseroberfläche treibenden Kameraden zu entdecken, sondern ihn auch wieder zurück zu seinem abgetriebenen Kajak zu bringen.

Abgesehen davon ist eine Schwimmweste auch sonst noch recht praktisch. Sie hält warm und kann als Prallschutz dienen.

- **Das Paddel muss von Anfang an am Kajak angebunden sein!**

Wenn das Paddel per „Paddelsicherungsleine“ am Kajak gesichert ist, können sich sowohl der „Kenterbruder“ als auch sein Helfer voll um das gekenterte Kajak kümmern, statt mit einer Hand immer wieder das eigene Paddel zu halten.

Das Paddel sollte dabei über eine Leine nicht am Kanuten angebunden werden, da dies beim Schwimmen bzw. beim Einsteigen ins Kajak stören könnte. Die „Paddelsicherungsleine“ sollte ca. 1 m lang sein, aus einer ca. 6 mm dicken Elastikleine bestehen, am Paddel unverlierbar mit einer Schlinge befestigt werden und am Kajak selber seitlich am Kartendeck mit einer ca. 30 mm breiten Steckschnalle (die notfalls mit einer Hand geöffnet werden kann) gesichert werden.

Trotzdem sollte eine Gruppe zumindest ein Reservepaddel mitführen.

- **Im Kajak darf sich kein loses Gepäck befinden!**

Denn alles was lose ist, geht u.U. bei einer Kenterung verloren bzw. stört beim Wiedereinstieg. Natürlich können wir nicht jeden Gegenstand, der griffbereit zur Verfügung stehen sollte, fest am Kajak anbinden. Es reicht jedoch, wenn wir hinter der Sitzluke auf dem Achterdeck ein Gepäcknetz mit einem 6 mm Gummi befestigen und lose Gegenstände unter dem Netz verstauen.

- **Schließlich sollte jeder Kanute über Seenotsignalmittel verfügen!**

... und zwar griffbereit. Fallschirmsignalraketen sind im Seenotfall am geeignetsten, jedoch benötigen wir zu ihrem Erwerb einen Befähigungsnachweis (sog. „Pyroschein“). Solange wir den nicht haben, ist das „Nico-Signal“ (mit 6 Schüssen) besser als gar nichts.

- **Was sonst noch?**

Bei Küstentouren kann immer Seenebel auftreten. Nur der Kanute, der Kompass & Karte dabei hat und der den bislang gefahrenen Kurs immer auf der Karte mit verfolgt hat, ist dann in der Lage, sich zu orientieren und auf dem kürzesten Weg raus aus dem Fahrwasser und zurück ans sicher Land zu paddeln.

3. Paddeltechnik

Vor einer Küstentour ist jeder Mitkanute auf die nötige Paddeltechnik hinzuweisen. Gerade Seegang & Brandung bzw. böiger Wind können uns unterwegs Probleme bereiten. Das trifft nicht immer auf Verständnis. Insbesondere dann nicht, wenn es sich um alte Flusspaddler handelt und die See am Startort spiegelglatt vor einem liegt.

- **Paddeln bei höherem Seegang heißt immer auch Paddeln mit Abstand!**

Insbesondere bei brechendem Seegang paddeln wir nicht nebeneinander, sondern seitlich versetzt hintereinander. Wenn wir jedoch nebeneinander oder hintereinander paddeln, dann mit entsprechend großem Abstand. Je größer die Wucht der brechenden See ist, desto größer muss auch der Abstand sein; anderenfalls ist eine Kollision mit einem Kameraden nicht auszuschließen; denn wenn einen ein Brecher erwischt, kann er einen mitnehmen und auf einen in der Nähe paddelnden Kameraden „schleudern“. Eine Kenterung ist dann noch das geringste, was passieren kann.

Übrigens, kommt es doch einmal zu einer Kollision, dann sollte wir nicht mit unseren Händen am Kajak des Kameraden abstützen.

- **... und wie meistern wir den Seegang?**

Der erfahrene Kanute blickt beim Paddeln gelassen in Richtung des anrauschenden Seegangs und ändert nicht seinen Paddelrhythmus, nur weil da ein paar Wellen „aus der Reihe tanzen“ (jede „Siebte“).

Der „See-Anfänger“ dagegen sollte den Seegang stets genau beobachten, um rechtzeitig zu erkennen, wenn eine Welle – meist ist es eine mit einem Schaumkopf – ihm gefährlich werden könnte. Folgende Möglichkeiten hat er dabei zu reagieren: (1) er paddelt etwas schneller bzw. langsamer und lässt den Brecher hinter bzw. vor sich vorbeiziehen, (2) er dreht sein Kajak Richtung Brecher und fährt ihn mit dem Bug von vorne an. Anschließend nimmt er, wenn der Brecher unter einem durch gerauscht ist, wieder den alten Kurs auf. Manchmal empfiehlt es sich, wenn wir uns etwas weiter vom Ufer entfernen, damit wir unterwegs Abstand von dem meist etwas kabbligeren bzw. brechenden Seegang in der Strandzone halten können. Das gilt jedoch nur dann, wenn es nicht draußen ebenfalls brandet. Denn wenn wir draußen kentern, ist der Weg zurück an den sicheren Strand etwas weiter.

Sind wir langsam mutiger geworden und haben wir uns an den Seegang gewöhnt, können wir auch versuchen, den Brecher von der Seite zu nehmen. Droht sie einen mitzunehmen – aber nur dann – sollten wir Richtung Brecher flach oder hoch stützen und zugleich etwas in Richtung Brecher ankanten. Wir werden dann u.U. fürchterlich nass gespritzt, aber wir kentern wenigstens nicht.

Kommen die Wellen von hinten, macht das den erfahrenen Kanuten Spaß; denn sie können Fahrt aufnehmen und mit der Welle paddeln (surfen). Durch schnelle Steuerschläge per Paddel bzw. Steueranlage verhindern sie, von der See zur Seite gedrückt (ausbrechen) und umgeschmissen zu werden. Der „See-Anfänger“ sollte dagegen lieber langsamer paddeln und durch Bremsschläge verhindern, dass sein Kajak ins Surfen kommt. Er muss aber wissen, dass das Kajak dann in Schlingerbewegung fährt, d.h. es schwojt.

Und was machen wir, wenn wir durch die Brandung anlanden müssen? Nun, letztlich verhält man sich so wie bei achterlichem Seegang. Wenn ein Brecher sich nähert, bremsen wird die Fahrt unseres Kajaks herunter, lassen uns vom Brecher überrollen und nehmen anschließend wieder Fahrt auf usw. Wichtig ist darauf zu achten, dass ein Brecher einen nicht mitnimmt, querdrückt und umschmeißt. Eigentlich sollten wir, bevor es durch die Brandung geht, die ankommende See beobachten; denn manchmal gibt es Sequenzen von kleineren Wellen. Die nutzen wir dann beim Anlanden aus. Sollten wir dabei kentern und aussteigen bietet es sich an, sich am Bug unseres Kajaks festzuhalten, und zwar legen wir den Bug am Kopf vorbei über die Schulter, damit wir in der Brandung nicht noch vom eigenen Kajak aufgespießt werden. Aber Vorsicht: viele Kajaks haben an ihren Enden Trageschlaufen. In eine solche Schlaufe darf der „Kenterbruder“ nicht seine Hand fassen; denn wird das Kajak von einem Brecher um seine Längsachse gedreht, würde sich die Hand automatisch mitdrehen ... und gegebenenfalls brechen.

