

Newsletter Küstenkanuwandern (Nr.11/06)

(Aktuelle Infos: 20.04. – 31.05.06)

Udo Beier, DKV-Referent für Küstenkanuwandern, informiert:

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

30.05.2006 Nagguteeqqat (Gesundheit)
28.05.2006 Regionale Seewetterberichte (Wetter)
26.05.2006 Sea Challenge Fyn 2006 (Revier/Ausland)
24.05.2006 Zur Funktionstüchtigkeit von Rettungswesten (Ausrüstung)
24.05.2006 Seenotrufnummern Mittelmeer (Revier/Ausland)
21.05.2006 3 Seekajaks von Rockpool (GB) (Ausrüstung)
20.05.2006 Ernährung unterwegs (Gesundheit)
19.05.2006 Wildwest auf hoher See (Natur)
19.05.2006 Küstenkanuwandern bei steifem bis stürmischem Wind (Wetter)
18.05.2006 Trinken & Sport (Gesundheit)
17.05.2006 Seychellen (Revier/Ausland)
09.05.2006 Grundlagen der Basisreanimation (Gesundheit)
09.05.2006 Kroatien (Revier/Ausland)
09.05.2006 Dänische Südsee (Revier/Ausland)
09.05.2006 Kristiansand – Bergen (Revier/Ausland)
07.05.2006 Einmal Helgoland und zurück (Revier/Inland)
06.05.2006 Neue Richtlinien bei der Ersten Hilfe (Gesundheit)
03.05.2006 Proviantierung unterwegs und das auf die Schnelle (Gesundheit)
02.05.2006 Kroatien (Revier/Ausland)
01.05.2006 Einweisungsfahrt Spiekeroog (Ausbildung)
29.04.2006 Steuerschläge beim Surfen (Ausbildung)
29.04.2006 Kenterung auf hoher See (Ausbildung)
29.04.2006 Bootstest: NORDKAPP LV (GB: Valley) (Ausrüstung)
28.04.2006 Novellierung Befahrensverordnung Nordsee (Befahrensregelung/Recht)
25.04.2006 Biosphären-Inforäume auf Langeneß und Oland (Natur)
23.04.2006 Seekajak „Looksha V“ von Necky (Ausrüstung)
21.04.2006 Gefahr „Seenotsignalmittel“? (Ausrüstung)
20.04.2006 Erstquerung Bremerhaven – Helgoland 1929 (Geschichte)

30.05.2006 **Nagguteeqqat** (Gesundheit)

Wen jemand nicht weiß, was „Panzerplatten“ sind, der sollte mal einen ehemaligen Wehrdienstleistenden fragen: Das sind Kekse, die rechteckig & praktisch in einer wasserdichten 100-Gramm-Packung versiegelt angeboten werden und nicht sehr süß schmecken und sehr, sehr hart sind.

Diese Kekse wurden & werden von der Firma TREKKING-„Mahlzeiten“ nachgebacken. Leider veränderte sie zwischenzeitlich das Rezept, sodass diese Kekse nicht mehr so hart sind, dafür aber etwas leichter zerbröseln können. Übrigens, zum Nährwert (je 100g) ist Folgendes zu nennen:

- „Trekking-Mahlzeiten“ Biscuits/Kekse (452 kcal / 73,1 g Kohlenhydrate);

- „Trekking-Mahlzeiten“ Biscuits/Kekse (Frucht) (436 kcal / 82,2 Kohlenhydrate);

Zum Vergleich:

- Vollmilch-Schokolade (ca. 559 kcal / 56 g Kohlenhydrate);
- „Snickers“-Schokoriegel (ca. 530 kcal / 50 g Kohlenhydrate);
- „PowerBar“ (ca. 338 kcal / 61,6 g Kohlenhydrate)
- „power gel“ (ca. 309 kcal / 68 g Kohlenhydrate)

Nun hat ein dänischer Küstenkanuwanderer das folgende Produkte unterwegs dabei gehabt:

- „Nagguteeqqat“ (360 kcal / 75 g Kohlenhydrate)

Es wird auch unter dem Begriff „Skibskiks“ (≈ Schiffszwieback (?)) geführt, schmeckt noch weniger süß, ist sehr hart, aber trotzdem nicht ganz bruchfest. Die Grönlandfans unter uns Küstenkanuwanderinnen und –wanderer dürfte das jedoch nicht stören.

Hersteller: Bisca A/S, DK-98900 Hjørring

28.05.2006 Regionale Seewetterberichte (Wetter)

Als Alternative zu den kostenpflichtig per Handy abrufbaren SMS-Wetterberichten bietet der DEUTSCHE WETTERDIENST (DWD) einen telefonischen Service zum Abruf des Seewetterberichts (48-Std.-Vorhersage in 6-Std.-Abständen) an, der auch vom Ausland her angewählt werden kann. Folgende Abrufnummern stehen ohne extra Kosten – lediglich die normalen Telefongebühren sind zu bezahlen - zur Verfügung:

- **+49(69)8056 (plus Durchwahl für das gewünschte Seegebiet)**

è Durchwahl Nord- und Ostsee:

- 2551 **Deutsche Bucht** (Niederländisches/Deutsches/Dänisches Wattenmeer – Ringkøbingfjord)
- 2552 **Südwestliche Nordsee** (Den Helder – Ostende – Dover – nördl. von Humbermündung)
- 2553 **Englischer Kanal Ost** (Dover – Cherbourg)
- 2554 **Fischer** (Ringkøbingfjord – Hanstholm)
- 2555 **Skagerrak** (Hanstholm - Lindesness – nördl. von Göteborg – Skagen)
- 2556 **Kattegat** (Skagen – nördl. von Göteborg – Nordspitze Seeland – Grenaa)
- 2557 **Belte und Sund** (Grenaa - rhus – Samsø – Gr./Kl. Belt – Fünen/Seeland)
- 2558 **Westliche Ostsee** (Dänische Südsee – Kiel – Travemünde – Fischland/Darß – Südteil Seeland - Malmö)
- 2559 **Südliche Ostsee** (Fischland/Darß – Polen (erste Hälfte) – Bornholm – - Südspitze Öland – Malmö)

è Durchwahl Mittelmeer:

- 2561 **Golf du Lion** (Costa Brava/nördl. von Barcelona - Nizza)
- 2562 **Balearen** (Costa Brava – Alicante – Ibiza – Mallorca – Menorca)
- 2563 **Ligurisches Meer** (Nizza – Calvi/Korsika - Elba)
- 2564 **Westlich Korsika** (Calvi – Südspitze-Sardinien)
- 2565 **Tyrrhenisches Meer** (Elba – Ostseite von Korsika/Sardinien – Nord-Sizilien)
- 2566 **Adria** (Venedig/Triest – Ostseite von Italien bis Brindisi – Westseite von Slowenien/Kroatien/Albanien bis Tirana)

-2567 Ionisches Meer (Brindisi – Südspitze Sizilien sowie Tirana – Korfu (Ionische Inseln) – Südspitze Peloponnes)

-2568 Ägäis (vollständig von West (Griechenland) nach Ost (Türkei) und von Nord nach Süd (Kreta))

-2569 Rhodos (südöstliche Ägäis)

è Durchwahl Atlantik:

-2570 Biscaya

Der allgemeinen Seewetterbericht (inkl. Wetterlage und Wasserstandsvorhersage) kann aber auch als 24-Std.-Vorhersage (jeweils neu ab ca. 10 u. 21 Uhr) telefonisch über Deutschland Radio abgerufen werden, jedoch ist dieser Abruf nur innerhalb Deutschlands möglich:

- **Tel.-Nr. 01803-2546088 (0,06 € je 40 Sek.)**

Quelle:

Wetter an Bord. Das Praxishandbuch für den Fahrten- und Regattasegler, hrsg. vom Autorenteam des Seewetteramtes (DSV-Verlag) 2005, S.40

Link:

See-Wetterberichte (D) (Hörfunk/Tel./UKW-Funk/Internet):
è www.kanu.de/nuke/downloads/Seewetterberichte-D.pdf

26.05.2006 **Sea Challenge Fyn 2006** (Revier/Ausland)

Auch in diesem Jahr findet die Seekajak-Regatta rund um die dänische Insel Fünen statt. Die Gesamtstrecke ist ca. 300 km lang und wird über eine Woche (30.7.-5.8.06) in insgesamt 7 Tagesetappen gefahren. Start/Ziel ist Svendborg.

Link: www.seachallengefyn.dk/etapered.htm

24.05.2006 **Zur Funktionstüchtigkeit von Rettungswesten** (Ausrüstung)

In der Zeitschrift SEGELN berichtet **Gerald Sinschek** in dem Beitrag:

„Westen ohne Wert? 15 Rettungswesten (unter 100 Euro) im Test“

darüber, wie ohnmachtsicher tatsächlich solche billigeren Rettungswesten sind.

Dabei wurde festgestellt, dass:

- 9 Rettungswesten der gängigen Auftriebsklasse 150 N (ca. 15 kg Auftrieb) überhaupt nicht in der Lage waren, eine bäuchlings im Wasser treibende Person (hier: 70 kg bzw. 130 kg) in Rückenlage zu drehen.
- 4 Rettungswesten derselben Klasse 150 N schafften wenigstens, eine der beiden Personen „mehr oder minder zufällig“ in Rückenlage zu drehen, wobei dies zwischen 10-30 Sekunden dauerte.
- Lediglich 2 Rettungswesen der Auftriebsklasse 275 N (ca. 27,5 kg Auftrieb) schafften es, beide Personen unter 10 Sekunden jeweils in Rückenlage zu drehen, und zwar die Rettungswesten: „Nautic Pro 275“ von SOS-Technic und „Professionel 275“ von Marinepool.

Eigentlich hätten wir das ahnen können, schreibt doch z.B. die Firma Secumar in ihrem Prospekt:

- 150N-Rettungswesten: „Für Nutzer in allen Gewässern. Ohnmachtssicher – allerdings eingeschränkt für Träger von schwerer, wetterfester Kleidung.“
- 275N-Rettungswesten: „Für Nutzer auf hoher See unter extrem schwierigen Bedingungen. In fast allen Fällen ohnmachtssicher auch trotz schwerer Bekleidung.“

D.h. für Träger von schwerer, wetterfester Kleidung, die unter schwierigen Bedingungen ins Wasser fallen, sind sicherlich Rettungswesten der 275N-Klasse geeigneter. Ob eine Neo-Longjohn mit Paddeljacke bzw. ein Trockenanzug schon als schwerer Kleidung einzustufen ist, kann nur vermutet, jedoch nirgendwo nachgelesen werden. Wahrscheinlich erschwert auf alle Fälle ein Trockenanzug, der noch teilweise mit Luft gefüllt ist, das Drehen von der Bauchlage in die Rücklage. Wir könnten nun denken, dass dies nicht weiter schlimm ist, da wir Küstenkanuwanderinnen und –wanderer nach einer Kenterung mit Ausstieg und ohne Chance, wiederzusteigen, eigentlich in der Lage sein müssten, mit eigener Kraft uns in Rücklage zu drehen. Das trifft zu. Aber was ist, wenn wir auf Grund der Unterkühlung irgendwann ohnmächtig werden und uns dann ein Kaventsmann überspült und auf den Bauch dreht?!

Der obige Test bezieht sich nur auf Rettungswesten der Preisklasse „unter 100 Euro“. Leider sind in den Test keine teureren Rettungswesten einbezogen worden (ab ca. 150 Euro) – und zwar auch nicht als Referenzklasse, sodass wir uns nicht sicher sein können, ob die teureren Westen auch wirklich ihren Preis wert sind!

Warum aber sind diese billigen Rettungswesten praktisch auch nicht bei Personen mit 75 kg Körpergewicht ohnmachtssicher? Die Antwort liegt in der völlig unzureichenden Norm:

- Rettungswesten der 150N-Klasse müssen „eine völlig entspannte Person innerhalb von 5 Sekunden selbsttätig in die Positipon drehen, dass der Mund deutlich über einer ruhigen Wasseroberfläche gehalten wird, auch wenn die Person mit nach unten gerichtetem Gesicht im Wasser liegt.“ (Europannorm 396, Punkt 4.19.1 und 4.19.2)
- „Die Prüfungen müssen von Personen männlichen und weiblichen Geschlechts in **Badekleidung** durchgeführt werden.“ (Europannorm 396, Punkt 5.4)

SEGELN rät daher von den 150N-Westen ab. Außerdem wird empfohlen:

- einen Schrittgurt zu verwenden, damit die Rettungsweste nicht über den Kopf rutscht. (Anmerkung: am besten sollte jeder von uns, der über eine Rettungsweste verfügt, einmal prüfen, wie fest der Sitz ist. Meine Secumar-Rettungsweste schnürt mir z.B. nahezu den Hals ein, was von mir an Land als unangenehm angesehen wird, aber im Wasser wichtig ist, denn nur dann kann sie nicht verrutschen. Außerdem sollte darauf geachtet werden, dass die Rettungsweste nicht zu lang ist; denn je kürzer sie ist, desto weniger kann sie verrutschen. Außerdem sollte der Bauch-/Brustgurt so gespannt sein, dass er nicht mehr Lose hat als der Gürtel einer Hose!
- die Rettungsweste mit einer Sprayschutzhaube und ein einem Automatiklicht auszustatten (letzteres ist jedoch für Kanuten, die immer wieder vom Seegang überspült werden können und ab und an mal kentern, nicht ratsam).

Übrigens, die beiden 275N-Westen kosten ebenfalls weniger als 100 Euro. Sie wogen wohl ca. 1.150 g, aber z.B. wog sogar die eine 150N-Weste von Secumar 1.220 g. D.h. am Gewicht und Preis sollte der Kauf nicht scheitern. Zuvor sollten wir jedoch einmal prüfen, ob solch eine Weste einen am Paddeln behindert und sonst auch leicht zu tragen ist; denn eine Weste, die einen beim Paddeln stört, wird i.d.R. aufs Achterdeck gepackt und nicht getragen. Abgesehen davon, sollten wir beim Tragen eines Trockenanzugs in Verbindung mit einer Rettungsweste immer darauf achten, dass möglichst viel der im Anzug verbleibenden Restluft herausgelassen wird, und zwar zunächst an Land (durch Hinknieen und Zusammenkauern, wobei mit einer Hand die Halsmanschette vom Hals abgehalten wird, damit die Luft ent-

weichen kann, und später im Wasser, wobei der Wasserdruck dafür sorgt, dass die Luft entweichen kann, sofern kurz die Halsmanschette abgehalten wird.

Aus diesen Ergebnisse zu schlussfolgern, ganz auf das Tragen von Rettungswesten zu verzichten und stattdessen auf die Schwimmwesten, die eigentlich nicht weniger hinderlich und garantiert nicht ohnmachtssicher sind, zurückzugreifen, wäre jedoch m.E. die falsche Konsequenz, die wir daraus ziehen. In der Zwischenzeit bietet nämlich z.B. auch Secumar Rettungswesten mit einer Reißverschluss tasche an (z.B. „Ultra 150“), die so groß ist, dass z.B. dort ein UKW-Sprechfunkhandgerät hinein passt oder ein Müsliriegel (eigentlich hat der doch auch Platz auf dem Kartendeck) oder ein Seenotsignalmittel (ein Nicosignal, eine zusätzliche Trillerpfeife und ein Lippenstift kann übrigens auch ohne Taschen griffbereit an jeder Rettungsweste befestigt werden, sofern vorher ein Ring angenäht wird).

Quelle: SEGELN, Nr. 6/06, S.26-31- www.segelmagazin.de

24.05.2006 **Seenotrufnummern Mittelmeer** (Revier/Ausland)

In der Zeitschrift SEGELN gibt der „Kreuzer Yacht Club Deutschland e.V.“ neue Notrufnummern bekannt, die in den Mittelmeer-Ländern gelten sollen und per Handy erreichbar sind:

- Kroatien: 9155
- Griechenland: 108 (Hellenic Coast Guard)
- Türkei: 0252-4127722 (Marmaris)
- Italien: 1530 („Numero Blu“)
- Spanien: 900 202 202
- Palma de Mallorca: 971 728322

Dabei wurde der Hinweis gebracht, dass diese Nummern jeweils für das regionale Mobilfunknetz gelten.

Quelle: SEGELN, Nr. 6/06, S.107 – www.segelmagazin.de

21.05.2006 **3 Seekajaks von Rockpool (GB)** (Ausrüstung)

Der britische Seekajak-Hersteller Rockpool bietet Seekajaks an, die bislang in Deutschland noch nicht so verbreitet sind:

- **ALAW:** 518x53 cm; Volumen: 325 Liter (?)
(für mittlere und größere Leute)
Spantform: leichter Knickspant in Höhe der Sitzluke
Gewicht: ca. 22 kg u. weniger (je nach Material)
Abschottung: 3-fach
Gepäcklukendeckel: 3 runde von Kajak-Sport (Maße: ?)
Sitzluke: schwach ausgeformte Schlüssellochsitzluke (Maße: 95x46cm ?)
Sitz: verstellbar
Schenkelstützen:starr
Skeg: nicht im Angebot
Fußhalt: verstellbare Fußplatte, die vor der Schottwand liegt
Fittings: 16
Rettungshalteleinen: 5mm (Verletzungsgefahr, da etwas dünn!)
Toggles: 2 Stück
Kompassmulde: nicht vorgesehen

Kartendeck: keine extra Haltegummis für die Seekarte; außerdem wäre die Seekarte nur schwer ablesbar, da das Kartendeck zum Süllrand hin nach oben geneigt ist, um mögliches Spritzwasser leichter ablaufen zu lassen. Es wird empfohlen, die Seekarte auf den Spritzdeckendeckel zu befestigen.

Lenzpumpe: nicht im Angebot; gegebenenfalls wird eine E-Pumpe angeboten

Teilung: 3-fach-Teilung möglich

- **ALAW bach**: 518x53 cm; Volumen: 325 Liter ?, bis auf Sitzluke identisch mit ALAW (für kleinere bis mittlere Leute)
Ausrüstung: wie bei ALAW
Sitzluke: 90x46 cm ?
- **MENAI 18**: 554x53 cm; Volumen: ? (für größere Leute und mehr Gepäck)
Ausstattung: wie ALAW
jedoch:
Abschottung: konkave Form, um Grundberührung abzdämpfen (in Planung)
verstellbares Skeg: Option
Steueranlage: Option
E-Lenzpumpe: Option
Gepäcklukkendeckel: 2 ovale und 2 runde (für Dayhatch und Kartendeck) von Kajak-Sport (Maße: ?)
Kielstreifen: austauschbar
Bootswagenhalterung
extra Transportgriffe
Trinksystem
integrierte Schleppvorrichtung auf dem Achterdeck

Link: www.rockpoolkayaks.com

Import: www.nanuk.de

20.05.2006 Ernährung unterwegs (Gesundheit)

In OUTDOOR berichtet **Stephan Hagenbusch** in dem Beitrag:

„Brennkost: Ernährung unterwegs“

über einige Möglichkeiten, sich unterwegs zu ernähren. Es werden Proviantvorschläge für:

- 1-Tagestour (z.B. Tee, Magnesium-Brause-Tabletten, Vollkorn-Sandwiches mit Käse/Schinken, Banane/Apfel/Radieschen/Gurke, Müsliriegel, Schokolade, Traubenzucker);
- 3-Tagestouren (z.B. Teebeutel/Kaffeepulver, Magnesium-Tabletten, Trekkingmahlzeiten, Müsliriegel, Wasserentkeimer, Müsli gemixt mit Ovomaltine-Pulver, Trockenfrüchte/Nüsse, Schokolade);
- Wochentour (z.B. Teebeutel/Kaffeepulver, Magnesium-Tabletten, Trekkingmahlzeiten, Müsliriegel, Wasserentkeimer, Müsli gemixt mit Ovomaltine-Pulver, isotonisches Getränkepulver, Trockenfrüchte/Nüsse, Schokolade).

Zusätzlich werden ein paar „Kraftspender“ kurz vorgestellt, z.B.

- Aufputzmittel: „Power Bar Powergel“ (soll sehr süß schmecken);
- Topdrink: Xenofit Mineral Light“-Instant-Getränk;
- Naturnahrung: Banane (Anmerkung: unterwegs nicht lange haltbar);
- Knusperkeks: „Energy Oatsnack“ (9 verschiedene Geschmacksrichtungen);

- Tütenfrucht: div. Tüten Trockenobst (Anmerkung: Immer mit reichlich Getränk verzehren, ansonsten wird dem Körper Feuchtigkeit entzogen.);
- Körnerkraft: div. Müslisorten (Anmerkung: Bei mehrtägigen Touren, sollten zur täglichen Abwechslung jeweils verschiedene Mischungen mitgenommen werden.)
- Powerblock: „Trekking-Mahlzeiten BP-5 Weizenriegel“ (Anmerkung: das sollten wir schon einmal vorher zu Hause probieren, bevor wir es mitnehmen und es dann uns unterwegs nicht bekommt).

Quelle: OUTDOOR, Nr. 6/06 S.50-55 – www.outdoor-magazin.com

19.05.2006 **Wildwest auf hoher See** (Natur)

In einer WWF-Press-Info wird auf die WWF-Studie:

„Internationale Abkommen versagen im Kampf gegen Plünderung der Meere“

verwiesen. Dabei wurde auf Folgendes reklamiert:

„Die internationalen Fischereiabkommen, mit denen die Überfischung auf hoher See gestoppt werden soll, haben bislang weitgehend versagt. Zu diesem Ergebnis kommt eine neue WWF-Studie, die die Praxis der insgesamt 16 regionalen Fischereiabkommen untersucht. Diese Abkommen regeln die Fischerei auf den Weltmeeren außerhalb der nationalen 200 Seemeilen-Zonen. „Die Hochsee bedeckt nahezu die Hälfte der Erdoberfläche. Trotz aller Abkommen handelt es sich jedoch nach wie vor um ein weitgehend rechtsfreies Gebiet. Im Wilden Westen der Meere bedienen sich kriminelle und von den Regierungen beauftragte oder geduldete Plünderer nahezu nach Belieben“, so WWF-Fischereireferentin Heike Vesper.

Selbst wenn man das gigantische Problem der illegalen Fangpraxis in den Griff bekäme, garantierten die Regionalen Fischereiabkommen heute keine nachhaltige Fischerei. „Die Überfischung der Hochsee nimmt sogar noch zu, weil die Küstengewässer leer gefischt sind“, sagte die WWF-Expertin. 90 Prozent aller großen Fische wie Tunfisch, Marlin, Schwertfisch, Haie, Kabeljau oder Heilbutt seien bereits verschwunden. Zwar gebe es bei einigen Abkommen Fortschritte – eine Trendwende sei aber nicht in Sicht, kritisiert der WWF.

Viele Staaten hielten sich nicht an die Vereinbarungen. So würden beispielsweise Länder der Nordwest-atlantischen Fischereiorganisation die vorgegebenen Fangquoten ignorieren und ihre eigenen Mengen festlegen. Das Abkommen über den stark gefährdeten Blauflossentunfisch würde von einigen Teilnehmerstaaten regelmäßig gebrochen. Auch im Kampf gegen den Einsatz von zerstörerischen Bodenschleppnetzen in der Tiefseefischerei haben die Staaten bislang versagt. Viele Tiefseefischbestände wie der Granatbarsch sind zusammen gebrochen. Die Regierung Australiens hat in diesen Tagen empfohlen, den Granatbarsch auf die Rote Liste der gefährdeten Arten zu setzen.

Das Dilemma sei, so der WWF, das die Internationalen Fischereiorganisationen trotz ihrer katastrophalen Bilanz heute die einzige Möglichkeit bieten, die Hochseefischerei zu kontrollieren. Die gemeinsam mit dem Artenhandels-Netzwerk TRAFFIC erstellte Studie weist deshalb auf einige positive Ansätze für die Entwicklung der Abkommen hin. So seien einige Länder dabei, ihre bisherige Praxis zu überdenken und Pläne für eine bestandserhaltende Fischerei zu entwickeln. „Die internationale Staatengemeinschaft muss endlich ein nachhaltiges Management der Hochsee-Fischbestände und der betroffenen Fanggebiete etablieren. Sonst verschwindet ein Fisch nach dem anderen aus den Ozeanen und damit auch von unserem Speiseplan“, betonte Heike Vesper.“

Quelle: WWF-PRESSE-INFO v. 19.05.06

Link: www.wwf.de/presse/pressearchiv/artikel/03039/

19.05.2006 Küstenkanuwandern bei steifem bis stürmischem Wind (Wetter)

Die Zeiten des Heulens & Zähneklapperns sind nun vorbei. Es ist endlich wieder ein Vergnügen, entlang der Küste zu paddeln. Immerhin ist es fast Juni, aber halt nur fast.

Leider ist der Monat Mai aus der Sicht des Küstenkanuwanderns noch ein „unzuverlässiger“ Monat: mal ist es warm, trocken & windstill und mal ist es kühl, nass & stürmisch. Auf diese seine Unzuverlässigkeit ist jedoch Verlass! Diese beiden Wetterphasen – heute „Ententeich“, morgen „Sauwetter“ - treten nämlich garantiert im Mai auf, und zwar im steten Wechsel, quasi fifty-fifty. Sollte die eine Wetterphase mal länger als eine Woche andauern, folgt ihr garantiert die andere, und zwar ebenfalls über eine Woche. Was machen wir da, wenn wir gerade während der „Sauwetterphase“ entlang der Küste paddeln wollen, z.B. am 18.05.06 nach Spiekeroo?

Die Wetterprognosen

Wetteronline.de (è www.seewetter.de) prognostizierte für den Zeitpunkt und die Region der Überfahrt SW 5 Bft. (Böen 70 km/h, was 8 Bft. entspricht). Wetterwelt.de (è SMS-Abodienst) sagte SW 5-6 Bft in Böen 9-10 Bft., Regen, voraus. Der Deutsche Wetterdienst DWD (è www.dwd.de) meldete schließlich für den Zeitpunkt der geplanten Überfahrt aktuellen Wind zwischen 32 – 54 km/h (5-7 Bft.) und der BSH (è www.bsh.de) eine Wassertemperatur von 12°-13° C.

Ja, was machen wir da?

Sind die Kanutinnen & Kanuten der Gruppe nicht erfahren, dann kann es schnell problematisch werden. Wie können wir uns sicher sein, dass diese Kanuten 5-6 Bft. Wind aushalten und den dazugehörigen Seegang meistern können. Diese Kanuten selber wissen es auf alle Fälle nicht, da sie noch nicht solche Gewässerbedingungen erlebt haben. Sie verlassen sich mit recht voll auf ihren Fahrtenleiter ... und darauf, dass ihre Rolle bzw. der Wiedereinstieg schon klappen wird. Eines ist jedoch unzweifelhaft: Sollten die angesagten Böen von 8 Bft. bzw. 9-10 Bft. eintreffen, dann bekommen alle, die „Unerfahreneren“ und „Erfahreneren“ Probleme und auch der Fahrtenleiter hat genug mit sich und seinem Kajak zu tun. Er hat höchstens die Zeit & Kraft, sich um einen seiner „Schützlinge“, der in Schwierigkeiten gerät, zu kümmern. Haben mehrere Schwierigkeiten, ist nur zu hoffen, dass dann genügend erfahrene Kanuten dem Fahrtenleiter zur Seite stehen können. Sollten aber diese Böen nicht eintreffen und sollte der tatsächlich angesagte Wind sogar – wie vielfach üblich - um mindestens 1 Bft. niedriger ausfallen, geht alles gut und alle hatten das Erlebnis, bei prognostizierten Böen von 9-10 Bft. gepaddelt zu haben, obwohl es nur mit 4-5 Bft., d.h. einem mäßigen bis frischen Wind, geweht hat. Ach ja, dem Fahrtenleiter ist dafür zu danken, dass er die Wetterlage besser eingeschätzt hat, als der Seewetterbericht vorgab.

Jenseits von Gut & Böse: 4 Bft. Wind

4 Bft. Wind („mäßiger Wind“) (was 20-28 km/h bzw. 11-15 Knoten entspricht) stellen für den erfahrenen Flusswanderpaddler, aber unerfahrenen Küstenkanuwanderer, der über keine Brandungserfahrungen verfügt, eigentlich die „persönliche Grenze der Befahrbarkeit“ dar, sofern es hinaus an die Küste geht. Nimmt der Wind zu, muss ja nicht nur mit dem Winddruck, sondern auch mit dem – teils brechenden - Seegang gekämpft werden, und das u.U. nicht nur im Kajak sitzend, sondern auch – Kenterungen sollten nie ausgeschlossen werden – neben dem Kajak schwimmend. Gemäß dem – inoffiziellen – Salzwasserschwierigkeitsgrad (SSG) entsprechen grundsätzlich 4 Bft. Wind einem Schwierigkeitsgrad von II (= „mäßig

schwierig“) (Formel: SSG=Bft. minus 2). Nimmt der Wind nun auf 5 Bft. zu, erhöht sich der SSG auf III (= „schwierig“) und bei 6 Bft. kommen wir schon auf einen SSG = IV (= „sehr schwierig“). Spätestens bei 8 Bft. Wind wird ein SSG = VI (= absolute Grenze der Befahrbarkeit) erreicht. Ich paddelte einst mal bei 9 Bft. Wind, der von den Rotorblättern eines SAR-Rettungshubschraubers erzeugt wurde. Es herrschte jedoch kein Seegang, sodass der Winddruck ungebremst auf mich traf. Ich nahm den Sturm von der Seite und stützte sofort zur Luvseite. Hätte ich das luvseitige Paddelblatt meines gedrehten Paddels angehoben, wäre der Wind unter das Paddelblatt gefahren und mich umgeschmissen, wie einen meiner Kameraden, dessen Seekajak anschließend vom Rotor-Wind angetrieben quer zum Wind über die Wasserfläche rollte!

Ausnahmen bestätigen die Regel

Natürlich gibt es Situation, wo auch unerfahrenere Kanuten bei Wind über 4 Bft. Küstenkanuwandern betreiben können. Z.B.:

- bei ablandigem Wind, d.h. wenn der Wind vom Land kommt: Wenn es einem gelingt, stets im Windschutz/-schatten zu paddeln, dann kann einem der Wind und folglich auch der Seegang nicht soviel anhaben.
Wir sollten aber darauf achten, dass wir nicht allmählich aus dem Windschutz heraus treiben und plötzlich die ganz Kraft des Windes und des Seeganges zu spüren bekommen.
Folglich sollten wir ganz dicht unter Land paddeln, möglichst so, dass wir nach einer Kenterung Grundberührung haben und samt Kajak sofort an Land gehen können; denn Kenterungen sind auch im Windschutz möglich.
So kann der Windschutz einer Steilküste einem nicht vor Fallwinden bewahren, die, wenn sie unverhofft hernieder kommen, einen durchaus umschmeißen können. Oder der Windschutz wird von einem Taleinschnitt unterbrochen, der dann wie eine Düse wirkt, durch die der Wind nun plötzlich – durch den Düseneffekt verstärkt – über einen herfallen kann.
- bei Insellandschaften, d.h. jede Insel bietet einem, sofern auf der ablandigen Seite gepaddelt wird, Wind- und Wellenschutz. Je mehr Inseln vorhanden sind und je dichter sie liegen (z.B. trifft das vielfach für die ostschwedischen Schären zu), desto weniger kann einem der Wind etwas anhaben.
Lediglich wenn wir von der einen Insel zur nächsten Paddeln, geben wir den Wind- und Wellenschutz auf. Dann heißt es, mit voller Konzentration – u.U. einen günstigen Kurs – zu paddeln, um die Querung zu meistern oder abzuwarten, bis dass der Wind schwächer wird (eine Taktik, die sich z.B. in Regionen mit thermischen Seewind anbietet).
- bei Wattlandschaften, für die es typisch ist, dass bei Hochwasser (Flut) andere Gewässerbedingungen vorherrschen als bei Niedrigwasser (Ebbe). Insbesondere wenn in den letzten 2-3 Std. nach Hochwasser die Wattflächen herauskommen, ist es manchmal möglich, wie in einem großen Flusslauf zu paddeln. Die 1-3 m hohen Wattflächen sorgen wohl nicht für den entsprechenden Windschutz, wohl aber für den Wellenschutz, da sich nicht immer ein Seegang aufbauen kann, wie wir ihn bei der entsprechenden Windstärke, bei ausreichender Windwirkdauer und bei einem längeren Windweg (Fetch) vermuten können.
Jedoch ist ein nicht erfahrener Küstenkanuwanderer kaum in der Lage abzuschätzen, welche Gewässerbedingungen in den Prielen und Fahrwassern anzutreffen sind. Dazu muss er die Windstärke und Windrichtung kennen und die Stärke und Richtung des Tidenstroms. Strömt es gegen den Wind, ist mit einer steilern und gegebenenfalls brechenden See zu rechnen. Ab einem 6 er Wind; der gegen einen 3 km/h Strom weht, können wir u.U. mit einer „Stehenden Welle“ rechnen. Mündet an einer solchen Stellen dann auch noch ein weiterer Priel ein, kann sich noch zusätzliches Kabel-

wasser bilden, das noch verstärkt wird, wenn ein z.B. Fahrgastschiff oder Fischerboot mit einer großen Heckwelle vorbei fährt. Befinden sich dann noch in dem Bereich, in dem gepaddelt wird, Untiefen (Achtung: Grundseen), bzw. dringt durchs Gat die hohe Windsee bzw. Dünung der Seeseite durch, können schnell Gewässerbedingungen vorherrschen, die nicht mehr alle beherrschen. Treffen dann noch die prognostizierten Böen von 8 bzw. 9-10 Bft. ein, wird es schnell gefährlich, insbesondere bei Wassertemperaturen, die unter 15° C liegen.

Die Stunde Null: 18.05.06, 16.56 Uhr

Am 18.05.06 wollte ich genau durch solch eine Wattlandschaft paddeln, und zwar von Neuharlingersiel nach Spiekeroog (ca. 8 km). Die Gruppengröße lag bei 7 Kanutinnen & Kanuten. Aufgrund der ersten Böenwarnungen von 8 Bft. empfahl ich zunächst einmal dem „schwächsten“ Kanuten, zu Hause zu bleiben. Vor Ort entschied ein erfahrenes Pärchen, auf die Tour im Zweier zu verzichten. Zurück blieben 4 Kanuten, von denen 2 bei solchem einem Wind (ohne Böen) nur in der Brandung „geübt“ hatten. Es wehte aus SW eine frischer bis starker Wind mit der Aussicht auf 8er bzw. 9-10er Böen. Auf der Ostseite des Hafens an der Einsatzstelle merkten wir vom Wind nicht soviel, da diese Ecke etwas im Windschutz lag. Deshalb ging wir mal auf die Westseite, wo der Wind direkt übers Wasser piffte. Das war schon beeindruckend.

Nun, wenn die Wattflächen trockengefallen sind, konnte ca. 6 km lang im Wellenschutz der Hafen-Buhne bzw. der Wattflächen gepaddelt werden. Lediglich die letzten ca. 2 km unmitelbar vor dem Gat zwischen Langeoog und Spiekeroog sind etwas weniger geschützt. Wenn wir jedoch diesen Bereich in der Niedrigwasserphase erreichten, also dann, wenn kaum Strom ist, wäre eine Querung des dort ca. 750 m breiten Otzumer Balje-Fahrwassers auch bei Wind über 4 Bft. durchaus möglich. Im Falle einer Kenterung mit nicht erfolgreichem Rollen/Wiedereinstieg hätte der Wind einen bei fehlendem Strom auf die Wattflächen von Spiekeroog getrieben, also genau dort hin, wo etwa angelandet werden sollte. Meine Gruppe war mit Trockenanzug bzw. Neo gegen kaltes Wasser geschützt, sodass das Risiko fast kalkulierbar gewesen wäre, solange die prognostizierten Windböen (8 Bft. bzw. 9-10 Bft.) ausblieben.

Leider war Niedrigwasser (NW Spiekeroog) erst um 23.31 Uhr und Sonnenuntergang (SU) schon um 21.27 Uhr, d.h. zum Zeitpunkt des Sonnenuntergangs strömte es dort mit 1-2 km/h Richtung Seeseite. Bei solch einem Wind sollte für eine diese ca. 8 km lange Strecke ca. 1:45 h Paddelzeit eingerechnet werden. D.h. wir sollten um ca. 19.45 starten, um noch vor Sonnenuntergang Spiekeroog zu erreichen. Zu diesem Zeitpunkt sind auch schon einige Wattflächen des Janssand am Rande des Fahrwassers trockengefallen, sodass wir die ersten ca. 6 km im Wellenschutz gepaddelt werden könnten. Leider treffen wir bei der Querung über das ca. 750 m breite Fahrwasser hinüber nach Spiekeroog noch auf einen 1-2 km/h starken Strom in Richtung Gat. Außerdem macht das Fahrwasser dort eine Kurve, wo zusätzlich noch zwei Priele einmünden. Im Falle einer Kenterung mit Ausstieg und fehlgeschlagenen Wiedereinstiegsversuchen, wäre es nicht auszuschließen, dass der „Kenterbruder“ vom Strom ins Gat getrieben worden wäre, und dass bei Sonnenuntergang.

Die Alternative, in die Dunkelheit hineinzupaddeln (an dem Abend wurde es um ca. 22 Uhr dunkel), um bei Niedrigwasser in Spiekeroog anzulanden, wurde nicht in Erwägung gezogen. In Verbindung mit der Böenwarnung hätte eine Fahrt in die Dunkelheit – auch bei ausreichender Beleuchtung der Kajaks – eine zusätzliche Erhöhung des Risikos dargestellt. D.h. wir ließen unsere Seekajaks auf dem PKW-Dach, tranken im nahen Café eine Tasse Tee und traten dann die Heimfahrt an. Insgesamt 500 km wurde an diesem Tag mit dem Auto gefahren und Null km gepaddelt!

No, no, never!

Diese Entscheidung wäre vielleicht anders ausgefallen, wenn der Wetterbericht für die nächsten beiden Tage deutlich bessere Gewässerbedingungen prognostiziert hätte, wenn ich nicht schon einmal 3 Wochen zuvor mit einer Gruppe auf Spiekeroog wegen Wind, Regen & Gewitterwarnungen im Aktionsradius angeschränkt war ... und wenn ich nicht 3 Jahre zuvor Ende Juni in einer ähnlichen Situation mit einer 4er Gruppe bei 7 Bft. Wind aus West die Überfahrt bei Tage von Neuharlingersiel nach Spiekeroog gewagt hätte, und zwar in der letzten Stunde vor Niedrigwasser:

Entlang der ca. 2 km langen Buhne, die die Hafeneinfahrt schützen soll, kamen wir noch gut voran. Die Fahrt entlang der Wattkante der *Schillbalje (Janssand)*, die bei dem Wind gar nicht so richtig trockengefallen war, verlangte dann volle Kraft & Konzentration. Der Seegang war zu vernachlässigen, der Winddruck aber enorm. Wäre da einer von einer Böe umgeschmissen worden, hätte es Probleme geben können, dem Kenterbruder rechtzeitig Wiederanstiegshilfe anbieten zu können. Wahrscheinlich wäre ich mit dem „Kenterbruder“ allein – d.h. ohne dass mir die übrigen Kameraden gefolgt wären - auf die andere Fahrwasserseite ins Watt der *Bakenplate* abgetrieben worden, wo bei dem Wasserstand ein Paddeln und Treideln kaum noch möglich gewesen wäre.

Deshalb kam wohl einer auf die Idee, entlang der Wattkante Richtung Spiekeroog zu treideln („*So hat das der Zölzer immer so mit uns gemacht!*“) und alle meine Kameraden folgten ihm; denn zurück zur Hafeneinfahrt in den Windschutz der Buhne wäre bei dem Winddruck kaum noch möglich gewesen. Wir wären unweigerlich im schlickigen Watt des *Neuharlingersielers Nackens* gelandet. Ich allein blieb im Kajak und fuhr parallel zu den Kameraden. Als die Wattkante der *Schillbalje* nach Westen schwenkte, kam der Wind genau von vorn. Ich paddelte auf der Stelle und fing auch an zu treideln.

Gegenüber von uns - nur ca. 750 m entfernt - lag die rettende Wattfläche von Spiekeroog. Es war Niedrigwasser und es strömte nicht mehr. Uns erwartete ein unruhiger Seegang und ein heftiger Seitenwind. Bei einer Kenterung wären wir u.U. auf die schlickigen Wattflächen der *Swinnplate* getrieben. Als wir schließlich die Querung begannen, paddelte plötzlich noch einer ohne etwas uns zu sagen – zumindest waren bei diesem Wind sowieso keine Stimmen zu hören - zurück zur Wattkante, weil ihm beim Treideln irgendein Behälter in die Sitzluke gerutscht war und ein Steuerpedal blockierte. Die Querung war dann erstaunlicherweise ein „Klax“. Wir spürten im Seegang kaum noch den Winddruck. Lediglich ein „Skeg“-Fahrer trieb etwa 100 m ab.

Wir stiegen dann an der Wattkante von Spiekeroog (am alten Hafen) aus. Der letzte Kilometer mit dem Bootswagen durch die schlickige bzw. sandige Wattfläche Richtung Zeltplatz war jedoch nicht minder anstrengend, aber dafür völlig ungefährlich!

Die nächsten beiden Tage herrschte herrlichstes Paddelwetter. Dennoch brummte ich immer & immer wieder den Refrain eines 3 Jahre später mehr oder weniger bekannten Schlagers: „*No, no, never!*“

Wo sind die Grenzen?

Ja, wo sind die Grenzen? Die in Beaufort gemessene Windstärke kann uns nur einen Anhaltspunkt liefern. Allein entscheidend sind die Gewässerbedingungen, die z.B. mit Hilfe des Salzwasserschwierigkeitsgrads(SSG) transparent gemacht werden können.

Dabei sollten wir uns bewusst sein, dass wir uns eigentlich nur dann – auch bei einem SSG I - mit Kanutinnen und Kanuten aus dem Bereichen des rettenden Strandes entfernen dürften, wenn nicht nur ihr Kajak kentertüchtig ist (hier: mindestens doppelte Abschottung, tragbare Lenzpumpe, Rettungshalteleine und fest sitzende Spritzdecke, Paddelsicherungsleine), sondern sie auch selber kentertüchtig sind (hier: Beherrschung des Unterwasserausstiegs inkl. anschließende Sicherung des Kajaks, der Eskimo-Rettung, der X-Lenzmethode und der V-

und Parallel-Wiedereinstiegsmethode). Letzteres kann zuvor mit den Kanuten im Hallenbad bzw. auf einem (Bagger-)See gelernt werden.

Weiterhin sollte uns bewusst sein, dass alles was über einen SSG II liegt (entspricht 4 Bft. Wind, sofern keine zusätzlichen Korrekturen vorzunehmen sind), Seeanfängern (das sind erfahrene Flusswanderpaddler, die nur Erfahrungen mit Winddruck, aber nicht mit Seegang haben) in Schwierigkeiten bringen kann, jedoch nicht muss.