Übrigens, problematisch ist zuletzt immer das Anlanden in der Brandung. Meist schmeißt einen der letzte Brecher quer und hindert einen an einem trockenen Ausstieg. Es ist daher ratsam, wenn einer erfahrener Kanute als erster durch die Brandung fährt, anlandet und die draußen wartenden Kanuten der Reihe nach hereinwinkt und an den Strand zieht.

4. Paddeltaktik

Vor einer jeden Küstentour ist die Taktik zu besprechen, wie zu paddeln ist, d.h. was bei Gefahrensituationen zu tun ist, welche Route einzuschlagen ist, welche Pausenplätze anzulaufen sind.

- **„Wir paddeln alle zusammen“, reicht nicht!**

Ist nämlich die Gruppe größer als ca. 5 Kajaks, gibt es Probleme mit dem Gruppenzusammenhalt. Folglich müssen entsprechend viele Gruppen zu max. 5 Kajaks gebildet werden, und zwar vor dem Start und nicht erst, wenn wir uns im kabbligen Seegang befinden. Jeder muss wissen, wer zu seiner Gruppe gehört. Jede Gruppe startet und paddelt für sich, ohne jedoch den Sichtkontakt zur nächsten Gruppe zu verlieren. Die „Experten“ sind auf die Gruppen zu verteilen. Weiterhin ist ein Gruppenleiter zu bestimmen, der dafür zu sorgen hat, dass „seine“ Gruppe zusammenbleibt.

Alte „Flusspaddler“ halten hiervon meist nicht viel. Sie wollen schon auf's Wasser, wenn die anderen noch ihre Kajaks packen; paddeln los, ohne sich um die anderen zu kümmern; gehen an Land, wann sie wollen, ohne sich abzumelden; paddeln hinterher oder vorne weg, ohne zu schauen, wo die anderen sind. Dass irgendwelche Kameraden im Seegang Angst haben, dass die ängstlichen Kameraden etwas Ermunterung benötigen, fällt ihnen nicht ein; dass ein Kamerad abfällt, weil er nicht mit dem Seegang zurecht kommt, wird ignoriert. Hauptsache er hat seinen Spaß. Und wenn er selber einmal kentert, ja dann ruft er nach der Gruppe, die er nicht mehr sieht und die einen nicht finden und folglich auch nicht helfen kann.

Übrigens, die Gruppe richtet sich nach dem Schwächsten (d.h. dieser bestimmt das Tempo) bzw. nach dem Ängstlichsten (d.h. dieser bestimmt den Kurs, auch wenn ein kleiner Umweg in Kauf genommen werden muss). Unter Umständen ist ein Kurs gegen den Seegang einzuschlagen, auch wenn der Kurs mit See von der Seite die kürzere Strecke ist, da eine Kenterung sie zur zeitlich längeren Strecke werden lassen könnte!

Wenn in einer Gruppe „schwache“ Kanuten sind (wir erkennen sie meist daran, dass sie die Wellen von vorne nehmen, egal welcher Kurs angesetzt ist!), sollte ihre Betreuung durch erfahrenen Begleiter gesichert sein.

- **Auf dem Weg lauern die Schwierigkeiten!**

Bei der Kursvorgabe ist dabei darauf zu achten, dass jene Schwierigkeiten zu meiden sind, die die Gruppen in Gefahr bringen könnten (z.B. Grundseen/Untiefen, Brandung/Strandnähe, Kabbelwasser/Steilküste; Wind-gegen-Strom; Schiffsverkehr).

- **„Angst essen Seele auf!“**

Bei Seegang fühlen sich anfänglich die meisten See-Anfänger unwohl, auch wenn es nicht jeder zugeben will. Deshalb sollte zu Beginn einer Tour – sofern sinnvoll – eine „Angstrunde“ zur Senkung des „Adrenalinpiegels“ gedreht werden. D.h. alle Kanuten fahren einmal auf die kabblige See hinaus, machen dort einen großen Bogen und landen dann wieder an. So kann sich ein jeder an den Seegang gewöhnen, Fragen stellen, frischen Mut schöpfen, sich „austoben“ oder sich dazu entschließen, an Land zu bleiben. Außerdem ist nun jeder eher motiviert, Gruppendisziplin zu wahren.

- **Eine Kenterung ist noch kein Notfall!**

Ja, ... und was macht wir nun, wenn ein „See-Anfänger“ kentert. Auf alle Fälle fahren wir nicht dauernd um den „Kenterbruder“ herum und warten auf die Welle, die uns

endlich auch selber ,reinschmeißt. Vielmehr fährt einer an das gekenterte Kajak heran und hält sich an dessen Süllrand fest. Ein solches Päckchen bildet eine sehr stabile Einheit. Kaum eine Welle vermag einen umzuschmeißen. Befindet wir uns jedoch mitten in der Brandungszone, sollten wir lieber abwarten, bis der „Kenterbruder“ mit seinem Kajak in einen Bereich getrieben wird, wo die Wellen nicht mehr mit solcher Wucht brechen. Erst dann sollte dem „Kenterbruder“ beim Wiedereinstieg geholfen werden.

Und was machen die übrigen Gruppenmitglieder, die nicht helfen können? Auf alle Fälle sollten sie nicht gleich ans „rettende“ Ufer paddeln. Vielleicht sind dort Felsen oder es steht dort eine steile auftürmende Brandung. Am besten bleibt jeder bei seiner Gruppe, dreht den Bug Richtung einlaufender See, hält seine Position, ohne allzu viel abzutreiben, und wartet erst einmal ab, bis der „Kenterbruder“ wieder fahrbereit ist.

Nicht alles ist hier niedergeschrieben worden. Einiges fehlt, z.B. der Hinweis, dass der erste „Kenterbruder“ erstaunlicherweise in der Lage war, nach der Kenterung unter Wasser in der Sitzluke hängend zu schwimmen. Leider half ihm das nicht viel; denn keiner der Kameraden traute sich, längsseits zum „Kenterbruder“ zu gehen, damit dieser sich am Kajak des Helfers hochziehen konnte (sog. „Eskimorettung“). Es fehlt auch der Hinweis, dass ein „See-Anfänger“ sich nicht blind auf einen Experten verlassen sollte. Nicht immer kann dieser einen helfen. Spätestens wenn die Zahl der „Kenterbrüder“ die Zahl der Experten übersteigt, ist mit Schwierigkeiten zu rechnen. Nicht jedem Hilfsbedürftigen kann dann sofort geholfen werden. Der zuverlässigste Helfer ist dann der nahe Strand ... und dort sollten sie daher auch bleiben, wenn es draußen zu stark windet & welt (ab 4-5 Bft. Wind)... und gerade deshalb fuhr ich mit meinen 12 Clubkameradinnen und -kameraden nur dicht am Badestrand der Neustädter Bucht entlang.