Letztlich hängt es von der Ausrüstung, dem Können (hier: Paddel- und Rettungstechnik), der Fitness und der Kondition der einzelnen Kanutinnen und Kanuten ab. Haben sie schon im Rahmen eines Vorprogramms – ideal wären hier Brandungsübungen – gelernt, wie sie mit Seegang & Brechern umzugehen haben (z.B. flache und hohe Stütze, Verhalten nach dem Ausstieg), sind sie doch keine echten Seeanfänger mehr. Vergleichbares gilt für Wildwasserfahrerinnen und -fahrer. Wer bei mindestens WW III bis IV schon gepaddelt ist und sogar Rollen kann, dürfte weniger Probleme mit Seegang bzw. einer Kenterung, sondern eher Probleme mit seiner Kondition und seinen Sehnenscheiden bekommen, weil er es u.U. gar nicht gewohnt ist, 2-3 Stunden und mehr hintereinander durchzupaddeln.

Es ist durchaus vertreten, mit solch „erfahrenen“ bzw. „vorgebildeten“ Kanutinnen und Kanuten auch noch bei einem SSG III zu paddeln (entspricht einem 5 Bft. Wind, sofern keine zusätzlichen Korrekturen vorzunehmen sind). Entscheidend ist hierbei, dass die Betreuungsrelation stimmt. Wenn auf 1 erfahrenen Betreuer 3-4 „erfahrenere“ bzw. „vorgebildetere“ Seeanfänger kommen, kann m.E. noch im „grünen Bereich“ gepaddelt, sofern Rückzugsmöglichkeiten bestehen.

Beim einem SSG IV (entspricht einem 6 Bft. Wind, sofern keine zusätzlichen Korrekturen vorzunehmen sind) fängst es jedoch an, sehr schwierig zu werden. Eigentlich sollten dann die Experten unter sich sein. I.d.R. kann sich dann 1 Betreuer nur noch um einen „erfahrenen“ bzw. „vorgebildeteren“ Seeanfänger kümmern ... und wenn es zur Kenterung kommt, müsste es möglich sein, die vorhandene Rückzugsmöglichkeit auch im Wasser treibend zu erreichen.

Bei einem SSG VII (entspricht einem 7 Bft. Wind, sofern keine zusätzlichen Korrekturen vorzunehmen sind) hat der Experte eigentlich genug mit sich selber zu tun, dass er eigentlich kaum noch Zeit & Kraft hat, sich noch um seine im begleitenden Kameradinnen bzw. Kameraden oder gar um Seeanfänger zu kümmern, so leistungsfähig sie auch sein mögen.

Wie sind nun diese Grenzen auf die Tour von Neuharlingersiel nach Spiekeroog auszuloten? Gehen wir mal von der SMS-Prognose von Wetterwelt.de aus, die SW 5-6 Bft. in Böen 9-10 Bft. vorhersagte, was sich mit der aktuellen Windmessung des DWD (32-54 km/h \approx 5-7 Bft. (inkl. Böen) – mit Ausnahme der Böen – in etwa deckt. D.h. wir sollten von einem mehr oder weniger konstanten 6er Wind ausgehen, was zunächst zu einem SSG = IV führt. Da in der Niedrigwasserphase gepaddelt werden sollte, bei der die Sandbänke Wellenschutz bieten und mit wenig Strom zu rechnen ist, vermindert sich der SSG je nachdem, wie konstant der Wind bläst, um 1-2 Punkte nach unten. D.h. wir kämen auf einem SSG = II-III, wobei insbesondere bei der ca. 750 m breiten Querung des Wattfahrwassers vom Janssand hinüber zur Watkante von Spiekeroog eher mit einem SSG = III zu rechnen wäre.

So weit, so gut, wenn da nicht die Böenwarnung von 9-10 Bft. (bei Seewetter.de: 8 Bft.) wäre, und zwar einer Böenwarnung, die nicht mit einer Gewitterwarnung einherging. Bei einer Gewitterwarnung könnten wir immerhin noch abwägen, ob für den lokalen Bereich die Gewitterwarnung berechtigt ist, und uns dann nach Beobachtung der lokalen Wetterlage dazu entscheiden, dass keine Gewittergefahr besteht. Es handelt sich aber um eine allgemeine Böenwarnung. Diese Böen lassen sich wohl u.U. am Wolkenbild erkennen (z.B. aber nicht immer: tiefschwarze Wolken mit Böenkragen). Aber es kann nicht ausgeschlossen werden, dass nach dem Auftauchen dieser Wolken am Horizont es keine 30-45 Minuten dauert, bis

dass die Böen über einen herfallen. Das ist aber zu knapp, um die ca. 1 – 1:30 h dauernde Überfahrt nach Spiekeroog ohne Böen-Risiko abschließen zu können! Immerhin wurde um 21.00 Uhr bei Norderney Böen mit 54 km/h (7 Bft. entspricht einem Wind vom 50-61 km/h) gemessen.

Abgesehen davon lag die Niedrigwasserphase in der Dunkelheit (NW Spiekeroog = 23.31 Uhr; SU = 21.27 Uhr). Würde wir die Überfahrt so ansetzen, dass wir bei SU das ca. 750 m breite Wattfahrwasser vor Spiekeroog querten, könnte wegen der Strömungsverhältnisse und der Wind-gegen-Strom Situation ein SSG = III-IV nicht ausgeschlossen werden. Querten wir dagegen bei NW, würden wir wohl auf keinen Strom mehr treffen, dafür aber bereitete uns die Dunkelheit zusätzliche Probleme, die im Falle einer Kenterung sich voll entfalten könnten. Schlimmstenfalls bliebe uns dann nur noch die Hoffnung, dass der 6er Wind aus SW den „Kenterbruder“ über das Wattfahrwasser hinüber auf die rettende Wattfläche vor dem Spiekeroog Zeltplatz triebe.

Text: Udo Beier

18.05.2006 **Trinken & Sport** (Gesundheit)

Im HAMBURGER ABENDBLATT wird **Jürgen Wismach**, Vorsitzender des Sportärzteeundes, mit folgender Aussage zitiert:

- *„Wer zwischen 30 und 50 Minuten Sport am Stück treibt, sollte nebenbei trinken. Dabei reiche normales Wasser ohne Kohlensäure. Eine halbe Stunde vor dem Sport könne schon getrunken werden, aber maximal einen halben Liter.“*

Quelle: HAMBURGER ABENDBLATT v. 18.05.06, S.10 – www.abendblatt.de

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

17.05.2006 **Seychellen** (Revier/Ausland)

In der YACHT berichtet **U.Janßen** in dem Beitrag:

„Welt voller Wunder“

über die insgesamt 115 Inseln umfassenden Seychellen. Folgendes ist zu lesen:

Revier: *„Die Seychellen sind ein Ganzjahresrevier. Es ist unterteilt in die 43 Innere Inseln (in einem 100-Kilometer-Radius) mit dem Hauptland Mahé und den bis zu 1.100 km entfernten 72 Äußeren Inseln. ... Vor dem Landgang auf einer der vielen Privatinseln muss die Erlaubnis eingeholt werden. Die reizvollsten Ziele sind als Nationalpark geschützt, dort kassieren Ranger eine „Landing Fee“ von 10 – 25 Euro pro Person.“*

Navigation: *„Zwischen den Inneren Inseln ist die Navigation (bei Entfernungen) von maximal 30 Meilen recht einfach ... Der Strom auf der Seychellenbank (auf der die Inneren Inseln liegen) ist mit 0,4 – 0,8 Knoten aus Windrichtung zu vernachlässigen, in engen Passagen kann er jedoch unter dem Einfluss der Gezeiten kurzfristig 2 kn erreichen. Der Tidenhub beträgt regulär gut 1 m, bei Nipptide 0,90 m, bei Springtide bis zu 2 m. ...“*

Wind & Wetter: *„Das Jahr unterteilt sich klimatisch in Regen- und Trockenzeit. Von Dez. bis März (Regenzeit) weht es eher schwach aus Nordwest mit 10 – 12 kn (4 Bft.). Böen aus den problemlos zu erkennenden Schauerwolken können aber bis zu 40 kn (8 Bft.) stark sein. In der Trockenzeit (Mai bis Sept.) kommt der Wind aus Südost mit einer Durchschnittsge-*

schwindigkeit von 12 – 15 kn (4 Bft.). Im Juli und August liegt der mittlere Wert bei 20 – 25 kn (5-6 Bft.). In den Übergangsphasen (Okt./Nov. und März/April) ist es schwachwindig.“

Quelle: YACHT, Nr. 11/06, S.14-24 – www.yacht.de

16.05.2006 **Trinksystembehälter: Streit um Weichmacher** (Ausrüstung)

In der Info vom 30.03.2006 „Trinksystembehälter“ wurde Folgendes berichtet:

ÖKO-TEST hat mal exemplarisch den folgenden Trinksystembehälter ausgewählt:

* **Deuter Hydro Lite 2.0** (tragbar; 3 Liter; Preis: ca. 45,- Euro)

und auf Schadstoffen im Trinksystem untersucht.

Es handelt sich dabei um eine Trinkblase und Schlauch inkl. Mundventil, welches in einem Trinkrucksack getragen werden kann. Für Kanuten ist das wohl nicht ganz so praktisch; denn ein solcher, ca. 3,5 kg schwerer Rucksack würde den Schwerpunkt des Kanuten erhöhen und das Kajak kippliger erscheinen lassen. Sollten wir damit kentern, ist außerdem ein Rollen kaum noch möglich. Für Kanuten bietet sich folglich eher an, nur die Trinkblase samt Schlauch und Mundventil aber ohne Rucksack zu verwenden, wobei die Trinkblase am besten vor dem Sitz auf dem Boden des Bootes gelagert und befestigt werden sollte.

Folgende Schadstoffe konnte ÖKO-TEST allein im Trinksystem feststellen:

- umweltbelastendes PVC/PVDC/chlorierte Kunststoffe;
- 100.000 mg pro kg des Weichmachers Diethylhexylphthalat.

„Phthalate stehen in dem Verdacht, Leber, Nieren und Fortpflanzungsorgane zu schädigen und außerdem wie ein Hormon zu wirken.“ Na, dann „Prost!“

Quelle: ÖKO-TEST, Nr. 4/06, S.120 – www.oekotest.de

In OUTDOOR wird diese Meldung wie folgt kommentiert:

- „Der Kunststoff des Deuter-Trinksystems enthalte (laut Öko-Test) schädliche Weichmacher. Die Schadstoffkonzentration im Wasser aus dem Trinksack wurde dabei nicht gemessen. Die aber ist Deuter zufolge unbedenklich. Das zeigt auch eine Studie des Lebensmitteltechnischen Instituts Fresenius. Danach war die Schadstoffkonzentration im Trinkwasser 30xmal geringer als die vorgeschriebene Toleranzgrenze der EU.“

In der Tat scheint hier Öko-Test nur das Material, nicht aber der Schadstoffübertrag auf die Flüssigkeit untersucht zu haben. In der Tat mag auch der Schadstoffübertrag auf Trinkwasser recht gering zu sein. Diese Meldung sagt jedoch nichts darüber aus, wie hoch der Schadstoffübertrag bei anderen Flüssigkeiten ist, z.B. bei einer Orangensaftschorle.

Quelle: OUTDOOR, Nr. 6/06, S.10 – www.outdoor-magazin.com

09.05.2006 **Grundlagen der Basisreanimation** (Gesundheit)

Im SEEKAJAK berichtet **Bernhard Hillejan** in dem Beitrag:

„Grundlagen und Neuigkeiten bei der Basisreanimation (sog. „Laienreanimation“)

über die wichtigsten Schritte, die Laien bei Anwendung der Reanimation einzuhalten haben. B.H. bezieht sich dabei auf einen Beitrag aus dem „Deutschen Ärzteblatt“ Nr.102/05.

1. Anzeichen für eine akute Unterbrechung der Sauerstoffzufuhr

- (a) Bewusstlosigkeit: keine Reaktion auf direkte Ansprache bzw. Berührungsreiz (Schütteln an der Schulter).
- (b) Ausfall der Atmung: fehlende Atembewegung, kein Luftstrom, kein Atemgeräusch.
- (c) Schnappatmung: Es handelt sich hier um Zwerchfellkontraktionen ohne effektive Ventilation.
- (d) Tasten des Pulses: Hierauf sollen Laien verzichten, da sie Schwierigkeiten haben, die Pulstätigkeit festzustellen.
- (e) Pupillenkontrolle: Hierauf soll ebenfalls aus den obigen Gründen verzichtet werden.

2. Initiale Beatmung

Im Falle von 1 (a) – (c) sollte 2x beatmet werden:

- (a) Überstrecken des Kopfes
- (b) Mund-zu-Nase-Beatmung: Langsam und gleichmäßig über 2 Sekunden, wobei sich der Brustkorb sichtbar heben und senken muss. Die 2. Beatmung erfolgt erst, wenn ausgeatmet wurde,
- (c) Kreislaufkontrolle: Anschließend ist auf andere Zeichen des Kreislaufs zu achten (z.B. Husten, Schlucken, Bewegung); denn: *„Ein Atemstillstand muss in der Frühphase nicht unbedingt mit einem Kreislaufstillstand verbunden sein.“*

3. Äußere Herzdruckmassage

Im Falle, dass 2. erfolglos war, ist Folgendes zu tun:

- (a) Harte Unterlage: Flache Rückenlage des Patienten, Kopf nicht höher als das Herz.
- (b) Freier Oberkörper
- (c) Aufsuchen des Druckpunktes: Eine Zeigefingerbreite oberhalb jener Stelle, wo Rippen und Brustbogen sich vereinigen (sog. Brustbein).
- (d) Druckmassage:
 1. Der Helfer legt den Ballen der unteren Hand auf den Druckpunkt.
 2. Anschließend wird die zweite Hand gekreuzt auf die untere Hand gelegt. Die Finger sind dabei gestreckt.
 3. Der Oberkörper des Helfers liegt direkt über dem Druckpunkt.
 4. Das Gewicht des Oberkörpers wird auf die gestreckten Arme verlagert, um auf diese Weise das Brustbein 4-5 cm senkrecht nieder zu drücken.
 5. Nach dem Drücken wird das Brustbein völlig entlastet, ohne jedoch die beiden Hände vom Druckpunkt zu nehmen.

Hinweis:

Die Druck- und Entlastungsphase ist etwa gleich lang.

Die Frequenz beträgt 100/Minute.

Die Massage darf nicht länger als 5 Sekunden unterbrochen werden.

Nach jeweils 2 Beatmungen erfolgen 30 Kompressionen.

Eine Unterscheidung zwischen Ein- und Zweihelfer-Methode wird nicht mehr gemacht.

Quelle: SEEKAJAK, Nr. 101/06, S.36-37 – www.salzwasserunion.de

Anmerkung: Nach Presseberichten soll es neuerdings genügen, wenn man als Druckpunkt jenen Punkt auswählt, der in der Mitte der Verlängerungslinie zwischen beiden Brustwarzen liegt. Siehe hierzu die „Aktuelle Info“ vom 6.05.06.

Im SEEKAJAK berichtet **Ewald Traub** in dem Beitrag:

„Kroatien – Blitz und Bora“

über 2 Touren, die er dort gemacht hatte:

- Start vom Zeltplatz Rabac (Istrien) – Krk – (Ruhetage wegen Borawetterlage) –Plavik – Rund Cres – Rabac
- Start vom Zeltplatz Bijar (Osor/Cres) – Losinj – Dugi Otok (Höhe Zadar) und retour.

Karte: „Nördliche dalmatinische Küste – ADAC-Urlaubskarte (1:200.000)

Zeltmöglichkeiten: Die Zeltplätze sind recht voll, dafür hat man die Buchten für sich, wenn die Badegäste gegangen sind. Es empfiehlt sich an solchen Stellen das Zelt erst spät aufzubauen und früh wieder abzubauen.

Quelle: SEEKAJAK, Nr. 101/06, S.38-41 – www.salzwasserunion.de

Weitere Literatur (Links):

siehe DKV-Online-Bibliothek Küstenkanuwandern (Touren):

è www.kanu.de/nuke/downloads/Online-Kuestenliteratur-Touren.pdf > Kroatien/Slowenien

09.05.2006 **Dänische Südsee** (Revier/Ausland)

Im SEEKAJAK berichtet **Udo Weiterer** in dem Beitrag

„Mommark – Strynø – Mommark. Eine Faltbootreise durch Dänemarks Südsee“

über eine Tour, die in Mommark (Insel Alsen) begann und über Ærøsköbing (Insel Ærø), Insel Stryn, Insel Avernakø und Ærø wieder zurück nach Mommark führte.

Karte: Cykelguide Fyn, Langeland & Ærø (1:100.000).

Quelle: SEEKAJAK, Nr. 101/06, S.42-45 – www.salzwasserunion.de

Weitere Literatur (Links):

Montag,J.: Südseepaddeln (1998)

è <http://home.foni.net/~janmontag/touren/suedsee/suedsee.html>

è www.skc-haitabu.de > Touren

Beitzel,V.: Dänische Südsee 2001 (mit Kartensizze) (2001)

è http://home.t-online.de/home/Volker.Beitzel/seekajak/dk2001_2.html

Beier,U.: Übernachtungs- und Anlandemöglichkeiten: Dänische Südsee (inkl. Info von Lenze Middelberg)

è www.kanu.de/nuke/downloads/DK-Suedsee-Uebernachtung.pdf (1/08/03)

Zimny,V.: Fahrtenbericht Dänische Südsee 2003 (DK) (30.10.03)

aus: Seekajak 89/04, S.46-49 – www.salzwasserunion.de

aus: Kanu Sport 8/04, S.16-19 – www.kanu-verlag.de

è www.lkv-bremen.de/Fahrt_DK2003.html

è www.kuestenkanuwandern.de/aktuell.html > Info v. 18.12.03 (Revier/Ausland)

Beier,U.: Faaborg Seekajakhafen

è www.kuestenkanuwandern.de/aktuell.html > Infos v. 15.05.05 (Revier/Ausland)

è www.detsydfynskeohav.dk

09.05.2006 **Kristiansand – Bergen** (Revier/Ausland)

Im SEEKAJAK berichten **Tanja und Nils Ohlsen** in dem Beitrag:

„Kristiansand – Bergen. Lückenschluss per Achterbahn“

über ihre dritte Tour entlang dieser skandinavischen Küste (Göteborg – Kristiansand und Trondheim – Bergen). Gepaddelt wurde Anfang Juni. Für die 580 km lange Paddel-Strecke benötigten sie 24 Tage (inkl. 2 Ruhetage). Die Autos wurde am Hafen von Hirtshals abgestellt. Die Anfahrt erfolgt per Fähre nach Hirtshals und die Rückfahrt per Fähre von Bergen über Stavanger nach Hirtshals.

Karten: Wanderkarten 1:50.000 und 1:225.000 sowie teilweise Seekarten

Quelle: SEEKAJAK, Nr. 101/06, S.46-51 – www.salzwasserunion.de

Weitere Berichte von T.u.N.Ohlsen:

Mit dem Kajak im Skagerrak: Von Göteborg (S) bis Kristiansand (N)

in: Seekajak, Nr. 83/02, S.22-24, Nr. 84/02, S.62-64;

Stockholm – Helsinki. Die große Überfahrt

in: Seekajak, Nr. 92/04, S.22-27;

Trondheim – Bergen . Auf die harte Tour

in: Seekajak, Nr. 95/05, S.32-39;

è www.kuestenkanuwandern.de/aktuell.html > Info v. 14.03.05 (Revier/Ausland)

07.05.2006 **Einmal Helgoland und zurück** (Revier/Inland)

Im SEEKAJAK veröffentlichte Matthias Panknin folgenden Fahrtenbericht von einer Tages-tour nach Helgoland und zurück, die er zusammen mit Karl Wolfner 1997 durchgeführt hat (ca. 100 km in 17 Std.):

Am letzten Mai-Wochenende (**31.5./1.6.97**) wurden wieder einmal Brandungsübungen in St. Peter-Ording von Udo Beier angeboten - an denen ich ab und zu teilnahm. Doch die Brandungspaddler hatten wie so oft Pech: Schon die ganze Woche über breitete sich ein Hochdruckgebiet über Norddeutschland aus und die Vorhersagen meldeten nachlassende Winde bis Windstille. Es war demnach zwar schlechtes Wetter zum Brandungspaddeln, aber super Wetter für eine erste Helgolandfahrt (so dachte ich es jedenfalls). Also nahm ich mir schon Mitte der Woche vor, nicht mit dem Kajak in der Brandung zu spielen, sondern am Samstag nach Helgoland zu paddeln ...

... jedoch nicht alleine. Von einer Tour in Westfriesland kannte ich Karl Wolfner aus Bremen, der mir einerseits als kräftiger Paddler auffiel und der andererseits - obwohl er erst seit etwa 2 Jahren paddelte - auch sein Boote und die Eskimorolle beherrschte. Also rief ich ihn Mitte der Woche an und fragte ihn, ob er am Wochenende mitkommen wolle. Karl, der eh zu Udo´s Brandungsübungen fahren wollte, war begeistert und sagte sofort zu.

St. Peter-Ording wurde von mir natürlich nicht deshalb als Startort für eine Helgolandfahrt ausgewählt, weil dort zufällig Brandungsübungen abgehalten wurden. Vielmehr aus folgenden Gründen:

- 1.) Der Strom läuft über 2/3 einer Tide direkt in Ost-West- bzw. West-Ost-Richtung, also paddelt man über 4 Stunden mit dem Tidenstrom.
- 2.) Auf dieser Route ist im Vergleich zur Querung des Unter-Elbe-Fahrwassers kaum Schiffsverkehr, der einem gefährlich werden könnte.
- 3.) Es ist mit ca. 50 km (27 sm) die kürzeste Entfernung , zumindest vom Festland aus: Alle anderen ähnlich nahen Startorte befinden sich auf Inseln (Neuwerk und Wangerooge). Sie sind zwar etwa gleich weit entfernt, aber nicht direkt mit dem Auto zu erreichen, so dass zu der eigentlichen Hin- und Rückfahrt zusätzlich die Entfernung bzw. Zeit zum Festland dazu-

kommt, was eventuell jeweils ein bis zwei weitere Tage erfordert, so dass eine Wochenendtour nach Helgoland praktisch nicht möglich wäre.