Text: U.Beier (30/06/88)

11.06.2005 **Antarktis-Kajak-Expedition** (Revier/Ausland)

Die 3 Australier L.Geoghegan, St.Trueman & A.McAuley planen für 2006 eine Antarktistour , und zwar von Hope Bay nach Marguerite Bay:

„**The John Rymill Memorial Antarctic Kayak Expedition**“

Näheres dazu kann man der folgenden Homepage entnehmen:

Link: www.andrewmcauley.com/antarctica.html

10.06.2005 **Newsletter Grönlandkajaks** (Ausrüstung / Geschichte)

Im SEEKAJAKFORUM.de wird auf den folgenden Newsletter verwiesen:

„**The Massik**“

Es handelt es sich um einen vierteljährlich erscheinenden Newsletter der Organisation „**Qajaq USA**“ (eine „Schwesterorganisation“ der grönländischen Organisation „**Qaannat Kattuffiat**“). Den Newsletter gibt es seit etwa 2003. Er hat hauptsächlich den Bau von Kajaks der Inuit zum Thema. Ab & an werden jedoch auch Beiträge zur Ausrüstung solcher

Kajaks und zum Rollen veröffentlicht. Das letzte Heft ist im März 2005 erschienen. Es kann als Download abgerufen werden:

è www.qajaqusa.org/QUSA/newsletter.html

Übrigens, auf der **Homepage von „Qajaq USA“** findet sich eine Vielzahl anderer Infos & Links zum Themenkomplex „Inuit und Kajak“, u.a.:

- Kultur und Geschichte (Literaturliste)
- Rolltechniken (30 Varianten)
- Linkliste zum Themenkomplex „Inuit & Kajak“
- Kajak, Paddel & Ausrüstung (Literaturliste)

Link: www.qajaqusa.org

09.06.2005 **Solo-Küstentouren: 2 Seenotfälle** (Ausbildung)

Solo aufs Meer hinaus zu paddeln, ist mit besonderem Risiko verbunden und stellt daher hohe Anforderungen an die Küstenkanuwanderinnen und –wanderer:

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

In dem kanadischen Paddelmagazin WAVE LENGTH wird über 2 erfahrene Kanuten berichtet, die bei einer solchen Solo-Tour in Bedrängnis gerieten.

In dem einen Beitrag mit dem Titel:

„When Things Go Wrong“

berichtet **Glen Stedham** über eine Tour entlang Vancouver Island (CDN) Zunächst paddelte er 5 Tage im Schutze einer Gruppe ca. 120 km. Dann Tag trennte er sich an seinem letzten Paddeltag von der Gruppe, da diese die Tour noch um ein paar Tage verlängern wollte, und fuhr die noch verbleibenden 33 km alleine zum Ziel. Er startete um 6 Uhr. Der Wind und die See kam von achtern und wurde immer höher, sodass er allmählich an seine paddlerischen Grenzen stieß. Als dann plötzlich die Wellen eines Motorbootes die Windseen toppten, brach sein Seekajak aus, die Paddelstütze klappte nicht, er kenterte. Seine alte Spritzdecke bereitete ihm zunächst beim Aussteigen große Probleme. Erst als er sie beim Öffnen einriss, kam er frei. Wegen des Seegangs war ihm ein Wiedereinstieg nicht möglich. Er ließ sich daher in Richtung der mit Felsen durchsetzten Küste treiben. Mit etwas Glück fand er zwischen den Felsen eine Anlandemöglichkeit. Mit der beschädigten Spritzdecke, war bei den sich allmählich noch verschlechterten Gewässerbedingungen an ein Weiterpaddeln nicht zu denken, auch nicht am nächsten Tag. Da keine Wetterbesserung in Sicht war und er bei seiner Kenterung fast alles Trinkwasser und sein Regenzeug verloren hatte, beschloss er, die Insel zu Queren um Port Hardy zu erreichen. Er setzte dafür 2-3 Std. an. Er verfügt wohl über einen Kompass und ein GPS-Gerät, jedoch nur über eine Karte im Maßstab 1:250.000. Unterwegs geriet er in eine schier undurchdringliche Dschungellandschaft und fand sich nicht mehr zurecht. Schließlich taucht die Küste wieder auf. Im letzten Moment konnte er ein Motorboot, welches hinter den Felsen verschwand auf sich aufmerksam machen. 20 Minuten später landete er in Port Hardy und bald darauf im Krankenhaus, um seine vielen Stich- & Schnittverletzung und Platzwunden, die er sich im unwegsamen Gelände zugezogen hatte, behandeln zu lassen.

In dem zweiten Beitrag mit dem Titel:

„Never Turn Your Back“

berichtet **Al Keith** über sein Kentererlebnis: 10 Tage war er schon unterwegs entlang der pazifischen Küste der Insel Hakai (British Columbia (CDN)). Da sein Paddelkumpel kurzfristig abgesagt hatte, paddelte er solo. Beim Anlanden an einem felsigen Küstenstreifen geriet er in kräftigen Seegang, der den Gepäcksack auf dem Achterdeck verrutschen ließ. A.K. dreht sich um, als gerade eine Brechere sein Seekajak ins Surfen brachte, und kenterte. Die nächste Welle schleuderte ihn aus seinem Boot und nahm ihn mit bis auf den Meeresgrund. In Erinnerung an den Spruch, den er einst in einem Survivalbuch gelesen hatte:

„You can survive – just try to keep on living one minute longer!“

setzte er alles daran, wieder zurück an die Wasseroberfläche zu kommen. Dann schwamm er zu seinem Seekajak, trieb mit ihm auf einen Felsen, stieg dort wieder in seine Sitzluke und paddelte ans sichere Land. Mann & Kajak waren wohlauf, jedoch fehlten sein Kocher, Brennstoff, ein Teil der Verpflegung und das gesamte Trinkwasser. Fernab der Zivilisation war das nicht unkritisch. Auf den Inseln fand er kein Süßwasser, sodass er sich mit dem Tauibegnügen musste, der sich nachts am Zelt und Kajak niederschlug. Am 4. Tag nach seiner Kenterung setzte der erste Regen, ein Gewitterregen ein und trug zur Entspannung der misslichen Lage bei.

Quelle: WAVE LENGTH MAGAZINE, Nr. April/May 2005, S.5-7 sowie S.8-9 – www.WaveLengthMagazine.com

08.06.2005 **Seenotfall-Meldung über UKW-Sprechfunk** (Ausbildung)

Im Folgenden werden alle jene Schritte aufgezählt, die es zu beachten gilt, wenn unterwegs beim Küstenkanuwandern ein UKW-Sprechfunkgerät eingesetzt wird, um einen **Seenotfall** zu melden. Eine solche Meldung darf jedoch nur ausgestrahlt werden, wenn:

- eine ernste und unmittelbare Gefahr für Schiff und Besatzung besteht,
- die ohne fremde Hilfe nicht abgewendet werden kann.

6 Schritte einer Seenotfallmeldung

1. Schalte das Sprechfunkgerät ein.
2. Wähle Kanal 16 aus.
3. Drücke die Sprech Taste.
4. Spreche klar & deutlich Folgendes:
 - a) Signalisierung eines Seenotfalls: „**Mayday**“ (3x gesprochen)
 - b) Havarist: „**Hier ist (Name des Bootes) Seekajak**“ (3x gesprochen)
 - c) Warte ein paar Sekunden und sage erneut:
„**Mayday**“ (1x)
„**Hier ist (Name des Bootes) Seekajak**“ (1x)
 - d) Melde: **Position**
ideal: Koordinaten per GPS ermitteln,
sonst: ungefähre Position (z.B. Insel, Aufzählung von Landmarken oder Seezeichen mit Entfernungsangabe)
 - e) Melde: **Art des Seenotfalles inkl. Anzahl Kajaks und Personen**
 - f) Melde: **Art der erbetenen Hilfeleistung**
 - g) Sende: **Peilzeichen** (2x Sprech Taste 10-15 Sekunden drücken!)
 - h) Wiederholung: „**(Name des Bootes) Seekajak**“ (1x)

i) Abschlussmeldung: „Over“.

Beispiel einer „Seenotfallmeldung“:

Mayday Mayday Mayday
Hier ist „Marlepp“ Seekajak, „Marlepp“ Seekajak, „Marlepp“ Seekajak
Mayday
„Marlepp“ Seekajak
Position fünf vier Grad zwei zwei Komma fünf Minuten Nord acht Grad drei zwei
Komma fünf Minuten Oost
Zirka sechs Kilometer westlich vom Leuchtturm Westerhever nahe Süderhever-
Fahrwasser Tonne eins drei
Kenterung von zwei Seekajaks, drei Personen im Wasser.
Dringend Bergung der Personen erbeten.
Peilzeichen
„Marlepp“ Seekajak
Over

5. Erhält man **keine** Antwort, prüft man, ob das Gerät immer noch richtig angeschaltet ist, prüft die Koordinaten bzw. Sichtzeichen und gibt nochmals eine „Seenotfallmeldung“ heraus, gegebenenfalls im Minutentakt, gegebenenfalls auch auf einen anderen Kanal:

Kanal 08 (Fracht- und Fahrgastschiffe)
Kanal 10 oder 77 (Fischereifahrzeuge)
Kanal 72 oder 69 (Sportboote)

6. Erhält man **eine** Antwort, ist diese wie folgt zu bestätigen:

„Mayday“
„Hier ist (Name des Bootes) Seekajak“
„Verstanden“
„Over“.

---- weitere Seenotsignale

Es gibt jedoch noch weitere Möglichkeiten, um auf einen Seenotfall aufmerksam zu machen.
Z.B.:

- Leuchtsignal:
Abschuss einer roten Fallschirm-Leuchtrakete
Zündung einer roten Handfackel
Abschuss von Leuchtkugeln mit roten Sternen in kurzen Zwischenräumen (z.B. Nicosignal)
SOS-Lichtzeichen (per Lampe bzw. Signalspiegel)
- Rauchsignal:
Auslösung eines orangefarbenen Rauchsignals
- Tonsignal:
SOS-Zeichen Schallsignale (z.B.: Signal-Pfeife, -horn)
- Handsignal:
„Langsames und wiederholtes Heben und Senken der seitlich ausgestrecktem Arme“;
notfalls mit dem Paddel in der Hand:
z.B. „Heben und Senken des Paddels“ (um eine Kenterung zu vermeiden)
bzw. „Winken mit dem senkrecht aus dem Wasser gehaltenen Paddel“ (um im Wasser schwimmend auf sich aufmerksam zu machen).

- Notruf per Handy oder Telefon:
Gemeldet wird der Seenotfall der Seenotleitung (MRCC) Bremen, und zwar über:
 Handy: Tel. 124 124
 Festnetz: Tel. 0421-536870
 Das Einsatzgebiet der Bremer Seenotleitung erstreckt sich von Borkum bis Sylt und von Flensburg bis Usedom. Natürlich wird auch ein Anruf aus dem Ausland entgegengenommen, sofern er zu Empfangen ist.

Hör- bzw. Sichtweitenprobleme

Alle Seenotsignale haben dieselbe Schwachstelle. Um sie zu erkennen, müssen sie bemerkt (gehört bzw. gesehen) werden. Die Hör- bzw. Sichtweite ist abhängig von der Höhe des Signalgebers, der Höhe des Signalempfängers und der Signalstärke (Funk, Licht bzw. Ton):

- Funksignale: Per **UKW-Sprechfunk** und **Handy** ist nur dann eine Verständigung möglich, wenn die Antenne des Signalgebers (hier: Havarist) in Sichtweite zur Antenne des Signalempfängers (hier: Schiff bzw. Funkturm) steht. Gehen wir davon aus, dass ein im Kajak sitzender Kanute sein UKW-Sprechfunkgerät in 1 m Höhe hält und ein Schiff seine Antenne in 10 m Höhe angebracht hat, so hat der Kanute eine Chance, dass seine Seenotmeldung gehört wird, wenn das Schiff nicht weiter als 16 km entfernt ist und keine Sichthindernisse (z.B. Insel) dazwischen liegen, wobei meterhoher Seegang ebenfalls ein solches Hindernis darstellen kann. Schwimmt der Kanute im Wasser, vermindert sich die Reichweite von 16 km auf 12 km).
 Übrigens, wenn wir davon ausgehen, dass an Leuchttürmen Funkantennen angebracht sind, können im Kajak sitzende Kanuten innerhalb der folgenden Reichweite Funkkontakt über die folgenden Leuchttürme herstellen:
 Hörnum (Sylt) (Höhe: 48 m ⇒ Reichweite: 30 km (bei einem Schwimmer: 28 km)
 Amrum (63 m ⇒ 34 km / 30 km)
 Büsum (22 m ⇒ 21 km / 18 km)
 Neuwerk (38 m ⇒ 27 km / 23 km)
 Alte Weser (33 m ⇒ 25 km / 22 km)
 Helgoland (82 m ⇒ 38 km / 35 km)
 Wangerooge (60 m ⇒ 33 km / 29 km)
 Norderney (59 m ⇒ 33 km / 29 km)
 Borkum (63 m ⇒ 34 km / 30 km)
- Leuchtsignale: (max. Sichtweite (oder: Tragweite!?) nachts bei Windstille)
 z.B. **Fallschirmsignalraketen** (max. 55 km; bei einer Steighöhe von über 300 m und einer Leuchtstärke von 30.000 cd);
 z.B. **Handfackel** (max. 22 km bei 15.000 cd Leuchtstärke);
 z.B. **Nicosignal** (max. 9 km, bei einer Steighöhe von 80 m und 10.000 cd Leuchtstärke)
 z.B. **Retungsleuchten** (als Blitz-, Blink- (ca. 15 Blinkintervalle pro Minute oder Dauerlicht; wobei Blitzlichter am deutlichsten zu sehen sind, und zwar auch bei Seegang; dann kommt das Dauerlicht; an letzter Stelle steht das Blinklicht, welches gerade bei Seegang schwerer wahrgenommen werden kann.
 z.B. **Signalspiegel** sollen über eine weitere Strecke deutlich sichtbare Lichtsignale abgeben können, sofern die Sonne scheint und der Havarist in der Lage ist, einen Dritten anzuleuchten.
- Rauchsignale: (Sichtweite ist abhängig von der Windstärke)
 z.B. **Rauchfackel**, -töpfe (nur tagsüber sichtbar im Umfeld, max. 5 km);

- Handsignale: (**Handzeichen** sind nur tagsüber sichtbar im unmittelbaren Umfeld)
- Schallsignale: (Hörweite ist abhängig von Windstärke, Windrichtung (Gegen- oder Rückenwind, Wind-/Seegangsgerauschen)
Abgesehen davon, dass die Schalleistung bei nassem Signalmittel niedriger liegt, gilt Folgendes:
z.B. das Signal lauter **Signalpfeifen** (mit 108 dB(A) Schalldruck in 1 m Entfernung, die beim Signal abgeben „Ohrenschrillen“ verursachen können), kommt in 55 m Entfernung bei Windstille nur noch mit 72 dB(A) an und wird in 500 m Entfernung „kaum bis gar nicht“ wahrgenommen bzw. als Möwengeschrei interpretiert (z.B. bei Signalpfeifen, die mit hoher Frequenz arbeiten (3.900 Hz);
z.B. die Signalstärke diverser **Signalhörner** fällt unterschiedlich aus (zwischen 101 dB(A) – 110 dB(A) (Schalldruck in 1 m Entfernung), sodass die Signale mancher Hörner in 500 m Entfernung gar nicht oder nur „mäßig“ wahrnehmbar sind. Lediglich eine Art „Plastiktrompete“ von Plastimo war „mäßig bis deutlich“ und ein per Gasdruck betriebes Handwarngerät war „deutlich“ zu hören.