Die letzten 12 Stunden vor dem Start

Am Abend vor der Helgolandtour nahmen ich noch das abendliche Grillen am Strand zusammen mit den anderen Brandungspaddlern mit. Anschließend legte ich mich in meinen Ford Fiesta zum Schlafen - ich wollte das Abbauen des Zeltes am Morgen sparen und dachte dadurch länger schlafen zu können. Ich hatte mich aber getäuscht. Viel zu früh wachte ich wegen der Sonne in meinem Gesicht auf (Sonnenaufgang war um 5 Uhr!). Außerdem war es wegen der unbequemen Lage und der Erwartung des nächsten Tages (schließlich startete ich das erste Mal in Richtung Helgoland) mit meiner Ruhe sowieso nicht weit her. So hatte ich nur etwa 4 bis 5 h geschlafen. Leider hatte ich auch die Tage zuvor nicht so übermäßig viel Schlaf abbekommen - unter anderem weil ich jeden Abend alles noch mal durchplante und die Tour gründlich vorbereitete. So war ich nicht wirklich ausgeruht, was ich später auch noch spüren sollte.

Der Seewetterbericht um 6.40 Uhr (DLF, 1269 kHz) meldete in der 12 h-Vorhersage östl. Winde 2 – 3! Ideal! Eine bessere Vorhersage konnte es für die Hinfahrt nicht geben! Die Vorhersage für die anschließenden 12 h verstand ich leider nicht. Ich hörte zwar etwas von NO 5 bis 6, da der Empfang aber sehr schlecht war, konnte ich diese Prognose keinem Vorhersagegebiet zuordnen. Statt mir für 2 DM per Telefon über 0190/116931 (5-Tage-Vorhersage) Klarheit über das nicht Gehörte zu verschaffen, glaubten wir beide einfach, weiter mit dem Super-Hoch rechnen zu können, und meinten, dass es kaum jemals eine bessere Situation für Helgoland geben könnte. Notfalls müsste uns eben ein Bäderschiff (Helgoland → Büsum oder Helgoland → Eidersperrwerk) wieder mit ans Festland bringen. Dass dies möglich gewesen wäre, hatte ich sicherheitshalber einige Tage vorher telefonisch mit der zuständigen Reederei abgeklärt. Insofern waren wir beide insgesamt eher sorglos, denn wir hatten ja für den Fall einer Wetterverschlechterung eine weitere sichere Möglichkeit, zurück zu kommen. Außerdem wollte ich auch auf dem Wasser noch mal Seewetterbericht hören: Dieses war möglich um 8.30 Uhr (972 kHz, NDR4), 11.05 Uhr (1269 kHz, DLF/DR) oder um 13.55 Uhr (6075 kHz, Deutsche Welle).

Der Start und „Udo´s letzte Worte“

Der Start war für 9.00 Uhr angesetzt, ca. 1 h nach Hochwasser Helgoland (7.52 Uhr) und etwa 1 h bevor der Ebbstrom Richtung Westen richtig einsetzen sollte (ab ca. 10.00 Uhr). Da ich so früh wach war und auch Karl alle Vorbereitungen schon um etwa 7.15 Uhr erledigt hatte, beschlossen wir, mit unseren Bootswagen vom Campingplatz "Ording" Richtung Strand loszuziehen. Udo Beier begleitete uns bis zum Strand. Er selbst war 1994, also 3 Jahre früher, mit einer 7er-Gruppe von Neuwerk aus nach Helgoland und anschließend weiter nach St. Peter-Ording gepaddelt. Damals hatte er mich eingeladen, doch mitzukommen, aber ich lehnte damals ab, weil ich damals Sitzprobleme hatte - z.B. einschlafende Beine und vor allem Schmerzen in den Hacken durch das Verkeilen im Boot - und deshalb die lange Zeit im Boot fürchtete. Diese Probleme waren jetzt aber weitgehend behoben.

Ich erzählte ihm nun auch, dass ich nur die 12 h-Vorhersage verstanden habe, aber nicht genau den weiteren Verlauf kennen würde...in irgendeinem Seegebiet sei für morgen NO 5 - 6 angesagt, aber ich wüsste nicht genau in welchem...wir würden aber unterwegs noch mal Radio hören können. Da meinte Udo so ganz nebenbei: „Wenn für morgen Gegenwind angesagt ist, könnt Ihr ja gleich wieder zurückfahren - das hat bisher noch keiner gemacht!“. Wir lachten, denn wir wussten noch nicht, dass dieser für einen Witz gehaltene Satz später Realität werden würde.

Punkt 8.00 Uhr, also genau eine Stunde früher als geplant, setzten wir bei Ententeichbedingungen unsere beiden Seekajaks am Strand von Ording (nördlichster Ortsteil von St. Peter-

Ording) ins flache Wasser und stachen in See mit Kurs Helgoland (Peilung 250 Grad). Wegen der angesagten Hitze verzichtete ich auf den Trockenanzug (er lag aber im Boot). Ich fuhr einfach in meiner Helly-Hansen-Lifaunterwäsche. Und selbst das war zu warm. Karl hatte trotz alledem seinen dicken Neo angezogen, den er aber bald herunterkrempelte!

Als Navigationshilfe hatte ich neben Karte und Kompass mein erst vor 2 Monaten neu gekauftes GPS-Gerät „Garmin GPS 38“ dabei – natürlich wasserdicht eingepackt. Es funktioniert auch heute - Januar 2006 - noch wie am ersten Tag. Karl's mittlerweile 3. Gerät innerhalb eines Jahres (ebenfalls alle 3 vom Typ „Garmin GPS 38“) war dagegen wie die beiden Vorgängermodelle gerade mal wieder „abgesoffen“. Er wartete mal wieder auf Umtausch - er wollte nämlich lange Zeit nicht einsehen, dass die Geräte - trotz Prospektaussagen - nicht wasserdicht sind. Aus diesem Grund waren wir nur mit meinem GPS ausgestattet, was aber ausreichte, da das Gerät in einer speziellen Klarsichttasche wasserdicht verpackt, einwandfrei funktionierte. Ein Funkgerät (UKW-Seefunk-Handy) hatte ich zum damaligen Zeitpunkt noch nicht und ein normales Handy hatten wir auch noch nicht dabei.

Wir sehen Helgoland!

Die ersten 1 bis 1,5 Stunden nach dem Start hatten wir noch etwas Gegenstrom und eine ganz leichte erfrischende Brise von See. Also ganz schwachen Gegenwind, der immer mehr nachließ bis hin zur Windstille. Die Tide begann erst nach 2 h (also ab ca. 10.00 Uhr) zu kippen und dann mitzulaufen – und das leider nicht sehr stark, denn wir hatten unglücklicherweise Nipptide (es war 2 Tage nach Halbmond).

Wir passierten die Ansteuerungstonne des Heverstromes (Tonne Süderhever 1) um ca. 10.00 Uhr. Die Tonne zeigte keine Strömung, diese sollte aber auch erst einsetzen. Wir waren aber schon 2 h auf dem Wasser und hatten wegen Gegenwind, -strom und Pinkelpausen erst 7 sm (= 13 km) geschafft. Wir hatten also incl. Pausen eine Geschwindigkeit von 3,5 kn (6,5 km/h), d.h. wir waren nicht sehr schnell, aber alles lief wie geplant. Die Sicht war erstaunlich, ja einmalig gut! Total klare Luft! Und ich wollte zuerst meinen Augen nicht trauen, aber ich konnte jetzt um 10.00 Uhr nach 2 h Paddeln bereits Helgoland sehen! In genau 37 km Entfernung (km-Angabe laut GPS) war ein kleiner dunkler Strich am Horizont zu sehen (nämlich der Leuchtturm von Helgoland), der genau mit der Gradzahl 250 übereinstimmte, die mein GPS mir verriet! Karl sah noch nichts und wollte es nicht recht glauben, holte dann aber sein Fernglas heraus und konnte es auch sehen. Und hinter uns war auch noch St. Peter-Ording sehr gut zu erkennen! Na das ist ja toll – nach Helgoland auf Sicht fahren! Das hatte ich bei meiner Planung nicht vermutet! Optimal! Trotzdem habe ich jede volle Stunde Position, Entfernung, Kurs, Abdrift, Geschwindigkeit und Restzeit mit meinem GPS kontrolliert. Klasse so ein Gerät!

Eine Stunde später, ab ca. 11.00 Uhr war es absolut windstill, schwül und richtig heiß geworden. Dazu die bleierne, fast spiegelglatte See. Ich war froh, keinen Trockenanzug zu tragen. Ständig mußte ich meine Kopfbedeckung in's Wasser tauchen, um Kühlung zu bekommen. Wie Karl es im heruntergekrempelten Long-John aushielt, weiß ich nicht. Zum Teil fuhren wir auch mit offener Spritzdecke. Später passierten wir dann bei ca. höchstem Sonnenstand so gegen 13.00 Uhr die Steingrund-Tonne. Schiffe haben wir während der ganzen Hinfahrt nur eines in weiter Ferne gesehen, nämlich das südlich parallel zu uns fahrende Bäderschiff vom Eidersperrwerk nach Helgoland, welches uns notfalls ja zurück bringen sollte!

Die Entscheidung: „Einmal anklatschen und dann zurück!“

Um 13.55 Uhr, also nur noch 1,5 h (laut GPS) vor dem Ziel hörten wir dann den Seewetterbericht auf 6075 kHz. Helgoland lag jetzt zum Greifen nahe. Die Deutsche Welle meldete bis Mitternacht zunächst weiterhin NO 2-3 Bft. (wie bereits bekannt), später aber zunehmend 4

(!) und für die weiteren 12 h, also von Mitternacht bis Sonntagmittag NO 5 - 6! Diese Vorhersage stellte zunächst keine Gefahr dar, da wir ja jetzt um 14.00 Uhr unmittelbar vor Helgoland waren und es ja absolut windstill war. Mit so viel Gegenwind würden wir am Sonntag aber natürlich auf gar keinen Fall auf eigenem Kiel zurück nach St. Peter-Ording fahren können! Mist! Hatte ich am Morgen also doch richtig gehört! Ich Idiot! Hätten wir doch bloß den Seewetterbericht über Telefon vor der Abfahrt noch mal abgehört! Ich glaube, dann wäre ich vielleicht nicht gefahren, weil es immer mein Ziel war, auf eigenem Kiel auch zurück zu kommen. Was sollten wir aber jetzt tun? Ich fragte Karl nach seiner Meinung, bezüglich der 3 folgenden Möglichkeiten, die wir meines Erachtens hatten:

1. Möglichkeit: Sofort umdrehen. Die Tide sollte um 15.17 Uhr kippen, also in gut einer Stunde. Dann hätten wir sogar ideale Rückfahrtbedingungen gehabt und wären in 6 Stunden, also ca. um 20.00 Uhr, spätestens um 20.30 Uhr, zurück in St. Peter-Ording gewesen. Sonnenuntergang hätten wir erst um 21.45 Uhr gehabt, also reichlich Zeit, um bis zum Einbruch der Dunkelheit bei den anderen Kameraden zum Grillen am Strand zu sein. Aber: Helgoland war jetzt greifbar nahe!!! In nur knapp 1,5 h würden wir eines der größten Traumziele vieler Seekajakfahrer erreicht haben! Sollten wir jetzt reumütig und nach dann insgesamt 12 h „sinnloser“ Paddelerei zu den anderen zurückkehren, ohne Helgoland je betreten zu haben? Diese "Schadenfreude"!? Nein! Das ließen die Nähe zum Ziel und unser sportlicher Ehrgeiz nicht zu!!!

2. Möglichkeit: In aller Ruhe weiterfahren, Helgoland besichtigen, dort 1 Nacht wie geplant zelten und dann mit dem Bäderschiff am Sonntagnachmittag nach Büsum oder zum Eidersperrwerk fahren. Ich hatte ja sichergestellt, dass dieses möglich ist. Diese Lösung wäre eigentlich die vernünftigste gewesen. Aber wenn schon Helgoland, dann möglichst auf eigenem Kiel hin und zurück! Es wäre auch etwas umständlich gewesen, z.B. von Büsum am Sonntagabend nach St. Peter-Ording zu unseren Autos zu kommen. Außerdem lagen uns Udo's "letzte Worte" noch im Ohr:

3. Möglichkeit: "... gleich wieder zurückfahren - das hat bisher noch keiner gemacht!" Das bedeutet: Kurz auf Helgoland pausieren und dann gleich zurück fahren. Das ist zwar ziemlich verwegen, aber: "... das wäre doch was!" dachten wir in unserem jugendlichen Leichtsinn (Karl war übrigens noch frische 57 Jahre alt und ich 36).

Karls kurze Antwort auf meine Frage, welche der 3 Möglichkeiten wir vorziehen sollten, war schlicht: „Einmal anklatzen und dann zurück!“. Diese wenigen, aber einprägsamen Worte werde ich wohl nie vergessen. Na gut. Ich war einverstanden. Also zunächst einmal hin und dann sofort zurück - 3 zusätzliche Stunden! Konnten wir doch Helgoland fast greifen! Es war uns aber klar, dass wir erst in der Dunkelheit zurück sein würden – ich rechnete mir ca. 24.00 Uhr aus, nämlich 7,5 h hin und 8 h zurück (wegen der nachlassenden Kraft). Ich hatte jedoch bei dieser Rechnung den nach Hochwasser einsetzenden Gegenstrom nicht bedacht. Tatsächlich brauchten wir nämlich 9 h zurück, waren also erst um 1.00 Uhr nachts wieder in St. Peter - genau eine Stunde später als geplant.

Wir küssen den Strand von Helgoland!

Wir fuhren nördlich um die Düneninsel, die Helgoland vorgelagert ist, herum zum Südstrand der Hauptinsel: "Wenn schon denn schon!" Mit der flachen, ca. gut 2 km näheren "Düne", auf der auch der Zeltplatz ist, wollten wir uns nicht zufrieden geben - das würde nicht zählen! Um 15.30, also tatsächlich genau 1,5 h nach der obigen Entscheidung landeten wir wie vom GPS berechnet auf „heiliger Erde“ an und küssten freudig und voller Begeisterung den Strand der Hauptinsel. Wir hatten jetzt 50 km (27 sm) in 7,5 h geschafft, das sind 6,7 km/h (3,6 kn) einschließlich zahlreicher Pausen wie Essen, Trinken, Pipi, GPS-Ablesen und Seewetterbericht hören. Aus eigener Kraft leisteten wir rechnerisch incl. aller Pausen ca. 3,2 kn und die Tide legte ca. 0,4 kn dazu - also eine ganz normale Fahrtengeschwindigkeit. Wir paddelten auch nur "ganz normal", schließlich sollte es auch für die Rücktour reichen!

Ich war während der Überfahrt die ganze Zeit hoch begeistert - vor allem von dem Anblick der Insel, der uns bei der Annäherung über 5 h (!) gegönnt war! Spannung pur! Diese wunderschöne Felseninsel außerhalb des Wattenmeeres! Hochseestimmung! Dazu dann bei der Ankunft super tolles Wetter und unheimlich reges, buntes Treiben auf der Insel! Nur 50 m weiter rechts war nämlich sehr große Hektik angesagt: Die Börteboote fuhren die vielen Touristen zurück zu den Bäderschiffen, welche geschützt zwischen "Düne" und Hauptinsel ankerten. Es war um diese Uhrzeit gerade Rückreiseverkehr angesagt. Wir hätten jetzt natürlich gleich zu einem dieser Schiffe an die niedrige Luke paddeln und um Mitnahme bitten können, dann wären wir in 3 – 4 Stunden in Büsum gewesen! Aber der Entschluss war gefasst: „Wir fahren gleich auf eigenem Kiel nach St. Peter-Ording zurück!“. Noch fühlten wir uns ganz fit. Hat doch bisher alles gut geklappt und bis Mitternacht sind es noch 8 h, in denen noch kein Starkwind einsetzen sollte. Bis dahin wollten wir den Strand vom Ortseil Ording wieder erreicht haben.

Abfahrt von Helgoland

Wir legten nach 30 Minuten, also um Punkt 16.00 Uhr wieder ab. Zuvor zog ich Neoschuhe an. Ich fuhr nämlich bis Helgoland barfuß und hatte dadurch trotz einer Unterlegmatte Druckstellen an den Hacken bekommen, die jetzt ziemlich schmerzten. Mit den Neoschuhen wurde es wirklich besser. An Deck unter einem Gepäcknetz hinterm Sitz legte ich dann noch für die Rückfahrt griffbereit genug Wasser, Verpflegung und die angeblich wasserdichte Stirnlampe (Petzl Duo) zurecht. Die Lampe fiel zwar nicht aus, hatte aber später etwas Salzwasser im Batteriekasten. Karl hatte sich darüber hinaus in seinem Trinkgefäß eine neue Portion seiner von ihm selbst so genannten „Dröhnung“ (ein Diätdrink von Aldi) flüssig angemischt, damit er auf der Rückfahrt das Zeug schnell und einfach in sich hineinkippen konnte. Sein Argument: So konnte er Essen und Trinken gleichzeitig erledigen. Vielleicht hätte ich auch besser diesen Zaubertrank dabei haben sollen statt der Berge von Vollkornbrot, die ich mir bereits zuhause geschmiert hatte.

Wir umfuhren diesmal die Düneninsel südlich und nahmen wieder Kurs auf unseren Startplatz in St. Peter-Ording, den ich bereits zuvor bei der Abfahrt als „Wegpunkt“ in mein GPS eingespeichert hatte. Peilung 70 Grad, Entfernung wieder ca. 50 km (27 sm).

Der NO-Wind setzt ein - wie vorhergesagt - mit ca. 3- 4 Bft.

Bei der Abfahrt war es immer noch absolut windstill, sehr sonnig und sehr warm. Ideale Bedingungen für die Rücktour (dachten wir). Aber schon ab ca. 17.00 Uhr begann es auf dem Wasser ganz leicht aus NO zu kräuseln, vielleicht mit 1 Bft., was sogar eine Erfrischung bedeutete. Immerhin waren ja auch noch Nordostwind Stärke 2 - 3 angesagt. Wir passierten wieder die Steingrund-Tonne und bis etwa 21.30 Uhr, also bis kurz vor Sonnenuntergang (SU = 21.45) lief noch alles wie geschmiert. Wir waren jetzt wieder 5,5 h gepaddelt. In Wirklichkeit hatten wir schon 13 h Paddelerei auf dem Buckel. Natürlich waren wir jetzt längst nicht mehr so frisch wie beim Start, aber wir kamen vorwärts.

Plötzlich und ohne Vorankündigung begann der Wind mit ca. 3 - 4 Bft. aus NO zu blasen. Dieses ist eigentlich für Seekajakfahrer noch kein starker Wind, aber wenn man schon über 13 h unterwegs in seinem Seekajak sitzt, sieht plötzlich alles anders aus. Die ca. 30 - 40 cm hohen steileren Wellen ("Wind gegen Strom") ließen die Boote bereits etwas stampfen. Außerdem bremste der Winddruck unsere Fahrt schon merklich ab.

Trotz alledem, es herrschte weiterhin extrem klare Luft und damit sehr gute Sicht. Hinter uns war Helgoland die ganze Zeit gut zu sehen gewesen, jetzt aber blinkte nur noch gut sichtbar der Leuchtturm mit seinem starken Feuer zu uns herüber. Zur Not hätten wir also mit Rückenwind auf Sicht (allerdings bei Nacht) wieder nach Helgoland zurück fahren können. Das

gab mir Sicherheit für den Fall, dass der Wind doch früher als angesagt auf 5 – 6 Bft. aus NO ansteigen würde.

Um kurz nach 22.00 Uhr fing es an zu dämmern. Wir waren wieder kurz vor der Ansteuerungstonne des Heverstromes (Tonne Süderhever 1), also etwa 7 sm (13 km) vom Ziel entfernt - dort wo wir auf der Hinfahrt das erste Mal Helgoland sahen. Fast geschafft dachten wir! Restzeit nur noch gute 2 h bis zum Ziel, zumindest laut GPS bei 3 kn Geschwindigkeit. Juhu!

Der Ebbstrom macht Probleme

Um ca. 22.20 Uhr setzte aber wieder voll der Ebbstrom in westliche Richtung ein. Wir befanden uns direkt im Mündungsbereich des hier sehr breiten Heverstroms, der in südwestliche Richtung sehr weit ins Meer hinausreicht. Der Heverstrom ist für seine starke Strömung bekannt, entwässert er doch den gesamten südlichen Bereich des nordfriesischen Wattenmeeres zwischen Eiderstedt und der Hamburger Hallig! Dass wir in diesen Ebbstrom geraten würden hatte ich nicht eingeplant. Aber es hätte auch nicht viel genützt, wenn wir uns weiter südlich gehalten hätten; denn dort wären wir in den nicht minder starken Ebbstrom geraten, der vom Mündungsbereich der Eide aus hinaus läuft.

Kurz vor 23.00 Uhr, jetzt war es schon richtig dunkel geworden, zeigte mein GPS nur noch 5 sm Entfernung an, aber aufgrund des Gegenstromes und des Windes meldete das GPS nur noch eine Geschwindigkeit von knapp 2,5 kn! Das bedeutete, dass wir dem Ziel zwar um etwa 2 sm näher gekommen waren, aber die Restzeit blieb weiter bei genau 2 h! Mist! Wieder eine weitere Kontrollstunde später, also um Mitternacht ebenfalls das gleiche Problem: Entfernung ca. 3 sm, Geschwindigkeit ca. 1,5 kn. Restzeit also wiederum 2 h!