Literatur:

Hannemann,U.: UKW Sprechfunkzeugnis (5.Aufl.1999, S.55-64).
 BSH (hrsg.): Sicherheit im See- und Küstenbereich (5.Aufl.2003, S.17)
 Bock;Th.: Feuer und Flamme (14 Signale im Test), in: Boote 12/03, S.44-49.
 Bock,Th.: Schöner Schein (12 Rettungsleuchten im Test), in: Yacht 18/01, S.74-79.
 Test von 9 Schallsignalmitteln in: Yacht 8/2000, S.59-60.
 Dreyer,R.: Sportküsten Schifferschein / Sportboot Führerschein (2.Aufl.1999, S.38)
 Grikschat,J.: Seenot-Signalmittel → www.kanu.de/nuke/downloads/Seenot-Signalmittel.pdf
 Mansell,K. VHF Radio Procedures → www.seapaddler.co.uk/VHFProcedures.htm

07.06.2005 Brandungsübungen bei starken bis steifen Winden (Ausbildung)

Was machen wir eigentlich, wenn Brandungsübungen für „Brandungsanfänger“ angesetzt sind, und es mit 6 Bft. und mehr aufländig windet? Insgesamt werden 10 erste Schritte vorgestellt, an die wir uns halten sollten, wenn wir das Brandungspaddeln erfolgreich zum Abschluss bringen möchten:

1. Beruhigung:

Zunächst einmal sind die Ängstlichen unter den "Brandungsanfängern" zu beruhigen; denn wer zum ersten Mal solche Brandungsbedingungen erlebt, braucht Zuspruch, und zwar auch dann, wenn die einzelnen Kanuten schon seit Jahren auf Flüssen & See –zig Kilometer gepaddelt sind.

Außerdem bringt es nichts, sich hinter'm Deich zu verstecken. Am besten ist es, wir gehen an den Strand, um Wind, Regen und Algenblütenschaumen „aus erster Hand“ zu erleben. Erst dann können wir uns entscheiden, ob wir in die Brandung hinein paddeln oder an Land bleiben.

Um die letzte Scheu vor dem kalten Wasser und den anrauschenden Brechern zu nehmen, sollten wir – bevor es mit den Seekajaks in die Brandung geht – „zu Fuß“ einmal versuchen, die Brandung am ganzen Körper zu spüren.

2. Wahl eines flachen Strandabschnitts:

Je flacher der Strand ausläuft, desto „sanfter“ rauscht die Brandung heran und desto leichter haben wir es, wenn wir dort mit einem Seekajak paddeln. Die Wucht des Seegangs wird

nicht – wie bei steilen Stränden – auf einige wenige Brecher, sondern auf viele Brecher verteilt, sodass wir und unsere Seekajaks bei flachen Stränden in einem Seekajak eine größere Chance haben, die Brandung „heile“ zu überstehen.

3. Luftübungen:

Um sich von der Kraft des Windes zu überzeugen, nehmen wir – unsere Seekajaks links liegen lassend - erst einmal das Paddel in die Hände, um mit ihm „durch die Luft“ zu paddeln. So können wir den Winddruck am Paddelblatt erspüren und erkennen, wie kritisch es werden kann, wenn der Wind unters Paddelblatt greift.

Übrigens, wenn wir erst mal auf dem Wasser paddeln, ist der Winddruck meist nicht mehr ganz so heftig, da der Wind dicht über der Wasseroberfläche durch die Reibung an Wucht verliert.

4. Nötige Ausrüstung:

Zur Ausrüstung zählen sollte ein „kentertüchtiges“ Seekajak, d.h. ein Kajak mit mindestens doppelter Abschottung, (fest eingebauter) Lenzpumpe, Rettungshalteinen, Toggles und – schnell lösbarer Paddelsicherungsleine.

Außerdem gehören zum Brandungspaddeln noch folgende Ausrüstungsgegenstände: u.U. ein Kälteschutz (Neo- oder Trockenanzug), sowie Schwimm-/Rettungsweste, Schutzhelm und mindestens ein 6-schüssiges Nicosignal (ausgestattet mit mindestens 2 weißen Signalkugeln).

5. Trocken- & Aufwärmübungen:

Am Rande des i.d.R. nur noch schwer erkennbaren Spülsaumen bzw. der Wattkante übt jeder für sich im "Trockenen" am Strand zunächst die flache, dann die hohe Paddel-Stütze, d.h. die zentralsten Paddelschläge, die wir beim Brandungspaddeln beherrschen müssen.

Wenn wir auf dem Weg hin zur Brandung und bei den vorherigen „Luft- und Trockenübungen“ noch nicht warm geworden ist, sollten noch ein paar Aufwärmübungen angesetzt werden.

6. Warnungen:

Anschließend folgen an die Adresse der Brandungsübungsteilnehmer ein paar Warnungen:

- a) Ohne Steuer bzw. Skeg paddeln, da in der Brandung Grundberührungen nie auszuschließen sind (Beschädigungsgefahr!)
- b) Hand und Ellenbogen beim Stützen nie über die Schulter hinaus anheben (Auskugelungsgefahr!)
- c) Beim Kentern Kopf einziehen Richtung Kartendeck (Verletzungsgefahr!)
- d) Nicht über die erste Brecherreihe hinaus paddeln (erhöhte Kenter- und Abdriftgefahr!)
- e) Keiner paddelt unbeaufsichtigt in der Brandung (Verlustgefahr!)

7. „Persönlicher“ Brandungshelfer:

Bei starken bis stürmischen Winden paddelt kein "Brandungsanfänger" allein mit seinem Seekajak in die Brandung hinaus, d.h. jedem „Brandungsanfänger“ ist ein Brandungshelfer zuzuordnen.

Gibt es weniger Brandungshelfer als „Brandungsanfänger“, müssen jene Kanutinnen und Kanuten die nicht betreut werden können, an der Wattkante zurückbleiben und warten, bis sie dran kommen.

8. Startversuche:

Unter Aufsicht eines Brandungshelfers versucht der „Brandungsanfänger“ von der Wattkante aus ins tiefere Wasser zu starten. Auf diese Weise kann er erfahren, wie schwer es ist, ohne Hilfe Dritter, mit seinem Seekajak in Fahrt zu kommen. Folgendes ist dabei zu beachten:

a) Zunächst ist das Seekajak mit dem Bug exakt zu den anrauschenden Brechern auszurichten, und zwar noch dort, wo das Boot Grundberührung hat, anderenfalls schlägt das Boot quer und muss erneut wieder ausgerichtet werden.

b) Dann ist die Spritzdecke zu schließen, damit die Sitzluke trocken bleibt.

c) Nun wird versucht, mit Händen und Paddel sich ins tiefere Wasser zu „robber“, wobei stets darauf geachtet werden sollte, dass das Seekajak mit dem Bug zu den Brechern ausgerichtet ist. I.d.R. haben wir immer dann eine Chance, mit dem Seekajak Richtung Brandung voranzukommen, wenn gerade mal wieder eine kleinere Brandungswelle herangerauscht kommt und das Seekajak unterspült.

d) Wenn das Seekajak von der Brandung quer geschlagen wird, versuchen wir es wieder auszurichten, paddeln notfalls rückwärts hinaus bzw. steigen aus und richten das Seekajak erneut aus.

Das Starten in der Brandung ist nicht einfach. Warten zu viele „Brandungsanfänger“ auf ihren Einsatz, ist es am einfachsten & schnellsten, wenn der Brandungshelfer das Seekajak des „Brandungsanfängers“ am Toggle Richtung Brandung ins Hüft tiefe Wasser zur ersten Brecherreihe zieht. Allein – d.h. ohne Hilfe Dritter - ist das nämlich bei etwas stärker Brandung für einen „Brandungsanfänger“ ohnehin kaum zu schaffen, da schon die ersten kleineren Brecher sein Seekajak sofort quer stellen und zurück zum Strand spülen.

9. Stützübungen mit Togglekontakt:

An der Brecherreihe ankommen dreht der Brandungshelfer - das Seekajak des "Brandungsanfänger" fest am Toggle im Griff - das Seekajak seitwärts zu den Brechern und fordert den "Brandungsanfänger" auf,

a) zunächst die flache Paddelstütze,

b) später die hohe Paddelstütze zu üben,

und zwar

c) erst auf der einen, dann auf der anderen Seite

und schließlich

d) ohne jegliche "Griff-Hilfe" des Brandungshelfers.

Die „Brandungsanfänger“ wundern sich immer wieder, wie leicht mit Hilfe der Paddelstütze hin zum Brecher und – je nach Brecherhöhe – und mehr oder weniger starkem Ankanten hin zum Brecher die einrauschenden Brecher per Paddelstütze „abgefangen“ werden können. Während Stützübungen bei „Ententeichbedingungen“ immer wieder mit Kenterungen verbunden sind, da das Paddelblatt allzu schnell im „weichen“ Wasser versinkt und mit ihm der die Paddelstütze übende Kanute, passiert so etwas praktisch nicht in der Brandung, da das Paddelblatt im scheinbar „brettharten“ Wasser einfach nicht versinken kann, zumindest so lange nicht, wie der anrauschende Brecher einen samt Seekajak mit nimmt.

10. „Alleingelassen“:

Erst nachdem jeder zeigt, dass er mit den Brechern zurecht kommt, dürfen die ganz mutigen & fähigen "Brandungsanfänger" alleine für sich in der ersten Brecherreihe paddeln, ohne jedoch zu vergessen, sie vorher darauf aufmerksam zu machen, dass die Warnungen d) & e) unter Punkt 6. auch weiterhin Gültigkeit besitzen.

Text: U.Beier

Links zum Brandungspaddeln:

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

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

07.06.2005 „Wettfahrt“ rund Fünen (Revier/Ausland)

Unter der Bezeichnung:

„Sea-Challenge-Fyn“

wird jährlich eine organisierte Wett-Fahrt Rund Fünen (287 km) angeboten. Dieses Jahr findet sie vom 31.7. bis 6.8. statt. Insgesamt gibt es 7 Etappen:

31.7.: Svendborg – Faaborg (32 km)

01.8.: Faaborg – Assens (44 km)

02.8.: Assens – Middelfart (38 km)

03.8.: Middelfahrt – Bogense (41 km)

04.8.: Bogense - Kerteminde (76 km)

05.8.: Kerteminde – Nyborg (20 km)

06.8.: Nyborg – Svendborg (36 km)

Die schnellste zusammengerechnete Paddelzeit betrug 2004 insgesamt knapp 30 Std., was einem Durchschnittstempo von 9,8 km/h entsprach.

Link: www.seachallengefyn.dk/deutch/index.htm

06.06.2005 Mittelmeer-Querung (Revier/Ausland)

Im SEEKAJAKFORUM.de wird auf Querung des Mittelmeers verwiesen, die 2003 schon stattfand. Johanna und Olivier Nobili sowie Stéphane Egly paddelten vom 3.7. bis 23.8.03 im Einer-Seekajak „Laser“ (Rainbow) und Zweier-Seekajak „Atlantis“ (Rainbow) von Pimbone (Italien) über Insel Elba (Nordseite), Capraia, Korsika (Westseite), Sardinien (Ostseite), Insel Galite nach Tunesien. Insgesamt waren sie 55 Tage unterwegs und legten 1.120 km zurück, davon ca. 800 km entlang der Küste und ca. 300 km direkte Querungen. Die längste Querung betrug 165 km (Sardinien – Insel Galite), welche sie in 42 Std. schafften. Tunesien selber erreichten sie am 20.8.03.

Link: <http://kayak.nomade.free.fr/bilan.html>

06.06.2005 **Arctic Sea Kayak Race (Norwegen)** (Revier/Ausland)

Das alljährlich nördlich der Lofoten veranstaltete Seekajakrennen findet dieses Jahr zum folgenden Termin statt:

25. bis 29. Juli 2005

Link: www.askr.no

06.06 2005 **Seapaddler-Homepage** (Ausbildung)

Im SEEKAJAKFORUM.de wird auf die folgende britische Homepage verwiesen:

è www.seapaddler.co.uk

Sie wird von den britischen Seakayakern **Kevin Mansell** und **Chris Jones** betreut.

Kevin Mansell war übrigens Herausgeber der britischen Seekajak-Zeitschrift „**Sea Paddler**“, die 1996 erschien und mangels Nachfrage noch im selben Jahr wieder eingestellt wurde. Ein ähnliches Schicksal erlitt die 1998 von John Ramwell herausgegebene Zeitschrift „**Ocean Paddler**“, die jedoch später als Newsletter bis 2004 weiter geführt wurde. Irgendwie scheinen wohl die Briten lieber nach dem Motto „Lieber tun als lesen!“ zu leben.

Insofern ist es erfreulich zu erfahren, dass es Kevin Mansell & Chris Jones gelungen ist, eine Homepage über Seepaddeln (Küstenkanuwandern) in Großbritannien zu etablieren. Erfreulich deshalb, weil nun auch deutsche Küstenkanuwanderer, die des Englischen mächtig sind, einmal vergleichen können, auf welchem Niveau sich die britische Seekajak-Szene bewegt (zumindest was die „Theorie“ betrifft).

Auf der **Seapaddler-Homepage** finden sich u.a. Infos zu den folgenden Punkten:

- Veranstaltungsprogramm
- Links
- Coaching Corner
- Buchbesprechungen
- Beiträge
- Seemannschaft
- Tipps & Hints
- Geschichte

Wer einen kurzen Überblick über die verschiedenen **Themen** bekommen möchte, die dort angesprochen werden, klicke einfach den Punkt „**Contents**“ an. Z.Zt. werden dort 178 Beiträge, Infos, Tipps u.ä. aufgeführt:

Link: www.seapaddler.co.uk/Contents.htm

06.06.2005 **Ärmelkanalquerung** (Revier/Ausland)

Im SEEKAJAKFORUM.de wird auf einen Beitrag auf der Homepage des britischen Seekajakherstellers VALLEY verwiesen, in dem folgender Bericht steht:

„New World Record: Ian Tordoff Smashes The English Channel Record“

Bislang hielt Andrew Samuel den Rekord. Er benötigte 1976 mit dem Einer-Marathon-Kajak exakt 3 h 33 min 47 sek, um wohl an der engsten Stelle von England nach Frankreich zu paddeln.

Am 18.05.05 brach den Ian Tordoff im Einer-Renn-Seekajak von Valley (Typ: „Rapier“; Maße: 600x45 cm, 14 kg, doppelte Abschottung, Steuer) den Rekord. Er startete von Folkestone und erreichte nach 3 h 21 min 54 sek Frankreich. Im Durchschnitt paddelte er 12 km/h schnell. Unterwegs kontrollierte er sein Tempo per GPS.