Es war zum Verrücktwerden! Wir kamen zwar dem Ziel näher, aber die Restzeit von 2 h verändert sich nicht, da wir immer langsamer wurden! Ich kontrollierte mein GPS jetzt häufiger und vermutete schon, dass es kaputt sei, denn es zeigte plötzlich auch noch die völlig falsche Richtung an, die wir angeblich fahren sollten: Der Richtungspfeil deutete nach Helgoland! Es dauerte etwas, bis ich dahinter kam: Immer wenn ich das Paddel aus der Hand legte und jetzt im Dunkeln zunächst eine Taste auf dem GPS drückte um die Hintergrundbeleuchtung einzuschalten - wurde ich sofort durch Wind und Strömung rückwärts gedrückt - Richtung Helgoland. Das GPS arbeitet im Sekundentakt und bemerkt dieses natürlich sofort und zeigte deshalb die gegenteilige Richtung an.

Nun, was tun? Wir peilten ja den Strand vom Ortsteil Ording an, der etwa 2-3 km nördlich vom Strand von St. Peter-Bad liegt. Kurs 70 Grad. Ziemlich genau aus dieser Richtung kamen Wind und Strom. Deshalb kamen wir nur mit 2,5 kn voran, während ansonsten 3 bis 3,5 kn drin gewesen wären. Wir entschlossen uns daher, unser Ziel, den Strand vom Ortsteil Ording "links" liegen zu lassen und den weiter südlich gelegenen Strandabschnitt, genau die westlichste Spitze der Halbinsel Eiderstedt anzusteuern. Diesen "Wegepunkt" hatte ich ebenfalls in weiser Voraussicht bereits zuhause in mein GPS eingegeben. Statt 70 fuhren wir nun 85 Grad. Mit dem nun eingeschlagenen östlicheren Kurs erhofften wir uns, wieder etwas mehr Fahrt über Grund zu machen.

In der Zwischenzeit war jetzt alles sehr dunkel. Wir hatten beide neben unserer Beleuchtung die Petzl-Duo-Stirnlampe auf dem Kopf, um uns nicht zu verlieren und um den Kompass ablesen zu können. Mein Silva-Kugelkompass reflektierte jedoch das Licht, so dass die Zahlen nur schwer zu erkennen waren. Zum Glück hatten wir eine sternenklare Nacht und die Lichter der Hochhäuser von St. Peter-Ording, aber auch die 3 umliegenden und sehr leicht zu identifizierenden Leuchttürme Süderoogsand, Westerhever und St. Peter-Böhl waren gut zu sehen. So konnten wir diese Lichter als Orientierung nehmen. Die Navigation war also kein Problem.

Ich war jetzt jedoch relativ schlapp und vor allem müde und sagte Karl, dass ich gerne eine Pause machen würde. Schließlich waren wir seit 15 1/2 h am "Reinstecken und Ziehen". Zudem hatte ich jetzt um Mitternacht gerade meine Tiefphase. Außerdem war ich dieses Jahr auch noch nicht besonders gut im Training, da ich im Frühjahr fast gar nicht paddelnd unterwegs gewesen war. Jetzt rächte es sich auch, dass ich die ganze letzte Woche und auch die letzte Nacht zu wenig Schlaf bekommen hatte. Mir fielen immer wieder die Augen zu und ich paddelte schon zeitweise mit geschlossenen Augen. Mit meinem Seekajak Modell "Mariner" (515x54 cm; ca. 340 Liter Volumen) von der britischen Firma North Shore war das aber bezüglich der Kippstabilität kein Problem, da dieses Kajak eine sehr hohe Anfangsstabilität hat. Ich hatte also trotz Wellen und Dunkelheit und der zeitweise geschlossenen Augen kein Gefühl der Unsicherheit. Karl fuhr übrigens seinen "Pintail" (523x55 cm; ca. 300 Liter Vol.) vom ebenfalls britischen Hersteller Valley. Er entschloss sich, mich während meiner kurzen Pause ein Stück zu schleppen, statt die gut gemachte Höhe zu verlieren - denn wir wussten jetzt ja, dass jede Pause sofort eine Rückwärtsbewegung bedeutete. Nach einigen Minuten ging es mir wieder besser und ich paddelte wieder mit. Dabei machten wir die stromfressende Beleuchtung aus (sparsame LED-Stirnlampen gab es noch nicht). Denn wir wussten ja nicht wie lange die Batterien noch halten würden. Da wir uns "angeleint" nicht verlieren konnten und wir uns einen Lichtpunkt am Horizont als Ansteuerung merkten, waren die Lampen zur Zeit auch nicht von Nöten. Nach dem insgesamt etwa 10 Minuten dauernden Schlepp vergaßen wir jedoch, die Lampen wieder an zu machen und verloren uns sofort in der tiefen Dunkelheit. Ein sehr ungutes Gefühl! Ich dachte: "Was mache ich, wenn Karl jetzt kentert und seine Lampe ausfällt und ich ihn nicht wieder finde?". Hätte ich dann allein weiterfahren sollen? Ich machte die Lampe sofort an und zum Glück hatten wir uns bald wieder. Wir blieben jetzt dichter beisammen. Leider hatten wir keine Knicklichter eingesteckt.

Glückliche Rückkehr nach 17 h.

Der Wind ließ ab Mitternacht erstaunlicherweise und abweichend zum Seewetterbericht deutlich nach und pendelte sich bei etwa 1 - 2 Bft. ein. Auf der Insel Helgoland war es um 16 Uhr noch schweißtreibend warm gewesen und die Sonne knallte nur so vom Himmel. Trotzdem hatte Karl auf seinen Neo aus Platzgründen im Boot nicht verzichtet und ihn immer noch an. Jetzt war es wegen der klaren Nacht kalt geworden. Ich hatte dagegen wegen der Sonne meine Sonnenbrille aufgelassen und konnte sie auch leider auf dem Wasser auch nicht mehr wechseln weil die andere Brille tief im Boot steckte so fuhr ich also durch die Dunkelheit mit Sonnenbrille mit 90 %igem UVA- und UVB-Filter! Kein Wunder dass es so dunkel war! Übrigens, auch die Pinkelpausen wurden verkürzt, d.h. "vereinfacht". Uns war nur noch eines wichtig: Ankommen! So roch bei uns beiden nachher alles etwas strenger!

Zum Glück kamen wir jetzt aus dem Heverstrom heraus und erreichten jene Zone vor den Stränden St. Peter-Ordings, in der es nicht mehr ganz so stark strömte. So erhöhte sich unsere Geschwindigkeit laut GPS wieder. Auch die "Entfernung zum Ziel" auf dem GPS wurde schnell weniger. Diese Information baut auf! Dann verloschen plötzlich die Lichter von St. Peter-Ording und ich dachte: "Das liegt wohl an der Uhrzeit. Jetzt sind wohl auch die letzten Friesen ins Bett gegangen". Aber es lag an der Abdeckung des Waldes, der sich durch den steileren Blickwinkel vom nahen Strand vor die Häuser schob. Es war jedenfalls plötzlich vor uns stockdunkel. Wir sahen nichts, außer unsere 3 Leuchttürme.

Plötzlich, ganz unerwartet, ohne Wasser oder Land unterscheiden oder irgendein Ufer bzw. den Strand erkennen zu können, stieß ich "bei voller Fahrt" mit dem Paddeln auf Grund und gleich darauf lief auch schon mein Bug auf den Sand. Ich bekam richtig einen Schrecken, da es so unvorbereitet geschah! Eine Sekunde später wich der Schrecken und pure Freude kam auf! Wir hatten es geschafft! Waaaaahnsinn! Es war genau 1.00 Uhr in der Nacht. Stockdunkel! Wir haben somit 9 h zurück von Helgoland gebraucht. Die Tide lief schon seit über 2,5 h (seit ca. 22.20 Uhr) wieder ab! Ich konnte es kaum glauben. Wir hatten etwas geschafft, was ich mir vor 24 h noch nicht hätte vorstellen können oder wollen! Die Anspannung der letzten 2 Stunden in absoluter Dunkelheit bei Gegenwind, Gegenstrom, Wellen und

ziemlicher Müdigkeit fiel von mir ab. Ich war sehr erleichtert und freute mich, das alles geschafft zu haben. Wir umarmten uns vor Freude.

Andererseits war meine Freude auch nicht zu überschwänglich, denn ich war mir wohl der Fehler bewusst, die wir gemacht hatten. Zum Glück waren wir morgens zufällig schon 1 h früher als geplant gestartet, sonst hätten wir noch mehr Probleme mit dem Gegenstrom bekommen und hätten noch länger in der Dunkelheit gepaddelt!

Insgesamt waren wir 17 h unterwegs (von morgens 8.00 bis nachts 1.00 Uhr), davon 16,5 h paddelnd auf dem Wasser und 30 Minuten auf Helgoland. Kein besonders gutes Verhältnis von Aufwand und Ertrag!? Aber schließlich ist ja der Weg das Ziel, auch wenn dieses Mal das Ziel den Weg vorgegeben hat. Im Nachhinein möchte ich das Erlebnis nicht missen. Ich bin mir aber nicht sicher, ob ich diese "Retour-Tour" wiederholen würde. Die Umstände waren aber so, dass sie uns "in die Wiege gelegt" wurde.

Wir bauten Karls Zelt für uns beide direkt am Strand, gleich hinterm Spülsaum auf. Es bestand ja keine Überflutungsgefahr; denn das Wasser kam erst in 7 Stunden wieder zurück, wir hatten Ostwind und Nipptide. Mir war jetzt alles egal, nur kurz umziehen und endlich schlafen. Ein letzter Blick nach Westen wies uns den Weg nach Helgoland: Wir hatten ja eine ungewöhnlich klare Nacht und am Himmel war tatsächlich deutlich der rotierende Schein des Helgoländer Leuchtturms zu sehen. Glücklicherweise, aber auch ziemlich fertig schlief ich ein. Noch 3 Wochen lang spürte ich in einigen Fingern ein Taubheitsgefühl - vermutlich waren einige Nerven durch die Dauerbelastung abgeklemmt worden.

Nach Helgoland nur wenn alles stimmt!

Wie in diesem Bericht vielleicht zu erkennen ist, sind Fahrten nach Helgoland keine "Selbstgänger". Die aufgetretenen Schwierigkeiten lassen sich im Nachhinein mit viel Schmunzeln lesen, jedoch sollten die beschriebenen Probleme ernst genommen werden. Ich möchte mit diesem Artikel niemanden dazu animieren eine Fahrt nach Helgoland zu planen oder gar durchzuführen - im Gegenteil: Der Artikel soll zwar einerseits unterhaltsam sein, aber andererseits auch vor Übermut warnen und an einigen Beispielen mögliche Probleme aufzeigen. Es gibt bei "Pannen" kein rettendes Ufer wie im Wattenmeer zwischen den Inseln und Sandbänken. Helgoland ist nur etwa so groß wie die kleine Hallig Gröde: 50 km offene See mit anschließender Punktlandung in einem sehr begrenzten Zeitrahmen einer Tide (der unbedingt einzuhalten ist!) bei sehr häufig diesiger Sicht ist wesentlich anspruchsvoller und nicht zu vergleichen mit einer ähnlich langen Tour entlang unserer Küsten. Deshalb muss bei so einer Fahrt "alles stimmen". Damit meine ich vor allem das Wetter, das Wetter und noch mal das Wetter. Dann die Ausdauer/Fitness und das Wohlbefinden ohne Seekrankheit über einen halben Tag auf See in einem kleinen Boot, voll auf sich allein gestellt. Und natürlich die Navigation (notfalls auch ohne GPS) incl. der ganz wichtigen Kenntnisse über die Stromstärken und -richtungen während verschiedener Tidenzeiten in der Deutschen Bucht.

Ich habe für mich festgestellt: Um wenigstens einmal ohne Wetterrisiko nach Helgoland fahren zu können, musste ich bereit sein etwa zehnmal die Tour erneut zu planen, Urlaub zu nehmen und sämtliche Ausrüstung zu packen, um dann in den allerletzten Stunden vor der Abfahrt schließlich doch aufgrund der Wetterprognose alles hin zu schmeißen. So erging es mir jedenfalls über viele Jahre!

Ob ich noch mal hin will? Nein - ich denke nicht. Herausforderungen auf anderen Gebieten die ebenfalls viel Zeit beanspruchen warten auf mich. Insgesamt 3 mal auf eigenem Kiel glücklich hin und zurück ohne die Fähre nehmen zu müssen reichen mir. Alle guten Dinge sind 3 und man soll das Unglück ja auch nicht herausfordern.

Text: Matthias Panknin (1997)

Quelle: SEEKAJAK, Nr. 100/06, S.42-49 – www.salzwasserunion.de

Link: www.kanu.de/nuke/downloads/Tour-St.PeterOrding-Helgoland.pdf

06.05.2006 **Neue Richtlinien bei der Ersten Hilfe** (Gesundheit)

Im Zentrum eines jeden Erste Hilfe-Kurses steht die Wiederbelebung per:

- Mund-zu-Nase-Beatmung
und
- Herzdruckmassage.

Erst wird hier auch von „**Cardio-Pulmonale-Reanimation**“ (**CPR**) gesprochen, die dann vorzunehmen ist, wenn es zu einem Herzstillstand kommt. Dies ist lebenswichtig; denn schon nach 3 Minuten kann das Gehirn durch den Sauerstoffmangel geschädigt werden.

Wenn nur 1 Helfer zur Verfügung steht, lief bislang die CPR lt. des Buches „Medizin auf See“ (hrsg. v. Dr. M.Kohfahl / 1995, S.293ff.) wie folgt ab:

- falls kein Eigenatmung vorhanden ⇒ 2x Atemspende (Frequenz: 18 pro Minute)
- falls Puls nicht tastbar ⇒ zusätzlich 15 x Herzdruckmassagen (Frequenz: 80 pro Minute)
- und das über 4 Zyklen, dann Kontrolle von Puls & Atmung.
Wenn kein Puls & keine Atmung zu fühlen ist, sind weitere 4 Zyklen der CPR durchzuführen usw. usf. bis ein Arzt über die weitere Maßnahme entscheidet bzw. mindestens 30 Minuten lang.

Im HAMBURGER ABENDBLATT wird nun berichtet, dass folgende 2 Änderungen bei der CPR in Kraft getreten sind:

1. Das Aufsuchen des Punktes für die Herzdruckmassage wird vereinfacht: *Es wird jetzt „gedanklich eine Linie zwischen den beiden Brustwarzen gezogen. In der Mitte dieser Linie über dem Brustbein werden beide Hände übereinander gelegt und die Druckmassage durchgeführt.“*
2. Der Rhythmus der CPR wird verändert: *Die CPR „wird jetzt in einem Rhythmus von 30 zu 2 durchgeführt (früher: 2:15), bei 100 Herzdruckmassagen pro Minute.*
D.h. wir beginnen zunächst mit der Herzdruckpassage, da davon ausgegangen werden kann, dass noch genügend Sauerstoff im Körper vorhanden ist.
Außerdem wird die Zahl der Herzdruckmassagen von 15 auf 30 erhöht, wobei zu versuchen ist, innerhalb von 18 Sekunden insgesamt 30x Druck auf die Herzgegend auszuüben (d.h. 2x Drücken in knapp 1 Sekunde).

Quelle: HAMBURGER ABENDBLATT v. 6.05.06 – www.abendblatt.de

03.05.2006 **Proviantierung unterwegs und das auf die Schnelle** (Ausbildung)

Sich unterwegs bei einer Küstenkanuwanderung zu verpflegen, das kann auf die verschiedenste Art & Weise erfolgen:

- am bequemsten ist es, unterwegs ein Restaurant bzw. eine Imbissbude aufzusuchen, was jedoch – wenn überhaupt - höchstens für die Mittag- und Abendverpflegung klappen dürfte;
- am gesündesten ist es, wenn wir frische Zutaten mitnehmen, um dann alles vor Ort zuzubereiten. Wenn wir nur wollen, können wir auch nur mit einer Kochstelle wahre

Köstlichkeiten erstellen. Wir müssen nur bereit sein, die Zutaten zu kaufen und mitzutransportieren, und wir müssen uns die Zeit nehmen, die Zutaten dann auch zu einer leckeren Mahlzeit zuzubereiten.

- am praktischsten ist es, wenn wir auf mehr oder weniger auf Fertigprodukte zurückgreifen. Ihr Einkauf ist schnell zu erledigen, der benötigte Stauraum ist gering und die Zubereitung erfolgt auch innerhalb weniger Minuten. Außerdem kann nichts verderben, weil die Zutaten schon vorher fast bis zu Unkenntlichkeit bearbeitet wurden. Auch ist anschließend alles recht schnell aufgegessen, sodass wir wieder Hunger, zumindest Appetit bekommen, wenn unsere „gesundheitsbewusst Gourments“ ihr Essen gerade servierfertig in den Händen halten.
- und am riskantesten ist es, wenn wir fasten, d.h. auf die Einnahme fester Nahrungsmittel ganz verzichten, aber dann sollten wir höchstens gemütliche Wandertouren unternehmen und – damit die Leistungsunterschiede nicht ganz so deutlich werden – darauf bedacht sein, dass alle Gruppenteilnehmer eine Fastengemeinschaft bilden.

Da ich bei meinen Touren immer mal wieder auf Kanuten treffen, die überhaupt nicht wissen, wie sie ihre Proviantierung zu organisieren haben – einst war ein Kamerad dabei, der für eine 3 tägige Tour mit 3 prallgefüllten Einkaufstüten von Edeka vor seinem Seekajak stand und am Ende der Tour aus seinem Seekajak ebendiese 3 Edekatüten wieder herauskramte, die mir kaum leerer erschienen als sie am Starttag voll waren –, möchte ich ein paar Vorschläge machen, für jene, die das Praktische dem Gesunden vorziehen weil sie sich das Bequeme nicht leisten wollen oder können:

- **Frühstück:** Es besteht bei mir aus Müsli, ½ Liter H-Milch (natürlich in einem Karton mit ½ Liter Fassungsvermögen abgepackt), 1 Teebeutel Kräutertee (Schwarzer Tee bzw. Kaffee wirkt harntreibend, was u.U. beim Paddeln stören könnte), 1 Stck. Süßigkeit (z.B. Bounty & Co.).
Übrigens, das Müsli verpacke ich schon portionsfertig zu Hause. Damit es mir auch wirklich schmeckt, vermische ich nicht nur mehrere Müsliorten miteinander, sondern ich verfeinere zusätzlich noch meine Müsliportion, z.B. mit Trockenmilch, Capuccino- bzw. Kakao- bzw. Ovomaltine-Pulver, Nüsse (Mandel/Haselnüsse/Walnüsse), getrockneten Obststücken (etwa Banane, Apfel, Aprikose, Feigen, Rosinen, Ananas), Sonnenblumenkerne u.a.d.w.s.G.s.s.
- **(Mittags-)Pause:** Die ersten – je nach Temperatur - 2-3 Tage lebe ich von – schon zu Hause - geschmiertem Käsebrot, welches ich zusammen mit einem 1 Apfel oder 1 Kohlrabi verspeise plus 1 Stck. Süßigkeit. Anschließend esse ich mittäglich 250 g Brot (z.B. eine Packung Pumpernickel) zusammen mit 75 g Wurst (z.B. Cabanossi) und 50-75 g Käse (Schmelz- oder Hartkäse). Das esse ich trocken, d.h. ohne Streichfett. Außerdem gibt es ½ Liter Kräutertee aus der Thermoskanne. Geschmeckt hatte eigentlich auch immer in einem Beutel abgepacktes Sauerkraut, jedoch summiert sich dann das Gewicht.
- **Trinkpausen:** Dabei greife ich auf ½ - 1 Liter Wasser und alle 2 Tage auf ½ Liter Gemüsesaft bzw. Apfel- oder Orangensaft zurück. Je nach Tour, führe ich noch ein 2 Liter-Wassersack-Trinksystem mit, sodass ich auch beim Paddeln immer mal wieder ein Schluck trinken kann. Und zur „Not“ kann ich auch auf eine Multivitamin-/mineralstoff-Brause-Tablette zurückgreifen. Auch wenn diese Pulver nicht immer etwas bringen sollen, dafür schmeckt dann manchmal einfach das Wasser etwas besser.
- **Abendessen:** Zunächst mache ich mir 2 dünnen Suppen warm (je 180 ml à la „Heiße Tasse“). Dann gibt es ein Fertiggericht aus der Tüte (mit Nudel bzw. Kartoffelbrei), welches ich mit 1 großen Zwiebel, 1 Stck. Wurst (und alle 2 Tage mit 1 Paprika) verfeinere. Anschließend gibt es 1 Tasse Cappuccino (aus der Tüte) und 2 Stck. Nachtisch (z.B. Süßigkeit, Obst, Trockenobst, Trekkingkekse), wobei ich das 1 Stck. nicht

selber esse, sondern bei einem Kameraden gegen etwas anderes, leckereres eintausche, sofern ich jemand Tauschwilligen finde.

Ja, das war's. Diesen ganzen Proviant schmeiße ich jedoch nicht lose in die Tagesluke (Dayhatch), sondern verpacke ihn für je 2 Tage in einen Sack. Die Säcke Nummeriere ich durch, sodass ich weiß, welcher Sack an den ersten beiden Tagen, den nächsten beiden Tagen und an den letzten beiden Tagen dran ist. Natürlich verstau ich die Säcke so, dass ich nicht den letzten Sack am 1. Abend zu fassen bekomme. Das ist recht praktisch; denn bei Regen bzw. Seekajak und Zelt etwas weiter auseinander stehen, genügt ein Griff nach dem richtigen Sack. Guten Appetit!

Übrigens, mit dem obigen Vorschlag komme ich ca. 10 Tage über die Runden, ohne dass es mir schlecht wird ... und dass schon seit mehr als 10 Jahren. Natürlich, Essen ist etwas ganz Individuelles. Dennoch gibt es Leute, die sich Kochbücher kaufen, um Anregungen zu bekommen, was sie essen könnten. Ich möchte keinen Zwingen, sich nach dem obigen Vorschlag zu proviantieren, es soll nur eine Anregung sein für Leute, die es nicht besser wissen.

Ach ja, wer weniger einpackt, muss weniger auspacken und später noch weniger einpacken und hat folglich weniger Packprobleme, d.h. der kann schneller sein Seekajak packen und braucht nicht so früh aufzusehen.

Text: Udo Beier – www.kanu.de/kueste/

02.05.2006 **Kroatien** (Revier/Ausland)

In KANU SPORT berichtet **Gerhard Thomann** in dem Beitrag

„Auf Schnupperkurs in den Adriasturm“ (Küste: Kroatien)

über eine 3-4-tägige Tour zu zweit mit Wanderkajaks, die in der Hafenstadt Cervar begann und zur Hafenfestung Rovinjgrad führen sollte. G.T. berichtet, dass nach völliger Windstille auf See urplötzlich eine Hand voll Sandsturmböen vorbeizogen, die Dachziegel durch die Luft fliegen ließ. Zum Glück erlebte er diesen „Sommerwind“ (den sog. „Maestral“) an Land, kurz nachdem er in Rovinj angelandet war. Auf der Rückfahrt kam er dann hier & da an gestrandeten, beschädigten bzw. gesunkenen Sportbooten vorbei.

Quelle: KANU SPORT, Nr. 5/06, S.22-26 – www.kanu.de

01.05.2006 **Einweisungsfahrt Spiekeroog** (Ausbildung)

Der LKV Bremen hat vom 28.4.-1.5.06 eine Einweisungsfahrt nach Spiekeroog angeboten. Voraussetzung für die Tour war die Erledigung von Hausaufgaben. Insgesamt waren 68 Fragen zur anstehenden Tour zu beantworten.

Wer die Fragen und die dazugehörigen Antworten interessiert, kann diese auf der DKV-Homepage einsehen:

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

29.04.2006 **Steuerschläge beim Surfen** (Ausbildung)

Was machen wir eigentlich, wenn wir mit unserem Seekajak ins Surfen kommen und dieses plötzlich ausbrechen und querschlagen will?

„Tretboote“

Nun, wir treten bei unserem „Tretboot“ rechtzeitig, d.h. wenn sich das Ausbrechen gerade andeutet, und kräftig in die Steuerpedalen und hoffen, dass das Steuerblatt entsprechend Wirkung zeigt.

Die Chancen, ein Ausbrechen zu verhindern, sind groß, wenn es sich bei der Steueranlage um eine „integrierte“ Steueranlage handelt, d.h. eine Steueranlage, dessen Steuerblatt im Unterwasserschiff verschwindet, wenn es hochgezogen wird. Je weiter das Steuerblatt vom Heck entfernt ist, desto größer ist dabei die Chance, dass das Steuerblatt von der Welle, auf der wir surfen (sog. Surfwellen), nicht aus dem Wasser gehobelt wird. Das gilt z.B. für alle Seekajaks von Pietsch & Hansen (hier: Oland, Habel, Amrum; Hooge) und ein Seekajak von Lettmann (hier: Polar). Die anderen Seekajaks von Lettmann (hier: Godthab XL, Asiak, Nordstern, Arctic) sind dagegen mit einer integrierten Steueranlage ausgerüstet, die am Ende des Hecks im Heck integriert ist, so dass die Steuerwirkung nicht ganz so effizient arbeiten kann, aber immer noch effizienter als all die übrigen Steuer-Seekajaks, die mit einer Heck-Umklapp-Steueranlage (Flip-Off-Steueranlage) ausgerüstet sind.

Diese nachträglich auf das Heckende montierten Steueranlagen haben nämlich nicht nur den Nachteil, dass sich die Steuerhalterung sehr weit oberhalb der Wasseroberfläche befindet, sodass ein besonders langes Steuerblatt benötigt wird, um schon bei Ententeichbedingungen entsprechend wirksam zu sein, geschweige denn bei Seegang; denn das Heckende wird am frühesten von der Surfwellen aus dem Wasser gehobelt.

Skeg-Boote

Und wie verhindern wir das Ausbrechen, wenn wir in einem Seekajak mit verstellbarem Skeg paddeln? Ziehen wir das Skeg ganz heraus, läuft unser Seekajak sehr geradeaus, aber das reicht nicht, um es am Ausbrechen zu verhindern! Denn auch ein Skeg-Boot bricht irgendwann beim Surfen aus. Wenn es dann trotz Skeg ausbricht, haben wir ein extra Problem; denn mit ausgezogenem Skeg wird es uns schwerer fallen, unser Seekajak wieder zurück auf Kurs zu bringen. D.h. wenn wir mit einem Skeg-Seekajak surfen, empfiehlt es sich, vorher das Skeg einzuziehen.

Der Seegang lädt zum Surfen ein. Wir ziehen das Skeg ein und paddeln los. Wenn ein Welle das Heck unseres Seekajaks anhebt, ist das das Signal zum Surfen. Zunächst läuft unsere Seekajak geradeaus, dann aber beginnt es entweder nach links oder rechts auszubrechen. Eine sofortige Reaktion unsererseits ist angesagt. Je nach unseren Fähigkeiten, bieten sich folgende **Paddeltechniken** an, wenn unsere Seekajak (z.B. nach links) ausbrechen will:

1. Sehr kräftig Rundschläge auf der linken Seite: Vielen Kanutinnen und Kanuten fehlt jedoch dabei die Kraft, solche Schläge wirksam durchzuführen. Gelingt es uns jedoch, mit den Rundschlägen links ein Ausbrechen nach links zu verhindern, haben diese Rundschläge einen besonderen Vorteil: Sie beschleunigen das Seekajak, statt es abzubremsen. Gerade wenn Wellen sehr schnell unter unserem Seekajak durchlaufen, erweist sich ein solcher Rundschlag als recht vorteilhaft.
2. Konterschläge (Bremschläge) auf der rechten Seite: Auf diese Weise schaffen wir es – jedoch nicht immer – recht wirksam, unser Seekajak wieder auf Kurs zu bringen. Leider hat der Konterschlag eine große Bremswirkung, sodass es passieren kann, dass die Surfwellen unter unserem Seekajak durchläuft und somit der Surfvorgang beendet ist. Dennoch gibt es Situationen, bei denen es ratsam ist, mit einem Konterschlag zu arbeiten, nämlich dann, wenn wir auf einer hohen Surfwellen surfen, die einen nicht nur mitnimmt, sondern droht, den Bug unseres Seekajaks in die vor uns liegende Welle zu bohren (stechen). Da ein solches Bohren zum Kerzen des Seekajaks oder zum

Ausbrechen führen kann, sollten wir mit ein paar Konterschlägen (rechts-links-rechts-links) etwas Fahrt aus unserem Seekajak nehmen, und zwar nur so viel, dass unser Seekajak weiter auf der Surfwellen hängen bleibt.

3. **Heckruder auf der rechten Seite:** Es handelt sich hier um eine Art paddeltechnisch verfeinerter Konterschlag. Das Paddelblatt wird dabei nicht zum Bremsen, sondern zum Steuern eingesetzt. Es werden dabei zwei Varianten des Heckruders unterschieden, wobei in beiden Fällen der Oberkörper nach rechts gedreht wird, das gesamte Paddel parallel zum Seekajak über dem Wassere gehalten wird und die rechte Hand das rechte Paddelblatt unter Wasser drückt:
 - (a) **flaches Heckruder:** die linke Hand wird recht flach in Höhe der Taille gehalten, wobei der Ellenbogen etwa knapp oberhalb der Hand geführt wird;
 - (b) **hohes Heckruder:** die linke Hand wird knapp unterhalb des Kinns gehalten, wobei der Ellenbogen knapp unterhalb der Hand geführt wird.Der Anfänger macht in der Regel bei einer solchen Paddelführung einen Konterschlag, sofern er mit der rechten Hand versucht, das im Wasser geführte Paddelblatt einfach nach außen, d.h. vom Seekajak weg, zu drücken. Der Könner drückt nicht das rechte Paddelblatt weg, sondern er verdreht mit seiner linken Hand den Paddelschaft so, dass sich das Paddelblatt im Wasser ebenfalls verdreht. Wird das Paddelblatt so gedreht, dass das vorbeiströmende Wasser gegen die Paddelblattrückseite strömt, entsteht eine Steuerwirkung, die dazu beitragen kann, dass unser Seekajak nicht nach links ausbricht. Der Vorteil des hohen Heckruders besteht nun darin, dass seine Steuerwirkung effizienter ist.
4. **Ziehschlag auf der rechten Seite:** Ein solcher Ziehschlag erfordert beim Surfen höchste Beherrschung des Seekajak (es ist nämlich auf der linken Seite zu kanten, damit die Steuerwirkung des Ziehschlags möglichst effizient wirken kann) und des Paddels, sonst ist eine Kenterung nicht auszuschließen.

Übrigens, gelingt es uns nicht, unser Seekajak am Ausbrechen zu hindern, ist es wichtig, dass wir möglichst bald mit unserem Paddel auf jener Seite (in obigen Fall: linke Seite), stützen (hier: flache oder hohe Stütze), zu der unser Seekajak ausbrechen will. Anderenfalls könnte es passieren, dass das Heck unseres Seekajaks insbesondere beim Konterschlag bzw. Heckruder über unser Paddel stolpert, was unverzüglich zu einer Kenterung führen würde.

Eine Erläuterung darüber, was alles bei der Anwendung des Heckruders zu beachten ist, finden wir in einem SEA KAYAKER-Beitrag (June 2006, S.36-40) von **Brian Day**:

„The High Stern Rudder“

Zur Veranschaulichung werden insgesamt 6 Fotos gezeigt.

Text: Udo Beier – www.kanu.de/kueste/

29.04.2006 **Kenterung auf hoher See** (Ausbildung)

Im SEAKAYAKER berichten **Leif Erickson**, **David Workman** und **George Gronseth** in dem Beitrag:

„Duck Island Rescue“

über den folgenden Seenotfall:

Drei Kanuten (Leif, Morris und Dave) paddelten Mitte August 2005 auf dem Lake Ontario (Kanada) vom Ufer aus hinaus zu einer ca. 16 km entfernt liegenden Inselgruppe, um dort für eine Nacht zu campen. Die Kanuten bezeichnen sich als erfahrene Kajakfahrer, die jedoch über keine Off-Shore-Erfahrungen verfügen. Der See selber ist so groß, dass bei entsprechender Windrichtung und –stärke sich Wellen wie auf dem Ozean bilden können. Das Wasser war 23° C warm, sodass weder ein Neo noch eine Paddeljacke angezogen wurde. Vor dem Start wurde der Wetterbericht abgehört, der nichts Außergewöhnliches prognostizierte. Leif und Morris verfügten über Seekajaks, Dave über ein weißes Flusswanderkajak (396x61 cm; mit fester Flosse). Ausgerüstet waren sie mit Kompass, GPS, Reservepaddel, Paddel-Float, Handlenzpumpe, Wurfsack, Seenotsignalmittel und Handy.

Morgens um 9 Uhr starteten sie. Als sie den Wellenschutz des Ufers verließen, nahm der Seegang allmählich auf ca. 90 cm zu. Seinen Höhepunkt erreichte er unmittelbar vor der angepeilten Insel, dort wo ein paar Untiefen zu verzeichnen waren. Die Wellenhöhe stieg um das 2-3-fache an (= 1,80 – 2,70 m). Die höchsten Wellen erreichten ca. 3 m. Der Wind und auch die See kam halb von hinten mit 4-5 Bft. (28 km/h). Leif hatte Probleme mit seinem roten „Nordkapp HM“ (Valles)(mit fester Flosse), Kurs zu halten, da sein Kajak immer ausbrechen wollte. In der Zwischenzeit war es 11.30 Uhr, d.h. sie hatten für die bislang zurückgelegten ca. 15 km 2:30 h gebraucht.

Plötzlich kenterte Morris, der in dem anderen Seekajak, ein grüner „Solstice“ (Current Designs), paddelte. Er pfiff sofort mit seiner Signalpfeife und konnte so auf sich aufmerksam machen. In dem Seegang hatten Leif und Dave Schwierigkeiten, den „Kenterbruder“ im Auge zu behalten. Leif war als erster beim Kenterkajak und hielt es am Cockpit fest, was ihm jedoch nicht leicht fiel, da der steile Seegang sein Kajak aufs Deck des Kenterkajaks trieb. Morris, ein großer, korpulenter Kanute, versuchte nun über das Achterdeck in die Sitzluke seines Kajaks zu klettern. Aber er hatte nicht die Kraft, Beweglichkeit & Ausdauer, es zu schaffen, sodass schließlich auch Leif die Kräfte verließen, das Kenterkajak einstiegsbereit zu halten.

So entschied sich Leif dazu, das Seekajak von Morris samt Morris – im Wasser treibend – zu schleppen. Morris holte daraufhin seinen Wurfsack heraus und befestigte die Leine am Bug seines Kajaks und am Heck des Kajaks von Leif. Sie waren noch ca. 1,5 km von der Insel entfernt. Leif versuchte daher Morris samt seinem Kajak ins Lee der angepeilten Insel zu schleppen. Irgendwie kam jedoch Leif nicht voran. Als die nächsten größeren Wellen eintrafen, konnte sich Leif noch mit einer flachen Paddelstützen vorm Kentern retten. Irgendwann aber kenterte er doch noch und musste aussteigen. Morris half ihm beim Wiedereinstieg, was auch sofort gelangt. Leif schloss die Spritzdecke und lenzte mit der – bei älteren britischen Seekajaks noch üblichen hinter der Sitzluke montierten Handlenzpumpe. Da das zu beschwerlich war, zog er es vor, die Handlenzpumpe von Morris zu benutzen. Bei der nächsten Gruppe größere Wellen behindert das im Schlepp hängende Kenterkajak Leif am Stützen, sodass er erneut kenterte.

Alle erkannten, dass sie sich in Seenot befanden. Morris holte daraufhin sein Handy aus einem seiner Gepäcksäcke heraus, bekam jedoch keinen Funkkontakt. Dabei wurde er von einer Welle überspült, sodass das nicht wasserdicht verpackte Handy nicht mehr weiter funktionstüchtig war. Sie entschlossen sich daraufhin, Dave in seinem Flusswanderkajak, welches über keine Abschottung und keine Auftriebskörper verfügte, zur – eigentlich unbewohnten - Insel vorzuschicken, um nach Hilfe Ausschau zuhalten. Während nun Dave davon paddelte, hielt sich Leif am Heck und Morris am Bug der beiden Seekajaks fest. Sie versuchten mit den Seekajaks in Richtung Insel zu schwimmen. Nach etwa einer Stunde wurde Morris seekrank. Als einmal ca. 800 m entfernt ein Segelboot vorbei kam, holte Leif aus der Tasche seiner Schwimmweste eine Seenotrakete und schoss sie ab. Sie wurde jedoch nicht gesehen. Als ein Schiff ca. 400 m entfernt passierte, winkte er mit seinem gelben Paddel. Aber sie wurden nicht entdeckt. Leif verfügte wohl noch über weitere Seenotsignalmittel. Leider waren sie jedoch nicht griffbereit im Gepäckraum verstaut.

In der Zwischenzeit hatte Dave die Insel erreicht. Ca. 45 Minuten hatte er dafür benötigt. Leider war die Insel gänzlich unbewohnt. Lediglich eine alte, verfallene Holzhütte stand noch. Zufällig entdeckte er in der Hütte ein paar Streichhölzer, sodass er sich dazu entschloss, die Hütte in Brand zusetzen, um so auf sich aufmerksam zu machen. Nach einer Stunde stand die Hütte schließlich in Flammen. Alte Autoreifenschläuche sorgten für den entsprechend Qualm.

Es war inzwischen 15 Uhr. Da näherte sich ein Segelboot und nahm schließlich Dave an Bord. Erst 15.45 Uhr gelang es über Funk, Kontakt mit der US-Coast Guard aufzunehmen, also über 4 Stunden nach der Kenterung von Morris.

Die beiden im Wasser treibenden Kanuten sahen die qualmende Hütte und ahnten, dass kein anderer Mensch auf der Insel war. Leif merkte, wie er langsam unterkühlte. Sein Kältezittern setzte schon aus und er bekam Muskelkrämpfe. Er hatte seit über 5 Stunden nichts mehr gegessen und getrunken. Die Bordverpflegung war weggespült worden. Als sie im Wellenschutz der Insel trieben, wurde der Seegang flacher (ca. 90 cm), sodass Morris vorschlug, dass Leif in Morris Seekajak steigen sollte, da dieses weniger kipplig war. Der Wiedereinstieg klappte sofort (!) und Leif begann wieder, Morris samt Kajak Richtung Insel zu schleppen. Die Überlegung, den rot-gelben „Nordkapp HM“ wegtreiben zu lassen, wurde verworfen, da im Gegensatz zu dem grünen „Solstice“ der „Nordkapp“ der einzige Gegenstand war, der einer Suchmannschaft hätte auffallen können. Leif fing an zu paddeln und wurde dabei wieder etwas wärmer. Ansonsten wurde er immer müder, durstiger und hungriger. Schließlich um sah er um 17 Uhr in der Ferne ein Seenotkreuzer. Bald darauf tauchte ein Rettungsflugzeug auf, das über ihnen kreiste. Etwas später näherte sich ein SAR-Hubschrauber, markierte die Stelle, wo Leif und Morris sich befanden und setzte um 17.42 Uhr, d.h. 6 Stunden nach der Morris Kenterung, zwei Rettungsschwimmer ab. Zunächst nahm der Seenotkreuzer die beiden Kanuten an Bord, dann wurden sie hoch zum Rettungshubschrauber gezogen und ins Krankenhaus geflogen. Während des Fluges setzte bei Leif wieder das Kältezittern ein, was als Zeichen der allmählichen Wiedererwärmung anzusehen war. Übrigens, der Seenotkreuzer holte beide Seekajaks und auch Dave an Bord: *„We came out to rescue three people, and three people are going back.“* Übrigens, bei einer später durchgeführten Inventur fehlte lediglich eine Sandale!

George Gronseth kommentierte – wie es beim SEA KAYAKER üblich ist, wenn über einen Seenotfall berichtet wird - anschließend in dem Kapitel **„Lessons Learned“** die ohne Schaden endende Kenterung von Morris.

- **Erfahrungen:** Zu Recht hinterfragte er, wie Flach-Wasser-Kanuten dazu kommen, ohne entsprechende Off-Shore-Erfahrungen den Wind- und Wellenschutz des Ufers zu verlassen und gleich auf eine 16 km vom Ufer entfernt liegende Insel zu paddeln; denn man kann nie ganz sicher sein, dass sich die Gewässerbedingungen nicht innerhalb einer 3-stündigen Tour geschweige denn am nächsten Tag, wenn die Rückfahrt angetreten wird, verschlechtern könnten. Der Seegang braucht nur zuzunehmen, schon können die ersten Probleme auftreten. G.Gronseth weist dabei auf Folgendes hin:
 - (a) bei einer Wellenhöhe von 30 – 60 cm ist das Paddel nicht nur zum Vorwärtskommen, sondern auch zum Stützen einzusetzen;
 - (b) bei einer Wellenhöhe von 60 - 90 cm (ab ca. 80 cm verschwinden die anderen Kanuten ab und an gänzlich hinten den Wellen) muss der Kanute die Paddelstütze auch wirklich können;
 - (c) bei einer Wellenhöhe von über 90 cm werden an einen Kanuten die höchsten Anforderungen an seiner Paddeltechnik gestellt.
- **Seegang:** In dem Beitrag wurde davon gesprochen, dass es mit 28 km/h windete (das liegt an der Grenze zwischen 4 und 5 Bft.). Bei entsprechend langem Windweg

(Fetch) (er betrug auf dem Lake Ontario ca. 140 km) und genügend langer Wirkdauer kann bei 4 Bft. Wind die Welle 0,8 bis 1 m hoch werden (sog. ausgereifter Seegang). Leif berichtete davon, dass die Wellen ca. 0,90 m hoch waren. Dass sie nun plötzlich steiler und höher wurden, war u.U. auf Untiefen und dem Kapeffekt der nahen Insel zurückzuführen.

Aber auch ohne diese Untiefen und die nahe Insel ist damit zu rechnen, dass ab und an die Wellen auch höher als üblich werden können. Allgemein bekannt ist es ja, dass jede siebte Welle höher ist. Zurückzuführen ist das darauf, dass „13.5% *aller Wellen im Seegang höher als die kennzeichnende Wellenhöhe (bzw. signifikante Wellenhöhe)*“ sind, wobei es sich bei der kennzeichnenden Welle üblicherweise um jene Welle handelt, die in Seegangsberichten genannt wird, oder anders ausgedrückt: „Die kennzeichnende Wellenhöhe ist die durchschnittliche Höhe des höchsten Drittels aller Wellen im Seegang.“ Übrigens:

(a) jede 100. Wellen ist 50% höher als die kennzeichnende Welle;

(b) jede 3000. Welle ist 100% höher als die kennzeichnende Welle;

(c) und die maximale Wellenhöhe liegt 115% über der kennzeichnenden Wellenhöhe.