Link: www.valleyseakayaks.com/ian%20channel.htm

05.06.2005 Inside Passage (Kanadas und Alaskas Westküste) (Revier/Ausland)

Wer Europa „durch hat“, d.h. z.B. entlang der bretonischen, walisischen, schottischen und norwegischen Küste gepaddelt ist, der ist „reif“ für die „Inside Passage“, d.h. jenem pazifischen Küstenabschnitt, der nahezu im Inselfchutz entlang der Westküste Kanadas bis hoch nach Alaska führt. Wenn das interessiert dem kommt das folgende Buch gerade zur rechten Zeit:

R.H.Miller:

Kayaking the Inside Passage:

A Paddler's Guide from Olympia (Washington) to Muir Glacier (Alaska).

The Countryman Press 2005 (512 S.) – www.countrymanpress.com

Miller beschreibt einen ca. 2000 km lange Passage, die er in 5 Sektionen unterteilt, sodass man diese Passage auch in verschiedene Etappen aufteilen kann.

Weitere Literatur:

McGee, P.: Kayak Routes of the Pacific Northwest Coast, 2. Aufl. 2004 (352 S.)

Lyndon, T.: Passage to Alaska (Inside Passage of B.C. & South-East Alaska), 2003 (336 S.)

Ricks, B.: Hoemlands: Kayaking the Inside Passage (Glacier Bay – Seattle), 1999 (368 S.)

siehe auch:

www.kanu.de/nuke/downloads/Kuestenliteratur-Touren.pdf

04.06.2005 Nationalpark: Wattboden in Gefahr (Natur)

Der WWF kritisiert geplante Aufhebung des Muschel-Fangverbotes im niedersächsischen Wattenmeer:

„Die niedersächsische FDP/CDU-Regierung will das Natur bewahrende Fangverbot für Herzmuscheln, Trogmuscheln, Amerikanische Schwertmuscheln und Pazifische Austern aufheben. Dies sieht ein Vorschlag für eine Novellierung der Niedersächsischen Küstenfischereiordnung vor.

Nach Angaben des WWF ist die Fischerei auf diese Muschelarten bislang verboten, weil die Fangmethoden den Watt- und Meeresboden und seine Bewohner zu stark schädigen würden. „Muschelfischerei ist als würde mit Kanonen auf Spatzen geschossen werden“, kritisiert Beatrice Claus vom WWF.

Um etwa an die Herzmuscheln heranzukommen, müsste der obere Teil des Wattbodens abgesaugt werden. Dabei würden ein Großteil der im Boden lebenden Tiere getötet. „Weil umfassende Forschungsarbeiten die massive Naturzerstörung durch Herzmuschelfischerei nachgewiesen haben, ist diese nun auch im niederländischen Wattenmeer seit dem 1. Januar verboten“, so Beatrice Claus. „Doch die niedersächsische Landesregierung will einmal mehr das Rad des Schutzes unseres Weltnaturerbes zurückdrehen – koste es, was es wolle.“

Gefischt wird überwiegend im Nationalpark „Niedersächsisches Wattenmeer“ und in „Natura 2000“-Schutzgebieten. „Die geplante Ausweitung der Muschelfischerei im Wattenmeer ist nicht vereinbar mit den nationalen und europäischen Schutzziele für diese Gebiete“, betont Beatrice Claus. Der vorgelegte Regierungsentwurf werde weder den Anforderungen an eine nachhaltige Fischerei noch denen des Nationalparkgesetzes und des europäischen Naturschutzrechts gerecht. Lediglich eine naturverträglich geregelte Miesmuschelfischerei ist nach Auffassung des WWF mit Naturschutzziele vereinbar ist, wenn diese z.B. auf die Befischung trockenfallender Wattflächen verzichtet.

Statt einer „Rolle rückwärts“ der Landesregierung fordert der WWF nun eine Aufnahme der Schutzbestimmungen aus dem Nationalparkgesetz „Niedersächsisches Wattenmeer“ in die Küstenfischereiordnung und damit die Harmonisierung beider Regelwerke. „Käme die von der Landesregierung vorgeschlagene Änderung, dann ist ein Dauerkonflikt vorprogrammiert. Denn das Nationalparkgesetz untersagt die Muschelfischerei, mit Ausnahme der Miesmuscheln“, erläutert Beatrice Claus.“

Quelle: WWF-Info-Newsletter v. 27.05.05 – www.wwf.de

04.06.2005 **Lederschildkröte** (Natur)

Der WWF ruft zum Schutz der Lederschildkröte auf ihren Wanderungen durch den Atlantik auf.

„Lederschildkröten wirken wie Relikte der Urzeit – und sie sind es auch, denn Lederschildkröten bevölkern seit mehr als 100 Millionen Jahren die Weltmeere. Wo andere Schildkröten einen Hornpanzer haben, hat die Lederschildkröte eine ledrige Haut mit auffallenden Längsrippen. Mit über 500 Kilogramm Gewicht und zwei Metern Länge ist sie die größte Meeresschildkröte. Leider ist sie extrem bedroht:

Todesfallen für die Lederschildkröten

Die größte Gefahr für die Lederschildkröte geht von der kommerziellen Fischerei aus. Alleine der Langleinen-Fischerei gehen jedes Jahr weltweit etwa 50.000 Lederschildkröten als ungewollter Beifang an den Haken. Viele von ihnen sterben.

Fische fangen – nicht Schildkröten

Dabei gibt es einfache und schildkrötenfreundliche Alternativen: zum Beispiel stärker nach innen gebogene Angelhaken. Tests im Atlantik haben ergeben, dass sich daran 90 Prozent weniger Schildkröten mit ihrem Panzer verfangen und dass diese von den Schildkröten schlechter verschluckt werden - und wenn, keine schweren inneren Verletzungen mehr verursachen.

Satellitensender für 25 Schildkröten

Um den Fischerei-Nationen konkrete Vorschläge zu unterbreiten, wann und wo Schutzzonen für Lederschildkröten eingerichtet werden sollen und wo die Anwendung

schildkrötenfreundlicher Fangmethoden besonders wichtig ist, müssen wir wissen, wo im Atlantik sich die Lederschildkröten aufhalten. Denn bisher beschränken sich die Erkenntnisse überwiegend auf Niststrände und Zufallsbeobachtungen. Um ihre Wanderrouten genau zu erforschen, wollen wir insgesamt 25 Lederschildkröten mit modernen Satellitensendern ausstatten.

Von Juni bis Juli kommen in Französisch Guayana die Lederschildkröten zur Eiablage an Land. Diese Zeit müssen wir nutzen! Denn nur wenn wir schnellstens herausfinden, welche Routen die Schildkröten wählen, können wir sie dort auch erfolgreich schützen.

Bitte helfen Sie uns, das Geheimnis um die Wanderungen der Lederschildkröten zu lüften und sie auf ihren Wanderungen durch den Atlantik zu beschützen!“

Quelle: WWF-Info-Newsletter v.02.06.05 – www.wwf.de

03.06.2005 **Seewetterbericht Kroatien** (Revier/Ausland)

Im SEEKAJAKFORUM wird auf den kroatischen Seewetterbericht verwiesen, der vom:

Marine Meterological Center Split

3x täglich aktualisiert wird.