- **Seenotsignalmittel:** In dem Kritik wird auch auf die Verwendung der Seenotsignalmittel eingegangen. Es wird empfohlen, pro Personen 3 Seenotsignalmittel dabei zu haben, und die Seenotsignalkugel bzw. -raketen auch dann schon einzusetzen, wenn noch kein Schiff in Sicht ist. Kann es sich doch gerade hinter dem Horizont befinden, unsichtbar für die Augen der nur ca. 80 cm über der Wasseroberfläche sitzendem Kanuten, aber noch nahe genug, um eine 80 m hoch steigende Signalkugel oder eine 300 m hoch aufsteigende Signalarakete zu sehen. Wenn jeder der Kanuten ein Nicosignal mit je 6 Schuss Signalkugel am Körper mit sich geführt hätte, ständen immerhin 18 Signalmöglichkeiten zur Verfügung, was zumindest theoretisch ausreichen könnte, um ein passierendes Boot oder die Suchmannschaft auf sich aufmerksam zu machen.

G.Gronseth wies wohl noch daraufhin, wie wichtig es ist, ein Handy wasserdicht zu verpacken und ein Funkgerät mitzuführen, aber der Bericht der Kanuten zeigte doch sehr deutlich auf, dass die Kontaktmöglichkeiten mit einem Handy bzw. Funkgerät sehr begrenzt sein können, wenn man sich 16 km weit vom Ufer bzw. von der Küste entfernt hat. Abgesehen davon bezweifle ich, dass es spätestens ab 5 Bft. Wind möglich ist, sich bei den Wind- & Seegangsgerauschen per Handy bzw. Funkgerät deutlich zu unterhalten.

Das einzige was in dieser Situation wirklich hätte helfen können, wäre eine satellitengestützte Seenotbake gewesen (hier: ein EPIRB (Emergency Position Indication Radio Beacon), der auf 406 MHz sendet und automatisch über GPS die Position ermittelt und ausstrahlt). Damit könnte innerhalb von ca. 5 Minuten mit einer Positionsgenauigkeit von knapp 100 m auf einen Seenotfall aufmerksam gemacht werden. Die Firma ACR bietet für ca. 850 Euro ein solches Geräte an („AquaFix 406/GPS). Aber wer hat schon so viel Angst beim Paddeln, dass er bereit ist, solch einen Betrag auszugeben? Eher wird er wohl auf eine Off-Shore-Touren verzichten, als sich einen Seenotsender anzuschaffen!

- **Schleppen:** Zu Recht wird erwähnt, dass nur dann effizient geschleppt werden kann, wenn die Schleppleine nicht am Heck des „Schleppers“ befestigt wird. Ob es jedoch genügt, die Schleppleine dicht hinter dem Süllrand zu befestigen, möchte ich jedoch bezweifeln. Die Schleppleine hängt nämlich dann viel zu niedrig und neigt folglich dazu, am Heck zu verhaken, und zwar entweder an der dort angebrachten Steueranlage bzw. am zu hoch gezogenen Heckende oder auf dem Gepäck, was auf dem Achterdeck verstaut wurde (z.B. Bootswagen). Besser ist es daher, wenn die Schleppleine am Körper z.B. in Taillenhöhe befestigt wird und mit einer Panikauslösung verse-

hen ist (z.B. Steckschnalle), um die Schleppleine in der Not schnell abwerfen zu können. Abgesehen davon bezweifle ich es, ob es überhaupt ohne Kentergefahr möglich ist, bei dem beschriebenen Seegang, der das Seekajak des „Schleppers“ ausbrechen ließ, zu schleppen.

- **Wiedereinstieg:** Leider wird nicht hinterfragt, warum es Morris nicht gelangt, wieder zurück ins Kajak zu steigen. Leif hat es immerhin auf Anhieb geschafft, und zwar sogar dann noch, nachdem er schon stundenlang im Wasser trieb, stark an Unterkühlung litt, müde, hungrig und durstig war. Im Bericht wurde angedeutet, dass Morris ein „large-framed“ Mann war. Was immer das heißen mag, er muss sicherlich körperlich so schwach & unbeweglich gewesen sein, dass er einfach nicht in der Lage war, zurück in die Sitzluke seines Seekajaks zu kommen.

Manche Kanutinnen und Kanuten machen es sich nicht richtig klar, dass Küstenkanuwandern nicht mit Flusswandern vergleichbar ist. Es ist vielmehr eine „sportliche“ Veranstaltung, die entsprechende Kondition und Fitness voraussetzt. Jeder sollte, bevor er eine Tour antritt, die weg vom rettenden Strand führt, daher dafür trainiert haben. Wer z.B. an einem verlängerten Wochenende ein 100 km lange Paddeltour plant, sollte zumindest in den letzten 4 Wochen wenigstens 100 km auf stehendem Gewässer zurückgelegt haben.

Natürlich ist ein zusätzliches Training der Rettungsmethoden nicht zu vergessen. Wer schon im Hallenbad bei moderaten Wassertemperaturen nur unter Schwierigkeiten in der Lage ist, zurück in sein Seekajak zu klettern, sollte sich bewusst sein, dass er u.U. draußen nach 1-, 2-, 3-stündiger Paddelerei bei Wind, Seegang und Kälte nach einer Kenterung mit Ausstieg kaum eine Chance hat, zurück in seine Sitzluke zu kommen.

Text: Udo Beier – www.kanu.de/kueste/

Quelle: SEA KAYAKER, June 2006, S.20-27 – www.seakayakermag.com

Literatur:

Seewetter, hrsg. vom Seewetteramt (1999, S.56 u. S.232 ff.)

Brauner, R./Dentler, F.-U./Kresling, A./Seifert, W.: Strom Seegang Gezeiten (2003)

Waves, Tides and Shallow-Water Processes, hrsg. von Open University Course Team (2nd Edition) (Verlag Butterworth/Heinemann: 2005)

Link:

Gewässerbedingungen: Bestimmungsfaktoren & Probleme: Wind, Strömung, Meeresboden, Geografie:

è www.kanu.de/nuke/downloads/Gewaesserbedingungen.pdf (2004)

Vorwärtspaddeln bei Wind & Seegang: 10 tempobeeinflussende Situationen

è www.kanu.de/nuke/downloads/Paddeln-Wind&Seegang.pdf (2004)

Seenotfall-Meldung über UKW-Sprechfunk:

è www.kanu.de/nuke/downloads/Mayday.pdf (2005)

Seenotbaken:

è www.kanu.de/nuke/downloads/Seenotbaken.pdf (2000)

Seenotsender: ACR AquaFix 406:

è www.kanu.de/nuke/downloads/Seenotsender-ACR.pdf (2005)

Seenot-Signalmittel. Technische Infos, Einsatzbereiche, Tipps & Erfahrungen aus der Sicht des Küstenkanuwanderns (J.Grickschat):

è www.kanu.de/nuke/downloads/Seenot-Signalmittel.pdf (2004)

Plädoyer für das „Nicosignal“ als Grundausstattung:

è www.kanu.de/nuke/downloads/Nicosignal.pdf (2001)

Tourenrückmeldung (Passage Plan): Extern bzw. intern?

è www.kanu.de/nuke/downloads/Tourenrueckmeldung.pdf (2005)

Sausichere Seekajaks. Zur Kippligkeit von Seekajaks: 10 wacklige Tatsachen)

è www.kanu.de/nuke/downloads/Sausichere-Seekajaks.pdf (2006)

Trockenanzüge. Ein Muss fürs Küstenkanuwandern?

è www.kanu.de/nuke/downloads/Trockenanzug.pdf (2004)

Schwimmweste oder Rettungsweste: Was ist geeigneter fürs Küstenkanuwandern?

è www.kanu.de/nuke/downloads/Rettungsweste.pdf (2003)

Toggles. 10 nicht ganz haltlose Punkte:

è www.kanu.de/nuke/downloads/Toggle.pdf (2005)

Sichtbarkeit. 10 einleuchtende Punkte:

è www.kanu.de/nuke/downloads/Sichtbarkeit.pdf (2004)

„Life-Line“. Ein Muss zumindest beim Solo-Küstenkanuwandern

è www.kanu.de/nuke/downloads/Life-Line.pdf (2003)

Beleuchtung. Gesetzliche Regelungen fürs Küstenkanuwandern

è www.kanu.de/nuke/downloads/Beleuchtung.pdf (2004)

Seetüchtige Ausrüstungsgegenstände: 10 praktische Tipps

è www.kanu.de/nuke/downloads/Ausruestungsgegenstaende.pdf (2003)

Seekajak-Kauf: 10 praktische Hinweise

è www.kanu.de/nuke/downloads/Seekajakkauf-Hinweise.pdf (2003)

Gewässerschwierigkeiten (Küste). 3 Berechnungs-Varianten zur Bestimmung des „Salzwasserschwierigkeitsgrads“ bzw. „Küstenkanuwanderrisikos“

è www.kanu.de/nuke/downloads/SSG.pdf (2004)

29.04.2006 **Bootstest: NORDKAPP LV (GB: Valley)** (Ausrüstung)

Im SEA KAYAKER ist ein Testbericht über folgendes britische Seekajak veröffentlicht worden:

- **Nordkapp LV (Hersteller: Valley Sea Kayaks)**
532x54cm, ca. 294 Liter Vol. (gelitertes Innenvolumen) (Außenvolumen: 326 Liter)
3-fache Abschottung,
verstellbares Skeg
Sitzluke: 79x40 cm (Süllrandhöhe: 32 cm (vorne) bzw. 21 cm (hinten))
mit starren Schenkelstützen
Lukendeckel (elastische Deckel): 2 ovale Deckel und 1 runder Deckel (Tagesluke)
Gewicht: 27,5 kg
2 Toggles (kentertüchtig)
Rettungshalteleinen (jedoch recht dünn: 6 mm?)
Sitz (nicht verstellbar?)
mit Kompasshalterung (vor dem Buglukendeckel)
mit navigationstüchtigem Kartendeck (3 Kartenhaltegummis)
mit Lenzpumpe (unterschiedliche Modelle)

Die 3 Testpersonen (168cm + 64 kg (+16kg Gepäck); 180 cm + 75 kg (+23kg Gepäck); bzw. 185cm + 82 kg), die Tagestouren bei 4 Bft. Wind) unternahmen, haben u.a. Folgendes an diesem Seekajak auszusetzen:

- der hintere Süllrand ist zu hoch und stört u.U. beim Rollen;
- der Schenkelhalt ist nicht optimal;
- die Anfangs- und Endstabilität ist mäßig;
- beim Paddeln pendelt der Bug etwas hin & her;
- der Bug bohrt/sticht in die Wellen;
- der Buglukendeckel lässt Wasser hochspritzen;
- beim Surfen tendiert das Kajak zum Ausbrechen;
- der Solo-Wiedereinstieg wird durch die Kippligkeit erschwert;
- etwas Feuchtigkeit in den großen Bug- und Heckgepäckräumen;
- geeignet für den kleineren und erfahreneren Kanuten;

Um die zentralen Eigenschaften dieses Seekajaks bewerten zu können, werden im Folgenden in einer Übersicht ein paar ausgewählte technische Daten diverser Seekajaks gegenübergestellt, und zwar die Wasserwiderstandswerte (gemessen in kg) bei 4 Knoten (7,4 km/h) und 5 Knoten (9,3 km/h) sowie die Werte für das maximale Krängungsmoment (gemessen in Newtonmeter (Nm) inkl. des dazugehörigen Krängungswinkels. Bei der Ermittlung der Daten wird von einer Zuladung von 113 kg (hier: Person + Gepäck) ausgegangen.

Der **Nordkapp LV** liegt mit ca. 294 Liter Innenvolumen auf der Grenze zwischen der Volumenklasse „S“ und „M“ (daher auch die Bezeichnung **LV = Low Volume**). Er ist m.E. auch – sofern der Sitzhalt stimmt – auch für kleinere & leichtere Personen geeignet, und zwar auch bei Tagestouren. Ab 4-tägigen Gepäckfahrten kann es jedoch Probleme mit dem Gepäckraum geben (sollte das Cockpitvolumen ca. 150 Liter betragen, stehen jedoch immerhin noch knapp 150 Liter Volumen für das Gepäck zur Verfügung. Für einen Rucksackwanderer würde das vollkommen genügen. Küstenkanuwanderer müssten jedoch schon das Gepäck auf das Volumen dieses Seekajaks abstimmen.

Bedenkenswert ist, dass dieses Seekajak ohne Gepäckbeladung ein relativ geringes Krängungsmoment aufweist und deshalb etwas kipplig sein müsste (max. ca. **9,5 Nm** bei 20-25° Krängungswinkel bei 68 kg Körpergewicht bzw. ca. 2,7 Nm bei 15° bei 91 kg; werden 45 kg Gepäck geladen, sehen die Werte dann schon etwas besser aus: **65 Nm** bei 40° bzw. 32,5 Nm bei 25°). Wer also unterwegs auf einer Tagestour viel Wert darauf legt, gemütlich im Kajak zu sitzen, sich unbeschwert umzuschauen, gründlich die Seekarte zu studieren, mit Thermoskanne/Verpflegungskiste/Fotoapparat/Fernglas/Angel zu hantieren, der müsste schon etwas aufpassen, sofern er nicht über das genügend Bootsgefühl verfügt. Außerdem muss er sich wohl damit abfinden, dass er unterwegs im Seegang immer mal wieder mit einem Stüttschlag dafür sorgen muss, nicht zu kentern. Ich meine jedoch, dass derjenige, der etwas öfter paddelt, sich daran gewöhnen kann, zumal der **Nordkapp LV** über einen leichten Kielsprung verfügt, der dazu beiträgt, dass das Kajak im Seegang nicht noch kippliger wird. Ob er sich aber mit der Kippligkeit abfinden will, ist ein anderes Thema. Übrigens, in der Übersicht „Sausichere Seekajaks“ (è www.kanu.de/nuke/downloads/Sausichere-Seekajaks.pdf) verfügen nur noch der **Barracuda** (Prijon) (= 6,9 Nm) und der **Bahiya** (P&H) (= 8,1 Nm) über ein geringes Krängungsmoment (Annahme: Gewicht des Kanuten = 68 kg; ohne zusätzliches Gepäck). Wird zusätzlich noch 45 kg Gepäck mit transportiert, sind die folgenden Seekajaks kippliger: **Sirius M** (P&H) (= 62,2 Nm), **Bahiya** (P&H) (= 51,4 Nm), **Yukon Eski** (Prijon) (= 61,0 Nm).

-- **Vergleichsdaten:** (sortiert nach Wasserwiderstandswerten bei 4 kn = 7,4 km/h) --

Nordkapp LV (532x54cm; ca. 294 Liter Vol.) – Valley (GB)
Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,60 kg** / 5 kn = 3,63 kg*
max. Krängungsmoment**: 65 Nm bei 40° (bei 113 kg Ladung***)

* 4 kn (Knoten) = 7,4 km/h; 5 kn = 9,3 km/h

** Die Kippstabilität eines Seekajaks ist eine Funktion aus Krängungsmoment und Krängungswinkel:

Endstabilität: Je größer das Krängungsmoment, desto höher die Endstabilität!

Anfangsstabilität: Je niedriger der Krängungswinkel bei identischem Krängungsmoment bzw. je größer das Krängungsmoment bei identischem Krängungswinkel ist, desto höher die Anfangsstabilität!

*** 113 kg Ladung = 68 kg Personengewicht plus 45 kg Gepäckgewicht

Zum Vergleich die Daten eines Seekajak-Rennboots:

FW 2000 (562x44cm; ca. 301 Liter Vol.) - Nelo (Portugal)
Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,70 kg** / 5 kn = 2,89 kg
max. Krängungsmoment: 22,2 Nm bei 45-55° (bei 113 kg Ladung)

Extreme (577x55cm; ca. 389 Liter Vol.) - Current Designs (CDN)
Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,59 kg** / 5 kn = 2,93 kg
max. Krängungsmoment: 67,9 Nm bei 35-45° (bei 113 kg Ladung)

Nordkapp H₂O (547x54 cm; ca. 306 Liter) – Valley (GB)
Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,60 kg** / 5 kn = 3,51 kg
max. Krängungsmoment: 71,9 Nm bei 45° (bei 113 kg Ladung)

Nordkapp LV (532x54cm; ca. 294 Liter Vol.) – Valley (GB)
Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,60 kg** / 5 kn = 3,63 kg*
max. Krängungsmoment: 65 Nm bei 40° (bei 113 kg Ladung)

Artisan Millenium (555x56cm; ca. 343 Liter Vol.) - Kajak Sport (FIN)
Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,61 kg** / 5 kn = 3,25 kg
max. Krängungsmoment: 90,9 Nm bei 45° (bei 113 kg Ladung)

Inuk (550x51cm; ca. 315 Lit. Vol.) - Kirton (GB)
Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,63 kg** / 5 kn = 2,95 kg
max. Krängungsmoment: 71,8 Nm bei 40° (bei 113 kg Ladung)

Sirius M (520x53cm; ca. 307 Liter Vol.) - P&H (GB)
Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,63 kg** / 5 kn = 3,67 kg
max. Krängungsmoment: 62,2 Nm bei 40° (bei 113 kg Ladung)

Storm (PE) (517x61cm; ca. 372 Liter Vol.) - Current Designs (CDN)
Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,63 kg** / 5 kn = 3,67 kg
max. Krängungsmoment: 67,9 Nm bei 35° (bei 113 kg Ladung)

Bahiya (GFK) (533x52 cm; ca. 299 Liter Volumen) – P&H (GB)
Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,64 kg** / 5 kn = 3,67 kg
max. Krängungsmoment: 51,4 Nm bei 35° (bei 113 kg Ladung)

Romany Explorer (533x55 cm; ca. 340 Liter) - Nigel Dennis (GB)
Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,65 kg** / 5 kn = 3,55 kg
max. Krängungsmoment: 90,0 Nm bei 40° (bei 113 kg Ladung)

Viking (498x56cm; ca. 302 Liter Vol.) - Kajak Sport (FIN)
Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,65 kg** / 5 kn = 3,64 kg
max. Krängungsmoment: 70,3 Nm bei 40° (bei 113 kg Ladung)

Viviane (580x55cm; ca. 392 Liter Vol.) - Kajak Sport (FIN)
Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,66 kg** / 5 kn = 2,99 kg
max. Krängungsmoment: 101,7 Nm bei 55° (bei 113 kg Ladung)

Barracuda (PE/Knickspant) (508x56 cm; ca. 330 Liter Vol.) – Prijon (D)
Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,66 kg** / 5 kn = 3,23 kg
max. Krängungsmoment: 67,9 Nm bei 45° (bei 113 kg Ladung)

Yukon Eski (Knickspant) (500x57cm; ca. 345 Liter Vol.) - Prijon (D)
Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,66 kg** / 5 kn = 3,49 kg
max. Krängungsmoment: 61,0 Nm bei 40° (bei 113 kg Ladung)

Kodiak (PE/Knickspant) (507x58cm; ca. 381 Liter Vol.) - Prijon (D)
Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,67 kg** / 5 kn = 3,38 kg
max. Krängungsmoment: 96,3 Nm bei 45° (bei 113 kg Ladung)

Quest (536x56cm; ca. 337 Liter Vol.) - P&H (GB)
Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,68 kg** / 5 kn = 3,67 kg
max. Krängungsmoment: 70,0 Nm bei 40° (bei 113 kg Ladung)

Aquanaut (GFK) (536x55cm; ca. 330 Liter Vol.) - Valley (GB)
Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,69 kg** / 5 kn = 3,31 kg
max. Krängungsmoment: 80,1 Nm bei 40° (bei 113 kg Ladung)

Avocet (PE o. GFK) (492x56cm; ca. 298 Liter Vol.) - Valley (GB)
Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,70 kg** / 5 kn = 3,92 kg
max. Krängungsmoment: 70,0 Nm bei 35-40° (bei 113 kg Ladung)

Touryak (PE/Knickspant) (463x61cm; ca. 380 Liter Vol.) – Prijon (D)
Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,72 kg** / 5 kn = 3,37 kg
max. Krängungsmoment: 104 Nm bei 40° (bei 113 kg Ladung)

Aquanaut (PES) (544x57cm; ca. 341 Liter Vol.) – Valley (GB)
Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,75 kg** / 5 kn = 3,59 kg
max. Krängungsmoment: 98 Nm bei 40° (bei 113 kg Ladung)

Avatar 16.0 (PE) (488x57 cm; ca. 287 Liter Vol.) – Perception (USA)
Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,75 kg** / 5 kn = 3,97 kg
max. Krängungsmoment: 88,2 Nm bei 40° (bei 113 kg Ladung)

Chatham 16 (GFK) (497x56 cm; ca. 316 Liter Volumen) – Necky (CDN)
Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,78 kg** / 5 kn = 4,37 kg
max. Krängungsmoment: 88,2 Nm bei 40° (bei 113 kg Ladung)

Seayak (PE) (485x58cm; ca. 343 Liter Vol.) - Prijon (D)
Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,87 kg** / 5 kn = 3,95 kg
max. Krängungsmoment: 93,6 Nm bei 40° (bei 113 kg Ladung)

Zum Vergleich ein Faltboot:

K-1 Expedition (499x66cm; ca. 403 Liter Vol.) – Feathercraft (CDN)
Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,91 kg** / 5 kn = 3,80 kg
max. Krängungsmoment: 110,6 Nm bei 40° (bei 113 kg Ladung)

Zum Vergleich ein Kurzboot:

Kestrel 140 (424x66 cm; ca. 359 Liter Vol.) – Current Design (CDN)
Wasserwiderstand bei: 4 kn = **1,71 kg** / 5 kn = 4,34 kg
max. Krängungsmoment: 108,5 Nm bei 40° (bei 113 kg Ladung)

Text: U.Beier – www.kanu.de/kueste/

Quelle: SEA KAYAKER, Nr. June 2006, S.14-16 – www.seakayakermag.com

Technische Daten: www.seakayakermag.com/PDFs/June06/NordkappLV.pdf

Hersteller: www.valleyseakayaks.com

Infos über weitere Seekajaks:

www.kanu.de/nuke/downloads/Sauschnelle-Seekajaks.pdf

www.kanu.de/nuke/downloads/Sausichere-Seekajaks.pdf

www.kanu.de/nuke/downloads/Marktkuebersicht-SK1.pdf

Die „**Verordnung über das Befahren der Bundeswasserstraßen in Nationalparks im Bereich der Nordsee**“ (NPNordSBefV) (Stand: 12.2.92, Änderung, 15.2.95) regelt u.a. auch das Befahren mit Seekajaks im Wattenmeer der Nordsee. Kernpunkte der Verordnung sind u.a.:

1. der Hinweis, Rücksicht auf die Natur zu nehmen: „Die Verkehrsteilnehmer haben sich auf den Bundeswasserstraßen in den Nationalparks so zu verhalten, dass die Tierwelt nicht geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, gestört wird.“ (§2)
2. die sog. „3-Stunden-Regelung“: Sie sieht vor, dass in der Zone I (sog. Ruhezone) nur von 3 Std. vor Hochwasser bis 3 Std. nach Hochwasser gepaddelt werden darf, ausgenommen ist das Paddeln innerhalb eines Fahrwassers, welches in den amtlichen Seekarten eingezeichnet ist. (§4 (1))
3. die Schaffung von Robben- und Vogelschutzgebieten (RSG bzw. VSG): Die „3-Std.-Regelung“ gilt nicht für RSG und VSG, die i.d.R. innerhalb der Zone I liegen, d.h. ein solches RSG bzw. VSG bedarf des besonderen Schutzes und darf daher innerhalb der vorgegebenen Schutzzeiten nur auf einem Fahrwasser gequert werden. (§4 (2))
4. eine Ausnahmeregelung für Küstenkanuwanderer: Auf Antrag können die „Fahrer von Seekajaks“ auch außerhalb der „3-Std.-Regelung“ in der Zone I paddeln, „wenn überwiegende Gründe des Wohls der Allgemeinheit die Befreiung erfordern.“ Der kostenpflichtige Antrag ist jedoch 3 Wochen vorher bei der zuständigen Wasser- und Schifffahrtsdirektion einzureichen (zu nennen ist dabei der Grund der Befreiung, die Fahrtroute und die Teilnehmer). §5 (3)

Nachdem nun zwischen 1999 und 2001 die Nationalparkgesetze der drei Küstenbundesländer Niedersachsen, Hamburg und Schleswig-Holstein novelliert wurden, stand seit 2002 die Novellierung der Befahrensverordnung (NPNordSBefV) an. Die zuständigen Nationalparkämter führte dazu über 2 Jahre Gespräche mit den betroffenen Verbänden, so auch dem DKV und seinen Landes-Kanu-Verbänden. 2003 waren diese Gespräche abgeschlossen. Seitdem verhandelten die Verwaltungen der drei Küstenländer untereinander, wie unter Beachtung der gemeinsam getroffenen Vereinbarungen mit den betroffenen Verbänden die Befahrensordnung zu novellieren ist.

Am 6.02.06 wurde nun ein Papier „**Gemeinsame Vorschläge der Bundesländer Niedersachsen, Hamburg und Schleswig-Holstein zur Änderung der Verordnung über das Befahren der Bundeswasserstraßen in Nationalparks im Bereich der Nordsee**“ (NPNordSBefV) verabschiedet und Mitte April an das Bundesverkehrsministerium weitergeleitet. Folgende Punkte mögen für das Küstenkanuwandern von Interesse sein:

1. Wegfall der 3-Stunden-Regelung: Die „3-Std.-Regelung“ hatte sich nicht als vermittelbar und praktikabel erwiesen, sodass alle Betroffenen zu der Auffassung kam, sie wieder zu streichen.
2. Einrichtung weiterer und größerer Schutzgebiete für Robben und Vögel (RVSG): Der Preis für den Wegfall der „3-Std.-Regelung“ war die Ausweitung von RVSG dort, wo ein besondere Schutzbedarf bestand. – Übrigens diese Schutzgebiete wurden in zähen Verhandlungen vereinbart, wobei darauf geachtet wurde, dass weder die „Naturschützer“ noch die „Naturnutzer“ übervorteilt wurden. M.E. stellen die vorgeschlagenen RVSG ein Kompromiss dar. mit dem eigentlich alle Küstenkanuwanderinnen und –wanderer leben können. Die Zeiten, dass wir Kanuten überall hinfahren und anlanden können, sind in Anbetracht der Gefährdungen von Tiere & Pflanzen einfach vorbei. Wichtig ist, das von jedem Hafen aus jede Insel bzw. jede größere Wattregion angefahren bzw. umrundet werden kann und wir von Emden bis List (inkl. Helgoland) das Wattenmeer durchpaddeln können, ohne zwischendurch Landpassagen in Kauf nehmen zu müssen, da RVSG uns den Weg versperren und am Weiterpaddeln behindern.

3. Schutzzeitraum für RVSG: Der Schutzzeitraum erstreckt sich bis auf wenige Ausnahmen einheitlich vom 15.4.-1.10., wobei ganzjährige Sperrungen teilweise vorgesehen sind.
4. Befahrung der RVSG: Wie bisher ist eine Befahrung der RVSG nur auf „*Fahrwassern im Sinne der Seeschiffsstraßen-Ordnung*“ möglich.
In Anbetracht dessen, dass immer mehr „*traditionelle Wattfahrwasser*“ aus Kostengründen nicht mehr ausgetonnt werden, ist eine Regelung vorgesehen, die es erlauben soll, dass diese ehemaligen Fahrwasser weiterhin befahren werden dürfen, auch wenn sie als solche nicht mehr gekennzeichnet werden. Damit diese Wattfahrwasser weiterhin erkennbar sind, sollen sie in den amtlichen Seekarten eingetragen werden. Weiterhin ist vorgesehen, dass „*fahrzeugspezifische Interessentenfahrwasser*“ eingerichtet werden können, z.B. auch sog. Küstenkanuwanderwege, die manchmal nötig sind, um größere RVSG queren zu können, da deren Umfahrung aus Sicherheitsgründen „*muskelbetriebenen Fahrzeugen*“ nicht ratsam ist. So haben DKV und SaU zusammen dem Landesamt für den Nationalpark Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer vorgeschlagen, einen solchen Küstenkanuwanderweg westlich von Süderoogsand und Norderoogsand einzurichten, um eine Umfahrung dieser Sände (westlich von Pellworm) in Süd-Nord- bzw. Nord-Süd-Richtung zu ermöglichen. Solche Küstenkanuwanderwege können in Zukunft eingerichtet werden, „*soweit dies aus Naturschutzfachlicher Sicht vertretbar ist.*“ Warten wir es ab, was daraus wird. Der obige „Küstenkanuwanderweg“ stieß beim NP-Landesamt und bei den Naturschützern auf Zustimmung. Wenn er nicht von uns dazu missbraucht wird, über ihn die Sände zu betreten, obwohl dies weiterhin verboten bleibt, dürften wir wohl länger etwas von diesem Küstenkanuwanderweg haben.

Fazit

Lassen wir uns überraschen, wie die vom Bundesverkehrsministerium erstellte Novelle zur Befahrensregelung lauten wird. Derzeit bieten sich aus der Sicht des Küstenkanuwandern zwei Korrekturvorschläge an:

1. Bzgl. der „traditionellen Wattfahrwasser“, die aus Kostengründen nicht mehr ausgezeichnet werden, ist vorgesehen, dass ihre Weiterführung der „Genehmigung (durch die Behörden und) das Einvernehmen mit den jeweiligen Nationalparkverwaltungen bedarf“. Außerdem soll diese Vorschrift nur für solche Wattfahrwasser gelten, „die zukünftig eingestellt werden“. Bei den Gespräche mit der Nationalparkverwaltung des Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer wurde jedoch den Wassersportverbänden zugesichert und Folgendes am 30.05.03 schriftlich bestätigt: *„Es bestand Einigkeit bei den Teilnehmern, dass die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der Befahrensverordnung 1992 bestehenden gekennzeichneten Fahrwasser nach SeeSchStrO weiterhin Bestand haben sollen, auch wenn von den Wasser- und Schifffahrtsämtern aus Kostengründen auf eine Kennzeichnung verzichtet wird.“*

2. In den amtlichen Seekarten sollen nur die „traditionellen Wattfahrwasser“ dargestellt werden. Die „fahrzeugspezifischen Interessentenfahrwasser“ dagegen „werden nur in den Nachrichten für Seefahrer bekannt gemacht.“ Letzteres ist jedoch auch aus Gründen des Naturschutzes nicht vertretbar; denn wenn z.B. die Küstenkanuwanderinnen und –wanderer auf einem Küstenkanuwanderweg entlang paddeln, sollten sie sich an der Seekarte orientieren können und nicht noch eine zweite Karte/Spickzettel an Deck mitführen, aus dem sie den Verlauf des Küstenkanuwanderwegs mehr oder weniger genau entnehmen können. Übrigens, die Kennzeichnung solcher Küstenkanuwanderwege wurde schon früher in den Seekarten vorgenommen (hier: zum Trittstein Scharhörnriff). Daher spricht nichts dagegen, solche Wege auch in Zukunft zu kennzeichnen.

Link: www.kanu.de/nuke/downloads/Befahrungsregelung-Nordsee-Novelle-06.pdf

(Als Anlage zu diesem Download ist der Novellierungsvorschlag der drei Küstenbundesländer (Stand: 6.2.06) beigelegt.)

25.04.2006 Biosphären-Inforäume auf Langeneß und Oland (Natur)

In einer PRESSEINFO wird auf die Eröffnung von Ausstellungsräumen auf den Halligen Langeneß und Oland hingewiesen:

„Ab sofort gibt es auf den Halligen Langeneß und Oland drei neue Inforäume zu den Themen Wattenmeer, Nationalpark und Biosphäre. Interessierte Halligbesucher und Einheimische können sich hier über die Hallig, die touristischen Angebote und den Naturschutz informieren.“

Im Inforaum auf Rixwarf am Anleger von Langeneß wird vor allem das Thema "Mensch und Natur in der Biosphäre" dargestellt. Der Raum ist in Trägerschaft des Nationalparkamtes und richtet sich vor allem an die Tagestouristen. Er ist in der Saison täglich vier Stunden geöffnet und etret. Im Wattenmeerhaus der Schutzstation Wattenmeer auf Peterswarf dreht sich alles um Ringelgänse und Salzwiesen. Hier können Halligurlauber und die Seminargruppen des Wattenmeerhauses persönlich betreut Einblicke in diesen Lebensraum bekommen. Direkt vor der Tür betreibt der WWF ein Salzwiesen- Forschungsprojekt. Besonders interessierte Gäste dürfen sogar mithelfen, vom Dach des Wattenmeerhauses aus die Ringelgänse auf der Hallig zu zählen. Der dritte neu gestaltete Inforaum ist auf Hallig Oland. Hier gibt es im Flur des Gemeinderaumes neue Ausstellungstafeln mit allgemeinen Informationen über Hallig, Nationalpark und Biosphäre. Damit der esucher selbst aktiv wird, sind die Erklärungstexte auf hölzerne Puzzleteile gedruckt, die erst zugeordnet werden müssen, ehe man erfährt, was die Bilder zeigen. Die Inforäume wurden im Rahmen des Projektes "Uthlande aktiv" gemeinsam von Halligbewohnern und Naturschützern entwickelt. In Bürgerversammlungen und Einzelgesprächen sammelte die Schutzstation Wattenmeer die Ideen und Themen für die neuen Inforäume. Über den Projektverlauf sind sich Rainer Borchering von der Schutzstation Wattenmeer und Kirsten Boley-Fleet vom Nationalparkamt einig: "Die Entwicklung der Ausstellungen gemeinsam mit den Langenessern und Oländern war rundum erfolgreich. Genau so stellen wir uns das Miteinander von Mensch und Natur in der Biosphäre Halligen vor.“

Quelle: Schutzstation Wattenmeer v. 25.04.06 – www.schutzstation-wattenmeer.de

23.04.2006 Seekajak „Looksha V“ von Necky (Ausrüstung)

Der kanadische Hersteller NECKY bietet ein neues Seekajak an:

- **Looksha V (PE):** ca. 525x60 cm, ca. 303 Liter Volumen
Sitzluke: mit verstellbaren Schenkelstützen
Gewicht: ca. 29 kg
Abschottung: doppelt
Volumenverteilung: 63 Liter Bug / 155 Liter Cockpit / 85 Liter Heck
Lukendeckel: 2x oval (41x24 cm) (Deckel mit zusätzlicher Neoprendecke inkl. Riemensicherung)
Sitz: verstellbar
Steueranlage: Flip-off (heckumklappbar)
Fittings: 18 Stück (versenkt)
Toggles: 2 Stück (Bug-Toggle günstig platziert)
Kompass: ?
Kartendeck: mit 6 Fittings für Kartenhaltegummis
Lenzpumpe: ?
Rettungshalteleine: vorhanden
Preis: ca. 1.619 US\$

Link: www.necky.com bzw. www.necky.de

21.04.2006 **Gefahr „Seenotsignalmittel“?** (Ausrüstung)

Im SEEKAJAKFORUM.de weist **Jochen Grickschat** in dem Thread:

„Wichtig! Rückrufaktion weißer Handfackeln!“

darauf hin, dass anlässlich einer Ausbildungsveranstaltung zur Demonstration einer „White Collision Warning Handflare“ (MK 7) (weiße Handfackel) (sog. „Antikollisionssignal“) der Firma Pains Wessex (Art.-Nr. 52651) beim Auslösen explodierte und schwersten Personenschaden verursachte. Die Firma Pains-Wessex zieht daraus die Konsequenzen und ruft alle diese in der Hand haltenden Signalmittel der Farbe weiß (MK 7) zurück. Es wird dringend empfohlen, diese Signalmittel nicht mehr einzusetzen und sie stattdessen dorthin zurückzubringen, wo sie erworben wurden. Weitere Infos hierzu können auf der Homepage

www.adpr.co.uk/clients/pressroom.html > Info v. 4. + 5.05.06

abgerufen werden.

Auch wenn die Ursachen für diesen Unfall noch nicht bekannt sind, kennen wir die tragischen Folgen. An dieser Stelle soll das zum Anlass genommen werden, darauf hinzuweisen, dass solche pyrotechnischen Signalmittel stets nur im Seenotfall zu zünden sind. Es handelt sich hier um kein Spielzeug und auch um keine „Silvester“-Knaller, sondern um Sprengstoff. Auf Grund nicht entdeckter Fertigungsmängel bzw. Korrosion können immer mal wieder Probleme entstehen, die einen ordnungsgemäßen Ablauf des Zündungsprozesses verhindern. Günstigenfalls zündet dann das Signalmittel gar nicht, ungünstigenfalls zündet es mit etwas Verzögerung bzw. völlig unkontrolliert in Form einer Explosion.

Da gerade beim Küstenkanuwandern eine sachgemäße Lagerung der Seenotsignalmittel nicht immer 100%ig gewährleistet werden kann, sollten wir Küstenkanuwanderinnen & –wanderer jederzeit damit rechnen, dass bei der Zündung eines Seenotsignalmittels etwas schief gehen kann. D.h. solche Seenotsignalmittel zu zünden, sollte stets auf den Seenotfall beschränkt bleiben. Oder anders ausgedrückt: Nur wenn Lebensgefahr besteht und wir anderweitig nicht auf uns aufmerksam machen können, sollten wir zusätzlich das Risiko auf uns nehmen, mit Hilfe von Seenotsignalmittel den Notfall anzuzeigen.

In den letzten 20 Jahre habe ich jedoch nur davon gehört, das einige von uns Probleme mit den Fallschirmsignalraketen der Firma Comet hatten (hier: das Raketenteil löste sich nicht oder löste sich mit Verspätung aus dem Halterrohr, sodass einige sich Brandverletzungen an den Händen zuzogen bzw. in Deckung gehen mussten, nachdem sie die Rakete unkontrolliert weggeworfen hatten und sich nun davor schützen mussten, von der auf dem Boden ca. 30 Sekunden herumfliegenden und schleudernden Rakete getroffen zu werden!!!). Ich selber habe einmal vor über einem Jahrzehnt verbotenerweise eine solche Fallschirmsignalrakete der Firma Comet kurz nach Ablauf des Verfalldatums per Seilzug aus der Ferne gezündet und musste feststellen, dass die Rakete mehrere Sekunden brannte, bevor sich das Raketenteil aus der Halterung löste und gen Himmel aufstieg.

Text: U.Beier – www.kanu.de/kueste/

Quelle: www.seekajakforum.de/forum/read.php?1,22698 (Info v. 21.4.06)

Importeur: PyroPol in 21514 Hornbek, eMail: info@pyropol.de

20.04.2006 **Erstquerung Bremerhaven – Helgoland 1929** (Geschichte)

Karl Schmidt berichtet in KANU SPORT; Heft 43/1929, in dem Beitrag:

„Nach Helgoland im Faltboot“

von einer Tour nach Helgoland. Der damals 23jährige startete am 27. August 1929 im Hart-Zweier-Faltboot allein von Bremerhaven aus um 19.00 Uhr. Mitternachts erreichte er das nahe dem Leuchtturm „Hohe Weg“ vor Anker liegende Feuerschiff „Bremen“ und ging dort nach Zuruf an Bord. Am nächsten Tag paddelte er um 9 Uhr weiter und erreichte um 17.30 Uhr Helgoland. Noch am selben Tag fuhr er per Dampfer wieder zurück.

Karl Schmidt spricht davon, dass es sich um die erster Helgoland-Querung per Faltboot handelt. 100 Jahre ist dies nun her und immer noch reizt es manche Küstenkanuwanderin und manchen Küstenkanuwanderer, den Sprung nach Helgoland zu wagen.

Der Beitrag kann auf der DKV-Homepage nachgelesen werden:

Link: www.kanu.de/nuke/downloads/Tour-Bremerhaven-Helgoland.pfd

*** * ***

Weitere Infos zum Küstenkanuwandern bieten u.a. die folgenden Links:

Homepage (D):

Deutscher Kanu-Verband e.V. (DKV) (Seite: Küstenkanuwandern)

è www.kanu.de/kueste/

Homepage (D):

Kanu-Verein Unterweser e.V. (KVU-Bremerhaven)

è www.kvu.der-norden.de

Homepage (D):

Salzwasserunion e.V. (Seekajakvereinigung)

è www.salzwasserunion.de

Seekajakforum (D):

è www.seekajakforum.de > Wissen

Infos über Nationalparks entlang der Nord-/Ostseeküste:

Nationalpark Hamburgisches Wattenmeer:

è www.nationalpark-hamburgisches-wattenmeer.de

Nationalpark Jasmund: (NW-Rügen)

è www.nationalpark-jasmund.de

Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer:

è www.nationalpark-wattenmeer.niedersachsen.de

Nationalpark Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer:

è www.wattenmeer-nationalpark.de

Nationalpark Vorpommerische Boddenlandschaft:

è www.nationalpark-vorpommerisches-boddenlandschaft.de

Infos über Tiere & Pflanzen:

è www.natur-lexikon.com
è <http://de.wikipedia.org>

Infos über Homepages & Newsletters internationaler Organisationen:

Homepage (GB bzw. USA):
Canoe & Kayak (Zeitschrift)

è www.canoekayak.co.uk
è www.canoekayak.com

Homepage (Japan):
Qajaq Japan (Organisation von Grönland-Kajak-Fans)
è www.qajaqjpn.org

Homepage (USA):
Sea Kayaker (Zeitschrift):
è www.seakayakermag.com

Homepage (USA):
Atlantic Kayak Tours (Organisation): Ausbildungsthemen
è www.atlantickayaktours.com/pages/expertcenter/main-expert-center.shtml

Newsletter **The New South Wales Sea Kayaker** (Australien):
hrsg. v. "The New South Wales Sea Kayaker"
è www.nswseakayaker.asn.au/newsletter.htm

Newsletter **Sea Paddler** (Kanalinseln/GB)
hrsg. Kevin Mansel und Chris Jones
è www.seapaddler.co.uk

Aktuelle Infos aus WWW (hrsg. von **Sea Paddler**):
è www.seapaddler.co.uk/Whatsontheweb.htm

Newsletter **Treasna na dTonnta ("Across the Waves")** (Irland)
hrsg. v. "Irish Sea Kayaking Association"
è <http://d130820.u28.host.ie/tnad/tnd29.htm>
(Ersetze die 29 (= Nr. 29/Okt. 2005) durch Zahlen von 1 – 28, um frühere Ausgaben aufzurufen.)

Newsletter: **The Massik** (Grönlandskajaks)
è www.qajaqusa.org/QUSA/newsletter.html

Newsletter: **WWF**
è www.wwf.de/newsletter/ (Anmeldung)

Le sites des passionésale kayak de mer en Méditerranée (Frankreich):
è www.chez.com

Infos über Küstenkanuwanderinnen & -wanderer:

Curgenven, Justine (Großbritannien & die Welt)
è www.cackletv.com

Half, W. (Hrsg.) (D):
Virtuelles Kajak-Museum
è www.vikamus.de

Hoffmeister, Freya (D):
è www.qajaqunderground.com/freya/

Morley, S.:
è www.expeditionkayak.com

Schoevers; Axel (NL):
è www.seakayaker.nl/seakayaker/WEB/Log/FRight.htm

Stritzky, Otto v. (D):
è www.paddel-buecher.de

Unold, Peter (Havkajakroerne/DK) (Blog):
è www.unold.dk/paddling/php/wordpress/

Infos über Seekajak-Expeditionen:

Morley, Sean (Rund Großbritannien & Irland (2004) / Rund Island (2006):
è www.expeditionkayak.com

Ulm, Franzisca + Rainer (12.000 km entlang Europas Küste (2000-2005)
è www.ulm-outdoor.de

***** * *****