Link: http://prognoza.hr/jadran_n.html bzw. http://prognoza.hr/prognoze_en.html

02.06.2005 **Vignetten-Pflicht für Kroatien?** (Revier/Ausland)

Der **DKV** nimmt zum Thema:

„Vignetten-Pflicht für Kanus in Kroatien“

wie folgt Stellung:

„Durch verschiedene Pressemitteilungen ist bei Kanuten der Eindruck entstanden, dass zukünftig auch für Kanus eine Vignetten-Pflicht in Kroatien gilt. Der DKV stellt hierzu fest, dass eine solche Vignetten-Pflicht nicht besteht. Die Verordnung über „Einfahrt und Aufenthaltsbedingungen ausländischer Yachten und Boote in den inneren Seegewässern und dem Küstenmeer der Republik Kroatien“ sieht in Artikel 6 Abs. 3 ausdrücklich vor, dass unbeachtet der Länge, ein Paddelboot keiner Vignette bedarf. Sofern Kanufahrerinnen und –fahrer in Kroatien auf eine Vignette angesprochen werden, sollten sie auf diese Ausnahmeregelung in Artikel 6 Abs. 3 verweisen.

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

02.06.2005 **Sehnenscheidenentzündung** (Gesundheit)

In KANU SPORT zeigt **U.Beier** in dem Beitrag:

„Sehnenscheidenentzündung – Praxistipp: 10 schmerzhafteste Punkte“

das Ursachenbündel, das Krankheitsbildung und erste Krankheitsanzeichen der Sehnenscheidenentzündung auf und gibt Tipps, wie man mit Paddeltechnik, Lockerungs- &

Dehnungsübungen und richtiger „Bekleidung“ (hier: Warmhalten der Arme) eine Sehnenscheidenentzündung zumindest an den Unterarmen verhindern kann.

Quelle: KANU SPORT, Nr. 6/05, S.35 – www.kanu-verlag.de

Link: www.kanu.de/nuke/downloads/Sehnenscheidenentzuendung.pdf

02.06.2005 **ACC: 100 Jahre Kanu-Sport** (Geschichte)

Der Hamburger „*Alster Canoe Club e.V.*“ ist am 25. Mai 2005 genau 100 Jahr alt geworden. Damit ist er der älteste noch bestehende Kanuverein Deutschlands wenn nicht gar Europas. In KANU SPORT, Nr.6/05, S.32-34, berichten in dem Beitrag:

„100 Jahre Alster-Canoe-Club Hamburg: Anfänge einer Bewegung“

Uwe Schönfeld und **Sven Grimpe** über die Geschichte des - Kanugeschichte geschriebenen - ACC, die nicht nur ein Teil der Geschichte des Deutschen Kanu-Verbandes ist. Immerhin stammt die Initiative zur Gründung des DKV vom ACCer Dr. Karl Korn, der zugleich auch der „erste“ 1. Vorsitzende des DKV wurde. Die Geschichte des ACC ist aber auch Teil der Geschichte der Kanuwettkampfanstaltungen, des Flusswanderpaddelns, des Wildwasserfahrens und des Küstenkanuwanderns.

Aus dem ACC stammt nicht nur der erste Kanute (Hans-Jörg Otto), der von Hamburg Richtung Helgoland paddelte und den Sprung hinüber nach Helgoland während der Nacht unternahm, da er sich mangels seegangstüchtigem Kompass so besser am Leuchtturm des Leuchtturms von Helgoland orientieren konnte (1963) (1). Es waren auch ACCer (Petra Basch und Christoph Beyer/Basch), die nach ihrem Abitur innerhalb eines halben Jahres auf eigenem Kiel von Hamburg über Norwegen hoch zum Nordkap und über Finnland wieder zurück bis kurz vor Trelleborg kamen (1988). Dasselbe Pärchen paddelte auch am Ende ihres Studiums innerhalb von 2 ½ Monaten die chilenische Küste entlang und drangen hinunter bis zum Kap Horn vor (1992/93) (2). Zwei andere ACCer (Sven Grimpe und Björn Schönfeld) zog es dagegen in exotischere Gewässer (Golf von Tonking / Vietnam) (3). Im Vergleich dazu war die erste von einem ACCer erfolgreich organisierte Gruppenfahrt vom Festland nach Helgoland und wieder zurück nur ein „Klacks“ (1994) (4). Es war auch ein ACCer (Sven Grimpe), der als erster im Fernsehen auftrat („Wetten dass“) und demonstrieren wollte, dass er mehr Eskimo-Rollen in einer Minute schafft als ein „Eskimo“ (1983). Das als DKV-Veranstaltung ausgeschriebene Brandungstreffen vor St. Peter-Ording wird übrigens auch von einem ACCer organisiert (seit 1987). Und die Geschichte von der Seekajak-Erst-Befahrung des Mahlstroms (Lofoten/Norwegen) stammt auch aus der Feder eines ACCers (1984) (5)

Das ist aber noch nicht alles, was der ACC in Sachen Küstenkanuwandern zu bieten hat. Praktisch paddelten Kanutinnen und Kanuten des ACC fast auf jedem Meer, und zwar nicht bloß auf dem Steinhuder Meer, der Nordsee (Holland, England, Schottland, Norwegen, Dänemark) und Ostsee (Dänemark, Schweden, ?lands, Finnland, Polen), sondern auch auf dem Mittelmeer (Spanien, Frankreich, Italien, Griechenland, Türkei), auf dem Atlantik (Spanien, Frankreich, Schottland), dem Nordmeer (Norwegen), Eismeer (Grönland, Spitzbergen), in der Karibik (USA), auf dem Pazifik (Chile, USA, Kanada, Alaska, Hawaii), Downunder (Neuseeland, Australien), auf dem Indischen Ozean (Thailand, Vietnam, Mauritius, Malediven). Lediglich an der antarktischen Küste setzte noch kein ACCer sein Kajak zu Wasser.

Übrigens, die Zukunft für das Küstenkanuwandern im ACC sieht hoffnungsvoll aus; denn immerhin lagern über 60 Seekajaks in den Bootsschuppen des ACC. Wenn die alle auf einmal zu einer Tour ins Salzwasser eingesetzt werden, würde sicherlich die nächste Seite

im Geschichtsbuch des Küstenkanuwanderns aufgeschlagen werden. Das gilt zumindest dann, wenn die Tour so enden würde wie jene, als eine Gruppe „flusserfahrener“ ACCerinnen und ACCer bei 3 Bft. Wind aus NO mit ihren kleinen Flusswanderkajaks hinaus auf die Neustädter Bucht (Ostsee) paddelten und nach 2,3 km bei Timmendorf an den Strand trieben, da 2/3 der Gruppe in der leichten Brandung gekentert waren (1988) (6).

Text: U.Beier (ACCer seit 1981 und DKV-Referent für Küstenkanuwandern seit 2000)

Links:

- (1) www.kanu.de/nuke/downloads/Tour-Hamburg-Helgoland.pdf
 - (2) www.kanu.de/nuke/downloads/Tour-Kap-Horn.pdf
 - (3) www.kanu.de/nuke/downloads/Tour-Vietnam.pdf
 - (4) www.kanu.de/nuke/downloads/Tour-Rund-Helgoland.pdf
 - (5) www.kanu.de/nuke/downloads/Tour-Mahlstrom.pdf
 - (6) www.kanu.de/nuke/downloads/Seenotfallanalyse-VI.pdf
-

01.06.2005 **Revierinfos im Internet** (Revier/Ausland)

Die YACHT, Nr. 12/05, S.38, berichtet darüber, dass der **Nautik-Verlag** für:

- Adria
- Ägäis
- Tyrrhenisches Meer

Revierinfos anbietet, die gegen Entgelt downgeloadet werden können.

Link: www.nautik-verlag.de
